



Osmanlı Mirası Araştırmaları Dergisi (OMAD), Cilt 4, Sayı 8, Mart 2017, ss. 151-167.
Journal of Ottoman Legacy Studies (JOLS), Volume 4, Issue 8, March 2017, pp. 151-167.
ISSN 2148-5704
DOI Number: 10.17822/omad.2017.58

YABANCI YOLCUNUN UZUN HİKÂYESİNDE KERVANLAR VE KERVANSARAYLAR

The Foreign Long Travel Story: Caravans and Caravansaries

Yasin ŞEN*

Özet: Kervanlar, Orta Çağ'da tüccarların en çok tercih ettiği yolculuk şekillerinden birisiydi. Bir kervan tüccarların bir araya gelmesiyle oluşuyordu. Bunun dışında bir kervanı develer ve atlar, ticari eşya, yiyecek ve içecek malzemeleri ve yolculuk eşyası oluşturmaktaydı. Anadolu, İpek Yolu üzerinde bulunması sebebiyle, bu kervan yolculukları bakımından yeryüzünün en işlek bölgelerinin başında geliyordu. Bu sebeple Selçuklu ve Osmanlılar döneminde kervan yolculuklarıyla ilgili zengin bir kültürel birikimin oluştuğunu söyleyebiliriz. Kervanların varlığı ve ticari yolculuklar kervansarayların inşa edilmesini gerekli kılmıştır. Anadolu Selçukluları döneminde kervansarayların yapımı hız kazanmış ve Osmanlı Devleti döneminde de devam etmiştir. Bu yapılar, Orta Çağ'ın otelleri olarak kabul edilmiştir. Kervansaraylarda zamanın şartlarına göre hemen her türlü hizmet verilmiştir. Yeme, içme, konaklama, barınma, hayvanların bakımı, tamir, alım, satım gibi konularda kervansaraylardan yararlanma imkânı vardı. Bu yazıda bazı seyahatnamelerden hareketle kervansarayları ve kervan yolculuklarını ele almaya çalıştık. Bu çalışma Jean-Baptiste Tavernier, Joseph Piton de Tournefort, Crailsheimli Adam Werner, Salomon Schweigger, Stephan Gerlach gibi Avrupalı yazarların Türkiye ve Türkler hakkındaki eserlerine dayanmaktadır.

Anahtar Kelimeler: Kervan, Kervansaray, Yolculuk, Seyahatname

Abstract: The caravans were of the most preferred forms of travel for the former Medieval traders. A group of merchants would form a caravan. It also consisted of horses, commercial goods, food and beverage items and travel goods. As Anatolia was located on the Silk Road, this caravan route was one of the busiest in the world and it left a rich cultural imprint from the Seljuk and Ottoman periods. The existence of caravans and commercial journeys necessitated the construction of caravanserais. During the Anatolian Seljuk period, the construction of caravanserais gained momentum which continued during the Ottoman period. These constructions were accepted as hotels in the Middle Ages. In these structures, almost every kind of service was provided. In caravanserais it was possible to eat and drink, have lodging, get caring, repair, but also to buy and sell. In this article, we tried to discuss caravansarai and caravan journeys in accordance with some traveling patterns. This work is based on works of European authors such as Jean-Baptiste Tavernier, Joseph Piton de Tournefort, Crailsheimer Adam Werner, Salomon Schweigger and Stephan Gerlach on Turkey and the Turkish.

Key Words: Caravan, Caravanserai, Travel, Travel Book

Giriş

Türklerin hâkimiyet sahasına giren bölgeler, pek çok milletin, köklü kültürlerin ve hâlâ devam eden bir çeşitliliğin kadim hatıralarıyla doludur. Bu durumun en bilinen sebebi, İslamiyet'in kabulünden sonra kurulan Türk devletlerinin birçoğunun Anadolu, Orta Doğu, Kuzey Afrika, Balkanlar ve İran coğrafyası gibi yeryüzünün en işlek bölgelerine sahip olmasıdır. Doğuya gitmek isteyenler buralardan geçmek zorundaydı. Güneye inmek isteyenler bu topraklara uğramak mecburiyetindeydi. Dolayısıyla bu durum uzun zamanlara yayılan Türk hâkimiyeti gölgesinde ticareti, kervanların gidiş gelişlerini daima canlı tutmuştu.

* (Doktora Öğrencisi), Gazi Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Eski Türk Edebiyatı ABD, Ankara/Türkiye, e-mail: sen_yasin@windowslive.com

Ticaretin sosyal hayattaki ve bir devletin bünyesindeki etkilerini, ulaşım yolları üzerinde bulunan ve âdeta ticaret kervanları için doğal güzergâh durumunda olan Anadolu'da kurulmuş Türk devletlerinde daha net görebiliriz. Özellikle Anadolu Selçukluları döneminden başlayarak bu konuya temas etmemiz gerekir.¹

Anadolu Selçuklu Devleti, coğrafya itibarıyla milletler arası ticarete âdeta bir köprü durumundaydı. Devlet adamları ticareti korumak ve geliştirmek için bir dizi tedbirler almıştı. Tüccarlara çeşitli imtiyazlar verilmiş ve onların rahat bir şekilde ticaret yapabilmeleri için birçok kolaylık gösterilmişti. Baskına uğrayan, malını kaybeden tüccarın sigortası devletti. Gümrük ve geçiş vergileri de oldukça düşüktü. Ticaretin canlı kalması için devrin diğer bazı devletleriyle de ticari anlaşmalar yapılmıştı. Özellikle Sultan I. Alâeddîn Keykubad devrinde ticari faaliyetlere ağırlık verilmiş, devletin bu konuda ticaret gelirlerinden yararlanması hedeflenmişti. Bu dönemde yapılan ve günümüze ulaşan elliden fazla kervansaray, devletin bu konuya ne kadar önem verdiğini gösterir.²

Özellikle Orta Çağ'da dünya ticaretini canlı tutan başlıca iki yol vardı. Bunlardan biri Baharat Yolu, diğeri ise İpek Yolu idi. Baharat Yolu, Karadeniz'in kuzeyinden geçirdi ve İpek Yolu kadar aktif değildi. İpek Yolu ise büyük bir hareketliliğe sahipti ve ticari faaliyetlerin önemli bir kısmı bu yol üzerinde gerçekleşirdi. Çin'in Şian şehrinden başlayan İpek Yolu, Doğu Türkistan, Moğolistan, Kazakistan, Özbekistan, Kırgızistan, Türkmenistan gibi ülkeleri geçer ve Anadolu ve Suriye'ye doğru iki kola ayrılırdı. İpek Yolu'nun Anadolu kolu ise buraya üç yoldan girerdi. Bunlar Cizre-Hasankeyf, Doğubayazıt-Erzurum, Erzincan, Sivas ve Kars-Trabzon yolları idi. Bu yollar da İpek Yolu'nu Sinop, Kayseri, Konya ve Antalya gibi şehirlere bağlardı. Böylece Anadolu muazzam bir ticaret ağıyla örülmüş bulunuyordu.³

Bu durumun ticaret yollarının canlılığının devam etmesini sağladığı, bunun da beraberinde bir dizi tedbirin alınmasını gerekli kıldığı, kervansarayların yapımının böylece hız kazandığı ortadadır. Anadolu Selçukluları böylece hem kervan yollarının güvenliğini sağlamak hem de tüccarların barınma ihtiyacını temin etmek üzere pek çok kervansaray yapmıştır.

Seyahat kültürümüzü şekillendiren unsurlardan birisi ticaret yollarını, şehirleri ve ekonomiyi canlı tutmada büyük öneme sahip bu kervan yolculukları idi. Ticaret yolları üzerinde bulunan şehirler bu sayede büyüyor ve zenginleşiyordu. Kaynakların belirttiğine göre bu kervan yolları küçüldükçe şehirler de hızlı bir şekilde küçülmüşlerdir. Bilhassa Semerkant ve Herat gibi Orta Asya şehirleri ticaret yollarının değişmesi yüzünden ekonomik bakımdan zayıflayan şehirler arasındaydı.⁴

Kervan yolculukları ve kervanlar özellikle halk kültüründe kendine geniş bir yer bulmuştur. Bunu birkaç atasözünde ve deyimde şöyle takip edebiliriz: "Irak yerin haberini kervan getirir.", "Uzak yerin salığını kervan getirir." (Bu iki atasözü Divan-ı Lügati't-Türk'te "Yırak yir sawın arkış keltürür" şeklinde geçmektedir.⁵), "Yol bilen kervana katılmaz.", "İt ürür, kervan yürür.", "Kervan yolda düzülür.", "Kuş uçmaz, kervan geçmez.", "Topal eşekle kervana karışmak (katılmak)".

Bu yazıda bazı seyahatnamelerden hareketle kervansarayları, kervan yolculuklarını ele almaya çalıştık. Bu çalışmada yararlandığımız seyahatnameler şunlardır: Jean-Baptiste Tavernier, Tavernier Seyahatnamesi; Joseph Piton de Tournefort, Tournefort Seyahatnamesi;

¹ Anadolu Selçuklu Devleti döneminde yapılan kervansarayların ayrıntılı bir dökümü için bk. Muhammet Görür, "Anadolu Selçuklu Dönemi Kervansarayları Kataloğu", *Anadolu Selçuklu Dönemi Kervansarayları*, ed. Hakkı Acun, Kültür ve Turizm Bakanlığı Yay., Ankara 2007, s. 473-529.

² Emine Uyumaz, *Sultan I. Alâeddîn Keykubad Devri Türkiye Selçuklu Devleti Siyasî Tarihi (1220-1237)*, TTK Yay., Ankara 2003, s. 101.

³ Hakkı Acun, "Giriş", *Anadolu Selçuklu Dönemi Kervansarayları*, ed. Hakkı Acun, Kültür ve Turizm Bakanlığı Yay., Ankara 2007, s. 14.

⁴ W. Barthold-M. Fuad Köprülü, *İslâm Medeniyeti Tarihi*, Diyanet İşleri Başkanlığı Yay., Ankara (Tarihsiz), s. 232.

⁵ Ahmet Caferoğlu, *Kâşgarlı Mahmut*, MEB Yay., İstanbul 1970, s. 55.

Crailsheimli Adam Werner, Padişahın Huzurunda Elçilik Günlüğü 1616-1618; Salomon Schweigger, Sultanlar Kentine Yolculuk 1578-1581; Stephan Gerlach, Türkiye Günlüğü 1573-1576.

Kervan

20. yy.ın başlarına kadar Türkiye-İran arasındaki geliş gidişlerde en güvenilir yolculuk şekillerden birisi kervanlardı. Kervandan başka olarak bu güzergâh üzerinde on-on iki kişilik gruplar hâlinde seyahat etmek mümkündü. Fakat bu şekildeki yolculuklar, kervanla yapılanlar kadar güvenilir değildi. Fakat kervanlar, özellikle de deve kervanları çok ağır hareket ederlerdi ve bu da yolculukların çok uzun sürmesine sebep olurdu.⁶

Bir kervanın mutlaka bir hazırlık süreci vardır. Mesela kervan yola çıkmadan önce yolcular yolculuk boyunca kendilerine yardımcı olacak hizmetçiler tutarlar. Tavernier, İzmir'den yola çıkmadan önce üç tane Ermeni hizmetkâr tuttuğunu söyler. Bunlar mola yerlerine varıldığında hayvanlar için ot kesmede, köylere gidip koyun ve tavuk temin etmede, odun toplamada kendisine yardımcı olur.⁷

Tavernier, seyahatnamesinde “Kervanlar birçok tüccardan oluşan büyük bir konvoy gibidir.”⁸ der. Kaynakların haber verdiği göre kervanlar çok kalabalık olabilirler. Tavernier, seyahatnamesinin bir yerinde bulunduğu kervandaki dört yüz kadar insandan ve altı yüz deveden bahseder. Develerin kullanıldığı ve ağır ağır yolculuk yapılan zamanlarda asla at kullanılmaz. Çünkü günlerce su bulunmadığı zamanlar olur ve atlar susuzluğa çok fazla dayanamaz. Bu kervanlar genelde yazın yolculuk yaparlar. Çöllerde yolculuk yapacak kervanlar ise yağmur yağmadan hareket etmezler. Bu sebepten bazı kervanlar buldukları şehirlerde haftalarca beklemek zorunda kalabilirdi.⁹

Kervanlar yabancıların Osmanlı coğrafyasına girebilmeleri, burada ticaret yapabilmeleri için çok önemliydi. Bu durum özellikle Avrupalı ve Asyalı Hristiyan tüccarlar için böyleydi. Nitekim Tavernier, seyahatnamesinde kervanlarda Hristiyan tüccarların her zaman çoğunlukta olduğunu söyler. Seyahatnamelerde kervanlarla ilgili bazı ilginç geleneklere de rastlamak mümkün. Buna dair Tavernier, Ermenilerin ilginç bir âdetinden söz eder. Bir kervanın yaklaştığını duyduklarında iki üç günlük mesafeden kervanı karşılamaları ve içecek getirmeleri Ermenilerin âdetidir.¹⁰

Bir kervan ilerlerken kafildekilerin belli başlı görevleri vardır. Su getirmek, insanlara ve hayvanlara yiyecek sağlamak, çukur kazmak, yemek yapmak gibi görevler kervandaki insanlar tarafından paylaşıldı.¹¹

Bir kervan, geçtiği yerlerde bölgenin idarecisine vergi verirdi. Vergi verme işinin bazı durumlarda suistimal edildiği olur. Kervanlar daha az vergi vermek için sarp yolları kullanabilirdi. Yahut vergi toplamak için gelenlerin umursanmadığı olurdu. Nitekim Tavernier, bir dağ köyünden geçerlerken vergi toplamak için gelenlerin kabile tarafından umursanmadığını yazar. Gümrükçülerin kontrolleri yüzünden kervanların yirmi-yirmi beş gün bir şehirde kaldığı olurdu. Bu tür vergi kaçırmalarını önlemek üzere valiler tarafından bazı tedbirlerin alındığı olurdu. Tavernier bunlardan birisini seyahatnamesinde anlatır. Erzurum valisi kervan şehirden ayrılınca şehre bir mil uzaklıkta kervanı durdurmuştur. Bunun sebebi şehirden ayrılana kadar para keselerini, değerli eşyaları, kumaşları bir yerlerde saklayan tüccarları tespit etmektir.¹²

⁶ J. B. Tavernier, *a.g.e.*, s. 143.

⁷ J. B. Tavernier, *a.g.e.*, s. 281.

⁸ J. B. Tavernier, *a.g.e.*, s. 143.

⁹ J. B. Tavernier, *a.g.e.*, s. 173-8.

¹⁰ J. B. Tavernier, *a.g.e.*, s. 55.

¹¹ J. B. Tavernier, *a.g.e.*, s. 149.

¹² J. B. Tavernier, *a.g.e.*, s. 57-9.

Bir kervanın geçişini ve ilerleyişini engelleyen bazı durumlar vardır ki, bunların en başında kötü hava şartları gelir. Mesela kar yağışı gibi durumlar yüzünden yolların kapandığı ve kafilenin yolda kaldığı olur. Kar yüzünden kervan sık sık dağılıbilir. Bu durumda civardan veya devlet yetkililerinden yardım istemekten başka çare yoktur. Böyle bir durumla karşılaşan Tavernier'in katıldığı bir kervanın yolunu açmak için Erzurum paşası beş yüz süvari göndermiştir.¹³

Kervanlar, bir şehre yılın belirli zamanlarında geliyor olmalıdır. Çünkü seyahatnamelerde bu konuyla ilgili bazı bilgilere rastlıyoruz. Mesela Tavernier, İzmir'den söz ederken şubat, haziran ve ekim aylarında geldiklerini ve yine aynı ay içerisinde memleketlerine geri döndüklerini söyler.¹⁴

Kervanlarda deveçilerin hâl ve tavırları bazı seyyahlar tarafından söz konusu edilmiştir. Tavernier'e göre deveçiler "küstah insanlar"dır. Onları cezalandırma yolu bulunamazsa haklarından gelinemez. Bunun için tüccarlar tarafından zaman zaman onlar hakkında idarecilere şikâyetle bulunmak gibi tedbirlere başvurulmuştur.¹⁵

Thevenot Seyahatnamesi vesilesiyle hac kervanlarından da haberdar oluyoruz. Thevenot, seyahatnamesinde Kahire'den kalkan hac kervanlarından bahseder. Kervan, Mekke'ye vardıkdan ve artık dönüş hazırlıklarına başladığı bilindikten sonra Kahire'den gelen hacıları karşılamak ve kafiledakilere sevenlerinin ve akrabalarının hediyelerini ulaştırmak üzere yeni bir kervan kalkar. Herkes bu kervan ile gücüne kuvvetine göre bir şeyler gönderir. Bütün bu gönderilenler mühürlenir ve sahiplerine verilir. Bu iş için görevlendirilen ağa birçok deve götürür ve bu işten bir şeyler kazanır. Hac kervanı çok yavaş hareket eder. Çünkü çok kalabalıktır. Hac kafilesinin içtiği su pek de güzel değildir. Ayrıca bu kervandaki insanın bazılarının canına mal olan sıcak rüzgârlar da yolculuk boyunca tehlikeli olabilmektedir. Neticede bu giden ikinci kervanla beraber kafiye Kahire'ye döner ve şehir bayram havasına bürünür. Herkes sevdikleriyle beraber vakit geçirir. Tabii Hac yolculuğu esnasında yakınları ölenler de ağıt tutar.¹⁶

Kılavuz, Rehber ve Kervanbaşı

Bir kervan yolculuğunun gerçekleşebilmesi için gereken en önemli şeylerden birisi kılavuzdur. Kervanlara eşlik eden kişilere kılavuz veya kervanbaşı denir. Her kervanda böyle biri muhakkak bulunur. Yolculuk esnasında develerin dinlenmesine nezaret ettikleri gibi etrafta düşmanın olup olmadığını anlamak da bunların görevidir.¹⁷ Kervanbaşını tüccarlar kendileri seçerler. Kervanın hareket emrini, eşkiyalara karşı yapılacak olanları, günlerin planlamasını diğer tüccarlarla istişare ederek gerçekleştirir.¹⁸ Kervan yolculuğunun güven içinde yapılmasını biraz da develeri götüren, yolculara kılavuzluk eden bu kişiler sağlamaktadır. Özellikle sarp yollardan ve yüksek dağlardan develerin geçirilmesi herhâlde ustalık gerektiren bir iştir.

Kervanbaşı kafiye içinde hangi milletten olanlar daha kalabalıkça genelde onlardan seçilir. Bu kişi, kervanın yürüyüşünü düzenler, yolculuk günlerini belirler ve yol boyunca kervanda çıkabilecek anlaşmazlıkları halleder. Bunları kervanın ileri gelenleriyle birlikte istişare ederek yapar. Bu görevi, canla başla kabul eden kimse yolcular arasından pek çıkmaz. Çünkü kervanbaşı, kafiledeki diğer kimseler kadar rahat değildir. Bu görev boyunca bazı haklarından vazgeçer. Bir kere nasıl davranırsa davranırsın kendisinden her daim şüphe edilir.¹⁹

¹³ J. B. Tavernier, *a.g.e.*, s. 65.

¹⁴ J. B. Tavernier, *a.g.e.*, s. 118.

¹⁵ J. B. Tavernier, *a.g.e.*, s. 144.

¹⁶ Jean Thevenot, *Thevenot Seyahatnamesi*, çev. Ali Berktaş, ed. Stefanos Yerasimos, Kitap Yay., İstanbul 2014, s. 204.

¹⁷ Mehmet Emin Efendi, *İstanbul'dan Orta Asya'ya Seyahat*, haz. Rıza Akdemir, Kültür ve Turizm Bakanlığı Yay., Ankara 1986, s. 106.

¹⁸ J. B. Tavernier, *a.g.e.*, s. 143.

¹⁹ J. B. Tavernier, *a.g.e.*, s. 143-4.

Kervanbaşının görevlerinden birisi, herhangi bir şehre varıldığında kervandaki ileri gelen tüccarların birkaçıyla şehrin yöneticisine hediye takdim etmektir. Bu özellikle İran şehirlerinde böyledir. Hanlar kendilerine armağan getiren tüccarlara hilatler giydirebilir ve onların şehre gelmesinden duyduğu memnuniyeti ifade eder.²⁰

Eğer kılavuz bilgisizse kafiye büyük sıkıntılara sokma ihtimali yüksektir. Tavernier, Tebriz'e giderken bilgisiz bir rehber yüzünden uzunca bir yolu boşu boşuna yürüdüklerini söyler.²¹ Aşık Yunus'un aşağıdaki beyti bir bakıma böyle bir durumu anlatır:

*Delilsiz gidilmez yollar yamandır
Göçdü kervan kaldık dağlar başında*²²

Kervandaki Hayvanlar

Tavernier, seyahatnamesinde iki tür kervandan bahseder. Bunlardan birincisi deve kervanlarıdır. En çok tercih edilenler bunlardır. Çünkü develer yolculuk için daha ucuzdur. Develer eğer tırıs giderlerse yolculuk oldukça rahat olur. Deve kervanlarında şarap taşıyabilmek için yük beygiri satın almak icap ettiğini yine Tavernier söylüyor. Çünkü Müslüman deveçiler buna inanç gereği müsaade etmezler.²³ Diğer yandan sadece atların bulunduğu kervanlar da vardır. Fakat bunlar deve kervanlarına göre daha az tercih edilmiştir.

Develerin yetiştirilmesi, bakılması, bu hayvanların doğup büyümeleri kendine has bazı özellikler taşır. Deve yavrusu doğar doğmaz dört ayağı karnının altına kıvrılır ve ayaklarının üstüne böylece yatırılır. Kalkmasını engellemek için de yavrunun etrafına taşlar dizilir. Bunun sebebi, sırtına yük vurulmak istendiğinde onu çökmeye alıştırmaktır. Yavru az içmeye alışsın diye ona süt azar azar içirilir. Bu şekilde büyütülen develer sahiplerinin emirlerine boyun eğler. Böylece onlara rahatlıkla yük yüklenebilir. Onların bu hâli kervanların hareketinde ve mola esnasında da görülür. Develer ne kadar çalışırsa çalışsın, ne kadar büyük olurlarsa olsunlar az yerler ve susuzluğa karşı uzun süre direnç gösterebilirler. Bu hayvanlar günlerce su içmeden durabilirler. Tavernier develerin ikiye ayrıldığını söyler. Bunlar sıcak ülke develeri ve soğuk ülke develeridir. Sıcak ülkelerin develerinden az önce kısmen bahsettik. Bu hayvanlar soğuk ülke develeri gibi çamurda rahat yürüyemezler. Tebriz ve İstanbul arasındaki develer soğuk ülke develeridir. Bunlar ağır yük taşıyabilirler.²⁴

Tavernier, Anadolu'nun kuzey illerinden İran'a giden deve kervanlarından seyahatnamesinde zaman zaman bahseder. Ona göre develer yedişer yedişer ve arka arkaya dizilerek yürür. Develerin her biri, birbirine serçe parmağı kalınlığında ve bir kulaç uzunluğunda iplerle bağlıdır. İp, önden giden devenin semerinin arka ucuna bağlanır ve bir ucu da bir sicimle düğümленir. Bu ip arkadan gelen devenin burun deliklerinden sarkan bir halkaya takılır. Yine Tavernier'in naklettiğine göre bu sicimlerin kopması oldukça kolaydır. Bunun sebebi önden giden deve herhangi bir çukura yuvarlandığında veya düştüğünde sicimin kopup arkadan gelen devenin canı yanmamasıdır. Eğer sicim sağlam olursa bir tehlike anında deveyi alıp götürebileceği gibi burnuna da zarar verir. Develerin birbirini takip ettiğini anlamak içinse en arkada bulunan deveye bir çingirak takılır. Eğer çingirak sesi kesilirse develer durdurulur. Develerle yapılan yolculuklarda tüccarlar için de bir deve tahsis edilir. En azından altı deveden oluşan bir kafiye tüccarların şahsî eşyalarını yerleştirmeleri için yedinci devenin onlara tahsis edilmesi gerekir. Eğer üç deve varsa eşyanın yüklenmesi için bir devenin yarısı tüccara tahsis edilir. Dokuz veya daha fazla deveden oluşan bir kafiye tüccarın yemeği ücretsiz verilir.²⁵

²⁰ J. B. Tavernier, *a.g.e.*, s. 297.

²¹ J. B. Tavernier, *a.g.e.*, s. 285.

²² Mustafa Tatcı, *Yünus Emre Külliyyâtı 4, Aşık Yunus*, H Yay., İstanbul 2008, s. 150.

²³ J. B. Tavernier, *a.g.e.*, s. 144.

²⁴ J. B. Tavernier, *a.g.e.*, s. 152-4.

²⁵ J. B. Tavernier, *a.g.e.*, s. 145-6.

Tüccarlar, özellikle geceleyin develerin yanında uşaklarıyla birlikte bulunur. Çünkü hırsızlar bu kervanları pek de rahat bırakmaz. Keskin bıçaklarla develeri birbirine bağlayan sicimleri ustalıklı keserler ve devenin istikametini değiştirirler. Bu yüzden de kervandaki insanlar genelde uyumamaya dikkat ederler. Dinlenme vakitlerini tütün içerek, şarkı türkü söyleyerek, kendilerinden bahsederek geçirirler. Bu arada kervanın etrafında bekçiler de bulunur. Bunlar, birbirlerine seslenerek birbirlerini ikaz ederler. Kalkış zamanını geldiğinde kervanbaşını haberdar ederler.

Deve kervanları yolculuk sırasında tek sıra hâlinde yol alırlar. Bunlar böyle bir durumda bir orduyu andırabilirler. Konakladıklarında ise çok fazla yer kaplarlar.²⁶

Kervanlarda atlar da kullanılır. Atların yiyecek temini bir kervan için oldukça önemlidir. Kervan konakladığında çadırların kurulduğu yere gelen köylülerden saman ve arpa satın alınır. Tavernier'in söylediğine göre Türkiye'de ve İran'da yulaf bulunmaz. Atlar için mahmuz kullanılmadığını yine Tavernier söylüyor. Çünkü bu hayvanların üzengilerinde kare şeklinde bir demir vardır. At bununla dürtülür. Bunlar mahmuzlara göre daha kullanışlıdır. Çünkü mahmuzda olduğu gibi bunda bacakları sürekli atın karnı altında tutmak gerekmez. Tavernier bütün Asya'da ata bu şekilde binildiğini sözlerine ekliyor.²⁷

Hayvanlar yolculuk esnasında yanlış bir adım attıklarında bazen bu durum kafilenin felaketine sebep olur. Hayvanların bazıları böyle bir durumda yükleri altında can verirler. Tavernier, seyahatnamesinde İngiliz kumaşı taşıyan iki atın yanlış adım atmaları yüzünden taşıdıkları yükün altında can verdiği söyler. Tabii kabile bu atların etiyle ziyafet çekmiştir.²⁸

Güzergâhlar üzerinde bulunan köylerin geçim yollarından biri kervanlara hayvan satmaktır. Tavernier, kervan geçerken yollara at satmak için inen köylülerden bahseder.²⁹

Yolculuk

Tavernier, Türkiye üzerinden İran'a yaptığı seyahatleri anlatırken ister kervanla yola çıkılsın ister grup hâlinde yolculuk yapılsın her durumda İstanbul, İzmir ve Halep'ten yola çıktıklarını söylüyor.³⁰ Tavernier 18. yy.da İstanbul'dan İran'a kervanların çok nadir kalktığını söylüyor. Ancak Bursa'dan her iki ayda bir kervan kalkmaktadır. İstanbul'dan İran'a gidecek bir kişi İstanbul-İsfahan arasını kat etmek için ya deve kervanını kullanacak ya da iyi silahlanmış ve iyi atlara binmiş on veya on iki kişilik gruplarla yolculuk yapacaktır.³¹

İstanbul'dan yolculuğa başlayanlar Üsküdar'a geçerler ve burada seyahat için gerekli olabilecek malzemeleri toparlamaya çalışırlar. Bu arada İstanbul'da unutulmuş şeyler için geri dönme imkânı vardır.³²

Bir kervan yolculuğuna çıkılmadan önce yürüyüş günleri planlanır. Yalnız bu günler birbirine eşit olmayabilir. Bazen altı saat, bazen on saat, bazen de on iki saat yürüyüş yapıldığı olur. Bu saatleri belirleyen şey ise suyun bulunduğu yerlerdir. Fakat her ne olursa olsun bir kervan genelde gece yol alır. Hem bu şekilde kervanlar gündüz sıcağından da korunmuş olur. Varılacak yere akşamleyin ulaşıldığında eşyayı gerekli olduğu şekilde yerleştirme imkânı olmayabilir. Ayrıca yemekleri pişirmek ve diğer ihtiyaçları gidermek akşam karanlığında daha zor olacaktır. Ayrıca kış mevsiminde, kar çok yağdığında gecenin bir yarısında yola çıkılmaz. Böyle zamanlar gün ışıncaya kadar beklenir. Tavernier'in belirttiğine göre Asya'da geceleyin

²⁶ J. B. Tavernier, *a.g.e.*, s. 145.

²⁷ J. B. Tavernier, *a.g.e.*, s. 148-9.

²⁸ J. B. Tavernier, *a.g.e.*, s. 56.

²⁹ J. B. Tavernier, *a.g.e.*, s. 64.

³⁰ J. B. Tavernier, *a.g.e.*, s. 43.

³¹ J. B. Tavernier, *a.g.e.*, s. 47, 143.

³² J. B. Tavernier, *a.g.e.*, s. 47

yol alındığında hava hiç de sağlıklı değildir. Yere yaydıkları bir kilimin üzerinde uyuyan yolcular hiç de tatsız bir uyku uyumazlar.³³

Yolculukta bir kervanın hareketini belirleyen en önemli şeylerden birisi sudur. Gündelik eşyaların içinde kırbalara doldurulmuş suyun büyük önemi vardır. Bu kırbalara, matara adı verilir ve bunlar genelde Bulgar derisinden yapılır. Deri, suyun serin tutulmasında önemli bir yere sahiptir. Mataraların yanında kırbalar da kullanılır. Bunlardan küçük olanlar alkollü içecekleri taşımak için kullanılmıştır. Suyun dışında bazı yiyeceklerin ve günlük ihtiyaçların teminine de dikkat edilmelidir. Bir kervanın su temininden sonra düşünmesi gereken ihtiyaçların başında yiyecek ve çadır malzemeleri gelmektedir. Tavernier, Anadolu’da seyahat edenlerin Tokat’a kadar pirinç ve peksimet temin etmeleri gerektiğini söylüyor. Taze ekmek, piliç, yumurta ve atların yiyeceklerini ise her yerde bulmak mümkündür.³⁴

Burada su temininde yaşanan bazı sıkıntılara da temas etmeliyiz. Çünkü bir kervanın ilerleyişi esnasında en çok rastladığı sıkıntılarının başında su temini meselesi gelir. Kaynaklar, kuyular ve sarnıçlar bir kervanın su temin ettikleri yerlerdir. Böyle bir yere geldiğinde yük hayvanlarının sahipleri, kendilerinin ve hayvanlarının su ihtiyacını gidermeden tüccarlara dahi su içmeleri için izin vermezler. Ancak bu hayvan sahipleri küçük yaştaki çocukları genelde boş çevirmezler. Eğer devecilere ve diğer hayvan sahiplerine zorla yaklaşım su almak istenirse bazı sıkıntılar doğabilir.³⁵

Develer, kısa mesafelerden suyun kokusunu alabilirler. Böyle zamanlarda bu hayvanlar hızlanırlar. Kervanlar böyle yerlerde bazen birkaç gün mola verirler. Çünkü buralar av hayvanı ve diğer ihtiyaçlar bakımından zengin olabilir. Kafile hem sıcak yemek, hem de dinlenmek hem de bu av hayvanları dolayısıyla su birikintilerinin olduğu yerlerde birkaç gün süren molalar verebilir.³⁶

Kervanın dikkat etmesi gereken şeylerden birisi geçip gidilen memleketlerin kıyafetlerini giymek ve böylece mümkün olduğunca dikkat çekmemektir. Eğer bu yapılmazsa kervandaki insanlar dikkat çekerler ve çoğu zaman da çeşitli tehlikelere maruz kalırlar. Hatta geçilen yörenin geleneklerine uygun çizmeler de giymek gerekmektedir. Anadolu ve İran coğrafyasında giyilen çizmeler genelde kırmızı, siyah ve sarı deriden yapılır ve içine bez geçirilir.³⁷

Eğer mola verilen yerlerde yağış varsa kervan yüksekçe bir yere konar. Çadırlar kurulur. Atlar, demir kazıklara tutturulmuş iplere bağlanır. Eşyanın ıslanmaması için de tedbir alınır. Hava güneşliyse bunlara gerek kalmaz. Yere çukur kazılır ve bu çukurlarda yemek pişirilir.³⁸

Yolculuk esnasında en önemli eşyalardan birisi gece kullanılacak eşyalardır. Tournefort, Türklerin gece eşyası olarak yanlarında sadece bir halı taşıdıklarını söyler.³⁹ Yolculuk sırasında, eğer bir kervansaray bulunmazsa başka bir barınacak yer bulmak gerekir.

Bir kervan, mola vermek için de müsait bir yer bulmalıdır. Bunun için temiz yerler ve su kenarları tercih edilir. Bu esnada kafilede yer alan ve kervana kolluk kuvveti olarak eşlik eden Türkler ve Ermeniler, gece boyunca kervana göz kulak olurlar. Nöbet sırasında birbirlerini uyarmak ve kontrol etmek için “Allah birdir, Allah bağışlayıcıdır, Kendinize dikkat ediniz.” gibi sözlerle birbirlerine seslenirler. Hareket zamanı geldiğinde bunu kervanbaşına haber verirler. O da kafilenin atları veya develeri hazırlaması için bağırımları emrini verir. Bu kimselerin ikinci seslenişlerinde bütün kervan artık hazırdır. Tavernier bunu “Her şeyin bir anda hazır olduğunu

³³ J. B. Tavernier, *a.g.e.*, s. 145.

³⁴ J. B. Tavernier, *a.g.e.*, s. 148.

³⁵ J. B. Tavernier, *a.g.e.*, s. 149.

³⁶ J. B. Tavernier, *a.g.e.*, s. 182-3.

³⁷ J. B. Tavernier, *a.g.e.*, s. 147.

³⁸ J. B. Tavernier, *a.g.e.*, s. 148.

³⁹ Joseph de Tournefort, *Tournefort Seyahatnamesi*, C. 2, çev. Ali Berktaş-Teoman Tunçdoğan, edt. Stefanos Yarasimos, Kitap Yay., İstanbul 2005, s. 219.

görmek çok hayranlık vericidir.” diye ifade eder. Büyük bir intizam ve sessizlik içinde kervan yol almaya başlar.⁴⁰

Kervanların özellikle çöllerde yaptıkları yolculuk sebebiyle kervan yolculuklarının önemli bir tarafı da bu tür mekânlardır. Çöle yaklaştıkça evler azalmaya, bir süre sonra da kaybolmaya başlar. Çöl kum ovası görünümündedir. Çölde odun yoktur ve çalılıklara çok ender rastlanır. Mesela bir ticaret kervanında altı yüz kadar devenin ancak onda biri ticari mal taşıyabilir. Geri kalanı yiyecek ve içecek yüklüdür. Çöl yolculuğu sırasında nadir de olsa su bulunabilir. Çölde bir kervanın karşılaşabileceği ilginç durumlardan birisi ordunun veya padişahın, askerî malzemelerin taşınması için tüccarların develerine el koymasındır. Kafile böyle bir durumla karşılaşmamak için erkenden yola çıkar ve hükümdar ve maiyetinden uzak durur.⁴¹

Yolculuk sırasında bir kafilenin kullandığı ilginç ulaşım vasıtaları vardır. Tavernier bunlardan biri olan keleklerden bahseder. Kelek, Dicle Nehri üzerinde kullanılan bir ulaşım vasıtasıdır. Kelekler hazır tutulmaz ve isteğe göre yapılır. Yolcuların ve malların ıslanmaması için bunlar iki kat yapılır. Bu kelekler tulumlardan oluşur ve bunlar da keçi postundan elde edilirler. Keleğin her köşesinde bir kürekçi ve bunlara ait yerler bulunur. Tavernier bindiği kelekte yüz elli tulumun olduğundan söz ediyor. Bunların kayalarda delinme ihtimali vardır.⁴²

Kervan yolculukları mimaride de büyük ölçüde etkili olmuştur. Bunlardan biri çöllerde bu kervanlara yol gösteren ve adına “manâra” denilen yapılarıdır. Türk mimarisinde daha sonra yaygınlık kazanan minarelerin aslı da bu yapılara dayanır. Bunlar bir nevi kulelerdi. Bunlara “işaret kuleleri, yol gösteren kuleler ve haberleşme kuleleri” de denirdi. Bazen ıssız yerlerde bir başına duran bu kulelere Orta Asya, Çin, İran, Suriye, Filistin, Mısır ve Mağrip memleketlerinde ve konaklarda sık sık rastlama imkânı vardı. Asya’daki örnekleri hariç, bunlar genelde kalın, dört köşe ve bodur bir şekilde yapılırdı.⁴³

Kervan Baskını ve Eşküyalar

Bir kervanın karşılaşabileceği tehlikelerin başında yol kesen haydutlar veya eşküyalar gelir. Tavernier, seyahatnamesinde Türkiye’de kalabalık topluluklar hâlinde gezen bu eşküyalardan bahseder. Bunlar eğer kafileyi basabileceklerini düşünürlerse saldırırlar ve ele geçirdikleri insanları genelde öldürürler.⁴⁴ Zaman zaman bazı kafilelere onları korumak üzere muhafızlar tayin edilebilmektedir. Yine Tavernier bu haydutlardan bahsettiği bir yerde şöyle der: “Bu son dört gün çok tehlikeli, çünkü geçitler dar ve haydutlara avantaj sağlıyor. Yörede çok sayıda haydut var ve edindiğimiz izlenime göre bir grup haydut saldırmak için bizi bekliyor; Tosya paşasına muhafız istemek üzere adam yolladık, o da bizi korumak için elli süvari gönderdi.”⁴⁵

Bir kervan, yolculuk sırasında daima teyakkuzda bulunmak zorundadır. Aksi hâlde bir baskına uğramak, hatta canından olmak ihtimali vardır. Bu yüzden tüccarlar, hizmetkârlar yahut deveçiler böyle bir duruma maruz kalmamak için uyumamaya çalışırlar. Bu sırada ya tütün içilir ya şarkı söylenir yahut diğer işler konuşulur. Fakat tan yerinin ağarmasına yakın, insanlar karşı konulmaz bir uyku ihtiyacı hissederler ve uyurlar. Eğer kervan hareket hâlindeyse attan düşme gibi durumlar böyle zamanlarda daha sık meydana gelir. Kervanın en önünde gidenler ise müsait bir yer bulduklarında kafilenin geri kalanı gelene kadar uyurlar. Tabii bu sırada atların dizginleri sıkı sıkıya tutulur. Böylece insanlar kervan yetişinceye kadar uyurlar. Kervanın en sonunda yer alanlar onları mutlaka uyandırırılar.⁴⁶

⁴⁰ J. B. Tavernier, *a.g.e.*, s. 146-7.

⁴¹ J. B. Tavernier, *a.g.e.*, s. 180-1.

⁴² J. B. Tavernier, *a.g.e.*, s. 230-1.

⁴³ Nihad Sâmî Banarlı, *İman ve Yaşama Üslubu*, Kubbealtı Neşriyatı, İstanbul 1986, s. 151-2.

⁴⁴ J. B. Tavernier, *a.g.e.*, s. 43.

⁴⁵ J. B. Tavernier, *a.g.e.*, s. 51.

⁴⁶ J. B. Tavernier, *a.g.e.*, s. 146.

Yolcuların baskına uğramalarının sebeplerinden birisi kafileden uzaklaşmaları ve kervanla aralarında mesafenin açılmasıdır. Tavernier, seyahatnamesinde Şarklıköy'e ilk önce varmak isteyen bazı Ermenilerin saldırıya uğradığını söyler. Bu saldırıda üç kişiden ikisi ağır yaralanmış ve malları da haydutlar tarafından ele geçirilmiştir. Tavernier bundan hareketle kervanın önüne geçmenin veya arkasında kalmanın çok tehlikeli olduğunu, sadece beş yüz adım uzaklaştıkları için başlarına felaket gelen kimselerin olduğunu söyler.⁴⁷

Bir kervan, yürüyüşü sırasında yollardaki durum hakkında diğer kervanlardan haber alabilir. Tournefort ve ekibi, karşılaştıkları yirmi dört develik bir kervandan Tokat yolu üzerinde birçok haydudun olduğunu öğrenir. Bunun üzerinde kafiye yolunu değiştirmek zorunda kalır.⁴⁸

Bu eşkıyalarla ilgili Tavernier ilginç bir bilgi kaydeder. Böylesi gruplar daha çok İran'a giden kervanlara saldırır, İran'dan gelen kervanlara değil. Çünkü İranlılar gümüşü çok sevdiklerinden buraya giden kervanlarda gümüş çok fazla bulunur.⁴⁹

Güzergâhlar ve Konak Yerleri

Anadolu, jeopolitik konumu itibarıyla birçok güzergâha, ana ve tali yollara sahiptir. Bunların bir kısmı bugün kaybolmuş olsa bile Anadolu'nun ticari ve kültürel hareketlilikler bakımından tarihî zenginliğine işaret ederler. Kaynakların belirttiğine göre Anadolu'daki en eski yollar şunlardır: İpek Yolu, Kral Yolu, Onbinlerin Dönüş Yolu, Şahrah-ı Kadim ve Şahrah-ı Garbî.⁵⁰

Osmanlı Devleti'nde ticaretin devamını sağlayan, ordunun sefere giderken kullandığı, haberleşmede istifade edilen ve Hac kervanlarının gidiş gelişini temin eden bazı güzergâhlar bulunuyordu. Bu güzergâhlar üzerinde kervansaray, han, menzil, köprü ve derbentler yer alıyordu. Ülkeyi baştanbaşa kat eden, şehir ve kasabalardan geçen ana güzergâhlara "kol" deniyordu. Kollar, sağ-kol, sol-kol, orta-kol gibi kollara ayrılırdı. Mesela ferman ve berat gibi padişah emirlerini götüren haberciler bu kolları takip ederlerdi. Yolları üzerinde kendilerine çeşitli şekillerde yardımcı olunur, yiyecekleri temin edilir ve atları değiştirilirdi.⁵¹

Bu haberleşmelerin ve devlet birimleri arasındaki iletişimin sağlanması için menzilhaneler tesis edilmişti. Yerleşim yerleri üzerinde yer alan menzilhanelerin arası altı ila on iki saat olabiliyordu.⁵² Bu menzilhaneler Menzil Halifeliği adı verilen bir birime bağlı olarak görev yapmışlardır. Buranın işleyişinden kadı, yörenin ileri gelenleri ve halk sorumluydu.⁵³

Osmanlı yol sisteminin özellikle yükseliş devirlerinde Avrupa'nın hayranlığını çekecek mükemmellikte olduğu kaynaklarda belirtiliyor. Bu yol sistemi sayesinde bu devirde Mezopotamya, Kuzey Afrika ve Anadolu; Balkanlar'la birleşmiş oluyordu. Bu yolların bakımı, sefer ve barış zamanlarında yapılıyordu.⁵⁴

Osmanlı Devleti'nin en fazla önem verdiği konuların başında hac güzergâhları geliyordu. Buralarda zaman zaman güvenliği ve düzeni sağlamak adına bir dizi tedbirler alınmış ve bunlar zaman içinde geliştirilmiştir.⁵⁵

⁴⁷ J. B. Tavernier, *a.g.e.*, s. 55.

⁴⁸ Joseph de Tournefort, *a.g.e.*, s. 216.

⁴⁹ J. B. Tavernier, *a.g.e.*, s. 298.

⁵⁰ Selahattin Tozlu, "Trabzon-Erzurum-Tebriz Yolu (XIX. Yüzyılda Sosyal ve Ekonomik Bakımdan Bir İnceleme)", *Türkler Ansiklopedisi*, C. 14, s. 860.

⁵¹ M. Hüdayi Şentürk, "Tanzimat Devrine Kadar Osmanlı Devleti'nin Ulaşım Teşkilâtı ve Yol Sistemine Genel Bir Bakış", *Türkler Ansiklopedisi*, C. 10, s. 1680.

⁵² Sema Altunan, "Osmanlı Devleti'nde Haberleşme Ağı", *Türkler Ansiklopedisi*, C. 10, s. 1694.

⁵³ Sema Altunan, *a.g.m.*, s. 1696.

⁵⁴ M. Hüdayi Şentürk, *a.g.m.*, s. 1679.

⁵⁵ M. Hüdayi Şentürk, *a.g.m.*, s. 1679.

16. yy.da İstanbul ve Anadolu arasındaki bağlantıyı sağlayan başlıca yollar şöyleydi: Kuzey Kervan yolu, Ankara yolu, merkezî anayol (ayrıca Hac güzergâhı), Bursa-İzmir yolu, Bursa-Çanakkale yolu.⁵⁶

Bir kervan yolculuğunun en önemli konularından birisi güzergâhlardır. Belli zamanlarda belirli güzergâhların kullanılması bu yollar üzerindeki ticareti ve yolculuğu canlı tutmak için bazı tedbirlerin alınmasını, yerleşim yerlerinin kurulmasını beraberinde getirmiş olmalıdır. Yolcuların ve kervanların gidecekleri güzergâhı tayinlerinde bunların sadece coğrafi durumları ve iklim özellikleri göz önünde bulundurulmazdı. Yol boyunca alınan vergilerin miktarı da güzergâh seçiminde etkili olmuştur.⁵⁷

Kervanlar güzergâhlarında ilerlerken mola vermek için kullanılan zaman aralığı değişebilir. Bunda güzergâhlar üzerindeki yiyecek ve içecek durumu etkilidir. Buna göre hayvanlar için birkaç günlük yedek arpa ve saman da bulundurulur. Mevsim baharsa, mola verildiğinde atların ve develerin beslenmesi bedavaya gelir. Konak yerine varıldığında uşaklar derhâl ot kesmeye giderler ve bunları hayvanlara getirirler. Tavernier bu otları yiyen hayvanların daha güçsüz olduğunu ve uzun yürüyüşler yapamadığını söyler. Tabii bu durum seyyahlar için pek hoş bir durum değildir.⁵⁸

Kervansaraylar ve Hanlar

Kervansaraylar, menziller üzerine kuruluyordu. Kervansarayları takip etmek aynı zamanda bunların bulunduğu güzergâhları da tespit etmek demektir. Dolayısıyla bu yapılar, kervanlara, seyyahlara ve diğer yolculara hizmet ederlerdi. Fresne-Caneye, seyahatnamesinde bunlara “seyyahların sarayı” der.⁵⁹ Bunların çok fonksiyonlu yapılar olarak kullanıldığını söylemek mümkündür. Bunlar, zaman zaman askerler için kışla olarak görev yapmışlardır.⁶⁰

Kervansaray tipi yapıların çeşitli adlar altında karşımıza çıktığını görüyoruz. Bunlar; han, ribat, zaviye, hankâhtır. Bunlardan ribat; Karahanlılar, Gazneliler ve Büyük Selçuklular devrinde hem askerî hem de ticari faaliyetlerde kullanılmışlardır. Bunların zenginler tarafından sağlanan vakıf gelirleri vardı. Sınırlar genişlemeye başlayınca ribatlar sadece ticari faaliyetler için kullanılır olmuştur.⁶¹

Ticaretin güvenliğini sağlamak üzere Türk mimarisinde erken dönemlerden itibaren kervansaraylar görülmeye başlanmıştır. Kaynaklar ilk kervansarayın ribat adıyla Gazneliler döneminden kaldığını söyler. Bu yapının adı Ribat-ı Mahî'dir. Bu yapıdan hareketle Gönül Çantay, Gazneli mimarisinin Karahanlı ve Büyük Selçuklu mimarileri arasında bir köprü konumunda olduğunu söyler.⁶²

Karahanlılar döneminde kervansaray yapımı devam etmiştir. Bu dönemde ribat adıyla bilinen Ribat-ı Melik, Karahanlılar devrinden kalan kervansaray türü ilk yapılardan birisidir. Karahanlılardan kalan kervansaraylar Büyük Selçuklular zamanında tamir edilmiştir. Büyük Selçuklular ribatlardaki mimari üslubu daha da ileri götürmüşler ve abidevi yapılar inşa etmişlerdir.⁶³

⁵⁶ M. Hüdai Şentürk, a.g.m., s. 1680.

⁵⁷ J. B. Tavernier, a.g.e., s. 29.

⁵⁸ J. B. Tavernier, a.g.e., s. 56.

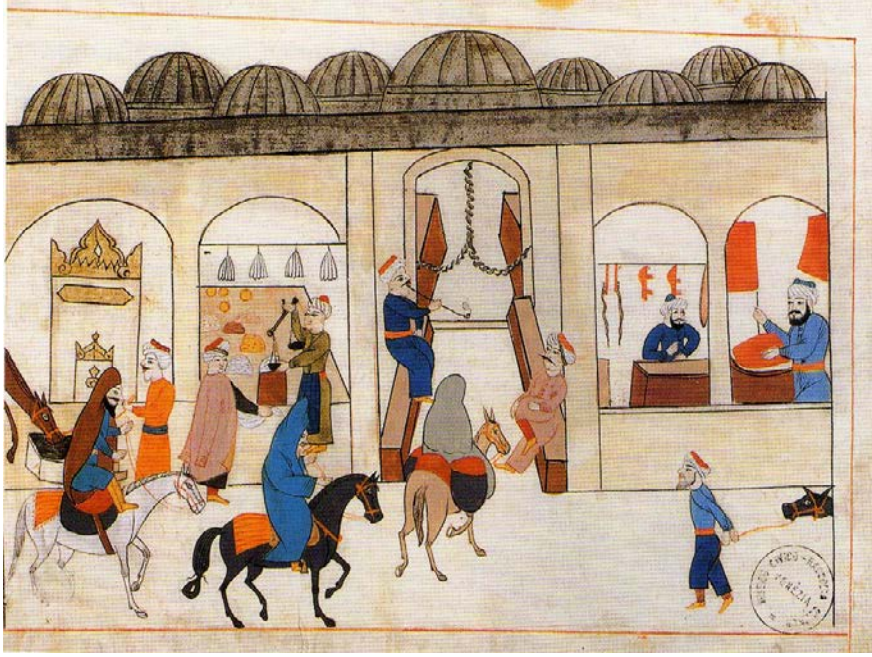
⁵⁹ Philippe du Fresne-Canaye, *Fresne-Canaye Seyahatnamesi, 1573*, çev. Teoman Tunçdoğan, İstanbul 2009, s. 37.

⁶⁰ Gönül Çantay, “Türk Mimarisinde Kervansaraylar”, *Türkler Ansiklopedisi*, C. 6, s. 109.

⁶¹ Gönül Çantay, a.g.m., s. 109-10.

⁶² Gönül Çantay, a.g.m., s. 111.

⁶³ Gönül Çantay, a.g.m., s. 111-2.



Kıyafet Albümü, 1650-60, Venedik Museo Correr

Kervansarayların inşası özellikle Anadolu Selçukluları devrinde hız kazanmıştır. Bu dönemde yapılan ribatlar, diğer Türk devletlerinde görülen yapıların devamı şeklindedir. Anadolu hâkimiyet altına alındıktan sonra Selçuklu sultanları tarafından kervansaray sistemi geliştirilmeye başlanmıştır. Bu yapılar, bu dönemde ticaretin sistemli bir şekilde gerçekleşmesinde büyük rol oynamışlardır. Gönül Çantay, bu devirde kervansarayların iki önemli amaç için yapıldıklarını söyler. Bunların birincisi askerî amaçlardır. Bu tür kervansaraylar surlarla çevrilmiş, burç ve kulelerle tahkim edilmişlerdir. Tahkim edilmemiş kervansaraylar güvenli değildi. Diğer amaç ise yolcuların rahatını temin etmektir. Bunun için erzak deposu, aşhane, yatakhane, depolar, samanlık, mescit, hamam, şadırvan, ahır, hastane ve çeşitli zanaatlardan insanlar bu yapıların bünyesinde yer alabilmişlerdir.⁶⁴

Kervanlar Anadolu'da üç ana kervan yolu üzerinde inşa edilmişlerdir. Bunlar; doğuyu batıya, kuzeyi güneye ve kuzeydoğuyu İstanbul'a bağlayan yollardır.⁶⁵

Kervansaraylar bir hayır kuruluşudur. Bu yönüyle Türk devletlerinin sosyal politikalarına dair önemli fikirler verir. Bu yapılar kendi zamanlarına göre oldukça moderndi. Buradan sosyal statüsüne, ırkına, dinine bakılmadan birçok insan istifade edebilmiştir. Bu yapılarda özellikle yemek ve barınma, sağlık ve temizlik konularında ve ayrıca çeşitli dinî hizmetler de verilmiştir.⁶⁶ Kervansarayların bazı özellikleri ve bu yapıların fonksiyonları şöyle özetlenebilir:

“Çoğunlukla Sultan, vezir ve büyük devlet adamları tarafından yapılan kervansaraylar, kale gibi sağlam, abidevi kesme taştan yapılmış, döneminin süsleme özellikleriyle bezeli, kitabeli veya kitabesiz ticaret, sosyal yardım ve kültür müesseseleri idi. Bu yapılar, içerisinde veya yanında zamanın insan ve hayvanlarının her türlü ihtiyacını karşılayacak yiyecek içecek, bol su, mescit, hamam, kütüphane, baytar, doktor, berber, her çeşit tamir ustası, rehber gibi donanıma sahip idi. Kervansaraylarda yazın kapalı mekânlarda hayvanlar, açık mekânlarda da insanlar ve arabalar kalırdı. Kışın ise, ticari sirkülasyon azalmasına rağmen kapalı yerde insanlarla hayvanlar aynı mekânı paylaşırlardı, insanlar yüksek olan sekilerde, hayvanlar daha aşağıda olan bölümlerde kalırdı.”⁶⁷

⁶⁴ Gönül Çantay, a.g.m., s. 112-3.

⁶⁵ Gönül Çantay, a.g.m., s. 113.

⁶⁶ Hülya Yiğit, “Sosyal Hizmetler Açısından Selçuklu Kervansarayları”, *Türkler Ansiklopedisi*, C. 7, s. 448-9.

⁶⁷ Hakkı Acun, “Giriş”, *Anadolu Selçuklu Dönemi Kervansarayları*, ed. Hakkı Acun, Kültür ve Turizm Bakanlığı Yay., Ankara 2007, s. 15-6.

Osmanlılar devrinde de kervansarayların yapımı sistemli bir şekilde devam etmiştir. Bu iki dönemde kervansaray isminin yanında ribat ve menzil hanı gibi kavramlar da bu yapılar için kullanılır olmuştur. Menzil hanlarında genelde ticari metanın değişimi gibi faaliyetler yürütülmüştür. Bir başka menzilde satılacak eşyanın başka yerlerde elden çıkarılmamasına dikkat edilmiştir.⁶⁸

Osmanlılar, kervansarayların özellikle kavşak noktalarda yapılmasına dikkat etmişlerdir. Bunun yanında daha önceki devirlere ait kervansaraylar korunmuş ve tamir edilmişlerdir. Aynı şeyi yollar için de söylemek mümkündür. Bu yapıların büyük kısmı günümüze gelebilmiştir. Bunu sağlayan şeylerin başında derbentçiler ve derbent teşkilatı gelmekteydi. Bu döneme ait ilk eserler arasında 1394 yılında inşa edilen Bursa-Manyas yolu üzerindeki İssız Han ilk menzil hanı kabul edilmektedir.⁶⁹ Menzil kervansaraylarından başka olarak dikkat çeken yapılardan biri de şehir kervansaraylarıdır. Bunlar şehirlerde genelde külliye tarzı yapıydı. Osmanlılar devrinde ilk şehir kervansarayı olarak Bursa'daki Emir Hanı kabul edilir.⁷⁰

Tavernier kervansaraylar için “Doğu Akdenizlilerin otelidir.” der. Bunlar kare planlı ve genelde tek katlıdır. İki katlı olanlar nadirdir. Kervansaray'ın büyük bir kapısı vardır ve buradan avluya girilir. Kervansaraylarda buralarda kalabilecek yüksek rütbeli kişiler için büyük bir oda bulunur. Bunun haricinde diğer yolcuların tek başlarına kalmaları için küçük odalar vardır. Kervansarayların ahırları odalar kadar rahattır ve bunlar odaların arkasında yer alır. Kış mevsiminde sıcağın istifade etmek için buralarda kalınabilir. Vakfı olan ve olmayan olarak iki çeşit kervansaray vardır. Vakfı bulunmayan kervansaraylarda hemen her şeyin ücreti ödenir. Hayrat kervansarayları genelde hükümdar ailesi yaptırabilir. Böyle yapılarda yolcular hiçbir ücret ödemezler. Bir yolcu veya kafiye kervana vardığında -kişiler ister zengin olsun ister yoksul- derhâl bir oda kiralayabilir.⁷¹

Kervansarayların, yabancı elçilere tahsis edilebildiğini ve bu kişilerin uzun süre burada kalabildiklerini bazı seyahat notlarında görebiliriz. 1616-1618 yılları arasında elçilik göreviyle İstanbul'a gelen Roma-Germen İmparatorluğu elçisi Crailsheimli Adam Werner ve maiyeti yaklaşık on gün, Küçükçekmece'de kendilerine tahsis edilen bir kervansarayda konaklamıştır. Bu elçiler şehirden çıkarken davullar, borazanlar çalınarak şehrin sokaklarından geçirilirler.⁷²

Crailsheimli Adam Werner'e göre buralarda birçok hayvan bulunur. Kervansarayların uzunlukları genişliklerinden fazladır. Buralardan hayvanları yemlemek için boyunlarına torba asılır. Yolcular yatarken yanlarına halı ve benzer eşyadan ne varsa alırlar. Hayvanların semeri de yastık olarak kullanılır. Kervansaraylarda yüksek konumlu kişilerin kalması için yerler de vardır. Rahat bir yatak ve leziz yemek isteyenler -bunlar kervansaraylarda bulunmadığı için- bunları yanlarında götürmek zorundadır. Çünkü yazara göre Türkiye'de bir tek lokanta bile bulunmaz. Çünkü Türkler atlarının yolculuk esnasında rahatlarını ve yemini sağlamaktan başka bir şey düşünmezler.⁷³

1573 yılında Avusturya sefaret heyetinde İstanbul'a gelen Stephan Gerlach, adına Elçi Hanı veya Nemçe Hanı denilen bir kervansarayı tasvir eder. Buna göre kervansarayın odaları gösterişli değildir. Buradaki taş duvarlı odalar keşişlerin odalarına benzer. Yazar, duvarlarda soylu kişilerin resimlerinin olmadığına dikkat çeker. Bunun yerine akrepler, kertenkeleler, fareler ve böcekler vardır. Fakat binanın büyük ve geniş olması, bunları birçok asilzadenin sarayından üstün kılar. Kervansarayın dışı büyük kesme taştan ve içi ise tuğladan yapılmıştır. Duvarlar badanalı ve sıvalı değildir. Bina yüksek tavanlı ve dikdörtgen biçimindedir. Binanın

⁶⁸ Gönül Çantay, a.g.m., s. 110.

⁶⁹ Gönül Çantay, a.g.m., s. 115.

⁷⁰ Gönül Çantay, a.g.m., s. 117.

⁷¹ J. B. Tavernier, a.g.e., s. 142-3.

⁷² Crailsheimli Adam Werner, *Padişahın Huzurunda Elçilik Günlüğü 1616-1618*, çev. Türkîş Noyan, Kitap Yay., İstanbul 2011, s. 104.

⁷³ Crailsheimli Adam Werner, a.g.e., s. 48-9.

alt katını kuşatan ahırlarda yüz at barınabilmektedir. Bu ahırlarda atlar için yemlik bulunmaz. Yolcuların kaldığı odaların ikişer penceresi vardır. Bu pencerelerden biri sokağa, diğeri koridora açılır. Her odada bir ocak, derme çatma bir yatak, yatağın üstünde ise at kılı ve kıtık ile doldurulmuş şilteler vardır. Binanın dar avlusunda suyu iyi olmayan bir kuyu bulunmaktadır. Yine kervansarayın alt katında sokağa açılan birçok dükkân vardır. Elçi Hanı veya Nemçe Hanı 19. yy.da yıkılmıştır.⁷⁴ Bu sebepten bu tasvirler günümüz için oldukça önemlidir.

Aynı yazarın kervansaraylar hakkında şu sözleri de bu yapıların 16. yy.daki durumuyla ilgili bize bir fikir verebilir: Yazara göre bu yapılar at ahırlarına benzemektedir. Burada yolcular taşların üzerinde yatmak zorundadır. Üstelik minderler çok serttir. Yolcular yemek yemek isterlerse yanlarında bazı yiyecek malzemelerini taşımak zorundadır. Buralarda içmek için bir yudum bile su olmayabilir.⁷⁵ Kervansaraylar farklı büyüklükte ve genişlikte olabilmektedir. Nitekim Salomon Schweigger, içinde üç bin at barındırabilen kervansaraylardan söz eder.⁷⁶ Schweigger, Roma-Cermen İmparatorluğu'nun İstanbul'a gönderdiği bir elçiydi. O da bu elçi hanından seyahat notlarında bahseder. Elçi, binanın dörtgen biçiminde olduğunu ve saray kadar büyük ve geniş olduğunu belirtir. Tavanları kubbe şeklinde olan odaların genişliği ise yaklaşık on iki ayak kadardır. Binanın duvarları kesme ve koyu renkli taşlarla örülü olduğu için kirli ve isli gibi durmaktadır. Her odada ocak bulunuyorsa da herkesin ateş yakmasına izin verilmez. Çünkü burada odun kıttır.⁷⁷

Tournefort'un söylediğine göre sıcağın bunalan, odalarda kalmak istemeyen yolcular kervansarayın avlusunda kalabilirler.⁷⁸ Bu kervansaraylardan bazılarının çatılarının kurşunla kaplı olduğunu yine Tournefort'tan öğreniyoruz.⁷⁹ Tournefort, Bursa'da kaldığı kervansarayları anlatırken bunların çok güzel ve rahat olduğunu söyler.⁸⁰ Yine aynı yazara göre terk edilmiş kervansaraylar da vardır. Bunlardan birisi Balıkesir'in Çömlekçi köyündedir. Bu tür kervansaraylarda leylek yuvalarından başka bir şey görülmez. Yöre halkı bunlara çok saygı duyar ve zarar vermezler. Birisi zarar verecek olsa bunu hoş karşılamazlar.⁸¹ Yine Tournefort'un söylediği ilginç şeylerden biri de Türklerin civarlarında bulunan antik tiyatro, mabet gibi yerlerden getirdikleri taş ve sütunları kervansarayların yapımında kullanmalarınıdır.⁸² Yazar başka bir vesileyle hanları şöyle anlatır:

“Kentlerdeki hanlar temizdir ve yapıları daha iyidir; manastırlara benzerler, çünkü çoğunun içlerine küçük bir cami de yapılmıştır; çeşme genellikle avlunun ortasında, helalar çevreleder; yatak odaları büyük koridor boyunca sıralanır ya da iyi aydınlatılmış koşullarda uyunur. Vakıf hanlarında her şey için yapılan tek ödeme kapıcıya verilen bahşiştir; diğer hanlarda da ucuza kalınır; rahat edebilmek için, yemek pişirebilmek amacıyla bir oda tutmak gerekir. Alışveriş yeri uzak değildir: Et, balık, ekme, meyve, zeytinyağı, tereyağı, ağızlık tütün, kahve, kandil ve oduna kadar her şey kapının önünden alınabilir.”⁸³

Tournefort, bu vakıf hanlardan uzun uzadıya söz eder. Bunlar kare biçimli ve tahlil ambarına benzeyen yapılardır. Buralarda duvarlara raptedilmiş kerevetler bulunur. Bunlar yolcular için hem yatak hem de mutfak görevi görür. Ocaklarda çorba piştiğinde yere örtüler serilir ve herkes yere bağdaş kurarak örtünün etrafına sıralanır. Yemekten sonra yataklar hazırlanır.⁸⁴

⁷⁴ Stephan Gerlach, *Türkiye Günlüğü 1573-1576*, çev. Türkis Noyan, edt. Kemal Beydilli, Kitap Yay., İstanbul 2010, s. 77.

⁷⁵ Stephan Gerlach, *a.g.e.*, s. 68.

⁷⁶ Salomon Schweigger, *Sultanlar Kentine Yolculuk 1578-1581*, çev. Türkis Noyan, Kitap Yay., İstanbul 2014, s. 57.

⁷⁷ Salomon Schweigger, *a.g.e.*, s. 65.

⁷⁸ Joseph de Tournefort, *a.g.e.*, s. 219.

⁷⁹ Joseph de Tournefort, *a.g.e.*, s. 232.

⁸⁰ Joseph de Tournefort, *a.g.e.*, s. 234.

⁸¹ Joseph de Tournefort, *a.g.e.*, s. 243-4.

⁸² Joseph de Tournefort, *a.g.e.*, s. 252.

⁸³ Joseph de Tournefort, *a.g.e.*, s. 62.

⁸⁴ Joseph de Tournefort, *a.g.e.*, s. 61.

Yukarıda bahsi geçen Salomon Schweigger, seyahat notlarında kervansaraylar için müstakil bir bölüm ayırmıştır. Bunlar camilerin veya mescitlerin yakınında yapılan heybetli binalardır. Gelen yabancılar, bunlara uşakları, atları ve eşyalarıyla girip yerleşebilirler. Ancak buralarda bir yönetici veya hizmetli yoktur. Bu yapılar sadece fırtınadan, yağmurdan, soğuktan korunma imkânı verir. Yolcular yatağını ve yorganını yanlarında getirmek zorundadır. Yiyecekler ise aşevlerinden temin edilebilir. Eğer yolcu yemeğini kendi yapmak istiyorsa kervansaraylarda bulunan ocaklarda yemek pişirebilir. Bu aynı zamanda onun ısınmasını da temin eder. Her yerde hazır yemek olmadığından yolcular yanında kap kacak ve yiyecek malzemeleri bulundurur. Bu tür kervansarayları yaptıranlar genelde bu yapılar arasında bir günlük mesafenin olmasına dikkat ederler. Böylece yolcular güzergâhları üzerinde her gün kalabilecekleri bir kervansaraya rastlayabilirler.⁸⁵

Fresne-Canaye ise kervansarayları büyük ahırlara benzetir. Çünkü buralarda atlar ve hayvanlar birlikte yaşamaktadır. Kervansaraylarda yatağı olanlar rahat ederler. Olmayanlar ise döşemelerde yatarlar. Kervansaraylarda herhangi bir konfor aramak yazara göre yersizdir. En güzel kervansaraylar çatısı kurşunla örtülü olanlardır.⁸⁶ Fresne-Canaye, seyahatnamesinin başka bir yerinde vebadan ötürü terk edilmiş bir kervansaraydan bahseder.⁸⁷ Yazarın bir başka vesileyle söz ettiğine göre bu tozlu kervansaraylarda daima veba baş gösterme tehlikesi vardır. Aynı yazara göre bazı kervansaraylar çok görkemli ve güzel, bazıları ise kirlidir. Fresne-Canaye, yedi yüz atı barındırabilecek büyüklükte bir kervansaraydan bahseder. Bu kervansarayların gideri köylerden elde edilen gelirle karşılanmakta ve bunlar yolculara üç gün boyunca ücretsiz hizmet verebilmektedir.⁸⁸

Fresne-Canaye, seyahatnamesinde Süleymaniye Camii'nin avlusunun yanında bulunan bir kervansaraydan söz eder. Kervansaray çok güzel bir yapıdır ve yanında üzeri kurşunla örtülü bir hastane vardır. Anlaşıldığına göre bu yapı bir şehir kervansarayıdır. Kervansarayda sürekli sadaka dağıtmakta ve Hristiyan veya Müslüman olduğuna bakılmaksızın yolculara üç gün boyunca ücretsiz yemek verilmektedir.⁸⁹

Şehirlerdeki bu kervansarayların ücretli olması yüzünden kervanların şehir dışındaki, kırsal yerlerde bulunan kervansaraylarda konakladığı seyahatnamelerde kayıtlıdır. Tavernier, Diyarbakır'da kervansarayların ücretli olması yüzünden kervanların şehir dışındaki bir kervanda konakladığını yazar.⁹⁰

Görüldüğü üzere kervan yolculuklarının mimarideki yansımalarını kervansaray, han, hankâh, imaret gibi yapılar olarak düşünebiliriz. Uçsuz bucaksız mesafelerde kurulan kervansarayların ticaret üzerinde büyük etkilerinin olduğu, gidiş gelişleri canlı tuttuğu ortadadır. Bu tür yapılar en küçük yerleşim yerlerinde dahi varlığını gösterebilmektedir. Nitekim Tavernier, Düzce'den geçerken burada bulunan iki kervansaraydan söz eder.⁹¹ Buna rağmen, kervansarayların ve hanların yokluğundan şikâyet eden seyyahlar vardır. Nitekim aynı yazar, düzenli barınakların olmayışından ve yolculara özenli bakma kaygısı bulunmayan hancıardan zaman zaman seyahatnamesinde şikâyet eder.⁹²

Bazı şehirler kervansaray türü mimari yapılarıyla öne çıkmışlardır. Bunların başında Osmanlı Devleti zamanında önemli ticaret merkezlerinden biri olan Tokat gelir. Tavernier, Turhal'da İstanbul-İsfahan yolu boyunca rastlanabilecek en güzel kervansaraylardan birinin yer aldığını söylüyor. Devamında ise “Doğu'nun en büyük kavşak noktalarından biri” diye söz

⁸⁵ Salomon Schweigger, *a.g.e.*, s. 144-5.

⁸⁶ Philippe du Fresne-Canaye, *a.g.e.*, s. 37.

⁸⁷ Philippe du Fresne-Canaye, *a.g.e.*, s. 40.

⁸⁸ Philippe du Fresne-Canaye, *a.g.e.*, s. 46.

⁸⁹ Philippe du Fresne-Canaye, *a.g.e.*, s. 71.

⁹⁰ J. B. Tavernier, *a.g.e.*, s. 288.

⁹¹ J. B. Tavernier, *a.g.e.*, s. 49.

⁹² J. B. Tavernier, *a.g.e.*, s. 43.

ettiği Tokat'taki bir kervansaraydan bahsediyor ve burada yolcuların tek başına bir odada kalabileceklerini ifade ediyor. Tokat'tan burada uzun uzadıya söz edilmesi şehre İran, Diyarbakır, Bağdat, İstanbul, İzmir, Sinop gibi birçok yerden kervan gelmesi ve bu kervanların burada bölünmesiyle açıklanabilir. Bu kaynaklardan öğrendiğimiz kadarıyla kervansaraylar zaman zaman padişah ve ordusunu da ağırlayabilmektedir. Bu durumda kervanlar, kervansaraylara yaklaşamazlar.⁹³

Ticaret yolları üzerinde ve kavşakta bulunması sebebiyle zengin ticaret şehirlerinden ve dolayısıyla kervansarayların çokça bulunduğu yerlerden birisi de Erzurum'dur. Tavernier, Erzurum için "Türkiye'nin en büyük kavşak noktalarında biri" der. Ayrıca burada yüksekçe bir gümrük vergisi vermek gerektiğini sözlerine ilave eder. Yine Tavernier'in söylediğine göre burası kalabalık kervanların geçtiği bir şehir olduğu için şehrin yönetimi oldukça önemli ve kârlıdır. Bu yüzden şehir hem gümrükçüyü hem de paşayı zengin edebilecek hareketliliktedir. Yine burada da zaman zaman vergi kaçırmak için çeşitli yöntemlere başvurulur. Bunlardan birisi hem gümrükçüler hem de paşa ve askerler için "doksan ekü" gibi bir meblağ gözden çıkarılırsa bu durum temin edilmiş olur.⁹⁴

Bir kervanın konaklaması için kafiledeki insan ve hayvanların barınma ve yiyecek ihtiyacını karşılayabilmesi önemlidir. Bu mümkün olamıyorsa kervanların daha müsait yerlerde ve kervansaraylarda mola verdiği bazı seyahatnamelerde kayıtlıdır. Mesela Tavernier, kervanların Afyonkarahisar'da asla durmadığını söyler. Çünkü şehirde harabeye dönmemiş kervansaray yoktur.⁹⁵

Kervansarayların ülkeler ve şehirler hakkında bilgi edinmek isteyenlerin, gelenden gidenden bir şey duymak ve öğrenmek arzu edenlerin en çok uğradığı yerler olduğunu tahmin etmek güç değildir. Nitekim bu yerlerin böyle bir işlevi yerine getirdiğini Tournefort Seyahatnamesi'nden öğrenmekteyiz. Seyyah, Tokat'ta bulunduğu sırada İzmir'e gidecek kervanı beklerken havadis toplamak için kervansaraya gittiğini söylemektedir. Aynı yazar bazı bilgiler almak için Erzurum'da, Van'dan gelen tüccarlarla sohbet ettiğini de ifade etmektedir.⁹⁶

Sonuç

Bu çalışma bazı seyahatnamelerden hareket ederek kervan, kervan yolculuğu ve kervansaraylarla ilgili bilgi birikimini tespit etmeye yöneliktir. İncelemeye çalıştığımız seyahatnamelerde kervan yolculukları ve kervansaraylar hakkında büyük ölçüde malumat verilmiştir. Bunlar içerisinde özellikle Tavernier'in seyahat notlarını zikredebiliriz.

Kara yoluyla yolculuk bahsi ulaşım vasıtalarının geliştiği yakın devirlere kadar birçok kültürü, milleti ve devleti derinden etkileyen konuların başında geliyordu. Bunların içinde İpek Yolu'nun en önemli merkezlerine sahip, üç kıtanın kesiştiği bir yerde bulunması sebebiyle Osmanlı Devleti'ni özellikle zikredebiliriz. Bu durum, seyyahların Osmanlı topraklarına ilgi duymalarına, Uzak Doğu veya Hindistan'a gitmek isteseler bile bu coğrafyadan çeşitli vasıtaları kullanarak bir şekilde geçmelerine yardımcı olmuştur. Bu vasıtaların en başında kervan yolculuğunu hatırlamak mümkündür. Kervanlar, Orta Doğu'da seyahat etmek isteyen bir seyyahın zaruri olarak tercih etme durumunda kaldığı bir ulaşım vasıtası idi. Aksi durumda, içinde birçok tehlikeyi barındıran bir yolculuğa yalnız başına veya küçük bir kafiyle çıkma tehlikesi vardı. Böyle bir hâl, yolcunun hayatını tehlikeye atması demektir. Söz konusu tehlikeler kervanların hareketini canlı tutmuş ve bu da kervansarayların varlığını gerekli kılmıştır. Dolayısıyla bir kervanla beraber yolculuk yapan bir seyyah, seyahat intibalarını zenginleştirmek, yabancı olduğu kültürleri tanımak, tüccar ise ticaret yapmak için birçok fırsata da sahip oluyordu.

⁹³ J. B. Tavernier, *a.g.e.*, s. 52-3.

⁹⁴ J. B. Tavernier, *a.g.e.*, s. 60-1.

⁹⁵ J. B. Tavernier, *a.g.e.*, s. 126.

⁹⁶ Joseph de Tournefort, *a.g.e.*, s. 196-7.

Kervanlar, eski ticari hayatımızın en çok tercih ettiği yolculuk şekillerindedir. Özellikle İpek Yolu üzerinde bulunması sebebiyle Anadolu, Orta Çağ boyunca bu kervan yolculuklarına sahne olmuştur. Kervanların varlığı ve ticari yolculuklar kervansarayların inşa edilmesini gerekli kılmıştır. Anadolu Selçuklularından başlayarak kervansarayların yapımı konusunda ciddi bir faaliyetten bahsedilebilir. Kervansaraylar, bazı seyyahlar tarafından Orta Çağ'ın otelleri olarak kabul edilmiştir. Bu tür yapılarda zamanın şartlarına göre hemen her türlü hizmet verilmiştir. Konaklama, yeme, içme, barınma, hayvanların bakımı, tamir, rehber, alım, satım gibi konularda kervansaraylar birçok fonksiyonu yerine getiren ticari merkezler durumundaydı.

Bazı seyyahlar seyahat notlarında kervansarayların olumsuz yanlarına dikkat çekmişler veya bunları abartılı bir şekilde eserlerine taşımışlardır. Fresne-Canaye bunlardan birisidir. Kervansaraylar hem birçok yolcunun buralara uğraması hem de bu tür yapıların bazılarının şehirlerden uzakta bulunmaları sebebiyle temizlikten ve düzenden mahrum olabilmektedir. Bu durumda kervansaray bazı hastalıkların ortaya çıktığı ve yayıldığı bir yer olmuştur. Genelde ücretsiz hizmet verdikleri için, bunlara sahip çıkılmaması durumunda kervansaraylar harabeye dönebilmekte ve işlevlerini kaybedebilmektedir. Bazı seyahat notlarında bu tür bilgileri okuyabiliyoruz. Ancak, bu yazıda söz konusu etmeye çalıştığımız seyyahların, kervansarayların genelde olumlu yanlarına dikkat çektiklerini söyleyebiliriz.

Kaynaklar

- Acun, Hakkı, “Giriş”, *Anadolu Selçuklu Dönemi Kervansarayları*, ed. Hakkı Acun, Kültür ve Turizm Bakanlığı Yay., Ankara 2007, s. 13-7.
- Altunan, Sema, “Osmanlı Devleti’nde Haberleşme Ağı”, *Türkler Ansiklopedisi*, C. 10, s. 1694.
- Banarlı, Nihad Sâmî, *İman ve Yaşama Üslubu*, Kubbelaltı Neşriyatı, İstanbul 1986.
- Barthold, W-M. Fuad Köprülü, *İslam Medeniyeti Tarihi*, Diyanet İşleri Başkanlığı Yay., Ankara (Tarihsiz).
- Caferoğlu, Ahmet, *Kâşgarlı Mahmut*, MEB Yay., İstanbul 1970.
- Çantay, Gönül, “Türk Mimarisinde Kervansaraylar”, *Türkler Ansiklopedisi*, C. 6, s. 109-17.
- Fresne-Canaye, Philippe du, *Fresne-Canaye Seyahatnamesi, 1573*, çev. Teoman Tunçdoğan, İstanbul 2009.
- Gerlach, Stephan, *Türkiye Günlüğü 1573-1576*, çev. Türkiş Noyan, ed. Kemal Beydilli, Kitap Yay., İstanbul 2010.
- Görür, Muhammet, “Anadolu Selçuklu Dönemi Kervansarayları Kataloğu”, *Anadolu Selçuklu Dönemi Kervansarayları*, ed. Hakkı Acun, Kültür ve Turizm Bakanlığı Yay., Ankara 2007, s. 473-529.
- Mehmet Emin Efendi, *İstanbul’dan Orta Asya’ya Seyahat*, haz. Rıza Akdemir, Kültür ve Turizm Bakanlığı Yay., Ankara 1986.
- Schweigger, Salomon, *Sultanlar Kentine Yolculuk 1578-1581*, çev. Türkiş Noyan, Kitap Yay., İstanbul 2014.
- Şentürk, M. Hüdayi, “Tanzimat Devrine Kadar Osmanlı Devleti’nin Ulaşım Teşkiâtı ve Yol Sistemine Genel Bir Bakış”, *Türkler Ansiklopedisi*, C. 10, s. 1679.
- Tatcı, Mustafa, *Yûnus Emre Külliyyâtı 4, Âşık Yûnus*, H Yay., İstanbul 2008.
- Tavernier, Jean-Baptiste, *Tavernier Seyahatnamesi*, çev. Teoman Tunçdoğan, ed. Stefanos Yerasimos, Kitap Yay., İstanbul 2010.

- Thevenot, Jean, *Thevenot Seyahatnamesi*, çev. Ali Berktaş, ed. Stefanos Yerasimos, Kitap Yay., İstanbul 2014.
- Tournefort, Joseph de, *Tournefort Seyahatnamesi*, C. 2, çev. Ali Berktaş-Teoman Tunçdoğan, ed. Stefanos Yerasimos, Kitap Yay., İstanbul 2005.
- Tozlu, Selahattin, “Trabzon-Erzurum-Tebriz Yolu (XIX. Yüzyılda Sosyal ve Ekonomik Bakımdan Bir İnceleme)”, *Türkler Ansiklopedisi*, C. 14, s. 860.
- Uyumaz, Emine, *Sultan I. Alâeddîn Keykubad Devri Türkiye Selçuklu Devleti Siyasî Tarihi (1220-1237)*, TTK Yay., Ankara 2003.
- Werner, Crailsheimli Adam, *Padişahın Huzurunda Elçilik Günlüğü 1616-1618*, çev. Türkis Noyan, Kitap Yay., İstanbul 2011.
- Yiğit, Hülya, “Sosyal Hizmetler Açısından Selçuklu Kervansarayları”, *Türkler Ansiklopedisi*, C. 7, s. 448-9.