



ERÜNAL SOSYAL BİLİMLER LİSESİ
ANTALYA II. ULUSAL LİSE ÖĞRENCİLERİ SEMPOZYUMU
BİLDİRİLER KİTABI

“İPEK YOLU: Değişimin ve Dönüşümün Yeni Adresi”

22 Aralık 2017, Antalya

ERÜNAL SOSYAL BİLİMLER LİSESİ
ANTALYA II. ULUSAL LİSE ÖĞRENCİLERİ SEMPOZYUMU
BİLDİRİLER KİTABI

Antalya Erünal Sosyal Bilimler Lisesi Adına

Sahibi

Özgür UYGUR

Okul Müdürü

Baskıya Hazırlayan

Arif NALLI

Türk Dili ve Edebiyatı Öğretmeni

Eser İnceleme Komisyonu

Sibel GÜNAL ŞAHAN

Müdür Yardımcısı/İngilizce Öğretmeni

Tahir AKAY

Türk Dili ve Edebiyatı Öğretmeni

Mustafa DEMİREL

Türk Dili ve Edebiyatı Öğretmeni

Esra PEKTAŞ

Türk Dili ve Edebiyatı Öğretmeni

Ayçin KIZILCA

İngilizce Öğretmeni

Yayımlanan bildirilerle ilgili tüm sorumluluk bildiri metinlerinin yazarlarına aittir.

İletişim Bilgileri

Antalya Erünal Sosyal Bilimler Lisesi

Yeşilbayır Mah. Kanal Cad. No.48 Döşemealtı/ANTALYA

Telefon: 242- 443 19 29 / 242 - 443 19 30

Belgegeçer:0-242-4431942

E-posta adresi: 969464@meb.k12.tr

<http://antalyaerunalsbl.meb.k12.tr/>

ERÜNAL SOSYAL BİLİMLER LİSESİ
ANTALYA II. ULUSAL LİSE ÖĞRENCİLERİ SEMPOZYUMU

Sempozyum Düzenleme Kurulu Onursal Başkanı

Prof. Dr. İsmail YÜKSEK

Antalya Bilim Üniversitesi Rektörü

Sempozyum Düzenleme Kurulu Başkanı

Özgür UYGUR

Erüenal Sosyal Bilimler Lisesi Müdürü

Sempozyum Düzenleme Kurulu Üyeleri

Prof. Dr. H. Tarık OĞUZLU

Antalya Bilim Üniversitesi, Siyaset Bilimi ve Uluslararası İlişkiler

Doç. Dr. Mustafa ERTÜRK

Akdeniz Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi

Doç. Dr. Güven DİNÇ

Akdeniz Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi

Yrd. Doç Dr. Ali Cem BAŞARIR

Antalya Bilim Üniversitesi, Mühendislik Fakültesi

Yrd. Doç.Dr. Didem ÇAKMAKLI İŞLER

Antalya Bilim Üniversitesi, Siyaset Bilimi ve Uluslararası İlişkiler

Abdullah ATLI

Erüenal Sosyal Bilimler Lisesi, Müdür Başyardımcısı

Sibel GÜNAL ŞAHAN

Erüenal Sosyal Bilimler Lisesi, Müdür Yardımcısı

Atilla ACAR

Erüenal Sosyal Bilimler Lisesi, Tarih Öğretmeni

Ergül İMRALI KOCAMAN

Erüenal Sosyal Bilimler Lisesi, Coğrafya Öğretmeni

Abdulahap KAYA

Erüenal Sosyal Bilimler Lisesi, Felsefe Öğretmeni

Esra PEKTAŞ

Erüenal Sosyal Bilimler Lisesi, Türk Dili ve Edebiyatı Öğretmeni

ERÜNAL SOSYAL BİLİMLER LİSESİ
ANTALYA II. ULUSAL LİSE ÖĞRENCİLERİ SEMPOZYUMU
BİLİM VE DANIŞMA KURULU

Prof. Dr. Mehmet ALTUNKAYA - Akdeniz Üniversitesi
Prof. Dr. Ayhan AYDIN - Osmangazi Üniversitesi
Prof. Dr. Zekeriya KARADAVUT - Akdeniz Üniversitesi
Prof. Dr. Yıldırım ÖZBEK - Akdeniz Üniversitesi
Prof. Dr. Ramazan ERDEM - Süleyman Demirel Üniversitesi
Prof. Dr. Ahmet AKSOY - Akdeniz Üniversitesi
Doç. Dr. Memduh Sami TANER - Akdeniz Üniversitesi
Dr. Tuncay AKÇADAĞ
Yrd. Doç. Dr. Ömer Lütfi ANTALYALI - Süleyman Demirel Üniversitesi
Yrd. Doç. Dr. Ahmet Sait ÖZKUL - Süleyman Demirel Üniversitesi
Yrd. Doç. Dr. Seyhan YAMAN AKSOY - Süleyman Demirel Üniversitesi
Yrd. Doç. Dr. Önder BİLGİN - Akdeniz Üniversitesi
Yrd. Doç. Dr. Harun DİLER - Akdeniz Üniversitesi
Dr. Özgür BOLAT
NLP Uzmanı Müge DAYANKAÇ - MD Koçluk Eğitimi
Mehmet Y. ÖZEL - Management Center

OTURUM BAŞKANLARI

Prof. Dr. Ömer ÖZKAN - Antalya Bilim Üniversitesi
Prof. Dr. H. Tarık OĞUZLU - Antalya Bilim Üniversitesi
Doç. Dr. Mustafa ERTÜRK - Akdeniz Üniversitesi
Doç. Dr. Güven DİNÇ - Akdeniz Üniversitesi
Doç. Dr. Bedia KOÇAKOĞLU - Akdeniz Üniversitesi
Yrd. Doç. Dr. Ali Cem BAŞARIR - Antalya Bilim Üniversitesi
Yrd. Doç. Dr. Didem ÇAKMAKLI İŞLER - Antalya Bilim Üniversitesi
Yrd. Doç. Dr. Önder BİLGİN - Akdeniz Üniversitesi
Yrd. Doç. Dr. Harun DİLER - Akdeniz Üniversitesi



ANTALYA II. ULUŞAL LİSE ÖĞRENCİLERİ SEMPOZYUMU

İPEK YOLU

'Değişimin ve Dönüşümün Yeni Adresi'

22 Aralık 2017 09.30
ANTALYA BİLİM ÜNİVERSİTESİ

ANTALYA ERÜNAL SOSYAL BİLİMLER LİSESİ

ANTALYA II. ULUSALLİSE ÖĞRENCİLERİ SEMPOZYUMU ŞARTNAMESİ

Sempozyum Konusu

Madde 1 – Konu “İPEK YOLU: Değişimin ve Dönüşümün Yeni Adresi”

Sempozyumun Amacı

Madde 2 – Bu sempozyumda;

- Türk Milli Eğitimini Genel Amaçları ve Temel İlkeleri doğrultusunda, zaman içinde değişen siyasi, coğrafi, ekonomik, bilimsel, çevresel ve kültürel değerlere yönelik bir farkındalık oluşturulması,
- Ülkemizde ve dünyanın birçok ülkesinde İPEK YOLU üzerine çalışmalar yapan bilim adamlarının genç kuşaklar tarafından tanınmasının sağlanması,
- İpek Yolunun geçmişten günümüze ve geleceğe uzanan süreçte Türk ve Dünya tarihi açısından yeri / önemini hakkında farkındalık oluşturulması,
21. Yüzyılda anahtar rolü oynayacak, değişim ve dönüşüm aracı olarak görülen İpek yolundan beklentilere genç kuşakların dikkatlerinin sağlanması,
- Ortaöğretim öğrencilerinin bilimsel düşünme, araştırma yapma, akademik çalışmalara alt yapı oluşturabilecek becerilerinin geliştirilmesi amaçlanmıştır.

Sempozyum Kapsamı

Madde 3 – Resmi ve özel ortaöğretim kurumlarında öğrenim gören öğrenciler, bu okullardaki öğretmen ve yöneticiler ile alan ilgi duyan, destek sağlayan bu konuda çalışmalar yapan ulusal ve uluslararası akademisyenleri, araştırmacıları, dernek ve vakıfları kapsamaktadır.

Sempozyum Tarihi ve Yeri

Madde 4 – Sempozyum çalışmaları **22 Aralık 2017’de** Antalya Bilim Üniversitesi’nde gerçekleştirilecektir.

Sempozyumun Uygulanması

Madde 5 – Konusu “İPEK YOLU” olan Antalya Erüenal Sosyal Bilimler Lisesi II. Ulusal Lise Öğrencileri Sempozyum’unda aşağıdaki konuların araştırılması ve bildiri olarak sunulması planlanmıştır.

Konular;

- A. İpek Yolunun Tarihi Arka planı
- İpek Yolu mu? İpek Yolları mı?
 - Türkler ve İpek Yolu
 - Seyahatnamelerdeki İpek Yolu
- B. Ekonomi, Ticaret ve Finans
- İpek Yolu ve Dünya Ekonomisini Gelişimi
 - İpek Yolundaki Mallar
 - İpek Yolu ve Vergiler
 - İpek Yolundaki Değişim Araçları (Para, Çek, Poliçe..)
 - İpek Yolunun Diğer Ticari Yollar İle Etkileşimi
 - Ticaret Kültürü ve Toplumlararası İlişkiler
- C. Ulaşım, Güvenlik ve Enerji
- İpek Yolu ve Güvenlik
 - İpek Yolundaki Antrepolar
 - TRACECA'dan Demir İpek Yoluna
 - Bir Kemer Bir Yol; OBOR
 - Marmaray ve İpek Yolu
 - Kervansaray Projesi ışığında İpek yolu (tren ağları, ulaşım hatları, gümrük kapıları, enerji koridorları, doğalgaz boru hatları)
 - Ulaşım Araçlarındaki Teknolojik Değişimler Işığında İpek Yolu Hikâyesi
- D. Uluslararası İlişkiler
- Türkiye'nin İpek Yolundaki Rolü
 - Kuşak Yol Projesinin Türkiye Ve Dünyadaki Algısı
 - Uluslararası Terörün Panzehiri İpek Yolu
 - Birleşmiş Milletler'in Zeytin Dalı: Diyalog Yolu
 - Demir İpek Yolu, Büyük Oyunun dönüşü mü?
 - Güneş Doğudan Yükseliyor. İpek Yolu (Avrasya Ekonomik Birliği) Birliği
 - Doğu – Batı Kültürlerinin Etkileşimi Açısından İpek Yolunun Önemi
 - Türkiye'nin Türkistan Anahtarı: İpek Yolu İle Türk Cumhuriyetleri Ve Toplulukları İle Yeni Bağlar Kurma Şansı
 - Demir İpek Yolunda Chinatown Sendromu
- E. Teknoloji, Bilim ve Telekomünikasyon
- Küresel İletişimin İlk Aygıtı
 - Kültürler Arası Etkileşim Odağı İpek Yolu
 - İpek Yolunun Teknolojiye Katkıları
- F. Çevre, Sosyoloji, Din, Turizm, Sanat ve Kültür
- İpek Yolunun Şehircilik Anlayışı ve Şehir Hayatına Katkıları
 - İpek Yolunun Tarih, Kültür, Toplum Ve Turizm Faaliyetleri Üzerine Etkileri Nelerdir?
 - İpek Yolu Üzerindeki Kültürel Miraslar, Festivaller, Müzeler, El İşçiliği Sanatları, Somut Olmayan Kültürel Miraslar, Dünya Doğal Mirasları, Biyosfer Yedekleri ve Jeo-parklar, Su Altı Mirası
 - UNWTO'nun İpek Yolundan Beklentileri
 - İpek Yolu ve Dinlerin Yayılım Koridoru

- f) Küreselleşme Çağında İpek Yolu ve Türkiye
 - g) Dinlerin Yayılma Serüveninde İpek Yolu
 - h) Taşıyıcı Bir Faktörü Olarak İpek Yolunun Hoşgörü Kültürüne Etkileri
 - i) Siyasî Hâkimiyet Elde Etmede İpek Yolu'nun Önemi
- G. İpek Yolu'nda Coğrafya
- a) İpek Yolu'nun Zorlu Coğrafyası: Fergana Vadisi
 - b) İpek Yolu Ticaretinde İklimin Etkisi
 - c) İpek Yolunda Türk Kültür Mirası
 - d) İpek Yolu ve Entegrasyon
 - e) İpek Yolunun Yerleşim Merkezleri, Etki Alanları ve Fonksiyonları
- H. Ebedi Yol: İpek Yolu
- a) Doğu ile Batı arasında Kültür Geçidi: İpek yolu
 - b) Türk Edebiyatında Göç Olgusu
 - c) İpek Yolunda Halk Anlatılarının Yolculuğu
 - d) Edebiyatımızda Yol Hikâyeleri
 - e) İpek Yolundaki Faaliyetler Işığında Türk Edebiyatının Tarihi Seyri
 - f) Seyyahın Gözünden İpek Yolu
 - g) Türk Dili'nin İpek Yolu'ndaki Gelişimi
 - h) İpek Yolu'ndaki Dinî Etkileşimlerin Edebiyata Yansımaları
 - i) Edebiyat ve İktisat
 - j) İlim ve İrfan Yolu: İpek Yolu
 - k) İpek Yolu ve İnsan (Kölelik-İnsan Hakları ve Yaşantılar)
 - l) İpek Yolu: Ortak Edebi Türkçe İçin Bir Şans Mı?

Sempozyuma Katılım ve Başvuru Şekli

Madde 6 –Sempozyuma: resmi ve özel ortaöğretim kurumlarında öğrenim gören öğrenciler, bu okullardaki öğretmen ve yöneticiler ile alana ilgi duyan, destek sağlayan bu konuda çalışmalar yapan akademisyenler, araştırmacılar, dernek ve vakıflar katılabileceklerdir.

- a) Alt başlıklar, oturum başlığının içeriğine uygun olmak şartıyla katılımcı okullar tarafından belirlenecektir.
- b) Sunum metinlerinin içeriklerinin sorumluluğu bildiriye sunan öğrenci ve hazırlanmasına destek sağlayan öğretmen / öğretmenlere ait olacaktır.
- c) Her okul sempozyuma bir yönetici / öğretmen ve bir öğrenciyle katılacaktır.
- d) Her sunum için 10 dakika süre verilecektir.
- e) Sempozyuma katılımda **9'uncu, 10'uncu, 11'inci sınıflar öncelikli** olacaktır.
- f) Katılımcılar bildirimlerini son halini Word dosyası olarak CD'ye kaydederek ve/ya er.sos.bil@gmail.com e-posta adresine göndererek Sempozyum Düzenleme Kuruluna teslim edeceklerdir.

- g) Antalya merkez ilçeleri dışından ve diğer illerden gelen katılımcıların izin işlemleri mahallinde yapılacak olup sempozyumda bildirisi kabul edilen öğrenci, yönetici ve danışman öğretmenin yolluk ve yevmiyeleri **kurumlarınca**; yemek masrafları Antalya Bilim Üniversitesi tarafından karşılanacaktır. Antalya merkez ilçelerinden gelen katılımcılar için izin işlemleri kurumlarınca yapılacak olup ulaşım ve öğle yemeği Antalya Bilim Üniversitesi tarafından karşılanacaktır.
- h) Katılımcı okullara, bildiri sunan öğrencilere ve sempozyuma katkı sağlayanlara **“Katılım Belgesi”** verilecektir.
- i) Bildiriler, öğretmen / öğretmenler rehberliğinde **araştırma tekniklerine uygun, bilimsel** ve özgün olarak hazırlanacak ve daha önce yayınlanmamış olacaktır.
- j) Katılımcı okullar **31 Ekim 2017** tarihine kadar hangi konu ve alt başlıkta bildiri sunacaklarsa Sempozyum Düzenleme Kurulu’na bildireceklerdir.
- k) Düzenleme Kurulu, aynı konuda yığılma olması halinde önceliği ilk müracaatı yapan okula vermek suretiyle düzenleme yapmaya ve tekrar konu belirleme yönünde iade etmeye yetkilidir.
- l) Bildiri özetleri **250** kelimeyi geçmeyecek şekilde hazırlanıp **15 Kasım 2017**, bildirilerin tam metni ise **30 Kasım 2017** tarihine kadar Sempozyum Düzenleme Kuruluna gönderilecektir.
- m) Bildiri Özetleri ile bildirilerin tam metni **er.sos.bil@gmail.com** adresine **ili, okulu, konusu, sunum yapacak öğrenci, danışman öğretmen / öğretmenlerin ve okul müdürünün** adları da belirterek gönderilecektir. Okullardan onaylı olarak gönderilen bildiri özetleri ve tam metinler basılı kitap haline getirilecektir.
- n) Sempozyuma katılım ücretsiz olup katılacak yönetici / öğretmen ve öğrencinin isimleri en geç **15 Kasım 2017** tarihine Sempozyum Düzenleme Kuruluna bildirilecektir.
- o) Sempozyuma katılmak üzere başvuran okullar, **Antalya Erüenal Sosyal Bilimler Lisesi Antalya II. Ulusal Lise Öğrencileri Şartnamesi’ni** kabul etmiş sayılırlar. Bu şartnamede belirtilmeyen hususların yeniden düzenlenmesine ve mevcut şartnamede gerektiğinde değişiklik yapmaya **Sempozyum Düzenleme Kurulu** yetkilidir.

Onay ve Uygulama

Madde 7 – Bu şartname 7 (Yedi) maddeden ibaret olup Milli Eğitim Bakanlığı Antalya İl Milli Eğitim Müdürlüğü’nün teklifi Antalya Valiliği’nin onayı ile uygulamaya konulacaktır.

SUNUŞ

Antalya Erünal Sosyal Bilimler Lisesi olarak sosyal olay ve olgulara verdiğimiz önemle daha önce uluslararası ve ulusal anlamda düzenlemiş olduğumuz bilimsel çalışmalara bir yenisini daha eklemenin gururunu yaşıyoruz.

Bu süreçte **bilim** her zaman en büyük heyecanımız olmuştur ve olacaktır da! Yaptığımız çalışmalar ve üzerine titreyerek, alın teri akıtarak hazırladığımız yayınlar bunun en büyük göstergesidir.

‘Çiçek ve Çocuk’ konulu Sosyal Bilimler Liseleri VIII. Ulusal Öğrenci Sempozyumu’nu 76 bildirinin sunumuyla 12-13 Mayıs 2016 tarihinde düzenledik.

‘Demokrasi ve Darbeler Tarihi’ konulu Antalya I. Ulusal Öğrenci Sempozyumu’nu 32 bildirinin sunumuyla 22 Aralık 2016 tarihinde düzenledik.

İnsanlığın gelişimi uzun bir tarihi tecrübeye ve bu tarihi süreçte ortaya çıkan kültürel mirasa dayanmaktadır. Bugün Avrupa modern medeniyetin temsilcisi olmakla beraber, birçok medeniyetin mirasını taşır. Avrupa’nın ilerlemesini sağlayan önemli unsurlardan birisi, dünya tarihinde büyük başarılar imza atan eski medeniyetlerin önemli katkılarıdır. Bilim ve kültür tarihinde milletlerin ve medeniyetlerin birbirini nasıl etkilediklerini biliyoruz. Bu etkileşimin en önemli mekanı ise şüphesiz **İpek Yolu** adı verilen çok yönlü tarihi koridordur. Bu koridor Asya ile Avrupa arasında dünya tarihinin en önemli kesitine şahitlik etmiştir. Bu anlamda 23 Aralık 2017 tarihinde ‘**İpek Yolu: Değişimin ve Dönüşümün Yeni Adresi**’ konulu Antalya II. Ulusal Lise Öğrencileri Sempozyumu’nu 50 bildirinin sunumuyla Antalya Erünal Sosyal Bilimler Lisesi olarak Antalya Bilim Üniversitesi’nde düzenlenmektedir. Bu çalışmanın öğrencilerimize bilimsel hayat ile ilgili kazanımlara ulaşmasında katkı sağlayacağına inanmaktayız. Bu inançla yaptığımız çalışmaların her daim eğitim ve bilim için önem arz ettiğinin bilincindeyiz.

Antalya II. Ulusal Lise Öğrencileri Sempozyumu’nun düzenlenmesinde her türlü desteğini esirgemeyen Antalya Bilim Üniversitesi Rektörü Sayın Prof. Dr. İsmail YÜKSEK olmak üzere Antalya Bilim Üniversitesi’nin tüm çalışanlarına ve Akdeniz Üniversitesi Akdemisyenlerine Antalya Erünal Sosyal Bilimler Lisesi ailesi olarak teşekkürü bir borç biliriz.

Eğitim-öğretim süreçlerindeki her türlü çalışmada olduğu gibi bu çalışmada da emeği geçen ve bizlere destek olan tüm yönetici, öğretmen ve öğrencilerimize sonsuz ve samimi teşekkürlerimi sunarım.

Hayırseverimiz ERÜNAL Ailesi’ne ithafen...

Özgür UYGUR
Erünal Sosyal Bilimler Lisesi Müdürü

ERÜNAL SOSYAL BİLİMLER LİSESİ
ANTALYA II. ULUSAL LİSE ÖĞRENCİLERİ SEMPOZYUMU
“İPEK YOLU: Değişimin ve Dönüşümün Yeni Adresi”

PROGRAM

22 Aralık 2017 Cuma

- 08:30 Kayıt
09:30 Açılış-Saygı Duruşu-İstiklal Marşı
Protokol Konuşmaları
- 10:00 1. Oturum
11:00 Ara
11:15 2. Oturum
12:15 Ara
12:30 3. Oturum
- 13:30 Öğle Yemeği
- 14:30 4. Oturum
15:30 Ara
15:45 5. Oturum
- 17:00 Kapanış

İÇİNDEKİLER¹

- 1.İPEK YOLUNDA TÜRKÇENİN GELİŞİMİ, Aksu Fen Lisesi, Antalya
- 2.İPEK YOLUNUN ZORLU COĞRAFYASI: FERGANA VADİSİ, Aksu Fen Lisesi, Antalya
- 3.İPEK YOLU VE TÜRK DÜNYASI, Aksu Fen Lisesi, Antalya
- 4.TÜRKİYE’NİN TÜRKİSTAN ANAHTARI: İPEK YOLU İLE TÜRK CUMHURİYETLERİ VE TOPLULUKLARI İLE YENİ BAĞLAR KURMA ŞANSI, Aldemir Atilla Konuk Anadolu Lisesi, Antalya
- 5.SİYASİ ÜSTÜNLÜK KURMADA MODERN İPEK YOLUNUN ÖNEMİ, Aldemir Atilla Konuk Anadolu Lisesi, Antalya
- 6.TÜRKİYE’ NİN İPEK YOLUNDAKİ ROLÜ, Aldemir Atilla Konuk Anadolu Lisesi, Antalya
- 7.FERGANA VADİSİ, Antalya Özel Bahçeşehir Anadolu Lisesi, Antalya
- 8.TAŞIYICI BİR FAKTÖRÜ OLARAK İPEK YOLUNUN HOŞGÖRÜ KÜLTÜRÜNE ETKİLERİ, Balıkesir Lisesi, Balıkesir
9. TRACECA'DAN DEMİR İPEK YOLU, Balıkesir Lisesi, Balıkesir
- 10.İPEK YOLU'NUN GÜVENLİĞİ, Döşemealtı Kız İmam Hatip Lisesi, Antalya
- 11.İPEK YOLUNUN TÜRKLER AÇISINDAN ÖNEMİ, Özel Bahçeşehir Koleji, Antalya
- 12.TÜRKLER VE İPEK YOLU, Özel Bahçeşehir Koleji, Antalya
- 13.TÜRKİYE’NİN TÜRKİSTAN ANAHTARI: İPEK YOLU İLE TÜRK CUMHURİYETLERİ VE TOPLULUKLARI İLE YENİ BAĞLAR KURMA ŞANSI, Dr. İlhami Tankut Anadolu Lisesi, Antalya
- 14.İPEK YOLUNUN YERLEŞİM MERKEZLERİ, ETKİ ALANLARI VE FONKSİYONLARI, Dr. İlhami Tankut Anadolu Lisesi, Antalya
- 15.İPEK YOLU’NUN ZORLU GÜZERGÂHI: FERGANA HAVZASI, Dr. İlhami Tankut Anadolu Lisesi, Antalya
- 16.TÜRK DİLİ’NİN İPEK YOLU’NDAKİ YOLCULUĞU, Dr.İlhami Tankut Anadolu Lisesi, Antalya
- 17.TÜRK EDEBİYATINDA GÖÇ OLGUSU, Dr.İlhami Tankut Anadolu Lisesi, Antalya
- 18.İPEK YOLU: ORTAK EDEBİ TÜRKÇE İÇİN ŞANS MI? Erünel Sosyal Bilimler Lisesi, Antalya
- 19.MARMARAY: DEMİR İPEK YOLU’NUN AŞİL TENDONU (EKÜMENOPOLİS), Erünel Sosyal Bilimler Lisesi, Antalya
- 20.TÜRKİSTAN DÜĞÜMÜ: FERGANA VADİSİ, Erünel Sosyal Bilimler Lisesi, Antalya

¹Bildirilerin dizilişi katılımcıokulların alfabetik sıralamasına göre yapılmıştır.

- 21.ULAŞIM, GÜVENLİK VE ENERJİ-KERVANSARAY PROJESİ İŞİĞİNDA İPEK YOLU (TREN AĞLARI, ULAŞIM HATLARI, GÜMRÜK KAPILARI, ENERJİ KORİDORLARI, DOĞALGAZ BORU HATLARI), Erünal Sosyal Bilimler Lisesi, Antalya
- 22.DEMİR İPEK YOLU MU? BÜYÜK OYUN MU?, Erünal Sosyal Bilimler Lisesi, Antalya
- 23.TÜRKİYE’NİN İPEK YOLU ÜZERİNDEKİ ROLÜ, Erünal Sosyal Bilimler Lisesi, Antalya
- 24.İLİM VE İRFAN ORDUSUNU BAŞKENTİ: SEMERKANT, Erünal Sosyal Bilimler Lisesi, Antalya
25. BİR YOL BİR KUŞAK PROJESİ,Erünal Sosyal Bilimler Lisesi, Antalya
- 26.DÜNDEEN BUGÜNE KADİM İPEK YOLU'NDA EMTİA DOLAŞIMI, Hacı Dudu Mehmet Gebizli Kız İmam Hatip Lisesi, Antalya
- 27.SEYEHATNAMELERDEKİ İPEK YOLU, Halil Akyüz Anadolu Lisesi, Antalya
- 28.İPEK YOLUNUN YERLEŞİM MERKEZLERİ, ETKİ ALANLARI VE FONKSİYONLARI, Hüseyin Avni Sözen Anadolu Lisesi, İstanbul
- 29.TÜRK DİLİNİN İPEK YOLU’NDAKİ GELİŞİMİ, Hüseyin Avni Sözen Anadolu Lisesi, İstanbul
- 30.İPEK YOLUNDA ŞEHİRCİLİK VE ŞEHİRCİLİK ANLAYIŞI, Hüseyin Avni Sözen Anadolu Lisesi, İstanbul
- 31.SEYAHATNAMELERDEKİ İPEK YOLU, Hüseyin Avni Sözen Anadolu Lisesi, İstanbul
- 32.İPEK YOLU VE GÜVENLİK, Hüseyin Avni Sözen Anadolu Lisesi, İstanbul
- 33.İPEK YOLUNDA TÜRK KÜLTÜR MİRASI, İsmet İnönü Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi, Antalya
- 34.İPEK YOLU VE TÜRKLER, İstanbul Erkek Lisesi, İstanbul
- 35.İPEK YOLUNDA SOMUT OLMAYAN KÜLTÜREL MİRAS, İstanbul Erkek Lisesi, İstanbul
- 36.14.YÜZYILDA İPEK YOLU GÜZERGÂHINDA YOLCU VE MİSAFİRİ AĞIRLAMA ÂDETLERİ: İBN BATTÛTA ÖRNEĞİ, İstanbul Erkek Lisesi, İstanbul
- 37.İPEK YOLU VE İNSAN: KÖLELİK, İNSAN HAKLARI VE YAŞANTILARA TESİRİ, Kocaeli Fen Lisesi, Kocaeli
- 38.SEYAHATNAMELERDEKİ İPEK YOLU, Konyaaltı Bahçeşehir Anadolu Lisesi, Antalya
- 39.İPEK YOLU TİCARETİNDE İKLİMİN ETKİSİ,Konyaaltı Bahçeşehir Koleji, Antalya
- 40.İPEK YOLU VE TEKNOLOJİ, Konyaaltı Özel Bahçeşehir Fen ve Teknoloji Lisesi, Antalya
- 41.İPEK YOLUNDA HALK ANLATILARININ YOLCULUĞU,Levent Aydın Anadolu Lisesi, Antalya
42. İPEK YOLU VE TÜRKLER, Muhittin Mustafa Böcek Anadolu Lisesi, Antalya

43. İPEK YOLUNUN TARİH, KÜLTÜR TOPLUM VE TURİZM FAALİYETLERİ ÜZERİNE ETKİLERİ NELERDİR? Namık Karamancı Fen Lisesi, Antalya

44.TOPLUMSAL UZLAŞI VE DİYALOG AÇISINDAN İPEK YOLU, Suruç Fen Lisesi, Şanlıurfa

45.KÜRESELLEŞME ÇAĞINDA LOJİSTİK FAALİYETLER, İPEK YOLU VE TÜRKİYE, TOBB Fen Lisesi, Antalya

46.İPEK YOLU'NDAKİ MALLAR VE ANTALYA'DA İPEK YOLU İZLERİ,TOBB Fen Lisesi, Antalya

47.İPEK YOLU VE TÜRKLER, Türk Telekom Sosyal Bilimler Lisesi, Ankara

48.DOĞU İLE BATI ARASINDA BİR KÖPRÜ: İPEK YOLU,Türkler İMKB Sosyal Bilimler Lisesi, Antalya

49.EDEBİYATIMIZDA YOL HİKÂYESLERİ, Türkler İMKB Sosyal Bilimler Lisesi, Antalya

50.GÜNEŞ DOĞUDAN YÜKSELİYOR: İPEKYOLU (AVRASYA EKONOMİ) BİRLİĞİ, VEFA Lisesi, İstanbul

İPEK YOLUNDA TÜRKÇENİN GELİŞİMİ

Konuşmacılar: Süleyman Batuhan Demirtaş- Alptuğ Çoban

Danışman Öğretmen: Songül Güngör

Okul Müdürü: Mustafa Köseoğlu

Aksu Fen Lisesi, Antalya

İpek Yolu, Çin'den başlayarak Anadolu ve Akdeniz aracılığıyla Avrupa'ya kadar uzanan ve dünyaca ünlü ticaret yoludur. Sadece tüccarların değil, aynı zamanda, doğudan batıya ve batıdan doğuya bilgelerin, orduların, fikirlerin, dinlerin ve kültürlerin de yolu olmuştur. Milattan yüzyıllar önce Mısırlılar, daha sonra da Romalılar, Çinlilerden ipek satın alırlardı. Ulaşım ise, güzergâhı izleyen kervanlarla sağlanırdı. İpek endüstrisi, eski çağlardan beri birçok milletin hayatında çok önemli bir yer tutmuştur. Uzak Doğu'dan gelen ipek ve baharat, Batı dünyası için, uluslararası ilişkilerde önemli bir rol oynamıştır. İpek, ayrıca Doğu kültürünün Batı tarafından tanınmasını da sağlamıştır. Günümüz medeniyetinin oluşmasında çok önemli bir yer almıştır. Güzergâh üzerinde bulunan ülkelerin kültürlerinin, ekonomilerinin ve siyasi benliklerinin gelişmesinde, şekillenmesinde de çok önemli vazifeler üstlenmiştir. Yani İpek Yolu olarak isimlendirilen güzergâh üzerinde bulunan ülkeler tarihsel gelişimlerinin önemli bir bölümünü bu aktivitelere borçludur. İpek Yolu kanalıyla yapılan ipek, baharat, kâğıt, porselen ve değerli taş ticareti kıtalararası etkileşime, kültür alışverişine imkân sağlamıştır. Kültür alışverişi dilin de bu yol üzerinde değişimini ve gelişimini sağlamıştır.

Türkçenin İpek Yolu üzerindeki gelişmesini alfabeler üzerinden takip etmek mümkündür. Türkçenin yazımında tarih boyunca birçok alfabe kullanılmıştır: Göktürk, Uygur, Arap, Latin, Kiril, Brahmi, Ermeni, Grek, İbrani, Mani, Soğd, Süryani gibi. Türkler bu alfabeleri ya kendileri kullanmışlar ya da Türkçe metinler bu alfabeler ile başkaları tarafından yazılmıştır. Bu

alfabelerin kimisinin kullanımı uzun sürmemiş, kimisi ise yüzlerce yıl kullanılmıştır. Mesela, sekizinci yüzyılda Göktürk Devleti'nin sona ermesi ile Göktürk Alfabesi de genel kullanım özelliğini kaybetmiş, yerini Uygur Alfabesine bırakmıştır.

Türklerin siyasi bir yapı oluşturma dönemi, Milattan önceki yüzyıllara kadar gitmektedir. Hunlar döneminde yazının kullanıldığına ilişkin bazı kayıtlar olmakla birlikte, bu yazının niteliği hakkında açık bilgilere sahip değiliz. Buna karşılık Türklerin kullandıkları kesin olarak bilinen ilk alfabe, Göktürkler döneminde yaygınlık kazanan Göktürk Alfabesi'dir. Kazakistan'da, Esik adlı kasabanın yakınlarındaki Esik Kurganı'nda, 1970'lerde Türkçe için çok önemli eserler bulundu. Altın Elbiseli Adam adı verilen, baştan ayağa altından yapılmış zırhın yanında, ölen kişiye ait eşyanın birinin üzerinde iki satırlık bir yazı vardı. Göktürk Alfabesi ile benzer karakterleri taşıyan bu yazı okundu. Günümüzün Türkçesi ile şöyle deniyor: Prensimiz öldü, milletimizin başı sağ olsun. Bu yazının tarihi MÖ 5. yüzyıl olarak belirlendi.

Bu iki satırlık yazı; Alfabe ile dil arasındaki ilişki, dildeki soyutlaştırma gibi özellikler değerlendirildiğinde, çağdaş dil bilimi verilerine göre MÖ 5 yy'da bir yazı dilinin bulunduğunu ve bu seviyeye gelebilmek için de beş yüzyıldan beri bu şekilde kullanılıyor olması gerektiğini göstermektedir. Prof.Osman Nedim Tuna, Sümercede 40 tane Türkçe kelime bulmuştur. Türk Dünyasına tanıtmış ve Türkçenin tarihini MÖ 4000 yılına kadar dayandırmıştır.

Göktürkler siyasi birliklerini kurup Göktürk Devleti'ni ilan ettiklerinde İpek Yoluna da hâkim oldular. Mukan Kağan ve İstemi Yabgu dönemi bunun ispatıdır. Siyasi birlik neticesinde dillerini de oluşturdular. Dillerini yazmak için Göktürk Alfabesini geliştirdiler. Birçok harfin somut varlıklara benzemesi ve varlıkların adındaki sesleri karşılması hâkimiyetlerinin ve birliklerinin gücünü göstermektedir. Bu yönüyle de Türk damgalarının harflerle kaynaklık ettiği söylenebilir. Hüseyin Namık Orkun, Ahmet

BicanErcilasun, Mallitskiy, Polivanov bu yönde fikir beyan eden bilim adamlarıdır.

Göktürk Alfabetesi, Göktürkler döneminden Karahanlı dönemine kadar kullanılmıştır. Yaklaşık beş yüzyıl boyunca taş gibi sert zeminler üzerine yazılan ve en güzel uygulamasını Orhun Yazıtları'nda gördüğümüz bu alfabenin kağıt üzerindeki örneği ise Uygur Türkçesi dönemine MS 930 yılında yazıldığı tespit edilen "İrk Bitig" adlı eserdir. Bunun dışında Göktürklerden sonraki döneme ait bazı eserlerde bu yazı kullanılmıştır. MS 760'ta dikilen Şine-Usu Yazıtı ve Taryat Yazıtı buna örnek gösterilebilir. Bulgarlar, Hazarlar, Peçenekler tarafından da kullanılmış olması Göktürk Alfabetesi'nin Avrupa'nın içlerine kadar yayıldığını göstermektedir.

Uygur Türklerinin, sekizinci yüzyılın ortalarında Göktürk Devleti'ni yıktıktan sonra kullanmaya başladıkları alfabe, Uygur Alfabetesi'dir. Bu alfabe Soğd kaynaklıdır. Moğolistan'da, Orhun Irmağı kıyısındaki Uygur Kağanlığının başkentinde, 1889 yılında keşfedilen Karabalasagun Yazıtı özellikle dikkat çekicidir. Uygur Türkçesinin yanında Çince ve Soğdçanın da kullanıldığı bu yazıtta, 808-821 yıllarında hüküm süren Uygur Kağanı Alp Bilge'nin adı geçer. Çince bu bölgede Türkçe ile birlikte hâkim dil konumundaydı. Ama yazıtta Soğdçanın da kullanılması dikkat çekicidir. VII-IX. yüzyıllarda siyasi hâkimiyet Türklerin ellerindeyken bile kültür ve ticarete Soğdların etkisi çok fazlaydı. Hatta Asya'nın bu bölgesinde Türkler ve Soğdların birlikte yaşadığı da söylenebilir. Göktürk Kağanlığının 745 yılında yıkılmasından sonra Uygurlar devlet kurmuşlar ve İpek Yoluna da hâkim olmuşlardır. Göktürk Devletinin yıkılması ile başlayan Uygur Türkleri dönemi, İslam öncesi Türk tarihinin en parlak ve dikkate değer bölümlerinden biridir. Uygurlar, kâğıdı ve matbaayı kullanmışlardır. Göktürk Alfabetesinin yerine, Soğd kaynaklı alfabeği geliştirerek kendilerine özgü Uygur Alfabetesini kağıt üzerine yazmışlardır. Kâğıdın kullanılmaya başlanması, yazma işini de kolaylaştırmıştır. Bu alfabe ile yazılmış en eski metinler IX. yüzyıl sonlarına aittir. Buna karşılık, Uygurların varlıklarını

yitirmelerinden sonra da yüzyıllar boyunca kullanılmaya devam edilmiştir. Türklerin İslamiyet'i kabul etmesi ve Arap Alfabesinin kullanılmaya başlanılmasına rağmen Uygur Alfabesi Türkistan'da, Kırım'da varlığını sürdürmüştür.

Timurlular Devletinin hükümdarı Ebu Said Mirza'nın 1468'de Uzun Hasan'a gönderdiği bir mektup Uygur harfleriyle yazılmıştır. Osmanlı Devleti'nde, Fatih zamanında sarayda Uygurca bilen katipler vardı ve özellikle Türkistan coğrafyasına gönderilen mektup ve yarlıkları bunlar yazıyordu. Mesela, Fatih'in Otluk Beli Savaşından sonra Özbek Hanı'na gönderdiği Zafername, Uygur Alfabesi ile yazılmıştır.

Uygur Alfabesi, 15. Yüzyıla kadar Tufan ve çevresinde kullanılmaya devam edilmiştir. Kansu'da ise Budist Uygur Türkleri arasında, dini metinlerde 18. yüzyıla kadar varlığını sürdürmüştür. Bu alfabenin Türkler dışında Moğollar tarafından 13-20. yüzyıllar arasında, ayrıca Mançular tarafından 17. yüzyıldan itibaren kullanıldığı görülmektedir. 18. yüzyıldan sonra Türkler arasında kullanılmayan Uygur Alfabesi ile yazılmış ve Budist tapınaklarında korunan yüzlerce eser, 20. Yüzyılın başından itibaren Batılı bilim adamlarının önemli bir araştırma alanını oluşturmuştur.

Arap Alfabesi, İslamiyet'in yayıldığı coğrafyada büyük ölçüde benimsenip kullanılmıştır ve günümüzde de kullanılmaya devam edilmektedir. Bu alfabe, Türklerin İslamiyet'i toplu olarak kabul ettiği ve Karahanlı Devleti'nin resmi dini olarak ilan ettiği 10. yüzyıldan itibaren de bütün Türk-İslam devletleri tarafından kullanılmıştır. Uygur Türklerinde din değişikliği ile birlikte görülen alfabe değişikliği, Karahanlı Devleti'nde de meydana gelmiştir. Yeni dinin kabulünden önce bir yazı kullanılıyor olsa bile, alfabe değişikliğine engel teşkil etmemiştir.

Türkler, Türkçenin ses özelliklerine göre Arap Alfabesine harfler eklemiştir. Eklenen bu harfleri Farsçada da görmek mümkündür. Arap Alfabesi Türkçenin yazımında en uzun süre ile kullanılan ve büyük eserler verilen bir yazı sistemi olmuştur. Divan-ı Lugati't Türk,

Muhakemetü'lLugateyngibi. Günümüzde Türkiye gibi bazı ülkelerde Latin Alfabesine geçilmiş olmakla birlikte Arap Alfabesini kullanmaya devam eden Türkler de vardır: Irak, Suriye ve İran'daki Türkler, Doğu Türkistan'daki Uygur Türkleri.

Türkçe bu alfabeye yazılmış muhteşem eserlere sahip olduğu gibi, Türk hattatlar bu yazıyı şekil olarak da zirveye çıkarmıştır.

Bugün Türkiye Türkçesinin yazımında kullanılan alfabe, Latin harflerine dayanan Türk Alfabesidir. Bu harfler üzerine değişiklikler, eklemeler ve çıkarmalar yapılarak Türkçeye uygun hale getirilmiş ve 29 harfli Türk Alfabesi, 1 Kasım 1928 tarihinde TBMM'de kabul edilmiştir. Türkiye Türkçesinin, Arap Alfabesi ile birlikte çok önemli eseri Latin Alfabesiyle yazılmıştır ve yazılmaya da devam edilmektedir.

Türkiye Türkçesinde kullanılan Latin harflerine dayalı Türk Alfabesi'nde 29 harf bulunmakla birlikte, 1990'dan sonra yapılan bilimsel toplantılarsa, Türk Alfabesi'ne “ñ(nazal n), é(kapalı e), q, w, x”harflerinin de eklenmesi ile oluşturulan “Ortak Türk Alfabesi'nin” bütün Türk dünyasında kullanılması hedeflenmiştir. Bunun ilk uygulaması, 1991 yılında Kiril Alfabesinden Latin Alfabesine geçen Azerbaycan'da görülmüştür.

Bu uygulamadaki esas şudur: Her Türk devleti veya toplumu, Latin Alfabesi'ne geçmek istediğinde, toplam 34harften oluşan bu alfabeden kendi lehçesinin esas özelliklerine uygun olanları alacaktır. Bu durumda Türkiye Türkçesinin alfabesi ne herhangi bir ekleme yapılmamıştır ama Azerbaycan Türkçesi, Latin Alfabesi'ne geçtiğinde “ə, x, q” harflerini eklemiştir.

Marmara Üniversitesi, Türkiyat Araştırmaları Enstitüsünün 18-20 Kasım 1991'de düzenlediği “Milletlerarası Çağdaş Türk Alfabeleri Sempozyumu”nda kabul edilen “Latin Esasında Dayalı 34 Harfli Ortak Türk Alfabesi”:a, b, c, ç, d, e, ä, f, g, ğ, h, x, ı, i, j, k, q, l, m, n, ñ, o, ö, p, r, s, ş, t, u, ü, v, w, y, z.

Kiril alfabesi, yaygın olarak Slav dillerinin yazımında kullanılan bir alfabadir. Adını Ortodoks rahipleri Kiril ve Methodius'tan almıştır ama bu

alfabeyi gerçekte onların geliştirdiğine dair şüpheler vardır. Kiril ve Methodius'un öğrencileri 9. yüzyılın ortasında, günümüzde Kiril Alfabeti olarak bilinen ve hâlen Rusya, Ukrayna, Bulgaristan, Sırbistan ve diğer ülkelerde kullanılan bu alfabeti, Orta Çağ Yunan (Bizans) alfabetinin temelinde geliştirmiş, Yunanca da bulunmayan bazı Slav seslerini de eklemişlerdir.

Kiril Alfabeti, Sovyetler Birliği sınırları içindeki Özerk Türk Cumhuriyetlerine peşinen dayatma yoluyla kabul ettirilmiş ve bu dayatma 1940 yılında tamamlanmıştır. Sovyetler Birliği sınırları içindeki Türkler, Kiril harflerinden önce çoğunlukla Arap harflerini kullanıyorlardı. Hatta Azerbaycan 1928 yılından önce Latin Alfabetini kullanmaya başlamıştı. Bu arada yazıyı henüz kullanmayan Türk toplulukları da vardı ve onlar dillerini yazmaya Kiril Alfabeti ile başladılar.

1937-1940 yılları arasında tamamlanan “Kiril Alfabetini kullandırma çalışmaları” içinde en dikkat çekici uygulama şudur: Bütün Türk cumhuriyetleri ve boyları arasında aynı ses için aynı harf kullanılmamıştır. Böylece Kiril harflerinin esas alındığı ama farklı işaretlerden oluşan bir alfabe meydana getirilmiştir. Bunun sonucunda da Türk boyları arasında birbirlerinin yazısını okuyup anlama oranı da en aza indirilmeye çalışılmıştır. Bu şekilde Türkler arasında yirmi civarında ayrı yazı dilinin oluşturulduğu söylenebilir.

Bu olumsuz duruma rağmen, 1990’dan sonra bağımsızlıklarını kazanan beş Türk Cumhuriyeti ve Özerk Türk Cumhuriyetlerinde Kiril Alfabeti ile edebiyat ve bilim alanında büyük eserler yazılmıştır. Cengiz Aytmatov’un eserleri bunun bir örneğidir.

Günümüzde Çin’in de 40 Milyar Dolar vermeyi taahhüt ettiği İpek Yolu tamamlandığında Çin’den Avrupa’ya kadar uzanan coğrafyada Türk Dil Birliği de kurulacaktır. 34 harflik ortak Türk Alfabeti ile bütün Türkler birbirlerini doğru anlayacaklardır. Kolayca anlaşıp ticaret yapacaklar ve aralarındaki kopukluk sona erecektir. Özlenen Türkçe Birliği sağlanacaktır.

İPEK YOLUNUN ZORLU COĞRAFYASI: FERGANA VADİSİ

Konuşmacılar: Ümit Ferhat Yılmaz-Yağmur Yıldız

Danışman Öğretmen: Songül Güngör

Okul Müdürü: Mustafa Köseoğlu

Aksu Fen Lisesi, Antalya

Uluslararası ticari ilişkiler Akdeniz'i Uzak Doğu ülkeleriyle bağlayan Eski İpek Yolu üzerinden yapılırdı. Orta Asya'da bu yol birkaç yola ayrılırdı. Bunlar Fergana yolu Şaş-Türk yolu idi. Biz bugün sizlerle Fergana yolunun ve Fergana'nın özelliklerini paylaşacağız.

Büyük ticaret yolunun ana yolu Bağdat'dan başlardı. Bağdat'dan başlayan yol Merv üzerinde Orta Asya'ya geçerdi. Merv şehrinden Amul'e oradan Buhara'ya sonra Semerkant'a ve sonra Zamin şehrine ulaşırdı. Zamin şehrinde büyük ticaret yolu Fergana (güney) ve Şaş-Türk(kuzey) kolu olmak üzere ikiye ayrılırdı.

Fergana kolu Fergana üzerinden Hocent, Ahsiket, Kend, Soh, Riştan, Zenderamş, Kuba, Oş, ve Özkent gibi Fergana şehirleri üzerinden Doğu Tanrı dağlarına ulaşıldı.

Eski İpek Yolu döneminde Fergana Vadisi siyaset, yönetim, zanaat ve ticaret merkeziydi. Fergana Vadisinde demir, kumaş, çömlek ticareti üst seviyedeydi ve meşhur Fergana atları ilgi görmekteydi.

Peki günümüzde Fergana Vadisi nasıl bir yer?

Fergana Vadisi, Tanrı dağları ile Altay dağları arasında yer alır. Vadinin toprakları Özbekistan, Tacikistan ve Kırgızistan tarafından paylaşılmaktadır. İdari bakımdan Özbekistan'a bağlı olup nüfusun çoğunluğu da Özbeklerdir. Fergana Vadisi 23.000 km² yüzölçümünde ve yaklaşık 300 km uzunluğunda, 100 km genişliğindedir. Batıda 7 km genişliğinde bir geçitle Açlık steplerine bağlı büyük bir çöküntü alanı olan vadinin önemli bölümü tarım arazisi olarak

kullanılmaktadır. Etrafındaki dağlardan inen ırmakların suladığı verimli topraklara Sovyet döneminin sulama sistemleriyle kazanılan yeni tarım alanları katılmıştır. Bölgedengeçen Siriderya gibi su kaynakları sayesinde vadide sulu tarım yapılmaktadır. Önemli tarım merkezi olan bu vadide pamuk, pirinç, meyve ve ham ipek üretimi gelişmiştir. Bununla beraber zengin bir maden potansiyeli de mevcuttur. Kömür, petrol, cıva, antimon gibi madenler işletilir. Yazları sıcak, kışları soğuk geçtiği kara iklimi görülür.

FerganaVadisi'nin bahsettiğimiz bu yeraltı- yerüstü ve etnik- kültürel zenginliği vadinin kendisine huzur getirmemekle birlikte Orta Asya'yı da güvenlik ve istikrar açısından tehdit eder konuma düşürmektedir.

Zengin su kaynaklarının politik nedenlerden ötürü paylaşılabilmesi Siriderya üzerine kurulan barajlar ve kontrolsüz pamuk üretimi hem ülkelerin siyasi ilişkilerin bozulmasına hem de Aral gölünün kurumaya yüz tutmasına sebep olmuştur.

Fergana topraklarında siyasi ve nüfus üstünlüğü ise Özbeklere aittir. Fergana vadisindeki nüfus10milyon olmakla beraber Orta Asya nüfusunun %25'i bu bölgede yaşamaktadır. Nüfusun %70'ini Özbek halkı oluşturur ve bu nedenle Özbekistan siyasi üstünlük kazanmıştır. Fakat yine de FerganaVadisi'nde siyasi güç boşluğu vardır.

Bu siyasi güç boşluğu Özbek-Kırgız-Tacik çatışmalarına, yasal ve toplumsal düzen ve güvenliği sürekli hale getirmede büyük engeldir. Aynı zamanda dış etkilere de kolaylık sağlar.

Toprak aidiyeti konusundaki anlaşmazlıkların bölgede yarattığı güç boşluğunun yanı sıra buna bir de henüz zayıf ulus kimliği ve gelişmemiş ulus-devlet örgütlenmesi eklenince bölge radikal dini grupların müdahalesine açık hale gelmektedir. (Taliban, Özbekistan İslami Hareket, Adalet İslami Grubu) . Bölge ayrıcaVahabilik, Şiilik hareketlerinin propagandasına maruz kaldığı gibi Afganistan'dan gelebilecek radikalİslam tehdidine açıktır.

Terör örgütlerinin finansal kaynaklarının uyuşturucu ve silah kaçakçılığı üzerine olması Fergana Vadisi'ni uyuşturucu koridoru haline getirmiş ve halkı huzursuzlaştırmıştır. Afganistan'da üretilip diğer ülkelere Fergana Vadisi üzerinden ulaştırılan uyuşturucu maddeler genellikle Bedahşan ve Oşgüzergâhı kullanılmaktadır.

Fergana Vadisi Orta Asya için kilit öneme sahip iken bölgenin kökten dinci terörist faaliyetlerinin, etnik ve kimlik çatışmalarının, uyuşturucu trafiği ve su paylaşım sorunlarıyla karşı karşıya bulunması bölgenin hedeflediği ekonomik büyüme ve güvenliğe ciddi manada engel oluşturmaktadır.

Kısacası Fergana Vadisi eskiden beri ilgi görmektedir ve bu yüzden günümüzdeki iç siyasi karışıklığı ve komşu ülkelerinde bulunan terör yüzünden hedeflediği büyümeyi, güven ortamını ve istikrarı yakalayamamıştır.

KAYNAKÇA

- 1)<http://akademikperspektif.com/2014/01/07/fergana-vadisi-cikmazi/>
- 2)<http://www.21yyte.org/tr/arastirma/orta-asya-arastirmalari-merkezi/2016/04/05/8433/ferganada-dinmeyen-gerilim-kirgiz-ozbek-anlasmazligi>
- 3)T.C.Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü
Uluslararası İlişkiler Anabilim Dalı Uluslararası İlişkiler Bilim Dalı Avrasya'da Yeni Bir Bölgesel Güvenlik Sorunu Olarak Fergana Vadisi (Etnik Çatışmalar Ve Terörizm Ekseninde), Zafer CANPOLAT, Yüksek Lisans Tezi
- 4)Fergana'da Moğol İstilasası Öncesi Zanaat Ve Ticaret (IX-XII. Yüzyıllar) Gülnisa Aynakulova, Gazi Türkiyat, Bahar 2014/14: 157-168
- 5)<http://www.filozof.net/Turkce/nedir-ne-demek/12602-fergana-nerede-neresi-tarihi-hakkinda-bilgi.html>

İPEK YOLU VE TÜRK DÜNYASI

Konuşmacılar: Yahya Önal-Güray Gürkan Toker, 10. Sınıf Öğrencileri

Danışman Öğretmen: Özgür Üstündağ

Okul Müdürü: Mustafa Köseoğlu

Aksu Fen Lisesi, Antalya

Türk kültüründe İpek Yolu'nun apayrı bir önemi olmuştur. Türk yurtlarını birbirine bağlarken, aynı zamanda da medeniyet seviyesi çok yüksek büyük yerleşim birimlerinin kurulmasında ana rol oynamıştır. Aynı şekilde Büyük İpek Yolu'nun meşhur hale gelmesinde Türk devletlerinin büyük rolü olmuştur. Hatta bir Özbek atasözünde şöyle ifade edilmiştir: “Kâinata iki büyük yol vardır: Gökyüzünde Samanyolu, Yeryüzünde İpek Yolu.”

Büyük İpek Yolu, Türkhalklarının Çin, Kafkasya, Rusya, Hindistan ülkelerinin halkları ve Arap ülkelerinin halkları ile iktisadi ilişkilerin meydana gelmesinde ve geliştirilmesinde önemli bir rol oynamıştır İpek Yolu'nun esas ana hattı sayılan ve Çin ile Bizans'ı birleştiren büyük ticaret yolu Türklerin elindeydi Elde edilen bilgilere göre Hun devrinde Çin'den Batı'ya doğru giden başlıca üç yol vardı. Bunlar kuzey yolu, güney yolu ve ortadan giden yoldu.Kuzey yolu Turfan-Urumçi istikametinde uzanırdı. Turfan bir zamanlar Orta Asya'da çok çeşitli yolların kesiştiği bir bölge olmuştur. Bu tarihî bölge Çin'i Hindistan, Fars ülkesi ve Roma ile birleştiren ticaret yolunda stratejik bir yerdi. Orta yol Kurla ve Kuça'dan geçerek Kaşkar'a ulaşıyordu. Güney yolu da Çarklık'tan geçerek Kaşkar'a kadar uzanıyordu.

757 yılında Çin'de meydana gelen bir isyanı bastırmak için Uygurlar Çinlilere yardım etmişler ve bunun karşılığında Çin'den 20000 balya ipekalmışlardır. O dönemde Türk atları her yerde meşhurdu ve çok pahalı fiyatlarla alınıyordu. Uygurlar Çin'e gönderdikleri her atın karşılığında 40 top ipek istiyorlardı. İpek yolunun kazançları, bu yolun kontrolünü sağlayan Türk

devletlerinin asıl gelir kaynağını oluşturmaktaydı. Örnek olarak Hun Devleti'nin yükselme ve çöküş dönemini gösterebiliriz.

Türklerle Çin devletinin arasındaki savaşların temelinde ipek yolu mücadelesi yatmaktaydı. Batı'ya taşınacak malların en önemli toplanma ve geçiş noktası Kansu bölgesiydi. Bu çok zengin ve değerli bölgeyi iki Hun şehzadesi yönetiyordu. Kervan yollarının geçtiği bu transit bölge mutlaka Hunların elinden alınmalıydı. İmparator Vun'un tahta çıkması ile ortaya konan bu plan 20 yıl sonra hayata geçirildi ve Kansu Hunların elinden alındı. Bu iki şehzadelik milattan önce 121 yılında Çinlilerin eline geçti.

Türk devletleri İpek Yoluna sahip olma mücadelesini elden bırakmamak için en kanlı savaşlardan bile çekinmemişlerdir. Öyle ki Türk savaş tarihinde "Turan Taktiği" adı ile meşhur olan savaş usulü de bu savaşların neticesinde ortaya çıkmıştır. Bu taktiği Türkler ilk olarak Sasanilere karşı kullandı. Tarihî ve coğrafi araştırmalardan anlaşılan, Yakutlardan başka neredeyse, Türk halklarının hepsi Büyük İpek Yolu ticaretine aktif olarak katılmışlardır. Selçuklu imparatorları Büyük İpek Yolu'nun büyük bir kısmına hâkim oldular. XI. yüzyılın ortalarında artık Büyük Selçuklu İmparatorluğu Orta Asya'dan Akdeniz sahillerine ve Derbent geçidinden İran Körfezi'ne kadar uzanan geniş bir araziye himaye etmekle Yakın ve Orta Doğu'nun sosyal, ekonomik ve siyasi hayatına ciddi tesir etti.

Büyük Selçuklu İmparatorluğu'nda uygulanan tek tip para kullanımı hem Azerbaycan içinde hem de ülke dışında kervan ticaretinin genişlemesine olumlu tesir etti. Türk şehirlerin hem ülke içi ekonomide hem de uluslararası ticarete rolü daha da arttı Bu devirde Nişabur, Serab, Tus, Merv ve Belh gibi büyük şehirlerin dâhil olduğu Horasan Bölgesi orta asır dünya ticaretinde ayrı bir öneme sahipti Selçuklu Devleti'nin güçlenmesinin başlıca sebeplerinden biri de bu iktisadi güç olmuştur. Elbette ki, bu devirde ekonomik ve harbiyönden çok az gelişen Batı Avrupa milletleri elde ettiği başarılarla göre bu devlete kıskançlıkla bakmakla beraber onu zayıflatmak için çeşitli planlar da hazırlamışlardı. XII.

asrın ortalarında bu güçlü imparatorluğun yıkılması ve küçük beyliklere bölünmesi ülke ekonomisini zayıflatmakla kalmadı aynı zamanda ticaret yollarında gücünü de zayıflattı. XIII. asrın başlarında Çin'den Batı Avrupa'ya kadar uzanan ve planlı hücumlarıyla tarihe geçen Moğollar, Büyük İpek Yolu'nun kontrolünü tamamen ele almakla önceki devirlerde olduğu gibi kendi devletlerinin ekonomisinin güçlenmesini sağladılar.

1258 yılında Bağdat'ın Moğollar tarafından işgalinden sonra XIII-XV. asırlarda Doğu ile Batı arasında transit ticaret Mısır, Kızıl Deniz ve Hint Okyanusu ile devam ettirildi ve nihayet, XVI. asırda deniz yollarının keşfi uzun asırlar boyu halkların ve devletlerin medeni-iktisadi münasebetlerinde önemli rol oynayan, uluslararası kervan yolu olan Büyük İpek Yolu'nun faaliyetinin zaman içinde zayıflamasına sebep oldu ve önemini kaybetti.

KAYNAKÇA

- <http://www.altayli.net/buyuk-ipek-yolu-ve-turk-dunyasi.html>
- <https://www.google.com.tr/search?safe=strict&dcr=0&tbm=isch&q=cografi+ke%C5%9Fifler+ve+ipek+yolu&spell=1&sa=X&ved=0ahUKEwj1zuaYrfXXAhWHEuwKHYIVBoMQvwUIIygA&biw=1366&bih=673&dpr=1#imgrc=apLoxkbfylQP3M:&spf=1512562174218>
- http://www.tarihtendersler.com/makale_img/yenicag.jpg
- (Kafesoğlu, 1986: 108).
- (Ruqoft, 2003: 35).
- (Hesenov, 2001: 54).
- (Turhan, 1990: 39-40).
- (Hansen, 2004: 19-21).
- (Budaqov, 1998: 65)
- (Öztuna, 1969: 331).

**TÜRKİYE’NİN TÜRKİSTAN ANAHTARI:
İPEK YOLU İLE TÜRK CUMHURİYETLERİ VE TOPLULUKLARI
İLE YENİ BAĞLAR KURMA ŞANSI**

Konuşmacılar: Z. Buse Ekici-Hamza D. Korkmazlar, 11. Sınıf Öğrencileri

Danışman Öğretmen: Mehtap Çağışlılar

Okul Müdürü: Haydar Yıldırım

Aldemir Atilla Konuk Anadolu Lisesi, Antalya

Özet

İpek yolu tarih boyunca medeniyetler arasında etkileşim sağlamış, devletlerin ticari, ekonomi, kültürel alanlarında gelişmesine yardımcı olan çok önemli bir ağ olmuştur. Zaman zaman güzergâh üzerindeki toprakların el değiştirmesi sebebiyle kısıtlamalar olmuş, önemini kaybetmiş, sonra yeniden kazanmış ya da tamamen kapatılmış olan İpek Yolu, Çin önderliğinde şimdi tekrar Modern İpek Yolu ismiyle hayata geçirilmeye çalışılıyor. Bu çalışmada hızla büyüyen ekonomisi nüfusu ve potansiyeliyle dünya ticaretinde çok önemli bir yeri olan Çin’in 21.yüzyılın en büyük projesi olarak değerlendirilen Modern İpek Yolu Projesi, bu projenin amaçları, Türkiye ve diğer Türk devletlerinin bu projedeki yeri incelenmektedir.

Anahtar Kelimeler: İpek Yolu, Çin, etkileşim, ticaret, kültür.

Giriş

Tarihi İpek Yolu

İpek Yolu tarihte Doğu-Batı, Kuzey-Güney etkileşiminin sağlanmasında büyük rol oynayan ana yol olarak Çin’den başlayıp Hindistan, Afganistan, İran ve günümüzdeki Suriye üzerinden Roma’ya kadar uzanan, bu uygarlıklar arasındaki medeniyet alışverişini sağlayan kervan yolu olarak ele alınır. İpek Yolu, sadece ticari mallar için kullanılmamış; çok uzun bir zaman boyunca farklı medeniyetlerin, farklı kültürlerin, farklı dine ve farklı dile sahip olan milletlerin etkileşiminde bir köprü görevi görmüş, toplumlar arasındaki siyasi ve

diplomatik ilişkilerin gelişmesinde büyük katkı sağlamış, zaman zaman da devletlerarasında savaşlara ve mücadelelere sebebiyet vermiştir.

Türk Devletlerinin İpek Yolu Tarihi

Türk tarihinde İpek Yolu'nun önemi çok büyüktür. İpek Yolu Türk devletlerini ve güzergâh üzerindeki diğer devletlerle olan ilişkileri olumlu etkilemiştir. Konum olarak çok avantajlı bir yerde bulunan Türkler, Çin ve Bizans'ı birbirine bağlayan ve İpek Yolu'nun ana güzergâhı olan büyük ticaret yoluna hâkimdi. BuhâkimiyetPekin'in kuzeyinden başlayan Türk sınırlarının, İran'a, Horasan'a, Ural Dağları'na, Hazar Denizi'ne kadar uzanıyor olması, Karadeniz sahillerine yakınlaşmasıyla Türklerin eski dünyanın büyük devletleri olan Çin, İran ve Bizans imparatorlukları ile komşu olmasını sağladı.

Türklerin bu yola ne kadar büyük önem verdikleri bir Özbek atasözünde şöyle ifade edilmiştir: “Kâinatta iki büyük yol vardır: Gökyüzünde Samanyolu, Yeryüzünde İpek Yolu.”

Modern İpek Yolu

Asya'dan Avrupa'ya; ticari, sosyal, sosyo-kültürel, siyasi ilişkileri geliştirmek amacıyla ortaya atılmış bir projedir. İlk defa 7 Eylül 2013 tarihinde, Çin Devlet Başkanı XiJinping tarafından dile getirilmiştir. “OneBeltOne Road (Bir Kuşak Bir Yol)” sloganıyla yayılan Modern İpek Yolu 21. yüzyılın en önemli projelerinden biridir. Modern İpek Yolu güzergâhı üzerinde bulunan bölgelerde siyasi, ekonomik, kültürel dengeleri değiştirebilecek niteliktedir. NadegeRolland'ın 2015 yılında yayımladığı yazısında:“Önerilen İpek Yolu ekonomik bağlantısı Çin'in komşularını Çin ekonomisiyle daha sıkı birleştirmeyi, onları merkezinde Çin'in bulunacağı ticari ağlarda biraraya getirmeyi(dişli çark haline getirmek) lojistik bağlantılarında ve çok yanlı bölgesel kurumlarda birleştirmeyi ve Beijing' in, etrafında bulunan zayıf ve fakir uluslar üzerindeki etkisini arttırmayı amaçlar.” ifadesinden yola çıkarak Modern İpek Yolu'nun Çin'i merkeze alan birleştirici bir proje olacağını söyleyebiliriz.

Modern İpek Yolu projesi 3 etapta oluşmaktadır:

1. Ekonomik kalkınmayı gerçekleştirecek alt yapı oluşturarak yeni ticaret imkânları geliştirmek.
2. Çin ve güzergâh üzerindeki ülkelerle yeni ilişkiler geliştirmek.
3. Asya'ya dikkat çekmek.

Modern İpek Yolu projesi, deniz ve kara yolu hatları ile birlikte içlerinde Orta Asya Türk Cumhuriyetleri ile Türkiye, İran ve Rusya gibi önemli ülkelerin de bulunduğu toplamda 65 ülkeyi kapsamaktadır. “İpek Yolu Ekonomik Kuşağı” ve “Deniz İpek Yolu” olmak üzere iki farklı hattın oluşacaktır. Çin bu proje için 3 trilyon dolarlık bir bütçe ayırmayı planlamaktadır. Katılımcı olan diğer ülkeler de hesaba katılırsa uzun vadede 4 trilyon dolarlık harcama yapılması öngörülmektedir. Bu denli büyük bir projenin; Batı'nın, Doğu üzerindeki gücünü azaltacağını söylemek mümkündür. Bu nedenle Batı'nın proje hususundaki tedirginliği artmaktadır.

Orta Koridor Türkiye

Türkiye, Modern İpek Yolu projesi içinde aktif ve kilit bir rol oynamaktadır. 30 Ekim 2017 tarihinde Azerbaycan Cumhurbaşkanı İlham Aliyev, Türkiye Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan ve Gürcistan Başbakanı Giorgi Kvirikaşvili'nin katılımıyla hizmete açılan Bakü-Tiflis-Kars (BTK) demir yolu, bu etkin ve kilit rolün somut bir örneğidir. 838,6 kilometrelik demir yolundan; ilk etapta yılda 1 milyon yolcu, 6,5 milyon ton yük taşınması hedeflenmektedir.

Projenin, Türkiye açısından bir sonraki ayağını Edirne-Kars demir yolu oluşturmaktadır. Yavuz Sultan Selim Köprüsü ve Marmaray ile Avrupa'ya bağlanması düşünülen bu hat ile beraber Modern İpek Yolu'nun Türkiye hattı ve orta koridoru tamamlanmış olacaktır. Bu sayede Çin-Avrupa arasında kesintisiz bir demir yolu ağı kurulacak, Türkiye'nin Asya Avrupa arasındaki köprü görevi daha önemli bir hal alacaktır.

BTK güzergâhı ile ürünlerin Çin'den Avrupa'ya 15 günde ulaşabileceği göz önüne alındığında Asya-Avrupa arası lojistiğin tamamen demir yolu ile sağlanması olasıdır.

Türkiye'nin Türki Cumhuriyetler ile Ekonomik İlişkileri

A. Türkiye-Kazakistan İlişkileri

İKİLİ TİCARİ VE EKONOMİK İLİŞKİLER:

YILLAR	İHRACAT	İTHALAT	HACİM	DENGE
2011	947,8	3.020	3.968	-2.072
2012	1.068	3.371	4.439	-2.302
2013	1.039	3.106	4.145	-2.067
2014	977	2.453	3.431	-1.475
2015	750,2	1.390	2.140	-639,5
2014-2015 %	-23	-43	-38	57

(Milyon Dolar)

Tablo 1: TÜİK verilerinden alınmıştır.

Başlıca İhraç Ürünlerimiz: Mücevherci eşyası ve aksamı, plastik ürünleri, inşaat malzemeleri, halı ve yer kaplamaları. Başlıca İthal Ürünlerimiz: Ham petrol, doğal gaz, rafine edilmiş bakır ve bakır alaşımları (ham), işlenmemiş çinko ve alüminyum, buğday ve mahlût, işlenmemiş kurşun.

B. Türkiye-Azerbaycan İlişkileri

İKİLİ TİCARİ VE EKONOMİK İLİŞKİLER:

YILLAR	İHRACAT	İTHALAT	HACİM	DENGE
2011	2.063	1.388	3.453	677
2012	2.584	1.638	4.222	946
2013	2.960	1.726	4.686	1.233
2014	2.876	2.229	5.105	646
2015	1.900	1.626	3.526	272
2014-2015 %	-34	-31		

(Milyon Dolar)

Tablo 2: TÜİK verilerinden alınmıştır.

Başlıca İhraç Ürünlerimiz: Mobilya, demir-çelik aksamı, kıymetli metaller, muhtelif inşaat malzemeleri.

Başlıca İthal Ürünlerimiz: İşlenmemiş alüminyum, etilen polimerleri (ilk şekillerde), Petrol yağları, asiklik hidrokarbonlar, hayvan derileri, petrol gazları ve diğer gazlı hidrokarbonlar, işlenmemiş kurşun, pamuk ipliği.

C. Türkiye-Türkmenistan İlişkileri

İKİLİ TİCARİ VE EKONOMİK İLİŞKİLER:

YILLAR	İHRACAT	İTHALAT	HACİM	DENGE
2011	1493,3	392,7	1886,0	1100,6
2012	1480,1	303,5	1783,6	1176,5
2013	1957,5	653,8	2611,3	1303,7
2014	2232,8	624,1	2856,9	1608,7
2015	1859,3	557,4	2417,7	1301,8
2014-2015 %	-17	-11	-15	-19

(Milyon Dolar)

Tablo 3: TÜİK verilerinden alınmıştır.

Başlıca İhraç Ürünlerimiz: Pamuk/tekstil ürünleri, enerji, kimya ve tarım ürünleri.

Başlıca İthal Ürünlerimiz: İşlenmiş metal, beyaz eşya, elektronik ürünler, gıda, tekstil sanayi ürünleri, işlenmiş gıda ürünleri, inşaat malzemeleri, ulaştırma araçları ve ilaçlar.

Ç. Türkiye-Tacikistan İlişkileri

İKİLİ TİCARİ VE EKONOMİK İLİŞKİLER:

YILLAR	İHRACAT	İTHALAT	HACİM	DENGE
2011	172.575	324.283	496.858	-151.707
2012	234.947	345.178	580.125	-110.231
2013	283.620	371.358	654.978	-87.738
2014	277.505	160.947	438.452	116.558
2015	162.192	203.760	366.688	-40.831
2014-2015 %	-41	27	-16	-135

(Bin Dolar)

Tablo 4: TÜİK verilerinden alınmıştır.

Başlıca ihraç ürünlerimiz: Kişisel temizlik ürünleri, halı, plastik ürünleri, mücevherci eşyası ve aksamı, kümes hayvanı ürünleri, alüminyum çubuk ve profiller, temizlik maddeleri, elektrikli küçük ev aletleri.

Başlıca ithal ürünlerimiz: İşlenmemiş alüminyum, pamuk ve pamuk ipliği, hayvan post ve derileri.

D. Türkiye-Özbekistan İlişkileri

İKİLİ TİCARİ VE EKONOMİK İLİŞKİLER:

YILLAR	İHRACAT	İTHALAT	HACİM	DENGE
2011	354,5	939,9	1294,4	-585,4

2012	449,9	813,3	1263,2	-363,4
2013	562,5	815,4	1377,9	-252,9
2014	603,4	780,7	1384,1	-177,3
2015	489,1	711,5	1200,6	-222,5
2014-2015 %	-19	-9	-13	-25

(Milyon Dolar)

Tablo 5: TÜİK verilerinden alınmıştır.

Başlıca İhraç Ürünlerimiz: Kişisel temizlik ürünleri, ilaç, römork, plastik ürünleri, gıda işleme makineleri. Başlıca İthal Ürünlerimiz: Bakır, bakır alaşımları ve bakır ürünleri, levhalar, pamuk ipliği, işlenmemiş çinko, petrol yağları, azotlu mineral ve gübreler, konserve sebze, altın, işlenmemiş kurşun, ipek.

Modern İpek Yolunun Türkiye'nin Türk Cumhuriyetleri ile İlişkilerine Olası Katkıları

İthalat-İhracat grafikleri verilen 5 ülke ile yapılan toplam ihracat, Türkiye'nin toplam ihracatı ile karşılaştırıldığında; 2011 senesinde toplam ihracatın yaklaşık %3,7'sinin, 2015 senesinde ise yaklaşık %3,6' sının bu 5 Türki Cumhuriyet ile yapıldığı görülmektedir. İthalat oranlarına bakıldığında ise; 2011 senesinde yaklaşık %2,1 olan oranın, 2015 senesinde yaklaşık %2,4'e yükseldiği görülmektedir.

Fosil yakıtların ve enerji kaynaklarının Türkiye ithalat oranlarında büyük bir alan kapladığı düşünüldüğüne bu oranların oldukça az olduğunu söylemek mümkündür.

Modern İpek Yolu sayesinde Türkiye ve diğer Türk Cumhuriyetleri arasındaki ithalat oranlarının artması beklenmektedir. Modern İpek Yolu; Türk Cumhuriyetleri'nin ihracat oranlarının yalnızca Türkiye ile değil, güzergâh üzerindeki diğer ülkeler ile de artmasını sağlayacaktır. Bu sayede Türk Cumhuriyetleri'nin iç piyasasına döviz girecek ve ekonomileri güçlenecektir. Ekonomisi güçlenen Türk Cumhuriyetleri daha fazla ithalat yapabilecektir.

Yani Modern İpek Yolu Projesi, Türkiye ve diğer Türk Cumhuriyetleri arasındaki ticaret hacmini arttıracaktır.

Aynı zamanda tarafların BTK Demir Yolu gibi ortak projelere imza atması, aradaki siyasi ve ticari ittifakı güçlendirecektir.

Modern İpek Yolu'nun Türkiye'ye Olası Faydaları

Lojistiğin ucuzlaması ve hızlanmasıyla Türkiye iç piyasası güçlenecek ve dış piyasada alım gücü yükselecektir. Türkiye'nin siyasi önemi bu projeyle beraber artacaktır. Çin ile Modern İpek Yolu projesi ile başlayan ittifakın devamlılığı halinde Türkiye-Çin arasındaki ithalat-ihracat farkından oluşan açık azalacaktır. Modern İpek Yolu ile beraber Avrupa ile Asya arasında bir kavşak görevi göreceğ olan Türkiye daha fazla turist alacak ve daha fazla yabancı yatırımcıya ev sahipliği yapacaktır. Modern İpek Yolu projesiyle yapılan BTK Demir Yolu, Yavuz Sultan Selim Köprüsü, Avrasya Tüneli gibi oluşumlarla istihdam sağlanacak işsizlik oranı azalacaktır. Batı'ya bağımlılık azalacak, dış ticaret rahatlayacaktır. Türkiye-Türkistan bağlantısının artmasıyla Türkiye için hem yeni bir fosil yakıt ve enerji kaynağı alternatifi hem de yeni bir pazar oluşacaktır. Modern dünyanın en önemli yollarından birinin merkezini oluşturmasıyla Türk kültürü dünyaya daha iyi tanıtılacak ve Türkiye bir kültür merkezi haline gelecektir.

Modern İpek Yolu ile İlgili Endişelerimiz

Modern İpek Yolu'nun faydalarının yanındayeni dünyanın sömürü sistemi haline gelmesi de olasıdır. Kazakistan, Özbekistan gibi geri kalmış veya gelişmekte olan ülkelerin güzergâh üzerindeki gelişmiş ülkelere sömürülmesi ve projenin "II. Marshall Yardım Projesi" haline gelmesi korkutucu bir olasılık olarak karşımıza çıkar.

Ayrıca proje kapsamında desteklenecek olan kaynağı bilinmeyen "Bitcoin" gibi sanal paraların yaygınlaşması iç piyasalarda sıcak paranın azalmasına neden olacaktır. Bu durumun ekonomik altyapısı yetersiz olan ülkeleri krize sürüklemesi muhtemeldir.

Sonuç

Modern İpek Yolu güzergâhı boyunca siyasi dengeleri değiştirebilecek, küreselleşen şirketlerin karşısına yeni oluşumlar çıkarabilecek kadar büyük ve güçlü bir projedir. Kazan-kazan politikasının usule uygun uygulanması neticesinde Türkistan'ın refah seviyesini arttırması ve ekonomik kalkınmasını hızlandırması kaçınılmazdır.

Türkiye-Türkistan bağlarını güçlendirecek ve taraflar arasında daha güçlü bir pazar yaratacaktır. Türkiye'nin bir kavşak haline gelmesiyle Türk kültürü dünyada daha iyi tanınacak, dünyada İslam'a ve Türklere karşı oluşan ön yargının kırılmasına yardımcı olacaktır.

Bu projenin uygulanması ve güvenliğinin sağlanması aşamasında coğrafyamızda artan terör olaylarına karşı Uluslararası bir birlik oluşacaktır. Terör olaylarının azaltılması ve ulaşımın kolaylaşmasına bağlı olarak turizm yeniden yükselişe geçecektir.

Türkiye'nin siyasi önemi artacak ve Modern İpek Yolu etrafında yeni ittifaklar kurulacaktır. Modern İpek Yolu Projesi ile Türkiye'nin doğusu ile batısı arasındaki yatırım farkı dengelenecektir.

Çin ile kurulan ittifakın devamlılığı halinde ithalat-ihracat gelirleri farkından doğan açık azalacaktır. Türk yatırımcılar için dünyaya açılmak kolaylaşacak milli cari açık azalacaktır.

Türk Cumhuriyetleri ile Türkiye arasındaki ticaret hacmi artacaktır. Buna karşın Modern İpek Yolu; Çin Amerika blokları arasında bir çatışma başlatarak Orta Doğu bir savaş meydanı haline getirebilir, yenedünyanın sömürü sistemi haline gelebilir.

KAYNAKÇA

Deniz, Taşkın, “Yeni Umutların Işığında Tarihi İpek Yolu Coğrafyası”, Marmara Coğrafya Dergisi, İstanbul, 2016 Sayı:34, S.195-202.

Ayan, Ergin , “Yeni İpek Yolu Stratejileri Ve Trans-Avrasya Güvenlik Sistemleri”, Tarih Ve Gelecek Dergisi, C.2,S. 3, ss.9-24.

<http://www.stratejidusunce.org/Detay/Haber/1055/cinin-yeni-kuresel-ekonomik-hamlesi-modern-ipek-yolu-projesi.aspx>, Erişim Tarihi: 15.11.2017

<http://www.genelturktarihi.net/buyuk-ipek-yolu-ve-turk-dunyasi>, Erişim Tarihi: 15.11.2017

<http://www.altayli.net/buyuk-ipek-yolu-ve-turk-dunyasi.html>, Erişim Tarihi: 15.11.2017

<http://www.dw.com/tr/modern-ipek-yolu-projesi-beklentiler-ve-ku%C5%9Fkular/a-38832963>, Erişim Tarihi: 15.11.2017

https://setav.org/assets/uploads/2017/05/174_Perspektif.pdf, Erişim Tarihi: 15.11.2017

http://www.nbr.org/downloads/pdfs/psa/rolland_commentary_021215.pdf Erişim Tarihi: 15.11.2017,

<https://www.cokbilgi.com/yazi/ipek-yolunun-tarihi/>, Erişim Tarihi: 15.11.2017

<http://www.21yuzyildergisi.com/assets/uploads/files/Turgay%20D%C3%BC%C4%9Fen%282%29.pdf>, Erişim Tarihi: 15.11.2017

<http://www.mfa.gov.tr/kazakistan-cumhuriyeti-ekonomisi.tr.mfa>, Erişim Tarihi: 16.11.2017

<http://www.mfa.gov.tr/azerbaycan-ekonomisi.tr.mfa>, Erişim Tarihi: 16.11.2017

<http://www.mfa.gov.tr/turkmenistan-ekonomisi.tr.mfa>, Erişim Tarihi: 16.11.2017

<http://www.mfa.gov.tr/tacikistan-ekonomisi.tr.mfa>, Erişim Tarihi: 16.11.2017

<http://www.mfa.gov.tr/ozbekistan-cumhuriyeti-ekonomisi.tr.mfa>, Erişim Tarihi: 16.11.2017

SIYASİ ÜSTÜNLÜK KURMADA MODERN İPEK YOLUNUN ÖNEMİ

Konuşmacılar: Selim Özdemir-Enes Duman, 11. Sınıf Öğrencileri

Danışman Öğretmen: Mehtap Çağışlılar

Okul Müdürü: Haydar Yıldırım

Aldemir Atilla Konuk Anadolu Lisesi, Antalya

Özet

Eski tarihlerden beri ticaretin olduğu yerlerde büyük şehirler kurulmuş ve civar devletler bu ekonomik getirisi büyük şehirler için büyük bedeller ödemiş, tarihin seyrini birçok defa değiştirmiştir. İşte bizde bu çalışmada ödenen bedellerin sonucu olarak geçmişteki örneklerinden yola çıkarak modern ipek yolunun siyasi arenada bazıları için sağlayacağı yararları bazıları için ise sebep olacağı zararları irdelemeye çalışacağız.

Anahtar Kelimeler: Modern İpek Yolu, siyasihâkimiyet, ekonomik savaş

İpek Yolu Nedir?

İpek Yolu bir ticaret yolu olarak başlayan kültürel, siyasi, ekonomik faaliyetlerin toplamı olarak eski çağlardan itibaren değerini coğrafi keşiflere kadar sürdüren bir güzergâhtır. Bugüzergâha sahip olan devletler sadece bir ticari faaliyet ağına değil dünya düzeninde söz sahibi olan bir konumda yükselmekteydiler. Yani doğudaki Çin gibi ülkelerden sağlanan demir,çelik,baharat,ipek gibi ürünlerin Mısır, Roma gibi dönemin refah düzeyi yüksek ülkelere ulaştırılması için kullanılan bir ticaret yoluydu. İsminide bu yolda en çok taşınan ürün olan ipektir.

İpek Yolu, ticaret yolu olarak kullanılmış ve Çin'den alınan ipek ve baharatı Batıya ulaştırmak dışında başka vazifelerde üstlenmiştir. Bu ticaret ağı aynı zamanda ülkeler arası ilişkilerin düzenlenmesinde önemli bir role sahiptir.

Doğu ve Batı kültürünün etkileşim içine girmesine vesile olmuş, o dönemde yol üstündeki şehirlerinde kalkınmasını sağlamıştır.

İpek Yolu İçin Yapılan Mücadeleler

Şüphesiz İpek Yolu için yapılan en çetin mücadeleler Roma-Bizans, Türkler, Çinliler, Sasaniler, Araplar arasında geçmiş ve ekonomik menfaatlerden çok hala etkisi görülen dini-kültürel getirileri olmuştur. Bunlara örnek verecek olursak Araplarla Sasaniler arasındaki İpek Yolu mücadelesi sonucu 633-644 yılları arasında Arapların İran topraklarını işgal ederek hem büyük bir ekonomik gelir elde etmiş olması ama daha büyük bir sonucu zerdüşlük dinine mensup İrani halkların İslamiyet etkisine girmesi olmuştur ki günümüzde baktığımızda İran hala şeriatla yönetilmektedir. Bize daha yakın bir örnek verecek olursak 752 yılındaki Talas Savaşında İpek Yolu için çekişmekte olan Arap ve Çinlilerin arasına bir Türk boyu olan Karlukların dâhil olması ve Arapların yanında savaşması hem bölge hâkimiyetinin el değiştirmesine vesile olmuş hemde Türklerin İslam etkisine girmesi yolunda ortam hazırlanmıştır. Ayrıca daha sonraki tarihlerde Arapların Türkistan coğrafyasına yaptığı akınlar ve işgaller sonucu diğer Türk boylarında Müslüman olduğu süreçten dolayı Araplar günümüzde Türkler hakkında ‘‘Kılıç Müslümanı’’ tabirini kullanmaktadır. Yukarıda bahsettiğimiz gibi bu yol için yapılan savaşlar kültürel etkileşimlerin yaşanmasına ve dünya toplumlarının şekillenmesine fayda sağlamıştır.

Önemini Kaybetme Süreci

15.yy’ın sonlarında İpek Yolu güzergâhının %90lık kısmının İslam devletlerinin himayesi altına girmesi ve müslümanların gayrimüslimlerden yüksek vergiler almasından dolayı farklı bir yol arayışı içine giren Avrupalı tüccarların, bu durumdan rahatsız olan büyük devletlerden gerekli kaynağı sağladıktan sonra daha önce bilinmeyen coğrafyalara keşifler düzenlemesi ve bu keşifler sonucu Amerika, Afrika gibi ellenmemiş hammaddeye sahip kıtalar bulup buralarda ticari koloniler kurması İpek yoluna olan ilgi ve ihtiyacı

azaltmıştır. Ayrıca bu dönem tarihe Coğrafi Keşifler adı altında geçmiş ve yer yer etkileri hissedilen, insanlığın yüz karası sömürgeciliği tarihin kirli sayfalarına ekletmiştir.

Modern İpek Yolunun Oluşumu

20.yy sonları 21.yy başlarında Çin, sosyalist ekonomik yapının getirdiği bazı sınırları artık aşarak dış piyasaya açıldı. Dünyanın en kalabalık iki ülkesinden biri olan Çin iş gücünün fazla olmasından dolayı hemen hemen her sektörde çalıştırdığı düşük maaşlı elemanlardan yüksek üretim sağlamaktadır. Gelirleri giderlerinden çok fazla olduğu için kısa zamanda büyüyen Çin firmaları diğer uluslararası şirketlerle rekabet eder duruma gelmiş ve bu rekabetin sonucu olarak ülke devlet hazinesine çok büyük gelirler eklemiştir. Güncel istatistiklere baktığımız zaman Çinin ithalat için harcadığı para yıllık 1,32 trilyon dolar gibi bir para olmasına rağmen ülke yılda yaptığı 2,06 trilyon dolarlık ihracatı ile dünya sıralamasında birinci konumda. Sonuç olarak devletin elinde her yıl yaklaşık 700 milyar dolar sıcak para kalıyor. Peki, bu kadar büyük bir kaynak nereye harcanabilir? Ülkeler bizim gibi elde kalan parayı kumbaralarına atamayacağından dolayı Çin'in bu parayı değerlendirmesi gerekmekte. Gerek uzay araştırmaları için altyapı çalışmaları gerek ileri teknoloji ürünlerin imalatı ve zaman zaman gündemi sarsan yapay zekâ çalışmalarına rağmen elindeki bu maddi birikim hala ülke ekonomisi için fazla para konumunda. Bu nedenle Çin hem doğu ticaretini canlandırmak hemde elde kalan bu parayı verimli harcamak için 2013 yılında "Bir Kuşak, Bir Yol" projesini başlattı(yaygın adıyla Modern İpek Yolu) ve bu projeyede cömertçe yatırımlar yaptı. Ekonomi bakanlığının yayınladığı istatistiklerde henüz projenin başlangıç aşaması için Çin'in kasasından 125 milyar dolar çıktı. Ayrıca Pekinden yapılan açıklamada yolun geçtiği ülkelerle 300 milyar dolar civarında yatırım anlaşmaları yapıldığı söyleniyor. Türkiye'ye ise şimdiden 30 milyar dolarlık yatırım yapıldı, bunların içinde Marmaray, YSSköprüsü, Bakü-Tiflis-Kars hattı çalışmaları da dâhiltabii ki. Çin'in dış politikası, mevcut uluslararası

kurumlar ikame etmeye yönelik organizasyonlar ve mekanizmalar kurarak, uluslararası düzenin yeniden düzenlenmesine yönelik sistematik bir şekilde çalışıyor. Çin bu amaç doğrultusunda bir taraftan mevcut uluslararası kurumlar ile bağıını devam ettirirken, diğer taraftan ise bu kuruluşları kısmen tamamlayıcı kısmen de onlarla rekabet edilebilir bir mekanizma oluşturmaya çalışmaktadır. Çin, Çin'in ABD egemen kurumlarına karşı özerkliğini artırmak ve uluslararası etki alanını genişletmek için tasarlanan bu alternatif mekanizmaların finansmanında önemli bir rol oynamaktadır.

Bir Kuşak Bir Yol girişimi, Batı merkezli küresel kurumsal yapıya alternatif Çin merkezli organizasyonlar ve mekanizmalar oluşturulması açısından kilit jeostratejik bir projedir. Birinci ana hedefin yeni Avrasya ulaşım ve ticaret altyapıları oluşturmak, ikinci ana hedefin ise, serbest ticaretin önündeki engellerin kaldırılması olduğu söylenebilir.

Sonuç

Günümüzde her ne kadar büyük devletler kendi aralarındaki mücadelelerini soğuk savaş dediğimiz yıpratmalarla gerçekleştirse de yakın tarihin gösterdiği üzere başta ABD olmak üzere süpergüçler sıcak savaşta kaçınmamıştır. Tahmin edildiği üzere "Bir kuşak, Bir yol" projesinin kararı bir gecede alınmadı. Yıllarca yapılan hummalı araştırmalar, gerekli kaynak için ülkelerin ekonomilerini düzenlemesi, ülkelerarası uzun soluklu ticari anlaşmalar... Nitekim bu projenin şimdiki aşamaya gelmesi en az 15-20 yıllık bir süreç olduğutahmin edilebilir. Peki, Modern İpek Yolu güzergâhını gözünüzün önüne getirin ve bu coğrafyada son 20 yılda yaşanan olayları düşünün. Bariz bir şekilde Ortadoğu, Horasan bölgesi, Afganistan, Doğu Türkistan gibi yerlerin üzerinde yapılan değişiklikler gözle görülür bir şekilde ortadadır. Çinin Uygur Türkleri üzerindeki politikaları, Horasan bölgesinde Azerilerin İran tarafından baskıya uğraması, Afganistan'ın sürekli Taliban ve ABD arasında el değiştirmesi, Ortadoğu'da baş gösteren terörist grupların varlığı bu gerçeği görmemizi sağlar.

Modern İpek Yolu büyük bir pasta ve herkesin bu pastadan pay almak isteyeceği aşikâr. Herkesin eşit pay alamayacağı bilinen bir gerçek olduğu için bu tarz hamlelere şaşdırmamak lazım. Özellikle ülkemiz ve Türki cumhuriyetler için getirileri yüksek olan bu proje Avrupa ve ABD'nin canını sıkmaktadır. 70 yıl kadar bir süre boyunca SSCB himayesinde olan Türkistan coğrafyası ekonomik olarak kendine gelmesi uzun sürmüş ve yeni yeni kendine gelirken bölgeye büyük bir ticari hareket getirecek olan bu proje adeta bu ülkeler için bir lütuftur. Öte yandan Türkiye'nin uzun yıllardır başarısız geçen AB süreci ve en ufak siyasi anlaşmazlıkta birçok kez ambargo tehdidi yönelten Rusya'ya karşı, Modern İpek Yolu bir alternatiftir. Çünkü yol tamamlandığı zaman hem ithalat anlamında hemde ihracat anlamında İpek Yolu'nun doğu güzergâhındaki ülkelerle yapacağımız ticaret bizi siyasi yönden daha rahatlatacak ayrıca ekonomik getirileri daha büyük olacaktır ki bu durumu Çin'in son dönemde ülkemize ve güzergâh üstündeki ülkelere yaptığı yardımlardan anlamak mümkündür.

KAYNAKÇA

Doçent Doktor Cem Okan TUNCEL, 'Bir Kuşak Bir Yol: 21.Yüzyılın En Büyük Kalkınma Projesi' <http://www.criturk.com/haber/ozel-haber/bir-kusak-bir-yol-21-yuzyilin-en-buyuk-kalkinma-projesi-25859>Uludağ Üniversitesi, Erişim Tarihi: 15.11.2017.

<https://atlas.media.mit.edu/tr/profile/country/chn/> Erişim Tarihi:, 15.11.2017

<https://www.biliminsesi.com/> ,Erişim Tarihi: 16.11.2017

TÜRKİYE' NİN İPEK YOLUNDAKİ ROLÜ

Konuşmacılar: Cemre Özbay-Selin Çetin, 11. Sınıf Öğrencileri

Danışman Öğretmen: Mehtap Çağışlılar

Okul Müdürü: Haydar Yıldırım

Aldemir Atilla Konuk Anadolu Lisesi, Antalya

Özet

İpek yolu, Çin'den başlayarak üç ana koldan oluşan, Rusya üzerinden geçen kol Kuzey Koridoru, İran üzerinden geçen kol Güney Koridoru ve Orta Asya Cumhuriyetleri, Afganistan, Pakistan üzerinden 'Orta Koridor' olan Türkiye ile Avrupa'ya ulaşan üçüncükolu sayesinde birçok ülkenin etkileşimini sağlayan güzergâha sahip, adını üzerinde taşınan en değerli mal olan ipekten alan ve MÖ 2. Yüzyıldan, MS 15. Yüzyılın sonlarında gerçekleşen coğrafi keşiflere kadar; malların, insanların, kültürlerin, dinlerin, hastalıkların, fikirlerin, sanatın, bilimin, orduların taşınmasında önemli role sahip olan tarihin en uzun ve en eski karayolu özelliğinde bir yoldur. Türkiye yani Anadolu, eski çağlardan beri coğrafi konumundan dolayı Batı ve Doğu arasında köprüdür ve bu yol için en önemli geçiş noktalarından biridir. Bu nedendir ki bu çalışmada İpek Yolu üzerine düşünülen tasarıların Türkiye bağlamı incelenecektir.

Anahtar Kelimeler: İpek Yolu, Türkiye, İpek, Anadolu, Orta Koridor.

Giriş

İpek Yolu, "Modern İpek Yolu" adı altında Çin tarafından günümüzde tekrardan hayata geçirilmek istenmekte ve bunun için de çalışmalara başlanmış bulunmaktadır. Bir Kuşak, Bir Yol' adlı modern İpek yolu projesi, Çin'in kara ve denizden Batı'ya ekonomik atılım hamlesi olarak ortaya çıkmıştır. Çin, bu proje için 2014 yılında İpek Yolu Ekonomik Kuşağı Fonu kurmuş ve bu fona 40 milyar dolar kaynak ayırmıştır. Bu projeye destek için de Kasım 2014'te 50 milyar dolar yatırımla Asya Altyapı Yatırım Bankası'nı kurmuştur. Türkiye de

kendisi için büyük bir önem teşkil eden ve “Yüzyılın Projesi” sayılan Modern İpek Yolu Projesi için bu bankada kurucu üye olarak yer almıştır.

Mayıs 2017’de Pekin’de, 65 ülkenin katılımının bulunduğu “Kuşak Ve Yol Forumu” düzenlenmiş ve bu foruma Türkiye de katılmıştır. Türkiye’nin coğrafi konumu, Modern İpek Yolu Projesi açısından büyük önem taşımaktadır. Kars – Edirne demiryolu, Marmaray, Yavuz Sultan Selim Köprüsü ve BTK (Bakü Tiflis Kars) üzerinden Avrupa’ya sağlanması planlanan rotada Türkiye orta koridor konumundadır. Bu proje ile ilgili Xinhua’ nın haberinde yeni ipek yolu, “Çin’e ve inşa edilecek yol üzerindeki tüm ülkelere yeni imkânlar ve yeni bir gelecek sağlayacak bir ekonomik işbirliği projesi” olarak tanımlanmıştır.

İpek Yolu Tarihi

İpek Yolu Orta Asya bölgeleri ile Avrupa ve Afrika arasında her zaman bağlantılar ile var olmuştur. Örneğin Çin ile Avrupa arasında Tunç Devri'nden beri bağlantılar vardı. İlk zamanlarda maden elde etme ve işleme konusunda bilgi alışverişine, ticari malların değişimine dayanan bağlantılar olmuştur. Daha sonrasında diplomatik ilişkilerin kurulması ve kültürlerin birbirini tanıması sağlanmıştır. Çin'in Batıya doğru genişlemesi İpek Yolu'nun Doğu sınırının tamamen açılmasına önemli bir etken oluşturmuştur. Asya kıtasının batısında ve Doğu Akdeniz de Bizans ile Sasani İmparatorluğu daha önceki Roma İmparatorluğu ile Parth ve Erken Sasani dönemi İran'ı gibi siyasi hâkimiyet ve eski Dünya ticaretinin yolları üzerinde hâkimiyet kurma mücadelesi vermişlerdir.

7-9. yüzyıllarda siyasi hâkimiyetin Türklerin eline geçtiği zamanlarda manevi kültür ve ticarete ise hâkim rolü Soğdlular oynadı. Soğdlular'ın etkisi Sasani İran'ının karşı konulmaz bir engel olarak durduğu gözükten yollarınuzerinde uzak Batıda da kaydedilmiştir. Bunu fark eden Sasani Şahları güçlerinin yettiği kadar Soğdlular'ın ticari faaliyetlerine engel olmuşlardır. İpek Yolu hâkimiyeti için tarih boyunca devam eden savaflara diğer Türk Devletleri de katılmıştır. Örneğin, Gazneliler İpek Yolu'nahâkimiyet kurabilmek için

Hindistan üzerine 17 sefer yapmıştır. Anadolu Selçuklular'ı ise bu amaç ile İzzeddin Keykavus zamanında Sinop ve Suriye'ye seferler düzenlemiş, Kıbrıs Krallığı ile Akdeniz ticaretini güvence altına almak için anlaşma yapmıştır. Bunun sonucunda Anadolu'ya bağlanan tüm ticaret yolları hâkimiyet altına alınmıştır. Bilinen Türk Devletlerinden Osmanlı ise bu yolun hâkimiyeti için mücadele eden karakteri devam ettiren son Anadolu devletidir. Osmanlı Devleti diğer Türk Devletleri'nin de yaptığı gibi güzergâhın bayındır hale getirilmesi için çaba sarf etmiştir.

“İpek” in Türkiye’den Geçişi

İpek Yolu tarihte genellikle Afro – Avrasya’ daki uygarlıkların kesişme noktası, antik çağlardan beri gelen bir ticaret kolu olarak ele alınmıştır. Bunun nedeni medeniyetler arası etkileşim etkisiyle Doğu ile Batı arasında medeniyet alışverişine sebep olmasıdır. Tarihi İpek Yolu sadece ticari anlamda kullanılmamış, filozofların, bilginlerin, din adamlarının ve diğer önemli kültürel etkileşimlerde bulunacak kişilerin güzergâh yolu olmuştur. Bu bağlamda Tarihi İpek Yolu yalnızca bir yol olmakla kalmamış, kültür bağı olma özelliğini de göstermiştir. İpek Yolu bu cazibesıyla birçok devletin dikkatini çekmiş, neredeyse savaşların ana merkezi haline gelmiştir.

Günümüzde yol çalışmaları devam eden “Modern İpek Yolu” sayesinde Çin – Türkiye arasıkardan yapılacak nakliyat süresinin 30 gün yerine 10günde, Pekin – İstanbul arası denizden yapılacak olan nakliyat süresinin ise 2 ay yerine 2 hafta kadar kısa bir sürede gerçekleşmesi hedefleniyor. Bu sürenin kısalması ile, siparişi verilen ihtiyaç maddeleri daha hızlı bir şekilde müşterisine ulaşabilecek. Müşterisine daha kısa bir sürede ulaşan maddeler sayesinde ömrü kısa olan besin maddelerinin ticareti kolaylaşacak, taze olan besinlerin maddi getirisi artacak, yolda geçirilen sürenin kısalması sayesinde bozulmayan besinler daha sağlıklı olacak, iki taraf arasında gerçekleşen para döngüsü hız kazanacak. Yani bu yol sayesinde gerek tüketen gerek üreten kazançlı çıkacak.

Tamamlanması durumunda, neredeyse her sektör ve müşterisine yeni avantajlar sağlayacak olan bu yol, ülkemizde Kars, Erzurum, Erzincan, Sivas, Kayseri, Ankara, İstanbul ve Edirne şehirlerimizden geçmektedir. Hattın üzerinden geçmesi planlanan illerimizde başta lojistik ve taşımacılık sektörleri olmak üzere, iç ve dış ticari turizm, finans sektörü ve inşaat sektörlerinin hareketlilik kazanması beklenmektedir. Bu proje sayesinde güzergâh üzeri ve çevresindeki illerimizin iç ve dış ticaretinde fark edilir bir gelişme yaşanması, bu gelişmeyle bu şehirlerin ülke ekonomimize milli gelir açısından katlı sağlaması beklenmektedir. Şehirlerimiz yaşadıkları gelişmeler ile dünya çapında yerli ve yabancı yatırımcıların dikkatlerini üzerlerine çekecek, yapılan yatırımlar ticareti büyük ölçüde canlandıracak dolayısıyla istihdam artacak ve buna bağlı olarak da bu şehirlerden başka şehirlere yapılan göçler önlenecektir. Şehrin gelişmesi, yeni yatırımlar ve iş fırsatları sayesinde yerli halkın göçünün engellenmesi, gitgide kalabalıklaşan ve gecekondulaşmanın arttığı şehirlerimize katkı sağlayacak, bilinçsiz yapılaşmayı ve gün geçtikçe içinden çıkılmaz bir hal alan trafik sorununu önleyecektir. Gelişen şehirlerimizin adı Dünya üzerinde bilinecek ve prestijleri artacak, ekonomik, kültürel, folklorik olarak ülkemizin tanıtımında önemli rol oynayacak, turizmimizi canlandıracaktır.

Sonuç

Tarihten günümüze hala önemini koruyan İpek Yolu, ülkemizin yalnızca bu gününe değil, geleceğine de katkı sağlayacaktır. Yeni kültürlerin kesişim noktası olacak, ülkeler arasında yeni ticaret imkânları doğmasına vesile olacak, ulaşım ve nakliye hızına hız katacak, şehirlerimizi birçok açıdan hareketlendirecek, halkımızın iş imkânları için memleketinden uzaklaşmasına ve kalabalık şehirlerimizin nüfus ve trafiğinin artmasına engel olacak, mesafeyi dolayısıyla da yakıt ücretini azaltacak, maddi gelirimize katkı sağlayacak, daha az yakıt kullanımı sayesinde atmosfere salınan zararlı maddeleri azaltacak, kültür, bilgi, sanat alışverişine yardımcı olacak, adımızı duyuracak, para

transferi ve alışverişini hızlandıracaktır. Bu yol uzun vadede farklı ülkeler ile aramızda yeni alanlarda anlaşmalar imzalanmasına vesile olabilir konumdadır.

İpek Yolu'nun Türkiye'ye olduğu kadar, Türkiye'nin de İpek Yolu'na katkıları vardır. Coğrafyası nedeniyle Türkiye, İpek Yolu için jeopolitik ve jeostratejik bir öneme sahiptir. Türkiye'de Ankara ve İstanbul'u birbirine bağlayan Çin'in ilk denizaşırı hızlı tren projesi 2005 yılında Türk ve Çin inşaat firmalarının ortak girişimi ile başlatılmıştır. 2014 yılında proje, Çin tarafından Türkiye'ye verilen 750 milyon dolarlık krediyle finanse edilmiş ve tamamlanmıştır. Bu sayede, iki şehir arasındaki 553 kilometrelik mesafe 7 saatten 3,5 saate düşürülmüştür. Ülkemizin Modern İpek Yolu'na etkileri, jeopolitik konumumuz gereği Uzak Asya'nın Avrupa, Orta Doğu ve Kuzey Avrupa(Karadeniz Kuzeyi) ülkeleri arasında ticari bir üs konumuna ve lojistik dağıtım merkezi olarak hizmet vermesine olanak sağlayacaktır. Şuanki durumda Uzak Asya'dan(Çin, Hindistan) deniz yolu ile yapılan ticari sevkiyatlar 45 ile 60 gün arasında ülkemize, Orta Doğu(İsrail, Suriye, Irak) ülkelerine ve Avrupa ülkelerine ulaşmaktadır. Modern İpek Yolu'nun YHT(Yüksek Hızlı Tren) bağlantılı taşımacılığı devreye girdiğinde söz konusu Uzak Asya ülkelerinden belirtilen ülkelere teslimatlar ülkemizin bu stratejik konumu sayesinde 2 hafta gibi kısa bir sürede gerçekleştirilmesini sağlayacaktır. Diğer yandan ülkemizin iklim ve doğa şartları, Modern İpek Yolu'nun geçmesi planlanan alternatif ülkelerden(Rusya, Ukrayna) daha elverişli olması sebebiyle(buzlanma, sert iklim koşulları) ticaretin aksamasına engel olacaktır. Avrasya projesi ile YHT hattı iki kıtayı deniz altından birbirine bağlama özelliğine sahip olup taşımacılığın daha hızlı bir şekilde seyretmesini sağlayacaktır.

KAYNAKÇA

Erdal Tanas Karagöl, “İpek Yolu İle Ekonomi Güç Dengesi Değişecek”, Yeni Şafak, 15 Mayıs 2017.

Şerif Dilek, “Demirden İpek Yolu: Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Hattı”, <https://www.setav.org/demirden-ipek-yolu-baku-tiflis-kars-demiryolu-hatti/> Erişim Tarihi:14.11.2017.

Erdal Tanas Karagöl, “Modern İpek Yolu Projesi”, <https://www.setav.org/modern-ipek-yolu-projesi/>, Erişim Tarihi: 14.11.2017.

Taşkın Deniz, “Yeni Umutların Işığında Tarihi İpek Yolu Coğrafyası”, Marmara Coğrafya Dergisi, İstanbul, 2016, S.34, ss.195-202.

<http://www.dw.com/tr/modern-ipek-yolu-projesi-beklentiler-ve-kuşukular/a-38832963>, Erişim Tarihi: 11.11.2017

<http://www.businessht.com.tr/ekonomi/haber/1491954-buyuk-zirveden-once-ipek-yolu-projesinde-bilmeniz-gerekenler>, Erişim Tarihi: 11.11.2017

https://www.washingtonpost.com/news/worldviews/wp/2014/11/21/map-the-worlds-longest-train-journey-now-begins-in-china/?utm_term=.b60afc1a130c, Erişim Tarihi: 12.11.2017

<https://www.dailysabah.com/economy/2017/03/02/turkeys-mega-projects-make-up-parts-of-modern-silk-road>, Erişim Tarihi: 13.11.2017

<https://en.unesco.org/silkroad/countries-alongside-silk-road-routes/turkey>, Erişim Tarihi: 14.11.2017

<https://www.dailysabah.com/diplomacy/2017/06/25/modern-silk-road-project-to-set-ground-for-stronger-turkey-china-political-ties>, Erişim Tarihi: 14.11.2017

<http://www.tarihyolu.com/gazneliler/>, Erişim Tarihi: 14.11.2017

<http://www.tarihyolu.com/turkiye-selcuklu-devletinin-kurulusu/>,ErişimTarihi: 14.11.2017

<https://www.cokbilgi.com/yazi/ipek-yolunun-tarihcesi/>, Erişim Tarihi: 15.11.2017

<https://ankasam.org/ipek-yolu-projesinde-turkiyenin-yeri-onemi/>,ErişimTarihi:16.11.2017

FERGANA VADİSİ

Konuşmacı: Hakkı Berat Dalgar

Danışman Öğretmen: Fadime Gül Şen

Okul Müdürü: Mert Sinan

Antalya Özel Bahçeşehir Anadolu Lisesi, Antalya

Fergana Vadisi bulunduğu bölgede en verimli topraklara ve bu yüzden de Fergana Vadisi'ne sahip olma arzusundan ortaya çıkan rekabet ve çatışmalara ev sahipliği yapar. İpek Yolu'nun önemli bir durak noktası olan Fergana Vadisi, Özbekistan, Kırgızistan ve Tacikistan'ın siyasi sınırlarının bulunduğu bölgededir ve sahip olduğu geniş alan bu ülkeler arasında soruna sebep olabilmektedir.

Fergana Vadisi'nin onca yeraltı, yerüstü ve kültürel zenginliğine rağmen su konusunda çok ciddi sorunlar yaşamaktadır ve paylaşımı konusunda ortak bir fikir elde edilememiştir. Fergana Vadisi için doğalgaz ve kömür asıl gelir kaynağı iken, bölgede pamuk üretimi de önemli bir gelir kapısıdır ancak bölgeye yapılan 20 adet baraj bölgedeki su krizini daha da derinleştirmektedir. Barajlar kış aylarında kendiliğinden doluyor olsa da taşkınlara, yazın ise sulama sırasında problem çıkartmaktadır. Eğer ki bu üç devlet kendi aralarında bir anlaşmaya varabilirse ve sorun çözüme ulaşabilirse Fergana Vadisi siyasi ve ekonomik olarak rahatlığa kavuşma konusunda bir adım daha atacaktır gibi gözükmemekte.

21. yüzyılın ilk yıllarında tekrardan isminden bahsettiren Fergana Vadisi bulunduğu bölgedeki en verimli ve tarım ve hayvancılığa en uygun topraklara sahiptir. Bu özellikler de Fergana Vadisi'ni vazgeçilmez ve tartışmaların merkezi haline getirmektedir. Ayrıca bölgede varlığını sürdüren nesillere de diğer ülkeler tarafından "karışıklığı gidermek için" müdahalelerde bulunulmuştur ki en basit örneğini Ahıska Türkleri'nin göç ettirilmesi ile görebiliriz. [1]

Bereketli ve verimli topraklara sahip olmasına rağmen ekonomik ve eğitim açılarından pek gelişmemiş olan Fergana Vadisi daha tam olarak belirlenemeyen toprak ve sınırlardan ötürü dış güçlerin müdahalesine karşı koyamaz durumdadır ve geçmişte Sovyet-Afgan savaşında da olduğu gibi savaflara dâhil olmak durumunda kalmışlardır. Aynı zamanda bölgede kesin bir güç bulunmadığı ve ekonomik faaliyetler dengesiz olduğu için yasa dışı ticaretlerin önü açılmış ve uyuştucu sevkiyatı için uygun bir konuma gelmiştir ve hatta birkaç farklı rotadan da uyuşturucunun büyük bir kısmı sevk edilmiştir.[2]

Milat öncesine dayanan tarihi ile bize bir miras olan İpek Yolu üzerindeki konaklama noktası, Fergana Vadisi, insanları çeşitli zenginlikleri ile etkilemiş olsa da bu zamanlarda hem unutulmakta hem de eski bereketinden yoksun olmak durumundadır. Çeşitli kurum ve kuruluşlar hala Fergana Vadisi'ni hatırlatmaya ve yaşatmaya çalışırken, Fergana Vadisi hiç istenmeyen bir şekilde amacından sapma yolunda. Bu geriye gidişin durdurulmasında başlıca birkaç yol vardır ki öncelikle bölgedeki siyasi sorunlarda bir uzlaşmaya varılmalı, bölge halkının daha iyi eğitimi ve ekonomik ilerlemenin önem kazanması sağlanmalıdır.

KAYNAKÇA

[1] : https://tr.wikipedia.org/wiki/Ahıska_Türkleri

[2]: Levent Demirci. (2012). Özbekistan, Kırgızistan ve Tacikistan'ın kesişimindeki sorunlu vadi: Fergana. Savunma Bilimleri Dergisi, 11(2), 54-55

TAŞIYICI BİR FAKTÖRÜ OLARAK İPEK YOLU'NUN HOŞGÖRÜ KÜLTÜRÜNE ETKİLERİ

Konuşmacı: Melike Sürenli, 10. Sınıf Öğrencisi

Danışman Öğretmen: Fatih Gacanoğlu

Okul Müdürü: Yüksel Kocaşahan

Balıkesir Lisesi, Balıkesir

Giriş

Birlikte yaşamın oluşması ile ortaya farklı kültürler, inanışlar çıkmıştır. Bu farklılıklara rağmen toplumların bir arada huzurlu bir şekilde yaşaması ancak hoşgörü sayesinde meydana gelebilir. Hoşgörünün en belirgin olarak görüldüğü alan hiç şüphesiz geniş bir coğrafya üzerinde bulunan İpek Yolu'dur. İpek Yolu uzun zamandan beri birçok milletin yaşam alanı ve ticaret merkezi konumunda hala önemli bir yere sahiptir.

İpek Yolunun Hoşgörü Kültürüne Etkileri Nelerdir?

“Toplumsal hayatta en yararlı erdem hoşgördür.” demiştir Amerikalı yazar Dale Carnegie. Bu sözden yola çıkarak şunları belirtmek isterim. İpek Yolu birçok millet tarafından oluşturulduğu için farklı ticaret sektörlerini de içine alır. Bu sayede toplumlar arası ticaretin ve İpek Yolu'nda karşılıklı olarak birlikte yaşama ve hoşgörü kültürüne etkisi vardır. Dil, din, ırk ayrımı olmadan ortaya çıkan bu topluluklar birlikte yaşamayı benimsemişlerdir. İpek Yolu'nun temel amacı ticaret olsa da bu yolu hoşgörü kanalı olarak görebiliriz. İpek Yolu hoşgörü ile beraber birçok yeni oluşumu da beraberinde getirmiştir.

İpek Yolu'nda Bulunan Kervansaraylar

Türk mimarisinde önemli bir yere sahip olan Kervanlar İpek Yolu üzerindeki ticaretin korunması ve toplumların kalkındırılmasını örf, adet ve geleneklerin taşınmasını sağlayan yapılardır. Ticaretin korunması adına yapılan bu kervanlar hoşgörü kültürünün de temellerini oluşturur. Buraya gelerek konaklayan kişiler sadece kendilerine benzeyen insanları değil farklı din ve

ırklardaki kişilerin de mallarının alınmasında yardımcı olmuştur. Ticaret dayanışmasını anlayışla karşılamak, bu kültür açısından önemlidir. Kervansarayları, İpek Yolu'nun hoşgörü kültürü üzerindeki en iyi etkilerinden olarak gösterebiliriz. İpek Yolu'nun her bir kilometresinde anıtlar olsun, kervansaraylar, yazıtlarda Türklerin izlerini görmek mümkündür.

İpek Yolunda Hoşgörü İle Tanınan Bazı Önemli Şairler

“Gel, gel, ne olursan ol yine gel.” Sözüyle hoşgörü üzerindeki etkisini ortaya atan Mevlana, herkesçe sevilen önemli şairlerimizdendir. Mevlana'nın, düşünce dünyasında hoşgörü, Allah'ın güzel ve hoş olarak yarattığı her şeyi görebilmek yeteneğidir.² Bu yüzden Mevlana insanlar arasında takdir edilen ve örnek alınan olmuştur.

Bir diğer önemli şairlerimizden Yunus Emre 'nin;

“Gelin tanış olalım

İşi kolay kılalım

Sevelim sevillelim

Dünya kimseye kalmaz.”

Sözleri yine bir hoşgörü örneğini yansıtmaktadır. Yunus Emre bu sözleriyle birlik ve beraberlik sayesinde işlerin daha çabuk olacağını, birbirlerine saygı duymaları gerektiğini ve sonunda her nefsin ölümü tadacak olmasından dolayı kimseye bir dünyanın kalmayacağından bahsetmektedir. Hoşgörü öyle bir şeydir ki, Birbirine yaklaştıkça insanlar, her işin üstesinden çabuk gelmeye başlarlar. Aralarında kuvvetli bir ağ oluşur. Bir kültür ağı dememiz daha doğru olur.

Sonuç

Özetle anlatacak olursak, İpek Yolu'nun bu denli geniş bir coğrafyada bulunması, farklı milletlerin, eserlerin, kültürlerin ortaya çıkmasına neden olmuştur. Bu kültürlerin milletlerin ortaya çıkışı beraberinde farklı dinlerin oluşumunu, ırkların ortaya çıkışını sağlamıştır. Ortada farklılıklar olsa da

²<http://www.beskoyluyuz.biz/goster.php?msgn=615&kmen=3>

zamanın şartlarında insanlar ayrım yapmadan birbirlerinin eksikliklerini kapatarak ve destek çıkararak hoşgörü kültürü adını verdiğimiz kültürü bütünüyle yansıtmıştır. İpek yolunun bu kültüre etkileri çok fazla millet barındırmasının yanı sıra edebi eserler, sanatsal çalışmaların fazla oluşu, ticaret dinamiğinin en önemli merkezi konumunda oluşu gibi sebeplerden ötürüdür.

KAYNAKÇA

<https://www.neguzelsozler.com/unlu-sozleri/mevlana-sozleri.html>

<http://www.beskoyluyuz.biz/goster.php?msgn=615&kmen=3>

<http://yunusemresiirleri.com/siir/gelin-tanis-olalim.html>

<http://www.insanidegerler.org/yazi.asp?id=11>

<http://www.denkbilgi.com/kervansaray-nedir.html>

TRACECA'DAN DEMİR İPEK YOLU

Konuşmacı: Nurgül Beyhan, 10. Sınıf Öğrencisi

Danışman Öğretmen: Fatih Gacanoğlu

Okul Müdürü: Yüksel Kocaşahan

Balıkesir Lisesi, Balıkesir

Giriş

İpek Yolu tarih boyunca kullanılan bir ticaret güzergâhıdır. İpek Yolu'nun asıl görevi budur ama bu yolun derinine indiğimizde insanlık tarihinde mühim bir yere sahip olduğunu görebiliriz. Yolları bir bölge ile diğer bir bölgenin iletişim unsuru olarak düşünürsek İpek Yolu tamolarak bu görevi üstlenmiştir. Adını o yolda önemli bir alışveriş ürünü ipekten almış olan İpek Yolu, üzerinde ticari ürünlerinin yanı sıra bilgi, görgü, din ve kültürlerini de taşıyorlardı. Bu ticaret yolculuklar sayesinde toplumlar arasındaki etkileşime bir örnek verecek olursak; Nasrettin Hoca fıkraları sadece Anadolu'da kalmayıp İpek Yolu kanalıyla birçok yere ulaştığı örneğini verebiliriz. Ayrıca giysiler, yemekler gibi ve daha birçok etkileşim olmuştur. İpek Yolu 17. Yüzyıl sonlarına doğru coğrafi keşiflerin ve yeni denizyollarının oluşmasıyla önemini yitirmiştir. Son yıllarda çok büyük ekonomik gelişme gösteren Çin bu gelişimi kullanarak İpek Yolu'nu tekrardan canlandırmak istemiştir. Dünyadaki diğer ülkelerle karşılaştırıldığında eğitime en fazla harcama yaparak, yatırım seviyesini en yüksekte tutan Çin, diğer ülkelerden farkındalığını bu sayede sağlamış ve büyük gelişmeler katetmiştir. Daha sonra da ticaret alanını genişletmek isteyen Çin, TRACECA projesiyle gündeme gelmiştir. Bu proje tekrardan ticareti farklı şekillerde ve gelişmiş teknolojiyle birlikte canlandırmayı hedefler. Aynı zamanda hem siyasi hem ekonomik hem de kültürel etkileşimlerde tekrardan yeni Demir İpek Yoluyla taşınılmaya başlanacaktır. İpek Yolu'nu verimli topraklardan akan bir ırmağa benzetebiliriz. Irmak, üzerinden geçtiği her yere zenginlik ve canlılık katar. İpek Yolu da üzerinde bulunduğu devletlerde bir eşya, giysi, yemek, sanat

veya bir düşünceyle orayı zenginleştirir ve farklı şeyler katar. Bugün İpek yolunun Avrupa-Kafkasya-Asya ulaştırma koridoru TRACECA'dır.³

TRACECA Projesinin Amacı

TRACECA'nın temel amaçları arasında programa dâhil ülkelerin ticareti geliştirilmesi ön plandadır. Projenin amaçları olarak; çeşitli ulaştırma modları (demiryolu, karayolu, havayolu) arasında eşit rekabet oluşturmak, malların güvenliğinin garanti altına alınması, hava, demiryolu ve ulaşım pazarlarına erişimin kolaylaştırılması maddelerini de sayabiliriz. Bu proje, projeye dâhil olan 13 ülke arasında siyasi, ekonomik ve kültürel kalkınmaya da katkı sağlayacaktır. Bizlere yeni umutlar olan Demir İpek Yoluyla birlikte yenilikler ve farklılıklar da taşınacaktır.

Gelişen ve Büyüyen Dünya'da: Demir İpek Yolu

Çin'den Avrupa'ya kesintisiz demiryolu ulaşımını sağlayacak Bakü-Tiflis-Kars demiryolunu "Demir İpek Yolu, Modern İpek Yolu, 21. Yüzyılın İpek Yolu" gibi birçok isimle adlandırabiliriz. Hattın uzunluğu 829 kilometre olup Demir İpek Yolu projesi 1 milyon yolcu, 6,5 milyon ton yük taşıma kapasitesine sahiptir.⁴ Projede sözü geçen ülkeler, politik ve ekonomik bağımsızlıklarını Dünya pazarına ulaştırma şansı elde ederken aynı zamanda, Avrupa'ya da alternatif bir ulaşım hattı oluşturmuş olacaktır. Demir İpek Yolunun gelişimi ile Dünya ekonomisi gelişimi doğru orantılıdır. Şayet ulaştırma imkânları gelişmişse ticari faaliyetler de buna paralel olarak artırılabilir.

Demir İpek Yolu ve Türkiye

Ülkemizin konumu projede oldukça yüksek stratejik öneme sahiptir. Projede demiryolunun 76 kilometresi Türkiye'den geçmekte⁵ ve denize kıyısı olmayan ülkelere geçişte köprü olması nedeniyle önemli bir role sahibiz. Bu

³<http://www.ubak.gov.tr/BLSM WIYS /TRACECA/tr/HTML/sol menu html/20100504 101757 10426 164.ht>

⁴<http://www.turktime.com/haber/iste-demir-ipek-yolu-nuozellikleri/449677n->

⁵<https://tr.railturkey.org/2014/10/20/baku-tiflis-kars-demiryolu/>

önemli rolümüzü kaybetmemek için teknolojik gelişmelere uyum sağlamak, maddi destek ve projenin sunduğu fırsatları iyi değerlendirmek ülke pozisyonuna katkı da bulunacaktır. Ayrıca halklar arasında iletişim bağı kurulması projeye sosyo-kültürel açıdan büyük destek sağlar. Türkiye bu konuda; ülkelerin kendi aralarında kültür yılı, kitap fuarları, festivaller düzenlemesine öncülük edebilir. Böylelikle bu etkiler, Türkiye'nin ulaşım sektörü, yabancı yatırımlar ve turizm sektörünü iyi etkiler.

Demir İpek Yolu ve Güvenlik Sorunu

TRACECA projesi geçtiği her ülkenin ekonomisini artıracak ve ticarete bağlayacaktır. Ancak bu projenin hayata geçmesiyle beraber güvenlik sorunları gündeme gelmiştir. Diğer ülkelerin Çin ile rekabeti, ülkelerin siyasi yapısı ve kara hattında terör bölgelerinin bulunması ulaşımın sürekliliğini ve güvenliğini tehdit etmektedir. Güzergâh üzerindeki tüm ülkelerin işbirliği yapıp bu güvenlik konusuna ağırlık vermesi, hem ülkelerin refahını hem de devletlerin bu projeye olan desteğini göstermesi sağlayacaktır.

Sonuç ve Öneriler

Proje söz konusu bölgelerin gelişmesine katkı sağlayacaktır. Bu projede bulunan ülkeler, projede aktif önemli roller üstlenmek istiyorlarsa bazı konulara dikkat etmelidir;

- Maddi destek haricinde halkların arasında iletişim bağı kurulması projeye büyük destek sağlar. Ülkelerin bu düşünceden yola çıkarak turizm, ulaşım gibi sektörlerde kolaylık sağlaması, ülkeler arası kültürel faaliyetlerin artırılması faydalı olacaktır.
- Proje dâhilinde olan ülkelerin eğitime büyük yatırımlar yapıp eğitim seviyesinin yükseltilmesi ülkenin kalkınmasına büyük katkı sağlayacaktır. Eğitim seviyesinin yüksek olduğu ve her imkânın sunulduğu bir ülkede beyin göçü olmaz ve ülke ekonomik, siyaset, teknolojik gibi her açıdan güçlü kalır. TRACECA projesi gelişimi, her yenilikçi gelişimle doğru orantılıdır.

- Ülkeler arası personel işbirliği de diğerleri kadar önemlidir. Yeni fikirler, yenilikler ortaya çıkarır ve destek sağlar.

Sonuç olarak her ülkenin bu projenin sunduğu fırsatı iyi değerlendirip ve yeni fırsatlar yakalaması Dünya gelişimine, bu Dünya gelişiminin de diğer ülkelere eşit şekilde dağılmasına önem verilmelidir.

KAYNAKÇA

- <https://www.mevzuatdergisi.com/2009/07a/01.htm>
<http://www.mfa.gov.tr/avrupa-kafkasya-asya-ulastirma-koridoru.tr.mfa>
http://www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/TRACECA/tr/HTML/sol_menu_html/20100504_101757_10426_1_64.html
http://www.tasam.org/tr-TR/Icerik/24/demirden_ipek_yolu_traceca_projesi
<http://www.traceca.org.tr/>
https://www.researchgate.net/publication/284719646_Yeni_Ipek_Yolu_TRACECA_v_e_Baku-Tiflis-Kars_Demiryolu_Projesi
<http://dergipark.gov.tr/download/article-file/227367>
<http://www.cinh.com/ipek-yolu-ekonomik-kusagi-ve-21-yuzyil-deniz-ipek-yolu-girisimi>
<https://www.setav.org/tag/ipek-yolu/>
<http://www.hurriyet.com.tr/demir-ipek-yolu-aciliyor-londradan-kalkan-tren-pekine-kadar-gidebilecek-40627059>
<http://www.jeopoliturk.com/MakaleDetay/9/IPEK-YOLU-YENIDEN-DOGUYOR>
<https://ankasam.org/ipek-yolu-projesinde-turkiyenin-yeri-onemi/>
http://www.tasam.org/Files/Icerik/File/%C4%B0PEKYOLU_PROJES%C4%B0_pdf_76dedaa3-7082-43fe-9e09-9882170d8670.pdf

İPEK YOLU'NUN GÜVENLİĞİ

Konuşmacı: Özlem Ökdem, Büşra As

Danışman Öğretmen: Pelin Yıldırım

Okul Müdürü: Hilal Bural

Döşemealtı Kız İmam Hatip Lisesi, Antalya

İpek Yolu "tarih boyunca birçok devlet İpek Yolu'na hâkim olmuş ve güvenliğini sağlamak için uğraşmışlardır.

Çinliler ;(MÖ 206-MS 220) itibaren ipek yolu üzerinde askeri kaleler ve hisarlar bunların hem yolların emniyeti temin edildi.

Hunların İpek Yolu'nu elinde bulundurduğu dönemde Hunlar'dan habersiz hiçbir kervan Çin'den Batı'ya geçmemiştir.

Göktürkler Dönemi'nde bilimsel gerçekler ortaya konuluncaya kadar veba hastalığının ilk olarak Bizans İmparatorluğu'nda görüldüğü bilgisinden hareketle, vebanın İpek Yolu vasıtasıyla Avrupa 'dan Orta Asya'ya gelmiş olduğu gerçeği kabul edilmelidir.Veba, 584 yılından 750 'li yıllara kadar orta Asya'da etkili olmuş hem Doğu hem Batı Göktürk devletlerinin tarihini değiştirmiştir. İpek Yolu'nun güvenliğini etkilemiştir. Hastalık nedeni ile kervanlar yollarını değiştirmiş veya kervanlar durma noktasına gelmiştir.

Göktürk ve Uygur Kağanlıkları, İpek Yolu ticareti için son derece büyük mücadele vermişler. Gazneliler gibi Selçuklular da kervanlara askerî muhafızlar koyarak, kervanların emniyetini sağlamaktaydılar. Hatta kervan kabilelerinin soyulması, Selçuklu sultanlarının askerî seferlerine de sebep olmaktadır. Selçuklu Devleti'nin (1176-1237) Tüccârın hakkını korumak için Sivas'ta 15 konsolosluk açılmıştı.

Bu yollarda 200'e yakın kervansaray vardı. Deve yürüyüşüyle 7-8 saatlik mesafelerde, yani km de bir olmak üzere bir kervansaray kurulmuştu.

Anadolu Selçuklu döneminde bütün yollar üzerinde emniyeti tesis ve her türlü zarara karşı bir nevi devlet sigortası yapılmıştır. İpek Yolu'nun batı ucunu Haçlılara karşı savunan da Selçuklu Türkleri olmuştur.

Haçlı Devletleri Ortadoğu'dan, Suriye ve Irak'tan çekildikten sonra ticaretin ve İpek Yolu hattının daha sağlıklı işlediğini düşünmek mümkündür.

Cengiz Han, İpek Yolu'nda güvenli ticaret ortamını tesis etmiş ve ticaretin en verimli dönemlerinden birinin yaşanmasını sağlamıştır. Cengiz Han, bütün Türk ve Moğol kabilelerini tek bir imparatorluk içinde toplamış, Pekin'den Hazar Denizi'ne kadar sert bir disiplin uygulayarak bölgede savaflara son vermiştir. Kervanlar için o zamana dek görülmeyen bir güven ortamı oluşturulmuştur.

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. 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 derbendcilerle 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 derbendcilerin temel görevi, eşkıya gruplarıyla mücadele ve sorumlu oldukları toprakları onların zararlarından korumaktır bölgenin güvenliğini sağlamaktır.

16. yüzyıl, İpek Yolu'nun önemini ve etkisini kaybetmeye başladığı dönemdir; İpek Yolu etkin bir konumdan edilgen bir konuma düşmüştür. Rusların Türkistan coğrafyasına hızlı bir şekilde hâkim olması ve bu

coğrafyanın yüzyıllardır uygulanan ticari geçişkenliğini engellemesi, İpek Yolu'nu dünyaya kapalı bir bölgeye dönüştürmüştür. Tek hâkim güç olmak adına bölgeye girmeleriyle birlikte Ruslar, etnik, dini ve siyasi yapıları dağıtmıştır. İpek Yolu'nun edilgen dönemi 1. Dünya Savaşı'ndan sonra, Sovyetler Birliği ile birlikte de devam edecektir. Sovyetler Birliği'nin serbest ticarete izin vermeyen ideolojik yapısı, İpek Yolu'nu tek bir halkın kullanımına ve tek bir ticaret havzasına dönüştürmüştür. Denize çıkış için bir tek Rusya Karadeniz'i kullanılabilir. Bu dönemde İpek Yolu'nun uluslararası ticarete kapalı bir yapısı vardır ve bundan dolayı bu dönem İpek Yolu için “kapalı ticaret havzası” dönemidir. 2. Dünya Savaşı'ndan sonra Çin Halk Cumhuriyeti'nin Sosyalist yapısı ve politikaları da İpek Yolu'nun doğu kısmını oluşturan Doğu Türkistan'ı, Batı Türkistan'la aynı kadere sürüklemiştir.

Soğuk Savaş'ın sona ermesi ile birlikte Orta Asya ülkelerinin bağımsızlıklarını kazanmaları ve Çin'in ekonomik olarak serbest piyasa kurallarıyla hareket ederek başlattığı yükseliş, tarihi İpek Yolu'nu edilgen konumdan etkin konuma taşıyabilecek bir geçiş dönemini başlatmıştır. İpek Yolu üzerinde yer alan Orta Asya Türk Cumhuriyetleri'nin bağımsız olmalarıyla birlikte başlayan yeni dönem, bölge üzerindeki güç mücadelelerini de canlandırmıştır. ABD, Rusya ve Çin'in etkili olduğu küresel güçler ve İran, Suudi Arabistan, Hindistan ve Türkiye gibi bölgesel güçler arasında yaşanan güç mücadeleleri, Orta Asya ülkeleri için tehlikelerle birlikte fırsatlar da sunmaktadır. Bu çok taraflı güç mücadelesi, İpek Yolu'na tarihi ticaret havzalarının açılması imkânını getirmiştir. Günümüzde İpek Yolu kendi rotasını yeniden çizmektedir. İpek Yolu sadece kara ve deniz yolundan ibaret değildir. Enerji yolu ve hava yolu olarak modernleşen yolda yeniden taşınan öğeler olarak yer almaktadır. İpek Yolu'nun değişen ve gelişen rotasında en önemli olan unsur güvenlik veya emniyet olmuştur. İpek Yolu Trans-Avrasya Güvenlik Sistemi olarak adlandırılmıştır.

Çin Devlet Başkanı Xi Jinping 2013'ün Eylül ve Ekim aylarında Orta Asya ve Güneydoğu Asya ziyaretlerinde İpek Yolu Ekonomi Kuşağı'nı ve 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolunu (buradan itibaren "Kuşak ve Yol" olarak anılacaktır) ortaklaşa inşa etme projesini ileri sürmüş ve bu proje dünya uluslararası toplumda yakın ilgiyle karşılanmıştır.

Günümüzde oluşturulan İpek Yolu iki farklı güzergâhtan oluşacaktır. Birincisi, Çin'den başlayarak Orta Asya üzerinden devam eden Türkiye'yi de içine alarak Doğu Avrupa ve Rusya'ya uzanan karayolu hattıdır. Bu hat için yeni ulaşım ağları yapılmaya başlanmış ve yetersiz durumdakiler ise elden geçirilerek iyileştirilmiştir. Yeni otoyolların yapımı, yüksek hızlı tren ağlarının kurulması projenin önemli konularıdır. Yapılacak olan ulaşım hatları ile bağlantı kesintisiz olacaktır. İkincisi ise, Deniz İpek Yolu hattıdır.

İpek Yolu'nun enerjinin güvenli bir şekilde taşınması için Avrasya Koridoru Güvenlik Sistemi e İpek Yolu Stratejisi'nin hayata geçirilmesi, üzerindeki enerji kaynaklarını kontrol etmek ve ticaret yollarını korumak için, tüm Avrasya koridorunda uygun bir güvenlik sistemi gerektirmektedir. ABD Kongresi'nde "Sınır Kontrol Yardımı başlığı altında: Yardımın Amacı Güney Kafkasya ve Orta Asya ülkelerinin kendi sınırlarını güvence altına almak, yasadışı uyuşturucu ticareti ve kitle imha silahlarıyla ilgili teknoloji ve malzemelerin yayılmasını ve organize suç faaliyetlerini önlemektir. Destek faaliyetleri: Ulusal sınır muhafızları, sahil güvenlik ve gümrük kontrollerinin yeteneklerini geliştirme konusunda Güney Kafkasya ve Orta Asya'daki bu ülkelere yardım dâhil destek verilmelidir" denilmektedir.

Çin'in karayolu hattı içerisindeki en yakın sorun Pakistan ve Hindistan arasındaki Keşmir Sorunu'dur. Yıllardır devam eden bu sorunu iki devlet kendi lehine çözemedikleri gibi ikisini de savaşın eşiğine getirmiştir. Bu alanda çıkabilecek bir savaş bölgedeki ticareti ve lojistiği fazlasıyla etkileyecektir. Bunun dışında Çin'in Hindistan ile yaşadığı sınır sorunları da bölgedeki tansiyonu arttırmaktadır. Hindistan'ın Çin ile rekabet halinde olması da diğer bir

sorundur. Çin'in kendi içindeki Uygur Özerk Bölgesindedir. Bölgeye karşı yapılan ırkçı ve ayrımcı politikalar nedeniyle bölge Çin ile tam anlamıyla bütünleşememiştir. Geçtiğimiz yıllarda Uygur Türkleri'ne karşı yapılan saldırılar iki ulus arasında düşmanlık yaratmaktadır. Çin'e gelen petrol boru hatlarının da bu bölgeden geçtiğini düşünürsek, Uygur Özerk Bölgesine karşı uygulanan politikalarda yumuşama olmak zorundadır. Bölgede çıkabilecek herhangi bir gerginliğin hemen büyüme potansiyeli mevcuttu.

Orta Asya 'daki bölgedeki terör ve güvenlik riski yüksektir çünkü Fergana Vadisi bölgedeki terörizm alanlarından biridir. Afganistan üzerinden gelen teröristler bölgede hâkimiyet kurarak diğer ülkelere zarar vermektedir. 2001 Afganistan müdahalesinden sonra ABD ve Batı kuvvetlerinin bölgeye yerleşmesi, Çin için sorundur. Batı ülkeleri terörle mücadele için orada bulunmaktadırlar ve bölgeden çekilmeleri hızlı olmayacaktır. Çin'in İpek Yolu ile ekonomik hâkimiyet elde etme olasılığı da göz önüne alındığında ABD'nin Afganistan'dan erken çıkması söz konusu olamaz. Aynı zamanda ülke içindeki karışık durum ve terör örgütlerinin varlığı en büyük sorunlar içerisindedir.

Ortadoğu'da son 5 yılda yaşanan olaylar bölge ülkelerinin yapılarını derinden sarsmıştır. Arap Baharı ile başlayan süreçte var olan siyasi yapıları yıkamayan halk hareketleri silahlanarak bir iç savaş çıkarmışlardır. Bununla beraber bölgedeki DAESH varlığı bölge için sorun yaratmaktaydı. Oluşturulan koalisyon gücü ve bölge ülkelerinin yaptığı müdahaleler DAESH'in bölgedeki etkisini en aza indirmişlerdir. ABD'nin Suriye içerisinde uygulamış olduğu bölme politikaları, Suriye'yi başarısız devlet pozisyonuna itmiştir. Irak içerisinde de DAESH teröristlerinin bulunması ülkenin siyasi yapısını bozmuştur. Bunun dışında Körfez ülkelerinin sebep olduğu Katar Krizi ise deniz yolu hattını sorunlu hale getirmiştir. Yemen'deki iç savaşın devam etmesi ve Somali karasularında ortaya çıkan deniz haydutları da Kızıldeniz sorununu yaratmıştır.

Güney Çin Denizi'nde yıllar önce başlayan gerginlik devam etmekte ve bölge ülkeleri karşı karşıya getirmektedir. Çin'in deniz üzerinde hâkimiyetini

pekiştirecek önlemler alması ABD'nin buraya olan ilgisini arttırmıştır. Japonya'nın düzenli bir orduya geçme kararı da Çin için güvenlik sorunudur. Tayvan ile arasında tarihsel sorun da denizyolu hattını tehlikeye atacaktır. Bununla beraber şu an kriz yaratan ülke konumundaki Kuzey Kore ise ABD'nin Pasifik'te bulunma sebebidir ve Çin'i bölgedeki manevralarını kısıtlamaktadır. Karayolu hattı, Orta Asya üzerinden Türkiye'nin dâhil olduğu güzergâhdan Avrupa içlerine kadar ulaşacaktır.

Karayolu hattı üzerinde güvenlik tehlikesi çok fazladır. Terör bölgelerinin bölgede bulunması ve diğer ülkelerin Çin ile rekabeti bu yolun güvenliğini tehdit edecek düzeydedir. Modern İpek Yolu'nun hayata geçmesi için güzergâh üzerindeki tüm ülkelerin bu konulara ağırlık vemesi önemlidir. Çünkü bölgedeki güvenliğin artması, ülkelerin refahını da arttıracaktır. Bu çalışmada, İpekyolu'nun uluslararası ticarete katkısı ve güvenlik sorunları incelenecektir.

KAYNAKÇA

- 1.İpek Yolu Ve Geleneksel Türk Dünya Görüşü Üzerine Tespitler Prof .Dr Özkul Çobanoğlu
- 2.TC Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Ana Bilim Dalı Ortaçağ Tarihi Bilim Dalı Orta Çağda İpek Yolu Hâkimiyeti Ve Türk Yurtları Yaşar Bedirhan (Yüksek Lisans Tezi)
- 3.Journal Of World History C.H. NO: 1.200 S.1,26
- 4.Uluslararası "İpek Yolunun Yükselişi ve Türk Dünyası "Bilgi Şöleni Yükselen İpek Yolu 2. Cilt İpek Yolunda Bilgi Ve Siyaset Ankara 2016 Aysun Demirez Güneri
- 5.Haçlılar Ve İpek Yolu Bilig Yayını Bahar 2012 Gülay Kırpık
- 6.15. ve 16. Yüzyıllarda İran İpek Yolunda Kervanlar U.Ü.Fen- Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi Yıl:7 SAYI: 11,2006, Nülfifer Alkan
- 7.Tarih ve Gelecek Dergisi, Aralık 2016, Cilt 2, Sayı 3 D Yeni İpek Yolu Stratejileri Ve TransAvrasya Güvenlik Sistemleri Prof.dr.Ergin AYAN
- 8.Ipekyolu Projesi Küresel Ticarete Etkisi Ve Güvenlik Sorunları, Emre Serper
- 9.www.tasam.org/Files/Icerik/File/İPEKYOLU_PROJESİ_76dedaa3-7082-43fe-9e09-9882170d8670

İPEK YOLUNUN TÜRKLER AÇISINDAN ÖNEMİ

Konuşmacı: Dila Yağmur Yeter

Danışman Öğretmen: Nazlı Kocaman

Okul Müdürü: Mert Sinan

Özel Bahçeşehir Koleji, Antalya

Tarihi İpek Yolu insanlığın gelişmesinde çok önemli bir konum ifa etmiştir. İnsanlığın kadim çağına adeta aydınlık olmuştur. Bu yol sadece ticaret mecrası gibi gelir insana başlarda. Ama yolun belki de en büyük görevi bilgi paylaşımını sağlamaktır. İnsanlar akıl yetileriyle sınırlı olarak sorgulayan, kurgulayan ve öğrenmeyi meydana getiren özelliklere sahiptir. Bu değerler sonucunda da kültürü oluştururlar. Hayatlarını kolaylaştırmak için ürettikleri aletler, giysiler vb. ürünler bu birikimin temelidir. Bu aktarımı sağlayan da Antik Dönemlerde İpek Yoludur.

Tarihi yol ağlarında birçok farklı inanç sistemi her konuda olduğu gibi burada da yayılma imkânı bulmuştur. Zaten bu yayılışların izlerini binlerce kilometre ve yıl ötesinde yeniden görmek mümkündür. Aslında bu yüzden Tarihi İpek Yolu bizim kültür tarihimiz açısından bir ayna gibidir. Bu izler içerisine dalıp yürümeye başlasak ayaklarımıza kültürün birçok unsuru takılacaktır.

Bu izlerden biri de Dünya Mirası Listesi'ne sunulan İpek Yolu anıtlarıdır. Mesela Burana kulesi, Kırgızistan ve Kazakistan'da dünya mirası listesine sunulmuştur. İlk islami anıtlardan birisidir. Karahanlılar döneminde Karahanlılar tarafından yapılmış bir eserdir. Karahanlılardan devam edecek olursak bu sefer karşımıza Aktobe şehrinin harabeleri sunuluyor. Bu dönemde hızla gelişim gösteren bu şehirde hala yapılan kazılarda Karahanlı sikkesi bulunuyor. Bunlardan farklı olarak da Akırtas, Kostobe, Kayalık gibi şehirlere baktığımızda Türklerin ve türkleşmenin bulgularına mutlaka rastlarız.

Karahanlılardanbi yana geçtiğimizde Orta Asya Hun devletindeyse devletin ortaya çıkması ile İpek Yolunun kaderi köklü bir değişime uğramıştır. Uygurlar da Budizm ve Maniheizmi muhafaza etmişlerdir. Özellikle şehrli ve tüccar Uygurların Budizm ve Maniheizm marifeti ile İpek Yolu, yolu üzerindeki ticarete söz sahibi olmaları onları iktisadi açıdan güçlü kıldığı gibi nüfusu oldukça kalabalık olan Çin'e karşı bu dinlerin benimsenmesi muhtemel asimilasyonu önlemek maksadında da hizmet etmiştir.

Dünya tarihinin gelmiş geçmiş en büyük hükümdarı olan Cengiz Han'ın fetihleri ve onun yasaları hakkında binlerce çalışmalar yaptığı hakikattir. Cengiz Han'ın kanunlarına uyan Türkler Türklüğünü korumuş. Geri kalanını da çinleştirmiştir.

İpek Yolunun bir diğer durağına vardığımızda ise Köktürkler çağında KölTigin'in Uygur Kaganlığı döneminde bir Kırgız 'ın yargıçlık veya adalet bakanlığı yaptığını görüyoruz.

Anadoluya vardığımızda ise İpek Yolu Anadolu bölgesine doğru topraklarımıza Antalya veya Alaiyye başlangıç olmak üzere Konya'dan Ankara-Çankırı-Kastamonu-Sinop veya Konya-Aksaray-Kayseri üzerinden Sivas'ta düğümlenerek Tokat-Amasya yoluyla Sinop ya da Samsun limanlarına ulaşır. Baktığımız zaman Türklerin yaşadığı geniş coğrafi bölgeleri birbirine bağlayan Büyük İpek Yolu, Türk yurtlarını birbirine bağlarken medeniyet seviyesi çok yüksek büyük yerleşim birimlerinin kurulmasında ana rolü oynamıştır. Dünya medeniyetlerinin beşiği olabilme potansiyeline sahip İpek Yolu gerekse Türk Dünyasının kendi kaderi açısından oldukça kritik bir dönemeçtir aslında. Bundan dolayı Türk olarak atılacak her adım sadece Türkleri değil İpek Yolu'nun kaderini ve dolayısıyla Dünya Uygarlıklarını da etkileyecektir.

Anadoludan çıkıp son durağımız olan Özbekistan'a geçtiğimizde Özbekistan'ın gündelik hayatlarına dönüp baktığımızda Özbek halkının Türk geleneklerine, dizilerine, şarkı ve sanatçılara göre yaşamlarını şekillendirdiğini

görüyoruz. Hatta Özbekli ev hanımları arasında devam eden Türk dizilerini izleme geleneğinde de Türklerin İpek Yolu'ndaki kültür aktarımını görüyoruz.

Ünlü bilim adamı Albert Einstein'ın da belirttiği gibi 'Arılar kaybolduğunda bilin ki insanın dört yıl ömrü kalmıştır.' Bir kovandaki arılar bir günde dört yüz kilometrelik alanı dolaşarak bir milyon çiçeğin döllenmesini mümkün kılar. İşte Türkler de eski dünyanın bir ucundan öbür ucuna uzanan ticaret yolları üzerinde denetim ve güvenliği sağlayarak, çoban alevi gibi parlayıp sönen medeniyet vahaları arasında yabancıları gibi, medeniyet polenlerinin taşınmasını ve daha büyük uygarlıkların döllenmesini temin etmişlerdir. Bu imkândan mahrum olan eski Amerikan uygarlıklarının pek çok alanda olağanüstü başarılar elde etmiş olmalarına rağmen tekerleği kullanamamış olmaları bunun ne kadar önemli olduğunu gösterir.

KAYNAKÇA

www.silkroutes.net/ipek-yolu-ticaret-tarih.htm

https://www.ebilge.com/.../İpek_yolunun_dunya_tarihinde_yeri_ve_onemi_nedir.htm

S.Gömeç, Uygur Türkleri Tarihi ve Kültürü, 2.Baskı, Ankara 2000,s50

Fahri Atasoy, İpek Yolu'nda Türk Kültür Mirası

TÜRKLER VE İPEK YOLU

Konuşmacı: Ezgi Su Ünal

Danışman Öğretmen: Nazlı Kocaman

Okul Müdürü: Mert Sinan

Özel Bahçeşehir Koleji, Antalya

Türkler ve İpek Yolu

1980 yılında Japonya’da yapılan bir İpek Yolu belgeselinden sonra, tüm dünyada İpek Yoluna olan ilgi ve verilen önem artmıştır. Bu ilginin sonucu olarak uluslararası birçok İpek Yolu temalı proje düzenlenmiş, İpek yolunun tarihi hakkında edinilen bilgi çoğalmıştır. İpek yolu üzerinde yapılan bu proje ve araştırmalar elbette ki Türkleri de ilgilendirmiştir. Bunun bir örneği olarak UNESCO tarafından geliştirilen İpek yolu projelerinde Azerbaycan, Kazakistan, Kırgızistan, Özbekistan, Türkiye ve Türkmenistan gibi Türk devletlerinin taraf olarak yer alması gösterilebilir. İpek Yolunun Türklerle olan etkileşimine bakarsak şüphesiz şekilde ‘Türk Yolu’ olarak nitelendirilmeyi hak ettiğini görürüz.

İpek yolu, tarihin ilk küreselleşme örneği kabul edilebilir niteliğe sahiptir. Bu yolun kültürel, dini, mimari eserlerinin en sembolik olanlarından az olmayan bir kısmının Türklere ait olduğunu ya da Türk etkisiyle oluştuğunu söylemek de yanlış olmaz. Örnek olarak İpek Yolu üzerinde bulunan ve bir Türk şehri olan Kaşgar, muhteşem mimarisi ile bir insanlık mirası olan Selçuklular tarafından yapılmış Divriği Külliyesi, edebiyat açısından bakarsak; Kaşgar’da yazılmış olan Türkçenin ilk ansiklopedik sözlüğü Divan-ı Lugatit Türk’ün yazarı Kaşgarlı Mahmut’un kültüre olan etkisinin bugün de devam etmesi, dini olarak bakarsak ise Türklerin İslama geçişi sonrasında yaşanan göçlerle bu İslam anlayışının Anadolu topraklarına kadar İpek Yolu kullanılarak taşınması gösterilebilir.

Ülkemizin günümüzdeki konumuna ve İpek Yolu'nun Anadolu'ya olan etkisine bakarsak aslında Çin'den uzaklaşıp Avrupa'ya yakınlaşmamıza rağmen İpek yolunun şu anki kültürümüze bile etkisi olduğunu görebiliriz. İpek yolu, Çin'in doğusundaki ticaret şehirlerinden başlayarak Çin'in batısında ikiye ayrılan ve Türkistan'da tekrar birleşen, bugünkü Lübnan'ın Akdeniz kıyısındaki Tyre limanına kadar ulaşan bir güzergâhtır ve genel olarak Çin çevresindeki etkilerinden bahsedilir ancak Anadolu Selçuklu döneminde Kral Yolu ve Roma-Bizans yolları da İpek yolu olarak anılmakta idi ve bu süreçte İpek Yolu'nun Anadolu üzerinden geçmesi güzergâhında konaklama ve ulaşım için kervansaray, köprü vb. eserler yapılmasını sağladı ki bu eserlerden kervansarayların çoğunluğunun yapımı Selçukluların sayesinde. Bahsettiğimiz bu konaklama kuruluşları yaya olarak 8-10 saat yürünecek mesafeden daha fazla boşluk bırakılmayacak şekilde (yaklaşık 200 adet) yapılmış ve gerek ticaretin gelişmesine gerek ise kervanların emniyetine büyük yarar sağlamıştır.

Türklerin İpek Yolu üzerindeki tarihine bakacak olursak oldukça uzun zaman öncesine inmemiz gerekir. Eski zamanlarda ticari ilişkilerde etkisi fazla olan 4 devletten bahsedilebilir. Bunlar Roma İmparatorluğu, Partlar, Yueh-chih'ler ve Çin idi. Bu devletler kara ticaretini arttırmak amacıyla kervansaray ve donanım merkezleri kurmaya, yolların güvenliğini sağlamaya önem vermekteydiler. MS 5'inci yüzyıldan sonra Çin'de Khan İmparatorluğunun, Kuşan İmparatorluğunun, Patriya ve Roma İmparatorluğunun çökmesi ve Batı'da Roma yerine Bizans; Doğu yani Orta Asya'da Sasaniler, Eftalitler, Türk Kağanlığı'nın oluşması gibi siyasi durumda oldukça büyük farklılıklar meydana gelmesinden sonra 6. Yüzyılda büyük bir İmparatorluk kuran Türkler İpek yolundaki ticaretin canlı gelişimine gösterdikleri ilgiden dolayı Soğdtüccarına destek çıkmaya başlamışlardı. Soğdlular dediğimiz bu topluluk kendi döneminde aşırı başarılı tüccarlar oldukları şeklinde ün salmışlardı. Soğdluların tahsis ettiği ticaret kolonilerinin oldukça geniş bir alana yayılmış olması Orta

Asya'nın Bizans ile etkileşimde bulunmasını sağlamıştır (ki bu Türkleri de etkilemiştir) . Orta Asya Hun devletinin ortaya çıkması ile İpek yolunun tarihi ve kültürünün büyük miktarda değiştiği söylenebilir. Kendilerine karşı oluşturulan Çin Seddi nedeniyle Ordos Bozkırlarına tutunamayan Hunlar, yakınlarda yerleşim kurmuş olan Vusun ve Yüençilerin topraklarına girmiş ve her iki kavmi de yenerek yurtlarından ayrılmalarını sağlamışlardır. Her türlü açıdan en büyük düşmanı haline gelmiş Hunlara karşı ek bir güç oluşturmak amacıyla Yüençilerden destek isteyen Çin devleti 10 yıl Hunlar sebebiyle bir cevap alamamış, ilk etapta siyasi olarak başarılı olamamıştır. Çin devleti bunun sonucunda İpek yolunu bir siyasi güç olarak kullanma politikasına kaymıştır. Sonrasında İpek yoluna hakim olmak amacıyla 'hediye' , 'akrabalık kurma' gibi yöntemler de Göktürkler üzerinde kullanılacaktır. Bu kadar kültürel etkileşim sonrasında Çinlilerin bazı gelenekleri bizim kültürümüze de geçmiştir ancak Türk devletleri genellikle dinlerini kullanarak kendilerini Çinlileşmekten korumuşlardır. Türkler İpek Yolundaki güçlerini arttırmak için rakip tüccarları kontrol altında tutmaya çalışırken kendi içlerinde Budizm, Maniheizm vb. dinlerin yaygınlaşmasıyla siyasi kaygılar içine girmişlerdir. Göktürklerin Budizm'i, Uygurların Maniheizm'i resmi din olarak kabul etmesi her ne kadar toplum tarafından benimsenme sorunları yaşasa da bu dinler onların Çinlileşmekten korunmasını sağlamıştır. Göktürklerin zayıflaması ve yıkılması ile birlikte farklı dinler de toplum içinde yayılmaya fırsat bulmuştur. Türklerin İpek Yolu üzerinde yaşadığı bunca olay ve kültürel etkileşim kısacası sadece siyasi sebep ve sonuçlarla ilgili değil, daha çok ticaret ve dini açıdan önemlidir. Özellikle Türkler yaşayışları gereği bir ticaret geleneğine sahip olmasalar da ticari faaliyetleri kontrol edebilmenin devletlerinin hayatta kalması için bir gereklilik olduğunu farkındalardı. Yani İpek Yolu üzerindeki hâkimiyetleri devletlerinin ayakta ve güç kalmasını sağlamış, başta Çin olmak üzere oldukça fazla devlet ile kültürel etkileşimde bulunmasını sağlamış ve ileride bu konudaki çalışmalarda etkilerinin görmezden gelinmesini imkansız hale getirmiştir.

Dünya genelinde de Türklerin İpek Yolu açısından önemi kabul edilmektedir. 1987 yılında UNESCO ‘nun 10 yıllık İpek Yolu programına başlamasıyla İpek yolu ile alakalı devletlerde sempozyumlar, sergiler ve benzeri çalışmalar yapılmaya başlanmıştır. 2005 yılında Kazakistan’ın Almatı kentinde düzenlenen seminerde, 2007 yılında Tacikistan’da yapılan İpek yolu harita ve ana yolları üzerindeki görüşmelerde, 2009 yılındaki Çin’in Xian kentindeki toplantıda, 2011 yılında Türkmenistan’ın başkentinde gerçekleşen 2. toplantıda, Kırgızistan’daki 3. toplantıda Çin ve Türk devletleri aynı önemde görülmüş ve bu devletlerin kendi içlerinde de araştırmalara eşit miktarda bir önem verdiği kanıtlanmış olmuştur.

Kısaca Türklerin kültürünün, dininin, siyasal ilişkilerinin İpek Yoluyla alakalı olduğu şüphesiz bir gerçektir ve İpek yolunun kaderinin belirlenmesinde Çinliler kadar bizim de etkimiz olmuştur.

KAYNAKÇA

- İpek yolunda Türk kültür mirası -Türk yurdu yayınları
- AiHistory of Chinese Civilization, Cambridge-Jaques Gernet
- İpek Yolu-Kültür yolu -Çekül Vakfı
- Hazar ve Karay Türkleri -Şaban Kuzgun
- Uygur Türkleri Tarihi ve Kültürü-S. Gömeç

TÜRKİYE’NİN TÜRKİSTAN ANAHTARI: İPEK YOLU İLE TÜRK CUMHURİYETLERİ VE TOPLULUKLARI İLE YENİ BAĞLAR KURMA ŞANSI

Konuşmacı: Onur Can Yurt- Arda Arslan, 10.Sınıf öğrencisi

Danışman Öğretmen: Yavuz Sönmez

Okul Müdürü: Okan Adıyaman

Dr. İlhami Tankut Anadolu Lisesi, Antalya

İpek Yolu; Çin’i, Asya üzerinden Anadolu ve Avrupa’ya bağlayan tarihi kervan yolu. En çok taşınan ticaret eşyası ipek olduğu için, bu yola İpek Yolu adı verilmiştir. İpek Yolu milattan önce kullanılmaya başlandı. İpek Yolu esas itibariyle Antakya’dan başlayarak İran ve Afganistan’ın kuzeyinden geçerek Pamir Ovasına kadar varırdı. Burada Taş Kule denilen yerde batıdan gelen ticari mallar, doğunun mallarıyla değiştirilirdi. İpek Yolunun bir kolu Baktriyo yolundan Hindistan’a gider, başka bir kol da Batı Türkistan’ın güneyinden geçirdi. Doğu Türkistan’a Taklamakan Çölü’nün güneyinden veya kuzeyinden geçilirdi. Bundan sonra iki yol tekrar birleşerek Doyang bölgesine uzanırdı. İpek Yolu kültür tarihinde de önemli bir rol oynamıştır. Bu yol ile felsefeler, daha ziyade sanat, ahlak, örf ve adetler mübadele edilmiştir. Türkistan; Özbekistan, Tacikistan, Türkmenistan, Kırgızistan, Rusya ve Çin topraklarının bir kısmını kaplayan çoğunlukla Türk halklarının yaşadığı; Orta Asya’da batıda Hazar Denizi ve Aşağı İdil’den başlamak üzere, doğuda Moğolistan’daki Altay Dağları’na, güneyde Kopet, Hindukuş, Kuenlun dağlarına, kuzeyde Aral ve Balkaş göllerinin ötesinde Kırgız bozkırına kadar uzanan yüzölçümü 6 milyon km^2 ’den geniş coğrafi ve tarihi bölgedir.

Türkler Orta Asya’da var olduklarından beri hep İpek Yolu hâkimi olmak istediler Hunlar Köktürkler ve daha birçok Türk devleti bu hâkimiyeti kazanmaya ve elinde tutmaya çalıştı. İpek yoluna hâkim olan ilk Türk Devleti Asya Hun Devleti oldu ardından Büyük Selçuklulara kadar uzun bir süre Türkler İpek Yoluna hâkim olmaya devam etti. Osmanlı döneminde de Fatih Sultan

Mehmet'in İstanbul'un ve Karadeniz'in almasıyla birlikte İpek Yolu hâkimiyeti tekrar Türklerin eline geçti. Enver Paşa döneminde Orta Asya Türkleri ile bağlantı kurulmaya çalışıldı; Enver Paşa'nın Turan hayaliyle birlikte Türk birliği sağlanmak istendi fakat Enver Paşa bu yolda başarılı olamadı ve hayali suya düştü.

İpek Yolu da tarihinden bu yana Türk yurtlarını birbirine bağlamış onların ticari ilişkilerini yoğunlaştırmış, birlik ve beraberliklerini sağlamıştır. 1800'lü yıllara kadar faaliyetlerine devam etmiştir İpek Yolunun uzunluğunun 20.000km'lik kısmı Türklerin yaşadığı yerlerden geçmiştir. Yakın tarihimizde Sovyetler birliğinin yıkılmasıyla birlikte 15 devlet ortaya çıkmıştır. Oluşan devletlerden 5 tanesi Türk devletidir bunlar; Azerbaycan, Kazakistan, Özbekistan, Türkmenistan ve Kırgızistan'dır Karşılıklı ilişkilerin başlangıcından beri, bu ülkelerin birbirlerine karşılıklı doğal olarak hissettikleri duygusal yakınlık, ülkelerin birbirlerini tanımalarına ve aralarında güçlü bağların oluşmasına yardımcı olmuştur. Fakat söz konusu dönemde devletlerarasındaki duygusal ilişkilerin somut projelerle pekiştirilmemiş olması ve ortaya çıkan yanlış anlaşılmalara hayal kırıklıklarına yol açmıştır.

Süleyman Demirel döneminde Türk devletlerine öğretmenler gönderilerek eğitim açısından destek sağlanmış ve bu ülkelere öğrencilerde Türkiye'ye getirilerek eğitim ihtiyaçları karşılanmıştır. 2017 yılında ise Demir İpek Yolu projesi hayata geçirilmiş Bakü, Tiflis ve Kars arasında ulaşımı kolaylaştırılmıştır, bu projeye birlikte İpek Yolunu ekonomik açıdan zenginleştirecek ve İpek Yolunun yeniden faaliyete girmesiyle Türk devletlerinin arasında da yeniden bir bağ oluşturacaktır.

KAYNAKÇA:

<https://www.biliminsesi.com/ipek-yolu-nedir/>
<https://guneyturkistan.wordpress.com/2010/12/02/turkistan-nedir-neresidir/>
http://www.tasam.org/Files/Icerik/File/turkiye-turk_cumhuriyetleri_iliskileridunu_bugunu_yarin_35709003-7acf-426b-959a-7c81dc9d3e4b.pdf
<http://www.mfa.gov.tr/turkiye-orta-asya-ulkeleri-iliskileri.tr.mfa>

İPEK YOLUNUN YERLEŞİM MERKEZLERİ, ETKİ ALANLARI VE FONKSİYONLARI

Konuşmacılar: Nurseli Kızılıcıkoğlu – Hazal Gündoğan

Danışman Öğretmen: Hüseyin Eyup

Okul Müdürü: Okan Adıyaman

Dr. İlhami Tankut Anadolu Lisesi, Antalya

İpek Yolu Nedir?

İpek Yolu, Çin'den başlayarak Anadolu ve Akdeniz aracılığıyla Avrupa'ya kadar uzanan ve dünyaca ünlü ticaret yoludur.

İpek Yolu sadece tüccarların değil, aynı zamanda doğudan batıya ve batıdan doğuya bilgelerin, orduların, fikirlerin, dinlerin ve kültürlerin de yolu olmuştur. Birçok kültürün kaynaşmasına neden olmuş, kültür alışverişi olmuştur. Ülkelerin ekonomik olarak gelişmesinde çok büyük bir etkisi vardı.

İpek endüstrisi, eski çağlardan beri birçok milletin hayatında çok önemli bir yer tutmuştur. Uzak Doğu'dan gelen ipek ve baharat, Batı dünyası için, uluslararası ilişkilerde önemli bir rol oynamıştır. İpek, ayrıca Doğu kültürünün Batı tarafından tanınmasını da sağlamıştır.

Orta Çağ'da, ticaret kervanları, şimdiki Çin'in Şian kentinden hareket ederek Özbekistan'ın Kaşgar kentine gelirler, burada ikiye ayrılan yollardan ilkini izleyerek Afganistan ovalarından Hazar Denizi'ne, diğeri ile de Karakurum Dağları'nı aşarak İran üzerinden Anadolu'ya ulaşırlardı. Anadolu'dan deniz yolu ile Akdeniz ve Karadeniz (Tirebolu) limanlarından veya Trakya üzerinden kara yolu ile Avrupa'ya giderlerdi.

Buhara

Orta Asya'nın en eski yerleşim bölgelerinden olan ve günümüzde Özbekistan sınırları içinde bulunan tarihî şehir.

Arkeolojik bulgular şehrin tarihinin en az 2500 yıl civarında olduğunu göstermiştir. Şehirde yapılan Arkeolojik kesit çalışmalarında yaklaşık 20 m

kadar derinlikteki alt katmanda; kamusal binalar, askeri tahkim yapıları, çanak-çömlek ve madeni paralar gibi çeşitli arkeolojik buluntulara rastlanılmıştır.

Bölgenin en eski yerleşim birimlerinden biri olan Buhârâ, efsanelerle karışmış kadîm bir tarihe sahip olup, en-Narşahî'ye nazaran ilk sâkinleri Türklerdir. Aynı müellif, efsanevî Turan padişahı Afrasyab'ın (Alper Tunga) zaman zaman Buhârâ'da ikamet ettiğini, mezarının dahi bu şehirde bulunduğunu kaydetmiştir ki, bu rivayetler bölgedeki Türk varlığının çok eskilere dayandığına işaret etmesi bakımından önemlidir.

Buhara tarih boyunca bölgenin önemli kültür ve ticaret merkezlerinden bir olmuştur. Belli başlı ilim merkezlerinden biri olan Buhara'da binlerce bilim adamı yetişmiştir. Bunların en meşhuru İmam el-Buhari'dir. Buhara'ya yolu düşen ve yetişen diğer âlimlerden bazıları: Hâkim Tirmizî, Muhammed bin Selam el-Bikendî, Abdullah bin Muhammed el-Müsnedî, Muhammed bin Yusuf el-Bikendi, İbrahim bin el-Eş'as, İmam-ı Muhammed Şeybani...

Şehre hayran kalan ünlü gezgin "Marco Polo" nun yazıtları, burayı İpek Yolu'nun entelektüel ve kültürel bir merkezi haline getirmiştir. Tasavvuf anlayışı, Anadolu'ya kadar etkili olan Ahmet Yesevi burada yetişen ünlü kişilerin başında gelir.

Buharalı mutasavvıflar arasında Bahaeddin Nakşibendi de bulunmaktadır.

Merv

Merv, Türkmenistan sınırları içinde tarihi İpek yolu güzergâhı üzerinde kurulmuş, Karakum Çölü'nde bir vaha şehridir. İpek Yolu, binlerce kilometre uzunluğunda, onlarca farklı kola sahip tarihi bir ticaret yoludur. Bu yolun bir zamanlar en önemli güzergâhlarından biri de Merv'di. Doğu batı güzergâhında İpekyolu' nu takip eden her seyyah, tüccar, âlim ya da dervişin mutlaka durup konakladığı, devrinin sadece ticarete değil ilim ve sanatta da söz sahibi olan şehriydi Merv.

Horasan'ın en muhteşem kenti olarak kabul edilen Merv, okadar cazibeli bir şehirdir ki, 'Şah-ı Can' ismi uygun görülür ona. Şahların Gözdesi yani.

İpek Yolu'nun önemli bir güzergâhı olması nedeniyle Merv'in tarihinde çok farklı milletlere ev sahipliği yaptığı görülür. Tatarlar, Acemler, Ruslar, Ermeniler ve Yahudiler bunlardan bazılarıdır. Bu farklılıklar dini hayata da yansır. Tarihi kayıtlar farklı dinlere mensup toplulukların hoşgörü içinde yaşadıklarını ortaya koyuyor.

Ortaçağ boyunca Merv halkının en önemli geçim kaynağı ipek ve kumaş dokumacılığı bakır işçiliği hayvancılık ve ticaretti. Kaynaklarda canlı bir ticari hayata sahne olan şehrin pazarlarından ve burada dokunan kumaş ve kaftanlarından övgüyle söz edilir. Bugün de gıda ve deri işleme sanayinin yanında tekstil ile ünlüdür.

Semerkant

Dünyanın en eski şehirlerinden biri olan Semerkant, MÖ 14. yüzyıllarında Zeravşan'nın verimli ovasında bir vaha şehri Persler tarafından kurulmuş ve uzun süre Ahameniş İmparatorluğunda önemli bir rol oynamıştır. Eskiçağ'da Soğdlar'ın yaşadığı, MÖ 329'da Büyük İskender tarafından alınmıştır. Semerkant 6. yüzyılda bir Türk Yabguların etki alanları içindeydi. İpek Yolu'nun önemli bir kavşağında kurulan kent, tarih boyunca gezginlerin uğrak noktası olmuştur. 14-15. yy'lar Semerkant'ın altın dönemi olarak kabul edilir.

Semerkant her zaman İpek Yolu üzerindeki en önemli merkezlerden biri konumundadır. Çünkü bu yol üzerinde son derece elverişli bir coğrafi konuma sahip. Ayrıca bu şehir daima Doğu ve Batı kültürünün kesiştiği bir geçiş noktası olmuştur. İpek mendiller için özel bir pazar vardı. Aslında sadece küçük ve basit pazarlar gibi düşünmek yanlış olur. Büyük miktartlı toptan satışların da yapıldığı bir yerdi. Ticari altyapı da muhtemelen İpek Yolu üzerindeki diğer noktalardan daha iyiydi. İşte bu yüzden burada hüküm süren imparatorlar hep bu şehri başkent yapmışlar. Semerkant'ın 2001 yılı resmi nüfusu 361.339'dir.

Önemli bir sanayi (otomotiv sanayisi; traktör yedek parçaları yapımı; besin sanayisi; gübre fabrikaları; dokuma sanayisi; vb.) ve öğretim (Semerkant Üniversitesi) merkezi olan kent, Timur döneminden kalma tarihsel anıtlarıyla

(Bibihanım Medresesi, 1399-1404; Timur'un türbesi Gur Emîr, 1405; Uluğ Bey, vb.) çok sayıda turist de çekmektedir.

Kaşgar

Kaşgar, "İpek Yolu'nun İncisi" olarak anılır. İpek Yolu'nun güney güzergâhı buradan geçerek Hindistan, İran ve Yunanistan gibi yerlere ulaşıyordu.

İlin büyük bölümünde kış ayları soğuk olmazken, yaz ayları çok sıcak geçer. Pamir Yaylası ise kışın nispeten soğuktur. Turizm açısından en elverişli mevsim, Mayıs ayından Kasım ayına kadar olan dönemdir.

"Meyve diyarı" olarak nitelenen Kaşgar'da kokulu Feyzivat kavunu, nar, incir, badem, şeftali, yer iğdesi, şamfıstığı ve üzüm çok bol yetişir.

Kaşgar vilayeti bir merkez ilçe ve 11 ilçe'den oluşur. İlk Çağ'dan beri Tarım havzasının ekonomik merkezi olan şehirde pamuk sanayisi gelişmiştir. Kaşgar'da pazar günü kurulan çarşı şehrin ekonomik hayatında önemli bir yer tutar. Binlerce çiftçi çevredeki verimli tarlalarda çeşitli meyve ve sebzeleri üretir. Hotan'dan getirilen ipek ve halılar, diğer el sanatlarına dayalı eşyalarla birlikte Kaşgar pazarında satılır.

Kaşgar'ın nüfusu 200.000'in üzerindedir. şehrin nüfusunun büyük bir bölümünü müslümanlar oluşturur. Şehirdeki en kalabalık etnik grup Uygur Türkleridir.

Kaşgar İlkçağdan beri tarım havzasının ekonomik merkezidir eski dönemlerde el sanatlarında özellikle kilim tekstil ve seramik dallarında meşhurdu pamuk endüstrisi başta olmak üzere kurulan çeşitli modern endüstriler şehrin ekonomik önemini arttırmıştır

Hotan

Çin'e bağlı Sincan Uygur Özerk Bölgesi'nin güney batısında İpek Yolu'nun Taklamakan güney güzergâhı üzerinde yer alan tarihi bir vaha şehridir. İpek Yolu üzerinde önemli bir şehir olan Hotan'a Büyük Hun Devleti,

Göktürkler, Uygurlar, Karahanlılar, Karahıtaylar, Moğollar, Çağatay Hanlığı ve Timurlular Devleti hâkim oldu.

Uygur Devleti zamanında Türkleşen şehir, Karahanlılar zamanında İslamlaştı. 10. asırda yazılmış bazı İslam kaynaklarında Hotan'la ilgili ayrıntılı bilgiler mevcuttur. Hotan, aynı zamanda İpek Yolu'nun güney güzergâhı üzerinde önemli bir kavşak noktasıydı.

Behl

Behl Afganistan'ın kuzeyinde yer alan eski bir yerleşim yeridir. Burada insanların asıl meşguliyeti ziraattir. Şehrin içinden geçen o muhiti sulayacak ırmaklar, kanallar var. Bölgede Behl ismiyle bir de nehir vardır.

Behl nehri, çevresindeki verimli topraklarda pamuk, tahıl ve meyve yetiştiriliyor. Şehir bizdeki Konya Meram bağlarına benziyor. Yer olarak düz bir bölge, ziraata elverişli. Özellikle ırmaklar üzerine baraj yapıp yeni kanallar açılırsa bölge tarıma daha elverişli hale getirilebilir. Bu bölgeden doğal gaz ve petrol de çıkarılıyor. Mevlana Celalettin Rumî'nin doğum yeri de Behl şehridir. Doğduğu ev halen Behl'tedir.

Modern Behl, genellikle İran koyunu diye bilinen koyunun yününden elde edilen pamuğun endüstrisinin ve badem, karpuz yetiştiriciliği gibi tarımsal faaliyetlerin merkezidir. Eski harabelerden ve yerleşkelerden kalma bir dizi, ilgi kaynağı olan görülecek yerler vardır.

Changan

Çin tarihinde ondan fazla hanedana başkentlik yapan tarihî bir kenttir. Bugün Çangan'ın resmî adı Xi'an'dır.

Çangan'ın Çin için stratejik ve ekonomik önemini doğuran başlıca etken; kentin Çin için merkezî bir konumda bulunmasıydı. Gansu, Sichuan, Henan, Hubei ve Shanxi gibi merkezlerden gelen yollar burada birleşmekteydi. Bu yüzden Çangan İpek Yolu'nun işlevselliğinden yararlanabilmek için oldukça önemli bir yerdi.

Palmira

Palmira antik kenti, Suriye’de Humus’un doğusunda yer alan ve UNESCO’nun Dünya Kültür Mirası listesine 1980’de giren tarihi bir kenttir. Palmira, İpek Yolu üzerinde kervanların konakladığı ve malların el değiştirdiği önemli bir yerdi. Arkeologların bulduğu taş aletler, çöldeki bu vahada Neolitik Dönem’de (Cıvalı Taş Devri) MÖ 7500’lerden itibaren yerleşimin başladığını gösterdi. İlk insanların buraya yerleşme nedeninin çevredeki kükürtlü kaplıcalar Çölü geçen kervanların, Palmira kentinin yer aldığı vahada konaklamaya başlamasının MÖ 1800’lere uzandığı belirlendi.

KAYNAKÇA

- <http://www.filozof.net/Turkce/tarihi-eserler-k/14178-kasgar-sehri-nerede-hangi-ulkede-tarihi-hakkinda-bilgi.html?showall=&start=1>
- <https://www.turksoy.org/tr/news/2015/06/29/merv-2015-turk-dunyasi-kultur-baskenti>
- <http://tr.euronews.com/amp/2013/11/01/ipek-yolu-nun-kalbi-semerkant>
- <http://turkish.cri.cn/794/2013/11/06/1s153374.htm>
- <http://turkbilimi.com/hotan-dogu-turkistanda-bir-ipek-sehri.html>
- <http://turkish.cri.cn/794/2013/10/16/1s152850.htm>
- <http://insanvehayat.com/tarihiyle-cografyasiyla-bizden-bir-sehir-belh/>
- <http://www.genelturktarihi.net/kasgar>
- <http://tantalos45.blogspot.com.tr/2014/11/ipek-yolunun-onemli-bir-duragi-buhara.html>
- <http://www.dunyabulteni.net/haber/181287/tarihin-mirasi-buhara>
- <https://www.wikizero.com/tr/Belh>
- <http://www.wikizero.org/index.php?q=aHR0cHM6Ly90ci53aWtpcGVkaWEub3JnL3dpa2kvTQnVoYXJh>
- <http://www.wikizero.org/index.php?q=aHR0cHM6Ly90ci53aWtpcGVkaWEub3JnL3dpa2kvTWVydg>
- <http://www.wikizero.org/index.php?q=aHR0cHM6Ly90ci53aWtpcGVkaWEub3JnL3dpa2kvU2VtZXJrYW50>
- <http://www.wikizero.org/index.php?q=aHR0cHM6Ly90ci53aWtpcGVkaWEub3JnL3dpa2kvS2ElQzUIOUZnYI>
- [https://www.wikizero.com/tr/Hotan_\(%C5%9Fehir\)](https://www.wikizero.com/tr/Hotan_(%C5%9Fehir))
- <https://www.wikizero.com/en/Chang'an>

İPEK YOLU'NUN ZORLU GÜZERGÂHI: FERGANA HAVZASI

Konuşmacı: Dilara Temizkan-Eray Kaçal

Danışman Öğretmen: Hüseyin Eyüp

Okul Müdürü: Okan Adıyaman

Dr. İlhami Tankut Anadolu Lisesi, Antalya

İpek Yolu Nedir?

İpek Yolu yüzyıllar önce Çin ipeği taşımacılığının yapıldığı, Çin'den başlayarak Anadolu ve Akdeniz yolu ile Avrupa'ya ulaşan ticaret yoludur. Bu yolun hâkimiyeti için büyük savaşlar verilmiş ve çok büyük kayıplar elde edilmiştir. Tüccarların dışında orduların, dinlerin ve hatta fikirlerin bile yolu olmuştur.

İpek Yolu'nun Önemi Nedir?

Doğu'dan Batı'ya tam bir kültür yolu olmuştur. Doğu'nun engin mirasının Batı'ya taşındığı ve bu mirasın yeni keşiflere ve yeni buluşlara yol açtığını söyleyebiliriz. İnsanların fikirlerinin ve hatta mantıklarının geliştiği bu yolda ekonomi gelişmiş ve Batı'nın tattığı yepyeni lezzetlerle damak tatları gelişmiştir.

İpek Yolu – Fergana İlişkisi

Fergana Vadisi hem yük kervanlarına hem de seyahat kervanlarına önemli bir durak ve konak noktası olmuştur.19. yüzyılda en önemli ticaretlerden biri Rus İmparatorluğu ile yapılmaktaydı. Ham pamuk, ham ipek, tütün, koyun, meyve, pamuk, deri ve deri ürünleri satılmakta ve mamul mallar, dokuma ürünler, çay ve şeker vb. ürünler alınıyordu. Ayrıca eski zamanlarda Fergana'nın atlarının da ticarete payı vardı. Üç tarafının dağlarla çevrili olmasından ve çöllerle dolu olmasından dolayı gelenlere ve gidenlere büyük zorluklar yaşatmıştır.

Coğrafi Yönüyle Fergana Vadisi

A)Fiziki Coğrafyası

1-Konumu: Haritada 40°Kuzey 71°Doğu noktalarında bulunan. Özbekistan, Kırgızistan ve Tacikistan devletlerinin ortasında, Tanrı ve Pamir Dağları'nın arasında bulunan Fergana Vadisi Batı Türkistan'da, Tien Şan yöresinde, çevresi yüksek dağlarla çevrili, topraklarının verimliliğiyle ünlü, yüzölçümü yaklaşık 22 bin km² olan vadinin orta kesiminde Siri derya Irmağı bulunur. Deniz yüksekliğinden 900 metre yukarıda olan bu vadi 800.000 km²'lik bir alanı kaplar. Neredeyse Türkiye ile aynı yüzölçümüne sahiptir.

2-Yer Şekilleri: Açlık steplerine bağlı büyük çöküntü alanı olan vadinin önemli bir bölümü tarım arazisi ortası ise çöldür. Etrafındaki dağlardan inen verimli sular ve dönemin Sovyet sulama tekniği ile tarımda oldukça ilerlemiştir. Bunların yanında zengin bir maden kaynağı da bulunur. Kömür, petrol, cıva bunlardan bazılarıdır. Fergana Vadisi üç tarafı dağlarla çevrili bir vadidir. Vadinin tek giriş yeri batıda olup bölgede Karakum Çölü ve bu çölün ortasından geçen Karakum Kanalı bulunmaktadır. Kalın alüvyon tabakalarıyla örtülü vadinin, orta kesimleriyle batısı kumlar ve tuzlu bataklıklarla kaplıdır.

3-İklim: Havzada güçlü bir kara iklimi gözlenir. Yaz ve kış aylarındaki sıcaklık farkı çok fazladır. Yılın beş ayında hemen hiç yağmur düşmez. Bölgede yazların sıcak kışların soğuk geçtiği bir kara iklimi görülür. Özellikle batı taraflarına az yağmur düşer.

4-Bitki Örtüsü: Girişinde Karakum Çölü bulunan vadinin giriş ve orta kısımlarında çöl bitkileri (susuzluğa dayanıklı -kurakçıl-)bulunmaktadır. İçinde verimli topraklarında bulunduğu Fergana Vadisi'nde bozkır ve alüvyal topraklar bulunmaktadır. Dağlardan gelen suların tarıma olan etkisinden dolayı vadinin büyük bir bölümünde daha çok tarım yapılmaktadır.

5-Su Kaynakları: Fergana Havzası iklim şartları dolayısıyla fazla yağış alan bir bölge değildir. Üç tarafı dağlarla kaplı olan havzanın tek giriş yeri olan bölgede Karakum Çölü vardır. Karakum Çölü'nde Karakum Kanalı adı verilen 1375 km uzunlunda dünyanın en geniş doğal kanalı yer almaktadır. Karakum Kanalı'nın 805 km'si sulama amaçlı kullanılmaktadır. Karakum Kanalı boyunca

sulu tarım yapılmaktadır. Bu kanal sayesinde vadinin su ihtiyacı karşılanmaktadır.

B)Beşeri Coğrafyası

1-Tarihi: Milattan önce II. yüzyılın sonlarına doğru Çinliler tarafından bilinen bölgede yetmiş kadar yerleşim merkezi ve neredeyse 300.000 nüfus vardı. Çinliler buraya demir işlemeciliğini getirmiş kendileri de üzüm ve hayvan yemi olarak yonca yetiştirmeyi öğrenmiştir. Ancak bir yüzyıldan fazla uzun sürmemiş ve bu verimli topraklar Göktürk Devleti'nin toprağı haline gelmişti.

2-Nüfusu: Günümüzde 10 milyon kişinin yaşadığı Fergana Vadisi, Orta Asya'da nüfusun en yoğun olduğu bölgelerden biridir: Coğrafik olarak Orta Asya'nın % 5'ini teşkil etmesine rağmen, Orta Asya nüfusunun % 25'i bu bölgede yaşamaktadır. Kırgızistan, Tacikistan ve Özbekistan halkının karışık dağıldığı bölgede üç farklı ülkenin de nüfus dağılımı etkilemektedir.

3-Yerleşim Birimi: Fergana Vadisi içinde barındırdığı 6 büyük şehir ve daha birçok şehir ve köyü ile Orta Asya'nın %25'lik nüfusunu kapsayan bir bölgedir. Toplamda 10 Milyon kişinin yaşadığı Fergana Vadisi'nde en büyük şehirlerin bazıları şunlardır.

Fergana	Nüfus:3,517 milyon
Oş	Nüfus:999.576
Hokand	Nüfus:236.838
Nemengan	Nüfus:1.862 milyon
Andican	Nüfus:2,756 milyon
Hucend	Nüfus:162.825

Bu 6 şehir haricinde 21 şehir daha bulunmaktadır.

4-Ekonomi: Hem yeraltı hem yer üstü zenginlikleri ile ün kazanmış olan Fergana Vadisi yeraltından çıkan antimon, kömür, petrol, ozokerit ve cıva gibi madenleri işleyerek satışa çıkarır. Bunun dışında tarımla uğraşan Fergana halkı pamuk, tütün, şeftali, kayısı, erik vb. meyvelerin üretimiyle de ekonomiye katkı

sağlar. Fergana Vadisi'nde hayvancılıkta gelişmiş olup koyun, deri ve deri ürünleri ve bunun yanı sıra en önemlisi ipekçilik ülkede ve vadide çok büyük öneme sahiptir.

KAYNAKÇA

<http://www.bilgiustam.com/ozbekistan/>

<http://www.nkfu.com/fergana-vadisi-hakkinda-bilgi/>

https://www.wikizero.com/tr/Fergana_Vadisi

<https://www.col.gen.tr/karakum-colu.html>

<http://dergipark.ulakbim.gov.tr/khosbd/article/viewFile/5000050102/5000047367>

<http://www.filozof.net/Turkce/nedir-ne-demek/12602-fergana-nerede-neresi-tarihi-hakkinda-bilgi.html>

TÜRK DİLİNİN İPEK YOLU'NDAKİ YOLCULUĞU

Konuşmacılar: Tulya Tuana Diplomat-Efe Kasım İspir

Danışman Öğretmen: Ayşe Çakır

Okul Müdürü: Okan Adıyaman

Dr.İlhami Tankut Anadolu Lisesi, Antalya

Büyük bir tarihi geçmişe sahip olan Türk ulusu, genellikle yerleşik hayata yatkın bir toplum değildir. Bunun bir sonucu olarak muhtelif kültürlerle sürekli temas halinde olmuş ve dolayısıyla Türk dili bu yoğun temaslardan oldukça etkilenmiştir. Her dil, kendi bünyesindeki önemli değişikliklere ve gelişmelere devrelere ayrılır. Ancak Türk milletinin başlangıcından bugüne kadar aynı saha ve aynı kültür çevresinde kalmayıp, aksine üç kıtaya yayılacak kadar geniş bir coğrafi alana dağıldığı ve çeşitli kültür mühitlerine girdiğini göz önünde bulundurursak, dilin sadece kendi bünyesindeki gelişmelere bağlı kalamayız. Belki bu dil bünyesindeki gelişmelere bile değişik yerlerde bulunmalarının ve çeşitli milletler yani yabancı dil ve kültürlerle temas etmenin etkisi vardır. Aynı zamanda bir dilde fonetik(ses) ve morfolojik(yapı) değişimler kadar semantik(anlam) ve sentaks(cümle) değişiklikleri ile kelime hazinesinde meydana gelen değişmelerin de önemli olduğunu düşünürsek, Türk dilini tarihi devirlere ayırırken vatan ve kültür değiştirmelerini dilin yapısındaki gelişmelere de sahip olduğunu yabana atamayız.

XI. Yüzyıl sonrası Orta Asya'da Türk kavimleri için sürekli bir göç devridir. Büyük dalgalar halinde, Asya'nın dışına taşan Türk boyları, İran, Azerbaycan, Kafkasya, Suriye, Irak, Mısır ve Karadeniz'in kuzeyindeki bölgelere yayılmışlardı. 1071 Malazgirt Savaşı'ndan sonra Anadolu'yu ele geçirip yurt edinen Oğuz Türkleri'nin diğer Türk boylarından uzakta, yeni bir coğrafyada, yeni siyasi birlikler içinde toplanmaları, kullandıkları "ağız"ın bir yazı dilinin olmasına sebep oldu.

Ne var ki bu yazı dilinin gelişip edebi bir dil hüviyetini kazanması pek kolay olmadı. Anadolu Selçuklularında XII. Yüzyıl sonlarına kadar ilim ve edebiyat dili olarak Arapça ve Farsça'nın kullanılması çeşitli savaşlar Moğollar ve Haçlı Seferleri'nin yıkıcı akımları sonucuda birçok kütüphanenin yakılıp yıkılması gibi olumsuz tesirler Türk yazı dilinin oluşumunu bir miktar geciktirdi.

İslam medeniyeti çağlarındaki Türk halk edebiyatına gelecek olursak, ilk verimleri hakkında bize bilgi veren kitap, Kaşgarlı Mahmut tarafından yazılan Divanü Lûgaati't Türk'tür. Mahmut, bu eserine XI. Asırda Orta Asya Türkleri arasında yaşamakta olan ve İslam asırlarında söylenen Halk edebiyatı verimlerinden örnekler almıştır. Bu örnekler birtakım halk deyimleri, atasözleri, koşuk ve destanlardan oluşmaktaydı. Kaşgarlı Mahmut'un alp gibi kahramanlık terimlerinin; irtelmek, uluşmak gibi Türkçe sözlerin; körküm gibi, eski Türkçe'ye başka dilden girmiş kelimelerin dilde nasıl kullanıldığını göstermek amacıyla seçtiği dörtlükler, buldukları sahifelerden alınıp bir araya getirildikleri zaman gerek sagunun bütünü gerek eski Türk şiirinin biçimi hakkında mühim fikirler vermektedir.

Bu taglar ekis taglar

Oti yuregni daglar

Ben bunda gerip boldum

Anda kaldı çari baglar

Okuduğumuz mani, Uygur Halk Hikâyesi Tahir ile Zöhre'de geçmektedir. Konuşmakta olduğumuz İstanbul Türkçesi'nde, tag kelimesi dağ olmuş, manide farklı kelimeler olan tag ve dag, eş sesli hale gelmiştir. Gerip, garip; anda, onda; boldum, oldum olmuştur. Ben haline gelen men kelimesi, Azeri Türkçesi'nde hala men olarak kullanılmaktadır. Ot ve Çari kelimeleri ise, ateş ve has olarak değişmiştir.

Anadolu Türkçesi

Halk edebiyatı terimi, geniş kaplayışı olan bir kavramdır. Bu anlamıyla Folklor ve Tekke edebiyatı terimleri de Halk Edebiyatı terimi içinde

bulunmaktadır. Hiçbir şair, ötekine tıpatıp benzemez. Ama fazlaca benzeşen yanları da vardır. Eli kopuzlu eski ozanlara benzerler. O kadar ki, Halk şiiri ile sazını birbirinden ayıramayız.

Çağdaşımız Halk şairi Âşık Veysel'in;

“Ben ölürsem sazım sen kal dünyada,

Gizli sırlarımı âşikar etme.” Deyişi, çok manalıdır. Saz, halk şiirinde o kadar önemli bir semboldür. Saz şairlerinin başlıca üç ortamdan yetiştiği görülmektedir.

Köy ve Oymaklar

Asker ocakları

Kasaba ve şehirler.

Bütün dünya şairlerinde işlenen temaların ortak yanlar taşıdığını biliyoruz. Yalnız bunları ele alış, görüş ve düşünüş tarzları farklıdır. Farklar, o edebiyatı yapan sanatçıların ve onları yaratan devirlerle toplulukların özelliklerinden doğmaktadır.

Halk şiirinde en çok, aşk, tabiat, hasret, ölüm, yiğitlik, toplum, din, zamandan şikâyet gibi temalar işlenmiştir.

Aşığın bahtsız, sevgilinin zalim olması esastır. Ama bu ilke, divan şiirinde olduğu kadar sert ve kesin olmaz. Şair, güzellerle buluşur, sözleşir. Hasret teması halk şiirinde büyük yer tutar. Vatan uzaktır. Dağlar yolunu kesmiştir. Âşıklar, Ozan'ların devamıdır. Saz şairi, Tanrı'ya yakın sayılmakta, her sözünde keramet aranmaktadır. Mehmet Emin Yurdakul'un;

Unutma ki şairleri haykırmayan bir millet,

Sevenleri toprak olmuş öksüz çocuk gibidir.

Dediğini işitmişcesine, halkı öksüz bırakmazlar.

KOŞMA

Vara vara vardım ol kara taşa

Hasret ettin beni kavim kardaşa

Sebep ne gözden akan kanlı yaşa
Bir ayrılık, bir yoksulluk, bir ölüm

Nice sultanları tahttan indirdi
Nicesinin gül benzini soldurdu
Nicesini dönmez yola gönderdi
Bir ayrılık, bir yoksulluk, bir ölüm

Karac'oğlan der ki kondum göçölmez
Acıdır ecel şerbeti içilmez
Üç derdim var birbirinden seçilmez
Bir ayrılık, bir yoksulluk, bir ölüm

Karacaoğlan

Bu Karacaoğlan koşmasında artık Anadolu olmuş olan Türkler'in göçebe hayatının, İslam dinini benimseyişlerinin ve bu dine kendilerine has, Tengriciliğın, bozkırların izlerini taşıyan felsefi yaklaşımlarının yansımasını görürüz. Asıl konumuz olan, Uzak Asya'dan dörtlü gelmiş Türk Dili'nin; büyük ünlü ve küçük ünlü uyumlarına uyar hale geldiğini, daha yumuşak, daha şiirsel bir söyleyiş kazandığını, değişmiş ve İslam'ın kimi terimlerini almış da olsa Saf Türkçe'liğini koruduğunu görürüz. Ayrıca koşmasının her bir dörtlüğünde üç derdinden birini sırayla işleyebilecek kadar güçlü bir saz şairi de yetiştirebilmiş, kadim ve güçlü bir dille karşı karşıya olduğumuza dikkat çekerim.

Anadolu Türkçesi'ne örnek olarak size anneannem Türkan Yağcıer'den derlediğim Ödemiş/Birgi'ye ait bir masal paylaşmak isterim;

Yengeç ve Kurbağa Masalı

Her yaz; baharda tüm Ova'ya can veren su çay olup akarmış. Tüm insanlar, tüm hayvanlar, tüm böcekler Yayla'ya göçerken Kurbağa aygaçın (zakkumun) dibindeki suya kanar, Yayla'ya göçmezmiş.

Yine günlerden bir gün yaz gelmiş de Ova'nın suyu çay olup kıvrıla kıvrıla akmaya başlamış. Bunu gören insanlar, hayvanlar, böcekler hepsi birden göçmeye başlamışlar. Yengeç tam evini, eşyasını toplamış göçerken Kurbağa'nın hiçbir hazırlık yapmayıp ayęa dibinde sergem sergem yattığını görmüş. Sormuş:

'Bre kurbağa; bak tüm ova cmbr-cemaat toplanmış yaylaya ger. Sen bunları görmez misin de hala sergem sergem yatarsın?' Kurbağa cevaplamış:

'Hele yengeç; sen bu ayęa dibinin serinliğini, gece gündüz varrak varrak tşm kiskanırsın da beni gtrmeye çalışırsın!' Yengeç:

'Gvendiğin ayęa dibi kuruyunca, suyu, canı çekilince görürüm ben seni.' demiş.

Gel zaman git zaman, Ova Halkı Yayla'da mutlu mesut yaşarken Yengeç'in Ova'ya, çarşıya inmesi gerekmiş. Çarşıya giderken kurbağaların varrak varrak tşn duyamayınca ayęa dibine bakmaya gitmiş. Bir de ne görsün! Ayęa dibi kurumuş, kurbağalar sergem sergem yatmaya devam ediyorlar. Etmesine ediyorlar ama bu defa öldükleri için sergem sergem yatıyorlar! Onların bu halini gören Yengeç bir söz söylemiş, bakalım ne söylemiş;

Ayęa dibi yayla m'olur,

Burda kalan böyle m'olur.

Varrak varrak tenler

Sergem sergem yatanlar.

TÜRK EDEBİYATINDA GÖÇ OLGUSU

Konuşmacılar: İrem Türkeş, Duygu Özen

Danışman Öğretmen: Ayşe Çakır

Okul Müdürü: Okan Adıyaman

Dr.İlhami Tankut Anadolu Lisesi, Antalya

Göç; bir milletin, bir kavmin yurtlarını terk ederek yok olma pahasına da olsa gitmesidir. Göç olgusu tarihte kültürel alanda ciddi değişimlere sebep olmuştur. Sosyal yaşamda karşılaşılan farklılıkların ve zorlukların oluşturduğu kültür çatışması ve kültür zenginliği edebiyatımız üzerinde oldukça etkili olmuştur. Türkler atlı-göçebe yaşam tarzını benimsedikleri için göç oldukça yerleşmiş bir olgudur. Sözlü dönem edebiyatından günümüz edebiyatına kadar tüm kalem ustalarını etkileyen göç olgusunu derinlemesine işleyeceğiz.

Edebiyatçıların kimi zaman göçü edebi üretimine taşıdığı ve ondan yararlandığı, kimi zaman da göçün, göçmen kökenli temsilciler aracılığıyla kendisine müstakil bir edebiyat ortamı oluşturduğu anlaşılmaktadır. Geline aşamada edebiyat ve göç arasındaki bu çift yönlü ilişkinin daha belirgin bir hal aldığı kuşkusuz.

Göçün edebiyatla olan ilişkisini, edebiyatın sosyolojiyle kesiştiği yerde başladığını görüyoruz. Bu nedendir ki bu sahada hareket ederken meselenin doğrudan ‘edebiyat sosyolojisi’ kapsamında olduğu ve disiplinler arası bir yaklaşımla meseleyi ele almak gerektiği anlaşılıyor.

Edebiyatımızın başladığı, karanlık çağımız olan Sözlü Dönem Türk Edebiyatı’na ulaşabileceğimiz kaynakların azlığı sebebiyle destanlara başvuruyoruz. Destanların oluşumunda göçlerin ‘çekirdek olay’ olarak görülebileceği açıktır. Destanlar, göçün konu olarak bir ede türün içinde yer

aldığı ilk örneklerdir. Bu durum göç-edebiyat ilişkisini çok eski tarihlere götürmektedir. Özellikle atlı-göçebe yaşam kültürünü benimseyen Türkler için göç olgusunun etkilerini görebileceğimiz örnekler karşımıza çıkıyor. Bu noktada Ergenekon ve Göç destanlarını anmak yerinde olur.

Uygur Türkleri'ne ait Göç Destanı'nda: Uygur hakanının Çinlilerle yapılan savaşlara bir son vermek için oğlu Gali Tigin ile bir Çin prensesinin evlenmesi ve buna karşılık olarak Kutlu Dağı'nın Çinlilere verilmesiyle yurttaki birliği sağlayan tılsımlar bozulunca nasıl ıstırap çektikleri ve sonunda yurtlarını bırakarak güneybatıya doğru göç edişleri anlatılmaktadır.

Ergenekon Destanı'nın konusu ise: Moğol ilinde İl Han'ın hükümdarlığı sırasında, Tatar hükümdarı Sevinç Han'ın Moğol devletine savaş açması sonucu savaştan kurtulan kişilerin Ergenekon'a göç ederek yaşama devam etmeye çalışmasıdır. Sevinç Han, İl Han'ın ordusunu diğer boylardan da yardım alarak yenilgiye uğraştırmıştır ve Moğol ilindeki herkesi öldürmüştür. Yalnızca İl Han'ın oğlu Kıyan, eşi Nüküz ve yeğeni kaçıp kurtulmayı başarmıştır. Düşmanın onları bulamayacağı bir yere gitmeye karar verdiler. Yabani koyunların yürüdüğü yolu takip ederek yüksek bir dağda da dar bir geçitle karşılaştılar. Bu geçitten geçerek içinde akarsular, pınarlar, meyve ağaçları ile karşılaştılar ve burada kalmaya karar verdiler. Bu yere 'maden yeri' anlamına gelen 'Ergene Kon' adını verdiler. Zaman ilerledi Kıyan ile Nüküz'ün çocukları oldu. Daha sonra iyice çoğaldılar. Dört yüz yıl sonra ise aileleri, sürüleri o kadar çoğaldı ki Ergenekon'a sığmaz hale geldiler. Göç etmek düşüncesi yerleşti. Atalarının geldikleri geçit unutulmuştu. Ergenekon'dan çıkmak için çevredeki dağlarda geçit aradılar. Bir demirci, dağın demir kısmı eritilirse yol açılabileceğini söyledi. Dağın demir kısmına odun ve kömür yerleştirerek yaktılar. Demir eridi, yüklü bir deve geçebilecek kadar yol açıldı. İl Han'ın soyundan gelen Türkler yeniden güçlenmiş olarak yurtlarına döndüler.

Ergenekon Destanı

Yıllar geçti bir an geldi
Türk tahtına İl Han geldi;
Sağdan soldan düşman geldi
Kurulmuştu tuzağımız!

...

Bir de baktık yeşil bir bağ!
Her tarafta bir yüce dağ!
Geniş fakat sıkı bir ağ,
Dedik ne hoş bu ağımız.

Dört yüz sene burada kaldık,
Geyik arttı biz çoğaldık;

Çıkamadık işe da'dık
Pek şenlendi konağımız.

...

Büyük sevinç, büyük müjde!
Bayram yaptık kentte köyde:
Torun, oğul, baba, dede,
Büyüğümüz, ufağımız.

...

Börteçene kurdun adı
Ergenekon yurdun adı,
Dört yüz sene durdun, hadi,
Çık, ev yüz bin mızrağımız

Ziya Gökalp

Ergenekon'dan çıktıkları gün olan 21 Mart'ta her yıl bayram yaptılar. Bu bayramda bir demir parçasını kızdırdılar, demir kıpkırmızı olunca önce Hakan, daha sonra beyler demiri örsün üzerine koyarak. Dövdüler. Bugün hem özgürlük hem de bahar bayramı olarak hala kutlanmaya devam edilir.

İslamiyet sonrası Anadolu'da gelişen edebi disiplinlerde de göç olgusunun etkilerine rastlamak mümkündür.

Osmanlı'da 93 Harbi yenilgisi sonrasında yaşanan göçlerin bir çok saz şairi tarafından o dönemde destanlaştırıldığı ve 'hicret destanları' olarak literatüre girdiği söylenebilir. Osmanlı Devleti'nin iskân politikasının bir gereği olarak göç ettirilen Avşar Türkleri'nden ozan Dadaloğlu'nun dizelerinde, protest bir tarz ile dile getirilen göç olgusunu görebiliyoruz:

“Kalktı göç eyledi Avşar elleri,
Ağır ağır giden eller bizimdir.
Arap atlar yakın eder ırağı,
Yüce dağdan aşan yollar bizimdir.

Belimizde kılıcımız Kirmani,
Taşı deler mızrağımın temreni.
Hakkımızda devlet etmiş fermanı,
Ferman padişahın, dağlar bizimdir...

Avşar Türkleri, Anadolu Türk Boyları arasında en fazla göç eden boydur. Bu sebeple göçün önemli yer edindiği bir topluluktur. Avşar Türkü olan

Dadaloğlu, dönemin siyasi otoritesine rağmen eleştirmek gayesiyle de olsa göçü, koçaklama türündeki şiirine taşıması önemlidir.

Yakın dönemlere geldiğimizde göç olgusunun daha çok türkülere yansıdığını görüyoruz. Osmanlı Devleti son dönemlerinde girdiği Balkan Savaşlarını trajik bir şekilde kaybetmiştir. Osmanlı, Balkanlardaki hâkimiyetini kaybedince Balkan Türkleri Osmanlı'ya yoğun bir şekilde göç etmişlerdir. Balkan Türklerinin tarihinde önemli yeri olan 'göç' büyük oranda sözlü halk edebiyatı ürünlerinden türküye yoğun bir şekilde yansımıştır. Toplum hafızasında önemli yer edinen olaylardan biri olan göçü lirizmle birleştirerek etkili bir şekilde ileten türküler aynı zamanda söz konusu göçlerle ilgili bir takım sosyal bilgileri de içerebilir. Bulgaristan Türkleri'nde göç ile ilgili önceki çalışmalarda iki türkü üstünde durulduğunu görüyoruz. Bu türküler bize Balkan Türkleri'nin göçü nasıl gerçekleştirdiklerini, neler hissettiklerini, mekan ve zaman gibi bazı bilgileri veriyor. Aynı zamanda bu türkülerde yer alan göçü, klasik edebiyattaki eserlerde olduğu gibi Hz. Peygamber'in hicretine benzetmeleri de önemli bir husustur. Bahsettiğimiz türkülerden bazı dizeler aşağıda yer alıyor:

“ Türkler muhacir oldu,
Beyaz konaklarını bıraktı,
Beyaz konaklarını bıraktı,
Altın para bozdurdu.

...

Kıracılar bekler, dizgin elinde,
Cem olmuş komşular sağı solumda,
Mezarlık sokağı hicret yolunda.”

Türk edebiyatının ilk edebîürünlerinin verildiği sözlü edebiyatın yanında özellikle 13.-19. yüzyıllar arasında gelişen ve çok daha yüksek bir estetik disiplin geliştiren klasik Türk edebiyatının Türk halk edebiyatına nazaran daha soyut ve ferdiyetçi yapısı, sosyal gerçeklikten çok anlamı yücelten

yaklaşım tarzı içinde göç olgusu ve edebî ürünler arasında sıkı bir ilişki görmek mümkün değildir. Yakın dönemlere gelindiğinde ise Türk edebiyatının göç olgusuna daha belirgin bir şekilde değindiği görülmektedir. Özellikle yakın dönem Türk edebiyat ürünlerinde göç teması eski ürünlerde olduğu gibi örtülü değil daha açıktır.

Kitlesel göçlerin yakın dönem Türk edebiyatında özellikle roman türünde ne denli yer ettiğini göstermesi bakımından Dilek Nalbantlar'ın "Cumhuriyet Devri Türk Romanında Balkan Türkleri" adlı tez çalışmasında 1923-2005 yılları arasında yayınlanan 17 romana, Türklerin Balkanlardan Anadolu'ya göçünü anlatan eser olarak yer verdiğini hatırlatmakta fayda vardır.

Yakın dönem Türk edebiyatında Balkanlardan Anadolu'ya yapılan göçler ağırlıklı olmakla birlikte Kırım sürgününde Anadolu'ya göç eden Tatar Türkleri'nin hikâyesi, Kafkasya'dan Anadolu'ya göçen Kafkas halklarının benzer hikâyeleri de çeşitli romanlara konu olmuştur.

Göç olgusunun tematik düzlemde edebiyatın beslendiği kaynaklar arasında yer aldığı kuşkusuzdur. Bu beslenmede "göç"ün, kimi zaman destanların oluşum aşamalarından biri olan "çekirdek" olay olduğunu, bazı halk türkülerinde türkü yakılmasına neden olan ana olay olduğunu, klasik şiir dairesinde yer alan hicretnâme eserlerinde olduğu gibi Hz. Peygamberin hicreti ile özdeşleştirilerek dinî bir havaya büründüğünü, yakın dönem Türk romanlarında ise ortak kurgularıyla dikkat çeken göç romanlarında da romanın konu, mekân, zaman, izlek vb. ana unsurlarının göç etrafında şekillendiğini görmekteyiz. Yakın dönem dünya tarihindeki sosyal gelişmelere paralel olarak göç ve göçmenlik olgusunun edebî üretimde aldığı rol de genişleyerek sadece bir esin kaynağı olmanın ötesine geçmeye başlamıştır.

Göç gibi toplumsal bir olgunun edebiyatta edindiği yerin tespit edilmesinde edebiyat biliminin kendi ilkeleri devreye girer. Bu bağlamda göçler,

kimi zaman destanların oluşumunda çekirdek olay olarak karşımıza çıkar, kimi zaman bir Balkan türküsünün yakılmasına neden olan trajik bir olaydır.

Yakın dönem Türk edebiyatı ürünlerinde ise özellikle roman türünde göçü ana eksenine alan eserlerin artış göstermesi dikkate değerdir. Söz konusu romanlardaki bu artış, ‘Göç’ gibi hem duygu hem de hareket zenginliği olan bir malzemenin roman türü için elverişli olduğunu göstermesi bakımından önemlidir. Göçün edebiyata yansıyan yönüne dair tespitlere, yukarıda yer verdiğimiz edebî türler özelinde ve diğer birçok türde yer verilebilir. Edebî türler üzerine yapılacak olan daha kapsamlı çalışmalarda göçün edebî üretimde aldığı rol ortaya konulabilir.

Belli bir zaman diliminde, anavatanlarından ayrılarak dünyanın herhangi bir bölgesine zorunlu ya da gönüllü olarak göç etmiş kimselerin, diline ve kültürüne yabancı oldukları bu yeni ortamda, kendi ana dilleri ya da kültürel kimlikleri ile verdikleri edebî ürünler göçmen edebiyatını oluşturur. Bu da göç olgusunun edebiyatımıza yansımalarıdır.

Cumhuriyet döneminden Yaşar Kemal’in göç olgusuna yansıyan eserleri vardır. Türkiye edebiyatında yazılmış belki de en ‘büyük’ ada hikâyesi Yaşar Kemal’in bu dörtlemesidir. Ege Denizi’nde, İda Dağı’nı karşısına alan Karınca Adası diye bir ada yaratır Yaşar Kemal. Rumlara yaşadığı, taşı, toprağı, mimarisi, bereketi, mavisi, yeşiliyle ama her şeyden önce insan ilişkileriyle cennet bir adadır. Mübadele bu cennetin ortasına bir cehennem ateşi olarak düşer. Evlerinden zorla koparılan adaların bu biricik cenneti, savaşlarla, sürgünlerle kırılmış, Kafkasya’dan, Balkanlar’dan, Anadolu’dan kovulmuş onlarca insan için yeni bir yuva olacaktır. Karınca Adası, acıların en beterlerini görmüş bu insanların yaralarına birbir dokunacak, hayata yeniden tutunmak için en büyük şifaları olacaktır.

Bir Ada Hikayesi dörtlemesinin ilk romanı Fırat Suyu Kan Akıyor Baksana'da Lozan'da alınan mübadele kararıyla, Rumlar Yunanistan'a gönderilmiş ve savaşlarda yerini yurdunu yitirmiş insanların Ege'deki bu adaya yerleştirilmelerine karar verilmiştir. Adanın kaderi Poyraz Musa'nın gelişiyle değişir. Adaya sığınan çeşitli kökenlerden insanlar, Poyraz Musa'nın desteğiyle yaşadıkları bütün acılara karşın umudu ayakta tutarak yeni bir yaşamın filizlerini yeşertirler.

Karınca'nın Su İçtiği, beklemenin ve sabrın romanıdır. Savaştan dönmeyen yakınlarını bekleyen kadınların, yurduna dönmeyi bekleyen sürgünlerin, denizi bekleyen balıkçıların, aşkı bekleyen yüreklerin sonsuz bir sabırla hayata duydukları inanç, adanın doğasına, insanlarına duyulan sevgiyle aydınlanır. Tanyeri Horozları, yeni bir yaşam kurma çabası, korku, zlem, umut, sabır ve geçmişin acıları arasında, aşktan ve insan olmaktan duyulan sevincin romanıdır. Denize, adaya, insanlara duydukları aşkın geçmişin acılarıyla glgelenmesine izin vermeyen, sevdalarını yüreklerinde sır gibi taşıyan adam gibi adamlar, kadın gibi kadınlar yüzlerini yeni bir hayata dönerler.

Çıplak Deniz Çıplak Ada, Yaşar Kemal'in yerlerinden edilen insanların Ege'de bir adada yeni bir yaşam kurma çabalarının destansıyks Bir Ada Hikâyesi'nin dördüncü ve son kitabı. Drtlnn bu son romanında, geçmişin yaraları kapanmaya yüz tutmuş ama izleri kalmıştır... Ağafendi'yle Melek Hatun, Poyraz'la Zehra, Ali Hüseyin'le Nesibe muradına erecektir; Lena Ana'nın hasretle yollarını beklediği kayıp oğulları da geri dönmüştür ama balıkçıların reisi Hırsto'nun başına beklenmedik bir olay gelir.

Memleket Hikâyeleri'nin unutulmaz yazarı Refik Halid Karay (1888-1965), ' Gurbet Hikâyeleri' kitabında yüz yıl önce Balkan Savaşları sırasında yaşanan büyük bir acıyı 'Gözyaşı' başlıklı hikâyesinde anlatır. Rumeli'nden sınıra yakın bir köyden, "düşman geliyor" haberi üzerine; at, araba, manda, yayan yapıldak kaçmaya çalışan insanların, yağmur altında, çamur içinde,

bataklıklardan geçerek yaptıkları içler acısı bir sonla neticelenen göç hikâyesi. Üç çocuğunu böyle bir gecede yitiren annenin, hizmetçilik yapan Ayşe'nin hikâyesi...

Gözyaşı hikâyesini Ayşe'nin ağzından söylenen şu sözlerle bitirir Refik Halid Karay: "... işte o günden beri ben ağlayamam, ağlamak istesem de bilmem ki neden, gözlerimden yaş gelmiyor?"

Kemal Özer (1935-2009), Tüm Şiirleri kitabının, 'Göçe Zorlanan' başlıklı bölümde, sınırı geçen bir ailenin yaşadıklarını anlatır. Sınırı geçen ailenin küçük çocuğunun annesini sorgulamasıdır dizelere dökülen:

Bana öyle demedin mi?
sınırı geçince ne korku ne gözyaşı
bana öyle demedin mi
yalnız gerekeni alırsanız yanımıza
bana öyle demedin mi, geçince sınırı
üzülüp durmayacak yüreğin
Neden hâlâ üzülüyorum
sınırı geçmedik mi anne?

Kitabının adı Göçe Zorlanan'dı. Şimdi sokakta hangi perişan çocuğa gözüm ilişse, hangi esmer yüzü, kıvrıkcık saçı görsem, Kemal, fısıldıyor sanki:

Bir yangın koşuşturmasıydı o gün
yeri göğü alıp alıp savuran
kapımızı namluların çaldığı

Günler umudun yaşaması için zor günler. Sınırları aşarak güzel bir yaşama ulaşamıyor kimse. Ekmeğini yemek, suyunu içmek için bir gölge bulamıyor. Bu yüzden Kemal Özer 1993'te sormuş, ben de bu soruya katılmasam olmaz:

Kimin yüreği bölünmeden kalabilir
yeryüzü gurbete dönüştüğü zaman?

Yeryüzünün gurbete dönüşmesini engellemek ellerimizde değil mi?

İPEK YOLU: ORTAK EDEBİ TÜRKÇE İÇİN ŞANS MI?

Konuşmacı: Efna Gizem Karabulut

Danışman Öğretmen: Esra Pektaş

Okul Müdürü: Özgür Uygur

Erünal Sosyal Bilimler Lisesi, Antalya

Özet

Yaşadığımız çağda dünyanın dengelerinin değişmesi tarihi İpek Yolu'nun tekrar gündeme gelip canlandırılmaya çalışılmasına vesile olmuştur. Doğu, ticaret ve teknolojideki atılımlarıyla Batı'nın bu alanlardaki üstünlüğünü elinden alabilecek düzeye erişmektedir. Bu durum Asya'daki Türk nüfusunun yoğunluğu ile Türkiye için bir fırsata dönüşebilecektir. 20. Yüzyılın önemli fikir adamı İsmail Gaspıralı “Dilde, İşte, Fikirde Birlik” sloganından hareketle bütün Türklerin birbirlerini anlayabilecekleri ortak bir Türkçe oluşturabilmek için çalışmalar yapmış, programlar tasarlamış; ancak bu ideali gerçekleştirmeye ömrü yetmemiştir. Gaspıralı amacına ulaşamamış olsa da onun açtığı çığır pek çok Türk aydınının bu uğurda mücadele etmesini sağlamıştır.

Bu çalışmada “Ortak Edebi Türkçe” idealinin fikir babası İsmail Gaspıralı'nın çalışmaları açıklandıktan sonra bu idealin gerçekleştirilmesi açısından “Kuşak Ve Yol Projesinin” olası katkıları incelenmiştir.

Anahtar kelimeler: Ortak Edebi Türkçe, Dilde Birlik, İsmail Gaspıralı, Kuşak ve Yol

Giriş

Yaşadığımız dünyanın dengelerinin değişmesi, tarihi İpek Yolu'nun tekrar gündeme gelip canlanmasına vesile olmuştur. Siyasi ve ekonomik güç bakımından, dünyanın ağırlık merkezinin Batı'dan Doğu'ya kaydığı yönünde kanaatler yaygınlaşmaktadır. Bu durumun Türk ve İslam âlemini nasıl etkileyeceği büyük bir tartışma konusudur. Uzun süre Batı'nın lider olduğu bir dünyada, Batı'ya göre şekillenmemek imkânsızdı. Evrensel dil olarak kabul

edilen İngilizcenin tahtı, merkezin Doğu'ya kayması ile sallantıdadır. Asya'daki Türk nüfusunun yoğunluğu "Ortak bir edebi Türkçe ile yükselebilir miyiz?" sorusunu ister istemez tekrar gündeme getiriyor. Ortak edebi Türkçe ideali üzerine, bir yüzyıl önce aslında Kıımlı İsmail Gaspralı çalışmalar yapmış; fakat Birinci Dünya Savaşı sonrası Türkler'in birbirinden uzaklaşıp, dağılmasıyla amacı sonuca varamamıştır.

İpek Yolu'nda Ufak Bir Gezinti

İpek Yolu diğer aktiviteler için kullanılan bir yol haline gelmeden önce sadece ticaret amacı ile kullanılıyordu. Yani Doğu' daki Çin gibi ülkelerden sağlanan ipek, baharat gibi ürünlerin Mısır, Roma gibi dönemin ünlü ülkelerine ulaştırılması için kullanılan bir ticaret güzergâhı olmuştur. İsmi de taşınan ürünlerin en önemlisi olarak kabul edilen ipektten almıştır.

İpek Yolu'nun kuzey bölümünde izlediği rota günümüzde Rusya Federasyonu topraklarında bulunan Don nehri ağzından başlamaktadır. Daha sonra kuzeye devam ederek, o dönemde Roma İmparatorluğu'nun en büyük rakibi olan Part İmparatorluğu sınırları içinde bulunan ve günümüzde Türkmen Cumhuriyetleri olarak bilinen bölgeden doğuya ilerliyordu. Son bölümünde ise Çin'in batı tarafında bulunan Kansu kentinde yer alan Tanrı Dağları'nın kuzeyinde bulunan kervan yolunu takip ediyordu.

Güney bölümünde ise; Mezopotamya'dan, Antakya'dan başladığı düşünülmektedir. Günümüzdeki İran ve Afganistan'ın kuzey kısmında kalan ünlü Pamir Ovası'na ulaştığı varsayılır. Batı'ya giderken ise Gaziantep ve Malatya'dan geçerek İzmir, Trabzon, Sinop, Alanya ve Antalya gibi önemli limanlara ulaştığı ve buralardan da Avrupa'ya eriştiği düşünülmektedir.

Üçüncü bir rota ise her iki rotanın birleşmesi sonucunda elde edilmektedir. Buna göre Hindistan'ın önemli liman kentlerinden birisi olan Bargyzaga şehrine ulaşan deniz yolları ile kara yollarının birlikte değerlendirilmesi ile ortaya çıkan bir rota söz konusudur.

İpek Yolu'nda Türk Dili

Tarihi İpek Yolu'nun, insanlığın gelişmesinde çok önemli rol oynadığı söylenebilir. Genelde yolun bir ticaret mecrası olduğu düşünülür. Bu doğru bir bilgidir; ancak İpek Yolu'nun önemini açıklamakta yeterli değildir. Belki de yolun en önemli görevi bilgi paylaşımını sağlamasıdır. İpek Yolu bu bağlamda; insanların birbirlerinden haberdar olmaları, sınırları aşarak birbirlerinden alışveriş yapabilmeleri ve birbirlerinin kültürlerini öğrenerek etkileşimde bulunabilmeleri bakımından bugünkü küreselleşmeyi andırır.

İnsanlar akıl yetileri sayesinde; sorgulayan, araştıran, kurgulayan, öğrenmeye meyleden özelliklere sahiptir. Bunun sonucunda "kültür" denilen bir birikim oluşmuştur. İpek Yolu'nda farklı milletler, farklı devletler tarafından geliştirilen bütün medeniyetler insanlık alemi için son derece önemlidir. Medeniyet bir anlamda evrensel boyutla üretilen kültürdür. Bu kültür hem üretilen dönemin hem üreten milletin mührünü taşımakla beraber kalıcılığı evrensel boyuttadır.

Dünyada farklı dillere ve yerel kültürlere sahip yüzlerce kabile vardır ama birçoğunda evrensel boyutta eser verecek kudret ve başarı yoktur. İpek Yolu'na çıktığınızda bu eserleri fazlasıyla görebilirsiniz. Bu görebileceğiniz eserlerin büyük çoğunluğu ise Türklere aittir. Bunu Türkistan'ın doğusundan başlayarak batıya doğru takip edilebilir, kültür izlerini görebilirsiniz. Mesela Kaşgar bir Uygur Türk şehridir. Kaşgar'da hala ayakta olan kültür varlıklarının, estetik tarzların yanı sıra Türkçenin ilk ansiklopedik sözlüğünün yazarı Kaşgarlı Mahmut'un etkisi bugün de devam etmektedir (Atasoy, 2014, s. 10-12).

Peki, birçok farklı dillere, kültürlere ait eserin evrenselliğe ulaşamamasına rağmen Türklerin verdiği eserlerin çoğunun evrenselliğini ve hala, aradan yüzyıllar geçmesine rağmen, güncel kalan eserler olmasını neye bağlayabiliriz? Dil kültürün taşıyıcısıdır. Dil olmadan kültür olmaz. Eserlerin çoğunun günümüze gelmesinde dilin rolü çok büyüktür. Peki, bundan nasıl faydalanabiliriz? Türkçe ile nasıl yükselebiliriz?

Kırımli İsmail Gaspıralı

Az önce sorduğumuz sorunun cevabını, her ne kadar başarıya ulaşamasa da, ömrünü adadığı çalışmalarla vermiştir aslında. Rusya'da eğitim gördüğü okulda Panslavizm'e karşı Türkçülüğü savunan Gaspıralı, Rusya Müslümanlarının, uygarlığı kendi dillerinden öğrenmesine izin verilmesini istediğini yazmıştı makalelerinde. 1881 senesinde "Tonguç" isimli bir dergi çıkardı. İki yıl sonra Tercüman-ı Ahval-i Zaman Gazetesini neşretti. Bu gazete, İsmail Bey'in fikri ve siyasi görüşünün ağırlık yönü olan, dil birliği davasını savunuyordu.

Eğitim meseleleriyle de ilgilenen İsmail Bey, Rusya'daki Türklerin kolay okuyup yazmalarını sağlamak için "Usul-i Cedid" denilen bir usul geliştirdi. Okul sayısı kısa zamanda çoğaldı. Bu arada 1901'de Türkistan'a, 1907'de Mısır'a, 1910'da Hindistan'a giderek konferanslar verdi, buralardaki Müslümanları uyandırmaya çalıştırdı. 1906'da "Kahkaha Mizah Dergisi"ni çıkardı ve III. Rusya Müslümanları III. Kongresi'nin toplanmasına öncülük etti. 1909'da İstanbul'a geldi. Büyük ilgi gördü. İttihatçıların Türkçü kanadınca teklif edilen ayan azalığını kabul etmedi. 1914'de vefat etti.

"Dilde, Fikirde, İşte Birlik", İsmail Bey'in temel görüşüydü. Rusya Türklerinin, varlıklarını korumaları için, ortak bir yazı diline sahip olmaları tezini, ortak hareketin ancak bu birlik sağlandıktan sonra gerçekleşebileceği fikrini, hayatı boyunca savunmuş ve bunun için çalışmıştır.

Gaspıralı, daha tercüman gazetesini kurmadan önce çıkardığı Tonguç'ta bütün Türklerin aynı dili konuşması meselesini gündeme getirerek, Türk dünyasının tümü tarafından anlaşılacak bir Türk dili kullanmıştır. Gaspıralı, Tonguç'un mukaddimesinde bu hususta şunları söyler:

“Milletimizin eseri olan lisanımız, edebi olarak işlenmemiş ise de, eğitime ve kaidelere uyabilecek bir dildir. Gayet nazik Tatar türkülerinden, Nogay cönklerinden, Kırgız ve Türkmen cırlarından anlaşılır ki, eğer dilimiz

usta bulup, kelime alınıp işlenirse, şimdikine göre çok daha fazla parlak ve kullanışlı olur.” (Ercilasun,1992)

Mukaddimenin devamında, yirmi beş yıllık hayatı boyunca ne yaptığını ve bundan sonra ne yapacağını şu sözlerle anlatır:“Yirmi beş senedir dediğim, yazdığım, çalıştığım budur. Çare açmak, yol açmak, başka bir şey değildir. Çünkü kavi, necip, ömürlü, sabırlı ve cesaretli olan Türk milletinin, perakende düşüp, Sedd-i Çin'den Akdeniz'e kadar yayıldığı halde, nüfuzsuz, sessiz kaldığı lisansızlığından, yani lisan-ı umumi (ortak dil)ye sahip olmadığından ileri gelmiştir. Bu inanışla yaşadım, bu inanışla mezara gireceğim.” (Arıkan,2001)

Modern İpek Yolu'nda Ortak Edebi Türkçe İdeali

İpek Yolu'nun canlandırılması yönünde bir fikri ortaya çıkartıyor, bu da bize Batı Avrupa emperyalizminden önceki dünyayı hatırlatıyor. Fakat konunun bu açıdan ele alınması, büyüyen Çin otoritesini bastırır. Yaşadığımız dünyanın düzeni değişiyor. Çin, Hindistan gibi yeni etmenler devreye giriyor. Bir zamanlar Hindistan, Britanya imparatorluk tacının mücevheriydi. Çin de aynı şekilde, bir dönem İngiliz egemenliğine boyun eğdi. Fakat şimdilerde işler değişiyor. Ağırlık merkezinin Doğu'ya kaydığı yönünde bir kanaat var. Bu yeni oluşan durumun Türk ve İslâm âlemini ne şekilde etkileyeceği konusunda geniş katılımlı bir tartışmadan bahsetmek mümkün değil. Çok uzun bir zamandır görüş ufukumuzu Batı belirlediği için yeni durumu değerlendirmekten uzağız. İngilizce düşünmekten başka dünyalarda meydana gelen gelişmelere yabancı kaldığımız söylenebilir. Oysa yukarıda söylediğimiz gibi Asya'da yaygınlık sahası bakımından Türkçe rakipsizdir.

Daha bir yüz yıl önce Kıımlı İsmail Gaspıralı, bu kadar geniş Daha bir yüz yıl önce Kıımlı İsmail Gaspıralı, bu kadar geniş bir sahada yaşayan bütün Türkleri “ortak edebî Türkçe” fikrine ikna etmişti. 1883'ten 1914'e kadar yayımladığı Tercüman gazetesi, İsmail Bey'in en önemli aracı olmuş ve Kaşgar'dan Üsküp'e, Kazan'dan Tebriz'e kadar çok geniş bir sahada yaşayan Türkler birbirlerinin yazdıklarını anlamaya başlamışlardı. Ortak edebî Türkçe

fikri, ortak bir bilincin gerçekleşmesine olanak sağlıyordu. Kuşkusuz bu durumun Türk dünyasının yenilenmesinde, bilginin yeniden üretilmesinde, iktisadî ilişkilerin yeniden düzenlenmesinde büyük etkisi olacaktı. Fakat şartlar I. Dünya Savaşı'nda aleyhimizdeydi ve XX. yüzyılda geniş bir coğrafyaya yayılan Türkler birbirinden uzaklaştırıldı.

Sovyetlerin dağılmasıyla çok geniş bir coğrafyaya yayılmış Türk dünyası ortaya çıktı: Balkanlar, Anadolu, Kırım, Kafkaslar ve Türkistan... Türk dünyasını bilen kimseler, 1940'lara kadar sadece Türkçeyle, hiçbir zorlukla karşılaşmadan bu geniş dünyada gezip dolaşılabilceğini söylemişlerdir. Bu durumun herhangi bir kimseye kazandırabileceği iktisadî, ticarî, siyasî, kültürel, sosyal üstünlüğün kıymetine paha biçilemez. Günümüzde İsmail Gaspıralı'nın ortak edebî Türkçe idealinin ne manaya geldiği hâlâ tam olarak anlaşılmış değildir. Günümüzün iletişim imkânlarıyla konuşma dilinde yakınlaşma hedefi dahi romantik bir ideal olmaktan çıkar. İsmail Gaspıralı, Hüseyinzade Ali, Yusuf Akçura, Abdürreşid İbrahim, Mehmet Emin Resulzade, Rızaeddin bin Fahreddin, Fatih Kerimî ve adlarını burada tek tek zikretme imkânımız olmayan mütefekkirler Türk dünyasının birbiriyle sağlam ilişkiler kurması hedefini ayakta tutmuşlar ve bu uğurda faaliyetler yürütmüşlerdi.

Türkiye artık uzun vadeli hedefleri hayata geçirmek için çalışıyor. Türkçenin, Batı karşısında bir medeniyet dili olması yönünde verilen mücadeleye takdire şayandır. Elbette Türk dünyasına öncelik verilmelidir. Dünyanın ağırlık merkezi Doğu'ya doğru kayıyorsa yeni dönemin merkez dillerinden biri mutlaka Türkçe olacaktır. Artık bundan sonra insanlar dünyaya Türkçenin penceresinden de bakmaya çalışacaklardır (Türkyılmaz, 2017).

Ortak edebî Türkçe idealinin gerçekleştirilmesi için mutlak şart ortak bir alfabadir. Türk dünyasında değişik zamanlarda ve yerlerde *Ortak Türk dili ve Latin esaslı ortak Türk alfabesine* geçilmesi yönünde alınan kararlar bu zamana kadar gerçekleştirilemese de, Azerbaycan, Özbekistan, Türkmenistan ve Gagauz Eli gibi Türk ülkelerinde ortaklıklara kapalı Latin esaslı alfabelerin kabul edilip

uygulandığını görmekteyiz. Latin alfabesine geçme hususunda Kazakistan'da da güçlü bir irade belirmiştir. Bizzat Devlet Başkanı Nazarbayev, en geç 2025 yılında ülkesinin Latin alfabesini kabul edeceğini açıklamıştır. Kırgızistan'da da alfabe değişimi konusunda tartışmaların başlamış olması sevindiricidir. Türk dünyasının kültürel bütünleşmesi yönünde çalışan kurumların başında Kazakistan'daki Türk Akademisi gelmektedir. Ortak dil ve alfabenin oluşturulması için araştırmalar ve toplantılar yapan Akademinin faaliyetleri kısa vadeden ziyade uzun bir zaman dilimine ihtiyaç duymaktadır (Gökdağ, 2016).

Türkçe; bu geniş merkezde aynı anda Çin, Hindistan, Pakistan, Afganistan, İran, Arap dünyası ve Rusya'ya komşu ve aynı zamanda onlarla iç içe olan tek dildir. İstanbul'da basılan bir kitabın Kaşgar'da, Almatı'da, Bişkek'te, Semerkant ve Buhara'da, Aşkabat ve Bakû'da, Tebriz, Musul ve Halep'te, Kazan ve Orenburg'da, Bahçesaray ve Üsküp'te kitapçı raflarında görme hayali bile heyecanlandırmaya yeterli. Aynı durum Semerkant, Bişkek ve Kazan'da basılan kitaplar için de geçerli olacaktır. Bu şehirlerde basılan kitaplar da ertesi gün İstanbul, İzmir ve Ankara'da kitapçılarda görücüye çıkabilir. Daha önemlisi internet, gazete ve dergiler için özgür hareket etme imkânı sağlamaktadır. Bu ağın iktisadî değeri çok yüksek olacaktır (Türkyılmaz, 2017). Ülke yükselebilir, gelişmekte olan ülke statüsünden çıkıp gelişmiş ülke statüsüne yükselebilmesi için büyük bir fırsat olabilir.

Sonuç

Kırımlı İsmail Gaspıralı'nın açtığı yolda, oluşturulan Kuşak ve Yol Projesi kapsamında İpek Yolu günümüzde "Modern İpek Yolu" adıyla tekrar gündemdedir. Dünyanın ağırlık merkezinin Batı'dan Doğu'ya geçiş yapması sonucunda, bölgedeki Türk yoğunluğundan dolayı, hedeflenen ortak edebi Türkçe; Türkiye için büyük bir fırsata dönüşebilir. Üzerinde gerekli çalışmalar yapıldığı takdirde, sonuçları Türkiye'nin kaderini değiştirebilir.

KAYNAKÇA

- ATASOY, F. (2014). İpek Yolu'nda Türk Kùltür Mirası, Türk Yurdu Yayınları, S.1, s.10-12.
- ERCİLASUN, A. B. (1992). ‘İsmail Gaspıralı'nın Fikirleri’, Türk Dünyası Üzerine İncelemeler, Ankara, Akçağ Yay., s. 358
- ARIKAN S. (2000). ‘İsmail Bey Gaspıralı'ya Göre Dilde-Fikirde-İşte Birlik Niçin Şarttır?’’, Türk Dünyası Tarih ve Kùltür Dergisi, S./7-163, s. 19.
- <https://www.biliminsesi.com/ipek-yolu-nedir/>
- <http://ismailgaspirali.kimdirkimdir.com/>
- <http://www.gercekhayat.com.tr/yazarlar/turkcenin-penceresinden-yeni-ipek-yolu/>

MARMARAY
DEMİR İPEK YOLU'NUN AŞIL TENDONU
(EKÜMENOPOLİS)

Konuşmacı: Kübra Bekki

Danışman Öğretmen: Semra Özkurt Karlıdağ

Okul Müdürü: Özgür Uygur

Erüenal Sosyal Bilimler Lisesi, Antalya

Özet

Marmaray! Bir ülkenin sadece kentsel ulaşım için uygulamaya konulan projesi mi? Yoksa “Yol Medeniyettir” sözünden hareketle çok daha fazlası mı?

İnsanoğlunun bir yeri benimseyip yerleşme duygusu ile hareket etmesindeki ana etkenler; yaşamaya elverişli iklim koşulları, hayatın vazgeçilmez sıvısı olan su kaynaklarına yakınlık, etkileşimin önemli unsuru ulaşım aksında olmasıdır. Marmaray; 153 yıllık bir rüyanın ete kemiğe bürünmüş halidir. Avrupa ile Asya kıtasının bağlantı noktasında yer alarak Süveyş Kanalı, Panama Kanalı, Manş Tüneli gibi insan eli ile doğanın yeniden şekillendirilmesi, oyunun kurallarının değiştirilmesidir.

Londra'dan Pekin'e uzanan hatta Doğu – Batı, Asya – Avrupa arasında hayata dair her şeyin (tarihi / kültürel / ekonomik / siyasi / teknolojik ...) taşınacağı İpek yolunun demirden atlar ile yeniden dirildiği değişim ve dönüşümün aşıl tendonudur.

Kuşak Yol projesinin en hassas noktalarından biri olarak da düşünülen Marmaray, İstanbul, Türkiye hatta Dünya için önemli bir proje olarak görülmektedir. Kültürler arasında etkileşimi hızlandıracak bir diyalog yolu olması, ekonomik zenginliğin / refahın paylaşılması ticaretin canlanması ile terörün panzehiri olarak düşünülmektedir. Madalyonun diğer yüzünde ise, Marmaray özelinde Demir ipek yoluna dair çekinceler de bulunmaktadır. Doğal, tarihi, biyolojik çevrede olabilecek zararlar, bulaşıcı hastalık ya da terör

gruplarının yayılma yolu olarak kullanılma riski, geçtiği güzergâhlarda Chinatown sendromuna yol açma ihtimali de yoğun olarak tartışılmaktadır.

Kültürler arası anlaşmazlıkları giderip toplumları birbirlerine yakınlaştıracak bir zeytin dalı ya da pandoranın kutusunun açılmasına neden olacak ilk kıvılcım! Nereden ve nasıl baktığınıza - beklentilerinize göre değişen asrın projesi Demir İpek yolunda ki gerdanlıktır Marmaray...

Anahtar Kelimeler

Marmaray, Abdülmecit, Demir İpek Yolu, Kuşak Yol Projesi

Tüneli Bahri'den Marmaray'a

İstanbul; İki yaka, iki kültür, iki farklı dünya arasında bir köprüdür. Asya ile Avrupa, doğu ile batı, İslam ile Hristiyan dünyasının bir birlerine en çok yaklaştığı yerdir. Bu misyonu da zaman ve devletler değişse de değişmeyen ve değişmeyecek olarak kalacak olandır.

İmparatorluğun en uzun yüzyılı olarak adlandırılan dönemi yaşayan Osmanlı Devleti, İmparatorluğun dağılma ve çözülme sürecini yaşamaktaydı. Kurtuluşu batı denem Avrupalı tarzda yeniliklerde aramaya başlamıştı. Dönemin popüler aracı tren ve dolayısı ile demiryoluydu. Merkezi İstanbul olan ve imparatorluk içinde bir baştan bir başa kat edecek ulaşım damarları sayesinde askeri ve ekonomik birçok fayda sağlanacaktı. Ulaşım Osmanlı devletinin en büyük sorunu hatta her sorunun kaynağıydı da... Öyle ki ulaşım, Anadolu'daki buğdayı İstanbul'a getiremeyip ABD ve Kanada'dan buğday ithal etmek zorunda kalan bir ülke gerçeği⁶.

Osman Devletinde, "Medeniyet ışığının penceresi" olarak görülen yolun önemini, Liverpool – Manchester demiryolunun büyük boy resmini asıp gıpta ile bakan Abdülmecit başta olmak üzere birçok devlet adamında görmekteyiz. Bundan sonra ulaşım ağının özellikle demiryolunun gelişmesi için büyük özverilerde bulunulmuştur.1856'da İzmir – Aydın arasındaki 130 kilometrelik demiryolu ile başlayan serüvende 2016'da demiryolu 10.131 km'ye, karayolu

⁶Hayalden Gerçeğe Bir İstanbul Öyküsü Marmaray, Gama Holding, İstanbul, Ekim 2014, s.12

242.590 kilometreye ulaşmıştır⁷. 2023 vizyonunda ise demiryolu hattının 25.000 kilometreye çıkması hedeflenmektedir⁸.

Marmaray'ın ayak sesleri olarak nitelendirebileceğiz, İlk köprünün 6. Yüzyılda I. Justinianus döneminde Haliç üzerinde “Ahios Khalinikos Köprüsü” ile başlayan serüven, II. Mehmet /FSM) İstanbul'un fethi esnasına fiçılardan yüzer bir köprü yapımı ile devam etmiştir. II. Beyazıt döneminde Leonardo da Vinci Haliç üzerine bir köprü çizmiş, İtalyan mimar Michelangelo İstanbul'a köprü çizimi için davet edilmiş fakat kabul etmemiştir. İlk kalıcı köprü II. Mahmut zamanında 1836'da Hayratiye köprüsü adı altında (Azapkapı-Unkapanı) yapılmıştır. İlk modern köprü 1845 yılında Abdülmecit döneminde Galata köprüsü adı altında hizmete girmiştir. Tüp geçit ile geçimi ile ilgili dönemin yüzyılı projesi olan Bağdat Demiryolu Projesinin (Avrupa'yı zengin petrol yataklarının bulunduğu Basra Körfezine bağlama...) aşıl tendonu olacak olan Üsküdar – Sarayburmu arasındaki Tünel'i Bahri (Deniz Tüneli) her dönem sarayın başlıca projeleri arasında olmuştur⁹.

Cumhuriyet döneminde özellikle demiryolu ağında önemli bir mesafe kat edilmiştir. İstanbul özelinde en önemli ulaşım yatırımı 1973 yılında açılan Boğaziçi köprüsü, 1988 yılında Fatih Sultan Mehmet köprüsü, 2013 yılında Marmaray, 2016 yılında Yavuz Sultan Selim köprüsü, 2017 yılında Avrasya tüneline devreye alınmıştır;¹⁰

Marmaray'ın Yapım Aşaması

1987 yılında ana hatlarıyla belirlenmiş olan proje ile ilgili olarak daha detaylı etüt ve çalışmalar 1998 yılında tamamlanmıştır. 2002 yılında ihale edilen projeye Ağustos 2004'de başlanmış, finansal sorunlar ve arkeolojik buluntular nedeni ile proje takvimi uzamıştır.76 kilometrelik güzergâh Avrupa yakasında

⁷http://www.tuik.gov.tr/PreTablo.do?alt_id=1051 15.10.2017 11.51

⁸ <http://www.rayhaber.com/2014/03/demiryolu-hat-uzunlugu-25-bin-kmye-cikacak/> 15.10.2017 11.51

⁹ Hayalden Gerçeğe Bir İstanbul Öyküsü Marmaray, Gama Holding, İstanbul, Ekim 2014, s.18

¹⁰ “İstanbul Boğazı Karayolu Boğaz Tüp Geçiş Projesi Avrasya Tüneli”, TC Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, AYGM Bilgi Notları, Ankara, 2017

Halkalıda başlayıp Asya yakasında Gebze ilçesinde İstanbul'un iki yakası yanında Doğu ve batıyı, Asya ile Avrupa'yı da birbirine bağlamaktadır.

Zemin araştırma çalışmaları için Marmaray Güzergâhında 6570 m. sondaj yapılmıştır. Bu kapsamda deniz tabanı jeolojisi için toplam 49 adet, 1750 metre sondaj gerçekleştirilmiştir Sıvılaşma riskine karşı, batırma tüp tünel elemanları yerine yerleştirilmeden önce, tünel tabanının altında, boyu 4 - 10 metre arasında değişen basınçlı çimento enjeksiyonu kolonları imal edilmiştir. Batırma tüp tünel hattı boyunca, derinliği 26 m. ve 47 m. arasında değişen deniz tabanının altında yaklaşık 12 - 14 metre yüksekliğinde bir hendek açılmıştır. Açılan hendeğe hazırlanan tüp tünel elemanları yüzdürülerek getirilmiş ve GPS ve Sonar gibi ölçüm ekipmanları ile hazırlanan hendeğe indirilmiştir.

Marmaray sadece tüp tünelden oluşmamaktadır batırma tüp tünel dışında delme tünel yöntemi de kullanıldı. Bu yöntemlerin hangisinin ne zaman kullanılacağını özelliklerine göre belirlendi. Tünelin derinliği az ve kaya tabakasının yumuşak olduğu bölümlerde yumuşak zemin tünel açma makinesi veya aç-kapa tünel tekniği, geniş ve derin alanlarda delme-patlama ve galeri açma makineleri kullanıldı. Tünel açma makineleri kullanılarak kayada açılan delme tüneller, batırma tünele bağlandı. Her yönde bir tünel ve bu tünellerin her birinde bir demiryolu hattı bulunuyor. Yapımı sırasında birbirlerini minimum düzeyde etkilemeleri için tünellerin arasında mesafe bırakıldı ve acil bir durumda paralel tünele geçiş imkânı sağlanabilmesi için sık aralıklarla kısa bağlantı tünelleri yapılmıştır. Su yüzeyinden 60 metre derinlikte, 8,6 m. Yüksekliğinde ve 15,3 m. Genişliğinde 1 gidiş ve 1 geliş olmak üzere 2 hattan oluşan 11 adet Batırma Tünel Birimi olarak inşaat bitirilmiştir¹¹.

Ekümenopolis Olma Yolundaki İstanbul Ve Marmaray'ın Önemi

Ekümenopolis, 1967 yılında Yunanlı şehir plancısı Constantinos Doxiadis tarafından ortaya atılan, günümüzün kentleşme ve nüfus artışı hızları göz önüne alındığında, gelecekte dünyadaki bütün kentleşmiş alanların ve

¹¹ Demiryolu Sektörü, Ulaşan ve Erişen Türkiye 2016, S.179

megapollerinkuşaklar halinde birbirleriyle birleşeceği ve tek bir şehir oluşturacağı fikrine dayanan terimdir¹².

Ekümenopolis olma yolunda ilerleyen İstanbul, bireylerin ve yüklerin transferinde Marmaray Tüneli, Avrasya Tüneli, 15 Temmuz Demokrasi Köprüsü, Fatih Sultan Mehmet Köprüsü, Yavuz Sultan Selim Köprüleri ile Demir İpek Yolunda Hub konumunda bulunmaktadır.

Marmaray;

a. Avrupa ile Asya'yı demiryolu ile birbirine bağlayarak Asya ve Avrupa yakaları arasında yüksek kapasiteli toplu taşıma imkanı sağlamak.

b. İstanbul kent trafiğinin güvenilir, hızlı ve konforlu bir toplu taşıma sistemleri ile donatılarak seyahat edilebilmesini sağlamak.

c. İstanbul trafik sorununa kalıcı bir çözüm sağlandığı gibi. Yolculuk süreleri kısaltılarak bireysel ve kamusal bazda ekonomik kazanımlar elde etmek.

d. Motorlu taşıt sayısının kullanımının azaltılması ile çevreye duyarlı, küresel ısınmayı önleme çalışmalarını desteklemek.

e. İstanbul'un tarihi merkezlerine kolay, rahat ve çabuk ulaşım sağlayarak araç sayısının azaltılarak tarihi ve kültürel çevrenin korunmasına katkı sağlamak.

f. İş ve kültür merkezlerine ulaşımı kolaylaştırarak kentin değişik noktalarını birbirlerine yaklaştırarak ve kentin ekonomik yaşamına da canlılık katmak.

g. Mevcut boğaz köprülerindeki trafik yükünü hafifletmek

h. Haydarpaşa ve Sirkeci gar binalarının işlevsiz kılınmaları nedeniyle bu yapıların kent belleğindeki yerleri ve temel işlevlerinin ortadan kaldırılması, yerel ve merkezi yönetimin bu yapıları ve çevrelerindeki kamusal alanları büyük ölçekli sermaye yatırımları için değerlendirecek olması, özelleştirmeye açık hale gelmeleri,

¹²İstanbul ve Büyük Ulaşım Projeleri Raporu, Çare Olgun Çalışkan, s.35

Sayesinde yerle, bölgesel ve küresel bazda önemli görevler üstlenmektedir.

Marmaray ve İpek Yolu

Kıtaları, kültürleri, ekonomileri birleştirmeyi hedefleyen İpek Yolu projesinin aşıl tendonu olarak lanse edilen Marmaray, THY yollarının havacılık sektöründe yapmış olduğu başarıyı TCDD vasıtası ile demiryolu sektöründe de başararak İstanbul'u ekümünepolis bir şehir haline getirmektedir. İnsan ve malzeme akışında en hızlı ve en kısa mesafeyi oluşturacak Türkiye'yi bölgesel bir devlet olmaktan çıkarıp küresel bir güç haline getirmektedir. Geniş ulaşım hatları, gümrük kapıları, enerji koridorları ve doğalgaz boru hatları ile ipek yolu vizyonunu insan, malzeme (mamul mal), doğalgaz, petrol vb birimin sevkinde etkin rol almaktır.

Projeyi sekteye uğratacak, iki başı kesik köprü haline getirecek engeller ise Türkiye'nin Marmaray'ın bağlantı hatları ve ülke içindeki demiryollarını tamamlayamaması ve çevre ülkelerin ulaşım alanında yapacağı hamlelerdir. Bu alanda en büyük rakibi Rusya, RDJ (Rusya Demiryolları) vasıtası ile ikili yada bölgesel anlaşmalar yaparak Çin'i ve Asya'yı alternatif rotalar (Trans Sibirya Demiryolu) ile Avrupa'ya entegre etme çalışmalarıdır. Hem Türkiye ve Çin'in bölgede istediği tonda hamle yapmasını engellendiği gibi hemde oluşacak ekonomik kazançtan en büyük dilimi alma hesabında bulunmasıdır.

Avrupa'nın uygulamaya çalıştığı TRACACE projesi ise Rusya, İran ve Türkiye'yi pasif konuma getirmek üzerine kuruludur. Dışlayıcı proje yeterli destek bulamaması ve Avrupa Birliğinin ortak karar alamaması nedeni ile akamete uğramıştır¹³.

Sonuç

Marmaray; şehir içi bir ulaşım ağı olmaktan öte kıtaları ve ülkeleri birbirine bağlamak gibi sembolik bir anlamda içermektedir. Demir İpek Yolu,

¹³<https://www.dunya.com/kose-yazisi/demir-ipek-yolu-bir-yuzyil-projesinin-temeli-olabilir-mi/17292>
04.12.2017. 23.37

Kuşak Yolu, Kervansaray Projesi, Diyalog Yolu gibi isimler olsa da, ülkelere yada ittifaklara göre anlamı ve misyonu değişse de 2000 yıllık maziye sahip bir insanlık ilk iletişim halinin yeniden doğmasıdır.

Ortak çıkar, refahın paylaşımı, farklılıkların zenginlik olarak görülmesi öğelerini barındırarak geçtiği her güzergâha huzur ve mutluluğu getirip terörün panzehiri olma şansı bulunduğu gibi çıkar çatışmalarını, ayrılıkları körükleyip bölgeyi zehirlemesinden korkulan yeni bir huzursuzluk kaynağı olma ihtimalinin yüksek olmasıdır.

Huzurun ya da kavganın sebebi olma potansiyelini barındırsa da İpek Yolu (Marmaray) özelde Asya’da genelde ise tüm dünya da gücün kartlarının yeniden dağıtımını sağlayabilecek stratejik bir ulaşım hamlesidir.

KAYNAKÇA

- Beykoz Lojistik Meslek Yüksek Okulu. (2014). Lojistik Sektörü “Sosyal Medya Araştırması”, İstanbul
- Çalışkan, Ç. İstanbul ve Büyük Ulaşım Projeleri Raporu
- Demiryolu Sektörü. (2017). Ulaşan ve Erişen Türkiye, S.179
- DLH. (2011). Marmaray (İstasyon Yapıları ve Tasarım kriterleri)
- Evren, G. (2016) Demiryollarımız İçin Yapılanlar ve sonuçları, İTÜ Vakıf Dergisi, S.73, İstanbul
- Gama Holding. (2014). Hayalden Gerçeğe Bir İstanbul Öyküsü Marmaray, S.8, İstanbul
- ÖzgünCE. (2011). Marmaray Projesi / Yenikapı, S.10, İstanbul
- Sarayburnu – Üsküdar arasını Tüp Geçitle Bağlaması Planlanan Ve Fransız Demiryolu Mühendislerinden S. Preault Tarafından Sultan Abdülhamit’e Sunulan deniz Altı Çelik Tünel Projesi”
 - TC Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, AYGEM Bilgi Notları. (2017) “İstanbul Boğazı Karayolu Boğaz Tüp Geçiş Projesi Avrasya Tüneli” Ankara
 - Yıldız Teknik Üniversitesi. İnşaat mühendisliği Bölümü AR&GE Bölümü Yayınları. (2011). Tünel Dersi, İstanbul
 - Murat Yülek (2013, 12 Ağustos). Demir İpek yolu Bir Yüzyılın Projesi Olabilir mi? Dünya. Erişim Adresi: <https://www.dunya.com/kose-yazisi/demir-ipek-yolu-bir-yuzyil-projesinin-temeli-olabilir-mi/17292> 04.12.2017. 23.37
 - Ray Haber (2014, 3 Haziran). Demiryolu Hat Uzunluğu 25.000 km’ye çıkacak, Erişim Adresi: <http://www.rayhaber.com/2014/03/demiryolu-hat-uzunlugu-25-bin-kmye-cikacak/> 15.10.2017 11.51
 - TUIK. http://www.tuik.gov.tr/PreTablo.do?alt_id=1051 15.10.2017 11.51

TÜRKİSTAN DÜĞÜMÜ: FERGANA VADİSİ

Konuşmacılar: Fırat Kaya-Alper Okşar

Danışman Öğretmen: Ergül İmralı Kocaman

Okul Müdürü: Özgür Uygur

Erünal Sosyal BilimlerLisesi, Antalya

Özet

Özkent'den, Kendimizin şehri diye bildiğimiz Fergana'dan yükselen bir ateş bu... Dün – bugün – yarın üçlemesine inat her dem yanacak olan bir ateş bu! Ya güneş olup ışık olup kendini ve bölgeyi aydınlatıp huzur getirecek yada narı cehennem olup bölgeyi bir ateş çemberine çevirecek pandoranın kutusu Fergana Vadisi...

Türkistan'daki Sir-i Derya havzasında yer alan, Fergana Vadisi, İpek yolunun üç güzergâhının en önemlisi olup, kültürlerin, etnik yapının, dinlerin, dillerin harman olduğu bir coğrafyadır. Tarımın ve ticaretin gözbebeği olan bölge, bölgede hâkimiyet kurma ideali içinde olan devletlerin ana hedefi olmuştur. Ekonomik refah ve bolluk çok farklı din, dil, etnik grup hatta mezhep ve tarikatların bir arada huzurlu bir şekilde yaşadığı bir alan olmuştur. Güç merkezlerinin değişimi, yer altı ve yerüstü zenginliklerinin paylaşımı ile bölge devletlerarası bilek güreşinin adresi haline gelmiştir. Dün Çin, Türk, Rus vb devletlerin hedefinde olan bölge, günümüzde ön cephede Tacikistan – Kırgızistan – Özbekistan'ın, arka planda ise başat devletlerin sayesinde pimi çekilmiş bir bombaya dönüşmüştür. Etnik, dinsel, dilsel tabanlı zenginlik, emperyalist idealler besleyen devletler sayesinde bölgeyi ateş çemberine çevirecek bir hale bürünmüştür.

Geçmişin huzur dağıtan, dünyayı besleyen durağı Fergana Vadisi, 11,5 milyon nüfusu 3 devlet arasında paylaşılmış coğrafi haritası ile dün olduğu kadar bugün de bölgenin parlayan yıldızıdır.

Anahtar Kelimeler: Fergana Vadisi, Türkistan, Taciksitan, Kırgızistan, Özbekistan

1. Fergana Vadisi Hakkında Temel Bilgiler

Tarih boyunca hâkimiyet mücadelelerine konu olan Orta Asya, yakın tarihte Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği (S.S.C.B.)'nin dağılmasından sonra bir kez daha hegemonya rekabetinin sujesi haline gelmiştir. Avrupa ile Pasifik arasında bağlantı sağlayan Orta Asya, bir kez daha Avrasya jeopolitiğinin tam ortasına oturmuş durumdadır. On dokuzuncu yüzyılda Rusya ve İngiltere arasındaki hâkimiyet mücadelesinin Rusya tarafından kazanılması sonucunda bölge, bir asır kadar Rusların hâkimiyeti altında yaşam mücadelesi vermiştir. S.S.C.B. döneminde sistemsal ve kurumsal nedenler dolayısıyla yeteri kadar sermaye, teknoloji ve bilgi birikimi sağlayamayan bölge, yüzyıl boyunca ertelenmiş yapısal sorunları ile dağılma sonrasında mücadele etmek zorunda kalmıştır.

Fergana Vadisi, Orta Asya'nın en kozmopolit ve nüfus yoğun bölgesidir. Sovyetler'den miras kalan sınır ve kaynak paylaşımı sorunları, Vadi topraklarını paylaşan Özbekistan, Kırgızistan ve Tacikistan tarafından henüz çözüme kavuşturulamamıştır. Sınır sorununun varlığı beraberinde etnik sorunları, terörizmi, uyuşturucu ticareti ve diğer organize suçların coğrafyaya egemen olmasını da getirmiştir. Ülkeler arasında işbirliği sağlanamadığından, ulus-devlet inşası sürecinde etnik sorunlar derinleşmiş, ekonomik kalkınma hamleleri halkın refahını arttıracak boyutlara ulaşmadığından, aidiyet duyguları törpülenmiştir. Vadi, son yirmi yılda defalarca irili ufaklı etnik çatışmalar ve sokak eylemleri ile dünya gündemine gelmiştir. Uluslararası kamuoyu bu ülkelerdeki anti-demokratik uygulamaları ve totaliter rejimleri eleştirerek, kıyısından köşesinden Fergana Vadisi'nde baş gösteren her türlü sorunun tarafı olmaya başlamıştır. Süper güçler ise Fergana sorunsalı üzerinden Avrasya jeopolitiğinde mevzi kazanabilmek amacıyla kıyasıya bir rekabete girişmişlerdir.

2. Konumu ve Fiziksel Yapısı

Fergana Vadisi, Türkistan'da Sir Derya (Seyhun) havzasında yer alan bir bölgedir. Kuzeyinde Çatkal sıradağları, doğusunda Fergana dağları ve güneyinde Alay sıradağları olan üçgen biçimli bir vadidir. Özbekistan, Kırgızistan ve Tacikistan Cumhuriyetleri arasında yer alan Fergana Vadisi, 22.000 km² yüzölçümünde, 300 km. uzunluğunda ve yaklaşık 100 km. genişliğindedir.

Karlı dağların muazzam bir görüntü oluşturduğu Vadi'de dağ tepeleri, Vadi tabanından 3000 ila 4000 m. yüksekliktedir. Yalçın dağlar arasındaki tek geçit 7 km. genişliğinde olan ve Sir Derya (Seyhun) nehrini açık steplere çıkaran Hokand geçididir. Fergana Vadisi'ni çevreleyen dağ silsileleri arasında en önemli olanı güneydeki Alay sıradağlarıdır. Bu sıradağların zirvelerinde bulunan buzullar (240 civarında buz bloğu) vadiye yer alan sayısız dere ve çayları, yılın her mevsiminde beslemektedir. Bu durum Vadi tabanına yakın yamaçlar ve düzlüklerde sulamaya dayalı tarımı ayakta tutmaktadır. Kuzeyde bulunan Çatkal silsilesi ise Kuzeyden gelen soğuk hava kütlelerinin önüne set çekerek, ılıman bir iklimin oluşmasını sağlamaktadır. Bu da ekolojik çeşitliliğin artmasına ve Vadi'nin sayısız bitki ve hayvan türünün habitat alanı haline gelmesine imkan vermektedir.

Özbekistan'ın doğu, Kırgızistan'ın Güney ve Tacikistan'ın Kuzey bölgelerini içine alan Fergana Vadisi'nde fiziksel yapı, gerek ekonomik gerekse demografik yapıyı doğrudan etkileyen bir unsurdur. Özbekistan'ın Fergana Vadisi'ndeki topraklarının toplam topraklarına oranı %4,3; Kırgızistan'ın Fergana'daki topraklarının toplam topraklarına oranı %40 ve Tacikistan'ınki ise %20'dir.

3. Bölgenin Tarihsel Gelişimi

Fergana Vadisi'nin tarihi genel olarak Orta Asya tarihi ile paralellik göstermektedir. Bugünkü adıyla, Fergana kelimesine ilk yazılı kaynaklarda MÖ

5. Yüzyılda rastlanır. Araştırmalar bölgede daha önceden yerleşim yerleri olduğunu göstermiştir.

Hem yazılı kaynaklar hem de Hive'de bulunmuş sikkeler, en azından MS 3.-4. yüzyıldan beri Fergana'da birkaç bölünmüş hükümdarlığın olduğu kanıtlamaktadır. Uzun yıllar Pers ve Hellen imparatorluklarının himayesinde kalan Fergana Vadisi, 6.-7. yüzyıllarda birçok Orta

Asya toprakları gibi da Türk hâkimiyet sahası içine dâhil edilmiş, doğuya akın eden pek çok Türk bölgeye yerleşmiştir.

İslamiyetin kabulünden sonra Arap emirlikleri, Türk (Özbek veya Kırgız) Hanlıkları ve Moğollar arasında sık sık el değiştiren Fergana Vadisi, 980-1210 yılları arasında Karahanlı Devleti'ne; 1210-1370 yılları arasında Harzemşahlar ve onların devamı olan küçük beyliklere; 1370-1507 yılları arasında Timur İmparatorluğu'na (Özbek); 1507-1561 yılları arasında şeybani Hanlığı'na (Özbek); 1562-1740 yılları arasında Buhara Hanlığı'na (Özbek) ve 1740-1876 yılında da Hokand Hanlığı'na (Kırgız) bağlı olmuştur. Vadi'nin batıdaki bazı bölgeleri, Rus hâkimiyetine kadar Buhara Hanlığının egemenliğinde kalmaya devam etmiş, ve zaman zaman Buhara ve Hokand Hanlıkları arasında tamamen veya kısmen el değişirmiştir.

Vadi, 1860'lardan itibaren Rus Çarlığı'nın saldırılarına maruz kalmış ve 1870'li yıllarda Rus hâkimiyetine girmiştir. Bundan sonrasında Ruslar hiçbir zaman Vadi üzerinde tam hâkimiyet kuramamışlardır ve irili ufaklı sayısız başkaldırıyla karşılaşmışlardır. Bunlardan en bilineni elbette Basmacı hareketidir. Ancak Basmacı hareketinden önce ve sonra da örgütlü ve silahlı başkaldırıları olmuştur. Örneğin 1898 yılında Andican'da cihad ülküsüyle büyük bir ayaklanma çıkmış ve kanlı bir şekilde bastırılmıştı. Aynı şekilde 1876 ve 1885 yıllarında Oş şehrinde çıkan ayaklanmalar da Ruslar tarafından kanlı bir şekilde bastırılmıştı.

1991 yılı sonlarında Özbekistan, Kırgızistan ve Tacikistan'ın bağımsızlıklarını ilan etmelerinden sonra, Fergana Vadisi Ruslar tarafından

1924-1955 yılları arasında belirlenen sınırlara sadık kalınarak bu üç ülke arasında tanzim edilmiştir. Son yirmi yılda Vadi’de tansiyon hep yüksek kalmış ve birkaç kez zirveye ulaşarak dünya gündemine gelmiştir.

4.Bölgedeki Sosyal ve Ekonomik Hayat

Fergana Vadisi doğu ile batıyı bağlayan en eski ticaret yolları üzerinde bulunmaktadır. Tarihi ipek yolunun üç ana güzergâhından en önemli olanı Fergana’dan geçmektedir. Tarihi sürecinde din, dil, sanat ve kültür alanında etkileşime imkan verebilecek statüde olan tüccarların, mimarların, elçilerin, din adamlarının, zanaatkar ve sanatkarların en popüler uğrak yerlerinden biri olmuştur. Kültürel anlamda Fergana Vadisi, Türk kültür ve medeniyeti ile Fars, Arap, Hint ve Çin kültür ve medeniyetlerinin harmanlanmasından oluşmuştur. Karahanlılar’ın fethiyle Türk kimliğini, Arap fetihleriyle de İslam kimliğini kazanmıştır. İslam’ın tüm mezhep ve meşreplerine, hatta tüm altyorumlarına (tarikatlara) rastlanabilen bir bölgedir.

Fergana Vadisi’nde sosyal yaşam, eski Sovyet gelenekleri ile çağdaş dünya normları arasında sıkışmış durumdadır. Vadi’deki toplumlar güçlü idari sınırlarla çekilen setlerin ötesine geçememekte, Vadi tarihi sürecinde olduğu kadar etkileşim halinde olamamaktadır. Bunun yanısıra şehirler ve köyler hala Rus tipi *kolhoz* (oba) ve *rayonlara* (mahalle) ayrılmış durumdadır. Eskiden genel olarak iktisadi meşguliyetlerine göre oluşan bu ayırım, günümüzde tehlikeli bir biçimde etnisiteye dayalı gettolaşmaya doğru gitmektedir. Güvenlik alıgılamaları sosyal yaşamda da ön plana geçmektedir. Bunda, Vadi’yi paylaşan devletlerin Sovyet sonrası dönemde milli birliği kurmak adına izledikleri şovenizme varan politikalar etkili olmuştur. Bir yandan ulus-devlet inşası, diğer yandan Sovyet döneminde bastırılan dini duyguları abartılı ve yapay bir biçimde yeşertme çabaları Fergana Vadisi’ni tarihi kültürel dokusundan uzaklaştırmaya ve toplumları ayrıştırmaya başlamıştır.

Fergana Vadisi, Orta Asya'da tarımın ilk başladığı bölgelerden biridir. Günümüzde de Fergana Vadisi'nde ekonomi genel olarak tarıma ve tarımla ilişkili sanayi kollarına dayanmaktadır. Hava ve iklim koşullarına bağlı olarak tarımsal üretim yıllar itibariyle istikrarsızlık göstermektedir. Özellikle tarımsal üretimde her dönem için bir numara olan pamuk, iklim koşullarından önemli ölçüde etkilenmektedir. Özbekistan ve Tacikistan'ın Fergana Vadisi'ndeki topluları ülkenin diğer bölgelerindeki insanlara göre daha zengindir ve ekonomi daha canlıdır. Kırgızistan'da ise Fergana bölgesi ülkenin en fakir kısmını oluşturmaktadır. Bunun temel nedeni Sovyetler Birliği döneminde Vadi'nin Özbekistan ve Tacikistan tarafında tarım ve tarıma dayalı sanayinin (özellikle pamuk üretimi ve işlenmesi) geliştirilmesine rağmen, Vadi'nin Kırgızistan tarafından sadece tatlı su ve elektrik ihtiyaçlarının karşılanmasıdır. Bu iş bölümü nedeniyle Vadi'nin Kırgız bölgesinde tarım ve tarıma dayalı sanayi diğer iki bölgedeki kadar gelişmemiştir.

İstatistikler, Sovyetler Birliği'nin dağılmasından sonra Fergana Vadisi'nde ekonomik büyümenin nüfus artış hızının altında kaldığını göstermektedir. Bu durum beraberinde işsizliği ve fakirleşmeyi getirmiştir. 2007 yılı değerlerine göre Fergana Vadisinde yaşayan nüfusun %60'ı uluslararası standartlara göre "fakir" kabul edilmektedir. Son dönemlerde Fergana Vadisi'nde yaşanan huzursuzlukların nedenleri arasında bölgesel gelişmişlik farklarının neden olduğu sosyal sorunlar, yaşam kalitesinin düşüklüğü ve işsizlik önemli bir yer tutmaktadır.

Sonuç

Türkistan'daki Sir-i Derya havzasında yer alan, Fergana Vadisi, İpek yolunun üç güzergâhının en önemlisi olup, kültürlerin, etnik yapının, dinlerin, dillerin harman olduğu bir coğrafyadır. Tarımın ve ticaretin gözbebeği olan bölge, bölgede hâkimiyet kurma ideali içinde olan devletlerin ana hedefi olmuştur. Ekonomik refah ve bolluk çok farklı din, dil, etnik grup hatta mezhep ve tarikatların bir arada huzurlu bir şekilde yaşadığı bir alan olmuştur. Güç

merkezlerinin değişimi, yer altı ve yerüstü zenginliklerinin paylaşımı ile bölge devletlerarası bilek güreşinin adresi haline gelmiştir. Dün Çin, Türk, Rus vb devletlerin hedefinde olan bölge, günümüzde ön cephede Tacikistan – Kırgızistan – Özbekistan’ın, arka planda ise başat devletlerin sayesinde pimi çekilmiş bir bombaya dönüşmüştür. Etnik, dinsel, dilsel tabanlı zenginlik, emperyalist idealler besleyen devletler sayesinde bölgeyi ateş çemberine çevirecek bir hale bürünmüştür.

Geçmişin huzur dağıtan, dünyayı besleyen durağı Fergana Vadisi, 11.5 milyon nüfusu 3 devlet arasında paylaşılmış coğrafi haritası ile dün olduğu kadar bugün de bölgenin parlayan yıldızıdır.

Bugün ve yarın planlanan projeler kapsamında geçmişten günümüze kadar getirdiğı ününü korumakla birlikte, Fergana Vadisi bölgede çözülmesi gereken bir düğüm olmaya devam edecekmiş gibi görünmektedir.

KAYNAKÇA

- 1) “The Pogroms in Kyrgyzistan”, International Crisis Group (ICG), Asia Report No:193, 23 August 2010, s.1.
- 2) “Investment Guide To The Ferghana Valley”, UNDP Country Office for Uzbekistan, 2009, s.21.
- 3) Saadettin Gömeç, Türk Cumhuriyetleri ve Toplulukları Tarihi, 3. Baskı, Ankara, Akçağ Yayınları, 2006, s.134-149.
- 4) Mehmet Saray, Kırgız Türkleri Tarihi, İstanbul, Nesil Matbaacılık ve Yayıncılık, 1993, s.19.
- 5) Canpolat, Zafer; Avrasya’da Yeni Bir Bölgesel Güvenlik Sorunu Olarak Fergana Vadisi (Etnik Çatışmalar Ve Terörizm Ekseninde) Yüksek Lisans Tezi, Ankara Üniversitesi,2012

ULAŞIM, GÜVENLİK VE ENERJİ-KERVANSARAY PROJESİ
IŞIĞINDA İPEK YOLU
(TREN AĞLARI, ULAŞIM HATLARI, GÜMRÜK KAPILARI, ENERJİ
KORİDORLARI, DOĞALGAZ BORU HATLARI)

Konuşmacı: Derya Salaman
Danışman Öğretmen: Hakan Kaya
Okul Müdürü: Özgür Uygur
Erünel Sosyal Bilimler Lisesi, Antalya

Özet

Dünün dinlenme tesisleri, hotel/motel olan Kervansaraylar ticaretin vazgeçilmezi olarak karşımıza çıkmaktadır. Ticari faaliyetleri kolaylaştıran, gelişmesini sağlayan kervansaraylar, değişen – gelişen ulaşım araçları ve ticari enstrümanlar ile önemi azalıp sadece tarihi bir figür ve değer olarak günümüzde yer edinse de edindikleri misyon farklı isimlere altında devam etmektedir.

Ticari, sosyal, kültürel, teknolojik birikimlerin paylaşıldığı bir sosyal ağ olan kervansaraylar günümüzde demir atların koştığı tren yolları, kıtaları ve kültürleri bağlayan köprüler ve tüneller ile doğalgaz - petrol boru hatları ile oluşan yeni yollar ve şehirler sayesinde eskinin kervansarayı günümüzün hub'ı olarak değer bulmaktadır.

Günümüz bilgi birikimi sayesinde daha hızlı şekilde cereyan eden bu dönüşüm ve değişim hem kendin değiştirip dönüştürdüğü gibi geçtiği bölgeleri de değiştirip dönüştürmektedir.

Anahtar Kelimeler: Kervansaray, İpek yolu, Ticaret, hub

A- Kervansaray Nedir?

Kervansaray kelime anlamı olarak ticaret yolları üzerinde bulunan, kervanların konakladığı ve her türlü ihtiyaçlarının ücretsiz karşılandığı, devlet veya hayırsever kişiler tarafından yapılmış binalardır. Gelir kaynağı ise evler, dükkânlar, fırınlar, hanlar, bağ bahçe ve tarlalar, araziler, çiftlikler ve köylerdir.

İlk yıllarda kervansaraylarının amacı sınır emniyetini korumaktı ve askeri maksatlıydı.

Kervansaraylar Türklerin Müslüman olmasından sonra ortaya çıkmıştır ve Selçuklu döneminde en gelişmiş şeklini almıştır. Türk Devleti zamanında kurulan ilk kervansaray ise Karahanlılar dönemindedir. Selçuklu Döneminde Anadolu'nun çeşitli yerlerinde yüze yakın kervansaray kurulmuştur. Amaçları ise kervanlarının akşamları güvenli bir şekilde konaklamalarıdır. Sultan Han'ı da denilmektedir. Büyük ticaret yolları üzerinde kurulan Selçuklu kervansaraylarının aralarındaki uzaklıklar deve yürüyüşü ile günde 9 saat(40 km) dir. Kervansaraylar plan özelliği bakımından, yalnız kapalı kısmı, yalnız açık kısmı, hem açık hem kapalı kısmı olan klasik planlı ve iç avlulu planlı kervansaraylar, eş odaklı (mekânlar içi içe halkalar şeklinde) kervansaraylar ile ortasında köşk mescidi olan türler olarak gruplandırılır. Yalnızca kapalı develik kısmı olanlar(Amasya Ezine Pazar Han, Alanya Şarapsa Han) yalnızca açık ve yarı açık bölümü olanlar(Evdir Han) kapalı develik ve açık avlulu olanlar(Aksaray Sultan Han, Kayseri Sultan Han) eş odaklı(Alara Han, Eshab-ı Kehf Han, Mama Hatun Kervansarayı) gibi. Kervansarayların çevreleri yüksek duvarlarla çevrilidir sebebi ise savaş zamanı kale olarak, barış zamanı ise Pazar yeri olarak kullanılmasıdır. Kervansaraylarda din, dil, ırk ayrımı gözetilmezdi. Konaklayan yolcular üç gün kalabilir, hasta olanlar tedavi edilebilirdi. Günde iki öğün yemek verilir banyo ihtiyacı karşılanır, hayvanlarına bakılırdı ve hiçbir ücret alınmaz tüm giderler vakıf tarafından karşılanırdı. Burada mescit, doktor, nalbant, veteriner, araba, koşum onarım hizmeti gibi yardım amaçlı hizmetler yer almaktaydı. Kervansaraylar Osmanlı Devleti Döneminde de Anadolu'da önemini uzun süre korumuştur. Ancak coğrafi keşifler başlayınca ticaret yolları denize kaydığı için kara ticaretinin bir önemi kalmamıştır bu sebeple ise kervansaraylar eski önemini kaybetmiştir.

Yapılan ön çalışmalar doğrultusunda ana yol güzergâhları ile çakışan ve ipek yolları üzerinde yer alan 11 kervansaray belirlenmiştir. Bunlar; Sultan

Hanı(Aksaray), Sarı Han(Nevşehir), Şarapsa Han(Antalya), Ak Han (Denizli), Ağzıkara Han(Aksaray), Alara Han(Antalya),Silahhtar Mustafa Paşa Kervansarayı(Malatya),Çardak Han(Denizli),Susuz Han(Burdur),İncir Han(Burdur),Alay Han(Burdur) dır.

B- Modern Kervansaraylar:

Demir İpek Yolu tarihi ipek yolunun demiryolu hattıyla düzenlenmesidir. BTK(Bakü-Tiflis-Kars) demir yolu hattı sayesinde Londra'dan kalkan bir tren Pekin'e kadar kesintisiz gidebilecek. 30 Ekim 2017 tarihinde ilk resmi tren seferi başlatıldı. Demir İpek yolu sayesinde toplam uzunluğu 838km olan yolda 45-60 günlük nakliye süresi 15 güne düşürüldü. Ayrıca işsizliğin büyük oranda olduğu Kars'ta Demir İpek yol hattının faaliyete geçmesiyle işsizliğin önemli derecede artacağı gözlemleniyor.

“Demir İpek Yolu” olarak da adlandırılan Bakü-Tiflis-Kars demir yolu projesinin kısa süre içerisinde hayata geçmesi öngörülmüştür. Bu çevrede Canbaz İstasyonunda, Gürcistan'a geçecek ve Gürcistan'dan gelen tüm trenlerdeki eşya ve yolculara ilişkin gümrük işlemleri yapmak üzere, Kaçkar Gümrük ve Ticaret Bölge Müdürlüğüne bağlı olarak Ardahan ilinde Demir İpek yolu Gümrük Müdürlüğüne yönlendirilecektir.

Bölge ekonomisi ile ihracatçımıza katkı ve kolaylık sağlanması, gümrük gözetim ve denetimde etkinlik sağlanması amacıyla Doğu Akdeniz Gümrük ve Ticaret Bölge Müdürlüğüne bağlı olarak Osmaniye Gümrük Müdürlüğü, Orta Anadolu Gümrük ve Ticaret Bölge Müdürlüğüne bağlı olarak Kırşehir Gümrük Müdürlüğü kurulmuştur.

Taşımacılıkta BTK Demiryolu hattı ve enerji sektöründeki Bakü-Tiflis-Ceyhan petrol boru hattı ile Bakü-Tiflis-Erzurum doğal gaz boru hattı projeleriyle bu proje üçüncü büyük proje niteliği taşımaktadır.

C- Kervansaray Projesi Nedir ve Amaçları:

Kervansaray Projesi, İpek Yolu girişiminin projeye dönüştürülmüş halidir. Bir bakıma yol haritasıdır. Projenin amaçları doğrultusunda:

- Spesifik bir İpek Yolu rotasının ve bu rota üzerindeki sınır kapılarının belirlenmesi
- Sınır kapılarında olması gerekli minimum standartların belirlenmesi

- Pilot Rota üzerindeki sınır kapılarındaki mevcut durumun belirlenmesi
- Sınır geçişlerini zorlaştıran unsurların belirlenmesi
- Proje veya eylem planının hayata geçirilmesi planlanmıştır.
- Kervansaray projesinin amaçları doğrultusunda kervansaraylar, kervanların konaklamaları ve bu kervanların çeşitli ihtiyaçlarının karşılanması amacıyla ticari yollar üzerinde kurulmuştur.

Sonuç

Kervansaraylar hakkında yukarıda yer alan bilgiler doğrultusunda;

Kervansaraylar bilindiği üzere ticarete önem kazandıran veya önemini arttıran önemli bir unsurdur. Kervansaraylar elbette ki günümüzde ticaret açısından kullanılmamaktadır. Buna örnek verilecek olunursa Alanya'da bulunan Şarapsa Han günümüzde eğlence merkezi olarak kullanılmaktadır. Kervansarayların yerini günümüzde hoteller/ moteller almıştır. Arasındaki farka bakılacak olduğunda kervansaraylar bütün kervanların ihtiyaçlarını ücretsiz ve gönüllülük esaslı yaparken günümüzde yer alan hoteller ise tam tersine kendi bütçesine katkı sağlayarak bir ücret karşılığında yapmaktadır. İpek Yolu kervansaraylarının İpek Yolu'na yaptığı katkılar göz ardı edilememekle birlikte aynı zamanda toplumsal dayanışmamızı ve kaynaşmamızı güçlendirmiştir. İpek Yolunun uzun süren mesafesi önemli bir sorun oluşturduğundan Demir İpek Yolu projesi planlanarak uzun süren mesafe neredeyse yarıya indirilmiştir. Bu sayede ise ticaret oranı artması planlanmaktadır. Demir İpek Yolunun bir durağı olan Kars'ta ise işsizliğin büyük oranda azalması bekleniyor.

KAYNAKÇA

- www.birgun.net
- www.wikizero.org
- blog.milliyet.com.tr
- www.genelturktarihi.net
- www.sosyalbilgiler.gen.tr
- Günel, Gökçe(2010) Anadolu Selçuklu Dönemi'nde Anadolu'da İpek Yolu-Kervansaraylar-Köprüler(146) 133-137
- Atasoy, Fahri(2014),İpek Yolu'nda Türk Kültür Mirası, Kitapyurdu,s.588

DEMİR İPEK YOLU MU? BÜYÜK OYUN MU?

Konuşmacı: Nadir Kaypak

Danışman Öğretmen: Atilla Acar

Okul Müdürü: Özgür Uygur

Erüenal Sosyal Bilimler Lisesi, Antalya

Özet

Dünyanın kalpgahı - merkez bölgesi olarak adlandırılan, bu coğrafyaya hâkim olanın dünya adası denilen Asya, Avrupa ve Afrika'da denetim kurma şansını yakalayacağı Orta Asya, geçmişten günümüze hâkim devlet olma ideali taşıyan devletlerin ilgi alanı içinde olmuştur.

Geçmişte İpek Yolu ve geçtiği güzergâhlara hâkim olunarak ekonomik, siyasi, kültürel, teknolojik hayata yön verme gücünü elinde tutma ideali ile içinde Çin – Türk ekseninde gelişen dünya liderliği kavgası vardı. Günümüzde ise gücün el değiştirdiği, dünyanın hâkim devleti ve başat gücü olma şansının batıdan doğuya geçmesinde Demir İpek yolu / Kuşak yol Projesi dengeyi Doğu devletleri lehine bozucu bir hamle olarak görülmektedir. Çin açısından bakıldığında; Chinatown sendromu olarak da adlandırılan, 2050 yılında dünya lideri olması beklenen Çin'in İpek yolunu canlandırarak geçtiği güzergâhlardaki şehir / bölgelerde Çinlileşmiş bölgeler kurması en büyük itiraz alanıdır. Rusya'nın bölgedeki var olan hegemonyasını daha da sağlama almak ve Avrupa'yı özellikle enerji hatları ve lojistik hatlar açısından kuşatma altında tutmasından çekinilmektedir. Türkiye'nin tarihi ve kültürel özelliklerinden yararlanarak özellikle Türkî cumhuriyetler ile bağlantını kuvvetlendirmesi Çin, Rusya, ABD başta olmak üzere bölgede söz sahibi olmak isteyen devletler açısından çekince içeren konulardır.

Dün – bugün – yarın zamanın değişse de isimler değişse de Orta Asya her zaman hegomonik devletlerin mücadele alanı olmaya devam edecektir. İpek yolu ya da Kuşak Yol Projesi sadece kavganın isminin değişmesidir.

Anahtar Kelimeler

Orta Asya, Chinatown, Demir İpek Yolu, Kuşak Yol Projesi

Geçmişten Günümüze İpek Yolu

İpek yolu, insanlar ve mallarla birlikte bilgilerin, fikirlerin, inançların ve değerlerin de hareketine sahne olmuştur. İpek yolu üstünlük ve gücün kaynağı, zorlu coğrafyaya karşı insanoğlunun hâkimiyet mührüdür¹⁴.

Kıtalararası ilk ticaret yolu olan İpek yolu Çin'den başlayıp Anadolu ve Akdeniz aracılığı ile Avrupa'ya ve Kızıldeniz üzerinden de Afrika'ya kadar uzanan ticaret yollarının genel adıdır. Bu yollar üzerinde ticareti yapılan en önemli ve kıymetli mal olan ipekten dolayı bu adı almıştır. Bu isimlendirme ilk kez MÖ 138 yılında Çinli Seyyah Cjan Syan'ın yolculuğunda kullanılmıştır. Günümüz literatüründe kullanımı ise Alman coğrafyacı Ferdinand Feiherr von Richthofen tarafından kullanılmıştır¹⁵.

2000 yıllık bir maziye sahip olan İpek Yoluna dair ilk bilgiler MÖ. II. Yüzyıla kadar gitmektedir. Bu bilgilere göre, İpek yolları 4 ana kol ve tali yollar ile Asya'yı Avrupa'ya, Çin'in ve bölge ülkelerinin ürettiği ürünleri Avrupa'ya taşınması her dönem bölge ülkelerinin en önemli hâkimiyet mücadelesi olmuştur¹⁶. Çin, Türk, Roma, Sasani devletleri arasında süren kavga Coğrafi Keşifler nedeni ile sona ermiştir. Osmanlı devleti zamanında yeniden İpek Yolunu diriltme çabaları olsa da başarısız kalarak günümüze kadar nostaljik tarihi bir kavram olarak varlığını sürdürmüştür¹⁷.

İpek Yolu'nun Dönüşü

Hegomonik ideal taşıyan devletler, parayı dolayısı ile ekonomik enstrümanları kendi güdümünde tutmak istemektedirler. Hammadde, imalat,

¹⁴ Yaşar Bedirhan, Orta Çağda İpek yolu Hâkimiyeti ve Türk Yurtları, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Selçuk Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Konya, 1994

¹⁵ Taşkın Deniz, Yeni Umutların ışığında Tarihi İpek Yolu Coğrafyası, Marmara Coğrafya Dergisi, S.34, İstanbul, 2016, s.195 -202

¹⁶ Mehmet Tezcan, İpek Yolu'nun İran Güzergâhı ve İpek Yolu Ticaretine İran Engellemesi, Uluslar arası Türkçe Edebiyat Kültür Eğitim Dergisi, S.3/1, 2007, s.96 - 123

¹⁷ Erdal Tanas Karagöl, Modern İpek Yolu Projesi, SETA Perspektif, S.174, Mayıs 2017

Pazar, lojistik gibi etkenler de ana söz sahibi olmak kendi gelişmişlik ve refah düzeyine katkı yapacağı gibi uzun vadede bunun garanti altına alınması anlamı taşımaktadır¹⁸.

Çin Halk Cumhuriyeti Devlet Başkanı Şi Cinping 21 triyon dolarlık ekonomik gücü harekete geçirmek adına attığı adım bölge ülkelerinde de karşılık bulmuştur. Her devlet kendi penceresinden farklı isimler öne sürerek; Kuşak yol Projesi, Demir İpek yolu, Barış Yolu, Diyalog Yolu, Kervansaray Projesi gibi isimler adı altında bu projeye entegre olmaya çalışmaktadır.

Londra'dan Pekin'e kesintisiz insan ve malzeme nakli taşınmasını hedefleyen İpek Yolu ile win-win (kazan – kazan) düşüncesi ile tüm taraf devletlerin ekonomik açıdan karlı çıkması, refahın paylaşımı ile terör faaliyetlerine katılımı azaltma, farklılıkları zenginlik görerek bölgede hoşgörü iklimi oluşturma ve ayrılıkçı hareketleri azaltma hedeflenmektedir. Geçmişte olduğu gibi yine insanların, malzemelerin, ilim / bilim faaliyetlerin, kültürlerin kesintisiz hareketlerine sahne olması hedeflenmektedir¹⁹.

Yol mu? Büyük Oyun mu?

Bir kuşak Bir yol: Ortak Refah için İşbirliği parolası ile lanse edilen Çin'in Asya, Avrupa ve Afrika'da devasa alt yapı yatırımlarını öngören modern İpek yolu projesi bölge içinde yeni bir heyecan dalgası oluşturmuştur. Bölge ülkelerinin hem ülke içi ulaşım ağlarını rehabilite etmesi hemde sisteme entegre olarak kazanç elde etmesi hedeflenmektedir. Sadece Türkiye'nin 30 milyar dolarlık yatırım yapması beklenen projede Edirne - Kars arası Yüksek Hızlı Tren Hattı, Marmaray Tüneli, Avrasya Tüneli, Yavuz Sultan Selim Köprüsü, Bakü Tiflis Kars Demir Yolu gibi bir kısmı biten bir kısmı ise bitmek üzere olan projeler ile yer almaya çalışmaktadır.

¹⁸ Süleyman Şensoy, Bir Kuşak Yol İçin Türkiye ve Dünya, Erişim: http://www.tasam.org/tr-TR/Icerik/25699/bir_kusak_bir_yol_cin_turkiye_ve_dunya 06.12.2017 , 23:50

¹⁹ Hasan Akdoğan, Bir Kuşak Bir Yol Projesi, İpek Yolu ve Türkiye, Erişim: <https://www.dunya.com/kose-yazisi/bir-kusak-bir-yol-projesi-ipekyolu-ve-turkiye/24026> , 06.12.2017, 23:55

Projeye ciddi itirazlar ve alternatif yol önerileride gelmektedir. İpek yolunun nerelerden ve nasıl geçeceği, geçtiği yerlerde siyasi, ekonomik, kültürel, sosyal ve çevresel etkileri üzerinde ciddi tartışmalar yapılmaktadır²⁰.

Projeye ana itiraz noktaları, bu projenin Çin'in chinetown sendromu adı verilen geçtiği ülke ve şehirlerde küçük Çin münhasır alanları kurmasından korkulmasıdır. Zaten ucuz ve bol üretim yaparak dünya ekonomisinde hızla bir numaraya yükselen Çin'in buna birde lojistik sektörünün rüzgârını ele alarak daha baskın bir şekilde yer alma ihtimali bulunmaktadır.

Rusya bu durma karşı Trans Sibiryaya projesi ile Avrupa Birliği TRACACE ile Çin'in etkinliğini kırarak projeyi kendi çıkarları doğrultusunda kurgulamaya çalışmaktadır. Türkiye gibi ülkelerde bunu fırsata değerlendirme gayreti içindedirler. Jeopolitik açıdan da kritik noktada olan Türkiye ana arter ve bağlantılara sahip olarak insan, malzeme, doğalgaz, petrol naklinde lilit ülke olma, Türkistan diye adlandırılan bölge kuvvetli ilişkiler kurma hesapları içindedir. Sorun her ülkenin uyanınca görmek istediği bir rüya olması değil rüyanın farklı olması kaynaklıdır.

Çin, Rusya, ABD, Avrupa Birliği, Türkiye, İran gibi 29 ülke kendilerini direk ya da endirekt etkileyecek bu yol ile ilgili projeler geliştirdiği gibi olası negatif durumlar içinde tedbirler almaya çalışmaktadır. En büyük handikap agresif bir büyüme sergileyen Çin'in tavrının ne olacağıdır.

Sonuç

Dünyanın kalpgahına - merkez bölgesine sahip olarak tüm dünyayı yönetme arzusu içinde olan devletlerin hedefinde olarak dünden bugüne uzanan tarihi çizgide İpek Yolu beklentiler ve çekinceler ile yeniden şekillenmektedir.

Çin – Türk ekseninde gelişen dünya liderliği kavgası, günümüzde ise gücün el değiştirdiği, dünyanın hâkim devleti ve başat gücü olma şansının batıdan doğuya geçmesinde Demir İpek yolu / Kuşak yol Projesi dengeyi Doğu

²⁰Modern İpek Yolu Projesi Beklentiler ve Kuşular: Erişim: <http://www.dw.com/tr/modern-ipek-yolu-projesi-beklentiler-ve-ku%C5%9Fkular/a-38832963>, 06.12.2017, 23:58

devletleri lehine bozucu bir hamle olarak görülmektedir. Çin açısından bakıldığında; Chinatown sendromu olarak da adlandırılan, 2050 yılında dünya lideri olması beklenen Çin'in İpek yolunu canlandırarak geçtiği güzergâhlardaki şehir / bölgelerde Çinlileşmiş bölgeler kurması en büyük itiraz alanıdır. Rusya'nın bölgedeki var olan hegemonyasını daha da sağlama almak ve Avrupa'yı özellikle enerji hatları ve lojistik hatlar açısından kuşatma altında tutmasından çekinilmektedir. Türkiye'nin tarihi ve kültürel özelliklerinden yararlanarak özellikle Türkî cumhuriyetler ile bağlantını kuvvetlendirmesi Çin, Rusya, ABD başta olmak üzere bölgede söz sahibi olmak isteyen devletler açısından çekince içeren konulardır.

KAYNAKÇA

- Bedirhan, Y. (1994). Orta Çağda İpek yolu Hâkimiyeti ve Türk Yurtları, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Selçuk Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Konya
- Deniz T. (2016). Yeni Umutların ışığında Tarihi İpek Yolu Coğrafyası, Marmara Coğrafya Dergisi, S.34, İstanbul
- Karagöl. E. (2017). , Modern İpek Yolu Projesi, SETA Perspektif, S.17
- Tezcan. M. (200). İpek Yolu'nun İran Güzergâhı ve İpek Yolu Ticaretine İran Engellemesi, Uluslar arası Türkçe Edebiyat Kültür Eğitim Dergisi, S.3/1
- Akdoğan. H. Bir Kuşak Bir Yol Projesi, İpek Yolu ve Türkiye, Erişim: <https://www.dunya.com/kose-yazisi/bir-kusak-bir-yol-projesi-ipekyolu-ve-turkiye/24026> , 06.12.2017, 23:55
- Modern İpek Yolu Projesi Beklentiler ve Kuşkular: Erişim: <http://www.dw.com/tr/modern-ipek-yolu-projesi-beklentiler-ve-ku%C5%9Fkular/a-38832963>, 06.12.2017, 23:58
- Şensoy. Ş. Bir Kuşak Yol İçin Türkiye ve Dünya, Erişim: http://www.tasam.org/tr-TR/Icerik/25699/bir_kusak_bir_yol_cin_turkiye_ve_dunya 06.12.2017 , 2

TÜRKİYE’NİN İPEK YOLU ÜZERİNDEKİ ROLÜ

Konuşmacı: Damla Küçüküven

Danışman Öğretmen: Hakan Kaya

Okul Müdürü: Özgür Uygur

Erünal Sosyal Bilimler Lisesi, Antalya

Özet

Bir ticari yoldan daha fazlası olan İpek Yolu, sadece mal ve ürünlerin değil kültürlerin, dinlerin, bilgelerin, fikirlerin de doğudan batıya taşındığı dünya uygarlığının şah damarıdır. Devletlerin bazen ticari çoğu zaman siyasi kaygılar ile sahip olma mücadelesi verdiği İpek Yolu bazen gözden düşse de göz ardı edilemeyecek noktada duran olmuştur.

Zümrüdü Anka misali günümüzde yeniden vitrine çıkan İpek Yolu; Modern İpek Yolu, Bir Kuşak Bir Yol, Diyalog Yolu, Demir İpek yolu adları ile farklı isimler ile adlandırılrsa da 28 ülkenin katılımı ile terörün panzehiri, ekonomik rehanın paylaşımı, kültürlerin / milletlerin / devletlerin farklılıklarını zenginlik olarak gördüğü entegrasyonun anahtarı olarak da görülmektedir. Orta Kuşak’ta yer alan Türkiye için İpek Yolu, geçmiş de Çin – Türk mücadelesinin merkezinde yer tutup ekonomik faaliyetlerinin ve devletlerin egemenlik mücadelesinin fil ayaklarından biri olmuştur. İpek yolu zamanında ana güzergâh üzerinde 11 ana durağa sahip olan Türkler Çin’den Pekine uzanan yeni hatta Marmaray, Avrasya, Yavuz Sultan Selim, Bakü – Tiflis – Kars, Üçüncü Havalimanı hatları ile ulaşım alanında önemli bir misyon yüklenmektedir. Doğu ile batının, Asya ile Avrupa’nın birbirine temas ettiği noktada kültürlerin, ürünlerin, bilgi ve deneyimlerin bir paylaşım platformu olma yolunda ilerlemektedir. Hem ekonomik açıdan ilerleyip alan hâkimiyetine sahip olmak hemde Türkistan diye adlandırılan bölge ile bağlantılarını kurmak adına hayatı önem taşımaktadır. Yeni kurulan dünya düzeninde esaslı bir rol almak adına belki de tarihi fırsattır.

Anahtar Kelimeler: İpek Yolu, Demir İpek Yolu, Kervansaray

1) İpek Yolu Nedir?

İpek Yolu Çin'den başlayarak Anadolu ve Akdeniz aracılığıyla Avrupa'ya kadar uzanan ve dünyaca ünlü bir ticaret yoludur. İpek Yolu sadece tüccarların değil, aynı zamanda doğudan batıya ve batıdan doğuya bilgelerin, orduların, fikirlerin, dinlerin ve kültürlerin de yolu olmuştur. İpek eski çağlardan beri birçok ulusun yaşamında çok önemli yer tutmuştur. Önce Mısırlılar, daha sonra da Romalılar, Çinlilerden ipek satın alırlardı. Ulaşım daha sonra İpek Yolu adı verilen güzergâhı izleyen kervanlarla sağlanırdı. Uzak Doğu'dan gelen ipek ve baharat uluslar arası ilişkilerde önemli rol oynamaktaydı. Bu yollarla batıya gönderilen ipek, ayrıca doğu kültürünün batı tarafından tanınmasını da sağlamıştır.

2) Geçmişten Günümüze İpek Yolu ve Türkler

• İpek Yolu'nun Türkler İçin Önemi

Türklerin yaşadığı coğrafyalarda, Türk tarihinde, Türk kültürünün temel unsurlarında, İpek Yolu'nun apayrı bir önemi olmuştur. Türklerin yaşadığı geniş coğrafi bölgeleri birbirine bağlayan tek ulaşım yolu olan İpek Yolu, Türk yurtlarını birbirine bağlarken, ticari ilişkilerini yoğunlaştırmış, zenginleşmelerine sebep olmuş, birlik ve beraberliklerini sağlamış, zamanına göre medeniyet seviyesi çok yüksek büyük yerleşim birimlerinin kurulmasında ana rol oynamıştır. Aynı şekilde Büyük İpek Yolu'nun meşhur hâle gelmesinde Türk devletlerinin de büyük rolü olmuştur.

• İpek Yolu'nun İzlediği Güzergâh

İpek Yolu'nun güzergâhı ile ilgili ilk belgeler Antik Yunan ve Romalılara dayanmaktadır. Tarım Havzası'nın kuzeyinden geçen kuzey rotasını ünlü tarihçi Herodot MÖ 450 yılında ayrıntılı bir şekilde tarif etmiş, güzergâh merkezlerine de oradaki yerli halkların isimlerini vermiştir. Herodot'un tarifine göre kuzey rotası Don Nehri ağzından başlayarak ilk olarak kuzeye ve hemen sonra Partların bölgesine doğru doğuya ilerlemekte, oradan da Çin'in batısında

bulunan Kansu şehrinde son bulan Tanrı Dağları'nın kuzeyindeki kervan yolu üzerinden geçmektedir. Güney rotasına ilişkin buna benzer bir tarif bulunmamaktadır. Ancak güney rotası yeniden kurgulandığında, rota Mezopotamya'dan başlamaktadır; fakat bu veri kesin değildir. İpek Yolu Anadolu'da Antakya'da başlayıp, Gaziantep'ten geçerek İran ve Afganistan'ın kuzeyinde Pamir Ovası'na kadar uzanmaktadır. Ayrıca Güneydoğu Bölgesi'nde bulunan Gaziantep ve Malatya'yı geçip, Trakya üzerinden ve Ege kıyılarında İzmir, Karadeniz'de Trabzon ve Sinop, Akdeniz'de ise Alanya ve Antalya gibi önemli limanlar üzerinden Avrupa'ya ulaşmaktadır. Üçüncü bir yol da Mısır ve Mezopotamya rotalarının birleşmesi ile meydana gelen Narmada Nehrinin Hint Okyanusu'na döküldüğü Hindistan'ın liman kenti Bargyaga şehrine ulaşan deniz ve kara yollarının birleşimi ile oluşmaktadır. Her üç rota da İpek Yolu'nun yüzyıllar süren gelişmesi sonucu ortaya çıkmıştır.

- **İpek Yolu'nda Hâkimiyet Mücadelesi**

Tarihte bu yolu ele geçiren devletler zenginleşmişler kaybedenler fakirleşip zayıflamışlardır. Bu bakımdan Orta Asya'da yaşayan Türkler hem kendi aralarında hem de diğer devletlerle devamlı çatışma içerisinde olmuştur. Hunlar ve Göktürkler gibi orta Asya'daki Türk devletleride bu yol için Çin'le mücadele etmişlerdir. Bu yol ile doğu ve batı toplumları siyasal, sosyal ve ekonomik alanda birbirinden etkilenmişler Çinin bulduğu kağıt-matbaa-barut-pusula gibi buluşlar bu yol ile batıya geçmiştir

- **Anadolu'da İpek Yolu**

Asya ile Avrupa arasında doğal bir köprü durumunda olan Anadolu, coğrafi ve jeopolitik konumunun doğal bir sonucu olarak, tarihin ilk döneminden itibaren uluslararası ulaşımında önemli bir rol üstlenmiş, önemli ticaret yollarının geçtiği bir merkez konumunda olmuştur. Birçok kültür ve uygarlığa ev sahipliği yapan Anadolu, Anadolu Selçuklularından önce zaman içinde gelişen tarihin en eski ticari yollarına sahipti. Bunlardan Hitit, Asur ticaret kolonilerinin yolları, Pers Kral Yolu, Roma Yolu ve Bizans yol ağı olarak

bilinen askeri ve ticaret yolu daha sonra İpek Yolu adını almıştır. Anadolu'da binlerce yıl boyunca uygarlıklar arasındaki ilişkileri sağlayan bağlantılar olan bu yolları ticaret kervanları ve ordular kullanmıştır. Anadolu'daki bu yollar, geçtiği bölgenin coğrafi koşullarının olanakları nispetinde doğal güzergâhları ve geçitleri izlemiştir. İpek Yolu, Anadolu'ya üç koldan; Güney'de Cizre - Hasankeyf, ortada Doğubayazıt - Erzurum, Erzincan, Sivas, kuzeyde de Kars - Trabzon yoluyla giriyordu. Anadolu Selçukluları döneminde kuzeyden giden kol Erzurum, Erzincan, Tokat, Amasya, Sinop ve Kastamonu yönünden Karadeniz'de limanlara; güneyden giden kol ise Bitlis, Malatya, Kayseri, Kırşehir, Konya, Isparta, Antalya üzerinden Akdeniz limanlarına ulaşmaktaydı. Güney kolun en uç noktası ise bugün Denizli vilayeti sınırları içerisinde bulunan Akhan'dı. Akhan'dan çıkan kervanlar 20 -30 kilometre sonra Menderes Nehri'ne, buradan da Ege limanlarına ulaşıyordu. İpek Yolu, Anadolu Selçuklu döneminde doğu batı, kuzey-güney yönünde Anadolu'yu hiçbir ülkede olmadığı kadarıyla bir ağ gibi dolaşır, doğuda Erzurum, Sivas, Kayseri ve Konya'da düğüm oluşturan bu yollar kuzeyde Sinop, güneyde Antalya'ya kadar uzanırdı. XIII. yüzyılda Anadolu kervan yolları, önemli ticaret merkezlerini birbirine bağlarken, başkent Konya'da düğümleniyor, böylece başkent her yöne ilişkisini sağlıyordu

3) Modern İpek Yolu ve Türkiye

• Demir İpek Yolu ve Türkiye'nin Beklentileri

Tarihi İpek Yolu, demiryolu hattıyla yeniden hayat buldu. Bakü-Tiflis-Kars demiryolu hattı sayesinde Londra'dan kalkan bir tren Pekin'e kadar kesintisiz gidebilecek. Proje 10 yılda tamamlandı. Londra'dan kalkan bir trenin Pekin'e kadar kesintisiz gidebilmesi için önünde iki engel vardı; biri boğaz, diğeri Kars ile Ahılkelek arasında eksik kalan kesim. Bu amaçla Asya ile Avrupa'yı denizin altından demiryoluyla bağlandı. Marmaray Projesi ile bütünleşecek olan BTK Demiryolu Projesi, Avrupa'dan Çin'e demiryoluyla kesintisiz yük taşınmasını da mümkün hale getirecek. Hat işletmeye alındığında 1 milyon yolcu ve 6,5 milyon ton yük taşıma kapasitesine sahip olacak. Aynı zamanda 45-60 günlük nakliye

süresini 15 güne düşü. Pekin'den Londra'ya gidecek bir yük maksimum 15 günde gidebilecek ve bundan Türkiye yılda 1 milyar dolar kazanacak.

- **Türkiye'nin İpek Yolundaki Diğer Projeleri**

İstanbul'un Avrupa ve Asya yakalarındaki demiryolu hatlarını İstanbul Boğazı altından geçen bir tüp tünelle birleştiren Marmaray projesi, İstanbul da yapımı devam eden uluslararası Üçüncü Havalimanı projesi, Karadeniz ile Akdeniz arasında alternatifsiz bir geçit olan İstanbul Boğazı'ndaki gemi trafiğini rahatlatmak adına Karadeniz ile Marmara Denizi arasında yapay bir su yolu olan Kanal İstanbul projesi ve Türkiye, Avrupa, Orta Asya Cumhuriyetleri, Afganistan ve Pakistan'ın bu yolla birlikte Çin'e bağlantısının sağlanmasını sağlayacak Bir Kuşak Bir Yol projesi ile ulaşım alanında önemli bir görev yüklenmektedir.

Sonuç

Türkiye'nin İpek Yolunda ki rolü yukarıda da belirtildiği gibi çok eski çağlara dayanmaktadır. İpek yolu sadece bir ticaret yolu olmakla kalmayıp kültürlerin orduların dinlerin ve fikirlerin de yolu olmuştur. İpek Yolu Türkler için de çok önemlidir çünkü Türklerin yaşadığı geniş coğrafi bölgeleri birbirine bağlayan tek ulaşım yolu İpek Yoludur. İpek yolunun öneminden dolayı da devletler arasında mücadele olmuştur. Çünkü bu yolu ele geçiren devletler zenginleşmişler kaybedenler ise fakirleşip zayıflamışlardır. Tarihi İpek Yolu, Bakü Tiflis Kars demiryolu hattıyla yeniden hayat bulmuştur. Dünyaca önemli bir proje olan Bakü Tiflis Kars demir yolunda Türkiye'nin beklentileri oldukça fazladır.

KAYNAKÇA

- www.aksam.com.tr
- www.birgun.net
- www.wikizero.org
- blog.milliyet.com.tr
- www.genelturktarihi.net
- www.sosyalbilgiler.gen.tr
- www.dunya.com
- www.tasam.org
- Günel, Gökçe (2010) Anadolu Selçuklu Dönemi'nde Anadolu'da İpek Yolu - Kervansaraylar – Köprüler (146) 133-137

İLİM VE İRFAN ORDUSUNU BAŞKENTİ: SEMERKANT

Konuşmacı: Aleyna Kayabal, 10. Sınıf Öğrencisi

Danışman Öğretmen: Özgür Uygur

Okul Müdürü: Özgür Uygur

Erüenal Sosyal Bilimler Lisesi, Antalya

Özet

Kadim şehirler, zaman kaidesinde yükselen emsalsiz abideler gibidir. Kimi şehirler betondan, kimi şehirler de ruhtan ibarettir. Betondan ibaret olan şehirler aslında şehir vasfını taşı(ya)mazlar.

Özbekistan'ın köklü şehirlerinin başında gelen Semerkant, ruhu olan şehirlerdendir. Bu şehir mâziden istikbale köprü vazifesi görmekte, kadim değerleri ve değerleriyle zamana adeta meydan okumaktadır. Tarihi İpek Yolu'nun üzerinde yer alan Semerkant, kimlik sahibi İslâm şehirlerindendir. Özbekistan'ın ikinci büyük şehri, gözbebeği olan Semerkant'ın bir ruhu vardır. Kuruluşu milattan önce 400 yıllarına kadar götürülebilen, tarihte ticaret yollarının kavşağında yer alan Semerkant, Orta Asya'nın en kadim şehirlerinden biridir. Şehrin adı Grek tarihlerinde “Maracanda” olarak geçer.

Zerefşan Irmağı'nın tınısıdır Semerkant. Maveraünnehir'in en verimli topraklarına sahip Zerefşan Vadisi'nde yer alan 2700 yıllık kadim bir kenttir. Tarihte Büyük İskender ve Cengizhan ordularının yıkımlarına maruz kalmıştır. Her seferinde de anka kuşu misali küllerinden doğmuştur. Semerkant, Doğu'yla Batı kültürünün kesiştiği müstesna bir yerdir. 2700 yıllık bir tarihi olan Semerkant, bizim için herhangi bir şehir değildir. Çünkü bu şehrin ruhu Türk-İslâm medeniyetinden derin izler taşır.

Birçok imparatorluğa başkentlik yapan Semerkant'ı gezerek nice yüzyılları aşan insanlığın uzun macerasını görür ve idrak edersiniz. Bu büyüğü keşif yolculuğunda şüphesiz ki kendinizden de derin izler bulabilirsiniz.

Semerkant'ta şehre nakış nakış işlenen tarihî ve estetik unsurlar sizi fazlasıyla cezbeder. Hayalle gerçeğin kavşağında bir masal dünyasının kapılarını aralarsınız.

Anahtar Kelimeler:*Şehir, İslam Şehri, Batı Kültürü, İslam Medeniyeti, İmparatorluk.*

Giriş

Buram buram tarih kokan bir medeniyettir Semerkant. Dünyanın en eski şehirlerinden biri olup Babil ve Roma şehri ile aynı yaşıdadır. Semerkant'ın büyüklüğü sırsız dolu bir havası vardır. Bu güzel şehrin Timur zamanından kalma, birbirinden güzel, tarihî mimarî anıtları göz kamaştırır. Timur, Semerkant'ı 1365'te devletin başkenti yapmıştır. Bu kadim şehir 1499'da Özbeklerin, 1868'de de Çarlık Rusya'sının eline geçmiştir. O dönemde komünist Rusya'nın egemenliğindeki Özbekistan'ın başkenti olmuştur.

Semerkant güzel ve verimli bir coğrafyada yer aldığı için tarih boyunca defalarca saldırıya ve işgale uğramış, defalarca el değiştirmiştir. Perslerden Çinlilere, Greklerden Büyük İskender'e, Himyerîlerden Akhunlara, Eftalitlerden Göktürlere kadar pek çok millet tarafından alınmıştır.

Emevîler'in Horasan Valisi Saîd b. Osman 56 (676) senesinde Semerkant üzerine bir sefer düzenlemiştir. Semerkant Kralı Tarhûn'un Müslümanlara vergi ödemeyi ve rehineler vermeyi kabul etmesi karşılığında barış yapılmıştır. Kuşatma sırasında Hz. Peygamber (s.a.v.)'in amcası Abbas'ın oğlu Kusem de şehit düşmüştür. Kusem'e ait olduğuna inanılan mezar Semerkant'ta bulunmaktadır.

Semerkant 14. ve 15. asırlarda altın dönemini yaşamıştır. Tarihte burası mühim bir ilim ve irfan şehri olmuştur. İmam Buhârî, Ahmet Semerkandî, Hâce Ubeydullah Ahrar, Yakub-u Çerhî ve Timurlenk gibi din, devlet ve tasavvuf büyükleri bu toprakların maddî ve manevî havasını teneffüs etmiştir. Bugün bu Allah dostlarının kabirleri İslâm'ın mührü olarak bu topraklarda bulunuyor. Semerkant kadim medeniyetlere beşiklik etmiştir. Semerkant, özellikle Uluğ

Bey zamanında bir bilim ve astronomi merkezi olmuştur. Öte yandan İslâm dünyasında ilk kâğıt değirmeni burada yapılmıştır. Söz konusu icat daha sonra buradan İslâm dünyasına ve Avrupa'ya yayılmıştır.

Mamur bir şehir olan Semerkant, 1220'de Cengiz Han tarafından işgal edilmiş, yakılıp yıkılmıştır. Timur, bu güzide şehri başkent yapınca şehrin önü açılmış, kısa zamanda gelişmiştir. Şehir 1924 senesinden 1930'a kadar altı yıl boyunca Özbekistan Sovyet Sosyalist Cumhuriyetleri Birliği'nin başkenti olmuştur. Özbekler bağımsızlığını kazanınca başkenti Taşkent'e taşımışlardır.

Tarihten Günümüze Semerkant

Tarihten günümüze akıp gelen büyüleyici bir nehri andıran Semerkant, zamanımızda eski ve yeni şehir diye iki ayrı bölüme ayrılmıştır. Yeni şehirde idarî kurum ve kuruluşlar yer almaktadır. Modern binalardan oluşan yerleşim, daha çok burada yoğunlaşmıştır. Eski şehirde tarihî binaların çokça bulunduğunu görürsünüz. Turistlerle dolup taşan eski şehir, ziyaretçilerine sanki zamanın donduğunu hissettirir. Tanpınar'ın dile getirdiği, “ Ne içindeyim zamanın/Ne de büsbütün dışında;/Yekpare, geniş bir anın/Parçalanmaz akışında” garip duygularıyla hemhâl olursunuz.

Özbekistan'ın güneyinde yer alan ve tipik bir Türk-İslâm şehri olan Semerkant, sahip olduğu eserlerle adeta bir açık hava müzesi görünümündedir. Şehirdeki camiler ve mescitler, tekke ve hangâhlar (misafirhane), medrese ve rasathaneler, kervansaray ve çeşmeler, türbe ve ziyaretgâhlar gibi kadim medeniyet eserleri bu güzel şehri farklı ve özel kılmaktadır. Tarihî eserlerden ve kalıntılardan olan Efrâsiyâb Tepesi, Timur Han'ın türbesi (Gûr-ı Emir), Timur Han'ın eşi adına yaptırdığı Bîbî Hatun Camii, sahabeden Kusam b. Abbas'ın kabrinin bulunduğu Şah-ı Zinde Türbesi bunların en önemlileridir. Eski Semerkant'ın merkezi sayılan Registan Meydanı, bu meydanı çevreleyen Uluğ Bey, Tel Kari ve Şir Dor Medreseleri ile paleolitik dönemden itibaren bölge tarihini gözler önüne seren şehir müzesi de mühim mimarî yapılarıdır. Tarihî

açından çok zengin olan kent, 2001'de UNESCO tarafından Dünya Mirası Listesi'ne de alınmıştır.

Genelde Özbekistan'da, özelde Semerkant'ta Timur ve Uluğ Bey isimleri hafızalara kazınmıştır. Bu şahsiyetlerin adları Orta Asya'nın bu güzel ülkesiyle ve bu tarihî şehriyle adeta özdeşleşmiştir. Dün olduğu gibi bugün de bu tarihî şahsiyetlere büyük saygı duyulmaktadır.

Uzun yıllar devletin başı olan Timur, Özbekistan'ın atasıdır. 1405 yılında ölen Emir Timur, 69 yıllık ömrüne pek çok askerî başarı sığdırmıştır. 1370'te Semerkant'ı başkent yapan ve 35 yıllık iktidarı boyunca kente altın dönemini yaşatan bir devlet adamıdır. Emir Timur'a yıllarca başkentlik yapmış olan Semerkant, o zamanlarda dünyanın en kalabalık kentlerinden birisiydi.

1619-1635 yılları arasında inşa edilen Şir Dor Medresesi, Uluğ Bey Medresesi'nin hemen karşısında yer alır. Bu, görünüş itibariyle Uluğ Bey Medresesi'ne çok benzemektedir. Medresenin giriş kapısının üzerinde oval yapıda insana benzer güneş ve kaçan bir geyiğe saldıran kaplan figürleri bulunmaktadır. Bu resimden dolayı buraya Kaplanlı Medrese de denilmektedir. 1647-1659 seneleri arasında yapılan Tilla-Karı Medresesi ise Uluğ Bey Medresesi ile Şir Dor Medreseleri arasında yer alır. Bîbî Hatun Medresesi, kullanılmayacak duruma geldiğinde, hem cami ve hem de medrese olarak hizmet vermesi için bu medrese inşa edilmiştir. Bu medreseye kubbesinin, duvarlarının ve mihrabının altın kaplama olmasından dolayı altın kaplama manasında Tilla Kari adı verilmiştir. Bu üç medresede de zamanın ilmiyle donanmış büyük âlimler yetişmiştir.

Emir Timur ve Âlim Hükümdar Uluğ Bey

Timur İmparatorluğu'nun kurucusu Emir Timur; oğulları, torunları ve hocasıyla birlikte halk arasında Gûr-ı Emîr olarak adlandırılan türbede yatmaktadır. Gök mavisi kubbesiyle dikkat çeken bu türbe Semerkant'ın en çok ziyaret edilen tarihî mekânlarından. Altın varaklı kubbesi şehrin dört bir yanından görülebilen bu anıtmezar, 12 katlı bir apartman yüksekliğindedir.

Aslında bu türbe, genç yaşta ölen torunu Muhammed Sultan Mirza için Timur tarafından yaptırılmıştır. Timur ölünce o da buraya gömülmüştür. Daha sonra da oğulları Şah Ruh, Miran Şah ve torunu Uluğ Bey de buraya defnedilmiştir. Burası böylece Timur Hanedanı Anıt Mezarı hâline getirilmiştir. Öte yandan Timur'un hocası Aziz Nur Seyyid Bereke'nin kabri de burada yer almaktadır. Timurlu şaheserlerinden olan ve önceleri “Ruhâbâd” diye adlandırılan Gûr-ı Emîr, Semerkant şehrinin simgelerinden biridir. Türbenin içinde bulunan lahitlerin en görkemlisi Timur'a ait olanıdır.

Uluğ Bey Medresesi Timur İmparatorluğu'nun dördüncü sultanı Emir Timur'un torunu Uluğ Bey tarafından yaptırılmıştır. Semerkant'ın meşhur Registan meydanının karşısında yer alan bu devasa bina 1417-1420 yılları arasında yaptırılmış olan bir medresedir. Zamanının (15. yy.) en iyi eğitim kurumlarından biri olan bu medresenin yanında bir de rasathane yaptırılmıştır. Medreseye 15 metre yüksekliğindeki bir kapıdan girilmektedir. Taç kapısının üstündeki, kozmik âlemi çağrıştıran bezemeleriyle göz kamaştıran, medresenin kitabesinde Peygamber Efendimizin bir hadisinde dile getirilen “kadın-erkek tüm Müslümanların ilim yapmasının farz olduğu” gerçeği yazılıdır. Bîbî Hatun Camii, Semerkant'ın görülmesi gereken dinî yapılarından biridir. Timur'un 1404'de ölen Çinli eşi Bîbî Hatun için yaptırdığı bu eser, kentin merkezi kabul edilen Pazaryeri yakınındadır. Bugün sadece belirli bölümleri ayakta duran, Semerkant'taki Bîbî Hanım (Bîbî Hatun) Camii, o dönemin ihtişamını yansıtmaktadır. 1399-1405 yılları arasında inşa edilen bu mekân, Orta Asya İslâm mimarisinin Semerkant'taki en büyük ve en önemli eserlerinden biridir. Bu mabet Timur'un Hindistan seferi sırasında kazandığı zaferlerin hâtırasını ebedileştirmek için yapılmıştır.

Batlamyus (Almagest), Nasîreddin Tûsî (Zic-i İlhanî) ve Gıyaseddîn Cemşid (Zic-i Hakanî) tarafından yapılan hesaplama hatalarını Uluğ Bey, yeni ilmî esaslara ve astronomik tespitlere dayanarak düzeltmiştir. Kendisinden önce Doğulu ve Batılı bilginlerin tahminî ve takribî (yaklaşık) hesaplamalarını terk

etmiş; cebir, geometri ve trigonometriye dayalı, kesin sonuçlar veren matematiksel hesaplama esasını uygulamıştır. Zic-i Uluğ Bey, asırlar boyunca astronomi alanında başucu kaynaklarından olmuştur. Aslı Farsça olan eser, çok erken dönemlerde bütün Batı dillerine çevrilmiş ve yüzyıllarca Avrupa üniversitelerinde okutulmuştur.

Meraga ve Semerkant Rasathaneleri; Takiyüddin Efendi'nin 1577'de İstanbul'da kurduğu ilk Osmanlı Rasathanesi (İslâm Âleminin de 3. büyük rasathanesi) başta olmak üzere, 18. yüzyıl Hindistan'ında Jai Singh tarafından Delhi ve Jaipur gibi şehirlerde kurulan rasathaneler gibi, Tycho Brahe ve Kepler tarafından kurulan ilk Avrupa rasathanelerine de modellik ettiler.

Uluğ Bey, ortaya koyduğu ilmî çalışmalarla bugün bile bilim dünyasında adından söz ettirmektedir. Batılı bilim çevreleri onu “15. Yüzyılın Astronomu” unvanıyla taltif etmiştir. Merkezi Amerika'da bulunan Uluslararası Astronomi Derneği (International Astronomical Union), ayın görünen yüzeyinin önemli bir bölgesine “Uluğ Bey Krateri” ismini vermiştir. Günümüzde Kandilli Rasathanesi, hicrî ve kamerî aybaşlarının hesaplanmasında hâlâ Uluğ Bey Zici'nden faydalanmaktadır.⁵

İlim ve Medeniyet Diyarı

Semerkant, ilim ve irfan merkezi olmasının yanında aynı zamanda maneviyat diyarıdır. Sima olarak Peygamber Efendimiz (s.a.v.)'e çok benzeyen ve Peygamberimizin amcasının oğlu olan, Hz. Ali'nin hilâfeti döneminde Mekke valiliğine tayin edilen Kusem b. Abbas yedinci yüzyılın ikinci yarısında Semerkant'a gelmiş, burada Allah'ın dinini tebliğ etmiştir. Bu ulu sahabe Semerkant'ta şehit olmuştur. Burada defnedilmiştir. Semerkant şehrinde, Kusem b. Abbas'ın türbesi etrafında zamanla oluşan yapılar topluluğuna “Şâh-ı Zinde” denmiştir. Kusem b. Abbas'ın mezarı zamanla ziyaretgâh hâline gelmiş, etrafına cami ve medrese yapılmıştır. Semerkantlılar tarafından “Şâh-ı Zend” (Yaşayan Sultan) olarak anılan Kusem'in mezarına Bâbü'r devrinde “Mezarşâh” adı verilmiştir.

Semerkant'a gidip de, bizlere değerli bir hadis kaynağı olan Sahih-i Buhârî'yi bırakan, büyük muhaddis İmam-ı Buhârî'nin türbesini ziyaret etmemek olmaz. Cami, medrese, müze ve türbeden oluşan bu külliye Semerkant'ın uhrevî bir atmosfere sahip yerlerindedir. Ziyaretçisi hiç eksik olmayan bu tarihî mekân, ziyaretçilerini farklı manevî dünyalara götürür.

"Semerkant Rasathanesi, Uluğ Bey'in en önemli eseridir. 'Gök biliminde ilerlemeyen milletler, büyük millet olamaz.' tespiti, onun rasathaneyi ve buradaki çalışmaları ne denli önemseydiğinin delillerindedir."

15. yüzyılın büyük astronomi âlimi Uluğ Bey (1394-1449), Timur'un torunu, Şahruh Mirza'nın oğludur. Asıl ismi Muhammed Taragay'dır. 1413'te babasının yerine Türkistan ve Maverâünnehir bölgesi emirliğine geldi. Fakat kendini idarecilikten çok ilme verdi. İlme hizmet eden âlim hükümdarlardan oldu. "İlmin hâkim olduğu bir ülkede, ilimle uğraşan bir kişi olmayı, hükümdarlığa tercih ederim." sözüyle bunu veciz bir şekilde ifade etti. Kırk yıla yakın hükümdarlık döneminde, matematik ve astronomi ilmine büyük hizmetlerde bulundu. Sarayını bir akademiye çevirdi. Devrin, 60-70 civarındaki meşhur bilginini burada topladı, ilmî çalışmalar yaptırdı. Zamanında Semerkant, mühim bir ilim, kültür ve sanat merkezi konumuna yükseldi.

Gıyaseddîn Cemşid el-Kâşî'nin, Uluğ Bey'in matematik ve astronomi alanlarındaki dehasına misal teşkil etmesi noktasında naklettiği şu olay gayet ilginçtir: "Bir gün atla dolaşırken, H. 818 yılının Recep ayının 10 ile 15'i arasındaki bir pazartesi olarak bilinen günün, güneş yılına göre hangi güne isabet ettiğini bulmak istedi. Güneşin o güne tekabül eden boylamını iki dakikaya varan bir hata ile hesap etti. Vakıa, sonucu duyarlı olarak çıkaramamış, derece ile iktifa etmişti. Fakat bunu günümüz insanları arasında hiç kimse yapamaz; zihni hesapta bu derece maharet kimseye müyesser değildir."

Semerkant Rasathanesi ve Zic-i Gürganî

Türkiye'nin yetiştirdiği bilim tarihi uzmanlarından Ord. Prof. Aydın Sayılı, 1960'ta yayımladığı “The Observatory İn Islamand İts Place İn The General History Of The Observatory” (İslam Dünyasında Rasathane ve Genel Rasathane Tarihi İçindeki Yeri) isimli eserinde, rasathanenin/astronominin doğuşunu İslâm medeniyetine borçlu olduğunu ilmî anlamda ortaya koymuş ve şu tespiti yapmıştır: “Mısırlılar ve Mezopotamyalılardan başlayarak medeniyetimizin meydana gelmesinde doğrudan doğruya rol almış olan medeniyetlerde, rasathaneye ilk defa İslâmiyet'te rastlanır. Bu anlamıyla rasathane, Türk İslâm medeniyetinin meydana getirdiği ve dünya medeniyetine sunduğu bir kuruluştur.” İslâm astronomisinde ilk büyük canlanma, Nasîreddin Tûsî(1201-1274) tarafından 1259'da kurulan Meraga Rasathanesi ile ortaya çıktı.1421'de Uluğ Bey tarafından Semerkant'ta kurulan rasathaneye ilham kaynağı ve model oldu.1

Semerkant Rasathanesi, Uluğ Bey'in en önemli eseridir. “Gök biliminde ilerlemeyen milletler, büyük millet olamaz.” tespiti, onun rasathaneyi ve buradaki çalışmaları ne denli önemseydiğinin delillerindedir. O dönemde Doğu'da ve Batı'da bu mükemmellikte bir rasathane bulunmuyordu. Uluğ Bey'in adını insanlığa duyuran ve ilim tarihine geçmesini sağlayan, bu rasathanedeki çalışmalarıdır. Dünyaca meşhur bilim tarihi otoritelerimizden Prof. Fuat Sezgin de aynı kanaattedir: “Kurduğu rasathane, çağının en modern usullerle gözlem yapan, araştıran, inceleyen, bilimin aydınlığını yayan bir ilim irfan merkeziydi.” Burada kullanılan “Suds-i Fahrî”, “Rub-u Daire” gibi bazı âletler, Uluğ Bey tarafından icat edilmiştir. Yıldızların yüksekliklerini bulmada kullanılan,40.2 metre çapa, 63 metre uzunluğa sahip “Rub-ı Daire” (Duvar Kadranı), Ayasofya Camii'nin kubbesi büyüklüğündeydi. O devre kadar astronomide, bu büyüklükte bir alet meydana getirilememiştir. Bu alet, dürbün/teleskop icat edilinceye kadar yıldızların uzaklığı, namaz vakitleri, kible tespiti gibi çeşitli gözlem işlemlerinde kullanılmıştır. Rasathanede yapılan gözlem ve hesaplamalar,

günümüz astronomi değerlerine oldukça yakındır. Uluğ Bey, bir yılın uzunluğunu 365 gün 6 saat 10 dakika 8 saniye olarak belirlemiştir. Modern ölçümlere göre de 365 gün 6 saat 9 dakika 9.6 saniyedir; aradaki fark 1 dakikadan azdır.

Uluğ Bey; Kadızâde Rûmî, Gıyaseddîn Cemşid el-Kâşi, Âli Kuşçu ve öteki astronomların işbirliğiyle, yıldızların gökyüzündeki konumlarını ve hareketlerini bildiren katalog/cetvel mahiyetindeki Zic-i Gûrganî'yi (Zic-i Uluğ Bey) tam 12 yılda hazırladı. Eseri 1437'de bitirmekle birlikte, eksiklerini giderip her şeyiyle tamamlaması 1449'u buldu. Kendisinin ve inşa ettiği rasathanenin, tek büyük ilmî eseri budur. Devrin en önemli astronomi kitabı olduğu gibi, tüm zamanların da astronomi şaheserlerindedir. Uluğ Bey'i, astronomi ilminin zirvesine çıkarmış ve dünya ilim tarihinin en büyük astronomlarından yapmıştır.

Zic-i Uluğ Bey, Avrupa'da 16. yüzyıl sonunda Tycho Brahe cetvelleri yazılıncaya kadar bir buçuk asır geçerliliğini korumuştur. Rus doğu bilimci Wilhelm Barthold'un, eserin ilmî kıymeti hakkında vardığı hüküm oldukça çarpıcıdır: “Orta zamandaki astronominin en son sözü ve ilmin teleskop icat edilinceye kadar erişmiş olduğu en son derecesidir.”

Eserde, gökyüzünün güneyinde kalan 48 takımyıldız konu edilmiş ve bunların içinde yer alan 1018 yıldızın koordinatları en doğru biçimde tespit edilmiştir. Eserin en önemli özelliği, sabit yıldızlar hakkında yeni gözlem kayıtları içermesidir.

Eser dört bölümden meydana gelmiştir: Birinci bölümde, farklı toplumlar tarafından kullanılan değişik takvim/kronolojik sistemleri ele alınmıştır. İkinci bölümde, interpolasyon² tabloları; sinüs ve kosinüslerin tayini; gölgenin trigonometrik çizgi olarak düşünülmesi; ekliptiğin³ muhtelif noktalarının deklinasyonu⁴; bir gök cisminin ekvatora uzaklığı; yeryüzündeki bir yerin enlem ve boylamının tayini; iki yıldızın veya gezegenlerin uzaklık tayini gibi uygulamalı astronomiye ait bilgi, gözlem ve hesaplamalara yer verilmiştir. Üçüncü bölümde, dünya merkezli kâinat sistemine göre, gök cisimlerinde görülen hareketler ve yerleri konu edilmiştir. Güneş ve gezegenlerin hareket teorisi; gezegenler, güneş ve ayın, yer merkezine uzaklığının tayini; güneş ve ay tutulmaları incelenmiştir. Dördüncü bölümde ise, astrolojiyle ilgili mevzulardan bahsedilmiştir.

KAYNAKÇA

1) Aydın Sayılı, The Observatory in Islam, Ankara, 1960, Türk Tarih Kurumu Yayınları, s.260-271 vd.; Sayılı, “Rasathane”, İslam Ansiklopedisi, c.9, Milli Eğitim Bakanlığı Yayınları, İstanbul, 1964, s.627-632; A. Süheyl Ünver, İstanbul Rasathanesi, Ankara, 1969, s.XI; M. Fuat Köprülü, “XIII. Asırda Maraga Rasathanesi Hakkında Bazı Notlar”, Belleten, Sayı: 23-24/1942, s.216; Hilmi Ziya Ülken, İslam Felsefesi: Kaynakları ve Tesirleri, Ankara, 1967, s.133; Seyyid Hüseyin Nasr, İslam ve Bilim, İstanbul, 2006, İnsan Yayınları, s.20, 23, 105, 112, 114; İhsan Kurt, Bilim Tarihinde Keşiflerin İç Yüzü, Ankara, 1990, Kültür Bakanlığı Yayınları, s.36, 42. Ord. Prof. Aydın Sayılı'nın rasathanelerin kuruluşuna Müslüman bilginlerin öncülük ettiği görüşünü diğer bir bilim tarihi uzmanlarından Prof. Fuat Sezgin de desteklemektedir: “Avrupa'da rasathanenin kurulma çalışmaları, İslâm dünyasından 500 yıl kadar sonra başladı. Rasathane, tamamen Müslüman âlimlerinin bir icadıdır.” Bkz. İrfan Yılmaz, Yitik Hazinesinin Kâşifi Fuat Sezgin, Genişletilmiş 4. Baskı, Yitik Hazine Yayınları, İstanbul, 2014, s.152. Fuat Sezgin'in Meraga Rasathanesi ile ilgili tespitleri ise şöyledir: “Çağının en büyük en modern rasathanesiydi. 1259-1265 yılları arasında Merağa Rasathanesi'nin astronom aletleri Ay'ın, Güneş'in ve yıldızların yüksekliğini ölçüyordu. Büyük âlim Nasireddin et-Tûsî, Zîc-i İlhânî başta olmak üzere astronomi üzerine yazdığı eserler, uzun asırlar Batılı astronomlara yol gösteren kitaplardan oldu.” Bkz. İrfan Yılmaz, Yitik Hazinesinin Kâşifi Fuat Sezgin, s.159. Tûsî'nin, Meraga Rasathanesi'nde yaptığı bazı gözlem ve çalışma usulleri, çağımızın astronomi çalışmalarına dâhi emsal teşkil etmiştir. Meraga'da, Ay'a yüksek yerlerden değil çukur yerlerden gözlem yapıyordu. Günümüzde ise Tower Teleskoplarla donatılmış Amerikan astrofizik laboratuvarlarının fotoğraf odalarının yer altında olması dikkat çekicidir. Bkz. Hamit Dilgan, Büyük Türk Âlimi Nasireddin Tusî, İstanbul, 1968, s.5, 9; Kurt, Bilim Tarihinde Keşiflerin İç Yüzü, s.42.

2) Mühendislik ve deneylere/ölçümlere dayalı benzeri bilim dallarında, toplanan verilerin bir fonksiyon eğrisine uydurulmasıdır.

3) Dünya'nın, elips şeklinde çizdiği yörüngeden geçtiği kabul edilen yatay düzlemidir.

4) Güneş ışınlarının, aylar ve mevsimlere göre dünyaya geliş açısı olup, ekvator düzlemiyle yaptığı açıdır. Diğer adı sapma açısıdır. Deklinasyon açısı, dünyanın kendi eksenini ve yörünge düzlemi ile yaptığı 23° 27' açıdan kaynaklanır.

5) Sayılı, Uluğ Bey ve Semerkand'daki İlim Faaliyeti Hakkında Gıyasüddin-i Kâşî'nin Mektubu, 2. Baskı, Ankara, 1985, Türk Tarih Kurumu Yayınları, s.77-78, 80-82, 88, 91, 124; The Observatory in Islam, s.260-272, 277-278; Sayılı, “Rasathane”, s.627-632; S. Hüseyin Nasr, İslam ve Bilim, s.20, 23, 105, 112, 114; Sigrid Hunke, Avrupa'nın Üzerine Doğan İslam Güneşi, Çeviren: S. Sezgin, İstanbul, 1972, s.109; Wilhelm Barthold, İslam Medeniyeti Tarihi, Ankara, 1973, s.69; Barthold, Uluğ Bey ve Zamanı, Çeviren: İsmail Aka, Ankara, 1990, s.1, 6-7, 55-56, 109, 167, 172-174; Haydar Bammât, İslam'ın Çehresi, Çeviren: O. F. Giritli, İstanbul, 1975, s.150; İsmail Hakkı İzmirli, İslam Mütefekkiri ile Garp Mütefekkiri Arasında Mukayese, Ankara, 1973, s.19; Lütfi Göker, Uluğ Bey Rasathanesi ve Medresesi, Ankara, 1979, s.120-121 vd.; Saffet Bilhan, Orta Asya Bilgin Türk Hükümdarlar Devletinde Eğitim-Bilim-Sanat, Ankara, 1988, s.44-55; Salim Aydın, “Uluğ Bey Zîcî'nin Osmanlı Astronomi Çalışmalarındaki Yeri ve Önemi”, Bilig, Sayı: 25/Bahar 2003, s.139-172; Şaban Döğen, Müslüman İlim Öncüleri Ansiklopedisi, İstanbul, 1987, Nesil Basım-Yayın Yeni Asya yayınları, s.300-304; Muammer Dizer, Ali Kuşçu, Ankara, 1988, Kültür ve Turizm Bakanlığı Yayınları, s.7-10, 21-24, 41-43.

6) <http://somuncubaba.net/sehir-guzellemesi/ilim-ve-irfan-ordusunun-baskenti-semerkant/07/12/2017> 14.14

7) <http://somuncubaba.net/dergi/181-sayi/astronomi-semasin-yildizi-ulug-bey/07/12/2017> 14.14

8) <http://somuncubaba.net/sehir-guzellemesi/ilim07/12/2017> 14.14

BİR YOL BİR KUŞAK PROJESİ

Konuşmacı: Muhammet Varol, 10. Sınıf Öğrencisi

Danışman Öğretmen: Hakan Kaya

Okul Müdürü: Özgür Uygur

Erüenal Sosyal Bilimler Lisesi, Antalya

İpek yolu, tarihte başlangıç noktası Çin olan ve Akdeniz ve Avrupa'ya uzanan bir ticaret şerididir. Tarihte uğruna birçok savaşlar verilen bu yol, elinde bulunan ülkenin ticari hacmini arttırmıştır. Sadece bir ticaret şeridi olarak kalmayarak ve kültürler arası etkileşimi sağlama konusunda da büyük bir rol oynamıştır. Günümüzde bu kadim yol, "One Belt One Road" yani Bir Yol Bir Kuşak adı altında tekrar canlandırılmak istenmektedir. İlk kez Çin Halk Cumhuriyeti Devlet Başkanı ŞiCinping tarafından 2013 senesinin sonlarında gerçekleştirdiği Orta Asya gezilerinde duyurulmuştu.

Demir İpek Yolu

Proje iki ana hat üzerinden planlanmaktadır. Bu hatlardan birisi Çin ve Orta Asya'ya, Rusya ve Avrupa'ya kara ve demir yolu ile birbirine bağlayacak kara ticareti yolu hattıdır. İçinde bulunduğumuz son dört yıl içerisinde Çin önderliğinde büyük ve ciddi adımlar atılmıştır. Geçtiğimiz Kasım ayında tamamlanan BTK (Bakü-Tiflis-Kars) Demir Yolu hattı da bu adımlara verilebilecek örnekler arasında yer alır. Bu kara ticaret hattı, güzergâhı üzerindeki Orta Asya ülkelerinde altyapı imkânlarının geliştirilmesi, yerli ve yabancı yatırımların artırılması ve ticaret serbestliğinin sağlanması gibi ciddi konuları da içinde barındırmaktadır.

Deniz İpek Yolu

Çin'in kıyı kesimlerinden başlayarak çeşitli deniz, okyanus ve kanallardan geçerek Akdeniz'e uzanan bir deniz ticaret şerididir. Geçen yıl toplam ticari değeri 17 trilyon dolar olan 11,7 milyar ton yükün yarısına yakını deniz ipek

yolunu ilgilendiren deniz ulaştırma rotalarından geçti. Sadece Güney Çin Denizi'nden geçen deniz trafiği 5 trilyon dolarlık yk taşıdı. Dünya deniz ticaret hacmi 2030'da 25 milyar ton olacak. 2030 yılına kadar sadece Çin'in ham petrol ihtiyaı 2,5 kat; doğal gaz ihtiyaı 10 kat artacak. Diğer bir dev Hindistan'ın demir ve doğal gaz ihtiyaı 20 kat artacak. Bu önemli artışta OBOR'a dahil olmayan Güney Kore, Japonya gibi Çin'e rakip ülkelerin lojistik ihtiyaçlarının da rol oynayacağını göz önüne almak gerekir.

Ülkemizin Rolü

Demir İpek Yolu'nun bir parçası olarak kurgulanan Marmaray ve 3. Köprü ile de Türkiye, Pekin-Londra hattının orta kuşağını oluşturmaktadır. Bunun için Kars-Edirne arasındaki 30 Milyar dolarlık bir anlaşmanın imzalanması düşünülüyor.

Beklentiler

şüphesiz bu projede hem Türkiye'nin hem Avrupalı müttefiklerinin birtakım beklentileri var. Bunlardan birisi Çin'in kendi iç pazarında yabancı yatırımcılara koyduğu kısıtlamaları kaldırması ve yerli şirketlerini avantajlı hale getiren kuralları terk etmesi olduğu rahatlıkla söyleyebiliriz. Fakat Çin yönetimi kendi ülkelerinin açık bir ekonomiye sahip olduğunu savunmuştu. OBOR, ekonomik gücü kullanarak ülkelerin kültürlerin birbirine daha çok yaklaşması veve büyük lde refahın paylaşımını hedeflemektedir.

Ülkemize Faydaları

Türkiye, ekonomik ve ticari beklentilerin de ötesinde Türkiye-Çin yakınlաřmasının bölgede ve küresel ölçekte yaratacağı jeopolitik ve stratejik etkinin yanında Türkiye'nin bölgesel ve küresel aktrlğn arttıracaağı için projeye destek veren ülkelerden birisidir. Ayrıca Bu projeye, İngiltere'den kalkan bir tren, Manş Tüneli'ni kullanarak Çin'e kadar gidebilir. Çin'den bir ürünün İstanbul'a gelmesi bir ayı bulurken pu projeye on gün gibi bir sreye düşmesi planlanıyor. Türkiye ise Yeni İpek Yolu'nda köprü konumunda. Boğazdaki tp geçidi kullanan trenlerin, Türkiye'de duraklama yapacağı da

düşünüldüğünde ülke ekonomisine ciddi katkı yapması bekleniyor. Ayrıca ülkeler arası ilişkilerde Türkiye'nin elini de güçlendiriyor.

Bu projeye dahil ülkelerin toplamda yirmi bir trilyon dolarlık bir ekonomik bir büyüklük oluşturduğunu göz önüne aldığımızda projenin büyük bir potansiyel barındırdığını söyleyebiliriz. Bu proje dâhilinde kurucu üyesi ve en büyük 11. hissedarı olduğumuz Asya Altyapı Yatırım Bankası kurulmuştur. Yine aynı doğrultuda 2014 yılında İpek Yolu Ekonomik Kuşağı Fonu kurulmuştur ve bu fona kırk milyar dolar kaynak ayrılmıştır. Bazı devletler OBOR'un Orta Asya'yı Çinileştirme politikası olduğunu iddia etmektedir.

DÜNDEN BUGÜNE KADİM İPEK YOLU'NDA EMTİA DOLAŞIMI

Konuşmacı: Meryem Nur Sarıkaya

Danışman Öğretmen: Hacı Bayram Özdemir

Okul Müdürü: Necip Dal

Hacı Dudu Mehmet Gebizli Kız İmam Hatip Lisesi, Antalya

Özet

Tarih boyunca büyük öneme sahip olmuş İpek Yolu, coğrafi keşiflerle birlikte yaşadığı durgunluktan sonra yeniden canlandırılmaya çalışılmaktadır. Bu ticaret yolunun ifade ettiği anlam, bu yolda taşınan emtianın incelenmesiyle daha iyi anlaşılabilir. Bu çalışmada, İpek Yolu konulu akademik çalışmalar incelenerek, yol güzergâhında bulunan Çin, Türkistan, Hindistan, İran ve Doğu Akdeniz havzası ülkelerinin XVI. yüzyıla kadar İpek Yolu ticaretine katkı sundukları ticari ürünlerin tespiti yapılmıştır. Ayrıca günümüzde bu güzergâh üzerinde bulunan belirli ülkelerin başlıca ithalat ve ihracat kalemleri belirlenerek tarihi süreç içindeki arz ve talep değişimi ortaya konulmuştur. İlk dönemlerden XVI. yüzyıla kadar İpek Yolu'nda taşınan başlıca malların, ipek ve diğer tekstil ürünleri, baharat ve diğer gıda maddeleri, ilaç ve kozmetik ürünler, ziynet eşyaları, silahlar, canlı hayvanlar, muhtelif ev eşyaları, dokuma ürünleri olduğu görülmektedir. Sözü edilen bölgelerin coğrafi özellikleri ve insanların yaşam tarzlarının, İpek Yolu ticaretindeki arz ve talebi belirlediği anlaşılmaktadır. Sanayi İnkılabından sonra ihtiyaçlarda görülen çeşitlenmeye paralel olarak ticari ürün çeşitliliği de artmıştır. Bu ürünlere, günümüz dünyasında temel ihtiyaç maddeleri haline gelen doğalgaz, petrol gibi enerji kaynakları, bilişim ve yazılım ürünleri, otomotiv, savunma sanayi ürünleri gibi yeni kalemler eklenmiştir. Karayolu, demiryolu, hava yolu ve enerji nakil hatlarıyla yeniden işlerlik kazanacağı anlaşılan İpek Yolu, belki de 21. Yüzyıldan itibaren farklı bir adla anılacaktır.

Anahtar Kelimeler: İpek Yolu, Çin, Akdeniz, Emtia.

Tarihin en eski ve önemli yapılarından biri, ilk kıtalararası ticaret yolu olan İpek Yolu'dur. İpek Yolu, Çin' den başlayarak Anadolu ve Akdeniz aracılığıyla Avrupa'ya, Kızıldeniz üzerinden de Afrika'ya kadar uzanan ticaret yollarının genel adıdır.²¹ Yani İpek Yolu, tek bir yol değil, bir yollar ağıdır.²² Bu yollar ağının en eskisi, “Kürk Yolu” olarak anılan Sibirya'nın güneyinden geçen hat olduğu düşünülmektedir. Baharat Yolu olarak da anılan deniz güzergâhı da bu geniş yol ağına dâhil edilmektedir. Çin denizi limanlarına götürülen mallar gemilerle Seylan'a, buradan yapılan aktarmalarla Basra körfezi ve Şattularap üzerinden eski İran'ın başşehri Medain'e ve Hire'ye ulaşırdı. Bazı gemiler ise Güney Arabistan, Yemen ve Habeşistan'a yönelirdi. Bunlarla birlikte İpek Yolu'nun ana güzergâhını, Çin'i Orta Asya ve İran üzerinden Mezopotamya'ya, oradan da Akdeniz kıyısındaki Antakya ve Sur limanlarına bağlayan kara yolu oluşturmuştur.²³ Çinli seyyah Chang-ch'ien'in, Hun Türklerinin baskılarından çıkış yolu olarak ittifaklar arama ve bunun yanında Çin mallarına pazar bulma maksadıyla gerçekleştirdiği Orta Asyaseyahatinden sonra ticari trafiğin başladığı düşünülmektedir. Bu yollar, üzerinde ticareti yapılan en önemli ve kıymetli mal olan ipekten dolayı “İpek Yolu” olarak adlandırılmış olup²⁴, bu ad ilk kez 19. yüzyılda Alman coğrafyacı Ferdinand vonRichthofen “Büyük İpek Yolu” deyimini kullanmıştır.²⁵ Şüphesiz bu yollar, yüzyıllarca her türlü ticari malın taşındığı farklı inanç, kültür ve medeniyetlerin ortaya çıktığı ve birbirlerini etkilediği bir güzergâh olurken, bu güzergâh üzerinde kurulan, ticari ve kültürel hizmetlerin yürütülmesine imkân sağlayan kervansaraylar da medeniyet tarihinin en önemli kurumlarından olmuştur.²⁶ Uzun

²¹ Deniz Taşkın, "Yeni Umutların Işığında Tarihi İpek Yolu Coğrafyası". Marmara Coğrafya Dergisi 0 (2016): 195-202 <http://dergipark.gov.tr/marucog/issue/24661/260873> (Erişim Tarihi: 02.11.2017)

²² Mehmet Tezcan, İpek Yolu'nun İran Güzergâhı ve İpek Yolu Ticaretine İran Engellemeşi, http://www.tekedergisi.com/Makaleler/1621417040_6tezcan.pdf (Erişim Tarihi: 02.11.2017)

²³ Nebi Bozkurt, “İpek Yolu”, <http://www.islamansiklopedisi.info/dia/pdf/c22/c220231.pdf> (Erişim Tarihi: 03.11.2017)

²⁴ Deniz Taşkın, a.g.m., s.195-202

²⁵ Çınar H., Bulut M., Yiğit İ., “Tarihi İpek Yolu'nun Kuzey Anadolu Güzergâhı”, Medeniyetler Güzergâhı İpek Yolu'nun Yeniden Doğuşu Sempozyumu, Sabahattin Zaim Üniversitesi, İstanbul, 2014, , s.123-150.

²⁶ Ürekli M., Ürekli F., “İpek Yolu'nda Taş-Rabat Kervansarayı”, <https://independent.academia.edu/Muzaffer%20C3%9Crekli> (Erişim Tarihi: 03.11.2017)

süre toplumlar arası etkileşimin ana eksenini oluşturan İpek Yolu, 15. Yüzyıldan itibaren güzergâh üzerindeki bölgelerde siyasi istikrarsızlıkların ortaya çıkması ve coğrafi keşiflerin etkisiyle önemini kaybetmiştir.²⁷

Peki, kadim zamanlardan itibaren tüccarlar bu yollarda neler taşımışlardır? Bu soruya verilecek cevaplar, yalnız bu ticari ürünlerin adlarından ibaret olmayacaktır. Asya'nın en doğusundan Avrupa ve Afrika'nın en batısına kadar toplumların ihtiyaç eğilimleri, ürün tercihleri, üretim ve arz kabiliyetleri, doğal kaynakları, yaşam biçimleri gibi ekonomik, sosyal ve kültürel pek çok çıkarımlarda bulunma imkânı da verecektir.

Bu geniş ticaret ağının en doğusunda, İpek Yolu'nun başlangıç noktası kabul edilen Çin coğrafyası bulunuyordu. Bu özelliğinin yanı sıra, bu coğrafyanın tıpkı bu gün olduğu gibi yüzyıllar öncesinde de dünyanın diğer yerlerine göre kalabalık bir nüfusa sahip olduğudüşünülebilir. Bu durum da bölgenin önemli bir üretim potansiyeline sahip olduğuna işaret etmektedir. Bölgenin ticari canlılık ve önemini gösterir bir örnek olarak, Chang'an şehrindeki ulu caminin varlığı gösterilebilir. Bu caminin kuruluş tarihi 742 olarak verilir ki bu, Çin'in İslam ordularına yenildiği Talas Savaşı'ndan (751) daha öncedir.²⁸ Çin de üretilen en önemli ihraç kaleminin şüphesiz ipek ve ipeğe dayalı dokuma ürünleri olduğu söylenebilir. Hatta ipek öylesine değerli bir ürün olmuştur ki, sadece ticareti yapılan bir mal değil aynı zamanda bir değişim aracı olarak para yerine de kullanılan önemli bir iktisadi değer olmuştur.²⁹ Sibiryaya güneyindeki Pazırık kurganlarında MÖ V-I. yüzyıllara tarihlenen ipekli kumaşların bulunması, Çin menşeli ipek ürünlerin ticaretinin oldukça eskiye dayandığı göstermektedir. İpek, hammadde ve işlenmiş olarak satıldığı gibi, ipeğe kaynaklık eden ipek böceği tırtıllarıyla, dut ağacı da ticareti yapılan mallardan idi. İpek Yolu'nda taşınan Çin ihraç mallarının tekstil kalemi ipekle sınırlı değildi, halefotu lifli kumaşlarve yünde batıya taşınan mallardandı.

²⁷ Hasan Işık, <http://dergipark.gov.tr/download/article-file/355952>(Erişim Tarihi: 03.11.2017)

²⁸ Nebi Bozkurt, a.g.m.

²⁹ Deniz Taşkın, a.g.m.

Tekstil ürünleri dışında Çin’de üretilip İpek Yolu’nda dolaşıma sokulan mallar içerisinde, çay, tarçın başta olmak üzere baharatlar gibi gıda ürünlerine de rastlanmaktadır. Yine porselen taslar, altın ve gümüş kaplar, baharat kapları gibi mutfak ürünleri, vazo, bronz ayna gibi dekoratif tasarım ürünler, yeşim, yada taşı yüzüğü, akik gibi ziynet eşyaları, güzel kokulu kozmetik ürünler, ilaç kapları ve medikal ürünler, kılıç, bronz baltave kama gibi silahlar, vahşi atlar ve eyer takımları, işlenmemiş madenler de İpek Yolu’ndaki Çin menşeli emtiayı oluşturuyordu. Bütün bunların dışında, uygarlığın yönünü belirleyecek olan kâğıt, barut ve mürekkep de Çin’den çıkıp İpek Yolu ile dünyaya dağılmış ürünler arasındaydı.³⁰

İpek Yolu sadece doğu-batı eksenli bir ticaret yolu olarak düşünülmemelidir. Akdeniz havzası, İran, Türkistan ve hatta Afrika’dan çıkan pek çok ürününün de Çin pazarlarında yer bulduğu görülmektedir. Bunlar arasında İran’dan hurma, safran ve Antep fıstığı, Somali’den tütü, aloin (od ağacı) ve mür (sarı sakız), Hindistan’dan sandal ağacı, Mısır’dan gelen cam şişeler sayılabilir. Ayrıca Ural Dağları bölgesinden bakır, İran bölgesinden at, cam,³¹parfüm, sürmeÇin’in ithal ettiği ürünlerdendi. Yine uzak ülkelerden akrobat, dansçı ve müzisyen köleler de İpek Yolu’ aracılığıyla Çin’e getiriliyordu. Bunlardan başka, fil, gergedan, aslan ve Hint yaban kedileri, ceylan, dağ keçileri, farklı türlerde kuşlar gibi canlı hayvanlar, samur ve kakımlar, aromatik eşyalar, ilaç, boya, mineral hammaddeler ve kıymetli taşlar, Kızıldeniz inci ve mercanları, uyuşturucu, kına, kişniş, Babil halıları ve diğer dokuma eşyaları, atlar ve savaş aletleri, yün, yağ, bal, da Çin’in ithal mallarını oluşturuyordu.

³⁰Nebi Bozkurt, a.g.m.; Esra Yılmaz, T.C.XII. ve XIII. Yüzyıllarda Tebriz-Antalya İpek Yolu Güzergâhı, Osmangazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Eskişehir, 2016, s.60.; Adnan Toprak, Doğu - Batı Kültürel Etkileşiminde İpek Yolu (Başlangıçtan Göktürk Dönemi Sonuna Kadar), Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara, 2008, s.61.; Çınar H., Bulut M., Yiğit İ., “Tarihi İpek Yolu’nun Kuzey Anadolu Güzergâhı”, Medeniyetler Güzergâhı İpek Yolu’nun Yeniden Doğuşu Sempozyumu, Sabahattin Zaim Üniversitesi, İstanbul, 2014, , s.123-150.;Hasan Işık, a.g.m.; Havva Işık, a.g.e.; Çınar H., Bulut M., Yiğit İ., a.g.m.

³¹ Hasan Kurt, “Ortaçağ Başarısı Buhara”, Ankara Üniversitesi İlahiyat Fakültesi Dergisi, Cilt 41, Sayı 1, Ankara, 2000., s.425-471

Hindistan, geniş toprakları ve kalabalık nüfusuyla önemli bir ticari merkez idi. Baharat Yolu adıyla anılan deniz güzergâhının yanı sıra, İpek Yolu da baharatbaşa olmak üzere pek çok Hindistan malını batıya taşıyordu. Pamuk, keten ve Keşmiryünü gibi tekstil ürünleri³² sandal ağacı,³³ sandal kerestesiegzotik kimi ağaçlar gibi ahşap ürünler, deniz kabuğu, sedef levhalar, fildişi, yakut, safir, zümrüt gibi değerli taşlar, ilaç, boya parfüm ürünleri, amber³⁴ ve misk³⁵ gibi kimyevi ve kozmetik ürünler de Hindistan'dan çıkıp İpek Yolu'nda dolaşıma giren ürünlerden idi.³⁶

İpek Yolu güzergâhında, çoğu zaman askeri ve siyasi mücadelelere de dönüşen ekonomik rekabetin olması da kaçınılmazdır. Bu rekabetin aktörlerinin başında da Hazar Denizi ve Urallar'dan Çine kadar uzanan Türkistan coğrafyası sakınları olduğu açıktır. Türkistan, Çin ile Yakın Doğu arasındaki emtia değişimine aracılık ettiği gibi, kendi ürünlerini de hem doğu, hem batı yönünde ticari dolaşıma sokmuştur. Türkistan'dan dağılan mallara bakıldığında, bariz şekilde Türklerin yaşam tarzını yansıttığı görülür. Koyun, tek ve çift hörgüçlü develer ve elbette cins atlar bu malların başında gelir.³⁷ Eski Türkçe 'de at anlamına gelen yond kelimesinden türeyen yonca ziraatının da Türkistan'dan Çin'e geçtiği bilinmektedir.³⁸ Yine mamul halde hayvansal ürünler; kürk, işlenmiş deri, yün eşyalar, yağ, bal, et ve koyun postuda ipek yolunda dolaşan Türkistan menşeli mallardan olmuştur. Türkistan'ın ihraç malları arasında, Halı, kilim, battaniye, keçe, ipek ve ipekli kumaşlar, abadan paltolar, pamuklu kumaşlar, goblen kumaşı, keçe elbiseler, seccadeve Buhara'nın meşhur Zendenici kumaşları gibi dokuma ve tekstil ürünleri de yer almaktaydı. Gelişmiş bir maden işçiliğine sahip olduğu bilinen Türklerin ihraç malları arasında, bakır,

³² Esra Yılmaz, a.g.e.; Adnan Toprak, a.g.m.; Nebi Bozkurt, a.g.m.

³³ Mehmet Tezcan, (2014). İpek Yolu'nun İran Güzergâhı ve İpek Yolu Ticaretine İran Engellemeşi, *Uluslararası*

Türkçe Edebiyat Kültür Eğitim (TEKE) Dergisi, 3(1). doi:http://dx.doi.org/10.7884/teke.272

³⁴ Esra Yılmaz, a.g.e.; Nebi Bozkurt, a.g.m.; Adnan Toprak, a.g.m.

³⁵ Mehmet Tezcan, a.g.m.

³⁶ Esra Yılmaz, a.g.e.

³⁷ Gülseren Çeçeli Dursun, İran'da Türkmenler ve ipek Yolu, Türk Kültürüne Hizmet Vakfı Yay., İstanbul, 2015, s.349-361

³⁸ Osman Turan, Türk Cihan Hâkimiyeti Mefkuresi Tarihi, Boğaziçi yay., İstanbul, 1994, s.115.

altın, gümüş, mücevher, turkuaz taşı, lapislazuli denilen lacivert taşı, incigibi kıymetli taşlar da bulunuyordu. Yine üst düzey askeri niteliklere sahip Türkistan halkaları zırh, kalkan, topuz, bıçak, kılıç, ok, yaygibi çeşitli silahları da ihraç ediyordu. Tarıma elverişli verimli topraklarda yetişen yemiş, pirinç, buğday, kehribar ve çeşitli baharatlar ile seramik kaplar, vazo, şamdan, divan, masa, iğne, porselen, sabun, ilaç, gümüş ve bakır taslar, kazan, bronz işlemeli kömür mangalı, miskgibi ürünler de Türkistan'ın ihraç mallarından idi.³⁹

İpek Yolu'nun önemli duraklarından biri de, Türkistan ile Kafkasya, Mezopotamya ve Anadolu arasında köprü konumunda olan İran idi. İran şehirlerinde üretilen malların da katılımıyla ticaret kervanlarının ürün çeşitliliği biraz daha zenginleşmiştir. Buralarda yetiştirilen ipek, ketenve pamuk hem hammadde olarak, hem de tafta, değerli taşla işlenmiş elbise, işlemeli yastık yorgan,sofra örtüsü, yün örtüile yünlü, ipekli, ve pamuk kumaş keten, tirhalıgibi tekstil ve dokuma ürünü olarak satılıyordu. Tarımsal ürünlerden arpa, buğday, pirinç, mısır gibi hububat, ayva, hurma, karpuz, Antep fıstığı, üzüm gibi çeşitli yemiş ve meyveler ile bal, peynir, safran, soda, tuz gibi çeşitli ürünler de İpek yolu ticaretine İran coğrafyasının katkılarındandı. Sinir ilacıotu, öd ağacı, kafurgibi eczacılık ürünleri, kılıç, ok, kalkan, yay gibi silahlar, at, keçi ve merkep gibi hayvanlar, sürme, çeşitli parfüm, misk, anber ve sabun gibi kozmetik ve temizlik ürünleri, inci, mücevher, zümrüt, yakut gibi değerli taşlar, bilezik, broş gibi ziynet eşyaları, iğne ve tarak gibi kişisel eşyalar, çömlek gibi seramik eşyalar, demir, kalay ve at koşum takımlarında İran'ın ihraç malları arasında ter alıyordu.⁴⁰

İran'dan gelen kervanlar, Mezopotamya üzerinden Anadolu, Kafkasya ve Suriye'de limanlara ulaşıyordu. Bu bölgelerin malları da gerek batı, gerekse

³⁹Adnan Toprak, a.g.m.; Hasan Kurt, a.g.m.; Nebi Bozkurt, a.g.m.; Esra Yılmaz, a.g.e.; Kazım Paydaş, Akkoyunlular Döneminde Ticaret, <http://dergiler.ankara.edu.tr/dergiler/18/31/268.pdf> (Erişim Tarihi: 03/11/2017); Cengiz Yıldızdağ, VII.-X. yy.'larda İpek Yolu Ticaretinin Türk Tarihine Etkileri, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2005, s.65.

⁴⁰Gülseren Çeçeli Dursun, a.g.e.; Esra Yılmaz, a.g.e.; Adnan Toprak, a.g.m.; Nebi Bozkurt, a.g.m.; Deniz Taşkın, a.g.m.; Cengiz Yıldızdağ, a.g.e.; Çınar H., Bulut M., Yiğit İ., a.g.m.

doğu yönünde İpek Yolu ticaretinde yer buluyordu. Kafkasya bölgesinin halı ve kürkleri, Irak'ın nakışlı perdelik kumaşları, hurması yaygın ürünlerden idi. Ayrıca Irak ürünleri arasında ziftde bulunuyordu. Binlerce kilometrelik kervan yollarında taşınan mallar, Doğu Akdeniz'de, Suriye limanlarında gemilere yüklenerak Akdeniz yolculuğuna başlıyordu. Elbette bu malların içerisinde Suriye şehirlerinde üretilen mallar da yer buluyordu. Halep başta olmak üzere bölgede üretilen mallar arasında, sabun, kına, hurma, fındık, zeytinyağı, bal, pekmez, kuru üzüm, incir, badem, kuru incir, erik, zerdali, biber, zencefil, karanfil, kalay, nişadır(amonyak tuzu), cam, değerli taşlar ve üzüm tohumu bulunmaktadır.

İpek Yolu'nun Akdeniz'e ulaştığı en önemli noktalardan biri de Anadolu'dur. Karadeniz üzerinden gelen kuzey güzergâhı ve Akdeniz limanlarının yanı sıra boğazlar aracılığıyla da Avrupa ile kara bağlantısı kurulabilecek bir jeopolitiğe sahip olan Anadolu, ham ve işlenmiş maddeleriyle de İpek Yolu'na zenginlik katmıştır. Anadolu'da tekstil ürünlerinden ipek, keten, buharin kumaşlar, sof, tafta, çuka,⁴¹ sahtiyan, yün, renkli ve ham bezler, çoban yağmurluğu, gıda ve tarım ürünleri olarak limon, hurma, nar, sumak, yağ, şeker, bal, buğday İpek Yolu'nda taşınan mallardandı. Doğan, şahin, sığır, deve, katır, at gibi hayvanlar, işlenmiş deri, kürk, ilaç ve kozmetik ürünleri olarak uyuşturucu, misk, reçine, zamk, kitre, şap, sabun, kızılboya, ak ve karasakız gibi ürünler de Anadolu'da üretilen ticari ürünlerden idi. Bunlardan başka Anadolu çıkışlı İpek Yolu malları arasında; köle, inci, bakır, cam, çelik, kalay, mücevher, kereste, neft, bıçak, demir, kurşun, katran ve zift gibi ürünler de bulunuyordu.⁴²

Yeni ticaret yollarının keşfinden sonra İpek Yolu'nda ticari hareketlilik azalmakla birlikte, yok olduğu da söylenemez. Ancak şurası kesindir ki, sanayi devrimini takiben 19. yüzyıldan itibaren toplumsal ihtiyaçların değişmesine paralel olarak ilgili bölgeler arası ticari mallarda önemli değişiklikler

⁴¹Kazım Paydaş, a.g.m.

⁴²Esra Yılmaz, a.g.e.; Adnan Toprak, a.g.m.; Gülseren Çeçeli Dursun, a.g.e.; Kazım Paydaş, a.g.m.

yaşanmıştır. Ulaşım ve iletişim alanındaki gelişmelerin doğu-batı ticaretini artırdığı günümüzde, dünya ticari ekseninin batıdan doğuya kaymaya başladığı⁴³ genel kabul görürken, yaklaşık beş asırdır duraklama yaşayan İpek Yolu'nun yeniden canlanması da beklenmelidir. Nitekim Çin'den Batı Avrupa'ya uzanacak kara ve demir yolu çalışmalarının sürdürüldüğü uluslararası projeler de halen yürütülmektedir. Modern döneme uygun şekilde yeniden canlandırılacak İpek Yolu'nun ne tür ticari malların taşınmasına aracılık edeceği, güzergâh üzerindeki bulunan kimi ülkelerin günümüzdeki ticari verilerine bakılarak kestirilebilir.

İpek Yolu'nun başlangıç noktası olan Çin, devasa nüfusu ve ekonomik büyüklüğü ile günümüzde doğu-batı eksenli ticaretin önemli bir ayağı olmayı sürdürmektedir. Çin'in dış pazarlara gönderdiği malların başında hücresel/kablosuz telefonlar, otomatik bilgi işlem makineleri, çeşitli telefon cihazı aksam ve parçaları, ses/görüntü makineleri gibi iletişim teknolojisi ile ilgili ürünler gelmektedir. Çin'in en önemli ithal malları ise petrol ve çeşitli elektronik entegre devreler ve işlemcilerden oluşmaktadır.⁴⁴ Hindistan da büyük nüfusu ve zengin yer altı kaynakları ile dünya ticaretinde ki önemli rolünü sürdürmektedir. İhracatında yer alan başlıca ürünler elmas ve mücevher gibi değerli taşlar ve muhtelif yağlardır. İthalat kalemlerinin başında ise ham petrol ve taş kömürü gibi enerji kaynakları gelmektedir.⁴⁵ Dünya ticaretinde önemli rol oynayan ülkelere birisi de Güney Kore'dir. 20. Yüzyılın ikinci yarısından itibaren önemli sanayi atılımları gerçekleştiren bu ülkenin ithalatında başı çeken ürünler ham petrol, doğalgaz ve taş kömürü iken en önemli ihracat ürünlerini elektronik entegre devreler, bellekler gibi bilişim ürünleri ile motorlu taşıt ve tanker gemiler almaktadır.⁴⁶ Asya'nın önemli ticari merkezlerinden birisi olan

⁴³<https://www.sabah.com.tr/ekonomi/2013/10/28/dunya-ticareti-doguya-kayiyor>, (Erişim Tarihi: 03.11.2017)

⁴⁴http://www.tim.org.tr/files/downloads/ihracat/Ulke_Masalari/ulke_bilgi_notu.pdf, (Erişim Tarihi: 03.11.2017)

⁴⁵http://www.tim.org.tr/files/downloads/ihracat/Ulke_Masalari/ulke_bilgi_notu/HindistanNotu.pdf, (Erişim Tarihi: 03.11.2017)

⁴⁶http://www.tim.org.tr/files/downloads/ihracat/Ulke_Masalari/ulke_bilgi_notuKoreNotu.pdf, (Erişim Tarihi: 03.11.2017)

Tayland'ın ihracatında da benzer şekilde bilişim ürünleri, motorlu taşıtlar gibi sanayi ürünleri ve pirinç gibi gıda maddeleri yer alırken ham petrol, altın ve demir çelik eşyalar başlıca ithal ürünleridir.⁴⁷ Tarihi İpek Yolu güzergâhında oldukça geniş topraklara ve zengin yer altı kaynaklara sahip olan Kazakistan'ın ihracatında ham petrol, rafine bakır ve katot parçaları, sıvılaştırılmış propan, ferro krom gibi maden ve enerji kaynakları yer tutarken ilaç, doğal gaz, enerji nakil hatlarında kullanılan borular önemli ithal ürünleridir.

Sonuç

İnsanlığın üretici yaşama geçmesi, ihtiyaç fazlası ürüne sahip olmalarını sağlamış, farklı coğrafyalarda yaşayan insanların benzer ihtiyaçları ile ticari ilişkiler başlamıştır. Böylece toplumsal etkileşim artmış, ihtiyaçların karşılanabileceği üretim bölgeleri ve artı ürünün satılabileceği pazarlar belirginleşmiş ve ticaret yolları doğmuştur. Bu ticari güzergâhların en eskilerinden biri, Çin'den başlayıp Akdeniz havzasına kadar kompleks bir şekilde uzanan İpek Yolu'dur. Hem doğu-batı hem de batı-doğu yönünde gerçekleşen ticari faaliyetlerde, İpek Yolu üzerinde bulunan ülkelerin de katkısıyla oldukça zengin bir emtia çeşitliliği oluşmuştur. Bununla birlikte, ticaretin temel gerekçesi düşünüldüğünde, İpek Yolu'nda taşınan ticari ürünler, insan ihtiyaçlarından oluşmaktadır. Zaman ve mekândan bağımsız olarak insan ihtiyaçlarının benzerliği, ilk dönemlerinden coğrafi keşiflere kadar bu yolda taşınan malların da benzer mallar olması sonucunu beraberinde getirmiştir. Sanayi öncesi dönemde İpek Yolu kervanları genel olarak gıda, tekstil ürünleri, ziynet, ilaç ve kimyevi maddeler, ham ya da işlenmiş madeni ürünler, canlı hayvan, kozmetik ürünler, ev eşyaları, silah, kâğıt gibi ürünlerdir. Coğrafi keşiflerle birlikte canlılığını yitirmeye başlayan İpek Yolu güzergâhı, Sanayileşmeyle birlikte yeniden önem kazanmaya başlamıştır. Çünkü kara ve deniz yolu ulaşımı yanında, demiryolu ve havayolu gibi alternatif imkânlar

⁴⁷http://www.tim.org.tr/files/downloads/ihracat/Ulke_Masalari/ulke_bilgi_notu/TaylandNotu.pdf, (Erişim Tarihi: 03.11.2017)

ortaya çıkmıştır. Ayrıca, bu dönemde neredeyse temel ihtiyaç maddesi haline gelen petrol ve doğalgaz gibi enerji kaynaklarının boru hatlarıyla taşınması da, bu tarihi güzergâhın önemini artırmıştır. İpek Yolu güzergâhında bulunan ülkelerin dış ticaret verileri incelendiğinde, petrol, doğalgaz gibi enerji kaynakları, elektronik bilişim sistemleri, ulaşım araçları çeşitli ham ya da yarı işlenmiş madenler başı çekmektedir. Geçmişte en çok ticareti yapılan ürünlerden olan ipeğin adı verilen bu ticaret yolu, 21. Yüzyıldan itibaren daha da canlı, ama belki başka bir adla anılmaya başlanacaktır.

KAYNAKÇA

- Adnan Toprak, Doğu - Batı Kültürel Etkileşiminde İpek Yolu (Başlangıçtan Göktürk Dönemi Sonuna Kadar), Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara, 2008, s.61.;
- Cengiz Yıldızdağ, VII.-X. yy.'larda İpek Yolu Ticaretinin Türk Tarihine Etkileri, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2005, s.65.
- Çınar H., Bulut M., Yiğit İ., "Tarihi İpek Yolu'nun Kuzey Anadolu Güzergâhı", Medeniyetler Güzergâhı İpek Yolu'nun Yeniden Doğuşu Sempozyumu, Sabahattin Zaim Üniversitesi, İstanbul, 2014, , s.123-150.
- Deniz Taşkın, "Yeni Umutların Işığında Tarihi İpek Yolu Coğrafyası". Marmara Coğrafya Dergisi 0 (2016): 195-202 <http://dergipark.gov.tr/marucog/issue/24661/260873> (Erişim Tarihi: 02.11.2017)
- Esra Yılmaz, T.C.XII. ve XIII. Yüzyıllarda Tebriz-Antalya İpek Yolu Güzergâhı, Osmangazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Eskişehir, 2016, s.60.;
- Gülseren Çeçeli Dursun, İran'da Türkmenler ve İpek Yolu, Türk Kültürüne Hizmet Vakfı Yay., İstanbul, 2015, s.349-361
- Hasan Işık, <http://dergipark.gov.tr/download/article-file/355952>(Erişim Tarihi: 03.11.2017)
- Hasan Kurt, "Ortaçağ Başarısı Buhara", Ankara Üniversitesi İlahiyat Fakültesi Dergisi, Cilt 41, Sayı 1, Ankara, 2000., s.425-471
- http://www.tim.org.tr/files/downloads/ihracat/Ulke_Masalari/ulke_bilgi_notu.pdf, (Erişim Tarihi: 03.11.2017)
- http://www.tim.org.tr/files/downloads/ihracat/Ulke_Masalari/ulke_bilgi_notu/HindistanNotu.pdf, (Erişim Tarihi: 03.11.2017)
- http://www.tim.org.tr/files/downloads/ihracat/Ulke_Masalari/ulke_bilgi_notuKoreNotu.pdf, (Erişim Tarihi: 03.11.2017)
- http://www.tim.org.tr/files/downloads/ihracat/Ulke_Masalari/ulke_bilgi_notu/TaylandNotu.pdf, (Erişim Tarihi: 03.11.2017)
- <https://www.sabah.com.tr/ekonomi/2013/10/28/dunya-ticareti-doguya-kayiyor>, (Erişim Tarihi: 03.11.2017)
- Kazım Paydaş, Akkoyunlular Döneminde Ticaret, <http://dergiler.ankara.edu.tr/dergiler/18/31/268.pdf> (Erişim Tarihi: 03/11/2017);
- Mehmet Tezcan, İpek Yolu'nun İran Güzergâhı ve İpek Yolu Ticaretine İran Engellemeşi, http://www.tekedergisi.com/Makaleler/1621417040_6tezcan.pdf (Erişim Tarihi: 02.11.2017)
- Nebi Bozkurt, "İpek Yolu",<http://www.islamansiklopedisi.info/dia/pdf/c22/c220231.pdf>(Erişim Tarihi: 03.11.2017)
- Osman Turan, Türk Cihan Hâkimiyeti Mefkuresi Tarihi, Boğaziçi yay., İstanbul, 1994, s.115.
- Ürekli M.,Ürekli F., "İpek Yolu'nda Taş-Rabat Kervansarayı",<https://independent.academia.edu/Muzaffer%20C3%9Crekli> (Erişim Tarihi: 03.11.2017)

SEYAHATNAMELERDEKİ İPEK YOLU

Konuşmacı: Hasan Gezer

Danışman Öğretmen: Pınar Edecan

Okul Müdürü: Talip Oktay

Halil Akyüz Anadolu Lisesi, Antalya

Uygarlık tarihinin en önemli kaynaklarından biri de seyyahlar ve onların yazdığı seyahatnamelerdir.

Asya ve Avrupa arasında önemli ticaret yollarından biri olan İpek Yolunda çeşitli nedenlerle tüccarlar, seyyahlar seyahat etmişlerdir. Ünlü birçok seyyahın yanında bazı elçiler de İpek Yolundaki serüvenleri yazmışlardır. Bu metinlerde o dönemin Asya coğrafyası ve Çin hakkında detaylı bilgilere ulaşmak mümkündür

Venedikli gezgin Marco Polo (1254-1324) XIII. yüzyılın ortalarında batının hiç tanımadığı Asya ülkelerini serüvenli bir yolculuk yaptı. Doğruya giderken Anadolu'ya da uğradı. İstanbul, Sivas, Tokat, Konya ve Kayseri uğradığı şehirlerdir. Türklerin genellikle ovalarda yerleştiğini, tarım ve hayvancılıkla uğraştığını. Türklerin dışında Yahudi, Ermeni ve Rumlarında olduğunu anlatmıştır.

İpek Yolu'nu izleyerek Kubilay Hanlığının başkenti Hanbalık şehrine ulaştı. Kısa zamanda Kubilay Han'ın güvenini kazanarak gönderildiği görevler ve elçilikler sırasında Çin ve Hindistan'ın büyük bir bölümünü tanıma fırsatı buldu.25 yıl süren bu gezinin dönüşünde bir savaşta Cenevizlilere tutsak düştü. Tutsak kaldığı 4 yıl içinde gezi notlarına dayanarak bir arkadaşına "Millione" seyahatnamesini yazdırdı.

Marco Polo'nun kitabında yazılanlar çoğu insanı şaşırtacak ilginç bilgi ve gözlemlerle doludur. Örneğin Musul'da gördükleri elmaslardan çok elmasların toplanma biçiminden etkilendi. Kitabında anlatılanlara göre hızla

akan suların elmasları uçurum dibine taşıdığı, bunları almak isteyen insanların uçuruma et parçaları attıklarını ve ete yapışan elmasları kapan kartalları korkutarak ağızlarından elmasları topladıklarını yazdı.

İpek yolu üzerindeki ülkelerde kürk ve baharat, ipek, diğer üretilen maddeler, evler, kiliseler, manastır ve camiler, değerli taşları inceleyerek gezi defterine not almıştır.

Türk tarihinin en önemli seyyahlarından Evliya Çelebi “Seyahatname” adlı eserinde İpek yolu güzergâhında Anadolu şehirlerini 1640 yılında başlayarak Bursa, İzmit, Trabzon ve Kırım’a gider. Gezdiği yerler İstanbul’dan Şam’a bütün şehir ve kasabalarıyla Güneydoğu Anadolu Bölgesi, Azerbaycan, Kırım, Dağıstan, Ege Kıyıları, Balkanlar, Macaristan Almanya, Avusturya, Hollanda’ya kadar uzanan çok geniş bir coğrafyayı gezmiştir. Gezdiği yerlerin tarihini, coğrafyasını, iklimini, toplumsal yaşamını eserinde anlatmıştır

Örneğin XVII. Yüzyılda Evliya Çelebi İpek Yolunun Anadolu’nun Kuzeybatı kesiminden geçen güzergâhında Bolu çevresindeki hamam ve hanları, Göynük’teki Yıldırım Beyazıd’ın hamamını anlatır

Evliya Çelebi İpek yolunun Anadolu güzergâhında bulunan şehirler hakkında önemli bilgiler verir.

(1304-1369) Ortaçağ’ın en önemli seyyahlarındanıdır. Kendisi ile çağdaş olan Marco Polo’dan çok daha geniş bir alanı gezmiştir.1325 yılında Hacca giden Faslı bir Müslüman’dı. Bu gezide yaşadığı maceralar onu daha da uzaklara yolculuk yapmaya yönlendirdi. O dönemde Avrupalılarca çok az bilinen Afrika, Orta Doğu ve Uzak Doğu’ya gitti. İbn Batuta’nın üç seyahati bulunmaktadır. Gezilerinde en uzun kaldığı yer Çin’dir. İpek yolu üzerinde önemli kültür merkezlerini görmüştür. Tam adı Tuhfetü’n Nüzzar Fi-Garaibil Emsar ve Acabi’l Esfar olan ama kısaca “yolculuk” anlamına gelen “rıhle” adı ile tanınan eserinin yazımı 1356’da tamamlanmıştır.

Hac görevini yapan İbn Batuta Hindistana gitmek üzere denize açılmış, Kızıldenizde yakalandığı fırtına sonunda Anadolu’ya yönelmiştir. Burada pek

çok yer gördükten sonra İpek Yolu güzergâhına girip Delhi'deki Türk Sultanlığı topraklarına gelmiş. Burada yedi yıl kadılık yapmıştır.

Doğu'ya doğru yoluna devam etmek için Delhi'den ayrılıp Çin'e doğru yola çıkmıştır. Ancak yolu üzerinde savaflara tanıklık etmiş, zorlu bir yolculukla Çin'e ulaşmıştır. Çin'in güneyinde Fujian eyaletinde gördüğü pagoda benzeri bir cami onu çok şaşırtmış, 350 yıllık bu camide dua etmiş. Bugün bu yapı Çin'e giden turistlere İbn Batuta'nın dua ettiği yer olarak tanıtılmaktadır.

İbn Batuta Orta Asya çevresindeki kervansaraylar ve şehirler hakkında bilgiler verir. Buhara ve Semerkant'a uğramış, buradan Merv'e gelmiştir. Merv şehrinin Moğol istilasından sonraki harabe halinide kitabında anlatmıştır.

Ayrıca İpek Yolu'nun Anadolu'nun kuzeybatı kesiminden geçen güzergâhı İbn Batuta'nın 1334'de İznik'ten Kastamonu'ya giderken izlediği yoldur. Bu yol Bursa-Karadeniz bağlantısının sağlandığı eski yoldur. İbn Batuta Kastamonu'ya giderken Bolu ve çevresindeki yerleşim yerleri hakkında geniş bilgiler vermiştir. Yolcular için kervansaraylar ve hamamlar yapıldığından da söz eder. Ünlü seyyahların yanı sıra bazı elçiler de İpek Yolu'ndaki izlenimlerini yazdıkları kitaplarında anlatmışlardır. Bunlardan biri Gıyaseddin Nakkaş'ın 1442'de Farsça yazdığı "Hıtay Sefaretnamesi"dir Sefaretnameler Osmanlı döneminde elçi olarak atanan kişinin dönemin siyaset ve diplomasisine ve sefirlik yaptığı şehrin ve ülkelerinin güncel hayatına ilişkin gözlemlerini kitap şeklinde bir araya getirdiği eserdir.

Çin'e elçi olarak gönderilen Gıyaseddin Nakkaş İpek yolu üzerinde Çin'e ulaşınca kadar yolda gördüklerini anlatmış, hemde Çin İmparatorunun sarayında gördüklerini, heyeti ile birlikte nasıl ağırlandıklarını rapor etmiştir. Gıyaseddin Nakkaş'ın en çok ilgisini çeken Budist mabetleri olmuştur. Yol üzerindeki bu mabetlerin mimarisi hakkında sık sık bilgiler vermiştir. Çinlilerin haberleşmedeki hızlı sistemleri de onun ilgisini çeken şeyler arasındadır.

Gıyaseddin Nakkaş, imparatorun bulunduğu şehir olan Han-Balık'a yani Pekin'e ulaştıklarında imparatorluk sarayı hakkında bilgiler verir.

Sarayınbüyüklüğü,imparatorun hizmetlilerinin çokluğu, elçilere düzenlenen ziyafetler, imparatorun dini ibadet şekilleri gibi birçok konuda bilgiler verir.

Yerleşim yerlerini adlarıyla ve birbirleri ile olan uzaklıklarını belirterek anlatan Gıyaseddin Nakkaş ziyaret edilen yerlerin iklim koşullarını da anlatmıştır.

Ali Ekber Hıtai XVI. Yüzyılda yaşamış Türk gezgin ve yazarıdır.1500 yılında Çin'e yaptığı yolculukla ilgili "Hıtainame" adlı Farsça seyahatnameyi yazdı. Hıtai Ortaçağ Avrupasında Çin'e verilen isimdir ve muhtelemen ismine Hıtai lakabı Çin gezisinden sonra verilmiştir. Eserinde Moğollar ile Çinliler arasında 1500'lü yıllarda geçen olayları, savaşları ayrıntılı biçimde anlatır. Eserinde ayrıca Çin hanedanının İslamiyete duyduğu ilgiden de söz eder.1515 yılında bitirdiği seyahatnamesini önce Yavuz Sultan Selim'e sonra Kanuni Sultan Süleyman'a sunmuştur. Kitap III. Murat döneminde Türkçeye çevrilmiştir. Çevirisi yapılan "Terceme-i Tarih-i Nevadir-i Çin Maçin" adlı eserde yirmi bölüm halinde Çin'in tarihi özellikleri anlatılır. Birinci bölüm Hıtay ülkesinin yollarıyla ilgilidir ve İpek yolunu kapsar. İslam ülkelerinden Çin'e giden üç yolun varlığı detaylarıyla anlatılmıştır.

Çağlar boyu birçok ülkenin ilgi odağı haline gelen İpek yolu sayesinde bu coğrafyada bulunan milletlerin hayatları, ticaret anlayışları şehirleşmeleri, inanç sistemleri, askeri yapıları gibi farklı konular incelenmişti. Birçok ünlü seyyahların yanı sıra bazı siyaset adamları İpek Yolu üzerinden Çin'e yaptıkları seyahatleri yazmış ve günümüze ulaştırmışlardır.

KAYNAKÇA

*Olağanüstü Gezileriyle Marco Polo, Pierre Marc/Stano Dusık

*İbn Batuta Seyehatnamesiden Seçmeler,1000 Temel Eser

*Medeniyetler Güzergâhı İpek Yolu ,Editör:Mehmet Bulut

*Seyehatname,Evliya Çelebi

*Yükselen İpek Yolu,Editör:Fahri Atasoy

İPEK YOLUNUN YERLEŞİM MERKEZLERİ, ETKİ ALANLARI VE FONKSİYONLARI

Konuşmacı: Yağmur Özdemir, 9. Sınıf Öğrencisi

Danışman Öğretmen: Sevda Dırağa Canbaz

Okul Müdürü: Haluk Değirmenci

Hüseyin Avni Sözen Anadolu Lisesi, İstanbul

Giriş

İpek yolu, Çin'den Akdeniz'e kadar uzanan en eski ve en büyük ticaret yoludur. İlk ve Orta Çağlar boyunca Asya'nın orta kuşağında doğuda Kuzey Çin ile batıda Akdeniz ve Kızıldeniz limanları arasında, Türkistan ve yakın doğudan geçerek birçok bölgeyi birbirine bağlamaktadır. Ayrıca bu yol geçtiği bölgeleri sosyal, siyasi, kültürel ve ekonomik açıdan da etkilemektedir. Çin'in önemli ipekli kumaşları çok uzun bir mesafe kat ederek doğudan batıya ulaştırılmaktadır. Söz konusu İpek Yolu başlıca dört kesimde şöyle incelenebilir:

Kuzey Çin Kesimi, Wei Irmağı boyunca doğudan batıya uzanan ve Tun-Huang şehrinde en parlak devrini 6-14. yüzyıllarda geçiren bir Budizm şehrine ulaşmaktadır.

Doğu Türkistan Kesimi, Sian'dan Tung-Huan'a kadar tek bağlantılı gelmekte ancak buradan güney yolu, orta yolu ve kuzey yolu olarak üçe ayrılarak devam etmektedir.

Batı Türkistan Kesimi, Asya'nın ortasından Batı Türkistan'ın içinden geçerek yine güney yolu, orta yolu ve kuzey yolu olarak ayrılır ancak bu kollar sonra Merv şehrinde birleşmektedir

Yakın Doğu Kesimi, Horasan sıradağlarını aştıktan sonra İran yaylasından Mezopotamya'ya inmektedir ve buradan Akdeniz'e ulaşmaktadır.

İpek Yolu doğu bölgesinde güzergâhlara ayrıldığı gibi ülkemizde de iki farklı güzergâha ayrılmaktadır. Önemli bir ticaret noktası olan Tebriz ile İstanbul arasındaki güzergâhlar:

Kuzeyden Erzurum, Erzincan, Sivas, Tokat, Ankara, Bolu ve Bursa üzerinden; güneyden ise Van, Bitlis, Diyarbakır, Birecik, Halep, Adana, Konya, Aksaray, Akşehir, Kütahya ve Bursa üzerinden devam etmektedir.⁴⁸

İpek Yolu'nun geçtiği bölgelerde ticaret yapanların konaklamaları için birçok kervansaray yapılmıştır. Aksaray'da, Nevşehir'de, Burdur'da, Antalya'da, Erzurum'da ve birçok ipek yolu şehrinde kervansaray bulunmaktadır. Bu çalışmada İpek Yolu'nun başlıca yerleşim merkezlerini, bu yolun geçtiği bölgeleri ve bu coğrafyaya etkilerini açıklayacağım.

1. İpek Yolu Güzergâhları

İpek Yolu, Çin'den Akdeniz'e kadar uzanan, eski çağlardan beri kullanılan bir ticaret yoludur. Kuş uçuşu 7.500 km bütün virajları ile birlikte ise 10.000 km'dir.⁴⁹ Başlangıçta askeri ve idari amaçlı yapılan yol haberleşme için kullanılıyordu. Fakat daha sonra tüccarlar bu yolu kullanmaya başlamışlardır. Çünkü tüccarlar malları daha güvenli ve bilinen bir yoldan götürmek istemişlerdir.

Özellikle ipek ve daha birçok ticaret malı uzun mesafeler kat ederek doğudan batıya ulaşmıştır.

1.a. Kuzey Çin Bölümü

Çin'in güneyindeki Chang-an'dan başlamaktadır. Bu bölgeden tüccarlar mallarını Kansu'daki Dunhuang şehrine getirmiştir. Herodot'un milattan önce V. Yüzyılda yazdıklarından kuzey ipek yolu Çin'in batı eyaleti Kansu'ya kadar takip edilmektedir.⁵⁰

1.b. Doğu Türkistan Bölümü

Sian'dan kuzeybatıya ve batıya Dunhuang şehrine kadar tek bağlantılı olarak gelmektedir. Dunhuang şehrinden sonra buranın yakınlarında bulunan

⁴⁸Nebi BOZKURT; *DİA*, cilt 22,2000,s.370-371.

⁴⁹Yaşar BEDİRHAN; *Orta Çağda İpek Yolu Hakimiyeti ve Türk Yurtları*; s.8

⁵⁰Nebi BOZKURT; *DİA*; cilt 22; s.369

Yeşim kapısı denilen yerde üçe ayrılmaktadır. Biri Hotan biri Lu-lan diğeri ise Hami ve Turfan üzerinden giderdi.

Bu yolla ilgili ayrıca ‘Çin sınırından başlayan ve Gobi Çölü’nden geçen yolun eriştiği ilk yer Hami’dir. Yol buradan kuzeye yönelip Bar gölüne komşu dağları ve bugünkü Çungarya’yı geçiyor. Balkaş Gölü civarında Thiele (Töles) Uygurlarının topraklarına, sonrada Türk yurduna ulaşıyordu, daha sonra ise batı yönünde uzanarak Talas nehri üzerinden aynı adı taşıyan şehre varıyordu.’⁵¹

1.c. Batı Türkistan Kesimi

Talas’tan Yarkent’e gelen yol buradan Taş-Kurgan’a iner daha sonra Belh şehrinden geçerek Merv’e ulaşır.

Başka bir güzergâhı ise Kaşgar’dan sonra Fergana, Semerkant ve Buhara’yı geçerek tekrar Merv’e ulaşır.

1.d. Yakın Doğu Kesimi

Merv’den sonra Nişabür’e* buradan Damgan ve Hemedan şehirlerinden geçerek Mezopotamya bölgesine ulaşır.

İpek Yolu buradan önemli bir ticaret merkezi olan Tebriz’e ulaşır. Tebriz’den İstanbul’a iki farklı yoldan ulaşır. Birincisi kuzeyden Erzurum, Erzincan, Sivas, Tokat, Ankara, Bolu ve Bursa üzerinden; diğeri ise daha güneyden Van, Bitlis, Diyarbakır, Birecik, Halep, Adana, Konya, Aksaray, Kütahya ve Bursa üzerinden ulaşır.⁵²

2. İpek Yolunun Önemli Yerleşim Merkezleri

2.a. Dunhuang

Çin’in kuzeybatısında yer alan Gansu eyaletinde bir şehridir. Taklamakan Çölü’nün kenarında bulunan Dunhuang ilk ticaret merkezlerinden biridir. Bir Budist şehri olan Dunhuang bir dini faaliyet alanıydı. Hacılar için en çok tercih edilen yerlerdendir. Dunhuang’ın güneyinde bulunan yaklaşık 500 mağaradan

⁵¹ Nebi BOZKURT; *a. g. m.*; s. 370

*İran’da bir şehir

⁵² M.F. GÜL; *Aksaray Şehrinin İktisadi Tarihi Hakkında Bir Deneme*; s.136

oluşan Mogao Mağaraları burada gerçekleşen dini, siyasi, kültürel faaliyetlerin kaynağını oluşturmaktadır. Ayrıca İpek yolunun tarihi ile ilgili bazı bilgilerde bu mağaralardan elde edilmiştir.

Mogao Mağaraları'nı keşfeden Budist keşişler burayı bir Budizm öğrenim merkezi haline getirmiş ve birçok hacıyı buraya çağırmıştır. Mogao Mağaraları, yalnızca Dunhuang'ın dini önemini değil, aynı zamanda kültürel ve ticari alışveriş merkezi olduğu yönündeki önemini de göstermektedir. *'Kütüphane Mağarası'* olarak bilinen mağaralardan bir tanesi, bu İpek Yolu şehrinin kültürel çeşitliliğini anlamada önemli bir yere sahip olan belgeleri barındırmakta olup, 40.000 kadar sayfayı içermektedir. En eski metin MS. 405 yılına tarihlenirken, son metinler MS 1002 yıllarına aittir.⁵³

Budist metinlerin dışında birçok farklı metin bulunmaktadır. Bu Dunhuang'ın birçok farklı dindeki toplumlara ev sahipliği yaptığının ya da aktif bir ticaret merkezi olduğunun bir kanıtıdır.

2.b. Gansu

Çin'in kuzeybatısında yer olan önemli bir eyalettir. Başkenti Lanzhou'dur. Dar bir koridor şeklinde oluşuyla yüzyıllarca Yukarı Huanghe (Sarı Irmak) Bölgesi ve Çin'in batı kesimleri arasında geçit işlevi görmüştür.⁵⁴ Gansu birçok tarımsal ürün yetiştirip satsa da ekonomisi tarıma değil madencilikğe dayanmaktadır. Ayrıca Çin'in önemli bir nükleer merkezidir. Bu bölge için ekonomik sebeplerin de katkısıyla Çin, Tibet ve Orta Asya'daki hâkim iktidarlar arasında sürekli üstünlük mücadelesi yaşanmıştır.⁵⁵

Mutlak nüfusu 26,0334 milyon olan Gansu'nun büyük çoğunluğunu Çinli geri kalanını ise Moğol, Türk ve Tibet topluluklar oluşturmaktaydı. Gansu Qin hanedanı döneminde Çin topraklarına katılmıştır.

⁵³<https://en.unesco.org/silkroad/content/dunhuang>

⁵⁴<http://www.turkcindostlukvakfi.org.tr/sayfa.php?id=72>

⁵⁵ Adnan TOPRAK; *Doğu Batı Kültürler Arası Etkileşiminde İpek Yolu*; s.130

Gansu eyaletinin güneyi Sarı ırmağın kolu Wei nehri bölgesidir. Bu bölgeler, ipek böceği üretiminde çok önemli bir yere sahiptir. Bu bölge birçok ticaret yolunun üzerinden geçtiği önemli bir bölge olmuştur.

Turfan, Kirvan ve Hotan Gansu'daki önemli kervan ticareti şehirleridir.

2.c. Fergana

Tanrı ve Altay Dağları arasında yer almaktadır. Genellikle Fergana Vadisi olarak anılan bu şehir Özbekistan, Tacikistan ve Kırgızistan'da toprakları bulunmaktadır. İdari birimi Özbekistan sınırları içinde bulunmaktadır ve bu merkez olan şehrin adı da Fergana'dır.⁵⁶

Orta Asya'nın en önemli tarım merkezlerinden biridir. Aynı zamanda maden potansiyeli bakımından da zengindir. Orta Asya'nın en yoğun nüfuslu bölgesidir, nüfusunu Ruslar, Özbekler, Tacirler, Kırgızlar ve Tatarlar oluşturmaktadır.

İpek Yolu üzerinde olan Fergana'nın Rusya ile önemli bir ticari ilişkisi vardı. Ham pamuk, ham ipek, tütün ve daha birçok ürün satılmaktaydı. Ayrıca ipek yolu üzerinde olması Fergana'yı biraz da tehlikeli duruma sokmaktaydı. Önemli bir yer olduğundan birçok devlet kendi topraklarına katmak istiyorlardı bu yüzden sürekli savaş alanı durumunda olup, tehlike içermekteydi.⁵⁷

2.ç. Turfan

Günümüzde Çin Halk Cumhuriyeti sınırları içinde yer alan Turfan İpek Yolunun önemli bir diğer noktasıdır. Çin'den batıya doğru giden kervanların erken konaklama yerlerinden biri olduğundan '*Garp İllerinin Kapısı*' diye anılırdı.⁵⁸

Aynı zamanda en sıcak kent olduğundan '*Alev Vahası*' olarak anılan Turfan üzüm bağlarıyla kaplıdır ve ekonomisi buna dayanmaktadır. Turfan'da bulunan her türlü tarihi kalıntı Turfan Müzesi'nde sergilenmektedir.

2.d. Kaşgar

⁵⁶Ahmet YAZICI; *DİA*, 12. Cilt; s.375

⁵⁷NebiBOZKURT, a.g.e,C.22,2000,s.370-371; Bedirhan, YAŞAR;a.g.e.,s.60-61.

⁵⁸ Ahmet TAŞAĞIL; *DİA*, 41. Cilt; s. 414

Önemli bir tarım havzası olan Kaşgar tarım ırmağının kollarından Kaşgar suyu kıyısında kurulmuştur. İpek yolu üzerindeki konumu sayesinde transit taşımacılığında Kaşgar'ın rolü eski çağlardan beri önemli bir ticaret merkezi olmasında rol oynamıştır.

Bölgede hâkim din İslam'dır. Burada birçok cami ve mescit bulunmaktadır. Ayrıca Çin'in en büyük câmiside buradadır. Özellikle el sanatları, kilim, tekstil, seramik dallarında ünlüdür.

2.e. Hoten

Çin'in Uygur Özerk Bölgesinde ve Pamir-Altın Dağları kuzeyinde yer alan önemli bir İpek Yolu şehridir. Hoten'in, Derya'ya bağlı kanallarla sulanan topraklarında meyvecilik, bağcılık ve pamukçuluk gelişmiştir. Ayrıca burada hayvancılık da diğerleri kadar gelişmiştir. Ünlü inçe koyun yünleri bulunmaktadır. Hoten'in en eski ve en önemli iş kolu ipekçiliktir⁵⁹.

İpek Yolu üzerinde yer alması bu şehrin ayrıca önemini arttırmıştır. Budist kültürünü Orta Asya'ya aktaran önemli bir şehir görevini de görmüştür.

2.f. Merv

Verimli toprakları bulunan Murgâb Deltası'nın aşağısında kurulmuştur. Ortaçağın siyasi, kültürel, ticari ve idari açıdan önde gelen şehirlerden olmuştur. İpek Yolu üzerinde önemli bir ticaret şehridir. Ekonomisini İpek ve kumaş dokumacılığı, bakır işçiliği, hayvancılık ve ticaretten sağlıyordu. Ayrıca Kur'an, Kıraat ve tefsir ilimleri geliştirilip yaygınlaştırılmıştır.

2.g. Tebriz

İran'ın kuzeybatısında kurulan Tebriz İlhanlılardan itibaren Hint'in baharatı, Çin'in porseleni, ipekli kumaşları, Kıpçak'ın kürkleri Tebriz'den Türk, İranlı, İtalyan, Rus, İngiliz tacirlerince Avrupa'ya ve İslam ülkelerine ihraç ediliyordu.

İpek Yolu önemli şehirlerinden biri olduğu için Safeviler ve Osmanlılar ticareti daha da geliştirmek için birçok düzenlemeler getirdiler. Damga vergisini

⁵⁹ Ahmet TAŞAĞIL, *a. m.*; s.251.

kaldırdılar, 1565'te Tebrizlilere vergi muafiyeti getirildi ve İngilizlere Tebriz'den ticaret hakkı tanındı.⁶⁰

2.h. Trabzon

Karadeniz'in Değirmendere Vadisi'nin Karadeniz'e ulaştığı yerin batısında Boztepe'nin eteklerinde kurulmuş önemli bir liman şehridir. Liman şehri olmasının yanında doğudan gelen malların batıya aktarılmasında önemli bir yeri vardır. Orta çağlarda İran'dan yola çıkan kervanların son durağı konumundadır. Kuzeyden ve güneyden gelen yollar Trabzon'da kesişmektedir. Yünlü kumaş, keten, ipekli mâmuller buradan dışarıya ihraç ediliyordu. Ortaçağ coğrafyacılardan Şerif el-İdrîsî'ye göre Trabzon halifeler devrinden beri Rumların ve Müslümanların bir ticaret antreposuydu ve halkı çok zengindi⁶¹

Şehir, tarihi boyunca hem Bizans hem Osmanlı'da ekonomisini deniz ticaretinden sağlamıştır. 17. Yüzyılın başlangıcında Osmanlı-İran savaşından dolayı şehrin yıllık geliri azalmıştır bu da şehrin ticari açıdan rolünün o dönemde düştüğünü gösterir. Zamanla Batılıların Karadeniz ticaretinde üstünlüğünün artması şehrin gelişmesine de büyük katkı sağlamıştır. 18. Yüzyılda Trabzon Bedesteni bu ticaretin mahiyet açısından belirleyiciydi, 1632'de Kazak saldırılarıyla yıkıldıktan sonra yeniden inşa edilen bedesten birçok yabancı tüccarın da bulunduğu, özellikle kumaş alım satımının ünlenen bir ticaret merkeziydi. Bu ticarî hareketliliğin bir başka yansıması hanlardı. 18. yüzyılda Yeni Han yabancı tüccarın tercih ettiği konaklama yeriydi. Ayrıca Taş Han, Hüseyin Efendizâde Hanı, İkizzâde Hanı, Müftü Efendi Hanı, Karaçengelolu Hanı, İkilikapılı Han, Murathanzâde Mahzeni, Alaca Han, Hacı Yahyâ Hanı, Zincirli Han, Yalı Hanı tüccarın rağbet ettiği, mal depoladığı binalardı. Şehrin büyük limanı olan Çömlekçi yanında Kanıda, Tuzluçeşme, Taşdirek, Kemerkaya, Mumhane, Moloz adlı küçük limanlar ithalât ve ihracata açıktı. 19. yüzyılda yolların emniyetinin sağlanmasıyla ticarî gelişme hızlandı.

⁶⁰Ali Sinan BİLGİLİ; *DİA*; 40.Cilt; s. 219-221.

⁶¹Feridun EMECEN; *DİA*, 41. Cilt; s.300.

1830-1900 yılları arasında İran'a yapılan ihracat ve İran'dan ithalât açısından Trabzon ana liman olunca ekonomik açıdan önemi çok arttı.⁶²

2.i. Erzurum

Palandöken dağının temas sahası ve Erzurum ovasının güneydoğu kısmında kurulmuştur. Askeri yönden önemi de Erzurum'un gelişmesine katkı sağlamıştır. Anadolu ve Karadeniz'den doğuya giden büyük askeri ve ticari yolun üzerinde bulunarak büyük önem kazanmıştır. Daha sonra da İran savaşları sırasında Osmanlı ordularının toplandığı askeri bir üs haline geldi.

Birçok milletin hâkimiyetine giren Erzurum askeri öneminden dolayı sürekli aktif bir ticaret merkezi haline gelmiştir. Tokat yoluyla Bursa'ya ulaşan ipek yolu üzerinde bulunması onu daha da önemli hale getirmiştir.

Orta çağ Bizans ve İslam kaynaklarına göre Erzurum zengin, birçok milletten tüccarın bulunduğu, halı imalinin yaygın olarak yapıldığı bir şehir durumundaydı.⁶³ Asya'dan getirilen ipek, deri, pirinç ve baharat Avrupa ülkelerine satılmaktadır. Ayrıca Avrupa'dan gelen hırdavat ve kumaşlar da Asya'ya gönderiliyordu. Bu yüzden Erzurum'un en önemli gelir kaynağı transit taşımacılığıydı. 18. Yüzyılda bir ara Erzurum gümrüğünde görev yapan Evliya Çelebi'ye göre İstanbul ve İzmir'den sonra en işlek gümrük burasıydı.

Mensucat sanayi ve halıcılık Erzurum'un önemli endüstri kollarındandır. Özellikle halının ilk burada Araplar zamanında üretildiği hatta adını da bu şehirden (Kali) aldığı düşünülmektedir. Ayrıca kürkçülük, terzilik, saraçlık, ayakkabıcılık ve mobilyacılık da yapılmaktaydı.

2.j. Antakya

Hatay sınırları içinde bulunan Kızıldeniz'den başlayan Şeria ve Asi nehri yatakları ile Güney Anadolu'ya uzanan çöküntüde yer almaktadır. Şehir 1084 yılına kadar bir asrı aşkın süre Bizans hâkimiyetinde kaldı ve bu dönemde şehrin ticari önemi artmıştır. Bizans'ın ham ipeği, diba ve keten bezleri Halep'e

⁶² Feridun EMECEN; *a. g. m.*; s.300.

⁶³ Cevdet KÜÇÜK; *DİA*, 11. Cilt; s. 326.

gönderiliyor aynı zamanda Uzak doğudan gelen mallarda Fırat ve Basra üzerinden Antakya'ya geliyordu. Venedikli tüccarlar ise sadece Bizans'ın ticari imtiyazı sayesinde burada ticaret yapıyorlardı.

Arap ve Batı kaynaklarında bir '*su şehri*' olarak anlatılan Antakya Batı ile olan ticarete önemli bir yere sahiptir. Antakya'da önemli bir ihracat maddesi olan mavi boyalı bezleri Marsilya'da fakir halk tarafından çok aranılıyordu. İplik pazarı havlucu esnafının yeriydi. Aba, kilim dokumacılığı, keçi kılından heybe ve hurç üretimi yaygındı. Saman dağı yöresinde ipekli, Defne'deki köylerde bez dokuma tezgâhları vardı. Kadınlar hasır dokur, dokudukları ürünleri perşembe günü kurulan hafta pazarında sergilerlerdi ⁶⁴

Sonuç

İpek Yolu tarih boyunca önemli bir ticaret yolu olmuş ve birçok şehrin gelişmesine de katkı sağlamıştır. Bu şehirler ipek yolu sayesinde siyasi, kültürel, ekonomik ve sosyal açıdan etkilenmişlerdir. Örneğin Dunhuang'da din etkileşimini sağlamıştır. Ayrıca ipek yolundan etkilendiğini orada bulunan mağaralardan da anlayabiliriz. Aynı zamanda sanatı da etkilemiştir. Ayrıca ipek yolu üzerinde tüccarların konaklamaları için yapılan kervansaraylardan da çoğu günümüze ulaşmıştır. Bu da ipek yolunun tarihi yapı olarak sağladığı katkılardandır.

İpek Yolu üzerinde bulunan birçok şehir çoğu zaman savaş alanı durumundaydı. Örneğin Fergana, Gansu ve daha birçok şehir önemli bir ticaret noktası olduklarında zaman içinde birçok kez savaş alanı durumuna geldi. Bu durum bazı şehirlerde o dönemdeki ticareti yavaşlatmış olsa da savaşın ardından şehir tekrar eski önemi kazanmıştır.

⁶⁴ Halil SAHİLLİOĞLU; *DİA*, 3. Cilt; s. 231.

KAYNAKÇA

- BEDİRHAN, Yaşar; *Orta Çağ'da İpek Yolu Hâkimiyeti Ve Türk Yurtları*, Konya, 1994.
- BİLGİLİ, Ali Sinan; *DİA*, Cilt 40.
- BOZKURT, Nebi *İpek Yolu* DİA, Diyanet İşleri Bakanlığı DİA, C.22, 2000.
- DİA, Diyanet İslam Ansiklopedisi C.22.
- EMECEN, Feridun; *DİA*, Cilt 41.
- GÜL, Mustafa Fırat; *Aksaray Şehrinin İktisadi Tarihi Hakkında Bir Deneme*, Çanakkale Araştırmaları Türk Yıllığı, Sayı 14, 2013.
- KÜÇÜK, Cevdet; *DİA*, Cilt 11.
- SAHİLLİOĞLU Halil; *DİA*, Cilt 3.
- TAŞAĞIL, Ahmet TAŞAĞIL; *DİA*,. Cilt 41.
- TOPRAK Adnan; *Doğu Batı Kültürler Arası Etkileşimde İpek Yolu*, Ankara, 2008.
- YAZICI, Ahmet; *DİA*, Cilt 12.
- <https://en.unesco.org/silkroad/content/dunhuang>
- <http://www.turkcindostlukvakfi.org.tr/sayfa.php?id=72>

TÜRK DİLİNİN İPEK YOLU'NDAKİ GELİŞİMİ

Konuşmacı: Lara Aktaş, 9. Sınıf Öğrencisi

Danışman Öğretmen: Sevda Dırağa Canbaz

Okul Müdürü: Haluk Değirmenci

Hüseyin Avni Sözen Anadolu Lisesi, İstanbul

Giriş

Bu çalışmamda, “*İpek Yolunun Türk dilleri ve gelişimindeki yeri nedir? İpek Yolu Türk dillerini nasıl etkilemiştir?*” gibi sorulara cevaplar aramak üzere araştırma yaptım ve *İpek Yolu'nun Türk dili ve gelişimindeki yerini, etkilerini* ele almaya çalıştım. Bunun sonucunda gördüm ki İpek Yolu aslında Çin'den başlayarak batıda Avrupa'ya, güneyde ise Afrika'nın ihtiyaçlarından doğan birçok medeniyet ve kültüre etkileşim açısından köprü vazifesi görmüş olan ve askeri amaçla da düzenlenmiş olan bir keşif yoludur.

İlk ev sahipliğini Çinliler yapmış olsa da birçok Türk, Arap hatta Avrupa ülkeleri burada iletişim içerisinde olmuştur. Bu durum ise doğal olarak dillerin ve kültürlerin birbirini etkilemesine sebep olmuştur. Bu sosyo-kültürel bağların kurulmasındaki en önemli etken ise hiç şüphesiz ticaret olmuştur. Bu bağlar aynı zamanda Türk dillerinin gelişiminde de mihenk taşı olmuştur.

Türklerin henüz devlet kurmadan önce, altıncı yüzyılın ortalarına doğru İpek Yolu güzergâhında görülmeye başlandığına dair işaretler vardır. Şu demek oluyor ki Türklerin varlığıyla beraber dilleri de yayılmaya başlamıştır. Bu durumun sonucu olarak Türk Dili'nin diğer milletlerin kültür ve dillerine etkisi olduğu gibi, diğer milletlerin de Türklerin kültür ve dillerine etkisi olması doğaldır. Zamanla Türkler İpek Yoluna paralel üç Türk devleti kurmuştur. Bu devletlerden birisi Uygurlardır. Bu üç devlet de Moğolistan'da hüküm sürdüğünden burada yaşayan ve Türk dili konuşan kavimlerin önemli bir

bölümü İpek Yolu'nun kalbine, İran ve Anadolu 'ya yerleştiler.⁶⁵ Bu sayede Türk dilinin İpek Yolu üzerinde gelişmesini sağladılar.

Tarih boyunca İpek Yolu'nda birçok Türk dili kullanılmıştır. Bunlar; Orhun Türkçesi veya Göktürkçe, Eski Uygurca, Karahanlı ile Harezmi Türkçesi, Kıpçak Lehçesi, Çağatay ile Eski Anadolu Türkçesi, Osmanlıca şeklinde sıralanabilir.⁶⁶ İşte bu çalışmamda Türkçenin kollara ve lehçelere ne şekilde ayrılıp geliştiğinin yanı sıra İpek Yolu'nda Türkçe'nin gelişimi, etkilerini ve sonuçlarını ele alacağım.

1. İpek Yolu Nedir?

İpek Yolu birçok güzergâhı bulunan, özellikle ticaret fakat zaman zaman ise askeri amaçla kullanılmış, üzerinde bulunan birçok millete kültüre ev sahipliği yapan ve bu milletler ve kültürler arasında köprü vazifesi gören, Çin'den başlayarak Anadolu ve Akdeniz aracılığıyla Avrupa'ya kadar uzanan, dünyaca ünlü bir ticaret yoludur.⁶⁷

2. İpek Yolu'nun Türkler için önemi nedir?

Yola bu ad, Alman coğrafyacısı Ferdinand von Richthofen tarafından Çin'le Ortadoğu arasında yapılan ticaretin ana metanını ipek teşkil ettiği için verilmiştir.⁶⁸ Turfan, Kaçkar, Kuça, Hota, Semerkand, Buhara, Belh, Merv, Nişabur gibi Türk tarihi için oldukça önemli ve stratejik konumlar ve şehirler İpek Yolu güzergâhının üstünde bulunmaktaydı. Orhun Yazıtları da İpek yolu güzergâhının önemli olduğunun bir kanıtıdır.

“olyirgerü barsar türük bodun ölteçisen ötüken yir olurup arkış tirkış ısar neng bungug yok ötüken yış olursar benggü il tuta olur tacı”

“...sen: (Ey) Türk milleti (Kutsal) Ötüken topraklarında oturup, (buradan) kervanlar gönderirsen (ticaretle uğraşırsan) hiçbir sıkıntın olmayacak. Ötüken Ormanı'nda oturursan sonsuza kadar devlet sahibi olarak hükmedeceksin.”⁶⁹

⁶⁵Mehmet ÖLMEZ; *İpek Yolu Türk Dilleri, Türk Kültürüne Hizmet Vakfı*, İstanbul, 2015, s. 435

⁶⁶ Mehmet ÖLMEZ; *a. g. e.* s. 435.

⁶⁷Nebi BOZKURT *DİA*, C.22,2000,s.369

⁶⁸Nebi BOZKURT; *DİA*, C.22,2000,s.369

⁶⁹Yaşar BEDİRHAN; *Orta Çağda İpek Yolu Hakimiyeti ve Türk Yurtları*, Yüksek Lisans Tezi, Konya, 1994.

“Evrende iki büyük yol vardır;

Gökyüzünde Samanyolu, Yeryüzünde İpek Yolu”

Özbek özdeyişi

3. Türkler İpek yolunda ne zaman görülmeye başladı ve İpek Yolu’nda kullandıkları diller nelerdir?

Türkler 6. Yüzyılın sonlarına doğru İpek Yolu güzergâhının etrafında görülmeye başlamışlardır. Ardından ipek yoluna paralel 3 Türk devleti kurulur. Bunlardan biri Türk tarihinde çok sözü geçen Uygur Türk devletidir. Bu üç devlet 552-840 yılları arasında Moğolistan’da hüküm sürmüştür.⁷⁰Sonrasında ise Türkler bazı sebeplerden dolayı Anadolu ‘ya doğru göç etmişlerdir. İpek Yoluna yaklaşımlarıyla beraber ticaret ve kültürler arası etkileşim artmıştır. Bunların getirisi ise Türk dili ve kültürünün yayılması olmuştur. İpek Yolu’ndaki tacirler sayesinde Türkçe farklı bölgelere de yayılmıştır. Ben ise bu çalışmamda İpek Yolu’nun Türk dili üzerine etkisini araştırıp ortaya koymaya çalışacağım. Aynı zamanda kılıcı Asya’ya Türklerin getirdiği düşünülmektedir. Böyle düşünülmesinin sebebi ise Türklerin Ergenekon destanıdır⁷¹. Tarihteki İpek Yolu’ndaki Türk dilleri şunlardır:

- a. Orhon Türkçesi veya Göktürkçe
- b.Eski Uygurca
- c.Karahanlı Türkçesi
- ç.Harezmi Türkçesi
- d.Kıpçak Lehçesi
- e.Çağatay Türkçesi
- f.Eski Anadolu Türkçesi ve Osmanlıca

3.a. Orhon Türkçesi veya Göktürkçe

Tarihte Türk adını ilk olarak kullanan Göktürklerin hem Göktürk devletine hem de Türk tarihine miras olarak bıraktıkları Orhon Kitabeleri Orhon

⁷⁰ Mehmet ÖLMEZ; *İpek Yolu Türk Dilleri*, sayfa 435; İpek Yolu , ed. A. Taşagil , Türk Kültürüne Hizmet Vakfı, İstanbul, 2015.

⁷¹ Efsaneye göre demir dağların arasında kalan Türkler demir dağları eriterek kurtulurlar

Türkçesinin en büyük eseridir. Aynı zamanda Türk tarihinin en güzel hitabet örneklerindedir. Uygur dönemi ile bazı ses, dil bilgisi farklılıklarına rağmen aynı alfabe ve dili kullanmışlardır. Göktürk alfabesi 38 harften oluşur. Bu 38 harfin dördü ünlü 34'ü ünsüzdür. Orhon Türkçesi 8. ve 9. Yüzyılda Moğolistan'da taşlara yazmak için kullanılan dildir. Yabancı kelime kullanımı yok denecek kadar azdır. Genellikle kelimelerin sonunda kullanılan "g" günümüz Türkçesinde kullanımını kaybeder. Göktürklerin İpek Yolu için önemi ise demir işlemleridir. Orhonların yaptığı savaşlar ve ittifaklar ise Türkçenin gelişmesinde etkili olmuştur. Türkler bu dönemlerde sadece dış milletlerle değil aynı zamanda zaman zaman kendi aralarında savaşmışlardır. Bunun en belirgin sonucu ise Türkçenin dallara ayrılıp farklılaşmasıdır. İran'a karşı yapılan Göktürk – Bizans ittifakı siyasi ve kültürel etkileşime neden olmuştur. Göktürklerin ve İranlıların Akhun Devletine göz koymasıyla Akhunlar yıkılır. Bu yıkılıştan Göktürkler bu toprakların doğusunu alarak İranlılar ise batısını alarak karlı çıkmıştır. İpek Yolu'nun en önemli şehirlerinden olan Kaşgar, Hoten, Kuça, Aksu gibi şehirler ise Akhunların toprakları içerisindeydi. Bu yıkımın gerçekleşmesinin başlıca sebeplerinden biri ise buydu. Daha sonrasında ise bazı anlaşmazlıklardan dolayı Göktürkler 582 yılında batı ve doğu olmak üzere ikiye ayrıldı. Bu ise Türkçenin tekrar kollara ayrılmasına sebep olmuştur. 630 yılında ise Doğu Göktürk Devleti Çinliler tarafından ortadan kaldırıldı. Yine 630 yılında Batı Göktürk Devleti de beyliklere bölünüp Çin hâkimiyetine girdi. Bu ise Çincenin Türk dili üzerine etkisini kanıtlar daha sonrasında çeşitli ayaklanmalarla kurulan II. Göktürk Devleti genişledi. Orhon kitabelerinden sonra zaafına yenik düşen Göktürk Devleti Uygurların kurbanı olmuştur.

3.b. Eski Uygurca

9. yüzyılın ortalarında siyasi sebepler yüzünden Moğolistan'dan göç ederek Turfan'a yerleşen Uygur Türkleri farklı dinlerle tanışıp yaklaşık olarak dört yüzyıl bu bölgede yaşarlar. Bu tanıştıkları dinlerin kutsal ve önemli

kitaplarının birçoğunu ise Uygurcaya çevirirler ki dilde söz dağarcığında gelişmeler ve dil yapısında bozulmalar yaşanır.

Uygur kağanlarının yaptıkları seferlerde mani rahipleriyle tanışıp Manihaizm'den bu dini Budizm'i kabul etmemesine rağmen kabul etmiştir. Türk dili ise Manihaizm dininden büyük oranda etkilenmiştir.

3.c. Karahanlı Türkçesi (11.-13. Yüzyıl)

Yusuf Has Hacip bu Türkçe ile Kutadgu Bilig'i⁷², Kaşgarlı⁷³ Mahmut ise Divan-ıLugati't Türk⁷⁴ adlı Arapça – Türkçe sözlüğü yazmıştır. Bu ise Arapçanın ve FarsçanınTürkçeye, Türkçenin de Arapça ve Farsçaya katkıları olmasını sağlamış, Türk dillerinin gelişiminde rol oynamıştır. Bu kaynaklar çevirmenlere bir ışık olmuş ve işlerini kolaylaştırmıştır. Günümüzde kullanılan Türkçeye geçmiş Farsça ve Arapça kelimelerin temeller ise buna dayanır. Türklerin Karahanlılar döneminde İslamiyet'i kabul etmesinde de Arapçanın Türkçeye etkisi çok büyük olmuştur.

3.ç. Harezmi Türkçesi

Harezmi Türkçesi Orta Asya'da ortak olarak kullanılan İslamiyet'e geçişin sembolü olan İslami Türkçedir. Çağatay Türkçesinden özellikler taşımakla beraber Karahanlı Türkçesine de benzer fakat ünsüz yapısında Karahanlı Türkçesinden farklılıklar gösterir. Bu da Türklerin İslamiyet'e geçmesiyle kurulan Arap bağlarının sonuçlarından biri olarak gösterilebilir.⁷⁵

3.d. Kıpçak Lehçesi (13.-17. Yüzyıl)

Kıpçak Lehçesi 3 farklı topluluk tarafından konuşulmuştur. Bunlardan bir tanesi göçebe Kıpçak Türkleridir. Özellikle göçebe oldukları için Türkçenin gelişmesinde büyük rol oynamışlardır. Bu Türkçeyi konuşan bir diğer kısım ise Ukrayna'da yaşayan Türkleşmiş Ermenilerdir. Bu kısımda ise Türkçe Rusça ve Kiril alfabesinden ve o dönemde Ukrayna ve çevresinde konuşulan dillerden

⁷²Kutadgu Bilig "mutluluk veren bilgi" anlamına gelen mesnevi tarzında didaktik olarak aruz vezni ile yazılmış nasihatname veya siyasetnamedir.

⁷³ Bkz. Karahanlı devletinin başkenti o zamanlar Kaşgar idi.

⁷⁴ İlk Türkçe sözlüktür. Arapça Türkçedir.

⁷⁵ Türklerin İslamiyet'e geçişi Karahanlılar döneminde başlamıştır.

etkilenmiştir. Bu lehçede Memlük'te konuşulan Memluk Kıpçakçası da yer almaktadır. Türk dili burada da Arapçanın etkisi altında kalmıştır. Böylelikle ipek yolu etrafında ortaya çıkan Kazakçanın da temelleri oluşmuş olur. Kıpçak lehçesinde genel olarak “g”ler kullanımını kaybeder.

3.e. Çağatay Türkçesi

Özbekler, Kazaklar, Uygurlar gibi Orta Asya Türkleri ile Tatarlar vb. Altınordu devletlerinin asıl halkını oluşturan Kıpçak Türklerinin ortak yazı dili idi.⁷⁶ Çağatayca aslında Harezmi Türkçesinin devamı olup ona çok benzemekle birlikte dil bilgisi yapısı bakımından bazı konularda çeşitli farklılıklar gösterir. Ayrıca Çağatay Türkçesinin günümüz Orta Asya dillerinin temelini oluşturduğu söylenebilir.

3.f. Eski Anadolu Türkçesi ve Osmanlıca

Eski Anadolu Türkçesi 13.yüzyıldan itibaren yaklaşık olarak iki yüzyıl kullanılan Anadolu ve etrafında oluşan yazı dilidir. Oğuzlar bu dili yazılı olarak da kullanmışlardır. Göktürk, Uygur, Karamanlılarda kullanılan hece sonundaki “g” ler yerini “ğ” ye bırakmıştır. Bu dönemin başlıca eserleri ise şunlardır: Ahmetli'den Divan, Ahmet Paşa'dan Divan, Avni'den Divan, Cem Sultan'dan Divan, Eşrefoğlu Rumi'den Divan, Kadı Nurettin'den Divan, Necati'den Divan, Nesimi'den Divan, Yunus Emre'den Divan, Ahmedî'den Cemşid ü Hurşid, Ahmedî'den İskendername, Ahmed Dai'den Çengname, Ahmed Fakih'ten Çarhname, Âşık Paşa'dan Garibname, Aşıkpaşazade'den Osmanlı Tarihi, Celaüddin'den Müntahab-ı Şifa, Erzurumlu Mustafa Darir 'den Siyeri Nebi, Fahri'den Hüsrevü Şirin Tercümesi, Gülşehri 'den Mantakut Tayr Tercümesi, Haliloğlu Yahya'dan Fütüvvetname, Kul Mes'ud'dan Kelile ve Dimne Tercümesi, Hoca Mes'ud'dan Süheylü Nevbahar, Mercimek Ahmed'den Kabusname, Sinan Paşa'dan Tazarruatı Sinan Paşa, Şeyhi'den Harname, Şeyyad Hamza'dan Yusuf ile Züleyha, Yazıcıoğlu Ali 'den Selçukname, Yazıcıoğlu Mehmet'ten Muhammediye'dir. Aynı zamanda anonim olarak ise Dede Korkut

⁷⁶ Mehmet ÖLMEZ, *a.g.e.*, sayfa 437, İstanbul, 2015.

ve Battalname vardır. Anadolu'nun İpek Yolu'nda büyük rol oynamasının sebebi ise Selçuklular döneminde Anadolu'nun birçok yerinde ipek üretilmesidir. Bu ipeğin asıl kaynağının ise İran olduğu düşünülmektedir. Bu durum ise Osmanlı Devleti ve Eski Anadolu Türk Devletlerini İpek Yolu'nda en büyük ihracatı yapanlardan biri konumuna getirmektedir. Bu alışverişin sonuçlarından biri ise Türkçenin yayılması, kollara ayrılması ve kendini genişletip geliştirmesidir. Bu eserler arasındaki Hintçe ve Arapça çeviriler Türkçeyi etkilemiş aynı zamanda Türkçenin Batılaşmasına yardımcı olmuştur. Türkçe Anadolu'da Büyük Selçuklu ve Anadolu Selçuklu döneminde yazı dili olmamasına rağmen beyliklerle daha sonrasında kendi yazı dillerini oluşturup Osmanlı hâkimiyetiyle standart Türkçede birleşirler.

Sonuç

Tarihte milletler ve devletler arasında bir köprü vazifesi gören İpek yolu Türk dillerinin diğer dillerle etkileşimde bulunup yayılmasına, bu yol uğruna Türklerin kendi aralarında yapılmış olan savaşlarla birlikte bölünüp kollara ayrılmasına, ardından da bu dillerin farklı coğrafyalarda gelişip dallanıp budaklanmasına sebep olmuştur.

Farklı gelişimler gösteren Türk dillerinden bazıları birbirine benzerken bazıları ise anlaşılamayacak farklılıklar oluşturmuştur. Türk dilleri Karamanlıların İslamiyet'i kabul etmesiyle Arapça ve Farsçadan, Çin devletinin hâkimiyetine girmekle Çince den etkilenmiştir. Sonrasında kollara ayrıldığı için farklılıklar gösterip benzerliklerini aza indirgemişlerdir.

KAYNAKÇA

1. BEDİRHAN, Yaşar; *Orta Çağda İpek Yolu Hâkimiyeti ve Türk Yurtları*, Konya, 1994.
2. ; BEDİRHAN, Yaşar; *TİDSAD*, C.2, 2015.
3. BOZKURT, Nebi *İpek Yolu DİA*, Diyanet İşleri Bakanlığı DİA, C.22, 2000.
4. DİA, *İslâm Ansiklopedisi Diyanet İşleri Bakanlığı*.
5. ÖLMEZ, Mehmet; *İpek Yolu Türk Dilleri, İPEK YOLU*, ed. A. TAŞGİL, Türk Kültürüne Hizmet Vakfı, İstanbul, 2015
6. KAR, Aykut; *İpek Yolunda Türkler*, TİDSAD, sayı 7, 2016.

İPEK YOLUNDA ŞEHİRCİLİK ANLAYIŞI

Konuşmacı: Esmâ Zehra Yalçın

Danışman Öğretmen: Sevda Dırağa Canbaz

Okul Müdürü: Haluk Değirmenci

Hüseyin Avni Sözen Anadolu Lisesi, İstanbul

Giriş

İpek Yolu Çin'den başlayarak Anadolu ve Akdeniz üzerinden Avrupa'da son bulan bir ticaret yolunu temsil etmektedir. İpek Yolu üzerindeki hemdoğuhem de batı şehirleri arasında etkileşim yaşanmıştır. Yaşayış biçimlerinin yanı sıra günlük hayatta kullandıkları konut ve yapıtlar da çeşitli nedenlerle beraber değişmiş ve o günün şartlarına uygun hale gelmiştir.

Doğu ve Avrupa uygarlığının oluşum ve gelişiminde, doğal olarak bu kıta halkları arasındaki ticari ekonomik ve kültürel ilişkilerin önemli rolü olmuştur. Farklı coğrafi ortamlarda bulunmalarından dolayı farklı kaynaklara ve ürünlere sahip halklar arasında günlük tüketim mallarının mübadelesi şeklindeki bu ilişkiler, çok eski dönemlerden itibaren, iş bölümünü ve bölge ekonomisinde uzmanlaşmayı ve daha verimli üretimin oluşumunu önemli ölçüde etkilemiştir. Ticaret yollarıyla özel ve genel tüketim malları, çok ihtiyaç duyulan renkli ve has madenler, taarruz silahı ve zırhlı takımlar, mücevherat süs eşyaları, çeşitli baharatlar, ender dekoratif ürünler, kumaş ve giysiler, çam, metal, kil ve ağaç mamulleri ve ticareti yapılan hayvanlar taşınıyordu.

Diğer taraftan ticari ilişkiler halkları birbirine yaklaştırıyordu. Şöyle ki, yeni ülkelere açılan ticaret yollarından sadece ticari mallar taşınmıyor, bu yolu zanaatkârlar ve bilim adamları, şarkıcılar ve dansçılar, mimarlar ve misyonerler de kullanıyorlardı. Onlar bu yol üzerinden birbirinden uzak mesafelerde yerleşmiş ülkelerin kültür yeniliklerini, değişik inançlarını, dini değerlerini taşıyorlardı. Evrensel ilişkilerin bu muhteşem ağı, kendi yükselişi döneminde Avrasya kıtasının siyasi, etnik ve dini sınırlarını aşarak çeşitli ekonomik,

kültürel, toplumsal yapılara sahip halklara karşılıklı bilimsel ve teknik ilişkiler, manevi ve maddi kültür değerleri aracılığıyla yakından tanışma olanağı sağladı. Bu gelişmeler ekonomilerin ve kültürlerin entegrasyonuna, kentleşmiş uygar toplumların oluşumuna olanak sağladı.

1) Türk Topluluklarının Kervansaray Ve Şehircilik Planlarına Bakışı

• Kervansarayların Doğuşu

Avrasya'nın geniş bozkırları tarihin ilk devirlerinden itibaren Türk kökenli halklara yurtluk etmiştir. Türk tarihinin bilinen en eski devirlerinden XI. yüzyıla kadar Türk kökenli topluluklar Moğolistan'ın doğusundaki Kerulen Irmağı'ndan Tuna boylarına kadar çok geniş bir bölgede hareket etmişlerdir. Bununla birlikte eski Türk topluluklarının su kaynakları (ırmak, göl vs.) ve yaylak-kışlak hayatı üzerine kurulu bir sistemleri vardı.⁷⁷

Böyle bir sistemle zaman (derinlik) ve mekân (genişlik) denkleminde Türk boyları Avrasya bozkırlarında kendilerini gösterme fırsatı buldular. İpek yolunun güzide duraklarından olan Türk devletleri yapılan ticaretler esnasında din veya ırk gözetmeksizin çeşitli yapıların ve şehir kaynaklarının yardımıyla insanların güvenliğini sağlamayı ve bu faktörlerin sonucunda ekonomik olarak kalkınmayı hedeflemişlerdir. Kervansaraylar tamamen tüccarların medeni ihtiyaçlarının karşılanması ve güvenliğini sağlamak amacıyla organize edilmişlerdir. Bu yapıtlar Türk devletleri açısından kervanlar için güvenlik tedbiri almak için yapıldığı şeklinde yorumlanabilir.

• Kuruluş Yerleri

Denizli'den Kayseri, Sivas, Erzurum ve Iğdır'a; Kütahya'dan Malatya, Bitlis ve Ahlat'a; Antalya'dan Sinop ve Samsun'a Anadolu'nun bütün ticaret yolları kervansaraylarla örüldü.⁷⁸

• Tarihsel Gelişimi

⁷⁷ Prof. Dr. Ahmet KANLIDERE, *Orta Asya Türk Tarihi*, Eskişehir, Mayıs ,2013 s. 4

⁷⁸ Kadir KAN, *Orta Çağ'da Kültürler Arası Etkileşim Açısından Anadolu-Türk Kervansarayları*, Türkiye, 2015 s. 1737

Çin'den itibaren batıya doğru yol boyunca ilk çağlarda gelişmiş şehir tipinde iskân yeri bulunmadığından kervanlar konaklamalarını ağıl tipinden geliştirerek kurulmuş 'Büyük Ağıl veya 'Besin kışlası (Kalesi)' gibi yerlerde yaparlardı. İşte bu basit mimarlık eseri daha sonraları 'Kervansaray' denilen yapı türüne ilk örneği teşkil etmiştir.⁷⁹

- **Yapılış Amacı**

Kervansaraylar ve hanlar, özünü yardımlaşma ve insanlık duygusundan alan vakıf sistemi sayesinde günümüze kadar gelebilmiştir. Kervansaraylar, yollar üzerinde kurulan ve kamu yararına çalışan, genelde bir deve yürüyüşü ile 7- 8 saatlik (35-40 km mesafe) aralıklarla kurulan ticaretyapılarıdır. Sultan, vezir ve büyük devlet adamları tarafından yaptırılan kervansaraylar, kale gibi sağlam, anıtsal, kesme taştan yapılmış, döneminin süsleme özellikleriyle bezeli, kitabeli veya kitabesiz ticaret, sosyal yardım ve kültür müesseseleriydi. Kervansarayların duvarları kalın olup, duvarların her iki yüzü yönü taşı ile kaplıdır. Kapalı mekânların üzeri genellikle tonozla örtülüdür. Taş işçiliği taç kapılarda üst düzeydedir. Bu yapılar içerisinde veya yanında, zamanın insan ve hayvanlarının her türlü ihtiyacını karşılayacak, yiyecek içecek, bol su, mescit, hamam, her çeşit tamir ustası, rehber gibi donanıma sahip idi.

Gelen bütün tüccar ve yolcuların, din, dil, ırk farkı gözetilmeden zengin fakir, Müslüman, gayr-i Müslim kim olursa olsun, 3 gün süreyle kalabildiği ve bütün ihtiyaçlarını ücretsiz olarak görebildiği bu müessesenin tüm giderleri vakıflar tarafından karşılanırdı. Kervansaraylarda hasta yolcular, iyileşinceye kadar tedavi edilir, hayvanlarının tedavisi de veteriner tarafından yapılır ve tedavi masrafları vakıf tarafından karşılanırdı. Fakir hastalar, öldüğü takdirde kefen masrafları da vakıf gelirlerinden ödenirdi.⁸⁰ Kervansaraylarda; yatakhane ve yemekhaneler, erzak ambarları, ticarî eşya depoları, ahırlar, samanlıklar, mescitler, kütüphaneler, hamamlar, şadırvanlar, hastane ve eczaneler, yatak ve

⁷⁹ Yaşar BEDİRHAN, *Orta Çağda İpek Yolu Hakimiyeti ve Türk Yurtları*, Konya, 1994 s. 17

⁸⁰ TURAN, 1946: 484-485.

yemek takımları, ayakkabılarının tamiri ve fakir yolculara yenisinin yapılması için ayakkabıcılar, nalbantlar, bu teşkilât ve tesisleri idare edecek, gelir ve gider hesaplarını yapacak divan ve memurları vardı.⁸¹

- **Mimari Tarzı**

Yapının büyüklüğü ve planına bağlı olarak içinde veya yanında hamamları vardır. Ayrıca bir odada veya avlu ortasında köşk mescitleri yer alır. Bu yapılarda süsleme, döneminin özelliğini gösteren giriş veya kapalı mekân taç kapılarında karşımıza çıkar. Kervansaraylar, plan özellikleri bakımından; yalnız kapalı kısmı, yalnız açık kısmı, hem açık kısmı hem kapalı kısmı olan, klasik planlı ve iç avlulu kervansaraylar ile ortasında köşk mescidi olan olarak gruplandırılır. Yalnızca kapalı develik kısmı olanlar Amasya Ezine Pazar Han, Alanya Şarapsa Han, yalnızca açık ve yarı açık bölümü olanlar Evdir Han, kapalı develik ve açık avlulu olanlar Aksaray Sultan Han, Kayseri Sultan Han'dır.

- **Ribat Nedir?**

Askeri ve stratejik yapılara *ribat* denir. Bunlar sınır boylarında kurulduğu gibi bazen yol kenarları gibi stratejik bölgelerde bulunan orduların bulunduğu askeri yapılardır. IX. Yüzyılın sonlarına doğru ribatların işlevi değişmiş hankaha ve özellikle ticaret yolu üzerinde bulunanlar kervansaraylara dönüşmüştür. Bunda Müslümanlığın yayılmasının etkisi de vardır.

Bu kervansarayların içerisinde en eski Türk kervansarayı kabul edilen yapı, Gazneli Mahmud'un emriyle Serahs yolu üzerinde Meşhed yakınında yaptırılmış olan Ribat-ı Mahi/ Ribat-ı Çaha'dır. Surlarla çevrili olan ve yüksek yerlerde inşa edilen bu ribatların içerisinde erzak depoları, mescit, hamamlar, ahır, çeşitli binalar, silah depoları ve bulunurdu. Bunların haricinde basit ribatlar da vardı.

⁸¹Kadir KAN; *a. g. m.*, s.1738; TURAN, 1946: 483-486.

Ribatlar eski zamanlarda fakirlere tahsis edilerek misafirhane, yetimhane ve yetimlerin okutulduğu yerler olarak da kullanılmıştır. Bazı ribatlarda kütüphaneler bulunur ve buralarda düzenli dersler okutulurdu.⁸²

2) İpek Yolu'nun Ekonomik Anlamda Ülkeler Adına Önemi:

Ekonomik açıdan gelişen İpek Yolu'nun üzerinden geçen şehirler kasabalar köyler kısaca gerek büyük gerek küçük yerleşim birimleri olumlu etkilenmiş ve şehircilik açısından gelişmişlerdir. Farklı pencerelerden bakacak olursak bu yolla halkın refah seviyesi de yükselmiştir. Halkın refahının sağlanması ülkenin diplomasi, hukuk, sosyal ve ülkeler arası ticarete daha ilerde olmasını ve diğer ülkelerden bir adım belki birkaç adım önde olmasını sağlamıştır. Bu açıdan bu etkenlerle en çok gelişen Türk devletleri veya boylarıdır. Kafesoğlu'nun da ifade ettiği gibi; “Türklerle komşuları arasında şiddetli rekabetlere neden olan büyük kazanç vasıtasının başında Çin'den başlayıp Akdeniz kıyılarında sona eren İpek Yolu kervancılığı geliyordu.”⁸³

• Kalkınmaya Etkileri Ve Günümüze Kadar Varan Eserler

Dünyadaki ticari faaliyetleri canlandıran İpek Yolu üzerinde sayısız toplum ve kültür kendilerinden izler bırakmışlardır. Arkeolojik kalıntılar, el sanatları, resimler, hukuk vesikaları, elçi raporları, özellikle Turfan Uygur Devleti kültürü hakkında değerli bilgiler vermektedir. Bunlardan biri 981-984 tarihleri arasında Çin'in resmi elçisi olarak Uygurlara giden WangYente'nin raporudur. Bu rapora göre: ‘Kaoch’ang şehrine yağmur ve kar yağmaz, aynı zamanda burası çok sıcaktır. Burada evler beyaz badanalıdır. Chin-ling dağlarından çıkan nehir bütün şehrin çevresini dolaşır, tarlaları ve meyve bahçelerini sular ve su değirmenlerini işletir. Zengin insanlar at eti, geri kalanlar ise sığır eti ve yaban kazı yerler. Onların müzik aleti olarak kullandığı alet kopuzdur. *Samur kürkü, pamuklu kumaş ve çiçek motifleriyle süslenmiş işlenmiş giysiler üretirler.* Onların adetlerine göre büyük bir kısmı ata binerler ve ok

⁸² İsmail YİĞİT, *DİA*, C.35. 2008, s.76-78.

⁸³ KAFESOĞLU, *Türk tarihi, Öztuna, Ankara, 1977-1978 s. 276*

atarlar. Şehrin içinde pek çok *iki katlı binalar* vardır. İnsanlar iyi yüzlüdür ve usta sanatkârlardır. Bunlar *altın, gümüş ve demir kap yapımında çok ustadırlar*. Onlar aynı zamanda *yeşim taşı işlemlerini* de çok iyi bilirler.’

Turfan Uygurları mimari sahada da çok eser vermişlerdir. Bu eserlerde Türk ‘otağ’ ve ‘ordu’ geleneği eski bozkır özellikleri de görülmekte idi. Malzeme olarak da *aşı boyalı ve yaldızlı ağaç, balçık, tuğla ve taş (nadiren) yanında oymalı keramik ve sırlı tuğla* da kullanılırdı. Uygurlar daha Orhun Irmağı kıyılarında Or-dubalık’ta iken de bu teknikleri biliyorlardı. Arkeolojik kalıntılardan anlaşıldığına göre Uygurlar surlu şehirler, hükümdar kalesi, dini külliyyeler, göller ve akarsuların bulunduğu bahçeler yapmışlardır. Maniheizm⁸⁴ kendi sanatını da birlikte getirmiştir. Uygur Devleti’nin Turfan Bölgesi’nde ve özellikle de İdikut Şehri’nde bulunan *freskler ve minyatürler*, Maniheizm’in Uygurlar arasında ne kadar güçlü bir şekilde yayıldığını göstermektedir. Bu minyatürlerde Uygur asıllı müminlerin resimleri vardır. Bunlar Uygur kültürünün zenginliğini ortaya koymaktadır. *Bu fresklerdeki Soğdlu kervancılar, Uygurların bunlar vasıtasıyla İran’ın dinleriyle temas kurduklarını göstermektedir. Uygur Devri sanatında Türklerin dik duruşu, ciddi ifadeleri, protokol sırası ile dizilişleri farklıdır.*⁸⁵ *Bu zamanla kültürlerin kaynaşp diplomasi ve şehircilik anlayışı ile değişimine örnek olarak gösterilebilir.*

Koço şehrinin surları dışında, kuzeydoğu tarafında bulunan ve Koş-Gumbaz olarak adlandırılan stupalar Uygur stupalarının en güzel örneklerindedir. Aynı şekilde Toyuk şehrindeki *stupalar* ile Yar-Hato şehrinin güneydoğusunda bulunan birçok *stupa* da zikredilmeye değer özelliklere sahiptir.⁸⁶ Ayrıca Orta Asya mimarisinde, özel olarak Uygur mimarisinde sivil mimarların en önemli ürünleri çeşitli biçim ve görünüme sahip saraylar ve evlerdir. Bu evler bazen kaleyi niteliyor bazense sur içerisinde saray ve köşk bünyesine dahil oluyordu.

⁸⁴ İsmi Mani adında bir ressamdan alır.

⁸⁵ Prof. Dr. Ahmet KANLIDERE, *Orta Asya Türk Tarihi*, Eskişehir, 2013 Mayıs s.35-36

⁸⁶ KANLIDERE; *a.g.m.* s. 36

Koço'da hükümdar sarayı kalıntıları ortaya çıkarılmıştır. Bir set üzerine inşa edilmiş bu saray, aynı zamanda çift sıra surlarla kuşatılmış bir kale, bir ordu kent idi. Sarayın mekânlarının kubbeli veya düz tavanlı olduğu ve divanhanelerinin kuzey ve batıda bulunduğu düşünülmektedir. Bu tip saray düzenlemelerinde bazen setin köşelerinde daha küçük köşklere bulunuyordu. Sarayların bazı örnekleri bu şekilde bir set üzerinde değildir. Mesela Yar-Hato saray harabeleri surla çevrili bir avlu içerisinde ve başka bir tiptedir. Uygur evleri ise, genellikle kaplumbağa tarzı çatı denilen, kıvrık çatılı, etrafı duvarla çevrili, masif örgülü, dört köşe ve yuvarlak penceresidir. Türklerde ordu-kentler sivil ve askeri mimarinin kaynaştığı yapılardır. Proto tipleri Milattan önceki devirlere inen bu kent tipinde, surlar ve kulelerle çevrili, yaşanan mekanlar ve alanlar topluluğu vardı. En dışta ise bir hendek bulunurdu. Dörtgen plandaki ordu-kentte dört yönden gelen yollar ve hükümdarın köşkü veya çadırının olduğu yerde kesişirdi. Erken devirlerden sonra ordu kentlerde *bir iç kale bir de dış kale teşekkül* edilmişti. Hükümdar veya yöneticinin iskân edildiği kısım *iç kale* idi. Eski Türk topluluklarında önemli askeri yapı örneklerinden olan *Kurgay* ya da *Kargu* denilen *gözetleme kuleleri hudut bölgelerinde, önemli mevkilerde, surlar üzerinde veya sur içinde yer almışlardır*. Bu kuleler Türkler ve Çinliler tarafından inşa ediliyordu. Özellikle Göktürk Devri'nden İslami döneme kadar olan zaman içerisinde bunlar çok yaygındı. Bu kuleler genellikle dört köşe veya yuvarlak planlı olarak inşa edilmiştir. Söz konusu eserler bazen yukarıya doğru inceleterek yükselmekte, bazen de yukarıda darlaşan düz bir bölümle sona ererek tepesi kesik bir piramidi andırmaktadır.⁸⁷

- **Akhunlar**

484 yılında Ceyhun Nehri kıyılarında mağlup edilen Sasanîlerin Herat bölgesi Ak Hunların eline geçmişti. Hoten, Kuça, Aksu ve Kaşgar tarafları da Ak Hunların eline geçmişti. Kabil'de oturan Tegin unvanlı Toramana adındaki kumandan tarafından bütün kuzey Hindistan zapt edilmişti. Mihiragula (515-

⁸⁷KANLIDERE; a.g.m. s. 36-37.

545) en büyük Ak Hun hükümdarıydı.557 yılında Göktürklerin faaliyetleriyle Ak Hun Devleti yıkıldı. Topraklarının büyük bir kısmı ve İpek Yolu Gök-Türklerin eline geçerken, diğer kısmı İran hükümdarı Anûşirvân'a bağlandı.520 yılında Ak Hun hükümdarının Bedehşan'daki yazlık merkezini ziyaret eden ünlü Budist rahip Sung Yün, Ak Hunların şehirlerde oturmadıklarını, merkezlerinin seyyar bir karargâh olduğunu, su ve otlak aramak için yer değiştirdiklerini, yazın serin yerlere, kışın ılıman bölgelere göç ettiklerini, hükümdar çadırının duvarlarına yünlü halılar serildiğini ve hükümdarın ipekten işlemeli bir elbise giydiğini yazmıştır. Çin'den çıkarak Akdeniz dünyasına kadar ulaşan İpek Yolu'nun en önemli kesimi Ak Hun Devleti topraklarındaydı. Bazı kaynaklara göre Ak Hunlar keçeden yapılmış veya ipekten elbiseler giyiyorlar, çadırlarda oturuyorlardı. Ak Hunlar yaşadıkları coğrafi mevki bakımından *Budist ve eski İran sanatlarından* etkilenmişlerdi. Ak Hun sikkelerinde *inci dizisi motiflere, insan portrelerine ve ay-yıldız gibi tasvirlerle* rastlanır.

- **Ulaşım Mimarisi**

Türkistan'da İpek Yolu'na bağlanan tali yollar da vardı. Aynı zamanda batı memleketlerini birbirine bağlayan bu yollar, Çin ve İslam kaynakları tarafından aralarındaki mesafeler, Li⁸⁸, fersah⁸⁹, konak vb. uzunluk ölçüleri ile verilerek çok teferruatlı bir şekilde açıklanırlar. Mesela bunlar arasında MervHarezmi yolu ile Semerkant Buhara arasındaki yollar büyük önem taşımaktadır.

İpek Yolu'ndaki demiryolu tarihi 20. yüzyılın ilk yıllarında rayların eski kervan yolları üzerinde döşenmesiyle başlar. Kömürle çalışan Buharlı trenler bu tarihi şehirlere ulaşır. Almatı, Taşkent, Türkistan, Semerkand, Sherisebz, Buhara, Hive sırayla bu ulaşım ağına katılır.

3) Bazı Tarihçiler Tarafından İpek Yolu Adına Yazılan Yazıların Eleştirisi

⁸⁸Li; Kesin olarak bilinmemekle beraber Li'nin yaklaşık olarak 546-547 m. civarlarında olduğu sanılmaktadır ve bilinmemektedir. Daha geniş bilgi için bkz. F. Hirth, 'the story of ChangKlen, Chines Pioneer in Western Asia', (JAOS) Journal of the American Oriental Society, Vol.37, 1917 s. 144

⁸⁹ Fersah; 3 mil, yaklaşık 6 km. Mesafeye denktir.

Nurbolat Bogenbayev'in kaleme aldığı, “*Büyük İpek Yolu Üzerindeki Orta çağ Şehirlerinden Taraz'ın Değeri*⁹⁰” başlıklı yazı, girişte İpek Yolu'nun önemi, ticari hacmi, ekonomik, medeni ve diplomatik ilişkilerde ayrıcalıklı konumundan bahsettikten sonra bir tüccar şehri olarak da bilinen tarihi Taraz şehrinin İpek Yolu üzerindeki konumu ve önemini anlatmaktadır. Ortaçağda Taraz'ın ticari rolünün yanında mimari ve sanat alanında da geliştiği; inşa edilen yapılar, dönemin müelliflerinin eserleri ve modern çalışmalardan referanslarla açıklanmıştır. Ayrıca şehrin tarihi dokusu üzerine yürütülen restorasyon ve kazı çalışmaları hakkında da kısaca bilgiler yine bu çalışmada yer almaktadır.

Talas Omarbekov, “*İpek Yolu Üzerindeki Kanglılar'ın Eski Devletleri*⁹¹” başlıklı çalışmasında İpek Yolu'nda Kanglı olarak anılan toplumun isminin etnolojisini incelemekte, farklı bölgeler ve isimlerle olan bağlantılarını tartışmaktadır. Bu amaçla Omarbekov, öncelikle Kanglı adının muhtemel anlamları üzerinde durmuş ve mevcut farklı görüşleri belirtmiştir. Ardından çalışmasında Kanglı toplumunun kökeninden bahsederek yerleştikleri bölgeler, kurdukları devlet, örf-adet ve kültürlerini tanıtmıştır. Gaybullah Babayar'ın “*Orta çağlar Boyunca Özbekistan'da İpek Yolu'nun Oynadığı Tarihi Roller*⁹²” başlıklı makalesinde İpek Yolu'nun tarihinde Özbekistan'a iktisadi ve kültürel anlamda kazandırdıkları anlatılmaktadır. Çalışmada eski çağlardan itibaren hem doğu hem de batının hayranlığını kazanmış olan bölgede gerçekleşen mücadeleler, kurulan Müslüman-Türk devletleri, din ve bilim alanındaki faaliyetleri incelenmiştir. Ayrıca Özbekistan bölgesinden geçen tarihi İpek Yolu'nun aktif olan güzergâhları detaylarıyla belirtilmiştir. Bu yol üzerinde yer almış toplumlardan Soğdlular ve Türklerin arasındaki yakın ilişki ve bu ilişkinin siyasi ve sosyal alanlardaki yansımaları örneklerle anlatılmış, eski Türk

⁹⁰Nurbolat BOGENBAYEV; *Büyük İpek Yolu Üzerindeki Orta çağ Şehirlerinden Taraz'ın Değeri*, s. 155-162.

⁹¹ Talas OMARBKOV, “*İpek Yolu Üzerindeki Kanglılar'ın Eski Devletleri*⁹¹” s.165-176.

⁹²Gaybullah Babayar'ın “*Ortaçağlar Boyunca Özbekistan'da İpek Yolu'nun Oynadığı Tarihi Roller*” s. 179-198.

kültürü anlamında önemli iki örnek olarak Kuşan ve Göktürk dönemlerinden de bahsedilmiştir.⁹³

“*Moğollar Devrinde İpek Yolu*” (s. 93-106) başlığını taşıyan, *Ekrem Kalan*'a ait makalede Moğollar döneminde İpek Yolu ve üzerindeki ticaretin önemi vurgulanmaktadır. Tüccarlar ve mallarının yanı sıra diplomatlar, seyyahlar, işçiler, zanaatkârlar, çiftçiler ve hacı adaylarının da bu yol üzerinde seyahat ettiğinden bahseden Kalan, böylelikle yolun *kültürleri birbirine yakınlaştırıcı* rolünden söz etmektedir. Ayrıca dönemin seyahatnamelerinden alıntılarla Moğolların geliştirdikleri olumlu politikalar, yol bakım ve onarım çalışmaları, aldıkları önlemler ile bu yollar üzerinde inşa ettirdikleri atların ve binicilerinin dinlenip konaklayabileceği yerler, fuar ve pazarlar da anlatılmaktadır.⁹⁴

Kaya üstü petroglifler (tasvirler), dikili, damgalı ve tasvirli taşlar, yazıtlar, kurganlar, mezarlar, mezarlıklar ve türbeler, heykeller, heykelcikler, balballar, ibadet yerleri ve dinî ziyaret alanları, şehir kalıntıları ve mimarlık eserleri, kullanım ve süs eşyaları birbirlerini tamamlayan, birbirlerinin uzantısı olan ve onları vücuda getirenlerin geçmişleri, yaşayışları ve inanışları hakkında bilgi edinilmesini sağlayan eserler oldukları için birlikte ele alınmıştır. Turfan ve Çevresindeki (*Kök*)türk Harfli Yazıtlar Projesi başlığı altında, proje kapsamında dört yıl boyunca başta *Turfan ve çevresi* olmak üzere *Uygur Özerk Bölgesi*'nde yüzey araştırmaları yapılarak (*Kök*)Türk harfli yazıtlarla birlikte eski Türk kültür ve uygarlık eserlerinin epigrafik ve fotogrametrik belgelenmelerinin gerçekleştirildiği ifade edilir.

Elde edilen bilgi, bulgu ve belgelere göre çoğunlukla İpek Yolu güzergâhında bulunan eserler şöyle sınıflandırılmıştır:

Kaya üstü tasvirler (petroglifler); dikili, damgalı ve tasvirli taşlar; kurganlar, mezarlar, mezarlıklar ve türbeler; heykeller ve heykecikler; ibadet

⁹³ Ahmet USTA, *İpek Yolu*, ed. Ahmet TAŞAĞIL, İstanbul: Türk Kültürüne Hizmet Vakfı, 2015, s. 388

⁹⁴ Ahmet USTA, *a. g. m.*, s. 387

yerleri ve dinî ziyaret alanları; şehir kalıntıları ve mimarlık eserleri; kullanım ve süs eşyaları; yazılı eserler. Turfan, Hutubi, Altay ve Yinchuan bölgelerindeki kaya üstü tasvirler üzerinde yapılan araştırma ve incelemelerde özellikle Turfan, Altay ve Hutubi bölgelerindeki kaya üstü tasvirlerin Asya, Kafkasya ve Anadolu coğrafyasındakilerle (Moğolistan, Kazakistan, Kırgızistan, Özbekistan, Azerbaycan, Türkiye), Yinchuan bölgesindekilerin ise Hakasya bölgesindeki kayalara ve dikili taşlara işlenmiş tasvirlerle teknik ve içerik bakımından çok büyük oranda benzerlikler taşıdığı yazar tarafından tespit edilmiştir. Bu tespit, tarihî dönemler boyunca farklı coğrafyalarda farklı isimlerle yaşayan Türklerin ortak bir kültür dünyasına sahip olduğunu gösteren çok önemli bir tespittir. Ritüel içerikli kaya üstü tasvirlerle etnik ve kültürel kimliğin sembolü olan eserlere (dikili, tasvirli ve damgalı taşlara) eski Türk boy ve topluluklarının yaşadıkları her yerde olduğu gibi Uygur Özerk Bölgesi'nde ve İç Moğolistan'da da rastlanmıştır. Buralarda eski Türk kağanlarına, kumandanlarına ve ileri gelenlerine ait (farklı dönemlerde yapılmış) büyük kurganlar ve mezarlar bulunduğunu ve bütün Türk dünyasında olduğu gibi burada da bu tür mekânların, kutsal sayılarak ziyaret yerine dönüştürüldüğü belirtilir.⁹⁵

4) İpek Yolu'nun Buhara'ya Kazandırdığı Kentleşme

Buhara, Orta Asya'nın en eski yerleşim bölgelerinden biridir. Arkeolojik bulgular şehrin tarihinin en az 2500 yıl civarında olduğunu göstermiştir. Şehirde yapılan Arkeolojik kesit çalışmalarında yaklaşık 20 m kadar derinlikteki alt katmanda; kamusal binalar, askeri tahkim yapıları ve çanak-çömlek ve madeni paralar gibi çeşitli arkeolojik buluntulara rastlanılmıştır.

Buhara tarih boyunca bölgenin önemli kültür ve ticaret merkezlerinden bir olmuştur. Zerefşan Irmağı'nın aşağı havzasındaki büyük vahada yer alan Buhara şehrinin denizden yüksekliği 220 metredir. Belli başlı ilim merkezlerinden biri olan Buhara'da binlerce bilim adamı yetişmiştir. Şehre hayran kalan ünlü gezgin “*Marco Polo*”nun yazıtları, burayı İpek Yolu'nun

⁹⁵ Ahmet DEMİRTAŞ, *İpek Yolu Kavşağının Ölümsüzlük Eserleri üzerine*, Erzurum, 2016 s. 1461-1462

entelektüel ve kültürel bir merkezi haline getirmiştir. Tasavvuf anlayışı, Anadolu'ya kadar etkili olan Ahmet Yesevi burada yetişen ünlü kişilerin başında gelir. Buharalı mutasavvıflar arasında Bahaeddin Nakşibendi de bulunmaktadır.⁹⁶

İpek yolu üzerinde olan bu kentte ticari faaliyetler çok gelişmiş. Bu nedenle kentte çok sayıda kervansaray bulunmaktadır. Müslümanlar Buhara'yı fethettikten sonra, pekçok *cami, medrese ve kütüphane gibi mimari eserler* yapmışlar. Burada birçok *kervansaray* bulunmasına karşın çoğu kapalı ve devlet koruması altına alınmış durumdadır.⁹⁷

5) MarcoPolo Seyahatnamesinden Bir Anekdote

“Büyük bir şehre vardık adı Piju. Büyük bir ticaret merkezi burası. Bilhassa, ipek ve ipekli kumaşlarla ünlü imiş. Rehberimiz dedi ki: ‘Piju, Kubilay Han'a önemli miktarda gelir getiren bir şehirdir. Halkın bu kısmı da el sanatlarıyla geçimlerini sağlar. Sonra komşu şehir ve eyaletlere epey mal satılır. Ağır ipekli kumaşlarını görün, nefistir.’

Şehir, Menzil eyaletinin girişinde yer alıyor. Piju'ya uğrayan seyyahlar bol bol mal alıyorlar buradan. Kısaca şunu söyleyeyim: Linju gibi Piju'da da halkın çoğunluğu av meraklısı ve Budist.”⁹⁸

Sonuç

Çin'den başlayarak Anadolu ve Akdeniz üzerinden Avrupa'da son bulan bir İpek Yolu, Doğu ve Avrupa uygarlığının oluşum ve gelişiminde, doğu ve batı şehirleri arasında etkileşimde, yaşayış biçimlerinin yanı sıra konut ve yapıtlar ile ticari, ekonomik ve kültürel ilişkilerde oldukça önemli bir rol oynamıştır. Bu ilişkiler sayesinde halklar birbirine yaklaşmış, Avrasya kıtasının siyasi, etnik ve dini sınırları aşılmış, ekonomik, kültürel, toplumsal, bilimsel ve teknik ilişkiler, manevi ve maddi kültür değerleri de bu yolla taşınmıştır... Bu

⁹⁶Marco Polo Seyahatnamesi, Tercüman, 1001 Temel Eser, C.1.

⁹⁷ Ahmet USTA, Buhara Bir Dünya kenti, 2000 s.2; Marco Polo Seyahatnamesi, a.g.e.33-34.

⁹⁸Ömer GÜNGÖREN, Marco Polo Seyahatnamesi, Yol yayınları, s. 33-34

sayede ekonomik ve kültürel entegrasyonun yaşanmış, kentleşmiş uygar toplumların oluşumuna imkân sağlanmıştır.

Özetle İpek Yolu'nun etkileri ticaretten öte ve insanlığa bırakılan büyük bir mirastır. Mimari yapıtlar arkeolojik kazılar bize tarihi İpek Yolu ve bu yolda kurulmuş yapılar, şehirler hakkında ipucular vermektedir. Bu zengin kültür mirasının mirasçıları olarak geçmişten ders çıkarmaya ve İpek Yolu'nun dünya kültürüne kazandırdığı bu paha biçilemez bilgi ve olguları öğrenmeye çalışmaya devam etmek kültürel mirasımıza sahip çıkma adına önemli bir görevdir.

KAYNAKÇA

BABAYAR, Gaybullah; “Ortaçağlar Boyunca Özbekistan’da İpek Yolu’nun Oynadığı Tarihi Roller” s. 179-198.

BEDİRHAN, Yaşar; *Orta Çağda İpek Yolu Hâkimiyeti ve Türk Yurtları*, Konya, 1994.

Nurbolat BOGENBAYEV; *Büyük İpek Yolu Üzerindeki Orta çağ Şehirlerinden Taraz’ınDeğeri*, s. 155-162.

DEMİRTAŞ, Ahmet; *İpek Yolu Kavşağının Ölümsüzlük Eserleri üzerine*, Erzurum, 2016.

GÜNGÖREN, Ömer; *Marco Polo Seyahatnamesi*, Yol yayınları.

GÜLENSOY, Tuncer; İpek Yolu Kavşağının Ölümsüzlük Eserleri, Uluslararası Türkçe Edebiyat Kültür Eğitim Dergisi Sayı: 4/2 2015 s. 822-825,

KAFESOĞLU, İbrahim; *Türk tarihi*, Ankara,1977-1978.

KAN, Kadir, *Orta Çağ’da Kültürler Arası Etkileşim Açısından Anadolu-Türk Kervansarayları*, 2015

KANLIDERE, Ahmet; *Orta Asya Türk Tarihi*, Eskişehir, Mayıs,2013.

Marco Polo Seyahatnamesi, Tercüman, *1001 Temel Eser*, C.1.

OMARBEKOV, Talas; “İpek Yolu Üzerindeki Kanglılar’ın Eski Devletleri¹” s.165-176.

ÖZTUNA, Yılmaz; Ankara,1977-1978.

USTA, Ahmet; İpek Yolu, ed. İstanbul: Türk Kültürüne Hizmet Vakfı, 2015.

SEYAHATNAMELERDEKİ İPEK YOLU

Konuşmacı: Zeynep Sueda Tuna, 10. Sınıf Öğrencisi

Danışman Öğretmen: Seçil Özdemir

Okul Müdürü: Haluk Değirmenci

Hüseyin Avni Sözen Anadolu Lisesi, İstanbul

Giriş

İpek Yolu yüzyıllardır Asya ve Avrupa arasında ticaretin ortak noktası olmuş; toplumları ekonomik, sosyal ve kültürel alanda etkilemiştir. İpek Yolu hâkimiyeti için pek çok savaş yapılmış, burada hâkimiyetini kaybeden devletler tarih sahnesinden çekilmişlerdir. İpek Yolu'nun geçtiği güzergâhta Marco Polo, Nâsır-ı Hüsrev, İbn Bîbi, İbn Battuta gibi seyyahlar şahit oldukları savaşları, halkın ekonomik ve sosyal konumu hakkında gözlemlediklerini seyahatnamelerine not düşmüşlerdir. Seyyahların yanı sıra Giovanni Piandel Carpine, Guliermo Rubruck, Odorico da Pordenone, Salimbene de Adam gibi misyonerlerin siyasi raporları ile Francesco Balducci Pegolotti gibi tacirlerin notları İpek Yolu hakkında önemli bilgiler içermektedir. Genel olarak seyyahlar seyahatnamelerinde gezdikleri şehirlerin ekonomik ve sosyal durumu, şehir mimarisi ve ticareti yapılan mallardan bahsederken; misyonerler devletlerin siyasi durumu ve birbiriyle olan mücadelesi hakkında bilgi vermiştir. Tacirler de İpek Yolu'nda tüccarların uyması gereken kurallar, bu yolda alınan güvenlik önlemleri, ticareti yapılan malların niteliği ve fiyatları hakkında notlar düşmüşlerdir. Bu makalede seyyahların, misyonerlerin ve tacirlerin İpek Yolu ile ilgili gözlemleri ve buna dair düşükleri notlar incelenmiştir.

1.İpek Yolu

Yola bu adı 1877 yılında Ferdinand von Richtofen ana metainı ipek olduğundan dolayı vermiştir. Çinliler bu yolu hiçbir zaman bu adla anmamıştır. Richthofen'in öğrencisi Sven Hedin Çin hakkında kaleme aldığı bir yazısında İpek Yolu'ndan ve Makedonyalı ipek tâciri Marinus'un İpek Yolu haritasından

söz etmektedir. İpek Yolu'nu ilk geçen kişi, bilindiği kadarıyla Makedonyalı tâcir Maies Titianus olup, Yunan coğrafyacılardan Tyrus Marinus (MÖ 100 yıllarında) ve sonra Ptolemaeus İpek Yolu'nu Titianus'un tariflerine göre tanıtmışlardır.⁹⁹

İpek dokumacılığı ilk kez Çin'de çıkmıştır. Çin imparatoru Huang-Ti'nin baş cariyesi Lei-Tsu ipeğin dokuma metotlarını keşfetmiştir. Çin'e büyük zenginlik katmış, hem ürün hem de teknoloji bakımından ileri bir ürün olduğu için, ipek böceği yetiştirme ve ipek dokuma teknikleri gizli tutulmuştur.¹⁰⁰ Hatta ülke dışına çıkarmanın cezası ölümdü.

İpek yolunun ana güzergâhı Çin'i Orta Asya ve İran üzerinden Mezopotamya'ya, oradan da Akdeniz kıyısındaki Antakya ve Sur limanlarına bağlayan kara yoludur. Bu güzergâha dair en eski kayıt, milâttan önce VII. yüzyıla ait çivi yazılı bir tablet üzerinde olup yolun Mezopotamya'dan Hemedan'a (Ekbatan) kadar uzanan kısmıyla ilgilidir¹⁰¹

İpek Yolu, tek bir yol değil, bir yollar ağıdır. İpek Yolu'nun geçtiği yolları araştırma işini MS I. yy.'de yaşayan ve eserini 107-114 tarihleri arasında yazmış olan Tyrlı Marinus'tan öğrenmekteyiz. Onun verdiği bilgilere göre, Maes Titianus, bu yolun menzillerini ve “mesafe taşlarını” araştırmak üzere Doğu'ya adamlarını göndermişti. Deniz yoluyla bunlar, Kuşanların ülkesine gidemeyeceklerinden kara yoluyla Parth ülkesinden Orta Asya'ya gitmişler; onların getirdiği bilgiler daha sonra MS II. yy. ortalarında eserini yazmış olan coğrafyacı Claudius Ptolemaios vasıtasıyla bize intikal etmiştir. Bu kaynaklardan öğrendiğimiz bilgiler ve Richthofen'in tasnifine göre İpek Yolu, dört ana yolla beraber ikinci derece tâli kollara ayrılmaktadır. Yolun Batı ve Doğu olmak üzere başlıca iki ana bölgeye ayrıldığı, Batıdan Doğu'ya doğru devam eden yolun, Doğu'dan gelen yol ile şimdiki Doğu Türkistan'ın batısında,

⁹⁹KIRPIK, Güray; *Haçlılar Ve İpek Yolu*, Bilig, Sayı:61, 2012, s.173-200

¹⁰⁰Karacan, E.(2016). *Tarihsel Süreç İçinde Konaklama Merkezleri Han Ve Kervansarayların Günümüzde İpek Yolu Turizm Projesine Dönüşümü*, 5. Doğu Akdeniz Turizm Sempozyumu ve I. Uluslararası Doğu Akdeniz Turizm Sempozyumu. 22-23 Nisan, KKTC.

¹⁰¹ Bozkurt, Nebi.(2000). *İpek Yolu*. Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi.22. cilt. İstanbul: Türkiye Diyanet Vakfı.

Pamir eteklerinde bir yerde (Taş-Kurgan) kesiştiği ve burada her iki bölgeden gelen malların değiş tokuş edildiği anlaşılmaktadır¹⁰²

3. Seyyahlar ve Seyahatnameler

Seyahatnameler, yazarların gezip gördükleri yerleri anlattıkları, oraların coğrafi, sosyolojik ve ekonomik durumu hakkında bilgi verdikleri yazı türleridir. Seyahatnameler, yeni yerler keşfetme ve bu keşfi diğer insanlarla da paylaşma ihtiyacından doğar. Seyahatnameler, yolculuğun yapıldığı coğrafyanın o günkü sosyal, ekonomik ve eğitim özelliklerini yansıttığı için tarihî, manzara betimlemeleriyle coğrafi, ya zarın büyük bir dikkatle yeni yerlerin maddi ve manevi özelliklerini, yaşantılarının özgün yönlerini içten ve anlaşılır bir dille anlatması ile de edebi bir özellik taşırlar. Seyahatnamelerde yazarın özgün yorumlarının bulunması, gezi sırasında gezdiği coğrafyada meydana gelen bir olayı ya da durumu aktarıp aktarmama konusunda özgür olması, kısacası coğrafya hakkında hangi bilgiyi, ne kadar ve nasıl vereceğini kendisinin tayin ediyor olması bu türdeki eserlerin tarih, coğrafya, sosyoloji veya ekonomi gibi diğer sosyal bilimlere kaynaklık eden edebî birer metin olduklarını açıkça ortaya koyar.¹⁰³

İpek Yolu'nda Marco Polo en büyüklerinden olmak üzere Nâsır-ı Hüsrev, Evliya Çelebi, Niccolo ve Maffeo Polo (Marco Polo'nun amcaları), İbn Batuta, İbn Bîbî gibi seyyahlar tarafından yazılmış seyahatnameler vardır. Bu seyyahların yazdıkları seyahatnamelerde İpek Yolu hakkında açık bilgiye rastlanmaz. Gezdikleri gördükleri yerlerdeki ticari hayatı, mimariyi, halkın ekonomik hayatı hakkında bilgi vermeleri sayesinde İpek Yolu'nun toplumsal etkilerini gözlemleyebiliyoruz. Ama devlet kademelerinde misafir edilmiş Marco Polo seyahatnamesinde İpek Yolu hakkında fazlaca bilgi vermiştir.

¹⁰² Tezcan, M. (2007). *İpek Yolu'nun İran Güzergâhı Ve İpek Yolu Ticaretine İran Engellemesi*, Uluslararası Türkçe Edebiyat Kültür Eğitim Dergisi, 3/1 2014, 96-123, Erişim Tarihi: 10.11.2017, http://www.tekedergisi.com/Makaleler/1621417040_6tezcan.pdf

¹⁰³ Cömert, S(2016).ŞAİR Erdem Bayazıt'ın Seyahatnamesi: İpek Yolu'ndan Afganistan'a, Yükselen İpek Yolu 3. Cilt, İpek Yolunda Kültür ve Sanat, Editör: Fahri Atasoy, TÜRK Yurdu Yayınları, 57-66.

Marco Polo'nun kaydına göre, Muslin (Mosolin) adıyla bilinen ipekli ve sırmalı dîbâ ticareti ve baharat alıp satma işi Haçlı tâcirlerine Musullu Müslüman tâcirlerden geçmiştir. Polo, ipeğin merkezine seyahat edip orada kalmış olan bir Hıristiyan asilzâdesi olarak en meşhur ipeğin Çin'de Kinsay'da üretildiğini belirtmektedir.¹⁰⁴

Nâsır-ı Hüsrev Mısır yolculuğu sırasında geçtiği Trablus, Beyrut, Sûr, Akka, Hayfa, Kayseriye liman kentlerindeki ticarî hayatın canlılığından ve buraların halkının rahat, zengin halklar olduğundan bahsetmektedir (1046).¹⁰⁵

Tosya, Bursa-Tebriz ipek yolu güzergâhında bulunan bir şehirdir. İpek yolunun geçtiği yörelerde ticaretin gelişmiş olduğunun ispatını, 17. yüzyılın ikinci yarısında uğrayan Evliya Çelebi'nin seyahatnamesidir:”... Bir de demir kapılı kagir yapılı Pazar yeri vardır ki, her şey bulunur.(Evliya Çelebi'nin verdiği dükkan sayısı abartılı bulunur, yine de bu rakam şehirde ekonominin gelişmişliğine örnektir.) fakat bütün halkın işi muhayyer dokumaktır. Onun için bedesten de fazla muhayyer alınır satılır.”

2. Misyonerler, Tacirler ve Budist Rahipler

Marco Polo, İpek Yolu hattı üzerinden doğuya giden en büyük seyyahlardan biri olmakla beraber bir ilk değildi. Ondan önce bazı misyonerler doğu kesimlerine gidip, üzerlerine verilen görevleri yerine getirmişler ve gidip neler gördüklerini kaleme almışlardı. Bunlar arasında Giovanni Piandel Carpine, Gulielmo Rubruck, Odorico da Pordenone, Salimbene de Adam bulunmaktadır. Bunlar, genellikle Moğol hâkimiyeti altında bulunan yerleri görüp, birtakım siyasî raporlar kaleme aldıkları için, kültür tarihçilerinin ve bu arada Türk tarihi araştırmacılarının dikkatini en azından şimdiye kadar yeterince çekmemişlerdir. Bununla beraber, Moğol dönemi Anadolu ve İran üzerine çalışan araştırmacılar, bu misyoner faaliyetlerinin elde mevcut yayınlarından çok istifade etmişlerdir. Sinica Francescana adlı eserde toplanan bu kaynakların bazılarının yeni neşirleri

¹⁰⁴ KIRPIK, Güray; *Haçlılar Ve İpek Yolu*, Bilig, Sayı:61, 2012, s.173-200

¹⁰⁵ KIRPIK, Güray; *Haçlılar Ve İpek Yolu*, Bilig, Sayı:61, 2012, s.173-200

de ilim âlemine sunulmuştur. Buna göre, Avrupalıların o çağlarda Moğollardan genel beklentileri şunlardı: Moğolların Türkleri Roma ve Avrupa için tehdit olacak bir durumdan uzaklaştırması, Haçlıların Doğu Akdeniz'deki siyasi ve ticârî menfaatlerini sürdürme gayesine hizmet edecek seferler yapmaları. Fransisken tarîkatine mensup bu hatıra yazan seyyah misyonerler kadar, hatıraların kaleme alan tâcirleri de zikretmek gerekir. Bunlar arasında en dikkati çeken, Francesco Balducci Pegolotti tarafından hazırlanmış olan bir seridir. Pratica della Mercatura adında bir eser kaleme alan bu Floransalı müellifin, aşağı yukarı 1340 yılında yazmış olduğu eserinin içinde sıraladığı bilgiler, ondan elli yıl önce hazırlanmış notlardan oluşmaktadır. Venedik'te buna benzer bir eser de Zibaldone da Canal adı altında kaleme alınmıştır. Adı geçen eserlerde verilen bilgilerin metodolojisi aynen Marco Polo'nun eserinde de bulunmaktadır. Bu eserlerde genellikle;

- a. Çizilen yolların muhtelif etaplarının uzaklığı,
 - b. Tüccarın geçeceği yerlerde bilmesi gerekli uygulamalar ve yerel alışkanlıklar,
 - c. Her bir etap esnasında kullanılacak malzeme,
 - d. Emniyet tedbirleri. Hem kişiler hem de mal için ne gibi önlemler alınması gerektiği,
 - e. Yol masrafları ve fiyatlar,
- Floransa parasına göre bunların tutarı,
- f. Seyahat esnasında kullanılacak eşya,
 - g. Yerel paralar ve mühim malların gümüş değeri,
 - h. Her bir yörede uygulanan ağırlık ve bunun Cenova şehrinde kullanılan ağırlık ile mukayesesi,

gibi bilgilere yer verilmektedir. Her ne kadar Marco Polo'nun eserinde bu sıralamalardan bazıları bulunmaz ise de, O da meslektaşları tâcirlerin geleneğini muhtelif satırlarda devam ettirmiştir. Papalığın desteği ile Haçlılarla çağdaş bir zamanda yapılan doğu seyahatleri sırasında Moğollar arasında ve Orta Asya'da Hıristiyanlığın yayılması amaçlanmaktaydı. Nitekim Abaka Han'ın elçileri bir

dînî konsilin üyeleri huzurunda vaftiz edilmişlerdir. Kastilya Kralı III. Hanri'nin elçisi Clavijo'nun İpek Yolu üzerinde yolculuk yaparken şahit oldukları da İpek Yolu alakasını gösteren bilgiler taşımaktadır. İpek Yolu hattında misyonerlik faaliyetleri Haçlılarla alâkalı bir konudur.¹⁰⁶

İpek Yolu'nun varlığı aynı zamanda MÖ X. yüzyıldan itibaren çeşitli Çinli Budist rahip ve askerler tarafından bilinmektedir. Batıdan Çin'e gelen ve bu yolu kullanan, Dominiken papaz ve Moğolistan'ın Papalık elçisi Longjumeau'lu Andrew (1245-1247, 1249- 1251), Ascelinus ve San Quentin Simon (1245- 1248), Papa İnnocent IV'ün Moğol elçisi Fransızken Papaz John Plano Carpini (1245 1247), Fransızken misyoner William of Rubruck, (1253-1255), Ermeni Kral Hayton I (1254-1255), Marco Polo'nun amcaları Niccolò Polo (1260- 1269) ve Maffeo Polo (1271-1295), ünlü gezgin Marco Polo (1271-1295), Fas-Tanca'lı gezgin İbn Battuta (1325-1354), Papalık elçisi Fransızken rahip John Marignolli (1339-1353), Floransalı tüccar Francesco Balducci Pegolotti (1340), İspanya Kralı III. Henry'nin Timur elçisi Ruy Gonzales de Clavijo (1403-1406), Fransız tüccar Jean Baptiste Tavernier (1629-1675)³ gibi batılı gezgin, tüccar ve çeşitli ülkelerin elçileri bu yoldan uzak doğuya gidip gelmişler, yazdıkları eserlerinde yolculuklarını anlatmışlardır. Bunlar gibi daha bilmediğimiz tüccarlar, hacılar, misyonerler üç bin yıldan beri bu yolu kullanmışlardır..¹⁰⁷

Sonuç

İpek Yolu, yüzyıllarca ticaret ağı olmuştur. Çin'den Avrupa'ya geçtiği yollarda ticaret gelişmiş, uğruna savaşlar yapılmıştır. Bu ekonomik, siyasi etkiler seyyahlar, misyonerler, tacirler, Budist rahipler tarafından gözlemlenmiş; üzerine yazılar yazmışlardır.

- a. İpek Yolu'nu bugün arkeolojik kazılar kadar seyahatnamelerden, siyasi raporlardan, tacirlerin ve Budist rahiplerin notlarından tanımaktayız.

¹⁰⁶KIRPIK, Güray; *Haçlılar Ve İpek Yolu*, Bilig, Sayı:61, 2012, s.173-200

¹⁰⁷ Karacan, E.(2016). *Tarihsel Süreç İçinde Konaklama Merkezleri Han Ve Kervansarayların Günümüzde İpek Yolu Turizm Projesine Dönüşümü*, 5. Doğu Akdeniz Turizm Sempozyumu ve I. Uluslararası Doğu Akdeniz Turizm Sempozyumu. 22-23 Nisan, KKTC.

- b. Seyahatnameler, İpek Yolu'ndan geçen seyyahların gezdikleri, gördükleri yerlerin bir günlüğüdür; seyyahın notları olmakla beraber, bugün için vazgeçilmez kaynaklardır.
- c. Seyahatnameler, İpek Yolu'nun geçtiği yöreler hakkında bilgi vermektedir. Bu yazılardan İpek Yolu haritasını çıkarmak bize düşmektedir. Coğrafyacı Batlamyus'un tacirleri dinleyerek ticaret ağından bilgi aldığı gibi biz de seyahatnamelerin çoğundan sentez yaparak değerli bilgilere sahip olabiliriz.
- d. Seyahatnamelerin daha çok bir edebi eser de olduğu da unutulmamalıdır, seyyahın gerçekten geçtiği yerleri bilip bilmemek de bir şüphe konusu olduğundan buna göre sentez yapılmalıdır.

KAYNAKÇA

BOZKURT, Nebi İpek Yolu DİA, Diyanet İşleri Bakanlığı DİA,C.22,2000,s.369

KIRPIK,Güray; Haçlılar Ve İpek Yolu,Bilig,Sayı:61,2012,s.173-200

TEZCAN,Mehmet; Uluslararası Türkçe Edebiyat Kültür Eğitim Dergisi, Sayı 3/1, Türkiye,2014,s.96-123

Karacan, E.(2016). Tarihsel Süreç İçinde Konaklama Merkezleri Han Ve Kervansarayların Günümüzde İpek Yolu Turizm Projesine Dönüşümü, 5.Doğu Akdeniz Turizm Sempozyumu ve I. Uluslararası Doğu Akdeniz Turizm Sempozyumu. 22-23 Nisan, KKTC.

Cömert, S(2016).ŞAİR Erdem Bayazıt'ın Seyahatnamesi: İpek Yolu'ndan Afganistan'a, Yükselen İpek Yolu 3. Cilt, İpek Yolunda Kültür ve Sanat, Editör: Fahri Atasoy, TÜRK Yurdu Yayınları, 57-66.

İPEK YOLU VE GÜVENLİK

Konuşmacı: Berna Çolak, 9. Sınıf Öğrencisi

Danışman Öğretmen: Seçil Özdemir

Okul Müdürü: Haluk Değirmenci

Hüseyin Avni Sözen Anadolu Lisesi, İstanbul

Giriş

Çin'den başlayıp, doğudan batıya doğru Orta Asya'yı aşarak Akdeniz kıyılarına ulaşan en büyük ticaret yolu olan İpek Yolu, tarih boyunca hem ekonomik ve kültürel alışverişin hem de siyasi ilişkilerin odak noktası olmuştur. İlk ve Orta Çağ'dan günümüze kadar etkinliğini koruyan bu ticaret yolu ciddi güvenlik sorunlarını da beraberinde getirmiştir. Makalenin ilk bölümünde İpek Yolu ile ilgili genel bilgiler verilmiştir. İkinci bölümde ise İpek Yolu'nun güvenliğinin ne şekilde sağlandığı üzerinde durulmuştur. Eşkıyaların kervanlara saldırması ve yağmalama çalışmaları üzerine İpek Yolu'nda kervanların güvenliği için yapılan aseri yapılar, kervansaraylarla sınır boylarında ve stratejik yerlerde askeri amaçlı olarak yapılan ribatlar ve bunların işlevlerinden bahsedilmiştir. Eski çağlardan itibaren İpek Yolu vasıtasıyla yapılan kervan ticareti devletlerin önemli bir gelir kaynağı olagelmıştır. Dolayısıyla bu yola egemen olmak burada ticaret yapan devletlerin başlıca amacı olmuş, burada kontrolü ele almak isteyen ülkeler birbirlerini tehdit olarak görmüşler ve bu durum siyasi mücadelelere, ittifaklara, hatta savaşımlara neden olmuştur. Üçüncü bölümde İpek Yolu'nun güvenliğini tehdit eden unsurlar ele alınarak, ülkeler arası siyasi problemler üzerinde durulmuştur. Modern İpek Yolu'nda kara yolu üzerinde birçok güvenlik sorunları bulunmaktadır. Pakistan ve Hindistan arasındaki yıllardır çözülemeyen Keşmir sorunu, Çin ve Hindistan'ın sınır sorunları, Çin'in Özerk Bölgelere yaptığı baskılar ve daha birçok yaşanan siyasi rekabetler güvenliği tehdit eden unsurlar arasında görülmektedir. Afganistan ve

Fergana vadisinin terör bölgeleri olması, Arap bölgelerinde DAEŞ'in varlığı da İpek Yolu için önemli birer tehdittir. Makalenin son bölümünde modern İpek Yolu'nda yaşanan güvenlik problemleri üzerinde durulmuştur.

1.İpek Yolu Nedir?

İlkçağ ve Ortaçağ'da Çin, Ortadoğu ve Batı ülkeleri arasında kullanılan Arapça kaynaklarda "et-tarikul-harir", İngilizcede " Great Silk Road", Moğolcada ise "Jamb" adıyla anılan, bir diğer adı "Kral Yolu" olan ana ticarete yolunun adı "İpek Yolu"dur. Yola bu ad, Alman coğrafyacısı Ferdinand von Richthofen tarafından Çin'le Ortadoğu arasında yapılan ticaretin ana metanı ipek teşkil ettiği için verilmiştir.¹⁰⁸ İpek Yolu yüzyıllar boyu Asya'nın ipeklerini şallarını halılarını ve diğer ticari ürünlerini İran'a Bizans'a ve Avrupa'nın çeşitli ülkelerine ulaştırdığı gibi, Batı'dan gelen Budizm Hıristiyanlık İslamiyet Yahudilik gibi birçok din ve kültürü de Doğu'ya yaymıştır. İpek Yolu'nun bir kısmı denizde olmak üzere çeşitli güzergâhları vardır. Batıdan uzak doğuya, Çin'den Hindistan'a Asya'nın orta kuşağını baştanbaşa dolaşan bu yol kuş uçuşu 7.500 km'dir.

2.İpek Yolu Güzergâhı

Çin sınır valilerinden Peikiou tarafından VII. yüzyılın başında hükümdara sunulan bir rapor ve 629'da Hindistan'a gitmek üzere Çin'in Kansu eyaletinden yola çıkan Budist rahip Huen-Çang'ın kaleme aldığı hatırat, Orta Asya ticaret yollarının o dönemdeki durumu hakkında geniş bilgi vermektedir. Peikiou'nun raporuna göre bu yollar üç koldan oluşuyor ve tali yollarla birbirine bağlanıyordu. Çin sınırında başlayan ve Gobi çölünden geçen kuzey yolunun eriştiği ilk meskûn nokta o zamanki adı Igu olan Hami idi. Yol buradan kuzeye yönelip Bar gölüne komşu dağları ve bugünkü Çungarya'yı geçiyor, Balkaş gölü civarında Thiele Uygurları'nın topraklarına, sonra da Türkuya hakanının yurduna ulaşıyordu; daha sonra ise batı yönünde uzanarak Talas nehri üzerinden aynı adı taşıyan şehre varıyordu. Orta yol Turfan, Kara-Şar ve Kuça'dan sonra

¹⁰⁸Bozkurt ,Nebi;*DİA*,C.22,2000,s.369

güneyde Tianjin dağları boyunca uzanıp Kaşgar'ın batısında Terek Boğazı'nı geçiyor, Fergana ve Üsrüşene üzerinden Soğd'un ticaret merkezleri olan Semerkantve Buhara'ya yöneliyordu; buradan ise güneybatıya sarkıp Merv'den sonra Sasani İmparatorluğu'na varıyordu. Üçüncü yol Türk hakanlığının güney kısmında ilerliyordu. Bu yolu izleyen kervanlar, Hoten ve Yarkent'e kadar Lob gölünün güneybatısından geniş bir çölü hiç konaklamadan geçmek zorunda idiler. Ardından Pamir'in yüksek yaylalarını, Bedahşan ve Toharistan'ı aşp Bamyan ve Gazne boğazlarından Hindistan'a ulaşırlardı. Genelde göçebe hayatı yaşayan Türkler arasında özellikle Suşe'de ve Fergana'da ticaretle uğraşanlar vardı. Tarım havzası halkının müreffeh hayatı Huen-Çang'ın dikkatini çekmişti.¹⁰⁹

3.İpek Yolu'nda Karşılaşılan Güvenlik Problemleri

İpek Yolu'nda ticaret yapan tüccarları için, en hızlı hangi yoldan gidecekleri ne kadar önemliyse, en güvenli şekilde nereden gidecekleri de önemliydi. Yolcular arazinin en uygun yerlerini inceliyorlar ve uçurum gibi tehlikeli bölgelerden mümkün olduğunca uzak duruyorlardı. Uzun yolculuk sırasında kervanlar elbette bazı sorunlarla karşılaşıyorlardı. En önemli sorunlardan biri uzun yolda karşılaşılan eşkıyalardı. Eşkıyalardan korunmak için çeşitli tedbirler alıyorlardı. Bunlardan en basiti kervanların yolda topluca ilerlemeleriydi.

İpek Yolu'nun Orta Asya üzerindeki kısımlarda özellikle Kansu koridoru ve Taklamakan etrafında kervanlarla kıymetli malların taşındığını öğrenen haydutlar kervanlara saldırarak yağmalamaya başlıyorlardı. Haydutlar nedeniyle kervanların korunması tüccarlar için ilave maliyetlere neden olmuştur. Çin hükümdarı Han zamanında kervanların haydutlardan korunması için güzergâh boyunca kaleler ve bazı kesimlere büyük duvarlar inşa edilmiştir. Bugün Çin Seddi adıyla anılan bu kale ve duvarlar kervanları haydutların saldırılarından korumak amacıyla yapılmıştır.(Resim1)¹¹⁰Çin Seddi Kansu koridorunun kuzey

¹⁰⁹Bozkurt,Nebi,*a.g.e*,C.22,2000,s370-371

¹¹⁰<http://uk.businessinsider.com/uk-might-be-planning-a-great-british-firewall-2016-9>

kısmından gelen saldırıları belirli ölçüde engellese de güneyden gelen Tibetli haydutlar da problem teşkil ediyordu. Han zamanında kervanların korunmasına yönelik alınan bu tedbirler bazen istenildiği kadar etkili olamayabiliyor ve yolun kontrolü Çin'in elinden çıkabiliyordu.¹¹¹

Kervanların hem güvenlik hem de konaklama gibi çeşitli ihtiyaçlarını gidermek için surlarla çevrili yapılar da yapılmıştı ki, bunlara kervansaray denir. Kervansaraylar birer vakıf eseridir. Kervanlar buralarda hem konaklıyor, hem de getirdikleri malları pazarlama ve parasal işlemlerini yapabiliyorlardı. Yolcular bu yapılarda üç gün boyunca ücretsiz konaklama imkânına sahiptiler. Bu yapılar gerektiğinde sığınak ve hapisane olarak da kullanılıyordu.

Ribatlar ise daha çok askeri ve stratejik yapılardır. Yol kenarları ve sınır boyları gibi stratejik bölgelerde bulunan orduların bulunduğu askeri yapılardır. IX. yüzyılın sonlarına doğru Müslümanlığın yayılmasıyla sınır boyunca yapılan ribatların işlevi değişerek hankâha ve özellikle ticaret yolu üzerinde olanlar kervansaraya dönüşmüştür.¹¹²

En erken Türk kervansarayı, Gazneli Mahmud'un emriyle Serahs yolu üzerinde Meşhed yakınında yaptırılan Ribat-ı Mahi/ Ribat-ı Çahe'dir.¹¹³

Yüksek yerlerde inşa edilen ribatlar surlarla çevrili olup içerisinde ahır, erzak depoları, mescit, binalar, silah depoları ve hamamlar bulunurdu. Bunların haricinde basit ribatlar da vardı.

Ribatlar eski zamanlarda fakirlere tahsis edilerek misafirhane, yetimlerin okutulduğu yerler olarak da kullanılmıştır. Bazı ribatlarda kütüphaneler bulunur ve buralarda düzenli dersler okutulurdu.

Türklerin İpek Yolu için her ne kadar farklı güvenlik yöntemleri olduğu söylenece de hiçbiri tam olarak kayıt altına geçmemiştir.

¹¹¹ Akkaynak Müslim; *Avrupa-Asya Ulaştırma Koridorları ve Yeniden Canlanan İpek Yolu* İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü 2009 s.5

¹¹² YİĞİT, İsmail; *a.g.e.*, C.35, 2008, s.76

¹¹³ YİĞİT, İsmail; *DİA*, C.35, 2008, s.78

4. Türk Devletleri ve İpek Yolu

Çin'den başlayıp Türkistan-İran-Azerbaycan yoluyla Bizans'a ulaşan bu önemli ticaret yolu 1000 yılı aşkın süre Türklerin hâkimiyeti altındadır ve bu da Türklerin İpek Yoluna verdikleri önemi gösterir. İpek Yolu'nda kronolojik olarak hâkimiyeti Hunlar, Ak-Hunlarve Göktürkler almıştır.

4.a. Hunlar

Türkistan İpek Yolu için önemli bir yerleşim merkezidir. Hunlar ekonominin gelişmesi için bu şehrin iç işlerine karışıp fethetmek yerine şehri kontrol altında tutmayı yeğlemişlerdir. Batıya giden bütün kervan yolları Kansu, Sucou ve Kancou gibi bereketli bölgelerden gelmekteydi. Bu bölgeler ise gerek halk ve gerekse idari bakımdan Hunların elinde idi. Ancak Hunlar hiçbir zaman Türkistan'ın ticaret ve ziraat şehirlerine giderek, yerli bir halk gibi oralarda oturmamışlardır.¹¹⁴

Büyük Hun İmparatorluğunun yıkılışından sonra kontrolü bir süreliğine Çin ele geçirmiştir fakat Çin sadece Orta Asya bölümüne sahip olabilmıştır. Fakat İpek Yolunun batı kısmı hala Türklerin elindedir.

4.b. Akhunlar (Eftalitler)

MS III. yüzyılın en önemli değişikliklerinden biri Akhunların aşağı Türkistan bölgesine yerleşmesi olmuştur. Eftalitlerin İpek Yoluna hâkimiyetiyle İpek Yolu ikinci defa Türklerin eline geçmiş bulunmaktaydı. Akhunların aşağı Türkistan bölgelerine yerleşmeleri İpek Yolunu hâkimiyetleri altına almasında kolaylık sağlamıştır. Akhunlar İran'a kadar sevk ettikleri akınlar sayesinde oralara yerleşerek hanedanlar kurmuşlardır ve hatta bölgeden vergi dahi almaya başlamışlardır. Akhunların İran içişçilerine müdahale edecek derecede bölgede hâkimiyet kurmaya başlamalarının Pers İmparatoru Behram Gur(420-438) döneminde olduğunu ileri sürmektedirler. Hatta Sasani Kralı Firuz (459-484) zamanında Horasan'a saldıran ve bu hükümdarı yenerek öldürenlerin Akhunlar

¹¹⁴Bedirhan,Yaşar;*Orta Çağda İpek Yolu Hakimiyetleri Ve Türk Yurtları*,Konya,1994,s.35

olduğu kesindir.¹¹⁵ Akhunların hâkimiyeti Göktürklerin ortaya çıkışına kadar sürdü. Göktürklerin ve kendilerine müttefik olarak gördükleri Sasanilerin baskısıyla Akhunların hâkimiyeti sona erdi. Elde edilen topraklar Ceyhun sınır alınarak Sasaniler ve Göktürkler arasında paylaşıldı. Ancak bu yeni ittifak fazla uzun sürmeyecektir. Çünkü yakın zamanda Göktürkler Sasanilerin elindeki Baktirayı alacaklardır. Aynı zamanda aşağı Türkistan'daki Sodgların da Göktürk hâkimiyeti altına girmesiyle Göktürklerin İran'la arası açılmıştır.

4.c Göktürkler

Türkistan bölgesine dolayısıyla İpek Yoluna Eftalitlerden sonra Göktürkler hâkim oldu. Aşağı Türkistan'ın askeri ve siyasi anlamda Göktürklerin kontrolüne girmesiyle Göktürkler Orta Asya'da önemli bir konum elde etmiştir. Bölgenin tamamen Göktürklerin hâkimiyetine girmesi ve İpek Yolunun üçüncü defa Türklerin eline geçmesi ile ilgili olarak, Prof. Z. Kitapçı şunları söylemektedir:

"Göktürk hâkimiyeti, bölgede zaten var olan Türk kesafetinin artması ve göçebe Türklerin çok daha süratli bir şekilde yerleşik hayata geçmelerinde çok önemli bir merhale olmuştur. Batı Göktürklerinin kurduğu bu yeni dinamik düzen ve bunun neticesi tesis edilen emniyet ve huzur ve hele hele İpek Yolunun sağladığı ekonomik refah ve bolluk sebebiyle iç Asya'dan yeni yeni birçok Türk göçebeleri gelmiş, ayrıca ana ticaret yolu güzergâhında birçok Türk kolonileri oluşmuştur."¹¹⁶

5. İpek Yolu Hâkimiyeti İçin Yapılan Mücadeleler

İpek Yolunun devletlerin ekonomileri için önemli bir kaynak olmasından dolayı yıllar boyunca birçok devlet İpek Yolu hâkimiyeti için mücadele etmiştir. Dolayısıyla İpek Yolu'nda karşılaşılan problemlerin önemli bir kısmı aslında siyasi mücadelelerin sonucu olarak karşımıza çıkmaktadır.

¹¹⁵Bedirhan, Yaşar; *a.g.e.*, s.38

¹¹⁶Bedirhan, Yaşar; *a.g.e.*, s.40

Hun İmparatorluğu zaman zaman atlılarla Çin kervanlarının yoluna çıkararak yağmalamaya başladılar. Bu yüzden Çin kervanları dış ülkelerde uğradıkları zararlardan şikâyet ediyorlardı. MÖ III. yüzyılın başlarında büyümekte ısrarcı olan Çin batıya uzanarak oradaki ticaretin sağladığı olanaklarla gelişen birçok hanlığı hâkimiyeti altına almak istedi. Bu devletler üzerinde ilk hâkimiyeti Hun İmparatoru Mete kurdu. Bölgede gittikçe güçlenen Hun devleti aldığı devletleri bir bayrak altında toplayarak, iç işlerinde bağımsız dış işlerinde kendine bağımlı hale getirdi. Bu durumda Çin devletinin mallarını pazarlamak için Hunlarla uğraşması gerekiyordu. Türkistan'a giden yolların Hunların hâkimiyetinin altında olması buranın güzergâh kontrolünü Hunlara veriyordu. Çin kervanlarının güvenliği için burayı kendi kontrolüne almasında büyük fayda vardı. Böylelikle Çinliler ve Hunlar arasında MÖ 133'ten MÖ 119 yılına kadar süren savaş devri başlamış oldu.

Çin İmparatorluğu Hunlarla ilk ciddi ekonomik ilişkiye Han sülalesi (MÖ 206, MS 220) devrinde girmiştir. İmparator Wu-Ti'nin tahta geçmesiyle Çin'de ciddi anlamda ekonomik gelişmeler ortaya çıkmıştır. Bunu da özellikle İpek Yolunda önemli yer tutan Türkistan'la anlaşmaya çalışmasıyla yapmıştır. Bunu yapmasındaki en büyük amaç Hunlara karşı siyasi bir üstünlük elde etme çabasıdır. Çinve Orta Asya tarihih açısından önem taşıyan bu politikasının nedenleri büyük tarihçi W; Eberhard, şu ana noktalarda toplamıştır:

A- "Hükümet merkezine her taraftan nadide eşyalar geliyordu. Bilhassa Orta Asya yoluyla gelen Ön Asya eşyaları yüzünden Orta Asya ile ticaret artmıştı. Batı ticaretinin yoğunlaşması ile Çin'in önünde yepyeni bir ufuk açılmıştı."

B- " Bu sıralarda Hunlar Türkistan'a giden yollara hâkimdiler ve ticaret değiştirebilirler veyahut da kesebilirlerdi. Bunu için Çin'in bu yolları kendi hâkimiyetine almalarında büyük menfaatleri vardı."

C- "Hunlar sürekli olarak kuzeyden Çin başkentine kadar varan baskılar ve yağma akınları yapıyorlardı."¹¹⁷

D- "Hunların Kansu'daki hâkimiyetleri tehdit edici boyuttaydı. Eğer güneylerindeki Tibetlilerle de anlaşılırsa bu durum Çin için çok kötü sonuçlar doğururdu. Bunun için bu iki gücü birbirinden uzak tutmak gerekiyordu."¹¹⁸

Wu-Ti'nin imparator olduğu dönemde batıda bulunan küçük memleketler Hunların elinde bulunuyordu. Çin'in Hunlarla yaptığı ekonomik anlaşma sebebiyle Çin Devletinin Hun devletine verdiği vergi miktarı artmıştı ve bu durum hem Çin için onur kırıcı hem de hazine için büyük bir yükü hatta bazen verdikleri miktarın getirdiklerinden fazla olduğu bile oluyordu. Bu yüzden Çin devleti Hunlar için yeni tedbirler almak zorundaydı. Wu-Ti'nin ilk işi Hunlara karşı kendi yanlarında durabilecek bir müttefik aramak oldu. İşte bu yüzden Çin elçisi ve seyyahı Chang Chien, Yüeh Chi'lere gönderildi. Chan Chi gönderildiği görevden siyasi açıdan hiçbir şey elde edememiş üstelik 10 yıl kadar Hunlar tarafından tutuklu kalmıştır ve bu sürede evlenip bir çocuğu olmuştur. Fakat bu görevden uzak batı memleketlerine dair birçok haber getirmiştir. Ayrıca ticaret yollarını inceleyerek bir rapor hazırlamıştır. Yaptığı bu gezinin asıl amaçlarından biri Fergana'dır. Gelen rapordan Fergana'nın atlarının ne kadar iyi ve dayanaklı olduğunu anlamışlardır. İmparator o atlara sahip olabilmek için yüklü miktarda altında bir elçilik heyetini o ülkenin kralında göndermiştir. Ancak oranın kralı teklifi reddedince Fergana'ya savaş açmışlardır. Bu Çin'in Orta Asya'ya olan ilk askeri hareketidir. Bu askeri hareketin asıl amacı Fergana'yı işgal edip Hunlara karşı üstünlük sahibi olmaktır. Çin ve Hun devletleri arasındaki bu mücadele Hunların yıkılışına (MS 220) kadar devam etti.

¹¹⁷ Bedirhan, Yaşar; *a.g.e.*, s.61

¹¹⁸ Bedirhan, Yaşar; *a.g.e.*, s.62

5. Modern İpek Yolu'nda Karşılaşılan Güvenlik Sorunları

Tarih boyunca önemli bir ticaret yolu olan İpek Yolu günümüzde üç kıtayı birbirine bağlamak isteyen modern ticaret, ulaşım ve lojistik yolu olacaktır. Bu proje Çin'in ekonomik olarak büyümek istemesi ve kendine yeni pazar arayışı içinde olmasından dolayı Çin tarafından 21. yy.da ortaya atılmıştır. Birçok ülke bu projenin gerçekleşebilmesi için yatırımlar yapmıştır. Bu projede devletlerin kesintisiz bir şekilde ticaret yapması amaçlanmıştır.

Günümüzde oluşturulan İpek Yolu iki farklı güzergâhtan oluşacaktır. Birincisi, Çin'den başlayarak Orta Asya üzerinden devam eden, Türkiye'yi de içine alarak Doğu Avrupa ve Rusya'ya uzanan karayolu hattıdır. Bu hat için yeni ulaşım ağları yapılmaya başlanmış ve yetersiz durumdakiler ise elden geçirilerek iyileştirilmiştir. Yeni otoyolların yapımı, yüksek hızlı tren ağlarının kurulması projenin önemli konularıdır. Yapılacak olan ulaşım hatları ile bağlantı kesintisiz olacaktır. İkincisi ise, Deniz İpek Yolu hattıdır. Deniz hattı ile özellikle Güney Çin Denizi, Hint Okyanusu ve Ortadoğu'daki körfezler ön plana çıkmaktadır. Deniz İpek Yolu, Çin'in bitişik kara sınırlarından ziyade diğer ülkelerin pazarlarına da ulaşım imkânı sağlayacaktır. Bu sayede Çin, küresel ticarete önemli bir pay elde edecektir.¹¹⁹

Çin karayolundaki en yakın sorun Pakistan ve Hindistan arasındaki yıllardır çözülemeyen ve bu iki ülkeyi savaş sınırına getiren Keşmir sorunudur. Bunu dışında Hindistan ve Çin arasındaki sınır sorunu ticarete bu iki ülkeyi siyasi sorunlara sürükleyecektir. Bir diğer sorun ırkçı ve ayrımcı politikalar nedeniyle Çin ile bütünleşememiş Uygur Özerk Bölgesidir. Geçtiğimiz yıllarda Uygur Türklerine yapılan saldırılar iki ülke arasındaki düşmanlığı körüklemiştir ve Çin'in petrol boru hatlarının Uygur Özerk Bölgesi'nden geçtiği düşünülürse bu bölgeye yapılan davranışlarda yumuşama olmak zorundadır. Burada gerçekleşecek herhangi bir gerginlik hemen büyüme potansiyeline sahiptir ve

¹¹⁹Serper, Emre; *İpekyolu Projesi Küresel Ticarete Etkisi Ve Güvenlik Sorunları*, s.2

büyüyen gerginlik İpek Yolu için ve Çin'in ekonomisi için büyük bir sorundur. Fergana Vadisi'nin ve Afganistan'ın terör bölgesi olması güvenlik için en büyük tehditlerden biridir. 2001 Afganistan müdahalesinde gelip buraya yerleşen ABD topluluğu Çin için tehlike arz etmektedir ve terör sebebiyle yerleşmeleri hemen orayı terk etmeyeceklerinin göstergesidir. Ve stratejik açıdan bakılırsa Çin'in İpek Yolu üzerinde kontrol sağlama çalışmaları ABD'yi orada tutan sebeplerden biridir. Arap bölgelerinde ve Irak'ta bulunan DAESH'in varlığı da buna benzer sorunlar yaratmaktadır. Diğer ülkelerle oluşturulan koalisyon gücüyle DAESH'in varlığı en aza indirilmiştir. Ayrıca ABD'nin Suriye'ye yaptığı bölme çalışmaları Suriye'yi pasif konuma düşürmektedir. Bunun dışında Körfez ülkelerinin sebep olduğu Katar Krizi İpek Yolu Deniz Hattı'nın güvenliğinde sorun çıkarmaktadır. Ayrıca Çin, Güney Çin Denizi'nde hâkimiyet sağlamak istemesi ABD'nin ilgisini buraya çekmiş ve kriz yaratan ülke konumundaki Kuzey Kore, ABD'nin Pasifik'te bulunma sebebidir. ABD'nin Pasifik'te bulunması Çin'in buradaki hareketlerini kısıtlamasına yol açmıştır. Ayrıca Japonya'nın düzenli orduya geçme kararı Çin için güvenlik sorunudur. Bu projeye milyar dolarlar harcayan Çin'in asıl hedefi Asya'nın ekonomik hâkimiyetini almaktır.

Bu tür bölgesel ve siyasi sorunlar ülkelerin işbirliği yapmasıyla ortadan kalkabilir ve İpek Yolu'nun güvenliği sağlanabilir.

Sonuç

Tarih boyunca önemini koruyan İpek Yolu'nda genel olarak karşı karşıya kalınan en önemli güvenlik problemi haydutların, eşkıyaların kervanları basmaları olmuştur. Buna karşılık Çin bu yolun güvenliğini sağlamak için Çin Seddi'ni yaptırmıştır. Yine kervanlar tehlikeli bölgelerden uzak kalarak ticareti sürdürmeye çalışmışlar ve birlikte hareket ederek bu problemi çözmeye gitmişlerdir. Bu yolun güvenliğini tehdit eden en önemli faktörlerden birisi ise devletlerarası siyasi mücadeleler olmuştur. Örneğin Çin, bu yolu tehdit eden Hunları hâkimiyet altına almaya çalışmış, Göktürkler ise önce Akhunlara karşı Sasaniler ile, sonra da Sasanilere karşı Bizans İmparatorluğu ile diplomatik

ilişkiler kurma yolunu tercih etmiştir. İpek Yolu'nun güvenliği için Gazneli, Selçuklu gibi Türk-İslâm Devletleri tarafından ribat ve kervansaray gibi vakıf eserleri oluşturulmuştur.

İpek Yolu'nun yeniden canlandırılmasının gündemde olduğu günümüzde ise öncelikle ulaşım ve lojistik imkânların artırılmasına dönük çalışmalar yapılmaktadır. Bu kapsamda kara ve deniz taşımacılığının geliştirilmesi, otoyolların, yüksek hızlı tren hatlarının kurulması çalışmaları devam etmektedir. Deniz ulaşımı için de Hint Denizi ve Ortadoğu limanları önem arz etmektedir.

Özellikle Çin ile Hindistan sınır anlaşmazlıkları, Hindistan -Pakistan arasındaki Keşmir sorunu, Afganistan'daki terör olayları bu yolun güvenliğini tehdit etmektedir. Özellikle bölgeye ABD'nin müdahil olması da Çin-ABD gerilimini artırmaktadır.

Ortadoğu'daki terör faaliyetleri, Katar Krizi gibi sorunlar da İpek Yolu için tehdit oluşturmaktadır. Dolayısıyla İpek Yolu'nda güvenlik sorunlarının çözülmesinin yolu uluslararası diplomasiden geçmektedir. Devletlerin siyasi çıkarları ve ekonomik rekabet bu sorunların ortaya çıkmasının en önemli sebebidir. Bu nedenle de uluslararası iş birliğinin artırılması İpek Yolu'nun güvenliğini sağlamak için elzemdir.

KAYNAKÇA

AKKAYNAK, Müslim; *Avrupa-Asya Ulaştırma Koridorları ve Yeniden Canlanan İpek Yolu* İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü 2009 s.5

ATASOY,Fahri; *Küreselleşme Çağında Yeniden İpek Yolu*,Kültür Ve Turizm Bakanlığı,Antalya,2010

AYAN,Ergin; *Yeni İpek Yolu Stratejileri Ve Trans-Avrasya Güvenlik Sistemleri*, Tarih Ve Gelecek Dergisi,C.2,2016

BEDİRHAN,Yaşar; *Orta Çağda İpek Yolu Hâkimiyeti ve Türk Yurtları*,Konya,1994

BEDİRHAN,Yaşar;*TİDSAD*,C.2,2015,s.299-307

BOZKURT, Nebi *İpek Yolu*DİA, Diyanet İşleri BakanlığıDİA,C.22,2000,s.369

KARADENİZ,Yılmaz; *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*,C.4,Sayı:16,2011,s.208-213

KIRPIK,Güray; *Haçlılar Ve İpek Yolu*,Bilig,Sayı:61,2012,s.173-200

SERPER,Emre;*İpekyolu Projesi Küresel Ticarete Etkisi Ve Güvenlik Sorunları*

TEZCAN,Mehmet; *Uluslararası Türkçe Edebiyat Kültür Eğitim Dergisi*, Sayı 3/1, Türkiye,2014,s.96-123

İPEK YOLUNDA TÜRK KÜLTÜR MİRASI

Konuşmacı: Kübra Ertekin

Danışman Öğretmen: Haydar Yüce

Okul Müdürü: Akif Erzurumluoğlu

İsmet İnönü Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi, Antalya

İpek Yolu'nda Türk Kültür Mirası

İnsanlık tarihinin en eski ve en önemli yollarından biri belki de en önemlisi olan İpek Yolu, Çin'den başlayarak Anadolu ve Akdeniz aracılığıyla Avrupa'ya kadar uzanan dünyaca ünlü bir ticaret yoludur(İpek Yolları, tarih yok).

İpek Yolu sadece ticaretle uğraşan insanların değil aynı zamanda doğudan batıya bilgilerin, düşüncelerin ve kültürün de yolu olabilmeyi başarmıştır(Avşar, 2013). İpek Yolu üzerinde ipek, porselen, kâğıt ve değerli eşyaların taşınmasıyla birlikte kıtalar arasında kültür alışverişineimkân sağlayan bir özelliğe de sahip olmuştur.

İpek Yolu'nun doğu-batı kültür alışverişindeki en önemli rolü, bir köprü görevi üstlenmiş olmasıdır. İpek Yolu'nda kültürel özellikler denilince hiç şüphesiz ilk olarak akla Türk kültürü gelmektedir.İpek Yolu Çin'den başlasa da geçmişten günümüze Türklerin yaşadığı, hâkimiyet sahibi olduğu, büyük devletler kurduğu topraklar üzerinden geçmektedir. Türkler farklı topluluklar, boylar ve devletler halinde tarih sahnesine çıkmış, hiçbir zaman devletsiz kalmamış, kendi bayrağının altında toplanabilmeyi başarmış, kimsenin boyunduruğu altına girmemiş ve insanlığın gelişmesine katkı sağlayacak muazzam bir kültür mirası bırakmıştır. Dünyanın en eski ökümen alanlarından olan Asya'dan Avrupa'ya kadar uzanan coğrafyada en aktif kavimlerden biri olan Türklerin tarihi, yollar üzerinde yazılmıştır. Türk tarih çizgisinin çizildiği yollar ile İpek Yolu adeta üst üste geçmektedir. İpek Yolu'nun başladığı Çin'in

batı bölgesinden hareket eden bir İpek Yolu araştırmacısı, mutlaka geçmişte ve günümüzde Türk yurdu olan ve Türk izlerini büyük ölçüde taşıyan Kaşgar, Turfan, Buhara, Semerkant, İsfahan, Tebriz gibi tarihi ve buram buram Türk kültürünün koktuğu bu coğrafyadan geçecektir(Avşar, 2013).

Geçmişte ve günümüzde Türklerin yaşadığı bu bölgelerden Anadolu topraklarını takip ederek önce Selçuklu dönemlerini ve ardından şanlı Osmanlı Devleti'nin hâkim olduğu Avrupa'daki son sınırlara kadar geniş bir alan olarak karşımıza çıkan bu bölgeyi Türk İpek Yolu ve Türk Kültür Coğrafyası olarak da ifade edebiliriz.

Türk İpek Yolu, bizim kültür tarihimiz açısından geçmişi günümüze yansıtan bir ayna gibidir. Bu aynaya dikkatli bir şekilde baktığımızda kültürü oluşturan maddi ve manevi birçok unsuru görebiliriz. Dini inanışlardan doğum törenlerine, gelenek ve göreneklerden hurafelere, yuva kurmaktan çocukların nasıl yetiştirileceğine, eğitim metotlarına, cenaze ve mezar geleneklerinden evlerde kullanılan birçok araç gerece kadar her türlü unsur bu aynaya sirayet edebilmiştir(Avşar, 2013).

En fazla dikkati çeken unsurlardan bazıları mimaride kullanılan teknikler ve süsleme tarzıdır. İpekYolu'nun geçtiği güzergâh üzerinde yer alan han, hamam, kervansaray gibi tarihi dönemlerin bugünkü şahidi olan ve birçoğu ayakta olan Aksaray'daki Sultan Hanından Nevşehir'deki Saruhan'ına, Antalya'daki Alara Han'dan Kayseri'dekikervansaraylara kadar bu mimari tarzı görmek mümkündür(evre ve Kültür Değerlerini Koruma ve Tanıtma Vakfı).

İpek Yolu'nda Türk kültürü denilince şüphesiz Türk kültürünün önemli simgelerinden olan halı ve kilimlerde akla gelmektedir. Halı ve kilim sadece yere atılan bir yolluk olmamış, içerdiği motif ve desenlerle kültürel gelerimizi aktaran bir mesaj kutusu görevi de üstlenmiştir. Geçmişten günümüze Türk halı ve kilimleri Türk kültürü denilince ilk akla gelen unsurlardan olmuşlardır. İpekYolu döneminde Anadolu'ya ve diğer Türk diyarlarına gelen Avrupalılar,

Türk halılarını tercih etmişlerdir ve bu sayede Türk kültürü hakkında birçok bilgiye sahip olabilmişlerdir.

İpek Yolu aracılığı ile ülkeler ihtiyaç duydukları birçok malı ve eşyayı doğudan batıya doğru sağlasalarda en fazla rağbet edilen ve kıymet gören eşya çok uzun yıllar boyunca “İpek” olmuştur(Yıldızdağ, 2005). İpek, sadece vücudu örtmeye yarayan bir kumaş olarak değer görmemiş aynı zamanda gücün, gösterişin, şatafatın bir göstergesi olarak da kabul görmüştür(Atasoy, 2014). Bu nedenle ipek, sadece maddi anlamda kıymeti temsil etmez, manevi açıdan da güçlü bir semboldür.

Osmanlı padişahlarının giydiği kaftanlardan sarıklarına, saray ahalisinin tercih ettiği kıyafetlere kadar ipeğin öncelikli bir tercih olduğu görölmektedir. İpek Yolu, Doğu-Batı kültürleri arasında edebiyat yönünden kaynaşma ve etkileşimde de sahne olmuştur. Türk kültürümüzün edebi anlamda yapıtaşlarından olan saygıyı ve hoşgörüyü temel alan Nasreddin Hoca fıkralarının örneklerinin İpek Yolu kanalıyla Türkistan’dan İran’a, İtalya’ya, Kuzey Afrika bölgelerine kadar yayıldığı görölmektedir. Bu durumda bize Türk kültür mirasının önemli bir kısmını İpek Yolu eliyle başka bir kültüre aktarıldığını göstermektedir.

İpekYolu üzerindeki hanlar ve kervansaraylar, ticaret kervanlarının uğrak ve dinlenme yerleridir. Kayseri, 12.-13. yüzyılda bu dinlenme ve ticaret merkezlerinin yer aldığı İpekYolu’nun en zengin noktası kabul edilir. Burada yapılmış olan Yabanlu Pazarı adeta günümüzün ana yolgüzergâhlarında yer alan, insanların her türlü ihtiyaçlarını giderebildiği ve çeşitli malların alışverişini yapabildiği bir alışveriş merkezi konumundadır. Burası aynı zamanda birçok ürünün sergilendiği dünyanın ilk fuarı kabul edilir. İpek Yolu’nun en zengin şehirlerinden olan Kayseri’deki Talas yerleşim yerinin isminin Kırgızistan’ın Talas şehrinden geldiği bilinmektedir. Bu durum bize İpek Yolu üzerindeki kültürel alışverişı göstermektedir. Aynı zamanda Kayseri ismi de İsfahan’da bir pazar yerine verilerek hâlâ yaşatılmaktadır.

İpek Yolu'nda dikkati ilk çeken unsurlardan biri de mitolojik ögeler ve inanç değerleridir. İpekYolu güzergâhlarında birçok farklı inanca ve dine ait ögeler yayılma kabiliyeti bulmuşlardır. İslam dininin Asya'nın geniş bir kısmına yayılma imkânı bulması, Türklerin İslamiyet'i kabulü ve Anadolu'yu yurt edinmeleri neticesinde İslam dininin Anadolu toprakları tarafından benimsenmesi bu durumun en net göstergesidir. İpekYolu güzergâhında İslami değerlerin yayılmasında ve insanlar tarafından benimsenmesinde Türkistan diyebileceğimiz topraklarda Hoca Ahmet Yesevi'nin dergâhında yetişmiş Yunus Emre gibi ilim irfan sahibi, gönüllerden geçen güzellikleri Allah sevgisi ile harmanlayan muhterem zatların etkisi büyük olmuştur(Avşar, 2013). Birçok halk ozanının ve tasavvuf şairinin çalıp söyledikleri ezgiler Türklerin Asya steplerine binlerce yıl önce dine, sevgiye, saygıya, insana kısacası hayata karşı duruşlarının izlerini taşımaktadır.

Kültür, medeniyetlerin var oluşundan günümüze kadar olan süreçte zaman yolculuğuna devam ederken bu yolculuğa büyük bir katkı sağlamıştır. İpek Yolu ve üzerinde yaşatılan kültüre de en büyük katkı hiç şüphesiz ki Türklerin olmuştur.

KAYNAKÇA

Atasoy, F. (2014). İpek yolunda Türk kültür mirası. Ankara: Türk Yurdu Yayınları.

Avşar, A. F. (2013). İpek yolunda Türk dünyası ortak kültür mirası. Türk Yurdu Dergisi(313), 28-31.

Çevre ve Kültür Değerlerini Koruma ve Tanıtma Vakfı. (tarih yok). İpek Yolu- Kültür Yolu Haritası. Ekim 14, 2017 tarihinde Cekul Vakfı İnternet Sitesi: <http://www.cekulvakfi.org.tr> adresinden alındı

İpek Yolları. (tarih yok). Ekim 12, 2017 tarihinde İpek Yolu ve Yolları Ansiklopedisi: <http://www.silkroutes.net/ipek-yolu-ticaret-tarih.htm> adresinden alındı

Kafesoğlu, İ. (2015). Türk milli kültürü. Ötüken Neşriyat AŞ.

Yıldızdağ, C. (2005). VII-X. yüzyıllarda İpek Yolu ticaretinin Türk tarihine etkileri. Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.

İPEK YOLU VE TÜRKLER

Konuşmacı: Fatih Kemal Okumuş

Danışman Öğretmen: Selim Akdi

Okul Müdürü: Hikmet Konar

İstanbul Erkek Lisesi, İstanbul

Türklerin yaşadığı coğrafyalarda, Türk tarihinde, Türk kültürünün temel unsurlarında, İpek Yolu'nun apayrı bir önemi olmuştur. Türklerin yaşadığı geniş coğrafi bölgeleri birbirine bağlayan tek ulaşım yolu olan İpek Yolu, Türk yurtlarını birbirine bağlarken, ticari ilişkilerini yoğunlaştırmış, zenginleşmelerine sebep olmuş, birlik ve beraberliklerini sağlamış, zamanına göre medeniyet seviyesi çok yüksek büyük yerleşim birimlerinin kurulmasında ana rol oynamıştır.

Aynı şekilde Büyük İpek Yolu'nun meşhur hâle gelmesinde Türk devletlerinin de büyük rolü olmuştur. Bu devletler tarafından hazırlanan kervanlar, bu yolla doğudan batıya ve batıdan doğuya çeşitli ticaret mallarını taşıyorlardı. Türklerin bu yola ne kadar büyük önem verdikleri bir Özbek atasözünde şöyle ifade edilmiştir: “Kâinatta iki büyük yol vardır: Gökyüzünde Samanyolu, Yeryüzünde İpek Yolu.”

1800'lü yıllara kadar faaliyetine devam eden Büyük İpek Yolu'nun toplam uzunluğunun tahminen 20.000 kilometresi Türk halklarının yerleştiği arazilerden geçmiştir. Böylece Büyük İpek Yolu, Türk halklarının Çin, Kafkasya, Rusya, Hindistan ülkelerinin halkları, aynı zamanda Arap ülkelerinin halkları ile iktisadi ilişkilerin meydana gelmesinde ve geliştirilmesinde önemli bir rol oynamıştır.

Ayrıca bu yol Türk halklarının yeni arazilere yerleşmesine sebep olmuş, böylece onlar arasında ilim ve medeniyetin karşılıklı olarak geliştirilmesine büyük tesir göstermiştir

Büyük Hun Devleti Dönemi:

Büyük Hun Devleti Teoman Han tarafından kurulmuştur. Teoman'dan sonra devleti büyük bir imparatorluk haline getiren Mete Han'dır. Mete Han, İpek Yolu'na egemen olmak için Çin ile savaşmıştır. MÖ 200 yıllarında Çin'i yenilgiye uğratarak vergiye bağlamıştır. Vergiler neticesinde Hun devletinin ekonomisi gelişmiş güçlü bir uygarlık haline gelmiştir. Çin Uygarlığı Büyük Hun Devleti 'nin İpek Yolu ticaretindeki etkisini kırmak için Büyük Hun devleti içerisinde çeşitli fitneler yayarak devletin bölünmesini sağlamışlardır. Doğu ve Batı olmak üzere ikiye bölünen Hun devletinin topraklarını daha kolay bir şekilde ele geçirerek İpek Yolu'nun Çin uygarlığının hâkimiyetine girmesini sağlamıştır. Böylelikle Çinli tüccarlar Türklerin hâkimiyeti altındaki İpek Yolu'ndan geçerken ödemek zorunda kaldıkları yüksek vergilerden kurtulmuşlardır. Ayrıca Çin'in Hun Devleti'ni işgal etmesi üzerine Türkler Avrupaya doğru ilerlemiş ve kavimler göçünü başlatmıştır.

Kavimler göçü özellikle Avrupayı derinden etkilemiş. Kabile tarzında yaşayan toplulukların Roma İmparatorluğuna doğru ilerlemesine ve buna bağlı olarak Roma imparatorluğunun zor durumda kalmasına sebep olmuştur. Hatta göç eden Hun milleti Avrupa'da da Avrupa Hun Devleti'ni kurmuşlardır. Bu devlet Roma'yı tehdit edecek kadar güçlü hale gelmiştir. Vatikanın tüm Hristiyan alemi adına ricası ile bu savaştan vazgeçilmiştir.

Göktürk Hanlığı Dönemi:

Göktürk Hanlığı en parlak dönemlerini Kırgız ve Dokuz Oğuzlara yapılan seferlerle II. Göktürk Kağanlığı'nın sınırları Okyanus'tan Mâveraünnehir'deki Temir Kapığ (Demirkapı)'ya kadar ulaştıktan sonra yaşadı. Bu Fetihler neticesinde İpek Yolu'nun büyük bir kısmı denetim altına alınmış oldu. İpek Yolu'nun kilit noktası olan Cungarya'nın Çin'in denetimine geçmesi Göktürklerin ekonomisini kısıtlamıştır. Bu olay neticesinde ekonomik gücü azalan Göktürk'ler pek uzun müddet ayakta duramamışlardır.

Türkler Arasında İslamiyetin Yayılışı:

İpek Yolu sadece bir ticaret yolu olmakla kalmamış farklı milletlerin kültürel etkileşimi için de zemin hazırlamıştır. Bu kültürel etkileşime Türkler arasında İslam'ın yayılışı örnek olarak gösterilebilir.

İpek Yolu sayesinde Türklerin yaşadığı bölgelere adım atan Müslüman Arap tüccarlar, Türklerin yüksek ahlaklarını, idarecilik ve savaştaki üstün meziyetlerini yakından tanıma imkanı bulmuşlardır. Daha sonraki dönemde Arap tüccarlar sayesinde İslam dini ile tanışan Türkler zaman içinde Müslüman olmaya başlamışlardır. Türklerin Müslüman Arapları, Arapların da Türkleri tanımasına neden olan "Talas Savaşı" Türk tarihi için bir dönüm noktası olmuştur.

Karahanlılar Dönemi:

Karahanlılar İpek yolunun en önemli kentlerinden olan Semerkant üzerinde devletlerini kurduklarından dolayı ekonomileri güçlenmiştir. Ayrıca buldukları konum sebebi ile Müslüman olan ilk Türk devleti olmuşlardır.

Gazneliler Dönemi:

Gazneliler İpek Yolunun Önemli Kentlerini Ele geçirdiklerinden dolayı çok güçlü bir uygarlı kurabilmişlerdir. Buldukları konum bilgi alışverişine ortam sağlaması neticesinde İslam kültüründen etkilenmişlerdir.

Selçuklular Dönemi:

Selçuklular İpek Yolunun önemli bir bölümünü ele geçirmeleri sayesinde ekonomileri çok gelişmiştir. Aynı zamanda birçok kervansaraylar inşa ederek ve yol güvenliğini sağlayarak İpek Yolunun daha işlevsel olmasını sağlamışlardır.

Anadolu Selçukluları Dönemi:

İpek Yolu'nun bir kolu Karakurum Dağları'nı aşarak İran üzerinden Anadolu'ya ulaşıyordu. Anadolu'ya girmeden bir kol Suriye'nin Lazkiye Limanı'na ulaşır, diğer bir büyük kolu ise Anadolu topraklarına girerdi.

İpek Yolu Anadolu'da Asya ile Avrupa arasında doğal bir köprü durumunda olan Anadolu, coğrafi ve jeopolitik konumunun doğal bir sonucu

olarak, tarihin ilk döneminden itibaren uluslararası ulaşımında önemli bir rol üstlenmiş, önemli ticaret yollarının geçtiği bir merkez konumunda olmuştur. Birçok kültür ve uygarlığa ev sahipliği yapan Anadolu, Anadolu Selçuklularından önce de tarihin en eski ticari yollarına sahipti. Bunlardan Hitit, Asur ticaret kolonilerinin yolları, Pers Kral Yolu, Roma Yolu ve Bizans yol ağı olarak bilinen askeri ve ticaret yolu daha sonra İpek Yolu adını almıştır. Anadolu'da binlerce yıl boyunca uygarlıklar arasındaki ilişkileri sağlayan bağlantılar olan bu yolları ticaret kervanları ve ordular kullanmıştır. Anadolu'daki bu yollar, geçtiği bölgenin coğrafi koşullarının olanakları nispetinde doğal güzergâhları ve geçitleri izlemiştir.

Anadolu Selçuklu Sultanları, Anadolu'nun coğrafi konumu nedeniyle, Anadolu'yu kıtalararası bir ticaret merkezi haline getirdiler. İzledikleri politikaları ve askeri hareketleri, iktisadi ve ticari amaçlarına yönelik olarak oluşturdu. 19. Antalya'nın 1207'de ve Alanya'nın 1223'de fethedilmesi, Kıbrıs, Suriye ve Mısır'la deniz yolu ile ticaret yapılmasına olanak vermiştir. 1214'te Sinop'un fethi ve 1226'da Kırım'a düzenlenen Suğdak Seferi, Karadeniz üzerinden kuzey ülkeleri ile yapılan ticarete canlılık kazandı. Erzurum, Sivas, Konya, Kayseri gibi kentlerde iktisadi ve ticari canlılık göze çarpıyordu. "Yabanlu Pazarı" denilen uluslararası fuarlar da düzenleniyordu. Yabanlu Pazarı'nın yeri kesin olmamakla beraber Kayseri-Pınarbaşı yolu üzerinde bulunan Pazarören Kasabası'nda bu pazarın kurulduğu bilinmektedir. Bu pazar Rusya, Çin, Afganistan, Irak, İran, Suriye, Kırım gibi İpek Yolu üzerinde bulunan tüm ülkelerin kumaşları, atlas kumaşlarından yapılmış elbiseler, kürkler, ipekler, tarım ve hayvancılık ürünleri, savaş aletleri, tahıl, at, koyun, yün, tiftik, hatta cariyelerin bile satıldığı dünyanın en büyük uluslararası panayır (fuar) dır. Panayır, mayıs ayı başlarında kurulup haziran ortasına kadar 40 -45 gün sürerdi

Anadolu Selçuklu Devleti ve diğer Türk beylikleri zamanında İpek Yolu'nun en önemli ulaşım ağında bulunan Anadolu'da ticaretin geliştirilmesi

için çok sayıda kervansaray yapılmıştır. Bu kervansaraylar eski önemini kaybetse bile Osmanlı'nın son dönemlerine kadar kullanılmaya devam etmiştir.

Anadolu Selçuklu Dönemi'nden Günümüze Kalan Birkaç Kervansaray Örneği vermek gerekirse bunlara;

1-Kahramanmaraş Afşin yakınlarındaki I. Alâeddin Keykubad'ın Maraş Valisi Nusreteddin Hasan Bey (ölümü 1234/35) tarafından yaptırılan Eshab-ı Kehf Külliyesi'ndeki kervansaray.

2- Konya-Afyonkarahisar yolunda, Sultandağı (İshaklı) ilçesinde bulunan Sultandağı (İshaklı) - Sahip Ata Kervansarayı,

3-Aksaray-Konya yolu üzerinde, Aksaray'ın 42 kilometre batısında, Sultanhanı beldesinde yer alan I. Alâeddin Keykubad tarafından Sultan Hanı,

4-Antalya-Alanya yolunda, Çakallar beldesinde Alara çayı kenarında bulunan Alara Han,

5-Antalya-Burdur yolunda, Bucak ilçesi yakınlarında, Susuz köyünde bulunan Selçuklu Sultanı II. Giyaseddin Keyhüsrev döneminde, Bağdatlı Sadık Ağa tarafından yaptırılan Susuz Han, örnek gösterilebilir.

Osmanlı Dönemi:

Fatih Sultan Mehmet'in yaptığı fetihlerin ardından İpek Yolu Osmanlı topraklarından geçerek Osmanlı devleti dünya ekonomisinde önemli yere sahip olmuştur. Osmanlı tarafından yapılmaya başlanan ticaret güçlenmesinin yanı sıra ülke yönetiminde daha idareci hal almasını sağlamıştır. İki ticaret yolunda uzun yıllar boyunca söz sahibi olmuştur. Ticaret yolundaki kervansaraylar, hanlar insanlar için geçim kaynağı haline gelmiştir.

Ticaret yolları ülkenin ekonomik gelişmesiyle uzak doğu ile kültürel etkileşim göstermesinde etkili olmuştur. Medeniyetler perspektifiyle bir dünya görünüşü olma yolunda iyi bir konuma gelmiştir.

Osmanlı iktisadi sisteminin temelleri tarih sahnesindeki ticaret yollarının önem kaybetmesine kadar devam etmiştir. Dünya üzerinde yapılan coğrafi keşiflerin yeni ticaret yollarının bulunmasını sağlamış, Osmanlı devleti için

önemli olan ipek ve baharat yolları önemini kaybetmiştir. Osmanlı devleti ekonomik olarak zayıflamış ve gerileme döneminin başlangıcı olarak görülmüştür. Avrupa devletlerine kapitülasyonların da yolunu açmıştır.

Osmanlı'da ekonomik ticaret yollarını ele geçirmesi sayesinde 3 kıtaya hükmeden bir imparatorluk haline gelmiştir. Bu ticaret yollarının öneminin bir örneğini de Osmanlı imparatorluğunun tarihinde de görebilmekteyiz. Osmanlı'nın sahip oldukları ticaret yollarının coğrafi keşifler sonucunda öneminin azalmasından dolayı Osmanlı ekonomisi olumsuz etkilenmiştir. Nitekim ekonomik gücünü kaybetmesinden dolayı da yıkılmıştır.

Sonuç:

İpek Yolu tarihin tüm zamanlarında Türkler için çok önemli olmuş ekonomik bir yoldur. Türkler bu yol üzerinde bir çok devletler kurmuşlar farklı devletler ile ekonomik alışverişe girmişlerdir. Ayrıca farklı devletlerle olan ekonomik ilişkileri kadar kültürel alışverişe etkileşim içerisinde olmuşlardır. İpek Yolu Türklerin güçlü medeniyetler kurarak Dünya tarihinde büyük etkiler bırakan bir millet olmasına katkı sağlamıştır. Ayrıca Türk uygarlıkları da bu yol üzerinde yapmış oldukları kervansaraylar ve yolu daha aktif hale getiren çeşitli katkılarıyla İpek Yolu'nun güçlü bir ticaret yolu olmasına katkı sağlamışlardır. Kısacası Türkler İpek Yolu'nda, İpek Yolu ise Türkler tarafından yoğrulmuş birbirlerinde ayrı düşünülemez iki kavram olmuşlardır.

İPEK YOLUNDA SOMUT OLMAYAN KÜLTÜREL MİRAS

Konuşmacı: Nehir Ekin Şahin

Danışman Öğretmen: Fatma Işım Güngör - Selim Akdi

Okul Müdürü: Hikmet Konar

İstanbul Erkek Lisesi, İstanbul

İpek Yolu denilince akla yalnızca bir ticaret yolu olduğu gelir. Oysa İpek yolu sayesinde, medeniyetler arasında önemli derecede bilim ve kültür paylaşımı da olmuştur. Bu bildiri, İpek Yolu'nun Dünya kültüründeki yerini ve önemini belirtmede yardımcı olacaktır. Bu doğrultuda somut ve ağırlıklı olarak somut olmayan kültürel miraslar incelenerek, İpek Yolu kültürünün günümüzde de etkilerinin ve örneklerinin görüldüğü kanıtlanacaktır.

Kültürel miras, somut olan ve somut olmayan kültürel miraslar olarak ikiye ayrılır.¹

1. **Somut olan kültürel miras:** Elle tutulabilen, gözle görülebilen, geçmişten günümüze kadar gelmiş taşınabilen veya taşınamayan, yer altında veya yer üstünde bulunan yapı kalıntıları, nesnelere, tarihi ve sanatsal eserlerdir.

Tanım kapsamında mimari eserler, su altı arkeolojik eserleri, müzeler ve doğal sit alanları da somut kültürel miras kategorisine girer.

- 1.1 İpek yolu üzerindeki mimari eserlere örnek olarak Kırgızistan'da bulunan Burana Kulesi örnek verilebilir. Burana Kulesi ilk Orta Asya'nın ilk İslami mimari anıtlarından biri olmakla beraber İpek Yolu üzerindeki en eski minarelerden biridir.² Ayrıca kervansaraylar, İpek Yolu'nda ticareti doğrudan etkileyen mimari eserlerdendir. Anadolu'da bulunan Ağzıkarahan Kervansarayı ve Karatay Han önemli kervansaraylardandır.

- 1.2 Su altı arkeolojik eserlerine örnek olarak Yassıada yakınlarındaki Doğu Roma batığı gösterilebilir. Bilindiği gibi Roma, İpek Yolu ticaretinde önemli bir yere sahipti ve batıkta İpek Yolu'nda ticareti yapılan cam ürünler bulunmuştur.³ Bir

başka ve daha güncel örnek de Yenikapı metro inşaatı sırasında bulunan Yenikapı Bizans Limanı ve Batığı'dır.

1.3 İpek Yolu'nun başlangıç coğrafyasında bulunan Tanrı Dağları doğal sit alanlarına örnektir. UNESCO tarafından Dünya Doğal Mirasları listesine alınmıştır.⁴

1.4 İpek Yolu üzerinde bulunan Topkapı Sarayı, geniş sergisiyle yol üzerinde bulunan müzelerden biridir.

2. Somut olmayan kültürel miras: Somut kültürel mirastan farkı, nesilden nesile aktarılmasıdır. Beş alt başlık altında toplanır:

2.1 Sözlü anlatımlar ve gelenekler: Aktarımlarında dil, taşıyıcı işlevde kullanılır. Destanlar, efsaneler, halk hikâyeleri, atasözleri, masallar sözlü anlatımlara örnektir.

Masallar, en eski sözlü kültür anlatımlarından biridir. Kendi zamanlarında geçen, halktan karakterler taşıyan ve en önemlisi de hayal gücüyle oluşturulan masallar, İpek Yolu üzerinde taşınan önemli kültür öğelerinden biridir. Ayrıca geçmişten günümüze bir köprü görevi de görmektedir. Örneğin Binbir Gece Masalları, Orta Doğu medeniyetlerinden toplanmış çeşitli halk hikâyelerinin derlenmesiyle ortaya çıkmıştır.⁵ Binbir Gece Masalları, medeniyetler arasındaki kültür alışverişini göstermesinin yanı sıra, günümüzde dizilerde, edebiyatta, sanatta atıflarda bulunulmasıyla da kültürün sürekliliğini göstermektedir.

2.2 Gösteri Sanatları: Belirli bir zamanda ve mekânda seyirciye sunulan gösterilerin genel adıdır. Gösteri sanatlarına örnek olarak kuklalar, meddah, halk tiyatrosu gösterilebilir.

Gösteri sanatlarının bir başka örneği de gölge oyunudur. Gölge oyununun temellerinin milattan önce Çin uygarlığına dayandığı düşünülmektedir. Ardından İpek Yolu sayesinde farklı medeniyetlerde izleyiciyle buluşmuş ve Avrupa'ya iletilmiştir. Hatta Avrupa'daki kuklaların, gölge oyununda kullanılan figürlerden geldiği öne sürülmektedir.⁶

Günümüzde canlandırılmaya çalışılan Karagöz ve Hacivat geleneği de bir gölge oyunudur. Kullanılan araçlar (renkli deri figürler, perde amacıyla kullanılan beyaz kumaş ...)ve yöntemler (fenerle perdeyi aydınlatma, müzik aletiyle gösteriyi zenginleştirme) dolayısıyla da Çin gölge oyununa oldukça benzer.

2.3 Toplumsal uygulamalar, ritüeller ve şölenler: Toplumsal uygulamalar, buldukları toplumların sosyal algılarının yansımasıdır. Aynı zamanda siyasi ve dini belirteç görevi de görürler. Örnek olarak düğünler, doğum, nişan gibi kutlamalar ve defin ile sonrasındaki yas süreci gösterilebilir.

Nevruz da bu kategoriye girer. Orta Asya Türkleri ve Farslılar tarafından kutlanmaya başlayan Nevruz, kültürel etkileşimle Selçuklu Döneminde Anadolu'ya ulaşmıştır. Kışın bitişi ile gelen bereket dönemi ve yeni yılın başlangıcını simgeler.

Nevruz farklı milletlerde benzer geleneklerle kutlanmaktadır. Bayram günü kadınlar geleneksel yemekler pişirir, yediden yetmişe oyunlar oynanır ve dualar okunur.⁷

2.4: Doğa ve evren ile ilgili uygulamalar: İnsanların doğaya direkt müdahaleleri ve hayatlarına adapte etmesiyle ortaya çıkar. Örnek olarak geleneksel yemekler, halk takvimi, halk hekimliği ve kahve kültürü verilebilir.

Kahve kültürü İpek Yolu üzerindeki medeniyetlerde farklı şekillerde karşımıza çıkmaktadır. Türk ve Osmanlı kültürlerinde de kahve önemli bir yere sahiptir. Kahve kültürü insanların sosyalleşmesini sağlamakla birlikte misafirperverliğin, inceliğin, hoşgörünün ve eğlencenin de bir göstergesidir. Kahve kültürümüz, 2013 yılında UNESCO tarafından İnsanlığın Somut Olmayan Kültürel Mirasları Temsili Listesi'ne alınmıştır.⁸

2.5: El sanatları: El sanatları, insan zihninin ve iç dünyasının belirli materyallere işlenmesiyle ortaya çıkar. Aynı zamanda el sanatları bir halkın soysa- kültürel yapısına da ışık tutar. El sanatlarına örnek olarak İpek Yolu üzerinde hemen hemen her millete görülebilen nazar boncuğu, çini sanatı, telkari ve 2014'te

UNESCO tarafından İnsanlığın Somut Olmayan Kültürel Mirasları Temsili Listesi'ne alınan ebru sanatı bu kategoriye girer.

Bir başka el sanatı örneği dokumacılıktır. Dokunmuş en eski halı, Orta Asya 'da ortaya çıkmıştır ve zamanla gelişen dokuma tekniği, İpek Yolu ve göçlerin de etkisiyle geniş bir coğrafyaya yayılmıştır. İnceleme alanını daraltmak için, dokumalarda kullanılan motiflerden bahsedilebilir. Yakın coğrafyalarda bulunan Türk milletlerinin dokumalarında eli belinde, küpe gibi simetrik motifler kullanılır.⁹

3. **Sonuç:** İpek Yolu üzerinde bulunan somut olmayan kültür miras öğelerinin korunması; arkeolojik kalıntılar, doğal sit alanları gibi somut kültürel miras öğelerinin korunması kadar önemlidir. Kültürü yaşatmak ve gelecek nesillere aktarmak için çeşitli çalışmalar yapılmalıdır ve var olan çalışmalara destek verilmelidir:

3.1: Kamuoyunu bilgilendirme: Kültürü yaşatan halk olacağından, kamuoyunu bilinçlendirmek ve kamuoyunda farkındalık yaratmanın önemi büyüktür. Bunun için belgeseller, eğitici programlar ve bu sempozyum gibi etkinlikler yapılmalıdır. “Karlı Dağlardaki Sır” belgeselinde geçen “(...)Bu alan araştırmacılarını bekliyor”¹⁰ sözü, yaratılan farkındalık sayesinde araştırmaların teşvik edilmiş olacağına da bir kanıttır.

3.2: Yaşayan İnsan Hazinesi (YİH) Ulusal Envanteri: Somut olmayan kültürel mirasın unsurlarını yeniden yaratmak ve yaşatmak amacıyla usta sanatçıları bir listede toplar.¹¹

3.3: UNESCO Dünya Belleği Kütüğü (Memory of the World International Register): Karaborsa, hırsızlık, doğal süreçler gibi herhangi bir nedenden dolayı yok olma tehlikesiyle karşı karşıya olan eserlerin korunması ve erişim kolaylığı sağlanması amacıyla dijital ortama aktarılmasıdır.¹²

3.4: Somut Olmayan Kültürel Mirasın Korunması Sözleşmesi: UNESCO tarafından 2003 yılında hazırlanan ve ülkemiz tarafından da imzalanmış sözleşmenin amaçları; somut olmayan kültürel mirası korumak, farklı grupların

miraslarına saygı göstermek, duyarlılığı arttırmak ve uluslararası işbirliğini sağlamaktır.¹³

KAYNAKÇA

¹Dođaner M. S. (2014), *Kültürel Miras Turizmi'ne Giriş II*, Güzelce: İstanbul Üniversitesi Açık ve Uzaktan Eğitim Fakültesi

² Mustafayev, Ş. (2014), *Orta Asya'da İpek Yolu Anıtları ve UNESCO'nun İpek Yolu Programı*, Ankara: Türk Yurdu Yayınları

³ Doğu Roma Batığı, <http://www.bodrumrehberi.com/yassiada_gemisi.htm>

⁴ Xianjiang Tiansha, <<http://whc.unesco.org/en/list/>>

⁵ One Thousand And One Nights<https://www.wikizero.com/en/One_Thousand_and_One_Nights>

⁶ Shadow Play, <https://www.wikizero.com/en/Shadow_play>

⁷ Nevruz Celebrations in Turkey and Central Asia, <http://www.kultur.gov.tr/EN,98560/nevruz-celebrations-in-turkey-and-in-central-asia.html>

⁸ Turkish Coffee Culture and Tradition, <<https://ich.unesco.org/en/RL/turkish-coffee-culture-and-tradition-00645>>

⁹AKSOY, M. (2014), *İpek Yolu'nda Türk Kültürünün İzleri: Tamgalar*, Ankara: Türk Yurdu Yayınları

¹⁰ SOMUNCUOğLU, S./ SOMUNCUOğLU S.,*Karlı Dağlardaki Sır*, TRT, 2007

¹¹ DOğANER M. S. (2014), *Kültürel Miras Turizmi'ne Giriş II*, Güzelce: İstanbul Üniversitesi Açık ve Uzaktan Eğitim Fakültesi

¹² Memory of the World, < <https://en.unesco.org/programme/mow> >

¹³ DOğANER M. S. (2014), *Kültürel Miras Turizmi'ne Giriş II*, Güzelce: İstanbul Üniversitesi Açık ve Uzaktan Eğitim Fakültesi

14.YÜZYILDA İPEK YOLU GÜZERGÂHINDA YOLCU VE MİSAFİRİ AĞIRLAMA ÂDETLERİ: İBN BATTÛTA ÖRNEĞİ

Konuşmacı: Özlem Yılmaz

Danışman Öğretmen: Selim Akdi

Okul Müdürü: Hikmet Konar

İstanbul Erkek Lisesi, İstanbul

Özet

Bu çalışmanın maksadı; ulaşım ve iletişim koşullarının, dolayısıyla multikültürel alışkanlıkların zayıf olduğu 14. yüzyıl koşullarında İpek Yolu güzergâhında bir seyyahın ya da tüccarın seyahat olanaklarının incelenmesi, gittiği yöreden kültür ve anlayış farklılığına karşı aldığı tepkilerin tahlil edilmesi, bu tahliller üzerinden İpek Yolu'nun kültürel etkileşimine açık farklı kavimlerin, toplumların yabancı âdetlere tavırlarının ve hoşgörü telakkilerinin saptanmasıdır. İbn Battûta Seyahatnamesi'nden yola çıkarak İpek Yolu güzergâhındaki uğrak kültürel ve ticari merkezler ile İpek Yolu'ndan ekonomik ve kültürel olarak etkilenmiş bulunan 14. yüzyıl devletlerindeki misafir ağırlama alışkanlıklarının karşılaştırmalı olarak çözümlenmesi yoluyla tahlil gerçekleştirilmiştir. Çalışmada elde edilen bulgulara göre, misafiri ağırlama için Arap topraklarında yer yer tekkeler bulunur. Bunun dışında hükümdar nam ve ilim sahibi kişileri kendi himayesinde ağırlar. Anadolu'da ise misafir ağırlama işi kaçınılmaz bir vazife olarak görülüp bu işi ahilik teşkilatı üstlenmiştir. Yolcunun ahlâkı da en az ihtiyaçları kadar ahinin sorumluluğundadır. Kıpçak Türklerinde ağırlama, toplum düzenini koruma adına bir alışkanlık niteliğini taşır. Konstantiniyye'de Müslüman, hükümdarın özel izni olmadan surdan içeri giremez. Türkistan yöresinde misafir için meclis kurulması adettir. Çinlilerde ise misafire davranış, günlük hayattaki nizamın ayrıcalıksız olarak yolcuya tatbiki olarak ortaya çıkar. Elde edilen sonuçlarda görülür ki; ekonomik, kültürel ve

ilmî getiri anlamına gelen misafir, İpek Yolu boyunca her kültürde değerli görülmüştür. Yer yer mezhep ve din ayrımı gözlense de İpek Yolu'nda devamlı kültürel alışverişte bulunmuş toplumlar, misafir ağırlama konusunda hoşgörülüdürler.

Anahtar Kelimeler

İbn Battuta, İpek Yolu, Misafirperverlik, Küreselleşme

Giriş

Tarihte ticaret, savaş, hac ziyareti, sefâret ya da macera isteği gibi nedenlerle birçok uzun seyahat gerçekleştirilmiştir ve yeterli zemîne sahip olan seyyahlar bu gezilerini kendileri ya da bir kâtip yardımıyla seyahatnâmelerde toplamışlardır. Uzakdoğu - Avrupa arasında yapılmış en büyük seyahatler ise şüphesiz 2000 yıllık geçmişi ile seyyahlara ve tâcirlere en kısa yoldan ziyade güvenli bir rota temin eden İpekyolu güzergâhında gerçekleşmiştir. Bu seyahatler, tarihte İpekyolu'nun gelişimi ve değişimine tanıklık etmeleri ve kültürlerin birbiri üzerindeki etkilerini tahlil bakımından önem arz etmektedir. Seyyahlardan ortaçağ seyyahlarının en büyüğü olarak ve çeyrek asır boyunca toplamda 73 bin kilometre yol katederek yaptığı seyahatleri ile bilinen İbn Battûta, seyahatname literatürüne bilimsel üslubu ve ayrıntılı anlatımıyla değerli bir eser bırakmıştır. Tam ismi *Tuhfet'ün Nuzzâr fî Garâib'il Emsâr ve Acâibi'l Esfâr* olup kısaca *Rihlet-ü İbn Battuta* olarak bilinen seyahatnamede İbn Battûtanın ilmî olarak yoğunlaştığı bir alanın olmaması, maceracı bir genç olarak gezmeye başlamasının da etkisiyle, coğrafi öğelerden, ilmî tahliller ve etraflı tarihî eser kayıtlarından çok insan ilişkilerine, kültürel dokulara, âdetlere, tavır ve davranışlara, anekdotlara ve biyografik bilgilere yer verilir. Öte yandan, İbn Battûta, eserinin içeriğini gereksiz efsanelerden, şaibeli hadiselerden, arı tutması; şüphayle yaklaştığı noktaları bildirmesi ve eserinde bildirdiği kişilerin ve isimlerin, o döneme işaret eden tarih ve biyografi kitaplarında olduğu gibi yer alması nedeniyle bilimsel bir kaynak olarak kabul edilir. Ele aldığı konular ve üzerinden geçtiği coğrafya nedeniyle, İbn Battûta İpek Yolu üzerinde kültürel

alışkanlıklara değinmiştir. Bu alışkanlıklardan bazısı dünya üzerinde küreselleşmenin ilk tohumunu atar niteliktedir. İpekyolu güzergâhında bilhassa gelişmiş olan “Misafirperverlik” kavramları, her ne kadar kültürel bir motif ve anlayış gibi görünse de, asıl fonksiyonu bakımından multikültürel bilincin meyvesidir ve yoğun kültür alışverişi altında şekillenir. Bu çalışmada da, “Misafirperverlik” kavramı üzerinden İpekyolu üzerindeki farklı toplumların kültürel tutumları ve multikültürel alışkanlıkları incelenmiştir.

İbn Battûta, 14. yy’da yaşamış bir seyyah olup memleketi Tanca’dan hac ziyareti için çıktığı 2 Recep 725/ 14 Haziran 1325 senesinden itibaren bir seyahat silsilesine başlamış ve tarihî kesintilerle beraber toplam 28 yıl boyunca seyahatini sürdürmüştür. Memleketine döndükten sonra Fas sultanı Ebu İnân Fâris, kendisine seyahatlerini anlatan bir eser te’lif etmesini söyler. Yanında İbn Cüzeyy Kelbî’nin kâtipliği ile eseri te’lif eder. İbn Cüzeyy ilim sahibi kişilerden olup, yeri geldikçe esere katkıda bulunmuş; dönemdaş seyyahların aynı şehir hakkındaki izlenimlerini aktararak, âlimlerden ve şuaradan alıntılar yaparak, yer yer farklı şairlerin aynı şehir hakkındaki fikir ve malumatını karşılaştırmalı olarak sunarak eseri hem edebî hem de bilimsel olarak zenginleştirmiştir. Fakat görülüyor ki, İbn Battuta’nın söylediklerine zeyilde bulunması, yer ve kişi adlarının düzeltilmesi haricinde esere fazla müdahalesi bulunmamaktadır. İçerik bahsedilen tümüyle İbn Battuta’nın izlenimlerine ve aktarımlarına dayanmaktadır. Bu bakımdan öznel görünen eser, İbn Battuta’nın, dönemdaşı Marco Polo’nun aksine, anlatım sırasında hadiselerin aslına asgarî düzeyde müdahale etmesi, müdahil olduğu toplumun gelenek ve yaşayış tarzları yanısıra iktisadî, dinî ve toplumsal hayatına dair bilgileri harmanlayarak açıklaması, kendisini yalnız Ortaçağ’ın en önemli seyyahı değil, aynı zamanda en önemli antropoloğu, etnografı ve hatta sosyoloğu da kılar.

Bunlara ek olarak, 14. yüzyılda farklı coğrafyalar hakkında çeşitli kaynaklar bulunsa da, Anadolu’nun toplumsal yapısını, Ahilik teşkilatını ve fonksiyonlarını konu almış Arapça eserler çok azdır. Hatta “History of Islamic

Civilization” eserinin müellifi verimli Lübnan asıllı tarihçi Girgi Zaidan, eserinde İslam medeniyetini açıklarken yalnız Emevilerin ve Abbasilerin başarısını ele almış, Türklerden, Hintlilerden ve İranlılardan bahsetmemiştir. İslam medeniyeti tarihi adına İbn Battuta’nın eseri bunlara karşın Anadolu’nun kültürünü ve toplumsal hayatını tarafsız biçimde ele alarak Anadolu’da şekillenen Ahilik teşkilatını, Türk din büyüklerini, ilim sahiplerini, Anadolu beylerini ve birçok devlet erkânını birinci elden anlatır ve açıklar.

Battuta’nın eserinde İpek Yolu’nun etkisini takip etmeye olanak sağladığı birinci nokta, farklı dönemlerde İpek Yolu’nun kültürel ve ticari etkisi altında kalan önemli kültürel ve ticari merkezlere uğramasıdır. Bu merkezlerdeki din büyüklerinin, devlet erkânının ve büyük tüccarların misafiri olmuş, zaman zaman çeşitli hükümdarların huzuruna çıkmış ve onların hânedan yaşamına müşahade etmiştir. Böylelikle tespitleri yalnız avam tabakasına dair olmamış, devletlerin siyasi ilişkilerini de tanımaya olanak sağlayacak şekilde yönetim seviyesine de yükselmiştir. Bir taraftan farklı toplumların cenaze törenleri, dinî ritüelleri, bayram kutlayışları, kadının toplumdaki yerine değinirken öteki taraftan farklı hükümdarların huzuruna çıkarken uygulanan çeşitli prosedürler, hânedanda farklı rollerdeki insanların birbirine karşı konumu üzerine de nüanslar belirtmiştir.

İpek Yolu güzergâhı boyunca bu tür kültürel nüanslar, o dönemin kapalı toplum yapısı göz önünde bulundurulduğunda, direkt olarak taşınmasa da, tüccarların, misyonerlerin ve seyyahların etkisiyle tanıtılmış ve tanıştırılmıştır. Bu sebeple İpek Yolu üzerindeki yerleşim yerleri yalnız iktisadi olarak değil, kültürel olarak da renkliliğe sahip yerlerdir. Çeşitli kültürlerden insanları misafir etmiş bu yerlerde toplum yapıları, dinî hayatın yanısıra ekonomik endişenin de etkisiyle, farklı yaşayış tarzlarına karşı hoşgörü ve anlayış geliştirecek şekilde şekillenmiştir. Uzak doğudan gelen bir tüccar, elindeki malların yanısıra yaşayış tarzı, dini ve mezhebi ile de beraber kabul edilmiş, toplumdaki önyargılar ister istemez kırılmıştır. O dönemin koşullarında İpek Yolu, dünyanın

globalleşmesürecini başlatan ilk adımlardandır, denebilir. Bugün globalleşme dünyanın herhangi bir yeri hakkında anlık olarak bilgi sahibi olma anlamına geliyor olsa da, o zamanlar Çin ve Hindistan gibi aylar süren mesafelerden gelen malumat, ilim ve kültür akımı, şüphesiz farklı zeminlerde ortak bir telakki oluşturmada katkıda bulunmuştur. Sözkonusu ortak telakkinin en önemli kanıtı, kültürel etkileşime ve etnik çeşitliliğe kapalı diğer toplumların aksine bu toplumlarda farklı toplumun mensubu insanların daha büyük bir “misafirperverlik” ile ağırlanıyor oluşudur. Öyle ki, sözgelimi İbn Battuta gibi Müslüman bir Arap, yalnız yakınoğu ve İslam coğrafyasında değil, uzakdoğuda, İslamı henüz yeni kabul eden ve farklı dinî grupları bünyesinde bulunduran kavimlerde, farklı mezhepleri yol edinmiş toplumlarda ve hatta Çin gibi tamamen dini farklı olan devlet ve toplum yapılarında da hüsnükabul görür, ağırlanır. İbn Battuta, farklı kişilerle dostluk ve muhabbet yaşamış olması nedeniyle bu misafirperverlik ilişkisini birinci elden tafsilatı ile aktarır. Misafirperverlik kavramının farklı kavimlerde inceleniyor oluşu, multikültürlülük bilincine ulaşmanın ilk adımlarının nasıl atıldığı konusundaki bilinmezliği aydınlığa kavuşturmaktadır.

İbn-i Battuta'nın Yakınoğu Seyahatleri

İbn-i Battuta, hac ziyareti sonrasında, Şeyh Bedreddin'in telkinleri ile tutuştuğu farklı yerler görme arzusu ile seyahatine Yakınoğu'da başlar. Suriye'de Musul, Şam, Antakya gibi çeşitli şehirlerde bulunur. “Ahalisi kalabalık (...) binaları çok güzel” olan Antakya'da İbn Battuta İslamî kaynaklarda Yasin suresinde kıssası anlatılan kişi olduğu iddia edilen Habib Neccâr'ın kabri yanında bulunan bir tekkeden bahseder ki, bu tekkede “[...] gelip geçen yolculara ve gariplere yemek ikram edilir.” (Battûta, 2004, s. 114). Yaşlı bir adam olan Muhammed bin Ali, tekkenin üstadı olup işleri ile ilgilenir. İbn Battuta Antakya'dan çıktıktan sonra Şam Yolu üzerinde uğradığı Sayhun şehrinde de buna benzer bir tekkeden söz eder. (Battûta, 2004, s. 116). Ardından vardığı Şam-Lazikiyye'de karşılaştığı Şam'ın büyüklerinden Alâeddin bin Baha,

Şeyh Said Bicai ve Yahya Selavî adlı iki şeyh için yaptırdığı mescid yanına bir de tekke yaptırmış, burada bedava yemek çıkararak gelen geçen yolcuyu doyurmayı taahhüt etmiştir. (Battûta, 2004, s.121) Buradan anlaşılıyor ki, Şam'da yolcu doyurmak, nâmda yüceliğe sebep olan işlerdendir.

Rıhle'de, Şam'daki İbrahim bin Ethem'in türbesi civarında içinde havuz bulunan bir tekkeden daha bahsedilir. Yolcular burada konaklar, garipler buradan doyar. Bu tekkeyi diğerlerinden ayıran bir özellik ise, dini bir ritüele de ev sahipliği yapmasıdır. Halk ve yörenin dervişleri Şaban ayının 15'inin gecesinde bu tekkede toplanır. Üç gece burada konaklanır. Bu süre zarfında şehir dışında büyükçe bir çarşı kurulur. Lakin halkın çoğu Nusayrî mezhebinden olduğu için İslamî ibadetlere önem vermeyip Hz. Ali'nin ilahlığına inanırlar. Melik Zahir emriyle yaptırılan mescitleri âbâd tutmayıp çoğunlukla hayvanlarına ahır olarak kullanırlar. "Bir yabancı köylerine gelip mescide girerek namaz için ezan okumaya başlasa 'Zırlama yulafın geliyor!' derler." (Battûta, 2004, s.120) İbn Battuta'nın Nusayriler hakkında aktardığı bir söylencede Nusayrîlerin kendisine Mehdî diyen bir adama tabii olup ellerinde adamın harpte kılıca dönüşeceğini vaad ettiği mersin dalları ile Cebele şehrine saldırmaları üzerine 20 bin kadarının Emir'ül Ümera'nın ordusu tarafından kılıçtan geçirildiği anlatılır. (Battûta, 2004, s.121).

Lazikiyye'nin kuzeyinde konumlanan Deyr-i Farus manastırı da Hristiyanların ve rahiplerin uğrak mekânı olarak anlatılır. Buraya gelenler yalnız Hristiyan olmayıp, gelen Müslüman yolcular da Hristiyanlarca doyurulur. Manastır'da bir öğün; ekmek, zeytin, peynir, sirke ve gebreotuyla sabittir. (Battûta, 2004, s. 123) Ebu'l Fizâ'nın Coğrafya'sında aktardığı üzere bu manastır kendi zamanında da oldukça meşhur olup ziyaretlerle daima canlı kalmıştır. Söz konusu yapı günümüze ulaşamamıştır. Görülen odur ki, İslam coğrafyasında farklı dinlere hoşgörü olmasına rağmen farklı mezheplerin birbiriyle olan çatışmaları daha sert geçmektedir. Hatta denebilir ki, misafir ağırlamada misafirin mezhebi dininden daha önemli bir faktördür.

İbn Battuta, Lazikiyye'den Dımaşk'a geçer. Burada Battuta'nın dikkatini çeken oluşumlardan biri de halkın kurup maddî gelirini bollukla temîn ettiği, her nevî toplumsal probleme çözüm olarak kurdukları vakıflardır. Bu vakıfların İbn Battuta'nın saydığı kuruluş amaçları şunlardır: Hacca gitmeye gücü olmayanlara gidiş imkânı sağlayıp yol harçlığı ve azık vermek, yoksul ailelerin kız çocuklarına evlenecek çeyizlerini vermek, esirleri ve köleleri özgürleştirmek, başvuran yolcuların konaklama, yeme-içme ve tüm diğer ihtiyaçlarının karşılanması ve gerektiğinde memleketlerine varıncaya kadar lazım olan harçlığın temini, bozuk yolların tamiri ve kaldırımların düzeltilmesi... Dımaşk'ta kurulan vakıflar ahaliden olan olmayan, hür olan olmayan herkesin ihtiyacını karşılayacak şekilde yapılanmıştır ve halk ihtiyaç sahibini yüz üstü bırakmayacak şekilde yardımda birbiriyle yarışır. İbn Battuta'nın anlattığı şu anlaşılır: Bir gün, Dımaşk'ta küçük bir köle, efendisinin çini tabağını yere düşürüp kırar. Ahali derhal kölenin başına toplanır ve kölenin ilgili vakfa gitmesini salık verir. Vakfın müdürü de tabak tutarınca parayı köleye teslim eder. (Battûta, 2004, s. 151)

Dımaşk'ta İbn Battuta'nın övdüğü meziyetlerden biri de, Ramazan ayındaki iftar alışkanlıklarıyla ilgilidir. Dımaşk'ta büyük tüccarlar sofrasına nüfuz sahibi kişileri çağırdıklarıyla övündükleri gibi, göçebeleri, yolcuları ve fakirleri de davet ederler. İbn Battuta'nın aktardığına göre kimse Ramazan'da yalnız başına iftar etmez, etmesine müsaade de edilmez. Zorla da olsa kişi bir sofraya getirilir. İbn Battuta yakalandığı sıtma nedeniyle Malikî mezhebinin başhocası Nureddin Sahavî'nin davetine birkaç gün sonra icabet edemeyince şeyh İbn Battuta'yı evine getirtmiş, doktor çağırması, ilaçlar almış ve gitmeden esasen yiyeceği tükenmiş olan İbn Battuta'yı azıkladırıp, harçlık verip öyle yolcu etmiştir. (Battûta, 2004, s.152) Vaziyetten şunu anlamak mümkündür: Dımaşk halkı malca refah içinde yaşamasına rağmen, her zor durumda olana elini uzatma konusunda birbiriyle yarışmıştır. Yolcu ve yabancı olsa bile kişinin zor durumda

olmasına razı olmayarak yüksek olan ortalama refah seviyesini kendiliğinden daha da yükseğe çekmiştir.

İbn-i Battuta'nın aktardıklarından anlaşılıyor ki, Yakındoğu'da inanç ayrımı yapılmaksızın yolcuların hâlerinden anlanmış, yolcular yoksullarla beraber tekkelerde ve meclislerde ağırlandı, ihtiyaçları giderilmiş, hatta yolluk ile uğurlanmıştır. Antakya'nın İpekyolu'nun Anadolu uzantısı ile bağlantı noktası olması hasebiyle, Musul'un Şam-Anadolu arasında işlek bir kavşak olması nedeniyle ve Şam'ın İpek Yolu ile Baharat Yolu'nun düğüm noktası olup mühim Akdeniz limanlarına yakınlığı nedeniyle belirli refah seviyesine ulaşır çeşitli hayır kurumları ve himaye mekanizmaları geliştirmeleri anlaşılır şeydir. Çünkü bu kentler asıl zenginliklerini ticaretten kazanmışlardır. Bilhassa Şam'ın merkezî konumu, şehrin iktisadî olarak gelişmesinin yanısıra kültürel gelişmesini de hızlandırmış, toplumdaki eksiklikleri kendiliğinden giderecek mekanizmalar geliştirmesini sağlamıştır.

Şam'da vakıflar dışında, fütüvvet kurumu da etkin olarak faaliyet göstermiştir. Arapça bir Kelime olan fütüvvet; kerem, seha ve cömertlik (Pakalın,1971, s. 683,) başka bir deyişle eli açıklık, gözü tokluk, vergililik ve yiğitlik; yani olgun kişilik demektir. Fütüvvet, daha çok ticaret ve sanat erbabı arasında kişinin itikadını gençleştirme çabası üzerine ortaya çıkmıştır. Prof. Taeschner, fütüvveti “Gençler birliği kooperasyonu” olarak tanımlar ve kuruluşundaki motivasyonu “Cemiyet içindeki erkeklerin bir araya gelme, topluluk oluşturma güdüsü, bu çeşit camialarda hâkim olan ideal arkadaşlık.” olarak tanımlar. Bu kurum ilk kez Abbasi Devleti zamanında ortaya çıkmaya başladıktan sonra 11. yy'dan itibaren teşkilatlı olarak Orta Asya, İran, Irak ve Suriye şehirlerine de yayıldı. “Fütüvvet Şam'da, fesahat Irak'ta, doğruluk Horasan'dadır.” (Cevdet, 2008, s. 49) sözü, Şam'ın yüksek iktisadi seviyesi yardımıyla fütüvvet çalışmalarının da merkezi konumunda olduğunu kanıtlar.

Battuta'nın Anadolu Seyahati ve Anadolu'da Ahilik

İbn Battuta, Martelmîn adlı bir Ceneviz gemisiyle Anadolu'ya geçer. İlk olarak Alanya'da toprağa basar. Alanya, bilhassa Lübnan'dan gelen ticaret gemilerini kabul etmesi bakımından önemli bir ticarî merkezdir. Böylelikle Anadolu, hem deniz yolları hem de kara ulaşımı ve jeopolitik konumu nedeniyle İpek Yolu'nun belki de en kilit bağlantısını teşkil eder.

Alanya'dan itibaren İbn Battuta'nın Rum diyarı, yani Anadolu hakkında anlattıklarının çoğunluğunu, gittiği yerde nasıl ağırlandığına dair teferruat teşkil eder. Zira İbn Battuta gittiği her yerde mutlaka bir Ahi tekkesinde, bir zaviyede ya da kendisini davet etmiş bir zâtın yanında konaklar. Rihlet'te aynı zamanda 14. yy sosyal hayatı içinde insanların günlük yaşamında birbirlerine davranışlarını, özellikle Ahilerin benzeri görülmemiş bir şekilde misafir ağırlamak üzere birbirleriyle verdikleri mücadelelerini, yabancılarla karşılaşma hâlinde ve ayrılırken karşılıklı yapılan davranışları, hediyeleşme adetlerini görmek mümkündür.

İbn Battuta, Anadolu halkı için “dünyanın en güzel insanları, en temiz kıyafetli halkı, Allah'ın kulları içinde en şefkatli olanı” demektedir. Ayrıca o dönemde söylenilegelen “El bereket fi'l Şam, ve'l şefkat fi'l Rum.” deyişinden bahseder ki, “Bereket Şam'da, Şefkat Rum'da” anlamına gelir. Hakîkaten de İbn Battuta nereye giderse gitsin, kadın erkek tüm ahaliden ilgi ve ikram görmüştür. Anadolu'da 14. yüzyıl koşullarındaki İslam bölgelerine göre alışılmışın dışında olan özelliklerden biri de kadınların da sosyal hayata en az erkekler kadar katılmasıdır. İslam coğrafyasının geri kalanında kadınlar yüzünü örterken Anadolu'da kadın yüzünü örtmez. Ve hatta ikram ve misafirperverlikte erkeklerle yarışır. Misafirini en iyi şekilde ağırlamakla kalmaz, misafirini uğurlarken çok yakın akrabasını gurbete gönderircesine gözyaşı döker. Zaman zaman yöreye gelen kişiler için azık hazırlayıp eri vasıtasıyla gönderir. Erkekler emaneti teslim ettiklerinde “Bunları kadınlar gönderdi, sizden hayır duası

beklerler.” der. Bu, yapılan iyilikteki karşılıksızlığın ve dinî altyapının bir göstergesidir. (Battûta, 2004, s. 400 - 401)

Anadolu’da 14. yüzyılda teşkilatlanmış en önemli kurum olan Ahilik teşkilatı, İbn Battuta’nın en sık değindiği konulardan olmuştur. İbn Battuta, Ahi kelimesinin Arapça “Ah”, erkek kardeş kökünden türediğini kaydeder. Eserde Ahilerin toplumsal hayattaki işlevleri şöyle sıralanır: Şehrine gelen yabancıyı iyi misafir edip onunla ilgilenme, yiyeceklerini ve konaklamasını sağlama, yolcuyu eşkiya ve haydutun elinden kurtarma, yolda zor duruma düşüp haydutlara katılmak zorunda kalanları temizleme. Bu bakımdan Ahiler için yolcu yalnız ihtiyacı görülüp gönderilen bir misafir olmamıştır. Ahiler kişiyi manevi külfetten kurtarmayı da gaye edinerek adeta misafirin maddî ve manevî bekçisi olmuşlardır.

Ahilik teşkilatı fütüvvet teşkilatı ile aynı kökenden gelmekte olup, 13. yy ortalarında Anadolu’daki fütüvvet mensuplarının kendilerini “ahî” olarak adlandırmalarıyla fütüvvet teşkilatından ayırdılar. O vakte kadar fütüvvet kuralları diye bilinen, övülen güzel huylara, Türk konukseverliğinin de eklenmesiyle Anadolu’ya yeni yerleşen ve Anadolu’daki Rum sanatkar ve zanaatkarları ile meslekî olarak rekabet etmek, kalitelerini daima yüksek tutmak zorunda kalan sanat ve meslek erbabının ortak ilkeleri ve davranışları olarak ahilik adı altında yeni bir kuruluş ortaya çıktı. Bu prensip ve öğretiler kısa sürede tüm Anadolu’da yayıldı.

Ahi teşkilatı Anadolu’ya yeni göç eden meslek erbabı Türklere kolayca iş bulmak, Bizans malları ile rekabet etmek için yaptıkları malın kalitesini korumak, üretimi ihtiyaca göre ayarlamak, sanat ve zanaat ahlakını yerleştirmek, Türk halkını iktisadi hürriyete kavuşturmak, dış güçlerin saldırması hâlinde silahlı kuvvetin yanında savaşmak, milli heyecanı ayakta tutmak temelleri üzerine kurulmuştur. Ahilik teşkilatının iç ve dış güvenlik, adaletseverlik duygularından sonra önemseydiği bir başka ilke de, konukseverlik ve konuğa, yabancıya yardım etme işidir. Bunun genelleştirilmesi için de çalışılmıştır;

çünkü herkes o dönemde bir köyden başkasına ya da bir şehirden ötekine göç eder vaziyettedir. Herkesin bu duyguyu benimsemesi durumunda bu ilgiye muhtaç olan kişi de bu duyguyu benimseyen diğer kişilerin yardımından faydalanabilecektir. (Anadol, 2001, s. 49)

Rıhle’de not edildiği kadarıyla Ahi kendisini “Sanatının ve zanaatının erbabını toplayan ve işi olmayan genç bekârları da bir arya getiren adam” olarak tanımlar. Ahiler gün boyu çalışırlar, akşam olunca da kazandıkları parayı o günün erzakını temin için liderlerini teslim ederek geçinirler. Bu kimseler, yöreye bir misafir geldiğini gördüklerinde derhal onu misafir ederler, o gün alınan yiyecekten ikram ederler. Her Ahi topluluğunun toplandığı bir tekkesi mevcuttur ve akşamları yolcu ve misafir olmasa da toplanıp bir eğlence meclisi tertip ederler. Sabah da tekrar işlerine dönerler. (Battûta, 2004, s. 404) Anadolu’da Ahiliğin işleyişine dair bir töre de, hükümdarın yokluğunda idareyi Ahilerin eline almasıdır. Ahi, gücü ölçüsünde geleni-gideni ağırlar, giydirir, misafirin altına binek verir. At ve binek, göçebe bir topluluk olan Anadolu Türkleri için en değerli hediyelerdendir. Tavıryla hükümdar gibi davranır, nizamın bozulmaması için elinden geleni yapar. (Battûta, 2004, s. 415-416) Yani Ahi, toplumsal hayatı yalnız küçük bir örgütlenme olarak değil, gerektiğinde etkin idareci olabileceği hükümdar konumunda da tanzim eder.

İbn Battuta, Anadolu’da yolculuğu sırasında Ahilerle birçok sergüzeşt geçirir. Burdur’a vardığında İbn Battuta, yöre hatibi tarafından karşılanıp ağırlanır. Yöreye misafir geldiğini duyan Ahi yiğitleri, derhal hatibin evine intikal edip misafiri kendilerinde kalması için uğraşırlar. Fakat hatip buna razı olmaz. Yine de birinin bağında ziyafet düzenlenir, kurbanlar kesilir. Hâlbuki ne İbn Battuta Türkçe bilip derdini anlatabilmektedir, ne de yiğitlerden biri Arapça bilip de misafirleri ile konuşabilmiştir. Yine de Ahi yiğitlerinin hepsi, İbn Battuta’yı ağırladıkları için mutlu ve sevinçlidirler. (Battûta, 2004, s. 406) Ahilerin Anadolu’ya gelen, gayritürk bir kimseyi dil engeline rağmen eğlendirip

ağırlayabilmeleri, “misafir ağırlama” işini her daim gocunmadan yaptıklarını göstermektedir ve bundan bir karşılık beklemediklerini de ortaya koyar.

Seyahatine devam eden İbn Battuta Denizli’ye girer girmez, bir grup insan yolunu keser, atının dizginlerine yapışarak hayvanlarının yolunu çevirir. Fakat bu gruba ansızın başka bir grup mani olarak dizginlerin bir kısmına ikinci grup asılır ve iki grup arasında gergin bir münakaşa başlar. Aralarındaki tartışma gittikçe uzar, kimi gençler hançerlerini çeker. O dönemde Germiyanogulları, Anadolu’da yol kesip yağma etmek ile ün salmıştır. Seyyah bu nedenle Cermiyanların saldırısına uğradığını düşünür. Yoldan geçen ve Arapça bilen bir hacının açıklaması üzerine bu gençlerin iki farklı gruba mensup Ahi gençleri olduğu anlaşılır. Nihayet bu gruplar aralarında kura çekerek anlaşır ve barışır. (Battûta, 2004, s. 409) Ahi yiğitleri arasındaki mücadele, şüphesiz yalnız misafir ağırlama mücadelesi değildir. Şehirde misafirperverliği ile ün salan Ahi grupları, birbirine galebe çalmak için sıkça misafir kapma mücadelelerine girmiştir. Bu durumda misafir ağırlamak nasıl bir caka satma aracıysa, misafirin gitmesi de öyle onur kırıcıdır. Nitekim İbn Battuta sonraları Erzurum’da Ahi Tuman zaviyesine misafir olduğu vakit, ikinci gün yola devam etmesi gerektiğini söylediğinde Ahi Tuman grubun yoluna çıkıp “Eğer böyle yaparsanız itibarımızı yok edersiniz şehirde. Çünkü misafirlik en aşağı üç gün olmalıdır.” diyerek engel olur. (Battûta, 2004, s. 418) Misafir ağırlamadaki rekabet, yeri geldiğinde bir Ahi lideri ile bir hükümdar arasında da geçer. İbn Battuta, Sivas’ta Ahi Çelebi’nin konuğu olduğu sırada, Ertena Bek tarafından huzuruna davet edilir. Bu davet sırasında, Ertena Bek, Ahi Çelebi’nin de yanında, kendisine konuk gelmesini söyler. Ne var ki Ahi Çelebi derhal müdahale ederek konuğunu vermeyeceğini söyler. (Battûta, 2004, s. 417) Tüm bunlar ispat etmektedir ki, Ahiler için misafir ağırlama yalnız bir hizmet, bir hayır işi ve toplumsal nizamı sağlayıcı bir faaliyet değil, aynı zamanda sosyal statü sağlayan popüler bir mevzudur.

14. yüzyılda Anadolu'ya giren bir sefirin, seyyahın ya da tüccarın canı ve malı güvende kabul edilmiştir. Tekkeler ve misafirhanede misafir ağırlamak İslam coğrafyasında fütüvvetin etkisiyle gelişen bir faaliyet olsa da, Anadolu coğrafyasındaki Ahilik, “ah” (erkek kardeş) kelimesinin mânâsını vererek, derin bir samimiyetle ve bağlılıkla yaşanmış, misafirperverlik Türklere has millî bir düstur olacak şekilde yaşanmıştır.

İbn-i Battuta'nın Kıpçak Bozkırlarına Seyahati

İbn Battuta, Sinop'dan Kırım'a geçerek Uzbek Han'ın ülkesine girer. Liman şehrinden itibaren kıyı kesimlerinde Ceneviz etkisiyle ekonomik hayat canlı kalmıştır. Ayrıca Uzbek Han'ın ülkesinin İpek Yolu'nun Karadeniz'in kuzeyinden geçen Kafkas bağlantısı üzerinde olması nedeniyle Kıpçak Türkleri İpek Yolu'nda önemli bir yere sahip olmuştur. Konumu, Uzbek Han ülkesinin daimî olarak İpek Yolu'nun etkileşimine açık olmasına neden olmuştur.

Kırım bölgesinde halk çoğunlukla Ceneviz kökenli Hristiyandır. Fakat Müslüman halk için şehirlerde kadı bulunup, ihtiyaçlarını tamamlamakla mükelleftir. Kefe şehrine girdiklerinde İbn Battuta ve yoldaşlarının uğradığı şaşkınlık ve panik karşısında, bu şehirde bulunan kadı yardımcı olur. Burada da şehre hâkim bir Ahi bulunup misafirlerle ilgilenir.(Battûta, 2004, s. 464)

Karadeniz'in kuzeyinde meskûn Kıpçak Türkleri 14. yüzyılda henüz yerleşik hayata geçmemiş göçebe topluluklardan oluşur. Bu nedenle hayat, her daim harekete geçebilirlik üzerine kurulmuştur. Ulaşım imkânları, yollar gelişmiştir. Ek olarak; yolculuk imkânları, taşımacılık, ulaştırma ve haberleşme imkânları da gelişmiştir. Türkler, ulaşımı o dönemin ilerisinde olacak şekilde içi döşeli “araba”larla gerçekleştirir. Hayvancılık da oldukça gelişmiştir. Şüphesiz binek hayvanlarındaki bu ilerlemede geniş Kıpçak bozkırlarındaki yeşil meraların yem ihtiyacını karşılıyor olması da etkilidir. Türklerdeki hayvancılığın ekonomik, sosyal ve kültürel hayattaki yeri nedeniyle, hırsızlık hukuku da oldukça keskin hükümlerle yasaklanmıştır. Öyle ki, bir hayvanı çalan kişi, o hayvanı dokuz benzeri ile beraber iade etmek zorundadır. Eğer kişi hükme uymazsa ya da bunu

temin edecek parası yoksa evlatları alınır. Verecek evladı olmayan kişi ise boğazlanır. Oldukça sert ve istisnasız olan bu hükümler sayesinde herkes, hayvanlarının kuyruğuna bir nişan bırakmak suretiyle çobansız ve sürü başı olmadan her türlü hayvanını otlatabilir. (Battûta, 2004, s. 466)

Kıpçak Türkleri'nde misafir ağırlama anlayışı, yalnız ihtiyaçlarının temini şeklindedir. Ev sahibi, misafirini bir çadıra yerleştirir, ihtiyaç duyduğunda kullansın diye koyun, at, kımız ve diğerlerini koyun tulumları içinde gönderir. Hayvanı kesip temizlemek, pişirmek vb. Her şey misafirin kendisine aittir. (Battûta, 2004, s. 476) Fakat bu, kesinlikle misafiri ağırlamaktaki isteksizlikten kaynaklanmamıştır. Sert bozkır koşullarında herkesin kendi başının çaresine bakmasının oluşturduğu anlayışla aile içinde olmadıkça başkasına hizmet, ona yalnız maddî yardım iledir. Onun dışında misafirin ihtiyaçlarını kendi eliyle görmek gibi müdahîl bir misafirperverlik anlayışına rastlanmaz. Buna benzer bir geleneğe, Anadolu'da Birkî'de de rastlanır ki, onlarda da hükümdar gelenekleri gereği, koyun tulumları içinde un, pirinç ve yağ gönderir misafire. Azık her gün bu şekilde gönderilir, misafir kendi yiyeceğini kendisi hazırlar. (Battûta, 2004, s. 421) Yine de Türkler, mal ve mülk armağan etmede oldukça cömert olup, kadınlar cömertlikte erkeklerini de geçerler. Zira erkek, genelde müdür konumunda olduğundan, misafirin ihtiyaçları ile ilgilenme, hatuna düşer. (Battûta, 2004, s. 478-479) Misafirlerine bolca binek, kürk, küçük baş hayvan ve takım giysi armağan ederler. (Battûta, 2004, s.469)

Kıpçaklar, kendileri ne yerse ondan ikram buyururlar. Misafire özel olarak ziyafet hazırlamak yaygın değildir. Kendileri ise ekmek ve katı yiyecek tüketmezler. En sık tükettikleri gıda maddeleri arasında ise bulgur, boza, kımız, erişte, koyun eti ve yoğurt tüketirler. (Battûta, 2004, s. 466 - 467) İbn Battuta'nın gözüne çarpan önemli bir ayrıntı da, Kıpçakların kesinlikle tatlı tüketmemesi, tüketilmesinin ise hoş karşılanmamasıdır. İbn Battuta, Uzbek Han'a ikram olarak tatlı götürdüğü iki seferde de hükümdar tatlıyı gönül kırmamak için serçe parmağını bir kez daldırarak tatmıştır. Hatta İbn Battuta

şöyle bir anekdot aktarır: “Sultan bir gün çocuk ve torunlarının sayısı 40’ı bulan bir kapıkuluna şöyle demiş: ‘Bu tatlıyı yersen cümlenizi azat ederim.’ Ama adam şu cevabı vermiş: ‘Beni öldürsen de yemem.’” (Battûta, 2004, s. 467)

Bulgular gösteriyor ki, Kıpçak Türklerinin misafirperverlik anlayışı, inanç ve yaşam koşulları nedeniyle Anadolu Türkleri gibi misafirin yaşantısına müdahale edilerek değil, onun her türlü ihtiyacını sağlayacağı ortamı kendi imkânı ölçüsünde sağlaması ileler. Bu nedenle zenginliklerini misafir ile paylaşıyor olsalar da, hizmette Ahiler kadar ileri gitmezler.

İbn Battuta’nın İstanbul Ziyareti

Uzbek Han’ın hatunu Beylûn Hatun’un babası, Bizans’ta Konstantiniyye’nin tekfurudur. Kendisi doğum yapmak ve babasını ziyaret etmiş olmak maksadı ile Uzbek Han’ın da müsaadesi ile yola çıkar. Yanına ise yoldaş olarak İbn Battuta’yı alır. Böylece yola koyulurlar. İstanbul, Anadolu üzerinden gelen İpek Yolu’nun Avrupa bağlantısını teşkil eder. Bu nedenle İstanbul 14. yüzyılda yalnız şarklı tüccarlara ve doğu kültürüne değil, aynı zamanda batı kültürüne de birinci elden şahit olan bir şehirdir.

Konstantiniyye surlarından içeri girerken İbn Battuta ve beraberindekiler kapıcıların “Sarakino! Sarakino!” çığlıkları eşliğinde durdurulur. Bu kelime “Müslümanlar! Müslümanlar!” anlamına gelir. Beylûn Hatun’un adamları, kişilerin kendisiyle beraber olduğunu bildirse de, kapıcılar “İzinsiz kimse giremez!” diyerek dayatırlar. Bunun üzerine İbn Battuta adamlar vasıtasıyla Beylûn Hatun’a salık gönderir. İçeri ancak hükümdarın özel emirnâme ile girmek mümkün olur. Tekfur, ikinci emirnâmeyi de İbn Battuta’nın şehirde müdahalesiz ve engelsiz olarak gezebilmesi için çıkarttırır. Bu emirnâme tellallar vasıtasıyla halka duyurulur. (Battûta, 2004, s. 502)

Hükümdar, kızının misafiri olması nedeniyle İbn Battuta ve adamlarına ikram eder, onları ağırlar. Hatta İbn Battuta’ya hilat giydirip şahsi harasındaki atlardan birini ihsan eder. Şayet Konstantiniyye’de hükümdar, böyle hilat giydirip atlarından armağan ederse ona makam ve rütbe bildiren gölgeliklerden

tahsis edip şehir halkının görüp duyması için davul, zurna ve borazanlar eşliğinde şehirde dolaştırması adettendir. Rihlet'te aktarıldığı kadarıyla bu adet daha çok Sultan Uzbek Han'ın diyarından gelenlere, halktan kötü muamele gelmemesi için uygulanır. (Battûta, 2004, s. 504)

14. yüzyılda Bizans'ın dindar Hristiyan kesiminin Müslüman kişilere tutumunu Bizans tekfurunun babası Circis'in İbn Battuta'ya muamelesinde saptamak mümkündür. Bizans geleneklerine göre belirli bir yaştan sonra hükümdar, kendi rızası ile tahtını oğluna bırakır ve ömrünü ibadete adar. Böyle bir keşiş hükümdar olan Circis, İbn Battûta ile karşılaştığında "Sarakino'ya söyle, onun Beyt-i Makdis'e giden elini, Kutsal Kaya'da, Kumâme kilisesinde ce Beytelehm'de gezen ayaklarını öperim ben!" der. (Battûta, 2004, s. 508) Halkın tepkili tutumuna karşı dindar Hristiyanların sıcak tutumunun nedeninin 1330'larda yaşanan ağır siyasi baskıların, Hesykhast denen keşişlerin telkinleri ile mistisizm akımına yol açmış olması muhtemeldir. Bu dönemde her yerde manastırlar açılmış, manastırlar genç ve yaşlı rahip ve rahibelerle dolmuştur. "Ne garip, böyle kalabalık bir şehirde halkın çoğu rahiple, münzeviler ve keşişlerden oluşuyor!" (Battûta, 2004, s. 508) demesi bunun bir kanıtıdır.

Kabul etmek gerekir ki, İbn Battuta seyahatleri sırasında birçok ülke ne nizam görmüş olması, birçok devletin erkânı ve hükümdarları ile tanışıp dostluk kurmuş olması, siyasî ilişkilere aşinalığı ve kültürleri tanımış olmasının verdiği bir istihbarat potansiyeline sahiptir. O yüzden, hükümdar açısından yalnız kızının misafiri olması nedeniyle değil, sözkonusu potansiyeli nedeniyle de yüksek bir değere sahiptir. Hükümdar tarafından özel ilgiyle karşılanıp halkın tepkisinden muhafaza edilmesi, adına emirnameler çıkarılması da bu yüzdendir. Bu koşullar göz önünde bulundurulduğunda, 14. yüzyılda Bizans'a giden her Müslümanın aynı şekilde ağırlandı ve ağırlanmayacağı bir soru işaretidir. Bu nedenle İbn Battuta'nın bu gezisindeki elde edilen veriler, Bizans halkının ve hükümdarının çeşitli konulardaki tavır ve tepkilerini öğrenmek bakımından değerli, fakat genellenebilirliği açısından şüphelidir.

Sonuç olarak Konstantiniyye’de İbn Battuta, gerek girerken, gerek sur içinde çeşitli önlemlerle karşılaşmıştır. Bunlardan kimisi hükümdarın güvenliği için olmuşken, geneli İbn Battuta’nın halk nezdinde hüsnükabulü içindir. Halkın tepkileri ve alınan önlemler, 14. yüzyılda Bizans’ta Müslümanlara karşı avam seviyesinde bir tepki duyulduğunu gösterir. Ne var ki, toplumun dindar Hristiyan kesimi, Müslümanlara çok daha fazla hürmetle yaklaşır.

İbn-i Battuta’nın Türkistan’a Yaptığı Geziler

İbn Battuta, Konstantiniyye’den gelişinde sonra önce Uzbek Han’ın diyarına döner, ardından rotasını Türkistan’a çevirir. Türkistan, İpek Yolu’nun bilhassa Çin - İran arasındaki bağlantısında olup çift taraflı olan ticarî akımın yoğun olarak etkisinde kalmıştır.

Türkistan’da misafir ağırlama toplumun öne çıkan özelliklerinden olmamakla beraber, Rihlet’ü İbn Battuta’da tüm diğer toplumlarda olduğu gibi diplomatik ilişkilerin sıcak tutulması için tertip edilen ziyafetlere rastlanır. Yer yer, kalabalık gruplarla eğlence maksadıyla yapılan âlemlere de rastlanır. Hatta her gün birinin diğerlerini ağırladığı meclislerin toplanması günlük hayatın parçası olarak Seyahatname’ye yansımıştır. Anadolu Türklerinin düzenlediklerine benzer şekilde bu ziyafetler ve kalabalık eğlenceler, zaviyelerde düzenlenir. (Battûta, 2004, s. 566)

Kıpçak Türkleri’nin hayvan hırsızlığı hususundaki ağır tavırları, Nişabur’da da aynen geçerlidir. Bir hayvan çalan kişi, aynı cins hayvanı 9 eşiyile beraber iade etmek zorundadır. Cezayı ödeyemezse çocukları alınır, çocuğu da yoksa kendisi boğazlanır. Nişabur’da Tatarlar İbn Battuta’dan çaldıkları üç koyunu onbeş gün içinde iade etmiş, çalınan iki at ise, İbn Battuta yola çıktıktan tam 22 gün sonra yolda iade edilmiştir. (Battûta, 2004, s. 567)

Horasan yöresinde misafir ağırlama Anadolu’da olduğu gibi karakteristik bir özellik olarak öne çıkmasa da, misafire hüsnükabul gösteriyor olmaları bile Horasan Türklerinin farklı kültürlere olan hoşgörüsünün bir kanıtıdır.

İbn-i Battuta'nın Çin Seyahati

İbn Battuta, 7 yıldan fazla hizmetinde bulunup kadılık yaptığı Hint sultanının emri ile Çin'e sefir olarak gider. İbn Battuta'nın anlatımına göre, İpek Yolu'nun başlangıç noktası olan Çin, ticarî hükümler bakımından ve sosyal hayatta birçok diğer ülkeden daha refahtır.

Müslüman tacir, Çin şehirlerinden birine ulaştığı vakit, Müslüman iş adamlarından birinin evinde ya da bir handa konaklamakta serbesttir. Eğer tacir, başka bir tacirin yanında konaklarsa, malını tek tek sayarak ev sahibine teslim eder. Ev sahibi, bu teslim aldığı maldan ağırlama masraflarını karşılar. Yola çıkarken tüm mal tekrar sayılır. Eksik olduğu takdirde, ev sahibi bu zararı karşılamak zorundadır. Tacir handa konaklamak isterse, bütün malı bu sefer de han sahibine teslim edilir. Han sahibi, tacirin istediği her şeyi onun namına satın alır, tacire odalık cariye kiralar ya da ihtiyaçlarını görür. (Battûta, 2004, s. 898 - 899)

“Çin ülkesi, misafirlerin güvenliği hususunda tüm memleketlerden iyidir. Orada bir yolcu yanında epey bir servetle dokuz aylık güzergâhı kaygılanmadan tek başına aşabilir.” (Battûta, 2004, s. 899) Bunun için Çin'de çok farklı bir han sistemi kurulmuştur. Çin'de her yerleşim yerinde ve mola yerinde bir han bulunur. Orada yayan ve atlı koruculardan oluşan bir gürp asker vardır. Amirleri özel kâtibini yanına alarak akşam hana gelir, misafirlerin adını deftere geçirip altına mühür basar. Sonra da hanın büyük kapısını kilitler. Sabah olduğunda başgörevli bu kez herkesi adıyla çağırıp ayrıntılı bilgi alır. Yanlarına da bir sonraki konağa ulaştırsın diye bir adam katar. Bu adam, misafirlerin hepsinin ikinci konağa ulaştığına ilişkin bir belgeyi alıp bir evvelki konağa teslim etmek zorundadır. Eğer götürmezse, suçlu konumuna düşer. (Battûta, 2004, s. 899)

Çin'de, Müslümanların birbirine davranışı da incelenmesi gereken hususlardandır. Çin gibi uzak bir yerde Ortaasya ve Ortadoğu'dan gelmiş tüccar ve iş adamları, Çin'e bir Müslümanın vardığını görür görmez, tüm zekât ve

sadakalarını ona yağdırırlar. “Misafir adamcağız, hemen onlardan biri kadar mal mülk sahibi olup da döner memleketine.” (Battûta, 2004, s. 901)

Çinliler, misafirlere kendi hayatlarındaki nizamî yaşayışı sunarak güvenlik, iktisat ve benzeri birçok konuda diğer ülkelerin çoğundan daha misafirperver bir konuma yükseliyorlar. Esasında bu muvaffakiyetlerinin sebebi misafir ağırlamaya olan düşkünlükleri değil, kendi hayatlarını tanzim etme alışkanlıklarıdır. Misafirlere karşı yaptıkları tek şey, onları da bu konuda bir düzene koymaktır.

Sonuç

Çalışmanın sonucunda görülüyor ki, İpek Yolu boyunca, ekonomik, sosyal ve kültürel kazanç anlamına gelen misafir, kimi zaman yalnızca pragmatik olarak, kazancın çok olması nedeniyle, kimi zaman dinî inançların toplumu hayır işlerine sevk etmesiyle, kimi zaman da temelde karşılıklılık ilkesine dayanan bir hoşgörü ile hüsnü kabul görmüştür. Misafirperverlik, İpek Yolu sayesinde ekonomik refaha erişmiş, multikültürel bilinç düzeyini yükseltmiş ve farklı yaşam biçimlerine saygı göstermeyi deneme yanılma yoluyla da olsa öğrenmiş kavimlerde üstün tutulan bir erdem olmuştur. Bu dönemin iletişim araçlarının kurduğu globalleşme ve evrensel değerler inşa etme, 14. yüzyılda İpek Yolu uygarlıklarının beşiğinde, ortak biçimde gelişme gösteren “misafirperverlik” anlayışı sayesinde gerçekleşmiştir.

KAYNAKÇA

-Cemal Anadol, Türk-İslam Tarihinde Ahilik Kültürü ve Fütüvvetnâmeler, Ankara, 2001.

-Ebu Abdullah Muhammed İbn Battûta Tancî, İbn Battuta Seyahatnamesi, çev. A.Sait Aykut, İstanbul, Nisan, 2004.

-Mehmet Zeki Pakalın, Tarih Deyimleri Sözlüğü, c. I, İstanbul, 1971.

-Muallim Cevdet, İslam Fütüvveti ve Türk Ahiliği - İbn Battuta'ya Zeyl, İstanbul, 2008.

İPEK YOLU VE İNSAN

KÖLELİK, İNSAN HAKLARI VE YAŞANTILARA TESİRİ

Konuşmacı: Nurbanu Bakır

Danışman Öğretmen: Zeynep Yalnız

Okul Müdürü: Mesut Tekin

Kocaeli Fen Lisesi, Kocaeli

Çin' den Venedik'e Rusya'dan Afganistan'a uzanan kültür mirasımız İpek Yolu; şüphesiz ki tarihteki ana ticaret yollarının başında gelmektedir. Bu yol ticaret yolu olarak tasvir edilse de, ticaret yolu olmasının ötesinde insanlık adına muhtelif paylaşımın yapıldığı sosyo-ekonomik bir mecradır. Özellikle Çinli diplomat ZhangQian' ın diplomatik ilişkilerini Hindistan, Pers İmparatorluğu ve Roma İmparatorluğu'na kadar genişletmesi, tüccarların bu alanlar arasında düzenli bir ticaret bölgesi oluşturmasına sebep oldu. Bu ticaret bölgesi insanların sadece maddesel ihtiyaçlarının aktarımını sağlamakla kalmıyor, aynı zamanda inanç, beceri, kültür gibi pek çok manevi ihtiyacın da karşılanmasında da rol oynuyordu. Buradan hareketle İpek Yolu'nun, asırlarca insan merkezli etkileşimlerin etrafını saran bir döngüden ibaret olduğu söylenebilir. Bildiride açıklık getirmek istediğim nokta ise, bu döngünün insan ile olan ilişkisini çeşitli açılardan analiz etmektir.

İnsan, kelime olarak incelendiğinde toplum halinde bir kültür çevresinde yaşayan canlı anlamlarına gelmekte olup, bu mecranın yegâne maddesel ve ruhsal sahibidir. Taşımacılık ve iletişim alanlarındaki tarihsel gelişim, insanlık tarihini derinden etkilemiş; özellikle üretilen ve elde edilen ürünlerin fazlalığı ticarete önayak olmuştur. Ticaret, toplumların ekonomilerini etkilemekle birlikte; müzik, sanat, din, örf ve adetler gibi birçok kültürel ögenin taşınmasında nitelikli bir kanal haline gelmiştir. Bu kanal, yüzyıllar geçtikçe küçük pazarlardan başlayıp, İpek Yolu gibi büyük pazarlara kadar uzanmıştır.

Buradan da yola çıkarak İpek Yolu'nun bir bakıma 'insan şeridi' olduğunu söyleyebiliriz. Çünkü ticaretin olduğu bir ortam, insandan bağımsız düşünülemez.

İpek Yolu'nda yapılan ticaret bu yol üzerindeki yerleşim yerlerini mimari açıdan etkilemiş olup yol üzerinde kervansarayların, hanların, köprülerin, çeşmelerin inşa edilmesine yol açmıştır. Bu yol üzerinde ticaret yapan şahıslar İpek Yolu'nu baştanbaşa dolaşmasalar da inşa edilen bu kervansaraylarda, hanlarda diğer şahıslarla ticaret yaparak farkında olmadan fikirlerinin yol üzerinde adım adım dolaşmasını sağlamışlardır. Bu fikirler toplumlari sadece ideolojik olarak değil; inanç, bilim, beceri, teknoloji ve sağlık gibi yönlerden de etkilemiştir. Barutun keşfinden yoga ve dövüş sanatlarının öğrenilmesine kadar pek çok şey İpek Yolu'nu dolaşan kervanlarda taşıyıp tüm dünyaya yayılmıştır.

İpek Yolu'nda ticaret uluslararası bir boyut kazanmıştır. O dönemlerde işgücünün kısıtlı olması, yavaş yavaş tüccarlar arasında soylu sınıfının ortaya çıkmasına yolaçmıştır. Bu durum iktisadi alanda kölelik kurumunu da ortaya çıkarmıştır. Dönemin İran, Anadolu ve Orta Asya kavimlerinde 'kölelik' ne yazık ki olağan bir kavram olarak görülmektedir. Dünya tarihine bakıldığında kölelik savaşta esir düşen insanların pazarlarda satılmasıyla başlamış, sonraları adeta insan ticaretine dönüşerek insanlık tarihinin yüz karası olmuştur. Asırlarca adeta bir eşya gibi alınıp satılan kölelerin özgürlükleri sınırlandırılmış, kimi zaman yaşama hakları dahi ellerinden alınmıştır. Toplumların çoğu buna kayıtsız kalmış, köleliği neredeyse legal bir olgu olarak görmüştür. Kimi toplumlar da kölelere zalimce davranarak, onları pazarlarda burjuva sınıfına satarak insan ticareti yapmış ve bu şekilde ekonomik düzeylerini geliştirmişlerdir. İnsanlık, prangaları sadece kölelerin ayaklarına takmamış, aynı zamanda kendi ahlak felsefelerini de prangalarla bağlamışlardır. Kölelik başlıca şu nedenlere bağlanabilir:

- Savaşlar: Mağlup devletlerin askerleri galip devletlere esir düşerek köle olmak zorunda kalmıştır.

- Suç işlemek: Bazı toplumlarda zina,adam öldürme,hırsızlık, vergi ödememe gibi suçları işleyenler köleleştirilerek cezalandırılmışlardır.
- Fakirlik: Fakir olanlar bazı zorunlu ihtiyaçlarını karşılamak için bir süre kendilerini köle olarak satarlardı.
- Köle asıllı olmak: Köle kadının çocuğu babası hür olsa bile köle olarak kabul edilirdi.
- Borçlu olmak: Borçlular borçlarını ödeyemeyince alacaklının kölesi olur, onun hizmetinde bulunurdu.
- Modern teknik ve keşiflerle artan işgücü ihtiyacını karşılamak: İktisadi alanda ticaretle birlikte varolmuş, işgücü ihtiyacını karşılamak ve ilerleyen zamanlarda makinaların ağır iş kollarına eleman bulmak amacıyla köleler satın alınmıştır.

İpek Yolu'nda da bu gibi nedenlerle kölelik kurumu ortaya çıkmıştır. Bu ticaret yolları ağı üzerinde farklı asırlarda farklı toplumlarda kölelik kavramının olduğunu tahmin etmek zor değil. Elbette işgücü açığının artmasıyla bu kavram tüccarlar arasında yayılmıştır.

Özellikle MS 10. yy.da İpek Yolu'nun önemli ticaret merkezlerinden biri haline gelen Hivaşehri günümüzde Özbekistan'da yer almaktadır.1991' de UNESCO Dünya Kültür Mirası'naalınan Hiva, İpek Yolu'nun tüm yollarının birleştiği bir alan olan Harzem Bölgesi'ndedir. Tarihi şehrin o dönemde önemli su kaynaklarına sahip olması da ticaret merkezi olmasında vazgeçilmez bir etkidir. Burada Hiva şehrine değinmemin sebebi Hiva'nın İpek Yolu üzerindeki en belirgin köle ticaret merkezi olmasıdır. Yol üzerindeki en zengin şehirlerden biridir ve kervanların uğrak noktasıdır. Şehrin zenginliğinin temel kaynağı İpek Yolu'nun en büyük köle pazarına sahip olmasıdır. Hatta,19. yüzyıla kadar Asya'nın en büyük köle pazarı olarak kabul edilmiştir. Şehirdeki en önemli tarihi yapıtlardan Eski Saray'ın önünde ünlü köle pazarı ve infaz meydanı bulunmaktadır. Saray kapısının köşesinde, günümüzde müze olarak kullanılan zindanda ise o dönemde kullanılan işkence aletleri, prangalar ve

kırbaçlar sergilenmektedir. Eski Saray'ın içindeki darphanede basılmış ipek paralarda ise Hiva halkının zenginliğini paralarına da yansıttığını görmekteyiz. İşte İpek Yolu'nun tesirlerini bunun gibi birçok örnekte görüyoruz.

Önceden insan şeridi olarak nitelendirdiğim bu kültürel nehirde oluşan esaret kurumunun tesirlerini de insan hakları açısından sentezlemek istiyorum. Bu senteze İnsan Hakları Evrensel Bildirgesi'nin 4. ve 5. Maddeleriyle başlayalım:

Madde 4- Hiç kimse kölelik veya kulluk altında bulundurulamaz, kölelik ve köle ticareti her türlü biçimde yasaktır.

Madde 5- Hiç kimseye işkence yapılamaz, zalimce, insanlık dışı veya onur kırıcı davranışlarda bulunulamaz ve ceza verilemez.,

İnsan Hakları Evrensel Bildirgesi 10 Aralık 1948'de BM Genel Kurulu tarafından ilan edilmiştir. Her ne kadar İpek Yolu'nun aktif dönemlerinden uzak bir zamanda ilan edilse de temel anlayış bakımından her dönem her toplumun sahip olması gereken ahlak ve özgürlük temaları ile uyumludur.

İpek Yolu'nda dönemin aktif ülkelerinden olan Hindistan'da o dönemlerde dahi Brahmanlar tarafından kadın ve kölelere ayrımcılık uygulandığı bilinmektedir. Ne yazık ki bunun gibi insan haklarını ihlal eden anlayışlar kimi Ortadoğu dinlerinde de görülmektedir. Ancak çoğu din anlayışı kölelik kurumunu istememiştir. Örneğin Budizm'in öncüsü Buda köleliğe karşı çıkmıştır fakat Budist toplumların çoğu bu çağrıya uymamıştır. Aynı şekilde İslamiyet'te köle-efendi ayrımı ortadan kaldırılmıştır. Ahmet Cevdet Paşa'nın tabiriyle "Müslümanlıkta köle almak, köle olmaktır." (Tecrid-i Sarih Tercümesi, 7/466). Bu söz İslam'ın kölelik konusundaki eşitlik felsefesini yansıtmaktadır. İslamiyet toplum yapısının hazır olmaması nedeniyle köleliği kademeli olarak kaldırmaya çalışmıştır, kölelere şefkatli davranılmasını istemiş ve kölelerin azad edilmesi konusuna dikkat çekmiştir. Ancak Müslümanların da bir kısmı İslam tarafından hoş görülmediği halde bu insanlık dışı uygulamaya devam ettirmiş. Hatta bu kendi tarihimiz tarafından incelendiğinde kölelik, Osmanlı Devleti'nde

ancak 1847’de bir ferman ile topraklarımızdan uzaklaştırılmıştır. İnsanlık dışı uygulamaya destek veren anlayışlar ise zaman içerisinde birbirini tetiklemekte ve tüccarlardan müşterilere, valilerden halka, seyyahlardan elçilere kadar yayılım göstermektedir. Bu yayılımın kölelik tarihindeki en büyük etkisi özellikle Amerika’da ortaya çıkan Transatlantik Köle Ticareti’nde görülmüştür. Transatlantik Köle Ticareti’nin temel sebeplerinden biri de Amerika’daki yerli halkın %90’ının katledilmesi sonucu ortaya çıkan işgücü kaybıdır. 16. ve 19. yy.da Avrupalılar tarafından Afrika’dan bu gibi nedenlerle satın alınan köleler bu iş için tasarlanmış gemilerle Amerika’ya getirilmiştir. Milyonlarca köle bu gemilerde hayatını kaybetmiştir ve bu esir ticareti dünyayı ekonomi, demografik yapı gibi birçok yönden sarsmıştır. Örneğin Amerika Kıtası’nda yer alan Jamaika ülkesinde nüfusun %98’i Atlantik Köle Ticareti kurbanlarından türemiştir. BM her ne kadar 15 milyon köle ticareti kurbanı için anma törenleri düzenlese de bu insanlık ayıbını gizleyememektedir. 12 ila 60 milyon insan da köleleştirilip 20 saate kadar varan acımasız iş koşullarında çalıştırılmıştır. Örneklerden de anlaşılacağı üzere dünya tarihinden geriye acımasız bir tablo ve ağır bir bilanço kalmıştır.

Her dönemde her uygarlıkta ortaya çıkan kölelik anlayışları ve akabinde meydana gelen insan hakları ihlalleri şüphesiz birdenbire ortaya çıkmamıştır. Toplumlar kimi zaman kendi tarihlerinden kimi zaman kültürel ya da ekonomik alışveriş yaptıkları toplumlardan etkilenmişlerdir. Coğrafi Keşifler’in etkisinde ‘Transatlantik Köle Ticareti’ ile koloniciliği başlatan zihniyet ile kervansaraylarda prangalarla köleleri zalimce yöneten zihniyet aynıdır. Buradan yola çıkarak günümüzdeki kapitalizmin, emperyalizmin ve modern köleliğin bir kısmının İpek Yolu’nda atıldığını söyleyebiliriz. Nasıl bu esaret kurumları İpek Yolu’nda uygarlıklara etki etmişse şimdi de uygarlıklara etki edecek ve uygarlıklarımızın yarınlara bırakacağı kültür mirasında adeta bir kara leke gibi iz bırakacaktır.

KAYNAKÇA

- <http://www.radikal.com.tr/yazarlar/vedat-atasoy/ipek-yolunda-bir-ortacag-sehri-1117713/>
- <https://uhrp.org/uhrp-news-featured-articles/urban-heritage-silk-road>
- <http://www.filozof.net/Turkce/sosyoloji/798-kolelik-nedir-kolelik-ne-anlama-gelir-kolelik-tarihi-kolelik-islamda-kolelik-osmanlida-kolelik-kole-ticareti-abd-de-kolelik-batida-kolelik-romada-kolelik-bizans-araplarda-kolelik-kole-pazarlari.html>
- <http://www.monkeytree.org/silkroad/>
- www.tdk.gov.tr
- www.chinahumanrights.org
- <https://centinel2012.com/2014/10/12/silk-road-9-slave-trade/>
- www.harvard.edu
- <http://dergiler.ankara.edu.tr/dergiler/38/304/2862.pdf>
- <https://searchworks.stanford.edu/view/9690001>
- <http://www.birsehir.com/2017/01/hiva.html>
- http://www.unicankara.org.tr/doc_pdf/h_rigths_turkce.pdf
- <http://belgelerlegercektarih.com/tag/islamda-kolelik-var-mi/>
- <http://www.yenisafak.com/yazarlar/muhammedberdibek/transatlantik-kole-ticareti-latin-amerikanin-afrikali-muslumanlari-2026650>

SEYAHATNAMELERDEKİ İPEK YOLU

Konuşmacı: Özlem Özbek

Danışman Öğretmen: Özlem Kalkan

Okul Müdürü: Yaşar Canbolat

Konyaaltı Bahçeşehir Anadolu Lisesi, Antalya

İpek Yolu'nun Tarihçesi

İpek Yolu, tarihte Çin'den başlayıp Orta Asya üzerinden Güney Asya, Batı Asya, Avrupa ve Kuzey Afrika'ya uzanan kara ticaret yoludur. Çin ipeği ve ipekli ürünleri bu yol üzerinden batıya taşındığı için İpek Yolu olarak adlandırılmıştır. Yapılan arkeolojik araştırmalara göre, İpek Yolu'nda faaliyetler esas olarak Çin'in MÖ 1. yüzyılda hüküm süren Batı Han Hanedanı'nın hükümdarı Zhang Kian tarafından başlatılmıştır. O zamanki İpek Yolu'nun güney rotası, Afganistan, Özbekistan ve İran'ı geçerek Mısır'ın İskenderiye şehrine; öbür rota, Pakistan ve Afganistan'ın Kabil şehrini geçerek İran Körfezi'ne ya da Kabil'in güneyine inerek şimdiki Pakistan'ın Karaçi şehrine ya da deniz üzerinden Pers-İran İmparatorluğu'na kadar uzanmaktaydı. Baktirya ve Soğud'dan İran'ın başkentine altın, gümüş, değerli taşların saray süslemeleri için getirildiği ve İran üzerinden Sibiryaya altını taşındığı belirtilirken aynı dönemde Orta Doğu'dan Orta Asya'ya İpek Yolu üzerinden Mısır Ve Yunanistan malları getirildiği de kaynaklarda geçmektedir. Böylesi büyük bir ticaret ve birbirine harmanlanmış kültürler içeren doğunun ve batının arasında bir köprü rolü oynayan İpek Yolu birçok ünlü seyyah tarafından ziyaret edilmiş ve gezginlerin gözlemleriyle tarihe adını birçok farklı şekilde yazdırmıştır.

Türklerin İpek Yolu'yla Bağlantısı

Türk tarih ve medeniyeti incelendiğinde bir ucu her zaman İpek Yoluna bağlı olmuştur. Türklerin yaşadığı geniş coğrafi bölgeleri birbirine bağlayan tek ulaşım yolu olan İpek Yolu, Türk yurtlarını birbirine bağlarken, ticari ilişkilerini

yoğunlaştırmış, zenginleşmelerine sebep olmuş, birlik ve beraberliklerini sağlamış, zamanına göre medeniyet seviyesi çok yüksek büyük yerleşim birimlerinin kurulmasında ana rol oynamıştır (Hansen, 2004: 19-21) Aynı şekilde Büyük İpek Yolu'nun meşhur hâle gelmesinde Türk devletlerinin de büyük rolü olmuştur. Bu devletler tarafından hazırlanan kervanlar, bu yolla doğudan batıya ve batıdan doğuya çeşitli ticaret mallarını taşıyorlardı. Ayrıca bu yol Türk halklarının yeni arazilere yerleşmesine sebep olmuş, böylece onlar arasında ilim ve medeniyetin karşılıklı olarak geliştirilmesine büyük tesir göstermiştir (Budaqov, 1998: 65). Türklerin bu yola ne kadar büyük önem verdikleri bir Özbek atasözünde şöyle ifade edilmiştir: "Kâinata iki büyük yol vardır: Gökyüzünde Samanyolu, Yeryüzünde İpek Yolu."

İpek Yolu'nu Ziyaret Eden Ünlü Seyyahlar ve Notları

Ibn Battuta: Ibn Battuta ortaçağın en önemli seyyahlarından biri olup seyahatnamesinde ipek yolunu ve ipek yolu üzerinde yaşayan Türkler, Çinliler, Persler gibi halkların sosyal, ekonomik, dini özelliklerini incelemiş ve seyahatnamesine not etmiştir.

Ibn Fadlan: İbn Fadlan (Ahmed bin Fadlan bin Abbas bin Reşid bin Hammad), 10. yüzyılda yaşamış bir Arap din bilgini ve gezginidir. İyi bir diplomat olan İbn Fadlan görevlendirmesi sebebiyle dünyanın birçok ülkesini gezmiş ve sosyal, ekonomik, dini özelliklerini kaydetmiştir.

Marco Polo: Ünlü kâşif Marco Polo, 1254 yılında tüccar bir ailenin oğlu olarak dünyaya gelmiştir. Ailesiyle beraber seyahatlerini o dönem tüccarların genel güzergâhı olan ipek yolu üzerinden yaptılar. Ermenistan, İran, Gobi Çölü, Pamir Dağları, Türkistan ve Afganistan'ı görme şansı buldular. Marco yolculuk boyunca gördüğü yerleri ve etkisinde kaldığı şeyleri sürekli not aldı. Moğolistan yakınlarında bir yıl kadar kaldılar ve bu sayede buradaki insanların hayatları ve yaşam tarzı hakkında fikir sahibi oldular. Marco Polo Kubilay Han'ın sarayında 17 yıl geçirmiş ve bildiklerini kaydetmiştir.

Ibn Haldun: Eski ve soylu bir ailenin çocuğu olan İbni Haldun 27 Mayıs 1332 tarihinde Tunus'ta doğmuştur. Gençlik yıllarında dönemin ünlü hocalarından fıkıh, hadis, tefsir, akaid, mantık, felsefe, matematik, tabiat bilimleri, dil bilimleri, şiir ile edebiyat dersleri almıştır. 20 yaşındayken ülke yönetimini elinde tutan Beni Hafs hanedanından Sultan Ebu İshak'ın kâtipliğine getirilmesiyle de siyasi yaşamı başlamıştır.

Evliya Çelebi: Evliya Çelebi 1611 ve 1682 yılları arasında yaşamış bir Türk yazar ve Dünya gezginidir. Seyahatname eseriyle tanınan Evliya Çelebi, Seyahatname boyunca defalarca ifade ettiği üzere, Rum, Arap ve Acem'de, İsveç, Leh ve Çek'te, 7 iklim ve 18 padişahlık yeri 51 yıl boyunca gezip dolaşmıştır. Bütün bu gezdiği coğrafyada 147 dilden kelimeler toplamıştır.

Ibn Battuta Seyahatnamesinde İpek Yolu'ndaki Türklere Dair Notlar

'Türklerin yol töresi, hırsızlığın cezası.'

Hacılar Hicaz yolunda nasıl seyahat ederlerse Türkler de bu bozkırda öyle yolculuk ediyorlar; sabah namazından sonra yola çıkıp kuşluk vaktinde konaklıyorlar. Öğleden sonra tekrar yola koyulup akşamüzeri istirahat veriyorlar. Bir menzile varıldığında at, deve ve öküzler arabalarından çözümlenerek otlamak için bırakılıyor. Sultan veya bir başkası; hiç kimse hayvanına yem yedirmez. Zira yeşil mera, sabah akşam hayvanlar için yem ve arpa yerine geçer. Böyle gür ota başka bir ülkede rastlanmaz. Bu yüzden bölgede pek çok yük hayvanı beslenmektedir. Şunu da belirtmek gerekiyor; Türklerin hırsızlıkla ilgili cezaları çok ağır. Hayvan sürüleri bekçisiz, çobansız otlayabilmekte. Yanında çalınmış bir hayvan bulunan, onu iade etmeye ve çalınan hayvanın türünden dokuz adet bulup sahibine vermeye mecburdur! Eğer bunu ödeyebilecek gücü yoksa çocukları alınır! Çocuğu da yoksa koyun boğazlanır gibi öldürülür!

"Kadınların Erkeklerden Üstün Tutuluşu"

Bu yörede gördüğüm ilginç tutumlardan biri de erkeklerin kadınlara gösterdikleri aşırı saygıdır. Bu memlekette kadınlar erkeklerden üstün sayılıyor! Emirlerin hanımlarına gelince bu konuda ilk müşahadem Kırım'den çıktığımda

vuku bulmuştu. Emir Saltiye Bey'in hanımını baştan aşağı pahalı mavi kumaşlarla kaplanmış, pencere ve kapıları açık bırakılmış arabasına bindiği sırada seyretmiştim. Yanında şahane elbiseler giymiş, fevkalâde güzel dört cariye bulunuyordu. Arkasından gelen bütün arabalarda da cariyeler bulunmaktaydı. Beyin konağına yaklaşıncı o arabadan iniyor, onunla birlikte en aşağı otuz cariye de inerek hatunun eteklerini tutuyordu.

Pazar esnafının ve satıcıların eşlerine gelince, bunların da durumu diğerlerinden aşağı değil! Onlardan birini atların çektiği muhteşem bir arabada gördüm. Yanında eteklerini tutan üç-dört cariye vardı; başında mücevherlerle donatılmış, ön tarafında tavus tüyünden bir sorgucu bulunan ve "buğtâk" adı verilen bir hotoz vardı. Arabanın pencereleri açık olduğu gibi kadının yüzü de örtülmemişti. Zira Türk kadınları yüzleri açık dolaşırlar. Bir başka kadını da aynı şekilde gördüm. Yanındaki köleleriyle pazara süt, yoğurt getirip satıyor, karşılığında esans satın alıyordu.

İbn Battuta'nın İpek Yolu Üzerinden Çin Ziyareti

Çin Halkının Bazı İşleri

Çinliler tıpkı Hintliler gibi ölü yakar, putperesttirler. Çin hükümdarı Tinkîz Hân'ın [=Çingiz Han] soyundan gelen bir Tatardır. 3 Şehirlerin her birinde Müslümanların oturduğu bir mahalle bulunuyor. Cumayı ve diğer namazları kılacakları mabetleri var. Müslümanlar orada saygı görmekte, el üstünde tutulmaktalar. Çin kâfirleri domuz ve köpek eti yiyor, çarşılarında da satıyorlar. Aslında zengin ve yaşam seviyesi yüksek bir halk ama yemeğe ve giysiye düşkün değiller! Sayılamayacak kadar malı olan koskocaman bir işadamını, sırtında kaba bir pamuk cübbeyle görürsün! Bütün Çinliler altın ve gümüş tabak düşküdüdür. Her birinin avcunda ucu demirli bir sopa bulunuyor. Yürürken ona dayanır; "Bu değnek üçüncü ayak!" derler. Orada ipek çok. Çünkü oranın ipekböceği meyvelere dadanır, beslenir; fazla ilgiye ihtiyacı yoktur. İpek yoksulların ve kimsesizlerin giysisidir. İşadamları da olmasa hani, beş para etmez! Çinliler arasında bir pamuk elbise bir yığın ipek elbiseye denktir. Onların

geleneğince işadami yanında taşıdığı bütün altını ve gümüşü eritir, parça parça kalıplara döker. Her parça bir kıntar civarında, belki biraz daha hafif veya ağırdır. Bu altın parçaları evin kapısına asılır. Böyle beş parçası bulunan adam, parmağına tek yüzük, on parçası olansa iki yüzük takar. Onbeş parçası olana Setî 4 adı verilir. Setî, Mısır'daki kârimî'nin karşılığıdır. Çinliler, böyle eritilmiş altının bir parçasına [=külçesine] berkâla 5 derler.

Çinlilerin Özelliği; Çeşitli İş ve Sanatlarda Ustalık

Çinliler çeşitli iş ve sanatlardaki kabiliyetleriyle tüm ulusları geçmiş, hepsinden mahir olmuşlardır. Onların başta gelen özellikleri budur. İnsanlar evvelce bazı kitaplarda bu nitelikten bahsettiler, uzun uzadıya konuştular. Resme gelince ne Hıristiyanlar ne de başkaları Çinlilerden daha becerikli değildir. Onlar bu konuda çok yetenekli. Benim tanık olduğum ilginç olaylardandır; Çin'de ne zaman bir şehre girsem ikinci gelişimde benim ve arkadaşlarımla duvarlara ve çarşıda kâğıtlara çizilmiş resimlerimizi görürdüm! Bir keresinde dostlarımla beraber Irak halkına özgü giysilere bürünerek başşehre gittik. Nakkaşlar çarşısından [=oymacılar ve ressamınlar çarşısından] geçip hükümdar sarayına vardık. Günbatımı alacasında saraydan dönerken aynı çarşıya uğradık. Bir de ne görelim; hepimizin resimleri duvara yapıştırılmış bir kâğıttaydı! Her birimiz dostuna ve dostunun resmine bakıyor, benzetmeyi kusursuz buluyordu!

Yollarda Misafirleri İyi Koruduklarına Dair

Çin ülkesi, misafirlerin güvenliği hususunda tüm memleketlerden iyidir. Orada bir yolcu yanında epey bir servetle dokuz aylık güzergâhı hiç kaygılanmadan tek başına aşabilir. Bu sistem şöyle işliyor: Çin'de her konak yerinde bir han bulunuyor. Orada yayan ve atlı koruyuculardan oluşan bir grup asker vardır. Onların âmiri konumundaki adam, özel kâtibiyle akşamleyin hana gelir ve ağırlanan yolcuların adlarını deftere geçirir, altına mühür basar. Sonra da hanın büyük kapısını kilitler. Sabahleyin yine yazıcıyla gelen başgörevli, herkesi adıyla çağırıp ayrıntılı bilgi alır. Böylece, yolcuları bir sonraki konağa

ulaştırırsın diye yanlarına adam katar. Bu adam, misafirlerden hepsinin ikinci konağa ulaştığına ilişkin bir belge alır varılan hanın başgörevlisinden. Adam bu yazıyı kesinlikle bir önceki hanın görevlisine getirmek zorundadır. Yoksa suçlu durumuna düşer. Sînussîn'den [=Kanton, Sınkelân] Hânbâlık [=Pekin] şehrine kadar yol boyunca her konakta böyle yapılıyor. Güzergâhtaki hanlarda misafirlerin gereksinim duyduğu yiyecekler, özellikle de tavuk ve kaz bulunur. Fakat orada koyun gerçekten azdır.

"Evliya Çelebi'nin Seyahatname'sinde İpek Yolu"

Evliya Çelebi, Seyahatnamesinde (Hicri 1058 Miladi 1638) Beypazarı'ndan şöyle bahseder: Halkının çoğu bilginlerdir. Hepsi renk renk sof giyerler. Türk şehri olduğundan halkı Oğuz taifesidir. Yani Türk kavmi demenin güzel bir ifadesidir. Yedi tane hanı vardır. Çarşı içindeki güzel bir han yanmıştır. Hamamları, 600 dükkânı vardır. Çarşıda kasaplar içinden akan dere kenarında hafta pazarı olur. Dere burada şehrin aşağı tarafından akarak bir nehir vasıtası ile Sakarya'ya dökülür. Şehir yüksek yerde olduğundan caddeleri kumsalca ve kaldırımsızdır. Halkı garipsever ve cömert kişilerdir. Kadınları gayet edepli ve akıllı olurlar.

Evliya Çelebi, Seyahatnamesi 'inde İpek Yolu güzergâhında yer alan Konya ve Kayseri üzerine hâkimiyet kuran Türk Devletleri tarafından ticaretin kolaylaşması ve ulaşımın gelişmesi için çeşitli köprüleri hanlar, kervansaraylar yapılmıştır. Bunlardan bazıları Konya'da Raziye Sulan Kervansarayı, Zazadin Han, Kızılören Hanı; Kayseri'de ise Sultan Hanı, Tekgöz Köprüsü günümüze ulaşan İpekyolu ticareti için önemli eserler olduğu söylenmiştir.

10. yüzyılda yaşamış seyyah Ibn Fadlan'ın gözünden Orta Asya Türkleri:

"Oğuz Türklerinin koyunları boğazlayarak değil başlarına vurarak öldürürlermiş. Misafirperverdirler, misafirlere itimatları tamdır. Öyle ki misafir ihtiyacı olan binek hayvanı, yiyeceği koyunu sahibine sormadan alıp gidebilir. Tabi ki bedelini sonra ödemelidir. Yoksa cezası ölümdür. Bir Türk bir yabancıya misafir olur, misafirliğinde ölürse, ölüm sebebi her ne olursa olsun, yabancı

öldürülür. Sebep misafirine iyi bakmamasıdır. Ölülerini oda biçimindeki mezarlara oturur şekilde, tüm giyecek ve yiyecekleri ile gömerler. Ölenin atları varsa, ne kadar olursa olsun, hepsi kurban edilir, etleri yenir kemikleri ve derileri mezarın etrafına konur. Mezara ağaçlardan insan şeklinde oyulmuş küçük heykeller dikerler. "

Çinli Seyyah Hsüan Tsang'ın seyahatnamesinden İpek Yolu'ndaki Türkler

Bu yabancılar mükemmel atlara sahipti. Kağan İpekten yapılmış yeşil bir kaftan giymekteydi. Kağanın bedenine arkadan birleştirilmiş bir bir ila iki metre uzunluğunda bir kuşak sarılıydı. Hatunu yanı başında duruyordu ve onları koruyan 200 ila 300 komutan vardı. Onlar da ipekten cübbeler giyiyordu ve saçları örgülüydü. Geri kalan askerler ise kürklü elbiseler ve tüylü şapkalar giyiyor; teber, sancak ve ok taşıyorlardı. Onlar at ve develere yerleştirilmişler ve bir gözün tamamının göremeyeceği kadar kalabalıklardı.

KAYNAKÇA

Evliyâ Çelebi b. Derviş Mehmed Zillî I. Kitap Hansen, 2004: 19-21

İbn Battûta Seyahatnâmesi -1. Cilt / Ebû Abdullah Muhammed İbn Battûta Tancî

İbn Fadlan Seyahatnamesi-YEDİTEPE YAYINEVİ-(çev. Prof. Dr. Ramazan Şeşen) Qumilyov, 1993: 536

YÜKSELEN İPEK YOLU 1. Cilt: İpek Yolu'nda Ekonomi ve Turizm

YÜKSELEN İPEK YOLU 2. Cilt: İpek Yolu'nda Bilgi ve Siyaset

YÜKSELEN İPEK YOLU 3. Cilt: İpek Yolu'nda Kültür ve Sanat

Marco Polo Seyahatnamesi 2.Cilt-Filiz Doküman

İPEK YOLU TİCARETİNDE İKLİMİN ETKİSİ

Konuşmacı: Nur Nuriye

Danışman Öğretmen:Şule Tabur

Okul Müdürü: Yaşar Canbolat

Konyaaltı Bahçeşehir Koleji, Antalya

İnsanlar, yaşamlarını sürdürebilmek için doğal ve beşeri unsurlara ihtiyaç duyarlar. Oluşumunda veya ortaya çıkmasında insan etkisi bulunmayan, doğada kendiliğinden var olan her şeye doğal unsur denildiği gibi hayatımızı kolaylaştırabilmek için insanların ortaya koyduğu yapıya da beşeri unsur denir. İnsanlar doğal unsurlara ayak uydurabilmek için beşeri unsurlardan destek alır. Beşeri unsurlar ekonomik faaliyetlerin ana parçası olup, ekonomik faaliyetleri gerçekleştirebilmek için yararlanılan yapılardır. Bu faaliyetlerin temelinde yatan unsur ise insan ihtiyaçlarıdır.

Tarihin en eski ve en uzun karayolu özelliğinde olan İpek Yolu, insan ihtiyaçlarından doğan önemli beşeri unsurlardan biridir. Doğu'nun ürettiği mallara pazar arayışı, Batı'nın da bu malları elde etmek amacıyla açtığı İpek Yolu; doğu-batı, etkileşiminin sağlanmasında en büyük rolü oynamıştır. Bu tarihi yol aynı zamanda farklı medeniyetleri, farklı kültürleri, ırkları, siyasi organizasyonları en önemlisi de ticareti ile insanların yaşadığı coğrafyaları birbirine bağlamıştır. Çin'den Avrupa'ya oradan Afrika'nın kuzeyine kadar uzanan zengin yol ağları ilk zamanlar insanların ihtiyaçları gereği oluşmuş daha sonra bu ihtiyaçları birer ticaret ağına dönüşerek kültürlerin kaynaşmasını sağlamıştır. Doğu ve Batı'yı birleştiren bu ağlar durağı sadece kaliteli ipek ticaretinin, doğunun doğal zenginliklerinin ulaşıldığı yol değil; aynı zamanda doğudan batıya ve batıdan doğuya milletlerin, orduların, düşüncelerin ve bilgelerin yolu olup, 2000 yıldan beri bölgede yaşayan kültürlerin, dinlerin, ırkların da izlerini taşımakta ve olağanüstü tarihsel ve kültürel zenginlik

sunmaktadır. Tarihi süreç içerisinde birçok devlet, İpek Yolu ticaretinde üstünlüğü sağlamak için mücadele vermiş ve bu mücadelede dört büyük güç olan Türkler, Çinliler, Moğollar ve Ruslar etkin olmuştur. 16. yy'a kadar önemini kaybetmeden devam eden İpek Yolu, coğrafi keşiflerin ve deniz aşırı ticaretinin artması ile önemini yitirmiştir. Ruslar'ın Orta Asya'da egemenlik kurması, yol ağları üzerindeki ticareti engellemesi İpek Yolu'nun günden güne unutulup tarihte sadece ismi anılan bir yol güzergâhı olarak kalmasına neden olmuştur. 20. yy'a doğru gelişen teknoloji, küreselleşme ve hammadde arayışı son yıllarda ekonomik dengelerin değişmesine sebep olmuş ve gözleri dünyanın en kapsamlı ticaret yollarından biri olan İpek Yolu'na tekrar çevirtmiştir. Günümüzde önem kazanması ile İpek Yolu ekonomisi içinde bulunan Çin, Pakistan, Afganistan, İran, Irak, Suriye, Tacikistan, Kırgızistan, Türkmenistan, Mısır, Moğolistan, Kazakistan, Doğu Türkistan, Azerbaycan, Ermenistan, Ukrayna, Rusya, Özbekistan, Hindistan tekrar eski İpek Yolu günlerine dönerek ön plana çıkacaklardır. İpek Yolu'nun üç kıtayı nasıl etkilediği göz önüne alınacak olursa, ekonomileri birbirine bağlaması, doğalgaz ve petrol boru hatlarının üzerinde bulunması dünyanın büyüyen ekonomisi içerisinde İpek Yolu'nun da hızlı dönüş yapacağı yadsınamaz bir gerçektir. Buna ek olarak UNESCO ve Dünya Turizm Örgütü'nün (UNWTO) ilgi kaynağı haline gelmiştir. İki süper güç olan ABD ile Sovyetler Birliği'nin önderliğindeki ülkeler arasında yapılan Soğuk Savaş sonrasında İpek Yolu güzergâhı keşfedilmeyi bekleyen bir ticaret ağı olarak görülmüştür. Üstelik ucuz işgücü sebebiyle Dünya'nın tirelim merkezi haline gelen Uzak Doğu ve Batı arasında yeniden ticaret yolları aranmakta olup, tarihin kalıntılarını taşıyan İpek Yolu'nun yeniden canlanmasına yardımcı olmuştur. İpek Yolu'nun güzergâhına bakılacak olursa: Anadolu'da Güneydoğu Bölgesi'nde bulunan Gaziantep ve Malatya'yı geçip, Trakya üzerinden ve Ege kıyılarında İzmir, Karadeniz'de Trabzon ve Sinop, Akdeniz'de ise Alanya ve Antalya gibi önemli limanlar üzerinden Avrupa'ya ulaşmaktadır. Doğu İran ve Afganistan steplerinden, Batı Türkistan'ın

bozkırlarına; Doğu Türkistan'ın Taklamakan ve Gobi ölllerinden, Çin'in iç kısımlarına, Kansu koridoruna ve oradan da Xian'a kadar uzanan zor iklim koşullarına sahip toprakları kapsamaktadır. İpek Yolu'na geçit veren Doğu Türkistan, coğrafi yapısında farklı yer şekillerini büyük bir uyum içinde barındırmaktadır. Adını yükseklik ve heybetinden alan Tanrı Dağları ise, Doğu Türkistan'ı ikiye bölen bir sınır gibidir. Tanrı Dağları, bölgenin iklimini de doğrudan etkiler, dağlar kuzeyden gelen nemli havanın güneye geçmesine mani olduğundan güney kesimler daha kuraktır. Yaz ve kış mevsimlerinde karakteristik şekilde şiddetli karasal iklim hâkimdir. Tanrı Dağları'nın doruklarına doğru çıkıldıkça sıcaklık iyice düşer ve kendini dondurucu soğuklara dönüştürür. Yağış ise Atlantik Okyanusu'ndan gelen hava kütlesi şeklinde Batı ve Kuzeybatı Tanrı Dağları eteklerine, aslında bu iklime göre fazla olabilecek yağışını bırakır. İç Tanrı Dağları'na doğru ise yağış gittikçe düşüşe geçer. Tanrı dağları boyunca uzanan yol ağlarından biri Fergana üzerinden ticaretin merkezi olan Buhara ve Semerkant'a bağlanır. Semerkant kışları yumuşak ve don olaylarının daha az görülmesi nedeni ile ticaretin kalbi olmuştur. MÖ Persler tarafından kurulan şehir, gezginlerin en uğrak noktası olmuştur. Bir başka durak noktası olan Yasak Şehir olarak da bilinen Buhara ise, daha uygun iklim şartları doğrultusunda sayısız kervansaray ve Doğu'nun zenginliklerini görmek isteyenlere ev sahipliği yapmıştır. Ticaret şehri olması yanında entellektüel ve kültürel bir merkez haline de dönüşmüştür. Sıcaklığı -40°C ila 45°C arasında değişen Gobi ve Taklamakan çölllerinden hemen hemen hiç akarsu geçmez ve ticaret ağının bir kısmını oluşturan bu alan yeryüzünün en yüksek sıradağları ile çevrilidir. Tarih sahnesi çağlar boyunca bu dağlar etrafında oynanmıştır. Yaz mevsiminin çok sıcak, kış mevsiminin ise çok soğuk geçtiği havzada iklim koşullarının zorluğu bu zengin yolda ticaretin zirveye ulaşmasını engelleyememiştir.

KAYNAKÇA

-Yükselen İpek Yolu 1.Cilt:İpek Yolu Ekonomi ve Turizm(Uluslararası "İpek Yolu'nun Yükselişi ve Türk Dünyası" Bilgi Şöleni; Dr.Fatih Atasoy

-İpek Yolunun İran Güzergâhı ve İpek Yolu Ticaretine İran Engellemesi (Uluslararası Türkçe Edebiyat Kültür Eğitim Dergisi Sayı: 3/1 2014 s. 96-123, TÜRKİYE); Mehmet Tezcan

-Büyük İpek Yolu ve Türk Dünyası; Doç.Dr.Elbrus İsayev, Doç.Dr Mustafa Özdemir

İPEK YOLU VE TEKNOLOJİ

Konuşmacı: Taylan Yavuz-Atakan Ekşi

Danışman Öğretmen: Ramazan Şahan

Okul Müdürü: Yaşar Canbolat

Konyaaltı Özel Bahçeşehir Fen ve Teknoloji Lisesi, Antalya

İpek Yolu üzerindeki kervansaraylar, ticaret kervanlarının uğrak ve dinlenme yerleridir. Tüccarlar bu kervansaraylarda kendilerinin ve hayvanlarının ihtiyaçlarını karşılar ve dinlenirlerdi. İpek Yolu üzerinde sürekli hareket halinde olan tüccarlar ticari ürünlerinin yanı sıra bilgi, görgü ve kültürlerini de taşıyorlardı. Bu yolculuklar sayesinde çeşitli milletlerin örf, adet ve kültürel zenginlikleri kıtalar arası mesafelere ulaşabilmiştir. İpek yolunun toplumlar arasındaki etkileşime örnekler verecek olursak, Orta Asya, Orta Doğu ve Avrupa'da Çin ipeğinden kıyafetler moda iken Çin İmparatoriçesi Hu, Hindistan'dan getirilen tül dokumalarından başka hiçbir elbise giymiyordu. Etrafında hizmet gören yüz kadına da bu dokumalardan giydiriyordu. İpek yolu kendi modasını oluşturmuştu. Milattan yüzyıllar önce Mısırlılar, daha sonra da Romalılar, Çinlilerden ipek satın alırlardı. Ulaşım ise, daha sonra İpek Yolu adı verilen güzergâhı izleyen kervanlarla sağlanırdı. İpek endüstrisi, eski çağlardan beri birçok milletin hayatında çok önemli bir yer tutmuştur. Uzak Doğu'dan gelen ipek ve baharat, Batı dünyası için, uluslararası ilişkilerde önemli bir rol oynamıştır. İpek Yolu sadece tüccarların değil, aynı zamanda doğudan batıya ve batıdan doğuya bilgelerin, teknolojilerin, orduların, fikirlerin, dinlerin ve kültürlerin de yolu olmuştur. Tarihteki en önemli ticaret yollarından biri olan ve belki de gerçek anlamda tarihe en çok etkisi olan ticaret yolu İpek Yolu'dur. Günümüzde teknoloji denince akla akıllı telefonlar, bilgisayarlar, tıbbi aletler, arabalar ve sanayi makineleri gelir. Oysaki teknolojinin tanımını en başta akla gelenden çok daha geniştir. Teknoloji bir sanayi alanında gücü veya bilgiyi biriktirme, denetleme, işletme, iletme gibi amaçlarla oluşturulan makinelerin, araç gereçlerin, aygıtların, yöntemlerin tümünü kapsayan uygulama

bilgisidir. Örneğin insanlığın en basit teknolojilerinden biri ateş ve ateş yakmaktır. İpek yolu ile dünyaya yayılan ve dünyanın kurallarını alt üst eden bazı teknolojiler vardır ki bunlar başlıca “Barut ve Pusuladır. Pusula insanoğlunun yelkenlilerini sığ sulardan açık denizlere sürmelerine olanak sağlamış; ticareti kolaylaştırmış, savaşları başka boyutlara taşımış, yeni kıtaların keşfine ön ayak olmuş yani tarihin yolunu çizmiştir. Çin uygarlığı, dünyayı ipek yolundaki diğer kültürlerle bilim ve teknoloji alanlarında etkili katkılarla birlikte, oldukça uzun bir süre boyunca dünyaya liderlik etti. Barut’un Çin’den çıkıp dünyaya yayılması ile savaş sanatı baştan yazılmış ve yepyeni bir dönem başlamış, kılıç ve kalkanın zamanı dolmuş ateş saçan silahların dönemi başlamıştır, feodalitenin hüküm sürdüğü topraklarda derebeylerinin tiranlığı sonlanmış, surların değeri ortadan kalkmıştır.

İpek Yolu’nun teknolojiye ve dolayısıyla tarihe etkisinin öyküsü böyle başlar. İpek yolu sayesinde Çin ile Batı arasındaki kültür alışverişi karşılıklı yarar sağladı ve ortak bir ilerleme kaydetti. “Çin’in Dört Büyük Buluş”unun (kağıt yapımı, basım, barut ve pusula) yanı sıra ipekböceği yetiştirme ve ipek eğirme becerileri Batı’ya iletildi. Bu, tüm dünyanın gelişimini büyük ölçüde hızlandırdı.

Çin’in enfes ürünlerinin yanı sıra, ipekböcekleri ekmeği, ipek eğirme, kağıt yapımı, hareketli tip baskı ve barut gibi batıda birçok Çin ileri teknoloji ihraç edildi. Pusula Çin’de, Han Hanedanlığı döneminde MS 2. yy ile MS 1. yy arasında keşfedildi. İlk pusulalar, doğal olarak manyetikleşmiş bir demir cevheri olan mıknatıs taşı taşından yapılmıştır. Eski Çinliler, bu cevherin serbestçe dönebileceği şekilde bırakılırsa, her daima aynı yönde, manyetik kutuplara doğru yöneleceğini keşfettiler. Erken pusulalar, "değerli taşlar ve evler için uygun alanların seçimi" konusunda jeomanyetik için kullanıldı, ancak daha sonra 11. yüzyıldaki Song Hanedanlığı sırasında navigasyona uyarlandı. Daha sonra pusulalar, bir mıknatıs taşına sabitlenmiş demir iğnelerden yapılmıştır. Kuru pusula ortaçağ Avrupası’nda 1300 civarında icat edildi. Bu, 20. yüzyılın başlarında sıvı dolu manyetik pusula ile değiştirildi.

Seyir pusulasının icadı, akademisyenler tarafından 9. ve 11. yüzyıl arasında (1050’den önce, muhtemelen 850’ye yakın bir zamana kadar) navigasyon için

kullanmaya başlayın Çinliler olduğuna ortak bir teori ile inanmaktadır; Araplar pusulayı Çin'den Avrupa'ya götürdü, ancak mevcut yazılı kanıt sadece Çinliler 'in pusulayı Avrupa ve Orta Asya'dan önce kullandığını gösterir.

Han Hanedanlığında (MÖ 206 - MS 220), Çin ipek üretim teknolojisini gizli tutarak ipek ticaretinde tekeli vardı. Han prensesi, halen Yutian'a (şu anki adıyla Hetian'a) vasıflı işçiler ve ipekböcekleri, dut fidelerini kaçırdı. MS 12. yüzyıla kadar bu teknoloji Batı Avrupa'ya ulaştı.

750'de, Tang Hanedanlığı (618-907) ile Arap İmparatorluğu arasındaki bir savaş, Bişkek Şehri'nde patlak verdi ve Tang birlikleri yenildi. Sonuç olarak, Araplar Çin tutsaklarını İpek Yolu boyunca Semerkant'a götürdü. Bunların arasında kâğıt yapım işçileri vardı. Tang Hanedanlığında Orta Asya'ya "Baskı Tekniği" getirildi. On üçüncü yüzyılda birçok Avrupa gezgin Çin'e İpek Yolu'yla ulaştı ve Baskı Tekniğini Avrupa'ya geri getirdi. 1444 yılında, Alman mektup baskısı mucidi olan Gutenberg, İncil'i benzer bir baskı tekniği kullanarak bastırdı.

On üçüncü yüzyılın başlarında, Moğol ordularının batı yönündeki fetihlerinde direnişi yumuşatmak için barut kullandı. O günlerde barut, kitle imha silahlarına eşdeğerdi. Dahası, karez tekniği Han Hanedanlığı'nın Batı Bölgelerinde tanıtıldı. Batı Bölgelerinde konuşlanan Han birlikleri, suyu ıssız şartlar altında depolamak için kullandılar. Üç Krallık 'tan (220-280) Tang Hanedanlığına (618-907) kadar Batı Asya ve Orta Asya'nın müzik, dans, akrobasi ve sanatları Çin'e yayıldı. Kung-hou (23 telli çalgıcı) ve Pers dili, Han Hanedanlığındaki (MS 206 - MS 220) Çin geleneksel müzik aletlerine katıldı.

Bu uzun ticaret yolunda malzeme ve kültür değişimi de sürüyordu. Batı'nın çok sayıda ürünü; üzüm, yonca, ceviz, havuç, biber, fasulye, ıspanak, salatalık, nar, nadir hayvanlar, tıbbi malzemeler, tatlandırıcılar ve mücevher gibi Çin'e akıyordu. Çin porselenleri ve vernikleri de Batı'ya girdi.

İPEK YOLUNDA HALK ANLATILARININ YOLCULUĞU

Konuşmacı: Seba Simav

Danışman Öğretmen: Selma Yücesoy

Okul Müdürü: Hüseyin Karabulut

Levent Aydın Anadolu Lisesi, Antalya

Giriş

Hikâye anlatma ve dinleme geleneği çok eskilere dayanır. Önceleri Asya'da görülen hikâye anlatma ve dinleme geleneği daha sonra bazı kıtalara da yayılır. Bu geniş coğrafyanın içerisinde önemli bir yeri olan Türklerde ise hikâye anlatma ve dinleme, ilk törenlerde karşımıza çıkmaktadır.

Nazım ve nesir karışık bir yapı gösteren ve hacim bakımından uzun olmasıyla da diğer halk anlatılarından kolaylıkla ayrılabilen halk hikâyeleri, Türk halkının kültür değerlerini bünyesinde toplayan önemli türlerden birisidir.

16.yy.dan günümüze gelene kadar toplumun çeşitli kesimlerinin ilgisini çeken bu metinlerin konusu genellikle sevgi ve kahramanlıktır.

Türk zekâsının ortak ürünleri olan halk anlatılanları uluslararası ipek yolunda uzun bir yolculuğa çıkmıştır. Hangi sebeple olursa olsun kitlelerin göç ettikleri göç ettikleri coğrafyalarda oluşturdukları kültürel ürün ve olguları yeni coğrafyalara taşımalarında başlıca etken olmuştur.

Buldukları coğrafyadan başka coğrafyalara göç eden toplulukların beraberinde taşıdıkları hazinelerin başında sözlü kültür ürünleri gelmektedir. Çünkü bu ürünler kişilerin dillerinin oluşturduğu hafızalarda taşındığı için göç sırasında ayrı bir zahmet ve külfete yol açmamaktadır.

İpek Yolu sadece tüccarların değil, aynı zamanda, doğudan batıya ve batıdan doğuya bilgelerin, orduların, fikirlerin, dinlerin ve kültürlerin de yolu olmuştur.

Çin'den başlayarak Anadolu ve Akdeniz aracılığıyla Avrupa'ya kadar uzanan ve dünyaca ünlü ticaret yoludur. Milattan yüzyıllar önce Mısırlılar, daha

sonra da Romalılar, Çinlilerden ipek satın alırlardı. Ulaşım ise, daha sonra İpek Yolu adı verilen güzergâhları izleyen kervanlarla sağlanırdı. Uzak Doğu'dan gelen ipek ve baharat, Batı dünyası için, uluslararası ilişkilerde önemli bir rol oynamıştır. İpek, ayrıca Doğu kültürünün Batı tarafından tanınmasını da sağlamıştır. Doğu'nun ipeği ile baharatının kervanlarla batıya taşınması, Çin'den Avrupa'ya ulaşan ticaret yollarını oluşturmuştur.

İpek yolunun Türk milleti için geçmişte büyük bir önemi vardı. Türklerin bu yola ne kadar büyük önem verdikleri bir Özbek atasözünde şöyle ifade edilmiştir: “Kâinata iki büyük yol vardır: Gökyüzünde Samanyolu, Yeryüzünde İpek Yolu.”

Türk halk hikâyelerinin oluşma mekânlarına bakıldığında çoğunlukla İpek Yolu üzerinde yer aldığına dair ifadeler görülür. Kahraman veya âşıkların macerası diyar diyar gezmesi hemen her anlatıda İpek Yolu coğrafyasında yer alan şehirlerde meydana gelir.

Eserlerdeki mekân tasvirlerinden hareketle dinleyici veya okuyucu olaylara motive olur ve âlemin büyüüne kendini kaptırır.

Türk halk hikâyelerinde geçen şehir adları İsfahan (Kerem ile Aslı), Kanhedar (Razınihaline ile Mahıfiruze, Şah İsmail ile Gülizar), Acemistan (Gül ile Sitemkâr), Tebriz(Âşık Garip) gibi yerlerdir.

Hayali mekânlar daha çok hikâyenin giriş bölümünde kahramanın âşık olması ve gurbete çıkması bölümlerinde görülmektedir.

Ele aldığımız konuyu örneklendirecek halk hikâyeleri; Türk kaynağından gelen Kerem ile Aslı, Âşık Garip, Tahir ile Zühre, Ercişli Emrah ile Selvihan ve Hint-İran kaynağından gelen Ferhat ile Şirin hikâyeleridir. Bu hikâyelerde görülen hayali ve gerçek mekânlar İpek Yolu güzergâhında yer alan mekânlardır.

Kerem ile Aslı

Kerem'in Aslı'nın peşinden gidip onu arama macerasında azımsanmayacak büyüklükte bir coğrafya söz konusudur. Kerem'in Aslı'yı takibi

sırasında gezdiği yerler bütün ayrıntılarıyla yer almaktadır. Bilhassa Doğu Anadolu'da Erzurum, Erzincan, Kars, Van ve Muş gibi vilayetlerimizin köyleri bir bir adlarıyla hatta bazı özellikleriyle anlatılır. Öyle ki izlediği yol Evliya Çelebi'nin 1656'da İstanbul-Bağdat yolculuğunda takip ettiği yol ile çok benzemektedir.

Kerem ile Aslı'nın gerçek adı Mirzahan ile Fatma'dır. Fuzuli'nin yazdığı bu aşk hikâyesi belki de en acı âşık hikâyelerinden biridir.

Âşık Garip

Hikâyenin oluşma yeri Azerbaycan ve Türkistan olmak üzere iki görüş mevcuttur. Azerbaycan'da olduğu görüşü yaygındır. Hikâyede yer alan Yarbekir - Kale, Şirven - Kale, Şamahı-Kale ve Halep şehirleri aynı zamanda Orta Asya'da aynı isimle mevcuttur ve Türkistan'da "Şahsanem" adlı bir kale bulunmaktadır.

Âşık Garip'in bu coğrafyada el yazmasından halk hikâyeleri okuma geleneğinin devam etmesi gibi hususlar göz önüne alındığında bu hikâyenin de İpek Yolu coğrafyası ile yakinen ilgisi olduğu görülür

Ercişli Emrah ile Selvihan

İran şahlarından Şeyhoğlu Şeyh Abbas dönemin âşıklarını diyar diyar gezip ilham alması için gurbet gezmeye gönderir. Bunlardan biri de Ercişli Emrah'tır. O zamanlar İran'ın başkenti olan İsfahan'dan yola çıkarlar, Tiflis'e giderler. Aşk badesi içirilen Ercişli Emrah ve Selvi birbirlerine âşık olurlar.

Tahir ile Zühre

Hikâyesinin coğrafyası Güneydoğu Anadolu-Van-Azerbaycan bölgesinde geçer. Özbekistan'dan Bulgaristan'a kadar değişik bölgelerdeki varyantlarda, Mardin Şat Suyu gibi ortak isimlerin kullanılması bu yerlerin hikâyenin geçtiği aslı yerler olduğunu göstermektedir.

Ayrıca hikâyelerin çoğunun mani tarzında olması da Azerbaycan ve Güneydoğu Anadolu'yu düşündürmektedir.

Ferhat ile Şirin

Hikâyesindeki olaylar Diyar-ı Ermen, Horasan, Amasya diyarında geçmektedir. Bunun dışında hikâyede Hindistan, Bağdat, Halep, Diyarbakır, Erzurum gibi ülke ve şehirlerin adı geçer. Hikâyemiz Ferhat ile Şirin'in memleketi olan Horasan da başlar.

Günümüzde hâlâ onların üzerinde pek zarif kubbeli bir türbe kurulmuş olup, kalplerinde hakiki saf aşk bulunan “Halk Âşıkları” ziyaretlerinde bulunur, ruhlarına huzur ve rahatlıkları için dualar ederler.

Sonuç

Türk merkezli âşıklık geleneğinin geniş ölçüde İpek Yolu güzergâhında yayılıp geliştiğini söylemek mümkündür. Gerek âşık / sanatçı gelenek temsilcilerinin şahsi maceraları, gerekse onların tasnif ettiği anlatılarda İpek Yolu, Ticaret Yolu, Baharat Yolu gibi adlarla oluşan çeşitli güzergâhlara ait coğrafya söz konusudur. Bu coğrafya bir cephesiyle de Türk kültür tarihinin coğrafyası niteliğindedir. Günümüzde de İpek Yolu üzerinde gerçekleştirilecek önemli projeler vardır. Bu projelerin gerçekleşmesi 21. yüzyılın “Türk Asrı” olmasını sağlayacaktır.

Sözlerimi milli şairimiz Mehmet Akif Ersoy’un Türk illeri için Safahat’ında dile getirdiği şu dizeleriyle bitirmek istiyorum.

Onların nöbeti geçmiş sıra gelmişti bana
Yol tuttum yalnızca doğruca Türkistan’a
Gece gündüz yürüdüm bulmak için Taşkent’i
Geçtiğim yerleri saymaya mahal yok şimdi
Uzanıp sonra Buhara’ya Semerkand’a kadar
Eski dünya bakındım ki ne âlemler var

KAYNAKÇA

- İpek Yolunda Türk Kültür Mirası , Türk Yurdu
- YAKICI, Ali, İpek Yolu’nda Masalların Yolculuğu
- www.turkedebiyati.com
- www.biliminsesi.com
- ÖZARSLAN, Metin, İpek Yolu’ndaki Halk Âşıkları ve Halk Hikâyeleri
- ÜNGÖREN, Ferit, Tahir ile Zühre, Neşeli Kitaplar
- YILMAZ, Timur, Âşıklardan Halk Hikâyeleri, T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı Araştırma ve Eğitim Genel Müdürlüğü

İPEK YOLU VE TÜRKLER

Konuşmacı: Özgenur Ateş

Danışman Öğretmen: Şükrü Öven

Okul Müdürü: Hakan Demir

Muhittin Mustafa Böcek Anadolu Lisesi, Antalya

Özet

Çin ile Ortadoğu arasında köprü görevi görmüş, denizlerde dahil olmak üzere birçok güzergâhı olan ve en çok da ipek ticareti yapılan bu yola adı Alman coğrafyacı Ferdinand von Richthofen tarafından verilmiştir. İpek yolu, Don nehrinin denize döküldüğü yerden başlayıp, Sibirya'nın güneyinden tarımhavzasına ulaşıyordu. Bu büyük İpek Yolu'nun yaklaşık 20000 kilometresi en aktif dönemlerinde Türklerin elindeydi. Bu sebeptendir ki; Türklerin yaşadığı coğrafyalarda, Türk tarihinde ve Türkkültürünün temel unsurlarında İpek Yolu'nun apayrı bir önemi olmuştur. İpek Yolu, Türkler adına sadece bir ticaret yolu olarak kalmamış aynı zamanda; Türk yurtlarını birbirine bağlarken, birlik ve beraberliklerini sağlamış, zamanına göre medeniyet seviyesi çok yüksek, büyük yerleşim yerlerinin kurulmasında ana rol oynamıştır. Bununla beraber İpek Yolu'nun meşhur bir yol olmasında Türk devletlerinin de bir çok rolü olmuştur.

Genel olarak baktığımızda, uluslararası kervan yolu ve eski orta asırlar döneminde bu yol üzerinde egemenliği elde tutan ülkelerin hazinelerinin esas hissesini oluşturmaktadır. Buna en güzel örneği Hun Devletinin yükselme ve çöküş dönemini gösterebiliriz. Milattan önce 209 yılı Hun tarihinin en parlak dönemi olan Metehan'ın hükümdarlığı yıllarında, devletin iktisadi yükselişinin esas nedenim İpek Yolu'nun kontrolünün tamamen Hunların eline geçmesidir. Bundan sonra Çin İmparatorluğu yıllık vergi vermeyi kabul ederek bu yolu kullanma hukukunu elde etmiştir fakat vergilerden kurtulmak amacıyla bazı iç çekişmeler yaratıp, bu çatışmalardan istifade ederek İpek Yolu'na

hakimolmuşlardır. İpek Yolu'nun kontrolünün Çinlilerin eline geçmesi, Hunlar için çöküş olmuş, iktisadi vesiyasi zayıflık devletin parçalanması ile sonuçlanmıştır.

Anahtar Kelimeler: Türkler, İpek Yolu, Ticaret

Giriş

Tarihin en eski ve uzun karayolu olan ancak sadece karayolu olan ancak bir çok güzergâha sahip İpek Yolu, milattan önce 2. yüzyıldan 1800'lü yıllara kadar önemini korumuştur. Günümüzde de, Orta Asya Türk Cumhuriyetlerinin bağımsızlıklarını kazanmalarından sonra İpek Yolu'nun hem bir ticaret yolu hem de tarihsel ve kültürel bir değer olarak yeniden canlanması gündeme gelmiştir ve bu konudaki çalışmalar başlamıştır. İpek Yolu'nun ana güzergâhı Çin'i Orta Asya ve İran üzerinden Mezopotamya'ya, oradan da Akdeniz kıyısındaki Antakya ve Sur Limanlarına bağlayan kara yoludur. Yolun adı ise Çin ile Ortadoğu arasında yapılan ticaretin ana metaini teşkil ettiği için, Ferdinand von Richthofen (Alman coğrafyacı) tarafından verilmiştir. İpek Yolu, sadece bir ticaret yolu olarak kalmamış, doğu-batı, kuzey-güney etkileşimlerinin de sağlanmasında büyük rolü olmuştur. İpek Yolu; farklı medeniyetlerin, farklı kültürlerin, farklı siyasi organizasyonların, farklı dil ve dinlere sahip milletlerin, aynı zamanda farklı ırktan insanların yaşadığı coğrafyaları birbirlerine bağlamıştır. Böylece bir köprü görevi görürken aynı zamanda devletlerarası anlaşmazlıklar, mücadeleler ve savaşların da sebebi olmuştur.

Türklerin yaşadığı coğrafyalarda, Türk tarihinde ve Türk kültürünün temel unsurlarının oluşmasında ise İpek Yolu apayrı bir önem teşkil eder. Türkler açısından İpek Yolu'nun önemli özelliklerinden birisi de Türklerin yaşadığı geniş coğrafyaları birbirine bağlayan tek ulaşım yolunun İpek Yolu olmasıdır. Bu yönüyle İpek Yolu, Türklerin ticari ilişkilerini yoğunlaştırmış, birlik ve beraberliklerine olanak sağlarken aynı zamanda medeniyet seviyesi yüksek büyük yerleşim birimlerinin(Semerkant, Buhara vs.) kurulmasına katkı sağlamıştır. Aynı şekilde İpek Yolu'nun meşhur bir yol hale gelmesinde Türk

devletlerinin katkıları da yadsınamaz derecede büyüktür. Örnek verecek olursak, IX ve XI. Yüzyılları arasında bazı dar geçitler, yol kesenlerin işini kolaylaştırırken, ticareti zorlaştırıyordu. O yıllarda İpek Yolu'nun büyük bir kısmını kontrolleri altında tutan Uygurlar' ın sayesinde, İpek Yolu düzenli şekilde işleyerek gelişmiştir. Bir diğer örnek ise Selçuklu kervansaraylarıdır.

İpek Yolu, eski ve orta asırlar döneminde hangi ülkelerin egemenliğinde ise, o ülkelerin hazinelerinin esas hisselerini oluşturuyordu. Hun Devleti'nin yükselme ve çöküş dönemlerini de İpek Yolu egemenlikleriyle ilişkilendirebiliriz. Milattan önce 209 yılı, Hun Devleti'nin en parlak yılıdır. Metehan'ın bu yıllardaki hükümdarlığı sırasında, İpek Yolu'nun kontrolü tamamen Hun Devleti'nin elindeydi. Çin Devleti ise vergiye bağlanmak suretiyle bu yolu kullanabilme hukukuna sahipti. Fakat milattan önce 160 yılında Çin Devleti, Hunları zayıflatıp, bölgedeki nüfuzunu arttırmak, vergilerden de kurtulmak adına, Hun Devleti içerisinde bazı iç çatışmalar körükledi. Daha sonra bu iç çatışmalardan yararlanıp, İpek Yolu üzerindeki ülkeleri sırasıyla ele geçirdi. İpek Yolu'nun kontrolünün Çin Devleti'nin eline geçmesi ise Hun Devleti için çöküş olmuştur. Bununla beraber gelen iktisadi ve siyasi zayıflıkla birlikte Hun Devleti parçalanmıştır. Hunların İpek Yolu hâkimiyeti sırasında, dünyada ipeğe karşı ilgi fazla ve ipek ticaretinden elde edilen gelir yüksek olduğundan, o yıllarda Türk halklarının yaşadığı yerlerde ipekçilik gelişmiştir.

İpek Yolu'nun Türk tarihi açısından, İpek Yolu'nun gelişmesi açısından da Türk tarihinin birbirlerine çok önemli katkıları olmuştur. Türklerin bu yola ne kadar büyük bir önem verdiği bir Özbek sözünde de şu şekilde ifade edilmiştir. 'Kâinatta iki büyük yol vardır: Gökyüzünde Samanyolu, yeryüzünde İpek Yolu.'

KAYNAKÇA

İsayev Elbrus, Özdemir Mustafa, ZfWT Vol. 3, No. 1, 2011

Gökalp, Ziya (1995) Türk Medeniyeti Tarihi. İstanbul, Toker Yayınları No 17

www.altayli.net/buyuk-ipek-yolu-ve-turk-dunyasi.html

İPEK YOLUNUN TARİH, KÜLTÜR TOPLUM VE TURİZM FAALİYETLERİ ÜZERİNE ETKİLERİ NELERDİR?

Konuşmacı: Esra Hacıoğlu

Danışman Öğretmen: Salih Sarı

Okul Müdürü: Hasan Kökçü

Namık Karamancı Fen Lisesi, Antalya

İpek Yolu Hakkında Ne Biliyoruz?

İpek yolu haritası Asya'nın en doğusunda kalan Çin'den başlayarak tüm Asya kıtasını ortadan bölen OrtaDoğu ülkeleri Anadolu ve Mısır topraklarından geçerek Akdeniz'e ulaşan ve oradan da Avrupa'ya varan bir bölgeyi kapsamaktadır. İpek Yolu hakkına elde edilen ilk tarihi belgeler Roma ve Antik Yunan döneminden kalmıştır. İsmi de taşıdığı en meşhur ürün olan ipekten almıştır. Doğuda ki Çin gibi ülkelerden üretilen ipek, baharat, metal eşyalar, çömlekçilik, hediyelik eşyalar ve diğer ticari ticaret eşyaları Büyük İpek Yolu vasıtasıyla Orta Asya'dan geçerek o dönemin ünlü şehirlerine götürüyordu. Bunun karşılığında geri dönen kervanlar Çin' Avrupa'da üretilen ürünleri taşıyordu. Başta sadece ticaret amacı olan ve ticaret yapılmak için kullanılan İpek Yolu daha sonraki zamanlarda fikirlerin, dinlerin, orduların, farklıkültürlerin, bilginlerin takip ettiği bir yol durumunu almıştır. Bu duruma gelmesi de bu yolu insanlık tarihinde önemli bir yere taşımıştır tabi ki . MS 1000 yıllarına kadar İpek Yolu üzerinde Türk – Çin mücadelesi sürmüştür Asya Hun Devleti sırası zamanında başlayan mücadelede Çin İmparatoru Wu-ti yüksek rütbeli bir subayına İpek yolu ile ilgili bir rapor hazırlatmış ve İpek Yolu üzerindeki devletlerle iş birliği yolu aramıştır. Bu yol Doğu'dan ziyade Batı'nın ihtiyaçları için açılmış bir yoldur. Avrupa Doğu'nun kaliteli ipek ve baharatını tanıyınca bu ürünler önem kazanmış ve bu ticaret yolunun oluşumu başlamıştır.

İpek Yolu'nun Anadolu da kuzey ve güney olmak üzere iki yolu vardı. Bu durum da Anadolu'nun ticaretinin gelişmesinde, kültür varyasyonu oluşumunda ve Anadolu'nun coğrafi konumu ile imrenilmesine yol açmıştır. İpek Yolu'na hâkim olmak Orta Asya 'da adeta hâkimiyet sembolüydü. İpek Yolu hâkimiyeti için tarihte birçok savaş yapıldı. Örneğin: Türklerle-Çinliler, Türkler kendi arasında, Türk topluluğu ile komşu topluluk arasında defalarca savaş gerçekleşti. İpek yolu ticaret yolu olmasının ötesinde o dönem izlerini taşımakta tarihi ve kültürel zenginlik sunmaktadır. Bu sebeple İpek Yolu Çin ile Batı arasındaki ekonomik ve kültürel temaslarda önemli bir rol üstlenmiştir. 14.yy'da Osmanlı'da önemini sürdüren İpek Yolu Yeni Çağ'da coğrafi keşiflerinyapılması sonucuyla önemini yitirmeye başlamıştır. 16 ve 17. yy.da ipeğin Avrupa'da üretilmeye başlanması ile önemini kaybetme yolunda tehlikeli bir sürece girmiştir. 19. yy.dan sonra kullanılmaz hale gelmiştir. Orta Asya Türk Cumhuriyeti bağımsızlığı ilan ettikten sonra İpek Yolu için yenileme çalışmaları yapılmıştır. Amaç da ipek Yolu'nun tarihi ve kültürel değer olarak yenden canlandırılmasıdır. İpek Yolu'nun yaklaşık 20.000 kilometresi Türklerin yaşadığı coğrafyaya uzanmaktadır. Dünya tarihinin şah damarı sayılan İpek Yolu en aktif zamanlarını yaşarken Türklerin hâkimiyeti altındaydı. İpek Yolu farklı medeniyetlerin farklı siyasi organizasyonların aynı zamanda üç farklı coğrafyada yaşayan insanları birbirine bağlamaktadır. Hem doğal kaynakların araştırılmasında hem de askeri amaçlı keşif yolu olarak kullanılmıştır. Sadece doğu batı şeklinde düz bir yol değil kuzey güneyi de içine alarak ağ halini almıştır. Orta asırlarda İpek Yolu ülkeler arasında ticari ve medeni ilişkilerin getirilmesinde çok büyük roller üstlenmişlerdir. Türklerin bu yola ne kadar önem verdiği bir Özbek atasözünde şöyledir “Kâinata iki büyük yol vardır. Gökyüzünde saman yolu, yeryüzünde ipek yoludur.” 6.asırınıkinci yarısından itibaren eski dünyanın hem Doğu hem de Batı imparatorlukları içinde ipek yolunun ve onun kollarının hâkimiyeti için yapılan mücadeleler iyice arttı. Türk tarihi meşhur araştırmacıyı L.N. Kumilyow bu dönemde ipek ve kervan

yollarının ticari ve iktisadi öneminden söz ederek ortaya koymuştur. Şuçümleleri: Türk halkları ve hükümdarları için halkını darmadağın ettikten sonraki süreçte yalnız siyasi değil iktisadi gücüde ellerinden aldılar. Çünkü bu olay Türklerin Büyük İpek Yolunun sahibi olmalarını doğurdu. İpek yolu sadece düz bir yoldan ibaret değildi. Bulunduğu güzergâhta bolca kervansaray, han, hamam, alışveriş yapılacak yerler, konaklama vb. yerler bulunmaktadır. Vebu İpek Yolu üzerinde bulunan bolca kültürel miras farklı tarihlerde farklı kişiler tarafından onarılmaya çalışıldı. İpek Yolu üzerinde bulunan bu tarihsel yapıların onarılarak yeniden işlev hale getirilmesi, ayrıca İpek Yolu üzerindeki yüzlerce yıllık birçok medeniyetin yaratmış olduğu kültürel alışverişin izlerini hala bünyesinde somut olarak bulundurması ve canlı tutulması çeşitli güzergâhların tüm çevreleriyle birlikte kültür turizmi kapsamına alınarak dünyaya açılması İpek Yolunun tekrardan ilgi çekişi olmasına katkı sağlamıştır. İpek Yolu üzerindeki mimarlı yapıları odağında Selçuklular beylikler ve Osmanlıların Anadolu kültürüne yaptıkları aydınlık ve yaratıcı katkıların bütünsel bir yaklaşımla anlamlandırılması olmak üzere dört boyutta sürdürülen çalışmalar sonucunda bugün yüzden fazla han ve kervansaray onarıldı. Bunlar arasında örnek verilecek olursa eğer Kayseri’ de Sultan Han, Sivas’ ta Alaca Han, Tokat’ ta Mahberi Hatun Kervansarayı, Konya Selçuklu’ da Zezedin Han, Antalya’ da Şerapsa Han vardır. Uluslar arası ticaret ile uluslar arasında mal ve hizmet taşımaktadır. Mal hizmet yanında iletişim ve etkileşim ile uluslar birbirine teknoloji, kültür, sanat, zenginlik gibi unsurlarda transfer etmişlerdir. Siyasi, ekonomik ve sosyal gelişimler tabi ki ulusların birbirini etkilemesi ile gelişmiş ve zamanımızın seviyesine gelmiştir. İnternetin ve bilim çağının bu kadar hızlı ve yaygın olmadığı dönemlerde kültürler uluslar arasında ticaret kervanlarıyla ve tacirler aracılığıyla yapılmaktaydı. İpek Yolu vasıtası ile ticari mallar ve kültürler taşınmıştır. Bu da demek oluyor ki; Batı’nın bu günkü gelişiminin temeli Doğu’dan ve Çin’den gelmektedir. İpek Yolu tarihe adını kazınmış, varlığını kabul ettirmiş, sakınılan bir göz olmayı yıllar öncesinde başarmıştır.

Tabi bu durumunda geri dönüşleri doğal olarak olumlu olmuştur. Buna örnek vermek gerekirse İpek Yolu'nun turizme katkısı amaçlı birçok proje hazırlanmıştır. İpek Yolu'nun varlığı hayatta kalış süreci 8-10 yıl değildir. İpek Yolu çok uzun zamanlar boyunca nefes alan bir yoldur. İpek Yolu hala günümüzde dâhil olmak üzere yapısında birçok kültürün, tarihin, milletin, dönemin izlerini bulundurmaktadır. Buda İpek Yolu'nun hala günümüzde de çok değerli ve önemli bir güzergâh olduğu gerçeğini değiştirmemiştir. Sunumumu Tacettin FiDAN'IN İpek Yolu'na yazdığı bir şiir ile bitiriyorum.

Uzun bir geceye yerleşirken,
Batı'da Güneş batıyor.
Yeni bir gün canlanırken
Doğu'da şavk yükseliyor.
Muazzam Dünya İpek Yolu'nu bulmuş.
Artık Türkün davulları gümlüyor.

TOPLUMSAL UZLAŞI VE DİYALOG AÇISINDAN İPEK YOLU

Konuşmacı: Esmâ Arslan

Danışman Öğretmen: Mehmet Emin Kılıç

Okul Müdürü: Muhittin Bozkaya

Suruç Fen Lisesi, Şanlıurfa

Giriş

Tarihi anlamak ve tarih bilinci kazanmak için yapılması gereken, tarihin başlangıcına doğru yol almaktır. Geleceği anlamak istiyorsak geçmişi bilmemiz şarttır. Zira günümüz dünyası geçmişin temelleri üzerine kurulmuştur. Kısaca günümüzün modern dünyası tarihin başlangıcında gizlidir. Bundan dolayı tarih, kavram olarak; geçmişteki olay ve olguları, yer ve zaman göstererek neden – sonuç bağlamı çerçevesinde belgelere dayanarak inceleyen sosyal bir bilimdir. Tarih birçok bilim ile ilişkili ve içiçedir. Tarihe salt kendi başına bir yöntemle yaklaşılmaz. Tarihi tarih yapan, zaman- mekân kavramları ışığında toplumların dini, siyasi, kültürel ve ekonomik alanlarda meydana getirdikleri gelişmelerdir.

1.Kültürlerin Buluşma Noktası İpek Yolu

Bu gelişmelerden bir tanesi de insanlık tarihinin en eski ticari, ekonomik ve kültürel gelişiminin mihenk taşlarından birisi olan İpek Yolu'dur. Yaklaşık olarak 2000 yıllık bir mazisi olan ve ilk defa MÖ II. yy.'nin sonlarında açıldığı hakkında bilgilerimiz olan İpek Yolu; Doğu'nun, ürettiği ipek ve ipekli mallarına pazar aradığı, Batı'nın da, Doğu'daki ipek ve diğer kıymetli malları elde etmek maksadıyla girişimlerde bulunarak açtığı bir yollar ağıdır.(Tezcan,2014:97)Çin'den başlayarak Anadolu ve Akdeniz aracılığıyla Avrupa'ya ve Kızıldeniz üzerinden de Afrika'ya kadar uzanan ticaret yollarının genel adı,bu yollar üzerinde ticareti yapılan en önemli ve kıymetli mal olan ipekten dolayı “İpek Yolu” olarak adlandırılmıştır. (Deniz, 2016:389) İpek, sadece ticareti yapılan bir mal değil aynı zamanda bir değişim aracı olarak para yerine

de kullanılan önemli bir iktisadi değerdi.(Deniz, 2016:390) 650 yılında deneme niteliğinde de olsa ipek, ödeme aracı olarak kullanıldığı bilinmektedir. (Özdal, 2015:11)

Baharat Yolu olarak da adlandırılan İpek Yolu, hem kültürel yayılma hem de bir zenginleşme kaynağıdır. Yollar insanların mallarıyla birlikte fikirlerin, bilgilerin inanç ve kültürel değerlerin yayılma hareketine sahip mekânlardır. Büyük İpek Yolu da bu yollardan bir tanesidir. Toplumlarindini, siyasi, kültürel ve ekonomik değişimlerinde büyük bir rol oynamıştır. Kültürel, toplumsal ve ekonomik kaynaşmanın köprüsü olmuştur. En önemli özelliği kıtalar arası olmasıdır. Böylece kıtalar arası bölgelerin kaynaşma ve etkileşiminde önemli bir role sahip olmuştur. İlk defa İpek Yolu olarak isimlendirilmesi Çinli bir seyyah olan Çjan Syan yolculuğundan sonra olmuştur.(Deniz,2016:389)Daha sonraki zamanlarda Asya, Akdeniz ve Avrupa ülkeleri arasındaki ilişkilerin anlam kazandığı bir yer haline gelmiştir. İpek Yolu veya Baharat Yolu olarak da bilinen bu yollar üzerinde yer alan önemli yerleşim yerleri, hamam, liman, han ve köprü gibi yapılar inşa edilmiştir. Bumekânlar, yapı ve yerleşim yerleri; zaman içerisinde kültürlerin buluşma ve yayılma noktaları haline gelmiştir.

2. Kültürel Etkileşim ve Kaynaşmada İpek Yolu'nun Rolü

Tarihin en önemli ticaret yollarından biri olan İpek Yolu Doğu ile Batı'yı ekonomik, sosyal, kültürel ve demografik olmak üzere birçok açıdan bağlamıştır. (Yetiş ve Kaygısız, 2017:524)Afrika'da Mısırlılar, Avrupa'daRomalılar, Asya'da Çinliler ve Hindistan, Yemen uzun yıllar bu yollar üzerinden ticaret yapmışlardır. Çağlar boyu ticaret yolları, kültürlerin kaynaşmasını sağlamıştır.(Yetiş ve Kaygısız, 2017:526) İpek Yolu da bu anlamda Doğu ve Batı kültürleri arasında bir zincir halkası rolü oynamıştır. Doğunun zengin medeniyeti, Batı uygarlığını ve ticaretini geliştirmekle beraber Avrupa coğrafyasında sıkışıp kalmış Batı uygarlığı, bu sayede yeni ufuklara yelken açmıştır. Kültürel, düşünsel, ekonomik gelişim beraberinde yeni mantıklar da ortaya çıkarmıştır. Sanayileşme, kentleşme ve kültürel etkileşim

başlıca örneklerdir. İpek, porselen, kâğıt, baharat ve bunların yanında değerli taşların kervanlarla Batı'ya taşınması, uygarlıklar arasındaki kültür alışverişine imkânsağlamıştır. İpek Yolu, doğudan batıya basit bir şekilde ipek ticaretini ifade eden bir yol değil, kurumsallaşmış bir ticaret kültürünün ifadesidir. Bundan dolayı kültürler arası diyalogun tesisinde önemli bir rol oynamıştır. Bu ticaret ahlakı ve inançlar arası ilişkiler her üç kıtaya da yayılmıştır. Kültür; bir toplumun maddi ve manevi değerlerin bütünüdür, yaşayış ve düşünüş tarzıdır. Kısaca toplumların kimliğidir. Ticaretde bu kültürün bir parçasıdır, ekonomik gelişim aracıdır. Aynı zamanda ticaret, bir uzlaşma kültürü olarak da tanımlanabilir. Dolayısıyla bu uzlaşma kültürünün gelişiminde İpek Yolu'nun büyük bir etkisi olmuştur. Bundan kaynaklı ticaretle uğraşan toplumlar birbirleriyle çatışmaktan kaçınırlar. Çünkü çatışma ticaretin sonu, yoksulluğun başlangıcı demektir. Uzlaşma ve diyalog ticaret kültürünün mihenk taşlarındandır. Hindistan ve Çin'den gelen baharatlar, Yemen'den gelen kahveler Avrupa mutfak kültürünü ve damak zevkini büyük bir ölçüde değiştirmiştir. Batı mutfağının Doğu mutfak kültürüyle buluşması anlamı taşımaktadır. Doğudan taşınan ipek, porselen, baharat ve kâğıt gibi malzemeler kervanlarla Roma ve Bizans'a götürülürken, geri dönen kervanlar bu sefer batıdaki malzeme ve eşyaları doğuya götürüyordu.(Özdemir,2011:114)Bundan da anlaşılacağı üzere tam bir kültürel etkileşim ve kaynaşma söz konusudur.

3.Türkler Açısından Önemi ve Tarihselliği

İpek Yolu'nun tarihiyle ilgili kaynaklara (Çin, Türk, İran, Arap, Bizans kaynaklarına) bakıldığında, Türkler'in, İpek Yolu ile irtibatı olan ve bu yolu işlek hale getiren milletlerden biri olduğu görülür. (Alyılmaz,2014:181)Türk halklarının yaşadığı coğrafyalarda İpek Yolu, Türk kültürü ve ekonomik zenginleşmede ayrı bir öneme sahiptir.(İsayev ve Özdemir,2011:112) İpek Yolu, Türklerin coğrafi bölgeleri birbirine bağlayan tek ulaşım yoludur. Türk yurt ve beyliklerini birbirine bağlamış; ekonomik, ticari ilişkilerini yoğunlaştırmış, zenginleştirmiş ve yeni yerleşim birimleri olan kentlerin kurulmasında büyük bir

rol oynamıştır. Türk halkları açısından önemini bir Özbek atasözü açıklamaktadır: “Kâinatta iki büyük yol vardır:Gökyüzünde Samanyolu, Yeryüzünde İpek Yolu.”(<http://www.altayli.net/buyuk-ipek-yolu-ve-turk-dunyasi.html>) İpek Yolu’nun tarihte bu kadar tanınıp meşhur olması Türk halklarının sayesinde olmuştur.Bu yol sayesinde Türk halkları yeni arazi ve yerleşim yerlerine sahip olmuş, medeniyet ve iklimin geliştirilmesinde büyük bir etki göstermiştir.Türk halkının ekonomik anlamda zenginleşmesinin ve kültürel açıdan da tanınmasının yolu olmuştur.1300 ‘lü yıllarda Türk halkı Doğu- Batı ticaretini karadan ve denizden tamamen kendilerine bağımlı hale getirmişlerdir.Bu dönem aynı zamanda Türk halkının tarihinde uluslararası siyasette en güçlü oldukları döneme tekabül etmektedir.Türkler Çin, İran, Bizans İmparatorluğu ile komşuydular.Türk halkları ve akıncıları, eski dünyanın büyük imparatorluğu olan Çin hükümdarlığını yerle bir ettikten sonra doğuyla batıyı birleştiren Büyük İpek Yolu’na sahip olmuşlardır.Daha sonraları diğer Türk devletlerinin hâkimiyetleri döneminde de bu yolla yapılan ticaretin ayrıcalıklı bir rolü olmuştur. Günümüz modern dünyasında da doğuya açılan bir pencere konumunu korumaktadır.

Sonuç

Eski dönemlerde Doğu’yu ve Batı’yı birbirine bağlayan İpek Yolu’nun çeşitli safhalarında onun içeriğinde ve öneminde, yönleri ve boyutlarında değişiklikler olmuş, ancak, değişmeyen şu ki; İpek Yolu medeniyetler arası köprü rolünü hep korumuştur. (Kydyrali,2016:101)Bu açıdan Büyük İpek Yolu; ekonomik ve toplumsal kültürün yayılma ve kaynaşma yolu olmuş, toplumların birbirini tanıma ve kaynaşma aracı olmuştur. Coğrafi keşiflerin ortaya çıkmasından önce altın çağını yaşayan İpek Yolu, coğrafi keşiflerle ve ticaretin Atlas Okyanusu’na kaymasıyla birlikte belli bir dönem önemini yitirmiştir. Daha sonra petrol yataklarının bulunması, güvenliğin sağlanması ve ticaret yollarının yeniden inşa edilmesiyle birlikte tekrardan önem kazanmaya başlamıştır.

KAYNAKÇA

TEZCAN,Mehmet,“İpek Yolu’nun İran Güzergâhı ve İpek Yolu Ticaretine İran Engellemesi”, 38. Uluslararası Asya Ve Kuzey Afrika Çalışmaları Kongresi, 10-15 Eylül 2007,Ankara.

ALYILMAZ,Cengiz , “İpek Yolu ve Orhun Yazıtları”, A.Ü.Türkiyat Araştırmaları Dergisi,S:24 (2004),s.181-192.

DENİZ,Taşkın,“İpek Yolu’nun Kırgızistan İçin Siyasi,Ekonomik ve Sosyo-Kültürel Önemi” ,Uluslararası İpek Yolu’nun Yükselişi ve Türk Dünyası Bilgi Şöleni 2. Cilt, 3-4 Mart 2016,Ankara 2016,s.388-400.

İSAYEV, Elbrus ve ÖZDEMİR,Mustafa,“ Büyük İpek Yolu ve Türk Dünyası”, Zeitschrift für die Welt der Türken Journal of World of Turks,S:1(2011),S.111-120.

YETİŞ,Şule Ardıç ve KAYGISIZ,Neşe Çullu,“İpek Yolu Turizm Projesi Kapsamında Kapadokya’da Yer Alan Kervansarayların Turizme Kazandırılması”, Journal Of Social And Humanities Sciences Research,S:4(2017),s.522-527.

ÖZDAL, Ahmet Nurullah, “Ortaçağ İslam Coğrafyasında Karşılaşılan Sıradışı Ödeme Araçları”, Current Research in Social Sciences,S:1(2015),s.9-11.

KYDYRALI,Darkhan,Medeniyetler Diyalogu İnşasında İpek Yolu’nun Önemi, Uluslararası İpek Yolu’nun Yükselişi ve Türk Dünyası Bilgi Şöleni 2. Cilt, 3-4 Mart 2016,Ankara 2016,s.89-104.

<http://www.silkroutes.net/ipek-yolu-ticaret-tarih.htm>, 18,19 Kasım 2017’de erişildi

<http://www.altayli.net/buyuk-ipek-yolu-ve-turk-dunyasi.html> , 19 Kasım 2017’de erişildi

<http://www.genelturktarihi.net/buyuk-ipek-yolu-ve-turk-dunyasi> , 18,19 Kasım 2017’de erişildi

<http://www.jeopoliturk.com/MakaleDetay/37/KiRiM-TARİHİNDE-IPEK-YOLUNU-DAYANAN-MİRAS>, 20,21 Kasım 2017’de erişildi

<http://www.acarindex.com/dosyalar/makale/acarindex-1423939408.pdf>, 20,21 Kasım 2017’de erişildi

KÜRESELLEŞME ÇAĞINDA LOJİSTİK FAALİYETLER, İPEK YOLU VE TÜRKİYE

Konuşmacı: Beyza Sena Durmaz

Danışman Öğretmen: Mahir Selim Akçakaya

Okul Müdürü: Mahmut Tayyar Yetük

TOBB Fen Lisesi, Antalya

Özet

Tarihte bilinen en eski ticaret yolu olan ve asırlarca çok geniş bir coğrafi alanda işlevselliği devam eden İpek Yolu, MÖ II. yüzyıldan itibaren XIX. yüzyılın ortalarına kadar faaliyetine devam etmiştir. Orta Asya, Orta Doğu, Doğu Akdeniz ve Anadolu'yu içine alıp Çin'den Avrupa'ya kadar olan büyük bir alanda etkili olmuş; Doğu ile Batıyı birleştiren köprü rolünü üstlenmiştir. Ticaret, lojistik ve taşımacılığın temellerini buradaki faaliyetlerde görmemiz mümkündür. Lojistik, bir malın üretim aşamasından tüketiciye ulaştırılmasına kadar geniş bir yelpazedeki birçok altyapı, işlem, hizmet ve faaliyeti kapsamaktadır. Ürün tedariki, ulaştırma, depolama, aktarma, gümrükleme, nakliye, dağıtım ve takip gibi işlemler sektörün başlıca bileşenleridir.

Günümüzün şartları gereği Lojistik faaliyetler de küreselleşmiş, üretim, pazarlama, rekabet vb. artık sadece yerel ölçekte düşünülmemektedir. Rekabet şartlarının giderek ağırlaştığı uluslararası ticarete malın hızlı ve düşük maliyetle taşınması ve zamanında alıcıya teslim edilmesi büyük önem taşımaktadır. Son yıllarda küreselleşmenin ve zaman zaman yaşanan ekonomik krizlerin de etkisiyle, lojistik hizmetlere olan talep önemli derecede artmıştır. Lojistik sektörü, Dünya'da ve Türkiye'de hızlı bir gelişme içinde olan az sayıda sektörlerden biridir. Lojistik faaliyetlerin verimli şekilde yürütülebilmesi için "Lojistik Köy" planlaması önem kazanmaktadır. Ülkemizde de toplam 18 tane lojistik köy bulunmaktadır. Bu merkezlerden üç tanesi faaliyete geçmiş,

dörttanesinde yapımı sürmekte, geri kalan on bir merkezinde yapılması planlama aşamasındadır.

Ülkemizin gerekli yatırımlarla lojistik faaliyetlerde hak ettiği yeri alması hem tarihe hem de realiteye karşı ödememiz gereken bir borç gibi görülmektedir. Bunun için “Demir İpek Yolu” da denilen Bakü-Tiflis- Kars Demiryolu projesi harekete geçirilmiştir. Bu şekilde yolların birleşmesiyle tarihin büyük ticaret yolu olan “İpek Yolu” tekrar canlandırılacak ve Çin’den Londra’ya kadar bölgelere önemli oranda siyasi, sosyal ve ekonomik katkılar sağlayacaktır.

Anahtar Kelimeler: İpek Yolu, Lojistik, Küresel, Ticaret

Giriş

Tarihsel süreç içinde ticaret yolları; farklı coğrafyalarda yaşayan insanlar arasında etkileşim oluşmasını sağlayarak toplumların sosyal, kültürel ve ekonomik yapılarına büyük katkılar yapmıştır. Ticaretin kapsam ve yöntemi medeniyet sahasında ilerlemelere orantılı olarak değişim geçirmiştir. Geçmişin kervanlarında binek hayvanlarının hızında gerçekleşen mal sevkiyatı; zamanla içerik ve ulaşım şekillerinde farklılıklar göstermiştir. Özellikle XX. yüzyılın başlarından itibaren üretim, tüketim ve dağıtım faaliyetlerinde biçimsel bir değişme meydana gelmiş ve bu süreçte lojistik; yönetim stratejisinin bir parçası olarak gelişmeye başlamıştır. Öyle ki geçmişte sadece askerî bir kavram olarak algılanan lojistik, günümüzde işletmelerin ve ülkelerin rekabetçi üstünlüğünü belirlemede temel stratejik unsurlardan biri olarak değerlendirilmektedir. Küresel birçok markanın uluslararası pazarlarda kalıcı olabilmesinin ardında müşteri memnuniyetini ve düşük maliyetleri hedefleyen etkin bir lojistik yönetimi vardır. Lojistik, bir malın üretim aşamasından tüketiciye ulaştırılmasına kadar geniş bir yelpazedeki birçok altyapı, işlem, hizmet ve faaliyeti kapsamaktadır. Ürün tedariki, ulaştırma, depolama, aktarma,

gümrükleme, nakliye, dağıtım ve takip gibi işlemler sektörün başlıca bileşenleridir.¹²⁰

Tarihte bu tür ticari hareketlerin merkeziliği rolünü üstlenen en eski, uzun ömürlü çok geniş bir coğrafi alanı kapsayan İpek Yolu, MÖ II. yüzyıldan itibaren XIX. yüzyılın ortalarına kadar faaliyetine devam etmiş, Orta Asya, Orta Doğu, Doğu Akdeniz ve Anadolu'yu içine alıp Çin'den Avrupa'ya kadar olan büyük bir alanda etkili olmuştur. Bir bakıma Doğu ile Batıyı birleştiren köprü rolünü üstlenerek ticaret, lojistik¹²¹ ve taşımacılığın temellerinin bu dönemde oluştuğu görülmektedir¹²².

Dünyanın çehresini geri dönüşümü olmayacak şekilde değiştirecek bir atılım olan Sanayi İnkılâbı'nda makineli üretime doğru atılan adım, 1900'lü yılların başından itibaren büyük potansiyel içeren seri üretimlere doğru ilerlenmesine sebebiyet vermiştir. Üretim miktarının artması ve malların dolaşımının daha da büyümesi, yerel düzeyden küresel düzeye doğru, belirli bölgelerde ticari hatlar ve pazarların ortaya çıkmasını sağlamıştır.

Küreselleşme ve Ticaret

Küreselleşme kavramı çok boyutlu bir kavramdır ve insanların ilgi alanına ekonomik, siyasal ve kültürel yönleriyle girer. Küreselleşme öncesi bölgesel üretim ve bölgesel tüketim söz konusuysen özellikle İkinci Dünya Savaşı sonrası galip ülkelerin, tüketimi sifira yaklaşmış savaştan etkilenmiş ülkeler için üretim yapması daha sonra bu üretimlerini, artan talep karşısında diğer ülkelere taşınmasıyla ortaya çıkmıştır. Küreselleşme, lojistik süreçlerin ve gerekli altyapıların oluşturulmasında itici bir güç oluşturmuştur. Lojistik açısından küreselleşme; gelişen bilim teknolojilerinin ve lojistik yönetiminin katkısıyla

¹²⁰Vedat Karadeniz- Erdal Akpınar ,”Türkiye’de Lojistik Köy Uygulamaları ve Yeni Bir Lojistik Köy Önerisi”,**Marmara Coğrafya Dergisi**,Sayısı:23,Ocak-2011, s. 51

¹²¹Lojistik ve taşımacılığın esası yüklerin taşınması, yüklerin satılacağı yerler, dağıtım ve toplama merkezleri ile bunlar arasında yüklerin hareket halinde olması olarak düşünüldüğünde, geçmişte kervanların konakladığı han tarzı yapıların zamanın lojistik merkezleri olduğu düşünülebilir. Kervanların taşıdığı mallar ise daha çok yükte hafif değerde ağır olan ipek, baharat ve kıymetli madenler üzerine yoğunlaşmıştı.

¹²²Elmira Bakirova-**İpek Yolu Üzerindeki Lojistik Faaliyetlerin Günümüzde Kültür-Sanatın Gelişmesine Etkisi:Özbekistan Örneği**,Sosyal Bilimler Enstitüsü Siyaset Bilimi ve Uluslararası İlişkiler Anabilim Dalı Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi,s.14

işlerin(üretim, pazarlama, rekabet vb.)artık yerel ölçekte değil tüm dünya ölçeğinde yapılması anlayışıdır. Son dönemde yaşanan gelişmeler ile artık şehirler, bölgeler ve ülkeler arasında giderek artan bir ticaret hacmi ve üretimde etkinlik büyük önem kazanmıştır. Küreselleşme ile işletmeler artık, dünya üzerinde çok farklı ülkede ve bölgede faaliyet gösterirken; dünyanın birçok yerinden hammadde tedarik etme, en uygun koşullarda üretim merkezlerinde bir araya getirme ve sonrasında nihai ürünleri en uygun dağıtım kanalları ile birçok ülke pazarında satışa sunma ve bu süreci doğru planlamak durumunda kalmışlardır. İşte bu noktada lojistik olgusu gündeme gelmekte ve lojistik hizmetlerin önemi ciddi boyutta tartışılmaktadır.¹²³

Lojistik olmadan küreselleşmenin gerçekleşmesinin ya da etkilerini sürdürmesinin mümkün olabileceği düşünülemeyeceği gibi, küreselleşme olmadan da lojistik sektörünün gelişimin ileri düzeylerde gerçekleşmiş olabileceği düşünülemez. Aslında bu iki kavram birbirinin hem sebebi, hem de sonucudur.

Küreselleşme her sektör için olduğu gibi, lojistik sektörü için de büyük önem taşımaktadır. Rekabet şartlarının giderek ağırlaştığı uluslararası ticarete malın hızlı ve düşük maliyetle taşınması ve zamanında alıcıya teslim edilmesi büyük önem taşımaktadır. Bu durum da taşımacılık hizmetleri sektörünün gelişimini tetiklemekte, büyümesine ve teknolojik açıdan hızla gelişmesine neden olmaktadır. Önemi gittikçe artan bu hizmet sektörünün önümüzdeki dönemde daha da gelişeceği tahmin edilmekte olup, sektörde dünya çapında serbestliğin sağlanması ve ticaretin önündeki engellerin azaltılması yönündeki çalışmaların sektörün gelişimine katkı sağlayacağı düşünülmektedir.

Son yıllarda küreselleşmenin ve zaman zaman yaşanan ekonomik krizlerin de etkisiyle, lojistik hizmetlere olan talep önemli derecede artmıştır. Lojistik sektörü, Dünya’da ve Türkiye’de, hızlı bir gelişme içinde olan az sayıda

¹²³Bakirova,**a.g.t.**,s.19

sektörlerden biridir¹²⁴. Ayrıca lojistik, endüstrinin küreselleşmesi ile önemi daha da artan bir sektördür.

Lojistik Sektörü ve Türkiye

Lojistik kavramı ülkemiz için çok yenidir. Türkiye’de de 1980’lerle 1990’lı yıllar arasında kara, hava, deniz, demiryolu ve kombine taşımacılık alanlarındaki yatırımlarla alt yapısını oluşturmuş, 1990’lı yıllarda da atılım geçmiştir. Dünyadaki benzer uygulamalara paralel biçimde hizmetlerini çeşitlendiren ve uzmanlaştıran Türkiye’de yerleşik lojistik sektörü, 2000 yılının başına gelindiğinde, emekleme devresini geride bırakarak, yerli ve uluslararası şirketlerde işbirliğine giden, yurtdışı bürolar açan hizmetlerinin kalitesini sürekli artıran, dinamik bir sektör haline gelmiştir.¹²⁵

Lojistiğin taşımacılık tarafında ise uluslararası taşımacılık yapanların tercihi, karayoludur. Talep gören bir diğer nakliye şekli ise; deniz yolu ile konteynır taşımacılığıdır. Taşımacılıkta denizyolu taşımacılığının ağırlıktadır. Türkiye dış ticaretinin miktar açısından yüzde 86,3’ü denizyolu ile gerçekleştirilmektedir.¹²⁶ Acelesi olmayan, taşıma maliyetinin önemli olduğu mallar için tercih edilen denizyolunun gelişmesinde de dünyanın her ülkesine denizyolu ile taşıma yapabilecek ağ yapısının olması büyük bir etkidir.

Batısında ciddi bir üretim alanı, doğusunda ciddi bir tüketim alanı bulunan ülkemize coğrafi konumun getirisi olan bu ayrıcalık, bölgede lojistik bir üs olma şansını da beraberinde getiriyor. Yeni ticaret kanalı açarak yeni ekonomik merkezler oluşturma hedeflenen Modern İpek Yolu projesinde Orta Asya’da güzergâh üzerinde bulunan Afganistan, Azerbaycan ve Türkmenistan gibi önemli noktalarla birlikte Türkiyede jeopolitik konumu sayesinde büyük bir lojistik ve geçiş merkezi olabilir. Bu doğrultuda önemli çalışmalar yapılırsa da, hedeflenen verimin alınabilmesi için sağlam bir lojistik alt yapının olması

¹²⁴Bakırova, a.g.t., s.21

¹²⁵Muazzez Babacan-“Lojistik Sektörünün Ülkemizdeki Gelişimi Ve Rekabet Vizyonu”, Dokuz Eylül Üniversitesi İzmir Meslek Yüksek Okulu Pazarlama Programı, s.10

¹²⁶Ömür Kanalcı- “Türkiye ve Lojistik”, İzmir Ticaret Odası-AR & GE Bülten Araştırma ve Meslekleri Geliştirme Müdürlüğü Kasım, s.31

gerekmektedir. Bu ülkelerin kombine taşımacılık ve ekonomik yatırım alanları sağlayan lojistik merkezi haline getirilmesinin yerel ve küresel boyutta büyük girdiler getireceği düşünülmektedir. Bu nedenle İpek Yolu, ekonomik potansiyel ve bu ekonomik sistemlerin entegrasyonu için pratik bir çözüm oluşturmaktadır¹²⁷ Ancak, lojistik üs olmak için coğrafi konum tek başına yeterli değildir. Bu şansın kullanılmasında kamunun rolü çok önemlidir. Kamunun, taşımacılığı geliştirecek yapılara yönelmesi ve bütün gümrük kapılarının da iyileştirilmesi gerekiyor. Ülkemizde lojistik tablosuna bakıldığında çok da büyük olmayan bir lojistik pastası ile karşılaşılıyor.

Lojistik Köy

Nereden 3 saatlik bir uçulsa 600 milyonluk bir tüketim alanına ulaşabilir ya da nereden yola çıkarak bulunduğunuz yerden alınan bir giysiyi 48 saat içinde Londra'daki mağaza vitrinine ulaştırabilirsiniz? Sorularına cevap verebilen bir nokta olarak, lojistiğin ülkemize sunduğu ciddi olanaklar bulunuyor. Ancak bu olanakların lojistik sektörü için tam olarak kullanıldığını söylemek pek mümkün görünmüyor. Uzun yıllardır yatırım yapılmayan demiryolları, TCDD limanlarının altyapı eksiklikleri, gümrük altyapısındaki zorluklar birer engel olarak karşımıza çıkmaktadır. Lojistik üs olabilmek için bu düzenlemelerin zaman geçirmeden tamamlanması gerekiyor.¹²⁸ Türkiye bu lojistik fırsatları kullanmak için belirli adımlar atmıştır. Mevcut tarihi yolları harekete geçirmenin yanında Lojistik Köy kurma çabalarıdır.

Lojistik köy kavramı ilk olarak ABD'de ortaya çıkmıştır. Bunda sanayi sektöründeki gelişmenin payı büyüktür. Avrupa'da ise 1960'lı yılların sonlarından itibaren *yük köyü (freightvillage)* olgusu gündeme gelmiştir. Lojistik köyler, hem ulusal hem de uluslararası düzeydeki nakliye, lojistik ve eşya

¹²⁷Tansel Uluderya-“*Logistics, Energy And Trade On The Modern Silk Road*”,**İzmir Ekonomi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Sürdürülebilir Enerji Yönetimi Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi**, Eylül-2016,s.34

¹²⁸Kanalıcı,**a.g.m.**,s.30,3

dağıtımını ile ilgili tüm faaliyetlerin muhtelif işleticiler tarafından yürütüldüğü merkezlerdir. Bu köyler; içerisinde taşıma sektörü ile ilgili resmî kurumların yer aldığı, her türlü ulaşım hattına etkin bağlantıları olan, depolama, bakım, onarım, yükleme, boşaltma, elleçleme, tartı, paketleme vb. hizmetleri düşük maliyetle, hızlı ve güvenli bir şekilde sunabilecek donanıma sahip, yerlerdir. Kuruluş yerleri genellikle metropol bölgelerinin dışında kalan ve farklı ulaşım bağlantılarına yakın olan bölgelerden seçilir.¹²⁹ Lojistik köyler hem kentlerdeki trafik tıkanıklığı sorununun çözülmesine, hem de yük taşımacılığında verimliliğinin artırılmasına yönelik pratik çözümler sunarlar. Ayrıca şehir içi trafik hacmini azaltmak suretiyle hava kirliliği sorununun çözümüne katkı sağlarlar.

Ülkemizde: İstanbul (Halkalı/Yeşilbayır), İzmit (Köseköy), Samsun (Gelemen), Eskişehir (Hasanbey), *Kayseri (Boğazköprü)*, Balıkesir (Gökköy), Mersin (Yenice), Uşak, Erzurum (Palandöken), Konya (Kayacık), Denizli (Kaklık), Bilecik (Bozüyük), Kahramanmaraş (Türkoğlu), Mardin, Kars, Sivas ve Habur olmak üzere toplam 18 lojistik merkez bulunuyor.¹³⁰

Bu merkezlerden üç tanesi faaliyete geçmiş, dört tanesinin yapımı sürmekte, geri kalan on bir merkezinde yapılması planlama aşamasındadır. Bu rakamlar ülkemiz için büyük bir başarı olmasına rağmen sahip olduğu potansiyeli karşılamamakla beraber daha birçok şehirde lojistik köyler kurulabilir. Bunun için en büyük örnek Antalya şehridir. Lojistik köy projesinin hayata geçmesi halinde Antalya'da bulunan birçok lojistik hizmet veren işletmenin bu alanda yer alması söz konusu olacaktır. Dolayısıyla söz konusu alan, birçok faaliyetin sunulduğu bir lojistik merkezi haline gelecektir.

Demir İpek Yolu ve Ticari Potansiyelin Canlandırılması

Gelişmiş toplumlarda cazibe merkezleri oluşturduğu ve bu sayede büyük ekonomik girdilerin sağlandığı günümüz dünyasında, tarihsel perspektifte kadim

¹²⁹Karadeniz-Akpınar, **a.g.m.**, s.51

¹³⁰<http://www.lojistikhatti.com/haber/2012/11/turkiye-kuresel-lojistik-us-olma-hedefini-buyutuyor>

medeniyetlerin yoğrulduğu coğrafyalarda bulunan ülkelerin geçmişin potansiyellerini yani var olanı tekrar harekete geçirmesi bir yerde zorunluluk olduğu düşünülebilir. Bu çerçevede İpek Yolu güzergâhında bulunan çok sayıdaki coğrafi bölge ve yerleşim merkezi açısından etkilerinin önemi anlaşılabilir olarak tekrar canlandırılması ile ilgili pek çok ülke ve kuruluş çalışmalar yapmaya başladığı görülmektedir. Örneğin 2005 yılı sonlarında Türkiye’den Uluslar arası Nakliyeciler Derneği’nin(UND) de üyesi olduğu Uluslar arası Karayolu Taşımacılığı Birliği(IRU), Tarihi İpek Yolu’nun yeniden canlandırılmasına yönelik projesinin ilk somut adımını Çin’den Avrupa’ya ilk ticari tır kervanını yürüterek attı. 5 tırdan oluşan bu kervan Pekin’den başladığı 12.000 kilometrelik(deniz yoluyla yapılması halinde aylar sürecektir) yolculuğunu 14 gün gibi kısa bir sürede tamamlayarak ‘Yeni İpek Yolu’ fikrinin gerçekleşebileceğinin resmi bir kanıtı oldu¹³¹

2013 yılında ‘Bir Kuşak, Bir Yol’ adıyla Çin lideri Şi Jinping tarafından sunulan modern İpek Yolu projesi, Çin’in kara ve denizden Batı’ya ekonomik atılım hamlesi olarak şekillendi. Tarihi İpek Yolu güzergâhında bulunan bütün ülkeleri bu projede yer almaya davet eden Çin, Asya, Afrika ve Avrupa’yı kapsayan büyük yatırımlar hedeflendi. Çin, bu proje için 2014 yılında İpek Yolu Ekonomik Kuşağı Fonu’nu kurarak, bu fona önemli kaynak ayırdı. Projeye destek için de Kasım 2014’te Asya Altyapı Yatırım Bankası’nı kurdu. Türkiye de bu bankada kurucu üye olarak yer aldı¹³². Bu hayata geçirilmesi düşünülen İpek Yolu vizyonunun en önemli ayağını Londra ile Pekin’i birbirine bağlaması hedeflenen kesintisiz demiryolu projesi oluşturuyor. Projenin Türkiye ayağında ise “Demir İpek Yolu” diye de adlandırılan Bakü-Tiflis-Kars(BTK) demir yolu ve bu yolun Avrupa bağlantısı için Edirne-Kars arasındaki hat ile ülke içi başka yan hatlarla diğer bölge ve limanlara aktarım mümkün olabilmektedir.

¹³¹ http://www.academia.edu/3855353/K%C3%BCreselle%C5%9Fme_%C3%87a%C4%9F%C4%B1nda_Yenide_n_%C4%B0pek_Yolu

¹³² <http://www.dw.com/tr/modern-ipek-yolu-projesi-beklentiler-ve-ku%C5%9Fkular/a-38832963>

Ülkedeki bu coğrafi avantaj tarihteki gibi günümüzde de yatırımlarla desteklenirse, büyük bir maddi getiri olacaktır. Böylece uluslar arası arenada siyasi ve ekonomik alanlarda söz sahibi olunabilecektir. Türkiye’de lojistik bilincin artması ve İpek Yolu teması ile yapılan proje sayısı artmış, uluslar arası arenada söz sahibi olabilmek için yavaş yavaş önemli yatırımlar yapmaya başlamıştır.

KAYNAKÇA

1. BAKIROVA Elmira, İpek Yolu Üzerindeki Lojistik Faaliyetlerin Günümüzde Kültür-Sanatın Gelişmesine Etkisi: Özbekistan Örneği, Sosyal Bilimler Enstitüsü Siyaset Bilimi ve Uluslararası İlişkiler Anabilim Dalı Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi
2. KARADENİZ Vedat-AKPINAR Erdal ,”*Türkiye’de Lojistik Köy Uygulamaları ve Yeni Bir Lojistik Köy Önerisi*”,Marmara Coğrafya Dergisi Sayısı:23,Ocak-2011, İstanbul
- 3.BABACAN Muazzez,“*Lojistik Sektörünün Ülkemizdeki Gelişimi Ve Rekabet Vizyonu*”,Dokuz Eylül Üniversitesi İzmir Meslek Yüksek Okulu Pazarlama Programı, İzmir
4. KANALCI Ömür, “*Türkiye ve Lojistik*”,İzmir Ticaret Odası-AR & GE Bülten Araştırma ve Meslekleri Geliştirme Müdürlüğü, İzmir
- 5.ULUDERYA Tansel, ‘*Logistics, Energy And Trade On The Modern Silk Road*’,İzmir Ekonomi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Sürdürülebilir Enerji Yönetimi Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Eylül-2016,İzmir
- 6.http://www.academia.edu/3855353/K%C3%BCreselle%C5%9Fme_%C3%87a%C4%9F%C4%B1nda_Yeniden_%C4%B0pek_Yolu
7. [http://www.tgrthaber.com.tr/ekonomi/yeni-ipek-yolu-projesinde-turkiye-dahil-65-
ulke-var-67970](http://www.tgrthaber.com.tr/ekonomi/yeni-ipek-yolu-projesinde-turkiye-dahil-65-ulke-var-67970)
- 8.[http://www.dw.com/tr/modern-ipek-yolu-projesi-beklentiler-ve-ku%C5%9Fkular/a-
38832963](http://www.dw.com/tr/modern-ipek-yolu-projesi-beklentiler-ve-ku%C5%9Fkular/a-38832963)
- 9.[http://www.lojistikhatti.com/haber/2012/11/turkiye-kuresel-lojistik-us-olma-
hedefini-buyutuyor](http://www.lojistikhatti.com/haber/2012/11/turkiye-kuresel-lojistik-us-olma-hedefini-buyutuyor)

İPEK YOLU'NDAKİ MALLAR VE ANTALYA'DA İPEK YOLU İZLERİ

Konuşmacı: Hürinur Akçakaya

Danışman Öğretmen: Mahir Selim Akçakaya

Okul Müdürü: Mahmut Tayyar Yetük

TOBB Fen Lisesi, Antalya

Özet

İnsanlığın gelişimi uzun bir tarihi tecrübeye ve süreçte ortaya çıkan kültürel mirasa dayanmaktadır. Bugün Avrupa, modern medeniyetin temsilcisi olmakla beraber, birçok uygarlığın mirasını taşır. Avrupa'nın ilerlemesini sağlayan önemli unsurlardan birisi, dünya tarihinde büyük başarılarla imza atan eski medeniyetlerin önemli katkılarıdır. İpek Yolu uzak bölgeler arasında kuvvetli bir etkileşim oluşturarak günümüzdeki dünyanın sosyal, kültürel ve ekonomik temellerini atmıştır. Bu yolda yüzyıllar boyunca ipeğin yanı sıra el sanatları ürünleri, teknolojiler, düşünceler ve inançlar da taşınmıştır.

Geniş bir coğrafyayı kapsayan bu yola egemen olan milletlerin aslında dünya ticaretinde söz sahibi olduğu görülmektedir. Bu durumu fark eden I.Göktürk Devleti yollara hâkimiyet konusunda önemli faaliyetlerde bulunmuş, gene Anadolu Selçuklu Devleti ticaretin canlandırılıp korunması adına önemli adımlar atmıştır.

İpek Yolunda taşınan malların içeriği hakkında çok güzel bir örneklem oluşturan Anadolu'da eskiden beri gerek işlenmiş, gerek hammadde olarak dışarıya çok miktarda mal sevk edilmekteydi. Bunlar arasında her çeşit dokuma, kumaş, ince yün, ipek, Kastamonu sahtiyanı, Antalya ve Batı Anadolu limanlarından ihraç edilen kırmızı sahtiyan, avkuşları, halı ve kilim, pamuk, zambak, reçine (laden), ihtiyaç fazlası bakır, gümüş, mazı, kereste, susam, bal, nohut, balmumumu, safran gibi mallar sayılabilir

İhraç malların arasında etrafın ormanlık olması hasebiyle kereste, kömür, odun ile buğday, susam, susam yağı, sadeyağı, balmumu, limon, portakal, mandalina, salep, harnub, karpuz, soğan, sarımsak, ipek kozası bulunurdu. Ürün ve hububat İzmir, Antalya, Cezair-i Bahri Sefid (Rodos, Midilli, Sakız ve Limni)'e; kömür ve kereste Trablusşam, Beyrut, Kıbrıs, İskenderiye, Dimyat'a aktarımı yapılmaktaydı.

Yeni Çağda gelişen gemi yapım teknikleri ile doğudan gelen malın müşterisi olarak görülen Batı insanı, dış dünyaya açılma fırsatı yakalanmış, böylelikle ticari yolların yönü değişmiştir. Bu sebepten kervanların sayısı günden güne düşüş göstermiş, sonraki yüzyıllarda seri üretme geçilmesiyle uzak doğu ürünlerinin çekiciliği önemli oranda azalmıştır.

XIX. yüzyıldan itibaren, İpek Yolu kullanılmaz olmakla birlikte günümüzde bu yol çeşitli çabalarla farklı şekillerde canlandırılmaya çalışılmaktadır. Bu çabaların daha da artırılmasına ihtiyaç vardır. Hem kültürel hem de ekonomik olarak mevcut potansiyellerin değerlendirilmesi bölge ve dünya insanlığı için önemli katkılar yapabilir.

Anahtar Kelimeler: İpek Yolu, Ticaret, Ticari Mallar, Ticari Yol, Han

Giriş

İnsanlığın gelişimi uzun bir tarihi tecrübeye ve bu tarihi süreçte ortaya çıkan kültürel mirasa dayanmaktadır. Bugün Avrupa modern medeniyetin temsilcisi olmakla beraber, birçok medeniyetin mirasını taşır. Avrupa'nın ilerlemesini sağlayan önemli unsurlardan birisi, dünya tarihinde büyük başarılarla imza atan eski medeniyetlerin önemli katkılarıdır. Ortaçağı bir karanlık dönem olarak adlandıran Batılılar, bundan kurtulmanın yolunu yeniden doğuş (Rönesans) adını verdikleri bir hamlede bulmuşlardır. Bu Rönesans hamlesi antik uygarlıkların verdiği hamleyle gerçekleşmiştir. Bu ilan edilen durumun haricinde bilim ve kültür tarihinde milletlerin ve medeniyetlerin birbirini nasıl etkilediklerini biliyoruz. Bu etkileşimin en önemli mekanı ise

şüphesiz İpek Yolu adı verilen çok yönlü tarihi koridordur. Bu koridor Asya ile Avrupa arasında dünya tarihinin en önemli kesitine şahitlik etmiştir.

Asya, Ortadoğu ve Anadolu üzerinde bulunan İpek Yolu güzergâhında görkemli medeniyetler gelişmiştir. MÖ. II. yüzyılda askeri ve siyasi nedenlerle açılmış olup, Çin'den başlayıp Orta Asya'da birden fazla güzergâhı izleyerek köprü niteliği taşıyan Anadolu'yu geçip Trakya üzerinden¹³³ ya da Ege ve Akdeniz kıyılarından deniz yoluyla Avrupa'ya ulaşmıştır. İlk açıldığında aslında bu yoldan nakledilen en önemli mamul ipek değildi. Ancak zamanla Romalılar ipeği keşfedince ve ona adeta tutkuyla bağlanınca Roma'ya yapılan ipek ticareti, büyük önem kazandı.

Bu yolda yüzyıllar boyunca ipeğin yanı sıra el sanatları ürünleri, teknolojiler, düşünceler ve inançlar da taşındı, karşılıklı alınıp verildi¹³⁴. XIX. Yüzyılda bu isimle anılmaya başlanan Tarihi İpek Yolu¹³⁵ eski Çin medeniyetini Batı'ya ulaştıran önemli bir kanal olmakla birlikte, aynı zamanda Çin ve Batı arasındaki ekonomik ve kültürel temaslardaki önemli bir anıt gibidir.

İpek Yolu'nda Türkler

Geniş bir coğrafyayı kapsayan bu yola egemen olan milletin aslında dünya ticaretinde söz sahibi olduğu görülmektedir. Çin tarihinde önemli bir noktaya koyulabilecek Han hanedanlığı döneminde yani MÖ 206 ile MS 220 zaman aralığında ipek üretiminin arttığını ve buna bağlı olarak da değerinin artışıyla beraber artık vergi olarak verilen bir madde haline geldiğini söyleyebiliriz. Hiç şüphesiz Çin'in zenginleşmesiyle paralel olarak bu topraklara komşuları sahip olmak istemiştir. Yukarıda da bahsedildiği üzere, burada hâkimiyet kurmak dünya ticareti için önemliydi. Bu yüzden aynı Hunlar gibi, Göktürkler Dönemi İstemi Yabgu zamanında da (552 – 576) İpek Yolu'nun kontrolünü ele geçirmek için mücadelelerde bulunduğu bilinmektedir. Bilindiği

¹³³ Dr.Fahri Atasoy,**Bir Kültür Koridoru Olarak İpek Yolu Sempozyumu UNESCO TMK – Kültür ve Turizm Bakanlığı** 16 Ekim 2010, Antalya, s.2

¹³⁴ **Kurul-Dünden Bugüne İpek Yolu**, ÖtügenYayımları,Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, s.71

¹³⁵ Atasoy,**a.g.e.**, s.3

üzere I. Göktürk Dönemi'nde at verip, ipek alındığı biliniyor. Ayrıca, Göktürklerin Çin'den vergi olarak alınan ipeği ve ürettikleri demiri ve demir ürünlerini Bizans'a satmaktadır. Yani bu yol üzerinde sadece ipek değil, taarruz silahlarının, zırhlı takımların, kürk, deri ve deri ürünlerinin, süs ve kullanım eşyalarının da ticaretini gerçekleştirmişlerdi.¹³⁶

İpek Yolu'nda Anadolu ve Antalya

Diğer Türkler gibi büyük göç hareketi halinde olan Selçuklular Anadolu'ya geldiklerinde ticarete ayrı bir önem verdiler. Bunun için fetih politikalarında liman şehirleri önemli hedef haline geldi. 1207 yılında Antalya, 1214 yılında Sinop ve 1223'te Alanya'nın fethi ile Anadolu'daki hemen bütün ticaret yolları ve bu yolların denizaşırı bağlantılarını sağlayan önemli Akdeniz ve Karadeniz limanları Anadolu Selçuklu Devleti'nin denetim altına alınmış oluyordu.

Antalya'nın fethi Selçuklu Türkiyesinin ekonomik ve ticari gelişmesinde çok büyük bir etki oluşturdu. Çünkü Antalya, Doğu Akdeniz ticaretinde Suriye, Mısır ve Kıbrıs'a olan yakınlığı ile Antik çağdan beri oldukça önemli bir liman kentiydi ve bu özelliği nedeniyle de doğudan batıya uzanarak Anadolu'yu kat eden ticaret yollarının Akdeniz'e ulaştığı yerlerden biriydi. O dönemde Mısır, Venedik ve Kıbrıslılar Antalya üzerinden Anadolu ile ticari alışveriş yapıyorlardı.¹³⁷

Dış ticaretin gelişmesi için yabancı ülke tacirlerine tanınan resmi ayrıcalıklar, Akdeniz limanlarının ve bu arada Alanya limanının canlanmasını sağlamıştır. Mesela 1220 yılında Venedikli tüccarlara büyük ayrıcalıklar tanınmıştı¹³⁸. Ticaretin gelişmesini sağlayan bir başka önemli tedbir de bir çeşit sigorta niteliğinde olan bir uygulamayla, tüccarın çalınan ya da zarar veren malları nedeniyle uğradığı kaybın belli sınırları içinde yerel yöneticilerce

¹³⁶ Aykut Kar "İpek Yolu'nda Türkler" *Türk ve İslam Dünyası Sosyal Araştırmalar Dergisi* / Yıl: 3, Sayı: 7, Haziran 2016, s. 191-196

¹³⁷ Giray Ercenk, "Alanya ve Çevresi Eski Yol Sistemi Ve Ali Köprüsü" *Alanya Tarih ve Kültür Seminerleri II*, s.187

¹³⁸ Bahattin Keleş "Türkiye Selçukluları'nın XIII ve XIV. Yüzyılda Kıbrıs Krallığı, Ceneviz Ve Venediklilerle Olan Ticaretinde Antalya'nın Ve Alanya'nın Yeri Ve Önemi" *Alanya Tarih ve Kültür Seminerleri IV*, Sayfa-158

karşılanmasıydı.Yine bazı mallar sıfır gümrükle ithal edilebilirken,değerli maddeler ve hububat çok düşük gümrüklerle ithal edilebiliyordu.¹³⁹

Anadolu'nun ticaret açısından cazibe merkezi olmaya başlamasını, İbni Batuta'nın, bir Ceneviz gemisi ile geldiği Alanya'da, Mısır'dan ve Suriye'den gelen tüccarlarla karşılaşmış¹⁴⁰ olmasından da anlayabiliriz.

Anadolu'da İpek Yolu Güzergâhı

Anadolu, coğrafi konumu nedeniyle, eski çağlardan beri çeşitli uygarlıkların doğup geliştiği bir yer olduğu gibi doğu ile batı arasında bir geçit ve köprü işlevi de görmüştür. Bunun sonucu olarak, çeşitli dönemlerde, Kral Yolu (MÖ VI. yüzyıl), Roma Devri Yolları gibi değişik doğrultu ve karakterde olan yol ağları Anadolu'yu sarmıştır. Aynı şekilde İpek Yolu içinde önemli bir kavşak noktası görevi üstlenmiştir.

Anadolu'da İpek Yolu, şu güzergâhları izlemekteydi:

Kuzeyde; Trabzon, Gümüşhane, Erzurum, Sivas, Tokat, Amasya, Kastamonu, Adapazarı, İzmit, İstanbul, Edirne; güneyde Mardin, Diyarbakır, Adıyaman, Malatya, Kahramanmaraş, Kayseri, Nevşehir, Aksaray, Konya, Isparta, Antalya, Denizli merkezleri. Ayrıca Erzurum, Malatya, Kayseri, Ankara, Bilecik, Bursa, İznik, İzmit, İstanbul, güzergâhının da kullanıldığı bilinmektedir.

Kuzey ve güney güzergâhlarında bulunan Sivas ile Kayseri bağlantısıyla oluşan Antalya-Erzurum güzergâhının uzantısı, Anadolu'yu İran ve Türkmenistan'a bağlamaktadır. Bu ticaret aksında, kara yolunu yanı sıra deniz yolu da kullanılmış olup,

Karadeniz'de kuzeyden gelip Batum üzerinden Trabzon, Samsun, Sinop, İstanbul, Bursa, Gelibolu, Venedik,

Akdeniz'de; Suriye üzerinden Antakya, Antalya, İzmir(Foça), Avrupa hattını izlemektedir.

¹³⁹Ercenk, **Agem**, Sayfa-187

¹⁴⁰Keleş,**Agm**,s.159

Anadolu'daki İpek Yolu güzergâhında, bu ticaret yolunun fonksiyonuyla ilgili olarak günümüze kalan en önemli maddi kültürel öğeler, hanlar ve kervansaraylardır¹⁴¹.

Türkiye Selçukluları döneminde şehirlerarası yollar üzerinde inşa edilen kervansaray sayısı 132'yi bulmuştur.

Antalya-Alanya arasında = 3 kervansaray

Eğridir-Antalya arasında = 5 kervansaray

Konya-Eğridir arasında = 6 kervansaray

Konya-Seydişehir-Antalya arasında = 10 kervansaray.

Yukarıda verilen kervansaray rakamlarında baktığımızda Konya-Antalya ve Antalya-Alanya arasında işlek bir ticaret yolunun var olduğunu görürüz.

Anadolu'da Bulunan İpek Yolu Güzergâhındaki Bazı Kervansaraylar;

Sarıhan (Saruhan): Avanos-Ürgüp kara yolu üzerindedir. Bir Selçuklu eseri olan Sarıhan'ın 1238 yılında yapıldığı tahmin edilmektedir.

Ağzıkara Han: Aksaray-Nevşehir karayolu üzerindedir. Anadolu'daki en önemli hanlardan birisidir. Selçuklu eseridir. Hoca Mesut Kervansarayı diye de anılan yapının, açık ve kapalı bölüm taç kapıları üzerindeki kitabelerden, 1231-1236 tarihleri arasında yapıldığı anlaşılmaktadır. Anıtsal taç kapısı, mihrabiyeleri ve geometrik motiflerle bezeli cephesi ile etkileyici bir görünüme sahiptir ve Selçuklu taş süsleme sanatının tüm özelliklerini göstermektedir.

Sultan Han: Aksaray-Konya karayolu üzerindedir. Sultanhanı kasabasında bulunan Sultan Han, 1229 yılında Selçuklu Sultan I. Alaaddin Keykubad tarafından yaptırılmıştır. Anadolu'daki Selçuklu kervansaraylarının en büyüğüdür.

Zazadin Han: Aksaray-Konya karayolundan 5 kilometre içerde Tömek köyü yakınında olan ve Saadeddin Köpek Hanı diye de anılan Zazadin Han, 1235-1236 yıllarında yapılmıştır.

¹⁴¹ Kurul-Dünden Bugüne İpek Yolu, ötüken Yayınları, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, s.72,73

Kızılören Hanı: Konya-Beyşehir karayolu üzerinde bulunmaktadır. Kızılören Hanı, 1206-1207 tarihlerinde Selçuklu sultanı I. Gıyaseddin Keyhüsrev tarafından yaptırılmıştır.

Ertokuş Hanı: Beyşehir-Eğirdir karayolu üzerinde, Gelendost ilçesinin Yeşilköy mevkiindedir. Kapalı bölüm kapısı üzerindeki kitabeden 1233 yılında yaptırıldığı anlaşılmaktadır.

Susuz Han: Burdur-Antalya karayolunun 2 kilometre içerisinde, Bucak ilçesine bağlı Susuzköy'ün içindedir. Susuz Han'ın, II. Gıyaseddin Keyhüsrev'in saltanat döneminde, 1237-1246 yılları arasında bir tarihte yaptırıldığı tahmin edilmektedir.

Kırkgöz Han: Burdur-Antalya karayolundan yaklaşık bir kilometre içeride, Antalya'ya 30 kilometre uzaklıktadır. Açık bölüm taç kapısı üzerindeki kitabeye göre han, II. Gıyaseddin Keyhüsrev'in saltanat döneminde, 1236-1246 yılları arasında bir tarihte inşa edilmiştir.

Alara Han: Antalya-Alanya karayolundan 8 kilometre içeride, Antalya'ya 115 kilometre uzaklıkta, Akdeniz'e ulaşan yolların kontrolünde stratejik bir görevi olan Alara kalesinin yakında bulunmaktadır. Sultan Alaaddin Keykubad tarafından 1229-1230 yıllarında yaptırılmıştır.¹⁴²

Evdır Han: Çok harap durumdaki bu han Antalya'dan hareket eden kervanların ilk menziliydi. Hem Eğirdir yönüne hem de Korkuteli yönüne giden kervanlara hizmet vermekteydi

Anadolu Selçuklu döneminde Konya'dan Antalya ve Alanya'ya uzanan iki ayrı yol vardır. Bunlar:

Birinci Yol: Konya-Nevşehir-Şarkîkaraağaç-Gelendost-Eğirdir-Isparta-Ağlasun-Bucak-Antalya üzerinden Alanya.

İkinci Yol: Konya-Seydişehir-Manavgat-Alanya.

Konya'dan Antalya ve Alanya'ya uzanan her iki yolun da yalnızca Anadolu Selçuklu döneminde, değil, Antik Çağ'da da Pisidya ve Pamfilya

¹⁴² <http://yigm.kulturturizm.gov.tr/TR,9998/onemli-han-ve-kervansaraylar.html>

bölgesinin özellikle de Roma ve Bizans dönemlerinden günümüze ulaşan ve sürekliliğini koruyan yollar olduğu dikkati çeker. Antik dönemde Side, Ortaçağ'da Antalya ve Alanya Akdeniz önemli liman şehirleridir. Konya-Antalya-Alanya arasındaki bugünkü karayolu da yaklaşık Ortaçağ'da kullanılan kervan yollarından birincisiyle çakışan (ya da karşılık gelen) özelliğe sahiptir. Selçuklu döneminde Konya'dan Alanya'ya daha kısa yoldan ulaşan ikinci yol ise bugün stabilize ve aşaması zor olduğundan daha az kullanılmaktadır.

Akdeniz'in önemli ve işlek limanları olan Antalya ve Alanya Selçuklu döneminde Kıbrıs, Avrupa, Mısır ve Suriye ile yapılan Ortaçağ ticaretinin merkezi durumundaydı. Eski çağlardan beri Anadolu çeşitli tarımsal ürünlerin elde edildiği (başta tahıl ürünleri, sebze, meyve), endüstri bitkilerinin yetiştirildiği, hayvancılığın geliştiği, dokumacılığın ilerlediği, kereste gibi orman ürünlerinin bol olduğu bölgelerden biridir. Orta Anadolu bölgesinde yetişen ve ihraç edilen ürünlerin Antalya ya da Alanya limanlarının birinden yüklendiğini dikkate aldığımız da, Antalya için birinci yolun, Alanya için ise ikinci yolun tercih edilmiş olabileceğini düşünebiliriz. Ayrıca Isparta ve çevresinin (Şarkîkaraağaç ilçesi gibi) kereste, kitre zamkı, sakız ve reçine ticaretinde önemli olduğu düşünüldüğünde Isparta- Antalya yolu yani birinci yol kullanılmış olmalıdır¹⁴³.

İpek Yolu'ndaki Mallar

XIII ve XIV. yüzyıllar da Mısır'ın Batılılarla olan ilişkilerinin bozulması Selçukluların işine yaramıştı. Daha öncelerinde gemi yapımında kullanılan malzemeyi Batılı devletlerden veya onların vasıtasıyla temin eden Mısır'ın ilişkiler bozulduktan sonra geriye ihtiyaçlarını kolay yoldan temin edebilecekleri bir yer kalıyordu. O da kuzeydeki Anadolu limanları,¹⁴⁴Mısırlılar kereste ihtiyacını buradan karşılıyorlardı. O sıralar Alanya limanından Mısır'a

¹⁴³Şaman Doğan, *Agm*, s.382,383

¹⁴⁴Necdet Öztürk, "Alanya'nın Türkler Tarafından Fethi Ve Sonrasına Dair Bazı Düşünceler", *Alanya Tarih Ve Kültür Seminerleri III*, s.31,432

kerestenin yanı sıra köle ve zift de ihraç ediliyordu. Karşılığında da baharat, şeker ve keten gibi mamuller alınıyordu.

İbnBatuta o dönemde Alanya'nın büyük bir şehir olup, ahalisinin Türkmen olduğundan bahsetmektedir. Araştırdığımız kaynaklardan öğrendiğimize göre Mısır ve Suriyeli tüccarlar¹⁴⁵ Anadolu ile olan ticaretini Alanya üzerinden gerçekleştirmektedirler. Ağacı bol olan yöreden Mısır'a gemi yapımında kullanılan kereste ihraç edilmekteydi.

Bu gelişmelere paralel olarak XII. yüzyılın sonlarında Antalya'nın önemi bir kat daha artmıştı.

Tarihin bilinen en eski taşımacılık deniz yoluyla Alanya'dan kesilen özellikle gemi yapımında kullanılan kerestelerin taşınmalarıdır. Mısırlılar kereste ihtiyacını buradan karşıyorlardı. O sıralar Alanya limanından Mısır'a kerestenin yanı sıra köle ve zift de ihraç ediliyordu. Karşılığında da baharat, şeker ve keten gibi mamuller alınıyordu.¹⁴⁶

Alanya ikliminin özelliğinden dolayı bir yılda 3-4 mahsul alınabilen bir ortama sahiptir. Alanya ormanlarından kesilen kerestelerin gemilerle taşınması sırasında özellikle Beyrut'dan İskenderiye'den ve Kıbrıs'tan dönüşlerinde Alanya'da bulunmayan ihtiyaç maddelerinin yanı sıra yine Alanya'da olmayan çeşitli sebze ve meyve türlerinden Alanya'ya taşınıp çoğalmasını sağlamışlardır¹⁴⁷. İster develerle, ister katırlarla Alanya dışına çıkan taşımacılar Alanya'dan da mevsimine göre boş çıkmazlardı. Buradan Akseki'ye tek el maddesi, yırtı malı (manifatura) götüren nakliye hayvanları ilaveten muz, portakal, fıstık, susam, incirkurusu, kak ve bestel yüklenip götürülürken,

¹⁴⁵Anadolu Selçuklu Sultanları Anadolu'yu en faal bir şekilde milletlerarası ticaret hayatının içresini sokmak için Antalya, Alanya ve Sinop limanlarıyla bazı şehirlere büyük sermayeli tüccarlar yerleştirmişlerdir.Konya, Sivas, Erzurum gibi şehirlerde dünyanın her yerinden gelen tüccarlar bulunduğu gibi Selçuklu tüccarlarının¹⁴⁵ da ticaret amacıyla dünyanın her tarafına gittikleri belirtilmektedir Nermin Şaman Doğan-“Konya'dan Antalya Ve Alanya'ya Uzanan Kervan Yolları Hakkında Bazı Görüşler”,**Alanya Tarih ve Kültür Seminerleri II** , Sayfa-381

¹⁴⁶Haşim Yetkin-“Dünden Bugüne Alanya'da Taşımacılık”,**Alanya Tarih ve Kültür Seminerleri IV**, Sayfa-127

¹⁴⁷Keleş,**Agm**, , s 128

dönüşlerinde de başta tahıl olmak üzere tuz ve Alanya’da olmayan ihtiyaç maddelerini yükleyip geri dönerlerdi¹⁴⁸.

Anadolu eskiden beri gerek işlenmiş gerek hammadde olarak dışarıya çok miktarda eşya sevk etmekte idi. Bunlar arasında her çeşit dokuma, kumaş, inceyün, ipek, Kastamonu sahtiyanı, Antalya ve Batı Anadolu limanlarından ihraç edilen kırmızı sahtiyarı, avkuşları, halı ve kilim, pamuk, zamk, reçine (laden), ihtiyaç fazlası bakır, gümüş, mazi, kereste, susam, bal, nohut, balmumumu, safran sayılabilir¹⁴⁹.

İhraç malların arasında etrafın ormanlık olması hasebiyle kereste, kömür, odun ile buğday, susam, susam yağı, sadeyağı, balmumu, limon, portakal, mandalina, salep, harnub, karpuz, soğan, sarımsak, ipek kozası bulunurdu.

Ürün ve hububat İzmir, Antalya, Cezair-i Bahri Sefid (Rodos, Midilli, Sakız ve Limni)’e; kömür ve kereste Trablusşam, Beyrut, Kıbrıs, İskenderiye, Dimyat’a sevk olunmaktaydı.¹⁵⁰

Anadolu’daki İpek Yolu mallarının temin edildiği yerler Orta Doğu ile Avrupa ülkelerinde arsında önemli bir ticaret etkinliği yaratan Selçuklu Dönemi’nde dokuma, halı ve deri sanayi şu şehirlerde toplanmıştı:

Aksaray(Konya) : Halı, kilim

Karaman(Larende) :Renkli kumaşlar, hamam takımları

Ankara, Sivas, Malatya, Sivas: Yünlü kumaşlar, sof

Antalya: İpekli kumaşlar(Kemha)

Denizli: Altın işlemeli(ak alemlü)pamuklular

Birgi: Altın işlemeli kumaşlar(Nah)

Muş, Mardin: Çeşitli pamuklu kumaşlar ve bezler

Erzincan: Pamuklu dokumalar(Bukasi)

Kastamonu, Diyarbakır, Kırşehir: Deri ürünleri, sahtiyat

¹⁴⁸Keleş,Agm, , s 129

¹⁴⁹Öztürk,Agm, s.431

¹⁵⁰Ayhan Yüksel-“Alaiye Kazasının Sosyal Ve Ekonomik Durumu (1868-1928)”,Alanya Tarih ve Kültür Seminerleri III, s.527

Selçuklular döneminde Anadolu'nun Lavanta ticaretinde yeri ve önemi yalnızca kendi ürettiği tarımsal ve hayvansal ürünleri satan, bunların karşılığında da ihtiyaç duyduğu malları satın alan bir ülke olmayıp, bundan daha çok, Batı-Doğu ya da Avrupa- Asya ticareti ile Kuzey-Güney yani Karadeniz bölgesi ülkeleri ile Doğu Akdeniz'in doğusundaki ve güneyindeki memleketler arasında ticarete köprü görevi görmesinden ileri geliyordu¹⁵¹.

XIV. yüzyıldan sonra Osmanlılar döneminde de önemini sürdüren İpek Yolu, Yeni Çağda gelişen gemi yapım teknikleri ile doğudan gelen malın müşterisi olarak görülen Batı insanı, dış dünyaya açılma fırsatı yakalanmış ve ticari yolların yönü değişmiştir. Bu sebepten kervanların sayısı günden güne düşüş göstermiş, sonraki yüzyıllarda seri üretme geçilmesiyle uzak doğu ürünlerinin çekiciliği önemli oranda azalmıştır. XVI. ve XVII. yüzyıllarda ipeğin Avrupa'da üretilmeye başlanmasından sonra da eski önemini tümüyle kaybetme tehlikesiyle karşılaşmıştır.

XIX. yüzyıldan itibaren, İpek Yolu kullanılmaz olmakla birlikte günümüzde bu yol çeşitli çabalarla farklı şekillerde canlandırılmaya çalışılmaktadır. Bu çabaların daha da artırılmasına ihtiyaç vardır. Hem kültürel hem de ekonomik olarak mevcut potansiyellerin değerlendirilmesi bölge ve dünya insanlığı için önemli katkılar yapabilir.

KAYNAKÇA

ATASOY, Fahri, Bir Kültür Koridoru Olarak İpek Yolu Sempozyumu, UNESCO TMK ,Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2010, Antalya

KURUL, *Dünden Bugüne İpek Yolu*, ,Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi, ÖtükenYayınları İstanbul

KAR, Aykut *"İpek Yolu'nda Türkler"*Türk ve İslam Dünyası Sosyal Araştırmalar Dergisi / Yıl: 3, Sayı: 7, Haziran, 2016

¹⁵¹Şerafettin Turan-*Türkiye İtalya İlişkileri I*, Metis Yay., İstanbul, 1990, s.-140,141

ERCENK Giray, ,”*Alanya ve Çevresi Eski Yol Sistemi Ve Ali Köprüsü*” Alanya Tarih ve Kültür Seminerleri II,s.187

KELEŞ Bahattin, “*Türkiye Selçuklularının XIII ve XIV.Yüzyılda Kıbrıs Krallığı,Ceneviz Ve Venediklilerle Olan Ticaretinde Antalya'nın Ve Alanya'nın Yeri Ve Önemi*”Alanya Tarih ve Kültür Seminerleri IV, s.158

<http://yigm.kulturturizm.gov.tr/TR,9998/onemli-han-ve-kervansaraylar.html>

Şaman Doğan, Nermin- “*Konya'dan Antalya Ve Alanya'ya Uzanan Kervan Yolları Hakkında Bazı Görüşler*”, Alanya Tarih ve Kültür Seminerleri II, s.381

ÖZTÜRK Necdet, “*Alanya'nın Türkler Tarafından Fethi Ve Sonrasına Dair Bazı Düşünceler*”, Alanya Tarih Ve Kültür Seminerleri III,s.31,432

YETKİN Haşim,“*Dünden Bugüne Alanya'da Taşımacılık*”,Alanya Tarih ve Kültür Seminerleri IV, Sayfa-127

YÜKSEL Ayhan“*Alaiye Kazasının Sosyal Ve Ekonomik Durumu (1868-1928)*”,Alanya Tarih ve Kültür Seminerleri III, s.527

TURAN Şerafettin, Türkiye İtalya İlişkileri I, Metis Yayınları, 1990, İstanbul.

<http://yigm.kulturturizm.gov.tr/TR,9998/onemli-han-ve-kervansaraylar.html>

İPEK YOLU VE TÜRKLER

Konuşmacı: Necla Kesmik

Danışman Öğretmen: Refika Gürkan

Okul Müdürü: Sırrı Kaplan

Türk Telekom Sosyal Bilimler Lisesi, Ankara

Giriş

İpek Yolu Çin’den başlayıp Avrupa’ya uzanan yaklaşık 7000 kilometrelik bir ticaret yoludur. İlk olarak Çin seyyahı Çjan Syan’ın kullandığı bu yol daha sonraları kervanlarca taklit edilerek ticaret yolu haline gelmiştir. Yolun bir kısmı at bir kısmı deve ve eşekler üzerinde gidiliyor ve tamamlanması yaklaşık bir yıl sürüyordu. İnsanlar tarafından yapılmamış olan bu koridor geniş vadiler ve vahalardan oluşmaktadır. Tüccarlar sadece ipek değil aynı zamanda baharat, maden, değerli taşlar, kumaşlar, porselenler ve daha birçok çeşitli eşyalar taşımaktaydılar. Hatta kâğıt, pusula, matbaa, barut gibi buluşlar da taşıyarak çağ açmaya dolaylı yoldan katkıda bulunmuşlardır. Ancak daha yaygın bir şekilde ipeğin, ilk defa Çin’de ipek böceği kozasından üretilen değerli kumaş, pek çok devletle ticaretin yapılması sonucu bu yola İpek Yolu adı verilmiştir. Bu ismi ilk kullanan kişi ise ünlü Alman coğrafyacı Baron Ferdinand von Richtofen’dir. Taşınan bu eşyalar ülkenin medeniyet seviyesinin yükselmesini sağlar. Medeniyet de sosyal hayatı, ekonomiyi ve siyaseti etkiler.

Bu araştırmanın amacı İpek Yolu’nun özellikleri ve önemini yanı sıra Türkler’in ve bu ticaret yolunun karşılıklı etkileşim ve katkılarını belirlemektir.

İnsanlık tarihinin ilk dönemlerinden beri kullanılmaya başlanmış olan İpek Yolu binlerce yıl farklı medeniyetleri bir hat üzerinde buluşturmayı başarmış ticaret yollarından bir tanesidir (Çakmak ve Hamarat, 2016). Kervanların da olduğu gibi orduların, fikir ve bilim adamlarının da ulaşım yolu olmuştur. Onlarla beraber farklı dinler, kültürler, gelenekler de yolculuk yapmıştır. Siyasi, askeri, iktisadi ve eğitimsel anlamda da etkileşimler

gerçekleşmiştir. Örneğin coğrafi açıdan doğrudan bağlantılı olmayan ABD'nin de bu etkileşim içinde olduğu görülebilir. Orta Asya ülkelerinde (Kırgızistan, Kazakistan gibi) Amerikan Üniversitelerinin kurulmasıyla paralel olarak ABD üniversitelerinde de Orta Asya konularının öğretilmesi ve özellikle İpek Yolu tarihinin öğretilmesi de genel anlamda düşünüldüğünde bölge politikasının önemli bir parçasını oluşturmaktadır (Çakmak ve Hamarat, 2016). Kısaca sadece somut varlıkların değil aynı zamanda soyut kavramların da yolu haline gelerek milletler arası bir köprü olmuştur.

UNESCO tarafından 2014 yılında Dünya Mirası olarak belirlenen bu koridor 2000 yıldan beri bölgede yaşayan ırkların kalıntılarını barındırmaktadır. Pensilvanya Üniversitesi Arkeoloji ve Antropoloji Müzesi'nde İpek Yolu'nun Sırları adlı bir bölüm bulunmaktadır. Bu bölümde Orta Asya tarihine ait arkeolojik ve antropolojik buluntular burada sergilenmektedir (Penn Museum, 2012).Türklerin asıl yurdu Orta Asya yani şu an ki Türkistan'dır. Ancak çok zaman önce bazı koşullar yüzünden Türkiye'nin şimdi bulunduğu bölgeye göç etmişlerdir. Orta Asya'daki kışlar yağışsız ve çok soğuk geçmekteydi ayrıca yükseltisi 1200-1400 metre arasındaydı. Boylar halinde yaşayan Türkler hayvancılık ile geçiniyorlardı. Zamanla nüfusun artması ve yerin artık küçük gelmesi, hayvanların otlanamaması, salgın hastalıklar yüzünden hem hayvanların hem de insanların ölmesi bu yerden göçmelerine sebep olmuştur. Burada kalanlar bilinen ilk Türk devleti Asya Hun Devleti veya Büyük Hun Devletini kurmuştur. Daha sonra yıkılan bu devletin halkı Çin'in himayesi altına girmek istemeyerek Karadeniz'in kuzeyine hareket etmişlerdir. Bu sırada önlerine çıkan devletleri ya kendilerine katmışlar ya da devletler Hunlardan kaçarak yer değiştirmişlerdir. Buna Kavimler Göçü denmektedir. Daha sonraları ise çeşitli yerlerde Türkler yaşamını sürdürmüştür. Orta Asya'da kalanlar ise Kök Türk Devleti kurmuştur. Tarihin ilk zamanlarından itibaren ticaret yolları insan hayatının en önemli faaliyet alanlarından biri olan ekonomi üzerine muazzam etkilerde bulunmuştur (Çakmak ve Hamarat, 2016). Daha önce de

söylendiği gibi İpek Yolu sadece somut varlıkların değil aynı zamanda soyut kavramların da ulaşım yoludur. Bu etkileşimin her alanda olması mümkündür. Askeri, siyasi, sosyal, dini ve iktisadi alanlar bunlara sadece birer örnektir. O dönemlerde dünyada bir düşünce dolaşmaktadır ki İpek Yolu'nun önemini daha da arttırmaktadır. Ülkenin ekonomisi gelişmiş ise ülke gelişmiştir. Bu anlayış şundan kaynaklıdır, bu ticaret yolundan geçen kervanlardan vergi alınır ve ekonomik refah artar bunun yanı sıra kendi milletlerinin ve dinlerinin yayılması söz konusuydu. Türkler de yayılmak, evrenselleşmek istiyordu her millet gibi. Pek çok devlet bu yola hâkim olabilmek için birbirleriyle savaş yapmışlardır. Bunların en belirgin olanı Türk-Çin çatışmasıdır. İpek Yolu'nun transit güzergâhı olan Orta Asya bölgesi, Hunlardan başlayarak Uygurların sonuna kadar yaklaşık bin yıl Türkler ve Çinlilerin arasında amansız hâkimiyet mücadelelerine sahne olmuştur (Çakmak ve Hamarat, 2016). 751 yılında gerçekleşen Talas Savaşı ile Çin mağlup edilmiştir. Böylece Çin'in hâkimiyet iddiası sarsılmıştır ve vergiye bağlanmıştır. İpek Yolu'na ilk egemen olan devlet yine Türklerdir; Göktürk Devleti. Daha sonraları hâkimiyet sağlayan devletler şunlardır; Selçuklu Devleti, Osmanlı Devleti, Mısır, Arap.

Türklerin İpek Yolu'na verdikleri öneme birçok örnek verilebilir. Selçuklu Sultanları ve yüksek devlet görevlileri tarafından büyük ticaret yolları üzerinde kervansaraylar yaptırılmıştır. Bu kervansaraylar ıssız yollarda güvenlik sağlamak ayrıca buraya gelen misafirleri rahat ettirmek amaçlıdır. İpek Yolu'nun geçtiği bölgelerdeki iklim: yazları 40 dereceyi bulurken kışları -20 dereceye kadar düşmektedir. Ayrıca kervansaraylar bu zorlu iklim koşullarından tüccarları korumaya yönelik de inşa edilmiştir. Osmanlı döneminde ise derbent teşkilatı kurulmuştur. Bu teşkilatı günümüzdeki jandarmalarla eşleştirmek mümkündür. Yollardaki asayışı ve emniyeti sağlamak, yolların muhafaza ve tamir işlerinde çalışmak, ıssız yerleri şenlendirmek gibi amaçlar gütmektedir (Bulut, 2014, syf. 134).

İpek Yolu'nun tam güzergâhı bilinmemektedir. Ancak arkeolojik kazılar ve buluntular sonucu tarihi kaynaklara da bakılarak belirli bir güzergâh oluşturulmaya çalışılmıştır. Günümüzde üç güzergâha sahip bir yol ağından söz etmek mümkündür. Bunlar, Kuzey İpek Yolu, Güney İpek Yolu ve Birbirine Bağlı Kara ve Deniz Yolu'dur (Haussig,1997). Tabii bunlardan bazıları küçük yollara da bölünmektedir. Kırgızistan, Moğolistan, Hazar Denizi, Mezopotamya, Anadolu gibi yerlerden geçmekte olduğu söylenebilir. Doğu ile Batı arasındaki köprü olan İpek Yolu'nun en önemli kavşak noktası Anadolu'dur. Ayrıca Ege kıyılarında Efes-Milet, Karadeniz'de Trabzon-Sinop, Akdeniz'de Antalya gibi önemli limanları kullanarak deniz yolu ile de Avrupa'ya uzanmıştır. İpek Yolu'nun en çok bilinen ve dillendirilen güzergâhı Karadeniz'in kuzey sahilleri ile güneyde Akdeniz'de doğu sahili (Payas) dir (Bulut, 2014, syf. 133). Osmanlılar döneminde İpek Yolu'nun en yaygın ve en işlek güzergâhı Beyazıt döneminde Bursa ve İstanbul'dur.

Sonuç

Coğrafi Keşifler sonucu Hint Okyanusu yolunun keşfedilmesiyle İpek Yolu önemini kaybetmiştir. Ancak şimdilerde Demir İpek Yolu sayesinde yeniden o büyük ticaret yolu önemini geri kazanmıştır. Türkler ile İpek Yolu arasındaki bağlantılar çok eski dönemden günümüze kadar devam etmektedir. Türklerin bu yola ne kadar önem verdiklerini bir Özbek atasözünde şöyle ifade edilmiştir: Kâinata iki büyük yol vardır. Gökyüzünde Samanyolu, yeryüzünde İpek Yolu.

KAYNAKÇA

Bulut, M. (2014). *Medeniyetler Güzergâhı İpek Yolu'nun yeniden Doğuşu*. İstanbul: İstanbul Sebahattin Zaim Üniversitesi Yayınları.

Çakmak, M. A., & Hamarat, E. (2016, Ocak). İpek Yolu Tarihinin Öğretiminde ABD Merkezli Bazı Yaklaşımlar: Teknoloji, Proje Ve Müze. *Kastamonu Eğitim Dergisi*, 24(1), 422-430.

Haussig, H. W.(2001).*İpek Yolu ve Orta Asya Kültür Tarihi*. (Çev. Müjdat Kayayerli) İstanbul: Ötüken Neşriyat Penn Museum. *Secrets of the Silk Road*. <http://www.penn.museum/silkroad/home.php>

DOĞU İLE BATI ARASINDA BİR KÖPRÜ: İPEK YOLU

Konuşmacı: Taylan Sönmez

Danışman Öğretmen: Mustafa Sevimlier

Okul Müdürü: İlknur Özmen

Türkler İMKB Sosyal Bilimler Lisesi, Antalya

Özet

İnsanlığın tarihinde İpek Yolu'nun oldukça önemli bir yeri vardır. Ticari faaliyetler amacıyla oluşturulmuş olan İpek Yolu, zamanla önemini kaybetse de uzun yıllar boyunca Doğu ve Batı arasında bir köprü görevi üstlenmiş, Asya ile Avrupa kültür etkileşimine büyük bir katkı sağlamıştır.

Doğu ve Batı arasındaki kültürel etkileşimde İpek Yolu'nun etkilerini araştırmak amacıyla yapılan bu çalışmada ansiklopediler, web tabanlı bilgi portalleri ve Batılı yayınlardan yararlanılmış ve analiz edilen bilgiler üzerinde sentezler yapılmıştır.

Yapılan araştırmalar neticesinde her ne kadar ticari faaliyet amacıyla oluşturulmuş olsa da İpek Yolu'nun Doğu kültürü ile Batı kültürü arasında bir köprü vazifesi gördüğü, Asya'nın akl-ı piranesiyle Avrupa'nın bıkır-i fikrini buluşturduğu ortaya çıkmıştır. İpek Yolu'nun milli kültürlerle katkısının yanı sıra evrensel kültür birikimini zenginleştirdiği gerçeği araştırmamızda dikkat çekeceğimiz hususlardan biri olacaktır.

Anahtar Kelimeler: Kültür, İpek Yolu, Etkileşim, Asya, Avrupa, Ticaret

Evrende iki büyük yol vardır: Gökyüzünde samanyolu, yeryüzünde ipek yolu. (Özbek Özdeyişi)

İpek Yolu'nun Yeryüzündeki Önemi

İpek Yolu MÖ 2.yy'dan 1800'lü yıllara kadar insanlığa sosyal, kültürel, siyasi ve ekonomik hizmet vermiş güzergâhtır. Günümüzdeki uluslararası ticaretin prensipleri, İpek Yolu'ndan edinilen tecrübeyle gelişmiştir. Çin'den

başlayıp Anadolu üzerinden Avrupa'ya ulaşan ticaret yoludur. İnsanlığın ve kültürlerin ekonomi aracılığıyla birbirleriyle kaynaştıkları önemli tarihi güzergâh İpek Yolu'dur.

Kısaca; ticareti geliştirmek ve toplumlar arası kültürel etkileşimi sağlamaktır. Asya'dan Avrupa'ya doğru gelişen bu ticaret yolu çok eski çağlardan, 1800'lü yıllara kadar önemini korumuştur bu güzergâh eskiden bu yana tercih edilen bir rotadır. Genellikle ipek, porselen, kâğıt, baharat ve değerli taşların taşınmasının yanında Asya ve Avrupa arasında kültürel paylaşımın 2000 yıldan beri bölgede yaşayan dinlerin, ırkların izlerini taşımakta, tarihsel ve kültürel zenginliğin birikimini bizlere yansıtmaktadır.

İpek Yolu'nda Kültürel Paylaşım

Asya'nın akl-ı piranesiyle Avrupa'nın bıkır-i fikrini sadece bununla kalmayıp dinlerini, yaşayışlarını, yemek kültürlerini kısacası insanlığın benliklerini bir- birleriyle etkileştirip varoluşsal bütünlüklerini ipek yolu aracılığıyla kaynaştırmışlardır. Asya mutfağından baharatın Avrupa'ya, doğu mutfağından kahvenin sarı ırka ulaştığı sürükleyici bir insanlık serüveni olan İpek Yolu Asya ile Avrupa arasında bir köprü görevi görmüştür.

İpek Yolu'nda Milli Kültürler

Çin Kültürü

İpek Yolu adını Çin'den gelen ve taşınan başlıca mal olan ipekten alan bu yol iki büyük uygarlığın, Roma ile Çin'in arasında ticaret, din, kültür ve sanat alanında bir köprü vazifesi görmüştür. Doğuyla batı arasında çok önemli bir ticaret yolu olarak kalmıştır. Hindistan'da doğan Budacılık bu yol üzerinden Orta Asya'ya ve Uzak Doğu'ya yayılmıştır. Bu yol aynı zamanda Yunan ve Roma dinlerinin, Nasturi Hıristiyanlığının, Türklerin dininin, Şamanlığın, Mani Dini'nin, Maniheizm'in ve daha sonra İslamiyet'in yayılma ortamı bulduğu bir yol, bir bölge olmuştur. Denilebilir ki eski Yunan, İran, Hint, Türk ve Çin uygarlıkları birbirleriyle bu yol üzerinde buluşmuşlardı. Yine denilebilir ki İpek Yolu olmasaydı Orta Asya'nın sadece siyasi ve ekonomi tarihi değil, kültür ve

din tarihi de çok farklı biçimde gelişirdi. Çin ve Türk medeniyeti de bunun sayesinde birbirleriyle etkileşime girmiştir. Çin ile Türkistan arasında siyasi ve ekonomik ilişkiler kurulmuştur. Çin elçisi ChangChi'en Türkistan seyahati yapmış ve ekonomik ilişkiler başlamıştır. Kısacası Çin de bulunan doğal zenginliğin ticareti sayesinde dinlerin, batıya nazaran daha gelişmiş, medeniyetin, mutfak çeşitliliğinin ve dünyada sadece Çin de bulunan barutun, Çin kültür servetinin yayılması evrensel kültüre İpek Yolu'nun önemli katkılarındanadır. Çin din, dil, edebiyat, müzik, mimari, kıyafet, yemek kültürü ve savaş araçları bakımında kültürler arası etkileşimi hızlandırmıştır. Devletlerarası rekabetin artmasına vesile olduktan sonra Türk devletleri, bu yola hâkim olabilmek için savaşlara katılmıştır. Çin, devletlerin birbirleriyle olan ilişkilerini etkilemiştir. Çin'in kültürü önce Türk coğrafyasına daha sonra Avrupa'ya yayılmıştır.

Türk Kültürü

Dünyadaki Türk toplulukları genellikle İpek Yolu aracılığıyla yayılmışlardır. Başlangıç yolu Çin olarak kabul edilen İpek Yolu'nun doğu kapısında Uygur Türkleri yer alır. İpek Yolu Pamir dağlarını geçtikten sonra ise Batı Türkistan'ı güzergâh eder Çinli Pe'iKui bu güzergâhı şöyle tarif eder: *'Pamir'i aştıktan sonra, Humi, Toharistan, Ak Hunlar ülkesi, Bamiyan, Gagne beyliklerinden geçer ve Kuzey Hindistan'a kadar erişirdi'*

Türk kültürü bu güzergâhtaki ticaret yoluyla dünyaya yayılmaya başlamıştır. Türk demir ustalarının meşhur kılıçları, Türk halı ve dokumaları İpek Yolu ticaretinde önemli yerler edinmiştir. Türk milleti İpek Yolu'nda birçok kere hâkimiyet mücadelesi vermiş ve hâkim olmuştur. Aynı zamanda Çin, Bizans gibi devletlerle diplomatik ve ekonomik ilişkiler kurmuş kültürlerini paylaşmışlardır. Evrensel hayat felsefesini mizahi üslupla ifade eden Nasreddin Hoca fıkraları İpek yolu sayesinde batıya ve doğuya yayılmıştır.

Türk kültürü ipek yoluna kültürel zenginlikler kazandırdığı gibi diğer medeniyetlerden de kültürel zenginlikler kazanmıştır. Çağlar boyunca Orta

Doğu, Bizans, İran, Çin, Hindistan ve buralardaki birçok siyaset, din, kültür ve ticaret merkezlerini birbirine bağlayan İpek Yolu binlerce yıl medeniyetler arasında refahın ve servetin gelişmesinde insanlığa hizmet etmiş, adeta can damarı olmuştur. İpek Yolu ile Türk yurtlarına birçok din dâhil olmuştur. Bu dinler kısaca şunlardır; Budizm, Mani dini, Nasturi Hristiyanlık ve İslam dini. Uygurlar, Çinlilerin Maniheizm dinini almışlardır. Köktürkler Akhunlar'a karşı ticari anlaşmaya varmışlar, Akhunlar'ın yıkılmasına sebep olmuşlardır. Daha sonra da Köktürkler Sasaniler'in İpek Yolu'na tek başına sahip olma istemi üzerine Bizanslılarla anlaşmışlardır. Çinliler Türklerin akınlarını önlemek için Çin Seddi'ni yapmışlardır. Türk yurtlarını İpek Yolu tarihi boyunca fikirler, dinler güzergâh edinmişlerdir. Türk yurtlarını batıdan doğuya, doğudan batıya kat etmişlerdir. Orta çağda Türk yabgularının ve hakanlarının izni sayesinde yapılan bu seyahatler bir nevi kültür alışverişinde olup, Türkistan bu kültürlere bir köprü vazifesi görmüştür.

İran Kültürü

İran toprakları İpek Yolu'nun ticaret merkezleri olmuş güzergâhlarından. MS I. yy. başına ait CharaxlıIsidoros'un Parth İstasyonları isimli eseri Parth arazisinden geçen yolu Zeugma'dan Arachosia'dakiKandehar'a kadar takip etmemize imkân vermektedir. Parth arazisine girdikten sonra Dicle'yi takip eden İpek Yolu, daha sonra İran'ın batısındaki eski başkenti olan Ekbatana'ya uğramaktaydı. İran'ın kuzeydoğu bölgesindeki Şehr-i Kumis ve sonra Reyy şehrine geldikten sonra, Ortaçağ'da olduğu gibi o dönemde de önemli bir ticaret merkezi ve yolların kavşak noktası olan Merv şehrine ulaşıyordu. Batı dünyası zenginleri lüks düşkünü olduğu için doğudan birçok ürünü elde etmek istiyorlardı. Bunun için İran içerisinden geçen kara yolunu kullanmayı denedi. İran'daki hanedanlarla zaman zaman savaşımlara giren Roma, anlaşma yollarını aradı. Öyle ki bu iyi ilişkiler batı dünyası için olumlu bir sonuç vermedi ve İran batı dünyasına göre bir engel olarak kaldı. İran kültürü İslam öncesinde ki kültürünü İslam kültürü ile yoğurarak doğu ve batı

kültürlerine gözle görülebilir etkiler yaratmıştır. İran kültürü Türk milletiyle Selçuklu döneminde çok yakın etkileşimlerde bulunmuş ve halen günümüze kadar gelen ortak değerlere sebep olmuştur. İran'ın kendi benliğine ait siyasi, dini anlayışları doğu ve batı dünyasını zenginleştirmiş aynı zamanda doğu ve batı dünyasından yeni dini, siyasi ve kültürel değerler kazanmıştır İran'ın Parth, Sasaniler adlı kuvvetli devletlerle tarih sahnesine çıkıp kendilerini dünyaya tanıtmalarının başlangıcı İpek Yolu'dur.

Batı (Roma) Kültürü

Geri kalmış Batı coğrafyası doğudan tanıştığı kültürel varlık ile kendini zenginleştirmiş ve bu yapı üzerine daha yüksek bir uygarlık inşa etmişlerdir. İpek Yolu Doğu'nun zengin kültürünü o zamanlar geri kalan Batı'ya ulaştırmıştır. Yemen'den kahve, Hindistan ve Çin'den baharat alarak mutfağından yemek kültürünü zenginleştirmiştir. Doğuda bulunan bir buluş ya da bir fikir bu yol vasıtasıyla batıya yayılmıştır.

İpek Yolu'nun Evrensel Kültüre Etkileri

İpek Yolu'nu kullanan uygarlıkların kültürlerini, dinlerini, yaşayış tarzlarını ve ticari anlayışlarını analiz ettiğimizde, elde ettiğimiz veri medeniyetlerin ve kültürlerin birbiriyle etkileşim halinde olduğu, aynı zamanda benzer değerlere sahip oldukları tespit edilmiştir. İnsanlığın bu servete ulaşmasında tarihte önemli bir misyon üstlenmiştir.

‘Dünya onbinlerce çiçekli bir kültür bahçesidir; her çiçeğin ayrı bir rengi ve kokusu vardır. Bir çiçeğin koparılması bir rengin, bir kokunun yok olmasıdır. Tek dile, tek renge kalmış bir dünya hapı yutmuştur.’¹⁵²

İpek Yolu, on binlerce çiçekli bir kültür bahçesidir ve bu çiçeklerin birbirleriyle bezendiği evrensel birikim zenginliğidir.

Sonuç

Doğu ile Batı arasında medeniyet coğrafyası olan İpek Yolu insanlığa evrensel bir köprü görevi görmüştür. Başta ticari amaçla kurulan bu güzergâh

¹⁵²KEMAL, YAŞAR

zamanla doğu ile batıyı sadece maddi olarak değil manevi olarak birbirlerine kaynaştırmıştır. Aynı zamanda etkileri binlerce yıl ve halen günümüzde görülmeye aşıkardır. Bu sebepten ötürü hala ekonomik zenginliğini muhafaza eden Çin, İpek Yolu'nu hatırlatmak ve tekrardan canlandırmak amacı ile devasa bir projeyle Doğu ve Batı medeniyetlerini yeryüzünün zengin kültür köprüsü İpek Yolu'na davet etmektedir. Gnşığına çıkardığımız verilerin de bize aksettıği sonuçları sentezlediğimiz zaman İpek Yolu'nun dünyaya tarihte kazandırdığı birikim kadar gelecekte de kazandıracadığı, yaptığım bu araştırma sonucu ulaştığım fikirdir.

KAYNAKÇA

ALKAN, N. (2006). 15. Ve 16.Yüzyıllarda İnan İpek Yolun'da Kervanlar. U. Fen-Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi, 142.

Atasoy, F. (2014). İpek Yolunda Türk Kültür Mirası. Ankara: TÜRK YURDU.

BEDİRHAN, Y. (1994). Orta ağda İpek Yolu Hâkimiyeti Ve Türk Yurtları. 36, 47.

DĞEN, T. (2011). 21. Yüzyılda İpek Yolu. 21. YÜZYIL, 50.

TEZCAN, M. (2014). İpek Yolunun İnan Güzergâhı Ve İpek Yolu Ticaretine İnan Engellemesi . Uluslararası Türkçe Edebiyat Kültür Eğitim Dergisi, 100,101,103.

Uhlig, H. (2000). Çin ve Roma Arasında Eski Dünya Kültürü. İstanbul: Okyanus Yayıncılık.

EDEBİYATIMIZDA YOL HİKÂYELERİ

Konuşmacı: Selin Koca

Danışman Öğretmen: Veli Sağlam

Okul Müdürü: İlknur Özmen

Türkler İMKB Sosyal Bilimler Lisesi, Antalya

Özet

Yolculuk kavramı, insanlık tarihi boyunca süregelen ana konulardan biridir. Tarih bir yönüyle göçlerin, seferlerin, bir mekânı terk edişlerin serüvenidir. Yolculuk bir yere varmak, amaca ulaşmak, bir şeyleri aramak veya sıkıntılı durumlardan kaçmak için yapılabileceği gibi, sadece keyif için göze alınan bir macera da olabilir. İnsanoğlunun bu serüveni geçmişten günümüze, gerek sözlü gerek yazılı olarak edebiyatımıza girerek insanlığın içerisinde bulunduğu yolculuğu anlamlandırmasına katkıda bulunmuştur. Bundan dolayı yolculuk dini kıssalardan mitolojiye, efsaneden mesneviye, hikâyeden romana kadar birçok edebi türün vazgeçilmez ve gözde bir teması haline gelmiştir.

Batı'da kaçış, yüzleşme veya buluş için yapılan yolculuk, doğuda arayış amacıyla yapılır. Türk Edebiyatında; Klasik Edebiyat şairleri içe dönük (manevi) 'arayış' yolculuğunu 'alegorik' bir şekilde işlerken Halk Edebiyatında sevda uğruna göze alınan bir meşakkat olarak yer alır. Modern Edebiyat şair ve yazarlarının ise alegorik ve felsefi konulardan uzaklaşmaya çalıştıkları ancak geleneğin etkisinden tam olarak çıkamadıkları görülür. Postmodern yazarlara ait hikâyelerde metinler arası ilişkilerle eski temalara dönüş yapıldığına dair bulgular tespit edilmiştir.

Bu çalışma ile yolculuğun Türk edebiyatındaki belli başlı hikâyelerde yer alış tarzlarını ortaya koymak, "yol" ve "yolculuk" metaforlarının yazarlar tarafından nasıl kullanıldığını tespit etmek amaçlanmıştır.

Anahtar kelimeler: yol, yolculuk, gurbet, salık, tasavvuf, arayış, hikâye.

Yolculuk kavramı tarihte önemli bir yer teşkil eden, insanlık tarihi boyunca süregelen ana konulardan biridir. Yolculuk kelimesi Türkçe sözlükte; “1.ülkeden ülkeye veya bir ülke içinde bir yerden bir yere gidiş veya geliş, gezi, seyahat 2. bu gidiş gelişte geçen süre 3. herhangi bir yere gidip gelme” şeklinde tanımlanır. Yolcu ise, bir yolculuğa çıkmış kimse, yolculuğa çıkmaya hazırlanan kimse, mecazen doğması beklenen çocuk, iyileşmesi beklenen hastadır.

Yolculuk bir yere varmak, amaca/sonuca ulaşmak, bir şeyleri aramak veya sıkıntılı durumlardan kaçmak için yapılabileceği gibi sadece yolculuğun keyfi için çıkılan bir serüven/macera da olabilir. Örneğin Batının yolculuklarında yolculuğun sebepleri daha çok buluş, yüzleşme veya kaçmadır. Farklı açılarla yolculuk bazen sebeptir, bazen de sonuç. Batının sonuca ulaşma gayesiyle aradığı şeyi Doğuda bulacağı düşüncesi Doğuya yönelmesinin temel sebebidir. Doğu Batı arasında bir köprü vazifesi gören İpek Yolu Doğuyla Batının etkileşimine büyük katkıda bulunmuştur. İpek Yolu sayesinde Batı ve Doğu Edebiyatındaki edebi eserler farklı kitlelere nüfuz etme/ulaşma olanağı sağlamıştır.

Arayış yolculukları Arap, Fars ve Türk Edebiyatının ortak temalarından biridir. Bununla beraber Ortadoğu'nun ve Uzakdoğu'nun hemen hemen her köşesinde karşımıza çıkar. Çin'de, Hindistan'da, Mısır'da vb. bu tema daha çok da mistik algı ile şekillenerek varlığını sürdürür. Özellikle ölüm sonrası hayat algısı arayış yolculuklarının varlığı için güzel bir zemin hazırlamıştır. Buna bir örnek olarak Lotus çiçeğinin Hint Edebiyatındaki hikâyesi verilebilir.

Arayış yolculukları Türk Edebiyatında da önemli bir temel olarak yerini almış olup ilk edebi metinlerden günümüze kadar farklı şekillerde ve çeşitli kelimelerle işlenmiştir. Klasik Türk Edebiyatı metinlerinde tarik, nehc, hatt, sırat, sebil, sefer, seyahat, misafir “sefer eden kişi” anlamıyla kullanılırken; refik, hemrah, yoldaş, salik, sail, saih“yol arkadaşı” anlamıyla kullanılmıştır. Nihayetinde ölümden bir yolculuk olarak görülmektedir. Bu yüzden ölüm konusu da seyr, sefer, yol vb. kelimelerle anlatılmaktadır. Bu kelimeler Klasik Türk

Edebiyatında yolculuk ana temasının ilişkide bulunduğu kelimelerdir. Sadece yolculuk temasının tespiti bile bu temanın yaygınlığını göstermesi bakımından dikkat çekicidir.

Klasik edebiyatımız sembolik ve alegorik yol anlatılarıyla doludur. Tema bu yönüyle manzum ya da mensur hemen her türlü edebi metinlerde karşılaşılabılır. Bunun yanı sıra Klasik Türk Edebiyatında yer alan yolculuk temasında tasavvufun etkileri ile de sıkça karşılaşılmıştır. İslam anlayışına göre evrenin yaratılışı zorlu bir yolculuk olup, insanoğlunun özüne dönme çabasıdır. Yolculuk teması İslam dininin ve tasavvufun etkisiyle yeniden biçimlenir, derinleşir ve farklı bakış açılarının oluşmasını, algıların genişlemesini sağlar. Bu çerçevede şekillenen yolculuklar kişinin kendisini bulmasıyla son bulur, dolayısıyla uzun uğraşlar sonucu meydana gelen arayış yolculukları ortaya çıkar.

Gülşehri'nin Feridüddin Attar'dan çevirmiş olduğu Mantıku't-tayr (Kuşların Dili) eseri bir arayış yolculuğu örneğidir. Gülşehri, mesnevi tarzında kaleme aldığı bu eserinde Kafdağı'nın ardındaki padişahları Simurg'u bulmak için yola çıkan, bu yolun sonunda kendisini bulan kuşların hikâyesini anlatmaktadır. Hikâyenin özeti şöyledir:

“...Günlerden bir gün dünyadaki bütün kuşlar bir araya gelirler. Toplanan kuşların arasında Hüdüh, Kumru, Dudu, Keklik, Bülbül, Sülün, Üveyk ve diğerleri vardır. Amaçları padişahsız hiçbir ülke olmadığı düşüncesiyle kendilerini yönetmek üzere bir padişah seçmektir. Hüdüh söze başlar ve Hz.Süleyman'ın postacısı olduğunu belirttiikten sonra; Kuşların Simurg adında bir padişahları olduğunu söyler. Simurg'u arayıp bulmaları için kendilerine kılavuzluk edeceğini ifade edince; Kuşların hepsi de Hüdüh'ün peşine takılıp onu aramak için yollara düşerler ama yol çok uzun ve menzil uzak olduğundan; Kuşlar yorulup hastalanırlar. Hepsi de Simurg'u görmek istemelerine rağmen Hüdüh'ün yanına varınca kendilerince geçerli çeşitli mazeretler söylemeye başlarlar. Çünkü kuşların gönüllerinde yatan asıl hedefleri çok daha basit ve dünyevidir. Örnek olarak bülbülün isteği; gül, dudu kuşunun arzuladığı; ab-ı hayat, tavus kuşunun amacı; cennet vb. Bu mazeretleri dinleyen Hüdüh hepsine ayrı ayrı doğru, inandırıcı ve ikna edici cevaplar verir. Simurg'un olağanüstü özelliklerini ve güzelliklerini anlatır. Hüdüh söz alır ve şunları söyler. Söyledikleri ayna ve gönül açısından ilginçtir:

*'Simurg, apaçık meydana olmasaydı hiç gölgesi olur muydu?
Simurg gizli olsaydı hiç âleme gölgesi vurur muydu?
Burada gölgesi görülen şey, önce orada meydana çıkar görünür.*

Simurg'u görecek gözün yoksa gönlün ayna gibi aydın değil demektir.

-Kimsede o güzelliği görecek göz yok; güzelliğinden sabrımız,takatımız kalmadı.

Onun güzelliğiyle aşk oyununa girişmek mümkün değil.

O, yüce lütfuyla bir ayna icat etti.

O ayna gönüldür; gönlüne bak da, onun yüzünü gönülde gör!'

Hüdhüd'ün bu söylediklerine ikna olan kuşlar yine onun rehberliğinde Simurg'u aramak için tekrar yola koyulurlar. Yolda hastalanan veya bitkin düşen kuşlar yeniden çeşitli bahaneler mazeretler ileri sürer.Hüdhüd hepsine bıkıp usanmadan tatminkâr cevaplar verir ve daha önlerinde aşılması gereken 'yedi vadi' bulunduğunu söyler. Ancak bu yedi vadiyi aştıktan sonra Simurg'a ulaşabileceklerdir.

Hüdhüd'ün söylediği 'yedi vadi' İstek, Aşk, Marifet, İstiğna, Vahdet, Hayret, Yokluk(Fena) ve yedi vadinin sonunda ulaşılan Beka'dır. Kuşlar gayrete gelip tekrar yola düşerler.Ama pek çoğu, ya yem isteği ile bir yerlere dalıp kaybolur, ya aç susuz can verir, ya yollarda kaybolur, ya denizlerde boğulur, ya yüce dağların tepesinde can verir, ya güneşten kavrulur, ya vahşi hayvanlara yem olur, ya ağır hastalıklarla geride kalır, ya da kendisini bir eğlenceye kaptırıp kafileden ayrılır. Bütün vadileri sadece otuz kuş geçer. Otuz kuş aradıklarının kendileri olduğunu Simurg'un mana bakımından otuz kuştan ibaret olduğunu görüp şaşırırlar. Çünkü kendilerini Simurg olarak görmüşlerdir. Kuşlar Simurg, Simurg da kuşlardır. Bu sırada Simurg'dan ses gelir: 'siz buraya otuz kuş geldiniz, otuz kuş göründünüz. Daha fazla veya daha az gelseydiniz o kadar görünürdünüz. Çünkü burası bir aynadır.' Dolayısıyla otuz kuş Simurg'un kendileri olduğunu anlayınca; artık ortada ne yolcu kalır ne yol ne de kılavuz... Çünkü hepsi birdir. '¹⁵³

Gülşehri, “Kuşdili” veya “Kuşlar Meclisi” olarak bilinen bu manzum eserde, tasavvufun Vahdet-i Vücut (Yegâne Varlık) anlayışını anlatır. Eserde çok zengin bir sembolik dil kullanılmış ve hakikati arayanlar, yani “Hakikat Yolunun Yolcuları”kuşlarla simgelenmiştir. İçlerinde en bilge görülen Hüdhüd adlı kuş hikâye içerisinde önemli bir semboldür. Hüdhüd onların önderleri, kılavuzları yani mürşitleridir. Giriş kısmında kuş topluluğundaki Hüdhüd şu şekilde betimlenir:

“Sirtında tarikat elbisesi, başında ise hakikat tacı vardı.”

Aradıkları Simurg adlı efsanevi kuş Allah'ın zuhur ve taayyünüdür. Eserde tanrıyı sembolize eden Simurg kuşuna yapılan betimlemelerden biri ise şudur:

¹⁵³Öztürk, Ö. (2013, Nisan 28). *Yaşama Uğraşı*. Kasım 27, 2017 tarihinde Yaşama Uğraşı Web sitesi: www.yasamaugrasi.com/kultursanat/ferududdin-i-attar-mantikut-tayr-kus-dili.html

“Kuşkusuz bizimde bir padişahımız vardır. O da Kaf Dağı'nın ardındadır.”

“ Adı Simurg'dur, kuşların padişahıdır. O bize yakındır lakin biz ona oldukça uzağız.”

Binlerce kuş olarak çıktıkları yoldan sadece otuzu Simurg'un dergâhına varabilmiştir. Sonunda Simurg'u gördüklerinde ise Simurg'un kendileri olduğunu fark ederler. Dergâh aslında bir aynadan ibarettir. Bu, eserde şöyle açıklanır:

O dergâhtan hal diliyle bir nida geldi: “Güneşe benzeyen bu dergâh bir aynadır.”

Kuşlar, ‘Hakikat Yolunun Yolcuları’; Simurg‘Hakikat’ olarak tanımlanır. İnsan ömrünün engebelerine eşdeğer merdiven basamaklarını çıkabilmek ve sonunda ancak çok az kişinin hedefine ulaşabilmesi şeklinde düşünülür. Bunlar İstek’ ten Fena’ ya doğru çıkan basamaklardır. Sembolik evrende terk etme, yegânekemalat yoludur.

Temanın doğu edebiyatındaki macerası her şeyden önce dini kıssalarla başlar. Hz. Peygamberin Mekke'den Medine'ye göçü, miraç hadisesi, Hz. İsa'nın göğe yükselişi, Harut ile Marut kıssası buna örnek verilebilir. Örnek teşkil etmesi bakımından miraç hadisesinin özetini Atayı'den alalım:

‘Güneş ufukta ışıklar saçarak yana yana batmıştır. Işıl ışıl bir gece olur. Her taraf sanki güzel kokularla doludur. Olağanüstü kadir gecesinden de üstün bir gece söz konusudur. Hz. Muhammed Ümmihani'nin evindedir. Uyku vakti Cebrail gelir ve Allah'ın çağrısını müjdeler. Burak'ı önüne çeker. Burak yıldırım gibidir. Gökyüzüne bir kaplan gibi atılır. Hemencecik Kudüs'e ulaşır. Hz. Muhammed'in bütün peygamberlere imamlık ettiği namaz kılınır. Sonra göğe çıkış başlar.

Birinci gökte Ay, ikincide Utarid, sonra Zühre, Mihr, Merih, Müşteri ve Zuhâl'in bulunduğu yedi kat gökyüzü geçilir. Kürsi, Arş-ı a'la, Felek-i Atlas aşıldıktan sonra Sidre'ye ulaşılır. Cebrail'in oradan öteye geçmesine izin yoktur. Hz. Muhammed bir seccade gibi olan Refref'le yoluna devam eder. Sonra Refref de ayrılır ve Hz. Muhammed Allah'ın huzuruna gider. Anlatılması mümkün olmayan

*o buluşmadan sonra, yine yeryüzüne iner. Öyle değişik bir zaman söz konusudur ki döndüğünde Hz. Muhammed'in daha yatağı bile soğumamıştır.*¹⁵⁴

Miraç hadisesi ruhun yolculuğudur. Bu yaratılış döngüsü ve ruhun yolculuğu tasavvuf anlayışına göre elest meclisinde başlar. Bezm-i Elest'de ruhlar Allah'la bir aradadırlar. Allah kullarına “Elestubi-rabbikum?” (Ben sizin rabbiniz değil miyim?) diye sorar ve kullar da “Bela” (Evet, rabbimizsin.) cevabını verirler. Bu akitle dünyaya gönderilen insanoğlu için dünya, gerçek varlığa göre bir gurbettir. Çıkılan yolculuklar bazen ayrılıkları bitirir bazen de ayrılığa götürür. Yolculuk bu haliyle ya sılaya götürür ya da gurbete. Gurbete gidişte ayrılık, uzak(yâd el), gurbet, firkat, hasret, hecr(hicran, hicret), cüda ve cüdayi kelimeleri de bu anlamda yolculuk temasına katılırlar. Mutasavvıf şairlerin şiirlerinde yolculuk ve gurbet kavramına bu kadar çok yer vermeleri bu olguya/olaya dayandırılabilir.

Mutasavvıflar üzerinden gidecek olursak Mevlana Celaleddin Rumi'nin Belh' ten Konya'ya gelmesi, Şems-i Tebrizi ile tanışması, Şems'in Mevlana'ya ayna olması ve Mevlana'nın kendisini bulması olayı bir olgunlaşma yolculuğudur. Mevlana Şems ile değişmiş, olgunlaşmış, kendine dönmüş ve orada gerçek aşkı bulmuştur. Bu noktada Şemsle Mevlana artık ayrı kişiler değillerdir.

Diğer bir mutasavvıf Yunus Emre'nin de illeri dolaşmasının yanı sıra hamlıktan pişme ve olma aşamasına varması olgunlaşma yolculuğunun örneği niteliğindedir.

İnsan kendisinin nereden gelip nerede olduğunu ve nereye gittiğini öğrenmek ister. Mutasavvıflar bu anlamda mana âlemine ulaşabilmek için içsel bir yolculuğa çıkar ve bunu anlamlandırmaya çalışırlar. Gaflet bu yolu engelleyici, gönül ise hedefe ulaştırıcı bir araçtır. Batı dillerinde karşılığı

¹⁵⁴Yalçınkaya, Ş. (2007). Yol Metaforu Ve Klasik Türk Edebiyatında Arayış Yolculukları. *Türk Dili Ve Edebiyatı Araştırma Dergisi*, s.5

olmayan gönül kelimesi, aşk gibi yolculuk temasının anahtar kelimelerinden biridir. Doğu edebiyatlarının ortak konusu olan Fuzuli'nin 1535'te yazdığı Leyla ve Mecnun adlı mesnevisi böyle bir aşk yolculuğunun hikâyesidir.

Bu hikâyelerin en meşhurlarından bir başkası, Şeyh Galip'in Hüsn-ü Aşk adlı mesnevisidir. Yine döngü içeren bir aşk hikâyesidir. Hikâye kavs-i urücutun tamamlanmasıyla nihayetlenir. Hikâyenin özeti şöyledir:

‘‘Muhabbet adlı bir kabiledede Hüsn adı verilen bir kız ve Aşk adı verilen bir oğlan çocuğu doğar. Bu iki çocuk Mekteb-i Edeb'e verilirler. Hocaları Monlayıcünün'dur. Ara sıra mana mesiresinde (Nüzhet-geh-i Mana) buluşup feyz havuzunu(Havz-ı Feyzi) seyredeler. Kabiledede Hayret adlı sözü geçen bir ulu vardır ve iki aşığın birleşmesine engel olmaya çalışır. Hayret'in yanı sıra kabiledede yer alan ve her zor durumda farklı kılıklarda imdada yetişen Sühan adlı bir ihtiyar vardır. Hüsn ile Aşk, Sühan vasıtasıyla mektuplaşırlar. Aşk'ın lalası Gayret, Hüsn'ün dadısı İsmet'tir. Aşk lalasının verdiği cesaretle Hüsn'ü ister. Kabile büyükleri Diyar-ı Kalbe sefer edip kimyayı getirdiği takdirde kızı alabileceğini söylerler. Yol çetindir. Kuyuda cadıya esir olur, çarmıha gerilir, ateş denizlerine düşer, cinlerle karşılaşır. Çin padişahının kızı Hüşrubaya'ya kapılır ve Zatü's-suver kalesinde hapis edilir. Bütün bu tehlikelerden kılıktan kılığa giren Sühan'ın yardımıyla kurtulur. Neticede Sühan hekim kılığına girer ve Aşk'ı Diyar-ı Kalbe götürür. Bundan sonra nurdan bir kafile Aşk'a tazimde bulunup kabul ederler ve onu Sühan'la birlikte şehrin seyranına çıkarırlar. Kasr-ı Padişah civarına gelirler. Kasr'ın etrafı binlerce gayp perdesi ile örtülüdür. Bir perde kalkar ve Aşk'ın önünde bir âlem açılır. Bu mekân artık Sühan'ın ilerleyemeyeceği bir noktadır. Bu noktada Aşk için Hüsn'e kavuşmak diye bir şey kalmaz çünkü artık ayrı şeyler değillerdir. ’’¹⁵⁵

Özetten de anlaşılacağı gibi, mesnevi sembolik bir arayış yolculuğu hikâyesidir. Aşk bu yolculuk sonunda içsel olgunluğa ulaşmıştır. Yolculuk

¹⁵⁵Yalçınkaya, Ş. (2007). Yol Metaforu Ve Klasik Türk Edebiyatında Arayış Yolculukları. *Türk Dili Ve Edebiyatı Araştırma Dergisi*,s. 10

sırasında Hüsn'ü arayan Aşk, Hüsn'ün kendisinden başka bir şey olmadığını fark etmiştir. Çünkü Aşk Hüsn'ü kalbinde bulmuştur. Aşk'ın kalbinde mecazi aşk vasıtasıyla ilahi aşk doğmuştur.

Klasik edebiyatın arayış yolculukları manzum hikâyelerin yanı sıra gazelerde de karşımıza çıkar. Sözelimi Naili'nin –e dek gideriz redifli gazeli buna tipik bir örnek teşkil eder:

Heva-yıaşka uyup kuy-ı yâre dek gideriz

Nesim-i subharefikız bahara dek gideriz

Naili

Sonuç olarak İslam kültür dünyası içinde bir edebiyat geleneği halinde yer edinmiş Klasik Türk Edebiyatı dünyanın felsefe ve tarih algısından bağımsız değildir. Bu sebeple hemen her türlü metin bu algı üzerine kurulmuştur. Bu kurulumda gerçek varlığa ulaşma, aşkı tanıma ve aşkla bütünleşme her zaman için bütüne varmakla mümkündür. Âlemi böyle bir bütünlükte gören klasik yazarların eserlerinde bu temalara direkt ya da dolaylı olarak yer vermeleri de tabiidir. Bu bütünlüğün kurulmasında arayış yolculukları anahtar vazifesi görmüştür. Bu yönüyle de Klasik Edebiyatımız bu bütünlüğe açılan bir kapı niteliğindedir.

19. yüzyılın ikinci yarısından sonra adındansöz ettirmeye başlayan ancak 20. yüzyılın birinci yarısında etkili olan modernizm, kültürel gelişmelerle ve sanayi devrimiyle birlikte hareketlenen büyük toplumsal değişime eşlik eden bir akımdır. Modernizmde, geleneksel olanı günün anlayışına uydurma, geleneksel yapıyı ve anlatımı reddederek yeniyi ortaya çıkarma anlayışı vardır. Bu yüzden modernizm, sanayi ve endüstri devrimi ile edebi metinlerin sembolik ve felsefi konulardan uzaklaşmasını beraberinde getirir. Ancak modernizmin bir uzantısı olarak ortaya çıkan postmodernizm eski konulara geri dönüş içerir. Postmodernizmle birlikte alegorik ve felsefi konulardan uzaklaşmaya çalışan şair ve yazarlar geleneğin etkisinden tam olarak çıkamamış ve metinler arası ilişkilerle yolculuk temasının yeniden dirilmesini sağlamışlardır. Mevlana'nın

mesnevisindeki bir hikâyenin Paulo Coelho'nun romanı Simyacı'da, Hüsn'ü Aşk hikâyesindeki yolculuğun metinler arası bir ilişki ile Orhan Pamuk'un Kara Kitap'ında karşımıza çıkıvermesi bu ortaklığın yansımalarındandır.

Yolculuk temasını Klasik Türk Edebiyatında içe dönük (manevi) bir arayış, Halk Edebiyatında sevda uğruna göze alınan bir meşakkat olarak işleyen şair ve yazarlar, Modern Türk Edebiyatında da gurbet, hasret, kaçış gibi farklı konularla hikâyelerinde ele almışlardır. Farklı konularla ele alınan yolculuk hikâyelerine Behçet Çelik, Bekir Yıldız, Ayfer Tunç, Refik Halid Karay, Faruk Nafiz Çamlıbel ve Mustafa Kutlu gibi birçok yazar ve şairin eserinde ulaşmamız mümkündür.

İsmi geçen yazar ve şairler üzerinden örnek verilecek olursa Mustafa Kutlu Nur isimli hikâyesinde Nur'un fani aşka gönül indirmeyip hakiki aşkın peşine düşmesini ve varlıktan hiçliğe uzanan yolculuğunu konu edinmiştir. Nur ailesi olmasına karşın ninesiyle büyüyen bir kızdır. Gün gelip ninesini de kaybedince bir boşluğa düşer ve hakikat arayışına girer. Bir gün cami çıkışı Sinan isimli temiz kalpli, güzel ahlaklı bir gençle ayaküstü tanışır daha ilk görüşte aşk ateşi kalplerine düşer. Nur hakikat arayışında Sinan'ın da bilgilerinden faydalanarak yoluna devam eder. Bir süre sonra sorduğu sorulara Sinan'ın verdiği cevaplar da yetersiz gelince gönlündeki hakikat aşkı ağır basar ve bir mürşid-i kâmil aramaya koyulur. Gönlündeki ateşi söndürmek için durmadan okur, kâh Yunus'a açar derdini, kâh İbn-i Arabi'den medet umar. Bir zaman sonra hakikate ulaşırlar. Klasik bir hikâye gibi görünen Nur vermek istediği mesajlar açısından dikkat çekicidir.

Mustafa Kutlu'nun diğer bir eseri olan 'Arka Kapak Yazıları' isimli öykü kitabında "5402" hikâyesine başında da belirttiği gibi 'Bütün demiryolu çalışanlarına ve bütün buharlı tren âşıklarına' diyerek başlamıştır. Bu hikâyede demiryolu çalışanları üzerinden yolculuğu, gidenleri ve geride kalanları anlatmıştır. Hikâyenin isminin 5402 olmasının sebebi hikâyeyi anlatan çocuğun babasının 5402 numaralı marşandizde (yük treni) çalışmasıdır.

Mustafa Kutlu hikâyenin ilk sayfasında yer alan siyah beyaz buharlı bir tren fotoğrafından esinlenerek hikâyeyi kaleme almıştır. Bunu hikâyenin içinde geçen şu cümlelerden çıkartabiliriz:

“...İşte bu sırada uzaktan uzağa bir tren sesi duyulur. Bir çığlık; ayrılığın, hasretin, gidip de dönememenin sararmış fotoğrafı...”¹⁵⁶

“...Bu siyah beyaz fotoğrafın anlattığı hikâyeye, gitmekle kat edilebilecek bir yol değil; sabırla, beklemekle varılacak bir menzildir...”¹⁵⁷

Mustafa Kutlu yolculuğu ve geride kalanları ise şu satırlarla okuyucuya sunmuştur:

“...Tren, küçük istasyonda gözyaşlarını yağmura karıştıran, dudakları titreyen, birbirine sarılan bir avuç yolcu ile onları uğurlayanları bir süre aydınlatıp sonra bir kısmını koparıp alarak çekip gidecektir...”¹⁵⁸

“...Kara trenin karanlığa savurduğu duman tuhaf bir geniz yangısı, unutulmayan bir koku ile gurbetçileri uğurlarken, geride kalanları sonsuz bir bekleyişin kapısına bırakır...”¹⁵⁹

“...Bu sıcaklık, bu macera sürse diyorum. Alıp götürse beni bilmediğim diyarlara, görmediğim yerlere...”¹⁶⁰

“...Her tren bir yığın umut, hayal, ihtiras ve arzu yüklenip gelir. Ardında düş kırıklıkları, gözyaşları, hayıflanmalar, bir tutam ağarmış saç bırakıp gider. Ben de bir gün yolcular arasına karışırım, şehre gitmenin garip, dayanılmaz heyecanını yaşarım...”¹⁶¹

Refik Halid Karay“Gurbet Hikâyeleri” adlı eserinde yer alan Eskici hikâyesinde önce babadan yetim kalan sonra anasını da kaybeden küçük Hasan’ın uzak akrabaları ve konu komşunun yardımıyla bir vapura bindirilerek Filistin’in sapa bir kasabasında yaşayan halasının yanına gönderilmesini anlatmıştır. Daha beş yaşında olan küçük Hasan peltek ve şirin konuşmalarıyla güvertede yolcuları epeyce eğlendirmiştir. Fakat vapur farklı limanlara uğrayıp bir sürü yolcu bıraktıktan sonra sıcak memleketlere yaklaşmasından, kalanlarında bilmediği bir dilden konuşmasından dolayı küçük Hasan yolculuk

¹⁵⁶Kutlu, M. (2017). *Arkakapak Yazıları*. İstanbul: Dergah Yayınları.s.83

¹⁵⁷Kutlu, M. (2017). *Arkakapak Yazıları*. İstanbul: Dergah Yayınları.s.83

¹⁵⁸Kutlu, M. (2017). *Arkakapak Yazıları*. İstanbul: Dergah Yayınları.s.83

¹⁵⁹Kutlu, M. (2017). *Arkakapak Yazıları*. İstanbul: Dergah Yayınları.s.83

¹⁶⁰Kutlu, M. (2017). *Arkakapak Yazıları*. İstanbul: Dergah Yayınları.s.89

¹⁶¹Kutlu, M. (2017). *Arkakapak Yazıları*. İstanbul: Dergah Yayınları. s.93

boyunca bir yabancılaşma içerisine girmiştir. Bir gün halasının sokaktan çağırıldığı satıcının eski ayakkabıları tamir etmesine merak duyan küçük Hasan, eskiciyi eğlenerek seyrederken dalgınlığıyla ana diliyle konuşmuştur. Eskicinin de Türk olduğunu anlayan küçük Hasan altı aylık suskunluğunun acısını çıkartmıştır. Eskicinin işini bitirmiş olması ve gitmek istemesi üzerine küçük Hasan'ın gönlünü hüznün kaplamıştır. Yabancı topraklarda birbirini bulan bu iki gurbet yolcusunun ayrılırken hissettikleri üzüntü sebebiyle gözyaşlarına mani olmamışlardır.

Ayfer Tunç ise “Kırmızı Azap” adlı öykü kitabında yer verdiği “Kar Yolcusu” hikâyesinde kaçış ve kurtuluş ümidiyle yola çıkan bir kadının cesur yolculuğunu konu edinmiştir. Genç yaşta kirli bir geçmiş biriktirmiş, boyunu aşan işlere kalkışmış olmasından peşine karanlık yüzlü adamlar takılmış, bindiği trenin ona kurtuluşu müjdelediğini sanmış ve ülkenin unutulmuş topraklarına, çok uzaklara gitmek için sonunu bilmediği bir yolculuğa çıkmıştır. Tren yolculuğu esnasında peşindeki adamlarla ve ölümle burun buruna gelmiş, ölüm korkusuyla kendisini beyazlığa ve yumuşaklığa bırakıvermiştir. Kendi halinde yaşayan Eşber Fidan'ı karlar içinde bulmuş ve kulübesine götürmüştür. Bir müddet Eşber ile birlikte kalan Fidan buradaki beyazlığa ve hayata da tahammül edememiş, girdiği çıkmaz yolun sonunda çözümü yine kaçmakta bulmuştur. Ayfer Tunç “...O hayatın içinde karanlık yüzlü adamlar da olsa, her zaman bir kurtuluş ümidi bulabilirdi. Bu kendisini bekleyen ölüm tehlikesine bile özgürce yürümekti...”¹⁶²Cümleleriyle çıkılan cesur yolculuğa değinmiştir.

Behçet Çelik “Herkes Kadar” adlı öykü kitabında “Tren Elbet Kalkacak” hikâyesiyle gün batımıyla doğuma arasındaki zaman aralığında yeniden filizlenen umutlu bir bekleyişi konu edinmiştir. Yazar, kendilerini hayatın yoğunluğuna bırakan, yaşam rüzgârına kapılıp giden insanların yolculuğu ihtiyaçlarını karşılayan bir araç olarak görmelerinin yanı sıra, günün

¹⁶² Tunç, A. (2017). *Kırmızı Azap*. İstanbul: Can Sanat Yayınları. s.56

yorgunluğunu trenin aldığı hikâye aracılığıyla ifade etmiştir. Sevgiliyle buluşma umuduyla her akşam neşeye binilen, penceresinden sevinçle bakılan, trenin elbet kalkacağına inandığı kadar sevgilisinin trene bineceğine inanması o umutlu bekleyişi simgelemiştir. Sılaya ulaşma gayesiyle yapılan yolculuk eserde şu şekilde ifade edilmiştir:

“...İçinizde en çok acelesi olan benim. Bu tren beni evime götürmüyor, asık yüzü olmanın kıdem sayıldığı, her köşesi can sıkı kutulardan birine gitmiyorum. Tren beni sevgilime götürüyor...”¹⁶³

Bekir Yıldız “Kara Vagon” isimli hikâyesinde zavallı, paraya hasret insanların ak pak hayallerini, umutlarını pamuk tarlalarında bulacaklarına inandıkları bir gurbet yolculuğunu konu edinmiştir. Hayaller, umutlar pahasına yola çıkan karanlığa alışkın insanlar hayvanların boşalttığı bir vagona, zor şartlarda, sıkışık bir şekilde başlamışlardır umutlarının peşinde koşmaya. Bu şartlarda vagonun içinde çocuğunu bulan ananın, treni kaçırıp arkasından koşan fakat yetişemeyip bir bacağını tekerin altında kaybeden; hayalleri titreyen bir yolcunun dramına dikkat çekilmiştir. Geride kalan yolcunun umutları kanarken, yolculuğa devam edenlerin umutları beyaz pamuk tarlalarına kanat açmıştır.

Faruk Nafiz Çamlıbel şiirinde, Behçet Çelik’in hikâyesinde kullandığı sıra özlemi ve Bekir Yıldız’ın gurbet yolculuğu konularını bir arada işlemiştir. Faruk Nafiz Çamlıbel, Han Duvarları adlı şiir kitabında yer alan manzum hikâye biçiminde kaleme aldığı Han Duvarları şiirinde Anadolu’nun çileli yıllarında çekilen gurbet acısı ve sıra özlemini dile getirmiştir. Şiirde Maraşlı Şeyhoğlu’nun sınırdan sınıra koşarak çektiği acılar, sılasına ulaşamaması; şairin Anadolu’ya yaptığı yolculuk, yolculuk sırasında görülenler, şairde uyanan duygu ve düşünceler anlatılmıştır. Şiire göre şair yaylı bir at arabasıyla Anadolu’ya gitmekte, yolculuğu zor koşullarda geçmekte, arada bir hanlarda konaklamaktadır.

¹⁶³Çelik, B. (2017). *Herkes Kadar*. İstanbul: Can Sanat Yayınları.s. 84

Bu konaklamalarda şair, daha önce hanlarda konaklayanların çeşitli yazılarıyla karşılaşmıştır. Karşılaştıkları arasında yer alan Maraşlı Şeyhoğlu'nun dörtlüklerinde çileli bir yaşamla karşılaşmış olup son dörtlüğü yazdığı anda öldüğünü öğrenmiştir. Bu duruma çok üzülen şair; daha sonraki yıllarda yaptığı yolculuklar, konakladığı hanlarda hep Maraşlı Şeyhoğlu'nun yaşadığı gurbet hayatını, çektiği sıra özlemini hatırlar ve

“On yıl var ayrırım Kınadağı'ndan

Baba ocağından, yar kucağından

Bir çiçek dermeden sevgi bağından

Huduttan hududa atılmışım ben ’’¹⁶⁴

“Gönlümü çekse de yârin hayali

Aşmaya kudretim yetmez cibali

Yolcuyum bir kuru yaprak misali

Rüzgârın önüne katılmışım ben ’’¹⁶⁵

“Garibim, namıma Kerem diyorlar

Aslı'mı el almış, harem diyorlar

Hastayım, derdime verem diyorlar

Maraşlı Şeyhoğlu Satılmış'ım ben ’’¹⁶⁶

dörtlüklerinde dile getirir.

Şair ise şu cümlelerle duygularını dile getirmiştir:

“...Gidiyordum, gurbeti gönlümde duya duya, Ulukışla yolundan Orta Anadolu'ya... ’’¹⁶⁷

“...Gurbet beni muttasıl çekiyordu kendine, Yol, hep yol, daima yol... ’’¹⁶⁸

“Aradan yıllar geçti, işte o günden beri

Ne zaman yolda bir han rastlasam irkilirim.

Çünkü sizde gizlenen dertleri ben bilirim,

Ey köyleri hududa bağlayan yaşlı yollar,

Dönmeyen yolculara ağlayan yaşlı yollar!

¹⁶⁴Çamlıbel, F. N. (2010). *Han Duvarları*. İstanbul: Yapı Kredi Yayınevi.s. 17

¹⁶⁵Çamlıbel, F. N. (2010). *Han Duvarları*. İstanbul: Yapı Kredi Yayınevi.s. 18

¹⁶⁶Çamlıbel, F. N. (2010). *Han Duvarları*. İstanbul: Yapı Kredi Yayınevi.s. 19

¹⁶⁷Çamlıbel, F. N. (2010). *Han Duvarları*. İstanbul: Yapı Kredi Yayınevi.s. 15

¹⁶⁸Çamlıbel, F. N. (2010). *Han Duvarları*. İstanbul: Yapı Kredi Yayınevi.s. 16

*Ey garip çizgilerle dolu han duvarları,
Ey hanların gönlünü sızlatan duvarları...'¹⁶⁹*

Yolculuk teması görüldüğü üzere her alanda karşımıza çıkmaktadır. Hikâye, şiir, roman gibi edebi metinlerde yer bulan yolculuk, şarkı ve türkülerinde konusu olmuştur. Âşık Veysel Şatıroğlu'nun, "Uzun İnce Bir Yoldayım" türküsü bu durumun güzel örnekleri arasındadır.

*'Dünyaya geldiğim anda
Yürüdüm aynı zamanda
İki kapılı bir handa
Gidiyorum gündüz gece'¹⁷⁰*

Elde edilen bulgular sonucunda yolculuk temasının hemen her türlü edebi metinde doğrudan veya dolaylı olarak yer aldığı görülmüştür. Tema geçmişten günümüze değin her konuda yer edinmiş bir olgu olup, sürekliliğini sağlamıştır. Yolculuk teması genel bir bakış ile ele alındığında insanoğlunun dünyaya gelişiyle başladığı serüvenine, dini kıssalarla adım atmış; Klasik edebiyatta Mevlana, Yunus Emre, Şeyh Galip gibi mutasavvıflarla önem kazanmış; Modern edebiyatta ise şiir, hikâye, roman gibi edebi türlerde de edebiyat içerisindeki yolculuğuna devam etmiştir.

¹⁶⁹Çamlıbel, F. N. (2010). *Han Duvarları*. İstanbul: Yapı Kredi Yayınevi.s. 19

¹⁷⁰Şatıroğlu, A. V. (1998). *Dostlar Beni Hatırlasın*. (Ü. Y. Oğuzcan, Dü.) İstanbul: Özgür Yayınları.s. 221

GÜNEŞ DOĞUDAN YÜKSELİYOR: İPEKYOLU (AVRASYA EKONOMİ) BİRLİĞİ

Konuşmacı: Nursena Görpüz

Danışman Öğretmen: Dilek Şahin

Okul Müdürü: Abidin Başarlan

VEFA Lisesi, İstanbul

İpek Yolu, antik çağlardan itibaren yaklaşık iki bin yıl boyunca kültür, sanat ve ekonominin kalbi olmuştur. Çin'den başlayıp Avrupa'ya uzanan yol; kervanların, sanatkârların, devlet adamlarının uğrak mekânları arasında yer almıştır. Öyle bir güçtür ki uğruna savaşlar verilmiş ve kayıplar yaşanmıştır.

Ne yazık ki, gelişen dünyanın gölgesinde kalan bu yol, şuan kullanılmaya bile dedelerinin izinden gitmek isteyen Çinliler, 2013 senesinde Çin Halk Cumhuriyeti başkanı Xi Jinping önderliğinde Tek Yol Tek Kuşak: Modern İpek Yolu (One Belt One Road, OBOR,) projesini sundular. Proje; Avrupa, Asya ve Afrika'yı kapsayan - net: dünyanın %26'sı - büyük bir ekonomik, kültürel ve siyasal hamleler silsilesini öngörmektedir.

Proje kapsamında iki farklı hattın oluşturulması planlanmaktadır. İlk hat; Çin, OrtaAsya, Rusya ve Avrupa'yı karadan birbirine bağlayacak olan İpek Yolu Ekonomik Kuşağı'dır. Bu hat ile güzergâh üzerinde kalan ülkelerin altyapı imkânlarının geliştirilmesi, yerli ve yabancı yatırımların artırılması ve ticaret serbestliğinin sağlanması öncelikli hedefler arasında yer almaktadır. İkinci hat; Çin'i Hint Okyanusu üzerinden Basra Körfezi'ne ve Akdeniz'e bağlayacak olan Deniz İpek Yolu'dur. Bu hat ile Basra Körfezi ve Hint Okyanusu üzerinden yapılacak olan deniz ticaretinin geliştirilmesi planlanmaktadır. Modern İpek Yolu Projesi deniz ve kara yolu ile birlikte toplam 65 ülkeyi kapsamaktadır. Proje kapsamındaki ülkeler incelendiğinde geneli gelişmekte olan ülkeler olduğu görülmektedir. Güzergâhtaki ülkelerin toplam ekonomik büyüklüğü yaklaşık 20 trilyon dolar olması projenin ne kadar büyük bir ekonomik potansiyel barındırdığını anlatmaktadır.

Peki, Türkiye için bu projenin önemi nedir? Tarihte İpek Yolu'nun en kritik güzergâhlarından birine, Anadolu'ya ev sahipliği yapan Türkiye, Çin'den başlayarak Avrupa'ya uzanacak olan projenin en önemli ülkelerinden biridir. İki kıtanın kesiştiği noktada bulunan Türkiye, projenin kara ve demiryollarını içeren İYEK (İpek Yolu Ekonomik Kuşağı) hattının Avrupa bağlantısını oluşturmaktadır. Dünyanın en büyük 20 ekonomisinden biri olan Türkiye'nin Çin'le olan ilişkilerin geliştirilmesi ve yapılan enerji hamlelerin daha hızlı bir şekilde sonuca kavuşmasını sağlayacak olan bu proje geliştirmekte olan Türk Ekonomisi'ne gelecek açısından önemli fırsatları doğurmakla beraber bir nevi duraksayan ekonomiye bir nefes olacaktır. Mayıs 2017 'de gerçekleşen ve Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan'ın da katıldığı zirve ile hayata geçen Modern İpek Yolu Projesi'nin, Türkiye'ye en önemli katkısı şüphesiz yeni pazarların açılacak olmasıdır. Projede orta koridoru oluşturan Türkiye ile Çin arasındaki sevkiyat hızının üçte bire inmesi, projeyi Türkiye açısından, Türkiye'yi ise proje tarafından önemli kılmaktadır.

Amaçlarından biri, Çin ile dengeli ilişkiler kurmak olan Türkiye, bu proje sayesinde ekonomide dengeyi istediği oranda yakalamak istemektedir. Buna bağlı olarak Çin ile Türkiye'nin imzaladığı anlaşmalar; Uluslararası Karayolları Üzerinde Taşımacılık Antlaşması, Suçluların Karşılıklı İade antlaşması ve Karşılıklı Kültür Merkezlerinin Kurulması Antlaşması şeklindedir.

Tek Çin değil, diğer müttefik ülkelerle [Orta Asya Türk Ülkeleri (Türkîbirliğin, etkileşimin kurulması açısından önemli) ,Rusya, İran...] de ikili ilişkilerini geliştirecektir. Modern İpek Yolu Projesi'nin yadsınamaz artıları bu projeyi basite alınmayacak ve değer verilmesi gereken bir proje yapmaktadır.

KAYNAKÇA

-Seta Perspektif , Modern İpek Yolu Projesi, Mayıs 2017

-www.dw.com.tr/modern-ipek-yolu-projesi-beklentiler-ve-kuşaklar

-<https://www.dunya.com>