

İpek Hanı'nın restorasyon öncesine ait kısmi planı

cephenin iç yüzünde Yeşilcami'de de görülen çinilerden az miktarda düzensiz olarak kullanılmıştır. Yapılan restorasyon sonucunda aslı işlevini kazanan İpek Hanı Bursa'nın Osmanlılar dönemi içindeki ticarî aktivitesini vurgulayan, şehrin en büyük hanı olarak dikkat çeken özel bir yapıdır.

BİBLİYOGRAFYA :

A. Gabriel, *Une capitale turque Brousse: Bursa*, Paris 1958, s. 190, rs. 129; *Bursa Hanları*, Bursa 1935, s. 4-5; Celal Esad Arseven, *Türk Sanatı Tarihi I-II*, İstanbul, ts., s. 475; İsmet İlter, *Tarihi Türk Hanları*, Ankara 1969, s. 98; Ayverdi, *Osmanlı Mi'mârîsi II*, s. 53, 119, 122-123, rs. 192-194; Feridun Akozan, "Türk Han ve Kervansarayları", *Türk Sanat Tarihi Araştırma ve İncelemeleri I*, İstanbul 1963, s. 133; Ceyhan Güran, *Türk Hanlarının Gelişimi ve İstanbul Hanları Mimarîsi*, İstanbul 1976, s. 10-11; Kâzım Baykal, *Bursa Anıtları*, Bursa 1982, s. 93-94; *Türkiye'de Vakıf Abideler ve Eski Eserler*, Ankara 1983, III, 333; Bedri Yalman, *Bursa*, İstanbul 1984, s. 90; *Bursa Ansiklopedisi*, Bursa 1987, I, 433; Mustafa Cezar, *Typical Commercial Buildings of the Ottoman Classical Period and the Ottoman Construction System*, İstanbul 1983, s. 63; a.mlf., *Tipik Yapılarıyla Osmanlı Şehirciliğinde Çarşı ve Klasik Dönem İmar Sistemi*, İstanbul 1985, s. 94-95; Zeki Sönmez, *Başlangıcından 16. Yüzyıla Kadar Anadolu Türk-İslâm Mimarîsinde Sanatçılar*, Ankara 1989, s. 424-425, plan 98, rs. 247-248.



ENİS KARAKAYA

İPEK YOLU

İlkçağ ve Ortaçağ'da Çin ile Ortadoğu ve Batı ülkeleri arasında kullanılan ana ticaret yolu.

Yola bu ad, Alman coğrafyacısı Ferdinand von Richthofen tarafından Çin ile Ortadoğu arasında yapılan ticaretin ana metnini ipek teşkil ettiği için verilmiştir (Bonavia v.dğr., s. 13). İpek yolunun bir kısmı denizden olmak üzere birçok gü-

zergâhı vardı. Arkeolojik kazılarda bulunan tarihî eserler, Sibiry'a'nın güneyinden geçen ve "kürk yolu" adıyla anılan kuzeydeki güzergâhın bunların en eskisi olduğunu ortaya koymaktadır. Bu yol Don nehrinin denize döküldüğü yerden başlıyor ve Persler'in oturduğu bölgeye varmadan kuzeye kıvrılıp Sibiry'a'nın güneyinden Tarım havzasına ulaşıyordu. Herodotos'un milâttan önce V. yüzyılda yazdıklarından Kuzey İpek yolunu Çin'in batı eyaleti Kansu'ya kadar takip etmek mümkün olmaktadır (Haussig, s. 13). Urallar'da yeşim Çin yüzükleri ve Shang hânedanının (m.ö. 1450-1050) son dönemine ait tunç baltalar bulunmuştur; Çinliler de tunç imalatında kullandıkları bakırı muhtemelen bu bölgeden alıyorlardı. Eski Grek ve Romalı tâcirler ise Kerç Boğazı yolundan bölgeyle ticaret yapmaktaydılar; Urallar'ın doğusundaki Tobol kazılarında çıkan milâttan önce V ve IV. yüzyıllara ait altın Grek sikkeleri bunu göstermektedir. Güzergâhın İpek yoluna dahil edilmesinin sebebi, Sibiry'a'nın güneyindeki Pazırık kurganlarında (m.ö. V-I. yüzyıllar) Çin'den gelen ipekli kumaşlara rastlanmasıdır. Bulunan çok sayıdaki Grek, Göktürk, Hint ve Çin dillerinde ibareler taşıyan ticarî eşya, sikke ve gümüş külçeler İpek yolunun doğudan batıya, güneyden kuzeye coğrafi kapsamı hakkında bir fikir vermektedir.

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 ilgilidir (a.g.e., s. 22). Yol buradan Ahamenîler zamanında Soğd bölgesinin önemli merkezlerinden Kireşeta'ya (Kurşkat) uzanıyordu. Hindistan'dan fildişi, pamuk, Orta Asya'dan gümüş, bakır, turkuaz, lâcivert taşı (lapis-lazuli) ve Kuzeydoğu Hindistan'dan keten kumaş, çift hörgüçlü Asya develerinden oluşturulan kervanlarla batıya taşınırdı. Mezopotamya ve Mısır'da paralı askerlik yapan İskitler'in hem bu ticaretin başlamasında, hem de kurgan geleneği gibi karşılıklı dinî ve kültürel etkilerin gelişmesinde önemli roller olduğu sanılmaktadır (a.g.e., 51-53).

Milâttan önce 221'de Çin'de ekonomik bütünlüğün sağlanabilmesi için sikke ayağına gidildi ve ayrıca devlete ödenen vergilerde para gibi kullanılan ipeğin kalite

ve top ağırlıklarına da standart getirildi. Böylece kaliteli ipek üretiminde ve bunun korunmasında devlet kontrolü büyük önem taşımaya başladı; kumaşların imal yeri, boyutları, ağırlık ve fiyatları hakkında bilgi verilmesi mecburi tutuldu. Artık dışarıdan gelen tüccar üreticiden doğrudan mal alamıyor, ihracat malı ipekçiler için devlete ait veya devlet kontrolündeki merkezlerle başvuruyordu. İpek yolunun belirli yerlerinde gümrük ve kalite denetimi yapan görevliler vardı. İlk kontrol başşehir Ch'an-gan'dan (Xi'an) hemen sonraydı; son kontroller ise Çin Seddi'nin Kansu eyaletini koruyan kısmındaki batıya açılan Tung-Huang kapısında yapılıyordu. Son dönemlerde ele geçen tarihî belgeler, seddin asker yerleştirilmiş gözetleme kulelerindeki bazı odalarının büro ve arşiv olarak kullanıldığını göstermektedir. İpek yolu güzergâhlarında zaman zaman rastlanan surlarla çevrili tesisler de kervanların konaklama emniyetini sağlamak içindir. Akşam olunca kulelerinden davul çalınarak kapıların kapanma saatinin geldiği ilân edilen müstahkem Selçuklu kervansarayları da aynı amaçla yapılmıştır.

İpek yolunun büyük bir bölümü milâttan önce II. yüzyılın ilk çeyreğinde Hunlar'ın eline geçti. Yerleşim merkezlerinden Noyun Ula'da (Ulan Bator yakınlarında) çok sayıda ipekli dokuma parçaları bulunmuştur. Milâttan önce 140'da Çin'de imparator olan Vu di (Wu-ti), Hun hâkimiyetini yıkmak için büyük bir ordu kurmak istiyordu. Bu amaçla ve yeni pazarlar bulabileceği ümidiyle İpek yolunun ilk seyyahı kabul edilen kumandan Zhang Qian'ı (Chang Ch'ien) araştırma yapmak üzere görevlendirdi. 100 kişilik bir kervanla yola çıkan Zhang Qian, uzun ve maceralı bir yolculuktan sonra geri döndüğünde hükümdara gördüğü yerlerin zenginlikleri ve siyasî yapısı, özellikle Fergana atları ve Orta Asya'daki otuz altı şehir devleti hakkında bilgiler veren bir rapor sundu. Raporu değerlendiren Vu di, Hunlar'ı Gobi taraflarına çekilmek zorunda bıraktı. Öldüğü zaman Tarım havzası dahil Pamir sınırına kadar Orta Asya'yı ve İpek yolunun bu kesimini kontrolü altına almıştı.

Milâdın ilk yıllarında Çin'de ipek üretiminin en üst seviyesine ulaşmasına rağmen fiyatlarda büyük bir düşüş oldu. Üreticiyi zor durumda bırakan bu düşüşün sebebi ihracatta karşılaşılan sıkıntılardı. Üstelik Çin dışında Hoten'de de başlayan

ipek üretimi daha sonra Hindistan, Kuça ve Turfan bölgelerine yayıldı. II. yüzyılda yaşayan coğrafyacı Batlamyus'un Antakya'dan Taş Kurgan'a (Taş Kule, Fâtih Sultan Mehmed devri Arapça tercümesinde el-Burcû'l-hacerî) kadar olan güzergâh hakkında verdiği bilgilerin bir bölümü gidip gelen tüccarlardan dinledikleridir.

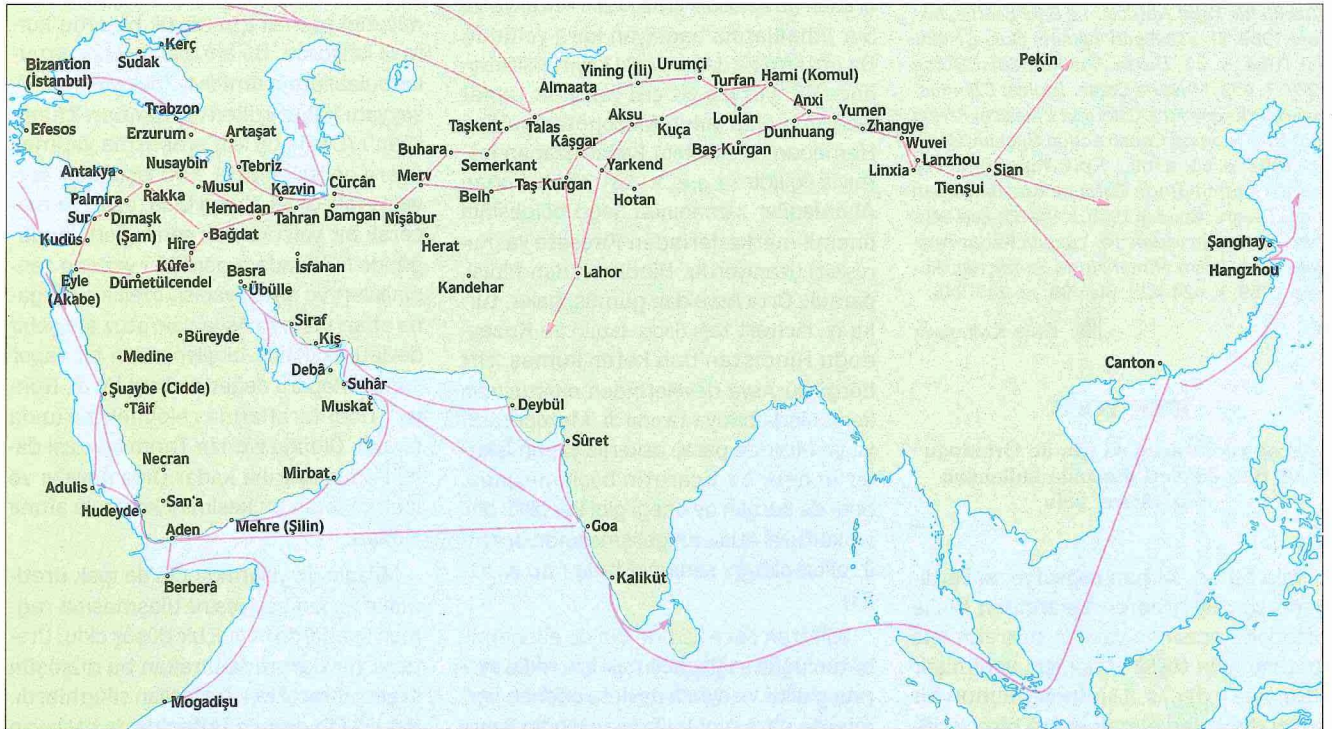
Ortaçağ'da İpek yolu güzergâhına birçok devlet sahip olmak istemiş ve yolun sağladığı ekonomik faydalar sebebiyle zaman zaman birbirleriyle savaşmıştır. V. yüzyılın ilk yarısında Kuzey Çin'e ve İpek yolunun büyük bir kısmına Tabgaç Türkleri hâkimdi. Ancak Tabgaçlar bir asır sonra parçalandılar; bütün arazileri benimsedikleri Budizm'in de etkisiyle Çin hânedarına intikal etti. Bu asrın başlarında Bizans, sık sık savaştığı Sâsânîler'le İran'dan gelecek malların kendi tüccarlarına satılacağı merkezler konusunda anlaştı. Aynı zamanda birer gümrük kontrol mahalli olan bu merkezler kuzeyde Artaxate (Artaşat [bugün Ermenistan'da]), Mezopotamya'da Nusaybin ve daha güneyde Callinicum (Rakka) idi. VI. yüzyılın ortalarında Bizans'ta da başlayan ipek üretimi saray erkânı, din adamları ve zengin si-

nifin lüksünü karşılamaya yetmiyordu. Sâsânî Hükümdarı Enûşîrvân'ın, Türkler'i ipek transit vergisinden mahrum bırakarak iktisadî açıdan zayıflatmak maksadıyla Soğd'dan gelen tüccarların geçişine izin vermemesi, Bizanslılar'la Türkler arasında bir yakınlaşmaya ve Hazar denizinin kuzeyinden Kerç'e ulaşan kolun canlanmasına yol açtı. Ancak Sâsânîler, kısa sürede eski güzergâhın açık kalmasının kendi lehlerine olduğunu farkettiler. Sâsânî-Bizans çekişmesi sırasında VII. yüzyılın başlarında Kur'an'da da bahsi geçen savaşlarda önce Sâsânîler, ardından Bizanslılar galip geldi. Herakleios 627-628'de Destecird hükümdar sarayına girdiğinde pek çok ipekli elbise, kumaş ve işlenmemiş ipekle büyük miktarda Hindistan kaynaklı baharat buldu (Heyd, s. 20). Hz. Peygamber'in vefatından kısa bir süre sonra İran'a ve Bizans'ın büyük bir bölümüne hâkim olan müslümanlar da Medâin'i fethettiklerinde burada çok miktarda misk, amber, öd ağacı stoku ve kâfur ele geçirdiler (a.g.e., s. 20).

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 (Hiouen-Thsang) kaleme aldığı hâtırat, Orta Asya ticaret yollarının o dönemdeki durumu hakkında geniş bilgi vermektedir. Peikiou'nun raporuna göre bu yollar üç koldan oluşuyor ve tâli yollarla birbirine bağlanıyordu. Çin sınırından başlayan ve Gobi çölünden geçen kuzey yolunun eriştiği ilk meskûn nokta o zamanki adı Igu olan Hami (Komul) idi. Yol buradan kuzeye yönelip Bar gölüne (= Bar Köl [eski adı Pului]) komşu dağları ve bugünkü Çungarya'yı geçiyor, Balkaş gölü civarında Thiele (Töles) Uygurları'nın topraklarına, sonra da Türkuya (Türk) hakanının yurduna ulaşıyordu; daha sonra ise batı yönünde uzanarak Talas (Taraz) nehri üzerinden aynı adı taşıyan şehre varıyordu. Orta yol Turfan, Kara-Şar ve Kuça'dan sonra güneyde Tianjin dağları boyunca uzanıp Kâşgar'ın batısında Terek Boğazı'nı geçiyor, Fergana ve Üsrûsene üzerinden Soğd'un ticaret merkezleri olan Semerkant ve Buhara'ya yöneliyordu; buradan ise güneybatıya sarkıp Merv'den sonra da Sâsânî İmparatorluğu'na varıyordu. Üçüncü yol Türk hakanlığının güney kis-

İpek yolu



mında 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, Bedaşan ve Tohâristan'ı aşırıp Bamyân ve Gazne boğazlarından Hindistan'a ulaşırlardı (a.g.e., s. 15-17). Genelde göçebe hayatı yaşayan Türkler arasında özellikle Suşe'de (Tokmak) ve Fergana'da ticaretle uğraşanlar vardı. Tarım havzası halkının müreffeh hayatı Huen-Çang'ın dikkatini çekmişti. Yorucu bir yolcuktan sonra Isık Göl'ün batısında Göktürkler'in başşehri Süyab'a (= Su-yeh) gelen Budist rahip Kağan Tong Şe-hu'nun iltifatına mazhar oldu. Anlattıklarına göre rahip zaman zaman eşkıya saldırısına uğrayan kervanlara da rastlamıştı. Bazı dar geçitler yol kesenlerin işini kolaylaştırmaktaydı; bunlar arasında Hünçerâb (kan vadisi) gibi adını kanlı baskınlardan alanlar da vardı. İpek yolu IX ve XI. yüzyıllarda, büyük bir kısmını kontrolleri altında tutan Uygurlar'ın sayesinde düzenli bir şekilde işleyerek gelişti. İslâm coğrafyacıları İbn Hurdâzbih ve Makdisî, o dönemde İslâm sınırına kadar giden bütün konakların adlarını ve mesafelerini verirler. Câhiz ticaretle ilgili risâlesinde Çin, Hindistan, Orta Asya ve İran şehirlerinden gelen malları sıralar ve özellikle Çin malları arasında yer alan ipek, kılıç, kâğıt, mürekkep, eyer, altın-gümüş kaplar vb. hakkında ayrıntılı açık-

lamalarda bulunur (*et-Tebaşşur bi't-ticâre*, s. 21).

İpek yolunun Çin'deki başlangıç noktası olan Chang'an'da her milletten ve dinden insana rastlamak mümkündü; müslüman tüccarlar da Emevîler döneminden itibaren gelip gitmeye başlamışlardı. Burada bulunan ulucaminin (Qing Zhen Si) kuruluş tarihi 742 olarak verilir ki bu, Çin'in İslâm ordularına yenildiği Talas Savaşı'ndan (751) daha öncedir. Günümüzde İpek yolu bu şehirden sonra batıya doğru takip edildiğinde halen Moğolistan'a yün, ipek ve çay gönderen Lanzhou ile karşılaşılır. Lanzhou'nun 70 km. yakınında Binglingsi (bin Buda mağarası) vardır. İpek yolunda kayalara oyulmuş Budist manastır ve mâbedlerine rastlanır. Rahipler ipek üretimi ve ticaretiyle çok ilgilenmiş ve faaliyetlerini buralarda sürdürmüşlerdir.

Lanzhou'dan sonraki konak olan Linxia, Kansu'ya giden yollardan birkaçının birleştiği önemli bir merkez ve bir İslâm şehridir. Küçük Mekke de denilen şehirdeki yirmi kadar camiden sekizi komünist devriminden sonra yıkılmıştır. Burada bulunan 1300 yıllık Han Zeling (Hamuzeli) Türbesi müslümanlar tarafından ziyaret edilir. Qilian dağları ile Çin Seddi'nin batı kısmı arasında kalan, 1200 km. uzunluğunda ve büyük kısmı 200 km. genişliğindeki Hexi (Gansu) koridorunda demiryolu boyunca Wuwei, Youngchang, Shandan, Zhangye, Jiuquan ve Jiayuquan adlı yerleşim merkezleri sıralanmıştır. Geçidin en dar kısmı 15 kilometredir ve Çin Seddi burada son bulur. Hemen arkasındaki şehir Yumen'i izleyen Anxi, Taklamakan çölünün kuzey ve güneyinden geçen güzergâhların birleşme noktasıdır. Yol, güneyde Kunlun dağlarının kuzey etekleriyle Taklamakan çölünün güney kenarını takip ederek Dunhuang'tan sonra araları bir hayli mesafeli olan Baş Kurgan, Ender ve Niya'dan geçerek 2000 yıldır yeşimi, ipeği, halısı ve motiflerinin zarıflığıyla ünlü Hoten'e ulaşır. Hoten, milâttan önce II. yüzyılda bölgede hüküm süren otuz altı krallıktan biriydi. Hoten'den sonra Kargalık (Yecheng), Yarkent, Yengisar geçilerek Kâşgar'a varılır. Yarkent, yakın zamanlara kadar Hindistan ve Ladak'la olan ticareti sebebiyle Kâşgar'dan daha büyük bir şehirdi. Qing hânedanı döneminde buradan kervanlar ipek, çay, kıymetli taşlar, altın, kürk ve işlenmiş deri taşırlardı. Yarkent'in batısında Karakorum dağları ile Pamir arasında Hünçerâb Geçidi'nde Batlamyus'un sözünü ettiği Taş Kurgan



İpek yolu üzerindeki gümrük noktalarından biri olan Jia-yuguan Kalesi

bulunmaktadır. Daha sonra güneybatıda Vahan vadisinden ve Belh üzerinden günümüz Türkmenistan'ındaki eski Baktria'nın merkezi Merv'e ulaşılır. Anxi'den kuzeybatıya giden ikinci yol, Tianjin dağlarının güneyinden ve Tarım havzasından geçip Hami'den sonra Bar gölünün güneyinden doğruca veya daha güneydeki Loulan'a uğrayarak Turfan'a ulaşır. Buradan da ya Urumçi, Kulja, Alma Ata (Almatı) ve Talas güzergâhıyla Mâverâünnehir'e veya Karaşehir, Korla, Kucha ve Aksu'dan Kâşgar'a uzanıp Terek Boğazı'nı geçerek Semerkant'a varır, ardından da İran ve Anadolu'ya ulaşır.

İpek yolunun deniz bağlantıları da vardı. En doğuda Chang'an'dan Çin denizi limanlarına götürülen ipek ve diğer mallar batıya doğru uzun bir yolculuğa çıkacak olan gemilere yüklenirdi; bir kısmı da Seylan'a götürülür ve buradan aktarıldığı başka gemilerle Basra körfezine gönderilirdi. Basra'nın kurulduğu yere yakın Übüle (Apologos) bu bölgede rastlanılan ilk antrepo idi. Gemiler, Şattularap'tan içeri girerek eski İran'ın başşehri Medâin'e ve Hire'ye ulaşır, kurulan panayırardan ticaret malları her yana dağılırdı. Hindistan'dan kalkan gemilerin bazıları Güney Arabistan, Yemen ve Habeşistan'a yönelirdi. Habeşistan da Adulis Limanı'ndan Hindistan'a buhur, hint hıyarı, zümrüt, fildişi gibi Afrika ürünleri gönderirdi. Ayrıca Madagaskar'a kadar Mogadişu, Malindi, Mombasa, Kilva gibi limanlara ticaret gemileri uğradı. Bizanslı tüccarlar önce İskenderiye'ye gelir, sonra Eyle'den denize açılarak Kızıldeniz veya kara yoluyla bu ticarete iştirak ederlerdi; bunlardan Habeş gemileriyle Hindistan'a gi-

Hoço'da bulunan IX. yüzyıla ait ipek üzerine yapılmış, Bu-da'yı vaaz ederken gösteren bir resim (Museum für Indische Kunst – Berlin, [Envanter nr. 6361])



denler de olurdu. 525 yılında Yemen Hükümdarı Zûnûvâs'ın Bizanslı tüccarları öldürtmesinin ticarî menfaatlerine sekte vuracağını düşünen Habeşler ona savaş açtılar. Bu gibi istisnâî durumlar dışında Kızıldeniz yolu ve Kur'an'da "yaz ve kış seferleri" (Kureyş 106/2) şeklinde bahsi geçen Aden-Suriye arası karayolu ticaret seferleri uzun süre düzenli bir şekilde devam etmiştir. İpek yolunun denizle bir diğer bağlantısı da kuzeyden Hûncerâb yoluyla Sind ve Gucerât limanlarına gelen malların Basra körfezine veya Aden-Kızıldeniz yoluyla Mısır'ın İskenderiye Limanı'na ve oradan Batı'ya taşınması şeklinde idi.

Arabistan'ın büyük bölümü tarıma elverişli olmadığı için ticaret çok gelişmişti. Yarımadanın her tarafında panayır kurulan şehirler vardı. Mezopotamya'dan Habeşistan'a, Mısır'dan Uman'a kadar ticaretle uğraşanlar tercümana gerek duymaksızın birbirleriyle anlaşabiliyorlardı. Mekkeliler kendilerine verilen emanlarla buralarda rahatça alışveriş yapabilmekteydiler. Gençliğinde ticaretle uğraşan Hz. Peygamber'in Abd-i Kays elçileriyle sohbetinden yarımadanın doğusunda bulunan panayır yerlerini tanıdığı anlaşılmaktadır (*Müşned*, IV, 206). Kur'an'da daha çok cennet tasvirlerinde rastlanan istibra, sündüs, zerâbî, abkarî, kâfur, mercan, yakut, misk gibi Farsça asıllı kelimeler (Jeffery, 58-59, 150-151, 211, 246, 260, 264, 289), uzun zaman devam eden ve Hîre'den Yemen'e kadar denizden ve karadan uzanan ticarî ilişkiler sonucu Arapça'ya girmiştir. Irak, İran, Suriye, Azerbaycan, Anadolu'nun büyük bir bölümü ve Mısır'ın fethedilmesiyle İpek yolunun hemen hemen bütün güzergâhları müslümanların eline geçti. Emevîler ve Abbâsîler döneminde bu ticaret yolu işlemeye devam etti. Ayrıca deniz ticaretine büyük önem verildi; Denizci Simbad hikâyelerinde ve binbir gece masallarında bunun yansımaları görülür. Abbâsîler döneminde müslüman denizciler, Bağdat'taki büyük tüccarların mağazalarını Çin ipekli, Hint baharat ve güzel koku ile doldurmak için daha önce İran ve Habeş gemilerinin ancak erişebildikleri Seylan adasının ötesine gidiyorlardı. Çinliler de özellikle Tang hânedanı döneminde Hindistan'ın Malabar sahilleri rotasıyla Basra körfezine giriyorlardı. Demir attıkları yer genellikle körfezin doğu kıyısındaki Sîrâf ve Kış idi. Burada gemilere Basra, Uman ve diğer yerlerden gelen malları yükler, Maskat'a kadar Ara-

bistan sahilini takip ettikten sonra engine açılıp dört haftada Malabar sahilinde Coulam'a (Quilon), oradan da Seylan adasını sağda bırakarak doğrudan Malaka Boğazı'na yönelip ülkelerine ulaşırlardı. İbn Hurdâzbih, bilgili ve tecrübeli kişilerin yardımıyla seyyahlar için bir deniz yolu rehberi yazmıştır (Heyd, s. 34). Şat-tûlarap deltasında Übüle'den başlayan yol bugünkü Şanghay yakınlarında yer alan King-sse'ye (Hang-tchou-fou, Hangzhou) kadar uzanıyordu. Mervezî'nin anlattıklarına göre gemi limana girdiğinde görevli memurlar tarafından karşılanır ve yolcular köleler dahil kaydedilirdi. Gemi sahibi ve tüccarların da baba adı, yaşı, memleketi, kabilesi ve getirdikleri mallar cinslerine göre yazılır, bundan sonra gemiden inmelerine izin verilip malları depolanır ve mühürlenirdi (*Fuşûl havle's-Sîn ve't-Türk*, s. 11). Burada kadıları dahi olan müslüman tüccarlar ibadet ve dinî konularda herhangi bir sıkıntı ile karşılaşmazlardı. Ancak 875'te Çin'in kuzeydoğusunda vuku bulan büyük bir ayaklanma sırasında zarar gören müslüman tüccarlar, antrepolarını harabeye dönen ülkeden Malaka yarımadasındaki Kalah'a taşındılar (Heyd, s. 36). Denizyolu karayolundan daha fazla rağbet görüyordu. Horasan halkı, Çin'e gitmek için kervan yolunu değil daha uzun ve dolambaçlı olmasına rağmen Basra körfezinden başlayan deniz yolunu tercih ediyordu.

X. yüzyılda Merv ve Cürcân'da çok kaliteli ipek üretimi yapılmaktaydı. Sâsânî ipek tüccarlarının müşterileri İslâm fethatından sonra daha da artmıştı. Hazar'dan gemiyle veya güneyinden kara yoluyla batıya yönelen tüccarlar Kafkaslar ve Doğu Anadolu'daki merkezlerde ticareti canlı tutarlardı. 1048-1049'da Selçuklular'ın eline geçen Doğu Anadolu'daki Erzurum, İpek yolu üzerinde önemli bir ticaret merkeziydi. Buradan ve Kafkas-

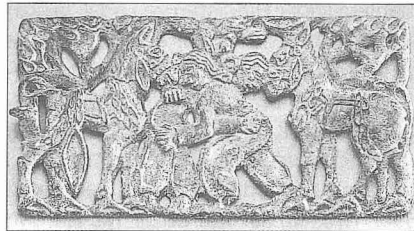
ya'dan Trabzon Limanı'na gönderilen mallar İstanbul'a ve Batı ülkelerine ulaşırdı. Mes'ûdî Trabzon'un müslüman, Rum ve Ermeni tâcirlerin ziyaret ettiği, çok sayıda pazar yeri bulunan bir şehir olduğunu söyler (*Mürûcû'z-zeheb*, I, 198-199). Bu bölgede müslümanlarla hristiyanlar arasında Emevîler döneminde başlayan ve İskandinav ülkelerine kadar yayılan ticarî ilişkilerden söz edilebilir. İsveç, Norveç, Finlandiya ve Baltık ülkelerinde en eskisi VII, en yenisi XI. yüzyıllara ait çok sayıda İslâmî gümüş sikke bulunmuştur (Heyd, s. 65-66).

XII. yüzyılda Çin'den çıkarıldıktan sonra Türkistan'a gelerek siyasî hâkimiyeti ellerine geçiren ve bölgede istikrarı sağlayan Karahıtaylar doğu ile olan ticarî münasebetleri daha da güçlendirdiler. Bu dönemde İran'da Çin elbiseleri giymek moda haline gelmişti. XIII ve XIV. yüzyıllardaki Moğol hâkimiyeti döneminde de İpek yolu önemini korudu. Timur'un seferlerine dair zafernâmelere Doğu Türkistan'da İpek yolu üzerinde bulunan şehirlerin Semerkant'a mesafelerinin kervanla ne kadar sürdüğünün bildirilmesi yolun işlerliğini göstermektedir. XVI. yüzyılda ise tarihin bu en büyük ticaret yolu, Isık Göl çevresiyse Doğu Türkistan'da bulunan Moğol toplulukları arasındaki sonu gelmez savaşlar sebebiyle güvenliğini yitirmiş, bu yüzden kervanlar artık gidip gelmez olurken denizyolu önem kazanmıştır. Kara ve deniz İpek yolu tarih boyunca farklı ırk ve dinlerden pek çok insanı ve kültürlerini kaynaştırmış, özellikle müslüman tüccarların İslâmiyet'i Çin, Hindistan, Doğu Hint adaları ve Filipinler'e kadar yaymalarına vasıta olmuştur.

BİBLİYOGRAFYA :

Müşned, IV, 206; K. Ptolemaios, *Geography* (trc. Georgios Amirutzes, nşr. Fuat Sezgin), Frankfurt 1987, s. 11-16; Câhiz, *et-Tebaşşur bi't-ticâre*, Dimaşk 1932, s. 20-21; Belâzûrî, *Fütûh* (Fayda), s. 377; Mes'ûdî, *Mürûcû'z-zeheb*, I, 149-166, 198-199; Nerşahî, *Târîh-i Buğârâ* (nşr. Müderris Razavî), Tahran 1317, s. 22, 37, 102; *Hudûdû'l-âlem* (Minorsky), s. 84-86, 102, 105, 131, 135, 143; Makdisî, *Ahşenû't-tekâsim*, s. 97, 128, 323-326, 380; Gerdîzî, *Zeynû'l-ağbâr* (nşr. Abdülhay Habîbî), Tahran 1347 hş., s. 268-269; Şerefüzzamân Tâhir el-Mervezî, *Fuşûl havle's-Sîn ve't-Türk ve'l-Hind min Kitâbi Tabâ'î'l-hayevân* (nşr. V. Minorsky), London 1942, s. 1-15; Reşidüddin, *Câmi'ü't-tevârih* (nşr. Ahmed Ateş), Ankara 1960, s. 158; Marco Polo, *La description du monde* (trc. L. Hambis), Paris 1955, s. 7-8, 55-76; Şerefeddin, *Zafernâme* (Abbâsî), I, 342, 347, 349; Abdürrezzâk es-Semerkandî, *Maîla'u's-sa'deyn* (nşr. Muhammed Şâfi), Lahor 1360, s. 477-529; H. A. R. Gibb, *Orta Asyada Arap Fütuhâtı* (trc. M. Hakkı), İstanbul 1930, s. 43-44; A. Jeffery, *The Foreign Vocabulary of*

İpek yolu üzerinde, Orta Moğolistan'da bulunmuş II. yüzyıla ait bronz kemer tokası (Xiwigou Zhai Koleksiyonu)



the Qur'an, Baroda 1938, s. 58-59, 150-151, 211, 246, 260, 264, 289; E. Chavannes, *Documents sur les Turcs occidentaux*, Paris 1941, s. 6-10, 11-13, 99-128, 193-197, 233-279; R. Grousset, *L'empire des steppes*, Paris 1948, s. 77-85; Hiouen-Thsang, *Mémoires sur les contrées occidentales* (trc. S. Julien), Paris 1957-58, I, 5-20; R. J. Hamilton, *Les ouighours a l'époque de cinq dynasties*, Paris 1958, s. 58, 68, 92, 93, 142, 143; Ali Mazaheri, *Ortaçağda Müslümanların Yaşayışları* (trc. Bahriye Üçok), İstanbul 1972, s. 342 vd.; W. Heyd, *Yakın-Doğu Ticaret Tarihi* (trc. Enver Ziya Karal), Ankara 1975, s. 3-83; H. Yacima, *The Arab Dhows Trade in the Indian Ocean*, Tokyo 1976, s. 5-7; P. Hopkirk, *Foreign Devis on the Silk Road*, London 1980, s. 9-31; A. Zeki Velidi Toğan, *Bugünkü Türkli Türkistan ve Yakın Tarihi*, İstanbul 1981, s. 94-95; Bahaeddin Ögel, *Büyük Hun İmparatorluğu Tarihi*, Ankara 1981, I, 67-68, 177, 450; II, 62, 64, 290-291, 392, 428, 454-456; a.mlf., *İslâmiyetten Önce Türk Kültür Tarihi*, Ankara 1988, s. 59, 157, 209; H. Härtel, *Along the Ancient Silk Routes* (ed. M. E. D. Laing), New York 1982, Giriş, s. 15-23; İbrahim Kafesoğlu, *Türk Millî Kültürü*, İstanbul 1984, s. 87, 94-96, 313; P. D. Curtin, *Cross-Cultural Trade in World History*, Cambridge 1984, s. 90-135; P. Crone, *Meccan Trade and the Rise of Islam*, Oxford 1987, s. 81-83; Che Muqi, *The Silk Road Past and Present*, Beijing 1989, s. 3-6, 37, 164-165, 281-283; R. Simon, *Meccan Trade and Islam*, Budapest 1989, s. 24-49; Şevki Abdülkavî Osman, *Ticaretü'l-muhi'ti'l-Hindî fi 'aşri's-siyâdeti'l-İslâmiyye*, Küveyt 1990, s. 49-50, 56, 207-209; J. Bonavia v.dğr., *The Silk Road From Xi'an to Kashgar*, Hong Kong 1993, s. 13-16, 27, 128, 146-149, 173, 241, 257, 279; E. Gibbon, *Roma İmparatorluğu'nun Gerileyiş ve Çöküş Tarihi* (trc. Asım Baltacıgil), İstanbul 1994, IV, 65-67; J. F. So - E. C. Bunker, *Traders and Raiders*, London 1995, s. 24-25, 26, 30, 91-93, 164; W. W. Rockhill, "Notes on the Relations and Trade of China with the Eastern Archipelago and the Coast of the Indian Ocean During the Fourteenth Century", *The Islamic World in Foreign Travel Accounts* (ed. Fuat Sezgin), Frankfurt 1996, s. 392-414; H. W. Haussig, *İpek Yolu ve Orta Asya Kültür Tarihi* (trc. Müjdat Kayayerli), Kayseri 1997, s. 13-14, 22, 26-29, 41-43, 51-53, 56-58, 63, 74, 84-87, 90, 95; M. Kemal Özergin, "İpek Yolu", *Boğaziçi*, sy. 38, İstanbul 1985, s. 15-19.



NEBİ BOZKURT

İPEKTEN, Halûk

(1926-1992)

Divan edebiyatı araştırmacısı,
edebiyat tarihçisi.

Aslen Ispartalı olan ve hâkimlik yapan babasının görevi dolayısıyla bulunduğu Kırklareli'nin Saray ilçesinde doğdu. İstanbul'da Karagörmük Ortaokulu'nu, Vefa Lisesi'ni bitirdi (1949). İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Türk Dili ve Edebiyatı Bölümü'nden mezun oldu (1954). Kayseri Pazarören İlköğretmen Okulu'n-

da Türkçe öğretmenliği (1954-1955) ve İstanbul Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü'nde (Türkiyat Enstitüsü) kütüphane memurluğu (1955-1959) yaptıktan sonra Erzurum Atatürk Üniversitesi'ne eski Türk edebiyatı asistanı olarak girdi (1959). 1962'de doktorasını tamamladı. Alanıyla ilgili araştırmalar yapmak üzere gittiği Paris'te iki yıl kaldı (1963-1965). 1969'da doçent, 1988'de profesör oldu. 29 Eylül 1992'de öldü. Kabri Erzurum Asrî Mezarlığı'ndadır.

Ali Nihad Tarlan'ın doktora öğrencisi olan Halûk İpekten, İstanbul Dârülfünununda Ferit Kam'la başlayan "şerh-i mü'tûn" geleneğini takip ederek divan şiirinin açıklanmasında şiirin şekli yapısından, mantığından, belâgatından ve ortak kültüründen uzaklaşmadan sağlam bilgiye dayanan, serbest yorumlara iltifat etmeyen bir metodu tercih etmiştir. Bu tarz metin şerhlerini akademik çevrelerde en çok yazıya geçirip yayımlayanlardandır. Halûk İpekten, üniversitelerdeki Türk dili ve edebiyatı programlarında şuarâ tezkireleri üzerinde de en fazla duran ve yaptırdığı doktora tezleriyle bunların önemlilerinin gün ışığına çıkmasını sağlayan bir ilim adamıdır. Sultan Veled'den Osman Nevres'e kadar otuz iki şiirin divanlarını tarayarak bunlarda hangi aruz kâlıplarının kullanıldığını gösteren *Eski Türk Edebiyatı: Aruz Ölçüsü* adlı eseri orijinal çalışmalarındandır.

İlmî makaleleri *Türkiyat Mecmuası*, *Türk Dili ve Edebiyatı Dergisi* ve *Tarih Dergisi*'nde, ansiklopedi maddeleri *İslâm Ansiklopedisi*, *Türk Dili ve Edebiyatı Ansiklopedisi* ile *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi*'nde yayımlanan Halûk İpekten'in ölümünden sonra çıkan kitapları ders notlarından derlenerek hazırlanmıştır.

Eserleri. Nailî-i Kadim Divanı (doktora tezi, İstanbul 1970); *Nailî-i Kadim, Ha-*

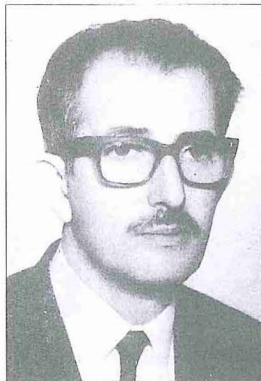
yatı ve Edebî Kişiliği (Ankara 1973); *Fuzûlî: Hayatı, Edebî Kişiliği, Eserleri ve Bazı Şiirlerinin Açıklamaları* (Ankara 1973, ilâveli yeni basım, Ankara 1991); *Karamanlı Nizamî, Hayatı, Edebî Kişiliği ve Divanı* (Ankara 1974); *İsmetî Divanı* (Ankara 1974); *Eski Türk Edebiyatı: Nazım Şekilleri* (Ankara 1985); *Nailî, Hayatı, Sanatı ve Şiirlerinden Seçmeler* (Ankara 1986); *Nailî, Hayatı, Edebî Kişiliği ve Bazı Şiirlerinin Açıklanması* (Erzurum 1987); *Bâkî, Hayatı, Edebî Kişiliği ve Bazı Şiirlerinin Açıklamaları* (Erzurum 1988; Ankara 1993); *Tezkiirelere Göre Divan Edebiyatı İsimler Sözlüğü* (Mustafa İsen, Recep Toparlı, Naci Okçu ve Turgut Karabey ile birlikte, Ankara 1988); *Türk Edebiyatının Kaynaklarından Türkçe Şuarâ Tezkireleri* (Erzurum 1988, 1991); *Enderunlu Vâsıf* (Ankara 1989); *Eski Türk Edebiyatı: Aruz Ölçüsü* (Erzurum 1989); *Şeyh Galib, Hayatı, Sanatı, Eserleri* (Ankara 1993, 1996); *Nef'i, Hayatı, Sanatı, Eserleri* (Ankara 1996); *Divan Edebiyatında Edebî Muhitler* (doçentlik tezi, İstanbul 1996); *Basılı Divanlar Kataloğu* (Mustafa İsen'le birlikte, Ankara 1997). *Eski Türk Edebiyatı: Nazım Şekilleri* ile *Eski Türk Edebiyatı: Aruz Ölçüsü* adlı eserleri, daha sonra birleştirilerek *Eski Türk Edebiyatı Nazım Şekilleri ve Aruz* adıyla tek kitap halinde tekrar yayımlanmıştır (İstanbul 1994).

BİBLİYOGARFYA :

Orhan Okay, "Bir Dostun Ardından", *Yedi İklim*, IV/32, İstanbul 1992, s. 64-65; Mustafa İsen, "Halûk Hocamın Ardından", a.e., s. 66-67; Ridvan Canım, "Prof. Dr. Halûk İpekten ve Türk Şuarâ Tezkireleri", a.e., s. 79-80; Metin Akkuş, "Metin Şerhi Geleneği, Tarlan Mektebinden Halûk İpekten'e", a.e., s. 67-68; a.mlf., "Prof. Dr. Halûk İpekten Bibliyografyası", *Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, I, Erzurum 1993, s. 3-7; Erdoğan Uludağ, "Prof. Dr. Halûk İpekten", a.e., s. 1; "İpekten, Halûk", *TDEA*, IV, 402.



M. ORHAN OKAY

Halûk
İpekten

İPLİKÇİ CAMİİ

Konya'da
Selçuklu dönemine ait cami.

Alâeddin tepesinin doğusundaki Kürkçü mahallesinde yer alan ve Ebülfazl Mes-cidi adıyla da bilinen İplikçi Camii'nin ilk inşa tarihi XIII. yüzyıl başlarına kadar inmektedir. Bu döneme ait mihrap kalıntısının yerinde bulunması, bir vakfiye kaydı ve Ortaçağ kaynaklarında adının geçmesi yapıyı ayrıca önemli kılar. Yapı önceleri