

## 15. ve 16. YÜZYILLARDA İRAN İPEK YOLU'NDA KERVANLAR

*Nilüfer ALKAN\**

### ÖZET

*Bu makalede 15. ve 16. yüzyıllarda İran İpek Yolu'nda işleyen kervanlar ele alınmıştır. İran'ı Bursa'ya bağlayan ticaret yolu, kervanların işleyişi, ulaşımda kullanılan hayvanlar, konaklama sorunları ve kervan ticaretinin riskleri yazının alt başlıklarını oluşturmaktadır. Konu ele alınırken kaynak olarak Bursa Şer'iyye Sicillerinden, seyahatnamelerden ve telif eserlerden yararlanılmıştır.*

***Anahtar Kelimeler:** Kervan, İpek, Tüccar, Bursa, İran.*

### ABSTRACT

*This article focuses on the caravans which were going on Iran Silk Road in the 15<sup>th</sup> and 16<sup>th</sup> centuries. The trade route connecting Iran to Bursa, the caravan transport, animals used for transporting, problems about resting places and the risks of caravan trade are sub-titles of this article. I used Bursa court records, travel accounts and contemporary researches as sources.*

***Keywords:** Caravan, Silk, Merchant, Bursa, Iran.*

---

\* Arş. Gör.; Uludağ Üniversitesi Fen Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü.

## Giriş

İpek, Orta Çağda ve erken modern dönemde kıtalararası ticaretin en önemli üç-dört malı arasındaydı. Avrupa’da ve Anadolu’da, daha 13. yüzyılda kurulmuş gelişmiş bir ipekli sanayii vardı. Başlangıçta ipekli sanayiinin ihtiyaç duyduğu ham ipek Çin’den karşılanıyordu. 1270’lerden itibaren Moğol İmparatorluğu’nda baş gösteren karışıklıklar nedeniyle Çin ipeğinin yerini İran ipeği almıştı. Bu değerli metanın batıya taşınmasında, Osmanlı Devleti’nin yükselişiyle, Anadolu’nun ve özellikle Bursa’nın önemi son derece artmıştı. İpek büyük ölçüde kervanlarla taşınıyordu (İnalcık, 2000 b; 1996). Bu makalede de 15. ve 16. yüzyıllarda Tebriz’den yola çıkarak, 15. yüzyılda dünyanın belli başlı ipek pazarlarından biri olan Bursa’ya gelen kervanlar ele alınmıştır. Bu şekilde 15. ve 16. yüzyıllarda ticaret kervanlarının işleyişi ortaya konulmaya çalışılmıştır. Öncelikle İran kervanlarının Tebriz-Bursa arasında izledikleri yol incelenerek kervan yolculuğunun değerlendirilmesi yapılacaktır.

## İran İpek Yolu

İran’da ham ipek, Hazar Denizi’nin güneyindeki Cürcan, Amul, Mazenderân, Gilân, Şemahi ve Şirvan eyaletlerinde üretilir ve Tebriz pazarında satılırdı (Heyd, 1975; Mathee 1999). Burada tüccarlar tarafından satın alınan ipeği taşımak üzere kervanlar kurulurdu. Kervanlar iki önemli dağıtım merkezi olan Erzurum’a ve Halep’e doğru yola çıkarlardı. Erzurum’dan sonra Trabzon-İstanbul deniz yolunun kullanıldığı oluyordu. Ancak İran kervanları çoğunlukla Anadolu güzergâhını izliyorlardı. İran İpek Yolu’nun Anadolu kısmında farklı süreçlerde değişik menziller kullanılmıştır: İlhanlılar döneminde kervanlar Erzurum, Erzincan, Sivas yoluyla Konya’ya ve İstanbul’a ulaşırdı (Cahen, 2000; Erdem, 2003). Osmanlı Devleti’nin kuruluşundan sonra daha kısa bir güzergâh izlenmeye başlandı. Bu güzergâhta Tebriz’den Sa’d Çukuru (Aras vadisi) üzerinden Erzurum-Erzincan-Tokat yoluyla Amasya’ya geliniyordu. Amasya’da yol ikiye ayrılıyor ve biri kuzeyden Kastamonu-Bolu, diğeri güneyden Çorum-Ankara yolu izlenerek Bursa’ya ulaşıyordu. Dönemin diğeri bir önemli ipek pazarı olan Halep’e ise Erzurum üzerinden Fırat vadisine geçerek ya da daha çok Van-Bitlis-Diyarbakir-Urfa-Birecik yoluyla gelinirdi. Halep’in de İskenderun-Adana-Karaman-Konya-Akşehir-Kütahya yoluyla Bursa’ya bağlantısı vardı. Bursa’dan sonra İran ham ipeğinin ihracı için Bursa-Mudanya-Pera ya da Bursa-Sakız yolu izleniyordu (İnalcık, 1996; 2000 b; 2003).

Bu rotalar tesadüfi değildi. Uzun mesafe ticaretinde yolcular için birinci sırada gelen “en kısa sürede hedefe ulaşmak” değil, “güvenlik içinde, manevî ve maddî bir kayba uğramadan yolculuk etmek”ti. Bu nedenle

yolcular arazinin geçiŖe en uygun yerlerini izliyorlar, uçurumlar, dağ geçitleri gibi tehlikeli yerlerin mümkün olduğunca uzağından geçiyorlardı. Rotalar bu Ŗekilde, yani deneyimlerle ortaya çıkmıŖtı.

Güzergâhlara etki eden dıŖ faktörler de vardır. Osmanlı sultanlarının önemli ticaret yollarını başkentlerine (önce Bursa'ya sonra da İstanbul'a) yöneltmek için özel çaba sarf ettikleri söylenebilir. Sultanlar ve üst düzey devlet görevlileri, ana yollarda yolculuğun rahat ve güvenli olmasını sağlamak için vakıf han ve kervansaraylar inşa ettirmiş, zâviye ve menziller kurmuşlardır. Osmanlılardan önce Selçuklular çok sayıda kervansaray inşa etmişlerdi (Turan, 1946). Osmanlılar bu kervansarayları korumuşlar ve sayılarını arttırmışlardır. (Koloğlu, 2002). Osmanlılar ayrıca anayollar boyunca köprü, kuyu, çeşme ve mescitler oluşturarak ulaşım altyapısını kuvvetlendirmişlerdir. Bugünkü anlamda jandarma ve polis kuvveti olmadığından da yolların ve geçitlerin güvenliğini *derbencilerle* sağlamaya çalışmışlardır. Ticaret ve askerî yolların kavşak noktaları, köprüler ve nehirlerin geçit noktaları ile dağların geçit verdiği ıssız ve tehlikeli yerlerin civarında bulunan bir köy derbend hizmetine tayin edilirdi. Bu köyün mensuplarının, yani derbencilerin temel görevi, eŖkiya gruplarıyla mücadele ve sorumlu oldukları toprakları onların zararlarından korumaktı. Derbenciler, bu hizmetleri karşılığında avâriz-ı dîvâniyye ve tekâlif-i örfiyye vergilerinden muaf kabul ediliyorlardı (Orhonlu, 1990). Yol ağının kullanılabilirliğinin aksamaması yol inşa ve bakımını da gerektiriyordu. Bunun için devlet tarafından *köprücü* ve *suyolcu* kadroları sağlanmıştı (Koloğlu, 2002).

Osmanlılar döneminde savaş zamanlarında yapılan yol inşaati ve eski yolların onarımı dışında yeni yollar açma ve menziller oluşturma faaliyetleriyle devletin ulaşıma ilgisi sürmüştür. İncelediğimiz dönemde İstanbul'dan Erzurum'a oradan İran'a ve Kafkas yönlerine giden ana yollar seferler sırasında kullanıldığı için diğer yollara göre daha bakımlı ve düzgündüler (Orhonlu, 1990). Bu yollar hac ve ticaret yolu olarak da kullanıldıklarından Osmanlı yönetimi bu yolların bakımı gerektiğinde geçtiği eyalet ve sancağın idarecilerine emirler vermekteydi (İnalçık, 2003; Resim 1).

İran'dan Anadolu'ya gelen yolun işleyişini siyasal sınırlamalar da etkilemiştir. Bu açıdan Osmanlı Sultanı I. Selim'in (1512-1520) Çaldıran Savaşı öncesinde, dışmanını önemli bir gelir kaynağından mahrum etmek amacıyla başlattığı ticarî ambargo (ipek yasağı) önemlidir. Çoğu tüccar bu kısıtlamadan kaçmak için Halep ve İskenderun yolunu kullanmaya ağırlık vermiştir (İnalçık, 1971)<sup>1</sup>. Bunun dışında gümrük ve mizan resmi vermekten

<sup>1</sup> Safevî hükümdarı Şah Abbas da (1588-1629) sonradan bu silaha başvurmuş ve ipek ticaretinin güzergâhını değiştirmeye çalışmıştır. İncelediğimiz dönemden çok önce İran ipeğinin ihracına oldukça sert bir müdahale yapılmıştır. 1395'te

kurtulmak isteğiyle de tüccarların alternatif yollara başvurdukları görülmektedir. Örneğin, gümrük mukataalarının toplanmasının güvence altına alınması için, Osmanlı topraklarına Van üzerinden gelen kervanlar yüklerini açmadan doğru Diyarbakır'a gelmek zorundaydılar. Bu vergiyi ödemekten kaçınan tüccarlar, Hakkari gibi livaların merkezin denetiminden görece uzak konumundan yararlanarak, resmi gümrük noktalarına uğramamayı başarıyorlardı. Ayrıca tüccarlar mallarını Birecik'teki iskelelere getirip gümrük kapıları olmayan Fırat yoluyla Bağdat'a gitmekte olduklarını ileri sürebiliyorlardı (Faroqi, 2000). Bursa mizânına uğramadan, farklı yollar izleyen tüccarlar da vardı. Bu şekilde iki kat mizân resmi ödeme cezasını da göze alıyorlardı. 1570 tarihinde bir tüccar, Bursa'da mizân resmi ödemediğini İzmir'e götürdüğü tespit edilmişti (BŞS, A-169, 33a). Bu tüccar büyük olasılıkla Diyarbakır'dan sonra güneyden dolaşarak Ankara-Turgut-Alaşehir yolunu izlemişti (Dalsar, 1960).

Burada tek yönlü bir ipek ticaretinden söz edilmemektedir. Osmanlı tüccarları, bizzat kendileri ya da vekilleri aracılığıyla, doğrudan doğruya İran'dan ipek alıyorlardı. Doğuya giden bu tüccarlar yollarında satmak üzere çeşitli mallar da taşımaktaydılar. Örneğin; 1519 tarihinde Bitlisli Hoca Hasan bir miktar yün ve kürk ile nakit akçeden oluşan 179.000 akçe değerinde bir sermaye vererek Hamza ve Hızır adlı iki kişiyi ipek almak üzere İran'a yollamıştı (BŞS, A 32, 28 b). İranlı ve Türk tüccarların bir bölümü Bursa'dan Rumeli'ne de geçiyorlardı. Bu yolla Venedik ve Ancona gibi ticaret merkezlerinde Müslüman tüccar kolonileri oluşmuştu (Turan, 1968; İnalçık, 2002).

### **Kervan Yolculuğu**

Kervanlar, endüstri öncesi dönemde kara yoluyla insan, erzak ve eşya taşımacılığı yapan konvoylardı (Orhonlu, 1984). Tüccarlar, onların yardımcıları ve sürücüler gibi farklı kimselerden oluşan kervanın toplanması ve hareket zamanı belirli kurallara bağlıydı. İstendiği zaman yola çıkılması ya da yeni bir girişimle yeni bir kervan oluşturulması olağan değildi (Ortaylı, 1973). Örneğin 16. yüzyıl ortalarında Bursa'da kervanların gece yola çıkmalarının yasak olduğu ve gitmeden önce mizân emini ve Hâssa Hârc Emîninden izin almaları gerektiği bilinmektedir (Bursa Kütüğü C. III).

---

Orta Asya, İran ve Irak hükümdarı Timur, Altın Ordu seferi sırasında Azak, Astrahan ve Saray gibi ticaret merkezleri kasıtlı bir şekilde tahrip etmiştir. Timur, 1340'lardan itibaren doğrudan deniz yoluyla Astrahan üzerinden gerçekleşen ipek ihracatını Tebriz'e çekmek istiyordu. Bu müdahalesinde başarılı da olmuş ve ipek ticaretinin güzergâhını Tebriz-Anadolu hattına yöneltmiştir. (Timur'un Altın Ordu Seferi ve sebepleri hakkında bkz. Aka, 1991; İnalçık, 2000b ).

Kervanlar yolculuk sırasında yazın sıcağın kaçınmak, diğer mevsimlerde ise konaklanması gereken yere gündüz varmak için, gündüzden çok gece yol alırlardı (Tavernier, 1980). Bir günde 30-50 km. kadar yol gidiyorlardı. Bu mesafe arazi, hava koşulları vb. etkenlere göre değişiyordu (Pakalın, 1993; Müderrisoğlu, 2002).

Kervanı oluşturan kişiler aralarından birini “kervanbaşı” (kervancıbaşı /kafile reisi/ kervan-keş) seçiyorlardı<sup>2</sup>. Doğal olarak bu kişi genellikle tüccardı. Kervanbaşı, konup göçüşleri belirleyen ve yolculuk sırasında çıkabilecek anlaşmazlıkları kervandaki diğer tüccarların da katılımıyla çözümleyen, konak yerinde güvenlik önlemlerini alan ve kafilenin masraflarıyla ilgilenen kimseydi. Genellikle de bir veya iki yardımcısı bulunurdu (Orhonlu, 1984). Kervanbaşılar üzerlerine aldıkları görevler ve yolda çıkan masraflar için, kervan mensuplarından taşıdıkları yük başına bir meblağ alıyordu (Sahillioğlu, 1968).

1632’de Bolu-Amasya-Erzurum-Erivan yolunu izleyerek İran’a giden Fransız seyyah ve tüccar Tavernier’nin kervanbaşılık görevi hakkındaki gözlemleri şöyledir:

“Bu göreve özenen pek olmaz; çünkü bazı haklarından vazgeçmek zorunda kalır; ne şekilde davranırsa davranırsın hep dürüst olmadığından şüphelenilir. Kervanda Türk tâcirler çoğunlukta ise, Türklerden bir başkan seçilir; şayet Ermeniler Türklerden çok ise, kervancıbaşı Ermeni olur” (Tavernier, 1980, s.68).

Bu bağlamda özellikle farklı ülkelerden ve dinlerden çok sayıda kişinin yol boyunca idare edilme zorunluluğu göz önüne alınmalıdır. Halil Sahillioğlu’nun değerlendirmesini yaptığı 120 kişilik tüccar kervanında İranlı ve Bağdatlı tüccarlar çoğunlukta olmakla birlikte Frenk, Hint, Arap, Acem, Türk, Müslüman, Hıristiyan ve Yahudi tüccarlar da vardı<sup>3</sup> (Sahillioğlu, 1968).

Kervan yolculuğunun (özellikle de ticarî amaçlı olanların) bugünkü anlamda bir “mal nakliyatı” olmadığı da belirtilmelidir. Kervan yolculuğu değişmeyen şartlar altında, sabit bir mal miktarı ile belirli bir mesafenin aşılması olarak tanımlanamaz. Kervan mensupları yol boyunca yeni mallar alabiliyorlar ve yanlarındakilerden de satabiliyorlardı. Böylece kervan diğer hedefine oldukça farklı bir yük dağılımı ve doğal olarak da farklı sayıda

<sup>2</sup> Kervanbaşılardan beratla tayin edildikleri de görülmektedir. Bu özellikle Hac Kervanları için geçerliydi (Schefer, 2000).

<sup>3</sup> Bağdat’tan kalkmış olan bu kervan 2 Mayıs 1610 tarihinde 942,5 yükte Halep’e girmiştir. Kervanbaşının Bağdatlı olması Tavernier’nin kervanbaşının seçilmesinde kervan mensupları arasındaki dağılımın etkili olduğu gözlemini desteklemektedir.

hayvanla ulaşıyordu. Bu yüzden kervanlar aynı zamanda bütün bir ülkenin üretiminin kentler arasında dağıtımına da katkıda bulunmaktaydılar. Ayrıca kervan ticareti uzak mesafelere ve uzun zamana yönelik bir faaliyetti. İncelediğimiz dönemde kervanlarla daha çok baharat, değerli taşlar ve kumaşlar gibi lüks mallar taşınmaktaydı. Çünkü temel ihtiyaç maddeleri bu tür bir ulaşım ile çok pahalıya gelmekteydi (Ortaylı, 1973).

### **Ulaşım Aracı Olarak Yararlanılan Hayvanlar**

Kervanlarda insanları ve yüklerini at, deve ve katırlar taşıyorlardı. Her zaman ve zor koşullarda yük taşıyabilen develer kervanlar için idealdi. Bir deve ortalama 250 kilo civarında, yani bir at veya katırın en az iki katı kadar bir yükü, nispeten düşük bir maliyetle taşıyabiliyordu. Ayrıca Türkmenlerin tek hörgüçlü Arap develeriyle çift hörgüçlü Orta Asya develerinden (Baktriane) ürettikleri melez develer, Anadolu'nun çetin arazisiyle soğuk ve yağışlı iklimine çok uygundu (İnalcık, 2000b). Tebriz ile İstanbul arasındaki kervan trafiğinde kullanılan bu develer Arap devesine göre daha fazla yük taşıyabiliyorlardı (Tavernier, 1980). Bununla birlikte deve yavaş yavaş yürürken kullanışsız bir binek hayvanı olduğundan yolcular, yüklerini taşıttıkları develerin yanında, kendileri için de at, katır veya eşek kiralyorlar ya da satın alıyorlardı (Tavernier, 1980; Schefer, 2000).

Develerin kiralanması belirli bir şekilde oluyordu. Osmanlı İmparatorluğu'nda kara ulaşımı Anadolu göçebelerinin tekelindeydi. Bu her çeşit ağır yükün taşındığı deve ile taşımacılık için de aynıydı (İnalcık, 1998). Genellikle göçebe ve yarı göçebe deve sürücülerinin oluşturduğu grupların başında başkanlar vardı. Tüccarlarla anlaşarak develeri kiralyayanlar da bu başkanlardı ve bu kiralama işlemi genellikle hanlarda oluyordu. Develer belirli mesafeler için kiralanıyordu. Bu nedenle tüccarların yolculuk sırasında tekrar tekrar deve kiralamaları gerekebiliyordu (Faroqhi, 1982). Develerin tüm yolculuk için değil de yolculuğun belirli bir kısmı için kiralanmaları, dönüş yolculuğunda deve sürücülerinin onların hizmetine ihtiyaç duyan başka tüccarlar bulmalarını da sağlıyordu. Kervanların kalktığı ve geçtiği önemli bir merkez olarak Bursa'da da deveciler bulunmaktaydı. Bursa'da Deveciler ve Cemalân mahallelerinin varlığı ve yine Deveciler adıyla bir mezarlığın olması da buna işaret etmektedir. Bu semtlerde tüccar kervanlarına taşıyıcı olarak katılan deve sürücülerini ikamet etmekteydi (Sevim, 1996; Köseoğlu, 1946). Bu ayrıca tüm deve sürücülerinin göçebe olmadıklarını da göstermektedir.

Kervan mensuplarının taşıma giderleri hakkındaki bilgiler ise sınırlıdır. 15. yüzyıl sonunda bir at, Tebriz-Bursa-Bursa-Tebriz yolculuğu için 400 akçaya (yaklaşık 9 dükaya) kiralanmaktaydı (İnalcık, 1971). 13 Eylül

1587 (10 Şevval 995) tarihli bir belgeye göre bu tarihte Bursa'da deve fiyatları 2500-3150 akçe arasındaydı (BŞS, A-144, 10a). İngiliz tüccar Newbery 16. yüzyıl sonlarında İran İpek Yolu'nda taşıma masrafları hakkında değerli bilgiler vermiştir. Newbery 1581-82'de Levant'a uzanan yolculuğunun bir parçası olarak Keşan-Bursa yolunu izlemiştir. Bu yolculuk Tebriz, Erivan, Erzurum, Erzincan ve Tokat'taki kısa duraklamalarla birlikte 79 gün sürmüştür. Steensgaard'ın Newbery'nin yazdıklarına dayanarak yaptığı hesaplamalara göre; 1580'lerin başında bu yolculuğun toplam taşıma gideri deve yükü başına yaklaşık 30-35 kuruştur (3120-3640 akçe) (Steensgaard, 1973; Pamuk, 2003)<sup>4</sup>. 1581'de Bursa'da bir lidre ipeğin fiyatı 135-150 akçeydi (İnalçık, 1971). Dolayısıyla bir yük ipeğin<sup>5</sup> fiyatı da 54.675-60.750 akçeye geliyordu. Sonuç olarak ipek gibi değerli bir malın (bir yükünün) 1580'lerin başında Bursa'ya kadar ki taşıma giderleri malın satış fiyatının %6'sından fazla değildi.

Newbery ulaşım giderleri dışında başka ödemeler de yapmıştır. Keşan ve Tebriz arasında önemsiz miktarda bir "koruma parası" ödemiştir (dört kez her yük için bir kasbek<sup>6</sup>, yaklaşık yük başına 3 akçe). Diğer taraftan Tebriz'de 12 şâhî ve 2 bisteg (yaklaşık 104 akçe) "haraç" vermiştir. Bir de 10 şâhî (80 akçe) kadar "geçiş parası" ödemiştir. Görünüşe göre bunlar getirilen malın miktar ve değeri ile bağlantılı olmayan, daha çok güvenli ve sorunsuz bir yolculuk için yapılan harcamalardır. Erivan'da her ipek yükü için 7-8 kuruş (728-832 akçe) vergi ödemiştir. Erivan yakınlarında Eçmiadin'de 22 şâhî (176 akçe) rüşvet vermek zorunda kalmıştır. Newbery Erzurum'a uğramadan başka yol takip edenlerden İran-Osmanlı sınırına doğru taşınan malın cinsine göre % 5 vergi alındığını yazmıştır. Bu vergi kervanların Erzurum'a uğramasını sağlamaya yönelik bir uygulama olarak görülmektedir. İngiliz tüccar Erzurum'dan sonra ise yine bazı önemsiz koruma vergileri ödemiştir (Steensgaard, 1973). Bunlar derbendcilerin aldığı "geçit akçaları" olmalıdır (Orhonlu, 1990).

Özetle, yukarıda bahsettiğimiz taşıma masrafları için 3120-3640 akçe, kişisel ödemeler için 520 akçe, ihracat vergileri için 728-832 akçe, muhtemelen Osmanlı sınırında da (mallara göre) %5 ve son olarak da Bursa'da %3 gümrük vergisi ödeniyordu. Yine de ipeğin Levant pazarlarında İran'daki alış fiyatının neredeyse iki katı fiyata satıldığı düşünülürse taşıma ve diğer yol giderlerinden geriye oldukça önemli bir kâr

<sup>4</sup> 13 şâhî = 1 kuruştur (piastredir). 30-35 kuruş= 390-455 şâhî eder (Steensgaard, 1973). "Şâhînin" (Osmanlı gümüş sikkesi) 1580'lerde kur değeri 7-8 akçeydi (Pamuk, 2003). 112. Dolayısıyla bu taşıma masrafının (8 akçe üzerinden) 3120-3640 akçe arasında değiştiği sonucuna varılabilir.

<sup>5</sup> 1 yük= 405 lidre= 155.86 kg / 1 lidre= 384.840 g. (İnalçık, 2000b).

<sup>6</sup> 1 şâhînin 1/10'i.

kaldığı görülmektedir (Steensgaard, 1973). Bununla birlikte bütün bu hesaplamaların sürekliliğe dayalı, sağlıklı değerleri içermeyeceğini ve tahminlerle sınırlı kalacağı belirtilmelidir. Öncelikle İran'daki alış fiyatlarına ilişkin elimizde daha ayrıntılı veriler yoktur. Yollarda ödenen “koruma paralarının”, “geçit akçelerinin”, “rüşvetlerin” ve “kervanbaşının ücretinin” de her zaman aynı değerde olamayacağı, bunların dışında da masrafların çıkabileceği ya da bazı kervansaraylarda bedava konaklama gibi maliyeti azaltıcı etkenlerin olabileceği dikkate alınmalıdır.

### **Konaklama**

Kervanlar genellikle kervansaraylarda konaklamayı tercih ediyorlardı. Kervansaraylar, eşkıyalara karşı sağlam, kale gibi binalardı. Ancak her konakta kervansaray yoktu. Dışarıda konaklamak gerektiğinde, su kenarları tercih ediliyor ve yolcular çadırlarda veya ağaç altlarında açıkta konaklıyorlardı (Schefer, 2000). Tavernier bazı fakir yolcuların konaklama sırasında nöbet tuttıklarını kaydetmiştir. Kalkış için belirlenen saat yaklaştığında bu bekçiler önce kervanbaşını sonra da onun işaretiyle diğer yolcuları hazırlanmaları için uyarıyorlardı (Tavernier, 1980; Schefer, 2000).

Kervansarayda konaklamanın bazı kuralları vardı. Eşyalar ve hayvanlar yerleştirildikten sonra gece kapılar kapanır, sabahleyin herkes hayvanının ve malının çalınmadığına emin olduktan sonra açılırdı. Eğer birinin eksikliği varsa herkesin eşyası aranırdı. Kervansaraydaki hırsızlık ve soygun olaylarından bölgeyi yöneten adına, kervansaray amiri sorumluydu (Ortaylı, 1973). Yani bir tazminat sistemi vardı. Bir de kervansaraylarda verilen hizmet süresi sınırlıydı. Genellikle yalnız üç gün parasız yemek ve oda verirdi. Daha sonra yolcuların gitmesi gerekirdi (İnalçık, 2003).

Kervansaraylardaki konfora ilişkin bilgiler de oldukça sınırlıdır. Tavernier İran İpek Yolu'nda bulunan kervansaraylardaki olanaklar hakkında şu değerlendirmeyi yapmıştır:

“Kervansaraylar, Doğuluların lokantalı otelleridir. Dörtgen biçimindeki bu yapılar genellikle bir katlıdır, nadiren iki katlı olanlarına rastlanır. Büyük bir kapıdan avluya girilir. Öteki üç tarafın hepsinin ortasında seçkin kişiler için birer salon veya büyük birer oda vardır. Bu salonların yanlarında diğer yolcuların kaldığı küçük küçük odacıklar bulunur. Arka taraflarında ahırlar yer alır.... Ne yazık ki İstanbul'dan itibaren İran'a kadar, kervansaraylar dayalı döşeli değildir; size çırılçıplak odalar verirler; döşek temin etmek, yemek yapmak size aittir. Kapıcıdan veya komşu köylerdeki köylülerden, oldukça ucuza mevsime göre yiyecek alırsınız” (Tavernier, 1980, s.68).



17. yüzyıl ortalarına ait bu gözlemlerin 16. hatta 15. yüzyıl için ne kadar geçerli olduğu bilinmemektedir. 1432 tarihinde hacılardan ve tüccarlardan oluşan bir kervanla Şam'dan Bursa'ya gelen Bertrandon de La Broquière'in de bu konuda anlattıkları sınırlıdır. Yalnız, Kütahya'da kaldığı kervansarayda arpa ve saman bulduklarından, burada bütün yolcuların ve hayvanların birlikte uyuduklarından ve kervansarayda tek bir hizmetli olduğundan ancak ona da istenileni yaptırmak için bazı ödüller vermek gerektiğinden bahsetmiştir (Schefer, 2000).

### Riskler

Kervan yolculuğu oldukça riskliydi. Aylarca yol gitmek, iklim koşullarına ve yolun bütün tehlikelerine karşı dayanmak yıpratıcıydı. Örneğin Bağdat-Halep yolunu 1610 tarihinde gelmiş olan bir kervanda 120 kişiden (en az) 7'si ölmüştü. Üstelik hayatını kaybedenler varlıklı tüccarlardı (Sahillioğlu, 1968).

Osmanlı topraklarında ölen yabancı tüccarın malına, vârisleri çıkana kadar devlet tarafından el konuyordu (Abacı, 2001). Yabancıların ülkelereindeki vârislerine miraslarının intikal ettirilebilmesi uzun mücadeleler sonucunda mümkün oluyordu. 1519 yılında Hoca Dost Ahmed adında bir Acem tüccarı, ölen kardeşinin Bursa'da el konulan ipeğinin (720 lidre tilânî harîr) parasını (36.000 akçe) alabilmek için İstanbul'a kadar gitmiştir. Tanıklar göstererek mirasçı olduğunu kanıtlaması ve kadiaskerden hüccet alması gerekmiştir. Merkezden Bursa'ya ferman çıkarılmış ve elinde hüccetle Bursa'ya gelen Hoca Dost Ahmed ancak bundan sonra Hâssa Hârc Emîninden<sup>7</sup> parasını tahsil edebilmiştir (BŞS, A-32, 110a).

Bir *seffâr tüccarın*<sup>8</sup> ölümü, ölen tüccarla seyahat eden, onunla aynı handa konaklayan ya da onunla ortak iş yapan kişiler için de büyük çaplı sorunlara neden olabiliyordu. 25 Eylül 1587 (22 Şevvâl 995) tarihli bir belge buna işaret etmektedir (BŞS, A-144, 20a). Bursa İpek Hanı'nda konaklayan Acem tüccarı Pirican ölünce malına Beytü'l-Mal Emîni<sup>9</sup> Davud Çavuş el koymuştur. Ancak sonradan Beytü'l-Mal Emîni başka bir Acem tüccarı olan

<sup>7</sup> Hâssa Hârc Emîni görevli olduğu sancaktaki mukataalardan elde edilen akçeleri mültezimlerden alıp, bu parayı merkezin verdiği emirler gereğince yerine yatırmakla görevliydi. Toplanan paranın büyük bir kısmı hazineye gönderiliyordu, bir kısmı da Hâssa Hârc Emîni tarafından saray masrafları için kullanılırdı (Akdağ, 1999).

<sup>8</sup> Osmanlı belgelerinde daimî ikâmet eden *mukîm* tüccarla kervanlara katılan *seffâr* tüccar birbirinden ayrılmaktadır. Ayrıca sermaye sahibi ve uzak diyarlara seferler yapan tüccardan hâce/hoca ya da hâcegi olarak bahsedilmektedir (İnalçık, 1969)

<sup>9</sup> Beytü'l-Mal Emîni: Devlet hazinesine kalan malların sorumlusu olan merkezin atadığı bir görevlidir (Abacı, 2001).

Mehmed'i, Pirican'la aynı odada kaldığı ve o ölünce onun eşyalarının bir kısmını alıp başka odaya geçtiği gerekçesiyle dava etmiş ve bunu tanıklarla kanıtlamıştır. Bu tüccarın, vekil veya vâsi tayin etmeden ölen ortağının malını kurtarmaya çalıştığı düşünülebilir. Doğal olarak tüccarlar böyle çetrefilli hukukî sorunlara karışmamaya çalışmaktaydılar.

Bu tür sorunlar büyük tüccarın mal almak ya da satmak için başka ülkelere neden kendileri yerine vekillerini gönderdiklerini de açıklamaktadır. Gerçi birine (sadık bir köle ya da kardeş bile olsa) yüklü bir sermaye verip kontrol edemeyeceği kadar uzak bir yere yollamak da oldukça riskli bir yatırımdı. Ayrıca vekil de ölebilirdi. Bu da olmayan bir durum değildi (BŞS, A-24, 20a).

Kervan ticareti sırasında başka sorunlar çıkabiliyordu. Tüccarların kervansaraylarda malları çalınabiliyor, sürgün edilebiliyorlar, mallarına el konulabiliyor, yollarını eşkıya kesebiliyordu. Eşkıya saldırıları özellikle 17. yüzyılda kervan ticareti için önemli bir sorun haline gelmiştir. Osmanlı topraklarında 16. yüzyılın sonlarından itibaren başlayan buhranların neden olduğu karışıklıklar (özellikle Celâli isyanları) köy ve şehir yaşamını olduğu gibi yol güvenliğini de etkilemiştir. Bu dönemde silahlı büyük eşkıya çeteleri ortaya çıkmıştır. 1647 dolaylarında Eskişehir yakınlarındaki dağlık bölgede Kara Haydaroğulları denen bir eşkıya, İran, Şam ve İzmir'den İstanbul'a gelen kervanları basmaya koyulmuş, zorlukla durdurulabilmiştir (İnalçık, 2003). Bazen mültezimlerin de kervanları tehdit ettiği oluyordu. Bu gibi durumlarda tüccarın başvurabildiği tek seçenek asgari bir güvenlik sağlanamayan yollardan uzak durmaktı. (Faroqhi, 2000).

Doğu sınırlarındaki siyasal gelişmeler de ticaretin akışını etkiliyordu. Osmanlı-İran ilişkileri her an bozulabilirdi. Bu da kervan ticaretiyle uğraşan tüccarın göze alması gereken bir riskti. Özellikle Safeviler döneminde (1501-1736) İran'la Osmanlı Devleti arasındaki ilişkiler çoğunlukla dostluktan uzak olmuştur. Bu durum ipek ticaretini birçok açıdan etkilemiştir. Yukarıda bahsi geçen I. Selim'in ticarî ambargosuna takılan bazı tüccarların ellerindeki ipeklere el konduğu gibi bazıları İstanbul'a veya Rumeli'ne sürgün edilmişlerdir (Dalsar, 1960). Ambargo Kanunî Sultan Süleyman dönemine (1520-1566) kadar uygulanmıştır (İnalçık, 2000b). İran'da Şah Tahmasb'ın ölümünden sonra (1576) başlayan karışıklık döneminde gerçekleşen bir olay da bu açıdan dikkat çekicidir. Gilân'dan yola çıkan bir Osmanlı kervanı Zengân'da (Zencân) basılarak malları yağma edilmiş, tüccarların çoğu öldürülüp bir kısmı da esir alınmıştır. Olayı araştırmak için Erzurum Beylerbeyi tarafından iki çavuş (elçi olarak) İran'a yollanmış, ancak onlar da İran'da tutuklanmışlardır (Kütükoğlu, 1993). Bu olay bazı araştırmacılar tarafından 1578 yılında Osmanlı Devleti'nin İran'a

karşı yeni bir savaş başlatmasının nedenlerinden bir olarak görülmektedir (Kütükoğlu, 1993; Saray, 1999).

Risklerden biri de han ve kervansaraylardaki hırsızlıklardı. Ticaret için başka bir ülkeden gelen tüccar her olasılığa karşı hazırlıklı olmalıydı ve bunun için yanında malları dışında bir miktar da nakit para bulundurması gerekiyordu. Uzun mesafe ticaretiyle uğraşan tüccarın malları da genellikle ipek, baharat, mücevher gibi lüks ve pahalı ticaret mallarıydı (Ortaylı, 1973). Bu açıdan hırsızların alınan güvenlik önlemlerine rağmen hanlarda hırsızlık yapmaya kalkışmaları sıra dışı bir durum değildi. Örneğin 5 Kasım 1521 (4 Zilhicce 927) tarihli bir belgeden anlaşıldığına göre; Acem tüccarlarından Hoca Hüseyin'in Koza Hanı'ndaki (Hân-ı Cedîd-i Evvel) odasına gece hırsız girmiş ve sandığından 882 Eşrefî ve 4500 akçe ile bir miktar *nâfe-i misk*<sup>10</sup> çalmıştı. Olay araştırılınca hırsızın Hoca Hasan Rıza'nın kölesi Ahmed b. Mehmed olduğu anlaşılmıştı (BŞS, A-32, 88a). Hırsız yakalanarak sahibinin izniyle "ehl-i kılıca" teslim edilmişti. Hırsız yakalanamasa, hanı işletmekle yükümlü olan kişi ortaya çıkan zararı tazmin etmek zorunda kalacaktı (Abacı, 2001).

### Sonuç

Ortaçağ ve Yeniçağda Uzakdoğu'dan Anadolu ve Balkanlara uzanan coğrafyada gidip gelen kervanlar doğu-batı ticaretinin işleminde büyük rol oynuyorlardı. Kervan yolculuğu oldukça yıpratıcı ve riskliydi. Kervana katılan bir tüccarın aylar boyunca süren zorlu yaşam koşullarına dayanması, hastalık, ölüm, hırsızlık, esir düşme, mallarına el konma vb. daha birçok riski göze alması gerekiyordu.

İran İpek Yolu 15. ve 16. yüzyıllarda oldukça işlek bir kervan yoluydu. Bu süreçte dünyanın en kaliteli ipeklilerini üreten İtalyan şehir devletleri ile Bursa, Kırım ve Arnavutluk'taki diğer ipekli üretim merkezleri İran ham ipeğini kullanıyorlardı. Ham ipek İran'dan Bursa ve Halep pazarlarına kervanlarla taşınıyordu. Yani ipekli üretiminde kervanlar yaşamsal bir öneme sahipti. Ancak yukarıda sayılan risklere ek olarak, Osmanlı-İran ilişkilerinin istikrarsızlığı da bu transit taşımacılığı ciddi biçimde etkilemekteydi. Bununla birlikte İran'dan ipek getirmek, dönüş yolunda İran'a Anadolu'nun ve Avrupa'nın mallarını taşımak birçok tüccarın kervan ticaretinin bütün zorluklarını göze almasını sağlayacak kadar kârlı bir işti.

---

<sup>10</sup> Nâfe-i misk: Ceylanın göbeğinden çıkarılan parfüm (Kanar, 2003, s. 1102).



**Resim 1:** Geyve II. Bayezid Köprüsü

1495 tarihinde Bizans döneminden kalan köprü kalıntıları üzerine yaptırılan bu köprüünün tamiri için I. Süleyman döneminde (1520-1566) İzmit kadısına bir ferman gönderildiği bilinmektedir (Yüksel, 1983). Tebriz-Bursa yolunda Osmanlı yönetiminin ulaşımına verdiği önemi gösteren başka örnekler de bulunmaktadır. Mudurnu'daki Şeyh Paşa Zaviyesi, Geyve'deki Sinan Bey Zaviyesi bunlardandır (Ayverdi, 1989a; Ayverdi, 1989b).

## **KAYNAKLAR**

### **Arşiv Belgeleri**

Bursa Şer'iyye Sicilleri

A 24

A 32

A 144

A 169

Tetkik Eserler

Abacı, N. (2001). *Bursa Şehri'nde Osmanlı Hukuku'nun Uygulanması (XVII. Yüzyıl)*. Ankara: Kültür Bakanlığı Yayınları.

- Aka, İ. (1991). *Timur ve Devleti*. Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi.
- Akdağ, M. (1999). *Türkiye'nin İktisadî ve İçtimaî Tarihi (1243-1453)*, c.2. Ankara: Barış Kitabevi.
- Ayverdi, E. H. (1989a). *Osmanlı Mimarisinde Çelebi ve II. Sultan Murad Devri 806-855 (1403-1451) II*. İstanbul: İstanbul Fetih Cemiyeti Yayınları.
- Ayverdi, E. H. (1989b). *Osmanlı Mimarisinde Fatih Devri, 855-886 (1451-1481) III*. İstanbul: İstanbul Fetih Cemiyeti Yayınları.
- Cahen, C. (2000). *Osmanlılardan Önce Anadolu*, Çev. Erol Üyepazarcı (2.b.) İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Dalsar, F. (1960). *Türk Sanayi ve Ticaret Tarihinde Bursa'da İpekçilik*, İstanbul: İstanbul Üniversitesi Yayınları.
- Erdem, İ. (2003). Türkiye Selçuklu-İlhanlı İktisadi, Ticarî İlişkileri ve Sonuçlar. *DTCF Tarih Araştırmaları Dergisi*, XXI/33. 49-67.
- Ergenç, Ö. (1979). XVI. Yüzyılın Sonlarında Bursa Yerleşimi, Yönetimi, Ekonomik ve Sosyal Durumu Üzerine Bir Araştırma. Ankara: Basılmamış Doçentlik Tezi. Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi.
- Faroqhi, S. (1995). *Hacılar ve Sultanlar (1517-1638)*. Çev. Gül Çağalı Güven, İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Faroqhi, S. (1982). Camels, Wagons, and the Ottoman State in the Sixteenth and Seventeenth Centuries, *International Journal of Middle East Studies*, 14. 523-539.
- Faroqhi, S. (2000). *Osmanlıda Kentler ve Kentliler*, Çev. Neyyir Kalaycıoğlu (3.b.). İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- İnalcık, H. (1969). "Capital Formation in the Ottoman Empire", *The Journal of Economic History*, Volume 29, Issue 1, The Tasks of Economic History. 97-140.
- İnalcık, H. (1971). "Harir (The Ottoman Empire)", *EI<sup>2</sup>*, 3. 211-218.
- İnalcık, H. (1996). Bursa I: XV. Asır Sanayi ve Ticaret Tarihine Dair Vesikalar. *Osmanlı İmparatorluğu'nda Toplum ve Ekonomi* (2.b.). İstanbul: Eren Yayıncılık, 203-258.
- İnalcık, H. (1998). Arab Camel Drivers in Western Anatolia in the Fifteenth Century. *Essays in the Ottoman History*, İstanbul: Eren Yayıncılık. 393-411.
- İnalcık, H. (2000 a). İpek (Osmanlı Devleti), *İslam Ansiklopedisi*, 22. İstanbul: Diyanet İşleri Vakfı Yayınları, ss. 362-363.

- İnalçık, H. (2000 b). *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi I. 1300-1600*, Çev. Halil Berktaş, İstanbul: Eren Yayıncılık.
- İnalçık, H. (2002). Devlet-Toplum-Düşünce. *Osmanlı Uygarlığı*, Haz. Halil İnalçık, Günsel Renda, Ankara: T.C. Kültür Bakanlığı Yayınları. 29-239.
- İnalçık, H. (2003). *Osmanlı İmparatorluğu Klasik Çağ (1300-1600)*, Çev. Ruşen Sezer, İstanbul: Yapı Kredi Yayınları.
- Kanar, M. (2003). *Osmanlı Türkçesi Sözlüğü*, İstanbul: Derin Yayınları.
- Koloğlu, O. (2002) Ulaşım ve Haberleşme. *Osmanlı Uygarlığı*, Haz. Halil İnalçık, Günsel Renda, Ankara: T.C. Kültür Bakanlığı Yayınları.
- Köseoğlu, N. (1946), *Tarihte Bursa Mahalleleri, XV. ve XVI. Yüzyıllarda*, Bursa: Ant Basımevi.
- Kütükoğlu, B. (1993). *Osmanlı-İran Siyâsî Münâsebetleri (1578-1612)*, İstanbul: İstanbul Fetih Cemiyeti Yayınları. No: 86.
- Matthee, R. P. (1999). *The Politics of Trade in Safavid Iran Silk for Silver, 1600-1730*. Cambridge:Cambridge University Press.
- Müderrişoğlu, F. (2002). Menzil Kavramı ve Osmanlı Devleti'nde Menzil Yerleşimleri. *Türkler*, 10. Ankara. 920-925.
- Orhonlu, C. (1984). "Kervan ve Kervan Yolları", *Osmanlı İmparatorluğu'nda Şehircilik ve Ulaşım Üzerine Araştırmalar*, Der.Salih Özbaran, İzmir: Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları. 140-147.
- Orhonlu, C. (1990). *Osmanlı İmparatorluğu'nda Derbend Teşkilâtı*, 2.b., İstanbul: Eren Yayıncılık.
- Ortaylı, İ. (1973). Devenin Taşıma Maliyeti Eğrisi Üzerine Bir Deneme. *SBF Dergisi*, 28. 181-190.
- Pakalın, M. Z. (1993). *Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü*, c.2. İstanbul: Milli Eğitim Basımevi.
- Pamuk, Ş. (2003). *Osmanlı İmparatorluğu'nda Paranın Tarihi* (3.b.). İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Sahillioğlu, H.(1968). Bir Tüccar Kervanı. *Belgelerle Türk Tarihi Dergisi*, 9. 63-69.
- Saray, M. (1999). *Türk-İran İlişkileri*, Ankara: Atatürk Araştırmaları Merkezi.
- Sevim, S. (1996). Osmanlı Bursa'sına Grup Yerleşimleri Hakkında Bazı Bilgiler. *Bir Masaldı Bursa*, İstanbul: Yapı Kredi Yayınları. 145-157.

- Schefer, Ch. (ed.) (2000). *Bertrandon de La Broquiére'in Denizaşırı Seyahati*, Çev., İlhan Arda, İstanbul: Eren Yayıncılık.
- Steensgaard, Niels, (1973). *The Asian Trade Revolution of the Seventeenth Century*, Chicago: The University of Chicago Press.
- Tavernier, J.B. (1980). *XVII. Asır Ortalarında Türkiye Üzerinden İran'a Seyâhat*, Çev. Ertuğrul Gültekin, İstanbul: Kervan Kitapçılık.
- Turan, O. (1946). "Selçuklu Kervansarayları", *Belleten*, X/39. 471-496.
- Turan, Ş. (1968). "Venedik'te Türk Ticaret Merkezi", *Belleten*, XXXII/126. 247-283.
- Yüksel, İ. A.(1983). *Osmanlı Mimarisinde II.Bayezid Yavuz Selim Devri (886-926/1481-1520), V*. İstanbul: İstanbul Fetih Cemiyeti Yayınları.
- Kepecioğlu, Kamil, Bursa Kütüğü, C. III.





