SELÇUKLU ve OSMANLI DEVLETLERİ DÖNEMİNDE YOLLAR

Özkan KARACA
Araştırmacı-Yazar, MSF Basın Yayın Prodüksiyon Eğitim Hizmetleri, İstanbul/TÜRKİYE,
ozkankaraca@msfproduksiyon.com.tr
ORCID ID: 0000-0001-6984-9772

Öz

Yollar, tarih boyunca bütün devletler için büyük önem taşımıştır. Çünkü ticari,ekonomik ve askeri faaliyetler, ulaşım, haberleşme ve nakliye gibi hizmetler düzenli bir yol sistemi sayesinde gerçekleşme imkânı bulmuştur. Yollar; insanlar ve mallarla birlikte bilgilerin, fikirlerin, inançların ve değerlerin de hareketine sahne olan önemli mekânsal varlıklardır. Yaslı ve yaşlı dünyamızda çağlar boyunca iz tutmuş, nice hatıraların sesleri yankılanan ve ekonomik, sosyal değişimlere kapı aralayan antik yollar. Binlerce yılın yorgunluğunda iz tutmuş ve kilometrelerce uzanmış yollar: Günümüzde gün ışığına çıkarak onarılmış ve kullanılmaktadır. Tarihin hemen her çağında yollar, birleştirici niteliğinden ötürü toplumları bağlayan, ülkeleri birbirine yaklaştıran, kültür alışverişini sağlayan, sosyal, ekonomik ve teknik alanlarda meydana gelen gelişmeleri yaygınlaştıran, devletlerarası siyasi ilişkileri düzenleyen önemli bir unsur oluşturmuştur.

Anahtar Sözcükler: Arkeolojik, Yollar, Mimari, Seyahat, Toplum

Roads in the Seljuk and Ottoman Periods

Abstract

Roads have been of great importance for all states throughout history. Because commercial, economic and military activities, services such as transportation, communication and transportation have found the opportunity to be realized thanks to a regular road system. Roads; They are important spatial entities that witness the movement of information, ideas, beliefs and values along with people and goods. Ancient roads that have left their mark on our bereaved and old world for ages, echoing the voices of many memories, and opening the door to economic and social changes. The roads, which have traced the tiredness of thousands of years and stretched for kilometers: Today, they are repaired and used by coming to the light of day. In almost every age of history, roads, due to their unifying nature, have formed an important element that connects societies, brings countries closer to each other, ensures cultural exchange, spreads developments in social, economic and technical fields, and regulates interstate political relations.

Keywords: Archaeological, Roads, Architectural, Travel, Society

Electronic copy available at: https://ssrn.com/abstract=4109236

Giriş

Bir ülkenin ekonomik kaynaklarının değerlendirilmesi, diğer ülkelerle ticari, kültürel vb. ilişkilerin kurulabilmesi bakımından ulaşım sistemlerinin önemi büyüktür. Küreselleşme ve iletişim olanakları sürekli artan dünya ülkeleri içinde gelişmiş bir ulaşım sistemine sahip olmayan bir ülke, dünya ile bağlantısını en alt düzeye indirmiş demektir. Ülke içi ulaşım sistemlerinin de gelişmemiş olması bölgeler arasındaki ilişkileri kısıtlar. Bir bölgenin fazla yetişen tarımsal ürünü veya sanayi maddesi, ulaşım sistemleri aracılığı ile o ürün veya maddeden yoksun alanlara iletilebilir. Ulaşım, sadece ekonomik açıdan değil, ülkelerin bütünlüğü ve savunması açısından da büyük önem taşır.

Yollar; insanlar ve mallarla birlikte bilgilerin, fikirlerin, inançların ve değerlerin de hareketine sahne olan önemli mekânsal varlıklardır. Sosyal bilimciler bu özelliğinden dolayı yola farklı bir nazarla bakarlar. Nitekim yol; ekonomist için devasa bir sektör olan ulaşımın temel altyapısı, sosyolog için yakın ve uzak her türlü toplumsal ilişki ve iletişimin önemli bir yapı taşı, tarihçi için geçmişin anlaşılmasında ve aydınlatılmasında yararlanılan çok değerli bir enstrüman, jeopolitikçi için üstünlük ve güç kaynağı, coğrafyacı için ise büyük ölçüde doğal çevre faktörlerinin kontrolü ve etkisi dahilinde insanoğlunun mekâna vurduğu güçlü bir damgadır.

Köyler ve şehirler gibi yollar da insanoğlunun meydana getirdiği bir eserdir. Dolayısıyla dünyanın dört bir yanında oluşturulan yollar insanlık tarihinden izler taşır. Ulaşım; insan ya da eşyanın bir yerden diğer bir yere hareket etmesini anlatan, fakat yaşadığımız küreselleşme çağında artık bilginin, paranın, hizmetlerin de bir yerden bir yere erişmesini içine alan ve bölgeler arasındaki ilişkilerin oluşmasını sağlayan önemli bir araçtır.

Tarih boyunca ticaret toplumlar arasında karşılıklı alışverişi artırmıştır. Bu karşılıklı alışveriş her yönden meydana gelmiştir. Her medeniyet güçlü yönleriyle ön plana çıkmıştır. Ürettiği malları diğer toplumlara sunarken, ihtiyaç duyduklarını da diğer toplumlardan temin yoluna gitmiştir.

Eski Türklerde Ticaret

Hayvancılığa dayanan bozkır ekonomisi, Türklerin geçinmeleri için yeterli olmadığından Türkler, ekonomilerinin eksiğini ticaretle gidermeye çalışmışlardır.[1] Türklerin ticari ilişkileri özellikle komşuları olan Çin ve Bizans ile gerçekleşmiştir. Eski belgeler, Çin'in kuzeyinde oturan Hunların sınırlarda Çinlilerle yaptıkları ticaret hakkında bilgiler vermektedir.

Türkler, kendilerinin ihtiyaçlarından fazla ürettikleri malları başkalarına satmak, kendilerinde olmayanları da almak için ticari ilişkilerde bulunmuşlardır. Ticaret ancak bazı şehirlerde yapılmıştır. Bozkır ticareti büyük fasılalar ve yanlarına bazen önemli muhafız kuvvetlerinin iştirak ettiği büyük kervanlarla gerçekleşmiştir.[2] Türk devletleri komşu milletlere umumiyetle başta at olmak üzere canlı hayvan, konserve et, deri, kösele, kürk ve hayvani gıdalar satarlar, karşılığında hububat ve giyim eşyası alırlardı.[3]

Türklerin konargöçer olmaları, ekonomilerinin de bu doğrultuda gelişmesine zemin hazırlamıştır. Sürekli olmayan bu çarşılar ve pazarlar, ticaretin bir panayır mahiyetinde yapılmasına zemin hazırlamış ve iç piyasanın sürekli canlı tutulmasını sağlamıştır.

---

1 Salim Koca, "Eski Türklerde Sosyal ve Ekonomik Hayat", *Türkler, C.3*, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara 2002. s.21

2 Abdulkadir İlgen, "Bozkır Göçebelerinde Sosyo-Ekonomik Yapı", *İktisat Fakültesi Sosyal Siyaset Konferanslar, Prof. Dr. Turan Yazgan'a Armağan Özel Sayısı,* 2005. s.833.

3 İbrahim Kafesoğlu, *Türk Milli Kültürü*, Boğaziçi Yayıncılık, İstanbul 1993. s.312

Electronic copy available at: https://ssrn.com/abstract=4109236

Türklerin ticaretini yaptıkları ürünlerin başında hayvanlar ve hayvansal ürünler gelmektedir. Canlı hayvan ticareti yapıldığı gibi, hayvanlardan elde edilen ürünlerin de ticareti yapılmıştır. Hayvanların etinden, sütünden faydalanarak yapılan yiyecek maddeleri, Çin başta olmak üzere komşu devletlere satılan malların başında gelmektedir. Türkler bir parça Çin ipeği karşılığında ellerindeki altın, gümüş, at, deri, kımız, kürk gibi bütün malları Çinlilere vermişlerdir. Eski Türklerin deri ticareti yaptıklarına dair birçok belge vardır. 551 yıllarında eserini yazan Jordanes meşhur Getica'sında Onogurların kürk ticaretiyle uğraştıklarını kaydetmektedir.[4]

Eski Türklerin ticaret yaptıkları yolların başında İpek Yolu gelmektedir. İpek ticaretinde tüccarlar yüksek kâr sağlıyorlardı. Çin'in başkentinde ipek, ketenden iki kat daha fazla pahalıydı. Batı sınırında bu oran 4-6 kat daha fazla ediyordu. Roma'da 4. yüzyıl başında 1 kg boyanmamış ipek için 4000 altın dinar ödeniyordu, yani ağırlığına göre altından birkaç kez daha fazla kıymet biçiliyordu. 8. yüzyılda Bizans'ta bile ipek hâlâ altınla ölçülüyordu.[5]

İpek, altından bile daha kıymetli olduğundan ticari ilişkileri oldukça fazla oranda etkilemiştir. İpek Yolu üzerinde büyük kazanç sağlanması Türklerle komşuları arasında şiddetli rekabetlere sebep olmuştur. Ak Hun-Eftalit Devleti'nin yıkılması ve İran'a karşı Türk-Bizans antlaşmasının yapılması İpek Yolu'na hâkim olma düşüncesi yüzündendir. İpek yolunun geçit yeri olan İç-Asya bölgesi, Türk ve Çin siyasetinin hâkim olmak istediği bir ana hedef vasfını kazanmıştı. Bu yüzden, Türklerle Çinliler birbirleriyle mücadele etmişlerdir. Bu mücadele, 751 Talas Savaşı ile sonuçlanmış, Çin'in Batı Asya ile ilgisini kesmiştir.[6]

Eski Türklerin ticaret yaptıkları diğer bir yol "*Kürk Yolu"* olarak anılmaktadır. Kürk Yolu, Hazar ve Bulgar ülkelerinden başlayarak Ural-Güney Sibirya-Altaylar-Sayan Dağları üzerinden Çin'e ve Amur Nehri'ne ulaşan yoldur. Bu yol, İpek Yolu'na paralel uzanmakta olup, canlı bir ticari faaliyete sahiptir. Kürk Yolu'nda ticareti yapılan mallar arasında sincap, sansar, tilki, samur, kunduz, vaşak vb. hayvan kürkleri ve bunlardan imal edilen ceket-pantolon, ayakkabı, çizme vb. gibi eşyalar yer almaktadır.[7]

Türklerin komşularıyla olan ticari ilişkileri ekonomilerine canlılık kazandırmıştır. Bozkır coğrafyasında yaşayan Türklerin Çin'e sattıkları ürünler arasında, yün, yağ, bal, elbise, misk, zırh, kalkan, topuz gibi çok çeşitli silâhlar bulunmaktaydı.[8] Böylece komşu toplum ve devletlerle yapılan ticaret, kültürel etkileşimi de beraberinde getirmiştir. Türklerde ticaret, büyük ölçüde "değiş-tokuş" esasına dayanıyordu. Değiş-tokuş, alınan mal karşılığında başka bir mal verme, yani malı mal ile değiştirme anlamına gelmektedir. Değiş-tokuş hususunda tarafların karşılıklı anlaşmaları önemlidir.[9] Türkler, en çok at takas etmişlerdir. Türkler, yerleşik komşularından hububat, baharat, pirinç, çay gibi şeyler alarak kendi malları ile takas etmişlerdir.[10]

Türkler ticarette, takas usulünü uygularken kıymetli madenlerden yapılmış eşyaları da kullanmışlardır. Bu eşyalar arasında demir ve kıymetli madenlerden yapılmış çeşitli kap kacaklar bulunmaktadır. Alınan mal karşılığında bu madeni eşyalar satıcıya verilmekteydi. Türklerin madeni eşyaları takas etmeleri, madencilikte ileri düzeyde olduklarını, ihtiyaçlarından fazla mal ürettiklerini ve kullandıkları eşyaların imalatını kendilerinin yaptıklarını gösterir. Göktürkler, Altay dağlarının eteklerinde demir işleyip silah üreterek, bir asır içinde güçlü bir kavim haline gelmişlerdir. Göktürkler, demir ürettiklerinden bu madeni satmak için her türlü yöntemi uygulamışlardır. Bizans elçilik heyeti Batı Göktürklerinin merkezini ziyaret ettiğinde, Göktürk demir tüccarları,

4 Hüseyin Namık Orkun, "Eski Türklerde Para", *Türk Hukuku Tarihi, Araştırmalar ve Düşünceler*, 1935. s.39

5 Boris Ya Stavisky, "İpek Yolu ve İnsanlık Tarihindeki Önemi", *Türkler, C.3*, Ankara Yeni Türkiye Yayınları, 2002. s.224.

6 İbrahim Kafesoğlu, *a.g.m.,* s.313.

7 İbrahim Kafesoğlu, *a.g.m.,* s.314.

8 Salim Koca*, a.g.e.,* s.27.

9 Salim Koca*, a.g.e.,* s.28.

10 Nejat Diyarbakırlı, *Hun Sanatı,* Milli Eğitim Basımevi, İstanbul 1972. s.33.

Electronic copy available at: https://ssrn.com/abstract=4109236

ellerindeki demiri Bizans elçilerine satabilmek için hemen onların etrafını çevirerek, bu hususta anlaşma yapmak istemişlerdir.[11]

Türkler Bizans, Çin ve İran gibi komşu ülkelerden vergi, haraç ve savaş tazminatı adı altında sağladıkları paralarla ihtiyaçları olan malları satın almaktaydılar. Göktürkler, başta Çin olmak üzere komşu ülkelerle yaptıkları ticarette, ödemeyi haraç paralarla yapmışlardır. Türklerin ticarette ödeme aracı olarak kullandıkları bu paralara *"satir"* adı verilmekteydi. *"Satir"* madeni gümüş idi; bu para şekil olarak da diske benzemekteydi.[12]

Türklerde kürk ve ipek kumaş, para gibi tedavül edilmiştir. İpek kumaş hakkındaki belgelerden, Türklerin Çin ile temas ettiklerinde bu kumaşı aralarında miyar olarak kabul etmişlerdir. Çin ile temas edenler arasında ipek, para gibi kullanılmıştır. Eski Türklerde *"ağı"* sözü, hem para hem de ipekli kumaş manasında söyleniyordu.[13]

Türkler, dört arşın boyunda, bir karış eninde bir bez parçası olan üzerine Uygur Hanı'nın mührü basılıp alış verişte para yerine kullanılan *"kamdu"* adını verdikleri parayı kullanmışlardır. Kumaş biçimindeki paranın yanında Türklerde madeni paranın kullanıldığı da görülmektedir. Türkler madeni para için *"yarmak"* terimini kullanmışlardır. Turfan Uygurlarında ele geçen belgelere göre alışverişte ve ticarette kullanılan değerli madeni para birimleri *"altın, gümüş, bakır"* olarak geçmekteydi.[14]

Eski Türkler, ticari faaliyetleri yapabilmek için birtakım önlemler almışlardır. Ticaretin güvenlik içinde yapılmasını sağlamak, ticaretin geliştirilmesine katkı sunmak amacıyla komşularıyla ticaret anlaşmaları yapmışlardır. Asya Hunları, Göktürkler, Uygurlar Çin ile Avrupa Hunları da Bizans ile ticaret antlaşmaları yapmışlardır.[15]

İlk serbest ticaret pazarı, Asya Hun Devleti ile Çin arasında kurulmuştur. Bu pazarlar için belirlenen yerler ise, genellikle Çin'e ait sınır şehirleri idi. Türkler, Çin'den pirinç, ipek, ipekli kumaş, hububat gibi ihtiyaç maddelerini alırken, Çinlilerin eksiklerini tamamlamışlardır.[16] Asya Hunları ile Çin arasındaki sınır kasabalarında pazarların kurulmuş olması, iki devletin ticari ilişkileri açısından önemlidir. Avrupa Hun hükümdarı Attila, serbest ticaret pazarlarına önem verdiğinden Bizans ile yaptığı ilk antlaşma metnine *"iki ülke arasındaki ticaret önceden belirlenmiş olan sınır kasabalarında yapılacak"* şeklinde bir hüküm koydurarak ticaretin geliştirilmesine katkıda bulunmuştur.[17]

Göktürk Hükümdarı Bilge Kağan, serbest ticaret pazarlarının önemini çok iyi kavradığından savaşlara son verip, Çin ile olan ilişkilerini karşılıklı dostluk ve barış temeline oturtmuştur. Bilge Kağan, bazı Çin şehirlerinde serbest ticaret pazarlarının kurulmasını sağlamıştır. Ordos bölgesinin kuzeyinde bulunan Ling-cu'daki So-fang şehrinde 734 tarihli antlaşma ile ortak pazar yeri kurulmasına karar verilmiş, serbestçe alışveriş yapabilmeleri için Göktürklere müsaade edilmiştir. Çin ile Göktürkler arasında yapılan bu anlaşmadan iki taraf da kârlı çıkmıştır. Zira Çin, ordularının ihtiyacı olan atı bu pazarlar vasıtasıyla kolayca Göktürklerden temin edebilmiştir. Göktürkler de sattıkları at karşılığında bol bol gümüş ve ipeğe kavuşmuşlardır.[18]

---

11 Salim Koca, *a.g.e.,* s.25.

12 Salim Koca, *a.g.e.,* s.27.

13 Bahaeddin Ögel*, a.g.e.,* s. 392

14 Kaşgarlı Mahmud, *Divan-ı Lâgat'it Türk Tercümesi,* C.1, Çev. Besim Atalay, Türk Dil Kurumu Yayınları, Ankara 1985. s.418.

15 İbrahim Kafesoğlu*, a.g.m.,* s.312.

16 Salim Koca*, a.g.e.,* s.26.

17 İbrahim Kafesoğlu, *a.g.m.,* s.312.

18 Salim Koca, *a.g.e.,* s.26

Electronic copy available at: https://ssrn.com/abstract=4109236

Selçuklu Devleti Döneminde Anadolu Yolları

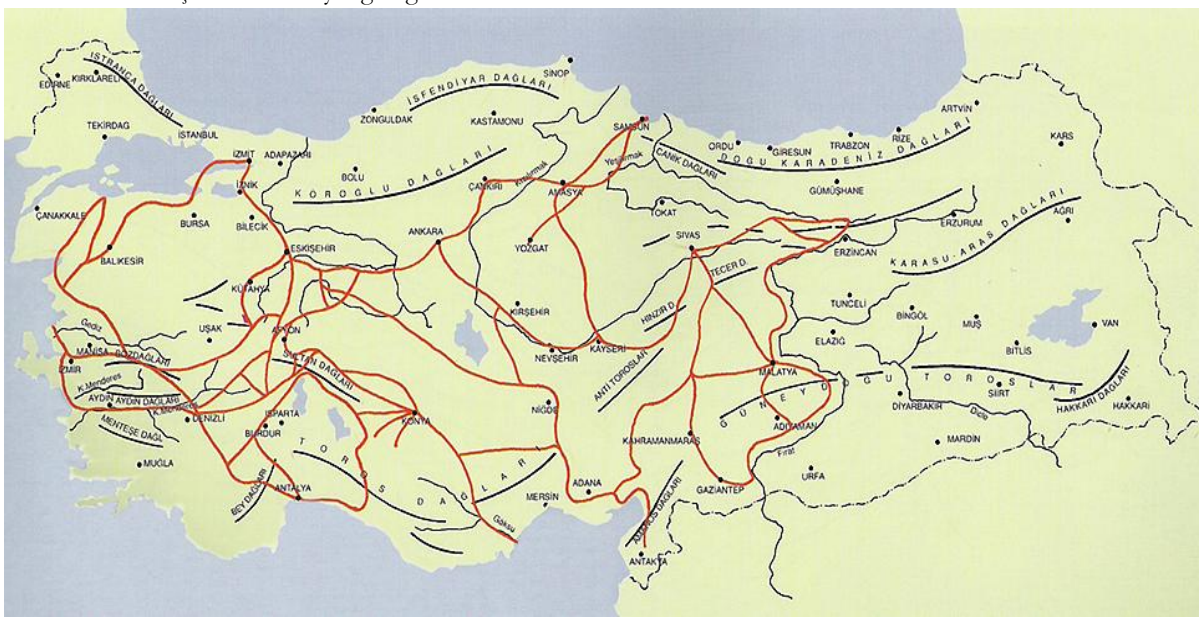
Selçuklu hâkimiyeti, Anadolu tarihinde önemli bir dönüm noktasıdır. Yarımada Türk nüfusun iskânına sahne olurken, Türk-İslâm sentezinin biçimlendirdiği medeniyet anlayışı da kalıcı bir tesir meydana getirmiştir. Ülkenin kalkınması ve insanların refahına yönelik politikaların izlendiği, bilimin değer bulduğu, ayrıca türlü imar hareketlerinin görüldüğü bu yeni dönemde, ulaşım ve ulaşımla alakalı faaliyetler de gelişme göstermiştir. Günlük yaşama hâkim Roma anlayışının tedricen ortadan kalktığı bu dönemde, topografik şartların elverdiği ölçüde gelişmiş yarımada yol güzergâhları umumiyetle ana hatlarını korumuştur.

Doğal ortamın sunduğu coğrafî potansiyelden en iyi şekilde yararlanabilmek için imâr hareketlerine hız verilmiştir. Meselâ, seyahat edenlerin konaklama ve korunma ihtiyaçları için sayısız ticarî ve askerî yapı[19] inşa edilmiştir. Bunlardan yaklaşık 144 adedi günümüzde bilinmektedir.[20]

Doğu Roma, Haçlı ve Moğol saldırıları sırasında faaliyetler farklı istikametlerde yoğunlaşmıştır.

Zira Tebriz, Musul, Bağdat, Halep gibi önemli şehirler, Karadeniz ve Akdeniz sahillerindeki şehir ve limanlar[21] yanında, İstanbul gibi kuzeybatıdaki önemli ticaret merkezlerine ulaşmanın güçleştiği dönemler yaşanmıştır.[22]

Harita1: Eski Selçuklu Devleti yol güregahı



Kaynak: http://www.gateofturkey.com/sections.aspx?subid=275&id=4&lan=t

19 Ribat, han, kervansaray, derbent

20 Muammer Kemal Özergin, "Anadolu'da Selçuklu Kervansarayları", *İstanbul Üniversitesi Tarih Dergisi*, S.20, İstanbul 1965. s.160.

21 Bu liman kentleri; Trabzon, Samsun, Sinop, Foça, İzmir, Ayasulug, Antalya, Alâiye (Alanya) ve Ayas'tır.

22 Güray Kırpık, "Haçlılar ve İpek Yolu", *Ahmet Yesevi Üniversitesi Türk Dünyası Sosyal Bilimler Dergisi,* S. 61, Ankara 2012. s. 176.

Electronic copy available at: https://ssrn.com/abstract=4109236

Anadolu'yu İran'a Bağlayan Yollar

Tebriz-Halep Yolu:

11. yüzyılda hayli işlek bir güzergâhtı. 1046'da yolu kullanarak hacca giden Nâsır-ı Hüsrev'in anlatımına göre; *Tebriz'den yola katılanlar önce İran Azerbaycan'ı vilâyet merkezi Merend'e ve Kızılçay boyundaki Hoy şehrine uğrarlardı.* Hamdullah Mustafa'nın kayıtlarına göre bunlar; *Sökmen ve Nevşehir'dir. Buradan sonra Pir Raşit dağlarıyla İsabey dağı arasındaki Han-gediği* [23] *ve bir kervansaray kalıntısı olan boğazdan geçerler, suları Van gölüne dökülen Bendimahi çayının geçtiği ovada ve bu akarsu kenarındaki Muradiye'ye ulaşırlardı.*

Daha sonra; Van, Gevaş, Ahlât etapları aşılmıştır. Sonra da; Bitlis, Kefendur kalesinden geçilmiştir. [24] *Nihayet Batman köprüsü,*[25] *Silvan etapları geçilmiş, Dicle köprüsü vasıtasıyla Dicle nehri aşılarak Diyarbakır'a vasıl olunmuştur.*

Nâsır-ı Hüsrev'in ifadesine göre, *Karacadağ doğusundan geçen yol kısa, ama kayalık olduğundan, daha kolay ve mamûr olan ve dağın batısından geçen yol tercih edilmiş ve Çamlıdere köyü ve Ulucanlar köyü etapları izlenerek eski Harran'a ulaşılmıştır. Karavul üzerinden de Suruç'a varılırdı. Sonraki durak olan ve günümüzde Suriye sınırlarında kalan Münbiç öncesinde, Nacm kalesiyle*[26] *muhafaza olunan Manbic köprüsü vasıtasıyla Fırat nehri aşılır ve nihayet Halep'e varılırdı.*

Tebriz-Ayas Yolu:

İstanbul'un 1204'te Latin işgaline girmesi ve Suriye'deki Haçlı prensliklerinin Müslümanlar eline geçmesiyle siyasî dengeler değişmiş, ticarî faaliyetler bundan etkilenmiştir. Müslüman coğrafyasının önemli bir bölümünde üstünlüğünü kaybeden Haçlı bakiyelerinin 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 13. 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, Erzincan, Kemah ve Zara kuzeyi ve Sivas'ın 60 km. kuzeydoğusundaki Kösedağ üzerinden veya anayoldan Erzurum'un 15 km batısındaki Ilıca/Aziziye, Karasu üzerindeki Alâeddin Keykûbad köprüsü, Keşiş dağları güneydoğusundaki Cimin boğazı, Cibice hanı, Erzincan, Mugar hanı, Zara, Demiryurt köyü ve mevkii meçhul İsfehânî hanı üzerinden Sivas'a, Kızılırmak köprüsünden, Lâtif hanı, Sivas-Kayseri yolundaki Şahruh üzerinden Kayseri'ye, Ağzıkarahan köyü üzerinden Melendiz çayı boyunda kurulu Aksaray'a varılırdı.

Aksaray batısındaki Ak yaylada olan Akhan, Sultanhanı, Obruk hanı, Akbaş köyü, Karatay üzerinden Konya'ya ulaşılırdı. Ereğli, Çiftehan, Sultan hanı, Pozantı suyu üzerindeki Şekerpınarı köprüsü ve Gülek boğazı üzerinden Ayas'a (Yumurtalık) ulaşan bir güzergâhtı.

---

23 Burada günümüzde *Han* isimli bir köy bulunuyor.

24 Bitlis ile Ziyaret arasında bir yer olduğuna göre şimdiki K*onakder* yöresinde olabilir.

25 Malaberi köprüsü, *Batman çayı üzerinde 1147-1148 tarihli Artuklu eseridir.*

26 Halep'e bağlı Manbic kentinde bu yapı, Roma döneminde *Kasilina* adıyla bilinirdi.

Electronic copy available at: https://ssrn.com/abstract=4109236

Tebriz-Karadeniz Sahilleri Yolu:

Tebriz'den başlayan güzergâh Erzurum'a uğrar, Bayburt, Gümüşhane, Zigana köyü, Zigana geçidi, Kelkit, Ardasa kalesi, Hamsiköy, Değirmendere üzerinden Trabzon'a ulaşırdı.[27]

Anadolu'yu Şam'a Bağlayan Yollar

Bağdat-Malatya Yolu: Bağdat, Musul, Mardin, Diyarbakır, Ergani, Gölbaşı hanı, Pürünos hanı, Harput, İzollu/Kale arasındaki Işıkyolu köyü, Kömürhan köprüsünden Fırat nehri geçişi (Kuşsarayı civarında) ve Malatya etapları izlenirdi.

Malatya-Ankara Yolu:

Malatya-Sivas üzerinden ilerleyenler; Kesik köprü[28], Yazıhan, Hekimhan, Alacahan, Tecer köyü, Tutmaç köyü ve Kızılırmak üzerindeki Eğri köprü, Sivas, Yıldızeli köprüsü, Yenihan, Çınçınlı, Sarayözü köyü, Saraykent, Yahşihan, Ankara etaplarını izlerlerdi.[29]

Malatya-Kayseri üzerinden ilerleyenlerse; Malatya batısındaki Şahnahan, Zengibar kalesi, Darende, Karadayı köyü, Elbaşı-Bünyan, Kayseri, Yalnızgöz köprüden geçer, Hacıbektaş, Kırşehir, Tarım, şimdi mevcut olmayan Köprüköy hanı ve Köprüköy ile Karakeçeli arasında bulunan Kızılırmak üzerindeki Köprüköy, Keskin-Kırıkkale geçer, Elmadağ ve Ankara etaplarını takip ederlerdi.

Malatya-Halep Yolu: Malatya, Doğanşehir'deki Zibatra kalesi, Malatya dağları, Kamereddin hanı, Adıyaman'daki Mansûr kalesi, Göksu çayı, Araban'daki Rumkale[30] yakınındaki Yavuzeli, Gaziantep ve Halep etaplarından müteşekkildi.

Kayseri-Halep yolu: Kayseri, Erciyes dağı, Karatay hanı yakınında köprüler ve Otrak köyü, Köyyeri, Rayyan köyü, Afşin, Çavlı han, Hades boğazı yolundaki Elbistan, Zilli han dahilinde Akçaderbend' in yer aldığı Derbend boğazı,[31] Demir kapı, [32] Harmanlı ve Göksu çayı aşılırdı. Şehit Kâmil, Gündoğan köyü, Oğuzeli, Gaziantep geçerek Halep'te tamamlanan bir güzergâhı vardı.[33]

---

27 Salim Cöhçe, "Gezi Notlarına Göre Gümüşhane ve Çevresi, Geçmişte ve Günümüzde Gümüşhane", *Geçmişte, Günümüzde Gümüşhane Sempozyumu (13-17 Haziran 1990)*, Ankara 1991. s. 477-482.

28 Günümüzde köprü Karakaya baraj gölü altında kalmıştır. Kimi kaynaklarda 13. yüzyıla tarihlendirilen yapı bazı kaynaklarda ise 15. yüzyıl sonuna tarihlendirilir. Bkz: Fügen İlter, *Osmanlılara Kadar Anadolu Türk Köprüleri,* Karayolları Genel Müdürlüğü Matbaası, Ankara 1978. s. 167.

29 Adnan Eskikurt ve Nuriye Garipagaoğlu, "İç Anadolu-Doğu Anadolu Bölgeleri Geçişinde Derbent Yerleşmelerine Bir Örnek", *Türk Dünyası Araştırmaları Dergisi,* S.173, İstanbul 2008. s.194.

30 Merziman çayının Fırat'la birleştiği yerde, Yavuzeli'ne bağlı Kasaba köyü yakınında bir kale

31 Kahramanmaraş'ın Nurhak ve Elbistan arasındaki bağlantıyı sağlayan karayolunun yakınındadır. Nurhak ilçesinin Barış Beldesinin Derbend 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.*

32 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 2. Gıyaseddin Keyhüsrev zamanında Elbistan valiliği yapan Emir Kamereddin tarafından yaptırılan Derbent Ağzı Hanı idi. İkinci,yine aynı yıllarda boğazdan Elbistan istikametine doğru çıkıldıktan sonra Derbend köyü yakınında bulunan Zilli Han'dı. 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.

33 Beşir Atalay, Maraş *Târihi ve Coğrafyası*, Ukde Yayınları, Kahramanmaraş 2008 s. 38.

Electronic copy available at: https://ssrn.com/abstract=4109236

Ege Limanlarına Giden Yollar

Konya-Burdur: Gelendost üzerinden Konya, Kavak hanı[34] ve Elikesik ile Derbent geçilir, sonra; Kıreli hanı, Gelendost hanı, Eğirdir hanı[35], Isparta yolu ile Burdur kalesine ulaşılırdı. Beyşehir üzerinden Kuruçeşme hanı, Kızılören hanı, Beyşehir, Eğirdir, Burdur.

Burdur-Ege Limanları: Çardak hanı, Akhan, Denizli, Seyfeddin Karasungur hanı geçilir, sonra; Temürtaş köprüsü ve Sarayköy kuzeyindeki Akköprü kullanılarak Büyük Menderes aşılırdı. Sonraki etaplar; Alaşehir, Foça, İzmir ve Selçuk idi.

Akdeniz Sahillerinden İstanbul'a Giden Yollar

Antalya-Dinar: Burdur üzerinden Korkuteli hanı, Susuz hanı[36], Burdur, Uluborlu, Dinar, Denizli üzerinden Antalya, Kokuteli, Tefenni, Acıpayam, Denizli, Akhan, Çardak hanı, Dinar**.**

Konya-İstanbul: Konya'nın Selçuklu ilçesindeki, Dokuzun hanı, Kadınhan, Ilıca, Argıt hanı, Akşehir, Sultandağı, Çay hanı, Afyonkarahisar, Altıgöz köprü, Kütahya ve Bursa üzerinden veya Çay'dan sonra Eskişehir üzerinden İstanbul.

Selçuklu Devleti Dönemi Yollar

Eski dünya karaları arasında adeta bir köprü gibi uzanan Anadolu yarımadası, konumu ve coğrafî özelliklerinin sunduğu potansiyelle dikkat çeken bir coğrafyadır.

Anadolu yollarının önemli kısmı doğal yollardan müteşekkil ulaşım imkânlarına sahiptir. Bu elverişli şartlar altında, iktisadî faaliyetler ve ulaşımla ilgili gelişmeler tarihî süreçte alakalı bir seyir izlemiştir. Ekseriya kıyı şehirleri ve limanlarla bağlantılı inkişaf eden güzergâhlarda; ülkeler, medeniyetler ve kültürleri yakınlaştırmış, hızlı bir tekâmül süreci yaşanmıştır.[37]

Roma hâkimiyetinden 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, kervansaray, han ve köprü türü yapıların inşası bu düşüncelerin sonucudur. Türkiye Selçuklu Devleti hâkimiyetinde doğu-batı ve kuzey-güneydoğu yönlü uzanan yollarda beşerî-iktisadî faaliyetlerin yoğunlaşması, aynı anlayışla ilgilidir.

Ortaçağ geneli dikkate alındığında, yarımadanın 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.

---

34 *Konya'nın Selçuklu ilçesine bağlı Küçükmuhsine köyü yakınında yer alıyor.*

35 *Yeni mahalle veya Kervansaray Mahallesi denilen mevkide göl kenarında bulunuyor.*

36 *Burdur Bucak'ta Susuz Köyünde bulunuyor.*

37 Muammer Kemal Özergin, *a.g.m.,* s. 47.

Electronic copy available at: https://ssrn.com/abstract=4109236

Tebriz-Erzurum-Sivas-Kayseri güzergâhıyla ticaret veya seyahat için İstanbul'a 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. 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 hâkimiyeti 13. yüzyıldaki Moğol akınlarıyla zayıflayınca, yarımada genelindeki yol güzergâhları ıssızlaşmış ve ticaret faaliyetleri önemli ölçüde gerilemiştir. Zira denetimden uzak bölgelerde can ve mal emniyeti kalmamıştı. İstanbul genelinde durumun düzelmesi ve ticaretin eski canlılığına ulaşması, Osmanlı Devleti'nin kurulmasıyla mümkün olabilmiştir.

Osmanlı Devletinde Yollar

Yollar ve yol sistemi, tarih boyunca bütün devletler için büyük önem taşımıştır. Çünkü ticari, ekonomik ve askeri faaliyetler, ulaşım, haberleşme ve nakliye gibi hizmetler düzenli bir yol sistemi sayesinde gerçekleşme imkânı bulmuştur. Bu bakımdan, altı asır gibi uzun bir süre geniş bir coğrafyada hâkimiyet süren Osmanlı imparatorluğu iyi ve düzenli işleyen bir yol sistemine sahip bulunmaktaydı. İmparatorluk merkezi İstanbul'dan başlamak üzere, gerek Anadolu'ya ve gerekse Rumeli'ye giden ana yollar ile bunlara bağlanan lüzumu kadar tali yollar yapılmıştır.[38] Tanzimat'ın ilanına kadar ana yollar devlet tarafından varidat fazlası ile yaptırılmış, tali yolların yapımı ise timar ve zeamet sahiplerine bırakılmıştır.

Osmanlı İmparatorluğu'nda yollar, Anadolu ve Rumeli'de genel olarak sağ kol, orta kol ve sol kol olmak üzere üç ana güzergâh ile bunlara bağlı tali yollardan meydana gelmekteydi. Bu ana yollardan Anadolu sağ kol güzergâhı, Üsküdar-Eskişehir-Akşehir-Konya-Adana-Antakya yolu ile Halep'e kadar uzanmaktaydı.

Diğer taraftan Antakya'dan ayrılan bir yol, Şam'a kadar gitmekte ve Şam'dan ise biri Mekke'ye, diğeri ise Kudüs'e olmak üzere iki yol ayrılmaktaydı. Üsküdar ile Halep arasında 247 saatlik bir mesafe vardı. Anadolu sağ kol güzergâhından ayrılan tali yolları üç önemli grupta toplamak mümkündür. Bu yollardan en önemlileri İzmir, Bodrum ve Antalya-Anamur yollarıdır. Anadolu orta kol güzergâhı, Üsküdar - Gebze - İznik – Sapanca -Geyve - Hendek - Ayaş - Düzce - Bolu - Hacıhamza - Merzifon - Amasya - Turhal- Tokat- Sivas- Malatya- Diyarbakır- Nusaybin - Musul –Kerkük güzergâhını takip eden Bağdat-Basra yoluydu. Bu yol üzerinde 44 menzil bulunmakta olup, Bağdat'ın İstanbul'a uzaklığı 445 saatti. Anadolu sol kol güzergahı, Üsküdar'dan Merzifon'a kadar orta kolu takip etmekte ve buradan Ladik - Niksar- Karahisar-ı Şarki - Bayburt- Tercan - Erzurum yolu ile Kars ve Tebriz'e ulaşmaktaydı. Rumeli'de ise sağ kol, İstanbul-Vize-Kırklareli, Aydos- Prevadi- Babadağ- İsakçı- Akkerman yolu ile Özi ve Kırım'a; orta kol, İstanbul - Silivri - Çorlu - Edirne - Filibe - Sofya - Niş - Yogodima üzerinden Belgrad'a uzanmaktaydı. Belgrad'ın İstanbul'a uzaklığı 173 saatti. Rumeli sol kolu ise, İstanbul - · Silivri - Tekirdağ - Gelibolu - Malkara - Gümülcine - Yenice-i Karasu - Selanik - Yenişehir - İzdin - Livadiye yolu ile İstefe'ye, oradan da Eğriboz yolu ile Gördüs'e uzanıyordu. Gördüs, İstanbul'a 194 saat uzaklıktaydı.[39]

---

38 Yusuf Halaçoğlu, "Osmanlı İmparatorluğu'nda Menzil Teşkilatı Hakkında Bazı Mülahazalar", *Osmanlı Araştırmaları Dergisi,* S.2 İstanbul 1981 s. 126.

39 Franz Taeschner, "Muhtelif Devirlerde Anadolu'nun Yolları ve Cihan Münakalatına Nazaran Vaziyeti", Çev. Hamid Sadi Selen, *Darülfünun Edebiyat Fakültesi Dergisi*, C.5, S. 1-2, Milli Matbaa, İstanbul 1927 s.98.

Electronic copy available at: https://ssrn.com/abstract=4109236

Osmanlılar döneminde yapılan yolların tarihsel gelişimi göz önüne alındığında, barış zamanlarında ülke çapında çok geniş çaplı bir yol yapım faaliyetine rastlanılmamaktadır. Bununla birlikte, savaşlar nedeniyle ordunun savaş alanına kolaylıkla ulaşımının sağlanması için devlet tarafından geniş çaplı yol yapım ve onarım çalışmalarının sürdürüldüğü görülür. Bu arada çoğu askeri yollar üzerinde olmak üzere, her türlü durumda geçişe imkân verecek çok sayıda köprü de yapılmıştır.[40]

Osmanlı İmparatorluğu'nda taşraya ve gerekli diğer yerlere merkezden· gönderilen emirlerin ulaştırılması, haberleşmenin çabuk ve güvenli bir şekilde yapılması ve ulakların her türlü ihtiyaçlarının karşılanması için yollar üzerinde uygun aralıklarla menzilhaneler yani konak yerleri kurulmuştur.

Ulakların, haberleşme amacı ile yapılan konak yerleri ile ticaret kervanlarının konakları ayrı bir teşkilata sahipti. Ulaşım konakları genellikle kervansaray ve han tabir olunan yerlerde olup, bunların güvenliğinin sağlanması için önemli geçit yerlerinde derbentler, posta ve diğer haberleşme işleri için ise menzilhaneler kurulmuştu.

Harita 2: Osmanlı Devleti yol güzergahı

Kaynak: http://tarih.tumders.com/ticaret-ve-ulasim-sistemi.html

Osmanlı Devleti Döneminde Hac Yolları

İstanbul'dan Şam yolu ile Medine ve Mekke'ye giden hac yolu üzerinde, hacıların ve diğer yolcuların ihtiyaçlarını karşılayabilmek ve daha rahat bir şekilde yolculuk etmelerini sağlayabilmek için gerek Osmanlılar ve gerekse daha önceki dönemlerde cami ve mescitler, kervansaraylar, hanlar, hamamlar, imaretler ve köprüler yapılarak vakıflar tahsis edilmiştir. Yollarda güvenliği sağlayabilmek için belirli noktalarda derbentler tesis oluşturulmuştur. Ayrıca, uzun hac yolculuğunda hacı kafilelerinin su ihtiyaçlarını karşılayabilmek için ise kuyular ve birke denilen su havuzları yapılmıştır.

40 Cengiz Orhonlu, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Derbend Teşkilatı,* İstanbul 1990. s. 70-7 I.

Electronic copy available at: https://ssrn.com/abstract=4109236

İstanbul-Şam-Mekke Hac Yolu üzerinde bulunan menziller İstanbul'da Üsküdar'dan başlayıp, Anadolu sağ kol güzergâhını izleyerek Şam'a, burada Anadolu, Rumeli ve diğer yerlerden gelen hacı adaylarıyla birleşerek emirü'l-hacc yönetiminde Medine ve Mekke'ye giden ve hac farizasını yerine getirdikten sonra aynı yolu izleyerek tekrar İstanbul'a geri dönen hac kervanlarının Şam hac yolu üzerinde uğradıkları yol güzergâhları şu şekildeydi;

Üsküdar, Kartal, Gebze, Hersek, İznik, Osmaneli, Vezirhanı, Söğüt, Eskişehir, Seyyit Battal Gazi, Bolvadin, İshaklı, Ilgın, Ladik, Konya, İsmil, Karapınar, Ereğli, Ulukışla, Çiftehan, Çakıt, Adana, Misis, Payas, Belen, Antakya, Zenbakiye, Madik Hama, Humus, İkikapılı, Şam, Kubbetü'I-Hacc, Müzeyrip, Mafrak, Ayn-ı Zarka, Akabebaşı, Kal'a-i Tebük, Birke-i Mu'azzama, Ula, Hediye Eşmesi, Hediye Eşmesi, Vadiyü'l-Kura, aylarca süren yolculuktan sonra nihayet Medine'ye varılırdı. Hacı kafilesi, iki saatlik mesafeden Medine'nin hurmalık ve bahçelerini görürdü. Salat ve selam ederek Medine'ye giren hacı adayları burada üç gün kalırlardı. Bu süre zarfında, Ravza-i Mutahhara, Mescid-i Kuba ve Mescid-i Fethile Hz. Muhammed'in eşlerinin, kızlarının ve ashab-ı kiramın kabirlerini ziyaret edip, dualar okuyan hacı adayları, ayrıca Uhud dağına giderek Hz. Hamza ve şehitlerin kabirlerini de ziyaret ederlerdi.

Medine'den ayrıldıktan sonra Bi'r-i Ali, Kubur-ı Şüheda ve Cudeyre menzillerinden geçen hac kervanı Bedr-i Huneyn'e gelirdi. Bedr-i Huneyn'den sonra Maymun Ovası, Rabig, Güzelce Birke ve Vadi-yi Fatıma menzillerinden geçen hac kervanı Mekke'ye ulaşırdı. Söz konusu bu menzillerden Rabig'te hacılar ihrama girerler, Vadi-yi Fatıma'da ise Mekke şerifi kalabalık bir alayla hacıları karşılardı. Mekke'ye gelen hacılar, Babü's-.Selam'dan girerek önce Hacerü'l-Esved'e yüz sürüp, dualar eşliğinde Kâbe'yi yedi kere tavaf ederlerdi. Tavaftan sonra İbrahim makamında iki rekât nafile namaz kılarak dualar ederlerdi. Bundan sonra, zemzem kuyusundan zemzem içen hacılar, Saffi'ya giderler ve Safa ile Merve arasında yedi kere sa'y ederlerdi. Merve'de başlarını tıraş ettiren hacılar, Mekke'deki hac vazifesini tamamladıktan sonra iki saat uzaklıkta bulunan Mina'ya geçerlerdi.[41]

18. yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu'nda Müslüman halkın hacca giderken izledikleri güzergâh ve bu güzergâh üzerinde yer alan menziller bunlardı. Hacılar, hac görevlerini yerine getirdikten sonra aynı güzergâh üzerinden geri dönerlerdi. Yollan üzerinde bulunan menzillerde ise, konaklama, dinlenme, binek hayvanı tedariki, yeme-içme ve alış-veriş gibi ihtiyaçlarını karşılarlardı.[42]

18.yüzyılda İstanbul'dan Mekke'ye giden hac yolu üzerinde 76 menzil bulunuyordu. 1780 yılı 24 Temmuz Pazartesi günü Üsküdar'dan hareket eden hacı kafilesi, 795 saat yol alarak 3 Aralık 1780 Pazar günü Mekke'ye ulaşmıştır. Hacı kafilesi Üsküdar ile Şam arasını 324 saatte, Şam ile Medine arasını 357,5 saatte, Medine ile Mekke arasını ise 113,5 saatte almıştır. Yolculuk sırasında hacı kafilesi Mekke'ye kadar 13 menzilde 60 gün konaklamıştır. Eskişehir, Ereğli, Adana, Antakya, Hama, Kubbetü'l-Hacc, Ma'an ve Ota'da r gün, Konya ve Ayn-ı Zarka'da 2 gün, Medine'de 3 gün, Müzeyrib'de 5 gün ve Şam'da 40 gün konaklayan hacı kafilesi Mekke, Mina ve Arafat'ta da haccın edası için belirli bir süre kalmıştır.[43]

Osmanlıların en büyük hac kervanı biri Şam-Mekke, diğeri Kahire-Mekke olmak üzere doğunun en ünlü iki kervanından birincisine katılmak üzere İstanbul' dan yola çıkandı. Bu kervana katılan 60-70 bin hacı adayı kurban bayramından beş ay önce yola çıkar, 61 gün sonra Şam'a varır ve İstanbul'dan hareketten yaklaşık 80 gün sonra Şam'dan Mekke'ye gitmek üzere yola koyulurdu. Silahlı bir taburun koruduğu kervandaki bazı hacı adayları daha çok ticari faaliyetlerle ilgilenirlerdi.

---

41 A. Latif Armağan, *18. Yüzyılda Hac Yolu Güzergâhı ve Menziller,* Enderun Kitapevi, İstanbul, 2000 s.98.

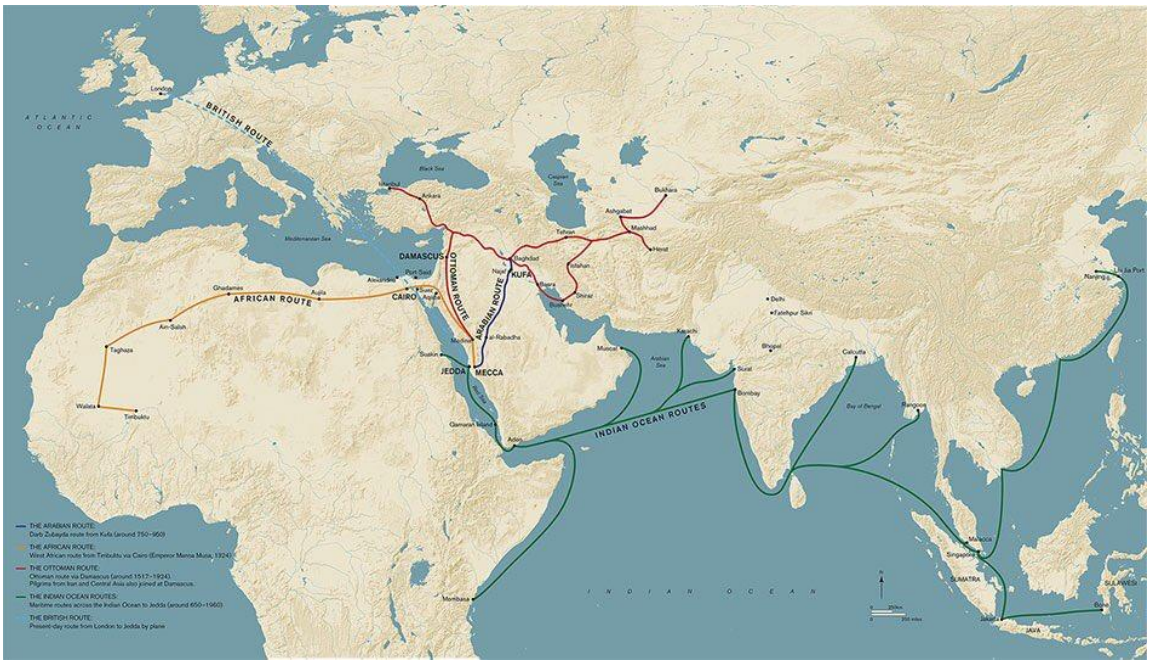
42 A. Latif Armağan, *a.g.e.,* s.98.

43 A. Latif Armağan, a.g.e. s.99.

Electronic copy available at: https://ssrn.com/abstract=4109236

Örneğin Fas 'tan gelenler fes ve yün manto; Balkanlar'dan gelen Türk hacı adayları terlik, işli kumaş, amber, mücevher, hırdavat; Anadolulu Türkler halı, ipek kumaş ve angora şal; İranlılar ipek mendil, inci ve kaşmir kumaş; Afganlar fırça ve kaba şal satarlardı. Kervanlar hacdan dönerken yanlarında kahve, baharat, kumaş, sinameki, zamk v.s. getiririlerdi.[44]

Harita 3: Eski dönemlerde ana hac yolları



https://twitter.com/Mecra/status/1031888276498653185/photo/1

[44] M. A. Ubicini Lettres sur la Turquie ou Tableau Statistique, Paris 1853.

Electronic copy available at: https://ssrn.com/abstract=4109236

Kaynaklar

Armağan, A. Latif, 18. Yüzyılda Hac Yolu Güzergâhı ve Menziller, Enderun Kitapevi, İstanbul 2000.

Atalay, Beşir, Maraş Târihi ve Coğrafyası, Ukde Yayınları, Kahramanmaraş 2008.

Cöhçe, Salim, "Gezi Notlarına Göre Gümüşhane ve Çevresi, Geçmişte ve Günümüzde Gümüşhane", Geçmişte ve Günümüzde Gümüşhane Sempozyumu (13-17 Haziran 1990), Ankara 1991.

Diyarbakırlı, Nejat, Hun Sanatı, Milli Eğitim Basımevi, İstanbul 1972.

Eskikurt, Adnan & Garipoğlu, Nuriye, "İç Anadolu-Doğu Anadolu Bölgeleri Geçişinde Derbent Yerleşmelerine Bir Örnek", Türk Dünyası Araştırmaları Dergisi, S.173, İstanbul 2008.

Halaçoğlu, Yusuf, "Osmanlı İmparatorluğu'nda Menzil Teşkilatı Hakkında Bazı Mülahazalar", Osmanlı Araştırmaları, S.2, İstanbul 1981.

İlgen, Abdulkadir, "Bozkır Göçebelerinde Sosyo-Ekonomik Yapı", İktisat Fakültesi Sosyal Siyaset Konferanslar, İbrahim Kafesoğlu, Türk Milli Kültürü, Boğaziçi Yayıncılık, İstanbul 1993.

İlter, Fügen, Osmanlılara Kadar Anadolu Türk Köprüleri, Karayolları Genel Müdürlüğü Matbaası, Ankara 1978.

Kaşgarlı, Mahmud, Divan-ı Lûgat'it Türk Tercümesi, Cilt: 1, Çev. Besim Atalay, Türk Dil Kurumu Yayınları, Ankara 1985.

Kırpık, Güray, "Haçlılar ve İpek Yolu", Ahmet Yesevi Üniversitesi Türk Dünyası Sosyal Bilimler Dergisi, S.61, Ankara 2012.

Koca, Salim, "Eski Türklerde Sosyal ve Ekonomik Hayat", Türkler, C.3, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara 2002.

Orhonlu, Cengiz, Osmanlı İmparatorluğu'nda Derbend Teşkilatı, İstanbul 1990.

Orkun, Hüseyin Namık, "Eski Türklerde Para", Türk Hukuku Tarihi, Araştırmalar ve Düşünceler, 1935.

Özergin, Muammer Kemal, "Anadolu'da Selçuklu Kervansarayları", İstanbul Üniversitesi Tarih Dergisi, S.20, İstanbul 1965.

Stavisky, Boris, "İpek Yolu ve İnsanlık Tarihindeki Önemi", Türkler, C.3, Ankara Yeni Türkiye Yayınları 2002.

Taeschner, Franz, "Muhtelif Devirlerde Anadolu'nun Yolları ve Cihan Münakalatına Nazaran Vaziyeti", Çev. Hamid Sadi Selen, Darülfünun Edebiyat Fakültesi Mecmuası, C.5, S.1-2, Milli Matbaa, İstanbul 1927.

Electronic copy available at: https://ssrn.com/abstract=4109236