

## XII. ve XIII. Yüzyıllarda Anadolu'da İpek Yolu<sup>1</sup>

Esra Yılmaz<sup>2</sup>

Ankara University Ph.D. Candidate, Ankara, Turkey

Received- Accepted: 02.05.2020 – 19.05.2020

Research Article

### Öz

İlk kez 1877 yılında Alman Jeolog Ferdinand von Richthofen tarafından kullanılan İpek Yolu terimi Çin'den başlayan ve Hindistan'a, İran'a, Anadolu'ya ve Roma'ya kadar uzanan devasa ticaret rotasını tanımlamaktadır. Anadolu coğrafyası, tarihin çeşitli dönemlerinde topraklarını bir ağ gibi saran ticaret yolları ile bu güzergâha aktif olarak katılmayı dilemiş, özellikle Anadolu Selçukluları, fetihleri ekonomik çıkarlar doğrultusunda planlayarak ve fethedilen bölgelerin ticari faaliyetlerinde devamlılığına itina göstererek ekonomik istikrarı sağlama konusunda önemli adımlar atmışlardır. Yabancı devletlerle ticari antlaşmalar imzalanarak uluslararası ticarete yer edinilmeye, kervansaraylar ve köprüler inşa edilerek seyahatin güvenliği teminat altına alınmaya, pazar ve panayırılar kurularak ise Anadolu'ya ulaşan tüccarlara özgür bir alışveriş ortamı oluşturulmaya çalışılmıştır. Bu çabalar Anadolu'yu hem ekonomik hem de kültürel açıdan zenginleştirmiştir.

**Anahtar kelimeler:** İpek Yolu, Anadolu Selçuklu Devleti, Kültürel Etkileşim, Ticaret Yolları, Ticari Ürünler.

## The Silk Road in Anatolia in the 12th and 13th Centuries

### Abstract

The term Silk Road which is used firstly by German geologist Ferdinand von Richthofen, refers to a giant trade route that extended from China into India, Iran, Anatolia and Rome. Communities across the Anatolian landscape hoped to join actively in this route in various periods, especially Anatolian Seljuks, by planning conquests for economic purposes and paying attention to the continuity of trade in the conquered lands, and took significant steps in maintaining economic stability. They tried to ensure a free zone for trade by signing trade treaties with other countries in an effort to participate in global trade, by building caravanserai and bridges to secure trade flow, and by setting up markets to offer convenient trade for traders coming to Anatolia. These efforts enriched Anatolia both economically and culturally.

**Keywords:** Silk Road, The Government of Anatolian Seljuk, Cultural Interaction, Trade Routes, Commercial Products.

<sup>1</sup> This article is analyzed by two reviewers and it is screened for the resemblance rate by the editor. (Bu makale iki hakem tarafından incelenmiş ve editör tarafından benzerlik oranı taramasından geçirilmiştir)

<sup>2</sup> eyilmaz1864@yandex.com, ORCID: 0000-0001-7422-876X

## Giriş

Çin'in günümüz Xi'an eyaletinden başlayan İpek Yolu, Dunhuang üzerinden Turfan'a, müteakiben Taklamakan Çölü ile Tanrı Dağları'nın güney etekleri boyunca ilerleyerek Kaşgar'a ulaşmaktadır. Kaşgar'dan devam eden kervanlar Pamir Dağları'nın kuzeyinden ilerleyerek Semerkant ve Buhara'ya veya Pamir Dağları'nın güneyinden devamla Belh ve sonrasında da Merv üzerinden İran topraklarına ulaşmakta, buradan da Anadolu'ya geçmektedir (Heaton, 2005, s. 27).

İpek Yolu, Anadolu coğrafyasında çok sayıda kenti, çeşitli hatlarla birbirine bağlamaktadır. Bunlardan biri; Tebriz'den başlamakta, Merend, Hoy, Van, Muş, Varto, Hınıs ya da Van, Erzurum, Erzincan, Sivas ve devamla güneybatıya dönerek Kayseri, Nevşehir, Aksaray, Konya, Beyşehir, Seydişehir, Ortapayam Hanı, Aspendos ve Perge üzerinden Antalya'ya ulaşmaktadır (Özcan, 2015, s. 73; Eskikurt, 2014, s. 26-28; Erten, 1940, s. 75). Bir başka güzergâh ise Hürmüz Boğazından Fars Körfezi'ne, buradan önce Bağdat'a sonra Fırat nehri üzerinden Şam ya da Dicle üzerinden Musul yoluyla Antakya ve Tarsus'a, devamında da Toroslar üzerinden İstanbul'a veya Tebriz ve Trabzon üzerinden Karadeniz'e ulaşmaktadır (Heaton, 2005, s. 140). Bir diğer yol Sinop'tan başlamakta, Tokat, Sivas, Malatya üzerinden Halep'e ulaşmaktadır. Eskişehir, Bolvadin, Akşehir üzerinden Konya'ya ulaşan bir başka güzergâh buradan Kilikya'ya geçmektedir. Kütahya, Afyon, Akşehir veya Eskişehir ve Denizli üzerinden de Konya'ya varmak mümkündür (Baskıcı, 2009, s. 21-22). Halep'ten geçen bir yol Kilis, Nusaybin, Musul, Bağdat üzerinden Basra'ya ilerlemektedir. Irak'a ulaşan bir diğer güzergâh, Elbistan, Malatya ve Diyarbakır güzergâhıdır (Atçeken, 2012, s. 165). Adana, Şanlıurfa ve Erbil veya Malatya, Diyarbakır, Nusaybin ve Erbil güzergâhı ile İran'a ulaşmaktadır (Perk, 1944, s. 17). Antalya, Alanya ve Yumurtalık üzerinden Anadolu'ya giren, Kayseri ve Sivas veya Konya'dan kuzeye devamla Ankara, Çankırı, Kastamonu, Sinop üzerinden Kırım'a geçen rotalar da mevcuttur. Sivas, Tokat, Turhal, Amasya, Ladik, Samsun ve Trabzon, Gümüşhane, Bayburt, Aşkale, Erzurum rotası da bulunmaktadır (Güçlüay, 2002, s. 369-370). Ayaş limanının canlı bir şekilde kullanıldığı zamanlarda, buradan Konya ve Kayseri'ye ulaşan bir rota daha vardır (Turan, 1971, s. 96). Mısır, Suriye, Irak, İran ve Çin'den gelen tüccarlar, Sivas'ta, İtalyan, Rus, Kıpçak ve Bizanslı tüccarlarla buluşabilmekteydi (Gordlevski, 1988, s. 211; Bedirhan, 2000, s. 275). Sivas'ta başka bir güzergâh, kuzeyde Suşehri ve Şebinkarahisar'a, doğuda Divriği ve Erzurum'a, güneyde Malatya'ya gitmekteydi. Sivas, Malatya, Diyarbakır ve Nusaybin yolu da kullanılmaktaydı. Ayrıca Nusaybin, Şanlıurfa, Kahramanmaraş ve Kayseri güzergâhı da mevcuttur. Samsun'da başlayıp Amasya ve Kayseri'ye ulaşan yol Kuzey-Güney doğrultusunda ulaşımı sağlamaktaydı. İzmit, Gerede, Çankırı, Amasya ve Şebinkarahisar üzerinden Trabzon'a veya Erzurum üzerinden Tebriz'e gidilebilmekteydi (Baskıcı, 2009, s. 21-22). Trabzon, Asya mallarının başkente taşındığı önemli bir merkezdir. Karadeniz'in Anadolu ile Kırım arasındaki bağlantısı önemlidir. Bu bölgelerden önemli yollar geçmekteydi. Bunlardan biri Kırım'dan başlamakta, kuzeye doğru devam etmekte, Rus Prenslüklerini geçerek Kıpçak bozkırlarına, buradan devamla Bulgar arazisini aşır Hazar Denizi'ne ulaşmaktaydı. Hazar'dan kuzeye doğru Harizm'e ulaşan yol, buradan Uzak Asya'ya ilerlemektedir (Bedirhan, 2000, s. 273).

Anadolu jeopolitik konumu gereği Doğu ile Batı arasında köprü vazifesi görmektedir ve Anadolu

Selçuklu Devleti'nin istikrarlı politikaları sayesinde, özellikle XII. ve XIII. yüzyıllarda, Asya'dan Avrupa'ya geçişlerde önemli bir kervan durağı olarak oldukça etkin bir ticari rol oynamıştır. Çalışmamızın bu bölümünde Anadolu Selçuklularının ticaret politikaları, devamında da Anadolu İpek Yolu kültürü incelenmeye çalışılmıştır.

### **Anadolu Selçukluları Dönemi Ticaret Politikaları**

Suriye'deki Latin Prenslükler ve Anadolu'ya yerleşmeye başlayan Anadolu Selçukluları, Anadolu'ya hâkim olan Bizans'ı ekonomik faaliyetlerin dışında bırakıyordu. Yabancı devletlere verilen ayrıcalıklar ve siyasi entrikalar ekonomiyi zayıflatıyor, ağır vergi politikaları halkı hükümetten uzaklaştırıyordu. Anadolu'da nüfus azalıyor ve şehirler küçülüyordu (Baykara, 1988, s. 46; Baykara, 2002, s. 226). Anadolu valileri, Bizans hükümetinin zayıflığından istifade ederek halka büyük baskı uyguluyorlardı. X. yüzyıla ulaşıldığında vergi toplama işlerinde suistimaller artmış; XII. yüzyıla gelindiğinde ise normalin iki katı vergi alınması olağan bir durum haline gelmişti ve bu vergilerin bir kısmı devletin hazinesine girmiyordu (Baskıcı, 2009, s. 267; Honigmann, 1970, s. 122). Nakit ihtiyacı sebebi ile düzenli olarak yükselen vergiler yanı sıra, hem askeri hizmetler, hem de gemi, köprü, yol yapımı gibi işler için gerek duyulan eleman ihtiyacı da halkın sırtına biniyordu. İlke olarak bu işler tüm halkın göreviyken, imparatorluktan ayrıcalık elde etmiş olanlar bu görevlerden kaçınmayı başarıyorlardı (Levçenko, 1990, s.16-20; Baskıcı, 2009, s. 222). En nihayetinde İmparatorluğun başkenti olan İstanbul, 1204 yılında Latinlerin eline geçmiştir. Venedik, şehrin 3/8'ini, boğazları, stratejik adaları, limanları ve pazar yerlerini kontrolü altına almış, Cenovalıları kovarak ticari tekel oluşturmuştur. İstanbul'un Latinlerin eline geçmesinden sonra, 1206 yılında, Theodoros Laskaris İznik ve çevresinde, Komnenos ailesinden Aleksios ve David Trabzon'da hâkimiyet kurunca Anadolu Selçukluların Asya'dan Karadeniz ve Avrupa'ya uzanan ticaret yolları ile bağlantıları zayıflamıştır (Heaton, 2005, s. 142).

Bu süreçte Anadolu Selçukluları, 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 sebebiyle bozuluyordu (Kayaoğlu, 1981, s. 360). Anadolu'nun refahı için, fetih politikalarında ticari önem taşıyan yerleri ön planda tutmak, ekonomik kazanç sağlayacak bölgeleri ele geçirmeye çalışmak önemli görünmekteydi (Kommena, 1996, s. 194; Turan, 1971, s. 66).

Bu politika gereği I. Süleymanşah (1077-1086), 1075 yılında, Bizans'ın önemli Anadolu şehirlerinden İznik ve İzmit'i ele geçirdikten sonra İstanbul Boğazı'nın Anadolu kıyılarını almış, buralara gümrük daireleri kummuştur. Böylece hem gemi trafiğinin kontrolünü sağlamış ve hem de geçen gemilerden vergi alabilmiştir (Sevim, 1990, s. 27). Bizanslılarla 1081'de Dragos Suyu antlaşmasını yaparak hâkimiyetini sağlamlaştıran Süleymanşah 1082'de Kilikya'yı, 1083'te Adana ve Tarsus'u ele geçirdikten sonra 12 Ocak 1084'te Antakya kalesini, 12 Aralık 1084'te Antakya'yı ele geçirmiştir. (Honigmann, 1970, s. 122). Antakya önemli bir ticaret durağıydı ve yılda 30 bin altın vergi veriyordu (Sevim, 1988, s. 90).

Süleymanşah'ın 1086'da vefatından sonra Büyük Selçuklular ile mücadeleler, Anadolu beylikleri ile girişilen rekabetler ve taht kavgaları, Bizans ile gerçekleştirilen savaşlar ve Haçlı Seferleri Anadolu Selçukluların

ekonomik politikalarını zaafa uğratmış ve siyasi istikrarsızlıklara yol açmıştır (Bedirhan, 2014, s. 373; Düzgün, 2001, s. 357-358). Ülkede mevcut olan karışıklıklara son verip siyasi istikrarı sağlayan II. Kılıçarslan (1156-1192) başkent Konya'yı kuzey ve güneye bağlayacak ve uluslararası ticarete ortak edecek yeni bir politika benimseyerek Antalya'ya yönelmiştir. Antalya, Bizans'ın parçalanmasından sonra İtalyan Aldobrandini'nin eline geçmiş, limanlar ve ticaret yolları emniyetini kaybetmiştir. Bir rivayete göre, İskenderiye'den Antalya'ya gelen bir tacirin mallarına, Toscanalı Aldobrandini tarafından el konulmuş ve tacir bu durumdan şikâyetçi olmuştur (İbn Bibi, 1941, s. 344; Cahen, 2001, s. 134). 1207 yılında Selçuklu hâkimiyetine girmişse de bu egemenlik çok kısa sürmüş, 1216 yılında I. İzzettin Keykavus (1211-1220) tarafından ikinci defa ele geçirilmiştir (İbn Bibi, 1941, s. 60; Turan, s. 307; Uzluk, 1952, s. 27). Antalya'nın alınması ile Anadolu'nun Akdeniz ile bağlantısı kurulmuş, Akdeniz yoluyla Anadolu'ya taşınmak istenen ürünler için önemli bir limanın güvenliği sağlanmış, özellikle, Mısır ve Suriye gibi Doğu Akdeniz ülkeleri ile ticari ilişkiler artmıştır. Antalya'da donanma kurulmuş ve Selçuklular ilk kez denizciliğe başlamışlardır (Baykara, 1988 s. 15; Bedirhan, 2000, s. 269).

Antalya'nın ele geçirilmesinden sonra Sinop seferine çıkmıştır. Sinop, Karadeniz ticareti için önemli bir limandı. Batı Karadeniz sahilleri, Marmara ve Ege bölgelerinin büyük bir kısmına sahip olan İznik İmparatorluğu ve Karadeniz'in doğusundaki Trabzon Rum İmparatorluğu arasındaki çatışmalar sebebi ile bölgenin güvenliği azalmıştı. Rus ve Kıpçakların oldukça etkin olduğu Sivas üzerinden Trabzon'a veya Samsun'a ulaşan güzergâh üzerindeki ticarete pay sahibi olmak isteyen Anadolu Selçukluları, Sinop dâhil Ünye'ye kadar tüm kıyıları ele geçirmişler ve Asya-Karadeniz-Avrupa ticaret yolu güzergâhının güvenliğini sağlamışlardır (Ayönü, 2008, s.19; Bedirhan, 2000, s. 270; Uzluk, 1952, s. 27). Anadolu Selçukluları var olan ticari hayatın devam etmesini dilemişler ve Anadolu'nun diğer kentlerinden seçilen tüccarları Sinop'a yerleştirmişlerdir (Baykara, 2000, s. 43; Turan, 1971, s. 52). Sinop limanı Karadeniz'in kuzey kıyıları ile sürdürülen ticaret için önemli bir liman olarak İpek Yolu ticaretine katkı sağlamaktaydı. Sinop alındıktan sonra Anadolu'da deniz ulaşımı daha aktif bir şekilde kullanılmaya başlanmıştır (Baykara, 2000, s. 187).

Karadeniz ticaretinin güvenliğini sağlamak için ele geçirilmesi gereken bir başka liman 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 taşımakta olan Suğdak'tı (Güçlüay, 2002, s. 376). Suğdak, o dönemde Moğolların eline geçmiş, buranın tacir ve zenginleri Anadolu sahillerine kaçmışlar, Moğolların çekilmelerinin ardından bu kente yerleşen Rumlar yağma hareketlerine başlamışlardı. İbn Bibi'nin rivayetine göre, Antalya'dan Kırım'a giden bir tüccar, Antalya'da Frankların, Kırım'da da Rusların eziyetlerine maruz kalmıştı. Anadolu'dan Suğdak'a giden tüccarların bir kısmının mallarına da el konulmuştu (İbn Bibi, 1941, s. 119). Suriye, İran, Irak gibi yerlerden gelen tüccarlar Sivas'tan öteye geçemez olmuşlardı (Bedirhan, 2000, s. 373). I. Alaeddin Keykubat (1221-1237), tüccarların zararlarının telafisini emrettikten sonra (İbn Bibi, 1941, s. 119) Suğdak Seferi'ne izin vermiş ve bu bölgenin güvenliğini sağlamıştır (Bedirhan, 2000, s. 273).

İpek Yolu'nun İran ve Çin ile bağlantısında Erzurum merkez olmak üzere Doğu Anadolu Bölgesinin

değeri büyüktür. XI. yüzyılda bu bölge Anadolu Selçuklu egemenliği altına girince Tebriz üzerinden İran'dan gelen kervanlar ve Kafkaslardan Anadolu'ya ulaşan tüccarlar Konya ve Trabzon'a ilerleyebilmiştir (Pamuk, 2007, s. 125-143)

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 Krallığı'dır. Bu antlaşmaya göre her iki tarafın tüccarları birbirlerinin ülkesine girip çıkmakta serbest olacaktı (Güçlüay, 2002, s. 367). 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 tanımıştır (Claude, 2001, s. 134)

Selçukluların bir diğer antlaşma yaptığı devlet İtalyan devletleridir. Venedik ile Anadolu Selçukluları arasında yapılan bu antlaşmaya göre, her iki ülkenin halkı, birbirinin ülkesinde serbestçe ticaret yapabilecekti. Selçuklular, kendi 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 (Gordlevski, 1988, s. 214). Deniz kazası sonucu kaybedilen malların güvencesini taahhüt ediyordu (Cahen, 2001, s. 137; Turan, 1988, s. 121). Venedik topraklarındaki bir Selçuklu tüccarı için herhangi bir vergi indirim söz konusu olmayacaktı. Venedikliler, 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 (Güçlüay, 2002, s. 369). Bu antlaşmanın 2 yıl geçerli olması planlanmış ancak zaman zaman yenilenmiştir. Selçukluların Venedikliler dışında Cenovalılar, Pisalılar ve Provenslilerle de ticari ilişkiler kurmuşlar, Anadolu topraklarını Latinlerin ticaretine açmışlardır. (Cahen, 2008, s. 169)

Antalya ve Alanya'nın ele geçirilmesi ile Akdeniz'e; Erzincan ve Erzurum'un fethi ile İran, Hindistan ve Çin'e giden İpek Yolu'na ulaşılması, Venedik, Pisa, Provens ve Bizans ile ticari anlaşmalar imzalanması, Anadolu halklarının refahını artırmıştır ancak 1280'lerden sonra durum değişmeye başlamıştır. İç isyanlar merkezi hükümeti zayıflatıyordu. Ekim yapılamadığından kıtlık başlamış, zanaatkârlar Orta Asya'ya götürülmüş, Erzurum ve Kayseri gibi şehirler ıssızlaşmıştı (Gordlevski, 1988, s. 66). Ahi zaviyelerindeki işsiz sayısı artıyor, 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. Ferganalı şair Seyfeddin Mehmed, bir kasidesinde, "*Arifler yersiz ve elbisesiz, alimler ekmezsiz ve susuz, hankah yaygısız ve çatısız, medrese kapısız ve damsız..*" diye yakınmaktadır (Köseoğlu, 1997, s. 96-97).

XIII. yüzyılın ortalarına kadar, Anadolu'nun kervan yollarında, kervansaray inşa politikası devam etmiştir. 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.

## 2. Anadolu İpek Yolu Kültürü

Ticaretin gelişmesi kentlerin büyümesini hızlandırıyor, kentlerin müstahkem çekirdek kısımlarının etrafı mahalleler, camiler, okullar, kervansaraylar, türbeler ve hamam gibi yapılarla çevreleniyordu. Bu bölümde, İpek Yolu'nun kentlerde meydana getirdiği ekonomik canlılığın bir neticesi olarak ortaya çıkan kültürel yapı incelenmeye çalışılmıştır.

XII. yüzyıl ile birlikte, Anadolu'da güvenliğin sağlanması ve siyasi istikrarın yakalanması ticaret yollarının yeniden canlanmasını vesile olmuştur. Batıda Bizans, doğuda Asya medeniyetleri, kuzeyde Karadeniz ve Kafkaslar, güneyde Bağdat ve Memluk toprakları ile canlı bir alışveriş ortamı oluşmaktaydı (Baykara, 2002, s. 250). XII. ve XIII. yüzyıllarda Anadolu Selçuklu Devletinin uyguladığı ekonomik fayda amaçlı politikalar uluslararası ticareti geliştirmiştir. Artık dünyanın dört bir tarafından kervanlar Anadolu'ya uğramaktaydı. Bu durum tüccarların güven içinde konaklayabilecekleri alanların oluşturulması ihtiyacını doğurdu. Kervansaraylar tüccarlara güvenli bir ortam sağlarken İpek Yolu kültürünün taşıyıcılığını da üstlenmişlerdi.

Sosyal ve ekonomik gerekliliklere göre çeşitli plan tiplerinde inşa edilen ve devasa boyutları dışında İran ve Orta Asya'nın ilk dönem yapılarının birer kopyası olan Anadolu Selçuklu kervansaraylarının işlevi, yolcuların, herhangi bir saldırıya maruz kalmadan dinlenebilecekleri ve mallarını saklayabilecekleri bir tesis olmasıdır (Ettinghausen, 1994, s. 323; Yetkin, 1984, s. 123). Kervansaraylar yaklaşık olarak 30 km. mesafe ile inşa edilirdi ve bu mesafe o günün şartlarında bir kervanın gün içinde katedebileceği yol uzunluğuydu. 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 yapılıyordu. Yolcuların güvenliğini korumak için muhafızlar kiralanırdı. Bunların izni dışında kervansaraya giriş ve çıkışlar yasaktı. Kervanların hava kararmadan önce kervansaraya giriş yapması, hava aydınlanmadan da ayrılması gerekiyordu. Kervanlar ayrılmadan önce bir tellal ortaya çıkar, bir eksiklik olup olmadığını sorar, bir eksiklik ortaya çıkarsa, problem giderilmeden yolcuların ayrılmasına izin verilmezdi. Yolcuların bir miktar para ödemeleri gerektiğinden kervansaraylar sahipleri için ciddi bir gelir kaynağıydı. Bu sebeplerden dolayı sultanlar, vezirler, emirler ve zengin kişiler tarafından ekonomik nedenlerle inşa edilebiliyorlardı. Ancak bazı kimselerin yolcuların bedava konaklayabilecekleri kervansaraylar yaptırmış olması da muhtemeldir (Akdağ, 1959, s. 24). Anadolu Selçuklu kervansarayları konaklama mekânları olduğu gibi savaş durumunda silah ve erzakların korunduğu merkezler olarak da kullanılıyordu. Ancak yapılarındaki amaç bu değildir. Kervansaraylara eklenmiş kuleler, savunma için yararlı olmayan, takviye kulelerdir ve bu geleneğin Asya'dan geldiği açıktır (Ögel, 1994, s. 74).

Anadolu'da kervansaray inşasına II. Kılıçarslan zamanında başlanmış, ilk kervansaraylar Konya-Kayseri güzergâhında inşa edilmiştir (Özergin, 1959, s. 83). 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 (Yetkin, 1984, s. 118). Bu bilgiler, Anadolu Selçukluları döneminde Konya-Aksaray-Kayseri-Sivas kentlerinin ve bu şehirleri birbirine bağlayan güzergâhın önemini göstermesi açısından dikkat çekicidir (Özcan, 2015, s. 189-190). Roux'a göre, XIII. yüzyılda inşa edilmiş kervansarayların sayısı tüccarların, İstanbul ya da güney ülkelerine ulaşmak için Anadolu Selçuklu topraklarını kullanmak zorunda olduklarını göstermektedir (Roux, 2001, s. 454). Araştırmalar Anadolu'da 200 civarında kervansaray olduğunu göstermektedir (Yavuz, 1994, s. 40).

Anadolu şehirlerinde çarşı-pazar düzeninin nasıl oluştuğuna dair kaynaklarda yer alan bilgilere göre ilk yapılan, ürünlerini at veya katır sırtında satan Anadolu halklarından bir tacirin bir dükkân açmasıdır. İşlerin iyi gitmesi zamanla çevresinde başka dükkânların açılmasına vesile oluyor ve böylece çarşılar meydana geliyordu. İlk başlarda aynı ürünü satan sadece bir dükkân varken, müşterilerin çoğalmasıyla benzer ürünün ticaretini yapan mağazaların sayısı artıyor ve yan yana sıralanmayı tercih etmeleri aynı tür eşyaların satıldığı sokakların ortaya çıkmasına sebep oluyordu (Baykara, 2000, s. 13-132).

Anadolu Selçukluları zamanında çok sayıda pazar kurulmuş, bu pazarlarda çok sayıda ürünün ticareti yapılmıştır. Pazar ve panayır lar yıllık/mevsimlik 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 (Baykara, 2000, s. 124; Cahen, 2001, s. 132-143). Ancak, başlangıçta mevsimlik ya da yıllık olarak kurulan geçici pazarlar, zamanla bölgesel ticaret merkezlerine dönüşebilirdi. Hafta pazarları ise günümüzde de var olan pazar çeşididir (Özcan, 2005, s. 106-110). Pazarlar Ermeni ve Türkmen pazarı gibi pazara hâkim olan tüccarların milliyetine göre, bakırcılar, neccarlar ve semerciler gibi gerçekleştirilen işe göre ve odun pazarı, sebze pazarı ve kağıt pazarı gibi ticareti yapılan malın cinsine göre isimlendiriliyordu (Baykara, 2000, s. 134).

Anadolu Selçuklu dönemi önemli ticaret merkezlerinden biri Yabanlu Pazarı'dır. Güney Rusya, Sinop, Kayseri, Elbistan, Halep güzergâhında hareket eden kervanların önemli uğrak yeri olan Kayseri yakınlarındaki Karahisar Ovası'nda kurulmuş olan Yabanlu Pazarı Mayıs-Hazır ayları arasında yaklaşık 45 gün sürerdi ve İran, Afganistan ve Çin gibi İpek Yolu medeniyetlerinden çok sayıda tüccarı ağırlardı. Savaş aletleri, tarım ürünleri, ipek, atlas, yün kumaşlar, çeşitli hayvanlar ve kölelerin ticareti yapılırdı (Sümer, 1985, s. 83). Sivas, Tokat, Amasya, Samsun ve Sinop güzergâhında inşa edilmiş, günümüz Amasya sınırları içerisinde bulunan Azine Pazarı, Konya-İstanbul güzergâhında, Konya'nın Ilgın ilçesine inşa edilmiş, I. Alaeddin Keykubat zamanında sağlık merkezi işlevine dönüşmüş Yılgun Pazarı, yine Konya'da Alaeddin Cami civarına kurulmuş olması muhtemel Cami Pazarı ve Kayseri, Kırşehir, Amasya ticaret güzergâhı üzerinde, Yozgat sınırları içerisinde bulunan Ziyaret Pazarı önemli ticaret merkezlerindedir (Ocak, 1978, s. 162-164; Samur, 1992, s. 21-29; Kayaoğlu, 1981, s. 371).

Bu pazarlar çeşitli yerlerden tüccarları kendisine çekerken, çok sayıda ürüne de ev sahipliği yapıyordu. İpek başlıca ticari üründü fakat tek ürün değildi ve İpek dışında el yapımı tabak ve vazolar ve çeşitli tasarım ürünler, porselen, mürekkep, güzel kokular, tarçın, vahşi atlar ve eyerler, bronz aynalar, medikal ürünler ve Çin

kâğıdı da pazarları dolaşıyordu. Karadeniz'in kuzeyinden misk, kürk, bal ve köleler, Hindistan'dan kumaş ve baharat, Bağdat'tan ipek, atlas, işlemeli kumaşlar, kokular, Kıbrıs'tan sofra takımları, Mısır ve Suriye'den dokumalar, Şiraz ve Gürcistan'dan halı, Kafkasya'dan at, Orta Asya'dan Keşmir şalları, Horasan kılıç ve demirleri, Rusya'dan keten ve çeşitli kürkler Anadolu'ya geliyordu. Rus kürklerine sahip olmayan doğu ülkesi hükümdarı yok gibiydi. Ayrıca, Slav köleler ve cariyeler Avrupa'ya ve İslam dünyasına taşınıyordu (Koca, 2002, s. 347; Gordlevski, 1988, s. 209). 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 edilmektedir (Yazıcı, 2002, s. 312). Bunun dışında Uşak, Aksaray ve Erzurum halı ve kilim, Ankara, Sivas, Antalya, Mardin, Muş, Karaman ve Denizli çeşitli kumaşlar, Diyarbakır ve Kastamonu sahtiyan ihraç ediyordu. Sivas, Kırşehir ve Konya'da boya ve sabun üretimi de yapılıyordu. Sivas köle ticaretinin de önemli merkezlerindendi. Erzincan halkının çoğu Ermeni'ydi ve burası güzel kumaşları ve dokumaları ile ünlüydü (Gordlevski, 1988, s. 189; Atçeken, 2012, s. 109; Yazıcı, 2002, s. 313). Orta Asya ve Doğu Akdeniz'den deve, üzüm tohumu, kilim, yarı kıymetli taşlar ve cam gelirdi. Horasan pamuk üretiminde çok ileriye. Buradan üretilen kumaşlar, Çin, Bağdat ve Mısır'a ihraç edilirdi. Halı üretiminde en güzel eserler Çin, Moğolistan, Afganistan, Fas, Azerbaycan, Taberistan ve Buhara'ya aittir ancak en pahalı olanı İsfahan halılarıyla. Ermenistan halılarının zemini karmaz adı verilen bir boya ile tamamen kırmızı renkte boyanırdı (Mazaheri, 1972, s. 334). Antalya ve Makri körfezinde Mısır'a kereste ihraç ediliyordu. Kastamonu yöresinden avcı kuşlar İran, Irak ve Orta Asya'ya; 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 kitle, zambak ve reçine Avrupa'ya ihraç ediliyordu (Bedirhan, 2014, s. 377-381; Turan, 1988, s. 29-30).

### **Sonuç**

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. Anadolu Selçuklu Devleti bu amaçla çeşitli politikalar denedi ve öncelikle fetih siyasetini, kendisine kâr sağlayacak bölgelere doğru gerçekleştirdi. Antalya'yı fethederek, Akdeniz'de önemli bir limana sahip olmuşlardır. Ardından Sinop'u ele geçirmişler ve devamında Suğdak seferine çıkmışlardır. Kıbrıs Krallığı ve Venediklilerle ticari antlaşmalar gerçekleştirmişlerdir. Fetih politikalarının ardından, tüccarların güvenli bir şekilde seyahat etmesini sağlamak gerekmiş, bunun için, aktif bir şekilde kullanılan güzergâhlar üzerine, tüccarların konaklayabileceği kervansaraylar inşa edilmiştir. Kervansaraylarda yolcuların yeme içme gereksinimleri karşılanıyor, kışın ısınma, gece aydınlanma ve hayvanların ihtiyaçları temin ediliyordu. Kervansarayların yanında köprüler, bozkır ve ormanlık alanlara kılavuz kuleleri ve ulakların at değiştirme ve dinlenme merkezi sayılan çapar haneler inşa edilmiştir.

Pazar ve panayırın İpek Yolu ticaretine katılan tüm medeniyetler için önemli bir yeri vardı. Ortaçağın sonlarında ortaya çıkan panayırlar, yerel pazarların aksine, profesyonel tüccarların buluşma merkeziydi.



Panayıralarda dünyanın her yerinden çok sayıda insan bir araya gelerek, her çeşit ve sayıda ürünün değişim veya satım işlemlerini, herhangi bir endişe yaşamadan, bağımsızca gerçekleştirebiliyordu. Ticarete emniyetin sağlanması, halklar arasında çok güçlü bir alışverişin gerçekleşmesini sağladı. Anadolu'nun değerli kumaşları İlhanlı saraylarını süslerken, Çin'in ipeği Fars Körfezi üzerinden 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. 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 kitle, zambak ve reçine Antalya'dan Mısır ve Avrupa'ya ihraç ediliyordu.

Sonuç olarak XII. ve XIII. yüzyılda Anadolu, İpek Yolu'na gösterdiği önem neticesinde hem ekonomik ve hem de kültürel olarak zenginleşmiştir. Çin'den, Hindistan'dan, İran'dan Anadolu'ya ve Roma'ya uzanan güzergâhta, farklı dil, inanç ve kültüre sahip coğrafyaları çeşitli güzergâhlar ile birbirine bağlayan kadim İpek Yolu, eski zamanlarda olduğu gibi günümüz dünyasında da politik, ekonomik, kültürel ve diğer pek çok alanda ki ilişkilere, eşitlik ve hoşgörü mesajlarıyla ömeklik etmeye devam etmektedir.

### Kaynakça

- [1] Akdağ, Mustafa (1959), *Türkiye'nin İktisadi ve İçtimai Tarihi 1243-1453*, c. I, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara .
- [2] Atçeken, Zeki (2012), *Selçuklu Müesseseleri ve Medeniyet Tarihi*, Eğitim Yayınları.
- [3] Baskıcı, M. Murat (2009), *Bizans Döneminde Anadolu İktisadi ve Sosyal Yapı (900-1261)*, Phoenix Yayınevi, Ankara.
- [4] Baykara, Tuncer (2002), "Türkiye Selçuklular Döneminde Toplum ve Ekonomi", *Türkler*; c. VII, 223-257, Ankara .
- [5] Baykara, Tuncer (1998), *Anadolu'nun Tarihi Coğrafyasına Giriş I Anadolu'nun İdari Taksimatı*, Türk Kültürünü Araştırma Enstitüsü Yayınları 86, D. VII, S. A.7, Ankara.
- [6] Baykara, Tuncer (2000), *Türkiye'nin Sosyal ve İktisadi Tarihi XI. ve XIV. Yüzyıllar*; Türkiye Diyanet Vakfı Yayınları, Ankara.
- [7] Bedirhan, Yaşar (2000), *Selçuklular ve Kafkasya*, Çizgi Yayınevi, Konya.
- [8] Bedirhan, Yaşar (2014), "Türkiye Selçuklularında Dış Ticaret", *Turkish Studies International Periodical For The Languages, Literature and History of Turkish or Turkic*, Volume. 9/5, Ankara, 371-402.
- [9] Cahen, Claude (2001), "XIII. Yüzyılın Başında Anadolu'da Ticaret", *Cogito*, Selçuklular, YKY, s. 29, Güz, 132-143.
- [10] Cahen, Claude (2008), *Osmanlılardan Önce Anadolu*, çev. Erol Üyepazarcı, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul.
- [11] Erten, Fikri(1940), *Antalya Vilayeti Tarihi*, Tan Matbaası, İstanbul.
- [12] Eskikurt, Adnan (2014), "Ortaçağ Anadolu Ticaret Yolları", *Muğla Sıtkı Koçman Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, S. 33, Güz, Muğla, 15-40.
- [13] Ettinghausen, Richard, Grabar (1994), Oleg, *The Art and Architecture of Islam 650-1250*, Yale University Press.
- [14] Gordlevski, V. (1988), *Anadolu Selçuklu Devleti*, çev. Azer Yaran, Onur Yayınları, Ankara.
- [15] Güçlüay, Sezgin (2002), "Anadolu Selçuklu Devleti'nin Ticaret Politikası", *Türkler*; c. VII, Ankara, 365-374.
- [16] Heaton, Herbert (2005), *Avrupa İktisat Tarihi*, çev. Ali Kılıçbay, Osman Aydoğuş, Paragraf Yayınları, Ankara.
- [17] Kayaoğlu, İsmet (1981), "Anadolu Selçukluları Devrinde Ticari Hayat", *Ankara Üniversitesi İlahiyat*

- Fakültesi Dergisi*, Ankara Üniversitesi Yayınları, c. XXIV, s. 1, Ankara, 359-373.
- [18]Koca, Salim (2002), “Türkiye Selçuklu Sultanlarının İzledikleri Ekonomik Politikalar”, *Türkler*; c. VII, Ankara, 344-353.
- [19]Kommena, Anna (1996), *Alexiad Malazgirt'in Sonrası*, çev. Bilge Umar, İnkılap Kitabevi, İstanbul.
- [20]Levçenko, M. V. (1990), *Kuruluşundan Yıkılışına Kadar Bizans Tarihi*, çev. Maide Selen, Özne Yayınları.
- [21]Mazaheri, Ali (1972), *Ortaçağda Müslümanların Yaşayışları*, çev. Bahriye Üçok, Varlık Yayınları, İstanbul.
- [22]Ocak, Ahmet Yaşar (1978), “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, 129-208.
- [23]Ögel, Semra (1994), *Anadolu'nun Selçuklu Çehresi*, Akbank,
- [24]Özcan, Koray (2015), “Selçuklu Çağında Anadolu Kentleşme Koridoru”, *Bilig*, Bahar, Sayı 73, 185-206.
- [25]Özcan, Koray (2005), “Anadolu Selçuklu Dönemi Yerleşme Sistemi ve Kent Modelleri”, Basılmamış Doktora Tezi, *Selçuk Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü*, Konya.
- [26]Özergin, Muammer Kemal (1959), “Anadolu Selçukluları Çağında Anadolu Yolları”, Doktora Tezi, *İstanbul Üniversitesi*, İstanbul.
- [27]Pamuk, Bilgehan (2007), “İpekyolu Ticareti ve Erzurum”, *Tarih İncelemeleri Dergisi*, 22 / 2, 125-143.
- [28]Perk, Kadri (1944), *Cemup Doğu Anadolu'nun Eski Zamanları*, Güven Basımevi, Ankara.
- [29]Roux, Jean-Paul (2001), *Moğol İmparatorluğu Tarihi*, çev. Ayşe Bereket, Kabalcı Yayınevi, İstanbul.
- [30]Samur, Tahsin (1992), *Ilgın'da Türk Devri Yapıları*, Konya İl Kültür Müdürlüğü Yayınları, Konya.
- [31]Sevim, Ali (1988), *Anadolu'nun Fethi Selçuklular Dönemi Başlangıçtan 1086'ya Kadar*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, D. XXIV, s. 2, Ankara.
- [32]Sevim, Ali (1990), *Anadolu Fatihisi Kutalmışoğlu Süleymanşah*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, D. XXIV, s. 13, Ankara.
- [33]Sümer, Faruk (1985), *Yabancı Pazarı Selçuklular Zamanında Milletlerarası Büyük Bir Fuar*, Türk Dünyası Araştırmaları Vakfı Yayınları, İstanbul.
- [34]Turan, Osman (1971), *Selçuklular ve İslamiyet*, Turan Neşriyat Yurdu, İstanbul.
- [35]Turan, Osman (1998), *Türkiye Selçukluları Hakkında Resmi Vesikalar Metin Tercüme ve Araştırmalar*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara.
- [36]Turan, Osman, Selçuklular Zamanında Türkiye Siyasi Tarih Alparslan'dan Osman Gazi'ye (1071-1328),

Boğaziçi Yayınları, İstanbul.

[37]Uzluk, Feridun Nafiz (1952), *Anadolu Selçukluları Devleti Tarihi III*, Ankara.

[38]Yavuz, Aysıl Tükel (1994). "Anadolu Kervansarayları ve Vakıflar." *Vakıf Haftası Dergisi*, 11, 39-46.

[39]Yazıcı, Nesim (2002), *İlk Türk İslam Devletleri Tarihi*, Türkiye Diyanet Vakfı Yayınları, Ankara.

[40]Yetkin, Suut Kemal (1984), *İslam Ülkelerinde Sanat*, Cem Yayınevi.