

Article Info	RESEARCH ARTICLE	ARAŞTIRMA MAKALESİ	 <b>KENT AKADEMİSİ</b>
Title of Article	<b>A Stop in The Historical Silk Road: Akhan Caravanserai<sup>2</sup></b>		
Corresponding Author	<b>Arzu ERSÖZ TÜĞEN</b> Afyon Kocatepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Coğrafya Anabilim Dalı Enstitüsü Doktora Öğrencisi , Denizli Borsa İstanbul MTAL Coğrafya Öğretmeni, <a href="mailto:arzuaygunt@hotmail.com">arzuaygunt@hotmail.com</a>		
Submission Date Admission Date	04/08/2019 / 10/09/2019		
Author / Authors	Arzu ERSÖZ TÜĞEN	<b>ORCID: 0000-0002-2726-2065</b>	
How to Cite	ERSÖZ TÜĞEN, A., (2019). Tarihi İpekyolu'nda Bir Durak: Akhan Kervansarayı, Kent Akademisi, 12 (39), Issue 3, Pages, 634-643		

## Tarihi İpekyolu'nda Bir Durak: Akhan Kervansarayı

Arzu ERSÖZ TÜĞEN<sup>1</sup>

### ABSTRACT:

The ancient Silk Road is one of the most important commercial roads in the world that lies from China to Europe with the length of 10.000km<sup>2</sup>. Turkey has become a bridge on the route of Silk Road by binding this road from Asia to Europe. The caravansaries on Silk Road were stopovers and they were hearts of trade in the cities. Denizli is one of the cities on Silk Road route with its Çardak Han and Akhan Caravansaries. Çardak Han, is located in Çardak, which is a district of Denizli whereas Akhan Caravansary is in Akhan near the city centre, which makes Akhan Caravansary more advantageous in terms of tourism. The aim of this study is laying emphasis on Akhan Caravansary in the ancient Silk Road project that is thought to revive again by introducing the characteristics of Akhan Caravansary. Primary and secondary sources have been scanned, a field study has been done, after a broad literature review, the obtained data have been evaluated qualitative and quantitative approach for this study.

Key words: Silk Road, Caravansary, Denizli, Akhan Caravansary.

### ÖZ:

Tarihi İpekyolu, Çin'den Avrupa'ya kadar uzanan 10.000km'lik uzunluğu ile dünyanın en önemli ticaret yollarından biridir. Türkiye, İpekyolu güzergâhında bir köprü görevi görmüş, bu yolu Asya'dan Avrupa'ya bağlamıştır. İpekyolu üzerinde yer alan kervansaraylar, şehirler için ekonomik, kültürel, ve sosyal açıdan çekim merkezleri olmuştur. Sahip olduğu Akhan ve Çardakhan kervansarayları ile Denizli, İpekyolu güzergahında önemli duraklardan biridir. Çardak Han, Denizli'nin Çardak ilçesinde yer alırken, Akhan Kervansarayı, Akhan Mahallesinde şehir merkezine yakın bir konumda bulunmaktadır. Bununla birlikte Anadolu Selçukluların batıda inşa ettiği son kervansaray olması açısından da oldukça önemlidir. Bu durum Akhan Kervansarayını turizm açısından daha avantajlı bir duruma getirmiş ve bu araştırmanın öznesi yapmıştır. Çalışmanın amacı, Akhan Kervansarayının özelliklerini tanıtarak, tekrar canlandırılması düşünülen Tarihi İpekyolu Projesi'nde Akhan Kervansarayının önemini vurgulamak ve farkındalık oluşturmaktır. Bununla birlikte geçmişte oldukça önemli bir yere sahip olan Tarihi İpekyolu'nun günümüzde Çin'in önderliğinde yeniden yapılandırılması projesi sonucunda öne çıkan kervansarayların ait oldukları şehirlere turizm anlamındaki katkılarını da değerlendirilmektir. Çalışma, için, saha çalışması yapılmış, literatür taraması yapılarak, elde edilen veriler betimsel bir yaklaşımla değerlendirilmiştir.

<sup>1</sup> Afyon Kocatepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Coğrafya Anabilim dalı Doktora Öğrencisi, Denizli Borsa İstanbul MTAL Coğrafya Öğretmeni, arzuaygunt@hotmail.com

<sup>2</sup> Bu makale Merkezefendi ve Pamukkale İlçelerinin Beşeri ve Ekonomik Coğrafyası adlı doktora tezinden üretilmiştir.

Anahtar Kelimeler: İpekyolu, Kervansaray, Denizli, Akhan Kervansaray

## GİRİŞ:

Tarih boyunca kültürleri, medeniyetleri, gelenek ve görenekleri birbirine kavuşturan, birbirine bağlayan güzergâhlar oldukça önemli olmuştur. Dünya üzerinde insanoğlunun hayatını kolaylaştıracak pek çok yol ve geçit yapılmıştır. Bu yolların üzerinde yer alan yerleşmeler, diğerlerine göre daha avantajlı olmuş, ekonomik anlamda güçlenmiştir. Dünya tarihinin en önemli ticaret yollarından biri olan İpekyolu, bu alanda sayılabilecek en özel güzergâhlardan biridir. İpekyolu, 10.000 km 'lik uzunluğu ile Ekvator 'un yaklaşık dörtte biri uzunluğuna eşittir (Hedin, 1974: 229). Asya ve Avrupa olmak üzere iki kıtayı, Atlas ve Büyük Okyanus olmak üzere iki okyanusu birleştiren ve pek çok yerleşim yeri üzerinden geçen İpekyolu, zamanının en büyük ticari yolu olmuştur. İpekyolu'nun kontrol altına alınması zenginlik ve prestiji ifade ettiğinden tarih boyunca devletler, bu yolu elinde tutabilmek için birbirleriyle çok fazla mücadele vermiştir. Özellikle Çinliler ile Türkler İpekyolu'nun hâkimiyetini ele geçirebilmek için yıllar boyunca savaşmıştır. İpekyolu'nun isim babası 19. yy 'da yaşamış olan Alman Coğrafyacı Richthofen olmuştur. Richthofen, Çin'de üretilen ipekli kumaşlardan ilham alarak yola bu ismi vermiştir (Bakırcı, 2014). M.Ö II. yy' da Çin'den başlayan bu büyük macera, 15. yy' da coğrafi keşiflere kadar devam etmiş; yüzlerce yıl insanların hem ekmek kapısı hem de dünya ile irtibatlarını sağlayan bir iletişim ağı olarak kalmıştır.

Çin'den başlayan İpekyolu'nun güzergâhı, Kırgızistan, Afganistan, Özbekistan, Türkmenistan, İran, Irak, Suriye üzerinden geçmiş, Türkiye ile Avrupa'ya bağlanmıştır (Deniz, 2016). Geçtiği yerlerde yer alan şehirler İpekyolu sayesinde ekonomik olarak canlanmıştır. Türklerin anayurdu olan Orta Asya'da bu yol üzerinde çok sayıda kervansaray inşa edildiği için ticaretin akışı burada daha canlı olmuştur. Bu durum Türk devletlerinin sadece ekonomisini değil aynı zamanda kültürel birlikteliğinin kuvvetlenmesine de katkıda bulunmuştur. O dönemde, Çin'in ipekli kumaşları, porselenleri, kâğıtları, değerli taşları, kürkleri, ilaçları, baharatları buradan Avrupa'ya kadar ulaştırılmıştır. Sadece Çin'in ürünleri değil aynı zamanda Orta Asya'da bulunan Türk demirci ustalarına ait kılıçlar, dokuma ve halılar da Avrupa'ya gönderilmiş, ipek sadece kumaş olarak kullanılmamış aynı zamanda para olarak da değerlendirilmişti (Bedirhan, 1994: 44). Bu yollarda seyahat eden misyonerler, tüccarlar ve maceraperestler seyahat ettikleri yollar boyunca gördükleri olayları kendi ülkelerinde anlatmışlar, öğrendikleri bilgileri kendi ülkelerinde de uygulamıştır. Bu sebepten dolayı İpekyolu dinlerin, alışkanlıkların, gelenek ve göreneklerin hatta hastalıkların bile kültürden kültüre geçtiği bir yol olarak tarihe geçmiştir (Bedirhan, 1994: 31-44).

15 yy'ın sonlarına doğru gerçekleşen coğrafi keşifler ile yeni yolların bulunması, deniz ulaşımının daha ön plana çıkması İpekyolu'nun önemini kaybetmeye başlamasına sebep olmuştu. Bu olayın sonucunda yol üzerinde yer alan şehirler yalnızlaşmaya, kervansaraylar ise yavaş yavaş terk edilmeye başlamıştı. Uzun yıllar boyunca kullanılmayan kervansarayların bazıları zamanın izlerine yenik düşmüş ve maalesef günümüze kadar ulaşamamıştır. 1991 yılında Sovyetler Birliği'nin dağılması burada bulunan Türk Devletleri ile bu coğrafyada önemli aktörlerden biri olan Türkiye için ekonomik, kültürel ve sosyolojik anlamda yeni platformların oluşmasına zemin hazırlamıştı. Daha önceden İpekyolu'nun birleştirdiği bu ülkeler için artık tekrar bir araya gelme dil, kültür, gelenek ve görenekleri ile tekrar bir olma zamanıydı. Bugün "Bir Kuşak, Bir Yol" projesi ile tarihi İpekyolu tekrar canlandırmaya, yol üzerinde yer alan ülkeler arasında ekonomik, kültür, turizm alanlarında tekrar bir birliktelik kurulmaya çalışılmaktadır (Maimaiti, 2016: 67).

Tarihi yol üzerinde bulunan kervansaraylar, tekrar canlandırılması düşünülen İpekyolu için turizm anlamında oldukça önemli bir yer tutmaktadır. Anadolu üzerinde yer alan 16 kervansaraydan biri olan Denizli ilindeki Akhan Kervansaray'ı tarihi İpekyolu'nun sessiz tanıklarından birini oluşturmakta, bulunduğu yere bu anlamda değer katmaktadır.

## 1. Tarihi İpekyolu'nun Geçtiği Güzergâhın Coğrafi Özellikleri

Sosyal Bilimler içinde pek çok bilim dalının araştırma konusu içine giren kervansaraylara bakış açısı da farklı disiplinlere göre değişmektedir. Mekân ve insan arasındaki ilişkiyi ön plana çıkaran bu ilişkilerin neden, sonuç ve dağılımlarını inceleyen bir bilim dalı olan coğrafya, bu anlamda kervansarayları mekân ve insan boyutuyla incelemektedir. Ayrıca kervansarayların üzerinde yer aldığı farklı coğrafi koşulları birleştiren İpekyolu da bu anlamda coğrafya bilimi için önem arz etmektedir.

İpekyolu'nun üzerinden geçtiği güzergâh, dünyanın en eski medeniyetlerinin kurulduğu bölgelerdir. Kıtaları, okyanusları birbirine bağlayan bu kuşak, coğrafi açıdan oldukça zorlu yollardan geçmiştir. Genel olarak; Çin,

Moğolistan, Özbekistan, Kazakistan, Türkmenistan gibi ülkelerden geçen İpekyolu, buradan Anadolu topraklarına geçmiş, Cizre, Doğubeyazıt, Erzurum, Erzincan, Sivas, Kars, Trabzon, Tokat, Amasya, Sinop, Kastamonu, Bitlis, Kayseri, Malatya, Kırşehir, Konya, Isparta, Antalya ve son durak olarak Denizli Akhan Kervansarayından Ege limanlarına doğru uzanmıştır (Şekil 1).

İpekyolu pek çok kola ayrılarak Avrupa'ya ulaşmıştır. Bu yollardan en uzun olan ve bugünkü İpekyolu'nun aslını oluşturan güzergâh, Çin'den başlayan, Orta Asya'yı geçen, İran Platosu ile Doğu Akdeniz hattı boyunca devam eden Mısır ve Suriye'yi dolaşan yoldur. İpekyolu, buradan Anadolu topraklarına kadar ulaşır. Anadolu üzerinden karayolu ile Balkanlara, oradan da Avrupa'ya kadar açılır. Orta Asya'dan güneye doğru Afganistan'ın orta kesiminde Hindikuş Dağları'ndan geçerek Hindistan'a kadar devam eder. Hindikuş dağları Asya'yı ayıran doğal sınırlardır (Şekil 1). Bu dağlar üzerinde pek çok doğal geçit olmasına rağmen bu geçitler çok yüksek alanlarda bulunduğundan dolayı tarihi dönemlerde buradan geçen kervanlar çok büyük zorluklar yaşamıştır (www.erdalakpinar.com). İpekyolu'nun başladığı Çin, en yüksek dağların bulunduğu, iklim ve yüzey şekilleri bakımından zorlu bir alandır. Burada bir taraftan geniş alanlar boyunca uzanan Gobi ve Taklamakan Çölleri yer alırken diğer taraftan Himalaya Dağları ile yükseltide zirveye ulaşır. Çin'in yer yer engebeli olan bu yapısı kervan sahiplerinin ve burada seyahat eden tüccarların zorlu bir yolculuk yaşamalarına sebep olmuştur. Yine devletlerin bu bölgelerde birbirleriyle yaşadıkları çatışmalar ile uygun olmayan arazi şartları birleşince ticaret yavaşlamış ve hatta belli dönemlerde durma noktasına gelmiştir. Büyük İpekyolu'nun zorlu duraklarından biri olan İran, kuzey ve güney kısmında iki büyük dağ sıraları ile çevrelenen (Elbruz, Zağros Dağları) yüksek bir plato görünümündedir. Topraklarının deniz seviyesinden yükseltisi yaklaşık olarak 1000 metredir (www.birlesmismarkalar.org.tr). Bununla beraber iki büyük çölü barındıran (Deşt-i Lut, Deşt-i Kebir) İran'da kervanların ilerleyişi zorlu olmuştur. Bölge iklim anlamında şiddetli karasaldır. Yaz aylarında oldukça sıcak geçen hava koşulları kışın yerini dondurucu soğuğa bırakmaktadır(www.birlesmismarkalar.org.tr). Bu zorlu koşullar yüzünden yol boyunca gerek iklim şartları gerekse savaşlar kervanları yıpratmış, pek çok kişi ürünlerini satacağı pazarlara varamadan hayatlarını kaybetmişlerdir. Bu sebepten dolayı o dönemlerde kervan başı olmak ve kervanın güvenliğini sağlamak zor olduğundan kervanları idare edecek kişileri bulmak zordu. Çoğu insan bu zorlu görevi üstlenmek istemiyordu.

İran'ın çok zengin bir pazar olması pek çok tüccarı buraya doğru çekmiştir. Burada üretilen pamuklu kumaşlar ile el ürünlerinden oluşan değerli eşyalarda buradan kervanlara yüklenilir ve satılmak üzere Avrupa pazarına aktarılırdı. Böylelikle bu güzergâh hem yol üstünde olmanın avantajını yaşamış, hem de ürettiği ürünlerle bu yoldan ticari açıdan oldukça önemli bir pay almıştı. İran'da bulunan Hürmüz limanı, uzun yıllar ticaretin merkezi konumunu korumuştur (Dursun 2015). Yol boyunca asayiş sağlama İran'da oldukça zordu. Yol kesen eşkıyalar için kervancılara taşıdıkları mallar, iştah kabartıyordu. Hun Devleti'nin baskısı eşkıyaları korkutsa da hırsızlıklar yaşanmaktaydı (Dursun, 2015). Ülkeler ekonomik anlamda bir hareketlilik oluşturduğu için kendi imkânları ölçüsünde yolun güvenliğini sağlamaya çalışmaktaydı. İran'da bulunan Rey ve İsfahan şehirleri İpekyolu üzerinde oldukça önemli durakları oluşturuyordu. Rey şehri Tahran'dan sonra en önemli duraktı. Burada çok sayıda kütüphane, mescit ve camiler yer alıyordu. 10. yy'da yaşayan coğrafyacılar burayı "dünyanın gelini" olarak ifade ediyorlardı. Yine İsfahan için dünyanın yarısı, Türkmenistan sınırları içinde bulunan Merv şehri ise tarihin ve kültürün merkezi sayıldığı için "dünyanın anası" olarak ifade ediliyordu (www.amerikabülteni.com). Merv şehri, Budizm, Manicilik, Hristiyanlık gibi dinlerin de yer aldığı önemli bir bölgeydi. Mısır ve Suriye'den devam eden İpekyolu (Şekil1), Anadolu topraklarına kadar uzanmaktaydı.

Doğusu ve batısı çöllerle kaplı olan Mısır'da, gece ve gündüz arasındaki yüksek sıcaklık farkı kervan sahiplerinin zorlu bir yolculuk geçirmelerine sebep olmuştur. Kaybın en az olması için rotalar çiziliyor, çizilen bu rotalar daha önceki deneyimlere dayanılarak oluşturuluyordu. Kervanların amaçları direkt olarak hedeflenen pazarlara ulaşmak değildi. Gidilecek olan yere mal ve can güvenliği içinde gitmek temel hedefti. Arazinin en güvenli yerleri seçiliyor. Dağlık alanlar, uçurumlar gibi sarp yolların uzağından geçiliyordu (Alkan, 2006). İpekyolu'nun geçtiği ikinci güzergâha bazı araştırmacılar İskit Yolu, bazıları ise Kürk Yolu adını veriyordu. Akdeniz'den kuzey yönüne doğru giden bu yol, Karadeniz'in kuzey kısımlarına kadar uzanıyordu. Azak, Kırım'dan doğuya doğru Ural Dağları ve Asya stepleri yolu ile Çin'e bağlanmaktaydı (www.erdalakpinar.com). Yol boyunca yer alan şehirler kervancılar açısından hayati derecede önemli idi. Burada konaklamak, yiyecek ihtiyaçlarını karşılamak, dayanıklı hayvanları temin ederek yola onlarla devam etmek gibi nedenlerden dolayı yol üstü şehirlere büyük önem veriliyordu. Bu şehirlerde kervancıların sayesinde ekonomik olarak canlanmaktaydı (Yılmaz, 2017). Son yol, Akdeniz limanından, Kızıldeniz'e kadar uzanan yoldu. Burada ikiye ayrılan yol, Hindistan'ın güney kesiminden İran'a kadar gider, karayolu ile Hindikuş Dağları'na uzanırdı. Buradan büyük İpekyolu'na bağlanıyordu. Volkanik oluşumlu bir araziye sahip olan Hindikuş Dağları'nda zümrüt, yakut gibi değerli taşlar işlenerek İpekyolu kervanına yüklenirdi. İkinci tali yol, Güneydoğu Asya kıyılarını takip ederek doğuya doğru uzanırdı. Geçilen güzergâhlar yazın sıcak, kışın ise karasal

iklimin etkisi altında oldukça soğuktu. Bütün bu zorlu koşullara rağmen ticaret, ülkeler arasında devam etmiştir. Yaşanan savaşlar, ülkelerin içinde meydana gelen iç karışıklıklar ticaretin devam etmesine engel olamamıştır. Her ne kadar Çin'de ortaya çıkan ve kısa bir sürede Avrupa'ya yayılan veba hastalığı Asya ile Avrupa'nın ticaret ilişkilerini bir süre askıya alsa da daha sonrasında ticaretin tekrar canlandığı görülmüştür. Ortaya çıkan veba salgını 1300 lü yılların başında Çin'de görülmüştür. Halk arasında kara ölüm olarak tabir edilen ve genellikle ölümle son bulan bu hastalığı farelerin yaydığı bilinmektedir. Özellikle farelerin üzerinde yaşayan pireler ve bu kemirgenler tarafından insanlara bulaşan veba, İpekyolu ile Avrupa'ya kadar ulaşmıştır.

**Şekil 1:** Tarihi İpekyolu Güzergâhları



**Kaynak:** <https://en.unesco.org/silkroad/about-silk-road>

Burada yaşayan insanların vücutlarının bu hastalığa karşı bağışıklığının olmaması hastalığın etkisini daha çok artırmış ve Avrupa kıtasının nüfusunun nerede ise üçte birinin öldüğü o dönemlerde tespit edilmiştir. Bu sebepten dolayı Avrupa ülkeleri bir süre Çin ile olan ticareti kesme kararı almıştı. Bu durum da ticari, ekonomik ve sosyal alanda olumsuz durumların yaşanmasına neden olmuştur (Genç, 2011). XVII. Yüzyılda yaşamış olan Osmanlı Dönemi'nin en önemli seyyahları arasında yer alan Evliya Çelebi Yazmış olduğu Seyahatname adlı eserinde İpekyolu ve bu yol üzerinde yer alan kervansaraylara dair çok sayıda bilgi vermiştir. Evliya Çelebi kervansaraylarda yapılan hizmetlerden başlayarak o yörenin insanının kültürel özelliklerine 1-kadar pek çok konuya değinmiş ayrıca kervansarayların yer aldığı şehirlerin genel durumları ve burada bulunan esnaflar ve onların sahip olduğu dükkân sayılarına kadar çoğu bilgiye eserinde değinmiştir. Bu sebepten dolayı Seyahatname sosyal ve kültürel açıdan başvurulacak önemli kaynaklar arasında yer almaktadır.

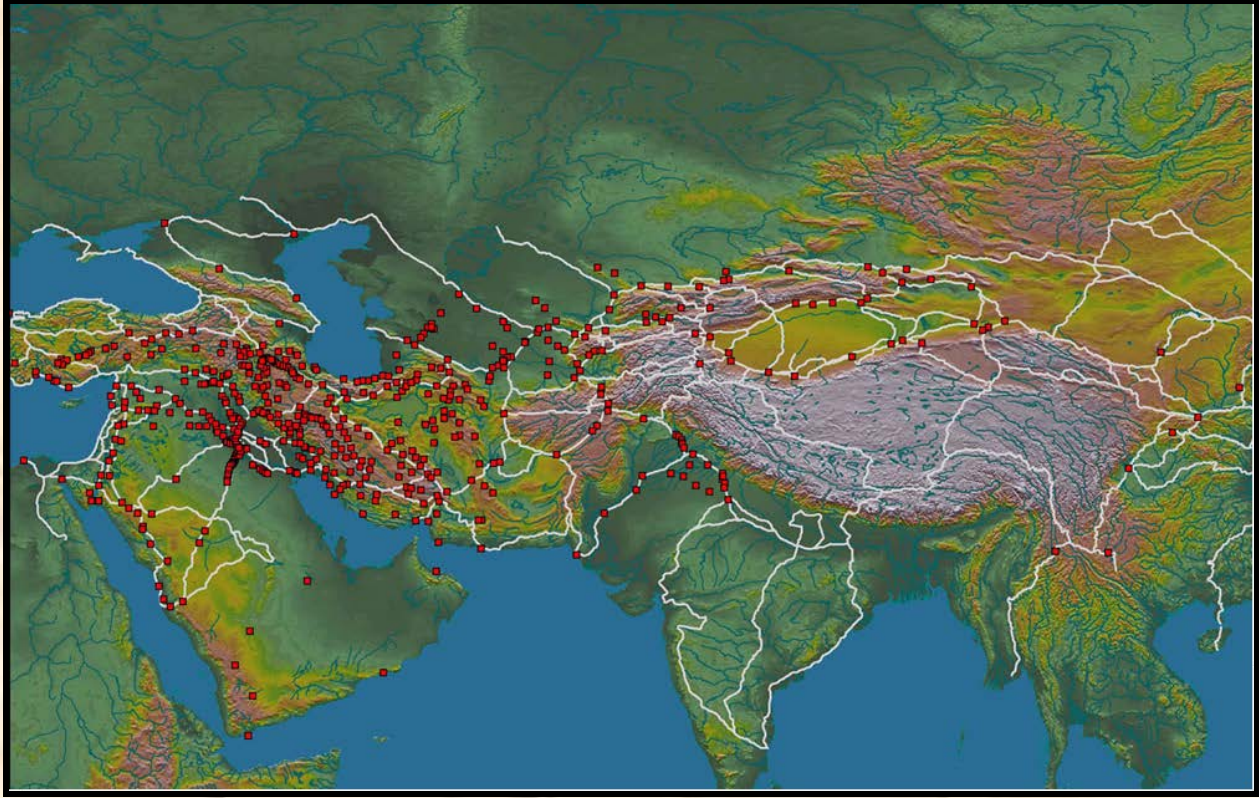
Çin Devleti için İpekyolu batıya açılan bir pencere olmuş, bu sayede sadece ürettiği ürünleri değil aynı zamanda dinlerini de aktardıkları bir iletişim kanalı olarak önemini korumuştur. Batılı insanlar için İpekyolu, sürekli merak ettikleri gizemli bir ülkenin ulaşılabilmesi için adeta anahtar görevi görmüştür. Ülkelerin atasözlerinde bile İpekyolu'nun önemi ayrı olarak vurgulanmış, özellikle Özbekler; "Evrende iki büyük yol vardır. Gökyüzünde samanyolu, yeryüzünde İpekyolu" diyerek o dönemde ülkelerin bu yol hakkındaki önemini özetlemişlerdir.

## 2. Anadolu Selçuklularının Batıdaki Son Kervansarayı: Akhan Kervansarayı

Kervansaray, ana yollarda kervanların konaklaması için yapılan büyük hanlara denir (TDK). Konaklanan yerler şehir içinde yer alırsa han ismi ile anılırdı (Özdemir, 2014). Şehirlerin dışında deve yürüyüşü ile 8-10 saatlik mesafeler arasında inşa edilen kervansarayların büyük bir kısmı ücretsizdi. Tüccarlar ve yolcular burada misafir edilir, her türlü

ihtiyaçları karşılanırdı. Konaklayan insanlar için kervansaray, sadece geceyecekleri bir yer değil, aynı zamanda güven içinde kalacakları, canlarını ve mallarını emniyetli olarak muhafaza edecekleri bir kale özelliği taşırdı. Bununla birlikte bu yapılar değişik ülkelerden gelen insanların da kültürel olarak bir kaynaşma yeriydi. Farklı dinlerden, gelenek ve görenekten gelen insanlar burada birbirlerini tanır, bilmedikleri ülkelere ait fikir alışverişlerinde bulunurlardı. Ücretsiz olan kervansaraylarda odalar genellikle kapısız olurdu. Gelen misafir kısa zamanlar için burada konaklardı. Hırsızlığa karşı tedbir alabilmek için akşam namazından sonra kapılar kapanır, sabahleyin tüm kervancıların mallarını kontrol etmesi ile tekrar açılırdı. Çalınan herhangi bir şey olursa o eşya bulunana kadar kapılar açılmazdı. Daha sonraki dönemlerde kişiler adına inşa edilen kervansaraylar, daha ayrıntılı hizmetin sunulduğu ve ücrete tabi olan bugünkü işletme mantığı ile çalıştırılan yerler olmuştur (Alkan, 2006).

Şekil 2: Kervansarayların Konumları



**Kaynak:** <http://www.unesco.org/culture/dialogue/eastwest/caravan/countries.htm>

İpekyolu üzerinde yer alan çok sayıda kervansaray zamanın izlerine yenik düştüğünden dolayı sayılarında bir netlik yoktur. UNESCO tarafından başlatılan proje ile kervansaraylarla ilgili bir envanter çalışması yapılmış, bu çalışma ile 8 ülke belirlenmiştir (<https://en.unesco.org/silkroad/about-silk-road>). Bu ülkelerde bulunan kervansaraylar CBS yöntemi ile haritalandırılmıştır (Şekil 2).

Bugün ayakta kalabilen yapılar turizm anlamında oldukça önemli bir yere sahiptir. Türkiye’de” İpekyolu- Han ve Kervansarayların Turizme Kazandırılması” projesi kapsamında 11 tane kervansaray seçilmiş bu kervansaraylardan iki tanesi Denizli de yer almıştır. Bunlardan bir tanesi Çardak ilçesinde bulunan Çardak Han ile diğeri Akhan Mahalle’sinde yer alan Akhan Kervansarayıdır. Selçukluların batıda inşa ettiği en son kervansaray olması açısından son derece önemlidir. Akhan Kervansarayı, Akköy Mahallesi’nin girişinde Afyonkarahisar yolu üzerinde yer almaktadır (Foto 1). Kervansarayın yapımında kullanılan beyaz mermerlerden dolayı bu ismi aldığı bilinmektedir. Yapımı, Anadolu Selçukluları döneminde II. İzzettin Keykavus dönemine denk gelmektedir. Kitabesinden anlaşıldığına göre buraya gelen Selçuklu komutanı Karasungur tarafından 13yy.’ da 1253 yılında yaptırılmıştır (Bayhan, 2007: 284). Karasungur ismine Denizli Hacı Hüsrev Cami ve Denizli Ulu Cami’nin kitabelerinde de rastlanmaktadır (Bayhan, 2007: 288).

**Foto 1.** Akhan Kervansarayı, (2019)

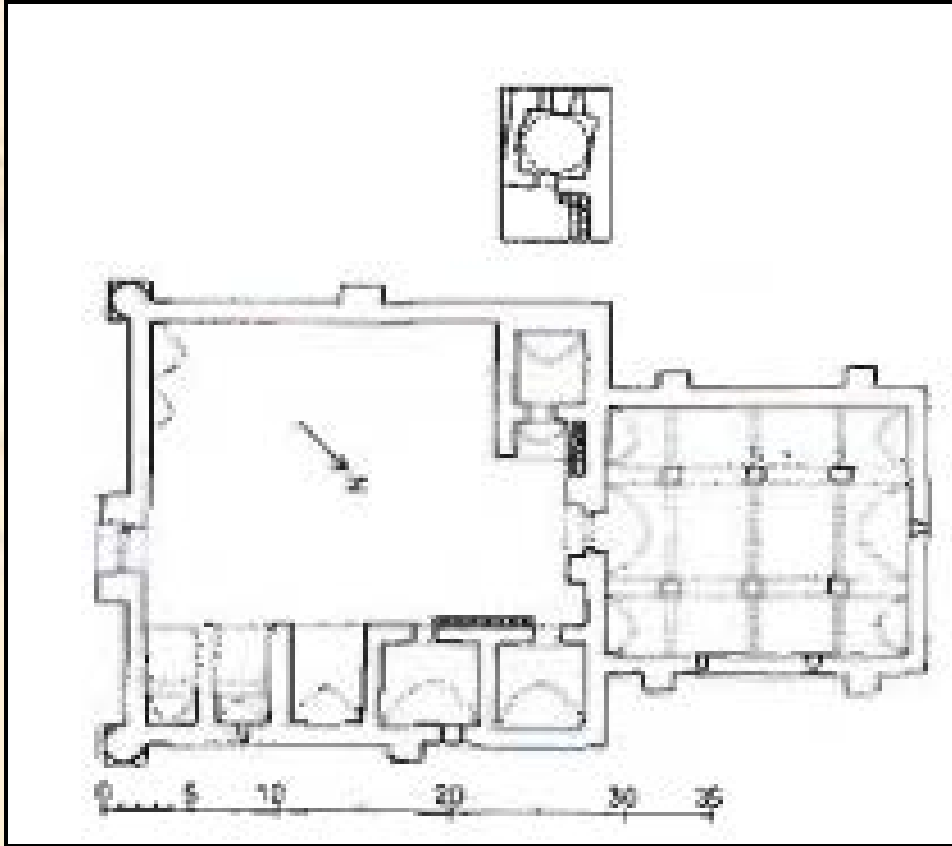


**Foto 2.** Kervansarayın Taç Kapısı, (2019)



Dikdörtgen şeklinde inşa edilen yapıda avlu ile yan tarafta bulunan kapalı alanlar büyüklük olarak uyumsuz inşa edilmiştir (Beyazıd, 2017). Açık ve kapalı olmak üzere iki bölüm halinde inşa edilen kervansarayda bu uyumsuzluğun sebebi güneydoğu kesiminde yer alan arazinin eğimidir. Bu eğime göre yerleştirilen kervansarayda avlu ile kapalı bölüm arasında bir kademelenme oluşmuştur (Beyazıd, 2017:137). Kervansaray, güneybatı- kuzeydoğu doğrultusunda inşa edilmiştir (Şekil 3). Binanın yapımında kullanılan gözenekli kireçtaşı ile duvarlar özensiz bir şekilde yapılmıştır (Foto 2).

**Şekil 3:** Akhan Kervansarayı'nın Çizimi



**Kaynak:** Bektaş, 1999

Kervansaray, çok defa tahrip olmuş ve tadilat görmüştür. Fakat bu tadilatların hangi yıllarda yapıldığı tam olarak bilinmemektedir. Tahribatların sebebi, kervansarayın yapımı esnasında Denizli'nin çok defa el değiştirmiş olması ve bu değişimlerde yapılan savaşlar da yıkılıp tekrar yapılması olmuştur. Yapımı Anadolu Selçukluların Anadolu'daki hâkimiyetlerinin son dönemine denk gelmiştir. Daha sonrasında bölgeyi önce Bizanslılar almış, onlardan da Osmanlı hâkimiyetine geçmiştir.

Taç kapının sağında ve solunda yer alan kanatlarda Selçuklu mimarisinin karakteristik özelliği olan süslemeler görülmektedir (Foto 3). Burada kullanılan motiflerde genellikle bitkisel süslemeler tercih edilmiştir. Bununla beraber yırtıcı hayvan figürlerine de çok miktarda rastlanılır. Özellikle çift başlı kartal Selçuklu Devletinin amblemi olarak sayılmaktadır. Aslan, ejderha dönemin en çok tercih edilen hayvan karakterleridir.

**Foto 3.** Taç Kapı Yanındaki Kanat



**Kaynak:** Beyazıd, 2017

**Foto 4.** Güvercin Motifi



**Kaynak:** Beyazıd, 2017

Akhan Kervansarayının diğer kervansaraylardan ayıran en önemli fark giriş kapısının yan taraflarındaki sütunlarda güvercin motifinin kullanılmış olmasıdır (Foto 4). Denizli'ye ait kültürel değerlerin içinde en tanınmış Denizli horozu olsa da güvercin bu bölgenin insanı için ayrı bir önem taşır. Özellikle Denizli'ye has dört güvercin ırkı bulunmaktadır. Bunlar; Dolapçı, Azman, Yoz ve Katal ırkıdır. Akhan'da tasvir edilen güvercinin Dolapçı ırkına ait olduğu tahmin edilmektedir (Yılmaz, 2014:84).

**Fotoğraf 5:** Devşirme Figürlerden Haç, (2019)



**Fotoğraf 6:** Hamam Kısımında Yer Alan Tarihi Baca, (2019)



Kervansaray içinde hemen yakınında bulunan Laodikya'ya ait devşirme motifler getirilerek kullanılmıştır. Haç, Medusa başı gibi figürler bunlar arasında sayılabilir (Bayhan, 2007:3019). Bu figürlerin inşa edilen kervansaraylarda kullanılması Anadolu'da yaklaşık olarak 200 yıl kadar hâkimiyet süren ve Müslüman bir devlet olan Selçukluların hoşgörüsünü göstermektedir.

**Foto 7.** Restorasyon Sonrası, (2019)



**Foto 8.** Hamam Bölümü, (2019)



Kervansarayın içinde hamam kısmı bulunmaktadır (Foto 8). Diğer kervansaraylarda su problemi yaşanırken, Akhan Kervansarayının yakınında bulunan Gökpınar deresi sayesinde su kolaylıkla sağlanmıştır. Hamam kısmı restore edildikten sonra baca kısmına dokunulmamış bu şekilde bırakılmıştır (Foto 6).

### 3. Akhan Kervansarayının Turizm Açısından Önemi

Dünya pazarında artan global rekabet turizmin de çeşitlenmesine ve değişim geçirmesine sebep olmuştur. Bu sebepten dolayı ülkeler sahip oldukları turizm değerlerini çeşitlendirerek turizmden aldıkları pay oranını artırma yoluna gitmişlerdir (Uygur ve Baykan, 2007:30). Son dönemlerde tüm dünyada ön plana çıkan ve çok fazla talep gören kültür turizmi ülkemizde de artan bir ivme ile devam etmektedir. Bu turizm türünün içine giren mimari, kültür, tarih ve sanat gibi kavramlar açısından Türkiye turistlere oldukça zengin bir doğal ortam sunmaktadır. Bu sebepten dolayı 2023 vizyonu kapsamında Kültür ve Turizm Bakanlığı turizm açısından hareketli olan bölgelerde turizmin tüm yıla yayılması ve marka şehir konusunda da birtakım çalışmalara başlamıştır (Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2019).

Han ve kervansaraylar bir ülkenin kültürel anlamda sermayesini oluşturmaktadır. Bu yapılar tarihi dönemlerden itibaren oldukça önemli ticaret ve konaklama merkezlerini oluşturmuşlardır. Binalar, yapıldıkları dönemde ülkelerin ve aynı zamanda bu yörede yaşayan insanların ekonomik durumu hakkında bir gösterge oluşturmakla beraber ticareti canlandırdığı için ekonomik refah seviyesini artırmakta, sosyal hayatın da daha canlı olmasına hizmet etmekteydi. Yapılış amacını yardımlaşma duygusundan alan han ve kervansaraylar kamu kurumlarıydı. Aynı zamanda posta hizmetleri de bulunmaktaydı. Batıda ve doğuda inşa edilen hanların yapıma amaçları birbirinden oldukça farklıydı. Batıda inşa edilenler sadece ekonomik amaç güderken doğuda bulunan han ve kervansarayların çoğu ücretsiz olarak hizmet vermekteydi (Karacan, Güngör, 2016).

Kültürel mirasımız içinde oldukça önemli bir noktada bulunan kervansaraylarımızın ve hanlarımızın tekrar canlandırılması ve yüzyıllar önceki işlevlerinin tekrar geri kazandırılması amacıyla Vakıflar Müdürlüğü ile Kültür ve Turizm Bakanlığı arasında 1993 yılında protokol imzalanmıştır. İmzalanan bu protokole göre İpekyolu güzergâhında yer alan 11 han ve kervansaray tespit edilmiş, bu kültürel mirasın Restore Et- İşlet- Devret modeli ile tekrar turizme kazandırılması amaçlanmıştır. Restore edilen tarihi binalar, işletmeciler tarafından Kültür ve Turizm Bakanlığı'ndan işletme belgeleri alarak bu eserleri turizme açmıştır (www.kulturturizm.gov.tr). Yine işletme sahiplerine teşviklerde



verilmektedir. Bu eserler arasında yer alan Akhan Kervansarayının restore edilme süreci 2009 yılından 2011'e kadar devam etmiştir (www.haberler.com). Kervansaray 2011 yılından itibaren organizasyonların yapıldığı, gününbirlik konaklamaların sağlandığı bir tesis konumuna dönüştürülmüştür. Faaliyetlerine halen devam etmektedir.

Geleneksel kültürün yeniden canlandırılması açısından kültürel varlıkların önemi yadsınamaz bir gerçektir. Bu anlamda İpekyolu güzergahında yer alan Denizli'de Akhan Kervansarayının şehrin içinde yer alması turizm açısından bir şanstır. Kervansarayın turistler açısından bir çekim merkezi haline dönüştürülmesi yöre halkı için de aynı zamanda yeni iş olanaklarının oluşturulması anlamına gelmektedir. Bu anlamda turizmin görevi eski yapıları yeni kimlikler kazandırılarak hem turizm hem de ekonomik çarkın içindeki yerini almasını sağlamaktır. Denizli turizminin en büyük handikaplarından biri olan turistin şehir merkezine girmeyişi ve Denizli'nin turistlerin kafasındaki imajının sadece Pamukkale olarak sınırlandırılması zinciri, şehrin içindeki kültürel varlıkların ön plana çıkarılması ile kırılabilir. Bu anlamda Akhan Kervansarayının bu özelliğinin kullanılması ve uluslararası anlamda reklamlarının yapılması son derece önemlidir. Kültürel varlıkların reklamının yapılıp tanıtılması kadar korunması da önem arz etmektedir. Bu sebepten dolayı yapılan restorasyonların aslına uygun olması gerekmektedir. Aslına uygun olmayan onarım ve düzenlemeler kaybedilen ve geri getirilemeyecek değerler anlamını taşımaktadır. Akhan Kervansarayında yapılan restorasyon ve düzenlemeleri incelemek, sadece il için değil ülkemiz için de oldukça önemli bir yere sahip olan kervansarayı bu anlamda takip edip değerlendirmek konunun uzmanları için de bir görevdir.

Çin'in başlatmış olduğu "Bir yol, bir kuşak projesine" 65 ülke katılım sağlamıştır. 2012 yılında Çin'de Türkiye yılı, 2013'te ise Türkiye'de Çin yılı ilan edilmiş, Çin tarafından başlatılan projeler daha aktif hale gelmiştir (Karacan, Güngör, 2016). Bu tarihten itibaren Türkiye'yi çok sayıda Çinli turist ziyaret etmiştir. Bu proje kapsamında İpekyolu üzerinde yer alan kervansarayların ticaret hayatına yeniden kavuşturulması ve bu yol üzerinde yer alan ülkelerin kültür turizmi çerçevesinde aktif hale gelmesi amaçlanmıştır. Bununla birlikte İpekyolu'nun canlanması ile, tarihi yol boyunca bu ülkelerde stantların kurulması amaçlanmıştır. Kurulan stantlarda ülkelerin kimliklerini yansıtan ürünlerin ticaretinin yapılması planlanmaktadır. Kervansarayların olduğu güzergâhlar ticaretin merkez noktaları olarak tespit edilmiştir. Bu anlamda Türkiye'nin yer aldığı kuşak içinde yer alan Akhan ve Çardak Han kervansarayları Denizli turizmüne katkıda bulunabileceği gibi Türkiye'nin tanıtımında diğer tarihi eserlerle beraber oldukça önemli bir paya sahip olacağı düşünülmektedir.

Başlatılan bu hareket ile bile o dönemde Türkiye'yi ziyaret eden Çinli turist sayısında ilk yıllarda büyük bir artış yaşanmış, bu artış konunun tekrardan gündemden düşmesi ile aşağıya doğru bir ivme göstermesine sebep olmuştur (Tablo 1).

**Tablo 1.** Türkiye'yi Ziyaret Eden Çinli Turist Sayısı

Yıl	Türkiye'ye Gelen Çin'li Turist Sayısı
2011	96.701
2012	114.582
2013	138.876
2014	199.746
2015	313.704
2016	167.570

**Kaynak:** TÜİK, 2017

## Sonuç

Tarihi İpek Yolu yaklaşık olarak 2000 yıldır dünya üzerinde ticaretin yapıldığı en eski ve en önemli yollardan biridir. Üzerinden geçtiği devletler için anlamı sadece ekonomik ilişkilerin devam ettiği bir yol değil, aynı zamanda Asya'dan Avrupa'ya pek çok kültürel değer aktığı bir iletişim kanalı olması açısından da önemli olmuştur. İpekyolu güzergahında yer alan ülkelerde yaşayan insanlar bu yol ile birbirlerini tanımışlar, medeniyetlerine bu yol ile katkıda bulunmuşlardır. Bu yol üzerinde bulunan kervansaraylar ise Asya'dan Avrupa'ya kadar uzanan koridor boyunca insanların konakladıkları ve buldukları ülkelerin özelliklerini paylaştıkları devasa yapılar olmuşlardır.

Denizli’de yer alan Akhan Kervansarayı Anadolu Selçuklularının son dönemlerinde batıda inşa ettikleri son kervansaray olması açısından önemlidir. Orta Asya’dan başlayarak Anadolu’ya Gazneliler ve Karahanlılar ile giriş yapan kervansarayların mimarisi Anadolu Selçukluları ile şahlanmış, sanatsal anlamda da buldukları ülkeye değer kazandıran birer mücevhere dönmüştür. Bu anlamda Akhan kervansarayı incelendiğinde gerek üzerinde yer alan süslemeleri gerekse fonksiyonları açısından yer aldığı kategoride ayrıcalıklı bir yere sahip olduğu görülmektedir. Bulduğu bölgede 766 sene hizmet veren bu yapı günümüzde de yapılan restorasyon çalışmasından sonra restoran olarak kullanıma açılmış, özel davetlerin yapıldığı bir tesis konumuna dönüştürülmüştür. Kültürel miras değerlerinin turizm sermayesi olarak değerlendirildiği ve ön plana çıkarıldığı şu günlerde kültür turizmi açısından kervansarayın çekim merkezi haline dönüştürülerek uluslararası anlamda değer kazandırılması çok önemlidir.

Çin’in 2000’ li yılların başlarından itibaren ortaya attığı “Bir Yol, Bir Kuşak Projesi” ile önemini kaybetmiş olan İpekyolu tekrar canlandırılma sürecine girmiştir. Bu projeye 65 ülke dâhil olmuş, bu ülkeler arasında Türkiye’de önemli bir aktör olarak yer almıştır. Türkiye, bulunduğu yer itibarıyla İpekyolu hattının en önemli konumunda yer almaktadır. Anadolu toprakları üzerinde tarihi yol kollara ayrılarak tüm bölgeyi kuşatmıştır. Denizli, bu yolda en batıda bulunan rotada yer almaktadır. Selçuklular döneminde buraya inşa edilen Çardak Han ve Akhan Kervansarayı ile yol üzerinde önemli durakları oluşturmaktadır.

Tarihi İpek Yolu’nun tekrar canlandırılması projesi kapsamında yol üzerinde bulunan kervansaraylar turizm açısından birer çekim merkezi olmaya aday hale gelmiştir. Akhan Kervansarayı’nın Denizli’nin merkezinde yer alması bu açıdan oldukça önemlidir. Yol güzergâhında yer alan kervansarayların ticaret noktalarına dönüştürülmesi ile Denizli’ye gelen turist hem şehrin merkezine de girmiş hem de kervansarayda konaklayarak turizmin canlandırılmasına katkıda bulunmuş olacaktır. Bu açıdan değerlendirildiğinde Akhan Kervansarayı Denizli turizminde önemli bir destinasyon noktası olarak önem kazanacak ve aynı zamanda Denizli’nin tanıtımına katkıda bulunacaktır.

## KAYNAKÇA

- Akpınar, E. (2018). 20 Kasım 2018 tarihinde [erdalakupinar.com/eski-dunyanin-kadim-yolu-buyuk-ipek-yolu/](http://erdalakupinar.com/eski-dunyanin-kadim-yolu-buyuk-ipek-yolu/) adresinden temin edilmiştir.
- Alkan, N. (2006). “15. ve 16. Yüzyıllarda İnan İpekyolu’nda Kervanlar”, U.Ü Fen Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi, 7(11), ss. 141- 154
- Amerika bülteni. (2018). 30 Kasım 2018 tarihinde [amerikanbülteni.com/2017/05/13ipek-yolu-yeniden-tarih-sahnesine-cıkarken](http://amerikanbülteni.com/2017/05/13ipek-yolu-yeniden-tarih-sahnesine-cıkarken) adresinden temin edilmiştir.
- Bakırcı, M. (2014) “Coğrafi Açıdan Anadolu’nun Tarihi Ulaşım Ağı ve İpekyolu. Avrasya Etüdüleri”, S. 8, ss. 63-86
- Bayhan, A. (2007). “Akhan (Goncalı Han). Anadolu Selçuklu Dönemi Kervansarayları” TC. Kültür Bakanlığı Sanat Eserleri Dizisi. ss. 287-304
- Bedirhan, Y. (1994). “Ortaçağ’da İpekyolu Hâkimiyeti ve Türk Yurtları. Yüksek Lisans Tezi, Selçuk Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Konya
- Bektaş, C. (1999). Selçuklu Kervansarayları, İstanbul: Yapı Endüstri Merkezi Yayınları
- Beyazıd, M. (2017). Denizli’de Anadolu Selçukluları Kervansarayları, Denizli Büyükşehir Yayınları, Denizli
- Deniz, T. (2016). Yeni Umutların Işığında Tarihi İpekyolu Coğrafyası. Marmara Coğrafya Dergisi. S.34, 195-202
- Denizli Haber. (2018). 20 Kasım2018 tarihinde [haberler.com/denizli-deki-akhan-kervansarayi-restore-edildi-2893020-haberi/](http://haberler.com/denizli-deki-akhan-kervansarayi-restore-edildi-2893020-haberi/) adresinden temin edilmiştir.
- Dursun, Ş. (2017). VIII. Uluslararası Türk Sanatı, Tarihi ve Folkloru Kongresi, Konya
- Genç, Ö. (2011). Kara ölüm: 1348 Veba Salgını ve Ortaçağ Avrupa’sına Etkisi. Tarih Okulu Dergisi, 10, 123-150

- Güngör, Y, Karacan, S. (2016). “Tarihsel Süreç İçinde Konaklama Merkezleri Han ve Kervansarayların Günümüzde İpekyolu Projesine Dönüşümü.” 5. *Doğu Akdeniz turizm sempozyumu ve I. uluslararası Doğu Akdeniz sempozyumunda* sunulmuştur.
- Haberler. com, (2018). 30 Kasım 2018 tarihinde [haberler.com/denizli-deki-akhan-kervansarayi-restore-edildi-2893020-haberi/](http://haberler.com/denizli-deki-akhan-kervansarayi-restore-edildi-2893020-haberi/) adresinden temin edilmiştir.
- Hedin, S. (1974). İpekyolu. İstanbul: Milliyet Yayınları
- İran Ülke Raporu. (2012). 20 Kasım 2018 tarihinde <http://birlesmismarkalar.org.tr/file/hedef-ulke-raporlari/Iran.pdf> adresinden temin edilmiştir.
- Karacan, S., Güngör, Y. ve Karacan, E. (2016). Tarihsel Süreç İçinde Konaklama Merkezleri, Han ve Kervansarayların Günümüzde İpekyolu Projesine Dönüşümü. 5. Akdeniz Turizm Sempozyumu ve I. Akdeniz Turizm Sempozyumu. ss.1- 32
- Kültür ve Turizm Bakanlığı, (2018). 20 Kasım 2018 tarihinde <http://yigm.kulturturizm.gov.tr/TR-9999/ipek-yolu-projesi.html> adresinden temin edilmiştir.
- Maimaiti. Z. (2016). “Uluslararası ilişkilerde yumuşak güç ve Çin’in yumuşak gücü”, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Siyaset Bilimi ve Uluslararası İlişkiler Ana Bilim Dalı, İstanbul
- Özdemir, M. (2014) “Türklerde Turizm”, *Anatolia: Turizm Araştırmaları Dergisi*. 25(1), 121-130.
- TDK, (2018). 20 Kasım 2018 tarihinde [tdk.gov.tr/index.php?option=com\\_gts&arama=gts&guid=TDK.GTS.5bf43fcbdbf8a0.04676242](http://tdk.gov.tr/index.php?option=com_gts&arama=gts&guid=TDK.GTS.5bf43fcbdbf8a0.04676242) adresinden temin edilmiştir.
- UNESCO, (2019). 15.08.2019 tarihinde <https://en.unesco.org/silkroad/about-silk-road> adresinden temin edilmiştir.
- UNWTO, (2018). 26 Kasım 2018 tarihinde [http://cf.cdn.unwto.org/sites/all/files/ehl\\_silk\\_road\\_baja1.pdf](http://cf.cdn.unwto.org/sites/all/files/ehl_silk_road_baja1.pdf) adresinden temin edilmiştir.
- UNWTO, (2018). 26 Kasım 2018 tarihinde <http://media.unwto.org/press-release/2012-06-08/170-top-ehl-students-compete-winning-strategy-ehlundwto-silk-road-think-tank> adresinden temin edilmiştir.
- Uygur, S. M, Baykan, E. (2007). Kültür Turizmi ve Turizmin Kültürel Kültür Turizmi ve Turizmin Kültürel Varlıklar Üzerindeki Etkileri. *Ticaret ve Turizm Eğitim Fakültesi Dergisi*. S. 2, ss. 30-49
- [www.erdalakpinar.com](http://www.erdalakpinar.com), erişim tarihi, 16.08.2019
- [www.birlesmismarkalar.org.tr](http://www.birlesmismarkalar.org.tr) erişim tarihi, 16.08.2019
- Yılmaz, E. (2017). “İpekyolu Hakkında Kısa Bir Değerlendirme”. *E-Şarkiyat İlmi Araştırmalar Dergisi*. 9(2), 672-683
- Yılmaz, O. (2012). Güvercin Yetiştiriciliği. Ankara: Veni Vıdı Vıçı Yayınları.