

## İPEK YOLU: TARİHSEL GEÇMİŞİ, KÜLTÜRÜ VE TÜRK DÜNYASI İÇİN ÖNEMİ

### SILK ROAD: HISTORICAL BACKGROUND, ITS CULTURE AND ITS IMPORTANCE TO THE TURKISH WORLD

**Tahir Erdoğan ŞAHİN\***

**Makale Bilgisi**

Başvuru: 11.11.2019

Kabul: 09.01.2020

**Article Info**

Received: November 11, 2019

Accepted: January 09, 2020

**Özet**

*İpek Yolu, tarihsel geçmişi ile uluslararası ilişkilerde özel ve önemli bir yere sahiptir. Bu yolun gelecekte de önem kazanacağı, içinde bulunduğumuz zamanlar içerisinde dillendirilen bazı düşüncelerle dile getirilmekte, bazı somut adımlar atılmaktadır. Ancak, İpek Yolu merkezli projelerde hangi ülke ya da ülkelerin ne oranda dahil olacağı, bu yolun tarihi arka planıyla da yakından ilgilidir. Tarihsel olarak Çin'den Batı'ya kurulan politik, ekonomik ve kültürel ilişkilerde Orta Asya merkezi bir rol oynamıştır. İpek Yolu ve çevresinde, uygarlık tarihi açısından önem kazanan zengin bir dünya oluştuğu görülmektedir. Bu yolun kadim geçmişinde ortaya çıkan kültürlerin ve bu kültürler arası ilişkilerin günümüze kadar gelen bazı değerlerin alt yapısını oluşturduğu açıktır. İpek Yolu aracılığıyla oluşan ulaşım, iletişim ve ticarî faaliyetler kendi mimarî dünyasını kurmuştur. Ayrıca, farklı topluluklara ait çeşitli kavramlar Orta Asya, Anadolu, İran ve Ön Asya'da ortak değerler zümresine katılmışlardır.*

**Anahtar Kelimeler:** Yol, yerleşim, ipek, kervan, sanat, ticaret, güzergâh.

---

\* Dr. Öğretim Üyesi, Erzincan Binali Yıldırım Ünv. İlahiyat Fakültesi- İslâm Tarihi ve Sanatları Bölümü/Türk İslâm Sanatları Tarihi Anabilim Dalı e-posta: tesahin1@gmail.com

### **Abstract**

*The Silk Road, with its historical background, has a special and important place in international relations. It is expressed with some thoughts expressed in the present times and some concrete steps are taken that this path will gain importance in the future. However, which country or countries will be involved in the Silk Road-based projects is closely related to the historical background of this road. Historically, Central Asia has played a central role in the political, economic and cultural relations established from China to the West. The Silk Road and its environs have a rich world that has gained importance in terms of the history of civilization. It is clear that the cultures that emerged in the ancient past of this path and the relations between these cultures constitute the infrastructure of some values that have survived to the present day. Transportation, communication and commercial activities formed through the Silk Road established its own architectural world. Moreover, various concepts belonging to different communities have joined the common values group in Central Asia, Anatolia, Iran and Asia Minor.*

**Keywords:** Road, settlement, silk, caravan, art, trade, route.

### **Giriş**

II. Dünya Savaşı sonrasında siyaseten yeniden yapılanan dünya düzleminde, başta ABD olmak üzere SSCB ve Çin, *üç büyük güç* olarak ortaya çıkmıştır. 1991 sonrası süreçte Orta Asya Türklüğü yeni bağımsız devletler biçimiyle şekillenmiş; SSCB, “Rusya Federasyonu” adıyla Avrasya içinde yerini almıştır. XX. yüzyıldan XXI. yüzyıla geçildiğinde bu üç ülke siyasi ve ekonomik konumlarıyla yine başat niteliklerini korumuş, ancak “Soğuk Savaş” sonrasında gerek üç büyük ülke, gerekse yeryüzündeki diğer siyasal yapılar ülkeler arası mücadele ve rekabette farklı stratejiler geliştirme çabasına girişmişlerdir.

20 Temmuz 2011 tarihinde ABD Dışişleri Bakanı Hillary Clinton tarafından Afganistan’ı Kuzey-Güney ticaretine entegre etmek amacıyla bir ticaret koridoru yaratma niyetini vurgularken, kısmen yeni bir “İpek Yolu Projesi” dile getirilmiştir. Ancak Çin, İpek Yolu’nu kendi tarihi mirasları görme saikiyle tepki vermiş, İpek Yolu’nu stratejik ve ekonomik amaçlı olarak yeniden biçimlendirme yoluna gitmiştir. 2014 yılında Çin Devlet Başkanının Endonezya ziyaretinde Asya, Hint Okyanusu, Basra Körfezi ve Akdeniz boyunca uzanması beklenen “21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu” gündeme getirilmiştir. Bu tarihten itibaren Çin tarafından başlatılan girişimin karayolu

ve deniz yolu bileşimi “Kuşak ve Yol Girişimi” olarak kullanılır hâle gelmiştir.<sup>1</sup>

Genelde tüm tarihi yollar, özelde İpek Yolu, tek bir devletin doğrudan mirası ya da hegemonik bir yapının tek taraflı çıkar alanı olması sözkonusu değildir. Nitekim uluslararası yolların farklı ulus ve coğrafyaların müşterek kullanım mekânlarıdır. İpek Yolu’nun temel tarihsel konumuna bakıldığında, Çin- Batı arasındaki işlevselliğinin var olduğu tüm zamanlarda Orta Asya’nın merkezî ve başat bir rolünün olduğu çok açıktır. Bu nedenle, Anadolu da dahil, tüm Türk coğrafyası için bu yol özel ve önemli bir unsurdur. Hakkında önemli sayıda bilgi ve malumat bulunan İpek Yolu’nun<sup>2</sup> bugün özellikle ele alınıp tüm boyutlarıyla irdelenmesi ve geleceğe matuf plan ve projelerin yapılması büyük önem kazanmaktadır.

### İpek Yolu’nun Tarihi ve Kültürü

Kuzeyde Karadeniz, Kafkasya, Hazar ve Horasan’dan güneyde Basra’ya, doğuda İndus’tan batıda Ege’ye kadar uzayan Ashirand,<sup>3</sup> kadim uygarlıkların ve kadim yolların üzerinde bulunmaktadır. Hayaşa ve Hititler döneminden itibaren Anadolu’da da bu yol ağlarının bulunduğunu biliyoruz. Bu yollar çoğunlukla döşenmemiş olsalar da nakliye araçları için yeterli olmuş, MÖ. I. bin yıl boyunca hem Anadolu hem İran ülkesi yolları hep çok iyi durumda tutulmuştur. Halikarnaslı Herodotos’tan (MÖ, 484- 426) Yunanlı gezgin Magastenes’in (MÖ. 350- 290) Hindistan merkezli anlatımları içerisinde<sup>4</sup> Ön Asya’nın yolları hakkında da önemli bilgiler bulunmaktadır.

<sup>1</sup> Osman Tekir –Nesrin Demir, “Ekonomik ve Siyasal Bir Araç Olarak Yeni İpek Yolu Projesinin Küresel Sisteme Etkileri”, *Sosyoekonomi*, Vol. 26 (38), 2016, s. 191-206.

<sup>2</sup> Kapsamlı bir çalışma olarak bak. *İpek Yolu*, Heyet, TKHV Yayınları, İstanbul 2015; *Dünden Bugüne İpek Yolu/Beklentiler ve Gerçekler*, Heyet, Ötüken Yayınevi, İstanbul 2008; Orhan Cezmi Tuncer, *Anadolu Kervan Yolları*, Vakıflar Genel Müd. Yayınları, Ankara 2007; *Anadolu Selçuklu Dönemi Kervansarayları*, Edt. Hakkı Acun, Kültür ve Turizm Bakanlığı Yayınları, Ankara 2007; *Yükselen İpek Yolu I-III*, “Uluslararası İpek Yolu'nun Yükselişi ve Türk Dünyası Bilgi Şöleni” 3-4 Mart 2016, Ankara 2016. Ayrıca T. E. Şahin, “Yolun Tarihi ve Kültürü I-IV”, *Akra Dergisi*, Sayı 4- 8, İstanbul 2015. Dört makale halinde neşrettiğimiz bu çalışmada daha çok “yol” olgusuna yer verilmiş ve İpek Yolu da dahil anahatlarıyla tüm yollara değinilmiştir.

<sup>3</sup> *Ashirand*: Güney Asya, Hindistan, İran ve Anadolu’yu kapsayan tarihsel süreçlere bakıldığında kültürel ve siyasal bütünlük gösteren alan.

<sup>4</sup> Herodotos, *Herodot Tarihi*, Çev. M. Ökmen, Remzi Yayınları, İstanbul 1975; John W. McCrindle, *Ancient India as Described by Megasthenes and Arrian*, Calcutta: 1926; S. R. Goyal, *Kautilya and Megasthenes*, Kusumanjali Praksshan, Meerut 1985.

Ashirand'ın kuzeyini kaplayan ve Çin'i de içine alan büyük ülkeler üzerinden doğu batı ve kuzey güney yönünde yapılan ticaretin geçmişi binlerce yıl önceye gittiği gibi, taşınan mallar oldukça çeşitlidir. Mallar içerisinde en özellikleri yeşim taşı, kâğıt ve ipektir. Bunlardan her biri bu tarihî yolun adlandırılmasında kullanılabilir ve kullanılmıştır da.<sup>5</sup> Ancak, belli bir zamandan sonra ipek dokuması ve bu mamulün ticareti özel bir önem taşımış, yüz yıllarca “ipek” efsanevî bir kavram olarak sıkça telaffuz edilmiştir. Bu nedenle doğu- batı arasında gelişen ticari ilişkilerde ana yol güzergâhının genel kabul görmüş hâliyle “İpek Yolu” olarak anılması doğaldır.

### İpek ve Çin

İpek; Çin'de “si/sı” olarak söylenen ve “San gu” yani “Üçüncü teyze” diye adlandırılan üretim tanrıçası konumunda kutsanan<sup>6</sup> mamullerdendir. İpek üretiminin MÖ. II. bine kadar gittiğini gösteren kanıtlar bulunmaktadır. Nitekim, Shang hanedanının başkentlerinden biri olan An-yang kentinde bronz bir baltanın süslemelerinde ipeğe sarılı bedenlerin tasvir edildiği görülmektedir. Batı kaynaklarında “ipek” adı MÖ. IV. yüzyılda ilk kez geçer.

İskender'in Hindistan seferi sırasında karşılaşılan ipeğe Yunanlılar Çince kullanımına uygun olarak “serik”, daha sonra Latinlerce “serucum”dan türetilen “serici culture” deyimini kullanmışlardır.<sup>7</sup> İpek, öncelikle kumaş olarak kullanılmakla birlikte, dikiş ipliği, bazı çalgılarda tel, savaş aletlerinin darbelerine karşı koruyucu zırh yapımının da hammaddesidir. “Hanbalık” (Pekin), Çin'de ipekten yapılan kâğıt demektir. Hindistan'da üretilen ipek kâğıt ise “abadi” diye anılır. İlk Çağ boyunca Çin'den başlayıp Orta Asya üzerinden batıya giden ticaretin başat unsuru ipek olduğu için Alman coğrafyacısı Richthofen 1877'de “İpek Yolu” deyimini kullanmıştır.<sup>8</sup>

Çin'de MÖ. III. yüzyılda çeşitli tekstil atölyelerinin ipek fabrikalarına dönüştürülmesiyle ipeğin ülkeler arası dolanımında olması zaman açısından

<sup>5</sup> Caner Karavit, “Toba Türkleri Döneminde Kansu Koridoru'nda Budist Sanat ve Başyapıtlar”, *İpek Yolu*, TKH (Türk Kültürüne Hizmet) Vakfı Yayınları, İstanbul 2015, s. 29-30.

<sup>6</sup> Wolfram Eberhard, *Çin Sembelleri Sözlüğü*, Çev. A. Kazancıgil- A. Bereket, İstanbul 2000, s.149.

<sup>7</sup> Helmut Uhlig, *İpek Yolu*, (çev. A. Kırım), İstanbul 2000, s.23; Ahmet Rıza Bekin, *İpek Yolu*, Ankara 1981, s. 3; Ümit Koç, *Savaşın Sanata İpek*, Elazığ 2009, s. 1.

<sup>8</sup> Frye, Richard N., *Antik Çağlardan Türklerin Yayılmasına Orta Asya Mirası*, Çev. F. Tayanç- T. Tayanç, Arkadaş Yayınları, Ankara 2009, S. 165.

örtüşmektedir. Önceleri belli ailelerin tekelindeyken İmparatorluğun doğrudan denetimine giren ipek üretimin dış pazarlarda önemli bir meta haline gelmesi varlıklı ailelerin de bu üretim ve satış alanına yeniden girmesiyle sonuçlanır. İpek yalnızca devlet yönetimi ve bazı ailelerin ayrıcalıklığını yansıtan giyim göstermeliği seviyesinde kalmayacak, doğu ve batı ülkelerindeki topluluklarda statüyü teşhir eden sembollerden biri olacaktır. Sadece giyinen elbise ya da örtü olmakla kalmayan ipek, başka mallarla değiştirilebilir kıymetli bir takas unsuru, döviz ve hatta altının muadili seviyesine çıkmıştır. Böylesi bir mamulün ülke ve kıtalar arası ticarete kazandığı değer, doğal olarak kadim ticari yollara yeni bir soluk getirdiği gibi, başkaca yeni tali yolların ortaya çıkmasını tetiklemiş olmalıdır. Bu tarihten itibaren “Tarihî İpek Yolu” deyiminin kullanılmasını makul görmek gerekecektir. İpek kadar “İpek Yolu” nun da kıymeti harbiyesi giderek artacaktır.

### Uluslararası İlişkiler ve İpek Yolu

Topluluklar arası ilişkilerin ve bu ilişkilerde ticari eylemlerin insanlığın kültürel yapılar olarak ortaya çıktıkları dönemlere kadar giden uzun bir geçmişi bulunmaktadır. Farklı kültürler arasında karşılıklı olarak gelişen ilişkilerin biçiminde, o topluluğun ürettiği maddi ya da manevi değerlerin belli oranda katkısı vardır. Önceleri yakın topluluklar arası ilişkiler zamanla uzak alanlar arasında da gelişir. Nitekim, Sibiryaya'nın güney bölgelerinden Avrupa'nın batı alanlarına kadar binlerce yıl öncesinden insan toplulukları arasında az ya da çok ilişkiler olduğunun arkeolojik kanıtları ortaya çıkmıştır. Aurignak kültürüne ait olan bir kadın heykelciğinin Yukarı Yenisey'deki Krasnoyarsk'ta rastlanması<sup>9</sup> bu ilişkiye tanıklık etmektedir. Diğer taraftan Orta Asya ile Mezopotamya arasında binlerce yıl öncesinden beri yaşanan toplumsal göç ve hareketler yalnızca kitlesel geçici alt üstlerin değil, kuzey ve güney arasında ticaret adına yapılan etkinlikleri de kaçınılmaz kılmıştır.

Doğu batı arasında olduğu kadar Anadolu üzerinden kuzey güney bağlantısında İskit/Saka topluluklarının Eski Dünya Karaları üzerindeki varlığı uluslararası ilişkilerde özel bir dönemin açılmasına neden olmuştur.<sup>10</sup> Mezopotamya ve Basra Körfezi'nin uluslararası ticaret açısından taşıdığı

<sup>9</sup> H. Uhlig, 2000, s.17.

<sup>10</sup> René, Grousset, *Bozkır İmparatorluğu*, Çev. Reşat Uzmen, Ötüken Yayınları, İstanbul 1993, s. 58.

önem Hellen, Med, Pers ve Roma arasındaki ilişkilerde kendini göstermektedir. İpek Yolu'nun işlevselliği, bağlantı kurulan ülkelerin politik ve ticari konumlarıyla ilişkilidir. MÖ. II. yüzyılda Çin, Hun, Yüceği ve Partlar arası ilişkiler süreci içerisinde İpek Yolu'nun kontrolü ve işlevselliği bu ülkeler arası politikaları belirleyecek kadar önem kazanmıştır.

Arka planı uzun bir geçmişle ilintilendirilen İpek Yolu,<sup>11</sup> başta Asya kıtası olmak üzere Ön Asya ve Avrupa arası metanın, bilginin, yeniliklerin, farklılıkların, kısaca “insan” olmada ortak paydaya erişmiş nice halkların ve o halkların kültürlerinin taşıyıcısıdır. Eski Doğu bir anlamda İpek Yolu'yla şekillenmiştir. Günümüzde kültürel ve tarihsel doğu, batı, kuzey, güney kavramları artık eskisi kadar cari olmasa da, küreselleşme sürecinde “yön”lerden amudi (merkezi) oluşumuna evrilen yeni süreçte yine ilişkiler ön plandadır. İpek Yolu, kadim zamandan beri insanlık tarihinin geçmişteki başat şekillendiricilerinden biri olma niteliğini günümüzde idrak ediyor olmak, bu şekillendirici gücün sembollerini yaşatmak gibi bir sorumluluğu hissetmektir.

### İpek Yolu Ticaret Dünyasında Siyasal Olaylar ve Kültürel Akışlar

MÖ. II. yüzyılda, özellikle bu yüzyılın ikinci yarısından itibaren “İpek Yolu” ticaretinde büyük bir artış görülür. Öyle ki İpek Yolu ticareti çoğunlukla ülkeler arası siyasi diplomasiden önce gelmiştir.<sup>12</sup> Çeşitli ülkelerin kendi içinde ya da komşu ülkeler arası yollardan ayrı olarak, bu yolların da eklemleştirdiği en önemli tarihi yol olarak bilinir. Bu yolu önemli yapan nedenlerin başında; Çin'den Ota Asya üzerinden Ön Asya, Anadolu ve Hindistan- İran Anadolu üzerinden Avrupa'ya kadar uzak alanlar arasında bağ kurması ve kurulan bu bağ üzerinde farklı ülkelerin ürettiği farklı mamullerin taşınması,<sup>13</sup> ayrıca farklı kültürler arası ilişkilerin gelişmesine araç olmasıdır.

Çin, Orta Asya, Ön Asya ve Avrupa arasında dolaşımda olan malların başında at, araba, MÖ. VI. yüzyıldan itibaren ipek<sup>14</sup>, baharat, parfüm, yeşim

<sup>11</sup> “İpek Yolu” tanımlamasının ilk kez Alman jeolog ve coğrafyacı Ferdinand von Richthofen'in Çin'le ilgili eserinde kullandığı belirtilir. 1910 yılında da Albet Hermann “*Çin ile Suriye Arasındaki Eski İpek Yolları*” adında bir çalışma neşretmiştir. Sven Hedin, *İpek Yolu*, Çev. A. Arpad, İstanbul 1974, s. 226; H. Uhlig, 2000, s. 11.

<sup>12</sup> Cevdet Gökalp, *Kaynaklara Göre Orta Asya'nın Önemli Ticarî ve Askerî Yolları*, Ankara 1973, s. 23; G. R. Garthwaite, *İran Tarihi*, Çev. F. Aytuna, İstanbul 2007, s. 71.

<sup>13</sup> René Cagnat, - Michel Jan, *İmparatorluklar Beşiği*, Çev. E. Akbulut- A. Şensılay, Alan Yayıncılık, İstanbul 2009, s. 22.

<sup>14</sup> H. Uhlig, 2000, s. 91.

taşı, ilaç, aromalı bitkiler, şeker kamışı ve pamuk geliyordu. Gerek at gerekse araba Çin’de yoktu. Bu iki unsur ülkeye batıdan gelmiştir. Çinliler arabayı öğrenip kendileri üretmiş olmakla birlikte, at konusunda benzer bir kolaylık olmamıştır. MÖ. II. yüzyılda İpek Yolu’nun büyük bir kesitini kontrolünde tutan Hunlar, at konusunda da Çin’e karşı bu avantajı kullanma yoluna gitmişlerdir. Hun hakanı Mo-tun’la ilk uluslararası antlaşmasını yapan Çin, sadece sınırlarını güvenliğe almak için ya da dünya pazarlarına girerek yalnızca ihracat değil ithalat da yapmak istemiştir. MÖ. 127 de Çin’e dönen Chang K’ien her ne kadar diplomatik anlamda eli boş dönse de, batıda bilmedikleri bir dünyanın bilgisini Çin’e aktarmada öncü olmuştur. Bu tehlikeli yolculuğunda Hunlara tutsak olmak dahil birçok macera yaşayan Chang K’ien’i etkileyen olaylardan biri de Fergana’da efsanevi atlarla karşılaşmasıdır. Bu atlara sahip olmak isteyen Çin İmparatoru, ağır bedeller ödemek bahasına batıya sefer düzenlemiştir.

### **İpek Yolunun Ana Güzergâhları**

İpek ticareti öncesinde ve sonrasında Çin’den başka dünyalara giden bazı ana yollar ve bu yollara bağlı yan yollar olduğu söylenebilir. Bunlardan biri Çin’i Hindistan, İran ve Güney Asya’ya bağlamaktaydı. Çin’den Kansu bölgesine, Tarım havzasının kuzeyinden Pamir Dağları geçitlerinden Afganistan’a giden bu yol güneyde Pencap üzerinden Hindistan’a ya da Kuzey İran üzerinden Anadolu’ya varmaktadır. Suriye ya da Anadolu üzerinden Akdeniz’e kadar uzanan bu yol üzerinde çok sayıda büyük merkezler ve sayısız kalıntılar bulunmaktadır. Han hanedanlığı döneminde en çok kullanılan yol buydu. Bu ana yol aynı zamanda Tanrı Dağlarının kuzeyinden, Kansu’dan başlayıp Rusya’nın güneyinden Azak’a kadar da giderdi.

Eski yollardan biri olup daha sonra İpek Yolu dönemiyle örtüşen Çin-Avrupa arası yol “Kuzey Yolu” olarak da adlandırılabilir. Bu yol, Karadeniz’in kuzeyinden, Hazar ve Bulgar bölgelerinden başlayan Altay ve Sayan Dağları üzerinden İpek Yolu’nu paralel bir biçimde takip ederek Çin ülkesine ulaşmaktadır. İpek Yolu’nun kuzey güzergâhı olarak Hazar Denizi’nin ve Karadeniz’in kuzeyinden batıya doğru gelen bir yoldur. İpek ticareti öncesi zamanlarda doğu batı arasında yüzyıllarca kullanıldığı anlaşılan bu yola ilişkin kanıtlar İskit mezarlarında, Kelt kral mezarlarında görülebildiği

gibi, Orta Avrupa, Balkanlar ve hatta Yunanistan'a ilişkin arkeolojik veriler içinde görülmektedir.<sup>15</sup>

Çoğunluğu İskit ülkesinde olan Kuzey Yolu veya daha sonraları İpek Yolu'yla eklenişen bu kuzey bağlantısına "Kürk Yolu" da denmiştir. Kürk Yolu denmesinin nedeni, tarih boyunca samur, vaşak, kunduz, tilki, sincap, sansar vb. çeşitli hayvan kürklerinin batı ülkelerine doğru taşınmasıyla ilgilidir. İdil Bulgar Devleti döneminde işlek hâle gelen yol, bu dönemde İpek Yolu'nun kuzey kolunu teşkil etmiştir.<sup>16</sup>

Kuzey İran ve Hazar İç Denizi'nin güneyinden Doğu Anadolu'ya gelen yol Erzincan ve Sivas üzerinden doğrudan Orta Anadolu'ya ve oradan çeşitli bölge ve kentlere giderken, bir kol da Kolkhis- Kelkit vadisi boyunca batıya uzanmaktaydı. İpek Yolu'nun güney batı ana kolu da yan yollarla güney Mezopotamya'ya, Doğu Akdeniz limanlarına ve Anadolu'nun güneyindeki Antalya gibi limanlara erişmekteydi.

### **Kervanlar, Garnizonlar ve Hanlar**

Takasla başlayan mal alışverişleri yakın yerlerden uzak alanlara doğru yayılma gösterdikçe, ticaretin kitlesellik kazanır ve örgütlü mal satıcı grupları ortaya çıkar.. H. Uhlig: *"Bazı malların bazı yerel pazarlarda tahmini miktarlarda iyi kârla satılabildiği fark edildiğinde ilk ticarî kervanlar da yollara düşmüş olmalı"* der.<sup>17</sup> Kesin olmamakla birlikte, ilk kervanların, yani örgütlü mal taşıyıcı ve satıcıların erken uygarlık alanlarının Ashirand'ta ortaya çıktığını söylenebilir. Asya'nın çeşitli yerlerinde bulunan bazı verilerin Ashirand kapsamında olan eski uygarlık merkezlerine ait olduğu bilinmektedir.

Uzak alanlar arası ticari yollar asla tesadüfî değil, tecrübe, bilgi birikimi ve gözlemler sonucu ortaya çıkmıştır. Her hangi bir kervan yolu belli bir alandan geçerken, bu geçiş alanlarının güzergâhı öncelikle o yöre insanların öteden beri kullandıkları en uygun yerlerdir. Bu açıdan bakıldığında, ticaret dünyasıyla görece en az bağı olduğu düşünülen göçebe kitlelerin büyük katkısı olduğunu ifade etmek gerekir. Öncelikle doğa şartları ve güvenliği önceleyen kervanlar, belirli noktalarda konaklamak zorundadır. Bu konaklar

<sup>15</sup> H. W. Haussig, 1997, s.42 vd; H. Uhlig, 2000, s. 67- 69.

<sup>16</sup> İlyas Kemalöglü, "Karadeniz'in Kuzeyinde İpek Yolu ile Bağlantılı Ticaret Yolları", *İpek Yolu*, TKHV Yayınları, İstanbul 2015, s. 363.

<sup>17</sup> H. Uhlig, 2000, s. 56.



su başta olmak üzere fiziki şartları uygun, güvenlik açısından emniyetli noktalar olarak özel yerlerdir. Bu özel yerlerin birçoğu zaman içerisinde inşa edilen basit konutlardan müçtemilatlı kervansaraylara dönüşürken, bazıları küçük yerleşimden mamur kentlere evrilmişlerdir. Eski İpek Yolu boyunca inşa edilen yapılara ait bazı kalıntılar bugün hâlâ durmaktadır.<sup>18</sup>

İpek Yolu'nun işlevselliğinde ve bunun kesintisiz olmasının sağlanmasında sorunlar fiziki şartlardan çok siyasî ve beşeri gelişmelerden kaynaklanmıştır. Nitekim, İpek Yolu'nun geçtiği iki komşu ülke arasında ortaya çıkan anlaşmazlıklar doğrudan ya da dolaylı olarak bu yolun güvenliğini tehlikeye sokmuş veya zaman zaman ticaretin kesintiye uğramasına neden olmuştur. Bazen de yol ve ticaretin kendisi, ülkeler arası savaflara kadar varan sorunların kaynağıdır. Çin- Hun, Moğol- Harzemşah ve Osmanlı- Safevî arasında meydana gelen siyasal çekişmelerde İpek Yolu'nun özel bir belirleyici olduğu çok açıktır. Yol güvenliğinin sağlanmasında en önemli unsur, yolun geçtiği her ülkenin bu yoldan elde ettiği kazançtır. Yolun ekonomik hayata katkısı nedeniyle, yolun geçtiği merkezler ve kurulan pazarlar, iktidar mercilerinin her zaman ilgi alanları içinde olmuştur.

İpek Yolu'nun sağladığı zenginlik elbette her kesime yansımamış, hatta ticaret yoluyla varlıkları artan kitle ile halk arasındaki ekonomik eşitsizlikleri daha da artırmıştır. Ticaret ve ticari kazançların geliştirdiği yerleşimlerin giderek önem kazanması, aynı bölgede yaşayan göçebeleri her geçen dönem daha da geri plana itmiştir. Hemen her dönemde türeyen haydutların kervan basıp kaçırdıkları malları başka başka pazarlarda ve daha ucuza sattıklarına şahit olunmuştur. Bunun önünü almak, en azından minimize etmek için meşru güçlerin sürekli ve kalıcı tedbirler almaları kaçınılmazdır. Yerleşim merkezlerinde pazar ve panayırlar için alınan önlemler dışında, soygun ve baskınların önünü almak için merkezler arası konak ve yolların ara garnizonlar aracılığıyla denetlendiği bilinmektedir. Garnizonlar başlangıçta tüccarları ve dolayısıyla ülkelerin ekonomik çıkarlarını koruyacak olan askeri karargâhlar olmakla birlikte, zamanla etki alanları genişleyen, çeşitli finans işlemlerinin gerçekleştiği güvenilir mekânlar olmuşlardır. Nasıl ki Orta Çağ Avrupa'sında ve Bizans dönemi Anadolu'sunda manastırlar bir tür finans merkezi olarak

---

<sup>18</sup> René Cagnat, - Michel Jan, *İmparatorluklar Beşiği*, 23-24; Jean-Paul Rox, *Orta Asya- Tarih ve Uygarlık*, Çev. Lale Arslan, Kabalcı Yayınevi, İstanbul 2001, s.31

bankacılığa ön ayak olmuşsa,<sup>19</sup> Çin’le Akdeniz arasında ticari kaygılarla yapılan bazı garnizonların da benzer görevi ifa etmiş olmaları çok mümkündür. Zira, uzun alanlar arası mesafeler kateden yollar az ya da çok risk içermektedir. Bu riskler nedeniyle tüccarların belli bir süre için parasını veya özel kıymet arz eden eşyasını bu garnizonlara emanet bırakması, o süre zarfında garnizon ilgililerinin bu paraları kullanmalarına neden olabilecektir. “*Tüccarların Budist manastırlarını hem banka ve borsa olarak hem de depo olarak kullandıkları*”<sup>20</sup> ise somut yazılı belgelerden bilinmektedir.

Çin’le başlatılması teamül haline getirilen İpek Yolu ticarî etkinliğinin bu ülke içerisinde tarihi ulaşım alt yapılarından yararlandığını göz ardı etmemek gerekir. Nitekim imparatorluğun merkezî yönetim ve kontrolünün sağlanması nedeniyle bürokratik akışkanlıklar kökleşmiş yol ağı üzerinden mümkün olmuştur. Her türlü resmî evrakların taşra ve merkez arasında gidip gelmesi, bu sistemin hem ülke hem de komşu ülkeler arasında sağlanması kurumsallaşmış bir posta sisteminin olmasına, doğal olarak belirlenmiş yollara bağlıydı. Bu sayede yolların esas olduğu posta sistemi Mançurya, Moğolistan, Türkistan ve güneyde Tibet’e kadar yaygınlaşmıştır. Beş ana yol ve bunlara bağlı tali yollarda ticaret erbabı dışında sıklıkla resmî ulaklara ve kuryelere rastlanmaktaydı.<sup>21</sup> Hızlı haberleşme ve olabilir en yakın sürede bir noktadan diğerine gitmenin en gerekli olduğu alan Orta Asya’dır ve bu büyük kıtada egemen olan devletler için bu elzemdır. Türkler ve daha sonra Moğollar bu sistemle idarî işlerini yönetmişler, Çinliler ülke bütünlüğünü oluşturduklarında büyük ölçüde bu sistem tecrübesinden yararlanmışlardır.

Genelde tüm tarihi yollar, özelde İpek Yolu ve bu yollar aracılığıyla oluşan ulaşım, iletişim ve ticarî faaliyetler kendi mimarî dünyasını da kurmuştur. Menzil, menzilhane, imarethane, derbent, konak, ribat, han, kervansaray, bedesten, köprü bunlardandır. Türkçe, Farsça ve Arapça kökenli de olsalar bütün bu kavramlar Anadolu, İran ve genelde Ön Asya’da dolanımda olan ortak değerler zümresindedir. Örneğin *han*, Farsça bir kavram olmakla birlikte Araplar da, Türkler de bu kelimeyi dillerine aynen almış ve kullanmışlardır. Bu kökten gelen hane, hanegâh, haneman ve hanedan tabirleri ile han arasında iskân ve ikamet bakımından yakın ilişki

<sup>19</sup> C. Dawson, *Batının Oluşumu*, Çev. Dinç Tayanç, Dergâh Yayınları, İstanbul 1976, s. 103-106.

<sup>20</sup> Wolfram Eberhard, *Çin Tarihi*, Ankara 1995, s.157.

<sup>21</sup> John K. Fairbank, *Çağdaş Çin’in Temelleri*, Çev. Ü. Oskay, Ankara 1969, s. 104.

görülmemektedir.<sup>22</sup> Mimari bir unsur olarak han, yollar üzerinde, şehir ve kasabalarda ahşap, taş veya tuğladan yaptırılan binalardır.

“Mevsimine göre han sahibinin vereceği, yahut yolcuların tedarik edecekleri yakutlarla burada ısınabilir. Tek başına birer oda işgal edemeyecek ise sofalarda veya geniş koğuşlarda sekiler üzerinde yaygısını sererek hep bir arada yatarlar. Buralarda da ocak ve ısıtma tesisatı vardır. Sekiler ekseriyetle hanın alt katındadırlar. Yolcuların hayvanları da yularını yemliklere bağlı olarak mekâreci ile birlikte burada yatarlar”.<sup>23</sup> Anadolu Selçuklu sanatında belirleyici bir yeri olan kervansaraylar Karahanlı, Gazneli ve Büyük Selçuklularda “ribat” adı verilen büyük han geleneğinin devamı, ancak O. Aslanapa’nın deyimiyle “tümüyle gelişmiş, kesme taşın yoğunlukla kullanıldığı mimarîsiyle oldukça abidevi” seviyeye erişmiş biçimleridir.<sup>24</sup> Kervansaray, yol mimari geleneğinin de başat yapıları arasında olup Selçuklu döneminde İpek Yolu ticaretinin yoğunlaştığı zamanlarla örtüştüğü gibi, bu dönemin ticarî canlılığına somut kanıtlar olarak da görülebilir.

Mimari öğeler, öncelikle ihtiyaç ve kullanıma, o binaları inşa edenlerin bilgi, tecrübe ve yeteneklerine; çevre şartlarına ve dönemin anlayışına göre şekillenirler. Kamusal ve uluslararası inşa etkinlikleri, bu binalara uzak alanlardan gelecek insanların ihtiyaçları göz önüne tutularak yapıldıkları için, özellikle kervansarayların en doğudan en batıya kadar benzeşen ünitelere sahip oldukları görülmektedir. Örneğin 1834- 1835 yılları arasında Filistin’e seyahat eden A. W. Kinglake’nin kaldığı bir kervansaray hakkında yaptığı tanımlamanın her hangi bir klasik kervansarayla büyük ölçüde ölçüştüğü görülmektedir. “Kervansaraylar kalmak için fena bir yer değildir. Ortasında dört köşe bir avlu vardır. Zemin kat depo olarak kullanılır; birinci katta müşteriler kalır. Açık avluda ise develer bağlanır, yükler indirilip bindirilir ve ticarî muameleler yapılır. Müşterilerin kaldığı odalar binanın etrafını içten dolaşan bir koridora açılan küçük hücrelerdir.”<sup>25</sup>

Sadece tek hat değil beş altı ana hat ve onlarca yan yollarla dünyanın en uzun ve kapsamlı yol ağı olan İpek Yolu’yla ilintili onlarca büyük kent, yüzlerce kasaba ve köy bulunmaktadır. İpeğe ilişkin eski kaynaklar bu ürünün

<sup>22</sup> Osman Nuri Ergin, *Türkiye’de Hanlar, Kervansaraylar, Oteller ve Çeşitli Barınma Yerleri*, İstanbul, 2013, s.55; Haussig, 1997, s. 55.

<sup>23</sup> O. N. Ergin, 2013, s. 55.

<sup>24</sup> Oktay Aslanapa, *Türk Sanatı*, İstanbul 1984, s. 170.

<sup>25</sup> Alexander William Kinglake, *Doğu Hasreti*, Çev. A. E. Uysal, Ankara 1982, s. 134.

ilk kuzey Çin’de, Şantung (Shan-tung)’da ortaya çıktığını gösterir. Bu yöre hâlâ yabancı ipeğin üretildiği yerdir.<sup>26</sup> Doğuda Dun Huang, İpek Yolu dünyasının doğusundaki önemli tarihî merkezidir. Gerek arkeolojik ve gerekse yazılı kaynaklar İpek Yolu’nun Altay Dağlarıyla Pamir arasındaki geçidin daha az, Tarım Havzası’ndan geçen Kuzey İpek Yolu’nun daha çok tercih edildiğini göstermektedir.<sup>27</sup> Batıya iki ayrı yön üzerinden devam eden yolun kuzey kolu üzerinde, Tanrı Dağlarının altında Hami, Hoço ve Yarkhoço, Turfan Vadisi’nde Karaşar, Kurla, Kuça, Aksu, Tumuşuk ve Kaşgar; yolun orta kesiminde Sven Hedin tarafından keşfedilen Loulan ve güney rotada Miran, Niya, Hotan ve Yarkent kadim kentlerdir.<sup>28</sup>

### “Göçebe Göl” Nop-Nor ve Loulan Kenti

Loulan, Doğu Türkistan- Özerk Uygur Bölgesi içerisinde, Tarım Havzası’nın doğusunda, Tarım Irmağı ve Lop-Nor Gölü’nün yakınındadır. Çinliler için askerî ve ticarî birer karakol olarak Dun Huan’dan sonra bu kentin batısındaki en önemli durak Loulan’dı. Miladi ilk üç yıl içerisinde oldukça gelişmiş, zengin ve hareketli bir kent olan Loulan, Hun ve Çin iktidarları arasında çekişme alanlarından biri olması nedeniyle çeşitli riskler de taşımaktaydı. Loulan 330 yılında bir süre için terk edilir. O tarihten sonra İpek Yolu’nun rotası değişmiş, haritalar ve kayıtlar bu merkez konusunda suskunluğa bürünmüştür.

Loulan kentinin terk edilmesi bu yerin tamamiyle unutulduğu anlamına gelmez. Anlaşılmaz doğa olayları ve toplu göçler toplumsal hafızada bir biçimde yer ederken, bu olağan üstü süreçler insanların tahayyülünde kötü cinler, periler, tanrıların etkisiyle gelişmiş addedilir. Nitekim, Budist din adamlarından biri Lop Nor Çölü ile ilgili olarak: "*Orada birçok cinler vardır ve çok sıcak rüzgar eser. Bu cinler dünyada en yüksek çarpma gücüne sahip cinlerdir. Mor olanları çoğunluktadır. İncir ağaçlarının altına işlemek onları sadece uyandırmakla kalmaz, ayrıca boşaltım organlarınızı da tahrip eder. Onlarla karşılaşanlar, en son adama kadar ölür. Yani tam en son adam değil, bir iki adam kalır. Kuş ve diğer hayvanlar yoktur. İnsan etrafına bakınca, gözün gördüğü mesafede, hiçbir işaret yoktur, ölmüş hayvan kemiklerinden başka, yol gösteren bir şey yoktur*" diye yazar.<sup>29</sup>

<sup>26</sup> Ahmet Rıza Bekin, *İpek Yolu*, Ankara 1981, s. 5.

<sup>27</sup> H. W. Haussig, 1997, s.13.

<sup>28</sup> Sven Hedin, *İpek Yolu*, s. 227; H. Uhlig, 2000, s. 231.

<sup>29</sup> H. Uhlig, 2000, s. 232-233; <https://tr.wikipedia.org/wiki/Lop-Nur>.

Tarım Irmağı ve Lop-Nor Gölü kıyısındaki vahada kurulan kadim Loulan kentinin terk edilmesinin nedeni bin altı yüz yıl sonra, 28 Mart 1900 yılında Sven Hedin'in tesadüfen bulmasıyla anlaşılmıştır. Böylece coğrafi ve iklimsel bir bilmece çözülmüştür.

Xuanzang, Budist kutsal metinlerinin Çince versiyonlarının eksiğini tamamlamak için VII. yüzyılda Hindistan'a yolculuk yapan Budist keşişlerden biridir. On beş yıl kadar ortalarda görülmeyen Xuanzang, dönüşünden sonra gördüklerini kaleme almış, gezdiği mekânları tasvir eden yazılar yazmıştır. Stein dahil birçok kişi onun yazdıklarından etkilenmiş, Orta Asya ve Çin'e seyahatlerde bulunmuşlardır. Ayrıca, Stein kendisinden yirmi yıl kadar önce bölgeye giden bir Macar keşif grubu üyesi Kont Loczy'den de bölgede bulunan arkeolojik kalıntılara ilişkin bilgiler edinmiştir.<sup>30</sup> Sven Hedin, *Göçebe Göl* adlı çalışmasında Lop- Nor'un hareket halinde olan göçebe bir göl olduğunu ispatlamıştır. Buna göre; oldukça düz bir arazide yeryüzü şartlarında oluşan en küçük bir yapısal değişim ırmağın su seviyesini ve yatakların değişimine yol açmakta, buna bağlı olarak beslediği Nop-Lor Gölü de başka bir alana kaymaktadır. Irmak yatağının değişmesiyle birlikte Loulan kenti susuz kalmış, toprak verimsizleşmiş ve böylece önce bataklığa sonra çölleşmeye yüz tutmuştur. Bunun doğal sonucu olarak kent tümüyle terk edilmiştir. Sven Hedin ve hemen sonraki yıllarda Aurel Stein'in yaptıkları araştırmalarla Lop-Nor Gölü, Loulan kenti ve çevresinde meydana gelen çöl olayları yeterince anlaşılmıştır. S. Hedin'in "*İpek Yolu*" kitabında şu kayıtlar bulunur:

*"1901 yılında, Lu-Lan (Loulan) kentinde bazı eski ipek parçaları bulmuştum. Tahminimce bunlar İpek Yolu'nda ticareti yapılan ilk ipek türlerindendi. Aynı yerde 1906 ve 1924 yıllarında Stein, çok miktarda ipeğe rastlamıştı. Palmyra'daki mezarlarda kazı yapan Fransız arkeologları da Çin ipeği bulmuştu. Folke Bergman'ın 1930-1931 yıllarında Edsin-gol kıyısında elde ettiği buluntular Han sülalesine aitti ve aralarında az miktarda ipek parçaları vardı. 1934 yılında Kum-derya boyunda yaptığımız yolculukta Parker C. Chen ile daha önce sözünü ettiğim mezarları açmış ve mezarların birinde Lu-Lan'ın son gelişme dönemine ait olan genç bir kadının cesedine sarılı ipek bir kefen bulmuştuk. Aynı yıl içinde Bergman da Kum-derya'nın güneyindeki çöl mezarlığında yaptığı kazıda çok sayıda ipek kefenler ele*

<sup>30</sup> Susan Whitfield, *İpek Yolunda Yaşam*, Çev. S. Aydın, İstanbul 2005, s. 19-20.

*geçirmişti.*<sup>31</sup>

Antik Loulan kenti yakınlarındaki tarihi kalıntılarda gerçekleştirilen gözlem ve arkeolojik kazılar sonucunda gözlem kuleleri, tahıl ambarları, mezar kalıntıları, Budist pagoda ve ek yapılarının varlığı tespit edilmiştir. Kent içinde çeşitli seramik, battaniye ve ipek kumaşı parçaları ile eski bakır para ve çok iyi korunan mumyalanmış bir kız cesedi bulunmuştur. "Loulan Güzeli" olarak adlandırılan bu kızın Çin'li olmayan biri olduğu tespit edilmiştir. Bölgede daha sonra gerçekleştirilen kazılarda beş farklı ırktan insan cesetleri bulunmuştur. Bunların bazıları, Doğu Akdeniz insanlarının özelliklerini taşımaktadır. Bu insanların nereden ve niçin geldikleri, daha sonra da nereye gittikleri hakkında güvenilir bir kayıt bulunamamış olmakla birlikte, İpek Yolu üzerinde kurulan kentlerin doğu ve batı arasında kültürel ilişkilere neden olduğunu, yeni demografik yapıların oluşmasına katkıda bulunduğu söylenebilir.

#### **Taklamakan'dan Turfan'a, Pamir'den Afganistan ve Ötesine; Çöller, Vahalar, Dağlar ve Kentler**

"Yüreğinde ölüm, kıyılarında hayat olan yer neresi? " biçiminde bir sorunun en uygun cevabı herhalde "Taklamakan" olurdu. İçine girilse de dışarı çıkılmayan, anlamını içeren Taklamakan'ın kuzeyinden güneyinden geçen yollar ise hayat bahşeden su kaynakları ve vahalarıyla aksine bir dünya örgüsüne sahiptir.

Taşkent, İpek Yolu'nun kuzey rotası üzerinden değerlendirildiğinde, Loulan'ın kuzeyindeki Kumul'dan Koço'ya ve bu merkezden kuzeye ayrılıp Tanrı Dağlarının ve Issık Gölü'nün üzerinden gelen yol ile daha güneyde, ancak yine Taklamakan Çölü'nün kuzey kıyısı boyunca uzanan güzergâhta yer alan Miran, Kuça, Aksu, Kaşgar ve Fergana kentlerinin bulunduğu Fergana Vadisi'nin kuzey batı ucundadır. Miran'dan sonra Taklamakan'ın güneyinden gelen ve Hotan, Tarım Havzası, Yangi-hisar ile Kaşgar'a ulaşan yol da Fergana, Hokand (Hocend) ve Taşkent'e çıkmaktadır.

*Kaşgar*; Doğu Türkistan'ın batısında, Taklamakan'ın kuzeyinden ve güneyinden gelen İpek Yolu'nun bulunduğu yerdedir. Yüzyıllarca önemli bir ticaret ve kültür merkezi olmuştur. Başta Karluk ve Uygurlar olmak üzere, Türklerin yaşadığı önemli kentler arasındadır. "Divanı Lugati't Türk" ün

---

<sup>31</sup> Sven Hedin, *İpek Yolu*, s. 228.

yazarı Kaşgarlı Mahmud ve “Kutadgu Bilig” yazarı Yusuf Has Hâcib dahil pek çok bilim adamı ve düşünür bu yörede yetişmiştir.

Kaşgar’a kuzeyden gelen yolla bağlantılı önemli bir merkez de Urumçi’dir. 1210 km. uzunluğundaki Urumçi- Kaşgar yolu en zorlu kervan yollarından biridir. Bu iki yerleşim yolunda bizzat gözlem yapan H. Uhlig izlenimlerini şu şekilde aktarır: “ *Urumçi’den Kaşgar’a yapılan uçuş bana, aşağıda dolaşan kervanları bekleyen tehlikeleri tüm keşif gezisi kayıtları ve gezi notlarından çok daha net bir şekilde gösterdi. Tanrı Dağlarının buzlarla kaplı görkemli doruklarını arkamızda bıraktıktan sonra altımızda sonsuz gibi görünen Tarım Havzası uzanıyordu. Monoton bir çöl ve step arazi üzerinde ara sıra sabah güneşiyle parlayan dar akarsular görünüyordu. Bazı yerlerde tarım yapılan sınırlı alanlar göze çarpıyordu.*

*Günümüzde Çinlilerin Tarım Havzası’nın kuzeyinde önemli bir garnizon ve mal aktarma merkezi olan Kurla’nın güneyinde, yeşilin o canlılık veren tonlarının hiçbirinden bile eser olmayan, kahverengi ve antrasit renkleriyle parlayan step ve çöl ülkesinde can çekişen bir nehir hissine kapılıyor. Sonra birdenbire birkaç evden oluşan küçük vaha karşınıza çıkınca şaşırıp kalıyorsunuz. Bunlar geçmişin dört gözle beklenen, hayati önem taşıyan su kaynakları. Onlar olmasaydı Tarım Havzası’ndan geçen bir tek ipek yolu da olmazdı.”<sup>32</sup>*

İpek Yolu’nun geçtiği bazı kent ve bölgeler özel ve özgün bir niteliğe sahiptir. Doğuda Almatı- Kaşgar hattından batıda Aral Gölü- Aşkabat hattına, kuzeyde Sir- Derya’dan güneyde Duşanbe’ye kadar bu alan İpek Yolu’nun bilim, din ve sanat bütünü içerisinde Türk ve Dünya kültürünün ışıltılı bir coğrafyası konumundadır.

Taşkent’ten batıya giden bir kol Hive üzerinden Hazar Denizi’nin kuzeyinden, Semerkant ve Merv üzerinden giden kol ise bu denizin güneyinden devam etmektedir. Taşkent’ten kuzeye ayrılan ve Seyhun boyunca gidip Aral ve Hazar’a üzerinden yol üzerinde yer alan kentlerden biri de *Yesi* (Türkistan)’dir. Yesi’yi önemli kılan unsurlardan biri, hatta en önemlisi, Türk dünyasının ünlü mutasavvıfı Hoca Ahmet Yesevi’nin burayla olan ilgisi ve türbesinin bu kente oluşudur. Türkistan veya Yesi, Kazakistan’ın güney kesiminde Seyhun ırmağına yakın bir yerdedir. “Ahmed Yesevi’ye atfedilen çeşitli menkıbe ve kerametler Kaşgar’dan Balkanlar’a kadar bütün

---

<sup>32</sup> H. Uhlig, 2000, s. 347.

Türk yurtlarında yayılmıştır. Fuad Köprülü'nün ortaya koyduğu çalışmalarla Hoca Ahmet Yesevî hakkında derli toplu bilgi edinilmektedir.<sup>33</sup>

*Taşkent, Hokant ve Fergana; İpek Yolu'nun Orta Asya'daki dört, hatta Aral Gölü'nün doğusundan kuzeye gidip Cend üzerinden Karadeniz'in kuzeyinden Avrupa'ya geçen rotayı da göz önüne alırsak beş ana yolun düğümlendiği yer olarak özel bir konumdadırlar. Aral Gölü'ne dökülen Sirderya Irmağı bu yöreden doğar. Doğuda Tanrı Dağlarının arkasında kalan Kaşgar, Doğu Türkistan'ın batı bölgesi kentlerinden birisi olarak mütalaa edilse de, Fergana Vadisi'nin hemen güney batısında bulunan Semerkant'ı bu grupta ele almak uygundur. Güneyde Semerkant, kuzeyde Taşkent ve iki kent arasında yer alan Fergana ve Hokand, her ne kadar kendi özgün geçmişleri olsa da tarihsel süreçleri itibariyle hemen hemen aynı kaderi paylaşan efsane kentlerdir. Bu kentler ve onların yakın çevresinde oluşan bilim, sanat, kültür hareketleri kendileriyle sınırlı kalmamış, esintileri Anadolu'ya ve bu ülke üzerinden Balkanlara kadar uzamıştır. Semerkant'tan kalkan kervanlar Buhara, Merv ve Aşkabat üzerinden Tebriz'e geldiğinde yalnızca Anadolu'ya değil Kafkaslar'a da gitmekte, böylece maddi unsurlar yanı sıra manevî yüklerini bu dağlık alanlarda incileşen kentlere taşımaktaydılar.*

Taşkent (Terken, Çaş, Divân-ı Lügati't-Türk'te Şaş) ve diğerleri (Fergana, Hokand ve Semerkant), Türklerce kurulup imar edilen merkezler olarak Türk şehircilik tarihi ve mimari gelenekler açısından örnek teşkil ederler. Hemen hepsinde, Karahanlı, Timur ve Şeybani (Özbek) dönemlerinin izleri görüldüğü gibi, Buhara ve Hokant hanlıklarının katkıları da bulunur. Günümüzde Özbekistan sınırları içerisinde kalan yörede Çin, Arap, Sâmâni ve Karahitaylar da hüküm sürmüştür.

Tahsin Yazıcı "Pei-şi adlı bir seyyahın MS. V. yüzyıl Fergana'sı hakkında ayrıntılı bilgi verdiğini" belirtir. Pei-şi'ye göre "1, 5 kilometrelik bir çevresi olan başşehir Kâsân'da koç şeklindeki altından bir taht üzerinde oturan hükümdar çok kalabalık bir orduya sahipti." III. yüzyıldan itibaren aralıksız bir şekilde ülkeyi yöneten hânedanın son hükümdarı 649 yılında Göktürkler'le yapılan bir savaşta öldürülür. Hükümdarın kardeşi ülkenin küçük bir bölgesinde bir süre daha hüküm sürmüştü de toprakların hemen hepsi Göktürkler'in eline geçmiştir.<sup>34</sup> Müslüman Hindistan Devleti'nin

<sup>33</sup> F. Köprülü, 1991, s. 75.

<sup>34</sup> Tahsin Yazıcı, "Fergana" mad., *TDV İslâm Ans. C.12*, s. 375.



(Babür Devleti) kurucusu Babür Fergana'da doğmuş ve bu yerde idareci olmuştur.

Hokand, başta nar olmak üzere meyveleriyle, Mutugil adlı dağından çıkarılan firuze ve sair değerli maden ocaklarıyla, sülün ve geyik gibi hayvanlarıyla ünlenmiş kentlerden biridir.<sup>35</sup> Bâbü'ün Fergana hâkimiyeti dönemine (1494-1504) kadar küçük bir şehirdir. Bu yıllardan itibaren gelişmeye başlayan şehir, XVIII. yüzyılın ortalarından sonra Özbek Ming hânedanının başşehri olmuş ve önemi daha da artarak Batı Türkistan'ı Doğu Türkistan'a bağlayan önemli bir ekonomik merkez hâline gelmiştir.<sup>36</sup> 1710-1876 yılları arasında Fergana bölgesinde hüküm süren Hokand Hanlığı'nın başkenti olmuştur. Hanlığın kurucusu Şâhruh, Özbekler'in Ming kabilesine mensuptur.<sup>37</sup>

*Semerkant*, ilk olarak Zerefşân (Soğd) Irmağı'nın güney kıyısındaki vadiye hâkim yüksek bir mevkiye kurulmuş olup günümüze ulaşan harabelerine Efrâsiyâb adı verilmektedir. Anlatılardan efsanevî Türk hükümdarı Efrâsiyâb'ın (Alp Er Tonga) şehrin kurulduğu bölgeyi egemenlik altına aldığı sonucu çıkarılmaktadır. MÖ. V. yüzyılda 535 yılında Pers hükümdarı Büyük Cyrus tarafından ileri bir karakol olarak kurulduğu kabul edilen kent, Cengiz Han'ın 1220'de tahrip etmesinden sonra daha güneyde bugünkü modern Semerkant'ın bulunduğu bölgede yeniden kurulmuştur. İlk dönemlerde bütün Mâverâünnehir'in, ardından Soğd (Sogdiana) bölgesinin yönetim merkezi olmuştur.<sup>38</sup> Semerkant, Zerefşân Irmağı ve bu ırmaktan beslenen kanallar sayesinde şiddetli yaz sıcağı ve kuraklıktan pek etkilenmeyen nadir kentlerdendir. İslâm coğrafyacılarının tavsifine göre akarsuları, yemyeşil bitki örtüsü ve tertemiz havasıyla sıhhatli bir yaşama son derece müsait ve doğal görünümü en güzel mekânlardan biridir. Seyyahların cennete benzettikleri bir mevkiye bulunmaktadır. Perslerden sonra Hellenler ve Selevkosların egemenliğinde olmuşsa da, nüfusunun yoğunluğunu Türk ve Sogd kabilelerini oluşturduğu kent, I. yüzyıl ve sonrasında çoğunlukla Türk devletlerinin yönetiminde kalmıştır.<sup>39</sup>

Orta Asya ticaret yolları üzerindeki önemli merkezlerden biri olan, İbn Havkal'in "Mâverâünnehir'in Limanı" dediği Semerkant dünyanın her tarafından gelen tüccarlar ve getirdikleri mallarla dolup taşardı. Semerkant ve

<sup>35</sup> *Baburnâme/ Babur'un Hatıratı*- I, s. 6-7.

<sup>36</sup> Catherine Poujol, "Hokand" mad., *TDV İslâm Ans. C. 18*, s. 214.

<sup>37</sup> Enver Konukçu, "Hokand Hanlığı" mad., *TDV İslâm Ans. C. 18*; s. 214.

<sup>38</sup> Osman Aydın, "Semerkant" mad., *TDV İslâm Ans. C. 36*; s. 482.

<sup>39</sup> Geniş bilgi için bak. O. Aydın, "Semerkant" mad., *TDV İslâm Ans. C. 36*; s. 482 vd.

civarında yaşayan Soğdlular, VI-VIII. yüzyıllarda İpek Yolu ticaretini neredeyse tekellerine alarak bu yolun pek çok güzergâhında ticaret kolonileri kurmuşlardı. Özellikle kâğıdı ile meşhur olup İslâm toprakları üzerinde en kaliteli kâğıt orada üretiliyordu. Ayrıca ipek, yün kumaş ve dokumaları ile de meşhurdur. Çok sayıda Türk ve İslâm eserlerinin bulunduğu kentte Budist tapınaklarına da rastlanmıştır.

Kaşgar'dan güneye inen yol Pamir Dağlarını aşmak zorundadır. Ötesi; Afganistan, Keşmir, Pakistan ve Hindistan'dır. Afganistan'da Begram ve Bamyam önemli antik kentler arasındadır. Bergam'da "bir zamanlar Mısır, Yunanistan, Roma, Suriye, İran, Hindistan ve Çin'den gelmiş olan buluntular, o dönemin tanıklığını yaparlar".<sup>40</sup> Anlaşılan o ki, günümüzde "küresel dönemin dünyayı küçük bir köy" hâline getirdiği algısından çok daha önce dünyanın bazı bölgeleri yeterince küçüktür.

Güney İpek Yolu'nun geçtiği Bamyam, Budizmin kutsal mekânları arasındadır. Budistlerin kutsadıkları bu mekândaki ünlü Buda kaya kabartması Müslümanların egemen olduğu dönemlerde de ihtimamla korunmuş ancak 2001'de Talibanlar tarafından dinamitlenmiştir.

### **Buhara'dan Tebriz'e; Palmira'dan Baalbek'e**

Orta Asya Türk uygarlığı için önemli bir kent olan *Buhara* MÖ. IV. binin başlarına giden bir geçmişe sahiptir. Başta Türk devlet ve toplulukları olmak üzere Fars ve Sogt gibi kitleler yanı sıra Budist, Mani ve nihayet İslâm dini adına yapılan tapınaklarıyla özel bir yere sahiptir. Adının da "tapınak"la ilişkilendirildiği Buhara, doğu batı yönünde yapılan İpek Yolu kervanlarının uğrak yeri olan masalsi kentlerinden biridir. *Şahname* ve onun baş kahramanlarından *Afrasyab* ile onun etrafında meydana gelen bir dizi olayın merkezinde bu kent vardır.<sup>41</sup> Anadolu'ya göç eden evliya ve alperenlerin doğudan geldiklerini vurgulayan veciz sözlerden biri "..onlar Belh ve Buharadan gelmişlerdir" biçimindedir. Yalnızca bu söz bile Afganistan, Horasan ve Anadolu bağında Buhara'nın merkezî rolünü anlatmaya yeter.

Buhara'dan batıya Merv, Aşkabat, Kazvin'den Tebriz'e varmak; Hazar'ın güneyini kuşatan Elbruz Dağlarının güney eteklerinden Urmiye Gölü'nün kuzeyinden Van'a ve oradan Anadolu içlerine girmek demektir.

<sup>40</sup> H. Uhlig, 2000, s. 354.

<sup>41</sup> Geniş bilgi için bak. L. U. Mankovskaya, *Buhara*, Taşkent 1997; Ebû Bekr Muhammed b. Ca'fer en-Narşahî, *Târih-i Buhârâ*, Haz. Erkan Göksu, Ankara 2013.

Buhara ve Tebriz arasında bulunan birçok duraktan güneye, İsfahan ve Şiraz üzerinden Basra'ya inildiği gibi, yine batı yönünde gidilip Palmira (Tadmor) üzerinden Doğu Akdeniz limanlarına da erişilmekteydi.

*Merv*, Murgāb Deltası'nın aşağı kısmında, İran ile Hazar Denizi kıyılarını Orta Asya'nın önemli şehirlerine bağlayan stratejik bir mevkide ve işlek bir ticaret yolu üzerinde kurulmuştur.

Horosan, içinde bulunduğu konum nedeniyle belli dönemlerde idarî bir merkez, belli dönemlerde gelişimi komşu kentlere göre zayıflayan bir mekândır. Altın çağını Büyük Selçuklular döneminde, özellikle Sultan Sencer (1118-1157) zamanında yaşamış, çok sayıda medrese ve kütüphanesiyle bir ilim merkezi haline gelmiştir.<sup>42</sup> İstahrî, "Mesâlik" adlı eserinde Merv'in ham ipek ihracatıyla tanındığını kaydeder. Ürettiği ipek ile İpek Yolu'nun aslı bir parçası olmuştur. Selçuklu çağı boyunca Merv halkının en önemli geçim kaynağı ipek ve kumaş dokumacılığı, bakır işçiliği, hayvancılık ve ticarettir.

*Rey*, Horasan- Tebriz arasında, doğuya ve güneye giden ana yol üzerinde kilit bir yerdedir. Merv gibi Büyük Selçuklu döneminde altın çağını yaşayan, Nizam'ul Mülk'ün önderliğinde Nizamiye Medreseleri ağının ve eğitim için yapılan yeniliklerin başladığı, önemli tıp ve bilim merkezi hâline geldiği bir kenttir. Rey'den güneye inen yol Hemedan ve Kermanşah üzerinden Mezopotamya'nın yüreğine, yani Bağdat'a inmektedir. İster Bağdat'dan ister Hemedan'dan olsun, bu alanlardan doğuya giden yollar Palmira'ya çıkar. Hemedan- Palmira arasında iki kadim kentten biri Kerkük diğeri Musul'dur. Musul, güney doğudan gelenlerin Anadolu'ya erişen kapısıdır. Kuzeyinde Amida (Kara-amid, Diyar-ı bekir), güneyinde Bağdat'ı tutan Musul, Anadolu ve Mezopotamya ruhunun da birleşim yeridir.

Rey'den Urmiye Gölü ve Hazar arasından kuzey doğuya giden yol Tebriz'e varır. Tebriz, kuzeyde tüm ihtişamıyla Kafkasya'ya ve Doğu Anadolu'ya açılan kapıdır. İlk Çağ'da Ön Asya ile ilişkisi tespit edilen Azerbaycan, MÖ. III. yüzyılda Mezopotamya, Anadolu, Filistin ve hatta Avrupa'nın güneydoğu ülkeleriyle ticarî ve kültürel bağlar kurmuş, Nahçıvan ve Urmiye Gölü çevresi kentleri etkin dünyanın bir parçası olmuştur.<sup>43</sup> Bütün bu kentlerin her biri kendi tarihsel derinliği içinde özgün ve fakat ticarî

<sup>42</sup> Osman Gazi Özgüdenli, "Merv" mad., *TDV İslâm Ans*, C. 29, s. 223.

<sup>43</sup> Nesrin Sarıahmetoğlu, "Tarihi Süreç İçinde Azerbaycan ve İpek Yolu", *İpek Yolu*, TKHV Yayınları, s. 321.

yollarla değerleri Ashirand'ın bütünlüğünde müşterekleşen; efsaneler yaratan, bizatihi kendileri efsane olan mekânlardır.

**Doğu Akdeniz; Fenike/Filistin ve Efendi Tanrı Baal:** Baal, “efendi” kavramıyla ilintili ve özellikle İlk Çağ Filistin çevresinde başat olan tanrıdır. Dolayısıyla Fenike, İbrani, Bâbil, Kartaca ve diğer Suriye halkları arasında önemli bir yere sahip olmuştur. MÖ. 1200’lerde Kenan bölgesine gelen İbraniler bu bölgenin yerel tanrı ve tanrıçalarını aldıkları gibi, bu geleneksel dini anlayışlar bir biçimde Tevrat’a da yansımıştır. Akdeniz kıyılarında yoğun olarak inanılan Baal’in etkisinin Yahudi inançlarında yer almışlığı, Yahweh-Baal biçiminde Tevrat’ta çok defa kullanıldığından anlaşılmaktadır.<sup>44</sup> Baal’ın, Baalim= erkek, Baalat ise dişil tarafını yansımasıyla yaratılış ve varoluş düzleminde eril ve dişil dualist geleneğin bir parçası olduğunu göstermektedir. Ayrıca, Baal anlatılarında, Baal’ın eşi konumundaki Anath’ın kendine kuma olmak için çabalayan Aşera (Astarte) ile mücadelelerinde olsun, salt Baal-Anath hikâyelerinde olsun, sürekli karşıtlıklardan, örneğin verimlilik veya kırsırlık, yağmur veya kuraklık vurgusu yapıldığı görülmektedir.<sup>45</sup>

**Güney’in Baal’i kuzeyin Parşam’ı:** İlk Çağlardan günümüze Anadolu ve Ön Asya arasında her zaman ve her türde ilişkilerin olduğu bilinmektedir. Doğu Anadolu- Mezopotamya arasında geniş bir alanda varlık gösteren Hurrilerle Anadolu ilişkisi MÖ. V. binlere değin gitmektedir. Orta Anadolu’da Hattilerin yerini alan Hititler ile bu toplumun doğusunda bulunan Hayaşalılar ve daha güneylerde Mitanniler; Suriye üzerinden Anadolu – Ön Asya ilişkilerini diri tutmuşlardır. Güney sınırı Murat Irmağı olan Hayaşa Krallığı’ndaki “Haya”nın da Sumer – Hurri müşterek tanrılarından Haya ile olan doğrudan bağlantısı, bu ilişkinin kanıtlarından sadece biridir. Filistin ile Doğu Anadolu ve Kuzey Fırat Havzası arasında var olan derin kültürel ilişkilerin önemli ve özel bir kanıtı, Hayaşa bölgesinin bir parçası olan Kummaha, yani bugünkü Kemah ile Erzincan arasında bulunan Tortan köyündeki Parşam (Baar/baal-şamin) tapınağıdır. Erken Ermeni kaynaklarından sayılan Khorenatsi’nin (Movses H’orenatsi) “*Hayots Patmut’ivn*” adlı eseri bu konunun yazılı kaynakları arasındadır (II/14).<sup>46</sup>

<sup>44</sup> Fred Gladstone Bratton, *Yakın Doğu Mitolojisi*, Çev. N. Muallimoğlu, İstanbul 1995, s. 103.

<sup>45</sup> F. G. Bratton, 1995, s. 104- 107; Orhan Hançerlioğlu, “Baal” mad. *İnanç Sözlüğü*, İstanbul 1975, s. 88.

<sup>46</sup> Movses Khorenatsi, *History of the Armenians*, Çev. R. W. Thomson, Harvard University, Cambridge 1980; Movses H’orenatsi, *Hayots Patmut’ivn*, *Matenagirk’ Hayots, II*. Hator, V. Dar, Ant’iliyas-Libanan: Kat’oğikosut’yun Hayots Metzı Tann Kilikioy, 2003; René

Yollar ve görece uzak alanlar arası ilişkiler, sanıldığından ya da sanılacağından çok daha eski, girift, gizemli ve fakat araştırıldığında bir o kadar aydınlatıcı roller üstlenmektedir. İpek Yolu olarak adlandırılan ve Asya içlerinden Akdeniz'e uzayan yol Palmira'ya<sup>47</sup> ve Heliopolis'e geldiğinde, Yukarı Fırat Havzası'na varan yollarla buluşmaktadır. Aydınlatıcı ya da ibretle öğrenilen bir başka boyut da, yollar sayesinde aralarında ilişkiler kurulan kentlerin benzer ve dramatik kaderleri paylaşmış olmalarıdır.

**Efendi Tanrı Baal'ın İki Kenti; Çölün Gelini Palmira ve Güneş Kenti Baalbek:** Eski *Ugarit*, Doğu Akdeniz kıyısında bir kenttir. Lazkiye'nin 12 km. kuzeyinde bugünkü Ras-şamra harabelerinin yerinde olan Ugarit, bölgenin en eski ve en önemli ticaret merkezlerinden biriydi. Her ne kadar liman olmasa da, Attalig, Gib'ala ve denizin ortasındaki küçük bir adada yer alan Himuli limanlarına hâkimdi.<sup>48</sup> Hurrice dahil, Anadolu, Mısır ve Ön Asya'da kullanılan eski dillere ait belgelerin bulunmuşluğu, bu kentin uluslararası konumunu yeterince açıklamaktadır. Ugarit belgelerinde Baal ve onun iki tanrıçası (Anath ve Aşera) hakkında en eski bilgilerin bulunması,<sup>49</sup> bu tanrı ve tanrıçaların merkezî kentlerinin burası olduğunu akla getirmektedir.

İpek Yolu, Babil söyleminde “güneşin battığı kent” olan Ugarit'e, yani Ras-şamra'ya uğramadan önce “çölün gelini” olarak anılan *Palmira*'ya uğrar. Eski adı Tedmur (Tadmor veya Tudmur), Aramice'de “mucize” anlamına gelir ki, çöl ortasında bulunan bu tür hayat dolu mekânlarla ansızın

---

Grousset, *Başlangıcından 1071'e Ermenilerin Tarihi*, Çev. S. Dolanoğlu, İstanbul 2005, s. 116; Canan Seyfeli, “Erken Ermeni Kaynaklarına Göre Hristiyanlık Öncesi Ermeni Tanrılar Panteonu”, *Ondokuz Mayıs Üniv. İlahiyat Fak. Dergisi*, Samsun 2011, Sayı 30, s.139- 183.

<sup>47</sup> Palmira, Suriye çölünü geçen kervanlarının uğrak noktasında olması sebebiyle “*Çölün Gelini*” olarak da anılmıştır. Terör örgütü “daeş” tarafından tarihi dokusu bozulan ve yağmalanan Palmira kentinde Baal-şamin Tapınağı'nı havaya uçurduğu anın görüntüleri ortaya çıkmış ve bu vahşet dünya basınında yer almıştır. MÖ, IV. yüzyıl başında ise Erzincan- Kemah arasında, bugünkü Tortan (Taranagık) köyünde bulunan bir diğer Baal tapınağı (Barşamin), Gregoryen Ortodoks Hristiyanlığı'na icat eden Krikor Lusavoriç ve yandaşları tarafından yıkılıp yağma edilmiştir.

<sup>48</sup> Füzuzan Kınal, “Ugarit .Kırallarının Tarihi”, *AÜDTCF Dergisi*, C. VIII-XII, Sayı 14-23 (1970-1974), Ankara 1963, s. 15; Dennis Pardee, “Background to the Bible: Ugarit, Ebla to Damascus”, *Art and Archaeology of Ancient Syria*, Washington 1985, s. 253- 259; Ercüment Yıldırım, “MÖ. Iı. Binyılda Paylaşılamayan Topraklar: Kuzey Suriye”, *The Journal of Academic Social Science Studies*, Publication of Association Esprit, Société et Rencontre, Strasbourg/France 2012, s. 1388.

<sup>49</sup> F. G. Bratton, 1995. s. 103; Jean- Paul Thalmann, *Geç Tunç Çağında Ticari Bir Başkent: Ugarit, Kentlerin Doğuşu*, Çev. A. B. Girgin, Ankara 2000, s. 205.

karşılaşılması hâline uygun düşmektedir. Her ne kadar Tanah'da Hz. Süleyman tarafından kurulan bir çöl şehri olarak (Tadmur) anılsa da, bunu teyit edecek başka bir kayıt olmadığı gibi, yapılan arkeolojik kazılarla kentin kurulduğu tarihin çok daha eskiye gittiği anlaşılmıştır.<sup>50</sup>

*Baalbek (Heliopolis)*, Akdeniz dünyasında ticarî yönleriyle tanınan Fenikeliler tarafından kurulmuştur. Baal tanrısı adına inşa edilişi nedeniyle, bugünkü Lübnan'ın doğusunda, Bekaa Vadisi'nde bulunan kent Baalbek diye anılmaktadır. Roma Dönemi'nde altın çağını yaşayan kentin tarihindeki en büyük yıkımı Haçlıların yaptığı bilinmektedir. Gerek Palmira ve gerekse Heliopolis, Ugarit mirasını devralmış gibi görülmektedirler.

### **İpek Yolu'nun Batıda Çoğaldığı Ülke: Anadolu**

Tarihi yollar Anadolu'ya karalar üzerinden beş ana koldan girmektedir. Batıda Trakya'dan, kuzey doğuda Kafkasya'dan, güneyden Suriye ve Mezopotamya'dan gelen yollar bir tarafa bırakılırsa, doğudan İpek Yolu'nun iki kol hâlinde geldiği söylenebilir. Ana yolun iki koldan gelmesinin temel fizikî nedenlerinden biri Urmiye ve Van Göllerinin varlığıdır. Bunlardan Urmiye Gölü güneyinden gelen kol Mezopotamya'dan gelen ana kolla Musul'da buluşur ve Mardin- Diyar-ı bekir üzerinden Malatya'ya ulaşır.

*Malatya* (Melitene), ünlü Arslantepe ve Battal Gazi'den (Eski Malatya) bu yana Anadolu'da kilit kentlerden biri olmuştur. Kuzeyde Sivas ya da Erzincan üzerinden Trabzon veya Giresun'a; kuzey doğuda Harput ve Muş üzerinden Ahlat'a; doğuda Kayseri ve Aksaray üzerinden Konya'ya; güneyde ise Maraş üzerinden Akdeniz'e giden ana yolların kavşak noktasıdır. Hiçbir iz olmasa da yalnızca kervansarayları tespit etmek bile bu gerçeği somut biçimde yansıtabilir.<sup>51</sup>

*Ahlat*; İran üzerinden, özel olarak da Horasan yönünden gelen göçlerin önemli durak ve toplanma alanıdır. XI. yüzyıl başlarında yüz binin üzerine çıkan ani nüfus artışı, Türklerin muhaceretiyle ilgilidir.<sup>52</sup> Malazgirt Zaferi sonrasında ve Ahlatşahlar zamanında oldukça mamur hâle gelir. Siyasi ve

<sup>50</sup> Adnan Bounni, "Palmyra: The Caravan City, Ebla to Damascus", *Art and Archaeology of Ancient Syria*, Washington 1985, s. 381.

<sup>51</sup> Malatya tarihi ve tarihi dokusu üzerinde birçok bilimsel çalışma yapılmıştır. Akra/ Kültür, Sanat ve Edebiyat Dergisi'nin 9. sayısında "Dosya: Malatya" bölümünde yer alan yazılara ve literatüre bakılabilir.

<sup>52</sup> Nâzır-ı Hüsrev, *Sefernâme*, Çev. A. Tarzi, İstanbul 1950, s. 10.

stratejik konumuyla önem kazanan kentte bilim ve sanat hareketleri hızlanır. Belh, Buhara ve Merv üzerinden kurulan bağlantı ve bu yörelerdeki bilgi birikimini kendinde toplaması nedeniyle “Kubbetü'l- İslâm” olarak da anılır.<sup>53</sup> Ahlat'ın Meydan Mezarlığı ve türbeleriyle açık hava müzesi konumundadır.<sup>54</sup>

*Erzincan;* Azzi/Hayaşa Krallığı, Mengüçükler ve Mutahharten dönemlerinde başkent olan kent, Yukarı Fırat Havzası'nın önde gelen tarihi yerleşim alanlarındandır. Erzincan'a verilen “Dâr un – nasr”; Selçuklu tarihinin büyük otoritesi olan Osman Turan tarafından “Yardıma mazhar olan şehir” olarak tanımlanmıştır.<sup>55</sup> Orta ve Doğu Anadolu arasında yer alan kent, doğuda Ahlat'tan, kuzeyde Giresun ve Trabzon, güneyde Malatya üzerinden gelen yolların buluştuğu mevkidedir. Batıda Sivas, kuzey batıda Amasya üzerinden diğer bölge ve kentlere gidilmektedir.<sup>56</sup> Kentin tarihi ve kültürel dokusu içerisinde yol olgusu önemli bir yer tutar. Erzincan, somut ya da soyut varlıklarıyla İpek Yolu akışıyla olan yoğun ilişkisini ortaya koymaktadır.

*Konya;* uygarlık öncesi ve sonrasındaki tarihsel süreci bir yana, Anadolu Selçuklu Devleti'nin başkenti olmasıyla ayrı bir önem kazanmaktadır. Akdeniz ve Orta Anadolu'dan gelen yolların Konya'da buluşmasının somut örnekleri olan han ve kervansarayların birçoğu hâlâ ayakta.<sup>57</sup>

## Sonuç

Çin'le başlatılması teamül haline getirilen İpek Yolu ticarî etkinliğinin bu ülke içerisinde tarihi ulaşım alt yapılarından yararlandığı gerçektir. Nitekim imparatorluğun merkezî yönetim ve kontrolünün sağlanması nedeniyle bürokratik akışkanlıkları, kökleşmiş yol ağı üzerinden mümkün olmuştur. Her türlü resmî evrakların taşra ve merkez arasında gidip gelmesi, bu sistemin hem ülke hem de komşu ülkeler arasında sağlanması kurumsallaşmış bir posta sisteminin olmasına, doğal olarak belirlenmiş

<sup>53</sup> Beyhan Karamağaralı, *Ahlat Mezar Taşları*, Ankara 1972, s. 41- 42; Faruk Sümer- Ara Altun, “Ahlat” mad., *TDV İslâm Ans*, C. 2, s. 19- 23.

<sup>54</sup> Beyhan Karamağaralı, 1972, s. 42.

<sup>55</sup> Osman Turan, *Selçuklular Zamanında Türkiye*, İstanbul 1971, s. 688.

<sup>56</sup> M. Kemal Özergin, “Anadolu Selçuklu Kervansarayları”, *İstanbul Üniv. Edb. Fak. Tarih Dergisi*, C. 15, S. 20, İstanbul, 1965, harita 4; Gökçe Günel, “Anadolu Selçuklu Dönemi'nde Anadolu'da İpek Yolu - Kervansaraylar – Köprüler”, *Kebikeç / 29*, 2010, s. 135.

<sup>57</sup> Han ve kervansaraylar hakkında yapılan pek çok çalışma vardır. Bak. Bülent Agaoglu, *Kervansaray, Han, Kale ve Hisarlar Hakkında Bibliyografya*, Ankara, 1982; Anadolu kervansarayları hakkında derli toplu bir yazı olarak bak. Haşim Karpuz, “Ortaçağ Döneminde Anadolu'da Kervansaraylar”, *İpek Yolu*, TKHV Yayınları, s. 379-392.

yollara bağılıydı. Bu sayede yolların esas olduğu posta sistemi, ticaret ve çeşitli kültürel akışlar Mançurya'dan Moğolistan'a, Türkistan'dan Avrupa ve Anadolu'ya, güneyde ise Tibet'ten Hindistan'a kadar yaygınlaşmıştır.

Günümüzde ekonomik, ticari ve kültürel politikalar açısından yapılacak stratejilerde gözden kaçırılmaması gereken temel husus, hızlı haberleşme ve olabilir en yakın sürede kurulması gereken uluslararası ilişkilerde belirleyici alan Orta Asya'dır. Bu büyük kıtada egemen olan Türk devletleri için İpek Yolu merkezli stratejilerde Türk toplulukları başat aktörler arasında olmak durumundadır. Gerek tarihsel geçmişi ve gerekse günümüz dünyasındaki konumu nedeniyle İpek Yolu merkezli gelişmelerde, başta Türkiye Cumhuriyeti olmak üzere diğer Türkî Cumhuriyetlerin ağırlığının korunup geliştirmeleri büyük önem taşımaktadır. Aksi takdirde, bu projede Çin'in denge dışı ağırlık kazanması yeni handikaplara neden olabilme riski taşımaktadır.

#### **Kaynakça**

- Ağaoglu, Bülent; *Kervansaray, Han, Kale ve Hisarlar Hakkında Bibliyografya*, Ankara, 1982.
- Anadolu Selçuklu Dönemi Kervansarayları*, Edt. Hakkı Acun, Kültür ve Turizm Bakanlığı Yayınları, Ankara 2007.
- Artun, Erman; *Aşıklık Geleneği ve Aşık Edebiyatı, Edebiyat Tarihi/ Metinler*, Adana 2011.
- Aslanapa, Oktay; *Türk Sanatı*, Remzi Yayınları, İstanbul 1984.
- Aydınlı, Osman, "Semerkant" mad. *TDV İslâm Ans. C. 36*, s. 481-484.
- Baburnâme/ Babur'un Hatıratı I*, Haz. R. R. Arat, Millî Eğitim Yayınları, İstanbul 1970.
- Bekin, Ahmet Rıza, *İpek Yolu*, AÜDTCF Yayınları, Ankara 1981.
- Bounni, Adnan, "Palmyra: The Caravan City, Ebla to Damascus", *Art and Archaeology of Ancient Syria*, Washington 1985, s. 380- 385.
- Bratton, Fred Gladstone, *Yakın Doğu Mitolojisi*, Çev. N. Muallimoğlu, Marmara Üniv. İlahiyat Fak. Yayınları, İstanbul 1995.
- Cagnat, René- Jan, Michel, *İmparatorluklar Beşiği*, Çev. E. Akbulut- A. Şensilay, Alan Yayıncılık, İstanbul 2009.
- Dawson, Chrstopher, *Batının Oluşumu*, Çev. Dinç Tayanç, Dergâh Yayınları, İstanbul 1976.



- Dünden Bugüne İpek Yolu/Beklentiler ve Gerçekler*, Heyet, Ötüken Yayınevi, İstanbul 2008.
- Eberhard, Wolfram, *Çin Simgeleri Sözlüğü*, Çev. A. Kazancıgil- A. Bereket, Kabalcı Yayınları, İstanbul 2000; *Çin Tarihi*, TTK Yayınları, Ankara 1995.
- Ebû Bekr Muhammed b. Ca'fer en- Narşahî, *Târih-i Buhârâ*, Haz. Erkan Göksu, Ankara 2013.
- Ergin, Osman Nuri, *Türkiye'de Hanlar, Kervansaraylar, Oteller ve Çeşitli Barınma Yerleri*, Marmara Belediyeler Birliği Yayınları, İstanbul, 2013.
- Fairbank, John K., *Çağdaş Çin'in Temelleri*, Çev. Ü. Oskay, Doğan Yayınları, Ankara 1969.
- Frye, Richard N., *Antik Çağlardan Türklerin Yayılmasına Orta Asya Mirası*, Çev. F. Tayanç- T. Tayanç, Arkadaş Yayınları, Ankara 2009.
- Garthwaite, G. R. , *İran Tarihi*, Çev. F. Aytuna, İnkılâp Kitapevi Yayınları, İstanbul 2007.
- Goyal, S. R. , *Kautilya and Megasthenes*, Kusumanjali Praksshan, Meerut 1985.
- Gökalp, Cevdet, *Kaynaklara Göre Orta Asya'nın Önemli Ticarî ve Askerî Yolları*, Emel Matbaacılık, Ankara 1973.
- Grousset, René, *Başlangıcından 1071'e Ermenilerin Tarihi*, Çev. S. Dolanoğlu, Aras Yayınları, İstanbul 2005; *-Bozkır İmparatorluğu*, Çev. Reşat Uzmen, Ötüken Yayınları, İstanbul 1993.
- Günel, Gökçe, "Anadolu Selçuklu Dönemi'nde Anadolu'da İpek Yolu - Kervansaraylar – Köprüler", *Kebikeç*, Sayı 29, 2010, s. 133- 146.
- Hançerlioğlu, Orhan. *İnanç Sözlüğü*, İstanbul 1975.
- Haussig, Hans W. , *İpek Yolu ve Orta Asya Kültür Tarihi*, Çev. Müjdat Kayayerli, Ötüken Yayınları, İstanbul 1997.
- Hedin, Sven, *İpek Yolu*, Çev. A. Arpad, Milliyet Yayınları, İstanbul 1974.
- Herodotos, *Herodot Tarihi*, Çev. M. Ökmen, Remzi Yayınları, İstanbul 1975.
- Karavit, Caner; "Toba Türkleri Döneminde Kansu Koridoru'nda Budist Sanat ve Başyapıtlar", *İpek Yolu*, TKHV Yayınları, İstanbul 2015, s. 29-58.
- Karpuz, Haşim; "Ortaçağ Döneminde Anadolu'da Kervansaraylar", *İpek Yolu*, TKHV Yayınları, İstanbul 2015, s. 379-392.
- Kemaloğlu, İlyas, "Karadeniz'in Kuzeyinde İpek Yolu ile Bağlantılı Ticaret Yolları", *İpek Yolu*, TKHV Yayınları, İstanbul 2015, s. 363- 378.
- Khorenats'i, Moses, *History of the Armenians*, Çev. R. W. Thomson, Harvard University, Cambridge 1980; - *Hayots Patmut'ivn'*, Matenagirk' Hayots, II.

- Hator, V. Dar, Ant'ılias-Libanan: Kat'oğikosut'yun Hayots Metzi Tann Kilikioy, 2003.
- Karamağaralı, Beyhan, *Ahlat Mezar Taşları*, Ankara 1972.
- Kınal, Füzuran, "Ugarit .Kırallarının Tarihi", *AÜDTCF Dergisi*, C. VIII-XII, Sayı 14-23 (1970-1974), Ankara 1963, s. 14-94; - "Çivi Yazısının Doğuşu ve Gelişmesi", *TAD*, VII/12-13, s. 1- 16.
- Kinglake, Alexsander William, *Doğu Hasreti*, Çev. A. E. Uysal, Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara 1982.
- Koç, Ümit, *Savaştan Sanata İpek*, Manas Yayınları, Elazığ 2009.
- Konukçu, Enver, "Hokand Hanlığı" mad., *TDV İslâm Ans.* C. 18; s. 214-216.
- Köprülü, Fuad, *Türk Edebiyatında İlk Mutasavvıflar*, Ankara 1991.
- Mankovskaya, L. U. , *Buhara*, Taşkent 1997.
- McCrinkle; John W. , *Ancient India as Described by Megasthenes and Arrian*, Calcutta 1926.
- Nâzır-ı Hüsrev, *Sefernâme*, Çev. A. Tarzi, İstanbul 1950.
- Özergin, M. Kemal, "Anadolu Selçuklu Kervansarayları", *İstanbul Ün. Edb. Fak. Tarih Dergisi*, C. 15, Sayı 20, İstanbul, 1965, harita 4.
- Özgüdenli, Osman Gazi, "Merv" mad., *TDV İslâm Ans*, C. 29, s. 221- 223.
- Pardee, Dennis, "Background to the Bible: Ugarit, Ebla to Damascus", *Art and Archaeology of Ancient Syria*, Washington 1985, s. 253- 259.
- Poujol, Catherine, "Hokand" mad.. , *TDV İslâm Ans.* C. 18, s. 214.
- Rox, Jean-Paul, *Orta Asya- Tarih ve Uygarlık*, Çev. Lale Arslan, Kabalcı Yayınevi, İstanbul.2001.
- Sariahmetoğlu, Nesrin, "Tarihi Süreç İçinde Azerbaycan ve İpek Yolu", *İpek Yolu*, TKHV Yayınları, s. 321- 336.
- Seyfeli, Canan, "Erken Ermeni Kaynaklarına Göre Hıristiyanlık Öncesi Ermeni Tanrılar Panteonu", *Ondokuz Mayıs Ün. İlahiyat Fak. Dergisi*, Samsun 2011, Sayı 30, s.139-183.
- Sümer, Faruk – Altun, Ara, "Ahlat" mad. , *TDV İslâm Ans*, C. 2, s. 19- 23.
- Tekir, Osman – Demir, Nesrin, "Ekonomik ve Siyasal Bir Araç Olarak Yeni İpek Yolu Projesinin Küresel Sisteme Etkileri", *Sosyoekonomi*, Vol. 26(38), 2016, s. 191-206.
- Thalman, Jean- Paul, *Geç Tunç Çağında Ticari Bir Başkent: Ugarit, Kentlerin Doğuşu*, Çev. A. B. Girgin, Ankara 2000.

Tuncer, Orhan Cezmi; *Anadolu Kervan Yolları*, Vakıflar Genel Müd. Yayınları, Ankara 2007.

Turan, Osman, *Selçuklular Zamanında Türkiye*, İstanbul 1971.

Uhlig, Helmut; *İpek Yolu*, Çev. A. Kırım, Okyanus Yayınları, İstanbul 2000.

Whitfield, Susan, *İpek Yolunda Yaşam*, Çev. S. Aydın, İstanbul 2005.

Yazıcı, Tahsin “Fergana” mad., *TDV İslâm Ans.* C.12, s. 375- 377; “Derviş” mad., *TDV İslâm Ans.* IX, s.188- 189.

Yıldırım, Ercüment, “MÖ. II. Binyılda Paylaşılmalı Topraklar: Kuzey Suriye”, *The Journal of Academic Social Science Studies*, Publication of Association Esprit, Société et Rencontre, Strasbourg/France 2012, s. 1388.

*Yükselen İpek Yolu* I-III, “Uluslararası İpek Yolu'nun Yükselişi ve Türk Dünyası Bilgi Şöleni” 3-4 Mart 2016, Ankara 2016.

