

**XII. VE XIII. YÜZYILLARDA
TEBRİZ-ANTALYA İPEK YOLU
GÜZERGAHI
Esra YILMAZ
(Yüksek Lisans Tezi)
Eskişehir, 2016**

**XII. VE XIII. YÜZYILLARDA TEBRİZ-ANTALYA
İPEK YOLU GÜZERGAHI**

Esra YILMAZ

**T.C.
Eskişehir Osmangazi Üniversitesi
Sosyal Bilimler Enstitüsü**

**İslam Tarihi ve Sanatları
YÜKSEK LİSANS TEZİ**

**Eskişehir
2016**

T.C.
ESKİŞEHİR OSMANGAZİ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTİSÜ MÜDÜRLÜĐÜNE

Esra YILMAZ tarafından hazırlanan XII. ve XIII. Yüzyıllarda Tebriz-Antalya İpek Yolu Güzergahı başlıklı bu çalışma 20. 10. 2016 tarihinde Eskişehir Sosyal Bilimler Enstitüsü Lisansüstü Eğitim ve Öğretim Yönetmeliğinin ilgili maddesi uyarınca yapılan savunma sınavı sonucunda başarılı bulunarak, Jürimiz tarafından İslam Tarihi ve Sanatları Anabilim Dalında Yüksek Lisans tezi olarak kabul edilmiştir.

Başkan (Tez Danışmanı)

Prof. Dr. Hasan Hüseyin ADALIOĞLU

Üye

Prof. Dr. Canan PARLA

Üye

Yrd. Doç. Dr. Cezmi KARASU

ONAY
20/ 10/ 2016
Prof.Dr.Hasan Hüseyin ADALIOĞLU
Enstitü Müdürü

20. 10. 2016

ETİK İLKE VE KURALLARA UYGUNLUK BEYANNAMESİ

Bu tezin/projenin Eskişehir Osmangazi Üniversitesi Bilimsel Araştırma ve Yayın Etiği Yönergesi hükümlerine göre hazırlandığını; bana ait, özgün bir çalışma olduğunu; çalışmanın hazırlık, veri toplama, analiz ve bilgilerin sunumu aşamalarında bilimsel etik ilke ve kurallara uygun davrandığımı; bu çalışma kapsamında elde edilen tüm veri ve bilgiler için kaynak gösterdiğimi ve bu kaynaklara kaynakçada yer verdiğimi; bu çalışmanın Eskişehir Osmangazi Üniversitesi tarafından kullanılan bilimsel intihal tespit programıyla taranmasını kabul ettiğimi ve hiçbir şekilde intihal içermediğini beyan ederim. Yaptığım bu beyana aykırı bir durumun saptanması halinde ortaya çıkacak tüm ahlaki ve hukuki sonuçlara razı olduğumu bildiririm.

Esra YILMAZ

ÖZET

XII. VE XIII. YÜZYILLARDA TEBRİZ-ANTALYA

İPEK YOLU GÜZERGAHI

YILMAZ, Esra

Yüksek Lisans-2016

İslam Tarihi ve Sanatları Anabilim Dalı

Danışman: Prof. Dr. Hasan Hüseyin ADALIOĞLU

Kültürel ve tarihsel açıdan, dünyanın, uluslar ve kıtalar arasındaki en önemli bağlantısı olan İpek Yolu'nun, Anadolu güzergâhlarından biri Tebriz-Antalya İpek Yolu güzergâhıdır. Tebriz, Erzurum, Erzincan, Sivas, Kayseri, Nevşehir, Aksaray, Konya ve Antalya bağlantısından oluşan bu rota, özellikle Anadolu Selçukluları zamanında aktif bir şekilde kullanılmıştır. Anadolu Selçuklu Devleti fetih politikalarını ticari kazanç elde edebilecekleri bölgelere doğru gerçekleştirmişlerdir. Çeşitli devletlerle imzaladıkları uluslararası antlaşmalarla canlı bir ekonomik hayatın oluşmasını sağlamışlardır. Kervanların güvenli bir şekilde ilerleyebilmesi amacıyla güzergâh üzerine kervansaraylar inşa edilmiş, yıllık panayırlar düzenlenmiş, haftalık pazarlar kurulmuştur. Bu canlı ve güvenli ortam, Çin ipeğinin, Hindistan baharatlarının, İran gümüşlerini, Suriye cam eşyalarının, Malezya değerli taşlarının, Rusya kürklerinin, Irak atlaslarının, Kafkasya atlarının, Horasan kılıçlarının Anadolu üzerinden dünyanın dört bir tarafına taşınmasına vesile olmuştur. Anadolu ise imal ettiği değerli kumaşlar, çeşitli madenler, orman ürünleri ve diğer çok sayıda ürün ile ticarete katılmıştır. Bu zengin tüketim ürünleri kültürel değişim ve etkileşimi hızlandırmıştır. Bu sebeplerle, kapsamlı ve çok katmanlı bir ekonomik ve kültürel etkileşim sistemi olarak, İpek Yolu, bugün küreselleşme olarak tanımladığımız olgunun modernite öncesi bir prototipi olarak kabul edilebilir

Anahtar kelimeler: İpek Yolu, kültürel etkileşim, kervansaray, ticaret yolları.

ABSTRACT

XII. VE XIII. YÜZYILLARDA TEBRİZ-ANTALYA

İPEK YOLU GÜZERGAHI

YILMAZ, Esra

Yüksek Lisans-2016

İslam Tarihi ve Sanatları Anabilim Dalı

Supervisor: Prof. Dr. Hasan Hüseyin ADALIOĞLU

One of the Anatolian corridors of the Silk Road, which was world's most significant links between nations and continents both culturally and historically, was the Tabriz-Antalya Corridor. This route, which was composed of Tabriz, Erzurum, Sivas, Kayseri, Nevsehir, Aksaray, Konya and Antalya corridor, was utilized actively especially during the time of Anatolian Seljuks. The state of Anatolian Seljuks conducted its conquests toward the regions from which it could accrue material benefits. By signing international agreements with several states, the Seljuks enabled a thriving commercial life. In order to ensure safe passage to caravans, caravansaries were built along the trade routes, annual fairs were held, and weekly markets were set. This thriving and safe situation enabled the transfer of Chinese silk, Indian spices, Iranian silver, Syrian glassware, Malaysian precious stones, Russian fur, Iraqi carpets, Caucasian horses, Khorasan swords across the world through Anatolia. For its part, Anatolia joined this trade with precious clothes that it produced, as well as various minerals, forestry products and many others. The rich consumption goods helped accelerate cultural exchange and mutual influence. For these reasons, as a comprehensive and multilateral system of economic and cultural interaction, Silk Road, may be regarded as a pre-modern prototype of what we call today globalization.

Key words: Silk Road, cultural interaction, caravanserai, trade routes.

İÇİNDEKİLER

ÖZET.....	iv
ABSTRACT.....	v
EKLER LİSTESİ.....	vii
KISALTMALAR.....	viii
ÖNSÖZ.....	ix
GİRİŞ.....	1

1. BÖLÜM

XII. VE XIII. YÜZYILLARDA ANADOLU SEYAHAT YOLLARI VE TEBRİZ

1.1. BİZANS DÖNEMİ ANADOLU TARİHİ VE COĞRAFYASI.....	4
1.2. ANADOLU İPEK YOLU GÜZERGÂHLARI	14
1.3. ANADOLU SELÇUKLULARI TİCARİ POLİTİKALARI	18
1.4. İRAN İPEK YOLU COĞRAFYASI VE TEBRİZ	28

2. BÖLÜM

TEBRİZ-ANTALYA GÜZERGÂHI İPEK YOLU KÜLTÜRÜ

2.1. KERVANIN GÜNLÜK YAŞAMI.....	35
2.2. KERVANSARAYLAR: İPEK YOLU KERVAN DURAKLARI.....	38
2.3. PAZAR VE PANAYIRLAR.....	54
2.4. KÖPRÜLER, KILAVUZ KULELERİ VE ÇAPARHANELER.....	57
2.5. İPEK YOLU'NDA TİCARETİ YAPILAN ÜRÜNLER.....	59
SONUÇ.....	65
KAYNAKÇA.....	69
EKLER.....	82

EKLER LİSTESİ

EK 1: İpek Yolu Güzergâhları.....	82
EK 2: Tebriz-Antalya İpek Yolu Güzergâhı.....	83
EK 3: Tebriz-Antalya İpek Yolu Güzergâhı Kervansaraylar Haritası.....	84
EK 4: Tebriz-Antalya İpek Yolu Güzergâhı Köprüler Haritası.....	85

KISALTMALAR

- c. :Cilt
çev. :Çeviren
DİA. : Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi
ed. : Editör
ss. : Sayfa Sayısı
s. :Sayı
vd. :Ve diğeri

ÖNSÖZ

İpek Yolu'nun İran-Anadolu bağlantısını incelediğimiz çalışmamızın konusu olan Tebriz-Antalya İpek Yolu, Tebriz, Erzurum, Erzincan, Sivas, Kayseri, Nevşehir, Aksaray, Konya ve Antalya güzergâhından oluşmaktadır.

Çalışmamızda çok çeşitli kaynaklardan yararlandık. Aksaraylı Kerimeddin Mahmut'un Selçuklu Devletleri Tarihi, İbn Bibi'nin Anadolu Selçuki Devleti Tarihi ve Cüveyni'nin Tarih-i Cihan Güşa eserleri faydalandığımız kaynak eserlerin başlıcalarıdır. Bunların dışında Osman Turan'ın Selçuklular Zamanında Türkiye Siyasi Tarih Alparslan'dan Osman Gazi'ye (1071-1238), Selçuklular ve İslamiyet ve Türkiye Selçukluları Hakkında Resmi Vesikalar Metin Tercüme ve Araştırmalar kitapları, V. Gordlevski'nin Anadolu Selçuklu Devleti ile Ali Sevim Ve Erdoğan Merçil'in Selçuklu Devletleri Tarihi Siyaset Teşkilat ve Kültür kitaplarını inceledik. İpek Yolu ve İpek Yolu güzergâhları ile ilgili araştırmalarımızda Hans Wilhelm Haussig'in İpek Yolu ve Orta Asya Kültür Tarihi, Liu Xinru'nun The Silk Road in World History, Ahmet Rıza Bekin'in İpek Yolu isimli kitapları ile Adnan Eskikurt'un Ortaçağ Anadolu Ticaret Yolları isimli makalesinden yararlandık. Anna Kommena'nın Alexiad Malazgirt'in Sonrası, M. V. Levçenko'nun Kuruluşundan Yıkılışına Kadar Bizans Tarihi, Ernst Honigmann'ın Bizans Devleti'nin Doğu Sınırı eserleri Bizans hakkındaki araştırmalarımızda sık sık başvurduğumuz eserlerdendir.

İktisat Tarihi ve özelde Anadolu Selçukluları döneminde İpek Yolu iktisatı konusunda W. Heyd'in Yakın Doğu Ticaret Tarihi, Herbert Heaton'un Avrupa İktisat Tarihi, Jean Paul Roux'un Orta Asya Tarih ve Uygarlık, Mustafa Akdağ'ın Osmanlı İmparatorluğu'nun Kuruluş ve İnkişafı Devrinde Türkiye'nin İktisadi ve İctimai Vaziyeti ve yine aynı yazarın Türkiye'nin İktisadi ve İctimai Tarihi 1243-1453 kitapları ile Tuncer Baykara'nın Anadolu'nun Tarihi Coğrafyasına Giriş I Anadolu'nun İdari Taksimatı ve Türkiye'nin Sosyal ve İktisadi tarihi XI ve XIV. Yüzyıllar isimli kitaplarından faydalandık. Aynı yazarın Türkiye Selçukluları Döneminde Toplum ve Ekonomi isimli

makalesi ile Yaşar Bedirhan'ın Türkiye Selçuklularında Dış Ticaret, Claudi Cahen'in XIII. yüzyıl Başında Anadolu'da Ticaret, Sezgin Güçlüay'ın Anadolu Selçuklu Devleti'nin Ticaret Politikası, İsmet Kayaoğlu'nun Anadolu Selçukluları Devrinde Ticari Hayat ve Salim Koca'nın Türkiye Selçuklularının İzledikleri Ekonomik Politikalar adlı makaleleri araştırmamızda yer verdiğimiz kaynaklardandır.

Yukarıda isimlerini verdiğimiz eserlerden başka çok sayıda kitap, makale ve internet sitelerini inceledik. Bu incelemelerin sonunda çalışmamızı iki bölüm altında topladık.

Çalışmamızın birinci bölümünde, XII. ve XIII. yüzyıllarda Anadolu seyahat yolları İran'ın Tebriz kentini incelemeye çalıştık. Birinci kısımda, Bizans döneminde Anadolu'nun tarihi ve coğrafyasını ele aldık. Bizans İmparatorluğu'nun kontrolü altındaki Anadolu'nun ekonomik durumu ve Bizans'ın ticari politikalarından ve İmparatorluk'un zayıflaması ile meydana gelen iktisadi zorluklardan bahsettik. İkinci kısımda, Anadolu'da bulunan, Bizans döneminden kalma ve Anadolu Selçukluları zamanında aktif bir şekilde kullanılan Anadolu İpek Yolu güzergâhlarını ayrıntılı bir şekilde inceledik. Üçüncü kısımda Anadolu Selçuklularının, İpek Yolu ticaretine katılabilmek için uyguladıkları politikaları inceledik. Ekonomik fayda amaçlı fetih politikalarından, yabancı devletlerle imzalanan ticari antlaşmalardan, bölgenin güvenliğini sağlamak için alınan önlemlerden, tüm bu politikaların sonucunda oluşan refah ortamından ve güzergâhın zamanla etkisizleşmesinin nedenlerinden bahsettik. Bu bölümün son kısmında ise, İran'ın ve özelde Tebriz'in İpek Yolu ile bağlantısını ele aldık. Çin'den yola çıkan ve İran'a ulaştıktan sonra çeşitli güzergâhlara ayrılan İpek Yolu'nu kontrol altına almak için girişilen mücadelelerden ve genel olarak Tebriz'in tarihinden bahsettik.

İkinci bölümde, İpek Yolu ticaretinin, Anadolu ve Tebriz güzergâhlarında meydana getirdiği İpek Yolu kültürünü incelemeye çalıştık. Birinci kısımda İpek Yolu kervancılarının günlük yaşamlarından, kervanların yol boyunca karşılaştığı zorluklardan ve bunların üstesinden gelmek için gerçekleştirilen yöntemlerden bahsettik. Devamında güzergâh üzerinde çeşitli nedenlerle seyahat eden önemli kişilere değindik. İkinci kısımda,

kervanların önemli dinlenme mekânlarından olan kervansarayları inceledik ve hem Anadolu'da ve hem de Tebriz'de inşa edilen kervansaray yapılarından örnekler verdik. Üçüncü kısımda pazar ve panayırları inceledik. Dördüncü kısımda köprüler, kılavuz kuleleri ve çarphaneleri örnekler vererek anlattık. Beşinci kısımda, bu güzergâha dahil olan medeniyetler arasında meydana gelen zengin ticari alışverişi ve bu ticarete katılan ürünleri incelemeye çalıştık

Son bölümde, araştırmalarımız sonucunda elde ettiğimiz bilgilerin değerlendirmesini yaptık. Çalışmamızın sonuna eklediğimiz ekler bölümünde çeşitli görsellerle konumuzu zenginleştirmeye çalıştık.

Çalışmamdaki katkılarından, yorum ve tavsiyelerinden dolayı tez danışmanım, değerli hocam Sayın Prof. Dr. Hasan Hüseyin Adalıoğlu'na teşekkürlerimi bir borç bilirim. Tezimin her aşamasında yanımda olan ve hiçbir zaman desteğini esirgemeyen kıymetli hocam Sayın Doç. Dr. Adnan Adıgüzel'e şükranlarımı sunuyorum. Ve sevgili annem, babam ve kardeşlerim; gösterdiğiniz ilgi ve alakaya minnettarım.

GİRİŞ

Ticaret kar amaçlı mal mübadelesine denilmektedir.¹ Ticaretin yapılmaya başlandığı ilk zamanlardan itibaren her bölge, kendisinde mevcut olan malların fazlasını, ihtiyacı olan malları satın alabilmek için kullanmıştır. Bu da uluslararası ticaretin doğmasına ve çeşitli ticaret güzergâhlarının oluşmasına neden olmuştur.²

Asya mallarının Avrupa'ya taşındığı İpek Yolu, genel olarak, iki güzergâh takip eder. Kuzey İpek Yolu ve Güney İpek Yolu olarak adlandırılan her iki güzergâhında başlangıç noktası Çin'in Çangan (Xi'an) eyaletidir.³ Yaklaşık iki haftalık bir yolculuktan sonra, kervan iki seçenekle karşı karşıya gelir. Dilerse, güneye döner, Çengdu ve Kunming üzerinden birkaç haftalık bir seyahatten sonra Hanoi'ye ulaşabilir ve buradan deniz yoluyla Endonezya'ya geçer.⁴ Dilerse de, Kuzey İpek Yolu rotasında batıya devam eder, Çin Seddi'ne paralel olarak, Gansu Koridoru (Hexi Koridoru) boyunca ilerler ve Lanzhou'ya ulaşır. Lanzhou'da güneye geçen bir yol, Xining'ten Tibet'e ilerler.⁵ Diğer bir yol ise, Lanzhou'dan devamla, Wuwei, Zhangye ve Jiuguan⁶ geçerek Yumen Geçidi'ne,⁷ Anxi ve ardından Dunhuang'a ulaşır.⁸

Dunhuang, İpek Yolu'nun en önemli duraklarından biridir. Bu noktada, kervanın önünde devasa Taklamakan Çölü uzanmaktadır. Kervan, kuzeye doğru ilerleyerek Kuzey İpek Yolu güzergâhında devam eder veya güneye, Baş Kurgan'a doğru ilerleyerek Güney

¹ Cengiz Kallek, "Ticaret", *DİA*, Türkiye Diyanet Vakfı Yayınları, İstanbul, 2012, c. XLI, 134.

² Nihal Şahin Utku, *Kızıldeniz Çöl Gemi Tacir*, Klasik Yayınları, İstanbul, 2012, 224.

³ Cengiz Alyılmaz, *İpek Yolu Kavşağının Ölümsüzlük Eserleri*, Atatürk Üniversitesi Yayınları, Ankara, 2015, 281.

⁴ Gottlieb Guntern, *The Spirit of Creativity Basic Mechanisms of Creative Achievements*, University Press of America, Maryland, 2010, 423.

⁵ Guntern, 423.

⁶ Jonathan Tucker, *The Silk Road China and the Karakorum Highway A Travel Companion*, I. B. Tauris Publisher, London, 2013, 95.

⁷ Wang Xudong, Li Zuixiong, Zhang Lu, *Condition Conservation and Reinforcement of the Yumen Pass and Hecang Earthen Ruins Near Dunhuang, Conservation of Ancient Sites on the Silk Road*, ed, Neville Agnew, J P Getty Trust Publisher, California, 2010, 351.

⁸ Frances Wood, *The Silk Road: Two Thousand Years in the Heart of Asia*, University of California Press, California, 2004, 12.

Güzergâhı'na,⁹ dilerse de Sibiryaya ile Tibet arasındaki ticareti sağlayan Kuzey-Güney ticaret rotasına geçer.¹⁰

Kuzey İpek Yolu güzergâhında devam etmek isteyen kervan, Dunhuang'dan, yaklaşık üç hafta süren bir yolculuğun ardından, Anxi üzerinden Kumul'a geçer. Kumul'dan devam eden Kuzey İpek Yolu güzergâhı Turfan'a ulaşır. Turfan'da yol ikiye ayrılır ve en kuzeydeki rota, Urumçi üzerinden Merv kentine ulaşır. Diğer güzergâh ise, Turfan'dan, Taklamakan Çölü ile Tanrı Dağları'nın güney etekleri boyunca, Toksun, Karaşar, Kuçar, Aksu, Uçturfan üzerinden Kaşgar'a ulaşır.¹¹

Güney İpek Yolu ise, Dunhuang'a kadar Kuzey İpek Yolu güzergâhı ile aynı rotayı izler. Çangan'dan başlar, Gansu Koridoru (Hexi Koridoru), Lanzhou, Wuwei, Zhangye üzerinden Jiuguan'ı geçerek ünlü Yumen Geçidi'ne ulaşır ve devamında Anxi'den Dunhuang'a ulaşır.¹²

Dunhuang'dan sonra güneye yönelerek, Taklamakan Çölü'nün güney kıyısı ve Tibet'in kuzey duvarı boyunca ilerleyerek, Baş Kurgan, Çarkılık (Charqiliq), Çerçen, Endere Langar, Niya (Niya Bazar), Keriya (Yudian), Hotan, Guma Bazar, Kağılık (Qarqhaliq)'ı geçer ve Yarkent'e ulaşır.¹³ Buradan, kuzeye doğru devam eder ve Taklamakan Çölü'nün bitiş noktasında yer alan Kaşgar'da İpek Yolu'nun Kuzey güzergâhı'na katılır.¹⁴

Kaşgar'da bir araya gelen kervanların önünde, devam edebilecekleri birkaç rota vardır. Kervancılar dilerse, güneye doğru ilerleyebilir, Taşkurgan'ı geçip, Hindukuş Dağları'nı aştıktan sonra Peşaver ve Pencap'a gidebilir. Veya, Pamir Dağları'nın kuzeyinden ilerleyerek, Semerkant ve Buhara'ya ya da Pamir Dağları'nın güneyinden devamla Belh ve sonrasında da Merv'e ulaşabilir.¹⁵

⁹ Peter Hopkirk, *Foreign Devils on the Silk Road: The Search for the Lost Treasures of Central Asia*, Oxford University Press, Oxford, 2001, 17.

¹⁰ Guntern, 425.

¹¹ Hopkirk, 18, Wood, 12.

¹² Wood, 12.

¹³ Wood, 13.

¹⁴ Hopkirk, 18.

¹⁵ Wood, 13; Herbert Heaton, *Avrupa İktisat Tarihi*, çev. Ali Kılıçbay, Osman Aydoğuş, Paragraf Yayınları, Ankara 2005, 27; Utku, 226.

Merv'den yola devam eden kervan, Hazar Denizi üzerinden Bakü'ye geçer ve buradan Karadeniz'e ulaşır. Merv ve Belh kentlerinden geçerek İran topraklarına giren rota ise Nişabur, Damgan, Semnan, Gürgan ve Rey'e ulaşır. İpek Yolu, Rey kentinden Kazvin'e geçer ve birkaç güzergâha ayrılır. Bir güzergâh, Azerbaycan'dan Trabzon'a, diğer güzergâh ise Hemedan, Bağdat, Musul, Antakya ve Kapadokya üzerinden Sard'a ulaşır. Hindistan'a geçen rota ise, Tus, Peşaver, Hayber Geçidi, Kabil ve Kandehar üzerinden Herat'a ulaşır. Ardından Hindistan'a geçer.¹⁶

Bizim konumuz olan Tebriz-Antalya İpek Yolu güzergâhı ise Tebriz'den başlar, Merend, Hoy, Van, Muş, Varto ve Hınıs üzerinden Erzurum'a ulaşırdı. Tebriz'den ilerleyerek Merend ve Hoy üzerinden Anadolu topraklarına giren, Van, Erciş veya Doğu Beyazıt veya Doğu Beyazıt-Iğdır Kalesi güzergâhlarından biri ile Erzurum'a ulaşan alternatif bir güzergâh daha bulunmaktaydı. Erzurum'dan, Fırat Nehri boyunca ilerleyerek, Keşiş Dağlarının güneyinden Erzincan'a ulaşan İpek Yolu güzergâhı, Erzincan üzerinden önce Zara'ya, buradan Sivas'a ve devamla güneybatıya dönerek Kayseri, Nevşehir, Aksaray ve ardından Konya'ya ulaşırdı. Konya'dan Beyşehir, Seydişehir, Ortapayam Hanı, Kargı Hanı, Aspendos ve Perge üzerinden Antalya'ya geçerdi.

Asya ile Avrupa arasındaki yaklaşık 8000 km'lik yol, İpek Yolu yol ağı, oldukça kompleks bir yapıya sahiptir. Çangan, Anxi, Urumçi, Almaata, Semerkant, Hotan, Kaşgar, Kabil, Tahran, Bağdat, Halep, Şam ve Anadolu şehirlerinin bulunduğu güzergâha Hindistan, Arap Yarımadası ve Avrupa'ya ulaşan alternatif yollar da eklenince İpek Yolu devasa boyutlara ulaşmaktadır.¹⁷

¹⁶ Kiyanoosh Kiyani Haftiang, *The Book of Iran A Survey of the Geography of Iran*, trans. Azita Rajabi, Center for International Cultural Studies, 2003, 65 vd; Jean-Paul Roux, *Moğol İmparatorluğu Tarihi*, çev. Ayşe Bereket, Kabalcı Yayınevi, İstanbul, 2001, 454.

¹⁷ Başak Gardner, Chris Gardner, *Flora of the Silk Road*, I.B.Tauris, London, 2014, 1-3.

BİRİNCİ BÖLÜM

XII. VE XIII. YÜZYILLARDA ANADOLU VE TEBRİZ

1.1. Bizans Dönemi Anadolu Tarihi ve Coğrafyası

Farsların, Arapların, Moğolların ve Türklerin, batı ile mücadelelerinde önemli bir üs olarak kullandıkları Anadolu, tarihin çok eski zamanlarından itibaren doğu ile batı arasında bir köprü vazifesi görmektedir.¹⁸ Anadolu toprakları iç kısımlarda yaylalar, kıyıya paralel uzanan sıradağlar ile dağlık bir alandır. Kuzeyde, kıyıya paralel olarak uzanan dağlar, batıya doğru alçalmakta, Kaçkar Dağı 3937 metre ile doğuda, Ilgaz Dağı 2250 metre ile batıda en yüksek zirveleri oluşturmaktadır. Kuzeyde Zigana ve Kop, güneyde Toroslar üzerindeki Külek geçitleri iç kesimler ile ulaşımı sağlamaktadır.

Anadolu'da kıyıları büyük yer tutmaktadır ancak kuzey ve güney sıradağlarının denize paralel olarak uzanması, denizle iç kesimlerin ilişkisini engellemiş, batıda ise, dağların denize dik uzanması deniz etkisinin iç kesimlere kadar ulaşmasına izin vermiştir.¹⁹ Akdeniz ve Ege bölgelerinde Akdeniz iklimi görülür. Bu iklim tipinde yazları sıcak ve kurak, kışlar ise ılık ve yağışlı geçmektedir. Marmara bölgesinin iklimi de Ege ve Akdeniz bölgelerine benzemektedir ancak bu bölgede yazlar daha serin, kışlar da daha şiddetlidir. Her mevsim yağış alan Karadeniz bölgesinde hem yaz hem kış ılıman bir iklim hüküm sürmektedir. İç Anadolu'da yaz ve kış sıcaklık farkları çoktur. Doğuya doğru gidildikçe ise iklim sertleşmeye başlar.

X-XIII. yüzyıllarda Anadolu'nun nüfusu tahminen 8 milyon kadardı. Bu nüfus yabancı askerler, yerli ve yabancı tüccarlar, zanaatkarlar, din adamları, büyük toprak sahipleri, köylüler ve Yahudi kolonilerinden meydana gelmekteydi. Anadolu sadece Helenlerden oluşan bir coğrafya değildi. Batıdan Kapadokya bölgesine kadar ki topraklarda hakim dil Helence, din Ortodoksluk'tu ancak Kapadokya'dan doğuya

¹⁸ W. M. Ramsay, *Anadolu'nun Tarihi Coğrafyası*, çev. Mihri Pektaş, Milli Eğitim Basımevi, İstanbul, 1960, 23.

¹⁹ Tuncer Baykara, *Anadolu'nun Tarihi Coğrafyasına Giriş I Anadolu'nun İdari Taksimati*, Türk Kültürünü Araştırma Enstitüsü Yayınları 86, seri: VII, sayı: A.7, Ankara, 1988, 10.

gidildikçe Helen kültürü gücünü kaybediyor ve Kürt, Süryani, Gürcü, Laz ve Ermeni halklarla karşılaşılıyordu. Kürtler yoğun olarak Amid (Diyarbakır), Martüropolis (Silvan), Khilot (Ahlat), Manzikert (Malazgirt) ve Van gölünün kuzeydoğu kısımlarına, Gürcüler ve Lazlar Karadeniz'in doğu sahillerinde, Süryaniler Kahramanmaraş, Malatya, Diyarbakır, Samsat ve Nusaybin'de, Ermeniler ise Erzincan, Sivas, Divriği ve Malatya'da yaşamaktaydılar.²⁰

Bizans şehirleri şehir surları, pazar ve kiliseden oluşmaktaydı. Silah, mal ve tahıl depoları ve hamamlar da vardı. Şehir hayatını thema sistemi şekillendiriyordu. Loncaların denetimi, yabancı tüccarların gözlenmesi ve şehir halkının ekonomik ihtiyaçlarının karşılanması gibi iktisadi hayatla ilgili konular strategos adı verilen ve merkezden atanan sivil ve askeri memurlar tarafından gerçekleştiriliyordu. Efesos (Efes), Smürna (İzmir), Fokaea (Foça), Pergamon (Bergama), Adramüttion (Edremit), Lampsakos (Lapseki), Ikonion (Konya), Attaleia (Antalya), Nikaea (İzmit), Nikomedia (İzmit), Amastris (Amasra), Neokaesareia (Niksar), Theodosiopolis (Erzurum), Nisibis (Nusaybin), Edessa (Şanlıurfa), Arkhelasi (Aksaray), Sebasteia (Sivas), Ankura (Ankara), Dorylaion (Eskişehir) önemli Bizans kentlerindendi.

Efes ve Trabzon gibi şehirlerde her yıl kurulan uluslararası pazarlar vardı. Bunun yanında yerel pazarlar ve panayırlar da bulunuyordu. Bazıları yıl boyunca açık kalıyor, bazıları ise haftada bir gün toplanıyordu. Bu küçük pazarlarda tahıl, meyve, sebze, şarap, yağ ve çeşitli hayvanları, üretimini yapamadıkları çeşitli ev eşyaları ile değiştiriyorlar veya satın alıyorlardı. Devlet bazı bölgelere panayır kurulması ayrıcalığı tanıyabiliyordu.²¹

Anadolu halkının göçer, köylü ve kasabalı sınıfı daha çok gıda üretimi ile ilgilenirdi. En çok koyun ve at yetiştirirlerdi. Hayvan yetiştiriciliği köylüye süt, yağ ve hayvan eti gibi çeşitli yiyecekleri elde etme imkanı sağlıyordu. Bunun yanında deve ve at gibi hayvanları yük taşımada kullanıyorlardı. Mecbur kaldıklarında da satarak belirli bir gelire

²⁰ M. Murat Baskıcı, *Bizans Döneminde Anadolu İktisadi ve Sosyal Yapı (900-1261)*, Phoenix Yayınevi, Ankara, 2009, ss. 31-39.

²¹ Baskıcı, 227.

sahip olabiliyorlardı.

Ziraatta geniş yer tutardı. Arpa, buğday, çavdar, burçak, nohut ve mercimek üretimi yapılırdı. Kabak ve soğan başta olmak üzere çok çeşitli sebze yetiştirilerdi. Elma, erik, vişne, dut, ayva, armut, kavun, karpuz üretilir, üzüm hem kurutulduktan sonra hem de daha tazeyken tüketilirdi.

Şehirler kendi ihtiyaçlarını karşılayacak üretimi yapabiliyorlardı. İhtiyaç olduğunda çevre şehirlerle alışveriş uzak yerlerle ticarete tercih ediliyordu. Köylerde ve küçük şehirlerde takas yöntemi kullanılabilirdi. Çünkü ürün çeşidi azdı ve genellikle kendi ihtiyaçlarını üretme imkanına sahiptiler. Şehirlerde daha çok sanayi üretimi yapılırdı. Ormanlardan kereste ve odun, maden ocaklarından demir ve gümüş elde edilirdi. Kaya tuzu üretimi de gerçekleştirilirdi. Şehir kenarlarında at değirmenleri bulunur ve un öğütülürdü.²² Bunların dışında, ipek üretimi yapılıyor, halı, kilim, yünden ve ketenden çeşitli giyecekler, cam, seramik, kılıç, yay gibi çeşitli askeri malzemeler üretiliyordu.²³ Dokumacılık, basmacılık, boyamacılık, mobilya ustalığı, duvar ustalığı, tuğla, taş yontmacılığı, mum, parfüm, ekmekçilik, değirmencilik, kuyumculuk, camcılık, çivi, zincir, menteşe, şamdan, çapa, ev gereçleri, çivi, balıkçılık, deri işlemeciliği ve kasaplık Bizans döneminde Anadolu şehirlerinin başlıca artizal üretim faaliyetlerindendi. Ayrıca terziler, demirciler, duvarcılar, ayakkabı üreticileri, gemi yapımcıları, mermer işçileri, araba, eyer, elek, urgan, fiçi, sabun üreticileri, parfüm üreticileri, mum imalatçıları, marangozlar, çömlekçiler, kürkçüler, dericiler, meyhaneciler ve aşçılar vardı.²⁴

Ortaçağlarda, Bizans için ekonomik değeri yüksek en önemli varlık tarım arazileriydi. Devlet, şahıslara arazi tahsis edebiliyor, yüksek rütbedeki devlet görevlileri ve başarılı kişilere, tarım arazilerini ödül olarak verebiliyordu. Hem kilise ve hem de şahıslararazi biriktirme yarışı içindeydiler. Özellikle iktisadi zorlukların yaşandığı zamanlarda büyük arazi sahipleri, köylülerin topraklarını satın alabiliyorlardı. Veya zor durumdaki köylüler,

²² Tuncer Baykara, *Türkiye'nin Sosyal ve İktisadi Tarihi XI. ve XIV. Yüzyıllar*, Türkiye Diyanet Vakfı Yayınları, Ankara, 2000, ss. 119-121.

²³ Baskıcı, 198.

²⁴ Baskıcı, 215.

vergilerini ödeyemeyince, büyük arazi sahiplerine sığınmak mecburiyetinde kalıyorlardı. Bizans İmparatorluğu, X. yüzyıla kadar küçük arazi sahiplerinin sadece vergileri ile ilgilenmiş, topraklarını kaybetmelerini engellemek hususunda önemli bir mekanizma geliştirememişti. Ancak bu durum, büyük arazi sahiplerinin güçlenmesine, köylülerin serf durumuna düşmesine, devletin askersiz ve köylüsüz kalmasına ve müteakiben aristokrasi ile devletin karşı karşıya gelmesine yol açtı.

İlk uygulama I. Romanos Lekapenos (920-944) tarafından 922 yılında gerçekleştirildi. Yeniden düzenlenen ve rüçhan hakkı denilen kuruma göre, arazisini elden çıkarmak isteyen köylü öncelikle, *“mülkte iştiraki olan akrabalar, diğer mülk iştirakçileri, satılacak arazi içinde kalmış toprak parçalarına sahip kimseler, araziye ait vergileri ortaklaşa ödeyen komşu mülk sahipleri ve diğer komşulardan”*, teklif bekleyecekti. Eğer bu beş gruptan alıcı çıkmazsa arazisini başka kimselere satabilecekti.

Ancak bu kanunun uygulanması kolay olmadı. 927-928 yıllarında meydana gelen şiddetli kış, salgın hastalıklar ve kıtlık, zor durumdaki köylülerin topraklarını çok ucuz fiyata elden çıkarmasına neden oldu. Ya da büyük arazi sahipleri yiyecek karşılığında bu topraklara el koyuyordu. 934 yılında gerçekleştirilen yeni bir düzenleme ile, kıtlık yılında yapılan tüm bağışlar ve miras iktisapları iptal edildi. Adil bir fiyat üzerinden satışı yapılmayan arazilerin de sahiplerine iadesi kararlaştırıldı ancak bu uygulama da etkisiz kaldı. II. Nikeforos Fokas'ın (963-969) iktidara gelmesi ile birlikte büyük toprak sahipleri avantajlı konuma yükseldiler. Fokas güçlü ailelerden biriydi ve iktidara gelince yoksulların sahip olduğu rüçhan hakkını kaldırdı.

II. Basileios (976-1025) döneminde aristokrasi sınıfına karşı devletin üstünlüğü sağlandı. Basileios, Fokas ve Skleros adlı zengin ailelerin isyanlarını bastırdı. I. Romanos Lekapenos zamanından başlayarak, fakirlerin kaybettiği toprakların, eski sahiplerine geri iadesini sağladı. Fakat, büyük arazi sahiplerinin gücü Basileios'un 1025'te ölümünden sonra tekrar arttı. Bu durum köylü-asker sınıfının çökmesine sebep oldu ve Bizans İmparatorluğu 1071 Malazgirt Savaşı'nda büyük bir yenilgiye uğradı. XI. yüzyılda izlenen ordu karşıtı siyasete müteakiben XII. yüzyıl ile birlikte orduda paralı askerlerin

sayısı artmaya başlamış, X. yüzyıla kadar, Norman ve Ruslardan az sayıda yabancı asker barındıran Bizans İmparatorluğu ordusuna, bu yüzyıldan sonra Araplar, Latinler, Peçenekler, Gürcüler, Kumanlar, Hazarlar, İskandinavlar ve Oğuz Türkleri de dahil olmuştu.

Bizans için kilise çok önemliydi. Hem imparatorlar ve hem de halk kilisenin maneviyatla, devletin de siyasi işlerle meşgul olmasını ve yanyana çalışmasını ideal olarak görüyordu.²⁵ Eğitim ve sağlık ihtiyaçları kiliseler tarafından karşılanırdı. İmparatorluk, Ortodoks Hristiyanlığı haricindeki inançları sapkın olarak nitelendiriyordu ancak, Ortodoks inancına sahip ve Helence konuşan herkes, aidiyetine bakılmaksızın imparatorluğun bir vatandaşı olarak görülüyordu. Bir Bizanslı ile evlenmek için Ortodoks inancını kabul etmek yeterliydi. Özellikle XII. yüzyıla doğru Bizans-Türk, Bizans-Latin evliliklerinin arttığı görülmektedir. Vaftiz, evlenme ve kutsama törenleri ile defin işlemleri kiliseye aitti.²⁶

Kilisenin başında Konstantinopolis patriği, onun altında metropolitler, onun altında da piskoposluklar vardı. XI. yüzyılda Anadolu'da Attalei (Antalya), Efesos (Efes), Smürna (İzmir), Khonae (Honaz), Kotüaeon (Kütahya), Khalkedon (Kadıköy), Amastris (Amasra), İkonion (Konya), Mokissos (Kırşehir), Kaesareia (Kayseri), Gangra (Çankırı), Melitene (Malatya), Sebasteia (Sivas), Sünnada (Şuhut), Nicomedia (İzmit), Nikaea (İzmit), Neokaesareia (Niksar) dahil 45 metropolit, Miletos (Milet), Proikonnesos (Marmara Adası), Neapolis (Şarkikaraağaç) ve Herakleia Kubistra (Konya Ereğlisi) dahil 10 başpiskoposluk ve çok sayıda piskoposluk vardı.²⁷

Yukarıda kısaca coğrafyasından bahsettiğimiz Anadolu toprakları, Bizans için, özellikle Suriye, Mısır ve Kuzey Afrika'yı kaybettikten sonra çok daha önemli bir hale geldi ancak, Bizans'ın Anadolu tarihi çok daha öncesine dayanmaktaydı. Büyük İskender'in Yunanistan'dan sonra Anadolu, Suriye, Mısır, Mezopotamya, Hemedan, Semerkant ve Taşkent üzerinden Hindistan'a doğru devam eden, ancak Ganj Nehri'ni

²⁵ Baskıcı, ss. 131-148.

²⁶ Baskıcı, 40.

²⁷ Baskıcı, ss. 154-151.

geçip Karaçi üzerinden Sus'a dönmek zorunda kaldığı seferinin ardından ölümünden sonra Selevkos, M.Ö. 305-281 yıllarında kendi hükümdarlığını ilan etti ve Anadolu'nun büyük bir bölümünde egemenlik kurdu.²⁸

Selevkos İmparatorluğu Suriye, Filistin, Mezopotamya, İran Körfezi kıyıları ve Afganistan'a kadar, sahip oldukları topraklarda yeni yerleşmeler kurdular.²⁹ Selevkoslar ticarete önem verdiler ve çeşitli güzergâhlar üzerinden ticarete aktif bir şekilde dahil oldular. Örneğin; Hindistan'dan veya Asya'nın diğer bölgelerinden yola çıkan, İran üzerinden Suriye'ye, buradan da Akdeniz'e ulaşan baharat, cam, fildişi, kaplumbağa kabuğu, balık, şarap, tahıl ve çeşitli yiyecekler, kurşun, kalay, keten, kereste, demir, bakır, altın, gümüş gibi ürünler, Anadolu'dan geçen Kral Yolu üzerinden Yunanistan'a taşınıyordu. Bunun dışında, Sicilya ve Malta'da kaliteli kumaşlar üretiliyor ve Roma'ya ihraç ediliyordu. Ayrıca Gal kumaşı ve giyim eşyaları da Roma için çok değerliydi. Pompei'den şarap ve zeytinyağı, İspanya'dan altın, gümüş, kalay, kurşun ve bakır gibi metaller, İmparatorluk topraklarında önemli ticaret ürünlerindendi.³⁰

M.Ö. 1. yüzyıla gelindiğinde Roma İmparatorluğu, Mısır, Suriye, Anadolu ve Mezopotamya'yı ele geçirmişti. M.S. 2. Yüzyılda ise Roma, Akdeniz ticaretine hakimiyeti, ekonomik ihtiyaçlarını karşılama kapasitesi ve kalabalık nüfusu nedeniyle güçlü bir durumdaydı. Ancak M.S. 3. ve 4. yüzyıllarda İmparatorluk, eski gücünü kaybetmeye başladı. Batıda İtalya, Barbarların tehlikesi altındaydı. Doğuda ise Sasani tehdidi vardı. Bu durum siyasi istikrarsızlıklara sebep oldu, nüfus azalmaya, para değer kaybetmeye başladı.³¹ M.S. 395 yılında Roma İmparatorluğu ikiye bölündü.

Doğu Roma İmparatorluğu İstanbul'u kendilerine başkent olarak seçti. Bu durum, Bizans'ta işlerin tekrar yoluna girmesini sağladı. İstanbul önemli bir ticaret merkezi olarak, çok çeşitli ürünlerin pazarı haline geldi ancak Bizans'ta ipeğe talep devam

²⁸ Charles Freeman, *Mısır Yunan ve Roma Antik Akdeniz Uygarlıkları*, çev. Suat Kemal Angı, Dost Kitabevi, Ankara, 2003, 300 vd.; Suna Doğaner, "Büyük İskender Coğrafyacı Bir Savaşçı Kral", *Türk Coğrafya Dergisi*, Sayı: 48, İstanbul, 2007, 20. Ayrıca bakınız: Droysen, *Büyük İskender Tarihi*, çev. Bekir Sıtkı Baykal, Dharma Yayınları, İstanbul, 2007.

²⁹ Freeman, 324.

³⁰ Freeman, 524-526.

³¹ Baskıcı, 75-79.

ediyordu ve ipek hala başlıca ithal ürünüydü. Bizans, Çin ile doğrudan ticaret yaparak, ipek ithalatındaki aracı devletlerin getirdiği ekstra harcamalardan kaçınmayı planlıyordu fakat Tuna Nehri kuzey tarafında, Barbar kavimler Karadeniz tarafında engel oluşturmaya devam ediyorlardı. Güneyde ise İranlılar her geçen gün güçleniyorlardı. Bu nedenlerden dolayı Bizans, Çin ile ticaretten vazgeçmek zorunda kaldı ve İran kısa bir zaman sonra doğunun ticaretine tamamen egemen oldu. İran gemileri, Çin'den getirilen malları alabilmek için Hindistan ve Seylan'a seferler düzenlemeye başladılar. İpek doğudan batıya iki yüz yıl boyunca İranlılarca taşındı.³²

541-543 yıllarında, Akdeniz çevresinde büyük bir veba salgını başladı ve 570 yılına kadar devam etti.³³ İslam orduları 630'da Suriye'yi ele geçirdiler ve buradaki dokuma işçisi Arapları kontrolleri altına aldılar. Filistin'i, Mısır'ı, Trablus'a kadar Kuzey Afrika topraklarını³⁴ ele geçirdiler.

İran ile olan gerilimlere ve Barbar kavimlerin neden olduğu istikrarsızlıklara rağmen Bizans, 7. yüzyıla kadar, özellikle, Mısır, Suriye ve Filistin gibi önemli eyaletlere sahip olması ve ticaret yolları üzerindeki güçlü hakimiyeti nedeniyle ekonomisini canlı tutmayı başardı. Çeşitli ülkelerle ticareti devam ettirdi. Örneğin; Mısır'dan buğday satın alıyor, bu buğdayı İstanbul'a getiriyor, bir kısmını ordu için ayırıp bir kısmını da fırıncılara verdikten sonra, geri kalanını İstanbul halkına bedava dağıtabiliyordu.³⁵ Arabistan malları Filistin veya Ürdün, Şam, Antakya üzerinden Akdeniz'e ulaşıyor, buradan Avrupa'ya taşınıyordu. İpek Yolu, Çin ve Orta Asya ürünlerini İran, Irak ve Antakya üzerinden Akdeniz'e ya da Tebriz-Trabzon üzerinden Karadeniz'e taşıyordu. Çin ve Hindistan mallarının Hint Okyanusu üzerinden, Kızıldeniz'e geçtiği, İskenderiye ya da İran Körfezi üzerinden Irak, Suriye vasıtasıyla Akdeniz'e veya Anadolu'ya ulaştığı

³² Ahmet Rıza Bekin, *İpek Yolu*, Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih Coğrafya Yayınları, Ankara Üniversitesi Basımevi, Ankara 1981, ss. 38-43.

³³ Peter Brown, *Geç Antik Çağda Roma ve Bizans Dünyası*, çev. Turhan Kaçar, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 2000, ss. 94-95.

³⁴ Jean-Pierre Bodmer, 'Selcuklular Anadolu'da' *Cogito*, sayı. 29, Güz, Ankara, 2001, YKY, 34.

³⁵ Jean Maillet, *Başlangıçtan 18. Yüzyıla Ekonomi Tarihi*, çev. Ertuğrul Tokdemir, Mehmet Bolak, İstanbul Teknik Üniversitesi Kütüphanesi, İstanbul, 1989, 141.

güzergâhlar da vardı.³⁶

Ancak, doğu eyaletlerinin Araplarca fethi ve sonrasında Akdeniz ticaretinin Müslümanların eline geçmesi, Anadolu'yu ticaret yollarından yeterince faydalanamaz duruma düşürdü. Akdeniz, Hristiyanlara kapandı.³⁷ Kızıldeniz ve Nil Nehri ticareti ve Orta Avrupa'ya giden kervan yolları Müslümanların eline geçti. 751 yılında Arap ordusu, Kao Hsiang Che komutasındaki Çin ordusunu mağlup edip çok sayıda Çinli esir aldılar ve ipek dokuma bilen Çinli esirler Kufe'ye gönderildi ve müteakiben, çok kısa zamanda Semerkant'ta ilk ipek dokuma fabrikaları açıldı.³⁸ Bu kayıplar, Roma'da ticareti bitme noktasına getirdi ve tüccar sınıfını büyük zararlara uğrattı.³⁹

Akdeniz ile birlikte, Kızıldeniz ve İran Körfezi'nde de Arap gemileri görünmeye başladı. Araplar Hindistan ve Çin ile ticaret yapmaya başladılar. Mekke, Mısır, Irak, Suriye ve İran Körfezi, İran'dan gelen İpek Yolu için önemli birer ticaret merkezi haline geldi.⁴⁰ İpek Yolu üzerinden, Bağdat'a gelen kervanlar, Afrika ve Endülüs'e, Anadolu'ya uğramadan, Suriye ve Tarsus limanı üzerinden ulaşıyordu.⁴¹ Suriyeliler, İran'dan aldıkları malları, Bizans'a uğramadan direkt batıya satıyorlardı.⁴²

Asya ile olan ticaret rotası daha kuzeye kaydı ve Çin'den gelen değerli ipek ve diğer ürünler, Orta Asya-Türkistan-Karadeniz yolunu kontrol eden, Bizans'ın dost devleti Hazarların başkenti İdil'e gelmeye ve buradan Kırım üzerinden İstanbul ve Avrupa'ya taşınmaya başladı. Hindistan ve Malezya'dan fildişi, değerli taşlar ve baharat Afganistan üzerinden, İran'dan geçerken, ürünlerin arasına İran halıları da eklenerek batıya ulaşıyordu.⁴³ Karadeniz'deki Trabzon, Giresun, Ünye, Sinop, Amasra ve Ereğli limanları

³⁶ Heaton, 141.

³⁷ Henri Pirenne, *Mohammed and Charlemagne*, George Allen Unwin Ltd., London, 1954, 174.

³⁸ Bekin, 65.

³⁹ Henri Pirenne, *Ortaçağ Avrupa'sının Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, çev. Uygur Kocabaşoğlu, İletişim Yayınları, İstanbul, 2005, 13.

⁴⁰ M. Arslan Abisel, *Dünya Ticaret Yolları Etrafında Cereyan Eden İktisadi ve Siyasi Mücadeleler*, İstanbul, 1943, 13.

⁴¹ Sezgin Güçlüay, "Anadolu Selçuklu Devleti'nin Ticaret Politikası", *Türkler*, Ankara, 2002, c. 7, 365; Osman Turan, *Selçuklular ve İslamiyet*, Turan Neşriyat Yurdu, İstanbul, 1971, 94.

⁴² *The Cambridge Economic History, Volume 2, Trade and Industry in the Middle Ages*, Second Edition, Cambridge University Press, Cambridge, 2008, 137.

⁴³ *The Cambridge Economic History*, 139.

önem kazandı. Hindistan, İran ve Afganistan malları Trabzon limanı vasıtasıyla İstanbul'a ulaşıyordu.⁴⁴ Bu ticari yolculuk çoğunlukla İstanbul'da sona eriyordu çünkü daha batıda, bu Asya mallarını alacak kimse bulunmuyordu.⁴⁵

XI. asrın sonlarına doğru Selçuklu istilası nedeniyle Bizans'ta ticaret bitme noktasına geldi.⁴⁶ XII. yüzyıl ile birlikte çöküş dönemi başladı. Balkanlar Peçeneklerin eline geçti.⁴⁷ Güney İtalya Normanlar tarafından işgal edildi.⁴⁸ Bizans, Antakya ve Antalya limanlarını kaybetti, elinde sadece Rus tehlikesi altındaki Karadeniz limanları kaldı.⁴⁹ Günümüz Ukrayna'nın Herson limanı ile Trabzon arasındaki alışverişte Bizans tekeli, Rusya'nın kendi ticaretini geliştirmeye başladığı IX. yüzyılın sonuna kadar devam etti.⁵⁰

Bizans İmparatorluğu, bazı devletlere ticari serbestlikler sağlayarak ekonomik refahı yeniden tesis etmeye çalıştı. Örneğin, Venediklilerin daha X. yüzyılda ayrı bir statüleri vardı. 922 yılında ekstra ayrıcalıklar elde ettiler ve diğer tüccarlardan daha üstün bir konuma eriştiler.⁵¹ Aleksios Komnenos tarafından 1082 yılı Mayıs ayında verilen imtiyaza göre Venedik, imparatorluğun her yerinde, herhangi bir vergi ödemediği ticaret yapabilecekti.⁵² Pisalılara'da benzer ayrıcalıkların tanınması yerel ticareti bitirme noktasına getirdi. Bu durum yerli tüccarların yabancı tüccarlarla rekabet etmesini engelledi ve gümrük vergisinde düşüş yaşandı.⁵³

Müslümanlar da Venedik ile ticareti geliştirmişlerdi. Venedikliler, 9. yüzyıldan itibaren Kahire, Halep, Şam, Kayrevan ve Palermo'ya daha fazla uğrar oldular. Ayrıca çeşitli antlaşmalar, Venediklilere İslam ülkelerinin ticari sahalarında daha ayrıcalıklı bir

⁴⁴ Baskıcı, 201.

⁴⁵ Alain Ducellier, Michel Balard, *Konstantinopolis 1054-1261*, ed. Can Belge, İletişim Yayınları, İstanbul, 2000, 119.

⁴⁶ Ramsay, 81.

⁴⁷ Şerif Baştaş, "Bizans ve Haçlı Seferleri", Uluslararası Haçlı Seferleri Sempozyumu 23-25 Haziran İstanbul 1997, *Türk Tarih Kurumu Yayınları*, Ankara, 1999, 57.

⁴⁸ Cyril Mango, *Bizans Yeni Roma İmparatorluğu*, çev. Gül Çağalı Güven, YKY, İstanbul, 2008, 66.

⁴⁹ Ducellier, Balard, 91.

⁵⁰ The Cambridge Economic History, 141.

⁵¹ Donald M. Nicol, *Bizans ve Venedik Diplomatik ve Kültürel İlişkiler Üzerine*, çev. Gül Çağalı Güven, Sabancı Üniversitesi, İstanbul, 2000, 236.

⁵² Pirenne, *Ortaçağ Avrupa'sının*, 30.

⁵³ M. V. Levçenko, *Kuruluşundan Yıkılışına Kadar Bizans Tarihi*, çev. Maide Selen, Özne Yayınları, İstanbul, 1990, 213.

konum sağlıyordu.⁵⁴ 12. yüzyıla gelindiğinde, Asya ve Avrupa'da bulunan tüm Bizans eyaletlerinin ulaştırma tekeli eline geçirmişlerdi.⁵⁵ 1147 yılında Normanlar, Bizans ipek üreticilerini kendi ülkelerine götürünce, Bizans'ın ipekte tekel olma ayrıcalığı kayboldu.⁵⁶

Anadolu'nun batısı henüz Bizans'ın elindeyken, Ege, Marmara ve Karadeniz'deki belirli limanlarda deniz kuvvetleri ve inşa atölyeleri bulunurdu. 1284 yılında Bizans, harcamalarında tasarrufa gidince bazı limanlardaki donanmaları kaldırdı. Bu durum çok sayıda Rum denizcinin işsiz kalmasına yol açtı. Gemicilerin çoğu korsanlığa başladılar ve zengin İtalyan gemilerini yağmalamaya giriştiler.⁵⁷

1071 Ağustos ayındaki Malazgirt zaferiyle Anadolu'ya giren Selçuklular ekonomik vaziyeti hiçte iyi olmayan bir Anadolu ile karşılaştılar.⁵⁸ Yukarıda bahsettiğimiz gibi, toprak kayıpları, ağır vergi politikaları, yabancı devletlere verilen ayrıcalıklar ve siyasi entrikalar ülkeyi zor bir duruma düşürmüştü, halkı hükümetten uzaklaştırmıştı. Hem Suriye'deki Latin Prenslükleri ve hem de Anadolu'ya yerleşmeye başlayan Anadolu Selçukluları, Bizans'ı ekonomik faaliyetlerin dışında bırakıyordu.⁵⁹ Bizans, halkın güvenliğini sağlamaktan aciz kalınca, halkın bir kısmı kayalık ve sarp tepeler üzerine inşa edilmiş kalelere, bir kısmı da vadi içlerine çekilmek zorunda kalmış,⁶⁰ Anadolu'da nüfus azalmış, şehirler küçülmüş ve kırsalda da nüfus seyrekleşmişti.⁶¹

Bizans merkezi hükümeti zayıflamıştı.⁶² Anadolu valileri, Bizans hükümetinin zayıflığından istifade ederek halka büyük baskı uyguluyorlardı. Bizans'ta vergiler

⁵⁴ Henri Pirenne, *Ortaçağ Kentleri Kökenleri ve Ticaretin Canlanması*, çev. Şadan Karadeniz, İletişim Yayınları, İstanbul, 2000, 69.

⁵⁵ Pirenne, *Ortaçağ Avrupa'sının...*, 30.

⁵⁶ Baskıcı, 209.

⁵⁷ Halil İnalçık, "Batı Anadolu'da Yükselen Denizci Gazi Beylikleri, Bizans ve Haçlılar", Uluslararası Haçlı Seferleri Sempozyumu 23-25 Haziran 1997, İstanbul, *Türk Tarih Kurumu Yayınları*, d. XXVI, s. 8, Ankara, 1999, 174.

⁵⁸ Mustafa Akdağ, "Osmanlı İmparatorluğu'nun Kuruluş ve İnkişafı Devrinde Türkiye'nin İktisadi Vaziyeti", *Bellekten*. c. XIII, s. 55, Ankara, 1950, 497.

⁵⁹ Akdağ, *Osmanlı...*, 501.

⁶⁰ Tuncer Baykara, "Türkiye Selçuklular Döneminde Toplum ve Ekonomi", *Türkler*, Ankara, 2002, c.VII, 226.

⁶¹ Baykara, *Anadolu'nun Tarihi...*, 46.

⁶² Ernst Honigmann, *Bizans Devleti'nin Doğu Sınırı*, çev. Fikret Işıltan, İstanbul, 1970, 122.

zamanının diğere devletleri ile karşılaştırıldığında zaten oldukça yüksekti. X. yüzyıl ile birlikte vergi toplama işlerinde suistimaller arttı. XII. yüzyıla gelindiğinde normalin iki katı vergi alınması olağan bir durum haline gelmişti ve bu vergilerin bir kısmı devletin hazinesine girmiyordu.⁶³ Bizanslı köylüler baş ve arazi vergisi dışında çok daha çeşitli vergiler vermek zorundaydı.

Ayrıca vergi dışında işgücü hizmetleri de vardı. Hem askeri hizmetlerde hem de gemi, köprü, yol yapımı gibi işler için eleman ve nakite ihtiyaç duyuluyor, bu yükler de halkın sırtına biniyordu.⁶⁴ İlke olarak bu işler tüm halkın göreviyken, imparatorluktan ayrıcalık elde etmiş olanlar, yüksek sınıfa mensup olanlar ve kilise ileri gelenleri bu görevlerden kaçınmayı başarıyorlardı. İmparatorluk halkı çeşitli sınıflara bölmüş ve her bir sınıfın görev ve yetkilerini kesin olarak belirlemişti. Bu eşitsizlik, yasalar karşısında da adaletsiz sonuçlar doğuruyordu. Aynı suçu işleyen üst sınıftan halk sürgün ile alt sınıftan halk ise ölümle cezalandırılıyordu.⁶⁵

En nihayetinde M.S. 330 yılında imparatorluğun başkenti olan⁶⁶ İstanbul, 1204 yılında Latinlerin eline geçti.⁶⁷ Venedik, şehrin 3/8'ini, boğazları, stratejik adaları, limanları ve pazar yerlerini kontrolü altına aldı. Cenovalıları kovarak ticari tekel oluşturdu.⁶⁸

1.2. Anadolu İpek Yolu Güzergâhları

Bizans İmparatorluğu döneminde Anadolu'da Romalılar zamanından kalma ve hala etkin bir şekilde kullanılan yol sistemleri vardı.⁶⁹ Anadolu Selçuklu Devleti, Bizans yol sistemlerini ve sanayi ve ticari faaliyetlerini aynen korudu ve kullanmaya devam etti.⁷⁰

⁶³ Baskıcı, 267.

⁶⁴ Baskıcı, 222.

⁶⁵ Levçenko, 16-20.

⁶⁶ Hasan Bahar, *Roma ve Bizans Tarihi*, Kömen Yayınları, Konya, 2012, 215.

⁶⁷ Bodmer, 40.

⁶⁸ Heaton, 142.

⁶⁹ The Cambridge Economic History, 133.

⁷⁰ Baskıcı, 24.

Çin'den devamla İran topraklarına ulaşan İpek Yolu, Meşhet üzerinden Tebriz'e gelirdi. Tebriz, Anadolu'ya ulaşan İpek Yolu güzergâhı için önemli bir duraktı. Özellikle, İlhanlıların başkenti olduktan sonra önemi daha da arttı.⁷¹

Tebriz'den yola çıkan tüccarlar, Van Gölü'nü geçtikten sonra Ağrı, Erzurum,⁷² Erzincan, Sivas, Kayseri, Aksaray'dan Konya'ya ulaşır,⁷³ bu kentlerden sonra güneye devamla Payas, Alanya ve Antalya'ya geçerdi.⁷⁴ Veya Irak'ta Musul'a geçer ya da Anadolu'ya devam ederek Trabzon'a varırdı.⁷⁵

Bir başka güzergâh ise, Hürmüz Boğazından İran Körfezine, buradan, önce Bağdat, sonra Fırat nehri üzerinden Şam ya da Dicle üzerinden Musul yoluyla Anadolu'ya girer, Antakya ve Tarsus'a, devamında da Toroslar üzerinden İstanbul'a veya Tebriz ve Trabzon üzerinden Karadeniz'e ulaşırdı.⁷⁶ Aynı şekilde Rusya'dan gelen ürünler Karadeniz üzerinden Trabzon-Tebriz yoluyla Asya'ya ulaşıyordu.

Bir diğer yol ise Sinop'tan başlar, Tokat, Sivas, Malatya üzerinden Halep'e ulaşırdı. Kuzey ülkelerinin tüccarları Sivas'tan Kayseri'ye hatta Selçuklu başkenti Konya'ya bile gelirlerdi. Mısır, Suriye, Irak, İran ve Türkistan'dan gelen tüccarlar, Sivas'ta, İtalyan, Rus, Kıpçak ve Bizanslı tüccarlarla buluşabiliyorlardı.⁷⁷

İstanbul'dan başlayan bir güzergâh, İznik üzerinden Eskişehir'e ulaşırdı. Eskişehir'den devamla Kızılırmak'ı geçer ve çeşitli kollara ayrılırdı. Bu kollardan biri Kırşehir üzerinden Kayseri'ye, diğeri Gülşehir, Nevşehir, Kemerhisar üzerinden Tarsus'a, bir başkası Yıldızeli üzerinden Sivas'a giderdi. Eskişehir, Bolvadin, Akşehir üzerinden Konya'ya ulaşan bir başka güzergâh buradan Kilikya'ya geçerdi. Kütahya, Afyon, Akşehir veya Eskişehir ve Denizli üzerinden de Konya'ya varmak mümkündü.⁷⁸

⁷¹ Orhan Cezmi Tuncer, *Anadolu Kervan Yolları*, Vakıflar Genel Müdürlüğü Yayınları, Ankara, 2007, 19.

⁷² Hamit Zubeyir Koşay, *Erzurum ve Çevresinin Dip Tarihi*, Türk Kültürünü Araştırma Enstitüsü, Ankara, 1984, 10.

⁷³ Zeki Atçeken, *Selçuklu Müesseseleri ve Medeniyet Tarihi*, Eğitim Yayınları, İstanbul, 2012, 165.

⁷⁴ Turan, *Selçuklular ve...*, 96, Tuncer, 19.

⁷⁵ Sezgin Güçlüay, "Anadolu Selçuklu Devleti'nin Ticaret Politikası", *Türkler*, Ankara, 2002, c. 7, 370.

⁷⁶ Hamit Sadi Selen, *Ticaret Tarihi*, İnkılap Kitabevi, İstanbul, 1960, 63; Heaton, 140.

⁷⁷ Yaşar Bedirhan, *Selçuklular ve Kafkasya*, Çizgi Yayınevi, Konya, 2000, 275.

⁷⁸ Baskıcı, ss: 21-22.

Konya'dan başlayan yol Sultanhanı, Akhan, Aksaray, Sivas üzerinden doğuya, Ilgın, Akşehir, İshaklı, Çay ve Goncorlu üzerinden batıya uzanırdı.⁷⁹ İstanbul'dan başlayan başka bir yol, İzmit, İzmit, Eskişehir, Akşehir, Konya, Ulukışla, Adana üzerinden Suriye topraklarına geçer, Halep ve Şam'dan Mısır'a ulaşırdı. Halep'ten geçen bir yol, Kilis, Nusaybin, Musul, Bağdat üzerinden Basra'ya ulaşıyordu. Irak'a ulaşan bir diğer güzergâh, Elbistan, Malatya ve Diyarbakır güzergâhıydı.⁸⁰ Antalya, Alanya ve Yumurtalık üzerinden Anadolu'ya giren, Kayseri ve Sivas veya Konya'dan⁸¹ kuzeye devamla Ankara, Çankırı, Kastamonu, Sinop üzerinden Kırım'a gecen rotalar da mevcuttu. Sivas, Tokat, Turhal, Amasya, Ladik, Samsun ve Trabzon, Gümüşhane, Bayburt, Aşkale, Erzurum rotası da vardı.⁸² Ayaş limanının canlı bir şekilde kullanıldığı zamanlarda, buradan Konya ve Kayseri'ye ulaşan bir rota daha vardı.⁸³

Sivas'ta başka bir güzergâh, kuzeyde Suşehri ve Şebinkarahisar'a, doğuda Divriği ve Erzurum'a, güneyde Malatya'ya giderdi. Sivas, Malatya, Diyarbakır ve Nusaybin yolu da kullanılırdı. Ayrıca Nusaybin, Şanlıurfa, Kahramanmaraş ve Kayseri güzergâhı da vardı. Samsun'da başlayıp Amasya ve Kayseri'ye ulaşan yol Kuzey-Güney doğrultusunda ulaşımı sağlardı. Aynı şekilde Ereğli, Sinop ve Trabzon'dan güneye yollar vardı. İzmit, Gerede, Çankırı, Amasya ve Şebinkarahisar üzerinden Trabzon'a veya Erzurum üzerinden Tebriz'e gidilebilirdi.⁸⁴ Trabzon, Asya mallarının başkente taşındığı önemli bir merkezdi.⁸⁵

Karadeniz'in Anadolu ile Kırım arasındaki bağlantısı önemliydi. Bu bölgelerden önemli yollar geçiyordu. Bunlardan biri Kırım'dan başlar, kuzeye doğru devam eder, Rus Prenslüklerini geçerek Kıpçak bozkırlarına ulaşır, buradan devamla Bulgar arazisini aşır Hazar Denizi'ne varırdı. Hazar'dan kuzeye doğru Harizm'e ulaşan yol, buradan Asya'ya

⁷⁹ V. Gordlevski, *Anadolu Selçuklu Devleti*, çev. Azer Yaran, Onur Yayınları, Ankara, 1988, 211.

⁸⁰ Atçeken, 165.

⁸¹ Gordlevski, 212.

⁸² Güçlüay, 369-370.

⁸³ Turan, *Selçuklular ve...*, 96.

⁸⁴ Baskıcı, 21-22.

⁸⁵ Levçenko, 130.

ilerlerdi.⁸⁶ Kiev ve Novgorod gibi şehirleri aşarak Baltık Denizi'ne ulaşan ve devamla Anadolu topraklarından İstanbul'a ulaşan bir güzergâh daha mevcuttu.⁸⁷ Adana, Şanlıurfa ve Erbil üzerinden Hemedan'a ulaşılabilirdi.⁸⁸ Hemedan'a ulaşan bir başka rota ise, Malatya, Diyarbakır, Nusaybin ve Erbil güzergâhıydı.⁸⁹

Tebriz-Antalya İpek Yolu güzergâhının, Anadolu'daki son noktası olan Antalya Bergama kralı II. Attalos Fladelfs tarafından M.Ö.158 yılında kurulmuştur. Bergama, Roma, Abbasiler, Bizans İmparatorluğu ve Ceneviz hakimiyetinden sonra Anadolu Selçukluları tarafından ele geçirilen Antalya önemli bir ticaret merkeziydi.⁹⁰ Antalya, İpek Yolu ile Tebriz'e, oradan Erzurum, Kayseri, Konya üzerinden Akdeniz'e veya Konya, Ankara, Samsun veya Sinop üzerinden Karadeniz'e ulaşımı sağlıyordu.⁹¹ Ancak coğrafi konumu nedeniyle, bu rotanın dışında da ticaret güzergâhlarına sahipti. Bunlardan biri Antalya, Düden Suyu, Payam Ağacı, Kestel Gölü ve Ağlasun üzerinden Isparta'ya ulaştığı kuzey rotasıydı. Buradan devamla Keçiborlu, Afyonkarahisar ve Kütahya üzerinden Bursa'ya ulaşıyordu. Bir diğer yol ise, Perge, Aspendos, Kargı Hanı, Pazarcık, Manavgat, Alara ve Şarapsa Hanı üzerinden Alaiye'ye ulaşmaktaydı. Alaiye'den doğuya devam eden yol Ermenek, Mut, Silifke, Mersin, Tarsus ve devamla Adana üzerinden Suriye topraklarına geçer, Halep'ten Şam'a ilerlerdi.⁹²

Kısaca, ifade etmek gerekirse, Tebriz-Antalya İpek Yolu güzergâhı, Tebriz'den yola çıkar, Merend,⁹³ Hoy, Van, Van Gölü'nün güneyinden devamla Muş, Varto ve Hınıs üzerinden Erzurum'a ulaşırdı.⁹⁴ Bir başka rota ise, yine Tebriz, Merend ve Hoy üzerinden Anadolu topraklarına girer, bu sefer, Van Gölü'nün kuzeyinden ilerleyerek

⁸⁶ Bedirhan, *Selçuklular ve...*, 273.

⁸⁷ Sebahattin Ağaladağ, *Bizans İmparatorluğu ve Batı Avrupa Tarihi*, Konya, 1997, 118.

⁸⁸ Kadri Perk, *Cenup Doğu Anadolu'nun Eski Zamanları*, Güven Basımevi, Ankara, 1944, 16.

⁸⁹ Perk, 17.

⁹⁰ A. Latif Armağan, "XVI. Yüzyılda Antalya", *Tarih Araştırmaları Dergisi*, c.24-38, Ankara, 2005, 93.

⁹¹ Güçlüay, 366.

⁹² Armağan, 97.

⁹³ Ahmet Deniz, Cem Tüysüz, Ayhan Yardımcıel, "Orta Aras Havzası'nda Tarihi Yollar Bölgedeki Kültürel ve Ekonomik Etkileşimler", *Kafkas Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, c. 6, s. 9, Kars, 2015, 228.

⁹⁴ Hamza Gündoğdu, "Köprüköy Hanı", *Atatürk Üniversitesi Güzel Sanatlar Enstitüsü Dergisi*, Erzurum, 1998, s. 4, 79.

Erciş veya Doğu Beyazıt veya Doğu Beyazıt-Iğdır Kalesi güzergâhlarından biri ile Erzurum'a ulaşırdı. Erzurum'dan, Fırat Nehri boyunca ilerleyerek, Keşiş Dağlarının güneyinden Erzincan'a varırdı. Erzincan üzerinden⁹⁵ önce Zara'ya, buradan Sivas'a ve devamla güneybatıya dönerek Kayseri, Nevşehir, Aksaray ve ardından Konya'ya ulaşırdı.⁹⁶ Konya'dan Beyşehir, Seydişehir, Ortapayam Hanı, Kargı Hanı, Aspendos ve Perge üzerinden Antalya'ya geçerdı.⁹⁷

Hem Selçuklular ve hem de İlhanlılar, Tebriz-Antalya İpek Yolu güzergâhının etkin bir şekilde kullanılabilmesi için çabaladılar. XIV. yüzyılda, Akdeniz'den Tebriz'e giden İtalyan seyyah B. Pegolottai, güzergâh üzerinde kervansarayların bulunduğu ve gümrük vergisinin varlığından söz eder. Yine Erzurum'dan Tebriz'e giderken, Erzurum yakınlarında, içinde hamam ve gümrük dairesi olan bir kervansaray olduğunu belirtir. *"Anlattığına göre Aras Nehri ve Çoban köprüsünden sonra Sarmısaklı (Sermesacolo), Karakilise ve 3 kiliseden sonra Tebriz'e varılmaktadır."*⁹⁸

1.3. Anadolu Selçukluları Ticari Politikaları

Anadolu Selçuklu sultanları fetih politikalarında ticari önem taşıyan yerleri ön planda tutuyorlardı. Kuruluşlarından itibaren ekonomik kazanç sağlayacak bölgeleri elde etmeye çalışmışlardır.⁹⁹ Bu politika gereği, Kutalmış oğlu Süleymanşah, İznik ve Kocaeli'yi ele geçirdikten sonra İstanbul Boğazı'nın Anadolu kıyılarını aldı ve buralara gümrük daireleri kurdu. Böylece hem gemi trafiğinin kontrolünü sağladı ve hem de geçen gemilerden vergi alabiliyordu.¹⁰⁰ Bu arada Bizans, Kuzey Çin hükümdarlığından yardım

⁹⁵ Koray Özcan, "Selçuklu Çağında Anadolu Kentleşme Koridoru", *Bilig*, Bahar 2015, s. 73, 194.

⁹⁶ Adnan Eskikurt, "Ortaçağ Anadolu Ticaret Yolları", *Muğla Sıtkı Koçman Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, s. 33, Güz, Muğla, 2014, ss: 26-28.

⁹⁷ S. Fikri Erten, *Antalya Vilayeti Tarihi*, Tan Matbaası, İstanbul 1940, 75.

⁹⁸ Tuncer, 19.

⁹⁹ Anna Kommena, *Alexiad Malazgirt'in Sonrası*, çev. Bilge Umar, İnkılap Kitabevi, İstanbul, 1996, 194; Turan, *Selçuklular ve..*, 66.

¹⁰⁰ Ali Sevim, *Anadolu Fatih Kutalmışoğlu Süleymanşah*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, d. XXIV, s. 13, Ankara, 1990, 27.

talep ettiyse de bir sonuç alamadı.¹⁰¹

Bizanslılarla 1081’de Dragos Suyu antlaşmasını yaparak hakimiyetini sağlamlaştıran Süleymanşah 1082’de Kilikya’yı ele geçirdi. Devamla 1083 yılında Adana, Tarsus, Masisa ve Anazarba şehirlerini, 12 Ocak 1084’te Antakya kalesini, 12 Aralık 1084’te Antakya’yı ele geçirdi.¹⁰² Antakya önemli bir ticaret durağıydı ve yılda 30 bin altın vergi veriyordu.¹⁰³

Süleymanşah’ın 1086’da vefatından sonra Anadolu, ekonomik duraklama dönemine girdi. Büyük Selçuklular ile mücadeleler, Anadolu beylikleri ile girişilen rekabetler, Bizans ile gerçekleştirilen savaşlar, taht kavgaları ve Haçlı Seferleri Anadolu Selçukluların ekonomik politikalarını zaafa uğrattı¹⁰⁴ ve siyasi istikrarsızlıklara yol açtı.¹⁰⁵

II. Kılıçarslan döneminden itibaren ekonomik ve siyasi düzen tekrar sağlandı.¹⁰⁶ Selçuklular, Doğu-Batı, Kuzey-Güney ticaret yolunun Anadolu’dan geçtiğinin ancak bu yolların son durak noktalarından olan sahil şehirlerinin ellerinde bulunmadığının farkındaydılar. Sahil bölgelerinde ticareti devamlı kılmak için yapılan antlaşmalar ya düzenli işlemiyor ya da ikili ilişkilerdeki herhangi bir sorun nedeniyle bozuluyordu.¹⁰⁷ Anadolu Selçukluları, başkent Konya’yı kuzey ve güneye bağlayacak ve ticarete ortak edecek yeni bir politika benimseyerek Antalya ve Sinop’a yöneldiler.¹⁰⁸

İstanbul’un Latinlerin eline geçmesinden sonra, 1206 yılında, Theodoros Laskari İznik ve çevresinde, Komnenos ailesinden Aleksios ve David Trabzon’da hakimiyet kurunca Anadolu Selçukluların Asya’dan Karadeniz ve Avrupa’ya uzanan ticaret yolları

¹⁰¹ Sevim, *Anadolu Fatih Kutalmışoğlu...*, 30.

¹⁰² Honigmann, 122.

¹⁰³ Ali Sevim, *Anadolu’nun Fethi Selçuklular Dönemi Başlangıçtan 1086’ya Kadar*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, d. XXIV., s. 2, Ankara, 1988, 90.

¹⁰⁴ Yaşar Bedirhan, “Türkiye Selçuklularında Dış Ticaret”, *Turkish Studies International Periodical For The Languages, Literature and History of Turkish or Turkic*, vol. 9/5, Ankara, 2014, 373.

¹⁰⁵ Şaban Ali Düzgün, “İki Dünyanın Karşılaşması Müslüman ve Latin Batı Dünyası Arasında Haçlı Seferleri Dönemindeki İlişkiler”, *Journal of Islamic Research*, vol. 14, no. 3-4, 2001, ss: 357-358.

¹⁰⁶ Turan, *Selçuklular ve...*, 49.

¹⁰⁷ İsmet Kayaoğlu, “Anadolu Selçukluları Devrinde Ticari Hayat”, *Ankara Üniversitesi İlahiyat Fakültesi Dergisi*, Ankara Üniversitesi Yayınları, c. 24, s. 1, Ankara, 1981, 360.

¹⁰⁸ Tuncer, 15.

ile bağlantıları zayıflamıştı. Ayrıca Aleksios, Samsun'u ele geçirmeye çalışıyordu. Bunun üzerine I. Gıyaseddin Keykavus Samsun'u alıp, Asya-Karadeniz-Avrupa ticaret yolunun güvenliğini sağladıktan sonra Avrupa ve Mısırdan gelen ticaret gemilerinin uğrak yeri olan Antalya'ya yöneldi.¹⁰⁹

Antalya, Bizans'ın parçalanmasından sonra İtalyan Aldobrandini'nin eline geçmiş, limanlar ve ticaret yolları emniyetini kaybetmişti. Anadolu Selçukluların, Antalya'yı ele geçirmek için harekete geçmesinin nedeni, İskenderiye'den Antalya'ya gelen bir tacirin mallarına, Toscanalı Aldobrandini tarafından el konulması ve tacirin bu durumdan şikayetçi olmasıdır.¹¹⁰ Bunun üzerine, Antalya ikinci defa ele geçirildi.¹¹¹ Antalya'nın alınması ile, Anadolu'nun Akdeniz ile bağlantısı kurulmuş, Akdeniz yoluyla Anadolu'ya taşınmak istenen ürünler için önemli bir limanın güvenliği sağlanmış oldu.¹¹²

Antalya'nın ele geçirilmesinden sonra Sinop seferine çıkıldı. Sinop, Karadeniz ticareti için önemli bir limandı. Batı Karadeniz sahilleri, Marmara ve Ege bölgelerinin büyük bir kısmına sahip olan İznik İmparatorluğu¹¹³ ve Karadeniz'in doğusundaki Trabzon Rum İmparatorluğu arasındaki çatışmalar nedeniyle bölgenin güvenliği azalmıştı. Trabzon Rumları, Karadeniz'deki Müslüman tüccarların sahip olduğu gemilere baskınlar düzenliyorlardı. Rus ve Kıpçakların oldukça etkin olduğu, Sivas üzerinden Trabzon'a veya Samsun'a ulaşan güzergâh üzerindeki ticaretten pay sahibi olmak isteyen Anadolu Selçukluları, Sinop dahil Ünye'ye kadar tüm kıyıları ele geçirdiler¹¹⁴ ve Asya-Karadeniz-Avrupa ticaret yolu güzergâhının güvenliğini sağladılar.¹¹⁵

Anadolu Selçukluları, var olan ticari hayatın devam etmesini dilemişler ve

¹⁰⁹ Ali Sevim, Erdoğan Merçil, *Selçuklu Devletleri Tarihi Siyaset Teşkilat ve Kültür*, Türk Tarih Kurumu, Ankara, 1995, 453.

¹¹⁰ İbn Bibi, *Anadolu Selçuklu Devleti Tarihi*, çev. M. Nuri Gençosman, Uzluk Basımevi, Ankara, 1941, 44; Claude Cahen, "XIII. Yüzyılın Başında Anadolu'da Ticaret", *Cogito*, YKY, s. 29, Güz 2001, 134.

¹¹¹ İbn Bibi, 60; Osman Turan, *Selçuklular Zamanında Türkiye Siyasi Tarih Alparslan'dan Osman Gazi'ye (1071-1328)*, Boğaziçi Yayınları, İstanbul, 307 vd.; Feridun Nafiz Uzluk, *Anadolu Selçukluları Devleti Tarihi III*, Ankara, 1952, 27.

¹¹² Güçlüay, 366.

¹¹³ Yusuf Ayönü, "Türkiye Selçuklu Devleti ile Trabzon İmparatorluğu Arasında Karadeniz Bölgesindeki Hakimiyet Mücadeleleri (1204/1243)", *Tarih İncelemeleri Dergisi*, c. 23, Yayın 1, İzmir, 2008, 19.

¹¹⁴ Bedirhan, *Selçuklular ve..*, 270; Uzluk, 27.

¹¹⁵ Turan, *Selçuklular Zamanında..*, 302 vd. ; Güçlüay, 336.

Anadolu'nun diğer kentlerinden seçilen tüccarları Sinop'a yerleştirmişlerdi¹¹⁶ Vaktiyle burada yaşayan ancak malları ellerinden alındığı için ayrılan halka, eski toprakları iade edildi.¹¹⁷ Ermeni asıllı Hetum vali olarak atandı. Amaç, Hristiyanlarla ilişkileri iyi tutmak ve Hristiyan tüccarların ticaretlerine devam etmesini sağlamaktı.¹¹⁸

Antalya ve Sinop alındıktan sonra Anadolu'da deniz ulaşımı daha aktif bir şekilde kullanılmaya başlandı. Özellikle, Mısır ve Suriye gibi Doğu Akdeniz ülkeleri ile ticari ilişkiler arttı. Akdeniz deniz ticareti önem kazandı.¹¹⁹ Antalya'da donanma kuruldu ve Selçuklular ilk kez denizciliğe başladılar.¹²⁰ Sinop limanı ise, Karadeniz'in kuzey kıyıları ile sürdürülen ticaret için önemli bir limandı. Bunun dışında Ereğli, Samsun, Ünye ve Fatsa limanları da önemliydi.¹²¹

I. Gıyaseddin Keyhüsrev saltanatının ikinci döneminde Karadeniz ticaret yolunun güvenliğini sağlamak istiyordu. Suğdak, Selçuklular ile Ruslar ve Kıpçaklar arasındaki ticareti sağlayan önemli bir merkezdi. O dönemde Suğdak, Moğolların eline geçmiş, buranın tacir ve zenginleri Anadolu sahillerine kaçmışlardı. Moğolların çekilmelerinin ardından bu kente Rumlar yerleştiler. Tüccarlar, Rumların yağma ve çapul hareketlerinden çok şikayetçilerdi. İbn Bibi'nin rivayetine göre, Antalya'dan Kırım'a giden tüccar, Antalya'da Frankların, Kırım'da da Rusların eziyetlerine maruz kalmıştı. Anadoludan Suğdak'a giden tüccarların bir kısmının mallarına da el konulmuştu.¹²²

İbn'ül Esir, 1205 yılına dair rivayetinde, Anadolu, Rusya ve Kıpçaklar arasındaki ticaret yolu kapanınca, Suriye, İran, Irak, Cezire gibi yerlerden gelen tüccarların Sivas'tan öteye geçemediklerini, büyük zarara uğradıklarını yazar. Bunun üzerine Alaeddin Keykubat, tüccarların zararlarının telafisini emretti,¹²³ ardından Suğdak Seferi'ne izin verdi ve bu bölgenin güvenliğini sağladı.¹²⁴

¹¹⁶ Baykara, *Türkiye'nin Sosyal...*, 43; Turan, *Selçuklular ve...*, 52.

¹¹⁷ İbn Bibi, 64.

¹¹⁸ Güçlüay, 366.

¹¹⁹ Baykara, *Anadolu'nun Tarihi...*, 15.

¹²⁰ Bedirhan, *Selçuklular ve...*, 269.

¹²¹ Baykara, *Türkiye'nin Sosyal...*, 187.

¹²² Cahen, *XIII. Yüzyılın...*, 136.; İbn Bibi, 119.

¹²³ İbn Bibi, 119.

¹²⁴ Bedirhan, *Selçuklular ve...*, 273.

Suğdak seferi, Mısır'dan İskenderiye, Antalya ve Sinop yoluyla Rusya'nın güneyindeki devletlerle ticaret yapmak isteyen Mısırlı tacirler ve yine Sinop'tan Rusya'nın güneyine geçmek isteyen Anadolu tacirleri için büyük önem taşıyordu. Suğdak'ın alınmasıyla Anadolu Selçukluları Karadeniz'i kontrol altına almış oldular.¹²⁵

Selçuklular, ekonomik kazanç amaçlı fetihlerle, Anadolu'nun önemli limanlarını kontrol altına alırken, bir taraftan da ticareti teşvik amacıyla antlaşmalar yapıyorlardı. Anadolu Selçuklu Devletinin antlaşma yaptığı ilk devlet Kıbrıs Krallığıdır.¹²⁶ İzzeddin Keykavus Kıbrıs kralı Hugues ile karşılıklı elçi ziyaretlerinden sonra bir antlaşma yaptı.¹²⁷ Daha sonra yerine geçen I. İzzeddin Keykavus'da Kral Hugues'e gönderdiği bir mektupla bu dostluğu devam ettirmiş, ilki Ocak 1214, sonuncusu Eylül 1216 tarihli, karşılıklı beş mektuptan sonra Selçuklu-Kıbrıs ticari ortaklığı sağlanmıştır. Bu antlaşmaya göre her iki tarafın tüccarları, birbirlerinin ülkesine girip çıkmakta serbest olacaktı.¹²⁸ Kral Hugues'in, 3 yıl süreliğine Selçuklu tüccarlarının deniz kazasında kaybettikleri malların telafisini sağladığı, korsanlardan kaçan gemilere, kendi topraklarına sığınma hakkı tanıdığı görülmektedir, Anadolu Selçukluları'da, aynı hakları, Kıbrıslı tüccarlara tanıdığını bildirdi.¹²⁹

Selçukluların bir diğer antlaşma yaptığı devlet İtalyan devletleridir. Bizans'tan ticari imtiyazlar elde eden İtalya'nın en önemli ticari şehirlerinden, Venedik, Ceneviz ve Pisa, aynı imtiyazları Selçuklulardan da istiyorlardı.¹³⁰ Venedikliler, Karadeniz ve Akdeniz ticaretine egemen olabilmek, Asya'nın mallarının ticaretini yapabilmek için Bizans başta olmak üzere dönemin tüm güçlü devletleriyle dostluklar kurmayı deniyorlardı.¹³¹

Venedik ile Anadolu Selçukluları arasında yapılan en kapsamlı ve günümüze

¹²⁵ Güçlüay, 367.

¹²⁶ Şerafettin Turan, *Türkiye- İtalya İlişkileri I. Selçuklulardan Bizans'ın Sona Erişine*, İstanbul, 1990, 117.

¹²⁷ Turan, *Selçuklular Zamanında...*, 285

¹²⁸ Güçlüay, 367; Melek Delilbaşı, "Ortaçağ'da Türk Hükümdarları Tarafından Batılılara Ahidnamelerle Verilen İmtiyazlara Genel Bir Bakış", *Belleten*, c. XLVII s. 185, Ankara, 1983, 96.

¹²⁹ Cahen, *XIII. Yüzyılın...*, 134; Osman Turan, *Türkiye Selçukluları Hakkında Resmi Vesikalar Metin Tercüme ve Araştırmalar*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 1988, 109 vd.

¹³⁰ Güçlüay, 368.

¹³¹ M. Said Polat, "Selçuklu Türkiyesi'nde Ticaret", *Türkler*, Ankara, 2002, c.7, 376.

ulaşanı 8 Mart 1220 tarihli, Aleaddin Keykubat dönemine ait olandır. Bu antlaşmaya göre, her iki ülkenin halkı, birbirinin ülkesinde serbestçe ticaret yapabilecekti. Selçuklu topraklarında ticaret yapan Venedik malları için geçerli olan %10 ya da %20 olan gümrük vergisi oranını %2'ye kadar düşürüyor, hububat, değerli madenler, değerli taşlar, külçe ya da sikke altın ve incilerden hiç vergi almıyordu.¹³² Deniz kazası sonucu kaybedilen malların güvencesini taahhüt ediyordu.¹³³ Venedik topraklarındaki bir Selçuklu tüccarı için herhangi bir vergi indirimi söz konusu olmayacaktı. Venediklilere, Selçuklu topraklarında meydana gelen, hırsızlık ve cinayet dışındaki davalara, kendi istedikleri üyeleri atayabilecek ancak benzer bir ayrıcalık Venedik topraklarında saldırıya uğrayan bir Selçuklu için geçerli olmayacaktı. Ayrıca Venedik topraklarına giren Selçuklu gemileri selamlanacaktı.¹³⁴ Bu antlaşmanın 2 yıl geçerli olması planlanmış ancak zaman zaman yenilenmiştir.¹³⁵ Selçukluların Venedikliler dışında Cenovalılar, Pisalılar ve Provenslilerle de ticari ilişkiler kurmuşlar, Anadolu topraklarını Latinlerin ticaretine açmışlardır.¹³⁶

XII. yüzyıl ile birlikte, Anadolu'da güvenliğin sağlanması ve siyasi istikrarın yakalanması ticaret yollarının yeniden canlanmasını vesile oldu. II. Kılıç Arslan'ın Konya-Kayseri arasına yaptırdığı kervansaraylar da, bu dönemde Anadolu'da ticaretin başladığını gösterir.¹³⁷ *"Marmara ve Ege denizinin pek emin bulunmadığı bir zamanda, Sinop ve Antalya Karadeniz ve Akdeniz'de iki büyük mahreç olmuştu ki Anadolu'nun XIII. üncü yüzyılın başındaki refah ve şevketinde bunun tesiri pek bellidir"*¹³⁸

XIII. yüzyılın ikinci yarısı, Anadolu'nun en parlak günleri olarak kabul edilir. Eski yollar onarılmış, yeni rotalar kullanıma açılmıştı.¹³⁹ Selçuklular aynı zamanda tacirlerin

¹³² Gordlevski, 214.

¹³³ Cahen, *XIII. Yüzyılın...*, 137; Turan, *Türkiye Selçukluları Hakkında...*, 121 vd.

¹³⁴ Güçlüay, 369.

¹³⁵ Polat, 380.

¹³⁶ Claude Cahen, *Osmanlılardan Önce Anadolu*, çev. Erol Üyepazarcı, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 2008, 169,

¹³⁷ Cahen, *XIII. Yüzyılın...*, 133.

¹³⁸ Selen, 62.

¹³⁹ Baykara, *Anadolu'nun Tarihi...*, 15.

konaklaması için kervansaraylar inşa etmişlerdir.¹⁴⁰ Kervanların emniyetini sağlamak için askeri muhafızlar atamışlar ve zarara uğrayan tüccarın kaybını tanzim etmeye başlamışlardı. Soyguna uğrayan tüccarın zararı savaş ganimetinden veya feodal valinin elindeki yedek akçeden karşılanıyor ya da devletin hazinesinden veriliyordu.¹⁴¹

Selçuklu dönemi dış ticareti doğu batı, kuzey-güney ve deniz yolu olarak üç güzergâhta yoğunlaşmıştır. Doğu-batı eksenindeki ticaret, batıda Bizans ile, doğuda Asya medeniyetleri ile olan ticareti kapsıyordu. Kuzey-güney doğrultusundaki ticaret, kuzeye doğru Karadeniz'e, veya Kafkaslardan güneye, Irak'ta Bağdat'a ya da Memluk topraklarına ulaşırdı. Karadeniz kıyısındaki önemli limanlardan olan Sinop, Samsun, Ünye ve Fatsa ele geçirildikten sonra kuzey ile olan ticari ilişkiler artmış, özellikle Sinop'un alınmasında sonra Kırım ve Kuzey Karadeniz ile Anadolu Selçukluları arasında canlı bir alışveriş oluşmuştur.¹⁴²

Anadolu'da çok çeşitli ürünlerin ticareti yapılıyordu. Karadeniz'in kuzeyinden misk, kürk, bal ve köleler, Çin'den ipek, Hindistan'dan kumaş ve baharat, Kıbrıs'tan sofratakımları Anadolu'ya gelmeye başladı.¹⁴³ Mısır ve Suriye'den dokumalar, Bağdat'tan ipek, atlas, işlemeli kumaşlar, kokular, Şiraz ve Gürcistan'dan halı, Kafkasya'dan at, Orta Asya'dan Keşmir şalları, Horasan kılıç ve demirleri geliyordu. Rusya'dan keten ve çeşitli kürkler gelirdi. Rus kürklerine sahip olmayan doğu ülkesi hükümdarı yok gibiydi.¹⁴⁴ Ayrıca, Slav köleler ve cariyeler Avrupa'ya ve İslam dünyasına taşınıyordu.¹⁴⁵

Anadolu'dan Arap ülkelerine, Bizans İmparatorluğu ve Trabzon Rum Devleti'ne canlı hayvan ve hayvansal ürünlerin satışı yapılırdı. 1126'da, Erzurum'dan Tebriz'e 20000 koyun ihraç edildiği rivayet edilir.¹⁴⁶ Bunun dışında Uşak, Aksaray ve Erzurum halı ve kilim, Ankara, Sivas, Antalya, Mardin, Muş, Karaman ve Denizli çeşitli kumaşlar,

¹⁴⁰ Bedirhan, *Selçuklular ve...*, 315

¹⁴¹ Gordlevski, 215.

¹⁴² Baykara, *Türkiye Selçuklular Döneminde...*, 250.

¹⁴³ Salim Koca, "Türkiye Selçuklu Sultanlarının İzledikleri Ekonomik Politikalar", *Türkler*, Ankara 2002, c.7, 347.

¹⁴⁴ Gordlevski, 209.

¹⁴⁵ Bedirhan, *Selçuklular ve...*, 314

¹⁴⁶ Nesim Yazıcı, *İlk Türk İslam Devletleri Tarihi*, Türkiye Diyanet Vakfı Yayınları, Ankara, 2002, 312; Gordlevski, 214.

Diyarbakır ve Kastamonu sahtiyan ihraç ederdi. Sivas, Kırşehir ve Konya’da boya ve sabun üretimi de yapılırdı.¹⁴⁷ Sivas köle ticaretinin de önemli merkezlerindendi.¹⁴⁸ Erzincan halkının çoğu Ermeni’ydi ve burası güzel kumaşları ve dokumaları ile ünlüydü.¹⁴⁹

Selçuklulardan tellallar çarşı ve pazarlarda çalışırlardı. Tellallar, kervansaraylara giderler, buraya gelen tüccar ve getirdiği ürünler hakkında bilgi edinirler, tüccara da, pazara geldiği takdirde, ürünlerini uygun fiyatlara veya mübadele yoluyla satacağını söylerlerdi.¹⁵⁰

Anadolu Selçuklu Devrine ait 250 kadar unvan tespit edilmiştir.¹⁵¹ Bu sayı Anadolu Selçukluları döneminde var olan ticari hayatın zenginliğini göstermesi açısından önemlidir. Ayrıca, rivayetlere göre, İzzeddin Keykavus Sinop’un ele geçirilmesinden sonra, halifeye pek çok erkek ve kadın köleler, atlar, katırlar, develer, altın işlemeli haçlar, bakır eşyalar ve çeşitli kumaşlar hediye olarak göndermiştir. Alaeddin Keykubat, Kemaleddin Kamyar’a 1000 dinar, 5 köle, 10 at ve 5 katır, Celaleddin Harezşah’a değerli kumaşlar, 30 katır yükü eşya, kunduz ve samur kürkleri, 20 köle ve 50 katır armağan etmiştir.¹⁵²

Moğol akınları başladığında Anadolu oldukça zengin bir durumdaydı. Antalya ve Alanya ele geçirilerek Akdeniz ile bağlantı kurulmuştu. Sinop, kuzey ülkeleri ile ticareti sağlıyordu. Erzincan ve Erzurum’un fethi ile İran, Hindistan ve Çin’e giden İpek Yolu ile bağlantı kurulmuş, Venedik, Pisa, Provens ve Bizans ile ticari anlaşmalar imzalanmış, çok sayıda kervansaray ve köprü inşa edilmişti.

Anadolu Selçuklu Devleti, Moğol akınlarının başladığı ilk zamanlarda Orta Asya’dan gelen seçkin kişiler, işçi ve zanaatkarlar nedeniyle güçlenmiş gibi görünüyordu. Ayrıca Moğol saldırılarından kaçan halkların, Anadolu’ya yerleşmeleri Anadolu Selçuklu

¹⁴⁷ Yazıcı, 313.

¹⁴⁸ Atçeken, 109.

¹⁴⁹ Gordlevski, 189.

¹⁵⁰ Erdoğan Merçil, “Anadolu Selçukluları’nda Serbest Meslekler”, *Cogito*, YKY, s. 29, Güz 2001, 149.

¹⁵¹ Merçil, *Anadolu Selçukluları’nda...*, 150.

¹⁵² Baykara, *Türkiye’nin Sosyal ve...*, 149.

nüfusunu artırıyor, bu göçmenlerin yanlarında getirdikleri gelenekleri de Anadolu'yu kültürel olarak zenginleştiriyordu.¹⁵³

1241'de Tebriz-Antalya güzergâhının kervan duraklarından olan Erzurum, iki aylık bir kuşatmanın ardından Moğolların eline geçti. Erzincan'a doğru ilerleyen Baycu Noyan komutasındaki Moğol ordusu, Köseadağ'da Anadolu Selçuklu Devleti'ni büyük bir yenilgiye uğrattı. Ardından, diğer İpek Yolu kentlerinden Sivas Moğolların eline geçti. Moğollar, Sivas halkının mallarına el koydular.¹⁵⁴

Köseadağ savaşından sonra sultan II Gıyasettin Keyhüsrev, Antalya'ya çekilmiş, ülke yöneticisiz kalmıştı. Bu arada vezir Mühezzibuddin Ali, Baycu Noyan'a giderek bir barış antlaşması teklif etti.¹⁵⁵ Teslimiyetini açıkladı ve vasal olmayı kabul etti.¹⁵⁶ Haraç olarak da yıllık, 360000 dinar gümüş para, 10000 koyun, 1000 sığır ve deve verilmesi kararlaştırıldı.¹⁵⁷ Bu antlaşma, Anadolu Selçuklu Devleti'ni, kısa bir sürede olsa Moğol tahribatından kurtardı. Moğollar, 1258 yılında Bağdat'ı ele geçirdikten sonra Selçuklulardan talep ettikleri vergiyi tekrar düzenlediler. Buna göre yıllık haraç, 200000 dinar, 3000 parça işlemeli atlas, 500 top ipek, 500 at ve katır olacaktı.¹⁵⁸

1243-1277 yılları arasındaki Moğol tabiyeti döneminde, Anadolu'da önceden kurulan güçlü ekonomik düzen nedeniyle, iktisadi hayat büyük oranda kesintiye uğramadı. Moğollar, İpek Yolu'nu kontrol ediyorlardı ve Antalya-Tebriz güzergâhına önem gösteriyorlardı.¹⁵⁹ Moğollar, Çin'den Doğu Avrupa'ya kadar devasa bir alanı ele geçirmişlerdi. Savaşlar çok büyük zararlara neden olmuştu ancak bu toprakların tek bir otorite tarafından yönetilmesi, İpek Yolu güzergâhlarında güven ve istikrar sağlıyor, bu da

¹⁵³ Roux, 517; Mükrimin Halil Yinanç, *Türkiye Tarihi Selçuklular Devri*, İstanbul Üniversitesi Yayınları Edebiyat Fakültesi Tarih Zümresi Neşriyatı, İstanbul, 1944, 168-169.

¹⁵⁴ Aknerli Grigor, *Moğol Tarihi*, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları, İstanbul, 1954, 15- 17; Aksaraylı Kerimeddin Mahmut, *Selçuklu Devletleri Tarihi*, çev. M. Nuri Gençosman, önsöz ve notlar. F. N Uzluk, Ankara, 1943, 136; Turan, *Selçuklular Zamanında...*, 431.

¹⁵⁵ Gordlevski, 66.

¹⁵⁶ Roux, 301; Turan, *Selçuklular Zamanında...*, 445-446.

¹⁵⁷ Sevim, Merçil, 473.

¹⁵⁸ İlhan Erdem, "Türkiye Selçuklu-İlhanlı İktisadi Ticari İlişkileri ve Sonuçları", *Tarih Araştırmaları Dergisi*, c. 21, Yayın 33, Ankara, 2003, ss. 50-51.

¹⁵⁹ Turan, *Selçuklular Zamanında...*, 457; Erdem, 61; Abisel, 14.

ticareti canlandırıyordu.¹⁶⁰

Ancak 1280'lerden sonra durum değişmeye başladı. İç isyanlar merkezi hükümeti zayıflatıyordu. Ekim yapılamadığından kıtlık başlamıştı.¹⁶¹ Erzurum ve Kayseri gibi şehirler ıssızlaşmıştı. Zanaatkarlar Orta Asya'ya götürülmüştü.¹⁶² Ahi zaviyelerindeki işsiz sayısı artıyordu. 1298 yılında İlhanlılar, Anadolu'yu dört mali bölgeye bölmüşler, her bir bölgeden 2400000 dinar vergi almayı kararlaştırmışlardı. Ayrıca, İlhanlı ordusunun ihtiyacı için, devasa bir arazinin sürülmesi ve 300000 çuval zahire üretilmesi görevi de Selçuklulara verilmişti.¹⁶³

Bu ağır vergi politikaları halkın sırtına biniyordu. Papalığın Mısır Memluklerine karşı uygulamaya koyduğu yaptırım kararları ve Bizans'ın içinde bulunduğu karışıklıklar Anadolu'yu dış ticaretten elde edeceği kazançlardan da mahrum bırakıyordu.¹⁶⁴ Ferganlı şair Seyfeddin Mehmed, bir kasidesinde, “*Arifler yersiz ve elbisesiz, alimler ekmezsiz ve susuz, hankah yaygısız ve çatısız, medrese kapısız ve damsız..*”, diye yakınmaktadır.¹⁶⁵ XIII. yüzyılın ortalarına kadar, Anadolu'nun kervan yollarında, kervansaray inşa politikası devam etti. 1243 yılından itibaren Moğol saldırıları bu politikayı sona erdirmeseydi, XV. ve XVI. yüzyıllarda deniz yolları keşfedilip, ticaret güzergâhları değişene ve asırlardır halkların ve devletlerin iktisadi gelişiminde en önemli rolü oynayan tarihi İpek Yolu zayıflayana kadar ticaret, Anadolu'yu kalkındırmaya devam edebilirdi.¹⁶⁶

¹⁶⁰ Philip D. Curtin, *Cross Cultural Trade in World History*, Cambridge University Press, Cambridge, 1984, 120; Gordlevski, 75.

¹⁶¹ Nevzat Köseoğlu, *Türk Dünyası Tarihi ve Türk Medeniyeti Üzerine Düşünceler*, Ötüken Yayınları, İstanbul, 1997, 102.

¹⁶² Gordlevski, 66.

¹⁶³ Erdem, 56.

¹⁶⁴ Köseoğlu, 158.

¹⁶⁵ Köseoğlu, 96-97.

¹⁶⁶ Tucker, 420; Elbrus İsayev, Mustafa Özdemir, “Büyük İpek Yolu ve Türk Dünyası”, *ZFWT Journal of World of Turks*, vol. 3, no. 1, 2011, 119.

1.4. İran İpek Yolu Coğrafyası ve Tebriz

İran coğrafyasında İpek Yolu, birden fazla bölgede, önemli ticaret merkezlerinin oluşmasını sağlamıştır. Gene W. Heck, bu merkezleri sekiz kısma ayırarak incelemiştir:

- “1. Bağdat, Vasi, Kufe, Basra, Rakka ve Musul bölgelerini içeren Mezopotamya;
2. Tebriz ve Erdebil bölgelerini içeren Azerbaycan;
3. Hemedan, Rey ve İsfahan bölgelerini içeren Cibal;
4. Tusta ve Ahwaz bölgelerini içeren, Cibal’in güneyindeki bölge, Huzistan,
5. Siraz, Siraf ve Yezd kentlerini içeren, Huzistan’ın doğusu, Faris,
6. Kirman ve Hürmüz şehirlerini kapsayan, Faris’in doğusu, Kirman,
7. Sistan, Kirman’ın karşısında yer alan bölge; ve,
8. Nişabur, Merv, Herat ve Belh kentlerini içine alan, Sistan’ın kuzeybatısı, Horasan.”¹⁶⁷

Asya ile İran arasındaki ticari bağlantıyı sağlayan yolun, İran’dan Orta Asya’ya kadar ki kesimi, Horasan Güzergâhı olarak da isimlendirilebilir. Bu güzergâh, Bağdat’tan başlar, Zagros Dağları’ni aşarak Nehrevan ve Hilvan’dan Hemedan’a geçer, buradan, İpek Yolu’na bağlanırdı. Hemedan’dan Rey kentine geçer, Kermanşah, Sabzevar,¹⁶⁸ Damgan, Nişabur üzerinden Merv’e, ardından Taşkurgan’ı geçerek Kaşgar’a ulaşırdı.

Bir diğer rota ise Amil üzerinden Buhara ve Semerkant’a ulaşırdı. Semerkant’ın ötesinde Fergana Vadisi’nde, yol ikiye ayrılır; bir güzergâh kuzeye doğru Taşkent’e geçer ve Rusya içlerine ilerlerdi. Diğer güzergâh ise doğuya doğru devam ederken Kaşgar’a ulaşır, buradan dilerse, Yarkent, Kağılık, Guma Bazar, Hotan, Chira Bazar, Yudian, Niya Bazar, Endere Langar, Çerçen, Wash Shahari, Çarkılık ve Baş Kurgan veya; Kaşgar, Uçturfan, Aksu, Baicheng, Kucha, Buquq, Qara Shar, Qumush, Toksun’dan ilerleyerek Tanrı Dağları eteklerinden devamla Taklamakan Çölü’nü geçerek Dunhuang’a ulaşır ve

¹⁶⁷ Gene William Heck, *Charlemagne Muhammad and the Arab Roots of Capitalism*, Walter de Gruyter Publisher, 2006, 66.

¹⁶⁸ Charles K, Wilkinson, *Nishapur Pottery of the Early Islamic Period*, The Metropolitan Museum of Art, 2012, 255.

Çin içlerine ilerlerdi.

İran'ın Asya ülkeleri ile ticareti, Taşkent üzerinden İpek Yolu dışında, başka güzergâhlar üzerinden de gerçekleştirilirdi. Ancak, Heck'in önemle belirttiği gibi, bu ticaret, Rus, Hazar ve Radhanit Yahudileri gibi diğer milletlerin aracılığı ile yapılırdı.¹⁶⁹

Yukarıda, ana güzergâhını çizdiğimiz İran İpek Yolu güzergâhını besleyen tali yollar da vardı. Kermanşah, Tebriz üzerinden Tiflis'e, Hemedan, Erdebil üzerinden Tebriz'e bağlanırdı. İpek Yolu ürünleri, Rey kentinden, Kaşan, İsfahan, Şiraz üzerinden İran Körfezi'ndeki Siraf limanına taşınırdı. Damgan'ın Gürgan ile, Nişabur ve Yezd üzerinden de Şiraz ile bağlantısı vardı. Nişabur'dan Herat'a ve Şiraz'dan Kirman ve Zerence üzerinden yine Herat'a bağlantı vardı.¹⁷⁰

Rey ve Tebriz üzerinden Trabzon ve ardından Karadeniz'e veya Erzurum, Ankara üzerinden Bizans'a gidilebilir, Egnatia Yolu ile günümüz Arnavutluk'un Durres Limanı'ndan gemilerle İtalyan'ın Brindisi Limanı'na, Medayin'den Musul üzerinden Antakya ve Bağdat üzerinden Palmira, Şam ve Petra'ya ulaşılabilirdi.¹⁷¹ Türkistan'dan geçerek Hazar Denizi'ne ulaşılabilir ve buradan kuzeye doğru Volga'ya ve ardından Karadeniz'e geçilebilirdi. Veya Hazar Denizi'nden güneye devam edilir, İran'ın kuzeyinden Nusaybin'e ya da Ermenistan boyunca Trabzon'a gidilebilirdi. Hindistan, Afganistan ve İran'dan Nusaybin veya Suriye'ye giden bir başka rota daha vardı. Deniz yoluyla Fars Körfezi'nden Suriye ya da Kızıldeniz üzerinden Mısır'a da ulaşılabilirdi.¹⁷²

İran'ın Hindistan ile ticaretinde kullanılan iki önemli güzergâh vardı. Bunlardan biri, Basra, Ahvaz, Kirman, Mukran, Sind üzerinden Hindistan'a, diğeri ise, Horasan üzerinden Sind ve devamla Hindistan'ın limanlarına ilerleyen rotaydı.¹⁷³ Tebriz ve Yezd üzerinden Kirman'a ulaşılır, buradan İran Körfezinden devamla, Hürmüz Boğazı'ndan gemilerle Hindistan'a geçilebilirdi.¹⁷⁴

¹⁶⁹ Heck, 73.

¹⁷⁰ Heck, 73.

¹⁷¹ Guntem, 432.

¹⁷² Steven Runciman, *Byzantine Civilization*, Meridina Books, New York, 1956, 131.

¹⁷³ Heck, 73.

¹⁷⁴ M. Z. Pakalın, *Osmanlı Tarihi Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü I-III*, MEB. Yayınları, İstanbul, 1993, 244.

İslam dünyasında Moğol istilası 1221’de İran’ın doğusunun ele geçirilmesi ile başladı. Moğollar 1219’da Otrar’ı, 1220’de Buhara ve Semerkant’ı¹⁷⁵ ele geçirdiler. Daha sonra Nişapur, Rey, Kazvin ve Hemedan’ı, ardından da 1222-1223 yıllarında Zencan’ı işgal ettiler.¹⁷⁶

Moğollar’ın İran’a yönelmesinin nedeni, İran’dan geçen İpek Yolu ticaretini kontrol altına almaktı.¹⁷⁷ Moğollar, İpek Yolu’nun değerini biliyorlardı. İpek Yolu, hem ekonomik kazanç hem de yolculukların ve bölgeler arasındaki posta hizmetlerinin kolaylıkla gerçekleşmesini sağlıyordu. Roux, İpek Yolu’nun Moğolların icadı olmadığını ancak gelişmelerinin, güvenli ve daha hızlı hale gelmelerinin Moğollar sayesinde olduğunu ifade eder.¹⁷⁸ Moğollar, fethettikleri bölgelerde ticaretin gelişmesine özen gösterdiler. Tahrip olan şehirleri yeniden düzenlediler ve yeni şehirler kurdular. Kendilerine isyan eden herkesi kılıçtan geçirdikleri ancak tüccarlar, zanaatkarlar, sanatçılar, yazarlar, din adamları, subaylar, soylular ve bazen de yöneticileri saygın insanlar oldukları inancıyla affettikleri rivayet edilir.¹⁷⁹

Semerkant, o dönemlerde, çoğunluğu tüccarlardan oluşan yaklaşık 500000 nüfusa sahipti. 1216 yılında Cengiz Han, çeşitli hediyelerle birlikte gönderdiği mektubunda şöyle diyordu: *“Sana bu armağanları gönderiyorum. Senin gücünü ve imparatorluğunun gücünü biliyorum ve en sevgili oğlum olarak görüyorum. Sen de benim Çin’in kuzeyindeki tüm Türk oluşlarını ele geçirdiğimi biliyor olmalısın. Benim ülkemde askerler karınca kadar çoktur, gümüş madenlerim vardır ve başka topraklara gereksinimim yoktur. Bu nedenle halklarımız arasında ticareti geliştirmenin ikimizin de çıkarına uygun olacağını düşünüyorum.”* Nitekim anlaşma yapıldı ve her iki tarafın tüccarları, karşılıklı

¹⁷⁵ Cüveyni, *Tarih-i Cihan Güşa*, çev. Mürsel Öztürk, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 2013, 143 vd.

¹⁷⁶ W. Barthold, *İslam Medeniyeti Tarihi*, Başlangıç İzah ve Düzeltmeler. M. Fuad Köprülü, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 1963, 61; H. Hüseyin Adalıoğlu, *Zencani Sultana Öğütler Aleaddin Keykubat’a Sunulan Siyasetname*, Yeditepe Yayınları, İstanbul, 2005, ss. 30-31.

¹⁷⁷ Manana Gabashvili, “İlhanlı Devleti’nin Uluslararası Ticaret Politikası ve Halefi Olan Türk Olan Devletler,” çev. Mahmut Yavaşı, *Türkler*, Ankara, 2002, c. 386.

¹⁷⁸ Roux, 451.

¹⁷⁹ Robert Marshall, *Doğu’dan Yükselen Güç Moğollar*, çev. Füsün Doruker, Sabah Kitapları, İstanbul, 1996, 36.

serbest ticarete başladılar.¹⁸⁰

1218'de Otrar baskını gerçekleşti. Moğol bölgesinden gelen 450 Müslüman tüccar, Otrar şehri valisi İnalçuk Kayır Han tarafından casus oldukları kuşkusuyula öldürüldü ve malları yağmalandı. Cengiz Han'ın tazminat talep etmek amacıyla Harezmi sarayına gönderdiği üç elçiden biri öldürülüp diğer ikisinin sakalının kesilmesi elçilerin kutsallığına inanan Moğollar tarafından saygısızlık olarak görüldü.¹⁸¹ Bunun üzerine Türkistan'ın tamamının ve Harezmi'nin ele geçirilmesi için sefere çıkıldığı rivayet edilir.¹⁸²

Tebriz 642 yılında Hz. Ömer'in halifelik devrinde Mugire b. Şube tarafından fethedilmişti. 730 yılında Hazarların, Emevi kumandan Cerrah b. Abdullah'ı bozguna uğratmaları sonucunda el değiştirse de Said b. Amr el-Haraşî Tebriz'i tekrar fethetti. 890-929 yılları arasında Sacoğullarının eline geçen Tebriz, Abbasilerin zayıflaması ile Revvadîlerin hakimiyeti altına girdi ve 984-1054 yılları arasında başkent statüsünde Revvadîlerce yönetildi. Revvadî emiri Ebu Mansur'un Selçuklu sultanı Tuğrul Bey'e bağlılığını bildirmesiyle 1054 yılında Selçuklu şehri haline geldi ve 1062'de Selçuklu topraklarına katıldı. Berkyaruk ve Muhammed Tapar arasındaki anlaşmaya göre Muhammed Tapar'a verilen Tebriz 1118-1194 yılları arasında Irak Selçukluları döneminde önemli bir yerleşim merkezi haline geldi. İldeniz atabeglerinden Pehlivan'ın kardeşi Kızıllarlan'a verdiği şehir 1186 yılında Azerbaycan'ın merkezi haline geldi. 25 Temmuz 1225'te Celalettin Harizmşah Tebriz'i ele geçirdi. 1231 yılında da Moğolların egemenliği altına girdi.¹⁸³

Günümüzde İran'ın Doğu Azerbaycan eyaletinin merkezi olan Tebriz, güneyde Sahand Dağları, kuzeyde Eynali Dağları ile çevrilidir. Ilıman bir yaz iklimine sahiptir. Bu durum Tebriz'i, Moğollar ve hayvanları için ideal bir yerleşim yeri kılıyordu. Moğol Hanedanlığının bir kolu olan İlhanlılar, İran'ın kuzeybatısını hakimiyetleri altına aldı ve Moğol hükümdarı Abaka (1265-1281), Tebriz'i yeni işgal ettikleri bölgenin başkenti

¹⁸⁰ Marshall, 26.

¹⁸¹ Aksaraylı Kerimeddin Mahmut, 144; Marshall, 26.

¹⁸² Barthold, *İslam Medeniyeti.*, 61

¹⁸³ Ali Sinan Bilgili, "Tebriz", *DİA*, Türkiye Diyanet Vakfı Yayınları, İstanbul, 2011, c. 40, 219.

olarak seçti.¹⁸⁴

Tebriz, Moğol istilası sebebiyle bir süre harap halde kaldıktan sonra yeniden tamir edildi ve diğer İran kentleri ile yarışabilecek zenginlik ve ihtişama ulaştı.¹⁸⁵ Marko Polo'da Seyahatnamesinde Tebriz şehrinden bahseder ve Hindistan'dan, Irak'tan, Hürmüz'den, Cenova ve Venedik'ten gelen çok sayıda tacirin nadide ürünlerini satmak için Tebriz'de buluştuğunu ve burasının doğu ile batı arasında büyük bir pazar olduğunu söyler.¹⁸⁶

Tebriz, Doğu ile Batı arasında önemli bir iletişim merkeziydi. Moğol Hükümdarı Abaka'dan Olcaytu (1304-1316) dönemine kadar oldukça parlak günler geçiren Tebriz, *"Büyük Han ve öteki Moğol mirzaları ile Hindistan ve Mısır hakimlerinin; öte yandan Avrupa kralları, Bizans kayzeri ve son olarak aynı derecede önem taşıyan Papa'nın elçilerinin buluşma yeri olmuştu."*¹⁸⁷ Elçiler kadar seyyahların da geçiş koridorunda bulunması Tebriz'in önemini gösteren bir diğer unsurdur. Büyük seyyah İbn Battuta, misyoner John of Monte Carvino, Ermenistan kralı I. Hetum Tebriz'i ziyaret eden çok sayıda gezginden birkaçıdır.¹⁸⁸

Tebriz'in Çin'de Yuan Hanedanlığı başkenti Hanbalık (günümüz Pekin), Hindistan'da Keşmir ve İtalya'da Siena ile ticari ve diplomatik ilişkisi vardı. Ayrıca, Bizans İmparatorluğu başkenti İstanbul, Memluk toprağı Kahire ve Katolik Papalık merkezi Roma ile de yakın bağlantı içindeydi.¹⁸⁹ Hazar Denizi vasıtasıyla Altınordu ve Rusya ile ticaret yapılıyordu.¹⁹⁰ 1300'lerin başlarında İlhanlı Devleti sınırları Karadeniz'e kadar ulaştığından, bu denizde de sefer yapabiliyorlardı.¹⁹¹

¹⁸⁴ Morris Rossabi, *Aspects of the Maritime Silk Road: from the Persian Gulf to the East China Sea*, ed. Ralph Kauz, Harrassowitz Verlag Publisher, Aralık 2010, 98.

¹⁸⁵ Nizamüddin Şami, *Zafername*, çev. Necati Lugal, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 1987, 118.

¹⁸⁶ *Marko Polo Seyahatnamesi*, Tercüman 1001 Temel Eser, c. I, 27-28.

¹⁸⁷ Karl Jahn, "Tebriz Doğu ile Batı Arasında Bir Ortaçağ Kültür Merkezi", Makale Çevirisi: İsmail Aka, 60.

¹⁸⁸ Rossabi, 98.

¹⁸⁹ Roxann Prazniak, "Tabriz on the Silk Roads Thirteen Century Eurasian Cultural Connections", *Asian Review of World Histories*, 1:2, 2013, 170.

¹⁹⁰ Bertold Spuler, *İran Moğollari Siyaset İdare ve Kültür İlhanlılar Devri 1220-1350*, çev. Cemal Köprülü, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 1957, 470.

¹⁹¹ Spuler, 472-474..

Ceneviz ve Venedikliler ile de yakın ticari ilişkiler kurmuşlardı. Tebriz’de Cenevizlilerin ticari ofisleri vardı. İlk Cenevizli tüccar yerleşmesi 1280 yılında gerçekleşmiştir.¹⁹² Cenevizliler, Tebriz’den İran Platosuna, İran Körfezi’nden Hürmüz Boğazı vasıtasıyla güneye, ya da doğuya, İpek Yolu’nun önemli kentleri Nişapur, Herat, Merv, Buhara ve Semerkand’a ulaşabiliyorlardı.¹⁹³

Gazan Han¹⁹⁴ (1295-1304) ve ünlü vezir Raşideddin Hemadani¹⁹⁵ (1248-1318) dönemi Tebriz’in en istikrarlı zamanları olarak kabul edilir. Gazan Han, Tebriz’in ticaretten daha fazla kazanabilmesi için kervansaraylar, hanlar, hamamlar, pazarlar, barınaklar ve ambarlar yaptırdı. Yol ve sokaklar düzenlendi. Şehri genişletmek için Kuhivaliyan ve Senceran semtlerini surların içine aldı. Harun Reşid döneminde inşa edilen Tebriz kalesini genişletti. Ayrıca Valiya tepesini çevreleyen 250000 kadem ölçüsünde sur inşa ettirdi. Her şehir kapısı önüne hayvan barınakları ve ürünleri stoklamak için ambarlar kuruldu. Şehrin Suriye kapısında inşa ettirilen Gazan Han çarşısı önemli bir pazar haline geldi.¹⁹⁶ Bu zamanda toplanan vergilerin, dönemin İngiltere veya Fransa krallıklarının bütçelerine eş olduğu iddia edilir.¹⁹⁷ Hatta Tebriz, *Tamga* adı verilen tüccar, esnaf ve sanatkarlardan alınan vergiyi fazla ödediği için, *Kalan* adı verilen çiftçilerin ürettikleri malın %10 vergisi ve *Kopçur* adı verilen hayvan vergisini ödemekten muaf tutulmuştur.¹⁹⁸

XIII. yüzyılın sonlarına gelindiğinde Tebriz’in nüfusu 20000’den fazlaydı. Şehre yerleşmek isteyenlerin sayısının çok olması nedeniyle yeni gelenler, şehir duvarlarının yakınlarına yerleştiriliyorlardı. Çoğunluk Farıslı Müslümanlardan oluşuyordu ancak Moğol yöneticiler, Hristiyan Nesturi piskoposlar, Yahudi tüccar ve resmi görevliler,

¹⁹² Valeria Fiorani Piacentini, “The Golden Age of Genoa’s Eastwards Trade 13th - 15th Centuries”, *The Journal of Central Asian Studies*, 19-1, 2010, 32.

¹⁹³ Piacentini, 30.

¹⁹⁴ Erdem, 57.

¹⁹⁵ Birgitt Hoffmann, In Pursuit of Memoria and Salvation Rashid Al-Din and His Rab-ı Rashidi, *Iran Studies*, “Politics, Patronage and the Transmission of Knowledge in 13th - 15th Century Tabriz”, ed. Judith Pfeiffer, Volume 8, Kasım 2013, 171.

¹⁹⁶ Ali Polat, *Medeniyetlerin Buluştuğu Tebriz ve Çevresi*, İstanbul, 2013, 88; Manana, 387-388.

¹⁹⁷ Polat, *Medeniyetlerin...*, 60; Bilgili, 221.

¹⁹⁸ Abdulkadir Yuvalı, *İlhanlılar Devri I. Kuruluş Devri*, Erciyes Üniversitesi Yayınları, Kayseri, 1994, 157.

Ceneviz, Vatikan ve Ermeni tacirler ve Budist bürokratlar gibi farklı etnik köken, din ve mesleğe sahip gruplar da vardı. Pietro Veglione adında Venedikli bir tacirden bahseden kaynaklar, onların ipek, değerli taşlar, inci ve zencefil ticareti yaptığını kaydeder.¹⁹⁹

¹⁹⁹ Rossabi, 99; Manana, 388.

İKİNCİ BÖLÜM

TEBRİZ-ANTALYA GÜZERGÂHI İPEK YOLU KÜLTÜRÜ

2.1. Kervanın Günlük Yaşamı

İpek Yolu gezgininin, yolun tamamamını kat etmeyecekse dahi uzun ve meşakkatli günleri göze alması gerekirdi. İpek Yolu arazisi zor ve karmaşıktı ve yolculuğun tehlikeleri ölümcüldü. Geçilmesi gereken çöller, aşılması gereken sıradağlar vardı. Kimi zaman dayanılmaz sıcaklarla kimi zaman da aşırı soğuklarla mücadele etmek gerekiyordu.²⁰⁰ Kervanlar ne kadar önlem almış olursa olsun her an açlıktan ölmek ve susuz kalmak gibi tehlikelerle karşılaşma ihtimali vardı. Kum ve kar fırtınaları kervanın yolunu kaybetmesine neden olabiliyordu. Ayrıca eşkiyaların saldırması da olasıydı. Çok büyük ve korumalı kervanlar bile eşkiya saldırısında çaresiz kalabiliyordu.

Kervanlar yanlarında sadece ihtiyaç duydukları kadar yiyecek taşıyorlardı. Gerektiği zaman ihtiyaçlarını kervan yolu üzerine kurulmuş bu kentlerde giderebiliyorlardı. Kervanların bu kentlere uğraması, buralardan alışveriş yapması bu şehirler için hayati önem taşıyordu. Bu yerler şehirlerine uğrayan kervanların sayısına göre kazanıyor veya kaybediyorlardı.²⁰¹ Kentler yolculara barınma, gıda ve erzak tedarik edebilme, eşya alabileceği veya var olan eşyalarını satabilme imkanı sunuyordu. Ayrıca yük hayvanlarını daha sağlıklı hayvanlarla ya da yolun ileriki safhalarında daha yararlı olacak hayvanlarla değiştiriyorlardı.

İpek Yolu'nun herhangi bir güzergâhında, bir yerden bir yere güvenle gitmek isteyen birinin yapması gereken bir kervana katılmaktı. Bunun dışında tehlikelerle karşılaşma ihtimali daha yüksekti. Özellikle kervan az kişiden oluşuyorsa daha fazla risk altındaydı. Nüfusun fazla olduğu yerlerde kervanlar daha rahatken, yerleşim yerlerinden uzaklaşıldığında yolculuğun riski ve maliyeti artıyordu.

Kervanlar farklı yöntemlerle bu problemleri çözmeye çalıştılar. Öncelikle yola

²⁰⁰ James Anderson, *Daily Life through Trade: Buying and Selling in World History*, Greenwood Publisher, 2013, 218.

²⁰¹ Utku, 229.

çıkılmak için en iyi zamanı beklerlerdi. Karların eridiği, toprağın kurduğu ve hayvanların tüketebileceği otların yetiştiği zaman en uygun vakitti.²⁰² Sonra yeterince sayıya ulaşıncaya yola çıkıyorlardı. Bu sayı bazen birkaç bin bazen ise birkaç düzine oluyordu. Çok sık kullanılan yolları tercih ediyorlardı. Kendilerine bazı bölgeleri dinlenme yerleri olarak belirlemişlerdi. Bu bölgelerin halkı, kervanın ihtiyaçlarını karşılamaya gönüllüydü. Bunun dışında, kervanda bölgeye daha önce seyahat etmiş, yolculuğun risklerinin farkında, profesyonel kervancılar olurdu. Ayrıca kervan yola çıkmadan, gerekli bütün izinleri almaya özen gösterirdi. Çok tehlikeli yerlerde yolculuk, silahlı askerlerin kontrolünde devam ederdi ya da muhafız kiralanırdı.²⁰³

Kervanlarda eşya taşıma işinde iklim şartlarına dayanabildikleri ve daha fazla yük taşıyabildikleri için atlara oranla develer daha çok kullanılıyordu. İki hörgüçlü develer tek hörgüçlü olanlara göre daha çok tercih ediliyordu. Devenin hörgüçünde saklı bulunan yağlar, hayvanın çölde daha uzun süre dayanmasını, toynaklarının altındaki ince tabanları da gevşek kumlu arazilerde daha sağlam yürümelerini sağlıyordu.²⁰⁴ Çok zor koşulların hüküm sürdüğü yerlerde Tibet sığırı ile inek arasında bir çeşit sığır veya hainağ denilen hayvanlar kullanılırdı. Katırlar ve eşekler özellikle kişisel eşyaları taşımakta kullanılırken, atlar, öküzler ve develer araba çekerlerdi. Bir deve 200 kg. yük taşıyabiliyordu. Bir kervanda bazen binlerce hayvan oluyordu.²⁰⁵ Milattan sonraki yıllarda develere uygun eyer üretilmeye başlandıktan sonra özellikle sıcak ve kuru iklimlerin olduğu yerde daha fazla kullanılmaya başlandı.²⁰⁶

İpek Yolu'nda uzun mesafe seyahata çıkanların çoğu erkekti. Bu seyyahlar İpek Yolu vahalarında yerel kadınlarla evlenebiliyorlardı. Bu şekilde doğan çocuklar, çoğu kültür için babanın soyunun bir üyesi kabul edilirse de gerçekte annelerinin kontrolü ve etkisi altında yetişiyorlardı.²⁰⁷

²⁰² Anderson, 219

²⁰³ Foltz, 23-24.

²⁰⁴ Liu Xinru, *The Silk Road in World History*, Oxford University Press, Oxford, 2010, 11.

²⁰⁵ Anderson, 219.

²⁰⁶ Utku, 229.

²⁰⁷ Foltz, 32.

İpek yolunda sadece tacirler seyahat etmezdi. Gezinler, diplomatik görevliler, hacılar, misyonerler veya çok cesaretli birkaç insan da meraklarını tatmin etmek için yola çıkardı.

Dominikli misyoner Longjumeau'lu Andrew, 1245 yılında, Papa IV. Innocent'in emriyle Moğollar ile görüşmek üzere Lyon'dan yola çıktı. Suriye üzerinden Tebriz'e ulaşan Andrew, burada Suriyeli Simeon Rabban Ata ile bir araya geldi. 1248-1251 yılları arasındaki ikinci yolculuğunda ise Andrew, bu sefer Fransız kralı IX. Louis'in emirlerini taşıyordu.²⁰⁸

Marco Polo, XIII. yüzyılın en önemli seyyahlarından. 1271'de yola çıkan Marco Polo, Suriye üzerinden İran'a geçmiş, Yezd ve Kerman'dan Hürmüz'e ulaşmıştır. Buradan Belh'e geçen Marco Polo, Wakhan Koridoru'ndan devamla Pamirler'i geçmiş, Taşkent, Yarkent ve Hotan ve devamla Gobi Çölün üzerinden Çangan'a ulaşmıştır. Ardından da Hanbalık'a geçerek Kubilay Han'ın huzuruna çıkmıştır.²⁰⁹

İpek Yolu'nu kullananlardan biri de hacılardı. Dinin Asya'da yayılması hac yolculuğunu başlattı. Budizm Çin'de yayılır yayılmaz Çinli Budistler Hindistan'a gitme ihtiyacı duydular. Örneğin 5. yy.'da İpek Yolu boyunca Çin'den Hindistan'a seyahat eden Fahsien ve aynı yolu 7. yy'da kateden Hsüan-tsang Çinli keşişlerdi. Kısa bir zaman sonra Japon ve Koreli hacılar da yola çıktılar.²¹⁰

Yukarıda saydıklarımız dışında, 1220-1221 yılları arasında Afganistan seyahati gerçekleştiren Çinli seyyah Wu-ku-sun Chung Tuan, Orta Asya, İran ve Afganistan gezisi ile ünlü Taoist keşişler K'iu Ch'ang Ch'un ve Li-chi Ch'ang (1221-1224), Moğol idaresine bağlı yolculuklar gerçekleştiren Ch'ang Te (1259-1260) ve Yeh-lü Hi Liang (1260-1263), ünlü Çinli Müslüman, Ming Hanedanlığı döneminin amirali Zeng He'nin komutasında, VI. ve VII. Hint Okyanusu keşiflerine katılan Müslüman denizci gezgin Ma

²⁰⁸ Denise Aigle, *The Mongol Empire Between Myth and Reality Studies in Anthropological History*, Brill Publisher, 2015, 46-48.

²⁰⁹ Marko Polo Seyahatnamesi, c. 1, 5-19; Ayşen Şatıroğlu, "Marco Polo'nun Doğu İle İlgili Gözlemleri", *İstanbul Üniversitesi Sosyoloji Dergisi*, c. 3, s. 5, İstanbul, 1999, 131.

²¹⁰ Foltz, 25.

Huan (1413-1415, 1421-1422, 1431-1433) diğerk önemli seyyahlardandır.²¹¹

Ancak hem tüccarlar ve hem de dini amaçlarla seyahat edenler tüm tehlikeleri göze alarak bu yolları aşıyorlardı. Sonuç olarak yolculuklara başlamadan önce her türlü riski göze almak gerekirdi. Bir yolcunun tek dileği, her türlü maceradan kaçınarak sağ salim evine dönebilmektir.

2.2. Kervansaraylar: İpek Yolu Kültür Örnekleri

Ticaretin gelişmesi kentlerin büyümesini hızlandırıyor, kentlerin müstahkem çekirdek kısımlarının etrafı mahalleler, camiler, okullar, kervansaraylar, türbeler ve hamam gibi yapılarla çevreleniyordu.²¹² Biz bu bölümde, İpek Yolu'nun kentlerde meydana getirdiği ekonomik canlılığın bir neticesi olarak ortaya çıkan kültürel yapıyı incelemeye çalışacağız.

Anadolu Selçukluları zamanında, ticaretin gelişmesi için, ticaret kervanlarının korunmasına büyük önem verilmiştir.²¹³ Kervanların başına 'kervansalar' adı verilen bir yönetici ve 'rahdar' veya 'tutgavul' denilen bir muhafız birliği tayin edilirdi.²¹⁴ Ancak bu masraflı bir işti ve bu iş için görevlendirilenlerin geçimlerinin sağlanması gerekiyordu. Bu da yolculuk edenlerden 'bedraqa' adı verilen bir vergi ile karşılandı.²¹⁵ Selçuklu şehirlerinde esnaf ve zanaatkârlar kendi aralarında teşkilatlanmışlar ve loncalar kurmuşlardır. Bu birlik, tüccarların hakkını koruyor ve onları disipline ediyordu.²¹⁶

Bunların dışında yollar üzerinde kervansaraylar inşa edilmiş, yolcuların ve hayvanların ihtiyaçlarını karşılamak için çeşitli görevliler tayin edilmiştir.

²¹¹ Travelers On The Silk Road, (Çevrimiçi: 23.04.2016)

<http://www.silk-road.com/artl/srtravelmain.shtml>

²¹² Claude Cahen, *İslamiyet Doğuşundan Osmanlı Devleti'nin Kuruluşuna Kadar*, çev. Esat Nermi Erendor, Bilgi Yayınevi, 1990, 226.

²¹³ Sevim, Merçil, 518.

²¹⁴ Yazıcı, 317.

²¹⁵ Tuncer Baykara, "Türkiye Selçuklularında Bazı Vergilere Dair 687-695", IX. Türk Tarih Kongresi Ankara, 21-25 Eylül 1981, Kongreye Sunulan Bildiriler, II. Cilt, *Türk Tarih Kurumu Yayınları*, Ankara 1988, 689.

²¹⁶ Yazıcı, 322.

Kervansarayların işlevi, yolcuların, herhangi bir saldırıya maruz kalmadan dinlenebilecekleri ve mallarını saklayabilecekleri bir tesis olmasıdır.²¹⁷

Sosyal ve ekonomik gerekliliklere göre çeşitli plan tiplerinde inşa edilen Anadolu Selçuklu kervansarayları devasa boyutları dışında İran ve Orta Asya'nın ilk dönem yapılarının kopyasıdır²¹⁸ Ticaret yolları üzerinde merkezi bir konumda olan Roma ve Bizans'ın neden kervansaray inşa etmediği merak edilebilir. Muhtemelen bu durum zamanın gerekliliği ile alakalı bir durumdu. Pax Romana anlayışı, güvenlik önlemleri almaya ihtiyaç bırakmıyordu. Bu sebepten binalar daha az dayanıklı ve daha az savunma özellikli inşa ediliyordu. Anadolu Selçuklu döneminde ise, ülke görece, daha dengesiz ve huzursuz olduğundan kale benzeri yapılar ticaret için ön koşuldu.²¹⁹

Kervansaraylar konaklama mekanları olduğu gibi savaş durumunda silah ve erzakların korunduğu merkezler olarak da kullanılıyordu.²²⁰ Ancak yapılarındaki amaç bu değildir. Kervansaraylara eklenmiş kuleler, savunma için yararlı olmayan, takviye kulelerdir ve bu geleneğin Asya'dan geldiği açıktır.²²¹

Yazlık denilen avlulu, kışlık denilen avlusuz ve üstü kapalı ve her ikisinin birleşiminden oluşan karma yapıda kervansaraylar mevcuttu. Dikdörtgen veya kare olarak yapılır, ortasında şadırvan veya çeşme bulunabilirdi. Yazlık kervansaraylarda tek bir avlu bulunurdu. Yatılacak yerler avludan biraz yüksekte yer alırdı. Kervancılar, yüklerini avlunun ortasında bir yere indirirlerdi. Hayvanları da avluya alırlar, onlar için, yataklarının yakınında bir yer ayarlarlardı. Taş veya taş-tuğla karışımı inşa edilen bu hanların çatısı, kagir ayaklar üzerinde duran kubbe, tonoz veya ahşap örtülüdür. Çatılar genelde kurşundan yapılmıştır ancak toprak veya kiremit kaplı olanlar da vardır. Bir han kapısı, kervansarayın dört kenarında da küçük ve yüksekte pencereler bulunurdu. Kışlık

²¹⁷ Mustafa Cezar, "Türk Tarihinde Kervansaray", VIII: Türk Tarihi Kongresi Ankara 11-15 Ekim 1976 Kongreye Sunulan Bildiriler II. Cilt, *Türk Tarih Kurumu Yayınları*, Ankara, 1981, 932.

²¹⁸ Richard Ettinghausen, Oleg Grabar, *The Art and Architecture of Islam 650-1250*, Yale University Press, 1994, 323; Suut Kemal Yetkin, *İslam Ülkelerinde Sanat*, Cem Yayınevi, 1984, 123; Ziya Kayııcı, *İslam Medeniyeti ve Müesseseleri Tarihi*, Kayıhan Yayınları, İstanbul, 1999, 306.

²¹⁹ David Talbot Rice, *İslamic Art*, Frederick A. Praeger Publisher, 1965, 167.

²²⁰ Burhan Toprak, *Sanat Tarihi*, c. III, Güzel Sanatlar Akademisi Yayınları, 1963, 146.

²²¹ Semra Ögel, *Anadolu'nun Selçuklu Çehresi*, Akbank, 1994, 74.

denilen hanlarda ise, yolcuların geceyi geçirmeleri için ayrılan salonun önünde bir avlu bulunurdu. Bu avlu üç tarafından çeşitli binalarla çevrelenmişti. Bir giriş kapısı bulunurdu. Bu kapının sağ ve solunda servis odaları mevcuttu. Ortasında şadırvan veya çeşme bulunabilirdi.²²²

Kervansaraylar 30 km. mesafe ile inşa edilirdi.²²³ Bu mesafe, o günün şartlarında bir kervanın gün içinde katedebileceği yol dikkate alınarak tespit edilirdi.²²⁴ Buralarda, dinlenme, yeme içme, tedavi olma, ayakkabı tamiri, ibadet gibi ihtiyaçlar için özel tesisler vardı.²²⁵ Yolcuların güvenliğini korumak için muhafızlar bulunurdu. Bunların izni dışında kervansaraya giriş ve çıkışlar yasaktı.²²⁶ Kervanların hava kararmadan önce kervansaraya giriş yapması, hava aydınlanmadan da ayrılması gerekiyordu. Kervanla ayrılmadan önce bir tellal ortaya çıkar, bir eksiklik olup olmadığını sorar, bir eksiklik ortaya çıkarsa, problem giderilmeden yolcuların ayrılmasına izin verilmezdi.²²⁷

Yolcuların kervansaray idaresine bir miktar para ödemeleri gerekiyordu. Bu sebepten kervansaraylar sahipleri için ciddi bir gelir kaynağıydı. Kervansaraylar çoğunlukla, sultan, vezirler, emirler ve zengin kişiler tarafından, kendileri için bir gelir kaynağı olarak inşa ediliyorlardı. Bazı kimselerin yolcuların bedava konaklayabilecekleri kervansaraylar inşa etmiş olması da muhtemeldir.²²⁸

Kervansaraylarda yolcuların yeme içme gereksinimleri karşılanıyor, kışın ısınma, gece aydınlanma ve hayvanların ihtiyaçları temin ediliyordu. Bazı kervansaraylarda yolcuların ayakkabı tamiri ve hayvanların nal, çivi ihtiyacı, ayrıca hayvanların ve

²²² Feridun Akozan, *Türk Han ve Kervansarayları*, Türk Sanat Tarihi Araştırma ve İncelemeleri I, İstanbul Güzel Sanatlar Akademisi Türk Sanat Tarihi Yayınları, İstanbul, 1963, 135-136; Yetkin, 181; Toprak, 147.

²²³ Rice, 166.

²²⁴ Yılmaz Can, Recep Gün, *Ana Hatlarıyla Türk İslam Sanatları ve Estetiği*, Kayıhan Yayınları, İstanbul, 2012, 197.

²²⁵ Yazıcı, 318.

²²⁶ Refik Turan, "Güray Kırpık, Selçuklu Dönemi Türklerde Sosyal ve Ekonomik Hayat", *Anadolu Selçuklu Dönemi Kervansarayları*, ed. Hakkı Acun, T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı Yayınları, Ankara, 2007, 43.

²²⁷ Gökçe Günel, "Anadolu Selçuklu Döneminde Anadolu'da İpek Yolu Kervansaraylar-Köprüler", *Kebikeç*, 29, 2010, 140.

²²⁸ Mustafa Akdağ, *Türkiye'nin İktisadi ve İctimai Tarihi 1243-1453*, c. I, Türk tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 1959, 24.

insanların sağlık gereksinimleri karşılanıyordu. Vefat eden yolcuların defin işlemleri de kervansaraydaki görevliler tarafından yapılıyordu.²²⁹ Özetle kervansaraylar, “*mal, emek gücü ve malzemelerin düzenli, güvenli ve emniyetli akışını*” sağlıyordu.²³⁰

Anadolu’da kervansaray inşasına II. Kılıçarslan zamanında başlanmış, ilk kervansaraylar Konya-Kayseri güzergâhında inşa edilmiştir.²³¹ Özellikle 1200’lü yılların başında yoğun olarak inşa edilen han, kervansaray ve köprülerin, daha çok Aksaray-Kayseri, Kayseri-Malatya, Kayseri-Sivas, Sivas-Amasya, Konya-Ankara, Konya-Beyşehir, Konya-Afyon, Antalya-Afyon, Antalya-Adana, Alanya-Antalya güzergâhlarında yoğunlaştığı görülmektedir.²³² Kayseri-Sivas arasında 24 kervansarayın varlığından bahsedilmektedir. Konya’da otuz, Sivas’ta on üç, Kayseri’de sekiz medrese vardı. Yine Konya’da dört, Sivas’ta iki sağlık merkezinin varlığı bilinmektedir. Ayrıca Konya ve Sivas kentleri 1.384.000 dinar, Kayseri 140.000 dinar vergi ödüyordu²³³ ve bu şehirleri Erzurum ve Erzincan takip ediyordu.²³⁴

Bu bilgiler, Anadolu Selçukluları döneminde Konya-Aksaray-Kayseri-Sivas kentlerinin ve bu şehirleri birbirine bağlayan güzergâhın önemini göstermesi açısından dikkat çekicidir.²³⁵ Roux’a göre, XIII. yüzyılda inşa edilmiş kervansarayların sayısı tüccarların, İstanbul ya da güney ülkelerine ulaşmak için Anadolu Selçuklu topraklarını kullanmak zorunda olduklarını göstermektedir.²³⁶

İran’ın Tebriz kentinden Anadolu’ya giren tüccar, daha önce bahsettiğimiz gibi, Aras Havzası, Erciş, Doğu Beyazıt ve Doğu Beyazıt-Iğdır Kalesi üzerinden dört ayrı rota ile Erzurum’a ulaşır. Bu güzergâhı incelediğimizde, Ani, Karakale, Harmandöven, Murat, Seyhan, Dellal, Köprüköy, Hangeçidi, Adilcevaz ve Ahlat hanları ile karşılaşmaktayız.

²²⁹ Cezar, 940.

²³⁰ Çağrı Haksöz, Sridhar Seshadri, Anantha V. Iyer, *İpek Yolunda Tedarik Zinciri Yönetimi Strateji, Performans ve Risk*, Scala Yayıncılık, İstanbul, 2014, 38.

²³¹ Muammer Kemal Özerin, *Anadolu Selçukluları Çağında Anadolu Yolları*, Doktora Tezi, İstanbul Üniversitesi, İstanbul, 1959, 83.

²³² Yetkin, 118.

²³³ A. Zeki Velidî Togan, *Moğollar Devrinde Anadolu’nun İktisadi Vaziyeti*, Türk Hukuk ve İktisat Tarihi Mecmuası 1, 1931, 22-25.

²³⁴ Koray Özcan, *Selçuklu Çağında Anadolu Kentleşme Koridoru*, Bilig, Bahar 2015, Sayı 73, 191.

²³⁵ Özcan, *Selçuklu..*, 189-190.

²³⁶ Roux, 454.

Erzurum-Erzincan güzergâhında ise Hacıbekir, Mama Hatun, Zurun, Mugar, Alaca, Sörpe ve Cibice hanları yer almaktadır. Erzincan-Sivas rotasında ise, Yerhan, Sarihan, mevkii meçhul İsfehani/İbn Rabat hanı, Orta Han, Hosta, Burma Han, Mirçinge, Pamuk, Sarphan, Emirhan, Selçuk Tuzla, Serçe, Tecer hanları yer almaktadır. Sivas'tan kuzeye devam eden rotalar üzerinde de çok sayıda kervansaray mevcuttur.

Sivas'tan Kayseri-Nevşehir-Aksaray-Konya güzergâhında ilerleyen tüccarlar, Latif, Tatlıcak, Akbaş, Gedik, Çubuk, Lala, Çayırşehir, Şahruk, Akkışla, Tuzhisarı Sultan, Kargı, Cami, Saruhan, Sünnetli, Alay, Tepesidelik, Hocamesut, Ağzıkara, Kılıçarslan ve Karaibrahimbey, Hacı Şükrellah, Akhan, Sultan, Altunapa, Argıt, Bor, Dokuzun, Dolay, Okla, Katraner, Obruk, Akbaş, Zincirli, Eğirdir, Elikesik, Ertokuş, Besni, Horozlu, İshaklı, Kadınhanı, Öresun, Sarihan, Karatay, Kesikköprü, Kızılören ve Zazadin kervansarayları üzerinden Konya'ya ulaşır. Konya-Antalya güzergâhında ise Kızılören Han, Alara Han, Şarapsa Han, Gelendost Han, Eğirdir Han, Kırkgöz Han, Evdir Han, İncir Han, Susuz Han, Çardak Han ve Akhan yer almaktadır.²³⁷

Bu bölümde, yukarıda isimlerini saydığımız kervansaraylardan, hakkında bilgi edinebildiklerimizi incelemeye çalışalım:

Harmandöven Kervansarayı: İlk inceleyeceğimiz kervansaray, Iğdır'ın on beş kilometre uzağında, Harmandöven köyü yakınında inşa edilmiş olan Harmandöven Kervansarayı, Batum, Ani ve Doğu Beyazıt kervan yolu üzerinde bulunur ve Anadolu Selçukluları tarafından on üçüncü yüzyılın sonlarında inşa edilmiştir. Avlulu ve kapalı hol sistemli planlı bir yapıdır.²³⁸

Karakale Hanı: Karakale Hanı, Iğdır'da bulunan bir başka Anadolu Selçuklu yapısıdır. Iğdır'a yaklaşık 25 kilometre uzaklıktaki Karakale harabelerinin içerisinde bulunan bir kervansaraydır. Kitabesi bulunmadığından kimler tarafından ve hangi tarihte

²³⁷ Muhammet Görür, "Anadolu Selçuklu Dönemi Kervansarayları Kataloğu", Anadolu Selçuklu Dönemi Kervansarayları, Ed. Hakkı Acun, Kültür ve Turizm Bakanlığı Yayınları, Ankara, 2007, 473-528; Çekül Vakfı İpek Yolu Kültür Yolu Haritası, Anadolu'da Ortaçağ'da Kervan Yolları, Kervansaraylar ve Köprüler; Eskikurt, 26-28.

²³⁸ Iğdır Belediyesi, <http://www.igdir.bel.tr/page.php?kat=110&altkat=109&konumid=2> (Çevrimiçi 28.05.2016)

yapıldığı bilinmemektedir. Yapı tamamen ortadan kalktığı için, net bilgilere ancak yüzeysel bir kazının ardından ulaşılabilecektir.²³⁹

Ani Hanı: Ani Hanı, Kars ilinde, 1031 yılında inşa edilen bir Selçuklu yapısıdır. Kervansaray iki kare mekandan oluşan dikdörtgen bir yapıdadır. Kare bölümlerin her birinde bir aydınlatma deliği ve mukarnaslı iç kubbe bulunur. Bu kubbeler sivri külahlarla kapatılmıştır.²⁴⁰

Köprüköy Hanı: Köprüköy Hanı, Erzurum'un Köprüköy ilçesinde bulunur. Günümüzde harap durumda bulunan hanın, 1297 yılında Gazan Mahmut Han'ın veziri Çoban Sulduz tarafından yapıldığı tahmin edilmektedir. Han, sağlı-sollu ikişer hücreden meydana gelen bir girişe sahiptir. Bu hücrelerin ortasında bulunan bir kapıdan arka taraftaki kareye yakın dikdörtgen planlı bir avluya geçilmektedir.²⁴¹

Mama Hatun Kervansarayı: Yapım kitabesi bulunmayan Mama Hatun Kervansarayı, hamamı ve mescidi Erzincan'ın 80 kilometre uzağındaki Tercan ilçesinde yer almaktadır. Kervansarayın 13. yüzyılda yapıldığı tahmin edilmektedir. 1192 yılında vefat eden Mama Hatun için yaptırılan türbenin 30 metre doğusundadır. Onarımlar nedeniyle özgün tasarımını kaybeden kervansarayın yapımında kesme kireç taşı kullanılmış, "*çevre duvarı konik çatılı 16 silindirik yarım kuleyle desteklenmiştir. Doğuda sivri kemerli taçkapı vardır. Girişin sağ ve solunda dikdörtgen planlı mekanlar sıralanır. Ortada üstü açık avlu, kuzey ve güneyinde yük hayvanları için uzun ahırlar ve bir dizi hücre bulunmaktadır.*"²⁴²

Burma Han: Burma Han, Sivas'ın Divriği ilçesinin Duruköyü'ne bağlı, eski Divriği-Erzincan yolunda Mengücekliler devrinden kalma bir handır. 24x52m boyutlarındadır. Adı, cümle kapısında bulunan burmalı sövelerden gelmektedir. "*Han; batıda bir kapalı bölüm, doğuda avlu, güneyde bir mescit ve avlunun kuzeyinde revaklı*

²³⁹ İğdir İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü, (Çevrimiçi 28.05.2016)

<http://www.igdirkulturturizm.gov.tr/TR,55722/kervansaraylar--hanlar.html>

²⁴⁰ http://anitsal.com/proje/62/_%E2%80%A2_kars_ani_kervansaray_zamatun_roloverestitusyonresto_rasyon_projeleri (Çevrimiçi 29.05.2016)

²⁴¹ Gündoğdu, 79-82.

²⁴² Erzincan İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü, (Çevrimiçi: 23.04.2016), <http://www.erzincankulturturizm.gov.tr/TR,57391/tercan.html>

pavyonlardan oluşmakta, taç kapısının doğu yönde olduğu sanılmaktadır. Kapalı bölüm geniş tutulmuş bir ana eyvan ve iki yan eyvandan oluşmaktadır. Bazalt taşlardan yapılmıştır.” Hanın ana ve yan eyvanlardan oluşan kapalı kısmın sağlam durumdadır. Taç kapının üzerindeki örtü, iç mekandaki bazı kemerlerin bir kısmı ve güneyinde buluna mescidin önündeki mekanlar yıkılmıştır.²⁴³ Burmahan, yerleşim yerinin içinde kalmıştır. Bu yüzden neredeyse kaybolmuştur.²⁴⁴

Mirçinge Hanı: Mirçinge Hanı, Erzincan-Sivas güzergâhında bulunmaktadır. Sivas’ın Divriği ilçesinin Handere köyünde inşa edilen kervansaray, kuzey güney doğrultusunda dikdörtgen planlı kapalı bir alandan meydana gelmektedir. *“Kapalı bölüm içte payeler üzerine atılan sivri kemerlerle oluşturulan ve üzeri sivri tonoz örtülü dikdörtgen bir bölüm ile bunu dört yönden kuşatan sivri tonoz örtülü koridordan oluşmaktadır.”*²⁴⁵

Tuzhisar Sultan Hanı: Tuzhisar Sultan Han, Kayseri-Sivas güzergâhında yer alır ve Aksaray Sultan Han’dan sonra Anadolu Selçuklu Devleti’nin en büyük ikinci hanıdır. Yapı kuzey-güney doğrultusunda yedi sahınlı kapalı bir bölümle doğu-batı doğrultusunda kareye yakın dikdörtgen planlı bir avludan oluşmaktadır. Avlunun orta yerinde köşk mescit yer alır. Mescidin doğu ve güney yüzeyinde ejder figürleri işlenmiştir. Kapalı bölüm, üzerleri sivri tonoz örtülü dikey bir sahından oluşmaktadır ve bu sahının ortasında aydınlık kubbesi bulunmaktadır. 1230-1234 yıllarında, I. Aleaddin Keykubat zamanında inşa edilmiştir.²⁴⁶

Hekimhan: Klasik planlı bir yapı olan Hekimhan, doğu-batı doğrultusunda dikdörtgen planlı üç sahınlı kapalı bir bölüm ile kare planlı bir avludan oluşur. Kapalı bölüm 1218’de, avlu kısmı ise 1236 yılında yapılmıştır. Ebu Salim bin Ebil-Hasan el-Şammas el-Hekim el-Malati’nin inşa ettirdiği kervansaray Arapça, Ermenice ve Süryanice kitabeleri ile ilgi çekicidir. Hekimhan, Eski Malatya-Sivas yolunda yer

²⁴³ Sivas Kültür Envanteri, (Çevrimiçi: 29.03.2016), <http://www.sivaskulturenvanteri.com/burmahan/>

²⁴⁴ Ayşıl Tükel Yavuz, *Anadolu Kervansarayları ve Vakıflar*, 39, 39-46

²⁴⁵ Görür, 515.

²⁴⁶ Görür, 525.

almaktadır.²⁴⁷

Öresun Hanı: Öresun Han, Aksaray-Nevşehir güzergâhında bulunur. Aksaray'a 21 kilometre mesafededir. Kuzey-güney doğrultusunda dikdörtgen planlı kapalı bir bölümden oluşan hanın güney kısmı yıkılmış vaziyettedir. Beş dikey sahinin ekseninde, kuzey ve güneyde yatay sahinlerle kesildiği haçvari bir plan gösteren Öresun Han, oldukça harap olmuş durumda olmasına rağmen pandantifle geçilen kubbesi ve günümüzem kalan kısımları ile mimari ve işçilik bakımından oldukça etkileyicidir.²⁴⁸

Ağzıkara Hanı: Aksaray-Nevşehir güzergâhında bulunan bir diğer yapı olan Ağzıkara Han, kareye yakın dikdörtgen planlı bir kapalı bölüm ile bu bölümün güneyinde yer alan kare bir avludan oluşur. Kapalı bölüm 1231 yılında Aleaddin Keykubat zamanında, kare avlusu ise 1237 yılında II. Gıyaseddin Keyhüsrev zamanında inşa edilmiştir. Kervansarayın ortasında köşk mescidi bulunur. Batı cephesinde yer alan taçkapı avluya girişi sağlamaktadır. Köşk mescidi, iki adet taçkapısı ve içten kubbe dıştan piramidal külahlı örtüsüyle sultan hanlarına benzemektedir. *“Kesme taştan inşa edilmiş yapının tezyinatı, güney-batı duvarındaki ana taç kapı ile avludan kapalı kısma girilen taç kapı üzerinde toplanmıştır. Dış portal, iç portal ve mescit tezyinatları ile ayrıntılı bir düzenleme gösterir. Ancak burada iç portalle dış portalin aynı eksen üzerinde bulunmaması tezyini birliği dağıtmış gibi görünmektedir. Dış portalde 4 çerçeve görülmektedir. En geniş çerçevede 9-10-12 kollu yıldızlar bulunmaktadır. Yarım kubbecik 9 sıra mukarnashıdır. Kuvvetli bir gölge-ışık tesiri oluşturulmuştur. Kemer üzerinde kitabe bulunmaktadır. İç portalde 3 sıra bordür görülür. Esas bordürde 10 kollu yıldızlar yer almaktadır. Ortalarında rozetler bulunur.”*²⁴⁹

Alay Han: Alay Han ise, Aksaray-Nevşehir karayolu üzerinde, Aksaray'a 40, Nevşehir'e 35, Ağzıkara Han'a 18, Öresun Han'a 12 km uzaklıkta bulunur. Günümüzde metruk vaziyettedir. Avlusu yıkık vaziyettedir. Kapalı bölümünün iki yan duvarı ile

²⁴⁷ Görür, 501.

²⁴⁸ Aksaray İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü, (Çevrimiçi 28.05.2016)

<http://www.aksaraykulturturizm.gov.tr/TR,63658/hanlar-ve-kervansaraylar.html>; Görür, 517.

²⁴⁹ Aksaray İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü (Çevrimiçi 28.05.2016; Görür, 474.

güneye bakan ana cephesi ayakta kalmıştır. Arka cephe, bu cepheye bakan yan duvarlar ve bu duvarları ayakta tutan payandaların büyük bir bölümü de yıkılmıştır. Kesme taş kullanılarak inşa edilen bina, avlusu ve kapalı bölümü olduğundan iki bölümlü kervansaraylardan sayılır. Avlusu 26x38m ölçülere sahiptir. Kapalı kısım derinlemesine dikdörtgen şeklinde inşa edilmiştir. Taç kapısı oldukça sade bir süslemeye sahiptir. Alay Han, II. Kılıçarslan döneminde veya XIII. yüzyılın ilk çeyreğinde inşa edilmiştir. Kimin yaptırdığı ise bilinmemektedir.²⁵⁰

Sultan Han: Bir diğer örnek ise Aksaray-Konya yolu üzerinde bulunan Sultan Hanı kervansarayıdır. Aksaray'ın 42 kilometre batısında yer alır ve I. Alaeddin Keykubat tarafından 1229 yılında inşa edilmiştir. 1278 yılında Siraceddin Ahmet tarafından genişletilen kervansarayın avlusu 49x62 metre, kapalı kısmı ise 32.50x55 metre boyutlarındadır. Klasik kagir planlı bir yapıdır ve ortasında köşk mescidi bulunmaktadır. Anadolu Selçuklu döneminin en büyük kervansarayı olan Sultan han, kuzey-güney doğrultusunda dikdörtgen planlı dokuz sahnalı kapalı bir bölüm ile kuzey-güney doğrultusunda dikdörtgen planlı bir avludan oluşmaktadır. Kapalı bölüm, sahnaları ortadan kesen dikey bir sahından oluşmaktadır ve ortasında aydınlık kubbesi bulunmaktadır. Avlunun ortasında köşk mesciti yer almaktadır. Avluyu, batıda üzeri tonoz örtülü revaklı bir bölüm ile doğuda tonozlu odalar çevrelemektedir. Bu tonozlu odaların bulunduğu bölümde iki tane hamam vardır. *“Yapı dıştan taçkapının iki yanındakiler dilimli, köşelere gelenler kare, aradakiler ise çokgen kesitli payandalarla desteklenmiştir. Hem iç, hem de dıştaki taçkapısında mermer kullanılan tek handır. Ayrıca her iki taç kapının da mukarnas kavsaralı olduğu iki sultan hanından biridir. Oldukça anıtsal ve bezemeli olan taçkapılarından içteki üzerinde yıldız kompozisyonlu geniş bordürdeki iki rozetten birinde ikili diğerinde üçlü olarak düzenlenmiş balık figürleri yer alır.”*²⁵¹

Akbaşhan: On üçüncü yüzyıl ile tarihlendirilen Akbaşhan, Aksaray-Konya güzergâhında bulunur. Günümüze kapalı bölümün bir duvarı ile sivri tonoz başlangıcı

²⁵⁰ Bekir Deniz, “Alay Han”, Anadolu Selçuklu Dönemi Kervansarayları, ed. Hakkı Acun, T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı Yayınları, Ankara, 2007, 51-58.

²⁵¹ Günel, 141; Görür, 524.

kalabilen Akbaşhanın, üç sahnalı kapalı bir bölüm ile bir avludan oluştuğu tahmin edilmektedir.

Akhan: Aksaray-Konya güzergâhında yer alan bir başka kervansaray ise Akhan'dır. Bir 13. yüzyıl yapısı olan Akhan'dan günümüze sadece bir duvar köşesi ayakta kalmıştır.²⁵²

Obruk Han: Obruk Han'da Aksaray-Konya yolunda bulunan hanlardandır. 1240 yılında inşa edilen kervansaraydoğu-batı doğrultusunda sekiz sahnalı kapalı bir bölüm ile daha büyük boyutlarda kare planlı bir avludan oluşur. Kapalı bölüm oldukça harap olmuş durumdadır. Avlunun kuzey ve güneyinde tek sıradan oluşan revaklar vardır. Batısında ise iki katlı giriş bölümü yer almaktadır. Alt katta, giriş eyvanının iki yanında biri revaka, diğeri avluya açılan kapısı bulunan bir bölüm bulunmaktadır. Üst kattaki odalardan biri mescittir ve yanında birbirine içten bağlı odalar bulunmaktadır.²⁵³

Zazadin Han: 1236 yılında Vezir Sadeddin Köpek bin Muhammed tarafından Konya-Aksaray güzergâhında inşa edilen Zazadin hani, yazlık ve kışlık plan tiplerinin birleşmesinden oluşan bir yapıdır. Boyu 104 metre eni 62 metredir. Doğu-batı doğrultusundaki han, enlemesine altı sahnalı kapalı bir bölüm ile daha geniş boyutlarda uzun bir avludan oluşmaktadır. Avlu kapısı güneybatıda tarafındadır. Mescit taçkapının üzerinde yer almaktadır. Avlunun kuzey-güney ve doğu yönlerinde bulunan odalar ve sivri kemerli, üstü tonozlarla örtülü, avluya bakan tarafları açık, hayvanların kalmasına özel ayrılmış revaklar yer almaktadır. Yapı bugün harap durumdadır. Hanın dış portaldeki parçalanmış, iç portaldeki ise daha sağlam durumda olan iki kitabesi vardır.²⁵⁴

Altunapa Hanı: Altunapa Hanı, Konya-Beyşehir yolunda yer almaktadır. Kitabesi bulunmamaktadır. Hakkındaki bilgiler vakfiyesinden alınmıştır. Günümüzde Altınapa barajının suları altında kalan hanın doğu-batı doğrultusunda üç sahnalı kapalı bir bölüm ile bir avludan oluştuğu tahmin edilmektedir. Mekanların üzeri sivri tonozlarla kapalıdır.

²⁵² Görür, 475-476.

²⁵³ Görür, 516.

²⁵⁴ Konya Belediyesi, Zazadin Hanı (Çevrimiçi 03. 06. 2016)
<http://www.konya.bel.tr/sayfadetay.php?sayfaID=197>; Görür, 519.

Güneydoğu köşesinde buluna eyvanın üzerinde, merdivenlerle çıkılan bir mescit vardır. 1201-1202 yıllarında inşa edilen Altunapa hanının banisi Sipehsalar Şemseddin Altun-Apa'dır.²⁵⁵

Kızılören Hanı: Konya-Beyşehir yolunda bulunan bir diğer han Kızılören'dir. Konya'ya 41 kilometre mesafede inşa edilen han, doğu-batı doğrultusunda dikdörtgen planlı bir avludan oluşur. Kapalı kısmın üzeri sivri tonozlarla örtülüdür ve iki yanında birer oda bulunur. Avlulu kısmın kapısı ayrı bir yapı gibidir. Ve iki katlıdır. Üst kattaki odalardan biri mescit olarak düzenlenmiştir. Bu odanın altında tonoz örtülü bir bölüm bulunmaktadır. Bu bölümün çeşme olduğu tahmin edilmektedir. Hanın 400 metre güneydoğusunda, kuzey-güney doğrultusunda dikdörtgen planlı iki sahninli bir yapı vardır. Cami olduğu düşünülen bu bölümün üstü sivri tonoz örtülüdür.²⁵⁶

Kuru Çeşme Hanı: Kuru Çeşme Hanı'da Konya-Beyşehir yolunda bulunan hanlardandır. 1208 yılında inşa edilen han, doğu-batı doğrultusunda dikdörtgen planlı üç sahninli ve üzeri sivri tonozlarla örtülü kapalı bir bölüm ile aynı boyutlarda bir avludan meydana gelmektedir. Avlunun güneydoğu köşesinde bir mescit vardır.²⁵⁷

Elikesik Hanı: Elikesik Han, Konya-Eğirdir yolunda, 13. yüzyılın ilk yarısında inşa edilmiştir. Han, doğu-batı doğrultusunda dikdörtgen planlı küçük bir avludan oluşur. Kapalı bölüm üç sahninden meydana gelmiştir. Bu sahninlerden ortadaki diğerlerinden daha geniştir. Üzerleri sivri tonozlarla örtülüdür.²⁵⁸

Ertokuş Hanı: Konya-Eğirdir güzergâhında bulunan Ertokuş Hanı, kuzey-güney doğrultusunda dikdörtgen planlı üç sahninli kapalı bir bölüm ile, yine kuzey-güney doğrultusunda dikdörtgen planlı bir avludan oluşur. Kapalı bölümün orta sahnini diğer sahninlerden daha geniştir. *“Avlunun kuzeyinde doğu ve batıdan simetrik dörder revak ile bunların güneyinde birer eyvan bulunur. Güney cephede eksende yer alan taçkapının*

²⁵⁵ Görür, 494.

²⁵⁶ T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı Yatırım ve İşletmeleri Genel Müdürlüğü Önemli Han ve Kervansaraylar, (Çevrimiçi: 28.05.1016)

<http://yigm.kulturturizm.gov.tr/TR,9998/onemli-han-ve-kervansaraylar.html>; Görür, 511.

²⁵⁷ Görür, 513.

²⁵⁸ Görür, 495.

doğusunda kare ve dikdörtgen planlı iki küçük mekan ile bunların doğusunda kare planlı üzeri kubbe ile örtülü bir mekan vardır. Batıda ise dikdörtgen planlı üzerleri sivri tonoz örtülü üç mekan bulunur. Kapalı bölüm doğu-batı ve kuzey cephesinde köşelerde yer alan üçgen kesitli duvar payeleriyle desteklenmiştir.” 1223 yılında inşa edilen hanın banisi Atabey Mübarizeddin Ertokuş'tur.²⁵⁹

Horozlu Han: Horozlu Han, Konya-Akşehir yolu üzerindedir ve Emir Cemadaeseddüddin tarafından 1246-1249 yıllarında, Konya'ya gelen sultanların karşılandığı ve Konya'dan ayrılan sultanların uğurlandığı Ruzbe ovasına inşa edilmiştir. Klasik planlı bir yapıdır. Doğu-batı doğrultusunda kareye yakın dikdörtgen planlı beş sahnalı kapalı bir bölümle, batısında yer alan bir avludan oluşmaktadır ancak günümüze, *“enlemesine sahnaların eksende, ortasında pandantiflerle geçilen kubbesi bulunan dikey bir sahnla kesildiği kapalı bir bölüm”*, kalabilmiştir.²⁶⁰

Kadın Hanı: Konya-Çay yolunda bulunan Kadın Hanı, doğu-batı doğrultusunda dikdörtgen planlı üç sahnalı kapalı bir bölüm ile günümüze ulaşmamış bir avludan meydana gelmektedir. Rukiye Hatun binti Mahmut tarafından 1223 yılında inşa ettirilen kervansarayın üzeri sivri tonozlarla örtülüdür.²⁶¹

Gelendost Hanı: Gelendost Hanı, Konya-Antalya güzergâhında yer almaktadır. Eğirdir gölünün doğu tarafında yer alan Gelendost, diğer Anadolu Selçuklu hanları kadar özenli değil, kaba bir işçilikle inşa edilmiştir. Taçkapının devamında tonoz örtülü bir kısım ve daha ileride iki taraftan dörder revaklı bir avlu yer almaktadır. Üstü kapalı bölüm daha dar tasarlanmıştır. Kitabesinde yer alan bilgilere göre, Mubarezettin Ertokuş tarafından 1233 yılında yaptırılmıştır.²⁶²

Eğirdir Hanı: Konya-Antalya yolu üzerinde bulunan bir diğer han ise Eğirdir Hanı'dır. Eğirdir ilçesinin 3 kilometre güneyinde yer alan Eğirdir Hanı, 1237 yılında II. Gıyaseddin Keyhüsrev tarafından yaptırılmıştır. Yapı avlu ve kapalı bir mekandan

²⁵⁹ Görür, 496.

²⁶⁰ Görür, 502.

²⁶¹ Görür, 506.

²⁶² Isparta İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü, Gelendost Hanı (Çevrimiçi 03.06.2016)
<http://www.ispartakulturturizm.gov.tr/TR,70966/hanlar-ve-kervansaraylar.html>

oluşmaktadır ancak her iki bölüm de yıkılmıştır. *“Avlunun doğu duvarı ortadan kalkmış, günümüze kalabilen diğer beden duvarlarının kaplamaları sökülmiş, bu nedenle duvarlar bir hayli incelmıştır. Açıkta kalan moloz taş örgünün içine sızan sular duvarların daha fazla yıpranmasına sebep olmaktadır.”*²⁶³

Evdir Hanı: Antalya-Isparta güzergâhında bulunan Evdir Han, 1211 yılında I. İzzeddin Keykavus tarafından yaptırılmıştır. Büyük bir kare avlunun etrafını çeviren, iki sıra revaktan oluşan ve kapalı bölümü bulunmayan Evdir Han'ın, Anadolu Selçuklu kervansarayları içinde başka bir benzeri yoktur. 3800 metrekare genişlik ile üçüncü büyük Anadolu Selçuklu han örneğidir. Taç kapısı kısmen sağlam kalan hanın büyük bir bölümü harap olmuş durumdadır.²⁶⁴

İncir Hanı: Antalya-Isparta güzergâhında bulunan bir diğer han ise İncir Han'dır. Kuzeydoğu-güneybatı doğrultusunda dikdörtgen planlı yedi sahınlı kapalı bir bölüm ile kare planlı bir avludan oluşmaktadır. Yedi sahınlı kapalı bölümde bu sahınları dik olarak kesen ve aydınlık kubbesi bulunan dikey bir sahın vardır. Diğer taç kapılardan farklı olarak, istiridye biçimli yivli kavsaralı taç kapısı bulunan İncir han, 1238-1239 yıllarında II. Gıyaseddin Keykavus tarafından yaptırılmıştır. Taç kapısında ayrıca sırtlarında güneş bulunan aslan figürleri vardır.²⁶⁵

Ağlasun Hanı: Ağlasun Han, Antalya-Isparta güzergâhında, Burdur'un Ağlasun ilçesinin 7 kilometre uzağında bulunan bir 13. yüzyıl eseridir. Doğu-batı doğrultusunda dikdörtgen planlı, üç sahınlı kapalı bir bölüm ile avludan oluşur. Avlu kısmı tamamen yıkılmıştır. Kalan bölümler ise harap olmuş durumdadır.²⁶⁶

Şarapsa Hanı: Antalya-Alanya yolunda, 1236-1237 yıllarında II. Gıyaseddin Keyhüsrev tarafından inşa ettirilen Şarapsa Han, doğu-batı doğrultusunda dikdörtgen planlı, üzeri sivri tonozlarla örtülü, tek sahınlı kapalı bir bölüm ile kuzey-güney doğrultusunda yine dikdörtgen planlı üzeri sivri tonozlarla örtülü mescit bölümünden

²⁶³ Isparta İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü, Eğirdir Hanı (Çevrimiçi 03.06.2016)

²⁶⁴ Görür, 498.

²⁶⁵ Görür, 504.

²⁶⁶ Görür, 473.

oluşur. Hanın kapısı üzerindeki kitabede şöyle yazmaktadır;

*“1-2-3 En büyük sultan, Sultanların Sultanı, âlemde Allah'ın gölgesi
4 Gıyas Üd-dünya ved-din Abü al-fath Keyhüsrev Bin Keykubat
5 Beşince satırı yoktur.”*

Mescit kapısının üzerindeki kitabede ise Tevbe Suresi'nin 18. Ayeti yer almaktadır;

*“1 Muhakkaktır ki
2 Allah'ın mescitlerini yaptıranlar
3 Allah'a Ahiret gününe inananlar.”²⁶⁷*

Kervansaraylar İran için de çok önemliydi. İran'dan Rey ve Belh üzerinden Orta Asya ve Çin'e veya Tebriz üzerinden Antalya'ya veya Hindistan'a geçen tüm ticaret güzergâhları güvenlik kuvvetleri tarafından korunuyordu. İlhanlı hükümdarlarından Ebu Said (1316-1335) zamanında bu muhafızların sayısı 1400'e ulaşmıştı. Kervan soyguncuları şiddetli bir şekilde cezalandırılıyordu. Hatta bu cezaların, soygunun meydana geldiği bölgenin yerel halkını da kapsadığı da rivayet edilir.²⁶⁸

Kervansaray kelimesi, karavan ve Farsça konut, mesken anlamlarına gelen 'sara' sözcüklerinin birleşmesinden oluşmuştur ve İran'da ilk örnekleri Ahameniş İmparatorluğu (M.Ö 550 - M.Ö 330) dönemine rastlamaktadır.²⁶⁹ Bugün İran'da tahminen 120 kervansaray bulunmaktadır. Bunların bir kısmı orijinali ile korunurken, kalanları restore edilerek çeşitli amaçlar için halkın kullanımına sunulmuştur.²⁷⁰

İran'da kervansaraylar, dağlık bölgelerde bulunan tam kapalı kervansaraylar, İran Körfezi kıyılarındaki kervansaraylar ve İran'ın orta bölgelerinde bulunan kervansaraylar olarak üç gruba ayrılır. Mimari ve plan bakımından ise, yuvarlak planlı kervansaraylar, sütunlu salonu bulunan kervansaraylar, iki eyvanlı kervansaraylar, avlulu çokgen kervansaraylar, dört eyvanlı kervansaraylar ve dağınık formda planlı kervansaraylar

²⁶⁷ Konaklı Belediyesi Şarapsa Kervansarayı, (Çevrimiçi 02.06.2016)
<http://www.konakli-bld.gov.tr/tr/29/sarapsa-han>; Görür, 520.

²⁶⁸ Akozan, 134.

²⁶⁹ CCTV.com, *Iran Revives Ancient Caravanserai*, 2010-01-27 09:06 BJT, (Çevrimiçi, 31.03.2016)
<http://english.cctv.com/program/culturexpress/20100127/101397.shtml>

²⁷⁰ K.D. O'Gorman, *Iranian Hospitality A Hidden Treasure. Hospitality Review*, (an author-produced version of a paper published in Hospitality Review,) 9 (1), ISSN 1464-9101, 2007, 33.

olarak altı grupta incelenir.²⁷¹

Büyük Tebriz Pazarı Kompleksi İran'ın önemli yapılarından biridir. 2010 yılında Dünya Mirası Listesine alınan Büyük Tebriz Pazarı Kompleksi dünyanın en büyük kapalı çarşılarından. İnşası İslam'ın İran'da yayılmasından sonraki zamanlara tarihlendirilen Büyük Tebriz Pazarı, birçok kez yeniden restore edilmiş, kimi zaman yeni eklemeler yapılmıştır. Yaklaşık 270000 km²'lik bir alan üzerinde kuruludur. Kubbe, tonoz gibi değişik ve karmaşık yapı özellikleri gösteren Büyük Tebriz Pazarı dekorasyon bakımından basit gibi görünse de yapısal unsurları olağanüstü süslemeler sunar. Kubbelerdeki geometrik şekiller ve aydınlatma eklentileri çok ileri düzeydedir. Pazarda kullanılan malzemeler bölgenin yerel kaynaklarını yansıtır. İnşa malzemesi, duvarlar, sütunlar, kemerler ve kubbelerde tuğla, diğer yapı unsurlarında ise alçı ve fayans kullanılmıştır. Çarşının genel zemini doğal malzemeler ile döşeli iken, pahalı ürün satan alanlar daha kaliteli tuğla ve fayans ile kaplanmıştır.²⁷²

Tebriz Pazarı'nın ihtiva ettiği yapılar, zamanında ne kadar değerli bir merkez olduğunun açık göstergesidir. 30 ayrı kapalı yolda binlerce dükkan, 25 kervansaray, 20 timchas, 8 toplu pazar, 28 cami, 3 müze, 6 medrese, 2 kütüphane, çok sayıda kafe, 5 hamam, bir buzluk ve bir zurkhana vardır.²⁷³ Kervansaraylardan en mühim olanları Mirza-Celil, Amir Sarayı ve Caferiye'dir. Timchas adı verilen yapılar, kervansaray benzeri ancak yerleşim yerleri bulunmayan yapılardır. Üzerleri çoğunlukla kubbe ile örtülüdür ve eşyaların saklanması ve lüks ürünlerin satışı için kullanılabilir. Aynı zamanda kervansarayların giriş kısmı olarak dizayn edilmiş de olabilir. Tebriz Pazarı Kompleksi'nde en önemli timchaslar Muzafferiyya ve Amir'dir.²⁷⁴ Günümüzde çok

²⁷¹ Rezaei Davood, "İpek Yolu ve İran Coğrafyasında Onunla İlişkili Binalar", Medeniyetler Güzergahı İpek Yolu, ed. Mehmet Bulut, *İstanbul Sabahattin Zaim üniversitesi Yayınları*, 2014, 82.

²⁷² Hassan Raddoine, *Rehabilitation of Tabriz Bazar Tabriz İran*, 2013 on Site Review Report, 3654 Ira, Mayıs 2013, 2.

²⁷³ Pirooz Hanachi, Solmaz Yadollahi, "Tabriz Historical Bazaar in the Context of Change", *Icomos*, Paris 2011, Session 1, 1030; Habibollah Ayatollahi, "The Book of Iran: The History of Iranian Art", Translated by. Shermin Haghshenas, *Organization for Islamic Culture and Communications Center for International-Cultural Studies*, 2003, 236.

²⁷⁴ UNESCO, *Tabriz Historic Bazaar (Iran)*, no. 1346, (çevrimiçi: 29.03.2016) http://whc.unesco.org/archive/advisory_body_evaluation/1346.pdf

sayıda alışveriş merkezi kurulmasına rağmen Tebriz Pazarı, Tebriz'in ve Kuzeybatı İran'ın en önemli çarşısı olarak kalmaya devam etmektedir.

Tebriz'de bulunan bir diğer önemli yapı ise, Gazan Han'ın veziri Reşidüddin'in inşa ettirdiği düşünülen Râb-ı Râşidî'dir.²⁷⁵ Câmî'ut-Tevârih²⁷⁶ adındaki eseriyle tanıdığımız Reşidüddin Hemedani'nin (Ö. 1318 Tebriz), inşa ettirdiği Rab-ı Râşidî İran tarihinde önemli bir yer tutar. Bu kompleksin vakfiyesi olan Raşidiye Vakfiyesi, 2007 yılında Unesco Dünya Belleği Listesi'ne alınmıştır.²⁷⁷

Bugün maalesef çok az bir kısmı ayakta kalan Rab-ı Râşidî çok önemli bir sosyo-kültürel merkezdi. Dünyanın dört bir tarafından Tebriz'e gelen binlerce eğitimci, öğrenci, tüccar, gezgin ve diplomata ev sahipliği yapardı.²⁷⁸ İlhanlılar zamanında burada altı yedi bin öğrenci ve dört yüz bilim insanı eğitim görüyordu. Vakıflarca idare edilen bu komplekste, farklı milletlerden sanatçılar ve zanaatkarlar belirli bir ücret karşılığında çalışabilirler ve oturabilirlerdi. Türk, Ermeni, Rus, Hint ve Yunan olan bu kişiler bir çeşit evkaf kölesiydi ve kendilerine tahsis edilen evlerden ayrılmalarına izin verilmezdi. Burada gerçekleştirilen sanat, babadan oğula miras kalırdı. Tebriz'in ünlü minyatür sanatının bu bölgede gelişmiş olması muhtemeldir.²⁷⁹ Rab-ı Râşidî, genel olarak altı bölüme ayrılarak incelenir;

1. Din, edebiyat, tıp eğitimi yapılan merkezler ve halka hizmet için açılmış ibadethane, hastahane, misafirhane gibi yapılar,

2. 1500 dükkan ve hamamlar, hanlar, kağıt üretim fabrikaları, tekstil fabrikaları ve darphaneler ihtiva eden ekonomi merkezleri,

²⁷⁵ Feridoon Abbasnejad, Mohammadali M. Shoja , Paul S. Agutter, Farid Alakbarli, Marios Loukas, Ghaffar Shokouhi, Majid Khalili, R. Shane Tubbs, "Rabi Rashidi (Rashidi Quarters): A Late Thirteen to Early Fourteenth Century Middle Eastern Medical School", *Child's Nervous System*, Volume 28, Issue 11, Kasım 2012,1823-1829.

²⁷⁶ Reşidüddin Fazlullah, Câmî'ut-Tevârih Selçuklu Devleti, çev. Erkan Göksu, H. Hüseyin Güneş, Selenge Yayınları, İstanbul, 2010.

²⁷⁷ Unesco.org, *The Deed For Endowment: Rab' I-Rashidi (Rab I-Rashidi Endowment) 13th Century Manuscript*, (Çevrimiçi, 04.04.2016)

<http://www.unesco.org/new/en/communication-and-information/flagship-project-activities/memory-of-the-world/register/full-list-of-registered-heritage/registered-heritage-page-8/the-deed-for-endowment-rab-i-rashidi-rab-i-rashidi-endowment-13th-century-manuscript/>

²⁷⁸ Hoffmann, 175.

²⁷⁹ Jahn, 66.

3. Salihyye adı verilen mahalle dahil yaklaşık 30.000 hane içeren yerleşim kompleksi,

4. İleri seviye üretim yapabilen tarım alanları,

5. Ana kapılar ve koruma kaleleri,

6. İletişimi sağlayan yollar, patikalar, sokaklar ve caddeler.²⁸⁰

Reşidüddin'in öldürülmesinden sonra, burası iki defa yağma edildi ve Reşidüddin'in değerli eserler ihtiva eden kütüphanesi ve zengin koleksiyonları tahrip edildi. Ancak asıl çöküşüne, vakıf gelirlerinin kesilmesi neden olmuştur.²⁸¹

2.2. Pazar ve Panayırlar

Panayırların İpek Yolu ticaretine katılan tüm medeniyetler için önemli bir yeri vardı. Ortaçağın sonlarında ortaya çıkan panayırlar, yerel pazarların aksine, profesyonel tüccarların buluşma merkeziydi. Panayırlarda, dünyanın her yerinden çok sayıda insan bir araya geliyor, her çeşit ve sayıda ürünün değişim veya satım işlemleri, herhangi bir endişe yaşamadan, bağımsızca gerçekleştiriliyordu. Çok ciddi hazırlıklar gerektirdiğinden aynı yerde ancak yılda bir kere kurulabiliyordu.²⁸²

Pazarlar, halkın ürettiği mallar satması ve ihtiyacı olduğu ürünleri satın alması için oluşturulan alanlardı. Anadolu şehirlerinde çarşı-pazar düzeninin nasıl oluştuğuna dair kaynaklarda yer alan bilgilere göre ilk yapılan, Anadolu halklarından, ilk zamanlarda ürünlerini at veya katır sırtında satan tacirin bir dükkan açmasıdır. İşlerin iyi gitmesi zamanla çevresinde başka dükkanların açılmasına neden olmuş ve böylece çarşılar meydana gelmiştir. İlk başlarda aynı ürünü satan sadece bir dükkan varken, müşterilerin çoğalmasıyla benzer ürünün ticaretini yapan mağazaların sayısı artmış ve yan yana sıralanmayı tercih etmeleri aynı tür eşyaların satıldığı sokakların ortaya çıkmasına neden

²⁸⁰ N. Behboodi, A. Kiani, A. Heydari, "A Historical Reflection of the University of Rabe Rashidi Iran", *African Journal of History and Culture (AJHC)*, Volume. 3(9), Aralık 2011, 143.140-147; Manana, 389.

²⁸¹ Jahn, 67-68.

²⁸² Pirenne, Ortaçağ., 113-114.

olmuştur.²⁸³

Anadolu Selçukluları zamanında çok sayıda pazar kurulmuş, bu pazarlarda çok sayıda ürünün ticareti yapılmıştır. Pazar ve panayır, genellikle uluslararası ticaret yolları üzerinde ve daha çok kırsal yerleşmelerin yakınlarına kurulur ve yıllık/mevsimlik²⁸⁴ ve haftalık olarak kurulan pazarlar olarak iki çeşittir. Yıl pazarları uluslararası pazar statüsündedir. Bu pazarlarda on binlerce kişi bir araya gelir ve pazar haftalarca açık kalırdı.²⁸⁵ Ancak, başlangıçta mevsimlik ya da yıllık olarak kurulan geçici pazarlar, zamanla bölgesel ticaret merkezlerine dönüşebilirdi.²⁸⁶

Hafta pazarları ise günümüzde de var olan pazar çeşididir. Çoğunlukla önemli kervan yolları ve geçitlerin üzerine kurulurdu ancak güvenlik açısından, eşkıya saldırısından korunabilmek için biraz uzak ve ıssız yerlere de kurulabilirdi. Alışveriş mübadele yoluyla veya para karşılığında yapılırdı. Pazarların tam olarak hangi gün kurulduğu bilinmemekle beraber, adından da anlaşılabilir gibi, Pazar günleri kurulmuş olması muhtemeldir. Ancak Hristiyan nüfusun kutsal Pazar günleri dikkate alındığında, halk kiliselerde ibadette olduğundan alışverişe iştirak edemeyeceğinden Çarşamba günü kurulmuş olma ihtimali daha yüksektir. İnsanların hem Cuma namazlarını kılmak hem de alışverişlerini yapmak istemesi pazarların yakınlarına cami inşa edilmesi ihtiyacı doğurmuş, pazarın zamanla cami içerisinde kalması ile de Cuma pazarları oluşmuş olabilir.²⁸⁷

Anadolu Selçukluları zamanında pazarlar, Ermeni ve Türkmen pazarı gibi pazara hakim olan tüccarların milliyetine göre, bakırcılar, helvacılar, çırpıcılar, neccarlar, terziler, aşçılar, keçeciler, saraçlar, semerciler ve kasaplar gibi gerçekleştirilen işe göre ve saman pazarı, at pazarı, koyun pazarı, odun pazarı, balık pazarı, tahıl pazarı, sebze pazarı, tuz pazarı ve kağnı pazarı gibi ticareti yapılan malın cinsine göre isimlendiriliyordu.²⁸⁸

²⁸³ Baykara, *Türkiye'nin Sosyal...*, 131-132.

²⁸⁴ Suraiya Faroqhi, "XVI. Yüzyılda Batı ve Güney Sancaklarında Belirli Aralıklarla Kurulan Pazarlar İçel, Hamid, Karahisar-ı Sahib, Kütahya, Aydın ve Menteşe", çev. Melek Eğilmez, *ODTÜ Gelişme Dergisi Özel Sayı*, ODTÜ Yayınları, Ankara, 1978, 39-86; Cahen, *XIII. Yüzyılın...*, 132-143.

²⁸⁵ Baykara, *Türkiye'nin Sosyal...*, 124.

²⁸⁶ Koray Özcan, *Anadolu Selçuklu Dönemi Yerleşme Sistemi ve Kent Modelleri*, Basılmamış Doktora Tezi, Selçuk Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Konya, 2005, 106-110.

²⁸⁷ Baykara, *Türkiye'nin Sosyal...*, 126.

²⁸⁸ Baykara, *Türkiye'nin Sosyal...*, 134.

Anadolu Selçuklulari döneminde, Güney Rusya, Sinop, Kayseri, Elbistan, Halep güzergâhında hareket eden kervanların önemli uğrak yeri olan Kayseri yakınlarındaki Karahisar Ovası'nda kurulmuş olan Yabanlu Pazarı,²⁸⁹ Sivas, Tokat, Amasya, Samsun ve Sinop güzergâhında inşa edilmiş, günümüz Amasya sınırları içerisinde bulunan Azine Pazarı,²⁹⁰ Konya-İstanbul güzergâhında, Konya'nın Ilgın ilçesine inşa edilmiş, I. Alaeddin Keykubat zamanında sağlık merkezi işlevine dönüşmüş Yılgun Pazarı,²⁹¹ yine Konya'da Alaeddin Cami civarına kurulmuş olması muhtemel Cami Pazarı²⁹² ve Kayseri, Kırşehir, Amasya ticaret güzergâhı üzerinde, Yozgat sınırları içerisinde bulunan Ziyaret Pazarı²⁹³ önemli ticaret merkezlerinden bazılarıdır.

Çarşı, pazar ve panayırların dışında bir başka iktisadi yapı ise kapanlardır. Kapanlar, un, yağ ve bal gibi gıda maddelerinin tartıldığı ve tevzi edildiği yapılardır. Bu işte görevli kişiye Kabani/Kapani denir.²⁹⁴

Anadolu halkı para konusunda, önce Çin paralarını kullanmışlar, daha sonra ise yine Çin paralarına benzer kendi paralarını üretmişlerdir. Anadolu Selçuklulari zamanında başta Konya olmak üzere çeşitli şehirlerde darphaneler vardı. Konya'da I. Mesud (1113-1155) döneminden itibaren, Alaeddin Cami yakınlarındaki darphanede sikke üretimine başlanmıştır. Beyaz renkli gümüş paraya Akça denirdi. Altından üretilmiş paralara, kırmızı rengi dolayısıyla kızıl da deniliyordu ancak çoğunlukla dinar olarak isimlendiriliyordu. Bir altın para yaklaşık 4.25 gramdır. XIII. yüzyılın sonuna gelindiğinde, Çin'in etkisiyle kâğıt para kullanımı denendi fakat uzun soluklu olmadı.²⁹⁵

Kaynaklarda Anadolu Selçuklu döneminde ticareti yapılan ürünlerin fiyatlarına da

²⁸⁹ Faruk Sümer, *Yabanlu Pazarı Selçuklular Zamanında Milletlerarası BüyükBir Fuar*, Türk Dünyası Araştırmaları Dergisi, Türk Dünyası Araştırmaları Vakfı Yayınları, Ankara 1985, Sayı 37, 10-25.

²⁹⁰ Kayaoğlu, 371.

²⁹¹ Tahsin Samur, *Ilgın'da Türk Devri Yapıları*, Konya İl Kültür Müdürlüğü Yayınları, Konya 1992, 21-29.

²⁹² Tuncer Baykara, *Türkiye Selçuklular Devrinde Konya*, Kültür ve Turizm Bakanlığı Yayınları, Ankara, 1985, 57.

²⁹³ Ahmet Yaşar Ocak, "Emirci Sultan Zaviyesi XIII. Yüzyılın İlk Yarısında Anadolu (Bozok'da) Bir Babai Şeyhi Şeref'ud-Din İsmail b. Muhammed," *İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Enstitüsü Dergisi*, İstanbul Üniversitesi Yayınları, Sayı 9, İstanbul, 1978, 162-164.

²⁹⁴ Baykara, *Türkiye'nin Sosyal...*, 137.

²⁹⁵ Baykara, *Türkiye'nin Sosyal...*, 153-154.

rastlanmaktadır. Örneğin XIII. yüzyıl başlarında bir sığır 2 dirhem, beş-altı koyun 1 dirhem, güzel yüzlü Ermeni köle ve cariyeler 50 altın para, battaniye 18 dirhem, bağ mahsulü 9000 dirhem veya Konya’da 500 dirhemdir.²⁹⁶

2.3. Köprüler, Kılavuz Kuleleri ve Çaparhaneler

XII. ve XIII. yüzyılda, Anadolu’yu ağ gibi saran İpek Yolu’nda, etkin bir ticari hayat için kervansarayların yanında köprülere de ihtiyaç vardı. Köprüler, dere, vadi, göl, ırmak gibi coğrafi zorlukları aşmak için gerekliydi. Ayrıca ulaşımda kolaylık ve sürati sağlamak açısından önemliydi. Köprüler arazinin yapısına göre farklı modellerde yapılırdı. Yüksek kemerli ve geniş açıklıklı köprüler dar ve dik vadilere, uzun ve kemerli köprüler de düz alanlara inşa edilirdi.²⁹⁷

Köprülerde yöresel malzemeler kullanılırdı. Çoğunluk yapı malzemesi taşı ancak tuğla, sırlı tuğla ve ahşap malzemelerin kullanıldığı köprüler de vardı. Kemer süslemelerinde renkli taşlar da kullanılırdı. Dik köprülerde ortada geniş bir ana kemer ve buna dik çıkışlar bulunurdu. Düz köprüler ise iki veya daha çok kemerden oluşan düz yapılarıdır.²⁹⁸ Bu bölümde, çeşitli köprülerden örnekler vereceğiz.

Çobandede Köprüsü: Çobandede Köprüsü, İran’a giden yolun Aras Nehri’ni aştığı tek geçitti. Erzurum Hasankale’nin 15 km. doğusunda bulunur ve muhtemelen 13. yüzyıl sonlarında inşa edilmiştir. Düz köprüler sınıfındadır ve ana yapı malzemesi olarak taş kullanılmıştır. 7 adet kemer gözlüdür fakat günümüze 6 tanesi ulaşmıştır.²⁹⁹

Aspendos Köprüsü: Bir diğer köprü ise Roma, Selçuklu, Aspendos döneminin izlerini taşıyan, Antalya’nın Serik-Manavgat yolunda bulunan Aspendos (Belkıs) Köprüsüdür. Köprüçay suyu üzerinde inşa edilmiş olan köprünün 1220-1237 yıllarında

²⁹⁶ Baykara, *Türkiye’nin Sosyal...*, 151.

²⁹⁷ Günel, 143.

²⁹⁸ Haşim Yavuz, *Anadolu Selçuklu Mimarisi*, Selçuk Üniversitesi Yaşatma ve Geliştirme Vakfı, Konya, 2001, 24.

²⁹⁹ Fügen İlder, *Osmanlılara Kadar Anadolu Türk Köprüleri*, Karayolları Genel Müdürlüğü Matbaası, Ankara, 1978, 191-200; Semavi Eyice, “Çoban Köprüsü”, *DİA*, Türkiye Diyanet Vakfı Yayınları, İstanbul, 1993, c. 8, 350-351.

Sultan Aleaddin Keykubat tarafından yaptırıldığı bilinmektedir 220 metre uzunluğunda ve yedi açıklıklıdır.³⁰⁰

Eğri Köprü: Eski Malatya-Sivas yolunda, Sivas merkeze 3 kilometre uzaklıkta bulunan Eğri Köprü, Kızılırmak üzerine inşa edilmiş bir Selçuklu yapısıdır. Uzunluğu 179. metre, genişliği 4.55. metre olan köprünün on sekiz sivri kemerli gözü bulunmaktadır. Yapım kitabesi bulunmayan köprünün onarım kitabesine göre 1802 yılında restore edildiği anlaşılmaktadır. Günümüzde sağlam vaziyettedir ve araç trafiğine kapalı, yaya trafiğine açıktır.

Kesik Köprü: Yapım kitabesi bulunmayan ve muhtemelen Anadolu Selçukluları döneminde yapılmış olan, Sivas Merkez’de, Kızılırmak üzerinde yer alan Kesik Köprü iki kısımdan meydana gelmektedir. Birinci köprü yuvarlak ve sivri kemerli 17 gözden, yaklaşık 10 metre uzağında bulunan ikinci kısmı yuvarlak kemerli iki gözden oluşmaktadır. İkinci kısmın altından su akmamaktadır ancak birinci köprünün devamı olması nedeniyle kullanılmaktadır.

Boğaz Köprüsü: Kemer yapısına göre bir Selçuklu eseri olan Boğaz Köprüsü, Sivas’a 10 kilometre mesafede yer almaktadır. Boyu 103, genişliği 4.95 metre olan köprünün 6 adet sivri kemer açıklığı bulunmaktadır. Düz köprüler sınıfında yer alan Boğaz Köprüsü günümüzde oldukça sağlam vaziyettedir ve taş işçiliği ile dikkat çekicidir.

Taş Köprü: Yapım ve onarım kitabesi bulunmayan köprü, eski Sivas-Niksar güzergâhında bulunmaktadır. Boyu 19.40, genişliği 5 metre olan Taş Köprü’nün tek kemer gözü bulunmaktadır ve kesme taştan inşa edilmiştir.³⁰¹

Tekgöz Köprüsü: 1202-1203 yıllarında, II. Rükneddin Süleyman Şah zamanında, Kayserili Hacı Ali Şir Bin Hüzeyin tarafından yaptırılan Tekgöz Köprüsü, Kızılırmak üzerindedir ve 27 metre çapında ve 18 metre yüksekliğinde büyük kemer ile 11.5 metre çapında ve 7.5 metre yüksekliğinde daha küçük bir kemerden meydana gelmiştir. Kesme

³⁰⁰ Günel, 143.

³⁰¹ Eğri Köprü, Kesik Köprü, Boğaz Köprüsü, Taş Köprü (Çevrimiçi: 28.04.2016)
<http://www.sivaskulturenvanteri.com/kesik-kopru/>

taştan inşa edilen köprünün kitabesinde, *"Bu köprüyü fetihler sahibi, İslam ve Müslümanları şereflendiren, din ve dünyanın dayanağı Düşmanlarını kahreden, Kılıcarslan oğlu Süleyman zamanında Emir-ül Müminine yardım eden, Kayserili Hüseyin oğlu Allah'ın rahmetine muhtaç Bedreddin Hacı Alişir H/599 (M/ 203) yılında (inşa etti)"* ifadeleri bulunmaktadır.

Çokgöz Köprüsü: I. İzzeddin Keykavus zamanında, 1212-1215 yıllarında inşa edildiği tahmin edilen Çokgöz Köprüsü, Kızılırmak üzerinde, doğu-batı doğrultusunda uzanmaktadır. 15 gözden meydana gelen köprünün kemer açıklığı 12 metredir. Köprünün kemerleri sivri olarak yapılmıştır ancak sonraki dönemlerde yapılan onarımlar nedeniyle yuvarlak bir şekil almıştır. Köprü günümüzde Yamula barajı'nın suları altında kalmıştır.³⁰²

Kılavuz Kuleleri ve Çaparhaneler İran'a özgü İpek Yolu yapılarıdır. Kılavuz kuleleri, bozkır ve ormanlık alanlarda inşa edilen yüksekçe yapılardır. Deniz fenerlerine benzerlerdi. Yapının üst kısmında ateş yakılırdı. Bu kulelerin amacı, kervanların yollarını kaybetmeden yolculuklarına devam etmelerini sağlamaktı.³⁰³

Çaparhaneler ise ulakların dinlenme ve at değiştirme merkezleriydi. Çapar kelimesi Farsça'da ulak anlamına gelir. Çaparhanelerde koruma kuleleri bulunurdu ve güvenliği sağlaması amacıyla muhafızlar görevlendirilirdi.³⁰⁴

2.4. İpek Yolunda Ticareti Yapılan Ürünler

İpek Yolu'nda ticareti yapılan başlıca ürün ipekti ve; *"tüccarlar, Çinlilerden satın aldıkları ham ya da işlenmiş ipeklileri, kullanılmak üzere Roma İmparatorluğu'na götürüyorlardı,"*³⁰⁵

Çin ipeğinin kalitesi sadece dokunuşundan kaynaklanmıyordu, kullanılan iplikler de

³⁰² Tekgöz Köprüsü, Çokgöz Köprüsü, <http://www.kayseri.gov.tr/kopruler> (Çevrimiçi 01.06.2016)

³⁰³ Davood, 79.

³⁰⁴ Davood, 78.

³⁰⁵ Gibbon, 66

eşsiz bir kaliteye sahipti. Çin pazarlarında çeşitli türde ipekböceği tırtılları ve dut ağaçları satılırdı. Zamanla kalitesiz olanlar alıcı bulamadığından kaybolur gider, kaliteli olanlar piyasada kalmaya devam ederdi.³⁰⁶

Çin, özellikle, M.S. 1. yüzyıldan itibaren ipeğin işlenmesi ve boyanmasına daha çok önem vermeye başladı. Önceleri ipek kumaş tüylerle ve küçük değerli metal parçalarla süsleniyordu. Ayrıca desenler ve resimler renkli olarak şablonlar yardımıyla basılıyordu. Çizilmesi zor olan motifler kumaşın üzerine dokunarak değil, üzerine toz boya, altın veya gümüş serpilerek ve ardından fırça yardımıyla sürülerek hazırlanıyordu. Bu işlem zamanla baskı makinelerinin imaline yol açtı. Bu teknikle imal edilen Çin ipekli kumaşlarının batıya ihraç edilen ipekliler içindeki oranı oldukça fazlaydı.³⁰⁷

İpek Yolu'nda ticareti yapılan başlıca ürün ipekti ancak tek ürün değildi. Çin'de ipek dışında el yapımı porselen tabak ve vazolar ve çeşitli dizayn ürünler de ticaret konusuydu.³⁰⁸ Porselen, mürekkep, güzel kokular, tarçın, vahşi atlar ve eyerler, bronz aynalar, barut, medikal ürünler ve Çin kağıdı da ticareti yapılan mallardı. Orta Asya ve Doğu Akdeniz'den deve, üzüm tohumu, yün eşyalar, halı, kilim, battaniye ve goblen ve yarı kıymetli taşlar ve cam gelirdi. Horasan pamuk üretiminde çok ileriye vardı. Buradan üretilen kumaşlar, Çin, Bağdat ve Mısır'a ihraç edilirdi. Halı üretiminde en güzel eserler Çin Türkistanı, Moğolistan, Afganistan, Fas, Azerbaycan, Taberistan ve Buhara'ya aittir ancak en pahalı olanı İsfahan halılarıyla idi. Ermenistan halılarının zemini karmaz adı verilen bir boya ile tamamen kırmızı renkte boyanırdı.³⁰⁹

Müslümanlar, Ortaçağ dünyasının en büyük tüccarlarıydı. İran ipek taftaları, Şiraz yün örtüleri, Bağdat perdelik kumaşları, Huzistan keçi ya da deve tüyünden kumaşlar, Horasan sofrta örtüleri, Tir halıları, Buhara seccadeleri, Herat ise sırmaları ipeklileri ile ün salmıştı.³¹⁰

Antalya ve Makri körfezinde Mısır'a kereste ihraç ediliyordu. Anadolu'da yetiştirilen

³⁰⁶ Haussig, 102.

³⁰⁷ Haussig, 95-96.

³⁰⁸ Will Durant, *İslam Medeniyeti*, çev. Orhan Bahaeddin, Tercüman 1001 Temel Eser, 135.

³⁰⁹ Mazaheri, 334.

³¹⁰ Durant, 142.

ipek gibi uzun tüylü keçiler,³¹¹ Kastamonu yöresinde doğan ve şahin gibi avcı kuşlar, İran, Irak, Suriye, Mısır ve Orta Asya'ya gönderilirdi.³¹² Ulukışla, Sivas, Elazığ'dan çıkarılan demir donanma inşasında kullanılmak üzere Mısır'a, Diyarbakır'da çıkarılan ve mutfak eşyası üretilen bakır Musul ve Şam'a, buğday Kıbrıs, Rodos ve Suriye'ye, Antalya, Isparta ve Kütahya'dan temin edilen kitre, zank ve reçine, Antalya'dan Mısır ve Avrupa'ya ihraç ediliyordu.³¹³ Kastamonu ve Diyarbakır'da imal edilen sahtiyân ve Kütahya ve Şebinkarahisar'da çıkarılan şap da hem yerel hem uluslararası pazarlarda yer almaktaydı.³¹⁴

Baharat, özellikle Akdeniz ticareti için değerli bir üründü.³¹⁵ Hindistan'dan baharat, çeşitli kumaş ve taşlar, boya ve fildişi evcil ve gösteri hayvanları, egzotik kürkleri, kaşmir yünü, işlenmiş pamuk, ıspanak, sandal kerestesi ve diğer egzotik ağaçlar, palmiye yağı, şeker kamışı şekeri, parfümler, yakut, safir ve zümrüt gibi değerli taşlar ve kök boyalar ticarete ortak oluyordu.³¹⁶ Hindistan'da ticareti yapılan bir diğer önemli ürün ise amberdir. Hint Okyanusu'nu aşarak Bağdat ve Kahire'ye gelen tüccarlar yanlarında amber getirirlerdi. Amberin geldiği yeri söylememek için de tuhaf hikayeler uydururlar, deniz yolunun ne kadar tehlikeli olduğunu anlatırlardı.³¹⁷

İran, İslam ülkeleri içinde Ortaçağın en ileri ipek üreticisiydi. İranlı kadınlar, ipek böceği yumurtalarını korumak ve nazardan muhafaza etmek için, kutunun kenarına bir firuze veya inci koyarlardı. XIII. yüzyılda Gilan en çok ipek üretilen kentti. Burada üretilen ipek Kilikya Ermenileri tarafından Cenevizlilere veya Avrupalılara satılırdı. İslam devletleri içinde Gilan ipeği çok değerliydi.³¹⁸ Gilan dışında Yezd, Gurgan ve Sistan'da ipek ve ipek ürünleri ile ünlüydü. Antonio Tenreiro (1524-1525), Tebriz'i anlatırken, kadınların ipekten halı dokuduklarını ve bu işi oldukça güzel yaptıklarını

³¹¹ Cahen, *Osmanlılardan Önce Anadolu...*, 162.

³¹² Turan, *Türkiye Selçukluları Hakkında...*, 29-30.

³¹³ Bedirhan, *Türkiye Selçuklularında...*, 377-381.

³¹⁴ R. Hüseyin Ünal, *Türkiye'nin Kültürel Mirası II*, ed. Canan Parla, Anadolu Üniversitesi Yayınları, Ankara, 2015, 75.

³¹⁵ Pirenne, *Ortaçağ...*, 164.

³¹⁶ Tucker, 3.

³¹⁷ Bekin, 70.

³¹⁸ Mazaheri, 310.

söyler.³¹⁹ Ahvaz, Nişabur ve Rey ipek ve keten dokumalar, Hemedan peynir ve safran, Rey, zirai ürünler, iğne, tarak, İsfahan, bal, ayva, meyve, safran, soda ve tuz ticaretinde ön sıralardaydı.³²⁰

Fars ve Kuhistan'da meyvecilik, Mahruban'da keten dokuma, Hazar Denizi kıyılarında hayvancılık ticareti yapılırdı. Şiraz'da demircilik, Kirman'da ipek sırma ürünler, savaş aletleri, koşum takımları, Taberistan'da yine ipek ve yün kumaş dokuma yapılıyordu.³²¹ Ayrıca gümüş³²², müslin kumaşlar, buhur ve mur, şarap, cam ve zeytinyağı ithal edilirdi.³²³ İran'ın Şapur kenti parfümleri ile ünlüydü. Bu parfümler Çin, Hindistan, Arabistan ve İspanya'ya gönderilirdi.³²⁴ İran çömlekçiliği Çin'den öğrenmişti ancak, üretimindeki zerafet ve ihtişam Çin ve Japonya ile rekabet edecek düzeydeydi. Zenginler, seramik eserleri koleksiyonlarına katmak için uğraş verirdi.³²⁵

Tebriz, Bakü, Nahcivan, Şirvan, Tiflis ve Ahlat'ta yıllık pazarlar kuruluyordu. Buralarda dünyanın çeşitli yerlerinden gelen ürünlerin ticareti yapılıyordu.³²⁶ Keşmir, Nepal ve Tibet, ürettikleri baharatlar, aromalar, ilaçlar ve boyalar nedeniyle Asya'dan büyük talep görürlerdi. Tibet'te üretilen misk, Tebriz-Çin İpek Yolu güzergâhında, oldukça değerli bir lüks ürün olarak ticarete ortak olurdu. Misk, Tibet'ten yola çıkar, Hindistan topraklarından geçerek Sind Limanı'na ulaşır ve buradan deniz yoluyla İran Körfezi'nde Basra'ya ulaşırdı. Ardından kara yoluyla Herat ve Sultaniye üzerinden Tebriz'e geçerdi.³²⁷

İpek Yolu vasıtasıyla dünyanın dört bir yanından ürünler Tebriz'e akıyordu. Kervanlar çoğunlukla, ürünlerini yerel halka satmak ve yerli tüccarlarla altın ve diğer çeşitli malların pazarlığını yapmak için Tebriz'de konaklardı.³²⁸ Hemen hemen her

³¹⁹ Salih Özbaran, *İran Türkiye Irak Suriye ve Mısır Yollarında Portekizli Seyyahlar*, Kitap Yayınları, İstanbul, 2007, 36.

³²⁰ Heck, 70.

³²¹ Spuler, 472-475.

³²² Anderson, 220.

³²³ Tucker, 5.

³²⁴ Mazaheri, 328.

³²⁵ Durant, 137.

³²⁶ Bedirhan, *Selçuklular ve...*, 314

³²⁷ Prazniak, 177.

³²⁸ Rossabi, 98.

kentte ticaret için ayrılmış hanlar vardı. Bu hanlarda, toptancılar, kendi ülkelerinin imal ettiği ürünlerin toptan satışı ile uğraşırlardı. Her bir han, farklı bir millete ve ürünlerine aitti. Suriye'de üretilen Halep cam eşyalar, Hindistan veya Zengibar'dan tahıllar, amberler, baharatlar ve değerli ahşap ürünler, Mısırlı Yahudilerin getirdiği Mısır kumaşları, Azerbaycanlı tüccarların pazarladığı Sibiryaya kürkleri, Horasanlı ve Maveraynnehirli tüccarların getirdiği porselen, Çin ipeği, Horasan pamukluları ayrı ayrı hanlarda yer alırdı.³²⁹

Cam üretiminin kökeni Fenikelilere dayanır ancak bu konuda ün sahibi olan kent Halep'ti. Dünyanın hiçbir yerinde Halep'in Nasr Hüsrev çarşısında üretilen camlar kadar güzeli görülmemiştir. Bu camlar dünyanın her yerine ihraç edilirdi. Mısır, Dimyat yakınlarındaki Dabik, dabiki adı verilen, altın ve gümüş tellerle karıştırılarak bir çeşit keten üretimi yapıyordu.³³⁰ Altın, gümüş, bronz ve çelikten madeni silahlar, lambalar, iğnelikler, kupalar, mürekkeplikler, buhurdanlar, vazolar ve astronomi aletleri üretiliyordu. Çelikten üretilen tepsilerin üzeri çeşitli desenlerle süslenirdi.³³¹

Her kentte köle pazarları kurulurdu. Doğu Afrika'da özellikle Suakin, Badi, Mogadişu, Mombassa, Zengibar gibi şehirlerden Hindistan, Arabistan ve Mısır'da köle ticareti yapılıyordu.³³² Anadolu, Karadeniz ve İstanbul'da da köle ticareti yapılıyordu.³³³ Cenevizliler, köleleri, Akdeniz ülkelerine satıyorlardı.³³⁴ Kuca iyi müzisyen köleleriyle ünlüydü. Köleler bütün toplumlar için ticaret konusuydu. Özellikle saray çevresindeki Çinliler, kendilerini eğlendirmek için yerli kölelerden farklı olarak uzak ülkelerden akrobatlar, dansçılar, müzisyenler satın alıyorlardı.³³⁵

Avrupalı tüccarlar, Asya mallarını Doğu Akdeniz ve Karadeniz'de kurdukları ileri karakollarda bekliyorlardı. Ancak bununla yetinmeyip, Asya'nın içlerine doğru seyahata

³²⁹ Mazaheri, 241.

³³⁰ Mazaheri, 322.

³³¹ Durant, 233.

³³² Utku, 225.

³³³ Levçenko, 16.

³³⁴ Gordlevski, 213.

³³⁵ Frye, 167-168.

çıkan misyonerler, bürokratlar, maceraseverler ve tüccarlar da vardı.³³⁶

1340'lara kadar, Asyalı tüccarlar, yol güvenliğini sağlamışlar ve tüccarlara dostça davranmışlardır ancak bu tarihten sonra ürünlerini batıya kendileri taşımak istemişler, Avrupalıları istemez olmuşlardır. Bu nedenle Avrupalılar, Asya içlerine ulaşamaz olmuş, ürünleri, İskenderiye veya diğer Akdeniz limanlarında beklemek zorunda kalmışlardır. Avrupalılar, deniz yoluyla bu engellerin aşılacağını bilmektedir ancak deniz yollarının keşfedilmesi için, 1291 yılında Cebelitarık boğazından iki gemiyle yolan çıkan Cenovalı iki kardeş Vivaldi'lerin iz bırakmadan kaybolmasının üzerinden iki yüz yıl geçmesi gerekmektedir.³³⁷

³³⁶ Heaton, 144.

³³⁷ Heaton, 145.

SONUÇ

Hem Anadolu Selçuklu devleti ve hem de Tebriz'i kontrolü altında tutan Moğol hanedanlığı, İpek Yolu ticaretinin oluşturduğu zenginliğin, İpek Yolu'nun geçtiği kentleri nasıl kalkındırdığının, rotanın değişmesiyle artık kervanların uğramaz olduğu kentlerin nasıl zamanla unutulup gittiğinin farkındaydılar. İpek Yolu'nun kendi bölgesinden geçmesi için, devletlerin verdiği mücadeleleri de görüyorlardı. Çünkü İpek Yolu, XII. ve XIII. yüzyıllarda ticaretin en önemli rotasıydı ve uluslararası ticarete katılabilmek, yerel ürünlerini pazarlamak ve ihtiyacı olan malları satın alabilmek için güzergâha aktif bir şekilde katılmak gerekiyordu.

Hem Anadolu Selçuklu ve hem de Tebriz'i kontrolleri altında tutan Moğol Hanedanlığı, ticaretin gelişmesi için çeşitli politikalar denediler. Anadolu Selçuklu Devleti, fetih siyasetini, kendisine kar sağlayacak bölgelere doğru gerçekleştirdi. Antalya'yı fethederek, Akdeniz'de önemli bir limana sahip oldular. Ardından Sinop'u ele geçirdiler ve devamında Suğdak seferine çıktılar. Moğol hanedanlığı ise, Tebriz şehrini kurarak, kervanlar için güvenli bir ticaret merkezinin oluşmasını sağladılar.

Fetih politikalarının yanında ticari antlaşmaların yapılması da gerekiyordu. Anadolu Selçuklu Devleti, ilk ticari antlaşmasını Kıbrıs Krallığı ile gerçekleştirdi. Bu antlaşmaya göre her iki tarafın tüccarları, birbirlerinin ülkesine girip çıkmakta serbest olacaktı. Kral Hugues, üç yıl süreliğine Selçuklu tüccarlarının deniz kazasında kaybettikleri malların telafisini sağlayacak, korsanlardan kaçan gemilere, kendi topraklarına sığınma hakkı tanıyacaktı. Anadolu Selçukluları 'da, aynı hakları, Kıbrıslı tüccarlara tanımışlardır.

Anadolu Selçukluların antlaşma yaptığı bir diğer devlet Venediklilerdir. Antlaşmaya göre, her iki ülkenin halkı, birbirinin ülkesinde serbestçe ticaret yapabilecekti. Selçuklu topraklarında ticaret yapan Venedik malları için geçerli olan %10 ya da %20 olan gümrük vergisi oranını %2'ye kadar düşürülecek, hububat, değerli madenler, değerli taşlar, külçe ya da sikke altın ve incilerden hiç vergi alınmayacaktı. Venediklilerin deniz kazası sonucu kaybedilen mallarının sorumluluğu Anadolu Selçuklulara ait olacaktı. Venedik

topraklarındaki bir Selçuklu tüccarı için herhangi bir vergi indirimi söz konusu olmayacaktı. Venediklilere, Selçuklu topraklarında meydana gelen, hırsızlık ve cinayet dışındaki davalara, kendi istedikleri üyeleri atayabilecek ancak benzer bir ayrıcalık Venedik topraklarında saldırıya uğrayan bir Selçuklu için geçerli olmayacaktı. Ayrıca Venedik topraklarına giren Selçuklu gemileri selamlanacaktı.

Fetih ve inşaa politikalarının ardından, tüccarların güvenli bir şekilde seyahat etmesini sağlamak gerekiyordu. Bunun için, aktif bir şekilde kullanılan güzergâhlar üzerine, tüccarların konaklayabileceği kervansaraylar inşa edildi. Kervansaraylarda yolcuların yeme içme gereksinimleri karşılanıyor, kışın ısınma, gece aydınlanma ve hayvanların ihtiyaçları temin ediliyordu. Bazı kervansaraylarda yolcuların ayakkabı tamiri ve hayvanların nal, çivi ihtiyacı, ayrıca hayvanların ve insanların sağlık gereksinimleri karşılanıyordu. Vefat eden yolcuların defin işlemleri de kervansaraydaki görevliler tarafından yapıyordu. Yolcuların güvenli bir şekilde konaklayabileceği alanlar, Tebriz'de olduğu gibi, hanlar, hamamlar, pazarlar ve diğer çeşitli merkezler içeren devasa kampüsler şeklinde de olabiliyordu.

Kervansarayların yanında köprüler inşa edildi. Köprüler, yolculuğun daha hızlı gerçekleşmesini sağlıyordu. Ayrıca geçilmesi zor doğal engelleri aşmak için de köprülere ihtiyaç vardı. Köprülerin yanında bozkır ve ormanlık alanlara deniz feneri benzeri yapılardan olan kılavuz kuleleri ve ulakların at değiştirme ve dinlenme merkezi sayılan çarbahaneler inşa edildi.

Pazar ve panayırlar kurularak, tüccarlara özgür bir ticari ortam oluşturuldu. Panayırların İpek Yolu ticaretine katılan tüm medeniyetler için önemli bir yeri vardı. Ortaçağın sonlarında ortaya çıkan panayırlar, yerel pazarların aksine, profesyonel tüccarların buluşma merkeziydi. Panayırlarda dünyanın her yerinden çok sayıda insan bir araya gelerek, her çeşit ve sayıda ürünün değişim veya satım işlemlerini, herhangi bir endişe yaşamadan, bağımsızca gerçekleştirebiliyordu.

Ticarette emniyetin sağlanması, halklar arasında çok güçlü bir alışverişin gerçekleşmesini sağladı. Anadolu'nun değerli kumaşları İlhanlı saraylarını süslerken,

Çin'in ipeği İran'a, Hindistan'ın baharatı Bizans'a, Rusya'dan köleler İstanbul'a taşındı. Halep'ten cam, Kirman'dan savaş aletleri, Mısır'dan değerli madenler ve daha çok sayıda eşsiz ürün İpek Yolu ticaretine katıldı. Buğday Kıbrıs, Rodos ve Suriye'ye, Antalya ve Makri körfezinden keresteler Mısır'a Kastamonu yöresinden doğan ve şahin gibi avcı kuşlar, İran, Irak, Suriye, Mısır ve Orta Asya'ya, Ulukışla, Sivas ve Elazığ'dan çıkarılan demir donanma inşasında kullanılmak üzere Mısır'a, Diyarbakır'da çıkarılan bakır Musul ve Şam'a, Antalya, Isparta ve Kütahya'dan temin edilen kitre, zank ve reçine, Antalya'dan Mısır ve Avrupa'ya ihraç ediliyordu.

İran'da ise Fars ve Kohestan'da meyvecilik, Mahruban'da keten dokuma, Şiraz'da demircilik, Kirman'da ipek sırma ürünler, savaş aletleri ve koşum takımları ticarete dahil oluyordu. İran'ın Şapur kentinde üretilen parfümler Çin, Hindistan, Arabistan ve İspanya'ya gönderilirdi. Gilan en çok ipek üretilen kentti. Burada üretilen ipek Kilikya Ermenileri tarafından Cenevizlilere veya Avrupalılara satılırdı. Gilan dışında Yezd, Gurgan ve Sistan'da ipek ve ipek ürünleri ile ünlüydü. Ahvaz, Nişabur ve Rey ipek ve keten dokumalar, Hemedan peynir ve safran, Rey, zirai ürünler, iğne, tarak, İsfahan, bal, ayva, meyve, safran, soda ve tuz ticaretinde ön sıralardaydı.

İpek Yolu, çok kültürlü bir ortam oluşmasını sağladı. Bu konuda şüpheye düşenler şu üç örneği dikkate almalıdır: Pompei kalıntılarında bulunan M.S. Birinci yüzyıla ait fildişi en aynası. Moğolistan'da, Cengiz Han'ın başkenti Karakurum'da 13. yüzyıla ait bir Moğol kadın mezarında bulunan Mısır Firavun maskesi ve İsveç Helgö'de bir Viking mezarında bulunan, Pakistan'ın Swat Vadisi'nden 7. veya 8. yüzyıla ait bronz Buda heykeli.³³⁸

Araştırmamızın neticesinde diyebiliriz ki, XII. ve XIII. yüzyılda İpek Yolu'nun Tebriz-Antalya güzergâhı, hem Anadolu'nun ve hem de Tebriz'in, ticari ve kültürel olarak zenginleşmesini sağlamıştır. Dönemin hakim gücü olan Anadolu Selçuklu Devleti, İpek Yolu ticaretinden kültürel bakımdan etkilenmiş, ekonomik bakımdan kar elde

etmiştir. Ekonomik etkileşim kültürel alışverişi hızlandırmış, İpek Yolu, Anadolu ile diğer medeniyetlerin kültürel etkileşimini sağlamış ve geçtiği yollarda çok kültürlü bir ortam yaratmıştır. Çin'in Yeni İpek Yolu Projesi'nin konuşulduğu şu günlerde, güzergâha dahil olmak için, aktif olarak çaba göstermenin önemli olduğu kanaatindeyiz.

KAYNAKÇA

Abbasnejad, Feridoon, Shoja, Mohammadali M., Agutter, Paul S., Alakbarli, Farid., Loukas, Marios, Shokouhi, Ghaffar, Khalili, Majid, Tubbs, R. Shane, “Rabi Rashidi (Rashidi Quarters): A Late Thirteen to Early Fourteenth Century Middle Eastern Medical School”, *Child's Nervous System*, Volume 28, Issue 11, Kasım 2012, 1823-1830.

Abisel, M. Arslan, *Dünya Ticaret Yolları Etrafında Cereyan Eden İktisadi ve Siyasi Mücadeleler*, İstanbul, 1943.

Adalıoğlu, H. Hüseyin, *Zencani Sultana Öğütler Aleaddin Keykubat'a Sunulan Siyasetname*, Yeditepe Yayınları, Nisan 2005.

Aigle, Denise, *The Mongol Empire Between Myth and Reality Studies in Anthropological History*, Brill Publisher, 2015.

Akdağ, Mustafa, “Osmanlı İmparatorluğu'nun Kuruluş ve İnkişafı Devrinde Türkiye'nin İktisadi Vaziyeti”, *Bellekten*, c. XIII, s. 55, Ankara, 1950, 497-571.

Akdağ, Mustafa, *Türkiye'nin İktisadi ve İctimai Tarihi 1243-1453*, C. I, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 1959.

Aknerli Grigor, *Moğol Tarihi*, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları, İstanbul, 1954.

Akozan, Feridun, “Türk Han ve Kervansarayları”, *Türk Sanat Tarihi Araştırma ve İncelemeleri I*, İstanbul Güzel Sanatlar Akademisi Türk Sanat Tarihi Yayınları, İstanbul, 1963, 133-167.

Aksaraylı Kerimeddin Mahmut, *Selçuklu Devletleri Tarihi*, çev. M. Nuri Gençosman, önsöz ve notlar. F. N Uzluk, Ankara, 1943.

Alyılmaz, Cengiz, *İpek Yolu Kavşağının Ölümsüzlük Eserleri*, Atatürk Üniversitesi Yayınları, Ankara, 2015.

Anderson, James, *Daily Life through Trade: Buying and Selling in World History*, Greenwood Publisher, 2013.

Armağan, A. Latif, “XVI. Yüzyılda Antalya”, *Tarih Araştırmaları Dergisi*, c. 24-38, Ankara, 2005, 93-111.

Aslanapa, Oktay, *Anadolu’da İlk Türk Mimarisi Başlangıcı ve Gelişmesi*, Atatürk Kültür Dil ve Tarih Yüksek Kurumu Atatürk Kültür Merkezi Yayınları, Ankara 1991.

Atçeken, Zeki, *Selçuklu Müesseseleri ve Medeniyet Tarihi*, Eğitim Yayınları, İstanbul, 2012.

Ayatollahi, Habibollah, *The Book of Iran: The History of Iranian Art*, Translated by Shermin Haghshenas, Organization for İslamic Culture and Communications Center for International-Cultural Studies, 2003.

Ayönü, Yusuf, “Türkiye Selçuklu Devleti ile Trabzon İmparatorluğu Arasında Karadeniz Bölgesindeki Hakimiyet Mücadeleleri (1204/1243)”, *Tarih İncelemeleri Dergisi*, c. 23, s. 1, İzmir, 2008, 15-35.

Bahar, Hasan, *Roma ve Bizans Tarihi*, Kömen Yayınları, Konya, 2012.

Barthold, W., *İslam Medeniyeti Tarihi*, Başlangıç İzah ve Düzeltmeler. M. Fuad Köprülü, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 1963.

Baskıcı, M. Murat, *Bizans Döneminde Anadolu İktisadı ve Sosyal Yapı (900-1261)*, Phoenix Yayınevi, Ankara, 2009.

Bařtav, Şerif, “Bizans ve Haçlı Seferleri”, Uluslararası Haçlı Seferleri Sempozyumu, 23-25 Haziran 1997, İstanbul, *Türk Tarih Kurumu Yayınları*, d. XXVI, s. 8, Ankara, 1999.

Baykara, Tuncer, ”Türkiye Selçuklular Döneminde Toplum ve Ekonomi”, *Türkler*, Ankara, 2002, C.7, 223-257.

Baykara, Tuncer, *Anadolu’nun Tarihi Coğrafyasına Giriş I Anadolu’nun İdari Taksimati*, Türk Kültürünü Araştırma Enstitüsü Yayınları 86, D. VII, S. A.7, Ankara, 1988.

Baykara, Tuncer, *Türkiye’nin Sosyal ve İktisadi Tarihi XI. ve XIV. Yüzyıllar*, Türkiye Diyanet Vakfı Yayınları, 2000, Ankara.

Baykara, Tuncer, “Türkiye Selçuklularında Bazı Vergilere Dair”, IX. Türk Tarih Kongresi Ankara, 21-25 Eylül 1981, Kongreye Sunulan Bildiriler, C. II, *Türk Tarih Kurumu Yayınları*, Ankara, 1988, 687-695.

- Baykara, Tuncer, *Türkiye Selçuklular Devrinde Konya*, Kültür ve Turizm Bakanlığı Yayınları, Ankara, 1985.
- Bedirhan, Yaşar, *Selçuklular ve Kafkasya*, Çizgi Yayınevi, Konya, 2000.
- Bedirhan, Yaşar, “Türkiye Selçuklularında Dış Ticaret”, *Turkish Studies International Periodical For The Languages, Literature and History of Turkish or Turkic*, Volume. 9/5, Ankara, 2014, 371-402.
- Behboodi, N., Kiani, A., Heydari, A., “A Historical Reflection of the University of Rabe Rashidi Iran”, *African Journal of History and Culture (AJHC)*, Volume. 3(9), Aralık 2011, 140-147.
- Bekin, Ahmet Riza, *İpek Yolu*, Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih Coğrafya Yayınları, Ankara Üniversitesi Basımevi, Ankara, 1981.
- Bilgili, Ali Sinan, “Tebriz”, *DİA*, Türkiye Diyanet Vakfı Yayınları, İstanbul, 2011, c. 40, 219-222.
- Bliss, Frank, *Social And Economic Change In The Pamirs Gorno - Badakhshan -Tajikistan*, Routledge Publisher, 2006.
- Bloodworth, Dennis, Bloodworth, Ching Ping, *The Chinese Machiavelli 3000 Years of Chinese Statecraft*, Transaction Publishers, Ocak 1976.
- Bodmer, Jean-Pierre, ‘Selçuklular Anadolu’da”’ *Cogito*, S. 29, Güz 2001, YKY, 33-47.
- Brown, Peter, *Geç Antik Çağda Roma ve Bizans Dünyası*, çev. Turhan Kaçar, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 2000.
- Cahen, Claude, *İslamiyet Doğuşundan Osmanlı Devleti’nin Kuruluşuna Kadar*, çev. Esat Nermi Erendor, Bilgi Yayınevi, 1990.
- Cahen, Claude, “XIII. Yüzyılın Başında Anadolu’da Ticaret”, *Cogito*, Selçuklular, YKY, s. 29, Güz 2001, 132-143.
- Cahen, Claude, *Osmanlılardan Önce Anadolu*, çev. Erol Üyepazarcı, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 2008.
- Can, Yılmaz, Gün, Recep, *Ana Hatlarıyla Türk İslam Sanatları ve Estetiği*, Kayhan Yayınları, İstanbul, 2012.

Cezar, Mustafa, "Türk Tarihinde Kervansaray", *VIII. Türk Tarihi Kongresi Ankara 11-15 Ekim 1976, Kongreye Sunulan Bildiriler*, C. II., Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 1981, ss. 931-940.

Curtin, Philip D., *Cross Cultural Trade in World History*, Cambridge University Press, Cambridge, 1984.

Cüveyni, Tarih-i Cihan Güşa, çev. Mürsel Öztürk, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 2013.

Çekül Vakfı İpek Yolu Kültür Yolu Haritası, Anadolu'da Ortaçağ'da Kervan Yolları, Kervansaraylar ve Köprüler.

Datta, Rajat., Nanavaty, Mahesh., *Global Silk Industry: A Complete Source Book*, Universal Publishers, Şubat 2005.

Davood, Rezaei, "İpek Yolu ve İran Coğrafyasında Onunla İlişkili Binalar", *Medeniyetler Güzergâhı İpek Yolu*, ed. Mehmet Bulut, *İstanbul Sabahattin Zaim Üniversitesi Yayınları*, 2014, 71-89.

Delilbaşı, Melek, "Ortaçağ'da Türk Hükümdarları Tarafından Batılılara Ahidnamelerle Verilen İmtiyazlara Genel Bir Bakış", *Belleten*, c. XLVII s. 185, Ankara, 1983, 95-103.

Deniz, Ahmet, Tüysüz, Cem, Yardımcıel, Ayhan, "Orta Aras Havzası'nda Tarihi Yollar Bölgedeki Kültürel ve Ekonomik Etkileşimler", *Kafkas Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, c.6, S. 9, 20, Kars, 2015, ss. 225-234.

Deniz, Bekir, "*Alay Han*", Anadolu Selçuklu Dönemi Kervansarayları, ed. Hakkı Acun, T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı Yayınları, Ankara, 2007, 51-58.

Doğaner, Suna, "Büyük İskender, Coğrafyacı Bir Savaşçı Kral", *Türk Coğrafya Dergisi*, S. 48, İstanbul 2007, 9-58.

Droysen, *Büyük İskender Tarihi*, çev. Bekir Sıkı Baykal, Dharma Yayınları, İstanbul, 2007.

Ducellier, Alain, Balard, Michel, *Konstantinopolis 1054-1261*, ed. Can Belge, İletişim Yayınları, İstanbul, 2000.

Durant, Will, *İslam Medeniyeti*, çev. Orhan Bahaeddin, Tercüman 1001 Temel Eser.

- Düzgün, Şaban Ali, “İki Dünyanın Karşılaşması Müslüman ve Latin Batı Dünyası Arasında Haçlı Seferleri Dönemindeki İlişkiler”, *Journal of Islamic Research*, 31.03.2016, Vol. 14, 3-4, 2001, 349-360.
- Erdem, İlhan, “Türkiye Selçuklu-İlhanlı İktisadi Ticari İlişkileri ve Sonuçları”, *Tarih Araştırmaları Dergisi*, C. 21, Yayın 33, 2003, 49-67.
- Erten, S. Fikri, *Antalya Vilayeti Tarihi*, Tan Matbaası, İstanbul, 1940.
- Eskikurt, Adnan, “Ortaçağ Anadolu Ticaret Yolları”, *Muğla Sıtkı Koçman Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, s. 33, Güz, Muğla, 2014, 15-40.
- Ettinghausen, Richard, Grabar, Oleg, *The Art and Architecture of Islam 650-1250*, Yale University Press, 1994.
- Eyice, Semavi, “Çoban Köprüsü”, *DİA*, Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi, İstanbul, 1993, c. 8, 350-351.
- Faroqhi, Suraiya, “XVI. Yüzyılda Batı ve Güney Sancaklarında Belirli Aralıklarla Kurulan Pazarlar İçel, Hamid, Karahisar-ı Sahib, Kütahya, Aydın ve Menteşe”, çev. Melek Eğilmez, *ODTÜ Gelişme Dergisi Özel Sayı*, ODTÜ Yayınları, Ankara, 1978, 39-85.
- Foltz, Richard C., *İpek Yolu Dinleri Antik Dönemden 15. Yüzyıla Kadar Karayolu Ticareti ve Kültürel Etkileşim*, çev. Aydın Aslan, Medrese Yayınları, Aralık 2006.
- Freeman, Charles, *Mısır Yunan ve Roma Antik Akdeniz Uygarlıkları*, çev. Suat Kemal Angı, Dost Kitabevi, 2003 Ankara.
- Frye, Richard N., *Antik Çağlardan Türklerin Yayılmasına Orta Asya Mirası*, çev. Füsün Tayanç, Tunç Tayanç, Arkadaş Yayınevi, Ankara, 2009.
- Gardner, Başak, Gardner, Chris, *Flora of the Silk Road*, I.B.Tauris, London, 2014.
- Gibb, H. A. R., *Orta Asya'da Arap Fütuhâtı*, çev. M. Hakkı, Evkaf Matbaası, İstanbul, 1930.
- Gibbon, Edward, *Roma İmparatorluğu'nun Gerileyiş ve Çöküş Tarihi Bizans*, çev. Asım Baltacıgil, C. IV, Arkeoloji ve Sanat Yayınları, İstanbul, 1994.
- Golden, Peter. B., *Türk Halkları Tarihine Giriş*, çev. Osman Karatay, Karam Yayınları,

Ankara, 2002.

Gordlevski, V. *Anadolu Selçuklu Devleti*, çev. Azer Yaran, Onur Yayınları, Ankara, 1988.

Görür, Muhammet, “*Anadolu Selçuklu Dönemi Kervansarayları Kataloğu*”, *Anadolu Selçuklu Dönemi Kervansarayları*, Ed. Hakkı Acun, Kültür ve Turizm Bakanlığı Yayınları, Ankara, 2007, 473-528.

Guntern, Gottlieb, *The Spirit of Creativity Basic Mechanisms of Creative Achievements*, University Press of America, Maryland, 2010.

Güçlüay, Sezgin, “Anadolu Selçuklu Devleti’nin Ticaret Politikası”, *Türkler*, Ankara, 2002, c. 7, ss: 365-374.

Günel, Gökçe, “Anadolu Selçuklu Döneminde Anadolu’da İpek Yolu Kervansaraylar Köprüleri”, *Kebikeç*, 29, 2010, 133-146.

Hamza Gündoğdu, “Köprüköy Hanı”, *Atatürk Üniversitesi Güzel Sanatlar Enstitüsü Dergisi, Erzurum*, 1998, s. 4, ss. 79-90.

Haftiang, Kiyanoosh Kiyani, *The Book of Iran A Survey of the Geography of Iran*, translated by. Azita Rajabi, Center for International Cultural Studies, 2003.

Haksöz, Çağrı, Seshadri, Sridhar, Iyer, Anantha V., *İpek Yolunda Tedarik Zinciri Yönetimi Strateji, Performans ve Risk*, Scala Yayıncılık, İstanbul, 2014.

Hanachi, Pirooz, Yadollahi, Solmaz, “Tabriz Historical Bazaar in the Context of Change”, *Icomos*, Paris 2011, Session 1, 1028-1039.

Haussig, Hans Wilhelm, *İpek Yolu ve Orta Asya Kültür Tarihi*, çev. Müjdat Kayayerli, Geçit Yayınevi, Ekim 1997.

Heaton, Herbert, *Avrupa İktisat Tarihi*, çev. Ali Kılıçbay, Osman Aydoğuş, Paragraf Yayınları, Ankara, 2005.

Heck, Gene William, *Charlemagne Muhammad and the Arab Roots of Capitalism*, Walter de Gruyter Publisher, Kasım 2006.

Heyd, W., *Yakın Doğu Ticaret Tarihi*, çev. Enver Ziya Karal, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 1975.

- Hoffmann, Birgitt, "In Pursuit of Memoria and Salvation Rashid Al-Din and His Rab-ı Rashidi", *Iran Studies, Politics, Patronage and the Transmission of Knowledge in 13th - 15th Century Tabriz*, ed. Judith Pfeiffer, Volume 8, Kasım 2013, 171-187.
- Honigmann, Ernst, *Bizans Devleti'nin Doğu Sınırı*, çev. Fikret Işıltan, İstanbul, 1970.
- Hopkirk, Peter, *Foreign Devils on the Silk Road The Search for the Lost Treasures of Central Asia*, Oxford University Press, Oxford, 2001.
- İbn Bibi, Anadolu Selçuki Devleti Tarihi, çev. M. Nuri Gençosman, Uzluk Basımevi, Ankara 1941.
- İlter, Fügen, *Osmanlılara Kadar Anadolu Türk Köprüleri*, Karayolları Genel Müdürlüğü Matbaası, Ankara, 1978.
- İnalçık, Halil, "Batı Anadolu'da Yükselen Denizci Gazi Beylikleri Bizans ve Haçlılar", Uluslararası Haçlı Seferleri Sempozyumu, 23-25 Haziran 1997, İstanbul, *Türk Tarih Kurumu Yayınları*, C. XXVI, S. 8, Ankara, 1999, 173-185.
- Isayev, Elbrus, Özdemir, Mustafa, "Büyük İpek Yolu ve Türk Dünyası", *ZFWT Journal of World of Turks*, vol. 3, no. 1, 2011, 111-120.
- Jahn, Karl, "Tebriz Doğu ile Batı Arasında Bir Ortaçağ Kültür Merkezi", Makale Çevirisi: İsmail Aka, 59-77.
- Kallek, Cengiz, "Ticaret", *DİA*, Türkiye Diyanet Vakfı Yayınları, İstanbul, 2012, c. 41, 134-144.
- Kayaoğlu, İsmet, "Anadolu Selçukluları Devrinde Ticari Hayat", *Ankara Üniversitesi İlahiyat Fakültesi Dergisi*, Ankara Üniversitesi Yayınları, C. 24, S. 1, Ankara, 1981, 359-373.
- Kayıcı, Ziya, *İslam Medeniyeti ve Müesseseleri Tarihi*, Kayıhan Yayınları, İstanbul, 1999.
- Koca, Salim, "Türkiye Selçuklu Sultanlarının İzledikleri Ekonomik Politikalar", *Türkler*, Ankara, 2002, c.7, ss. 344-353.
- Kommena, Anna, *Alexiad Malazgirt'in Sonrası*, çev. Bilge Umar, İnkılap Kitabevi, İstanbul, 1996.
- Koşay, Hamit Zübeyir, *Erzurum ve Çevresinin Dip Tarihi*, Türk Kültürünü Araştırma

Enstitüsü, Ankara, 1984.

Köseoğlu, Nevzat, *Türk Dünyası Tarihi ve Türk Medeniyeti Üzerine Düşünceler*, Ötüken Yayınları, İstanbul, 1997.

Levçenko, M. V., *Kuruluşundan Yıkılışına Kadar Bizans Tarihi*, çev. Maide Selen, Özne Yayınları, İstanbul, 1990.

Lu, Yongxiang, *A History of Chinese Science and Technology*, II, Springer Publisher, 2015.

Maillet, Jean, *Başlangıçtan 18. Yüzyıla Ekonomi Tarihi*, çev. Ertuğrul Tokdemir, Mehmet Bolak, İstanbul Teknik Üniversitesi Kütüphanesi, 1989.

Mango, Cyril, *Bizans Yeni Roma İmparatorluğu*, çev. Gül Çağalı Güven, YKY, İstanbul, 2008.

Marko Polo, *Marko Polo Seyahatnamesi*, C. I ve II., Tercüman 1001 Temel Eser.

Marshall, Robert, *Doğu'dan Yükselen Güç Moğollar*, çev. Füsün Doruker, Sabah Kitapları, İstanbul, 1996.

Mazaheri, Ali, *Ortaçağda Müslümanların Yaşayışları*, çev. Bahriye Üçok, Varlık Yayınları, Aralık 1972.

Merçil, Erdoğan, "Anadolu Selçukluları'nda Serbest Meslekler", *Cogito*, YKY, S. 29, Güz 2001, 145-150.

Nicol, Donald M., *Bizans ve Venedik Diplomatik ve Kültürel İlişkiler Üzerine*, çev. Gül Çağalı Güven, Sabancı Üniversitesi, İstanbul, 2000.

Ocak, Ahmet Yaşar, "Emirci Sultan Zaviyesi XIII. Yüzyılın İlk Yarısında Anadolu (Bozok'da) Bir Babai Şeyhi Şeref'ud-Din İsmail b. Muhammed", *İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Enstitüsü Dergisi*, İstanbul Üniversitesi Yayınları, S. 9, İstanbul, 1978, 129-208.

O'Gorman, K.D, "Iranian Hospitality A Hidden Treasure", *Hospitality Review*, 9, 2007, 31-36.

Ögel, Semra, *Anadolu'nun Selçuklu Çehresi*, Akbank, 1994,

Özbaran, Salih, *İran, Türkiye, Irak, Suriye ve Mısır Yollarında Portekizli Seyyahlar*, Kitap

Yayınları, İstanbul, Eylül 2007.

Özcan, Koray, “Selçuklu Çağında Anadolu Kentleşme Koridoru”, *Bilig*, Bahar 2015, Sayı 73, 185-206.

Özcan, Koray, “Anadolu Selçuklu Dönemi Yerleşme Sistemi ve Kent Modelleri”, Basılmamış Doktora Tezi, *Selçuk Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü*, Konya, 2005.

Özergin, Muammer Kemal, “Anadolu Selçukluları Çağında Anadolu Yolları”, Doktora Tezi, *İstanbul Üniversitesi*, İstanbul, 1959.

Pakalın, M. Z., *Osmanlı Tarihi Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü I-III*, MEB Yayınları, İstanbul, 1993.

Perk, Kadri, *Cenup Doğu Anadolu'nun Eski Zamanları*, Güven Basımevi, Ankara, 1944.

Piacentini, Valeria Fiorani, “The Golden Age of Genoa's Eastwards Trade 13th - 15th Centuries”, *The Journal of Central Asian Studies*, 19-1, 2010, 25-40.

Pirenne, Henri, *Mohammed and Charlemagne*, George Allen Unwin Ltd., London, 1954.

Pirenne, Henri, *Ortaçağ Kentleri, Kökenleri ve Ticaretin Canlanması*, çev. Şadan Karadeniz, İletişim Yayınları, İstanbul, 2000.

Pirenne, Henri, *Ortaçağ Avrupa'sının Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, çev. Uygur Kocabaşoğlu, İletişim Yayınları, İstanbul, 2005.

Polat, M. Said, “Selçuklu Türkiyesi'nde Ticaret”, *Türkler*, Ankara, 2002, c.7, ss. 375-385.

Polat, Ali, *Medeniyetlerin Buluştuğu Tebriz ve Çevresi*, İstanbul, 2013.

Prazniak, Roxann, “Tabriz on the Silk Roads Thirteen Century Eurasian Cultural Connections”, *Asian Review of World Histories*, 1:2, The Asian Association of World Historians, 2003, 169-188.

Raddoine, Hassan, “Rehabilitation of Tabriz Bazar Tabriz İran”, *2013 on Site Review Report*, 3654 Iran, Mayıs 2013.

Ramsay, W. M., *Anadolu'nun Tarihi Coğrafyası*, çev. Mihri Pektaş, Milli Eğitim Basımevi, İstanbul, 1960.

Reşidüddin Fazlullah, *Câmi'ut-Tevârih Selçuklu Devleti*, çev. Erkan Göksu, H. Hüseyin Güneş, Selenge Yayınları, İstanbul, 2010.

- Roux, Jean-Paul, *Moğol İmparatorluğu Tarihi*, çev. Ayşe Bereket, Kabalcı Yayınevi, İstanbul, 2001.
- Rossabi, Morris, *Aspects of the Maritime Silk Road: From the Persian Gulf to the East China Sea*, ed. Ralph Kauz, Harrassowitz Verlag Publisher, Aralık 2010, 97-107.
- Runciman, Steven, *Byzantine Civilization*, Meridina Books, New York, 1956.
- Samur, Tahsin, *İlgin'da Türk Devri Yapıları*, Konya İl Kültür Müdürlüğü Yayınları, Konya, 1992.
- Selen, Hamit Sadi, *Ticaret Tarihi, İnkılap Kitabevi*, İstanbul, 1960.
- Sevim, Ali, *Anadolu'nun Fethi Selçuklular Dönemi Başlangıçtan 1086'ya Kadar*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, D. XXIV, S. 2, Ankara, 1988.
- Sevim, Ali, *Anadolu Fatihisi Kutalmışoğlu Süleymanşah*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, D. XXIV, S. 13, Ankara, 1990.
- Sevim, Ali, Merçil, Erdoğan, *Selçuklu Devletleri Tarihi Siyaset Teşkilat ve Kültür*, Türk Tarih Kurumu, Ankara, 1995.
- Spuler, Bertold, *İran Moğolları Siyaset İdare ve Kültür İlhanlılar Devri 1220-1350*, çev. Cemal Köprülü, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 1957.
- Sümer, Faruk, “Yabancı Pazarı Selçuklular Zamanında Milletlerarası Büyük Bir Fuar”, *Türk Dünyası Araştırmaları Dergisi*, Türk Dünyası Araştırmaları Vakfı Yayınları, Ankara, 1985, s. 37, 1-99.
- Şatıroğlu, Ayşen, “Marco Polo'nun Doğu İle İlgili Gözlemleri”, *İstanbul Üniversitesi Sosyoloji Dergisi*, c. 3, s. 5, 1999, 127-141.
- The Cambridge Economic History, Volume 2, Trade and Industry in the Middle Ages*, Second Edition, Cambridge University Press, Cambridge, 2008.
- Togan, A. Zeki Velidi, *Moğollar Devrinde Anadolu'nun İktisadi Vaziyeti*, Türk Hukuk ve İktisat Tarihi Mecmuası 1, 1931, 1-42.
- Toprak, Burhan, *Sanat Tarihi*, C. III, Güzel Sanatlar Akademisi Yayınları, 1963.
- Tucker, Jonathan, *The Silk Road - China and the Karakorum Highway: A Travel Companion*, I.B.Tauris Publisher, London, 2013.

- Tuncer, Orhan Cezmi, *Anadolu Kervan Yolları*, Vakıflar Genel Müdürlüğü Yayınları, Ankara, 2007.
- Turan, Osman, *Selçuklular Zamanında Türkiye Siyasi Tarih Alparslan'dan Osman Gazi'ye (1071-1328)*, Boğaziçi Yayınları, İstanbul.
- Turan, Osman, *Selçuklular ve İslamiyet*, Turan Neşriyat Yurdu, İstanbul 1971.
- Turan, Osman, *Türkiye Selçukluları Hakkında Resmi Vesikalar Metin Tercüme ve Araştırmalar*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 1988.
- Turan, Refik. ve Kırpık, "Güray, Selçuklu Dönemi Türklerde Sosyal ve Ekonomik Hayat, Anadolu Selçuklu Dönemi Kervansarayları," ed. Hakkı Acun, *T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı Yayınları*, Ankara, 2007, ss. 19-47.
- Turan, Serafettin, *Türkiye- İtalya İlişkileri I Selçuklulardan Bizans'ın Sona Erişine*, İstanbul, 1990.
- Utku, Nihal Şahin, *Kızıldeniz Çöl Gemi Tacir*, Klasik Yayınları, İstanbul, 2012.
- Uzluk, Feridun Nafiz, *Anadolu Selçukluları Devleti Tarihi III*, Ankara 1952.
- Ünal, R. Hüseyin, *Türkiye'nin Kültürel Mirası II*, ed. Canan Parla, Anadolu Üniversitesi Yayınları, Ankara, 2015.
- Warhol, Tom, *Desert*, Cavendish Square Publishing, 2006.
- Watt, James C. Y., Harper, Prudence Oliver, *China: Dawn Of A Golden Age 200-750 Ad*, Metropolitan Museum of Art, Ekim 2004.
- Wilkinson, Charles K., *Nishapur Pottery of the Early Islamic Period*, The Metropolitan Museum of Art, 2012.
- Wood, Frances, *The Silk Road: Two Thousand Years in the Heart of Asia*, University of California Press, California, 2004.
- Xinru, Liu, *The Silk Road in World History*, Oxford University Press, Oxford, 2010.
- Xudong, Wang, Zuixiong, Li, Lu, Zhang, "Condition Conservation and Reinforcement of the Yumen Pass and Hecang Earthen Ruins Near Dunhuang, Conservation of Ancient Sites on the Silk Road", ed, Neville Agnew, *J P Getty Trust Publisher*, California, 2010, 351-358.

Yavuz, Aysıl Tükel, *Anadolu Kervansarayları ve Vakıflar*, 39-46.

Yavuz, Haşim, *Anadolu Selçuklu Mimarisi*, Selçuk Üniversitesi Yaşatma ve Geliştirme Vakfı, Konya, 2001.

Yazıcı, Nesim, *İlk Türk İslam Devletleri Tarihi*, Türkiye Diyanet Vakfı Yayınları, Ankara, 2002.

Yetkin, Suut Kemal, *İslam Ülkelerinde Sanat*, Cem Yayınevi, 1984.

Yinanç, Mükrimin Halil, *Türkiye Tarihi Selçuklular Devri*, İstanbul Üniversitesi Yayınları Edebiyat Fakültesi Tarih Zümresi Neşriyatı, İstanbul, 1944.

Yuvalı, Abdulkadir, *İlhanlılar Devri I. Kuruluş Devri*, Erciyes Üniversitesi Yayınları, Kayseri, 1994.

İNTERNET KAYNAKLARI

Aksaray İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü, (Çevrimiçi 27.05.2016)

<http://www.aksaraykulturturizm.gov.tr/TR,63658/hanlar-ve-kervansaraylar.html>

Ani Han (Çevrimiçi 29.05.2016)

http://anitsal.com/proje/62/_%E2%80%A2_kars_ani_kervansaray_zamatun_roloverestitusyonrestorasyon_projeleri

CCTV.com, *Iran Revives Ancient Caravanserai*, (Çevrimiçi: 31.03.2016)

<http://english.cctv.com/program/cultureexpress/20100127/101397.shtml>,

Erzincan İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü, (Çevrimiçi: 23.04.2016)

<http://www.erzincankulturturizm.gov.tr/TR,57391/tercan.html>

Iğdır Belediyesi (Çevrimiçi 28.05.2016)

<http://www.igdir.bel.tr/page.php?kat=110&altkat=109&konumid=2>

Iğdır İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü (Çevrimiçi 28.05.2016)

<http://www.igdirkulturturizm.gov.tr/TR,55722/kervansaraylar--hanlar.html>

Isparta İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü, Gelendost Hanı (Çevrimiçi 03.06.2016)

<http://www.ispartakulturturizm.gov.tr/TR,70966/hanlar-ve-kervansaraylar.html>

Kesik Köprü, (Çevrimiçi: 28.04.2016)

<http://www.sivaskulturenvanteri.com/kesik-kopru>

Konaklı Belediyesi Şarapsa Kervansarayı, (Çevrimiçi 02.06.2016)

<http://www.konakli-bld.gov.tr/tr/29/sarapsa-han>

Konya Belediyesi, Zazadin Hanı (Çevrimiçi 03. 06. 2016)

<http://www.konya.bel.tr/sayfadetay.php?sayfaID=197>

Major, John, “Geographical Setting of the Silk Roads”, Asia Society, (Çevrimiçi:12.01.2016.) <http://asiasociety.org/geographical-setting-silk-roads>,

T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı Yatırım ve İşletmeleri Genel Müdürlüğü Önemli Han ve Kervansaraylar, (Çevrimiçi: 28.05.1016)

<http://yigm.kulturturizm.gov.tr/TR,9998/onemli-han-ve-kervansaraylar.html>

Unesco.org, The Deed For Endowment: Rab' I-Rashidi (Rab I-Rashidi Endowment) 13th Century Manuscript, (Çevrimiçi: 04.04.2016)

<http://www.unesco.org/new/en/communication-and-information/flagship-project-activities/memory-of-the-world/register/full-list-of-registered-heritage/registered-heritage-page-8/the-deed-for-endowment-rab-i-rashidi-rab-i-rashidi-endowment-13th-century-manuscript/>,

UNESCO, Tabriz Historic Bazaar (Iran), no. 1346, (çevrimiçi: 29.03.2016)

http://whc.unesco.org/archive/advisory_body_evaluation/1346.pdf

<http://www.silkmoto.com/wp-content/uploads/2015/01/silkroad.png>

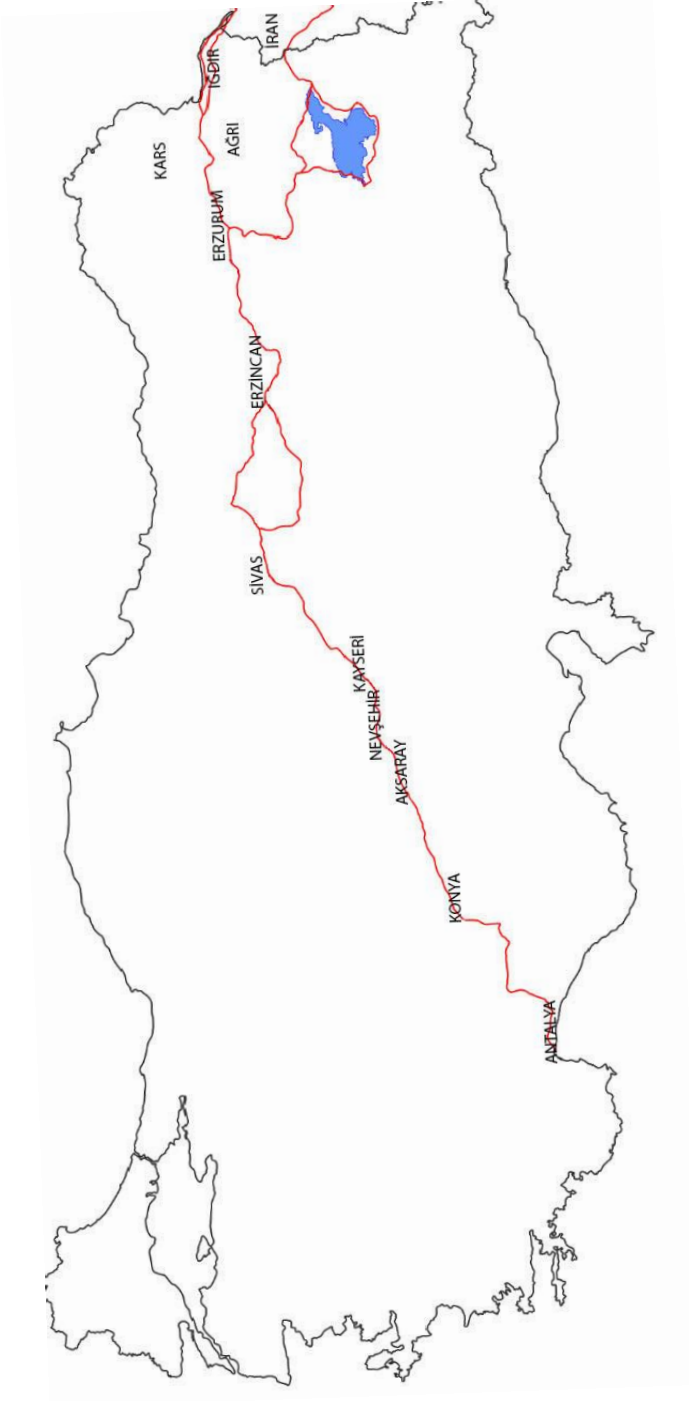
EKLER

EK 1.



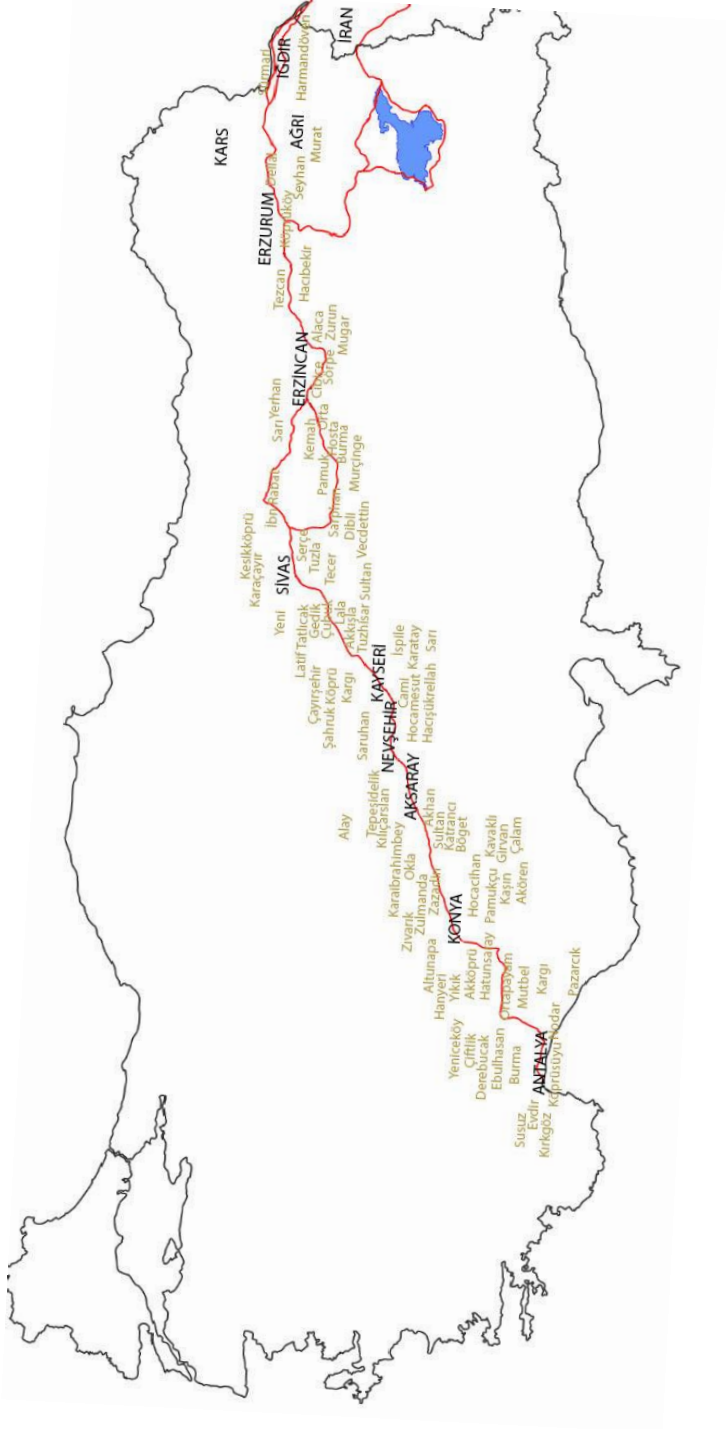
Kaynak: <http://www.silkmoto.com/wp-content/uploads/2015/01/silkroad.png>

EK 2.³³⁹



³³⁹ Bu ve müteakip haritalar “Çekül Vakfı İpek Yolu Kültür Yolu Haritası, Anadolu’da Ortaçağ’da Kervan Yolları, Kervansaraylar ve Köprüler” çalışmasından faydalanılarak hazırlanmıştır.

EK3:



EK4.

