


TÜRKİYE SELÇUKLU DÖNEMİ İPEK YOLU'NDA KAYSERİ*

 Dilber USUL^a

Öz

İpek Yolu, tarih boyunca Asya ile Avrupa arasındaki ticaret, iletişim ve bilgi transferi için kullanılan antik bir yoldur. Yol ismini ana ticaret ürünlerinden biri olan ipekten alır; ancak İpek Yolu üzerinde birçok farklı malzeme ve ürün de taşınmıştır. Milattan önce 206 ve milattan sonra 220 yılları arasında Çin'de hüküm süren Han Hanedanı'nın batıya bağlanmak için yolun temelini atmış olduğuna inanılır. Farklı kolları ve rotaları olan yol boyunca önemli bölgelerde ticaret merkezleri ve kültürel etkileşim noktaları ortaya çıkmıştır. İpek Yolu üzerinde yer alan şehirlerde, bilgi ve fikir alış-verişi sayesinde değişik kültürlerle tanışılmış; çeşitli din ve inançlar bu yolla tanınmış ve yayılmıştır. Ayrıca tıp, matematik, astronomi, felsefe gibi alanlardaki bilgilere de bu yolla ulaşılmıştır. Orta-Anadolu'nun iç bölgesinde bulunan Kayseri, İpek Yolu'nun geçtiği noktada, dinamik bir ticaret merkezi olarak hem geçmişte hem de günümüzde büyük öneme sahiptir. Türkistan coğrafyasından özellikle de Çin'den gelip; Anadolu üzerinden batıya, kuzeye ve güneye gidecek kervanların, tüccarların, seyyahların, dervişlerin, misyonerlerin, elçilerin ve hatta hükümdarların savaşta veya barışta geçiş güzergahı ve dinlenme yeridir. Bu vesileyle şehir, İpek Yolu ticaretinin bir merkezi olarak faaliyet göstermiş ve büyümüştür. Orta-Çağ'da İpek Yolu'nun Anadolu'daki doğu-batı, kuzey-güney istikametinde önemli bir noktasında yer alan, tarihî ve kültürel zenginliğe sahip Kayseri'nin Türkiye Selçuklu dönemindeki konumu, ticarî hayatı, devlet ekonomisindeki yeri ve önemi, çalışmanın amacı olarak ortaya konmaya çalışılacaktır.

Anahtar Kelimeler: İpek, Yol, Selçuklu, Kayseri, Ticaret.



KAYSERİ IN TURKEY'S SELJUK PERIOD SILK ROAD

Abstract

The Silk Road is an ancient route used for trade, communication and information transfer between Asia and Europe throughout history. The road takes its name from silk, one of the main trade products; However, many different materials and products were also transported on the Silk Road. It is believed that the Han Dynasty, which ruled in China between 206 BC and 220 AD, laid the foundations of the road to connect to the west. Trade centers and cultural interaction points have emerged in important regions along the road, which has different branches and routes. In the cities along the Silk Road, people were introduced to different cultures through the exchange of information and ideas; Various religions and beliefs were recognized and spread in this way. In addition, information in fields such as medicine, mathematics, astronomy and philosophy was obtained this way. Kayseri, located in the inner region of Central Anatolia, has great importance both in the

* Bu makale 2. Uluslararası İpek Yolu Bilimsel Araştırmalar Kongresi, 26-27 Eylül 2023 tarihinde sunulmuş olup sadece özet kısmı kongre kitabında yayınlanmıştır.

^aDr. Öğr. Üyesi, Kastamonu Üniversitesi, İnsan ve Toplum Bilimleri Fakültesi, Tarih, ilimalem@gmail.com

Makale Geliş Tarihi: 22.09.2023, Makale Kabul Tarihi: 11.12.2023

past and today as a dynamic trade center at the point where the Silk Road passes. Coming from Turkestan geography, especially China; It is the transit route and resting place of caravans, merchants, travelers, dervishes, missionaries, ambassadors and even rulers going west, north and south through Anatolia, in war or peace. On this occasion, the city operated and grew as a center of Silk Road trade. The purpose of the study is the location, commercial life, place and importance in the state economy of Kayseri, which has historical and cultural richness and is located at an important point of the Silk Road in the east-west, north-south direction in Anatolia in the Middle Ages, during the Turkish Seljuk period. It will be tried to be presented as.

Keywords: Silk, Road, Seljuks, Kayseri, Trade.



Giriş

Ticaret dolayısıyla da ticaret yolları, devletlerin iktisadî ve ekonomik yapısında önemli rol oynarken değişik coğrafyalarda yaşayan halkların da günlük yaşamlarının vazgeçilmez bir geçim kaynağıdır. Birbirinden farklı kültürlerle sahip birçok milletin, buluşmasına ve tanışmasına ortam sağlayan tarihî İpek Yolu, ticaretten başka siyasî, askerî, dinî, sosyal ve kültürel alanlarda da etkisini göstermiştir. Türkistan coğrafyasında başlayan doğu-batı ticareti ve ulaşım sistemi üzerindeki çeşitli yaşantılar ve düşünceler, toplumların değişmesine, medeniyetlerin gelişmesine ve yeni kültürlerin oluşmasına da sebep olmuştur.

İpek Yolu'nun bir bölümünü de olsa ele geçirebilen veya kontrol altına alabilen devletler, bu yol sayesinde hızlı bir şekilde büyüyüp, güçlenmişlerdir. Bu amaçla birbiriyle mücadele eden ve savaşmaktan hiç çekinmeyen Çinli, Türk, Hintli, İranlı, Romalı ve Arap gibi milletler, yolun ticarî ganimetinden ve zenginliklerinden fazlasıyla yararlanmışlardır. Türkiye Selçuklu Devleti de Anadolu'daki İpek Yoluna ve ticaretine sahip olabilmek amacıyla Kayseri dahil birçok şehir ve limanları ele geçirmiştir. İpek Yolu güzergahında merkezî ve hareketli bir noktada yer alan Kayseri'nin Selçuklular dönemindeki ticarî önemi, birçok açıdan değerlendirilmeye çalışılacaktır.

A. İPEK

Çince'de sı/si olarak telaffuz edilen, "Üçüncü Teyze" anlamına gelen san-gu yani üretim/bereket tanrıçasına adanmış mamullerden olan ipeğin üretimi, M.Ö. ikinci bine kadar gitmektedir. Çin tarihinin M.Ö. 1600-M.Ö. 1027 yıllarında adı geçen Shang Hanedanı'nın başkentlerinden biri olan An-yang kentinde bulunan ipek kumaşa sarılı bedenlerin tasvir edildiği bronz bir baltadaki süslemeler, bu tarihe kanıt gösterilebilir. Diğer taraftan Batılılar, ipek ile ilk kez M.Ö. IV. yüzyılda İskender'in Hindistan Seferi (M. Ö. 326) sırasında karşılaşılır. Yunanlılar, başta ipeğe Çince kullanımına yakın olarak "serik", daha sonra Latince sericum'dan türetilen "Serici Culture" terimini kullanmışlardır. Öncelikle kumaş olarak kullanılan ipek, dikiş ipliği, bazı çalgılarda tel, savaş aletlerinin darbelerine karşı koruyucu zırh gibi ürünlerin hammaddesi olmuştur. Bundan başka Hanbalık (Pekin)'da ipekten yapılan kağıt paralar, Hindistan'da "Abadi" diye söylenen ipek kağıt ile aynı işlevdedir (Şahin, 2020, s.74).

Yine o dönemlerde yalnızca devlet yönetimindeki şahısların ve bazı imtiyazlı ailelerin ayrıcalıklı olduklarını yansıtan ve seviye göstergesi olan ipek kumaştan yapılmış giysiler, daha sonra hem doğu hem de batı ülkelerindeki topluluklarda da statüyü belli eden durumlardan biri olmuştur. Bununla

birlikte kıymetli bir takas unsuru olarak para ya da altının muadili seviyesinde değer kazanan ipek, ülkeler arası ticarete ve kadim ticarî yollarda yeni ve önemli bir alış-veriş aracı olarak kabul edilmiştir. Bununla birlikte yeni tali yolların ortaya çıkmasına sebep olan ipeğin giderek artan kıymeti harbiyesi, “İpek Yolu” terimini ortaya çıkaracaktır. (Şahin, 2020, s.75).

1. İpek Yolu Terimi

Asırlar boyunca Çin’den Akdeniz’e kadar uzanan Asya ve Avrupa ticaretini, hem kara hem de deniz yoluyla birbirine bağlayan İpek Yolu’nun tarihî çıkışı, tahminen Bronz Çağı (M.Ö. 3000-2000)’na kadar gitmektedir. Ticarî menfaatler doğrultusunda Sakalar ile Çinlileri, ortak noktada birleştiren İpek ticaretinin varlığına ilk defa M.S. IV. yüzyılda Ammianus Marcellinus (322-400) tarafından kaleme alınan “Roma Tarihi” adlı eserde karşılaşılmaktadır (Kalan, 2014, s.47). Ancak yolun geçmişinin burada verilen tarihten çok eskilere dayanması kuvvetle muhtemeldir.

Kaynaklardan bu yolun doğudan batıya giden yönünün daha önemli ve daha işlek olduğu anlaşılmaktadır. Çin’in başkenti Çang-an’dan çıkıp kuzeyde Çin Seddi’ni geçtikten sonra kuzeydeki Uygur Devleti toprağına gelenler, Uygur başkenti Karabalasagun’a ulaşırlardı. Oradan batıya doğru yürüyerek, Altay Dağları üzerinden Beşbalık’a gelip; yine batıya doğru hareketle İli ovası ve Yedisu üzerinden Maverai’ü’n-nehr’e ve Batı Asya’ya giderlerdi. Bu yol, yoğunlukla Uygur Orhun Hakanlığı’nın topraklarından geçtiği için tarihte “Uygur Yolu” adıyla anılmıştır (Cinkara, 2019, s.334).

Ancak Doğu ve Batı medeniyetlerini birbirine bağlayan ve geçmişten günümüze kadar önemini hiçbir zaman kaybetmeyen bu ticarete adını veren “İpek Yolu” teriminin XIX. yüzyılın son çeyreğine kadar kullanıldığı görülmemiştir. İlk kez 1877’de Alman coğrafyacı Ferdinand von Richthofen (1833-1905)’in yazdığı “Çin” başlıklı eserde bu ağ bilinmeye ve “İpek Yolu” terimiyle anılmaya başlamıştır (Kar, 2017, s.4).

2. İpek Yolu

İpek Yolu’nun varlığı M.Ö. X. yüzyıldan itibaren birçok Çinli Budist rahip ve askerler tarafından bilinmekteydi. Batıdan doğuya gidip-gelirken İpek Yolu’nu kullanan batılı gezgin, tüccar ve elçiler, tuttıkları günlüklerinde yolculuklarını anlatmışlar, dolayısıyla bu yol güzergahının bilinmesinde önemli katkı sağlamışlardır. Çin ve Hindistan gibi uzak doğu ülkelerinin İran ve Akdeniz ülkeleriyle olan ticarî münasebetlerinden başka bu yolu kullanan hacılar ve misyonerler, kültürel bağlarının kurulmasında aracı olmuşlardır (Günel, 2010, s.134).

Moğolistan’a elçi göreviyle giden Dominiken papaz Longjumeau’lu Andrew (1245-1247, 1249-1251), Ascelinus ve San Quentin Simon (1245-1248), Papa İnnocent IV’ün Moğol elçisi Fransızken Papaz John Plano Carpini (1245-1247), Fransızken misyoner William of Rubruck (1253-1255), Ermeni Kral Hayton I (1254-1255), amcaları Niccolò Polo (1260-1269) ve Maffeo Polo (1271-1295) ile seyahat eden Marco Polo (1271-1295), Fas/Tancalı gezgin İbn Battuta (1325-1354), Papalık elçisi Fransızken rahip John Marignolli (1339-1353), Floransalı tüccar Francesco Balducci Pegolotti (1340), İspanya Kralı III. Henry’nin elçisi Ruy Gonzales de Clavijo (1403-1406), Fransız tüccar Jean Baptiste Tavernier (1629-1675) İpek Yolu

güzergahında adı geçen ve yolun Anadolu'ya uzantısından ve Anadolu'daki varlığından haberdar eden seyyahlardandır (Eravşar, 2000).

Diğer taraftan XI. yüzyıldan itibaren Anadolu'yu ziyaret eden Nasır-ı Hüsrev (XI. yy.), Marco Polo (1271-95), William of Rubruck, (1255), İbni Bibi (1280), Rahip Odoric (1318), Francesco Balducci Pegolotti (1330- 40), İbni Battuta (1330-1333), HamdulAllah el-Mustevfi Kazvinî (1340), Ruy Gonzales de Clavijo (1404), (Günel, 2010, s.134) gibi gezginlerden Anadolu'nun dolayısıyla da Kayseri'nin İpek Yolu güzergahını öğrenmek mümkün olabilmıştır.

2.1. İpek Yolu'nda Kayseri Güzergahı

Hunlar zamanından itibaren Kuzey, Güney ve Orta yol olarak isimlendirilen, doğu ile batıyı birbirine bağlayan yolların bulunduğu çeşitli kaynaklardan bilinmektedir. Çin'den batıya doğru giden üç yoldan "Kuzey Yolu", Turfan-Urumai yönünde seyretmekte; "Orta Yol", Kurla ve Kuça'dan geçip Kaşgar'a varmakta; "Güney Yolu" ise Tarlık'ten geçerek Kaşgar'a ulaşmaktaydı. Aynı zamanda batıdan doğuya giden güzergâh ise Roma İmparatorluğu'nun Suriye'deki şehri olan Antakya'dan ve Suriye kıyılarından Dicle ve Fırat'ı geçip; Hazar Denizi'nin güneyinden Afganistan'ın Belh şehrine ve oradan Pamir'i geçerek Kaşgar'a gitmekteydi (Atar vd., 2018, s.337-338). O dönemlerde "Semerkant Yolu", "Kaşgar Yolu", "Tebriz Yolu", batıdan doğuya giden kervanların adlandırdıkları şehir güzergahları iken "Kuzey Yolu", "Güney Yolu", "Batı Yolu", "Doğu Yolu" olarak yönle tayin edilen yollar ise doğudan batıya gelenlerin (Özdaşlı, 2015, s.585) kullandıkları tabirlerdi.

Başlangıç noktası günümüz Doğu Türkistan (Xinjiang) Bölgesi olan İpek Yolu, Çin'in Dunhuang şehrinde çıkıp, Turfan'a uğradıktan sonra Taklamakan Çölü ve Tanrı Dağları'nın güneyinden ilerleyip, Kaşgar'a ulaşmaktadır. Kaşgar'dan sonra Pamir Dağları'nın kuzeyinden Semerkant veya Buhara'ya; Pamir Dağları'nın güneyinden ise Belh ve sonrasında da Merv üzerinden İran topraklarına ulaşır. Buradan da Anadolu'ya geçmektedir (Yılmaz, 2020, s.74).

Anadolu'da çok sayıda şehri, çeşitli hatlarla birbirine bağlayan tarihî İpek Yolu, güneyden Cizre, Hasankeyf, ortada Doğu-Beyazıt, Erzurum, Erzincan, Sivas; kuzeyden Kars, Trabzon olmak üzere üç koldan Anadolu'ya giriş yapmaktadır. Kuzeyden giden kol Erzurum, Erzincan, Tokat, Amasya, Sinop ve Kastamonu yönünden Karadeniz limanlarına; güneyden giden kol ise Bitlis, Malatya, Kayseri, Kırşehir, Konya, Isparta, Antalya üzerinden Akdeniz limanlarına ulaşmaktadır. Güney kolun diğer en uç noktası ise Denizli vilayeti sınırları içerisinde bulunan Akhan'dan çıkıp; 20-30 km. sonra Menderes Nehri'ne buradan da Ege limanlarına ulaşır (Günel, 2010, s.135).



Şekil 1. Anadolu'da ipek yolu rotası.

Kaynak: (<https://www.cekulvakfi.org.tr/haber/ipek-yolu-kultur-yolu-haritasi-yayimlandi>, 2023)

Selçuklu dönemi İpek Yolu'nun Kayseri merkezli güzergahı ise şöyledir. İran coğrafyasında Tebriz'den başlayıp Merend, Hoy, Van, Muş, Varto, Hınıs ya da Van, Erzurum, Erzincan, Sivas'ı takip eden orta yolun güney-batı istikameti, Kayseri üzerinden Nevşehir, Aksaray, Konya, Beyşehir, Seydişehir, Ortapayam Hanı, Aspendos ve Perge'den Antalya'ya ulaşmaktaydı. Bu yol yine Antalya, Alanya ve Yumurtalık üzerinden Anadolu'ya girerek Kayseri-Sivas veya Kayseri-Konya'dan kuzeye devamla Ankara, Çankırı, Kastamonu, Sinop üzerinden Kırım'a gitmekteydi. Ayaş limanının işlek bir şekilde kullanıldığı zamanlarda buradan Konya ve Kayseri'ye giden bir rota daha mevcuttu. Ayrıca Nusaybin, Şanlıurfa, Kahramanmaraş ve Kayseri güzergahından başka Samsun'dan başlayıp Amasya ve Kayseri üzerinden Karadeniz'in Anadolu ile Kırım arasındaki bağlantısını sağlayan (Yılmaz, 2020, s.74) yollardan Kayseri'nin doğu-batı, kuzey-güney doğrultusunda önemli bir kavşak noktası olduğu anlaşılmaktadır.

Bunlardan başka İstanbul'dan başlayan Bursa, İznik, Beypazarı, güney ve güney-doğuda Antakya, Konya, Adana, Ayas (Yumurtalık), Tarsus, İskenderun, Samandağ, Antakya, Antep, Maraş yolu ile ortada Kayseri, Sivas üzerinden doğuya doğru Kemah, Erzincan, Erzurum, kuzeyde Trabzon istikameti (Kırpık, 2012, s.177) İpek Yolu'nun İstanbul üzerinden Batı ülkelerine, batının da Orta-Doğu ülkelerine bağlantısını sağlayan güzergâh olarak gösterilebilir.

3. İpek Yolu'nda Ticari Mallar

Medeniyetlerin buluşma ve kaynaşma noktası haline gelen İpek Yolu'nun adını aldığı tek ve özel ürünü olan ipekten başka dönemin özelliklerine göre binlerce çeşit mal, bu yoldan geçmiştir (Koçak, 2019, s.39). Çin ve Avrupa arasında ticareti yapılan malların başında öncelikle at ve at arabası gelir.

Çin'de bulunmayan at ve araba bu yolla ülkeye gelmiştir. Şöyle ki M.Ö. II. yüzyılda İpek Yolu'nun büyük bir kısmını kontrolünde tutan Hunlar, Çin'e karşı bu avantajı kullanmışlar ve Hun hakanı Mete (Motun), Çin ile ilk uluslararası ticarî antlaşmasını yapmıştır. Böylece hem sınırlarını güvenliğini sağlamış hem de dünya pazarlarına girerek yalnızca ihracat değil ithalatı da ülke ekonomisine kazandırmıştır (Şahin, 2020, s.76).

M.Ö. VI. yüzyıldan itibaren başta ipek olmak üzere aromalı bitkiler, baharat, ilaç, pamuk, parfüm, şeker kamışı, yeşim taşı gibi ürünler İpek Yolu'nun ana malları olarak taşınmaya başlamıştır. (Şahin, 2020, s.77). Bunlardan başka batıdan doğuya giden mallar arasında *atlar, eyer takımı ve koşum, asma ve üzüm hem egzotik hem evcil hayvanlar ve köpekler, hayvan derileri ve kürkleri, bal, meyve, züccaciye, yün, battaniyeler, kilimler, halılar, tekstil (perde vs.), altın ve gümüş, develer, köleler, silah ve cephaneye* vardır. Doğudan batıya giden ana mal çoğunlukla *ipek ve baharat (tarçın ve zencefil vs.)* olsa da *barut, boya, çay, çinî (tabak, kâse, bardak, vazo), değerli taşlar, fil dişi, ilaç, kağıt, parfüm, pirinç, porselen* gibi ürünler ile *bronz ve altından* eserleri söylemek mümkündür (Joshua, 2018).

4. İpek Yolu'nun Türkler Açısından Önemi

"Orhun Yazıtları"nda bu yol, "*Ol yirgerü barsar türük bodun ölteçisen ötüken yir olurup arkış tirkış ısar neng bungug yok ötüken yış olursar benggü il tuta olurtaçı sen...*" diye yer almaktadır. Açıklaması: "*(Ey) Türk milleti (Kutsal) Ötüken topraklarında oturup, (buradan) kervanlar gönderirsen (ticaretle uğraşırsan) hiçbir sıkıntın olmayacak ve sen, Ötüken Ormanı'nda sonsuza kadar devlet sahibi olarak hükmedeceksin...*" (Alyılmaz, 2004, s.183) şeklindedir. Bir Özbek deyişinde, evrende iki büyük yolun varlığından bahsedilir. Bunlar: Gökyüzünde "Saman Yolu", yeryüzünde ise "İpek Yolu" dur. Her iki örnekten yolun cazibesi, değeri ve önemi anlaşılmaktadır.

Bu sebeple Türkistan coğrafyasında Hotan, Kaşgar, Kuça, Turfan, Harezmi'de Buhara, Semerkant, Horasan'da Belh, Merv, Nişabur gibi oldukça önemli şehirlerden geçen İpek Yolu'na sahip olmak neredeyse hayati bir mesele olmuş; tüm ticarî hayatını bu yola bağlamış devletler arasında yola hakimiyet mücadelesi yaşanmıştır (Kar, 2019, s.193). Çünkü bu yola sahip olmak demek, dünya ekonomisine ve gücüne sahip olmak demektir.

Türk tarihinde apayrı bir önemi olan İpek Yolu, yoğun ticarî akışı ve iktisadî kazancından başka, farklı coğrafi bölgeleri birbirine bağlarken değişik yaşantıların tanınmasına da imkan vermiştir. Bu durum Türk boylarının hem ekonomik hem de kültürel alanda zenginleşmelerine sebep olmuş hem de o zamanın medeniyet seviyesi yüksek, büyük yerleşim birimlerinin kurulmasında ana rol oynamıştır. Yolun önem kazanmasında büyük etkisi olan Türkler, çeşitli mal ve ürünlerin doğudan batıya ya da batıdan doğuya taşıyan (İsayev & Özdemir, 2011, s.112) kervanların ve kervanlardaki yolcuların güvenliğini sağlayarak ticaretin yapılmasını kolaylaştırmışlardır. Bunun sonucunda uluslararası ulaşım, haberleşme ve taşımacılıkta misyonerler, diplomatlar (Koçak, 2019, s.38) tacirler, seyyahlar, elçiler tarafından da tercih edilen, güvenilir ve hızlı bir yol olmuştur.

Çin'in eski başkenti Ch'ang-an'dan başlayıp Akdeniz kıyılarına kadar giden bu uçsuz bucaksız kervan yolu, M.Ö. IV. yüzyıldan günümüze kadar Asya ile Avrupa arasında yoğun bir şekilde (Çakan, 2008, s.208) yapılan ticaretin yanı sıra doğuda ve batıda ilim, bilim, edebiyat ve sanat gibi alanlarda bir

kültür ağı oluşturabilmiştir. Kervanlardaki yolcular, farklı ve değişik kültürlerin, dinlerin, inançların, örf, adet, gelenek ve göreneklerin ve hatta dillerin insanlar arasında tanınmasında, öğrenilmesinde, uygulanmasında ve yayılmasında aracı olmuşlardır (Kar, 2017, s.4). Dolayısıyla ileri, zengin ve yüksek seviyeli medeniyetler ve uygarlıklar, bu yol sayesinde oluşabilmiş ve insanlığın ortak mirası olarak ortaya çıkmıştır (Karaca, 2022, s.158). Bu sebeple İpek Yolu, Türkler için stratejik, ekonomik ve kültürel açıdan önem taşımaktaydı (Karaca, 2022, s.163).

B. TÜRKİYE SELÇUKLU DEVLETİ'NİN TİCARET POLİTİKASI

Türkiye Selçuklu Devleti'nin siyasî otoritesinden çok, iktisadî ve ekonomik politikalarından haberdar olmak Selçuklu dönemi İpek Yolu ticaretinde Kayseri'nin yeri ve önemini anlaşılması bakımından önemli bir husustur. 1071 Malazgirt Zaferi'nden sonra Anadolu'nun coğrafi pozisyonu, Türkiye Selçuklularını kuzeyde ve güneydeki kıyı şehirlerine yönlendirmişti. Zira sahip oldukları sahanın ticarî anlamda dışarıya açılmasını sadece kara tarafından sağlanması mevcut siyasî ortamda zordu. Ayrıca kıyılarıdaki önemli şehirlerin zaptı ve deniz bağlantısının meydana getirilmesiyle çok daha geniş bir ticarî hinterland sağlama imkanı vardı (Usta, 2015, s.342).

Tarih boyunca iktisadî menfaatlerini sağlamak ve korumak uğruna fetihler yapmış, yayılma hedeflerini fetih hareketleri miğferinde gerçekleştirmiş Selçuklular, hayat mücadelelerini ve yaşam alanlarını ekonomiye dolayısıyla da bu alandaki güç kaynaklarına yöneltmişlerdi. Bu amaçla Türkiye Selçuklu Devleti (1077-1308)'nin ilk hükümdarı Süleyman Şah (1077-1086), Akdeniz'in önemli ticaret ve kültür şehri olan Antakya (12 Aralık 1084) ve kalesini (12 Ocak 1084); I. Gıyaseddin Keyhüsrev (1204-1211) ise Samsun ve Antalya'yı almıştır (1206/7). Böylece Akdeniz'den Anadolu'ya hatta Karadeniz'e giden bir ticaret kapısı açılmış hem de deniz ticareti güvence altına alınmıştı. Selçukluların ticarî bir üssü haline getirilen Antalya ile Akdeniz'e açılan Selçuklular, aynı zamanda Mısır'dan ve Akdeniz'in diğer bölgelerinden gelen yük ve yolcu gemileri için önemli ve güvenli bir limana sahip olmuşlardı (Güçlüay, 2002, s.552).

Akdeniz ile ticarî teması sağlayan ve güneydeki deniz ticaretini güven altına alan Selçuklular, özellikle Asya ticaretinin can damarlarından olan Karadeniz'i de hedef aldılar. Bu yöndeki hareketler ise I. İzzeddin Keykavus (1211-1220) döneminde gerçekleştirildi. Sinop'u ele geçiren (Kasım 1214) İzzeddin Keykavus, Selçuklu'nun kuzeydeki deniz ticaret limanını güvenli haline getirmişti. (Güçlüay, 2002, s.553). Türkiye Selçuklularını siyasî, idarî, askerî, ilmî ve iktisadî başarılarıyla zirveye ulaştıran ve en parlak dönemini yaşatan I. Alaeddin Keykubat (1220-1237), Alanya (Kalanaros)'yı zapt etmiştir (1221). Karadeniz'in kuzeyi ile mevcut ticaretin tehlike altına girmesi üzerine 1224'te Hüsameddin Çoban emrindeki bir donanmayla Suğdak (Kırım)'ı fethederek (Usta, 2015, s.342); Selçukluların Karadeniz dolayısıyla kuzey deniz yolu ticaretinin hakimiyetini daha da güçlendirmiştir (1239). Bunun sonucunda İskenderiye-Antalya-Sinop yolunu daha emniyetli bulan Anadolu tacirleri ile Mısır tacirlerinin, Güney Rusya ülkeleriyle yaptıkları ticaret de emniyet altına alınmış oldu (Güçlüay, 2002, s.554).

Türkiye Selçukluları, ticareti yeniden canlandırmak amacıyla karada ve denizde ele geçirdikleri önemli şehir ve limanlarla Anadolu İpek Yolu güzergahındaki ticaret yollarını güven altına almışlardı. Çünkü Anadolu'da siyasî, idarî ve askerî sahada olduğu kadar iktisadî alanda da iyi ve güçlü olmaları

gerektiğinin farkında idiler. Yapılan fetih hareketlerinde amaç, iskân ve imar politikalarının yanında ticaret yollarını ele geçirmek, bu yolların güvenliğini sağlamak ve ticareti canlandırmaktı. Kolaylıkla ve güvenle yapılan ticaret sayesinde ülke ekonomisi gelişmiş, ürün çeşitliliği ile Anadolu'nun Avrupa, Güney Rusya, Orta-doğu ve Orta-Asya ile ticarî bağlantısı sağlanmış; büyük sermayeli tüccarlar buralara çekilebilmiştir (Güçlüay, 2002, s.555).

1. Türkiye Selçuklu Dönemi İpek Yolu

Türkiye Selçuklu döneminde doğu-batı, kuzey-güney yönünde Anadolu'yu bir ağ gibi dolaşan İpek Yolu, doğuda Erzurum'da başlayıp Sivas, Kayseri ve Konya istikametine doğru yol alırken kuzeyde Sinop, güneyde Antalya'ya kadar gitmekteydi (Günel, 2010, s.135).

1101 yılında Anadolu'ya gelen Haçlıların bir bölümünün, Beypazarı-Ankara-Kırıkkale hattındaki İpek Yolu güzergahını takip ettikleri bilinmektedir. Haçlıların bu yol üzerinde verdikleri tahribat ve zarar bölgedeki ticarî hayatı sekteye uğrattığı (Kırpık, 2012, s.180) gibi yolun güvenliğini de etkilemiştir. XI. yüzyılın sonunda Doğu Akdeniz'in yaklaşık iki yüz yıl boyunca Haçlıların istilasında kalmasının Selçuklular açısından birçok olumsuz sonuçları oldu. Akdeniz ticaretinin Suriye ve Filistin'e yerleşen Haçlıların eline geçmesi; Ege Adalarını ve kıyılarını Ceneviz ve Venediklilerin zapt etmesi; Papanın, Selçuklulardan mal alınmasını yasaklaması; Avrupa'da ticaretle uğraşan batılı bir burjuva sınıfının oluşması bu sonuçlardan sadece bir kaçıdır. Aynı zamanda dokuma endüstrisinin Flander ve İngiltere'de gelişmesi de Müslümanların ticaret, ziraat ve sanayi bakımından büyük zarara uğramalarına sebep olmuştur (Kırpık, 2012, s.191). Türkiye Selçuklu Devleti'nin kurulma aşamasında ekonomisini ve iktisadî hayatını olumsuz etkileyen bu gibi gelişmeler, Anadolu'nun Türkleşmesini geciktirmiş, imarını ve refahlaşmasını da engellemiştir.

Haçlıların ardından çok geçmeden Cengiz Han idaresinde doğudan gelen Moğollar, yeni bir istila dalgası halinde Anadolu'ya girdiler. XIII. yüzyılın ilk yarısında Anadolu'da siyasî düzeni alt üst eden Moğollar, sosyal ve iktisadî hayatı da etkilemiş ve İpek Yolu ticaretini durdurmuşlardı (Kırpık, 2012, s.192; İbni Bibi, 1941, s.219-221). Siyasî, idarî ve askerî hamle olarak görünen her iki olay, aslında Selçuklu ticaretine ve ekonomisine yapılmış bir darbedir. Coğrafi konumu ve stratejik önemi bakımından Anadolu İpek Yolu üzerinde yer alan Kayseri'nin ve Kayseri ticaretinin bu durumdan etkilendiği söylenebilir.

C. TÜRKİYE SELÇUKLU DÖNEMİ İPEK YOLU'NDA KAYSERİ

Asya Hunlarından itibaren Göktürkler, Uygurlar ve diğer küçük hanlıklar, Çin, Bizans ve İran ile yapılan ticarî anlaşmalar çerçevesinde Çin'den ipek ve ipekli kumaş, hububat; Bizans'tan ve İran'dan da diğer bir takım ihtiyaç maddelerini (Yaşar, 1994, s.21) satın alarak; İpek Yolu ticaretinin temelini atmışlardı. Bizans'tan başlayıp İran ve Çin'e giden ya da tam tersi hatta yer alan Kayseri'nin merkezi ve işlek konumu, Anadolu İpek Yolu ticaretindeki öneminin anlaşılmasında etkilidir.

Sosyal ve ekonomik hayatta, meslekî ve dinî anlayışla kurulan aynı zamanda Selçuklu siyasî ve askerî yapısında etkin olan Ahilik Teşkilatı ve Bacılar Teşkilatı, Kayseri ticaretinin önemli iki ayağı idi. Bu iki teşkilatın kapsamında külahduzlar (şapkacı), debbağlar (derici), örgücüler, çizmeciler, bakırcılar

olmak üzere otuz iki farklı meslek grubu vardı. Selçuklu dönemindeki bu ticarî yapının “Sanayi Sitesi” adıyla (Özcan, 2015, s.194-195) günümüze kadar gelmiş olması, İpek Yolu ticaretinde Kayseri’nin önemini bir kez daha ortaya koymaktadır.

1. İpek Yolu’nda Kayseri’de Kervansaraylar

Kervansaray, Farsça’dan alınmış “karban (kervan)” ve “saray” kelimelerinin birleşiminden türetilmiştir. Kervansaraylar, şehirlerarasında inşa edilen, kervanların ve yolcuların konaklamaları için ana yollar üzerinde yapılan hayır kurumlarıdır (Günel, 2010, s.138). Her tür milletten insanların ve tüccarların kalabildiği kervansaraylar, savaş zamanında askerî amaçlarla kullanılabildiği gibi aynı zamanda derbent ve posta teşkilatlarına da hizmet veren yapılarıdır (Günel, 2010, s.140).

İpek Yolu üzerinde yaptırdığı kervansaraylarla bilinen Gazneli Devleti (963-1186)’nden başka “Devletin sağlamlığı ve halkın refahı için ticaretin emniyeti gerekli” ilkesini ile hareket eden Nişabur merkezli Selçuklu Devleti ve ardılları, hakim oldukları coğrafyalarda kervansaray yapımına önem vermişlerdir (Kırpık, 2012, s.179). Anadolu ticaretinin canlılığını sağlamak amacıyla İpek Yolu’nu ele geçiren Türkiye Selçuklu Devleti (1176-1237), kervansaraylar aracılığıyla tüccarların ve kervanların ihtiyaçlarını karşılayıp, can ve mal güvenliklerini sağlamışlar; ticarete yön veren ve ticarî hayatı kolaylaştıran her türlü hizmeti de temin etmişlerdi (Güçlüay, 2002, s.557).

Bu anlayışla hareket eden Türkiye Selçukluları, İpek Yolu’nun Anadolu’daki güzergahları üzerinde çok sayıda kervansaray yaptırmışlardır. Anadolu’da ilk kervansaray inşası, XII. yüzyılda Selçuklu sultanı II. Kılıç Aslan (1155/6-1192) tarafından Konya-Kayseri güzergahı üzerindeki Aksaray yakınlarında inşa edilen kervansaray ile başlamıştır. Özellikle XIII. yüzyılda hız kazanan kervansaray, han ve köprü yapımı gibi faaliyetlerin Konya, Kayseri ve Sivas güzergahı üzerinde yoğunlaştığı görülmektedir (Özcan, 2015, s.188; Cahen, 1979, s.167). Bundan başka Kayseri-Aksaray, Konya-Ankara, Konya-Beyşehir, Konya-Afyon, Antalya-Afyon, Antalya-Adana, Alanya-Antalya, Kayseri-Malatya, Kayseri-Sivas, Sivas-Amasya’yı birbirine bağlayan doğu-batı, kuzey-güney güzergahlarında kervansaraylar vardır. Anadolu İpek Yolu ticaretinde işlek bir noktada yer alan Kayseri’nin yakın çevresinde çok sayıda kervansarayın olması, şehrin ticarî hayattaki önemini açıkça ortaya koymaktadır (Yılmaz, 2020, s.78-79).

Bilhassa I. İzzeddin Keykavus (1211-1220) ve I. Alaeddin Keykubad (1220-1237) dönemlerinde birçok kervansaray yaptırılmıştı. Ticarî malların korunması, tüccarın güvenliğinin sağlanması için kervanların geceleyin açık alanda herhangi bir saldırıya maruz kalmaması amacıyla kervansarayların arasındaki uzaklığın birer günlük yol mesafesinde olmasına dikkat edilmiştir. Misafirlere sağlanan her türlü ihtiyaç ve konforun dışında kervansarayların birer kale gibi korunaklı inşa edilmesi de yine güvenlik gereksinimi sebebiyledir. (Usta, 2015, s.344).

Türkiye Selçukluları zamanında Anadolu’da bir ağ gibi yayılan İpek Yolu’nda ticaret, altın çağını yaşamaya başlamıştı. İpek Yolu üzerinde deve yürüyüşü hesabıyla 7-8 saatlik zaman dikkate alınarak her 35-40 km’lik mesafe ile inşa edilen 200’e yakın kervansaraydan bahsedilmektedir. Bazı güzergahlarda daha sık aralıklarla kervansaraylara rastlanılmaktadır. Örneğin, sadece Kayseri-Sivas arasında 24 kervansarayın varlığı şaşırtıcı bir rakamdır (Karaca, 2022, s.160; Gordlevski, 1988: s. 216). Roux’a göre,

“XIII. yüzyılda Anadolu’da inşa edilmiş kervansarayların çoğu, tüccarların İstanbul’a ve oradan Avrupa’ya gitmek veya güney ülkelerine ulaşmak için Selçuklu topraklarını kullanmak zorunda olmaları sebebiyle yapılmış” olmalıdır (Yılmaz, 2020, s.79). Dolayısıyla İstanbul’a ulaşmak ya da İstanbul’dan başka coğrafyalara gitmek için gelenlerin, güzergahları üzerinde bulunan Kayseri’ye uğradıkları veya Kayseri çevresindeki kervansaraylarda konaklamış oldukları ihtimali kuvvetle muhtemeldir.

Türkiye Selçuklu kervansarayları, konaklama mekanları olduğu gibi aynı zamanda devletin silah ve erzaklarının korunduğu yerlerdi. Barış ve savaş zamanlarında kervanların ve yolcuların herhangi bir saldırıya uğramadan, güvenle dinlenebilecekleri ve mallarını koruyabilecekleri bir tesis olarak kullanılabilen kervansaraylar, yaklaşık 30 km. ile o günün şartlarında bir günlük yol mesafesindeydi. (Yılmaz, 2020, s.78). Döneme ait *Karatay Kervansarayı*, *Cansuz Kervansarayı*, *Mirza Bey Kervansarayı* (Baş, 1996, s.52-53) gibi yapılar, günümüzde mevcut olmasa da dönemin kaynaklarında adı geçen Kayseri-Sivas ve Kayseri-Konya yol güzergahında olması muhtemel kervansaraylardır.

2. İpek Yolu’nda Kayseri’de Hanlar

Türkiye Selçuklu döneminde İpek Yolu ticaretinde kervansaraylardan başka hanlardan da söz edilebilir. Büyük şehirlerde meydan pazarlarındaki ticaret hanları ile içinde esnaf ve zanaat dükkanlarının yer aldığı hanlar, Selçuklular ve Beylikler devrinde ticarî açıdan büyük rol oynamıştır. Bu dönemde her türlü hammadde yahut gıda ürünleri için ayrı ayrı maddelerin alım ve satım işlerinin yapıldığı hanlar inşa edilmiştir. (Akdağ, 2018, s.31). Pirinççiler Hanı, Pamuk Hanı, Meyve Hanı gibi...

Günümüzde mevcut olan veya belgelerde adı geçen Kayseri’de *Han Hanı*, *Kapan (Pamuk) Han*, *Piri Paşa (Gön) Han*, *Vezir Hanı*, *Mahkeme Hanı*, *Körükçü Hanı*, *Karatay kervansarayı vakfına ait han*, *On üç Ocaklı Han*, *Nasrullah Zade Hanı*, *Kağlamaz Hanı*, *Baldöktü Hanı*, *Bedreddin Mahmud Hanı*, *Çukur Hanı*, *At Pazarı Hanı*, *Marif Hanı ve Yeni Han* (Baş, 1996, s.52-53) gibi yapılar bulunmaktadır. Ancak bu hanların tamamının Selçuklu dönemine ait olduğuna dair kesin kanıt yoktur. İsmi geçen bu hanlar, Kayseri’nin “İpek Yolu” üzerindeki ticarî önemini kanıtlamaktadır.

İpek Yolu güzergahının değişmesi, Anadolu’ya yapılan Haçlı akınları, Bizans’ın zamanla siyasî, idarî, askerî ve iktisadî otoritesini kaybetmesi; Moğol işgalleri gibi hadiseler, Anadolu’da ticarî ve ekonomik hayatı sekteye uğratan önemli sebeplerdendir. Bunun sonucunda ıssızlaşan kervan yolları üzerinde bulunan kervansaraylar, kendi hallerine terk edilerek işlevselliklerini yitirmiş ve kullanılmaz olmuşlardır. Beylikler döneminde bu yollar üzerinde daha küçük hanlar yapılmış olsa da daha sonra bu hanlara da uğranılmaz olmuştur (Karaca, 2022, s.168). Bu duruma karşın Kayseri ticaret yolunun işlek olması, Kayseri’deki hanların varlığının ve işlerliğinin devam etmesinde etken ve etkili olduğu söylenebilir.

3. İpek Yolu’nda Kayseri’de Çarşı ve Pazarlar

İpek Yolu ticaretinin işlevselliğinin sağlanmasında ve bunun süreklilik kazanmasındaki sorunlar, fizikî şartlardan çok siyasî veya kişiseldi. Yolun geçtiği komşu ülkeler arasında doğrudan bazen de dolaylı olarak ortaya çıkan anlaşmazlıklar, bu ticaretin güvenliğini tehlikeye sokmuş; zaman zaman ticareti kesintiye uğratmış hatta ülkeler arası savaşlara kadar varan sorunlara neden olmuştur. Tarihî

süreçte Hun-Çin, Harzemşah-Moğol ve Osmanlı-Safevî gibi büyük devletler arasındaki siyasal ve ekonomik çekişmelerde İpek Yolu, özelliğini ve değerini hep korumuştur. İpek Yolu'nun geçtiği her ülkenin bu yoldan kazanç elde etmesi sebebiyle yol güvenliğinin sağlanması en önemli gerekliliktir. Çünkü yolun geçtiği merkezlerde kurulan ve her zaman yoğun talep gören çarşı ve pazarların ekonomik hayata katkısı ve etkisi, bu güvenceyi zorunlu kılmakta idi. (Şahin, 2020, s.79).

İpek Yolu'na bin yıldan fazla hâkim olan Türk devletleri, ticaret yollarının denetimini ve güvenliğini sağlarken; yol üzerindeki çarşı ve pazar yerlerinin de işletmesini ele geçirmişler, kıymetli madenlerin ve malların bu yolla alımını ve satımını sağlamışlardır. Ticaretin yapılmasında ve aynı zamanda kültürlerin taşınmasında (Karaca, 2022, s.162-163) Anadolu'da kurulan çarşı ve pazarlardan özellikle de Kayseri'dekiler önemli yer teşkil etmektedirler.

3.1. Çarşılar

Türkiye Selçuklular dönemi ticaretinde ön planda olan Kayseri, devletin doğu-batı ve kuzey-güney istikametinde mutlak uğranılması gereken ticarî merkez konumuyla ekonomik açıdan refaha kavuşmuş bir şehir özelliğini kazanmıştır. Bu oluşum, şehirde birçok çarşı ve pazarın kurulmasına ortam sağlamıştır. Günümüzde mevcut olmayan fakat kaynaklarda adı geçen Kasaplar Çarşısı, Habbazlar Çarşısı, Uzun Çarşı, Kürtüncüler Çarşısı, Bakkallar Çarşısı, Eskiciler Çarşısı, Kuyumcular Çarşısı, Halaçlar Çarşısı, Ebdulfettah Efendi Çarşısı, Pamukçular Çarşısı, Takyeciler Çarşısı, Nalband Çarşısı, Arpacılar Çarşısı, Gazeler Çarşısı, Muhtablar Çarşısı, Demirciler Çarşısı, olmak üzere Kayseri'de toplam 16 çarşının varlığından söz edilmektedir (Baş, 1996, s. 52). İhtiyaca ve hammaddesine göre başka çarşılardan da bahsetmek mümkündür. Örneğin Samurcular Çarşısı, birçok değişik ürünün alınıp-satıldığı, küçük ölçekli esnaf topluluğunun bir arada olduğu Kapalı Çarşı (Baş, 1996, s.51) ya da Bakırcılar Çarşısı gibi...

Türkler, komşu milletlerle giriştikleri ticarî münasebetlerde umumiyetle canlı hayvan ve hayvansal ürünleri, et konserve, deri, kösele, kürk satarlar; karşılığında da kendilerinde bulunmayan ihtiyaç maddelerini (özellikle hububat ve giyim eşyası vb.) satın alırlardı (Yaşar, 1994, s.20-21). Günümüzde Kayseri kalesi dışında Ahî Evran'a ait olduğuna dair görüşlerin kuvvetli olduğu Debbağlar Çarşısı ile kale içinde ismi geçen Kasaplar Çarşısı, bu tür malzemelerin alınıp-satıldığı yer olarak gösterilebilir. Takyeciler Çarşısı'nı, günlük hayata dair pamuklu veya yünlü el-dokuması halı, kilim, çorap, iç ve dış giyim gibi ihtiyaçlardan başka özellikle Selçuklu ordusunun gereksinimlerini karşılayan Bacıyan-ı Rum Teşkilatı'na bağlı olması muhtemel Külahduzlar Çarşısı ile ilişkilendirmek mümkündür (Bayram, 2002, s.366). Bunlardan başka Selçuklu döneminden kaldığı tahmin edilen ve günümüzde bile aktif olan "Kapalı Çarşı" adı verilen yapının içinde yer alan birçok dükkan, Kayseri'deki ticaretin günümüze kadar değişmeden geldiğinin en güzel kanıtıdır.

3.2. Pazarlar

Türkiye Selçuklu Devleti'nin yürüttüğü siyaset neticesinde bu devirde ekonomi yeniden canlandırılarak elverişli şartlar oluşturulmuştur. Karada ve denizdeki önemli ticarî merkezlerin ele geçirilmesiyle İpek Yolu'na hakim olunmuş; Anadolu'da milletlerarası ticaret gelişmiş, birtakım çarşı ve pazarlar (panayır-foire) kurulmaya başlanmıştır. Bu pazarlar, genellikle şehirlerin uzağında yabanda

yani yabancı diyarlarda kurulduğu için “yabanlu(ğ)” adını almışlardır. Kayseri-Elbistan arasında Karahisar Ovası'nda bulunan “Yabanlu Pazarı”, Anadolu, Suriye ve Irak gibi milletlerarası büyük kervanların yolları üzerinde bulunan ve mutlaka uğradıkları en meşhur pazardır.

Kayseri ile doğusundaki Pınarbaşı arasında ilk-baharın başlarında 40-45 gün süre ile kurulan Yabanlu Pazarı, alınıp-satılan mal ve ürün çeşitliliği açısından oldukça hareketli ve önemli bir ticaret merkezi idi. Güney Rusya ve Kırım gibi kuzey ülkeleri ile Çin, Hindistan, Kıbrıs, Suriye, el-Cezire, Venedik ve Bizans gibi farklı bölgelerden gelen değişik ve çeşitli her türlü değerli, ürün ve malların, kaliteli cins Türkmen at ve katırların alınıp-satıldığı işlek bir pazardı. Arap, Acem, Yahudi, Tatar ve Latin gibi yabancı tüccarların Yabanlu Pazarı'na katıldığına dair kayıtlar, pazarın milletlerarası işlevini ve önemini bir kez daha ortaya koymaktadır.

İpek Yolu üzerinde bulunan tüm ülkelerin değerli eşyaları, maden ve taşlarından başka tarım ve hayvancılık ürünleri, savaş aletlerinin satıldığı dünyanın en büyük uluslararası panayırı (fuar) olan “Yabanlu Pazarı”, Türkiye Selçuklu ülkesi ticaretinin İpek Yolu ile bütünleşmesinin en dikkat çekici örneğidir. Bütün tacirlerin katılmak için büyük gayret sarf ettiği pazarda doğuluların ürünlerini batılılar, batılılarınkini doğulular, kuzeylilerinkini güneyliler, güneylilerinkini ise kuzeyliler alıp-satarlardı (Usta, 2015, s.344). Kayseri'nin Pazarören İlçesi'nde her yıl kurulan “Yabanlu Pazarı”nın günümüzdeki milletlerarası büyük fuarlara denk olduğunu söylemek mümkündür (Sümer, 1985, s. VI, İbni Bibi, 1941, s. 66; Aksarayı, 2000, s. 80). Selçuklu dönemi Kayseri'sinde “Yabanlu Pazarı”ndan başka Kazancılar Pazarı, Debbaglar Pazarı, Odun Pazarı, At Pazarı, Koyun Pazarı, Saraçhane Pazarı, Haffafhane Pazarı (Baş, 1996, s. 51) Eşek Pazarı, Saman Pazarı, Değirmen Pazarı gibi günümüzde adı kalmış pazarlar da vardı.

Selçuklu Devleti'nde dış ülkelerle yapılan kervan ticaretinin genişlemesi, ekonomiye olumlu tesir etmiş; şehirlerin iktisadî anlamdaki refahı, devletin uluslararası ticarete rolünü daha da artırmıştır. Bu dönemde ticarete uygulanan tek tip para kullanımının da etkisi büyüktür (İsayev & Özdemir, 2011, s.119). Türkiye Selçuklu dönemi ticarî hayatında ve özellikle de adı geçen pazarlarda takas usulünden çok, tek para kullanımının tercih ediliyor olması kuvvetle muhtemeldir. Kaliteli malların yanında adi malların da bulunduğu bu pazarlarda kusurlu kumaşların yanında inci kadar değerli kumaşlar da satılmaktaydı. Pazarda ticaretten iyi anlayan ve ticarî hilelere karşı uyanık olan tacirler kâr ederken; bu incelikleri bilmeyenler zarara uğrarlardı. (Sümer, 1985, s.12). Bu ve bunun gibi alış-verişlerin yanında satılan malın ne olursa olsun geri alınmaması, borç para ya da mal verilmemesi, peşin olmazsa takas usulüyle alış-verişin yapılması, ürün garantisinin olmaması, malda kefil gösterilmesi... vb. gibi bu pazara has, kaide ve kuralları günümüz Kayseri ticaret anlayışında görmek mümkündür.

4. İpek Yolu'nda Kayseri'de Köprüler

İpek Yolu'nun gelişip, büyümesinde ve önem kazanmasında Türk devletlerinin büyük rolü vardır. Yol üzerindeki şehir güzergahlarına inşa edilen kervansaraylar, hanlar ve köprüler, doğudan batıya ve batıdan doğuya giden kervanlara ait çeşitli ticarî malların güvenlikle taşınmasında (İsayev & Özdemir, 2011, s.112) gerekli kolaylığı ve imkanı sağlamakta idiler.

XII ve XIII. yüzyılda Anadolu'da ticaret güvenli bir hal alınca canlanan İpek Yolu üzerindeki nehir/ırmaklara köprü yapılması ihtiyacı duyulmuştur. Kervanların geçtiği yollarda ve kervansarayların yakınlarındaki dere, ırmak, göl, vadi gibi stratejik yerlerden geçen kervanların ulaşımında kolaylık ve sürati sağlamak, ticareti güvenli bir ortamda yapabilmek amacıyla engelleri aşmak için köprüler yapılmıştır. Kızıl Irmak ve Yeşil Irmak'ın aktığı düz yerlerde, uzun ve çok gözlü (kemerli) köprülerden (Günel, 2010, s.143) birisi de Kayseri içerisinden akan Yeşil Irmak üzerindedir. Geçmiş dönemlerde Nil, Tuna, Volga, Fırat ve Dicle nehirleri üzerinde yapılan ticarete küçük gemi kervanları bulunmakta idi (Kırpık, 2012, s.177). İpek Yolu ticaretinin kara ulaşımı Yeşil Irmak üzerine yapılan köprü ile sağlanıyorken aynı zamanda gemi, tekne, sal veya sandal ile su taşımacılığının da yapıldığı söylenebilir.

5. İpek Yolu'nda Kayseri'de İnançlar

İpek Yolu, M.Ö. X. yüzyıldan itibaren çeşitli Budist rahip ve Çinli askerler tarafından bilinmekteydi (Günel, 2010, s.134). Yol üzerinde bulunan birbiriyle bağlantısı veya yakınlığı olan şehirlere kurulan çarşı ve pazarlarda farklı kültürler ve uygarlıklara mensup tüccarların iletişimiyle Çin, Hint, İran ve Doğu Avrupa gibi kültürler, doğal olarak Türkler ve diğer milletler arasında tanınmış ve yayılmıştı. Aynı şekilde Türk kültür ve inançları da bu yol aracılığıyla çeşitli topluluklarca bilinmekteydi. (Kar, 2017, s.4).

Dolayısıyla gerek inançlar ve ritüeller gerekse yaşamlar ve alışkanlıklar konusunda birbirinden haberdar olan Doğu ile Batı dünyasının Hindistan'da doğan Budizm'den, Arap coğrafyasına ait İslamiyet'ten veya diğer dinlerden haberdar olmasında ve etkilenmesinde bu yolun katkısı vardır demek mümkündür. Örneğin VII. ve XIV. yüzyıllarda etkin ve hâkim olan İslamiyet'teki mezar kültürünün (Kar, 2017, s.4) ve ölümden sonraki hayat anlayışının Türk inanışlarında yer alması; Türklerin bu dini kabul etmesinde ve dinin, Türk coğrafyalarında yayılmasında etkindir. Dolayısıyla inançlar konusunda Kayseri'de Selçuklu dönemine ait mezarlardaki yazı ve süslemeler ile kümbetlerin yapı tarzları ve yapılış amaçlarındaki etkiler, İpek Yolu'na bağlanabilir.

6. İpek Yolu'nda Kayseri'de Düşünce Hayatı

Çinlilerin ipek, Hintlilerin baharat üretimi, tarihteki iki önemli ticaret yolunun doğmasına sebep olmuştur. Dönemin güçlü ülkelerinden Mısır ve Roma'nın ipeğe ve baharata düşkünlükleri sebebiyle bu malları taşıyan kervanların belli güzergahları Anadolu, Mezopotamya, Çin ve Hindistan arasındaki yolların gelişmesinde ve yeni kültürlerin tanınmasında önemli rol oynamıştır (Karaca, 2022, s.157). Yeni arazilere veya kurulmuş şehirlere yerleşen Türk halkları arasında fikir ve düşünce hayatının oluşmasında ve medeniyetlerin karşılıklı olarak etkileşiminde İpek Yolu'nun katkısı büyüktür (İsayev & Özdemir, 2011, s.113). Ticaret aracılığıyla oluşan kültürler arası temas sonucunda Çin, İran, Sogd, Türk ve Arap kültürlerinin ve yaşantılarının kaynaşmasına bağlı olarak çeşitli düşünce ve fikirler ortaya çıkmıştır.

Türkiye Selçuklu döneminin en önemli şehirlerinden birisi olan Kayseri, Orta-Çağ fikir ve düşünce dünyasında yer almış; şehirdeki medreselerde ders vermek üzere gelen değerli şahıslar sayesinde önemli bir konum elde edebilmiştir. Ahmed Yesevî, Fahreddin Razî, İbnü'l-Arabî, Mevlâna Celaleddin Rumî, Mevlana'nın hocalarından Seyyid Buhaneddin, Evhadü'd-din Kirmanî, Ahî Evran, Bacıyan-ı Rum,

Davudî Kayserî ve daha birçok önemli isim, Kayseri ile bütünleşmişlerdir. Bu şahısların veya onlara ait düşüncelerin Anadolu'ya geliş hikayelerinde elbette İpek Yolu'nun rolü olmalıdır.

7. İpek Yolu'nda Kayseri'de Sözlü ve Yazılı Edebiyat

Orta Çağ'da ticaret denildiği zaman akla ilk gelen İpek Yolu, Çin'den başlayıp Anadolu ve Akdeniz'e hatta Avrupa'ya kadar giden dünyaca ünlü bir yoldur. Doğu ile batı arasında "Kıtalararası Yolculuk" olarak atfedilebilen bu ticaret yolunun iktisadî öneminden başka siyasî, askerî, dinî, sosyal ve kültürel ilişkilerin oluşumunda rolü vardır (Işıқтаş & Duran, 2017, s.585). Başlangıcından itibaren güzergahındaki bölgelerde yaşayan çeşitli halklardan ve ırklardan izler taşıyan İpek Yolu, olağanüstü bir zenginlik sunmuştur (Işıқтаş & Duran, 2017, s.585).

Maddî ve manevî değere sahip birçok ürünle birlikte sözlü kültüre ait ürünler de bu yol ile taşınmıştır. Örneğin yaşayan farklı topluluklarda görülen çeşitli masallar, fıkralar, hikayeler, efsaneler gibi sözlü edebiyata dair anlatılar, bu etkileşimin önemli bir kanıtıdır (Kar, 2017, s.6). *Keloğlan*, *Nasreddin Hoca*, *Dede Korkut*, *Gılgamış*, *Yaratılış*, *Tufan* gibi yazılı edebiyata geçmiş sözlü ürünler, bu konuya örnek gösterilebilir. Anadolu'daki "Keloğlan" masalları, Kırım Tatar masallarındaki Keloğlan'a benzer. Aynı şekilde "Gençlikte mi Kocalıkta mı?" masalı, Kırgızların "Kedeylan" ile Özbeklerin "Küntoğmuş" destanlarının masal varyantları; Kazakların "Zengin ile Oğlu", Özbeklerin "Baba Vasıyeti", Altay Türkleri'nde "Közödöy" masalları, İpek Yolu'yla Anadolu'ya gelmiş olmalıdır. (Kar, 2017, s.6). Bundan başka rivayetler, atasözleri, destanlar, mitolojiler, kahramanlık öykülerinin de bu yolla yayıldığı ve tanındığı söylenebilir. Ortak ve aynı kültüre mensup milletler arasında birleştiricilik ve devamlılık rolünden söz edebileceğimiz İpek Yolu'nun sözlü edebiyata katkısı Kayseri'de halk arasındaki söyleşilerde görülmektedir.

8. İpek Yolu'nda Kayseri'de Mimari Yapılar

Çinli seyyah Çiang Kian, M.Ö. 138-115 yılları arasında yaşadığı Türkistan'da kurulmuş şehirlerden yalnızca Fergana Bölgesi'nde 70 kadar şehir ve kasaba bulunduğundan bahseder. Ticaretin ve ticaret yolunun doğudan Çin, güneyden Hint ve batıdan da İran medeniyetinin Orta-Asya'ya tesir etmesi ile Orta-Asya medeniyeti hızla inkişaf etmiştir. Doğu ile batının Türkistan'daki temasları neticesinde muhtelif kavimlerin Türkistan'a taşınmış oldukları kültürel inkişafın yanında maddî medeniyet hususunda da büyük tesirleri olmuştur (Yaşar, 1994, s.22).

İlerleyen zamanlarda tarih sayfalarında yer alan Moğollar, ticareti canlandırmak ve yolların güvenliğini sağlamak için posta sistemine büyük önem vermişlerdi. Kuzey Çin'deki Jin Hanedanlığı (1115-1134)'dan etkilenerek edindikleri "Yam Sistemi"nin ilk olarak Cengiz Han (1162-1227) tarafından uygulamaya konulduğu; Ögedey Han (1229-1241) tarafından yeniden organize edildiği bilinmektedir. Genellikle 30 ile 50 km.de, 1 günlük mesafeye göre ayarlanan ve bu şekilde şehirleri ve limanları birbirine bağlayan "Yam Sistemi" ile Moğollar, ülkenin ticarete hizmet eden önemli bir yapı oluşturmuşlardı (Koçak, 2019, s.41). Anadolu'daki kervansaray türü mimarî eserlerin Moğolların "Yam Sistemi" ile aynı işlevde olduğu söylenebilir. Moğollardan çok önce Çin'e komşu ve Çin kültüründen haberdar Türklerin mimarî yapı anlayışlarını, "İpek Yolu" aracılığıyla Anadolu'ya getirmiş olmaları mümkündür. Dolayısıyla Anadolu'da çeşitli ve değişik anlayışla yapılan eserlere rastlanılmaktadır. Kayseri'deki

kervansaraylardan başka hanlar ve kümbet türü eserlerde Orta-Asya ve Horasan izleri görülmekle beraber bu konudaki sanatsal ve yapısal detaylar, Sanat Tarihi, Arkeoloji ve Mimarlık gibi dalların alanları olması sebebiyle fazla değinilmemiştir.

Sosyal ve ekonomik ihtiyaçlar dikkate alınarak devasa boyutları dışında İran ve Orta-Asya'nın ilk dönem yapılarının birer kopyası olarak değişik plan tiplerinde inşa edilen kervansaraylar (Yılmaz, 2020 s.78), daha çok Kayseri'ye güzergahı olan yollarda görülmektedir. Özellikle Kayseri-Sivas, Kayseri-Konya ve Kayseri-Aksaray istikametlerinde sayıları fazladır. Selçuklu döneminde Anadolu'da yaptırılan en büyük kervansaraylardan Sultan Han'ın Konya-Sivas bağlantısında ortak nokta olan Kayseri'ye yakın inşa edilmesi, bu güzergahta yer alan Kayseri'deki ticaretin etkin ve işlek olduğunu göstermesi bakımından önemlidir. Bu tespitlere dayanarak Selçuklu çağında Anadolu şehirlerinden Kayseri'nin konumlandığı kervan güzergahındaki üretim, dağıtım, ulaşım sisteminin ana merkezi veya omurgası olması dolayısıyla şehirleşme dinamiklerinde üretimin ve dağıtımın ana geçiş koridoru olduğunu kabul etmek gerekir (Özcan, 2015, s.188).

Anadolu'nun ilk fethedilen şehirlerinden olan Kayseri, Danişmendliler devrinden beri imar faaliyetleri ile kısa sürede Türk-İslam şehri karakterini kazanmış olması yanı sıra Orta-çağ tarihinin en parlak devirlerini Selçuklu hakimiyetinde yaşamış ve değerli abideler ile süslenmiştir (Gökhan vd., 2016, s.100). Bu durum, Kayseri'deki tarihî yapılardan olan medreseler, kervansaraylar, hanlar ve kümbetlerden anlaşılabilir. İpek Yolu'nun etkisiyle İran, Azerbaycan, Ermenistan, Hindistan'da oluşturulan mimarî tarz ve yöntemler, Anadolu'nun çeşitli coğrafyalarında görülmeye başlamıştır. (Kar, 2017, s.5). Bu sebeple Kayseri'deki medreselerde, kervansaraylarda ve hanlarda Orta-Asya etkileri görülürken kümbet türü yapılarda Horasan etkisinden söz edilebilir (Cirtil, 2001).

Sonuç

Türkler, İpek Yolu'na ve yol üzerindeki ticarete mutlak hakim oldukları dönemlerde hem Orta-Asya (Türkistan) hem de Anadolu'da tarihlerinin en güçlü devleti olmuşlardır. Ancak coğrafi keşifler sonucunda değişen ekonomik ve sosyal şartlar ile bu güç, zamanla zayıflamış ya da el değiştirmiştir. Türkiye Selçuklu Devleti zamanında siyasî, idarî, askerî, iktisadî, dinî, sosyal ve kültürel öneme sahip Kayseri, aynı zamanda Anadolu İpek Yolu ticaretinde doğu-batı, kuzey-güney güzergahında en işlek, en hareketli, en güvenli bir noktada yer almaktaydı. Yol üzerindeki hanlar, hamamlar, bedestenler, kervansaraylar, imarethaneler, yollar, köprüler, çarşı ve pazarlar, Kayseri'nin tarihî zaman sürecinde ticaretteki işlevini ve ticarî itibarını ortaya koymaktadır.

İpek Yolu'nun Anadolu'daki şehirlerinden birisi olan Kayseri, sahip olduğu imkanlar doğrultusunda kervanların ve kervanlardaki yolcuların, seyyahların, misyonerlerin, elçilerin, çevre bölgelerden gelen halkların hatta hükümdarların mola verdikleri, dinlendikleri, ihtiyaçlarını giderdikleri, alış-veriş yaptıkları bir şehir olarak karşımıza çıkmaktadır. Selçuklu döneminde özellikle dokumacılık, boyacılık ve dericilik alanlarında kendinden söz ettiren şehir, Ahilik ve Bacı teşkilatlarıyla oluşturulan esnaf sitesiyile de bir öncüdür. Günümüzde ise pastırma, sucuk, mantı gibi çeşitli ürünleriyle tanınmış; aynı zamanda sanayi alanında yeni ve gelişmiş bir ticarî görünüm kazanmıştır. Sonuç olarak, her ne kadar zamanla İpek Yolu güzergahı değişmiş olsa da konumu ve ticarî faaliyetleri

ile Kayseri, geçmişten günümüze bu coğrafyada yaşayan ve burada kurulan devletler için her zaman önemli olmuş, değerini kaybetmemiştir.

Etik Kurul İzni

Bu makale etik kurul izni gerektiren bir çalışma grubunda yer almamaktadır.



Kaynakça

- Akdağ, M. (2018). Türkiye'nin iktisadi ve içtimai tarihi. *Yapı Kredi Yayınları*.
- Aksarayı, K. M. (2000). Müsameretül-Ahbar. (Çev. M. Öztürk). *Türk Tarih Kurumu Basımevi*.
- Alyılmaz, C. (2010). İpek yolu ve Orhun yazıtları. *Atatürk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi*, 11(24), 181-192.
- Atar, A., Şahin, H. & Çavuşoğlu, T. (2018). Geçmişten günümüze ipek yolu hakkında genel bir değerlendirme. *Econder International Academic Journal*, 2(2), 334-348.
- Baş, A. (1996). Kayseri ticaret yapıları üzerine bir araştırma. *Kayseri Büyükşehir Belediyesi*.
- Bayram, M. (2002). Bacıyan-ı Rum (Anadolu bacıları) ve Fatma bacı. *Türkler Ansiklopedisi C.6*. 365-379.
- Bedirhan, Y. (1994). Orta çağda ipek yolu hâkimiyeti ve Türk yurtları (Yüksek Lisans Tezi). *Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü*.
- Cahen, C. (1979). Osmanlılardan önce Anadolu'da Türkler. *E Yayınları*.
- Çakan, V. (2008). Tarihi süreç içerisinde Kaşgar'ın ipek yolu üzerindeki konumu. Dünden Bugüne İpek Yolu: Beklentiler ve Gerçekler Uluslararası Sempozyumu Bildiriler Kitabı. İstanbul: *Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü*, 208-221.
- Cinkara, A. (2019). Uygurlar ve ipek yolu. *Asya Araştırmaları Uluslararası Sosyal Bilimler Dergisi*, 3(2), 329-346.
- Cirtil, S. (2001). Eratna Beyliği mimarisi. *Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü*.
- Eravşar, O. (2000). Seyahatnamelerde Kastamonu. *Kayseri Ticaret Odası Yayınları*.
- Gökhan, İ., Koçak, K., & Saraç, H. (2016). Anadolu Selçukluları döneminde Nevşehir, Niğde, Kayseri ve Aksaray çevresinin siyasi, sosyal, ekonomik ve kültürel tarihi. *Cappadocia Journal of History and Social Sciences*, 1(7), 83-117.
- Gordlevski, V. (1988). Anadolu Selçuklu Devleti, (Çev. A. Yaran). *Onur Yayınları*.
- Güçlüay, S. (2002). Anadolu Selçuklu Devletinin ticaret politikası., *Türkler Ansiklopedisi C.7*: 365-374.
- Günel, G. (2010). Anadolu Selçuklu dönemi'nde Anadolu'da ipek yolu-kervansaraylar-köprüler. *Kebikeç*, 29, 133-146.
- <https://www.cekulvakfi.org.tr/haber/ipek-yolu-kultur-yolu-haritasi-yayimlandi>, 2023
- İbni Bibi. (1941). Anadolu Selçuklu Devleti tarihi. (Çev. M. N. Gencosman). *Uzluğ Basımevi*.
- İsayev, E. & Özdemir, M. (2011). Büyük İpek Yolu ve Türk Dünyası. *Zeitschrift für die Welt der Türken/Journal of World of Turks*, 3(1), 111-120.
- İşıktaş, E. & Duran, A. (2017). Geçmişten günümüze ipek yolu'nun önemi ve buna ilişkin yapılmış bilimsel çalışmalar. *Social Sciences Studies Journal*, 3(8), 584-596.
- Joshua, M. (2018). İpek yolu [silk road]. (M. İlhan, Çevirmen). *World History Encyclopedia*. alınmıştır <https://www.worldhistory.org/trans/tr/1-466/ipek-yolu/>
- Kalan, E. (2014). XIII-XIV. Yüzyıllarda kuzey ipek yolu ve Altın Orda hanları'nın ticaret politikaları, *Avrasya Etüdüleri*, 45(1), 43-62.

- Kar, A. (2017). İpek Yolu'nun Türk dünyası ülkelerine geçmişten günümüze sosyo-kültürel etkileri. *Yeditepe Üniversitesi Tarih Bölümü Araştırma Dergisi*, 1(2), 3-8.
- Kar, A. (2019). İpek yolu'nda Türkler. *The Journal of Turk-Islam World Social Studies*, 3(7), 191-196.
- Karaca, Ö. (2022). Tarihin iz dokunduğu ve ses verdiği güzergâh ipek yolu. *Tarih Araştırmaları Dergisi*, 41(71), 154-173.
- Kırpık, G. (2012). Haçlılar ve ipek yolu. *Biliş Türk Dünyası" Sosyal Bilimler Dergisi*, (62), 173-200.
- Koçak, M. E. (2019). Moğollar zamanında ticaretin beşiği: ipek yolu. *Genel Türk Tarihi Araştırmaları Dergisi*, 1(1), 37-46.
- Özcan, K. (2015). Selçuklu çağında Anadolu kentleşme koridoru. *Bilig*, (73), 185-206.
- Özdaşlı, E. (2015). Çin'in yeni ipek yolu projesi ve kültürel etkileri. *Electronic Turkish Studies*, 10(14), 579-596.
- Şahin, T. E. (2020). İpek yolu: tarihsel geçmişi, kültürü ve Türk dünyası için önemi. *Tarih Araştırmaları Dergisi*, 39(67), 71-97.
- Sümer, F. (1985). Yabanlu pazarı (Selçuklu devrinde milletlerarası büyük bir fuar). *Türk Dünyası Araştırma Vakfı*.
- Usta, A. (2018). İpek yolu ve Selçuklular. İçinde A. Taşağıl (Ed.). *İpek Yolu* (s.349-362). *Türk Kültürüne Hizmet Vakfı Yayınları*
- Yılmaz, E. (2020). XII. ve XIII. yüzyıllarda Anadolu'da ipek yolu. *Journal of Universal History Studies*, 3(1), 73-84.

