

MEDENİYETLER
GÜZERGAHI
İPEK YOLU'NUN
YENİDEN DOĞUŞU

Editör
Mehmet BULUT

İstanbul Sabahattin Zaim Üniversitesi Yayınları
Halkalı cad. No: 2 34303 Küçükçekmece/İstanbul
Tel: 0(212) 692 96 00 (pbx) Faks: 0 (212) 693 82 29

İstanbul Ticaret Üniversitesi (İTİCU), İstanbul Medeniyet Üniversitesi (İMU), Yıldırım Beyazıt Üniversitesi (YBU) ve Ankara Düşünce ve Araştırma Merkezi (ADAM) nin katkıları ve Başbakanlık Tanıtma Fonu'nun destekleriyle

MEDENİYETLER GÜZERGAHI İPEK YOLU'NUN YENİDEN DOĞUŞU

Editör: Prof. Dr. Mehmet Bulut, İstanbul Sabahattin Zaim Üniversitesi

Yayın Hakkı @ 2014 İstanbul Sabahattin Zaim Üniversitesi (İZU) ve Ankara Düşünce ve Araştırma Merkezi (ADAM)

Dış Kapak Tasarım: İbrahim Altuncu

Bu eserde öne sürülen düşünceler, görüşler, yorumlar ve öneriler yazarlarına aittir. Editör, kurumlar, ADAM, İZU, İTİCU, İMU, YBU ve Başbakanlık Tanıtma Fonu hiç bir şekilde sorumlu tutulamaz.

ISBN: 978-605-81541-0-0

İstanbul Sabahattin Zaim Üniversitesi Yayınları; 7.

2. Basım, 2018

Türkiye

7

TARİHİ İPEK YOLU'NUN KUZHEY ANADOLU GÜZERGÂHI

Hüseyin Çınar^{1*}-Mehmet Bulut^{2**}-İlker Yiğit^{3***}

Yol, insanlar arasında çeşitli mekan/saha ilişkilerini temin eden, yine insanların ve ihtiyaç maddelerinin bir yerden başka bir yere taşınmasına imkan sağlayan, hayvanlar ile nakil vasıtalarının hareketine müsait arazi şeritleridir. Yer şekilleri, iklim, yükselti, su, yiyecek ve konaklama temini ile güvenlik gibi faktörlere bağlı olan ulaşım; XX. yüzyıl başlarına gelinceye kadar çok az değişme göstermiştir. Tarihi süreç içerisinde yola önem kazandıran şey, onun yüksek standartlarda olmasından ziyade, bir ülke içindeki iki nokta arasında güvenli bir şekilde sosyal ve iktisadi ilişkilere imkan sağlamasıdır. Bu nedenle yollar hangi bakımdan ele alınırsa alınsın insan vücudundaki “*kan damarlarına*” benzetilmiştir (Gümüüşçü, 2011, s.69).

Tarihin en erken yerleşmelerinin yer aldığı Anadolu’da, geçmişte çok eskilere giden ve zaman içinde gelişme gösteren, çok işlek kara ve deniz yollarından oluşan bir yol ağı mevcuttu. Bunlara Hitit yollarını, Asur ticaret koloni yollarını, Pers Kral Yolu’nu, Roma dönemi yol ağları ve mil taşları ile Bizans yol ağlarını örnek verebiliriz (Yavuz, 2006, s.435). Hiç şüphesiz bu yollar arasında, tarihi çok eskilere inen İpek Yolu ayrı bir öneme sahiptir. İncalcık’ın da belirttiği üzere bu yolun Orta-Asya’da doğu-batı eksenli üç ana kolu mevcuttu. Bunlar: “Güney Yolu”, “Fergana-Sogud (Sogd) Yolu” ve kuzeyde “Saka Stepleri ve Tarım Yolu”dur (İncalcık, 2008, s.190).

1 Yıldırım Beyazıt Üniversitesi.

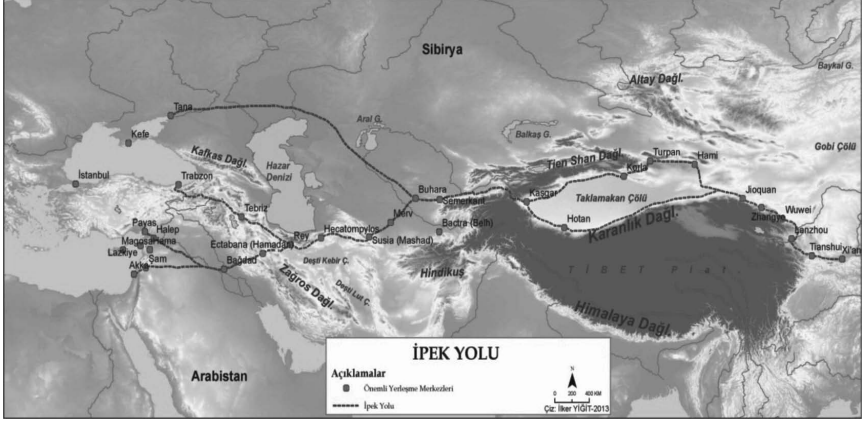
2 İstanbul Sebahattin Zaim Üniversitesi.

3 Çankırı Karatekin Üniversitesi

Meşhur şarkiyatçı Franz Taeschner'in ilk cildini 1924'te, ikinci cildini de 1926'da yayınladığı ve 2010'da Türkçeye çevrilen "Osmanlı Kaynaklarına Göre Anadolu Yol Ağı" isimli çalışma, bizlere Anadolu'daki diğer yollar yanında, Tebriz'den başlayıp Bursa'ya ve oradan da İstanbul ya da İzmir'e ulaşan yol güzergâhları hakkında ayrıntılı bilgi sunmaktadır. Taeschner bu çalışmasında, günümüz Anadolu yol ağının, kervan yollarından oluşan daha eski bir sistem üzerinden geliştiğini ve bunun da en azından I. Dünya Savaşı sonlarına kadar süreklilik arzettiğini; ancak bu eski yol sisteminin, birbirine uyumlu bir resim oluşturacak kadar iyi bilinmediğini belirtir. O, Anadolu yol ağı ile ilgili çalışmasında, Osmanlı döneminde yaygın olarak kullanılan yol ağının tespitinde başlıca üç ana kaynak kullanmış; bunlar: Osmanlı padişahlarının seferlerinin yer aldığı savaş ruznâmeleri, Hacı Kalfa (Kaptip Çelebi)'nin Cihannüma'sı ve Evliya Çelebi'nin Seyahatnâmesi'dir (2010, II, ss.69, 71-97).

İpek, medeniyet tarihinin genel seyri içinde, servetin, siyasal ve sosyal prestij ve egemenliğin sembolü, kıtalararası iletişim ve ticaretin konusu, sanat üsluplarının yayılışı için temel madde olma özelliği taşımıştır. Medeniyetler arasında yaşanan mal değişim ve iletişimi, buharlı gemilerin ağır yükler taşımaya başlamasına kadar, kendisi gibi yükte hafif, pahada ağır mallar arasında önemli bir yere sahip olmuştur. İpeğin Çin'de başlayan serüveni, İtalya'ya, Fransa ve İngiltere'ye kadar uzanmış; Türk tarihinde de önemli bir yere sahip olmuştur. Bu maddenin Çin ve Orta Asya'dan başlayarak Akdeniz'e kadar uzanan ticaret yollarında taşınmasıyla, Türk devletlerinin zenginlik, kudret ve medeniyetlerine önemli katkı sağlanmıştır (İnalçık, 2008, s.185). İpek, özellikle de, XIII. yüzyıldan XVIII. yüzyıla değin, Batı ülkelerinin uluslararası değişim ve zenginliklerinin başlıca kaynağı olmuştur (İnalçık, 2000a, s.269).

Çin-Batı yolu için ilk kez, XIX. yüzyılda Alman coğrafyacı ve jeolog Ferdinand von Richthofen, "Büyük İpek Yolu" deyimini kullanmış ve bu deyim zamanla genel kabul görmüştür. Bu yolda, zaman içinde yalnız Çin'in ipekli kumaşları ve madenleri ile değerli porselen tasları taşınmamış; Hindistan'ın baharat ve tekstil ürünleri, bu yolun geçtiği diğer ülkelerde üretilen kürk, tahıl, yağ, şarap, bal gibi diğer ürünler, batıya, bu yol ve ona bağlı ticaret yollarıyla ulaştırılmıştır (İnalçık, 2008, s.185; Can, 2008, s.77).



Harita 1. Kadim İpek Yolu (Kaynak: Barraclough, 1980, s. 71)

Çin ile Orta Asya, İran ve Akdeniz arasında ipek taşımayı kontrol eden “İpek Yolu”nun tarihi, aşağı yukarı MÖ IV. yüzyıla kadar iner. Kayıtlara yansıdığı kadarıyla da en erken MÖ I. yüzyıldan beri, Orta Asya göçebe halkları, Doğu ile Batı, Çin ile Ortadoğu ve Akdeniz dünyası arasında mal ve kültür alışverişine aracı olmuşlardır. Göçebeler, çift hörgüçlü güçlü develeriyle çöller ve buzlu dağlar üzerinden Çin’in kıymetli mallarını yıllarca taşımışlardır (İnalçık, 2008, ss.190,194-195). Kervanların karşılıklı gidip gelmelerinden dolayı bu yola aynı zamanda “Kervan Yolu” da denilmiştir. İpek Yolu zamana ve şartlara bağlı olarak, sonradan açılan ikinci derecedeki yollarla, Batı Asya ve Akdeniz’e uzanan, yaklaşık 64.000 km uzunluğunda ticarî bir yol şebekesine dönüşmüştür. Bu yolun en eski güzergâhları, Çin’den başlayarak Afganistan ve İran üzerinden Akdeniz’e ve oradan da Avrupa’ya ulaşırdı (Pamuk, 2007, s.216). Bu çerçevede tarihi İpek Yolu’nu, tek bir güzergâh olarak düşünmemek gerekir. Zira söz konusu yol ve bu yola bağlı, zamana ve mekana göre değişkenlik arzeden çeşitli tâli yollar, yeni güzergâhlar ile eklemlenen bir yol şebekesi olarak algılamak ve değerlendirmek gerekir.

Doğu’da Çin topraklarından başlayan İpek Yolu, Hazar Denizi’ne geldiğinde iki kola ayrılır. Bir kol, Hazar Denizi’nin güneyinden Ortadoğu’ya, Arap Yarımadası’na, kimi yerde kara, kimi yerde deniz yoluyla Mısır ve diğer Kuzey Afrika ülkeleri ile Akdeniz’e kıyısı olan Anadolu, Bizans ve diğer Avrupa ülkelerine ulaşır. İlk başlarda uzun

süre bu yol kullanılmıştır. Bugün İpek Yolu denince de akla genellikle bu güzergâh gelir. Diğer kol ise Hazar Denizi'nin kuzeyinden, kimi yerde kara yolu ile kimi yerde de gemilerle Karadeniz'e kıyısı olan Anadolu kentlerine, Bizans'a, Tuna Nehri ve kolları vasıtasıyla Orta Avrupa'ya, Volga, Don ve Dinyeper nehirleri ve bu nehirlere bağlı suyolları vasıtasıyla Baltık Denizi'ne, oradan da Kuzey Avrupa ülkelerine ve İngiltere'ye kadar ulaşır. Bu yol, diğerine göre daha geç dönemlerde kullanılmaya başlanmıştır. İklimin ve tabiat şartlarının zorluğunun bunda payı fazladır. Bilhassa Avrupa'nın güney kıyılarının dağlık olması (Pirene, Alpler ve Balkan dağları), Akdeniz yoluyla gelen ticaret mallarının Orta ve Kuzey Avrupa'ya geçmesinde önemli engel teşkil etmekteydi. Bu nedenle, Hazar Denizi'nin kuzeyinden geçen ve Avrupa'daki su yolları ile Baltık ve Kuzey Denizi'ni kullanan ticaret yolu, Orta ve Kuzey Avrupa ülkeleri için uzun bir süre önemini korumuştur (Can, 2008, s.78; Yıldızdağ, 2005, ss.13-16; Bozkurt, 2000, ss.369-373). Zamanla uluslararası ticaretin en önemli maddesi haline gelen ipeğin taşındığı yollara hakim olmak ve buraları kontrol altında tutmak, Avrasya'daki çatışmaların belli başlı konusu haline gelmiştir (İnalçık, 2008, s.189).

İpek Yolu'nun Anadolu Güzergâhı

Birçok medeniyete ev sahipliği yapmış olan Anadolu, tarihin ilk dönemlerinden itibaren jeomorfolojik yapısı ve jeopolitik konumu nedeniyle önemli bir ulaşım ağına sahip olmuş, doğu ile batı arasında adeta "köprü" olmuştur. Anadolu'nun fiziki coğrafya özellikleriyle, farklı sosyo-ekonomik özelliklere sahip medeniyetler arasında bulunması, kısaca "coğrafi konumu" bunda belirleyici olmuştur. Yukarıda da belirtilen yol ağı sitemleri de bir bakıma bu coğrafi konumun bir sonucudur.

İpek Yolu; bağlantıları/kolları değişkenlik gösterebilen doğuyu batıya bağlayan yol şebekesinin meşhur ismidir. Bilindiği üzere İpek Yolu'nun geçtiği güzergâhlarla ilgili geçmişten günümüze çeşitli yollar çizilmiş, görüşler ileri sürülmüştür. Bu görüşler arasında, İpek Yolu'nun kollarından birinin, güneyden Akdeniz'e, bir diğerinin Hazar Denizi doğusundan Karadeniz'in kuzey sahillerine ulaştığı öne çıksa da, tarihi süreç içerisinde Anadolu'dan geçen gerek kara gerekse deniz bağlantılı yolları da göz ardı etmemek gerekir. Nitekim bu konu üzerine yapılan

çeşitli çalışmalarda bu yolun, Anadolu'dan geçen güzergâhları ile ilgili çeşitli görüşler ileri sürülmekte, çizimler yapılmaktadır. Bilhassa yapılan çizimlerde, yolu belirleyen jeomorfolojik ve tarihsel faktörlerin göz önünde bulundurulması büyük önem taşımaktadır.

Bizans döneminde kullanılan ham ipeğin ağırlıklı olarak menşei Çin'di. Çin'den gelen emtianın takip ettiği güzergâh genel itibarıyla İran'dı. Zaman zaman bölgede yaşanan savaşlar, ticarî trafiği aksatmış ve fiyatların fırlamasına neden olmuştur. Bu dönemde, Venedikliler'in Bizans'tan elde ettikleri ticarî imtiyazlarla, ipekli kumaşlar İtalya'da da geniş bir pazara kavuşmuştur. Yine bölgede gerçekleşen ticarete, bilhassa Ani Ermenileri'nin Bizans ile İslam memleketleri arasında aracı rol oynadıkları bilinmektedir. Bu dönemde uluslararası ticaret yolu, Azerbaycan'da Aras Vadisi'ni izleyerek Ani'ye geliyor, oradan Kars ve Karin (Erzurum) üzerinden Trabzon'a; oradan da deniz yoluyla İstanbul'a ulaşıyordu. Bölgedeki ticareti ağırlıklı olarak Şeddâdîler himaye ediyordu. Selçuklular'ın bölgeyi zabt etmesi üzerine (1064), Ani Ermenileri'nden bir kısmı Kırım'a göçmüş, ticaret de ağırlıklı olarak Türklerin kontrolüne geçmiştir (İnalçık, 2008, ss.204-205).

Orta Asya'da Cengizogulları arasında yaşanan mücadele sonucunda, Çin ipeğinin batıya gelişi 1300'lerde kesintiye uğradı. Bu durumda devreye İran ipeği girdi. İran'daki ipek üretimi, İslam Dini'nin bölgede yayılmasından önceye dayanır. Bu dönemde Çin İmparatorluğu, Orta Asya'da Sir-Derya'ya kadar yayılmış, Kuzey İran'da Taberistan'a girmişti. İran'da yerli ipek üretiminin başlangıcı bu yıllara kadar gider. Sonraki yıllarda Taberistan, yerli ipek üretiminin merkezi olmuştur (İnalçık, 2008, s.198).

Moğol İmparatorluğu'nun hakim olduğu XIII. yüzyılda, Doğu'nun baharat ve ipeğinin Anadolu üzerinden Batı'ya, oradan da Avrupa ülkelerine ulaştırılması İnalçık'ın da belirttiği gibi, yeni yollarla ayrı bir önem kazanmıştır. Bu dönemde Anadolu, doğu-batı ticaretinde ana yol (şahrah) olmuş, İtalyan tüccarlar Uzakdoğu ve İran kervanlarını karşılamak üzere sadece güneyde Ayas'a ve kuzeyde Trabzon'a gitmekle kalmamışlar, aynı zamanda içerideki Sivas ve Konya'ya kadar da gitmişlerdir. (İnalçık, 2003, s.127). Bu dönemde, İran'da ham ipek, Hazar Denizi'nin güneyindeki Cürcan, Amul, Mazenderan, Gilan, Şemahi ve Şirvan eyaletlerinde üretilir ve Tebriz pazarında satılırdı.

Burada, tüccarlar tarafından satın alınan ipeği taşımak üzere kervanlar kurulurdu. Kervanlar, buradan iki önemli dağıtım merkezi olan Erzurum'a ve Halep'e doğru yola çıkardı. Kimi zaman Erzurum'dan sonra Trabzon-İstanbul deniz yolunun kullanıldığı da olurdu. Ancak İran kervanları çoğunlukla Anadolu güzergâhını izlerdi. Bilhassa İlhanlılar döneminde (XIII. yüzyılın ikinci yarısı ile XIV. yüzyılın ilk yarısında), kervanlar Sultaniye-Erzurum-Erzincan-Sivas yoluyla Konya'ya ve İstanbul'a ulaşırdı (Alkan, 2006, s.142).

Bursa'nın önemli bir ipek merkezi olmasından önce İran ipek kervanlarının Akdeniz ülkeleri için transit merkezi, ağırlıklı olarak İskenderun Körfezi (Halep-Ayas) olmuştur. Genel itibarıyla Osmanlı döneminde de, yukarıda da belirtildiği üzere Tebriz ipek kervan yolu, Aras Nehri Vadisi'ni (Sa'd Çukuru) izleyerek Erzurum'a ulaşırdı. Erzurum'dan sonra Erzincan, kavşak noktasında bir merkezdi. Oradan kervanlar ya kuzey yolunu, Kelkit Vadisi üzerinden izleyerek Tokat üzerinden Bursa'ya yönelirdi. Bu arada, aynı yol üzerinde İran ve Gürcistan ipeğinin bir başka nakil merkezi olan Trabzon'a giden bir yolu da mevcuttu. Kervanlar ya da Erzincan'dan güneye yönelen ikinci yolu takip ederek, Kemah-Çemişgezek üzerinden Fırat Vadisi'ni izleyerek, bu nehir üzerinden Birecik'ten Halep'e ulaşırdı. Tebriz'den batıya giden bir başka güney yolu, Meraga-Van-Bitlis yoludur. Bu yolun devamı Halep'e uzanan ipek kervanları için doğudan gelen esas ana yolu teşkil etmekteydi. Bu güzergah, Van Gölü'nün kuzey kıyısından Ahlat-Bitlis istikametinden, biri Diyarbakır'a, diğeri de Mardin'e giden iki yola ayrılır ve Urfa-Birecik-Ayntab-Kilis üzerinden Halep'e uzanırdı (İnalçık, 2008, s.226). İpek ticaretinde Bursa'yla rekabet edebilen en önemli pazarlardan biri, hiç şüphesiz, güneyde Bitlis-Diyarbakır-Mardin güzergâhını kullanan, İran kervanlarının yüklerini getirip boşalttıkları Halep'ti (İnalçık, 2000a, s.276).

Tebriz-Bursa: Kuzey Anadolu İpek Yolu

XIV. yüzyılda İran'da İlhanlı İmparatorluğu'nun çökmesi (1335) ve Batı Anadolu'da Osmanlıların ortaya çıkmasıyla, politik ve ticari ağırlık merkezi, Batı Anadolu'ya kaydı ve ticaret yolları düzeninde bir takım değişiklikler yaşandı. XIV. yüzyıl sonunda Osmanlı Devleti'nin

hem politik hem de ticari merkezi olan Bursa, Anadolu'nun en önemli ticaret merkezi ve doğu - batı ticareti için bir ambar oldu. 1391 yılında gelindiğinde Batı Anadolu'nun Balat, Efes ve Foça gibi ticaret merkezleri de Osmanlı denetimine geçmişti. Artık İran kervanları bu limanlara Bursa yoluyla ulaşır olmuştular. I. Bayezid (1389-1403) hakimiyetini Amasya ve Tokat yoluyla doğuda Erzincan'a kadar yayarak, bölgeden geçen kervan yolunun denetimini ele geçirmişti. İran ipek kervanları sonraki yıllarda daha çok Trabzon üzerinden İstanbul'a giden deniz yolu yerine, karadan Bursa'ya giden yolu tercih eder olmuşlardı. Bütün bu gelişmelerin ışığı altında Bursa'nın uluslararası pazar konumuna yükselmesini, XIV. yüzyılın ortaları olarak tarihlenmek mümkündür. Sonraki dönemde yaşanan siyasi ve iktisadi gelişmeleri (doğu seferlerini), bir bakıma Tebriz-Bursa güzergâhını denetim ve kontrol altında tutma çabaları olarak da değerlendirmek mümkündür. Bu dönemde Bursa, kuşkusuz ipek ticaret ve sanayiinin büyük merkezlerinden biri olmuştur (İnalçık, 2000a, ss.274-275; 2003, s.130; s.2008, s.218).

İpek Yolu'nun Anadolu'nun kuzeybatı kesiminden geçen güzergâhı, genel itibarıyla İbn-i Battûta'nın 1334'te İznik'ten Kastamonu'ya giderken izlediği yoldur. Bu güzergâhın, Bizans döneminde doğudan İznik'e giden eski anayol olduğu kabul edilir. İbn Battûta İznik'ten sonra takip ettiği güzergahtan bahsederken, Mekece köyünde bir fakihin evinde geçirdiğini gecedan başlayarak, Yenice, Geyve, Göynük, Mudurnu, Bolu, Gerece, Borlu üzerinden Kastamonu'ya olan yolculuğunu ayrıntılarıyla anlatır. Bu yol, yukarıda da bahsedildiği üzere Bursa - Karadeniz bağlantısının sağlandığı eski yoldur. (İbn Battûta, I, 2004, ss.431-439).

İnalçık, İpek Yolu'nun Anadolu'nun kuzeybatı kesiminin iki kısma ayrıldığını belirtirken, bu yollardan birinin, Ankara-Beyazır-Nallıhan-Göynük güzergâhı olduğunu, diğersinin de yukarıda bahsedilen İbn Battûta'nın takip ettiği İznik'ten başlayıp, Sakarya üzerinden Mekece'ye, oradan da Geyve, Taraklı Yenicesi, Göynük ve Mudurnu üzerinden Bolu'ya uzanan yol olarak verir. Bu bölgede ilk zamanlarda İbn Battûta'da da olduğu gibi, yolcuların zaviyelerde misafir edildiğini, sonraki yıllarda da işlek bir yol olan Taraklı-Göynük-Mudurnu-Bolu güzergâhında yolcular için kervansaraylar ve hamamlar yapıldığını belirtir. Yine Evliya Çelebi'ye yapılan atıfla, XVII. yüzyılda, Ta-

raklı Yenicesi'ndeki hamam ve beş adet han ile Yıldırım Bayezid'in Göynük'teki hamamı, kervan yolu üzerindeki yolcuların ihtiyaçlarını karşılayan önemli tesisler olarak zikredilir (İnalçık, 2008, s.219). Hiç şüphesiz benzer hayrata güzergâhın devam ettiği diğer şehir ve kasabalarda da rastlanır.

Osmanlı ve öncesi dönemlerde İstanbul'dan Anadolu'ya ve ötesine uzanan gerek sağ, gerek orta, gerekse sol kolun takip ettiği yollar, İzmit'e (İznikmid) kadar ayındır. İzmit'ten sonra yollarlar ayrılır; Lefke-Söğüt-Eskişehir istikametine giden güzergâh sağ kol, konumuz çerçevesinde ele alınan Anadolu'nun Kuzey bölgesini takibeden güzergâhlar da orta ve sol kol olarak adlandırılır (Halaçoğlu, 2002, ss.51-94).

Taeschner'in Anadolu'da ele aldığı yollar içinde ipek ticaretinin ve üretiminin önemli merkezlerinden olan Bursa'nın diğer şehirlerle olan bağlantısı bizim için ayrı bir önem taşımaktadır. Zira Bursa, İpek Yolu'nun Anadolu'daki önemli kavşak noktalarından biridir. Bursa'dan İstanbul'a yapılacak yolculuklar için Taeschner iki ana güzergâhı öne çıkarır. Bunlardan biri İzmit, diğeri de Marmara Denizi üzerinden geçmektedir. İstanbul tarafından gelindiğinde İzmit'e kadar uzanan güzergâh Anadolu'ya giden diğer yolla aynı, İzmit'ten sonra Baş İskelesi - Karamürsel - (Baş İskelesi'nden) Dil Burnu - Hersek - Yalova - Samanlı - Katırlı ve Bozburun olarak devam etmektedir. Marmara Denizi'nden Gemlik Körfezi'ne ulaşan ve oradan devam eden güzergâh da Bozburun - Armutlu - Fıstıklı - Kumla - Gemlik - Kurşunlu - Altuntaş - Mudanya - Tirilya (Zeytinbağı) üzerinden Bursa'ya yönelmektedir. Deniz yolunun bir başka güzergâhı da İstanbul-Mudanya-Bursa yoludur. İstanbul'dan Mudanya'ya yapılan deniz yolculuğunda en fazla kullanılan güzergâh ise Sarayburnu - Heybeliada (Halki) - Mudanya yoludur. Mudanya'dan sonraki yol, Nilüfer Çayı üzerindeki köprüden geçerek Bursa'ya ulaşmaktadır. İstanbul'dan Bursa'ya giden kervanların en çok kullandıkları güzergâhlar arasında Hersek'ten sonra karşıya geçilen ve oradan da Gemlik Körfezi ve İznik Gölü arasındaki dar geçitten geçilerek Bursa'ya ulaşılan yoldur (Taeschner, I, 2010, ss.116-122).

Tebriz - Bursa yolu için önemli bir güzergâh olan Anadolu'daki sol ve orta kol üzerindeki menzil güzergâhları hiç şüphesiz Kuzey Anadolu'dan geçen İpek Yolu ile kimi yerde aynı yolu takip etmekte, kimi yerde de yolları kesişmektedir. Bu güzergâhta yer alan sol kol;

İznikmid (İzmit) - Sapanca -Hendek - Düzce Pazarı - Bolu - Gerede - Bayındır (Hamamlı) - Çerkeş - Karacalar - Karacaviran - Koçhisar - Tosya - Hacı Hamza - Osmancık - Hacıköyü - Merzifon - Amasya - Turhal - Hınıs (Sivas'a bağlı Tanâbâd Nahiyesi'nde) - Tokat - Sivas - Deliklitaş - Kangal - Hasan Çelebi - Hasan Patrik - Malatya şeklinde Bağdat'a devam etmektedir. Ayrıca Sapanca'dan ayrılan ve orta kol olarak da adlandırılan güzergâh ise: Geyve -Taraklı - Torbalı - Gönük - Nallıhan - Beypazarı - Ayaş üzerinden Ankara'ya ulaşmaktadır. Buradan da bir kol, Yahşihan - Kırşehir - Kayseri istikametine gitmekte, diğer bir kol da Kalecik - Osmancık üzerinden Merzifon'a doğru devam etmektedir. Bu arada sol kol, Merzifon'a kadar orta kol ile aynı güzergâh ve menzilleri kullanırdı. Sol kolun buradan sonra takip eden güzergâhı; Ladik (Gölçeli) - Sonisa (Uluköy) - Niksar - Tilemse (Yolkaya) - Hacı Murad (Murad Kalesi) - Koyulhisar (1843'ten sonra) - Karahisar-ı Şarkî - Şiran - Kelkit (Çiftlik) - Karakulak ve Aşkale üzerinden Erzurum'a devam etmedir. Buradan, Kars yönüne giden yol; Hasan Kal'a (Pasinler) - Mecengerd - Kara Hamza üzerinden Kars'a ulaşmaktadır. Erzurum'dan Tebriz'e giden yol ise Mecengerd menzillerinden ayrılıp Veli Baba - Molla Süleyman - Yoncalı - Diyadin üzerinden Bâyezid'e; Erzurum Ahışa yönü ise Kızılkilise - Eğil - Oltu - Nik - Göle - Ardahan - Sekr ve Ahışa olarak devam etmektedir. Sol kol üzerinden ayrıca Erzurum - Bayburt - Gümüşhane üzerinden Trabzon Bolad Han'a bir güzergâh bulunmaktadır (Halçoğlu, 2002, ss.52-94). Yukarıda belirtilen sol ve orta kola ait yollar, Kuzey Anadolu'dan geçen İpek Yolu güzergâhı için hem güvenlik, hem ulaşılabilirlik, hem de fiziki coğrafya özellikler bakımından önemli ipuçları vermektedir.

Osmanlı ordularının, özellikle İran üzerine yaptığı seferlerde genelde Anadolu'daki sağ kol olarak adlandırılan yol takip edilmiş, Eskişehir ve Konya üzerinden Ereğli'ye kadar gidilmiş ve buradan Sivas'a ve oradan da Erzurum üzerinden İran'a, Tebriz'e ulaşılmıştır. Anadolu'nun tamamı Osmanlı hakimiyetine geçtikten sonra, doğu ve batı arasındaki ticaret, ilk zamanlarda ordu yolu olarak kullanılan bu güzergâhtan gerçekleştirilmiş; bilhassa XVII. yüzyıldan itibaren de doğu-batı ticareti için en önemli güzergâh, Anadolu'nun kuzeyinden uzunlamasına geçen ve Bolu üzerinden Amasya, Tokat ve Sivas'a uzanan ve Erzurum'da tekrar bir araya gelen, buradan da yaklaşık olarak eski ordu yolundan Tebriz'e giden yol kullanılmıştır (Taeschner, I, 2010, s.227).

Taeschner Anadolu'daki yol güzergâhlarından bahsederken Kuzey Anadolu üzerinden giden kervanların takip ettikleri yollarla ilgili de önemli bilgiler vermiştir. Burada, bir taraftan Düzce ya da Mudurnu üzerinden Bolu'ya çıkan ve oradan Amasya - Tokat ve Erzurum'a, diğer taraftan Beypazarı üzerinden Ankara'ya ve oradan da Amasya - Tokat ve Sivas'a ulaşan yollar ayrıntılı olarak ele alınmıştır. Bu yollar içinde Evliya Çelebi'nin de zaman zaman kullandığı hem Mudurnu üzerinden giden eski yol, hem de Düzce üzerinden giden yeni yol üzerinde de durulmuş; kuzeyden doğuya giden ana yol, bazı tali yollar dışında; Hendek - Düzce - Bolu - Gerede - Bayındır (ya da Hamamlı) - Çerkeş - Karacalar - Karacaviran - Koçhisar - Umurlu - Hacı Hamza - Osmancık - Hacıköy - Merzifon (Amasya) - (Tokat) Niksar - Hacı Murad - Karahisar - Kelkit ve Aşkale üzerinden Erzurum'a doğru uzanan güzergâh verilmiştir (Taeschner, I, 2010, ss.226-283). Taeschner tarafından verilen XIX. yüzyıldaki yol ağı listesinde de, Anadolu sol kol sistemi içinde Tokat'a giden kuzey kervan yolu üzerinden Niksar - Koyluhisar - Karahisar - Şiran - Kelkit Çiftliği - Aşkale - Erzurum uzantısı ve buradan da Oltu - Ardahan - Ahıska - Kars - Doğubayezid ve Van'a ulaşıldığı yer almaktadır (Taeschner, II, 2010, s. 50, 53 dipnot 8). Bu bilgiler bize Anadolu'daki kadim yollar hakkında pekiştirici ipuçları sunmaktadır.

Uluslararası ticarete konu olan rotalar tesadüfi olarak tercih edilmiş güzergâhlar değildi. Uzun mesafe ticaretinde yolcular için birinci sırada gelen husus, “en kısa sürede hedefe ulaşmak” değil, “güvenlik içinde, maddi ve manevi kayba uğramadan yolculuk etmek”ti. Bu nedenle yolcular genelde arazinin geçişe en uygun yerlerini izliyorlar, uçurumlar, dağ geçitleri gibi tehlikeli yerlerin mümkün olduğunca uzağından geçiyorlardı. Güzergâhlar genelde bu şekilde, yani deneyimlerle ortaya çıkmıştı (Alkan, 2006, s.142). Bir yolculuğun güvenlik içerisinde gerçekleşmesi, Selçuklu, Beylikler ve Osmanlı dönemlerinde devlet ricalinin oldukça önemseydiği konular arasında yer alıyordu. Zira yapılan tesisler ve güvenli bir ulaşım için kurulan teşkilat ve alınan tedbirler bunu ispat etmektedir. Çalışmanın bu kısmında, Anadolu'nun kuzey bölgesinden geçen İpek Yolu güzergâhı üzerinde durulacak ve bu yolun üzerindeki yerleşme birimleri incelenecektir.

Bâyezid'den Bursa ve İstanbul'a İpek Yolu'nun Kuzey Anadolu Güzergâhı

Yukarıda da ifade edildiği üzere İpek Yolu'nu en çok bilinen ve dillendirilen güzergâhı Karadeniz'in kuzey sahilleri ile güneyde Akdeniz'in doğu sahili (Payas)dir. Ancak Anadolu'nun kuzeyinden ve güneyinden geçen bir yol ve ticaret kervanı hiç bir vasıta değişikliğine ihtiyaç duymadan ve tarihi süreçte önemli birer iskan merkezi konumunda olan şehirlere uğramadan geçmesi ne kadar doğrudur? Elbetteki kârlılık ve yapılabirlik anlamında Asya, Avrupa ve Afrika arsında doğal bir köprü olan Anadolu, İpek Yolu'nun ana güzergâhı konumdaydı. Nitekim Anadolu yol ağı, tarihin her döneminde önemini korumuştur. Müslüman Türkler'in Anadolu'da iskanıyla birlikte de bu güzergâh ve yol ağı daha bayındır hale getirilmiş ve şenlendirilmiştir. Bu durumu göstermesi açısından kısaca Selçuklu, Beylikler ve Osmanlı dönemindeki ulaşım sistemine, alınan tedbir ve yapılan çalışmalara bakmakta fayda vardır.

Selçuklu ve Beylikler döneminde yeniden organize edilen ulaşım ağı sistemi içinde yollardaki *hanlar* ve *kervansaraylar* önemli yer tutmaktadır. Kervansaraylar, kervanların güvenliği ve konaklaması için anayol kenarında tesis edilen yapılardır. Uzaktan bakılınca bir kale gibi görünen, içlerine girildiği zaman kervan kabilelerinin her türlü ihtiyaçlarını karşılayacak bir teşkilata sahip olan bu binalar, Selçuklu sultanları ve yüksek devlet görevlileri tarafından büyük ticaret yolları üzerinde, yaklaşık 30-40 km'lik mesafede yer alan her *menzil* için yaptırılmıştır. İki menzil arasındaki uzaklık, yüklü bir hayvanın ve yanında yürüyen yayanın, şafaktan günbatımına kadar kat edebileceği mesafedir. Bu mesafe, yolun meyline ve yüzeyin durumuna göre biraz değişse de ortalama 30 km'dir. Kervanlar buralarda geçici olarak konaklar, beraberlerinde getirdikleri malları pazarlar ve para işlemlerini yaparlardı (Özergin, 2009, s.9; Atan, 1990, s.105; Akalın, 2002, s.25; Özcan, 2006, s.30-31).

Selçuklu kervansaraylarının iki önemli amaca yönelik olarak yapıldığı bilinmektedir:

- a) İssız yollarda ticaret ve yolculuk güvenliğini sağlamaktır ki, bu sebeple her biri hemen hemen bir kale niteliğinde inşa edilmiştir.

- b) Misafir kalan yolcu ve kervanların dinlenmesini sağlamak. Bunun için de kervansaraylarda, yatakhaneler, aşhaneler, mescid, hamam, hastane, nalbant vb. her türlü ihtiyaca cevap verebilecek hizmetler sunulmuştur (Halaçoğlu, 2002, ss.10-11).

Osmanlı döneminde bir nevi jandarma kuvveti olarak yollarda ve geçitlerde asayiş ve emniyeti sağlamak, yoların muhafaza ve tamir işlerinde çalışmak, ıssız yerleri şenlendirmek gibi amaçlar için **derbent teşkilatı** kurulmuştu. Derbendler önemli geçit noktalarında bulunmaktaydı. Bugünkü anlamda devlet bünyesinde polis ve jandarma kuvveti yer almadığı için yolların ve geçitlerin emniyeti derbendçiler tarafından temin edilirdi. Derbendler daha ziyade iskan noktalarının az olduğu ıssız yerlerde tesis ediliyordu (Orhonlu, 1990, ss.10-65). Yolcuların konaklaması için han ve kervansaray gibi mekanların bulunmadığı yerlerde ise kervanlar zaviyelerde ya da tekkelerde konaklardı. Yoldan geçenlerin yararlanmasına açık bir ev olarak tanımlanabilecek zaviyeler, bir bakıma yolcuların doyurulması ve barınması için uygun mahallerdi (Faroqhi, 1994, s.76). Nitekim yukarıda da bahsedilen Tancalı seyyah İbn Battûta'nın Anadolu'daki seyahatinde, genelde Ahî zaviyelerinde misafir olması, bunun en güzel örneklerindedir.

Bilhassa Anadolu Selçukluları döneminde kurulan hanlar/kervansaraylarla, Osmanlı döneminde tesis edilen derbent teşkilatı, ülke içerisinde ulaşımın rahat ve güvenli bir şekilde sağlanmasını, tüccarların ve kervanlarının kolayca dolaşabilmelerini temin etmek ve ticari hayatın kesintiye uğramasını önlemek için alınan önlemlerdendi (Gümüççü ve Yiğit, 2012, s.92).

Pek çok yerde olduğu gibi Anadolu'da da kervan yolları, binlerce yıl boyunca toplumlar arasındaki ilişkileri sağlayan bağlantılar olmuştur. Eski yollar, aşılan bölgenin coğrafi koşullarının imkan verdiği güzergâhları ve doğal geçitleri izlemiştir (Ökse, 2005, s.16). İşte tarihi İpek Yolu, Anadolu'da (Bâyezid - Bursa ve İstanbul arası) takip ettiği güzergâh ile Selçuklular, Beylikler ve nihayet Osmanlı döneminde ana yol olarak kabul edilen güzergâhın aynı olması pek tabiidir. Zira karayolu ulaşımında XIX. yüzyıl sonlarına değin önemli bir değişimin olmadığı, hatta yeni karayolunun da eski tecrübelerle dayalı olarak ve bir kültürel devamlılık arzeden güzergâhı takip ettiği rahatça görülmektedir. İşte söz konusu bu kültürel devamlılık, doğal faktörlerin etkisi ve insan oğlunun zekası ve tecrübesiyle adeta Anadolu sathına kazınmış bu yol güzergâhında bugün bile çok az değişiklik yapılmıştır.

Tebriz'den yola çıkan bir kervanın, Bâyezid'den giriş yaparak, Bursa ve İstanbul'a ulaşması için İpek Yolu'nun Kuzey Anadolu güzergâhı üzerinden takip ettiği yolun tespiti için yapılan inceleme ve çalışmalar neticesinde şu sonuçlar elde edilmiştir:

Yapılan Çalışmalar

Bu safhada mevcut yerli ve yabancı literatüre bakılarak bu güzergâh üzerinde yeralan hanlar ve kervansaraylarla bunların buldukları yollar araştırılıp tespit edilmiştir. Yapılan incelemeye göre İpek Yolu'nun Anadolu'nun kuzey güzergâhında 12 adet tescilli han belirlenmiştir.⁴

Tablo I. Kuzey Anadolu Güzergâhında Tescilli Hanlar ve Kervansaraylar

Bağlı Olduğu İl	Bağlı Olduğu İlçe	Tescilli Han Adı
İğdir	Merkez	1. İğdir
	Merkez	2. Şerafeddin Ejder
Erzurum	Aşkale	3. Şerhin (Suyud)
	Aşkale	4. Mugar
	Erzurum Merkez	5. Köprüköyü (Nebi)
	Erzurum Merkez	6. Fuadiye (Pastırmacı)
	Ilıca	7. Cibici
Erzincan	Erzincan Merkez	8. Yerhan
	Tercan	9. Hacibekir
	Tercan	10. Mamahatun
Tokat	Niksar	11. Ebulkasım Ahmet
Kastamonu	Tosya	12. Eskihan köyü

Topografya Haritalarında Han ve Kervansaray Eki Almış Yerleşme İsimleri

Han ve kervansaray adlı yer ve yerleşme isimlerinin taranması, bu çalışmanın en önemli ayağını oluşturmaktadır. Zira yer ve yerleşme adlarına han, kervansaray isimleri yansımış; ya ismin başına ya da so-

4 Tescilli hanların tespit edildiği kaynaklar: Anonim (1998). *Türk Dünyası Kültür Atlası Selçuklu Dönemi*, 2, Türk Kültürüne Hizmet Vakfı, İstanbul. s.112-119; H. Acun (2007). *Anadolu Selçuklu Dönemi Kervansarayları*, Kültür ve Turizm Bakanlığı Yayınları, Ankara.; K. Erdmann (1961). *Das Anatolische Karavansaray des 13. Juhrhunderts I*, Berlin.; K. Erdmann- H. Erdmann (1976). *Das Anatolische Karavansaray des 13. Juhrhunderts II-III*, Berlin.; İ. İltar (1969). *Tarihi Türk Hanları*, Karayolları Genel Müdürlüğü, Ankara.; M. K. Özergin (1965). "Anadolu'da Selçuklu Kervansarayları", *iÜ. Tarih Dergisi*, XV/20, 141-170. O. Turan (1946). "Selçuklu Kervansarayları", *Belleten*, X/39, 471-496.

nuna ek olarak gelmiştir. Bu ekler bazen de doğrudan o mekana isim olmuştur. Yapılan inceleme sonucunda İpek Yolu'nun Anadolu'nun kuzey güzergâhında 100 adet han ve kervansaraydan türetilmiş yerleşme ismi belirlenmiştir.

Tablo II. Han ve Kervansaraydan Türetilmiş Yer Adları (Tescilsiz Hanlar ve Kervansaraylar)

Bağlı İl	Bağlı İlçe	Tescilsiz Han ve Kervansaraylar
Ağrı	Doğubeyazıt	1. Babhan
	Doğubeyazıt	2. Mirzehan
	Ağrı Merkez	3. Demirhan
	Ağrı Merkez	4. Hacıhano
	Ağrı Merkez	5. Hanoba
	Ağrı Merkez	6. Murathan
	Ağrı Merkez	7. Pohan
	Tutak	8. Şeyhan
İğdir	İğdir Merkez	9. Alamahan
	İğdir Merkez	10. Kervansaray
	İğdir Merkez	11. Korhan
	Aralık	12. Sarhan
	Aralık	13. Peyhanlı
	Tuzluca	14. Mirzahan
	Tuzluca	15. Cemşithanı
	Tuzluca	16. Alhanlı
Kars	Sarıkamuş	17. Hankomu
	Sarıkamuş	18. Sithan
Erzurum	Erzurum Merkez	19. Mahanda
	Erzurum Merkez	20. Karamanhanı
	Erzurum Merkez	21. Hancigaz
	Köprüköy	22. Harabe Sürbehan
	Horasan	23. Dellalhanı
	İlica	24. Yenihanı
	İlica	25. Evrenihanı
	Tekman	26. Madrakhanı
	Tekman	27. Yukarıhanbeyi
	Tekman	28. Aşağıhanbeyi
	Pasinler	29. Sürbehan
	Pasinler	30. Hanahmet
	Karayazı	31. Hanlı
	Karayazı	32. Taşhan
	Aşkale	33. Hanyeri

Erzincan	Erzincan Merkez	34. Handere
	Erzincan Merkez	35. Handisi
	Erzincan Merkez	36. Kıranhan
	Erzincan Merkez	37. Sürbehan
	Refahiye	38. Alacahan
	Refahiye	39. Boğazhanı
	Refahiye	40. Hanzar
	Refahiye	41. Sarhan
	Refahiye	42. Hanabdal
	Tercan	43. Ardıçlıhan
	Tercan	44. Köprübaşhanı
	Üzümlü	45. Akçakenthanı
	Üzümlü	46. Han
	Üzümlü	47. Han
Üzümlü	48. Han	
Bayburt	Bayburt Merkez	49. Kophanları
	Bayburt Merkez	50. Vezirhanı
	Bayburt Merkez	51. Redifhanı
	Bayburt Merkez	52. Han
	Bayburt Merkez	53. Örencehanları
	Bayburt Merkez	54. Mişeverekhanları
	Bayburt Merkez	55. Madenhanları
Gümüşhane	Gümüşhane Merkez	56. Akçaşisarhanı
	Gümüşhane Merkez	57. Haravahanları
	Gümüşhane Merkez	58. Karagözhanı
	Gümüşhane Merkez	59. Daltahan
	Gümüşhane Merkez	60. Geçithanları
	Gümüşhane Merkez	61. Güvercin hanı
	Gümüşhane Merkez	62. Hacıeminhanları
	Gümüşhane Merkez	63. Murathanoğlu
	Gümüşhane Merkez	64. Han
	Gümüşhane Merkez	65. Han
	Torul	66. Barutçuhanı
	Torul	67. Demirciköyhanları
	Torul	68. Köprübaşhanları
	Torul	69. Madenhanları
	Torul	70. Tanırhanı
Trabzon	Maçka	71. Meksihanları
	Maçka	72. Kuzhanları
	Maçka	73. Athkilisehanı
	Maçka	74. Kanlıpelithanı
	Maçka	75. Bekçilerhanı
	Maçka	76. Kırkkilisehanları
	Maçka	77. Kiremithan

Sivas	Zara	78. Çevirmehan
	Zara	79. Han
	Koyulhisar	80. Han
	Koyulhisar	81. Haneği
	Koyulhisar	82. Hanevi
	Suşehri	83. Saraycık
Tokat	Tokat Merkez	84. Ohtaphan
	Başçiftlik	85. Hanyeri
	Niksar	86. Sorhan
Amasya	Gümüşhacıköy	87. Saraycık
	Merzifon	88. Hanköy
Samsun	Ladik	89. Ustasaray
	Ladik	90. Ahmetsaray
Çorum	Kargı	91. Hanyazı
Çankırı	İlgaz	92. Han
	İlgaz	93. Hanyeri
	Çerkeş	94. Saraycık
	Çerkeş	95. Yerhan
Bolu	Gerede	96. Han
Sakarya	Hendek	97. Çukurhan
	Hendek	98. Kargalıhanbaba
	Adapazarı	99. Karaaptiller
Bursa	Osmangazi Gürsu Kestel sınırı	100. Hacivat hanı

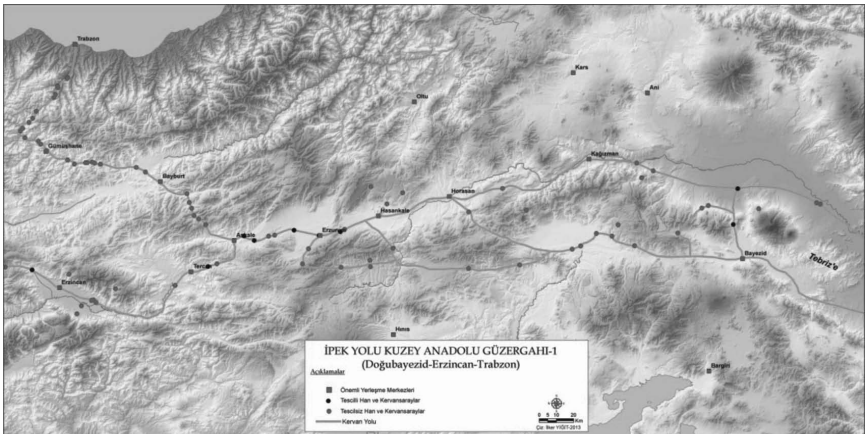
Yukarıda yer alan yerleşme birimlerini, varlıklarından değil de isimlerinden yola çıkarak, mekanın isme yansımaları olarak değerlendirip, birer tescilsiz han ve kervansaray olarak tanımlayabiliriz. Yukarıda her iki tabloda yer alan gerek tescilli, gerekse yer ismine dönüştüğünü düşündüğümüz han ve kervansaraydan türetilmiş yer adlarına ait bilgiler bu çalışmada haritalara aktarılmıştır. Fiziki coğrafya özellikleri göz önünde bulundurularak, bilhassa Osmanlı döneminde yaygın olarak kullanılan İpek Yolu'nun Anadolu'nun kuzey güzergâhı (Bâyezid-Bursa ve İstanbul arası) çizilmiştir. Bu güzergâh kolaylık olması açısından üç kısma bölünerek ele alınmıştır.

Tebriz-Bâyezid-Erzincan ve Trabzon Bağlantısı

Tebriz üzerinden gelen yol, Ağrı Dağı volkanik kütlesi ile karşılaştığı alanda iki kola ayrılmaktadır. Bunlardan birincisi, Ağrı Dağı'nın kuzeyinden Sarhan, Reyhanlı, İğdırhanı (Tescilli), Alhanlı, Mirzehan,

Cemşithanı, Kağızman, Sithan üzerinden Horasan'a uzanır. Bu yolun ikinci kolu, Ağrı Dağı'nın güneyinden devam etmekte ve Bâyezid, Mirzehan, Pohan, Murathanı, Demirhan, Hacıhan, Dellalhanı üzerinden Horasan'a ulaşır. Horasan'dan itibaren batıya doğru Sürbehan, Harebesürbehan, Hanahmet, Hasankale, Hancigaz, Köprüköyü (Nebi) (Tescilli), Erzurum, Fuadiye (Pastırmacı) (Tescilli), Cibi (Cibice/Zerven), Evrenihanı, Yenihanı, Mugar (Tescilli), Şerhin (Tescilli), Aşkale, Ardıçlıhan, Hacıbekri (Tescilli), Tercan Mamahatun (Tescilli), Köprübaşihanı, Han(a), Han(b), Akçakenthanı, Handisi, Sürbehan, Erzincan'a ulaşır. Ayrıca İğdır ile Bâyezid arasında kabaca kuzey-güney yönlü bir güzergâh vardır. Burada ise sırasıyla, Korhan, Şerafeddin Ejder (Tescilli), Alamahan, Kervansaray, Babhan yer almaktadır. Horasan güneyinden devam eden güzergahta Şeyhan, Taşhan, Yukarıhanbeyi, Aşağıhanbeyi, Hanlı, Madrakhanı, Karamanhanı ve Mahanda üzerinden Erzurum'a ulaşılır.

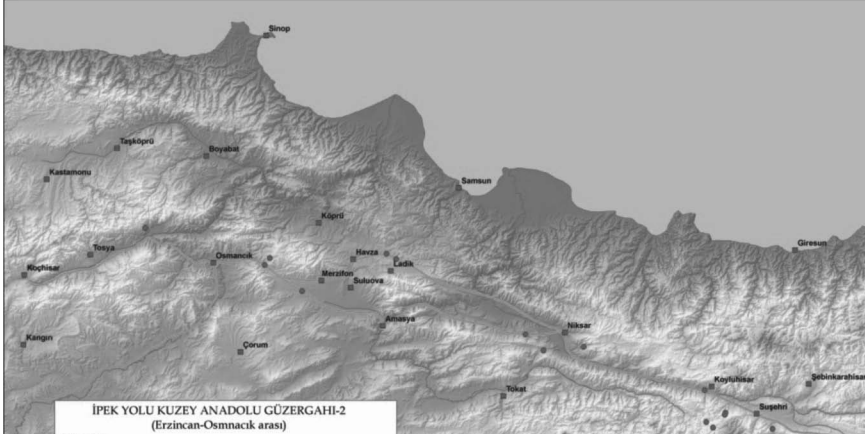
Aşkale-Trabzon bağlantısı: Bu güzergâh Aşkale, Hanyeri, Han, Kophanları, Mişeverekhanları (Çaliderehanları), Örencehanları, Madenhanları, Bayburt üzerinden Redifhanı, Vezirhanı, Güvercinhanı, Akçahisarhanları, Geçithanları, Han(a), Han(b), Murathanoğlu, Karagözhanı, Gümüşhane, Daltahan, Hacıeminhanları, Haravahanları, Demirciköyhanları, Köprübaşihanı, Tanırahanı, Madenhanları, Barutçuhanı, Bekçilerhanı, Kuzhanları, Kiremithan, Kırkkilisehanları, Meksihanları, Atlıkilisehanları, Kanlıpelithanları üzerinden Trabzon'a ulaşır.



Harita 2. Bâyezid-Erzincan-Trabzon Bağlantısı

Erzincan-Osmancık Bağlantısı

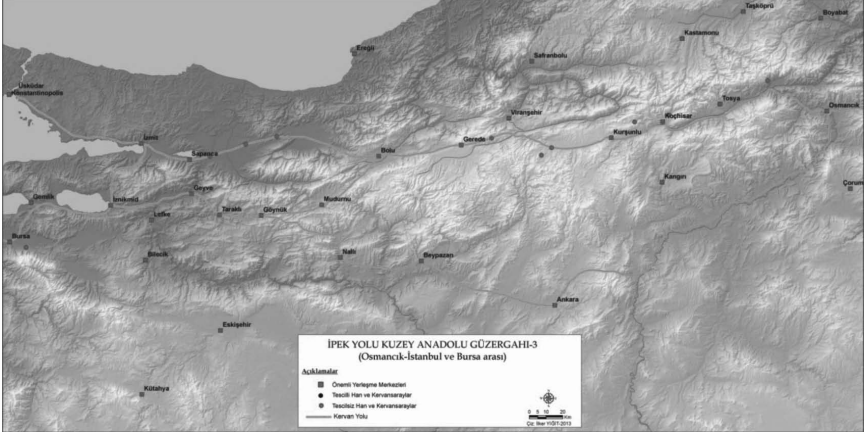
Bu güzergâh Erzincan, Yenihan (Tescilli), Kıranhan, Boğazhanı, Hanzar, Gercanis, Alacahan, Sarhan, Saraycık, Suşehri, Hanevi, Haneği, Koyulhisar, Han(a), Hanyeri, Ohtaphan, Niksar, Ebulkasım Ahmet (Tescilli), Sorhan, Amasya üzerinden bir kol hanköy üzerinden, diğeri de Ladik Ustasaray, Ahmetsaray, Havza, Merzifon ve Saraycık üzerinden Osmancık'a ulaşır.



Harita 3. Erzincan-Osmancık Bağlantısı

Osmancık-İstanbul ve Bursa Bağlantısı

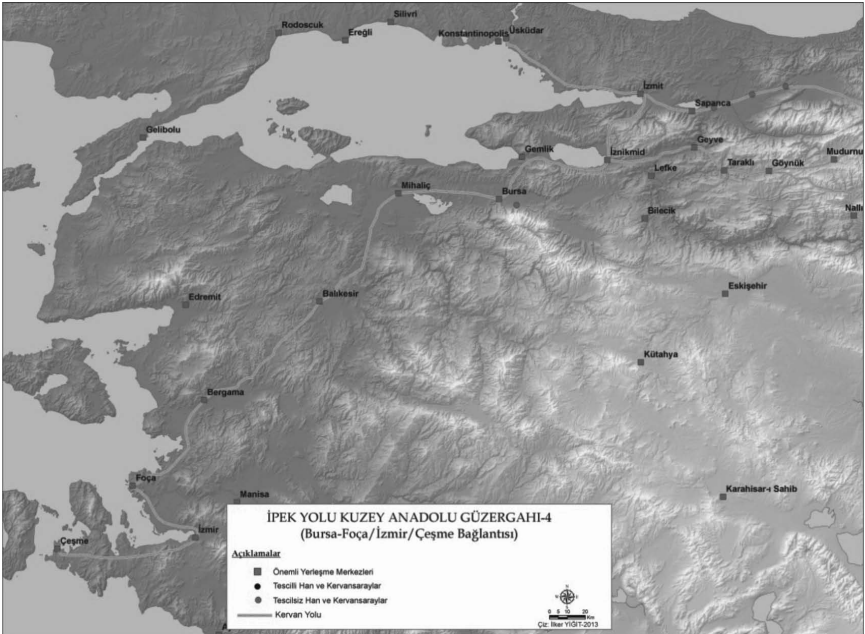
Bu güzergâh Osmancık, Hanyazı, Tosya, Eskiahirköyü (Tescilli), Koçhisar (Ilgaz), Kurşunlu, Yerhan, Saraycık, Han (a), Gerede, Bolu, Çukurhan, Kargalıhanbaba, Karaaptillerhanı'na ulaşır. Buradan sonra bir kol Sapanca, İzmit, üzerinden Üsküdar'a (İstanbul) ulaşırken, güneye giden yol Hacivathanı üzerinden Bursa'ya ulaşır. Ayrıca Osmancık'tan güneye ayrılan ve Kızılırmak kavisinin batısından Kalecik ve Ankara'ya; Ankara'dan da Beypazarı, Nallı, Göynük, Taraklı, Geyve üzerinden İznikmid'e ulaşır. İznikmid'den bir yol İzmit üzerinden İstanbul'a ulaşırken güneye giden yol ise Bursa'ya ulaşır.



Harita 4. Osmanlık-Bursa ve İstanbul Bağlantısı

Bursa-Foça/İzmir/Çeşme Bağlantısı

Bu güzergâh Bursa, Mihaliç, Balıkesir, Bergama üzerinden Foça, İzmir ve Çeşme'ye ulaşır. Bu yol, Ege Bölgesi'nde önemli liman merkezi olan yerleşmelerle Avrupa'ya ulaşır.



Harita 5. Bursa-Foça/İzmir/Çeşme Bağlantısı

Anadolu'ya Bâyezid'den giren bir ipek/ticaret kervanı Osmanlı zamanında sol kol olarak isimlendirilen bu güzergâhı takip ederek Erzurum, Erzincan, Sivas, Amasya, Bolu üzerinden İstanbul ve Bursa'ya ulaşıyordu. Bu sahada haritalarda görülebilen önemli bir ayrıntı neredeyse yaklaşık her 30 - 40 km'de bir han veya kervansarayın varlığı ya da bir yerleşim biriminin mevcudiyeti yönündedir. Tabii ki şunu hemen hatırlamak gerekir ki burada günümüze yer ve yerleşme adları vasıtasıyla ulaşabilenler hakkında bilgi sahibiyiz. Bunun için hanlar/kervansaraylar arası mesafe, bazen 10-20-30 km iken bazı alanlarda 70-90 km'ye çıkabilmektedir. Topografyanın engebeli olduğu alanlarda arazi eğimine bağlı olarak iki han arasındaki mesafe 10-15 km'ye kadar inebilmekte iken doğal bir engelin bulunmadığı düz alanlarda ise bu mesafe 30-35 km'ye kadar çıkabilmektedir. Hiç şüphe yok ki günümüze bilgilerin doğrudan veya dolaylı yollardan ulaşmaması sebebiyle bazı alanlar boş kalmış gibi görünse de bu alanlarda kervanların konaklayabileceği hanlar ve kervansaraylar mevcuttu.

Tablo III. Han İsimli Yerleşmeler Arası Mesafe

Han/Kervansaray İsimli		Mesafe/	Han/Kervansaray İsimli		Mesafe/
No:	Yerleşmeler	Km	No:	Yerleşmeler	Km
	<i>Bâyezid-Horasan Bağlantısı (I. Güzergah)</i>		59-	Güvercinhanı-Akçahisarhanları	3
1-	Sarhan-Reyhanlı	22	60-	Akçahisarhanları-Geçithanları	1
2-	Reyhanlı-İğdirhanı	45	61-	Geçithanları-Han	2
3-	İğdirhanı-Alhanlı	49	62-	Han-Han	1
4-	Alhanlı-Mirzehan	7	63-	Han-Murathanoğlu	6
5-	Mirzehan-Cemşithanı	10	64-	Murathanoğlu-Karagözhanı	5
6-	Cemşithanı-Kağızman	27	65-	Karagözhanı-Daltahan/Gümüştane	14
7-	Kağızman-Sithan	55	66-	Daltahan-Hacimeinhanları	5
8-	Sithan-Horasan	31	67-	Hacimeinhanları-Haravahanları	2
	<i>İğdir-Bâyezid arası K-G Bağlantısı</i>		68-	Haravahanları-Demirciköyhanları	8
9-	İğdir-Şerafeddin Ejder	20	69-	Demirciköyhanları-Köprübaşhanı	6
10-	Şerafeddin Ejder-Bâyezid	20	70-	Köprübaşhanı-Tanırhanı	2
11-	İğdir-Alamahan	30	71-	Tanırhanı-Madenhanları	5
12-	Alamahan-Kervansaray	4	72-	Madenhanları-Barutçuhanı	3

13-	Kervansaray-Babhan	19	73-	Barutçuhani-Bekçilerhani	5
14-	Babhan-Mirzehan	50	74-	Bekçilerhani-Kuzhanları	13
	<i>Bâyezid-Horasan Bağlantısı (II. Güzergah)</i>		75-	Kuzhanları-Kiremithan	2
15-	Bâyezid-Mirzehan	63	76-	Kiremithan-Kırkkilisehanları-Meksihanları	5
16-	Mirzehan-Pohan	14	77-	Meksihanları-Atlıkilisehanları	7
17-	Pohan-Murathanı	9	78-	Atlıkilisehanları-Kanlipelirhanları	1
18-	Murathanı-Demirhan	11	79-	Kanlipelithanları-Trabzon	20
19-	Demirhan-Hacıhan	5		<i>Erzincan-Koçhisar Bağlantısı</i>	
20-	Hacıhan-Dellalhanı	66	80-	Erzincan-Yenihan	18
21-	Dellalhanı-Horasan	14	81-	Yenihan-Kıranhan	15
	<i>Horasan-Erzincan Bağlantısı</i>		82-	Kıranhan-Boğazhani	10
22-	Horasan-Harabesürbehan	27	83-	Boğazhani-Hanzar	13
23-	Harebesürbehan-Sürbehan	11	84-	Hanzar-Gercanis-Alacahan	15
24-	Harebesürbehan-Hasankale	8	85-	Alacvahan-Sarhan	17
25-	Hasankale-Hancıgaz	21	86-	Sarhan-Saraycık	42
26-	Hancıgaz-Köprüköyü (Nebi)	2	87-	Saraycık-Suşehri	13
27-	Köprüköyü (Nebi)-Erzurum	12	88-	Suşehri-Hanevi-Hjaneği	16
28-	Erzurum-Fuadiye (Pastırmacı)	1	89-	Haneği-Koyulhisar-Han	17
29-	Fuadiye (Pastırmacı)-Cibi	14	90-	Han-Hanyeri	68
30-	Cibi-Evrenihani	11	91-	Hanyeri-Ohtaphan	20
31-	Evrenihani-Yenihanı	3	92-	Hanyeri-Ebulkasım Ahmet	12
32-	Yenihanı-Mugar	9	93-	Ebulkasım Ahmet-Sorhan	20
33-	Mugar-Şerhin (Suyud)	7	94-	Sorhan-Amasya	79
34-	Şerhin-Aşkale	6	95-	Amasya-Hanköy	48
35-	Aşkale-Ardıçlıhan	20	96-	Hanköy-Saraycık	23
36-	Ardıçlıhan-Hacıbekir	5	97-	Ebulkasım Ahmet-Ladik (Amasya Kuzey Güzergahi)	95
37-	Hacıbekir-Tercan (Mamahatun)	11	98-	Ustasaray-Ahmetsaray	6
38-	Mamahatun-Köprübaşihani	12	99-	Ahmetsaray-Havza	17
39-	Köprübaşihani-Han	57	100-	Havza-Merzifon	23
40-	Han-Akçakenthanı	2	101-	Merzifon-Saraycık	31
41-	Atçeken-Erzincan	20	102-	Saraycık-Osmancık	27

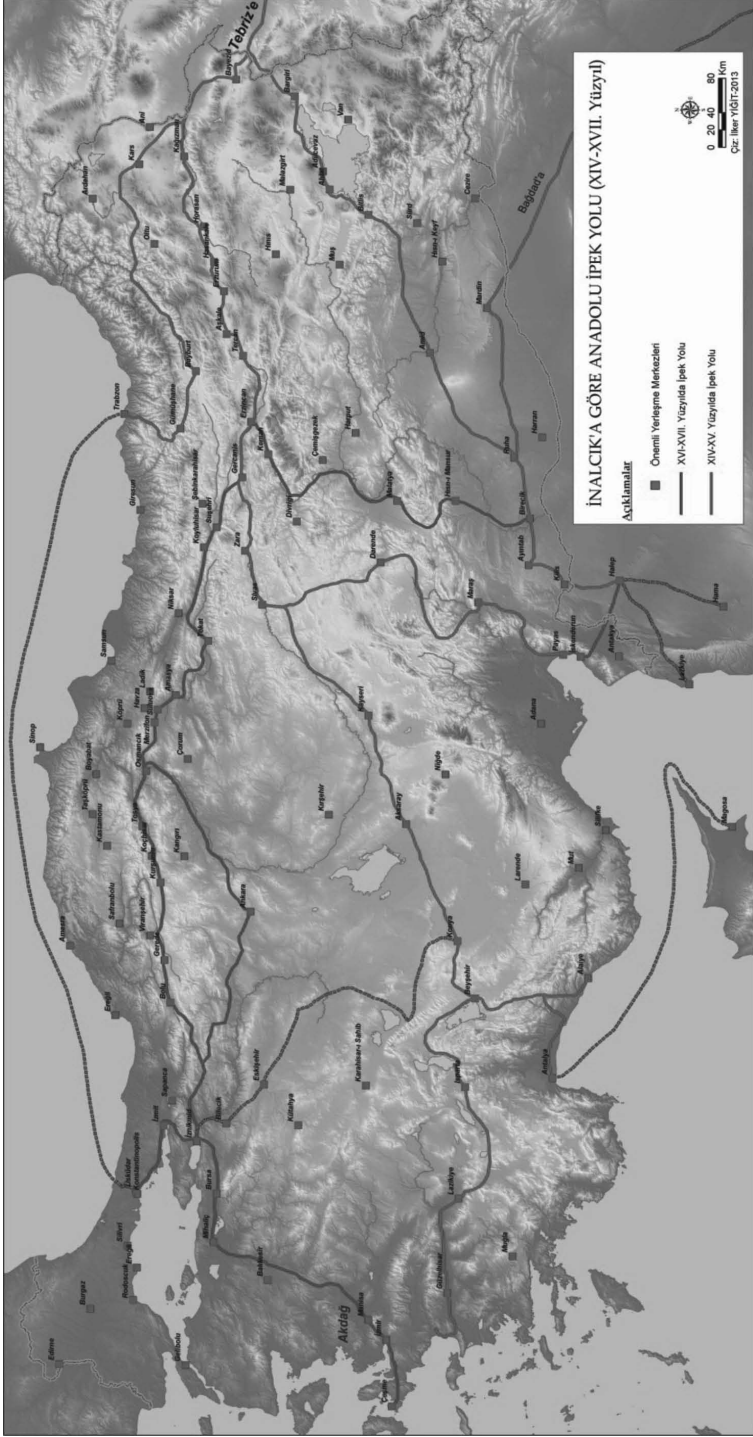
	Horasan Güneyinden Erzurum Bağlantısı		103-	Osmancık-Hanyazı	41
42-	Hacıhan-Şeyhan	32	104-	Hanyazı-Tosya-Eskiahırköyü (hanı)	32
43-	Şeyhan-Taşhan	29	105-	Eskiahırköyü (hanı)-Koçhisar	39
44-	Taşhan-Aşağı-Yukarıhanbeyi	57		Koçhisar-İstanbul ve Bursa Bağlantısı	
45-	Aşağı-Yukarıhanbeyi-Madrakhani	16	106-	Koçhisar-Hanyeri	20
46-	Madrakhani-Karamanhanı	22	107-	Koçhisar-Kurşunlu	18
47-	Karamanhanı-Mahanda	9	108-	Kurşunlu-Yerhan	36
48-	Mahanda-Fuadiye (Pastırmacı)/Erzurum	10	109-	Yerhan-Saraycık	7
	Aşkale - Trabzon Bağlantısı		110-	Saraycık-Han	33
49-	Aşkale-Hanyeri	20	111-	Han-Gerede	18
50-	Hanyeri-Han	5	112-	Gerede-Bolu	50
51-	Han-Kophanları	3	113-	Bolu-Çukurhan	66
52-	Kophanları-Mişevrekhanları (Çaliderehanları)	4	114-	Çukurhan-Kargalıhanbaba	19
53-	Mişevrekhanları (Çaliderehanları)-Örencehanları	3	115-	Kargalıhanbaba-Karaptillerhanı	22
54-	Örencehanları-Madenhanları	4	116-	Karaaptiller-Sapanca	12
55-	Madenhanları-Bayburt	17	117-	Sapanca—İzmit	30
56-	Bayburt-Redifhanı	10	118-	İzmit-Üsküdar	84
57-	Redifhanı-Vezirhanı	6	119-	Karaaptiller-Hacivathanı	132
58-	Vezirhanı-Güvercinhanı	21	120-	Hacivathanı-Bursa	10

O. Cezmi Tuncer, İçişleri Bakanlığı İller İdaresi Genel Müdürlüğü tarafından yayınlanan **“Köylerimiz 1981”** başlıklı çalışmaya dayanarak, Türkiye genelinde 5’i kervansaray ve 50’si de han isimli yerleşme birimi olduğunu belirtmektedir (Tuncer, 2007, s.104). Bu yerleşme birimlerinden 23’ü yukarıda ele alınan İpek Yolu’nun Kuzey Anadolu güzergâhının ya üzerinde ya da bağlantı yollarındadır. Tuncer yine aynı çalışmaya dayanarak Türkiye genelinde derbent ve hanla üretilen yer adı sayısını da 346 olarak vermektedir (Tuncer, 2007, s.105-114). Yukarıda tarafımızdan topoğrafik haritalardan yola çıkarak hazırla-

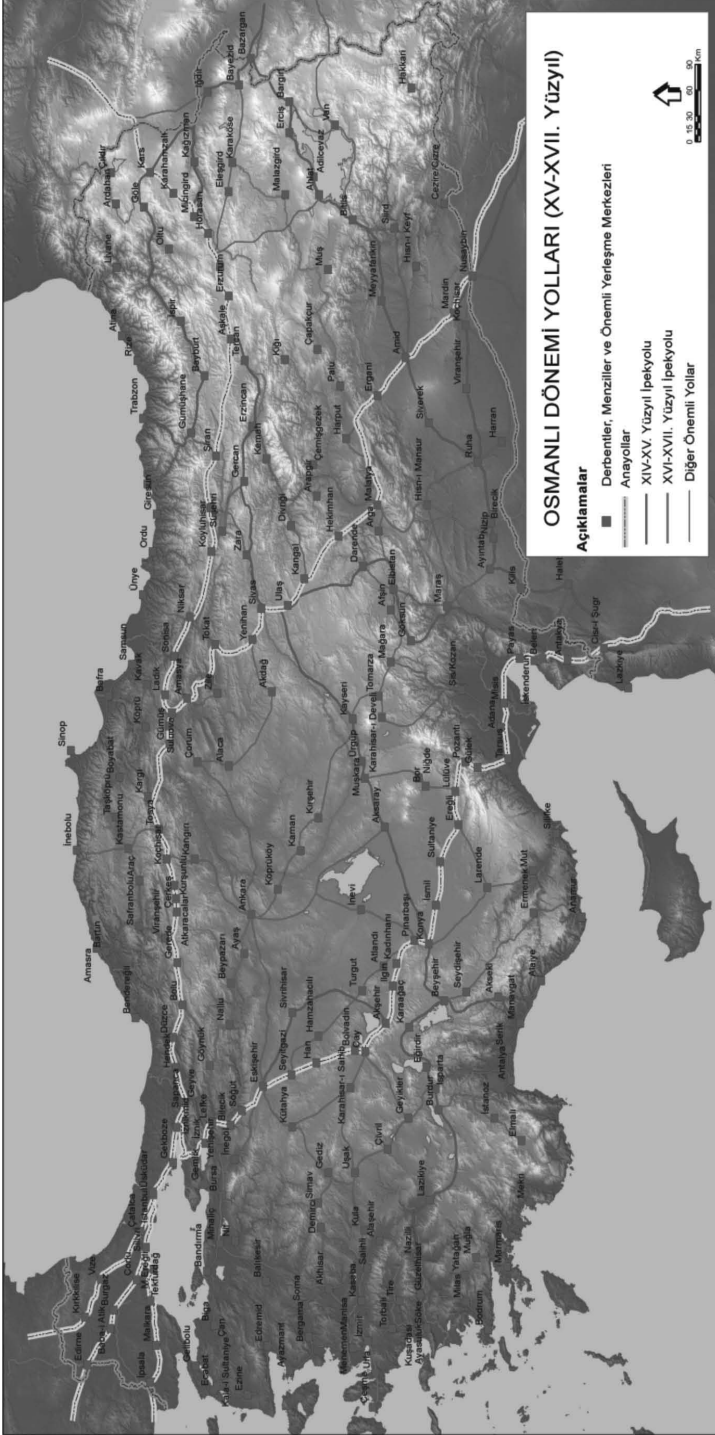
nan han ve kervansaray isimli yer adları ile aşağıdaki tabloda verilen isimler mukayese edildiğinde, bu konu üzerinde daha çok çalışma yapılması gerektiği ortaya çıkmaktadır. Bilhassa arazi çalışmaları ile bu veriler daha somut hale getirilmelidir.

Tablo IV. İçişleri Bakanlığı Verilerine (1981) Göre Kuzey Anadolu'daki Han ve Kervansaray İsimli Yerleşmeler (Kaynak: Tuncer, 2007, s.104)

İli	İlçesi	Bucağı	Yerleşmenin Yeni Adı	Yerleşmenin Eski Adı
İstanbul	Şile	Yeşilvadi	1. Kervansaray	-
Sakarya	Akyazı	Merkez	2. Hanyatak	-
Çankırı (Karabük)	Eskipazar	Merkez	3. Hanköy	-
Ankara	Kalecik	Çandır	4. Hancılı	-
Kastamonu	Taşköprü	Gökçeğaç	5. Hanözü	-
	Araç	İğdir	6. Hanözü	Geley
Çorum	Merkez	Merkez	7. Hankozlusu	
Sinop	Boyabat	Sarayüzü	8. Hanoğlu	
Amasya	Göynücek	Merkez	9. Kervansaray	-
	Merzifon	Alıcık	10. Hanköy	-
Tokat	Merkez	Çamlıbel	11. Kervansaray	-
	Zile	Merkez	12. Kervansaray	-
	Niksar	Merkez	13. Hanyeri	-
	Merkez	Merkez	14. Hanpınar	-
Sivas	Merkez	Karayün	15. Kervansaray	-
	Divriği	Danişment	16. Handere	-
	Merkez	Kayadibi	17. Hanlı	-
Erzincan	Merkez	Merkez	18. Hancıftlığı	-
	Merkez	Merkez	19. Handere	-
Erzurum	Pasinler	Merkez	20. Hanahmet	-
	Merkez	Merkez	21. Hancıgaz	-
Kars	Sarıkamyş	Merkez	22. Handere	-
Ağrı	Merkez	Cumçay	23. Hanoba	Kari



Harita 7. Halil İnalıcık'a Göre Anadolu İpek Yolu (XIV-XVII. Yüzyıllar) (Kaynak: 2008, 222-225)



Harita 8. Osmanlı Dönemi'nde Anadolu'da Ana ve Tali Yollar (Kaynak: Gümüüşü vd., 2011)

Sonuç

Çin'den başlayıp Avrupa'nın diğer ucuna kadar uzanan Tarihi İpek Yolu, faal olduğu dönemlerde tek bir güzergahtan ibaret değildi. Bu durum haliyle İpek Yolu'nun Anadolu'daki güzergâhları için de geçerliydi. Ancak bu yolun, bilhassa Osmanlılar döneminde, karayolu ulaşımının Bayezid-Bursa ve İstanbul bağlantısı, en yaygın ve en işlek güzergâhtıydı. Zira jeomorfolojik şartlar ve tarihi yol güzergahları bunu ortaya koymaktadır.

Söz konusu bu güzergah, han, kervansaray isimli yer ve yerleşme adlarından hareketle yerşekilleri ve diğer doğal faktörler kullanılarak ortaya konulmuştur. Sahada 12 adet tescilli ve 100 adet tescilsiz han ve kervansaray isimli yer ve yerleşme tespit edilmiştir. Bu da ulaşım ağını ve söz konusu alanda yapılması gerekli olan çalışma ihtiyacını göstermesi açısından dikkate değerdir.

İpek Yolu'nun Anadolu'daki güzergahları içinde bilhassa Osmanlı döneminde en yaygın ve işlek olanı Bayezid'den Bursa ve İstanbul'a uzanan Bayezid-Erzurum-Tercan-Erzincan-Suşehri-Niksar-Amasya-Tosya-Koçhisar-Gerede-Bolu-Sapanca üzerinden İstanbul ve Bursa'ya ulaşıyordu. Bu güzergâh Osmanlı zamanındaki ismiyle "sol kol" olarak karşımıza çıkmaktadır.

İşte gerek Anadolu Selçuklu gerek Beylikler ve gerekse de Osmanlı döneminde inşa edilen hanlar ve kervansaraylar vasıtasıyla Anadolu ulaşım ağı güven ve huzur içinde kervanlara yol olmuştur. İssiz yerlerde kurulan derbendler ve ana yol güzergâhlarında kurulan hanlar ve kervansaraylar, yerleşmelere de adeta nüve/çekirdek vazifesini görmüştür. Söz konusu alanların iskanına ve şenlendirilmesine de katkı sağlamışlardır. İpek Yolu'nun geçtiği bu alanlarda bugün gördüğümüz derbend, han ve kervansaray isimli yer ve yerleşme adları, Selçuklu, Beylikler ve Osmanlı kültürünün söz konusu ulaşım ağının bir bakiyesi ve emaresi konumundadır.

Anadolu İpek Yolu güzergâhı doğu-batı ticaretinde kara ve deniz yolu kavşaklarının kesişim noktalarından birini oluşturmaktadır. Önce Selçuklular, sonrasında Osmanlılar, bu güzergâh üzerinde asimetrik ve optimal mesafeleri esas alarak inşaa ettikleri hanlar ve kervansaraylarla günümüzde uluslararası ticaretin en önemli maliyet-

lerini oluşturan ulaşım ve konaklama (otel) hizmetleri açısından sağladıkları avantajlar sayesinde, yüzyıllarca bu güzergâhlardaki ticaretin devam etmesinde önemli rol oynamışlardır.

Yapılacak yeni araştırmalar ve saha çalışmaları ile İpek Yolu'nun Anadolu'nun diğer bölgelerindeki güzergâhları da hanlarıyla, kervansaraylarıyla, derbentleriyle, zaviyeleriyle, yol ağlarıyla ortaya konulmalı, ticaretin can damarları geçmişten günümüze aydınlatılmalıdır.

KAYNAKÇA

- Acun, H. (2007). *Anadolu Selçuklu Dönemi Kervansarayları*. Ankara: Kültür ve Turizm Bakanlığı.
- Akalın, Ş. (2002). "Kervansaray". *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi (TDVİA)*. XXV. İstanbul: TDV.299-301.
- Alkan, N. (2006). "15. ve 16 Yüzyıllarda İnan İpek Yolu'nda Kervanlar". *Uludağ Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi*. Yıl 7, Sayı 11. 141-157.
- Anonim (1980). *TİMES Dünya Tarihi Atlası*, İstanbul: Karacan.
- Anonim (1998). *Türk Dünyası Kültür Atlası Selçuklu Dönemi*. 2. İstanbul: Türk Kültürüne Hizmet Vakfı.
- Atan, T. (1990). *Türk Gümrük Tarihi. Başlangıçtan Osmanlı Devletine Kadar*. I. Ankara: TTK.
- Bozkurt, N. (2000). "İpek Yolu", *TDVİA*. XXII, İstanbul: 369-373.
- Barracough, G. (1980). *TİMES Dünya Tarihi Atlası*. İstanbul: Karacan.
- Can, A. V. (2008). "Tarihi İpek Yolunun Yeniden Canlandırılmasının Önündeki Engeller ve Çözüm Arayışları". 8. *Uluslararası Türk Dünyası Eğitim, Bilişim ve Kültür Forumu Bildirileri*.
- Erdmann, K. (1961). *Das Anatolische Karavansaray des 13. Jhrhunderts*. I, Berlin:
- Erdmann, K. - H. Erdmann (1976), *Das Anatolische Karavansaray des 13. Jhrhunderts*. II-III, Berlin.
- Faroqhi, S. (1994). *Osmanlı'da Kentler ve Kentliler*. çev. Neyyir Kalaycıoğlu, İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yay.
- Gümüşçü, O. (2001). *XVI. Yüzyıl Larende (Karaman) Kazasında Yerleşme ve Nüfus*. Ankara: TTK.
- Gümüşçü, O., H. Çınar, Y. Kılıç, A. Uğur (2011). *Açıklamalı Türkiye Tarih Atlası Projesi (ATTAP)*. Ankara. TÜBİTAK.
- Gümüşçü, O., İ. Yiğit (2012). "XI-XVI. Yüzyıllarda Cizre ve Çevresinde Ulaşım Ağı". *Uluslararası Bilim, Düşünce ve Sanatta Cizre Sempozyumu Bildiriler Kitabı*. 14-14 Nisan 2012 Cizre. 91-98.
- Halaçoğlu, Y. (2002). *Osmanlılarda Ulaşım ve Haberleşme (Menziller)*, Ankara: PTT Yayınları.

- İbn Battûta (Ebû Abdullah Muhammed İbn Battûta Tancî). (2004). *İbn Battûta Seyahatnamesi*. I. çev. A. Sait Aykut, İstanbul: YKY.
- İlter, İ. (1969). *Tarihi Türk Hanları*, Ankara: Karayolları Genel Müdürlüğü.
- İnalçık, H. (2000a). *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi (1300-1600)*. I. Çev.Halil Berktaş, İstanbul: Eren.
- İnalçık, H. (2000b). "İpek/Osmanlı Devleti". *TDVİA*. XXII. 362-365.
- İnalçık, H. (2003). *Osmanlı İmparatorluğu Klasik Çağ (1300-1600)*, çev. R. Sezer, İstanbul: Yapı Kredi Yay.
- İnalçık, H. (2008). *Türkiye Tekstil Tarihi Üzerine Araştırmalar*, İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yay.
- Orhonlu, C. (1990). *Osmanlı İmparatorluğunda Derbent Teşkilatı*. İstanbul: Eren
- Ökse, T. (2005). "Kızılırmak ve Fırat Havzalarını Birbirine Bağlayan Eski Kervan Yolları". *Bilig.* (Yaz) S. 34. s.15-32.
- Özcan, K. (2006). "Anadolu'da Selçuklu Kentler Sistemi ve Mekansal Kademelenme". *METU. JFA*, 23/2. 21-61.
- Özergin, M. K. (1959). *Anadolu Selçukluları Çağında Anadolu Yolları*, İstanbul: İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi, Doktora Tezi.
- Özergin, M. K. (1965). "Anadolu'da Selçuklu Kervansarayları", *İÜ. Tarih Dergisi*. XV/20, 141-170.
- Pamuk, B. (2007). "İpek Yolu Ticareti ve Erzurum", *Tarih İncelemeleri Dergisi* XXII. Sayı 2.125-143.
- Taeschner, F. (2010). *Osmanlı Kaynaklarına Göre Anadolu Yol Ağı*. I-II. (2 cilt bir-rada), çev. Nilüfer Epçeli, İstanbul: Bilge Kültür Sanat Yay.
- Tuncer, O. C. (2007). *Anadolu Kervan Yolları*. Ankara: VGM.
- Turan, O. (1946). "Selçuklu Kervansarayları". *Bellekten*. X. 471-496.
- Yaldıran M. (2013). "İpek Yolu Çerçevesinde Enerji Ekonomilerinin Yükselişi ve Enerji üzerindeki Rekabet". *Avrasya Etüdları Dergisi*. 43/1. 105-138.
- Yavuz, A. (2006). "Kervansaraylar", *Anadolu Selçukluları ve Beylikler Dönemi Uygurluğu. II*. Ankara: Kültür Bakanlığı Yayınları.
- Yıldızdağ, C. (2005). *VII-X. Yüzyıllarda İpek Yolu Ticaretinin Türk Tarihine Etkileri*, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul: Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Haritalar:

- 1/200 000 ölçekli Topografya Haritaları, Harita Genel Komutanlığı.
- 1/100 000 ölçekli Topografya Haritaları, Harita Genel Komutanlığı.
- 1/25 000 ölçekli Topografya Haritaları, Harita Genel Komutanlığı.