

TARİHİN İZ DOKUNDUĞU GÜZERGÂH: İPEK YOLU

THE ROUTE WHICH HISTORY WAS TOUCHED: THE SILK ROAD

Özkan KARACA*

Makale Bilgisi

Başvuru: 18.08.2020

Kabul: 31.01.2022

Article Info

Received: Aug, 18, 2020

Accepted: Jan, 31, 2022

Öz

Tarih boyunca kentler, kültür ve medeniyetlerin doğduğu, geliştiği ve yayıldığı yerler olmuştur. Kentler, tarihsel süreçte insanların çeşitli gereksinimlerinin ürünü olarak sürekli bir gelişme göstermiştir. Bu gelişme sürecinde hem insanlığın birikiminin gelecek kuşaklara taşıyıcısı, hem de taşıdığı uygarlık birikimi ile insanoğlunun geleceğini şekillendiren en önemli faktörlerden biri olmuştur. Kentleri bir damar gibi birbirine bağlayan yollar; iletişimin sağlandığı, alışverişin sürdürüldüğü ve bilgilerin aktarıldığı yapı olmuştur. Antik çağlardan günümüze tarihin akışını değiştiren ve nice hadiselerin yaşandığı uluslararası yollarda vardır. Antik yolların binlerce kilometrelik güzergâhu günümüzün teknolojik imzasında modern görünüm ve vasıtalarla hala fonksiyonunu sürdürmektedir.

Bu makalede tarihi süreç içerisinde İpek Yolu'nun yol ağlarının durumu, gelişimi ve muhtemel güzergâhları açıklanmaktadır. Çağlar boyunca işlevini sürdüren ve geniş coğrafyaya yayılan İpek Yolu'nun yol durumları ve zaman içerisinde geçirdikleri değişimlere yer verilmiştir.

Anahtar Sözcükler: İpek Yolu, Yollar, Karayolu, Antik Yollar

Abstract

Throughout history, cities have become places where culture and civilizations are born, developed and spread. Cities have shown a continuous improvement as a product of various needs of people in the historical process. This development has been one of the most important factors shaping the future of mankind with the accumulation of civilization that both the accumulation of mankind carries to future generations and carries. The ways that connect cities like a vein; Communication has been provided, shopping has been maintained and information has been transferred. There are also international ways of changing the flow of day-to-day

*Araştırmacı-Yazar, MSN Yayıncılık Genel Yayın Yönetmeni, ozkankaraca@atlantikmedya.com, Orcid: 0000-0001-6984-9772, İstanbul, Türkiye.

history from ancient times, and of great hobbyists. Thousands of miles of ancient roads continue to function with modern appearance and means in today's technological signing.

In this article, the status, development and possible routes of the Silk Road and their are explained in the historical process. Also, Silk Road's function throughout the ages and spreads to a wide geographical areas, includes road conditions and changes over time.

Keywords: Silk Road, Roads, Road, Antique Roads

Giriş

İpek Yolu, dünyanın bir ucundan diğer ucuna yalnız ipeğin değil; kültür ve medeniyet unsurlarının da taşındığı bir yoldur. Bu yönüyle *İpek Yolu*¹, yüz yıllar boyunca farklı milletler, diller, dinler, kültürler ve medeniyetler arasında adeta köprü görevi görmüştür. Birbirine bağladığı coğrafyalarda bazı ortak değerlerin, duygu ve düşüncelerin oluşmasına da vesile olmuştur. İnsanlık tarihinin en eski ve en işlek ana yollarından biri olan *İpek Yolu*; Asya'dan Avrupa'ya, Avrupa'dan Afrika'ya kadar uzanan yoldu.²

Dünya tarihindeki birçok önemli olay ipek yolları ile bağlantılıdır. Batıdan doğuya uzanmanın yolu olduğu kadar doğudan batıya uzanmanın da yolu olmuştur. Selçuklu Türklerinin doğuya ulaşmasında en önemli rehber bu yol güzergâhları olmuştur. Cengiz Han'ın seferinde kullandığı da tarihi ipek yoludur. Burada milletler ve imparatorluklar karşılaşmış, yükselmişler ve çökmüşlerdir. Dinler, felsefeler doğmuş ve buradan dünyanın değişik yerlerine yayılmışlardır.³ Bu yönü ile *Büyük İpek Yolu* tarihin en büyük tanığıdır.

Çin'den başlayarak Anadolu ve Akdeniz üzerinden Avrupa'ya kadar uzanan bu ticaret yolunun en önemli simgesi Çin'de üretilerek dünyaya yayılan "*ipek dokumacılığı*" olmuştur. İpeğin ürün haline getirilmesi ve işlenmeye başlanması çeşitli rivayetlere ve efsanelere sebep olmuştur. Arkeolojik kazılara dayanarak yapılan tespitlere göre M.Ö. 12. yüzyıldan kalma ipek kozası olduğu ve bu dönemde ipeğin kullanıldığı düşünülmektedir.⁴

¹Doğudan batıya doğru gelişen bu ticari harekette daha önceki çağlardan beri kullanılmakta olan bir yol şebekesinden yararlanılmıştır. Yoğun bir şekilde ipek, porselen, kâğıt, baharat ve değerli taşlardan taşınmasının yanında kıtalara arasındaki kültürel alışverişini de imkân sağlayan bu binlerce kilometre uzunluğundaki kervan yolları zaman içinde "İpek Yolu" olarak adlandırılmıştır.

² Cengiz Alyılmaz, *İpek Yolu ve Orhun Yazıtları*, Atatürk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi, S.24, Erzurum, 2004. s.181.

³ Wilder Smith, *Gezi Tıbbı Gezgin Sağlığı ve Hastalıkları El Kitabı*, Çev. Cengiz Uzun, Zeki Yumruk, Nobel Yayınevi, İstanbul, 2012. s.11.

⁴ Ahmet Rıza Bekin, *İpek Yolu*, Ankara Üniversitesi Yayınları, Ankara, 1982. s. 6

İpek dokumacılığı insanlığın en önemli buluşlarından birisidir. Çin ipeğin ilk vatani olarak kabul edilir. Çin imparatoru Huangti'nin baş cariyesi Leitsu ipeğin dokuma metotlarını keşfetmiş ve doğunun bütün kumaşlarından çok daha kaliteli bir dokuma elde ettiği anlaşılmıştır. İpek dokumacılığı Çin'e büyük bir zenginlik kazandırmıştır. Hem ürün, hem de teknoloji bakımından önemli bir ilerlemedir. Bu yüzden ipek böceği yetiştirme ve ipek dokuma teknikleri çok gizli tutulmuştur. Dışarıya çıkaranlara ölüm cezası verilmiş, ancak bunu göze alanlar çıkarabilmiştir. Bu kaliteli ve görkemli dokuma Çinlilere hem üstünlük, hem de zenginlik sağlamıştır.

Yalnız bu ürünlerin o günün şartlarında bilinmeyen ülkelere ulaştırılması ve oralarda satılması önemli problemdir. İşte ipek yolunun önemi burada ortaya çıkmaktadır. O zamanlarda Roma'da en görkemli dönemlerini yaşamaktadır. Hatta lüks ve sefahat had safhaya ulaşmıştır. İpek, Romalıların doymak bilmez lüks düşkünlüklerine cevap verecek en güzel ürünlerden birisidir.⁵ İpeğin üretilmesi ve ticaretinin başlaması yaklaşık 3000 yıllık bir tarihe sahiptir. Bu tarihi süreç aynı zamanda ipek yolunun dünyanın en eski kültür ve ticaret yolu olduğunu gösterir.⁶ Dolayısıyla doğudan gelecek her türlü lüks eşyanın batıda iştahlı alıcıları vardır ki, bu da ticaret yollarının gelişmesini etkilemiştir.

Harita üzerinde doğu batı arasında adeta bir kuşak gibi görünen bu yol, tarihte büyük savaş ve rekabetlerin yaşandığı bir coğrafyayı kat etmektedir. Bu nedenle İpek Yolu üzerinde birçok askeri ve siyasi olaylar olmuş, bu durum da ticaret ve ekonomiyi doğrudan etkilemiştir. Çin'i Orta Asya'dan batıya bağlayan tarihi kervan yoluna "*İpek Yolu*" ismini ilk veren Alman Coğrafyacı Von Richtofen'dir. Yoğun bir şekilde ipek, porselen, kâğıt, baharat ve değerli taşların taşınmasının yanı sıra kıtalar arasındaki kültür alışverişine de olanak sağlayan binlerce kilometre uzunluğundaki bu ticaret ve kervan yolu zaman içinde İpek Yolu olarak adlandırılmıştır.

İpek Yolu

İpek Yolu, yüzyıllar boyunca geniş bir alanda yer kaplamış olan ve birçok devlet tarafından kontrol altına alınmaya çalışılan bir ticaret yolu olmuştur. Bu yolu ele geçiren devletler, ekonomik açıdan büyük kazançlara sahip olmuş, böylece gücüne güç katabilmişler, birbirleriyle kültür alışverişinde de bulunmuşlardır. İpek Yolu'na sahip olabilme arzusu, bazı devletleri birbirine düşürmeye kadar varmıştır. İpek Yolu, Çin ve Roma uygarlıkları arasındaki mal ve düşünce alışverişinin yapılmasında da etkili olmuştur. İpek Yolu'nun Doğu Akdeniz kısmında gemiye yüklenen ticari

⁵ Ahmet Rıza Bekin, *a.g.e.*, s.15.

⁶ Nejat Diyarbakırlı, *Dünden Bugüne İpek Yolu*, Ötüken Yayınları, İstanbul, 2008. s.10.

mallar, Akdeniz üzerinden batıya gönderilirdi; böylece ticaret yapmak kolaylaşmış olurdu.

Çinlilerin ipek, Hintlilerin baharat üretimi, tarihteki en önemli ticaret yollarının doğmasına sebep olmuştur. O dönemin güçlü ülkeleri Mısırlılar ve Romalılar milattan yüzyıllar önce doğudan ipek ve baharat gibi değerli ürünler satın almaları, bu malların ulaştırılmasında kervanların belli güzergâhları kullanmaları, yolların gelişmesine ve bu yollarda yeni kültürlerin zenginleşmesinde önemli katkı sağlamıştır.⁷

Bu ana yol güzergâhı birçok fonksiyonu birlikte yerine getirmiştir. Bu tarihi yol ticaret yolu olmanın ötesinde binlerce yıldır bölgede yaşayan kültürler arasında köprü rolü oynamıştır. Bu yol sayesinde farklı toplumlar ve kültürler birbirini tanıma fırsatı bulmuş, birçok yeni kültür unsuru oluşturmuş, birçok geleneksel kültür unsuru taşınmıştır. Bu yol güzergâhı insanlığın gelişimine katkı sağlayan din, felsefe, bilim ve teknoloji gibi insanlığı geliştiren birikimlerin paylaşılmasına büyük katkı sağlamıştır. O zamanın ileri giden medeniyetlerinden yeni bilgi ve teknolojiler alınmış ve dünyanın diğer bölgelerine taşınmıştır

İnsanlar bu yol sayesinde yeni dünyalara ulaşabileceklerini ve yeni kültürle karşılaşabileceklerini bilerek yaşamışlardır. Çeşitli sebeplerle yurtlarından ayrılmak zorunda kalanlar, bu yol sayesinde yeni yurtlara varmışlardır. Tarihin yönünü değiştirecek pek çok olay bu yol bağlamında gerçekleşmiştir. Günümüzün telefon, televizyon ve internet yoluyla dünyamızı küçülten iletişim ağının belki ilk örneği burada kurulmuştur. Küreselleşmenin ilk örneği bu yolda görülmüştür.

İpek Yolu Asya'yı Avrupa'ya bağlayan bir ticaret yolu olmasının ötesinde, 2000 yıldan beri bölgede yaşayan kültürlerin, dinlerin, ırkların da izlerini taşımakta ve olağanüstü bir tarihsel ve kültürel zenginlik sunmaktadır. İpek Yolu sadece tüccarların değil, aynı zamanda doğudan batıya ve batıdan doğuya bilgilerin, orduların, dinlerin ve kültürlerin de yolu olmuştur.⁸

Dünya tarihi büyük oranda bu bölgeye dayanarak şekillenmiştir. Bu şekillenmede tarihi yolların büyük önemi vardı. Tarihi yolların en önemlisi hiç şüphesiz İpek Yoludur. Eski Dünyanın en köklü medeniyetlerinin yer aldığı Asya ile modern dünyanın öncüsü olan Avrupa arasında aslında asırlarca alışveriş devam etmişti. Bu alışveriş ticaret temelinde olmakla

⁷ Bu yolların özellikleri de, her şeyden önce hafif dağ geçitleri, sulak yerler, otlaklar ve ırmak geçitleri vermektedir. Bkz. Aydın Bolak, *Vakıflar*, Vakıflar, Vakıflar Genel Müdürlüğü Yayını, Ankara, 1985. s. 12.

⁸ Gökçe Günel, "Anadolu Selçuklu Dönemi'nde Anadolu'da İpek Yolu" *Kekibeç Dergisi*, S.29, İstanbul, 2010. s.139-142

birlikte kültürel açıdan da sürdü. Doğu Batı arasında ekonomik ve kültürel yollar oluştu.

Bu yollardan karşılıklı zenginlikler paylaşıldı ve insanlığın bugünkü gelişmişlik düzeyi yakalandı. Bu bakımdan bugünkü modern medeniyet bütün insanlığın katkılarıyla oluşmuş ve insanlığın ortak mirası olarak ortaya çıkmıştır.

İnsanlığın gelişimi uzun bir tarihi tecrübeye ve bu tarihi süreçte ortaya çıkan kültürel mirasa dayanmaktadır. Bugün Avrupa modern medeniyetin temsilcisi olmakla beraber, birçok medeniyetin mirasını taşır. Avrupa'nın ilerlemesini sağlayan önemli unsurlardan birisi, dünya tarihinde büyük başarılar imza atan eski medeniyetlerin önemli katkılarıdır.

Ortaçağ'ı bir karanlık dönem olarak adlandıran Batılılar, bundan kurtulmanın yolunu yeniden doğuş (Rönesans) adını verdikleri bir hamlede bulmuşlardır. Bu Rönesans hamlesi antik uygarlıkların verdiği hamleyle gerçekleşmiştir. Bu ilan edilen durumun haricinde bilim ve kültür tarihinde milletlerin ve medeniyetlerin birbirini nasıl etkilediklerini biliyoruz. Bu etkileşimin en önemli mekânı ise şüphesiz ipek yolunun çok yönlü tarihi koridorudur. Bu koridor Asya ile Avrupa arasında dünya tarihinin en önemli kesitine şahitlik etmiştir.

İpek Yolu Güzergâhı

İpek Yolunun Tarım Havzası'nın kuzeyinden geçen kuzey rotasını ünlü tarihçi Herodot M.Ö 450 yılında ayrıntılı bir şekilde tarif etmiştir, güzergâh merkezlerine de oradaki yerli halkların isimlerini vermiştir. Herodot'un tarifine göre kuzey rotası Don Nehri ağzından başlayarak ilk olarak kuzeye ve hemen sonra Partların bölgesine doğru doğuya ilerlemekte, oradan da Çin'in batısında bulunan Kansu şehrinde son bulan Tanrı Dağları'nın kuzeyindeki kervan yolu üzerinden geçmektedir.⁹ Güney rotasına ilişkin buna benzer bir tarif bulunmamaktadır. Ancak güney rotası yeniden kurgulandığında, rota Mezopotamya'dan başlamaktadır; fakat bu veri kesin değildir.

İpek Yolu Anadolu'da Antakya'da başlayıp, Gaziantep'ten geçerek İran ve Afganistan'ın kuzeyinde Pamir Ovası'na kadar uzanmaktadır. Ayrıca Güneydoğu Bölgesi'nde bulunan Gaziantep ve Malatya'yı geçip, Trakya üzerinden ve Ege kıyılarında İzmir, Karadeniz'de Trabzon ve Sinop, Akdeniz'de ise Alanya ve Antalya gibi önemli limanlar üzerinden Avrupa'ya ulaşmaktadır. Üçüncü bir yol da Mısır ve Mezopotamya rotalarının birleşmesi ile meydana gelen Narmada Nehrinin Hint Okyanusu'na döküldüğü Hindistan'ın liman kenti Bargyzaga şehrine ulaşan deniz ve kara

⁹ Herodot, *Herodot Tarihi*, Çev. Metin Kan, Eramus Yayınları, İstanbul, 2019. s.41

yollarının birleşimi ile oluşmaktadır. Her üç rota da İpek Yolu'nun yüzyıllar süren gelişmesi sonucu ortaya çıkmıştır.¹⁰

İpek Yolu, Çin'den Avrupa'ya kadar uzanan bir güzergâha sahiptir. 6.400 kilometre uzunluğunda bir kervan yolu olan İpek Yolu, Çin'in Xi'an kentinden başlar. Kuzeybatı yönüne doğru Çin Seddi'ni takip eder, Taklamakan Çölü'nün yanından geçerek, Pamir Dağları'nı aşar ve böylece Afganistan'ı geçtikten sonra Doğu Akdeniz'e ulaşır.

İpek Yolu burada iki kola ayrılır;

1. Yol: güneyde İran topraklarından geçerek, Suriye ve Anadolu üzerinden geçerek Akdeniz kıyılarına ulaşır.

2. Yol: kuzeyde Hazar Denizi'nin kuzeyinden, Karadeniz'in kuzey bölgelerine ulaşır. İpek Yolu'nun çok uzun olması, kervanların soyguna uğraması ve gereğinden fazla krallıkların bulunması sonucu, kervanlardan krallığın topraklarından geçilmesine karşılık bir miktar para alınması, birçok kişinin bu yolun birkaç yüz kilometresinden fazlasını kullanmamasına sebep oluyordu.

Tarihi ipek yolunun rotaları konusunda bilim adamlarının farklı tespitleri vardır. Döneme veya şartlara göre kullanılan rotalar sürekli değişmiş ve aynı güzergâhta bir yollar ağı kurulmuştur. Bu yüzden tek bir ipek yolu rotasından bahsetmek mümkün değildir.

Bu bakımdan da ipek yolunun, Çin'den başlayarak Orta Asya ve Güney Asya üzerinden Avrupa'ya uzanan yollar bütünü olduğu söylenebilir. Bu yollar farklı güzergâhlardan bir ağ gibi uzanır. 4000 kilometrelik bölümü Çin topraklarında olmak üzere yaklaşık 7000 kilometrelik uzunluğa sahiptir.¹¹

Eski Çağlarda ticaret kervanları, Çin'in eski başkentlerinden Xian kentinden hareket ederek Özbekistan'ın Kaşgar kentine gelirler, burada ikiye ayrılan yollardan ilkinizi izleyerek Afganistan ovalarından Hazar Denizi'ne, diğeri ile de Karakurum Dağları'nı aşarak İran üzerinden Anadolu'ya ulaşırlardı. Anadolu'dan deniz yolu ile veya Trakya üzerinden kara yolu ile Avrupa'ya giderlerdi.¹² Doğudan batıya doğru gelişen bu ticari harekette daha önceki çağlardan beri kullanılmakta olan yol şebekelerinden yararlanılmıştır.

14. yüzyıla kadar önemini korumaya devam eden İpek Yolu, Yeni Çağ'da yapılan coğrafi keşifler sonucu ve Ümit Burnu'nun keşfi ile eski canlılığını korumakta zorlanmaya başlamıştır. 16. ve 17. yüzyıllarda ipeğin Avrupa'da üretilmeye başlamasıyla eski önemini kaybetmeye yüz tutmuş, denizcilik

¹⁰ Fırat Purtaş, *Afganistan, Pakistan ve Hindistan'ın Orta Asya Türk Cumhuriyetleri ile İlişkileri*,

Hoca Ahmet Yesevi Uluslararası Türk-Kazak Üniversitesi, Ankara, 2011. s. 43.

¹¹ Nejat Diyarbakırlı, *a.g.m.*, s.22.

¹² Gökçe Günel, *a.g.m.*, s.142

faaliyetlerinin de başlamasıyla İpek Yolu kervanları ortadan kalkmaya başlamış, Uzak Doğu ürünleri çekiciliğini yitirmeye başlamıştır. 19. yüzyıldan itibaren İpek Yolu tamamen kullanılmaz olmuştur.

Anadolu'da İpek Yolu Güzergâhı

Asya ile Avrupa arasında bir köprü durumunda olan Anadolu, coğrafi ve jeopolitik konumunun doğal bir sonucu olarak, tarihin ilk döneminden itibaren uluslararası ulaşımda önemli bir rol üstlenmiştir. Anadolu, önemli ticaret yollarının geçtiği bir merkez konumunda olmuştur.

Birçok kültür ve uygarlığa ev sahipliği yapan Anadolu, Anadolu Selçuklularından önce zaman içinde gelişen tarihin en eski ticari yollarına sahipti. Bunlardan *Hitit, Asur ticaret kolonilerinin yolları, Pers Kral Yolu, Roma Yolu ve Bizans yol ağı olarak bilinen askeri ve ticaret yolu*¹³ daha sonra İpek Yolu adını almıştır. Anadolu'da binlerce yıl boyunca uygarlıklar arasındaki ilişkileri sağlayan bağlantılar olan bu yolları ticaret kervanları ve ordular kullanmıştır. Anadolu'daki bu yollar, geçtiği bölgenin coğrafi koşullarının olanakları nispetinde doğal güzergâhları ve geçitleri izlemiştir.¹⁴

Anadolu Selçuklu Devleti'nin altın çağında (1176-1237) Anadolu'da İpek Yolu bir ağ gibiydi ve ticaret altın çağını yaşıyordu. Tüccarın hakkını korumak için Sivas'ta 15 konsolosluk açılmıştı. O çağda Avrupa'da ticaret kaleden kaleye yapılırken, Anadolu'da yollarda, kervansaraylarda yapılmaktaydı. Bu yollarda 200'e yakın kervansaray vardı. Deve yürüyüşüyle 7-8 saatlik mesafelerde, yani 35-40 km'de bir olmak üzere bir kervansaray kurulmuştu. Bazı yerlerde daha da sık rastlanırdı. Meselâ, sadece Sivas'la Kayseri arasında 24 kervansaray vardı.¹⁵

İpek Yolu, Anadolu'ya üç koldan; Güney'de Cizre, Hasankeyf, ortada Doğubayazıt, Erzurum, Erzincan, Sivas, kuzeyde de Kars, Trabzon yoluyla giriyordu. Anadolu Selçukluları döneminde kuzeyden giden kol Erzurum, Erzincan, Tokat, Amasya, Sinop ve Kastamonu yönünden Karadeniz'de limanlara; güneyden giden kol ise Bitlis, Malatya, Kayseri, Kırşehir, Konya, Isparta, Antalya üzerinden Akdeniz limanlarına ulaşmaktaydı. Güney kolun en uç noktası ise bugün Denizli vilayeti sınırları içerisinde bulunan Akhan'dı. Akhan'dan çıkan kervanlar 20-30 kilometre sonra Menderes Nehri'ne, buradan da Ege limanlarına ulaşıyordu. İpek Yolu, Anadolu Selçuklu döneminde doğu-batı, kuzey-güney yönünde Anadolu'yu hiçbir

¹³ Orhan Cezmi Tuncer, *Anadolu Kervan Yolları*, Vakıflar Genel Müdürlüğü Yayınları, Ankara, 2007. s.37.

¹⁴ Tuba Ökse, "Kızılırmak ve Fırat Havzalarını Birbirine Bağlayan Eski Kervan Yolları", *Bilig Dergisi*, S. 34, 2005. s. 19.

¹⁵ Hakkı Acun, *Anadolu Selçuklu Dönemi Kervansarayları*, Kültür Bakanlığı Sanat Eserleri Dizisi, Ankara, 2007. s.15.

ülkede olmadığı kadarıyla bir ağ gibi dolaşır, doğuda Erzurum, Sivas, Kayseri ve Konya'da düğüm oluşturan bu yollar kuzeyde Sinop, güneyde Antalya'ya kadar uzanırdı.¹⁶

Antalya'nın 1207'de ve Alanya'nın 1223'de fethedilmesi, Kıbrıs, Suriye ve Mısır'la deniz yolu ile ticaret yapılmasına olanak vermiştir. 1214'te Sinop'un fethi ve 1226'da Kırım'a düzenlenen Suğdak Seferi, Karadeniz üzerinden kuzey ülkeleri ile yapılan ticarete canlılık kazandırdı.

Erzurum, Sivas, Konya, Kayseri gibi kentlerde iktisadi ve ticari canlılık göze çarpıyordu. “Yabanlu Pazarı” denilen uluslararası fuarlar da düzenleniyordu. Yabanlu Pazarı'nın yeri kesin olmamakla beraber Kayseri-Pınarbaşı yolu üzerinde bulunan Pazarören Kasabası'nda bu pazarın kurulduğu bilinmektedir. Bu pazar Rusya, Çin, Afganistan, Irak, İran, Suriye, Kırım gibi İpek Yolu üzerinde bulunan tüm ülkelerin kumaşları, atlas kumaşlarından yapılmış elbiseler, kürkler, ipekler, tarım ve hayvancılık ürünleri, savaş aletleri, tahıl, at, koyun, yün, tiftik, hatta cariyelerin bile satıldığı dünyanın en büyük uluslararası fuardır. Fuarlar, mayıs ayı başlarında kuruluşu haziran ortasına kadar 40 -45 gün sürerdi.¹⁷

Çin'den başlayıp İran'a oradan Anadolu'ya geçen yol güzergâhları ve merkezler şunlardır:¹⁸

1) **a.** Tebriz, Bargiri, Erciş, Malazgirt, Hınıs, Erzurum, Tercan, Erzincan, Sivas, Şarkışla, Kayseri, Aksaray, Konya, Adana, Ayas. **b.** Tebriz, Nahcivan, Iğdır, Pasinler, Erzurum, Tercan, Erzincan, Sivas, Şarkışla, Kayseri, Aksaray, Konya, Adana, Ayas.

2) Tebriz, Erzurum, Sivas, Kayseri, Aksaray, Konya, Antalya, Alanya.

3) **a.** Tebriz, Erzurum, Bayburt, Gümüşhane, Trabzon. **b.** Tebriz, Erzurum, Erzincan, Trabzon.

4) Tebriz, Erzincan, Zara, Sivas, Tokat, Amasya, Samsun, Sinop.

5) Tebriz, Sivas, Yozgat, Yerköy, Kırşehir veya Yahşihan üzerinden, Ankara, İstanbul.

Bağdat'tan Malatya ve Sivas'a bağlanıp sonra güneye, kuzeye ve batıya uzanan ana yol güzergâhları ve merkezler şunlardır;¹⁹

6) **a.** Bağdat, Musul, Mardin, Amid, Ergani, Gölcük, Harput, İzoli (Kale), Malatya, Ankara. **b.** Bağdat, Harput, Pertek, Çemişkezek, Eğin, Divriği, Zara veya Buzbel dağlarını aşarak Sivas.

7) Sinop, Kastamonu, Çankırı, Ankara, Konya, Beyşehir, Seydişehir, Antalya, Alanya.

¹⁶ Gökçe Günel, *a.g.m.* s.134

¹⁷ Faruk Sümer, *Yabanlu Pazarı*, Türk Dünyası Araştırmaları Vakfı Yayınları, 1985, s. 83.

¹⁸ M. Kemal Özergin, *Anadolu Selçuklular Çağında Anadolu Yolları*, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü Doktora Tezi, İstanbul, 1959

¹⁹ M. Kemal Özergin, *a.g.t.*

8) *Samsun, Havza, Merzifon, Amasya, Aksaray, Konya, Ayas, Amasya.*

9) *Trabzon ve Samsun'dan, Sivas, Konya, Beyşehir veya Gelendost'dan, Burdur, Denizli, Alaşehir, Foça, İzmir, Efes.*

10) *Trabzon, Sivas, Malatya, Bağdat. b. Trabzon, Sivas, Malatya, Antep, Halep.*

11) *Sinop, Vezirköprü, Amasya veya b. Sinop, Vezirköprü, Samsun, Amasya, Sivas, Malatya, Bağdat veya Halep.*

12) *Halep, Gaziantep, Göynük, Elbistan, Kayseri, Hacibektaş, Kırşehir, Lalahan, Ankara, Afyon, Kütahya, İstanbul.*

13) *Antalya, Burdur veya Denizli üzerinden Dinar, Afyon, İstanbul.*

14) *Ayas, Konya, Lâdik, Ilgın, Akşehir, Çay, Afyon, Kütahya, İstanbul.*

İpek Yolu'nun Türkler Açısından Önemi

İpek Yolu'nun Türkler açısından stratejik önemi tartışmasızdır. Her ne kadar ticaret yollarının genel adı İpek Yolu ise de bu yollarda taşınan; ipek, porselen, kâğıt, baharat, kıymetli maden ve değerli taşların taşındıkları yollar boyunca yer alan pazar yerlerinde el değiştirdiği ve bölgesel anlamda bir katma değer sağladığı da bir gerçektir. Yani İpek Yolu, en doğudan en batıya ipek ticaretini ifade eden basit bir yol değil, kurumsallaşmış bir ticaret kültürünün de genel adıdır.

Doğudan batıya ulaşmak için izlenen yol ne olursa olsun, ipeğin yanısıra Çin'in ve Doğu Asya'nın diğer ürünleri, genellikle Büyük Hun Türk İmparatorluğu sınırları içinden geçirdi.²⁰ Bu nedenle Türklerle komşuları arasında şiddetli rekabetlere sebep olan büyük kazanç vasıtalarının başında İpek Yolu kervancılığı geliyordu.²¹

Bu nedenle Türklerle komşuları arasında şiddetli rekabetlere sebep olan büyük kazanç vasıtalarının başında İpek Yolu kervancılığı geliyordu. Pekin'in az kuzeyinden başlayan Türk sınırları İran'a, Horasan'a, Ural Dağlarına, Hazar Denizi'ne kadar uzanıyor, Karadeniz kıyılarına temas ediyordu. Bu suretle Türkler eski dünyanın başlıca devletleri olan Çin, Sasani ve Doğu Roma İmparatorluklarının komşusu idiler.²²

Türkler ise bu yollar üzerinde hem ticaret yapmışlar, hem pazar yerlerini işletmişler, hem de ticareti yapılan kıymetli madenleri ihraç etmişlerdir. Yani doğu-batı eksenindeki ticaret kültürünün önemli yapı taşlarından biri

²⁰ W. Heyd, *Yakındoğu Ticaret Tarihi*, Çev. Enver Ziya Karal, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 1975. s.17.

²¹ İbrahim Kafesoğlu, *Türk Milli Kültürü*, Boğaziçi Yayıncılık, İstanbul, 1993. s. 313.

²² Yılmaz Öztuna, "Eski Türklerde Ticaret Hayatı". Hayat Tarih Mecmuası, S.12, İstanbul, 1972. s. 4-6.

olmuşlardır. Ancak İpek Yolu üzerinde Türklerin rolü sadece bunlardan ibaret değildir.²³

İpek Yolu üzerinde bin yıldan fazla hâkimiyet kuran Türk devletleri, bu hâkimiyetleri boyunca sadece doğu-batı ticaret yollarının denetimini ve güvenliğini sağlamakla kalmamışlar, ayrıca bu ticaretten önemli gelir elde etmişlerdir.

Nitekim coğrafi keşiflerin ve yeni deniz ticaret yolları arayışlarının altında yatan belki de en önemli neden Türklerin 1300'lerden itibaren Anadolu yarımadasını ve boğazları, sonrasında Akdeniz ve Karadeniz liman şehirlerini ve en nihayet 1500'lerin başından itibaren Arap yarımadasını ve Mısır'ı tamamen denetim altına almalarıdır. Böylece Akdeniz'i bir Türk gölü haline getirmişlerdir. Bu şekilde Türkler doğu-batı ticaretini karadan ve denizden tamamen kendilerine bağımlı hale getirmişlerdir. Türklerin kendi tarihlerinde, uluslararası siyasette en güçlü oldukları dönem bu dönemdir.

Çinli tüccarlar “*Jonk*” adı verilen gemiler ile Hindistan ve Arap Yarımadası'na kadar deniz yolunu kullanarak ticaret yapabilmekteydiler. Buradan Akdeniz kıyılarına kadar kara yolu ile devam eden sevkiyat Türklere ciddi bir gelir sağlıyordu.

1514 yılında Çin'e ulaşan ilk Portekizliler deniz yolu üzerinden ticarete önemli bir üstünlük ele geçirdiler. Ancak bunu fazla koruyamadılar ve kısa sürede üstünlüğü İspanyollara bıraktılar. Türkler, Akdeniz' de Fransız gemilerine kolaylık sağlayarak onlara diğer ülkeler karşısında üstünlük sunmaya çalışmışlarsa da, Filistin ve Sina'dan sonrasının kara yolu ile devam ettiği bir ticaret yolunun, Ümit Burnu'nu dolaşan gemiler ile yapılan ticarete üstün gelme şansı neredeyse hiç olamamıştır. Portekiz ve İspanyol denizcilerle başlayan ve daha sonra İngiliz ve Hollandalı denizcilerle devam eden yeni rotalar ile birlikte İpek Yolu üzerindeki kara ticareti giderek önemini kaybetmiştir.

Bu dönemde Fransızlara ve bazı başka milletlere Akdeniz ticaretinde kolaylık sağlamak suretiyle uluslararası siyasi ilişkilere yön vermeye çalışan Türkler, bunun yerine Süveyş Kanalı Projesine ağırlık verebilmiş olsalardı durumu tekrar kendi lehlerine çevirebileceklerdi.

Türkler zaman içinde İpek Yolu üzerinde ciddi bir hâkimiyet kurmuşlar ancak çağın siyasi şartlarına yenik düşerek bu hâkimiyetlerini kaybetmişlerdir.

Türkler, *İpek Yolu*'na mutlak olarak hâkim oldukları dönemde tarihlerinin en güçlü devletine de sahip olmuşlar ve imparatorluk olarak anılmışlardır. Bu nedenle *İpek Yolu* Türkler açısından ayrıca stratejik önem taşımaktadır.

²³ Gökçe Günel, *a.g.m.*, s.137.

İpek Yolu İle Ticaret Kültürü

Günümüzde belki de en fazla ihtiyaç duyulan ve en sık konuşulan konular arasında yer alan "*kültürler arası diyalog*" kavramı aslında yeni bir İpek Yolu anlayışına olan özlemin tezahürüdür. İpek Yolu ticaret kültürünün ve kültürler arası diyalogun tesis edilmesinde binlerce yıl süren önemli bir hizmeti yerine getirmiştir. Ticaret ahlakı ve inançlar arası diyalog üç kıta üzerinde yayılmıştır.

Kaşgar dağlarında yer alan Aramice yazılardan, Afrika içlerindeki Yakut totemlerine kadar bugün hala soru işareti taşıyan pek çok bulgu aslında İpek Yolu'nun geçmişine inildikçe anlam bulabilmektedir.

Ticaret kültürü bir uzlaşma kültürüdür. Ticaret yapan topluluklar birbirleri ile çatışmaktan mümkün olduğunca kaçınırlar. Dolayısıyla İpek Yolu uzlaşma kültürünün gelişmesine de katkı sağlamıştır. Ancak İpek Yolu üzerindeki ticaret her zaman yağmacı toplulukların tehdidi ile karşı karşıya kalmıştır. Bu nedenle İpek Yolu üzerinde hâkimiyet kuran milletler bu yolların güvenliğini de sağlamak mecburiyetinde kalmışlardır. Ticaret yollarından alınan transit geçiş vergileri ile pazar yerlerinden alınan vergiler bu ülkelere ayrı bir zenginlik sağlamıştır.²⁴

Üretim kültürüne bağlı olarak gelişen ticaret kültürü daha kozmopolit bir toplum yapısının ortaya çıkmasına yol açmış ve bu toplumsal yapı üretim kültürünü destekleyerek sanayi toplumuna geçişte önemli bir rol üstlenmiştir.

Tarihi İpek Yolu üzerindeki ticaret maalesef sanayi devrimine yetişemediği için buralardaki kentlerin çoğu İpek Yolunun önemini yitirmesinden sonra çarpık bir yapılaşmanın içerisine girmiş ve deforme olmuştur. Bir kısmı ise tamamen terk edilmiştir.²⁵

Son dönemde tarihi İpek Yolu'nu yeniden canlandırmaya yönelik olarak izlenen politikaların içinde bu kentlerin yeniden dönüştürülmesi ve canlandırılması da gündemdedir. Ancak bu politikaların başarılı olabilmesi için ticaretin ve onun uzlaşma kültürünü destekleyici etkilerinin harekete geçirilmesine ihtiyaç bulunmaktadır.

Çağlar Boyunca İpek Yolunda Yaşananlar

Haçlılardan önce de İpek Yolu üzerinde Avrupa'dan gelen büyük seferler olmuştur. M.Ö. 6. asırdan M.Ö. 1. asra kadar olan dönemde Aryanî kavimlerin İran'ın güneyinden başlayarak Orta Asya'ya yürüdükleri görülmüştür. Bunlardan en mühimi şüphesiz Ahemen Şahları

²⁴ Ahmet Burçin Yereli, Yeniden Canlanan İpek Yolunda Ekonomik Stratejiler, İpek Yolu'nda Türk Kültür Mirası Sempozyumu Bildiriler, Türk Yurdu Yayınları, Ankara, 2014. s.3

²⁵ Gökçe Günel, *a.g.m.*, s.137.

(Hahamenîşiler) zamanında olmuştur. Bu dönemde Makedonyalı Büyük İskender'in (M.Ö. 330- 326) ordularıyla Maveraün Nehir'den geçerek Kâbil Yaylası'ndan Hindistan'a sefer yapması ve bu sırada ordularıyla Orta Asya'ya girmesi, bölgedeki ticaret yollarıyla doğrudan ilişkilidir.²⁶

Haçlı devletleri Ortadoğu'dan, Sûriye ve Irak'tan çekildikten sonra ticaretin ve İpek Yolu hattının daha sağlıklı işlediğini düşünmek mümkündür. Zîrâ, Haçlılar bölgede sürekli Müslümanlar aleyhine huzursuzluk kaynağı olurken, tek taraflı olarak tâcir cemaatlerini bölgeye getirmek sûretiyle kendileri doğunun mallarına doğrudan sahip olmak istemişlerdir. Bu durum ticaretin geliştiğini değil, azaldığını ya da batılı tüccarın malları daha ucuza satın alabildiğini göstermektedir. Bu şartlar altındaki doğulu bir tâcirin pek kazançlı olduğu söylenemez. Ancak ticaret cemaatlerinin bölgeye yerleşmesi İpek Yolu'nun batı ucunun Haçlılar adına faaliyet göstermeye başladığını ortaya koymaktadır.²⁷

Anadolu'ya henüz yeni yerleşmiş olan Türkmenler kasaba ve şehirlere pek çabuk alışmışlar, böylece Doğu Roma devrinin harap hâldeki Anadolu'suna büyük bir canlılık kazandırmaya başlamışlardı. Böyle bir zamanda, 11. asrın sonlarında başlamış olan Haçlı Seferleri Doğu ile Batı'nın münasebetlerine yeni bir şekil vermiştir. Suriye ve Antakya çevresini ele geçiren Haçlılar, Batılı tacirlerin doğu pazarlarından doğrudan doğruya alışveriş yapmalarını kolaylaştırdılar. Haçlılar Doğu Akdeniz'in ticaret bölgelerine yerleşerek, İpek Yolu ticaretinin bu önemli limanlarını tamamen ellerine geçirme amacına yönelmişlerdi.²⁸

Haçlılar Anadolu'yu istilâ ederek Kudüs yolunu tuttukları sırada gittikleri güzergâh aynı zamanda İpek Yolu güzergâhı idi. İpek Yolu'nun batı ucunu Haçlılara karşı savunan da Selçuklu Türkleri olmuştur.

Fırat-Dicle nehirleri ve Basra körfezine kadar bu nehirler boyunca uzanan şehirlere İpek Yolu'nun birer parçası idiler. Bundan dolayı bölge tarih boyunca siyasî ve ticari önemini korumuştur.²⁹

Ortaçağ Anadolu'sunda ticaret, askerî yol ile alâkalı şehirlere üzerinde yapılmakta idi. 1190 yılında gelen üçüncü Haçlı Seferi de, daha önce ikinci Haçlıların geldiği güzergâhtan ilerlemişlerdir. Alaşehir, Denizli, Uluborlu ve Akşehir üzerinden geçerek ulaştıkları Konya'nın Meram bölgesinde büyük

²⁶ Layoş Ligeti, *Bilinmeyen İç Asya*, Çev. Sadrettin Karatay, Milli Eğitim Bakanlığı Yayınları, İstanbul, 1997.s.68.

²⁷ Güray Kırpık, "Haçlılar ve İpek Yolu", *Bilig Dergisi*, S. 61, Ankara, 2012. s.186.

²⁸ Muammer Kemal Özergin, "*İpek Yolu*". Boğaziçi Aylık Kültür ve Sanat Dergisi, S.39, İstanbul, 1985. s.10.

²⁹ İbn Cübeyr, *Endülüs'ten Kutsal Topraklara Seyahatname*, Çev.İsmail Güler, Selenge Yayınları, İstanbul, 2003. s.169.

yıkım ve tahriplerde bulunmuştur. Yol boyunca Türkmen uç beyleri ve Selçuklu kuvvetleri ile çarpışmalar olmuştur. Bu şehirlerin hepsi Haçlı Seferi ile savaş mahalli hâline gelmiştir. Dolayısıyla Haçlı askerî harekâtından bu bölgedeki İpek Yolu ticaret şehirlerinin doğrudan olumsuz etkilendiği söylenebilir.³⁰

Anadolu Selçuklu Devleti'nin coğrafi vaziyeti itibariyle çeşitli uluslararası ticaret yolları devletin sınırları içinden geçiyordu. Diyarbakır ve Erzurum gibi doğunun büyük ticaret yolları üzerinde bulunan mühim merkezlerini de elinde bulunduran ve bütün bu yollar üzerinde emniyeti tesis ve her türlü zararlara karşı bir nevi devlet sigortası temin eden devlet, transit ticareti de elinde tutmaya çalışıyordu.³¹

Alâeddin Keykûbâd zamanında 1225 yılında Antakya ve Kıbrıs Haçlılarının Akdeniz sahillerindeki Selçuklu ticaretine zarar verme girişimleri ve Halep-Kayseri kervan yolunda baskınlar olması üzerine Sultan, güvenliği sağlamak üzere bölgeye ordu göndermiştir.³²

Doğu Akdeniz'de ticaret güvenliği için savaş yapan, Müslüman ve gayrimüslim tacirlere çağına göre oldukça ileri sayılabilecek haklar tanıyan Selçuklu çağındaki bu gelişme, dünya ticaret tarihi için de çok önemlidir. Bununla birlikte ticaret tarihiyle uğraşanlar sigorta müessesesinin ortaya çıkışını ancak 14. yüzyıla, Ceneviz ve Venediklilere kadar çıkarmaktadırlar.³³ Esasen bundan en az iki yüzyıl öncesinde sigorta müessesesi Selçuklu Devleti zamanında ortaya çıkmıştır. Sigorta usulünün Haçlıların Doğu Akdeniz'e gelişinden asırlar sonra batıda görülmesi Selçuklu-Haçlı-İpek Yolu ticareti etkileşimine işaret etmektedir.

Haçlı Seferleri, Batının İpek Yolu'nu yakından tanımasına, Çin ve İslam bilim ve tekniğinin batıya aktarılmasına, Batı'da güçlü krallıklar kurulmasına, kültür ve teknik alanda ileri bir Batı medeniyetinin doğmasına sebep olmuştur.

Haçlı Seferlerinden birinde Sicilya kralı 2. Roger tarafından Tunus ve Suriye'ye sefer yapılmış ve Roger geçtiği yerlerdeki bütün ipek işçilerini esir alarak, onları Sicilya'ya yollamıştır. Bir anlamda işçi transferi yapmıştır. Böylece Doğu Roma ipeği Hristiyan âleminin ticaret kalbi olan Sicilya ve İtalya'daki ipek ile rekabete girmişti. İpekböcekçiliği mesleği Doğu

³⁰ Refik Turan ve Güray Kırpık, "*Selçuklu Dönemi Türklerde Sosyal ve Ekonomik Hayat*". Anadolu Selçuklu Dönemi Kervansarayları, Ed. Hakkı Acun, Kültür Bakanlığı Yayınları, 2007. s.193-195.

³¹ Osman Turan, *Selçuklular Tarihi ve Türk-İslam Medeniyeti*, Boğaziçi Yayınları, İstanbul, 1998, s.126- 127.

³² Osman Turan, *a.g.e.* s.358

³³ Osman Turan, "*Selçuk Kervansarayları*", Belleten Dergisi, C.10, Sayı 39, Ankara,1946. s.473-474.

Roma'da 1. Justinanus'un yaptığı gibi bir kere daha Haçlı Seferleri gibi askerî bir operasyonla dünyanın yeni bir bölümüne aktarılmıştı.³⁴

11. yüzyılda henüz patatesin bile bulunmadığı soğuk iklimlerden gelen Haçlılar, karşılaştıkları yeni ve leziz meyvelerle beslenmeyi kendileri için bir başka sevinç kaynağı olarak görmekte idiler. Şekerin yanı sıra, incir, nar, zeytin, pirinç, şeftali, hurma, portakal, limon, ıspanak ve muz gibi yiyecekler İpek Yolu'nun üzerinde yaşayan Müslümanların Haçlılara kazandırdığı yeni tarım ürünleri idi. Bundan başka şurup, amiral, şah, mate, barok gibi batıda da kullanılan kelimeler kültür etkileşiminin kanıtları olarak gösterilebilir.³⁵

Batıda kolonizatör devletlerin gemicileri çok zenginleşmişler, tek taraflı ticaretle Avrupa'ya büyük kârla dönen insanların sayısını artırmıştır. Avrupa pazarlarındaki Müslümanların sayısı azalmış, Selçuklu, Abbasî ve Fatimî ekonomileri çökmüştür. Doğuya gelen Pisalılar buranın sanat ve mimarisinden etkilenmişler, seramik ve çini işlerini birinci elden satın almakla kalmamışlar, çinili tabak yapma usulünü batıya götürmüşlerdir. Birer ticaret cumhuriyeti olan Ceneviz ve Pisa, Papa'yı Haçlı Seferi düzenleme konusunda desteklemekte idiler. Hatta Roma kilisesini ziyaret ederek Papa 7. Gregoire'dan 1087 yılında bir Haçlı Seferi düzenlenmesini talep etmişlerdi.³⁶

11. yüzyılın sonunda Haçlıların Doğu Akdeniz'e gelişiyle yaklaşık iki yüz yıl boyunca İpek Yolu'nun Doğu Akdeniz ve Anadolu kanadı Haçlı istilâsında kaldı. Ticaret nedeniyle Doğu ile Batı arasında yakın münasebetler kuruldu.³⁷ Haçlıların Süriye ve Filistin'e yerleşmeleri, Akdeniz ticaretinin Haçlıların eline geçmesi, Ceneviz ve Venediklilerin Ege adalarını ve kıyıları zaptetmeleri, Papanın Hristiyanların Selçuklulardan mal almasını yasaklaması sonucu Müslümanların ticaret, ziraat ve sanayi bakımından büyük zararlar ve felâketlere uğramalarına sebep olmuştur.

Haçlıların Doğu Akdeniz istilâları sürmekte iken Moğolların İran'ı istilâ ederek Bağdat'ı zapt etmeleri, Şam'a girmeleri, nihayet Anadolu Selçuklu Sultanlığını tâbiyetlerine girmeye mecbur etmeleri, Müslümanların ticari ve siyâsî gücünü oldukça zayıflatmıştı. Buna rağmen, Anadolu Selçukluları dönemindeki ticari inkişafın İlhanlı hâkimiyeti altında da devam ettirilmeye

³⁴ Ahmet Rıza Bekin, *İpek Yolu*, Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih Coğrafya Fakültesi Yayınları, Ankara, 1981. s.73.

³⁵ Steven Runciman, "*Avrupa Medeniyetinin Gelişmesi Üzerindeki İslami Tesirler*". Şarkiyat Mecmuası, S.3, İstanbul, 1959. s.19.

³⁶ David Abulafia, "*The Pisan Bacini And The Medieval Mediterranean Economy: A Historian's viewpoint*", *Papers in Italian Archaeology* 4, Part 4. Ed. C. Malone and S. Stoddart, Oxford, 1985. s. 289-291.

³⁷ Güray Kırpık, *a.g.m.*, s.188

çalışıldığı gözlenir. Bu çağda Sivas'a Ceneviz tacirleri yerleşerek, ticaret yapmaktaydılar.³⁸

Çin ile ticaret İlhanlıların Çin hanedanıyla olan hususi münasebetleri dolayısıyla, hususi bir mahiyet taşımaktaydı. Türlü eşyalar ve bilhassa ipek, Çin'den İran'a doğrudan gelirdi.³⁹ 1240 ile 1340 yılları arasında Moğol İmparatorluğu güçlü olduğu sırada, Çin'e kadar giden ticaret yolunu kullanmak pratik ve kolaydı. Bu devirde yabancı tacirlerin, misyonerlerin ve zenginlerin güvenceleri sağlanıyor ve Moğol kontrolündeki çok geniş bölgelerde özgürce seyahat etmeleri için cazip önlemler alınmıyordu.⁴⁰

1340 yılından itibaren Çin'e bağlanan kuzey ticaret yolu pratik ve güvenli olma özelliğini yitirmiş, böylece İran'a giden yollarda ulaşım zorlaşarak ticaret yapmak güçleşmiştir. Timur'un gücü belirleyici bir faktör olarak sahaya girmeden önce Orta Asya bir keşmekeş yaşamaktaydı. Bu durum ticaret yollarının çökmesi anlamına geliyordu.⁴¹ Tabii olarak, o sıralarda güçlü bir beylik olarak gelişmekte olan ve ticaret yolları üzerinde etkin bir duruma gelen Osmanlı Türklerinin bu olumsuz durumun ortaya çıkmasında hiçbir rolü olmamıştır.⁴²

İpek Yolunun Sonu

Anadolu'da ticaretin eski önemini kaybetmesi sonucu Selçuklular zamanındaki kervan yolları da zamanla ıssızlaştı. Önceleri Beylikler Dönemi'nde bu yollar üzerinde daha küçük hanlar yapıldı. Sonra bu hanlar da terk edildi. İpek Yolu başka yollara kayınca bu yollar üzerinde bulunan muhteşem kervansaraylar da kendi haline terk edilerek kullanılmaz oldu.

Bugün ıssız dağ başlarında, sivri kayalıklarda temel kalıntılarını gördüğümüz kervansaraylar bile o günün heybetiyle vakur bir şekilde yıkık viran kalmıştır. Bugünün yolları da artık bu yolların yakınlarından geçmez, insanlar da uğramaz olmuştur. Binlerce kilometre uzaklıktan aylarca süren yolculuk sonucunda kapısına gelen kervanlar da hatıralarda kalmıştır.

Onları ayakta tutan vakıfların da akarları gelmez olunca ayakta kalmaları iyice imkânsızlaşmıştır. Bu büyüklükte kervansarayları onarmak, tekrar eski günlerine döndürmekte artık çok zordu. Onun için yüzyıllarca kullanılmayan bu kervansaraylar zamana yenik düştü.

³⁸ Fuat Köprülü, *Osmanlı Devleti'nin Kuruluşu*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 1959. s.54

³⁹ Bertold Spuler, *İran Moğolları*. Çev. Cemal Köprülü, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 1987. s.473.

⁴⁰ W. Heyd, *a.g.e.* s.166.

⁴¹ Gökçe Günel, *a.m.*, s.187.

⁴² Albert Howe Lybyer, "*Osmanlı Türkleri ve Doğu Ticaret Yolları*". Çev. Necmi Ülker. Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih İnceleme Dergisi, S.3, İzmir, 1987. s.144.

1980'li yıllarda “İpek Yolu Projesi” kapsamında İpek Yolu yeniden canlandırılmak istenmiş, bunun için öncelikle kullanılabilir durumda, kent merkezlerine yakın ve merkezlerin içinde bulunan kervansaraylar onarılmış ve işlev verilmiştir.

İpek Yolunun Geçtiği Şehirler

Türkiye: İstanbul, Bursa, İznik, Beypazarı, Antakya, Konya, Adana, Ayas, Tarsus, İskenderun, Samandağ, Antakya, Gaziantep, Kahramanmaraş, Kayseri, Malatya, Sivas, Erzincan, Erzurum, Trabzon.

Suriye: Şam, Halep, Lazkiye.

Irak: Ramâdî, Fellûce, Ebu Gureyb, Bağdat, Musul, Bakuba,

Doğu Akdeniz Kıyı Şeridi: Beyrut, Trablusşam, Akka, Hayfa, Sayda, İskenderiye.

İran: Kirmanşah, Hemedan, Rey, Tahran, Tebriz, Şiraz, İsfahan, Herat, Hecatompilos, Sebzevar, Nişabur, Yezd.

Türkmenistan: Merv, Köhne Ürgenç.

Özbekistan: Buhara, Semerkand, Taşkent, Şehrisabz.

Kazakistan: Türkistan.

Çin: Urumçi, Kaşgar, Aksu, Kuça, Korla, Jiaohe, Loulan, Turfan, Gaochang, Hami, Hotan, Minfeng, Niya, Dunhuang, Miran, Anxi, Yumen, Zhangye, Wuwei,

Afganistan: Herat, Bamyan, Kâbil.

Pakistan: Peşaver, Taksila, Multan, Debal.

Hindistan: Ahmedabad, Bombay, Kalküta.

Kuzey Kore: Pyongyang.

Güney Kore: Seul.

Japonya: Nara

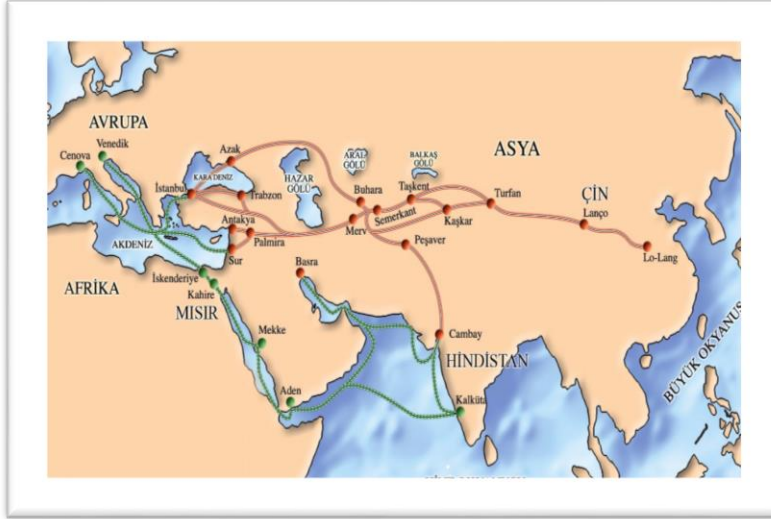
Kaynakça

- Abulafia, David., "The Pisan Bacini And The Medieval Mediterranean Economy: A Historian's viewpoint", Papers in Italian Archaeology 4, Part 4. Ed. C. Malone and S. Stoddart, Oxford, 1985.
- Acun, Hakkı., "Anadolu Selçuklu Dönemi Kervansarayları, Kültür Bakanlığı Sanat Eserleri Dizisi, Ankara, 2007.
- Alyılmaz, Cengiz., İpek Yolu ve Orhun Yazıtları, Atatürk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi, S.24, Erzurum, 2004.
- Bedirhan, Yaşar., "Türk Tarihinde İpek Yolu Hâkimiyeti ve Çin'in Türkistan'ı İlk İstîlâ Projesi", Konya Selçuk Üniv. Sosyal Bilimler Enst. Dergisi, S.4, Konya, 1999.
- Bekin, Ahmet Rıza., İpek Yolu, Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih Coğrafya Fakültesi Yayınları, Ankara, 1981.
- Bekin, Ahmet Rıza., İpek Yolu, Ankara Üniversitesi Yayınları, Ankara, 1982.
- Bolak, Aydın, Vakıflar, Vakıflar Genel Müdürlüğü Yayını, Ankara, 1985.
- Cübeyr İbn, Endülüs'ten Kutsal Topraklara Seyahatname, Çev.İsmail Güler, Selenge Yayınları, İstanbul, 2003.
- Diyarbakırlı, Nejat., Dünden Bugüne İpek Yolu, Ötüken Yayınları, İstanbul, 2008.
- Ekin, Ümit., "XVII.-XVIII. Yüzyıllarda Osmanlı İmparatorluğu'nda Ulaşım ve İletim Örgütlenmesi Üzerine Bir Araştırma", Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Anabilim Dalı, Doktora Tezi, Ankara, 2002.
- Günel, Gökçe., Anadolu Selçuklu Dönemi'nde Anadolu'da İpek Yolu, Kebikeç Dergisi, S.29 2010.
- Herotod, Herotod Tarihi, Çev. Metin Kan, Eramus Yayınları, İstanbul, 2019
- Heyd, W., Yakındoğu Ticaret Tarihi, Çev. Enver Ziya Karal, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 1975.
- Kafesoğlu, İbrahim., Türk Milli Kültürü, Boğaziçi Yayıncılık, İstanbul, 1993.
- Kırpık, Güray., "Haçlılar ve İpek Yolu", Bilig Dergisi, S. 61, Ankara, 2012.
- Köprülü, Fuat, Osmanlı Devleti'nin Kuruluşu, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 1959.
- Ligeti, Layoş., Bilinmeyen İç Asya- 1, Çev. Sadrettin Karatay, Milli Eğitim Bakanlığı Yayınları, İstanbul, 1997.
- Lybyer, Albert Howe., "Osmanlı Türkleri ve Doğu Ticaret Yolları". Çev. Necmi Ülker. Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih İnceleme Dergisi, S.3, İzmir, 1987
- Turan, Osman., Selçuklular Tarihi ve Türk-İslam Medeniyeti, Boğaziçi Yayınları, İstanbul, 1998.
- Ostrogorsky, Georg., Bizans Devleti Tarihi, Çev. Fikret İşıltan. Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 1991.
- Ökse, Tuba., "Kızılırmak ve Fırat Havzalarını Birbirine Bağlayan Eski Kervan Yolları", Bilig, S.34, Ankara, 2005.
- Özergin, M. Kemal., Anadolu Selçuklular Çağında Anadolu Yolları, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü Doktora Tezi, İstanbul, 1959
- Özergin, M. Kemal., "İpek Yolu". Boğaziçi Aylık Kültür ve Sanat Dergisi, S. 39, İstanbul, 1985.

- Öztuna, Yılmaz., “Eski Türklerde Ticaret Hayatı”. Hayat Tarih Mecmuası, S.12, İstanbul, 1972.
- Purtaş, Fırat., Afganistan, Pakistan ve Hindistan'ın Orta Asya Türk Cumhuriyetleri ile İlişkileri, Hoca Ahmet Yesevi Uluslararası Türk-Kazak Üniversitesi, Ankara, 2011.
- Runciman, Steven., “Avrupa Medeniyetinin Gelişmesi Üzerindeki İslami Tesirler”. Şarkiyat Mecmuası, S.3, İstanbul, 1959.
- Smith, Wilder., Gezi Tıbbı Gezgin Sağlığı ve Hastalıkları El Kitabı, Çev. Cengiz Uzun, Zeki Yumruk, Nobel Yayınevi, İstanbul, 2012.
- Spuler, Bertold., İran Moğolları. Çev. Cemal Köprülü, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 1987.
- Sümer, Faruk., Yabancı Pazarı, Türk Dünyası Araştırmaları Vakfı Yayınları, 1985.
- Tuncer, Orhan Cezmi., Anadolu Kervan Yolları, Vakıflar Genel Müdürlüğü Yayınları, Ankara, 2007.
- Turan, Osman., “Selçuk Kervansarayları”, Belleten Dergisi, C.10, S.39, Ankara, 1946.
- Turan, Refik.; Kırpık Güray., “Selçuklu Dönemi Türklerde Sosyal ve Ekonomik Hayat”. Anadolu Selçuklu Dönemi Kervansarayları, Ed. Hakkı Acun, Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara, 2007.
- Walker, Jeol Thomas., “Beyşehir Province” Preliminary Report For 2001 Season, Araştırma Sonuçları Toplantısı, 26-31 Mayıs, Ankara, 2003.
- Yereli, Ahmet Burçin., Yeniden Canlanan İpek Yolunda Ekonomik Stratejiler, İpek Yolu'nda Türk Kültür Mirası Sempozyumu Bildiriler, Türk Yurdu Yayınları, Ankara, 2014.

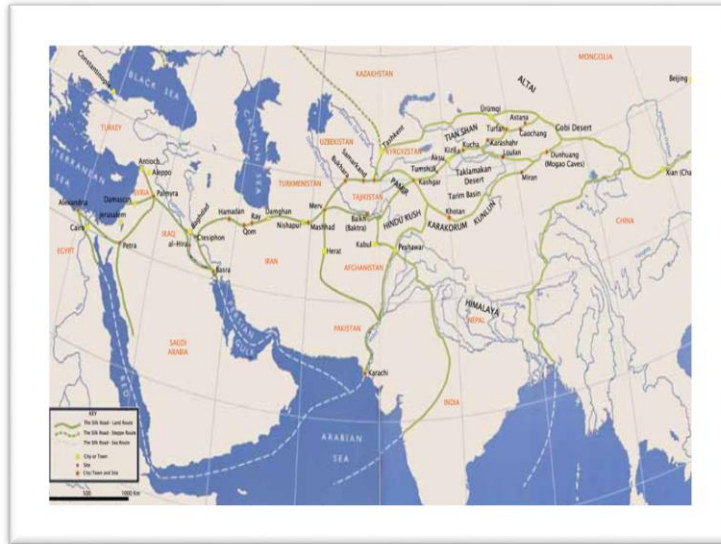
EKLER

Harita 1: İstanbul'dan, Çin'e İpek Yolu



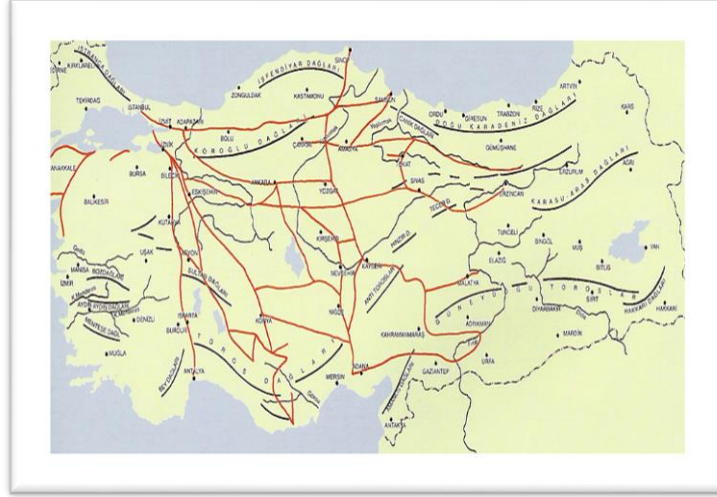
Kaynak: 6.Sınıf Sosyal Bilgiler Konu Anlatımlı, Sınav Yayınları, Ankara, 2019. s.45.

Harita 2: İpek Yolu Haritası



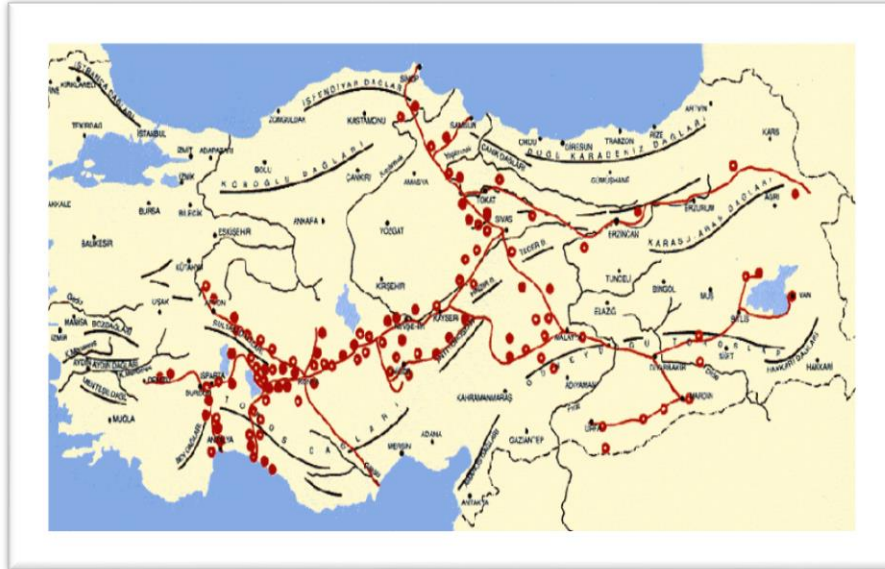
Kaynak: Valerie Hansen, The Silk Road: A New History, Oxford University Press. Oxford, 2012, s.26.

Harita 3: Eski Anadolu'da İpek Yolu



Kaynak: <http://www.gateofturkey.com/section/tr/275/4/turizm-turleri-ipek-yolu-anadolunun-ipek-yolu-rotalari>

Harita 4: Eski Anadolu'da Kervansaraylar



Kaynak: <http://silkroutes.net/ipek-yolu-ticaret-tarih.htm>