

Ortaçağ Anadolu Ticaret Yolları

Yrd. Doç. Dr. Adnan ESKİKURT

İstanbul Medeniyet Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi,
Tarih Bölümü
adnaneskikurt@gmail.com

Özet

Anadolu yarımadasını kat eden ticaret yollarının gelişimi Ortaçağ genelinde devam etmiştir. Bu durum, ticaret ve vergi gelirlerinin sürekliliğini garantileme arzusunundaki siyasal iktidarların istikrara önem vermelerinin bir sonucudur. İmkânlarını muhafaza etmek için de sık sık askerî seferler tertip etmişlerdir. Ekseriyeti uzak ülkelerle irtibatlı, gelişmiş ve detaylı güzergâhların meydana gelişi ağırlıklı bu şartlar altında mümkün olmuştur.

Anahtar Kelimeler: Ortaçağ, Anadolu, Yollar, Ticaret

Middle Ages Anatolia Trade Routes

Abstract

The development of the trade roads passing through Anatolian Peninsula continued throughout the Middle Ages. This was a result of the stability considered important by the political powers aiming to guarantee the continuity of the trade and tax revenues. They also arranged military expeditions over and over again to protect their opportunities. The occurrence of the developed and detailed routes, the majority of which were connected with distant countries, had been possible mainly under these conditions.

Keywords: Middle Ages, Anatolia, Roads, Trade

Dâhilinde İpek yolunun yarımada güzergâhının da yer aldığı Anadolu ticaret yolları, Doğu Roma döneminden itibaren birbirini izleyen siyasî, ekonomik ve askerî gelişmelerin tesirinde kalmıştır. Bu durum hükümet merkezleri ile yakın ve uzak çevrelerinde sarsıntıya sebep olduğu gibi, aşağıda dönemler halinde müzakere edilen güzergâhlar boyunca hareketliliği kısıtlayan etki ve değişimlere yol açmıştır. Selçuklu idarecileri ise aldıkları tedbirlerle (yabancı devletlerle siyasî anlaşmalar yapmak, yolların güvenliğini sağlamak, ribat ve kervansaray inşası vb.) durumu lehlerine çevirmeye uğraşmışlar, kısmen de başarılı olmuşlardır.

Ortaçağ genelinde uzakdoğu'dan gelen ipekle baharatın ticaretinden sağlanan yüksek kazanç tarihî süreçte daima önem arz etmiş, anlaşmazlık ve

savaşlar faaliyetleri etkilese de seyahat edenlerin desteklenmesi ve korunmasına dikkat edilmiştir (İzgi, 1984: 91-96). Yolun işlerliği sürekli önemsenen bir konu olmuş, ancak Doğu Roma döneminde yaşanan istikrarsız ve buhranlı yıllarda aksamalar yaşanmıştır. Bununla birlikte Anadolu yarımadasındaki kesimi Selçuklu idarecilerinin denetiminde hayli gelişmiştir. Çin'den (Chang'an) İtalya'ya (Roma) kadar uzanan İpek yolunun en önemli takas noktası, Kaşgar şehriydi. Buradan sonra ticaret kervânlarının izlediği yol kuzey ve güneye doğru iki kola ayrılırdı (İbn Fadlân, 1985: 21-84; Lombard, 1983: 50; Prienne, 1983: 25-26; Gürün, 1984: 239, 241, 247; Kurat, 1987: 14; Miftakov, 2002: 414; Demir, 2002: 15-24; Keleş, 2002: 25-38; Usta, 2007: 223).

Kuzey ticaret yolu, VII. yüzyılda Afgan vadilerini aşırp Hazar Hakanlığı (başkenti Etil) ve İdil Bulgar Devleti (başkenti Bulgar) arazilerine ulaşırdı. İtil/Volga nehrinin deltası boyunda, Hazar denizinin kuzeybatı ucunda kuruluydu. Rus araştırmacılara (Astrahan Devlet Üniversitesi'nden Dmitri Vasilyev vb.) göre deltanın Samosdelskoye mevkiinde Samosdelka (Самосделка) köyü yanındaydı. Kentin daha geç inşa olunan ve ticaret merkezi durumundaki dükkânlar ile hamamların yer aldığı doğu kesimine *Sarığsin* (Sarı şehir) deniyordu. Kağanın ve askerlerinin oturduğu batı kesimi ise, *Han-Balık* (Han kenti) olarak anılmaktaydı. Her iki kesim de surlarla çevriliydi. Aralarındaki ada gibi alanda da saraylar yer alırdı. Kozmopolit bir ticari merkez olarak gelişen şehirde bağımsız yargı kurumları bulunmaktaydı. 250 yıla yakın Hazarların elinde kalan kalan şehir, 965'te Şarkel'i ele geçiren Kiev (Baştu, Orta Dinyeper'in sağ kıyısında kuruluydu) knezi I. Svyatoslav komutasındaki Rus ordularınca yakıldı ve yok edildi. Yerine daha sonra günümüzdeki Astrahan Oblastı'na bağlı olan Astrahan şehri kuruldu (Artamonov, 2004: 395-396).

Bulgar şehri ise, İdil nehriyle Kama nehrinin birleştiği yerin 30 km. aşağısında ve bugünkü Kazan şehrinin 130 km. güneyinde kuruluydu. Harabelerinin yakınında bugün Bulgar (Bolgary) adlı bir köy vardır. 1233 ve 1236'da Moğolların tahribatına uğrayan bu şehri, 1361'de Altınordu hanı Bulat Timur işgal etmiştir. 1431'de Rus knezi Teodor Pestriy'nin eline geçmiştir. 1781'de Spassk, 1926-1935'te Spassk Tatarski ve 1935-1991 arasında Kuybişev (Kulbyschew) adlarını taşımıştır. 1991'de yeniden Bulgar adı verilmiştir.

Buradan İdil nehrini (Til, Atıl, Volga) takiple kuzeye çıkıp, bir kolu Çolman (Kama nehri) boyundan Urallar sahasına yönelirdi. Diğer kol ise, İdil'in yukarı çığırındaki küçük ırmaklar vasıtasıyla; İlmen gölü, Volhov nehri, Ladoga gölü, Neva şehri (Leningrad) ve Fin körfeziyle İskandinavya memleketlerine devam ederdi. Özü nehri ve İlmen gölü üzerinden Fin körfezi ve İsveç kadar ulaşan güzergâh, sonraları Rusların yararlanıp güçlendiği bir koldur.

Kuzey ticaret yolunun Bulgar-Hazar rekabeti sebebiyle aksadığı X. yüzyılda, Horus yolu denilen daha kısa ve normalde pek tercih edilmeyen bir güzergâh kullanılmıştır. Tekneyle İdil nehrinin geçilmesiyle başlar, Hazar hakimiyetindeki güney Kafkasya üzerinden Bağdat'a ya da Taberistan'la Rey'e ulaşma imkânı verirdi. Bu tehlikeli güzergâhı kullananlar, önce Hazar başkenti Etil'den Bulgar şehrine gider, oradan kayıklarla Arbuga (Syzran) şehrine inerlerdi. Müteakiben günümüzde Putivl adı ile bilinip Kursk'un 100 mil batı güneybatısında ve Desna'nın bir kolu olan Seim akarsuyu boyunda olan Horus üzerinden geçen karayoluyla güneye yönelir (Raza, 1990: 1505), Karadeniz kıyısını izleyerek Rey'e ya da Anadolu üzerinden Bağdat'a ulaşırlardı. Meselâ, 921 yılında İslâmiyeti kabul eden İdil Bulgar Devleti hükümdârı Almış Yaltavar Han (Almuş b. Abdullah Cılkı) ve halkına Abbasi Halifesi tarafından bir heyet gönderilmiştir (Miftakov, 2002: 741-754). Han, Cafer b. Abdullah adını almış, dahilinde İbn Fadlân'ın bulunduğu heyet üyeleri de İpek yolunun bu güzergâhını kullanarak Bağdat'a dönmüşlerdir.

Anadolu'dan geçen güney ticaret yolu ise, Karakurum dağlarını aşarak Harizm ve İran üzerinden Bağdat'a, oradan da Anadolu yarımadasına ulaşım imkânı verirdi. Buradan deniz yoluyla veya Trakya üzerinden Avrupa içlerine gidilirdi. Marco Polo, Çin'e bu güzergâhtan ulaşmıştır. Yolun yarımada güzergâhında, *kuzeyde*; Erzurum, Trabzon, Gümüşhane, Sivas, Tokat, Amasya, Kastamonu, Sakarya, İzmit ve *güneyde*; Mardin (Margdis, Mardes), Diyarbakır, Adıyaman (Perre), Malatya, Kahramanmaraş (Marasin), Kayseri, Nevşehir, Konya, Isparta, Antalya ve Denizli gibi gelişmiş şehir merkezleri vardı (Umar, 1993: 546-548, 656). Doğu Roma döneminde ve Anadolu içlerine doğru Selçuklu ilerleyişinin başladığı sıralarda bunlardan Gümüşhane'deki mevcut yerleşim, bugünkü şehrin kuzeybatısındaydı ve Canca kalesi olarak bilinirdi (Yurttaş, 2008: 185-195).

I- Doğu Roma döneminde Anadolu yolları

Doğu Roma-Sasani mücadelelerinin şiddetlendiği dönemde (II. Iustinos 565-578, Tiberios Konstantinos 578-582, Mavrikios 582-602 ve Herakleios 610-641) Anadolu'dan Asya içlerine uzanan yollarda ulaşım güçleşirken, ticarî faaliyetler; Hindistan Kızıldeniz Mısır (İskenderiye) ve İstanbul hattında yoğunlaşmaya başlamıştır. Aynı tesirlerin etkisiyle Anadolu yarımadası üzerinde kuzeybatı-güneydoğu yönlü bir güzergâh gelişmiş ve Gülek ile Belen (Nur dağlarında 740 m. yükseklikte Kıcı köyünden sonradır) geçitleri önem kazanmıştır (Vasiliev, 1943: 206-210; Ostrogorsky, 1991: 68-69, 73, 78-79, 88-89, 93-97; Johnston, 1999: 1-44; Baykara, 1988: 16). Lakin, doğu-batı doğrultulu yol sistemi işlerliğini tamamen yitirmemiştir. Zira, doğal oluklarla depresyonlar üzerinde ulaşım alışıla geldiği gibi devam ediyordu.

Müslüman Arap akınlarının şiddetlendiği dönemde Bağdat-Malatya-Sivas-Trabzon hattı en hareketli ticaret yoluydu. Ayrıca, Orta Asya ticaret yolları yeniden işlerlik kazanmıştı ve Erzurum'la Azerbaycan üzerinden doğu ülkeleriyle ticaret sürüyordu. Bu durum, uzun süredir devam eden Asya İpek yolu hakimiyet mücadelesinin sonucuydu ve VI. yüzyılda Göktürk Devleti'nin kuruluşuyla sona ermişti (İzgi, 1984: 94; Bedirhan, 1999: 255-256).

Ramsay, Doğu Roma döneminde gelişen ve umumiyetle ticarî amaçla kullanılan yollara ait önemli bilgiler vermiştir (Ramsay, 1960: 216-243, 256, 263-268, 270, 280-283, 299-305, 395-403). Yeni çalışmalarla bunlar hakkındaki malumat artmış ve harita üzerinde işlenmeleri nispeten kolaylaşmıştır.

1- Hacılar yolu

Diocletian'ın 284 yılında İzmit'i merkez seçmesiyle gelişmiş, nispeten kestirme bir yoldur. İstanbul'un Doğu Roma merkezi olmasından sonra özellikle ticaret amacıyla kullanılan bu yolu sonraları Kudüs'e giden Hıristiyan hacılar da kullanmıştır. VI. yüzyıla kadar önemini koruyan güzergâhta, bazıları Konstantinos dönemine ait, mil taşları bulunmuştur. Askerî yolun geçtiği bölgelerin büyük ölçüde Selçuklu hakimiyetine girdiği XI. yüzyıl sonlarından itibaren yeniden rağbet kazanmıştır. Ankara, Yozgat, Kayseri ve daha doğuya seyahat etmek isteyenlerin kullandıkları bu güzergâh, yer yer dağlık bir havaliyi izlemektedir.

İstanbul'dan hareketle yolu kullananlar Asya tarafında geçtikten sonra ilk olarak; Kadıköy (Kalkhedon, Khalkedon), Nasses (Nassete, Narses\ihtimal Bostancı), Pendik (Pandikia, Panticio, Pantikhion), Tuzla (Pontamos), Gebze (Dakibyza), Brunca/Brunca (Burunca/Yarımca mevkii, Körfez) ve İzmit'ten geçerlerdi.

Dileyenler, Gebze civarı Dil iskelesi mevkiinde bulunan yerleşmeden (Libyssa, Kartaca'lı Annibal'in öldüğü yer. Öztüre, 1969: 15, 68, 170-176) tekneyle Hersek burnu (İzmit körfezi güney ucundaki dil biçimli yarımada) civarında ya da yakınlarında bulunan bir liman kentine (ihtimal Prainetos\Karamürsel) geçer, buradan İznik'e (Antigonia, Nikaia, Askania) ulaşırlardı. Veyahut, İzmit sonrası Egribolum (Hiribolum ?), Eribulo (Libum, Liba, Libo\ihtimal Karamürsel dolaylarında Senaiye köyü yakınında), Liada (ihtimal Sariağıl köyü yakınında) yerleşmeleri geçilerek karayoluyla İznik'e varılırdı. İznik'ten hareketle hac yolculuğuna devam edenler Schinae'den (Schine, Schene\ihtimal Karadin mevkii, Gaziler köyü güneyi) geçer, Sakarya nehrini geçince İzmit üzerinden gelen ana kola katılırlardı. Sonra; Midus (?), Chogea (Chogea, Chogia\ihtimal Medetli köyü yakını), Thatesus (?) yerleşmelerini aşarlardı.

İzmit üzerinden yola devam edenler ise; Protunica (Protoniaca, İznik-Nallıhan arasında Geyve dolaylarında olmalı ?) ve Artemis (?) yerleşmelerini izler, İznik tarafından gelen yolla birleşen güzergâhı izlemeye devam ederlerdi. Sonra; Tataion (Tottaion\Arıcaklar köyü, Gölpaazarı-Bilecik), Dablai (Dable, Doble, Dablis\Çayköy, İnhisar-Bilecik), Cerate (?), Nallıhan kuzeybatı yakınında bulunan Dadastana (Dadartanum, Dadastanum\İslamalanı köyünün 3 km. batısında, Nallıhan-Ankara), Milia (ihtimal Eymir mevkiinde Nallıhan'da) ve Aladağ çayı (Hieros, Siberis) ile günümüzde harabelerinin büyük kısmı Sarıyar barajı altında kalmış olan Basileion (Gordou Kome, İliopolis, Basileon\nekropolü Gülşehri mevki-Çayırhan. Walker, 2003: 102-103) yerleşimleri geçilirdi. İhtimal Evliya Çelebi'nin sözünü ettiği Sarılar köyü de burasıdır ve sonraları Çayırhan köyü ismini almıştır (Bozkurt, 2012: 266). Kirmir çayın (Kimir/Sakarya'nın batı yönünde akmak üzere keskin bir dirsek yapmasından az önce ona katılan kolu) geçilmesini müteakip, Sykeon köyü (Kiliseler mevki, Tahirler köyünün 2 km. kuzeyi-Beypaazarı. Walker, 2003: 103; Brown, 1998: 239-243; <http://www.envanter.gov.tr/sit/index/detay/38052>) ve Laganeaia (Lagania, Anastasiopolis\Dikmen-Beypaazarı) boyunca yola devam edilirdi. Yol cetvellerinde adı geçen Petobrogon (Petobriga ?) yerleşmesi de Beypaazarı civarında olmalıdır. Yol sonra Minizos (Sarıkaya mevki, Çağabey mahallesi, Çağa beldesi Güdül. <http://www.beypazarihaber24.com/caga-beldesinde-kazilarda-bir-kayip-kent-daha-bulundu/>; Anderson, 1899: 62) kasabası ile Prasmon'a (ihtimal İlhanöy civarı) uğrar ve ardından Ankara öncesi son konak yeri müstahkem yerleşime (Manegordo, Manegordos\Karalar-Kazan. Anderson, 1978: 65) varılırdı. Nihayet, Grindos-Crentius (Eğrendi/İmrendi köyü, Kazan-Yenimahalle) adlı bir kasaba köy arası yerleşme ve mevki hususunda farklı görüşler bulunan Cenaxis palus (Cenaxem palidem) üzerinden Ankara'ya ulaşıldı. İlk görüşe göre burası, Hadrian dönemine ait bir mil taşı bulunan Emir Yaman'ın (Ayaş-Ankara yolu kuzeyinde Eryaman'ın batısında) kuzeybatı yakınında yazları kuruyan, Kebir göl olmalıdır (Anderson, 1978: 65). Diğer görüşe göre Etimesgut yakınında, Atatürk Orman Çiftliği kuzeybatısında ve Yenimahalle'nin batısındaki Macun Çiftlik'tedir (French, 1981: 31). Sonra Mogan gölü doğusundan ilerlenip; Delemna (Delemnia, Dilimnia\Gölbaşı yakınları), Gorbeus-Akarbous (Beynam köyü, Karaali-Bâlâ), Rosolodiaco (Rosologia ?), Aliassos (?) Aspona (Tuz gölü kuzeyindeki Aladağ'ın kuzey eteği, Şedithöyüğü/Sarhöyük yakını), Galea (Büyükbiyık yakını, Bala) Andrappa (Keles Höyük, Gülhöyük kuzeybatısında) ve Kızılırmak boyundaki Parnassos yerleşmeleri (Parlasan/Değirmenyolu köyü, Şereflikoçhisar) aşılır, Iogola (Ozzola, Ozizala\Üzengilik köyü, Şereflikoçhisar), Nitalis (Yukarı Kabakulak/Pınarbaşı, Ortaköy) ve Argustana (Argoustana\Nurgöz/Yeniyuva köyü-Aksaray) üzerinden Arkhelais'e (Colonia Archelais\Aksaray) ulaşıldı.

Sonra; Momoasson (Mammasun, Mummoasum\şimdi Mamasun barajı altında. Umar, 1993: 540), Anathiango (Anachiango, Nazianzus, Nadiandos, Naziandos, Nazianzos\Nenezigözü, Gülağaç yakınlarında. Konyalı, 1974: 147), Chusa (ihtimal Yazıköy'de), Sasima (Hassa köy/Hasanköy, Niğde. Umar, 1993: 712), Andabalis (Andavilis\Andaval/Aktaş, Niğde. Umar, 1993: 68), Tyana (Thyana\Kilisehisar, Kenizehisar, İftiyan, Kızhisar/Kemerhisar. Korkmaz, 2004: 97-134), Faustropolis (Başmakçı köyü doğu bitişiğinde. Umar, 1993: 265-266), Cæna (Cona\Ömerli köyü batı yakınında), Opodandum (Podandos, Paduando\Pozantı'nın 1.5 km. kadar kuzeyinde), Kilikiai Pylai (Pylæ, Pilas\Kilikya kapıları, Gülek boğazı), Mopsou Krene (Mansucrine, Mopsucrine\Gülek boğazı güneyinde bir pınar yeri, 361 yılında Konstantinos'un öldüğü yer, ihtimal Mizra oluşu/Mezar oluk/Güzeloluk mevki-Çamalan köyü. Umar, 1993: 580), Tarsos (Tarsus), Pargais (Pargas\Gökçeler köyü, Seyhan-Adana), Adana, Mansista (Malmistra, Mampsista, Mopsu Estia\Mansis, Missis/Yakapınar, Yüreğir-Adana. Umar, 1993: 545), Tardequeia (Kurtkulağı, Ceyhan-Adana), Kastabala (Catavolum, Castabala, Hierapolis, Petrum kalesi\Kesmeburun köyü yakını, Osmaniye. Umar, 1993: 401-402), Baiai (Bale, Baiæ, Baias\Payas, Dört Yol-Hatay. Umar, 1993: 147-148), Alexandria (Alexandria Scabiosa, Alexandretta\İskenderun), Pictanus (Beilan, Platanus, Platanoi\Beylan/Belen), Bagras (Pagrius, Pagraæ, Begras, Pagrios\Ötençay köyü yakını, Belen-Hatay), Antiokheia (Antiochia, Antioch, Antakia, Anchiotia\Antakya) geçilirdi.

Parnassos sonrasında, Nysa (Nyssa\Harbendeli/Harmandalı köyünün 1 km. kuzeyinde Büyükkale ve Küçükale tepelerde, Ortaköy-Aksaray) ile Nevşehir (Soanda, Soandos) üzerinden de Kayseri'ye varılırdı (Silvas, 2007: 29; Mateo-Seco ve Maspero, 2010: 535; Anonim, 1887: 11-14).

2- Posta yolu

Doğu Roma'nın yarımada hakimiyetinin Selçuklu Türkleri lehine ve kabaca Batı Anadolu'yla sınırlandığı XI. yüzyıldan itibaren ağırlıkla kullanılmaya başlanmıştır. Özellikle Konya'nın Selçuklu merkezi olmasından sonra önemi artmıştır. Meselâ 1030 yılındaki Suriye seferinde Romanus Akşehir'den geçmiş, ayrıca Konrad idaresindeki III. Haçlı seferine katılan birlikler bu yolu tercih etmiştir.

Güzergâhı izleyenler İstanbul'dan güneye inerek; Osmaneli (Malagina, Mela, Melagena, Melagina, Melangina. Bir görüşe göre Metabole/Akhisar kalesinin bulunduğu Pamukova Paşalar köyü'dür. Foss, 1990: 161-183), Eskişehir, Bolvadin (Polybotos), Akşehir ve Konya'ya uğrar, Gülek boğazı veya Toros dağlarındaki belenlerin birinden Kilikia'ya ulaşırlardı. Doğu vilâyetlerine ilerleyenler ise, yer yer askerî yolu takip ederlerdi.

3- Kestirme yol

Tek başına ya da küçük bir kabileyle seyahat edenlerin tercih ettikleri kolay ve kestirme bir güzergâhtı. İstanbul sonrası Osmaneli'ne kadar Hacılar ve Posta yolu ile aynı güzergâhı izlerdi. Sonrasında Eskişehir, Amorion ve Kilikya geçidi etaplarından müteşekkildi. Amorion'dan sonra; Yorgan Lâdik ile Konya üzerinden veya Aksaray, ya da Hasandağ batısındaki ovalardan geçerek Kemerhisar'a (Tyana) doğru gidilirdi. Doğu Roma'nın İkonoklast buhranlarını yaşadığı dönemde (711-843) Müslüman Araplar Gülek boğazına girdiklerinde yol üzerindeki yüksek yerlerde ateşler yakılarak haber verilirdi. Ancak güzergâhta su imkânı az olduğundan, kalabalık orduların geçişine elverişli değildi. Güzergâh üzerinde yerleşmelerin seyrek olması nedeniyle yanında rehber olmayanların kaybolma tehlikesi vardı. Nitekim, Kudüs'e giden Hıristiyan hacıların bunu pek fazla kullanmamış olmaları muhtemelen bu sebepten ötürüdür.

4- İznik-Konya yolu

Konya şehrinin Türkiye Selçuklu Devleti başkenti olması sonrası önem kazanan bir diğer yoldur. Güzergâhı kullananlar; İznik, İnegöl (Linoe), Kütahya (Kotiaieion, Kotyaeion/Germiyan/Kutahiya) ve Afyonkarahisar kalesi (Akroenos, Akranos) etaplarıyla Konya'ya ulaşırlardı. Manuel Komnenos, 1176 öncesinde Konya üzerine yaptığı sefer sırasında kullanmıştır.

II- Türkiye Selçuklu Devleti döneminde Anadolu yolları

Selçuklu hakimiyeti, Anadolu tarihinde önemli bir dönüm noktasıdır. Yarımada Türk nüfusun iskânına sahne olurken, Türk-İslâm sentezinin biçimlendirdiği medeniyet anlayışı da kalıcı bir tesir meydana getirmiştir. Ülkenin kalkınması ve insanların refahına yönelik politikaların izlendiği, bilimin değer bulduğu, ayrıca türlü imâr hareketlerinin görüldüğü bu yeni dönemde, ulaşım ve ulaşımın alakalı faaliyetler de gelişme göstermiştir.

Günlük yaşama hakim Roma anlayışının (hukuk, ticaret vd. alanlarda) tedricen ortadan kalktığı bu dönemde, topografik şartların elverdiği ölçüde gelişmiş yarımada yol güzergâhları umumiyetle ana hatlarını korumuştur. Doğal ortamın sunduğu coğrafi potansiyelden en iyi şekilde yararlanabilmek için de imâr hareketlerine hız verilmiştir. Meselâ, seyahat edenlerin konaklama ve korunma ihtiyaçları için sayısız ticarî ve askerî yapı (ribat, han, kervânsaray, derbent) inşa edilmiştir. Bunlardan yaklaşık 144 adedi günümüzde bilinmektedir (Özergin, 1959: 10; Özergin, 1965: 141-170; Miroğlu, 1997: 245).

Siyasî ve askerî gelişmelerin ulaşımı etkilediği dönemlerde (Doğu Roma, Haçlı ve Moğol saldırıları sırasında) faaliyetler farklı istikametlerde (Doğu-Batı, Kuzey-Güney ve Güneydoğu-İstanbul) yoğunlaşmıştır. Zira, yarımadanın doğu ve güneyindeki kentlerle (Tebriz, Musul, Bağdat, Halep) Karadeniz ve Akdeniz

sahillerindeki şehir ve limanlar (Trabzon, Samsun, Sinop, Foça, İzmir, Ayasulug, Antalya, Alâiye, Ayas) yanında, İstanbul gibi kuzeybatıdaki önemli ticaret merkezlerine ulaşmanın güçleştiği dönemler yaşanmıştır (Kırpık, 2012: 173-200).

1- Haçlı seferleri sonrası gelişmeler

1071 yılından kısa süre sonra Marmara kıyılarına kadar ulaşan Türk ilerleyişi ve Türkiye Selçuklu Devleti'nin kuruluşu, Doğu Roma idârecilerinin çaresizce Hıristiyan (Katolik) Batı dünyasından yardım talebinde bulunmak zorunda bırakmış ve akabinde başlayan Haçlı seferlerini desteklemeye mecbur olmuşlardır. Gelişmeler beklentileri doğrultusunda sınırlarına yönelik Türk hareketliliğini yavaşlatmış, ancak uzun vadeli sonuçları ummadıkları kadar ağır olmuştur (Anna Comnena, 1996: 198; Pryor, 2004: 119; Turan, 1993: 84; Erdem, 2002: 184).

Beklenenden kuvvetli Türk direnişi nedeniyle Doğu Roma'nın arazi kazanımları fazla olmadığı gibi, Haçlıların eline geçen kentlerle İstanbul arasında ulaşım bağı kurulamamıştır (Runciman, 1992: 25). Doğu Akdeniz'de tesirli olan Haçlı ablukası ise, Anadolu üzerinden yapılan uluslararası ticareti yeniden önemli hale getirmiştir (Yuvalı, 1990: 233-234; Ostrogorsky, 1991: 51-52). Alâiye ve Antalya limanlarının önem kazanması bu durumun bir sonucudur. Üstelik, takip eden dönemde Karadeniz liman şehirlerinin Selçuklular tarafından fethiyle Trabzon-İstanbul arasındaki Doğu Roma deniz ticareti de sekteye uğramıştır. Uzakdoğu ticaretinin Karadeniz'in kuzeyine kaymasıyla üstünlüğünü İtalyan şehir devletlerine kaptıran Doğu Roma, bunun sonucunda önemli ekonomik kayıplar yaşamıştır.

Öte yandan, seferler Hıristiyan Batı dünyasına Doğu Akdeniz'de imtiyazlı koloniler kurma fırsatı vermiştir. Müslümanların Avrupa kıtasındaki ticaret kolonileri ise, büyük ölçüde ortadan kalkmıştır. Meselâ, Sicilya krallarından Staufen ile Angevin dönemlerinde yaklaşık 70 yıl Müslümanların yaşadığı İtalya'nın güneyindeki Lucera buna bir örnektir. Akr'ın 1291 yılında Memlûklar tarafından fethi üzerine, Papa VIII. Boniface'ın memnuniyeti için Anjou hükümdarı II. Charles buradaki ticaret kolonisini 1300 yılında yok etmiştir (Taylor, 2003: 173-209; Housley, 2007: 189-208).

Türkiye Selçuklu Devleti'nin Myriocephalon zaferiyle (1176) yarımada'daki Türk egemenliği perçinlenmiş ve ilk iki Haçlı seferinin Anadolu'daki tesirlerini düzelteren yeni bir huzur ve refah dönemi başlamıştır. Selçukluların yarımada yol güzergâhlarını büyük ölçüde denetimlerine almaları, bunun bir diğer sebebidir. Rükneddin Süleymanşah b. Kılıç Arslan'ın Tokat meliki olduğu dönemde (1188-1192) Samsun ve İzzü'd-din Keykavus b. Gıyasü'd-din Keyhüsrev'in saltanatında Sinop fethedilmiş (1214), Soğdak limanı (Sudak-Kırım) üzerinden

yapılan deniz ticaretinde söz sahibi olunmuştur. Soğdak ise, Sultan Alaeddin Keykubat'ın Kastamonu uç beyi Hüsameddin Çoban'ın komuta ettiği bir seferde (1227) fethedilmiştir. Aynı yıl, Trabzon'daki Komnenosların saldırdığı; Sinop, Samsun ve Ünye arasındaki Karadeniz kıyılarından elden çıkması Sultan'ın gayretiyle önlenmiştir. Akdeniz kıyılarındaki gelişmelere gelince: 1207'de Antalya, 1223'te Alâiye ve Alâra kalesi fethedilmiştir (İbn Bîbî, 2007: 37, 50-54, 78-81, 98-105; İbnü'l-Esîr, 1987: 209; Gregory Abû'l-Farac, 1987: I, 488, 497; Alptekin, 1992: 268-269, 275-276, 284, 288-289; Turan, 1993: 302, 330, 357). Alanya ili Manavgat ilçesi Okurcalar beldesindeki Çakallar köyü yakınındaki Alâra kalesi (hanı), Alâiye'den sahil boyunca kuzeybatıya uzanan, ancak Manavgat'a varmadan kuzeydoğuya dönüp Akseki'ye ulaşarak Torosları aşan ve Konya'ya ulaşmayı sağlayan tarihsel yol üzerinde Alâiye-Manavgat arasında orta yerdedir. Alâiye sonrasında ilk konaklama yeridir. Alanya-Manavgat sınırını oluşturan Alâra çayının denizden 9 km. kuzeyinde ve Alâra kalesine 800 metre uzakta bir düzlükte ve Alâra çayı kıyısında inşa edilmiştir. Alanya'ya yaklaşık 35 km. uzakta olan Alâra hanı, Özergin göre Antalya-Alanya yolunda, Antalya'dan 105 km. mesafede Alâra çayı sol kenarında Okurcalar yakınındadır. Kitâbesine göre han, Sultan I. 'Alâ'eddin Keykubad tarafından yaptırılmış ve 629/1232 yılında tamamlanmıştır. Günümüzde haraptır (Özergin, 1965: 144-145; Umar, 1993: 46 [http:// www. manavgat. bel.tr/eng/createpage.php?pid=51](http://www.manavgat.bel.tr/eng/createpage.php?pid=51)).

Bazı önemli hamleler de Türkiye Selçuklu Devleti'ni malî bakımdan güçlendirmiştir. Meselâ, Alâiye'nin fethinde kullanılan ve deniz ticaretini güvence altına alan bir donanma tesis edilirken, Kıbrıs ve Venedik'le ticarî anlaşmalar yapılmış, yabancılardan % 3 gibi düşük oranda vergi alınmaya başlanmıştır (Sümer, 1985: 2; Köymen, 1992: 17; Alptekin, 1992: 275; Akdağ, 1995: 346-350; Cahen, 1984: 160-172; Heyd, 1975: 611-612; Turan, 1988: 109-143; Sevinç, 1980: 80-81; Delilbaşı, 1987: 483-484; Ekinci, 2005: 104-105; Koca, 2002: 344; Çavuşdere, 2009: 53-75). Bu konudaki kararlılığın bir işareti de 1216'da Antalya ve 1266'da Sinop'un istirdadıdır (İbn Bîbî, 2007: 49-50; Turan, 1988: 103, 158; Tevhid, 1341: 165-176; Alptekin, 1992: 277, 327). Yine, menziller arasında (30-35 km. aralıkla) korunaklı ve işlevsel kervânsaraylar inşa edilirken, ticaret kervânlarına da askerlerin eşlik etmesi kararlaştırılmıştır. Karada ve denizde felâkete maruz kalıp malların kaybedilmesi de sık yaşanan bir durum olduğundan, devlet hazinesinden tazminat vaad edilerek, ticaretle uğraşanlara cesaret verilmiştir (Turan, 1946: 473-474; Özergin, 1959: 8-9; Özergin, 1965: 141-170; Ersoy, 1996: 2-3). Nihayet bu tedbirler kısa zamanda sonuç vermiştir. Meselâ, Halep-Kayseri kervân yolu yeniden canlanmış, Şam (Dımaşk), Halep ve İskenderiye ile güçlü ticarî bağlar kurulmuştur (Uzunçarşılı, 1988: 254; Heyd, 1975: 671).

2- Moğol istilâsının tesirleri ve gelişmeler

II. Gıyâseddin Keyhüsrev'in saltanatında, aşiret isyanları ve Harezmliler meselesi yüzünden asayişin bozulmasıyla ticaret hayatı olumsuz etkilenmiştir. Moğol istilâsının ağır koşulları da devreye girince Anadolu halkı fakirleşmiş, Trabzon limanı üzerinden yapılan ve Doğu Roma'nın yararlandığı ticaret canlanmıştır. Moğollar gerek Trabzon üzerinden yapılan, gerekse de Uzakdoğu'dan gelen ticaret yollarına hâkim olana kadar durum değişmemiştir (Güçlüay, 2000: 36, 42-43). Meselâ 1320 tarihinde İlhanlı Ebû Said Bahadır Han'ın Venedik'le anlaşma yapması, Moğolların ticarete verdikleri önemin yükseldiğine bir örnektir (Turan, 1971: 74).

Moğol istilâsıyla başlayan ekonomik gerileme Türkiye Selçuklu Devleti otoritesini zayıflatınca; Batı Anadolu ve uç bölgelerde (Muğla, Birgi, Manisa, Kütahya, Söğüt-Domaniç, Kastamonu vd.), ayrıca; Konya, Kırşehir'le (İustinianopolis, Mokissos) Erzurum çevrelerinde toplanan kalabalık Türkmen kitleleri araya girmişlerdir. Anadolu'daki Moğol otoritesini temsil eden Eretna Bey'in ölümü (1352) aradıkları fırsatı vermiştir (Sümer, 1992: 39). Moğolların anlaşmazlığa düşmeleri, Türkmenler için bir fırsat olmuş ve boy liderleri önderliğinde teşkilâtları Türk beyliklerini kurmuşlardır.

Anlayışıyla Türk nüfus arasında birlik ve beraberliği güçlendiren Ahi teşkilâtının dönem gelişmelerinde tesiri vardı. Zira siyasi birlikten yoksun yarımada üzerinden Türk-İslâm ülkeleri ve ayrıca deniz ticaretinde önde gelen Hıristiyan hükümdarlıklarıyla (Doğu Roma, Venedik, Ceneviz, Floransa, Napoli, Anju vd.) ticaretin sürdürülmesinde önemli rol oynamışlardır (Sevinç, 1980: 83-95).

Dikkat çeken diğer bir husus, Karadeniz kıyıları ve İç Anadolu üzerinden, batıya doğru ilerleyen yolların durumudur. Zira, İstanbul ve çevresinin Doğu Roma denetiminde olması, Türklerin ticaret için denetimlerindeki Batı Anadolu'ya yönelmelerine sebep olmuştur. Nitekim Karadeniz limanlarından (Trabzon, Samsun ve Sinop) gelen ve Sivas'ta birleşen yollar; Kayseri, Konya, Eğirdir (Prostanna, Akroterion, Akrotiri\Agridur/Felek-âbâd), Burdur, Denizli (Çürüksu boyundaki Lâdik/Tonguzlu) güzergâhıyla Ege şehirlerine ulaşıyorlardı. Yol hattı boyunca bulunan yerleşmelerin bu dönemdeki mamur ve müreffeh hali durumu doğrulamaktadır.

3- Selçuklu dönemi yollarının ana hatları

Bu dönemde: Doğu-Batı yönlü yolların; Tebriz-Ayas ve Tebriz-Karadeniz sahilleri-İstanbul arasında uzandığını, Kuzey-Güney yönlü yolların; Sinop-Antalya-Alâiye ve Samsun-Aksaray-Ayas güzergâhlarıyla Karadeniz'den Akdeniz limanlarına ulaşımı mümkün kıldığını, Karadeniz limanlarından Ege limanlarına giden yolların; Trabzon-Sivas-Konya, Samsun-Sivas-Konya, Sinop-

Konya ve Konya-Burdur etaplarıyla Ege limanlarına vardığını, Karadeniz limanlarından Cezîre ve Şam'a giden yolların; Trabzon-Bağdat, Trabzon-Halep, Sinop-Samsun-Bağdat ve Sinop-Samsun-Halep etaplarından müteşekkil olduğunu görürüz.

Güneydoğu Anadolu'dan İstanbul'a giden yollar ise, M.Ö. 330 yılında İstanbul'un Doğu Roma başkenti olmasıyla gelişmişlerdir. Müslüman-Arap ilerleyişi sırasında bir süre ticarî aktivite gerilemiş, ancak IX. yüzyıldan itibaren canlanma görülmüştür. Bu yol güzergâhları, önemli ölçüde Cezîre ve Şam'dan İstanbul'a giden yolların yarımada üzerindeki devamıdır.

XIII. yüzyılda bu güzergâhlar nispeten gelişmiş ve bazı ilâveler de olmuştur. Meselâ deniz yoluyla Baltık ve Rusya üzerinden Samsun ve Sinop limanlarına gelen kervânlar, Ankara ve Konya üzerinden; Antalya, Alâiye gibi Akdeniz limanlarına yönelir, buradan yine deniz yoluyla Mısır ve Suriye'ye ulaşırlardı. Öte yandan, Mısır ve Suriye üzerinden karayoluyla ilerleyen kervânlar da (Bağdat ve Halep üzerinden) Kayseri, Ankara ve Konya etaplarıyla İstanbul'a veya Sivas-Samsun hattını izleyerek, Sinop ve Trabzon limanlarına ulaşırlardı. Anadolu'daki ekonomik hareketlilikte Uzakdoğu'dan gelen ticaret yolları da rol oynardı. Bunlardan biri, Kırım limanlarına (Rosia, Kerson/Khersonnesos ve Soğdak), diğeri de İran üzerinden yarımada varıp Trabzon ile Antalya'ya ya da Ayas'la Alâiye'ye ulaşıyordu.

Bu yolların bazıları sürekli kullanılan önemli güzergâhlardı. Bir kısmı da muhtelif siyasî gelişmelerin tesiriyle işlerlik kazanmıştır. Özergin, Ortaçağ Anadolu yol güzergâhlarını ele alan önemli çalışmasında bunları titizlikle ele almıştır (Özergin, 1959: 55-145).

3.1 Anadolu'yu İran'a bağlayan yollar:

a) Tebriz-Halep yolu: XI. yüzyılda hayli işlek bir güzergâhtı. 1046'da yolu kullanarak hacca giden Nâsır-ı Hüsrev'in anlatımına göre; Tebriz'den yola katılanlar önce 60 km. kuzeydeki İran Azerbaycan'ı vilâyet merkezi Merend'e ve Kızılçay boyundaki Huvayy/Hoy şehrine uğrarlardı (muhtemelen XIII. yüzyılda Hoy'dan sonra iki menzil daha gelişmiştir. Hamdullah Mustavfi'nin kayıtlarına göre bunlar; Şikem/Sökmen âbâd ve Nev-şehr'dir). Buradan sonra Pir Raşit dağlarıyla İsbey dağı arasındaki Han-gediği adını taşıyan (burada günümüzde Han isimli bir köy var) ve dahilinde muhtemelen bir kervansaray kalıntısı olan boğazdan geçerler, suları Van gölüne dökülen Bendimahi çayının geçtiği ovada ve bu akarsu kenarındaki Muradiye'ye (Barkara, Barkari, Bakari, Bergeri, Bargiri) ulaşırlardı. Müellifin katıldığı yolculukta daha sonra; Van, Gevaş (Vastiana, Vustân, Vestân), şimdiki yerleşime göre 2 km. daha doğuda olan Ahlât (Khliat, Khaliat, Hilât) etapları aşılmıştır (Gevaş, Van gölünün güneyinde, Ahlat ise kuzey kıyısındadır. Yazarın Gevaş'tan Ahlat'a gidebilmesi

için Van'dan dolaşması veya tekne ile göl üzerinden buraya geçmesi gerekirdi). Sonra da; Ribât, Bitlis (Bageş, Pagiş, Bidlis, Badlis), Kıf-unzur kalesinden (Kifonzor, Kılınzor, Küfündür, Kefendur) geçilmiştir (Bitlis ile Ziyâret arasında bir yer olduğuna göre şimdiki Konakdere yöresinde olabilir. Bitlis'e 22 km. uzaklıkta bulunan Kefendur hanı için yerel dilde Kıfındur denir. Bunun Kıf-unzur'dan bozma olduğunu da düşünebiliriz. Öyleyse Kıf-unzur, iyimser bir olasılıkla şimdiki Kefendur bölgesidir. Tuncer, 1995: 8). Ardından; Ziyâret (Mescid-i Üveys-i Karanî/Veysel Karanî) ve Erzen (Arzan) yerleşmeleri aşıldı (Ortaçağ yerleşmesi Erzen'in harabeleri, Yanarsu çayı boyunda ve Yeşilyurt mezrası yakınında yer alır. Kalesi, akarsuyun batı tarafındadır. Çevik, 2009: 241-256). Nihayet Batman köprüsü (Malaberi/Malabadi köprüsü, Batman çayı üzerinde 1147-1148 tarihli Artuklu eseridir.) ve Silvan (Amypharkath, Mufargin, Martyropolis, Meyâfârikıyn, Meyyâfârikîn) etapları geçilmiş, Dicle köprüsü (on gözlü büyük köprü) vasıtasıyla Dicle nehri aşılarak Diyarbakır'a (Diyar-ı Bekr) vasıl olunmuştur. Nâsır-ı Hüsrev'in ifadesinde göre, Karacadağ doğusundan geçen yol kısa, ama kayalık olduğundan, daha kolay ve mamûr olan ve dağın batısından geçen yol tercih edilmiş ve muhtemelen; Han harap Karacaviran (Şekerli'nin 7-8 km. güneydoğusunda), Mehmedi han (Tektek dağları kuzeybatısında, Şanlıurfa-Mardin karayolunun 50. kilometresindeki Dağyanı köyünde, Romalılara ait olduğu sanılan ve "Mehemedey Han" (Mehmed'in Hanı) denilen büyük bir yapı vardır), Mecrihan/Çamlıdere köyü ve Nakib han/Ulucanlar köyü etapları izlenerek eski Harrân'a (şimdiki yerleşmenin 8 km. kadar kuzeyinde) ulaşılmıştır. Karavul (قرول ?) üzerinden de Suruç'a (Sürûç, Sarûc) varılırdı. Sonraki durak olan ve günümüzde Suriye sınırlarında kalan Münbiç (Manbic) öncesinde, Nacm kalesiyle (Halep'e bağlı Manbic kenti kuzeydoğusundaki bu yapı Roma döneminde Kasilina adıyla tanınırdı) muhafaza olunan Manbic köprüsü vasıtasıyla Fırat nehri aşılar ve nihayet Haleb'e varılırdı.

b) Tebriz-Ayas yolu: İstanbul'un Latin işgaline girmesi (1204) ve Suriye'deki Haçlı prensliklerinin Müslümanlar eline geçmesiyle siyasî dengeler değişmiş, ticarî faaliyetler bundan etkilenmiştir. Müslüman coğrafyasının önemli bir bölümünde üstünlüğünü kaybeden Haçlı bakıyelerinin bir bölümü denizcilik kabiliyetleriyle Akdeniz adalarında tutunmuşlardı. Bunlar, aralarında egemen yeni politik anlayışla Müslümanlarla dostane ticarî ilişkiler kurup deniz ticaretinden yararlanmaya başlamışlardı. Türkiye Selçuklu sultanlarının güzergâhta ticaretin gelişmesine önem veren anlayışı da tesirli olmuştur. Zira, Latin işgali sonrası doğu-batı yönlü ticaret aksadığı gibi, Karadeniz ticareti de Komnenler tarafından kurulan Rum Pontus Krallığı yüzünden sıkıntılı bir hale girmişti. Böylece Tebriz'le Ayas arasındaki güzergâh üzerinden, özellikle XIII. yüzyılda doğu memleketleriyle Avrupa arasında deniz yoluyla sürdürülen ticaret hayli işlerlik kazanmıştı.

Aras havzası, Erciş, Doğu Beyazıt ve Doğu Beyazıt-Iğdır kalesi üzerinden dört farklı güzergâhla *Erzurum'a*,

Fırat nehri boyu (Erzincan, Kemah ve Zara kuzeyi ve Sivas'ın 60 km. kuzeydoğusundaki Kösedâğ üzerinden) veya anayoldan Erzurum'un 15 km batısındaki Ilıca/Aziziye, Pegolotti'nin Gavazera fuori d'Arzerone şeklinde adlandırdığı Mama Hatun kervansarayı (Tercan-Erzincan. Özergin, 1965: 157; Beygu, 1939: 231; Yetkin, 1953: 75-91), Karasu üzerindeki Kötür (Alâeddin Keykûbad) köprüsü (Tuzla suyu ile Karasu'nun birleştiği yerde, Mercan'da), Keşiş dağları güneydoğusundaki Cimin boğazında (Cibice gedüğü, Üzümlü civarı) olduğu sanılan ve Pegolotti'de Gavazera sulla montagna, Osmanlı kaynaklarında Zerun hanı şeklinde bahsedilen Cibice hanı, Erzincan, Muğhisar (Mugar hanı, Kiepert'e göre burası Erzincan-Akşar ovası arasında bir köy olup, burada bir han da vardır. Akşar ovası bugünkü Suşehri ovasıdır. Selçuklular döneminde buraya Erzincan Akşehir'i, Akşar Abâd denilirdi. Özergin, 1965: 158), Zara, Dudriaga(Todurga (Tödürge)/Demiryurt köyü ve mevkiî meçhul İsfehânî/İbn Râhat hanı üzerinden (Turan, 1993: 124, 629; Turan, 1988: 26-27; Özergin, 1965: 152; Kayaoğlu, 1981: 4) Sivas'a,

Kesik köprü (Kızılırmak köprüsü de denilir, Sivas'ın Karşıyaka mahallesinde), Lâtif hanı (İbn Bibî'de Kervânsaray-ı Latif, Pegolotti'de Gavazera di Casa Jacomi şeklinde adlandırılır. Taeschner'e göre Eski Apardı yakınındadır. Erdmann ise, Tatlıocak mevkiinde bir han kalıntısı tesbit etmiştir. Özergin, 1965: 157), Gedik (Gedük) hanı (Taeschner'e göre bu mevki Şarkışla civarındadır. Erdmann bu civarda bir bayırda bir yıkıntı tesbit etmiştir. Hanlı istasyonu yöresi olabilir, zira bu kısımda yol gedük, yani arızalıdır. Özergin, 1965: 150), Çıbuk/Çubuk çayırı hanı (?), Armaksu menzili (Armamaxa/Ermeksu ?), Lâlâ kervânsarayı (Özergin, 1965: 156-157) ve Palas/Gölova'daki Sultanhanı (Pegolotti, Gavazera del Soldano şeklinde adlandırır. Sivas-Kayseri yolundaki Şahruh köprüsü hanından 30-32 km. güneydedir. Zor okunan kitâbesine göre, Sultan I. 'Alâ'eddin Keykubâd tarafından yaptırılmış ve 630-634 (1232-1236) yılları içinde tamamlanmıştır. Özergin, 1965: 162) üzerinden *Kayseri'ye*,

Pervâne ribatı (?), Sarı han (Ürgüp-Nevşehir), Sünnetli hanı (?), Alay (Alâiye, Alayın) hanı (Muşkara/Nevşehir'in 35 km. batısında, Alayhanı köyü), Dîh-i Sûrâhân (?), Öresun hanı (Muşkara/Nevşehir'in 47 km. batısında, Bebek köyü sapağında), ve Hoca Mes'ûd/Ağzıkara hanı (Aksaray'ın 15 km. doğusunda, Ağzıkarahan köyü), üzerinden Melendiz çayı boyunda kurulu *Aksaray'a*,

Aksaray batısındaki Ak yaylada olan Akhan, Sultanhanı (Aksaray'ın 42 km. batısında), Obruk hanı, Kaymaz hanı (ihtimal Akbaş hanı, Akbaş köyü, Karatay-Konya. İbn Bibî'de Karvansaray-ı Kaymaz, Dibidelik hanı şeklinde adlandırılır.

Girîve-i Kaymaz ve Menzil-i Kaymaz da burası olmalıdır. Özergin, 1965: 144), Zencirlü han (ihtimal Konya'nın yaklaşık 34 km. doğusunda Zencirli mevki) ve Sa'adeddin Köpek/Zazadin hanı (Tömek köyü) üzerinden *Konya*'ya,

Ereğli, Çiftehane, Sultan/Bacdâr hanı (XVII. yüzyıldan sonra adı geçmediğine göre, yıkılmış olmalıdır. Özergin, 1965: 163), Pozantı suyu (Çakıtsu deresi) üzerindeki Akköprü (Şekerpınarı köprüsü) ve Gülek boğazı üzerinden *Ayas*'a ulaşan bir güzergâhtı.

Bu Tebriz-Ayas yolu üzerinde yer alan Pasinler Çoban/Çobandede köprüsü (Köprüküy'ün yaklaşık 1 km. doğusunda Aras nehri üzerinde) ve Hasan kale (Cevân kale) ile Tercan'daki Mama Hatun kervansarayı gibi bazı yapılar günümüze ulaşmıştır.

Yolunun Sivas'tan ayrılan kolu ise; Lâtif hanı (?), Gedik çayırı (Gedik/Gedük hanı ?), Palas/Gölova'daki Sultanhanı, Karatay hanı (Karadayı köyü, Elbaşı-Bünyan. Özergin, 1965: 154) ve Göksun, Gandon (ihtimal Kahramanmaraş Andırın'a bağlı Geben köyü yakınındaki Meryemçil beli) ve Colidera (Toros silsilesi üzerinde, ihtimal Kozan kuzeyindeki Gobidar, Kosidar kalesi. Pegolotti, 1915: 299) üzerinden Yumurtalık'a ulaşırdı.

c) Tebriz-Karadeniz sahilleri yolu: Tebriz'den başlayan güzergâh Erzurum'a uğrar, Bayburt (Baypirt, Papirt, Bapirt), Gümüşhane, Zavena kalesi (Zegan/Zigana köyü, Torul) kalesi, Zigana geçidi veya Erzincan (Arzincan, Arzangan, Arzancan), Alanza köyü (Alansa, Gümüşgöze köyü-Kelkit), Dorila kalesi (Dorileh, Orilla/Torul yakınında), Ardasa kalesi (Cadaca, Ardaça/Torul'da), ihtimal Zigana geçidindeki Zavena kalesi, Palima kalesi (Hamsiköy), Pyxites suyu/Değirmen çay (Değirmendere) üzerinden *Trabzon*'a ulaşırdı (Cöhçe, 1991: 477-484).

3.2 Anadolu'yu el-Cezîre ve Şam'a bağlayan yollar:

a) Bağdat-Malatya yolu: Bağdat, Musul, Mardin (Baz, Şahba veya Kuh adını taşıyan muhkem bir kalesi vardı), Diyarbakır, Ergani, Gölbaşı hanı (Baş hanı, Sığırdiken hanı, Pürünos hanı. Gölcük'de.), Harput (Hartabirt, Hısn Ziyad), Pağnik (Harput-İzollu/Kale arasındaki Işıkyolu köyü), Kömürhan köprüsünden Fırat nehri geçişi (Kuşsarayı civarında) ve Malatya etapları izlenirdi.

b) Malatya-Ankara yolu: İki ayrı güzergâh kullanılırdı.

Malatya-Sivas üzerinden ilerleyenler; Kesik köprü (Kırkgöz. Tohma çayı üzerinde inşa edilmiştir. Günümüzde köprü Karakaya baraj gölü altında kalmıştır. Kimi kaynaklarda XIII. yüzyıla tarihlendirilen yapı bazı kaynaklarda ise XV. yüzyıl sonuna tarihlendirilir. İlter, 1978: 167), Yazıhan, Taşhan (Hekimhan. Özergin, 1965: 151-152), Dere boğazına hâkim Alacahan (Kangal-Sivas'da. Eskikurt ve Garipağaoğlu, 2008: 193-199), Tecer han (Tecer köyü,

Ulaş), Serçe han (ihtimal Tutmaç köyü civarında) ve Kızılırmak üzerindeki Eğri köprü (Sivas'ın 3 km. güneyinde Kardeşler mahallesinde), Sivas, Yıldızeli köprüsü (Sivas-Tokat yolunda Yıldız ırmağı üzerinde), Yenihan (Yıldızeli hanı), Cincimli (Çınçınlı) Sultan hanı (Sarayözü köyü, Karamağara/Saraykent-Yozgat), Yahşihan, Ankara etaplarını izlerlerdi.

Malatya-Kayseri üzerinden ilerleyenlerse; Malatya batısındaki Şahnahan, Kalolar hanı (Kalolar/Esenbey köyü-Akçadağ), Tohma suyu kenarındaki Sengbâr (Taşkale, Zengibar kalesi)\Darende, Karatay hanı (Karadayı köyü, Elbaşı-Bünyan), Kayseri, Kızılırmak üzerindeki Tekgöz (Yalnızgöz) köprüden (Kayseri'nin 30 km. kuzeybatısında) geçer, Karahüyük/Hacıbektaş (Nevşehir), Kırşehir, han (Tarım, 1947: 9), şimdi mevcut olmayan Köprüköy hanı (Çeşnigir köprüsü hanı. Çeşnigir/Köprüköy-Karakeçili) ve Köprüköy ile Karakeçeli arasında bulunan Kızılırmak üzerindeki Çeşnigir (Çişnir) köprü (Köprüköy, Keskin-Kırıkkale) geçer, Lalahan (Elmadağ-Ankara) ve Ankara etaplarını takip ederlerdi.

c) Malatya-Halep yolu: Malatya, Viranşehir/Doğanşehir'deki Zibatra kalesi (Zapetra, Sozopetra, Zurpata), Tucandere/Tucakdere boğazı (ihtimal Doğanşehir-Koçali arasında ve Buzdağı kütlesinde). Buna Malatya dağları da denilir. Bu silsilede, 2533 m.'lik Ulubaba tepesinin de yer aldığı Tucak dağı vardır.), Kamereddin hanı (Tucak dere geçidinin Adıyaman tarafında. Ebû'l-Fida, 1325: IV, 75), Adıyaman'daki Hısn-ı Mansûr kalesi, Göksu çayı, Araban'daki Ra'bân (Karasu çayı kenarında bir kale), Rumkale (Merzumen/Merziman çayının Fırat'la birleştiği yerde, Yavuzeli'ne bağlı Kasaba köyü yakınında bir kale. Ortaçağ boyunca; Rhomaion Koula, Hesna dhe Rhomaye, Hromgla, Kal'atü'l-Rum, Kal'atü'l-Müslimîn, Kal'a-i Rûmiye, Kale-i Zerrin-Altın kale gibi isimlerle anılmıştır. Umar, 1993: 691) yakınındaki Merzebân (Cingife/Yavuzeli-Gaziantep), Gaziantep (Ayntâb) ve Halep etaplarından müteşekkildi.

d) Kayseri-Halep yolu: Kayseri, Erciyes dağı (Argaios, Asib), köy, Karatay hanı (Karadayı köyü, Elbaşı-Bünyan), köy (?), yakınında köprüler ve kesmetaş han bulunan Otrak köyü (?), Kışlak-ı Saroz (Köyleri/Sarız), Ra'yyan köyü (Elbistan-Sarız arasında ?), Afşin Çoğulhan'daki Çavlı han, Darbü'l-Hadath (Hades boğazı) yolundaki Elbistan (Ablasta, Ablastha, Ablastayn, Ablistan\Bustân), Derbent boğazının Elbistan tarafındaki Zilli han (Bir Selçuklu kervansarayıdır ve 1563 tarihli Maraş tahrir defterinde adı geçer. Yinanç ve Elibüyük, 1986: 511, 585) dahilinde Akçaderbend'in yer aldığı Derbent boğazı (Derbent boğazı, Kahramanmaraş'ın Nurhak ve Elbistan arasındaki bağlantıyı sağlayan karayolunun yakınındadır. Nurhak kazasının kuzeybatısındaki Barış kasabasının Derbent mahallesi güneyine doğru uzanan dağlar içinde bulunan ve bazı yerleri kayaların oyulmasıyla meydana gelmiş bir sarp geçittir. Ortaçağ'da

Kayseri-Halep ticaret ve ordu yolu buradan geçmekteydi. Babü'l-Hadid (Demir kapı) ve Darbu's-Selame (Esenlikler Kısığı) olarak da bilinir ve Doğu Roma ve Arap kaynaklarında sıklıkla geçer. Bu geçidin güney yönünde Göynük, kuzey yönünde Elbistan vardır. Selçuklar zamanında civarında dört han inşa edilmişti. Bu hanlardan biri boğazın güney ağzına Alâeddin Keykubad'ın son zamanları ile ve II. Gıyaseddin Keyhüsrev zamanında Elbistan valiliği yapan Emir Kamereddin tarafından yaptırılan Derbent Ağzı Hanı idi. İkincisi ise, yine aynı yıllarda boğazdan Elbistan istikametine doğru çıkıldıktan sonra Akçaderbend'in (Derbend köyü) az biraz kuzeyinde inşa edilen Zilli Han idi. Boğaz'dan çıkıldıktan sonra yol ikiye ayrılmakta olup biri Hades, Besni, Antep ve Pazarcık taraflarına diğeri ise Doğanşehir ve Malatya tarafına gitmekteydi. Malatya tarafına giden yol üzerinde ise Nurhak hanı ve Çevirme hanı bulunmaktaydı. Atalay, 2008; Turan, 1993a; Sümer, 1985: 68; Honigman, 1970: 85; Uyumaz, 2002; Gökhan, 2011.), ihtimal Perveri/Harmanlı batısında Göksu çayı aşıldı. Hadesü'l-Hamrâ (Abbasi-Doğu Roma sınır kalesi. Gölbaşı'nda; Bozlar, İnekli/Yeşilova ve Göynük köyleri arasında) etabından sonra, Mercü'l-Dibac (ihtimal Pazarcık civarı. Sümer, 1985: 64.) üzerinden veya Araban'daki Ra'bân, Merzebân (Cingife/Yavuzeli-Gaziantep) etaplarıyla Dülük köyü (Dolikke, Daluk, Telukh, Dolouk/Şehit Kâmil-Gaziantep), Gaziantep ve Tell başır/Tillbaşar'dan (Gündoğan köyü, Büyükkızıllhisar/Oğuzeli-Gaziantep) geçerek Halep'te tamamlanan bir güzergâhı vardı.

3.3 Karadeniz ve Akdeniz bölgelerini birbirine bağlayan yollar:

a) *Sinop-Alâiye-Antalya yolu*: Nizameddin zâviyesi (?), Gökçe ağaç hanı (Hanönü-Kastamonu. Özergin, 1965: 150; Gökoğlu, 1952: 353-357), Fahreddin zâviyesi (?), Taşköprü (Gökirmak üzerinde), Kastamonu (Castrum Comnenon), Kara dere çayı kenarındaki Atabey hanı (Elmayakası köyü civarı, Akkaya, Kastamonu. Özergin, 1965: 145; Gökoğlu, 1952: 349), Kızılırmak'a dökülen Acıçay'ın Tatlıçay'la birleştiği yerdeki Çankırı (Kengeri, Hancara, Gancara), Abacılar hanı (Çubuk bendi suları altında kalmıştır) üzerinden *Ankara'ya*, İncesu (Mogan gölü suları, çağlayarak ODTÜ ormanlarıyla çevrili olan Eğmir gölüne gider. Oradan da Hatip çayı ile Ankara'nın içinden Bülbülderesi ve İncesu Deresi olarak geçip, Çubuk çayı ile birleşir.), Gölbaşı, Mogan gölü hanı, Zıvarık hanı (Zıvarık/Altnekin), Dulgu han (Bozdağ'ın güney tarafında, at sırtında Konya'ya 4 saat mesafede. Sarre, 1896: 105), Konya'nın 7 km. kuzeyindeki Selçuklu ilçesindeki Oruzlu hanı (Ruzbe hanı, Horozlu han, Ruzapa hanı) üzerinden *Konya'ya* ulaşıldı.

Buradan sonra iki ayrı güzergâhla Alâiye'ye varılırdı:

-Altun-apa hanı (Altınapa baraj gölü sahası içindedir. Selçuklu ilçesine bağlı Küçükmuhsine köyü yakınındadır. Özergin, 1965: 145; Erdmann, 1961:

29; İlter, 1969: 14; Aslanapa, 1973, II, 147; Turan, 1947: 197, 230), Kızılören'deki Han-önü hanı (Kuruçeşme hanı) ve Kızıl-ören hanı, Beyşehir (Süleymaniye, Süleyman-şehir, Begşahr), Seydişehir, Derebucak civarındaki Orta-payam hanı (Kireçli han ?), Ebû'l-Hasan hanı (Bulhasan hanı, Bulhasan/Çaltepe köyü yakını-Antalya), Burma han (Burmahan köyü), Tol hanı (İbradî'nin Başlar köyü civarındaki Eynif yaylası güneyinde Akdağ'ın ovayla birleştiği düzlükte), Kargı hanı (Kesikbeli'nde Beydiğin köyünde), *Alâiye*.

-Hatunsaray hanı, Girvat (Gimat) hanı (Girvat/Kayadibi köyü), Seydişehir, Derebucak civarındaki Orta-payam hanı, Ebû'l-Hasan hanı, Burma han, Tol hanı, Kargı hanı, *Alâiye*.

Şarapsa (Serapsu, Şerefza) hanı (Şarapsa/Konaklı köyü-Alanya), Alâra hanı (Alanya ili Manavgat ilçesi Okurcalar beldesindeki Çakallar köyü yakınında), şimdi mevcut olmayan Gazipaşa'daki Pazarcık hanı, Manavgat, Serik'te Köprüçay üzerindeki Selçuklu köprüsü, Köprü-suyu hanı (ihtimal Serik ilçesi Belkis köyündeki Aspendos tiyatrosu han gibi kullanılıyordu) etaplarıyla da *Antalya*'ya varılırdı.

b) Samsun-Ayas yolu: Samsun, Çakallı hanı (Çakallı köyü, Kavak-Samsun. Özergin, 1965: 146; Bayraktar, 2009: 99-102; Bayraktar, 2008: 45-54; Şahin, 2006: 427-448), Sultan Mes'ûd hamamı (Havza'da. İmaret mahallesindedir. Günümüzde işletmecileri tarafından "Vakıf Hamamı" adının kullanılmasına karşın halk arasında "Sultan Mes'ûd Hamamı", "Büyük Hamam", "Aslanağzı-Kız Gözü" yada "Sa'di Paşa Hamamı" olarak bilinir. Doğu Roma yapısının yerine 1297 (veya 1256'da) yılında Sultan II. Mes'ûd tarafından yaptırılmıştır. <http://www.havza.gov.tr/GenelSayfaOku.asp?PageId=149>) ve Merzifon (Phazemon, Neopolis, Marsivan, Marsovan) üzerinden *Amasya*'ya (Amaseia),

Ezinepazar hanı, Turhal (Urhal), Pazar-Tokat'daki Mâh-peri Hatun hanı (Hatun hanı, Ulu han, Pazar hanı), İbiksa hanı (İbibse/Bağbaşı köyü-Tokat), Tahtoba hanı (Tahtoba köyü-Tokat), Çiftlik hanı (Karkın mevkii, Çiftlik/Çamlıbel-Artukâbâd/Artukova/Çiftlik/Artova), Yeni han (Yıldızeli'nde), Yıldızeli köprüsü, Sivas, Kesik köprü (Kızılırmak köprüsü de denilir, Sivas'ın Karşıyaka mahallesinde), Lâtif hanı (?), Gedik (Gedük) hanı (?), Çıbuk (Çubuk) hanı (?) Armaksu menzili, Lâlâ (لالا) hanı (Karvansaray-ı Lala ?), Sultanhanı (Palas/Gölova), Kayseri, رباط عوانه (?), سنتلو menzili (?), Alâiye-Alay hanı (Muşkara/Nevşehir'in 35 km. batısında, Alayhanı köyü), Dîh-i Sûrâhân, Öresun hanı (Muşkara/Nevşehir'in 47 km. batısında, Bebek köyü sapağında), Hoca Mes'ûd/Ağzıkara hanı (Aksaray'ın 15 km. doğusunda, Ağzıkarahan köyü), *Aksaray*'a veya Turhal'dan sonra, Zile (Muhliseddin) hanı (Özergin, 1965: 158; Uzunçarşılı, 1927: 87), Çekerek suyu hanı (Yozgat-Kadışehir yolunda, Çekerek suyunun her iki yanında yer alan Kesikköprü ve Örencik köylerinin kesiştiği

noktada yolun sağında), Cimcimli Sultan hanı (Sarayözü köyü, Karamağara/Saraykent-Yozgat), Çamalak hanı (Malya ovası bitişiğinde Çamalak köyünde idi. Özergin, 1965: 146; Tarım, 1947: 9; Tarım, 1940: 35), Sahra-i Malya (Kırşehir'in doğu ve kuzeyi arasındaki ova), Kırşehir, Kesik köprü hanı (Caca Beg hanı, Kesik köprü köyü. Özergin, 1965: 146; Tarım, 1938: 201) ve Kızılırmak üzerindeki Kesik köprüden *Aksaray'a*,

Kılıçaraslan hanı (veya ribatı), Aksaray'ın 42 km. batısındaki Sultan Alaeddin ribatı (Sultanhanı), Obruk hanı, Kaymaz hanı (ihtimal Akbaş hanı, Akbaş köyü, Karatay-Konya), Zencirlü han (ihtimal Konya'nın yaklaşık 34 km. doğusunda Zencirli mevki) ve Sa'adeddin Köpek/Zazadin hanı (Tömek köyü yakınında) üzerinden *Konya'ya*,

Ereğli, Çiftehhan, Sultan (Bacdâr) hanı (?), Pozantı suyu (Çakıtsu deresi) üzerindeki Akköprü (Şekerpinarı köprüsü, Alpu köyü yakınlarında) ve Gülek boğazıyla *Ayas'a* varılırdı.

3.4 Ege limanlarına giden yollar:

a) Konya-Burdur: (*Gelendost üzerinden*) Konya, Altun-apa hanı (Selçuklu ilçesine bağlı Kiçimuhsine/Küçükmuhsine köyü yakınında), Kavak hanı (Başarakavak köyü güneybatısında) ve Eli kesik hanı (Derbent'e bağlı Kalburcu/Güneyköy'ün 1 km. kuzeyinde) ile Derbent geçilir, sonra; Kireli hanı (Pınarcı mevki, Kireli, Hüyük-Konya), Gelendost hanı (Ertokuş hanı, Eğirdir gölü doğusunda), Pınarpazarı (Eğirdir) hanı (Yeni mahalle veya Kervansaray mahallesi denilen mevkide göl kenarında) ya da Eğirdir hanı (Gıyâseddin Keyhüsrev hanı, Taş han, Dünder bey medresesi), Isparta (Saporda, Siparta, Baris, Saparta, Sbarita, Eis Barida) yolu ile Burdur kalesine (Polydorion\Burdul) ulaşıldı.

(*Beyşehir üzerinden*) Konya, Altun-apa hanı (Selçuklu ilçesine bağlı Küçükmuhsine köyü yakınında), Kızılören'deki Han-önü hanı (Kuruçeşme hanı), Kızılören hanı, Beyşehir, Eğirdir, Burdur.

b) Burdur-Ege limanları: Han-âbâd hanı (Çardak hanı), Akhan (Boz han. Denizli'den 7 km. kuzeyde Goncalı'da. Özergin, 1965: 144; Akça, 1937: 62-68; Akça, 1945: 26-31), Denizli, Seyfeddin Karasungur hanı (Denizli'nin 8-9 km. batısında Hacı Eyüplü köyünde bulunan kitabeye göre) geçilir, sonra; Temürtaş köprüsü ve Sarayköy kuzeyindeki Akköprü kullanılarak Büyük Menderes aşıldı. Sonraki etaplar; Alaşehir, Foça, İzmir ve Ayasulug (Selçuk) idi.

3.5 Akdeniz sahillerinden İstanbul'a giden yollar:

a) Antalya-Dinar: (*Burdur üzerinden*) Emdir (Korkuteli) hanı (Uzunkuyu mevki, Düzlerçamı, Yukarı Karaman köyü, Döşemealtı-Antalya), Kırkgöz hanı

(Bıyıklı köyü, Döşemealtı-Antalya), Susuz hanı (Susuz köyü, Bucak-Burdur), İncir hanı (İncirdere köyü, Bucak-Burdur), Burdur, Uluborlu, Dinar,

(*Denizli üzerinden*) Antalya, Kokuteli, Tefenni, Acıpayam (Garbî Karaağaç, Asi Karaağaç), Denizli, Akhan (Boz han, Goncalı'da), Han-âbâd (Çardak hanı), Dinar,

b) Dinar-Afyonkarahisar: Pınarbaşı hanı (Eski han ?), Sandıklı, Şuhut, Afyonkarahisar (Karahisar-ı Sâhib, Karahisar-ı Devle).

c) Afyonkarahisar-İstanbul: Altıgöz köprü (Akarçay üzerinde), Eğret hanı (Eğret/Anıtkaya-Afyon), Kütahya, Bursa, İstanbul.

d) Ayas-Konya: Ayas'tan Konya'ya ilerleyen güzergâh yukarıda izah edilmişti.

e) Konya-İstanbul: Konya'nın 7 km. kuzeyindeki Selçuklu ilçesindeki Oruzlu hanı (Ruzbe hanı, Horozlu han, Ruz-apa hanı), Dokuzun hanı (Dokuzun belinde, Şadiye/Dokuzköy), Yorgan Lâdik (Dih-i Lâdik-i Suhte/Halıcı köyü/Lâdik köyü-Kadınhan), Kadın hanı, Ab-ı Cerm (İlgın batısındaki ılıca), Altun-apa (Argıt) hanı, Akşehir, Sâhib-ata hanı (İshaklı/Sultandağı. Özergin, 1965: 160; Uysal vd, 2006: 7-43), Çay hanı (Ebû'l-Mücahid Yusuf hanı), Afyonkarahisar, Altıgöz köprü (Akarçay üzerinde), Kütahya ve Bursa üzerinden veya Çay'dan sonra Eskişehir üzerinden İstanbul. Bu güzergâhın önemli bir bölümünü, Domingo Badia yLeblich Halep-İstanbul seyahati sırasında takip etmiştir (Leblich, 1995: 312-324).

Sonuç

Eski dünya karaları arasında adeta bir köprü gibi uzanan Anadolu yarımadası, konumu ve coğrafi özelliklerinin sunduğu potansiyelle dikkat çeken bir coğrafyadır. Önemli kısmı doğal yollardan müteşekkil ulaşım imkânlarına da sahiptir. Bu elverişli şartlar altında, beşerî-iktisadî faaliyetler ve ulaşım ile ilgili gelişmeler tarihî süreçte alakalı bir seyir izlemiştir. Ekseriya kıyı şehirleri ve limanlarla bağlantılı inkişaf eden güzergâhlar; ülkeler, medeniyetler ve kültürleri yakınlaştırmış, hızlı bir tekâmül süreci yaşanmıştır. Bununla birlikte, doğal ortam özellikleriyle çelişen bir tesir, uygulama ya da bir sonucun mevzu bahis olmadığı da dikkate alınmalıdır.

Yarımadada hareketliliğin arttığı Roma hakimiyetinden itibaren, özellikle; siyasî, askerî ve ekonomik istikrarın sağlandığı dönemlerde, güvenli güzergâhlarda olan yerleşmeler mamur ve müreffeh hale gelirken diğerleri sönükleşmişlerdir. Nitekim eşya nakli ve yolculuk için, emniyet yanında ulaşım kolaylığının da her dönem tercih konusu olduğu bir gerçektir. En önemli yollar; az çok geniş ve yatık, yer yer kullanım sıklığından üzerinde vasıta izleri teşekkül

edenlerdir. Zira ticaretin faydaları erken dönemlerde dikkati çekmiş, potansiyeli geliştirmek ve korumak kaygısıyla güzergâhların gelişimine hassasiyet gösterilmiştir. Ribât, kervânsaray, han ve köprü türü yapıların inşâsı bu düşüncelerin sonucudur. Türkiye Selçuklu Devleti hakimiyetinde doğu-batı ve kuzey-güneydoğu yönlü uzanan yollarda beşerî-iktisadî faaliyetlerin yoğunlaşması, aynı anlayışla ilgilidir.

Ortaçağ geneli dikkate alındığında, yarımadaanın dağ sıraları boyunca ilerlemeye elverişli yerlerinin kolayca yol güzergâhlarını meydana getirdiği, yüksek ve engebeli yerlerin geçit niteliğindeki boğazlardan aşıldığı görülür. Meselâ ticaret amacıyla uzun süre Tuz gölünün güneyinden geçen, daha uzun ancak elverişli, bir yol güzergâhı tercih edilmiştir. Askerî harekâtlarda ise, daha zorlu ancak kestirme olan, kuzeyli güzergâh kullanılmıştır. İstanbul'un merkez hüviyeti kazanmasıyla bu ana yollarla birleşen birtakım talî yollar da ortaya çıkmıştır.

Tebriz-Erzurum-Sivas-Kayseri güzergâhıyla ticaret veya seyahat için yarımadaaya gelenler; Erzurum ve Bayburt üzerinden Karadeniz'e, Sivas-Kayseri-Ankara-Eskişehir hattıyla Batı Anadolu ve Ege sahillerine, Konya ve Ayas limanı vasıtasıyla da Akdeniz'e ulaşırlardı. Hatta, Kıbrıs gibi daha güneydeki ticarî merkezlere ulaşmak da mümkündü. Baltık sahilleriyle Rusya içlerinden gelen ve Karadeniz'i aşanlar ise; Trabzon, Sinop ve Samsun limanlarından Anadolu içlerine ilerliyorlardı. Irak ve Suriye'den Anadolu'ya ulaşanlar da aynı güzergâhları ters istikamette kat ederek kuzeye ve batıya gidebilirlerdi.

Selçuklu hakimiyeti XIII. yüzyıldaki Moğol akınlarıyla zayıflayınca, yarımada genelindeki yol güzergâhları ıssızlaşmış ve ticaret faaliyetleri önemli ölçüde gerilemiştir. Zira, denetimden uzak bölgelerde can ve mal emniyeti kalmamıştı. Yarımada genelinde durumun düzelmesi ve ticaretin eski canlılığına ulaşması, Osmanlı Devleti'nin kurulmasıyla mümkün olabilmiştir.

Kaynakça

- Akça, F. A. (1937). Laodikya, Denizli.
Akça, F. A. (1945). Küçük Denizli Tarihi, Denizli.
Akdağ, M. (1995). Türkiye'nin İktisadi ve İçtimai Tarihi, I, 346-350, İstanbul.
Alptekin, C. (1992). Türkiye Selçukluları, DGBİT, VIII, İstanbul: Çağ yayınları.
Anderson, J. G. C. (1971). Exploration in Galatia cis Halym, Part II Topography, Epigraphy, Galatian Civilisation (Plate IV.). The Journal of Hellenic Studies, London, XIX, 1899, Kraus Reprint Liechtenstein, 62.
Anderson, J. G. C. (1978). Exploration in Asia Minor During 1898, First Report. The Annual of the British School at Athens, IV, Session 1897-1898, London Kraus Reprint Nendeln/Liechtenstein, 65.

- Anna Comnena. (1996). Alexiad (trc. B. Umar). İstanbul: İnkılâp Kitabevi.
- Anonim, (1887). Itinerary From Bordeaux to Jerusalem (The Bordeaux Pilgrim 333 A.D). (trc. Aubrey Stewart), London: Palestine Pilgrims Text Society.
- Artamonov, M. İ. (2004). Hazar Tarihi (trc. A. Batur). İstanbul.
- Aslanapa, O. (1973). Türk Sanatı, II, İstanbul.
- Atalay, B. (2008). Maraş Târîhi ve Coğrafyası (haz. İlyas Gökhan-Mehmet Karataş), Ukde yayn., Kahramanmaraş.
- Aytaç, İ. (1998). Malatya ve Yöresindeki Türk-İslam Dönemi Yapıları Türk İslam Dönemi Yapıları (Basılmamış Doktora Tezi), Konya: Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Baykara, T. (1988). Anadolu'nun Tarihî Coğrafyasına Giriş I, Anadolu'nun İdarî Taksimatı. Ankara: TKAE. yayınları.
- Bayraktar, M. S. (2008). Samsun Çakallı Hanı, Abdüsselam Uluçam Armağanı, 45-54, Van.
- Bayraktar, M. S. (2009). Samsun'da Anadolu Selçuklu ve İlhanlı Döneminden Kalan Tarihi Yapılar, Uluslararası Sosyal Aratırmalar Dergisi (Karadeniz Sosyal Araştırmaları Özel Sayısı), 2/7, 99-102, Ordu.
- Bedirhan, Y. (1999). Türk Tarihinde İpek Yolu Hakimiyeti ve Çin'in Türkistan'ı İlk İstilâ Projesi. Konya Selçuk Üniv. Sosyal Bilimler Enst. Dergisi, sayı (4), 255-256.
- Beygu, A. Ş. (1939). Erzurum, İstanbul.
- Bozkurt, T. (2012). Seyahatnamelerde Beypazarı, Tarihin Peşinde. Konya Uluslararası Tarih ve Sosyal Araştırmalar Dergisi, VIII, 266.
- Brown, P. (1998). Beypazarı Tahirlere Köyündeki Kiliseler Üzerine Alan Çalışması. Araştırma Sonuçları Toplantısı, XV, 239-243.
- Cahen, C. (1984). Osmanlılardan Önce Anadolu'da Türkler (trc. Y. Moran), İstanbul.
- Cöhçe, S. 1991. Ruj Gonzales De Clavijo'nun Gezi Notlarına Göre Gümüşhane ve Çevresi, Geçmişte ve Günümüzde Gümüşhane (Gümüşhane 13-17 Haziran 1990), 477-484, Ankara.
- Çavuşdere, S. (2009). Selçuklular Döneminde Akdeniz Ticareti, Türkler ve İtalyanlar, Tarih Okulu, sayı (IV), 53-75, İzmir.
- Çevik, A. (2009). Yukarı Dicle Havzasında Yeni Bir Ortaçağ Başkenti Erzen, I. Uluslararası Batman ve Çevresi, Tarihi ve Kültürü Sempozyumu, 241-256, Batman.
- Delilbaşı, M. (1987). Anadolu Selçukluları ve Beylikler Döneminde Batı ile Ticârî İlişkilere Genel Bir Bakış, Tarihte Türk Devletleri, II, Ankara.
- Demir, M. (2002). Türkiye Selçuklu İktisadî Gelişimi İçinde Karadeniz Ticâret Yolu. Anadolu'da Tarihî Yollar ve Şehirler Semineri (21 Mayıs 2001), Bildiriler, 15-24, İstanbul: İst. Üniv. Ed. Fak. Tarih Araştırma Merkezi.

- Ebû'l-Fida. (1325). el-Muhtasar, IV, Mısır.
- Ekinci, A. (2005). Türkiye Selçuklu Devleti'nin Deniz Hakimiyetinin Tesisi ve Denizcilikte Kurumsallaşma Çabaları, Türk Dünyası Araştırmaları Dergisi, sayı (155), İstanbul: TDAV. yayınları.
- Erdem, A. D. (2002). Türkiye Selçuklularında Ordu ve Donanma. Türkler, VII, 184, Ankara.
- Erdmann, K. (1961). Das Anatolische Karavansaray des 13. Jahrhunderts, I, Berlin.
- Erdmann, K ve Erdmann, H. (1976). Das Anatolische Karavansaray des 13. Jahrhunderts, II-III, Berlin.
- Ersoy, B. (1996). Anadolu Selçuklu Kervansarayları, Türkiye İş Bankası Kültür Sanat Dergisi, 2-3, Ankara.
- Erten, F. (1940). Antalya Vilâyeti Tarihi, İstanbul.
- Eskikurt, A. ve Garipağaoğlu, N. (2008). İç Anadolu-Doğu Anadolu Bölgeleri Geçişinde Derbent Yerleşmelerine Bir Örnek: Alacahan Derbendi, Türk Dünyası Araştırmaları Dergisi, sayı (173), 193-199, İstanbul: TDAV. yayını.
- Foss, C. (1990). Byzantine Malagina and the Lower Sangarius. AnStu (Anatolian Studies), 40, 161-183.
- French, D. H. (1981). Roman Roads and Milestones of Asia Minor I: the Pilgrims' Road. British Institute of Archaeology at Ankara Monograph 3, BAR. International Series 105, Oxford.
- Gökhan, İ. (2011). Başlangıçtan Kurtuluş Harbine Kadar Maraş Tarihi, Kahramanmaraş: Ukde yayınları.
- Gökoğlu, A. (1952). Paphlagonia, Kastamonu.
- Gregory Abû'l-Farac (Bar Habraeus). (1987). Abû'l-Farac Tarihi (trc. Ö. R. Doğrul), I-II, Ankara: TTK. yayını.
- Güçlüay, S. (2000). Tarihte Ticareti Etkileyen Unsurlar, Türk Dünyası Araştırmaları Dergisi, sayı (126), 36, 42-43, İstanbul: TDAV. yayınları.
- Gürün, K. (1984). Türkler ve Türk Devletleri Tarihi. Ankara: Bilgi yayınları.
- Heyd, W. (1975). Yakın-Doğu Ticâret Tarihi, I, (trc. E. Z. Karal), Ankara.
- Honigman, E. (1970). Bizans Devletinin Doğu Sınırı (trc. Fikret İşıltan), İstanbul Üniversitesi yayını.
- Housley, N. (2007). The Crusades and Islam. Medieval Encounters, 13, 189-208.
- İbn Bîbî (2007). Selçuknâme (trc. M. H. Yinanç). İstanbul: Kitabevi yayını.
- İbn Fadlân (1985). Seyahatnâme (trc. R. Şeşen). İstanbul.
- İbnü'l-Esîr (1987). el-Kâmil fi't-Tarih, (trc. A. Ağırakça ve A. Özaydın), XII, 209, İstanbul: Bahar yayınları.
- İlter, İ. (1969). Tarihî Türk Hanları, Ankara.

- İlter, F. (1978). *Osmanlılar'a Kadar Anadolu Türk Köprüleri*, Ankara: Karayolları Genel Müdürlüğü Matbaası.
- İzgi, Ö. (1984). Çin ile Batı Arasındaki İpek Yolları (VIII. yüzyıla kadar). Ankara: *Hacettepe Üniv. Ed. Fak. Dergisi*, II, sayı (1), 91-96.
- Johnston, J. H. (1999). Heraclius' Persian Campaigns and the Revival of the East Roman Empire, 622-630. *War in History*, 6 (1), Oxford University.
- Karpuz, H. ve Kuş, A. (2008). *Anadolu Selçuklu Eserleri Fotoğraf Albümü I-II*, İstanbul: Selçuklu Belediyesi Kültür yayını.
- Kayaoğlu, İ. (1981). Râhatoğlu ve Vakfiyesi, *Vakıflar Dergisi*, sayı (13), Ankara: Vakıflar Genel Müdürlüğü.
- Keleş, B. (2002). Anadolu'da Gelişen Bazı Önemli Ticâret Merkezleri (Antalya-Kayseri-Sivas ve Sinop). *Anadolu'da Tarihî Yollar ve Şehirler Semineri*, 21 Mayıs 2001, *Bildiriler*, 25-38, İstanbul: İst. Üniv. Ed. Fak. Tarih Araştırma Merkezi.
- Kırpık, G. (2012). Haçlılar ve İpek Yolu. *Bilig, Ahmet Yesevi Üniversitesi Türk Dünyası Sosyal Bilimler Dergisi*, sayı (61), 173-200, Ankara.
- Koca, S. (2002). Türkiye Selçuklu Sultanlarının İzledikleri Ekonomik Politika, *Türkler*, VII, Ankara.
- Konyalı, İ. H. (1974). *Aksaray Tarihi I, Abideleri ve Kitabeleri ile Niğde*. İstanbul.
- Kormaz, M. (2004). XVI. Yüzyılda Kilisehisar: Bizans Şehrinden Osmanlı Köyüne. *Balıkesir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, VII, sayı (11), 97-134.
- Köymen, M. A. (1992). Türkiye Selçuklu Devleti'nde Ekonomik Hayat, *Türk Dünyası Tarih Dergisi*, sayı (65), 17, İstanbul: TDAV. yayınları.
- Kurat, A. N. (1987). *Rusya Tarihi, Başlangıçtan 1917'ye Kadar*. Ankara.
- yLeblich, D. B. (1995). *Travels of Ali Bey in Morocco, Tripoli, Cyprus, Egypt, Arabia, Syria and Turkey Betwwen The Years 1803 and 1807*, F. Sezgin (ed.), Institute for the History of Arabic-Islamic Science, Johann Wolfgang Goethe University, Frankfurt.
- Lombard, M. (1983). *İlk Zafer Yıllarında İslâm* (trc. N. Uzel). İstanbul.
- Mateo-Seco L. F. ve Maspero G. (Ed.), (2010). *The Brill Dictionary of Gregory of Nyssa*. Koninklijke Brill NV, Leiden 2010.
- Miftakov, Z. Z. (2002). İdil Havzasındaki İlk İslam Devleti-İdil Bulgar Devleti. Hasan Celâl Güzel-Kemal Çiçek-Salim Koca (Ed.), *Türkler Ansiklopedisi*, IV, 414, 741-754 Ankara: Yeni Türkiye yayınları.
- Miroğlu, İ. (1997). *Osmanlı Yol Sistemine Dair*. TED, sayı (15), İstanbul, 245.
- Ostrogorsky, G. (1991). *Bizans Devleti Tarihi* (trc. F. Işıltan). Ankara: TTK. yayınları.

- Özergin, M. K. (1959). Anadolu Selçukluları Çağında Anadolu Yolları (basılmamış doktora tezi), İstanbul.
- Özergin, M. K. (1965). Anadolu'da Selçuklu Kervânsarayları. İstanbul Üniversitesi Tarih Dergisi, XV, sayı (20), 141-170.
- Öztüre, A. (1969). Nicomedia İzmit Tarihi. İstanbul.
- Pegolotti, F. B. (1986). La Practica della Mercatura, A. Evans (Ed.), Massachusettes.
- Pegolotti, F. B. (1915). Notices of the Land Route to Cathay and of the Asiatic Trade in the First Half of the Forteenth Century, Cathay and the Way Thither, Being A Collection of Medieval Notices of China (trc. Henry Yule), II, London: Hakluyt Society.
- Prienne, H. (1983). Ortaçağ Avrupa'sının Ekonomik Sosyal Tarihi (trc. U. Kocabaşoğlu). İstanbul.
- Pryor, J. (2004). Akdeniz'de Coğrafya, Teknoloji ve Savaş (trc. F. ve T. Tayanç). İstanbul.
- Ramsay, W. M. (1960). Anadolu'nun Tarihi Coğrafyası (trc. M. Pektaş). Ankara: MEB. yayınları.
- Raza, M. (1990). Geographical Dictionary of the World In the Early 20th Century with Pronouncing Gazetteer. Angelo Heilprin and Louis Heilprin (Ed.), II, 1505, New Delhi.
- Runciman, S. (1992). Haçlı Seferleri Tarihi (trc. F. Işıltan), II, Ankara: TTK. yayını.
- Sarre, F. (1896). Reise in Kleinasien (Forschungen Zur Seldjukischen Kunst und Geographie Des Landes, Berlin.
- Sevinç, N. (1980). Anadolu Türk Devletlerinde Ticarî-İktisadî Faaliyetler ve Osmanlı Sanayiî, Türk Dünyası Araştırmaları Dergisi, sayı (9), 80-81, İstanbul: TDAV. yayınları.
- Silvas, A. M. (2007). Gregory of Nyssa: The Letters, Introduction, Translation and Commentary. Supplements to Vigiliae Christianae 83. Koninklijke Brill NV, Leiden.
- Sümer, F. (1985). Yabanlı Pazarı, Selçuklu Devrinde Milletlerarası Büyük Bir Fuar, Türk Dünyası Araştırmaları Dergisi, sayı (37), 2, 68, İstanbul: TDAV yayınları.
- Sümer, F. (1992). Beylikler Devrinde İctimaî-İktisadî Durum, Dinî, Millî ve Kültür Faaliyetleri, Türk Dünyası Araştırmaları Dergisi, İstanbul: TDAV. yayınları.
- Şahin, M. K. (2006). Anadolu Selçuklu Döneminin Önemli Yapıtlarından Çakallı Han Üzerine Bazı Düşünceler, 1. Ulusal Geçmişten Geleceğe Samsun Sempozyumu, I, 4-6 Mayıs, 427-448, Samsun.
- Tarım, C. H. (1938). Kırşehir Tarihi Üzerinde Araştırmalar, Kırşehir.

- Tarım, C. H. (1940). Kırşehir Tarih ve Coğrafya Lügati, Kırşehir.
- Tarım, C. H. (1947). Kırşehir Tarihi, Kırşehir.
- Taylor, J. (2003). Muslims in Medieval Italy: The Colony at Lucera. 173-209, Lanham: Lexington Books.
- Tevhid, A. (1341). Antalya sûrları kitabeleri, TTEM, IX, sayı. (86), 165-176, İstanbul.
- Tuncer, O. C. (1995). Diyarbakır-Bitlis Kervan Yolu ve Üzerindeki Hanlarımız, Vakıflar Dergisi, XXV, Ankara: Sistem Ofset.
- Turan, O. (1946). Selçuk Kervansarayları, Belleten, X, sayı. (39), 473-474, Ankara: TTK. yayını.
- Turan, O. (1947). Selçuk Devri Vakfiyeleri (Şemseddin Altun-Aba, Vakfiyesi ve Hayatı), Belleten, XI, sayı (42), Ankara: TTK. yayını.
- Turan, O. (1971). Doğu Anadolu Türk Devletleri Tarihi, İstanbul.
- Turan, O. (1988). Türkiye Selçukluları Hakkında Resmi Vesikalar (Metin, Tercüme ve Araştırmalar), Ankara: TTK. yayınları.
- Turan, O. (1993). Selçuklular Zamanında Türkiye. İstanbul: Boğaziçi yayınları.
- Turan O. (1993a). *Doğu Anadolu ve Türk Devletleri Tarihi*, Boğaziçi yayınları.
- Umar, B. (1993). Türkiye'deki Tarihsel Adlar. İstanbul: İnkılâp Kitabevi.
- Usta, A. (2007). Ortaçağ İslâm Dünyasının Kuzey Ülkeleriyle Ticarî Münasebetleri. Türk Dünyası Araştırmaları Dergisi, sayı (170), 223, İstanbul: TDAV.
- Uysal, M. vd. (2006). Afyon Sultandağı Sahip Ata Kervansarayı, Türk-İslam Medeniyeti Akademik Araştırmalar Dergisi, 7-43, Konya: Türk-İslam Medeniyeti İlmî Araştırmalar Enstitüsü.
- Uyumaz, E. (2002). Türkiye Selçuklu Devleti Eyyübi Münasebetleri, Ankara.
- Uzunçarşılı, İ. H. (1927). Kitâbeler, İstanbul.
- Uzunçarşılı, İ. H. (1988). Anadolu Beylikleri, Ankara.
- Vasiliev, A. A. (1943). Bizans İmparatorluğu Tarihi I (trc. A. M. Mansel). Ankara.
- Walker, J. T. (2003). The Tahirlers Project (Beypazarı Province): Preliminary Report For 2001 Season. 21. Araştırma Sonuçları Toplantısı (ayrı basım), II, 26-31 Mayıs, Ankara: 102-103.
- Yinanç, R. ve Elibüyük, M. (1986). Maraş Tahrir Defteri (1563), II, Ankara Üniversitesi yayını.
- Yetkin, S. K. (1953). Mamahatun Türbesi, Yıllık Araştırmalar Dergisi, I, 75-91.
- Yurttaş, H. (2008). Gümüşhane/Kürtün'deki Kültür Varlıkları, Erzurum A.Ü. *Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi*, sayı (38), 185-195.
- Yuvalı, A. (1990). XIII. Yüzyılda Karadeniz Ticâreti. I. Uluslararası Tarih Boyunca Karadeniz Kongresi Bildirileri, 233-234, Samsun.
- internet kaynakları

Muğla Sıtkı Koçman Üniversitesi
Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, Sayı 33, 2014 Güz, 15-40

<http://kurumsal.kulturturizm.gov.tr/turkiye/bilecik/genelbilgiler#content>
<http://kurumsal.kulturturizm.gov.tr/turkiye/bilecik/genelbilgiler#content>
<http://www.biaatr.org/collections2/site.php?id=861>
<http://www.manavgat.bel.tr/eng/createpage.php?pid=51>
http://www.sanliurfa.gov.tr/default_B0.aspx?content=231
<http://www.envanter.gov.tr/anit/index/detay/35747>
<http://www.havza.gov.tr/GenelSayfaOku.asp?PageId=149>
http://pleiades.stoa.org/places/511304/?searchterm=Libum*
http://pleiades.stoa.org/places/511302/?searchterm=Liada*
http://pleiades.stoa.org/places/511412/?searchterm=Schinae*
http://pleiades.stoa.org/places/511210/?searchterm=Chogea*
http://pleiades.stoa.org/places/845019/?searchterm=Milia*
http://pleiades.stoa.org/places/845047/?searchterm=Prasmon*
http://pleiades.stoa.org/places/619150/?searchterm=Delemnna*