

Rahmi Hüseyin UNAL

DEUX CARAVANSERAİLS PEU CONNUS DE L'EPOQUE PRE-OTTOMANE
AU SUD DE KARAMAN (KONYA)

Art and Archeology Research Papers No.3, June 1973

(Off-print)

baş No: ab299

ter No: ab292



ÇEKÜL KÜTÜPHANESİ

DEMİRBAŞ NO. *0b299*

SINIFLAMA NO.

0b292

BAĞIŞCI

GELİŞ TARİHİ

Doç. Dr. Metin Sığın Kardesime
sevgilerim ve en iyi selamlarimla
4.10.1974



DEUX CARAVANSERAILS PEU CONNUS DE L'EPOQUE PRE-OTTOMANE AU SUD DE KARAMAN (KONYA)

Rahmi Hüseyin Ünal

Vestiges d'un réseau de routes commerciales bien organisées, les caravansérails de l'époque seldjoukides ont fait l'objet d'études sérieuses qui demeurent pourtant insuffisantes. A part les caravansérails étudiés dans l'ensemble des monuments d'une région ou d'une période déterminée, une étude d'ensemble sur ce type de monument avait été entreprise par un savant allemand: le professeur *Kurt Erdmann* (1).

Le séjour en Turquie relativement long du professeur Erdmann lui a permis des prospections dans toute l'Anatolie qui ne pouvaient être que fructueuses. Il profita de ce séjour pour rassembler une documentation originale sur les khans seldjoukides qui furent l'objet d'une série d'articles (2) après lesquels il publia son ouvrage capital (3).

Une autre étude d'une importance primordiale avait été réalisée par M.K. Özergin sur le réseau routier en Anatolie à l'époque des seldjoukides de Roum (4). Cette étude où l'auteur s'intéresse aux caravansérails parce qu'ils indiquent parfois une route inconnue qui n'est point signalée dans les sources (5), ou pour énumérer les différentes étapes d'une route déjà connue. Un résumé schématique de ce travail sur le réseau routier en Anatolie a été publié plus tard par le même auteur (6) où nous trouvons de brèves indications sur tous les khans seldjoukides connus. Cet article sommaire attire l'attention sur un point inaperçu des chercheurs qui s'occupèrent de la question des routes et des khans en Anatolie. En effet on aperçoit dans la première partie de l'article, un catalogue par ordre alphabétique des caravansérails déjà connus (7). Vient ensuite un premier addendum où l'auteur donne le schéma d'après lequel K. Erdmann clasifie les khans seldjoukides (8). Le second addendum est consacré aux khans qui figurent dans le catalogue du professeur Erdmann mais qui sont laissés en marge du classement général pour des raisons diverses (9). C'est dans le troisième addendum que l'auteur énumère les khans qu'il a lui-même repérés.

Mais il n'a pas eu le temps d'aller vérifier les renseignements donnés dans les sources diverses allant des sources historiques aux renseignements oraux (10). Dans le dernier addendum sont donnés les noms de villages ou de localités qui comportent le mot *han* (khan) dans leur structure (11), tels que *Ağçahani* au Nord-Ouest de Sivas; *Burmahani* entre Divriği et Harput; *Cukurhani* au Nord-Est de Boyabat etc (12).

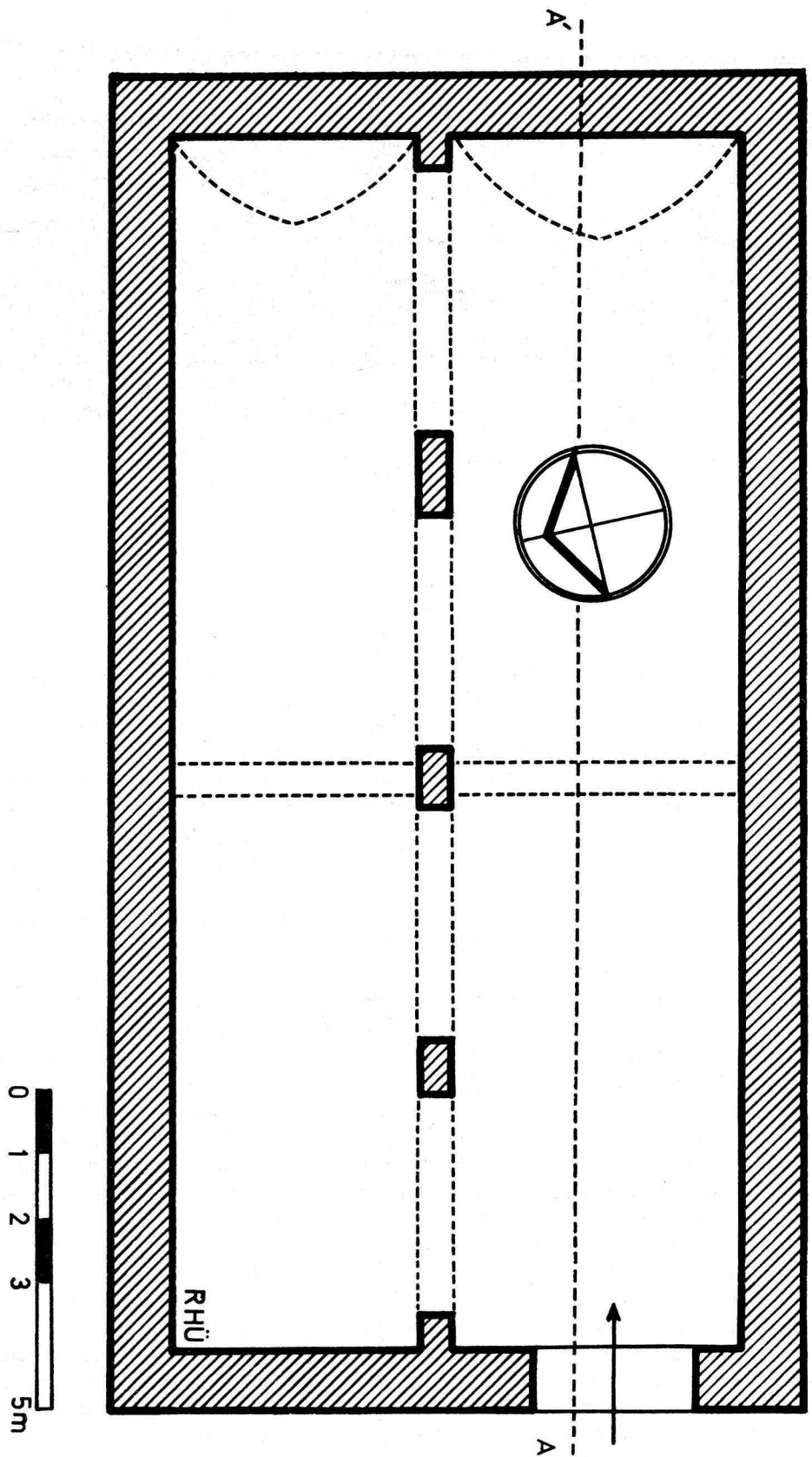
Partant de ce point de vue qui nous a paru bien prometteur pour le découverte de khans seldjoukides incunus, nous avons entrepris de cataloguer tous les noms de villages ou de localités comportant le mot *han* dans leur structure. Nous avons été surpris devant le résultat — que l'on pouvait aisément qualifier de spectaculaire — où figuraient plus de 300 noms de localités possédant le mot «han». Il allait de soi que de ces noms une majeure partie indiquaient des localités où se situaient — où se situent encore — des bâtisses médiocres, construites pour la plupart à la fin du siècle dernier et qui servaient à l'hébergement des voyageurs et non des caravanes commerciales. Un autre groupe de ces noms indiquait l'emplacement des khans construits à l'époque seldjoukide ou ottomane encore existants ou disparus.

Deux courts voyages de prospections effectués en mai et septembre 1972 nous permirent de découvrir une dizaine de caravansérails seldjoukides plus ou moins importants et autant de khans ottomans. Ajoutons tout de suite que nous n'avons pu vérifier sur place qu'à peine le quart des trois cents noms. Si la prospection continue aussi fructueusement qu'au début, nous espérons découvrir au moins une trentaine de khans pré-ottomans totalement inconnus ou très peu connus.

Les deux khans que nous avons l'intention de présenter dans cet articles sont les fruits de notre dernier voyage de prospection effectué en septembre 1972. L'honneur revient à M.K. Özergin de les avoir signalés pour la première fois dans son article sur les khans seldjoukides (13).

DEUX CARAVANSERAILS

Figure 1. — Caravanséraiil de Kozak. Plan



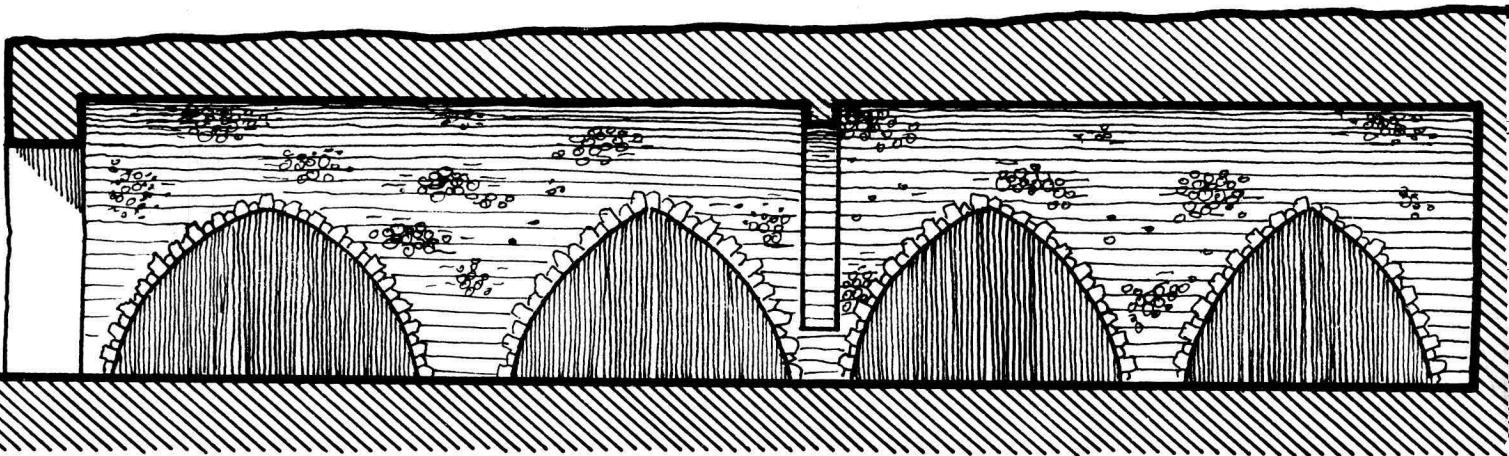
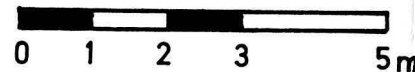


Figure 2. — Caravansérail de Kozak. Coupe A-A'



Dans l'*Histoire de Karaman* rédigé par I.H. Konyalı, ces deux khans sont tout simplement mentionnés, sans commentaires sur leurs caractéristiques et sans documentation photographique (14). L'*Histoire d'Içel* publié un peu plus tard répète le même commentaire donné par Konyalı (15).

Caravansérail de Kozak

La nouvelle route nationale qui joint de plateau du centre anatolien à la route côtière du sud part de Konya et atteint Silifke sur la côte méditerranéenne en passant par Karaman et Mut. La section de route comprise entre Karaman et Mut traverse la plaine steppique de Konya. A partir de Karaman elle commence à monter, atteint son plus haut degré au *Défilé de Sertavul* (16) à 1610 m. d'altitude et elle descend vers la vallée de e *Göksu* pour atteindre Mut et Silifke. Cette route moderne construite il y a quelques années suit exactement le tracé de la route caravanière du Moyen Age, qui reliait la capitale du sultanat seldjoukide de Roum aux ports commerçants du Sud. Il est bien regrettable que nous n'ayions pas gardé beaucoup de ces khans qui devaient jaloner cette route certainement bien fréquentée (17). De Konya à Karaman nous connaissons le *Khan de Gaferyat* (18) qui se situait tout près de la bourgade qui

portait le même nom — aujourd'hui Kâzım Karabekir — et qui était la deuxième étape à partir de Konya. Il fut entièrement détruit en 1954. Le second khan qui ne portait pas un nom spécial et se situait à environ 50 m. de distance de *Karaköprü* après *İlisira* constituait la troisième étape à partir de Konya (19). De Karaman à Konya nous avons déjà signalé l'existence de deux khans qui n'ont pas fait l'objet d'une étude sérieuse et que nous étudierons dans cet article.

Le Khan de Kozak se situe à 34 km. au Sud de Karaman, à gauche de la route actuelle, dans une localité qui s'appelle encore de nos jours *Hanbogazi* (Gorge de Khan). Le voyageur le remarque à peine à cause de sa toiture recouverte d'une épaisse couche de terre et du niveau élevé de la route (Pl. I). Le bâtiment oblongue, orienté dans la direction est-ouest se trouve dans un état délabré et menace ruine. Il sert actuellement de dépôt pour les pommes des agriculteurs du village voisin de *Yeniköy* (Medreselik) (Cf.Pl.2) (20).

Extérieurement de bâtiment porte les traces de plusieurs remaniements exécutés à des époques diverses. Le portail disparu — on ne sait quand — ne possédait probablement pas d'avant-corps et se présentait comme celui du *Khan de Sertavul* (Cf. Infra). Le rédoui accolé au mur sud et construit à l'époque moderne ne figure

DEUX CARAVANSERAILS

pas sur notre plan (Fig.1). Le mur est du khan se trouve adossé à la colline voisine (Pl.1) et le bâtiment dans son ensemble se situe sur une pente légèrement inclinée.

On pénètre dans l'édifice par une baie rectangulaire qui remplace le portail. A l'intérieur, on aperçoit deux nefs parallèles (Fig.1) dont les voûtes en berceau brisé reposent d'une part sur trois piliers de section rectangulaire et d'autre part sur les murs nord et sud (Pl.2). Les espaces compris entre les piliers se présentent sous forme de baies surmontées d'arcs en ogive (Fig.2). On aperçoit deux arcs doubleaux de part et d'autre du pilier central. Ils disparaissent graduellement dans le corps massif du pilier et ne se terminent pas avec une console moulurée. A part les arcs doubleaux et les arcs en ogive surmontant les baies qui assurent la communication entre les deux nefs, tout le bâtiment est construit en moellon à l'intérieur comme à l'extérieur.

On n'aperçoit aucune marque d'appareil, aucune inscription et aucune trace de décor qui nous auraient servi de point de départ pour la datation du caravansérai. La disposition générale des éléments de construction tels que arcs, arcs doubleaux, consoles etc. n'est pas non plus très prometteuse de ce point de vue. Il ne nous reste donc qu'à nous baser sur les particularités du plan, le seul élément de comparaison.

On sait que les caravansérais seldjoukides connus possèdent un plan qui semble s'être cristallisé dès le début de l'architecture seldjoukide en Anatolie. L'apparition soudaine en Anatolie d'un plan bien étudié pour ce genre d'édifice, adapté aux exigences du climat rude, nous paraît surprenant car les caravansérais actuellement connus de l'époque des karahanides et des grands seldjoukides possèdent un plan qui diffèrent sensiblement de celui des khans anatoliens (21). En dehors de quelques digressions qui restèrent des essais plus ou moins réussis et qui n'eurent pas de suite (22) la majeure partie des caravansérais seldjoukides sont construits d'après un plan classique dès le début. Ce plan se compose d'une salle à trois ou cinq nefs et d'une cour à portique qui existe même dans les premiers spécimens (23). Les caravansérais qui se composent uniquement d'une salle recouverte semblent dater d'une époque relativement tardive où le sultanat seldjoukide de Roum était privé de ses ressources financières. En effet on sait que vers la fin du XIII^e. siècle les taxes

étaient perçues et dépensées par les gouverneurs ilkhanides et le sultan représentait un gouvernement fantoche qui n'avait pas le plein pouvoir sur ses revenus. Donc la suppression des cours dans les khans était en étroite liaison avec les questions économiques (24). Ce trait est à notre avis caractéristique et permet de dater les khans sans cour de la fin du XIII^e. ou du début du XIV^e. siècle.

Nous avons déjà vu que Kozak Khan se distingue par la suppression de la cour, par ses dimensions modiques et sa couverture qui se compose de deux nefs parallèles soutenues par les murs latéraux et les deux piliers du centre. A notre connaissance il n'existe pas de khan seldjoukide dont la couverture se compose ainsi de deux voûtes parallèles au lieu des trois ou des cinq voûtes habituelles. Même les khans seldjoukides récemment découverts aux dimensions modiques sont recouverts de trois voûtes parallèles (Cf. supra). Cette particularité doit à notre avis s'expliquer par le souci de réduire les dimensions du khan. En effet le Khan de Sertavul qui se situe non loin du Khan de Kozak et qui est la copie exacte de celui-ci est le second et le dernier spécimen connu de khan pré-ottoman à deux voûtes. Nous sommes donc en présence de deux exemples qui se signalent par le nombre réduit de leurs voûtes.

La suppression de la cour qui est à notre avis l'un des traits caractéristiques pour les khans tardifs; la construction peu soignée, le caractère provinciale de l'édifice et sa parfaite ressemblance avec le *Khan de Sertavul* (Cf. infra) nous permettent de dater ce khan du début de XIV^e. siècle.

Caravansérai de Sertavul

A 4 km. du Khan de Kozak, sur le versant sud du *Mont de Seyhyunus* se situe un second khan qui prend son nom du hameau de Sertavul situé à environ 2 km. au Nord. Le col qui sépare le Khan de Kozak du Khan de Sertavul et qui s'appelait jusqu'à ces dernières années *Kargasekmezbeli* s'appelle actuellement *Sertavul Geçidi* (Col de Sertavul). Le khan se situe dans un ravin creusé par un petit ruisseau, à l'Ouest de la route actuelle de Karaman à Mut (Pl.3).

Construit sur un terrain légèrement incliné vers l'Est, le bâtiment se trouve en très mauvais état et menace ruine. Une large brèche s'est



Plate 1 Caravansérail de Kozak. Vue prise de l'Ouest

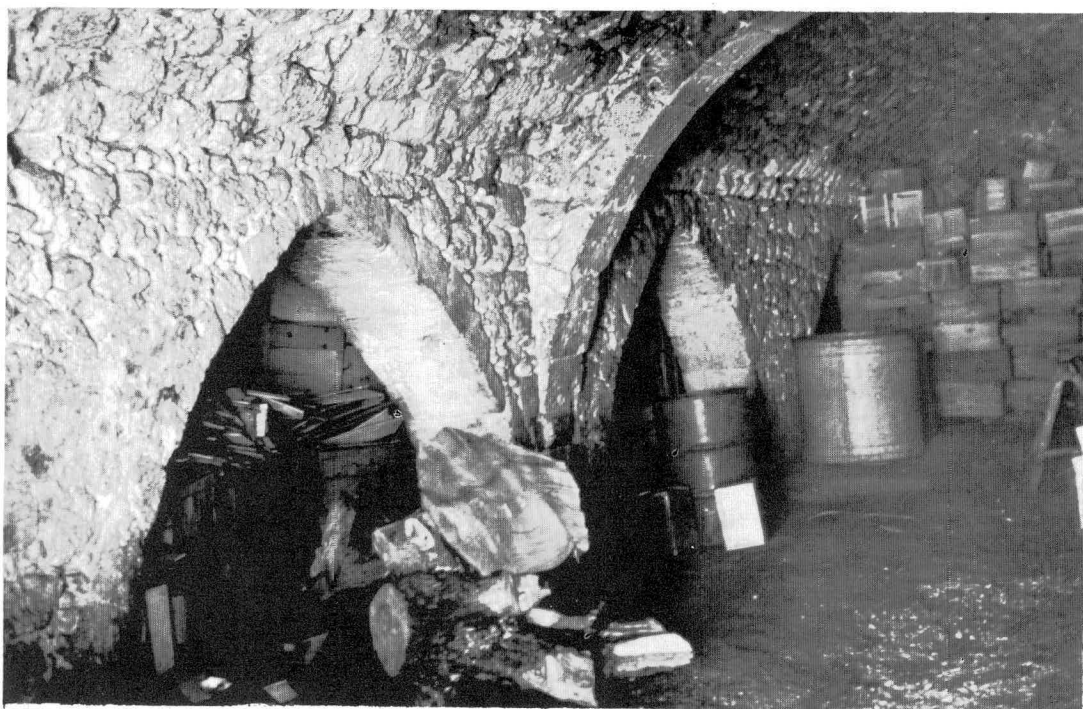


Plate 2 Caravansérail de Kozak. La nef sud vue de l'entrée

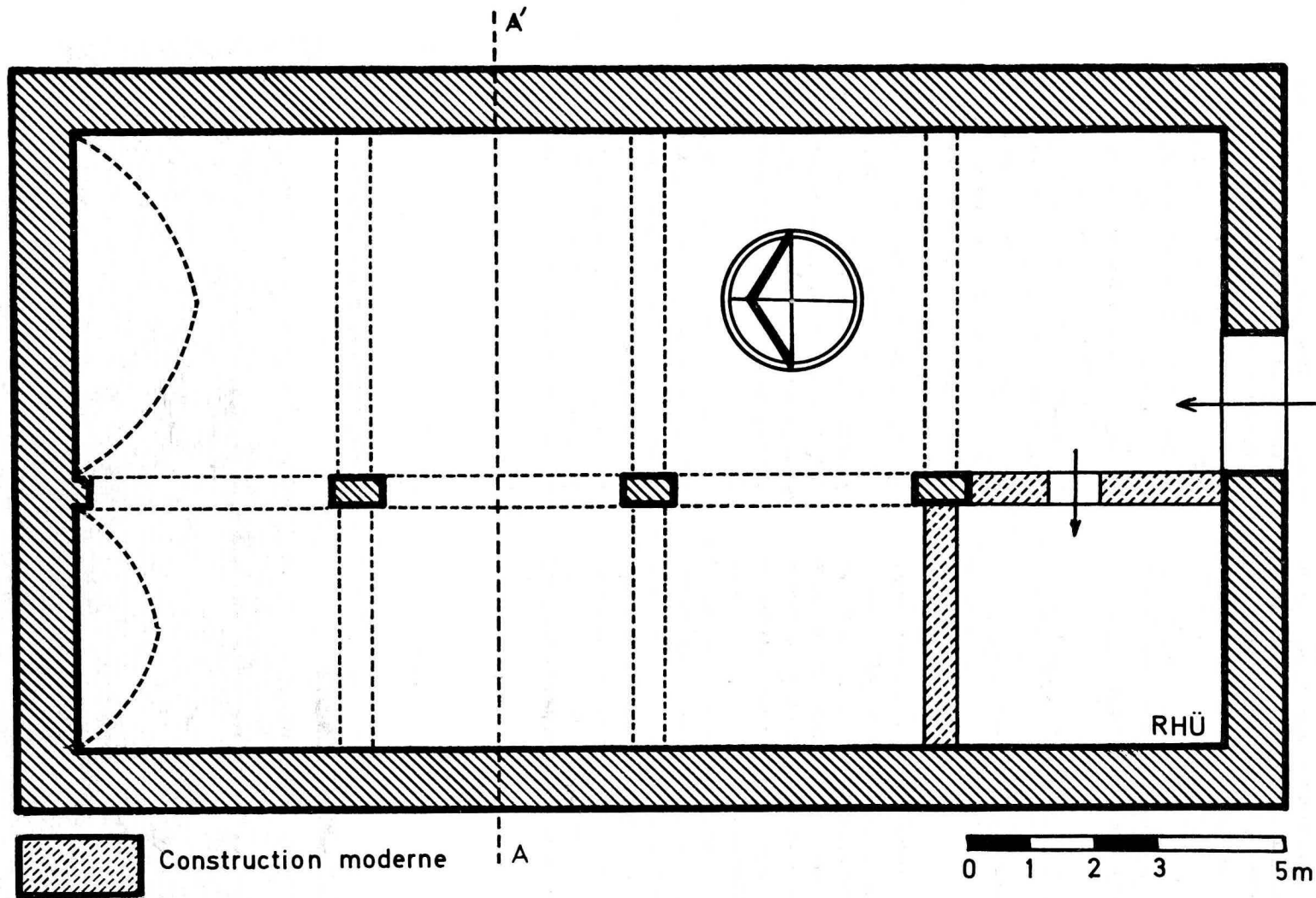


Figure 3. — Caravansérial de Sertavul. Plan

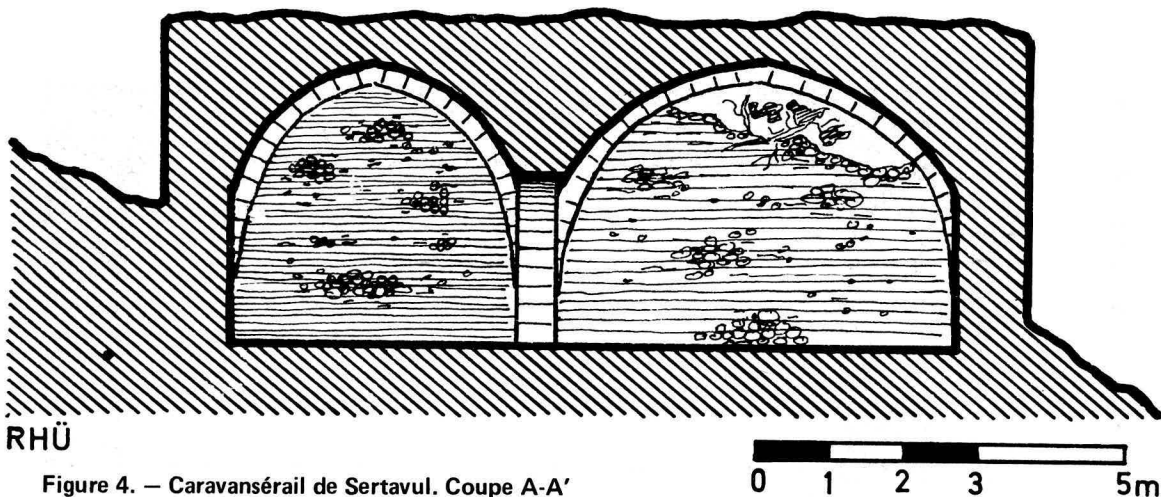


Figure 4. — Caravansérail de Sertavul. Coupe A-A'

creusée dans les coins sud-est et sud-ouest de l'édifice comme dans la partie supérieure du mur nord. La façade dans laquelle s'ouvre le portail est relativement bien conservée. Elle est construite en moellons et les angles sont équaretés à l'aide d'assises en pierre de taille comme l'arc surbaissé et les chambranles de la baie d'entrée.

A l'intérieur, on remarque une construction un peu moins soignée. Les voûtes et les murs sont construits de moellons irréguliers. Les arcs doubleaux et les arcs reliant les piliers entre eux sont exécutés en assises régulières. Tout comme dans le Khan de Kozak le bâtiment est recouvert de deux voûtes à arc légèrement brisé, prenant appui d'une part sur les trois piliers et d'autre part sur les murs latéraux. Les deux voûtes axées nord-sud, celle de l'est est un peu plus large (25). Dans le coin sud-ouest de l'édifice (Cf. Fig. 3 et 4), le dernier arc doubleau vers le sud de la nef ouest et l'arcade reliant de premier pilier au mur sud sont murés. Dans le réduit ainsi obtenu on pénètre par une porte creusée dans son mur est. Cette transformation tardive a sûrement été réalisée par les bergers afin de se mieux protéger du froid.

Nous avons déjà signalé la parfaite ressemblance de nos deux khans qui se distinguent par l'absence de cour; par leurs dimensions modiques et par leur couverture qui se compose de deux voûtes parallèles. On n'y aperçoit aucune

marque d'appareil mais par contre un fragment d'inscription y est actuellement conservé (26). Ce fragment représente à notre avis le 1/6^e de l'inscription primitive (Pl.5). Les caractères grecs à peine perceptible dans la bordure inférieure indiquent clairement que le bloc a été emprunté à un édifice byzantin. L'inscription arabe qui y figure se compose de deux lignes exécutées en écriture cursive en relief. A part les deux blocs qui manquent du début et de la fin, les hampes des caractères de la première ligne qui touchent le bord supérieur du bloc prouvent à notre avis qu'il existait une seconde rangée de blocs qui devait se situer au-dessus. Voici le texte de l'inscription:

1-/// الله بناك بن عبد الله ///

2-/// لمدحتاج الى رحمة ربه ياوي ///

1-/// Allah Bennāk bin 'Abd Allah///

2-/// qui a besoin de la clémence de Dieu Yāwī /// (27).

Le second mot de la première ligne qui doit être le nom du souverain régnant et que nous avons lu *Bennāk* est d'une lecture douteuse (28). La queue latérale d'une autre lettre qui se situe juste au-dessus de ce mot est bien visible sur notre photo (Cf.Pl.5) et ceci ne fait qu'aug-

DEUX CARAVANSERAILS

menter nos difficultés pour la lecture. Le dernier mot de la deuxième ligne que nous avons lu *Yavı* doit être le nom du fondateur qui était probablement un seigneur local. Nous n'avons malheureusement pas pu identifier ces deux personnages dont les nom et les kunya's sont incomplets. Ajoutons cependant que d'après l'avis de M.K.Özergin spécialiste en épigraphie, on pourrait aisément dater l'inscription du début du XIV^e. siècle. Il reste pourtant à déterminer si l'inscription appartient bien à ce khan. Mais comme il n'existe aucun autre édifice aux alentours il ne peut être question d'une translocation.

Le mot avec lequel est encore désigné le khan nous a paru digne d'une recherche spéciale et nous avons effectué une étude rapide sur son sens. Ce mot d'origine mongole qui désignait une tribu qui n'était pas mongole (29), ne peut être employé que vers la fin du XIII^e. siècle au plus tôt. Ce qui nous emmène encore une fois au début du XIV^e. siècle. Donc en tenant compte de nos arguments cités à propos du Khan de Kozak et de ce que nous venons de dire à propos de l'inscription et du mot *Sertavul*, nous pouvons dater ce khan du début du XIV^e. siècle. (30).

NOTES

1. *Nous ne nous attarderons pas à énumérer toutes les recherches effectuées dans ce domaine et nous nous contenterons de donner quelques noms à titre purement indicatif. A part quelques notes sur les caravanserais, que l'on trouve dans les ouvrages et les articles de F. Sarre (Reise in Kleinasien, Berlin, 1896), de Cl. Huart (Konia, la Ville des Derviches Tourneurs, Paris, 1897) et d'autres, la première étude consacrée spécialement aux khans fut l'article de H. Edhem (Die Seldschukischen Hane in Anatolien, in Osmanischer Lloyd, 22 Februar 1918) qui fut suivi par une série de publications intéressantes. En 1946, le Professeur O. Turan publia une étude d'ensemble sur les caravanserais seldjoudes (Selcuk Kervansaraylari, in Belleten X/39 (1946), pp. 471-496). Rappelons en dernier lieu les monographies publiées par le Professeur T. Özguc et M. Akok. Ces monographies d'une utilité indiscutable tels que Sarihan, in Belleten, XX (1956) pp. 379-383; Agzikara Han, in İlâhiyat Fakültesi Yıllık Arastirmalar Dergisi I (1956), pp. 93-105; Alayhan, Öresunhan ve Hizirilyas Köskü, in Belleten, XXI (1957), pp. 139-148 etc. facilitèrent dans une large mesure la tâche que s'était proposé le Professeur K. Erdmann en vue de la préparation de son ouvrage sur les khans seldjoudes.*
2. *Tels que Boebachtunger auf einer Reise in Zentralanatolien im Juli 1953, in Archaeologischer Anzeiger 1954, pp. 160-207, Notizen zum Inneranatolischen Karavansaray, in Kunst des Orients, II (1955), pp. 5-29.*
3. *Cf. Cf. K. Erdmann, Das Anatolische Karavansaray des 13. Jahrhunderts, I-II, Berlin, 1961. Ajoutons cependant que ces deux magnifiques volumes admirablement présentés ne contiennent que le catalogue quasi complet des khans seldjoudes en Anatolie. Le volume en préparation qui devait être un ouvrage de synthèse ne fut jamais achevé à cause de la mort subite du Professeur Erdmann.*
4. *Cf. M.K. Özergin, Anadolu Selçuklulari Çağında Anadolu Yollari, Istanbul, 1959 (Thèse de doctorat soutenue à la Faculté des Lettres de l'Université d'Istanbul. Non publiée).*
5. *Ce fut en effet le cas pour le Caravanserail d'Iğdır qui nous a servi à découvrir la route*



Plate 3 Caravansérail de Sertavul, Vue prise du S-O

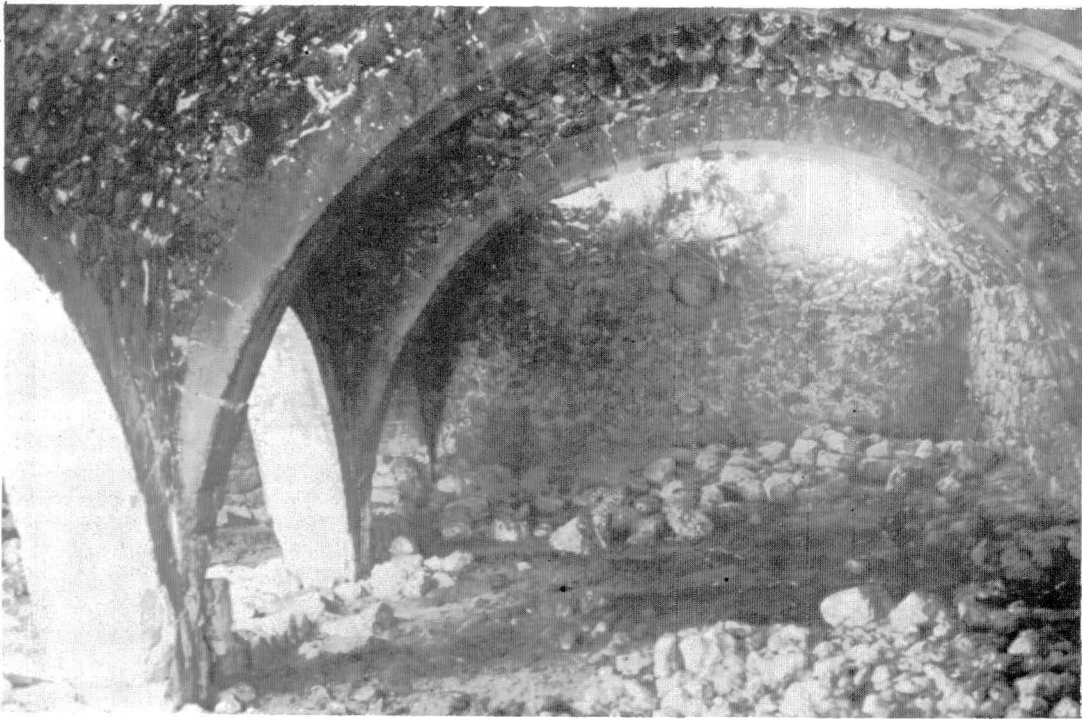


Plate 4 Caravansérail de Sertavul, Le coin N-E de l'édifice

DEUX CARAVANSERAILS

- reliant Batum à Doğubeyazıt. Cf. R.H. Unal, İğdir Yakınlarında Bir Selçuklu Kervansarayı ve Doğubeyazıt Batum Kervan Yolu Hakkında Notlar, in *Sanat Tarihi Yilligi*, III (1969-70), İstanbul, 1970, pp. 8-15.
6. M.K. Özergin, Anadolu'da Selçuklu Kervansarayları, in *Tarih Dergisi*, XV/20 (1965), İstanbul, 1965, pp. 141-170.
 7. Cf. Ibid., pp. 141-165.
 8. Ibid., p. 165.
 9. Ibid., pp. 166-167.
 10. Ibid., pp. 167-169.
 11. Ibid., pp. 169-170.
 12. *Signalons au passage un autre catalogue de khans seldjoukides et ottomans publié par I. İtler* (Tarihi Türk Hanları, Ankara, 1969) avec le patronnage de la Direction Générale des Ponts et Chaussées Turcs. Cette étude qui n'est qu'un album de photos est à notre connaissance la première qui s'occupe des khans ottomans.
 13. M.K. Özergin, Anadolu Selçuklu Kervansarayları, p. 156, No. 74; et p. 161, No. 107.
 14. I.H. Konyalı, Abideleri ve Kitabeleri ile Karaman Tarihi, İstanbul, 1967, pp. 663-664.
 15. M.N. Çıplak, İçel Tarihi, Ankara, 1968, pp. 384 et 387.
 16. Notons que ce mot se prononce et s'écrit de différentes manières telles que Sartavul, Sertavil, Sartagül.
 17. En effet, les taxes perçues des commerçants cypriotes et génois qui circulaient entre l'Asie Mineure et les ports sud tels que Lamos, Silifke, Anamur et Manavgat constituaient un revenu non négligeable pour l'état karamanide. Cf. I.H. Uzunçarşılı, Anadolu Beylikleri ve Akkoyunlu, Karakoyunlu Devletleri, Ankara, 1969, p. 36.
 18. Cf. M.K. Özergin, Anadolu Selçuklu Kervansarayları, p. 150, No. 38.
 19. Ibid., p. 151, No. 45.
 20. Le paysan qui a été d'une extrême gentillesse et qui nous a permis de visiter le khan et de prendre les mesures nécessaires pour les relevés, nous a dit qu'il avait loué le khan au conseil administratif de son village. Ce trait en apparence insignifiant nous paraît d'une extrême importance. L'usage des monuments historiques par les particuliers entraîne nécessairement des réflexions plus ou importantes qui sont exécutées la plupart du temps d'une manière fâcheuse. C'est aussi le cas pour ce khan dont le portail — très probablement écroulé bien avant ce remaniement — a été remplacé par une baie rectangulaire munie de deux battants en fer, sans parler de l'annexe récemment construite, accolée au mur sud du khan (Cf. Pl. 1).
 21. Le Caravansérail de Dehistan et le Caravansérail de Day Hatun attribués tous les deux à l'époque karahanide (Cf. O. Aslanapa, Türk Sanatı I, İstanbul, 1972, Plan 6 et 8) et les ribat's de l'époque des grands seldjoukides (Ribat-i Mahi, Ribat-i Anuşirvan, et Ribat-i Zafarani, Cf. O. Aslanapa, Ibid., Plan 28, 29, 30) ont tous un plan carré et leurs murs extérieurs sont soutenus par des tours pleines. Le Caravansérail d'Akcakale et le Caravansérail de Basane (Ibid., plan 7 et 9) de l'époque karahanide et le Ribat-i Serif (Ibid., plan 31) de l'époque des grands seldjoukides possèdent un second ensemble qui répètent exactement la disposition du premier, c'est-à-dire cellules ou écuries oblongues adossées aux murs extérieurs et une cour entourée de portiques.
 22. Tels que Emdir Hani qui se compose uniquement d'une cour entourée de portiques, Şarapsa Hani qui se présente sous forme d'une salle oblongue flanquée d'un masdjide etc.
 23. Tels que Altınapa Hani, Kuruçeşme Hani, Kizilören Hani etc.
 24. Deve Hani (Seyitgazi) daté du premier quart du XIII^e. Siècle par Erdmann (Das Anatolische Karavansaray, teil I, p. 152); Egret Hani (Afyon-Kütahya) et Zalmanda Hani (Ankara-Konya) datés de la même époque (Ibid., p. 154 et 156), Çiftlik Hani (Sivas-Tokat) et Ezinepazar Hani (Tokat-Amasya) datés du milieu du XIII^e. siècle par le même auteur (Ibid., p. 157 et 160) sont à notre avis d'une époque un peu plus tardive et il conviendrait mieux de les dater de la fin du XIII^e. ou du début du XIV^e. Siècle. Par malheur, aucun de ces khans sans cour ne possède d'inscription historique qui nous aurait servi de point de repère pour la datation des autres.
 25. On remarquera la même chose dans le Khan de Kozak. Cette irrégularité dans la largeur des voûtes provient à notre avis du soucis de rendre relativement large la nef dans laquelle ouvre la porte d'entrée.
 26. Cette inscription aperçue pour la première fois par M. K. Özergin dans le coin nord-ouest de l'édifice — à l'extérieur — lors de sa visite en septembre 1960 se trouve actuellement à l'entrée d'une étable provisoire entourée de buissons derrière le khan.
 27. Je tiens à remercier mon ami M.K. Özergin de l'aide qu'il a bien voulu m'apporter pour la lecture de cette inscription et pour ses remarques savantes sur le sens du mot Sertavul.
 28. En effet ce mot qui précède bin doit être le prénom du personnage. Or bennâk qui veut dire à notre connaissance fumeur de benk c'est-à-dire du haschich ne peut pas être un prénom. Toutes nos recherches à ce sujet sont demeurées infructueuses.
 29. Cf. A. Inan, Makaleler ve İncelemeler, Ankara, 1968, pp. 63, 70 et 517.
 30. La date proposée par I.H. Konyalı pour ce khan (Cf. Karaman Tarihi, p. 664) ne s'appuie sur aucun raisonnement positif mais tient compte du témoignage d'un mufti local qui prétend avoir vu l'inscription du khan dans laquelle il aurait été question du sultan Alâ al-Dîn. D'après Konyalı qui n'a pas pu voir l'inscription en question ce mot aurait désigné le sultan 'Alâ al-Dîn de Karaman qui régna de 1361 à 1398 (Cf. I. H. Uzunçarşılı, Anadolu Beylikleri..., pp. 13-14).



Plate 5 Caravansérail de Sertavul. Fragment d'inscription derrière le khan.