

SĀSĀNİLER DÖNEMİ İRAN'INDA LİMANLAR VE DENİZ TİCARETİ

Ulaş Töre SİVRİOĞLU*

Özet

M.S. 224-651 arasında İran, Mezopotamya ve Afganistan coğrafyasını yöneten Sāsāniler, daha sonraki asırlarda İpek ve Baharat Yolu olarak anılacak olan iki önemli ticaret güzergâhına sahiptiler. Bu yollar sayesinde Sāsāniler, Çin ve Hindistan'dan çeşitli türde baharatlar, ipek ve seramik ithal ederken şarap ve at ihraç etmekteydiler. Mezkûr ticaretin büyük bölümü nehir ve deniz yolları kullanılarak yapılmaktaydı. Bu yolların ilk istasyonları Fırat ve Dicle nehirleri boyunca dizilmiş limanlardı. Sāsāni gemileri yolculuklarına Dicle veya Fırat nehirlerinden başlayarak Basra Körfezi kıyısındaki Ubulla kentine varıyorlar daha sonrada *Pers Denizi* olarak anılan Basra Körfezi'ne açılıyorlardı. Burada gemiler yolculuk boyunca Rişahr, Siraf, Bandar Abbas, Hürmüz gibi çeşitli liman kentlerine uğradıktan sonra, Kuzey-batı Hindistan'ın en önemli limanı Daibul'a ulaşıyorlardı. Gemilerden bazıları Ortaçağda Serendib veya Taprobane olarak da bilinen Sri Lanka (Seylan) adasına kadar gidiyordu. Sri Lanka, bu dönemde Hint Okyanusu'nda, Çin'den gelen malların toplandığı en önemli antrepoydu. İranlı tüccarların büyük çoğunluğu Sri Lanka'dan daha uzağa gitmemekle birlikte Nesturî Kilisesine bağlı olan bazı tüccarlar muhtemelen Malezya ve Çin'e kadar gitmekteydiler. Nitekim Çin Denizi kıyısındaki Guandong eyaletinde keşfedilen Sāsāni sikkeleri bu teoriyi desteklemektedir.

İran ile Hindistan arasındaki deniz yollarına da dört yüz yıl boyunca hâkim olmalarına rağmen Sāsāniler, egemenliklerini Kızıldeniz'e kadar da yaymak istemişlerdir. Bu nedenle Sāsāniler ile Roma/Bizans ve Bizans'ın Axum Krallığı arasında Kızıldeniz ve çevresinde de çatışmalar olmuştur. Her ne kadar Sāsāniler, Kızıldeniz'e hâkim olamamışlarsa da Arap Yarımadası'nın Güney ve Doğu kıyılarındaki ticarete İslâm fetihlerine kadar etkin olmayı başarmışlardır.

Anahtar Kelimeler: *Sāsāniler, İran, Hindistan, Hint Okyanusu, Çin, Deniz Ticareti*

* Dr., Bandırma 17 Eylül Üniversitesi

Ports And Maritime in Sasanian Iran

Abstract

Sasanid dynasty ruled to Iran, Mesopotamia and Afghanistan between CE 224-651 had two important trade roads, named to *Silk* and *Spice* road next centuries. Sasanians by these roads were importing different spices, herbs, silk and ceramics from China and India and they were exporting horses and wine to India. From sea roads. A large part of this trade was done through river-sea routes. The first station of this road were ports of next Tigris and Euphrates rivers. Sasanian ships were starting to voyage from Tigris or Euphrates and they were reaching to city of Uballa which near the Persian Gulf. Later Sasanians ships were sailing to *Persian Sea*. These ships were staying different ports, for example *Rishahr*, *Siraf*, *Bandar Abbas*, *Hormez*, were achieving to *Daibul* the one of the most important ports of in North-West India. Some of them were going to Sri Lanka which named *Serendib* or *Taprobane* in Middle Age. In this period Sri Lanka, products came from China collected there, was most important entrepôt in Indian Ocean. Majority of Iranian merchants didn't go to far from Sri Lanka but some of them –probably Nestorians- may have gone to China or Malaysia. Thus, the Sasanian coins, discovered from *Guandong* (the next of China Sea), reinforces this theory.

Although Sasanians certainly had dominated sea roads between Iran and Indian throughout four century, but they tried seize to all of Erythraean Sea too. So Sasanian conflicted to Roman/Byzantine forces and Axum (Ethiopian) Kingdom alliance of them on the Erythraean Sea. Although Sasanian had never dominated to Erythraean Sea, they managed to control of South and East coasts of Arabian Peninsula and trade of there until to Muslim invasion.

Key Words: *Sasanian, Iran, India, Indian Ocean, China, Maritime*

Giriş

İran, tarih boyunca Uzak Doğu ülkeleri ile Akdeniz coğrafyası arasındaki ticarete kilit rol oynamıştır. Asya ile Avrupa'yı bağlayan güzergâhların önemli bir bölümü İran veya İran çevresinden geçmesinden dolayı İran'a hâkim olan güçler ile Akdeniz havzasına hâkim olan devletler arasında tarihin en eski dönemlerinden beri bir rekabet var olagelmıştır. MÖ VI. Asırda Persler ile Yunan kent devletleri arasında başlayan bu rekabet İran'a hâkim olan Parthlar (MÖ 247-MS 224) ve Sāsāniler (224-651) ile Akdeniz havzasına hâkim olan Roma/Bizans İmparatorlukları arasında da asırlarca devam etmiştir.

Parthlardan daha etkili bir idare sergileyen Sāsāniler, sadece Asya içlerinden gelen ve sonraki asırlarda *İpek Yolu* olarak anılacak olan kara

güzergahına değil aynı zamanda yine sonraki asırlarda *Baharat Yolu* adı verilecek olan Hint deniz ticaret yollarına da hakim olmaya başlamışlardır. Sāsānilerin bu güzergâhlar üzerinde tam bir tekel kurmaya yönelerek en önemli komşuları/rakipleri olan Romalıların ihtiyaç duydukları Asya mallarına doğrudan ulaşmasını engellemeleri dört asır boyunca ardı kesilmeyen bir mücadeleye sebep olmuştur. Antikçağın diğer başat gücü olan Romalılar, *İpek ve Baharat yolları* hâkimiyeti üzerinden gelişen bu mücadelede İran'ı devreden çıkarabilmek amacıyla alternatif ticaret yolları aramak zorunda kalmışlardır. Roma-Bizans'ın canlandırmaya çalıştığı alternatif yollarından biri Karadeniz-Hazar hattı diğeri ise Kızıldeniz-Hint Okyanusu güzergâhıdır. İranlıların Karadeniz'e uzanamaması bu alanda Hazarlarla ittifak kurmuş olan Bizanslıları rakipsiz bırakırken¹; Hint Okyanusu, Basra Körfezi, Umman Denizi ve Kızıldeniz'de ise dönemin iki büyük “süper gücü” askeri ve ticari alanda büyük bir rekabete girişmişlerdir.

1. Sāsāni Devletinin Kuruluşu ve Bir Deniz Gücü Hâline Gelmesi

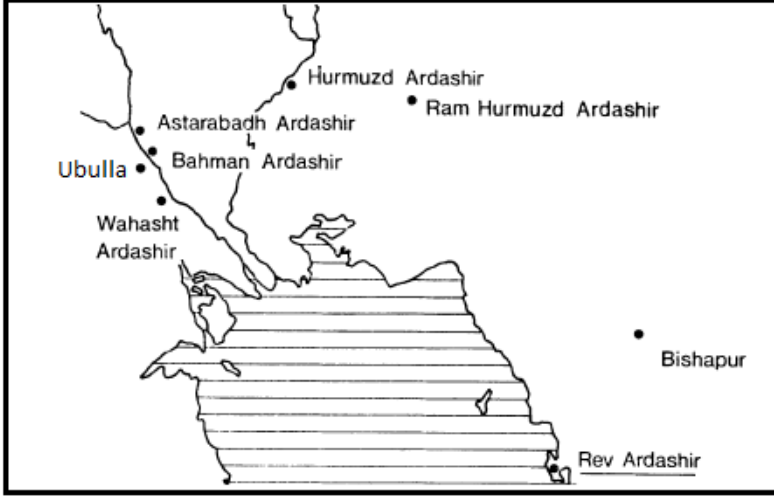
Sāsāniler, tarihte kurulmuş birçok doğu devleti gibi adlarını yarı mitsel ataları olan Sāsān'dan alırlar. Sāsān'la ilgili rivayetler onun İran'ın güneyinde Basra Körfezi² kıyılarındaki *Fars* (eski *Persis*) bölgesinde yerel bir kült lideri olduğunu belirtmektedir.³ Sāsān'ın soyundan gelenler arasında gelen Ardaşir I (224-240) başlangıçta Fars bölgesine hâkim olmuş, daha sonra ise son Parth Şahı Ardavan IV'ü yenerek büyük bir imparatorluk kurmayı başarmıştır. (MS 224) Ardaşir I öldüğünde (MS 240) varislerine batıda Fırat havzasından doğuda İndus'a uzanan büyük bir ülke bırakmıştır. Ancak Ardaşir I'in bizim konumuz açısından asıl başarısı, bir kara gücü olmayı yeterli gören ve denizcilikte daha

¹ Marlia Mundell Mango, *Byzantine trade: local, regional, interregional and international*, From *Byzantine Trade, 4th-12th Centuries* by the Society for the Promotion of Byzantine Studies. Published by Ashgate Publishing Great Britain, 2009, s.10

² *Basra Körfezi* isminin üzerinde uzlaşmış bir terim olduğu söylenemez. Yunan-Roma ve Ortaçağ İslâm kaynaklarında burası *Pers* veya *Fars* denizi olarak anılmıştır ve hâlen de Batı dillerinde bu şekilde (Persian Gulf) anılmaktadır. İranlılar bugün de bölgeye *Halic-i Fars* veya *Bahr-i Fars/Derya-yi Fars* (Fars Denizi) demektedirler. Arapça kaynaklarda da geçmişte aynı terim (*Halicü'l Fars*) kullanılmakla birlikte bölgenin İran'a ait olduğu izlenimi verdiği iddiasıyla son dönemlerde bazı Arap ülkeleri Arap Körfezi (*el-Halicü'l-Arabî*) terimini kullanmayı tercih etmektedirler. Biz bu çalışmada hem dilimizdeki yaygın hâli olduğundan hem de bu siyasi kavgaın dışında durmak için coğrafi bir terim olan *Basra Körfezi'ni* kullanmayı tercih ettik.

³ Daryae, Touraj, *Sasanian Iran (224-651 CE) Portrait of a Late Antique Empire*, Mazda Publishers California, 2008, s.8-10

ziyade Fenikeliler ve Mısırlıların yeteneklerinden yararlanmayı tercih eden Perslerin aksine⁴, denizciliğin önemini kavraması ve İran kıyılarını elinde tutmaya ve bu kıyılarda limanlar inşa etmeye özen göstermesidir. Sāsānilerin öncülü olan Parthların ilk adımını attığı İran denizcilik tarihi⁵ asıl olarak Sāsāniler devrinde doruk noktasına çıkmıştır.



Harita 1 Şattü'l Arap bölgesinde Fırat-Dicle nehirleri üzerinde yerleri saptanabilmiş Sāsāni liman kentleri. David Whitehouse and Andrew Williamson Sasanian Maritime Trade, British Institute of Persian Studies Iran, Vol. 11 (1973), s.31'den Ayrıntı

İslâmî asırlarda kaleme alınan tarih ve coğrafya kitaplarında Ardaşir I'in Basra Körfezinin kuzey ve güney sahilleriyle Dicle-Fırat Nehri boyunca 8 liman kenti kurduğu veya önceden kurulan liman kentlerini tahkim ettiğini belirtilmektedir.⁶ Antik Çağlarda Dicle ve Fırat Nehirleri üzerinde sandal ve orta ölçekli gemilerle ticaret yapıldığı bilinmektedir. Örneğin Assurlar özellikle

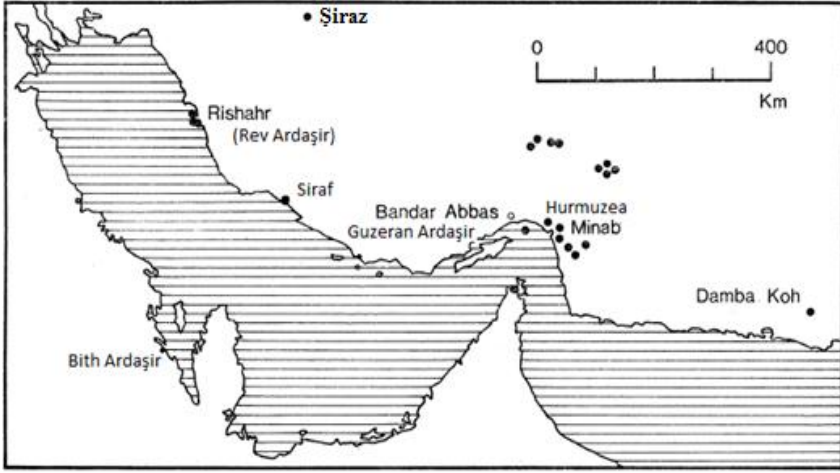
⁴ Herodotos, Perslerin denizcilikle ilgilenmediklerini ve deniz ticareti ve savaşlarında Fenikeli, Yunan, Kıbrıslı, Kilikyalı, Mısırlı vb uyruklarını kullandıklarını belirtmiştir. Bkz. Herodotos, Herodot Tarihi, Remzi Kitabevi, İstanbul, 1973, VI,13-18, Charles Freeman, Mısır Yunan Roma, Antik Akdeniz Uygarlıkları, Dost Yayınları, Ankara, 2003, s.187

⁵ H. Altenmüller (Ed), Classic Ships of Islam from Mesopotamia to the Indian Ocean, Brill, Leiden -Boston, 2008, s.47

⁶ David Whitehouse And Andrew Williamson, Sasanian Maritime Trade, British Institute of Persian Studies Iran, Vol. 11 (1973),s. 32-33

Sasaniler Dönemi İran'ında Limanlar ve Deniz Ticareti

Dicle-Fırat üzerine *qārum* adını verdikleri rıhtımlar inşa ederek nehir ticaretine yön vermişler ve fetihlerinde de bu nehirlerden yararlanmışlardır.⁷ Fırat ve Dicle Nehirleri Sāsāniler devrinde de ticari faaliyetlerde ve ürün taşımada kullanılmışlardır. Basra limanlarına getirilen mallar, Fırat kıyısında bulunan Hira'daki panayırlara hatta muhtemelen Suriye'deki Rakka (*Callinicum*) kentine kadar nehir üzerinden taşınmışlardır.⁸ Bu açıdan bakıldığında Sāsānilerin deniz ticaretinde ilk durak noktalarının Dicle ve Fırat Nehirlerindeki limanlar olduğu söylenebilir. (**Harita 1**)



Harita 2: Basra Körfezi'nde önemli liman kentleri ve Turuncu şeritli seramiğin yayılım alanı. Whitehouse-Williamson (1973), s.38

Dicle-Fırat'ın Basra Körfezine döküldüğü günümüzde *Şattü'l Arap* adı verilen bölgede Basra kurulmadan önceki zamanların en önemli liman kenti olan *Ubullā*, Dicle-Fırat hattını Basra Körfezine bağlayan nokta olmuştur.⁹ Bâbiller döneminden beri liman kenti olarak dikkat çeken ve Aramicede *Hubelet* Yunan kaynaklarında ise *Apologos* olarak anılan *Ubullā*, Dicle kıyısındaki meşhur panayırların toplandığı Sāsāni başkenti Ktesiphon'a olan yakınlığı sayesinde Palmyra'da karayoluyla gelen malların Basra Körfezi'ne aktarıldığı bir antrepo olarak önem kazanmıştır. Buradan yola çıkan gemilerin

⁷ Altenmüller, age, s.68

⁸ W. Heyd, *Yakın-Doğu Ticaret Tarihi*, Çeviren Enver Ziya Karal, TTK, Ankara, 1975, s.6-9

⁹ Whitehouse And Andrew Williamson, agm, s.30-32

Hindistan'a kadar varmasıyla da Araplar tarafından *Furucu'l-Hind* (Hind Kapısı) olarak da anılan Ubulla kenti aynı zamanda gemi yapımında da önemli bir konuma sahip olmuştur.¹⁰ Belazurî (öl.892) Ubulla fethedildiğinde, Bahreyn, Umman, Hind hatta Çin kapılarının Müslümanlara açıldığını yazmıştır.¹¹

Ubulla'dan denize açılan gemiler Basra Körfezi'nin güney kıyılarını izlemeyi tercih ettiklerinde Ardaşir I'in Basra Körfezi'nin güney kıyılarında kurduğu Bith Ardaşir, Daraye gibi liman kentlerine uğrayarak yola devam etmekteydiler.¹² Ubulla'dan ayrılan gemiler eğer Basra Körfezinin kuzey kıyılarını yani İran sahillerini izlemek istediğinde *Rev Ardaşir, Siraf, Guzeran Ardaşir Barugaza, Limurike, Sokotra, Moskha* ve Mekran gibi limanlara da uğramaktaydılar.¹³ **(Harita 2)** Ubulla'dan sonra ön plana çıkan ikinci durak İran'ın güneyinde Fars eyaletinde modern Buşehr (Orta Farsça: *Bokht Ardaşir*) Yarımadası ve bu yarım adanın merkezi durumundaki Ardaşir I tarafından kurulan Rev Ardaşir (*Rişahr*) limanıdır. Nasıl ki Ubulla, Ktesiphon'da biriken emtianın Basra ile bağlantısında kilit önemdeyse burası da İran'ın en önemli kentlerinden olan Şiraz'ın denize çıkış noktasıydı.¹⁴ **(Harita 2)**

Rev Ardaşir'den sonraki durak Siraf'tır. Siraf, sadece tarihsel anlatımlardan tanıdığımız Sāsāni limanlarından arasında kazılıp incelenebilen tek örnektir. 1968-1972 arasında Siraf'ta İslâmî dönem eserlerinin altında kalmış Sāsāni yapıları bulunmuştur. Zaten az sayıda yerleşim bulunmasının en önemli sebebi de birçok Sāsāni kentinin sonradan buraya kurulan yeni kentlerin altında kaybolup gitmesidir. Siraf'ta yarım daireli kulelerle desteklenmiş bir savunma hattı/sur ortaya çıkarılmıştır.¹⁵ Arkeologlar bu savunma sisteminin Şâpūr I tarafından, Arap akınlarına karşı kenti korumak amacıyla yaptırıldığını tahmin etmektedir. Yapının Roma tarzında inşa edilmesi burada Romalı inşaat ustalarının çalıştığını düşündürmektedir.¹⁶ Şâpūr I döneminde

¹⁰ Taner Yıldırım, Ahmet Altungök, "Erken Ortaçağlarda Übülle Liman Kentinin İran Körfezi Açısından Önemi", *Turkish Studies - International Periodical For The Languages, Literature and History of Turkish or Turkic*, Volume 9/4 Spring 2014, Ankara, 2014,s. 1190-1191

¹¹ Belazuri, *Fütü'hul Büldan*, Çeviren Mustafa Fayda, Kültür Turizm Bakanlığı Yayınları, Ankara,1987, frag.844

¹² Basra Körfezi'nin Güney Kıyılarındaki Sāsāni arkeolojik buluntuları için bkz: Touraj Daryae, *The Persian Gulf Trade in Late Antiquity*, *Journal of World History*, Vol. 14, No. 1, University of Hawai'i Press, 2003, s.9-10

¹³ Yıldırım-Altungök, agm, s.1190-1191

¹⁴ Toraj Daryae, *Bazaars, Merchants and Trade in Late Antique Iran*, *Comparative Studies of South Asia Africa and Middle East* Vol 30 No 3 2010, s.406

¹⁵ Whitehouse- Williamson, agm, s.30-32

¹⁶ Whitehouse-Williamson, agm, s.30-32

onbinlerce Romalının savaş esiri olarak İran'a getirilip çeşitli kentlere yerleştirildiği ve bunlar arasında tecrübeli zanaatkarların inşa işlerinde çalıştırıldığı hem tarihi kayıtlardan hem de arkeolojik verilerden bilinen bir olgudur.¹⁷ Sıraf'ta ayrıca Theodosius I (376-394) ve Konstans II (641-648) gibi Roma/Bizans İmparatorlarına ait sikkeler bulunması, kentin Akdeniz havzası ile maddi ilişkisinin başka bir kanıtını temsil etmektedir.¹⁸

Sāsāniler döneminde bu liman kentinde askeri ve ticari amaçlı gemiler inşa eden marangozluk atölyeleri bulunmaktaydı. Bu liman kenti uluslararası bir limandı ve gemi yapıcılığında önemli bir yere sahipti.¹⁹ Sıraf'ta gemiler Hind sahillerinden getirilen *tik* ağacı ile inşa edilmekteydi. Tik ağacı (Malayca *tekku*) antik çağlarda dayanıklılığı nedeniyle gemi ve bina yapımında aranan bir hammaddeydi.²⁰ Yine buraya Doğu Afrika'dan (Zanzibar) Sāj ağacı getirildiği de bilinmektedir.²¹ Basra Körfezi, Güney Arabistan, Kızıldeniz ve bir kısım Mısır filoları buradaki tersanelerden besleniyordu.²² Kentin diğer ithalat ürünleri arasında kereste, parfüm malzemeleri, kâfûr ve ipek önemli bir yer tutuyordu.²³



¹⁷Süryani kaynaklarına göre Şâpûr I'in kendi ülkesine yerleştirdiği Romalılar İran'da birçok manastır ve kilise inşa etmişlerdir. Benzer şekilde Hüsrev I Anuşirvan, Bizans'tan aldığı esirlere Antakya kentinin bir benzerini inşa ettirmiş buna Rumiyye adını vermişti. Bkz: Adday Şer, Siirt Vekâyinâmesi, Yaba Yayınları, İstanbul, 2010, s.64, 202.

¹⁸ Whitehouse-Williamson, agm, s.30-32

¹⁹ Whitehouse-Williamson, agm, s.30-32

²⁰ Ahmet Altungök, Taner Yıldırım, "Erken Ortaçağlarda Sıraf Liman Kentinin İran Körfezi Açısından Önemi", Cappadocia Journal of History and Social Sciences, S. 2, Ahlen/Germany, 2014, s.17

²¹ Daryae, agm, s.406

²² Altungök-Yıldırım, age, s.17

²³ Whitehouse And Andrew Williamson, agm, s.30-32

Resim 1-2, solda: Sāsāni dönemine ait nadir tekne tasvirlerinden bir örnek Taq-i Bostan kabartmalarında kimliği belirlenememiş bir Sāsāni şah'ını avlanırken gösteren betimleme. Nicole, 1996, 29 Sağda: Dubai'de 1996 çekilmiş bir balıkçı teknesi resmi, Altenmüller, age, s.159

Sıraf'ın İran deniz tarihçiliği için bir diğer önemi de 70 metre derinlikte Yunanlı su altı arkeologlarınca keşfedilen ve çıkarılmayı bekleyen Parth-Sāsāni batıklarıdır.²⁴ Bu batıklar Sāsāni devrine tarihlenen şimdiye kadar keşfedilmiş tek batık örneklerini temsil etmektedirler. Bu batıklar yeterince incelenmediğinden Sāsāni gemi teknolojisi hâlen tam olarak aydınlatılmamıştır. Ancak eldeki sanatsal malzemeye bakıldığında Sāsāni gemilerinin günümüzde Dicle-Fırat'ta ve Basra Körfezi ülkelerinde balıkçı ve inci avcılarının hâlen kullandıkları teknelere benzedikleri görülmektedir. **(Resim 1-2)**. Bunlar genellikle tek direk ve yelkenli veya yelkensiz, kış dümeniyle bazen de iki kürekle idare edilen orta boylu teknelerdir. Gerçi Taberî'nin İran gemilerinden her birinin 200 adam taşıdığını yazması²⁵ bunların büyük boylarda olabileceğini de göstermektedir. Ancak her halükarda bu gemilerin Açık Okyanusa çıkma kabiliyeti zayıf olan genellikle sahil şeridini takip ederek yolculuk yapılabilen düzeyde olduğu görülmektedir.

Sāsāniler'in 3. Asırdan itibaren yalnız İran'ın güney kıyılarını değil, Basra Körfezi'nin güney kıyılarını yani Arap Yarımadasının kuzey-doğu sahillerini de kontrolleri altına almaya başladıklarını söyleyebiliriz. Ancak bu hâkimiyetin kolayca kurulmadığı da görülmektedir. Ardaşir I'in yerine geçen oğlu Şāpūr I (240-270) devrinde Arap kabileleri İran kolonilerine saldırmışlar ve körfezin karşı kıyısındaki İran sahillerine kadar çıkarak *Rev Ardaşir* kentini tehdit eder hâle gelmişlerdir.²⁶ Araplara karşı harekâta başlayan Şāpūr I, İslâm tarihçilerinin iddiasına göre Yesrib (Medine) kentine kadar Arapları kovalamış ve İran egemenliğini bölgede yeniden tesis etmiştir. İran hâkimiyeti altında Arabistan ve İran kıyılarında canlanan deniz ticareti ünlü Romalı tarihçi Ammianus Marcellinus (322-400) tarafından da gözlemlenmiştir. Marcellinus, Basra Körfezi kıyılarının sayısız gemi ve limanla dolu olduğunu yazmaktadır.²⁷

²⁴ <http://www.cais-soas.com/News/2006/December2006/04-12-greek.htm>

²⁵ Taberî, age, s.1131

²⁶ Whitehouse-Williamson, agm, s.33

²⁷ Whitehouse-Williamson, agm, s.33



Resim 2-3:Su altı arkeologlarının Basra Körfezi dalışlarında buldukları *amphoralar*. H.Tofighian vd. 2011, fig.2

Son dönemlerde su altı arkeolojisindeki ilerleme Basra Körfezi'nde klasik yazarların sözünü ettiği bu yoğun ticari trafiği kanıtlamaktadır (**Resim 2-3**). Su altı arkeologları Basra Körfezi'nde MÖ 3.asırdan MS 9. Asıra kadar yaygın olarak kullanıldığı anlaşılan Akdeniz veya İran üretimi *amphoralardan* sayısız örnek ele geçirmişlerdir.²⁸

2. Umman Denizi ve Kızıldeniz'de Hâkimiyet Mücadelesi

Basra Körfezi ticaretine hâkim olunması için Umman Denizi'nin de kontrol edilmesi gerekmektedir. Umman kıyılarındaki *Curaffar* limanı İranlı tüccarların uğrak yeri idi.²⁹ 6. asırda Basra Körfezi, Umman Denizi ve Kızıldeniz'de dönemin iki büyük gücü olan Sāsānilerle Bizanslılar arasında yoğun bir hâkimiyet mücadelesi başlamıştır. Hindistan'dan gelen baharat ve ipek ile Umman Denizindeki inci trafiğine³⁰ hâkim olmak isteyen İranlılar ve Bizanslıların bu mücadelesinde her iki tarafta bölgede müttefikler edinme gayeleri içine girince bu çatışma adeta erken ortaçağların ilk bölgesel savaşlarından birine yol açmıştır. Bu çatışmada Ethiopia'daki *Axum* krallığı Bizans'ı, Arap Yarımadasının yerel kralları ise İran'ı desteklemişlerdir. Taberî'nin aktardığına göre, 571 yılında Arabistan Bizans destekli Ethiopialıların istilâsına uğradığı zaman Arap elçileri de Sāsāni sarayına gitmiş

²⁸ H.Tofighian, Farhang Khademi Nadooshan and Seyyed, Mehdi Mousavi, "Sasanians in the Persian Gulf

According to Archaeological Data", *Sasanika Archaeology* 4, 2011, s.1-5.

²⁹ Daryae, agm, s.407

³⁰ Şer, age, s.119

ve Kisra Nûşirevân'dan (Anûşirvân 531–579) yardım istemişler, Nûşirevân da donanmasını Araplara yardım için Yemen'e göndermiştir.³¹ Bu donanmanın Ubulla ve Siraf limanlarındaki tersanelerde hazırlandığı düşünülmektedir.³² Bu açıdan bakıldığında Sāsāni limanlarının yalnızca ticari maksatlarla kullanılmadığı, gemi yapıcılığı ve askeri seferlerde de üs olarak kullanıldığı görülmektedir.

Taberî, İranlıların her birinde 100'er asker bulunan 8 gemi gönderdiklerini ve bu gemilerden ikisinin sefer esnasında batması sonucu 600 askerin karaya çıktığını yazmaktadır. Her biri 100 asker taşıyabildiğine göre - mürettebatta hesaplanırsa- bunların büyük gemiler olduğunu kabul edebiliriz. Askerlerin komutanı olan Vehriz -daha sonraki asırlarda Vizigotlara karşı sefere komuta eden Tarık b. Ziyad'ın tekrar ettiği şekilde- askerlerin geri dönme umudunu ortadan kaldırmak için gemileri yaktırıştır.³³ Bu olayın ardından Yemen, Umman kıyıları İslâm'ın doğuşuna kadar Sāsānilerin atadığı İranlı valiler tarafından yönetilmişlerdir. Arabistan Yarımadasının güney kıyılarında ele geçen Sāsāni üretimi seramik ve sikkeler de tarihi belgeleri doğrulamaktadır.³⁴

Umman Denizinin doğal devamı olan Kızıldeniz (Yun. *Erythreus*) de rekabetin başka bir alanıydı. Theophylactus Simocotta'ya (öl. 630?) göre İran Yahudileri Kızıldeniz ticaretinde etkindiler.³⁵ Muhtemelen Yemen'e hâkim olan Yahudi kral Zu Nuvas tarafından da desteklenmekteydiler. Ancak Kızıldeniz'in limanları Bizans'ın kontrorlünde idi. Kızıldeniz'in en uç noktası olan ve Arapçada bu denize adını veren *Clisma* (Ar.*Kulzüm*) Bizans'ın gümrük noktasıydı ve buradan kazılan kanalla Kızıldeniz-Nil'e ve nihayet Akdeniz'e bağlanmıştı.³⁶ Bu kanalın Bizanslılar tarafından VI. Asır başlarına kadar kullanıldığı bilinmektedir.³⁷

³¹Taberî, *Milletler ve Hükümdarlar Tarihi*, Cilt III, MEB Yayınları, İstanbul, 1991, s.1131

³² Yıldırım-Atungök, "Erken Ortaçağlarda Übülle" s.1191

³³ Taberî, age, 1120.

³⁴ Daniel T. Potts, *The Sasanian Relationship with South Arabia: Literary, Epigraphic and Oral Historical Perspectives*, *Studia Iranica* 37, 2008, s.198

³⁵ Heyd, age, s.11

³⁶ Heyd, age, s.12-13

³⁷ Heyd, age, s.13

3. İran-Hint Deniz Ticareti

Hindistan ile İran arasında teorik olarak kara yoluyla da ticari ilişkiler kurulması mümkündür. Ancak karayolunun zahmetleri ve yük taşımacılığındaki dezavantajları düşünüldüğünde deniz yolunun daha çok tercih edileceği tahmin edilebilir.³⁸ Zira İran'dan doğrudan karayoluyla Hindistan'a ulaşmak için *Deşt-i Kevir* ve *Deşt-i Lût* gibi çöllerden geçmek gerekmektedir. Bu çöllerden geçen yollar da doğrudan Hindistan'a ulaşmamakta Afganistan üzerinden dağ geçitleri kullanılmaktadır. Yolculuk imkânların daha fazla olduğu Abbasîler devrinde dahi İran'dan Hindistan'a arasında karayoluyla ulaşacak yolcular Şiraz-Nişabur-Belh-Peşavar-Lahor hattını yani oldukça dolambaçlı bir güzergâhı kullanmak zorunda kalmışlardır. (bkz.Harita 4).

Coğrafi şartlara bağlı olarak Sāsāniler devrinde de koşulların aynı olduğu ve yolcuların daha hızlı ve zahmetsiz şekilde Hindistan'a ulaşmak için deniz yollarını tercih ettikleri tahmin edilmektedir. Karayollarını bir olumsuz yönü de sıkça yaşanan savaşlar ve sınırların sürekli değişmesidir. Bizans tarihçilerinden Theophanes İran-Hint karayollarının kendi çağında İranlılar, Akhunlar ve Türkler arasında üç defa el değiştirdiğini yazmıştır.³⁹ Buna karşın Hint limanlarına kadar uzanamayan Eftalitler İranlıların deniz yollarını tehdit edememişlerdir.⁴⁰

Nitekim tarihsel göndermeler Hindistan-İran irtibatının deniz yoluyla sağlandığını belirten örneklerle doludur. Helenopolisli Palladius (362-420) İran teknelerinin Hint kıyılarına gidip geldiklerini aktaran en eski yazardır.⁴¹ Taberî, Sāsāni Şahı Bahram V'in (421-438) Hindistan'a giderek bir Hint prensesiyle evlendiğini *Daibul (Deybel)* Mekran gibi liman kentlerini İran hâkimiyetine kattığını yazmıştır.⁴² Ortaçağ'da kaleme alınan Pehlevice kayıtlarda da Sāsāni devletinin Arap orduları tarafından yıkılmasından sonra da on binlerce İranlının önce Hürmüz Adası'na geldiği oradan yine deniz yoluyla Hindistan'a kaçtığı aktarılmıştır.⁴³ Nitekim bu insanlar Hindistan'da bu günde varlığını sürdüren

³⁸ Heyd, age, s.8

³⁹ Heyd, age, s.6

⁴⁰ Heyd, age, s.6

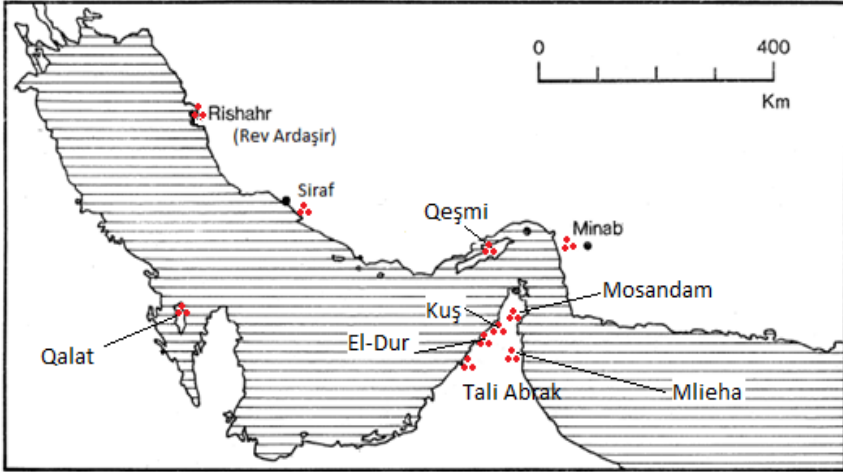
⁴¹ Whitehouse-Williamson, agm, s.38

⁴² Taberî, age, s.1026

⁴³ Irach J.I Taraporewala, Zerdüşt Dini, Zerdüşt'ün Gathaları Üç Unutulmuş Din, Mitraizm, Maniheizm, Mazdakizm, Avesta Yayınları, İstanbul 2009, s.98

Parsî topluluğunu teşkil etmişlerdir. Tersinden de Hint gemilerinin Basra körfezinde dolaştıklarına dair Süryani- Arap kaynakları da çoktur.⁴⁴

Hindistan'la yapılan ticaretin daha ziyade deniz yoluyla gerçekleştiğini arkeolojik buluntuların dağılımı da doğrulamaktadır. (**Harita 3**). Hindistan'dan ithal edilen ve kırmızı seramik olarak anılan ürünlere İran'ın iç kısımlarında nadiren rastlanırken bunların büyük çoğunluğu Basra Körfezi kıyılarından elde edilmiştir.⁴⁵ Hindistan ile ticari ilişkilerde yukarıda bahsi geçen liman kentlerinden, başta Ubullu olmak üzere Buşire Yarımadası'nda Rev Ardaşir, Bahreyn ve Kark ve Keşm adalarının kilit rol oynadıklarını görülmektedir.⁴⁶ Taberî ve Belazurî gibi erken dönem İslâm tarihçilerinin Ubullu şehrinin İslâm'dan önce de Hind Kapısı olarak isimlendirdiklerine yukarıda değinmiştik.



Harita 3: Kırmızı Hint seramiğinin Basra Körfezi'ndeki dağılımı (Whitehouse-Williamson 1973 ve Hojabri- Nobari 2011 örnek alınmıştır)

Basra kıyılarında bulunan iki seramik türünden biri olan ve üzerine çekilen şeritlerin renginden dolayı “turuncu mal” olarak anılan grup yerli İran üretimidir ve “iç piyasa da” kullanılmıştır. Buna karşın yine Basra Körfezi

⁴⁴ Şer, age, s.119, 186

⁴⁵ Alireza Hojabri-Nobari, Alireza Khosrowzadeh, Seyed Mehdi Mousavi Kouhpar, Hamed Vahdatinasab, Trade and Cultural Contacts between Northern and Southern Persian Gulf during Parthians and Sasanians: A Study Based on Pottery from Qeshm Island, *Intl. J. Humanities* (2011) Vol. 18 (2), s. 93-94

⁴⁶ Whitehouse-Williamson, agm, s.35-45, Hojabri-Nobari vd. agm, s.93-101

kıyılarında rastlanan ve “kırmızı astarlı seramik” olarak tanınan mal grubunun doğrudan Hindistan'dan ithal edildiği görülmektedir.⁴⁷ Seramik ve ipek haricinde Hindistan'dan ithal edilen mallar listesinde misk, reçine, hint sümbülü, *kust*, hindistan cevizi, sülfat, amber (kehribar), karanfil, tarçın, bakkam ağacı, sandal ağacı, abanoz, karabiber gibi hem sofrta kültürü hem de ilaç ve parfüm üretiminde kullanılan baharatlar ön sırada yer almaktadır.⁴⁸ Anonim *Gürcü Tarihi*'nde İranlıların, Gürcü Kralı Vahtang I'e (446-499) hediye olarak 3000 libre öd ağacı (*saфра*), 500 libre amber, 500 libre misk gönderdikleri belirtilmektedir.⁴⁹ Yine aynı kaynağa göre Kral Vahtang'ın da katıldığı Hint seferinde İran ordusu barış antlaşması karşılığında Hint Kralından 1000 litre misk, 1000 litre amber, iki gemi dolusu öd ağacı, bir gemi dolusu yakut, zümrüt, safir, 100 deve yük altın talep etmişlerdir.⁵⁰ Bu bilgiler bir yandan Hindistan'dan ithal edilen ürünlerin çeşitlerini bir yandan da bunların hangi yollarla getirildiğini öğrenmemizi sağlamaktadır.

Baharat ticaretinde İranlıların ne kadar önemli bir rol oynadığı bu baharatların isimlerinin dünya dillerine nakledilmesinden de anlaşılmaktadır. Örneğin Asya'da *kasturi* adıyla bilinen misk, Sanskritçeden Orta Farsçaya (Pehlevice) *muşk* olarak geçmiş buradan da Yunancaya *moskhos* Latinceye *moschus* olarak nakledilip tüm diğer Batı dillerine yayılmıştır. Hint diyalektlerindeki *salphēta/sālaphētēra*, Farsçaya *sülfat* Latinceye de *sulfate* olarak geçmiştir. Hint diyalektlerindeki *ābanūsa*, Farsçaya *abanos*, Yunancaya *evenos*, Latinceye *hebenum* olarak geçmiş buradan da bütün Batı dillerine yayılmıştır. Aslı Bengalce *rajana* (রজন) olan reçine, Farsça *rezin* şeklini almış ve Arapça ile Türkçeye de buradan geçmiştir. Sanskritçesi *kustha* Tamilcesi *kostum* olan baharat türü ise Farsçaya *kust*, Arapça *qust* İbraniceye *košet*, Latinceye *costus*, olarak geçmiştir. İthal edilen diğer bir bitkisel ürün kökeni Çin ve Japonya olan ancak Hindistan yoluyla İran'a getirilen *kafur* ağacı (Hintçe; *kapūra*, Farsça; *kâfur*, Latince; *camphora*) daha doğrusu bu ağacın kristalleşen özüdür. Bu ağacın soğuktan veya ağacın ihtiyarlamasından dolayı kristalleşen yağı merhem yapılarak vücuda sürülürdü.⁵¹ Bu şifalı otların ayrıca cenaze törenleri süresince cesetlerin korunması için de kullanıldıkları

⁴⁷ Whitehouse-Williamson, agm, s. 38

⁴⁸ Şer, age, s.342

⁴⁹ M. F, Brosset, Gürcistan Tarihi, TTK Yayınları, Ankara, 2003, s.149

⁵⁰ Brosset, age, s. 152.

⁵¹ Heyd, age, s. 5

belirtilmektedir.⁵² Araplar Sāsāni başkenti Medain’i ele geçirdiklerini tonlarca sandal ağacı, zencefil, biber, baharat, amber, misk arasında bu kâfur stokları da bulunuyordu. Bu kristalleri tuz sanan Araplar kâfurları yemeklerine katmışlardı.

53

Hindistan elde edilen bu bitkiler dönemin tıp sektöründe de kullanılmıştır. Sāsāniler devrinin ünlü felsefe ve tıp merkezi olan Gundişāpūr’daki tıp merkezlerine taşınmıştır. Khroneli Moses’e MS 450 tarihinde, Hindistan’dan getirilen şeker pancarının (Hintçe: *cuqandara*, Farsça *çuğandar*) Gundişāpūr’a getirilip sütle rafine edilip şuruplar elde edildiğini yazmıştır.⁵⁴ İranlılar yeni yıl bayramı olan Nevruz’u damıtılmış şeker pancarı suyundan şerbetler içerek kutlamışlardır. Hindistan’dan getirilen baharatlar ilaç dışında boya yapımında da kullanılmıştır.⁵⁵

Asya kökenli iki önemli bitki olan çay ve pirinç konusunda ise bilgilerimiz daha azdır. Orta Farsça’da *çay* kelimesinin bulunmaması Sāsāniler döneminde henüz bu bitkinin tanınmadığını göstermektedir.⁵⁶ Aslında Hindistan ve Seylan’da bu asırlarda çay üretimi yapıldığından İranlıların bu bitkiyle ilgilenmemesi hayli ilginçtir. Öte yandan Orta Farsçada pirinç (*birinj*) kelimesinin bulunması İranlıların anavatanı Hindistan’da olan bu bitkiden Sāsāniler döneminde de haberdar olduklarını göstermektedir.

⁵² Şer, age, s. 347

⁵³ İbn’ül Esir, El Kamil Fi’t-Tarih Terfçümesi, Cilt II, Bahar Yayınları, İstanbul, 1985, s.358, 472

⁵⁴ Heinz Herbert Schöffler, Gundi-Şapur Akademisi, Aristoteles Doğu Yolunda, Yaba Yayınları, İstanbul, 2008, s. 92-93

⁵⁵ Schöffler, age, s. 92

⁵⁶ Orta Farsça sözcük haznesi için bkz: Mc Kenzie, Pahlavi Dictionary Oxford University Press. London.1986

Sasaniler Dönemi İran'ında Limanlar ve Deniz Ticareti



Harita 4: Abbasiler devrinde ticari yollar. Copyright © 1995-2005, Pearson Education, Inc., publishing as Pearson Longman

Mitsel bir kaynak olmakla birlikte Binbir Gece Masalları da Hindistan ile deniz ticaretine ait bilgiler taşımaktadır. İslâmî dönemlerde derlenmelerine rağmen Binbir Gece Masallarının aslında İslâm öncesi İran masallarının revize edilmiş şekli olduğunu ve kökenlerinin *Hezar Efsane* adlı İran menkıbelerine dayandığı düşünülmektedir.⁵⁷ Bin Bir Gece masallarının en ünlülerinden olan *Gemici Sindbad'ın öyküleri* özellikle Hint-İran deniz ticaretini temel alan konu yapısıyla dikkat çekmektedir ve bunlar muhtemelen İslâm öncesine ait masallardır.⁵⁸ Masallarda geçen karakterlerin adları (*Sindbad*⁵⁹, *Mihrican*⁶⁰ vb) İslâmî dönemlerde de kullanılmakla birlikte klasik Mazdaist isimler olması da bu kanıtı güçlendirmektedir. Bu hikâyelerde Bağdad'tan Basra'ya Dicle üzerinden yapılan tekne yolculukları ve Basra'dan denize açılan gemilerin Hindistan'a ve çok daha uzak ülkelere gidişi hakkında yarı mitsel bilgiler

⁵⁷ J.C. Mardrus: *Binbir Gece Masalları*, Çeviren Şerif Onaran. Afa Yayınları. İstanbul 1997, I. Cilt s. 13

⁵⁸ Grunbaum, *Sindbad öykülerinin Arrianos'un, İskender'in amirali Nearchos'un deniz seferini anlattığı Indica adlı eserine dayandırmaktadır*. Grunbaum *Medieval Islam, A Study in Cultural Orientation*, The University of Chicago Press. Chicago and Illinois 1947, s. 294-319

⁵⁹ Bu isim etimolojik olarak Hindistan'ı (*Sind*) çağrıştırmakla birlikte aslında orijinal şekli Orta Farsçada *Sunbad*, Ermenicede *Sympat* olması da mümkündür. Bu isimde birini Araplara karşı isyan eden Mazdaistlerin lideri olarak görüyoruz. DGBİT, Cilt III, s. 89-90

⁶⁰ *Mihrican*, aynı zamanda Güneş Tanrısı Mihr için düzenlenen yeni yıl bayramına verilen isimdir.

bulunmaktadır. Yazarların hayali öyküleri arasında Hindistan'ın toplumsal yapısı hakkında gerçek bilgilere sahip oldukları da anlaşılmaktadır.⁶¹

4. Seylan'da İranlılar

Hindistan'ın güneyinde yer alan Seylan Adası Ortaçağ kaynaklarında *Taprobane* veya *Serendib* adıyla bilinmektedir. Ancak bu ismin adanın adı mı yoksa buraya yöneten krallara verilen bir unvan mı olduğu hâlen tartışılmaktadır. Ortaçağda yaşamış İranlı, Arap ve Bizanslı yazarlar Seylan Adası'na uzanan deniz yollarının hâkimiyeti için Sāsānilerle Bizanslıların yoğun bir rekabet içinde olduklarını belirtmişlerdir. Hatta Taberî'nin anlatımına göre Anūšīrvān devrinde mücevherleriyle ünlü Serenderib ve Bahreyn İranlıların eline geçmiştir.⁶² Açıkçası bu pek akla yakın gözükmemektedir. Nitekim böyle bir fethedilme dair bir arkeolojik kanıt da bulunmadığı gibi Bizans anlatımlarına bakılacak olursa; Seylan Kralı İranlıların değil Bizans'ın üstünlüğünü tanımıştır. Bizans kaynaklarına göre Seylan Kralı kendini ziyaret eden Bizanslı ve İranlı tüccarlara hangi devletin daha güçlü olduğunu sormuş, İranlılar kendi Şahlarının dünyanın en kuvvetli hükümdarı olduğunu söylemişlerdir. Bizanslı Sopatros ise Seylan Kralına gümüş bir İran dirhemi ile Bizans altın *nomisması* uzatınca, *Taprobane* Bizanslıların İranlılardan daha zengin ve güçlü olduğuna karar vermiştir.⁶³

Bu hikâyelerin gerçekleri yansıttığını düşünebiliriz. Zira arkeolojik kazılar sonucunda Bizans İmparatorluğunun Kızıldeniz hattını kullanarak İran'ı 'by pass' etmeyi başardığı ve Hint pazarlarına doğrudan mal satmayı başardığı görülmektedir.⁶⁴ (**Harita 5**)

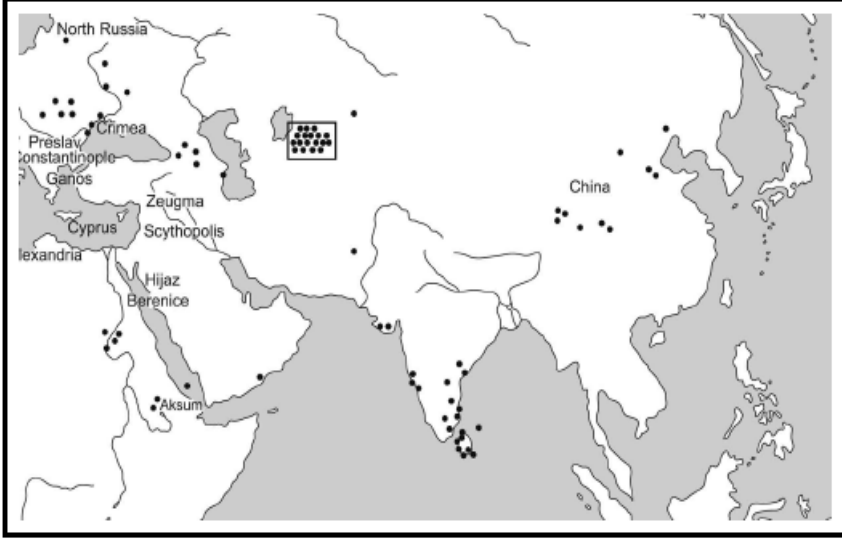
⁶¹ Mardrus çevirisi age, Cilt VI, 292. Gece ve devamı.

⁶² Taberî, age, s. 1127, 1139.

⁶³ G. L. Seidler, Bizans Halk hareketlerinin İdeolojik Kökeni, Özne Yayınları, İstanbul, s. 17

⁶⁴ Mango, age s.10

Sasaniler Dönemi İran'ında Limanlar ve Deniz Ticareti



Harita 5: Asya kıtasında bulunan Roma/Bizans eserleri –çoğunlukla cam- Mango 2009, s.11

Yine de bu hikâye İranlıların Seylan'daki faaliyetlerini kanıtlamaktadır. Sāsāniler, Seylan'da etkin olabilmek için kendilerine bağlı Nesturî Kilisesinin misyonerlerini kullanmışlardır.⁶⁵ Bizans baskısından dolayı İran'a sığınan ve her türlü dini hürriyete kavuşan Nesturîler, Sāsānilerin âdeta 'beşinci kolu' olarak hizmet vermişlerdir. Nasturi kaynaklarından *Siirt Kronoği*'ne göre Sāsāni Şahlarından Yazdigerd I (399-420) Nasturi Katolikos'u Ahai'yi İran Hindistan ve Çin'den gelen inci ve diğer malların ticaretini kontrol etmesi için Persis eyaletine göndermiştir.⁶⁶ Nasturi yerleşimciler çıkardıkları incileri iyi niyet ve bağlılık göstergesi olarak şahırlara hediye etmekteydiler.⁶⁷ Bu şekilde Sāsāni devletinin resmi kuvvetlerinin erişemediği birçok noktaya hizmet ettikleri devlet adına gidip bir yandan kendi kiliselerine taraftar toplamış bir yanda da İran'la olan ticari ilişkileri düzenlemişlerdir. Özellikle Basra Körfezi kıyısındaki Rev Ardaşir kentinde bulunan Nesturî metropolitliği ve yine Basra Körfezindeki

⁶⁵ Mşiha Zha, *Erbil Vakayinâmesi*, Çeviren Eol Sever, Yaba Yayınları, İstanbul, 2002, s. 29-46

⁶⁶ *Siirt Vakayinâmesi*, derleyen Adday Şer, Yaba Yayınları, İstanbul, 2010, s. 199

⁶⁷ Adday Şer, *age*, s. 289

Kahrg Adası'nda yüzlerce rahibin eğitim gördüğü manastırlar⁶⁸ Hindistan ve Seylan'a uzanan ticaret yollarında üst olarak faaliyet göstermiştir.

İmparator Justinianus I'in (527-565) emriyle İskenderiye'den Hindistan'a bir harita hazırlamak görevi ile gönderilen Cosmas'a göre Seylan'ın temel önemi Çin'den gelen malların toplandığı bir antrepo olmasıdır. Cosmas'a göre Çin'den (*Tzinista*) ve Ethiopia'dan (*Adule/Zula*) ve Yemen'den (*Homerite*) gelen yüzlerce gemi burada toplanmakta ve özellikle de ipek ticareti yapılmaktadır.⁶⁹ Buradaki antrepo vasıtasıyla Çin mallarına da erişen İranlılar da Seylan'a meşhur İran atlarını ihraç etmişlerdir.⁷⁰

5. Çin'le İlişkiler

Çin ile İran arasında ticari bağların Parthlar (MÖ 247-MS 224) devrine kadar uzandığı bilinmektedir. İran Çin kaynaklarında ilk olarak *Anxi* 安息 Wei Hanedanlığı (MS 220-265) den itibaren ise *Bosi* 波斯 ülkesi olarak geçmektedir. *Anxi* teriminin Parthların yönetici hanedanı Aşkanileri (Yun Arsakides) *Bosi* veya *Possû*⁷¹ teriminin ise Sāsānileri tanımladığı anlaşılmaktadır.⁷² *Possû* ülkesinden gelen tüccarlardan bahseden en eski Çin belgeleri, IV. Asırda yaşamış olan Ku Wei ve V. Asırda yaşamış olan Hsu Piao'nun yazılarında anılmaktadırlar.⁷³ Çin kaynakları Sāsānilerle yakın bir dostluk içinde olduğunu ve sadece 461-522 yılları arasında İran'dan birçok

⁶⁸ Basra Körfezi kıyıları ve adalarındaki Nasturî merkezleri için bkz: Mşiha Zha age.

⁶⁹ J. W. Mc Crindle, *Cosmas Indicopleustes*, Cambridge University Press, 2010, VIII

⁷⁰ Daryae, agm, s.406

⁷¹ *Possû* adının Pers veya Hindistan'a göç etmiş olan Parsi topluluğunu ifade ettiği konusunda şüpheler azdır. Çince "r" harfi kullanılmadığı için birçok halkın adının yazımında benzer bir değişiklik görülmektedir. Örneğin Çin kaynaklarında Türkler *Tu-kiu* olarak geçmektedir.

⁷² Ye Yiliang, *Introductory Essay: Outline of the Political Relations between Iran and China, Aspects of the Maritime Silk Road: From the Persian Gulf to the East China Sea* Edited by Ralph Kauz, Harrassowitz Verlag . Wiesbaden, 2010, s.3

⁷³ *Possû* terimi her durumda etnik Farısları tanımlamak için kullanılmamış olabilir. Amerika kıtasına yerleşen Osmanlı Araplarına *el turco* denmesi gibi Sāsāni uyuğu olan Nasturîleri de, *Possû* olarak anılma ihtimali bulunmaktadır. Çin kaynaklarında bu terim İslâm fetihlerinden sonra İran'dan kaçarak Hindistan'a ve Çin'e yerleşen yerleşen *Parsi* topluluğunu gönderme yapmaktadırlar.

elçilik heyetinin geldiğini yazmaktadır.⁷⁴ Çin'de bulunan 1900 civarı Sāsāni sikkesi bu ticaretin canlılığını kanıtlamaktadır.⁷⁵

Ancak bu ticaretin asıl olarak deniz üzerinden değil sonradan *İpek Yolu* adını alan kara güzergâhları üzerinden gerçekleştiği görülmektedir. Çin'in merkezi bölgelerinden olan *Changan*'da keşfedilen Zerdüş tapınağı⁷⁶ ve İranlı Nasturîlere ait 635 yılına kadar uzanan yazıtlar İranlı kolonistlerin Çin'e karayoluyla ulaştıkları tezini güçlendirmiştir.⁷⁷ Nitekim Arap fetihlerinin ardından birçok İranlı karayoluyla Çin'e sığınmışlardır.⁷⁸ Nitekim Sāsāni sikkelerinin büyük bölümü tıpkı Bizans eserleri gibi (**Bkz. Harita 5**) İpek Yolu güzergâhı üzerindeki Çin'in iç kısımlarından elde edilmiştir.⁷⁹(**Harita 6**) İranlılar Çin'den ipek alırken; Çinlilerin İran ürünlerine ilgili olmadıkları söylenebilir. Zira bütün Güneydoğu Asya'da bugüne kadar yalnızca bir Sāsāni seramiğine rastlanmıştır. Buna karşın Japonya, Kore ve Çin'de muhtemelen Çinli diplomatlar eliyle taşınmış bir düzineden fazla Roma cam şişesi keşfedilmiştir.⁸⁰

⁷⁴ Sāsāni sikkelerinin eskisi ShāpūrII'ye (309 – 379) sonuncuları Yazdgird III'e (632 – 651) ait olanlardır. Ye Yiliang, agm, s.3

⁷⁵ Ye Yiliang, Introductory Essay: Outline of the Political Relations between Iran and China, Aspects of the Maritime Silk Road:From the Persian Gulfto the East China SeaEdited by Ralph Kauz,Harrassowitz Verlag . Wiesbaden, 2010, s.3

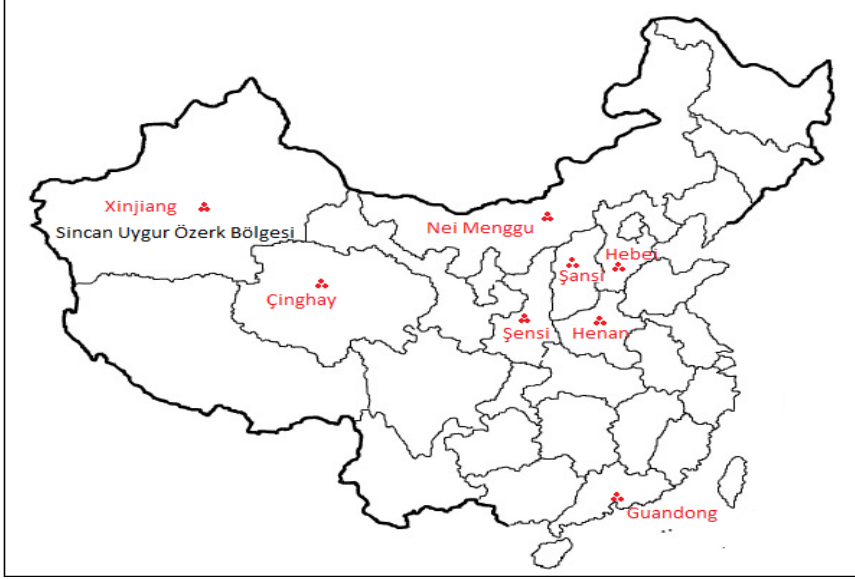
⁷⁶ Daryae, agm, s.407

⁷⁷ Aziz Atiya, Doğu Hristiyanlığı Tarihi, Doz Yayınları, İstanbul, 2005, s.289

⁷⁸ Son Sāsāni Şahı Yezdigerd'in (630-652) ölümünden sonra oğul ve torunları Çin'e sığınmışlardır. Bu kişilerin sayısının en az 4000 olduğu Çin kaynaklarında da anılmaktadır. Bkz: Ye Yiliang, agm, s.4. Yezdigerd'in büyük oğlu Firûz (Pērōz), Çinliler tarafından meşru İran Şah'ı olarak tanınmaya devam edilmiş ve Çin'de ölmüştür. Bu gün hala Gaozong'ta korunan mezarının üzerinde "Pērōz, İran Kralı" yazmaktadır. Yezdigerd'in diğer bir oğlu Bahrām da Araplara karşı Çinlilerin desteğiyle mücadele etmiş onun mücadelesi *Wahrām ī Warzāwand* (*Mucizevi Bahrām'ın Gelişi*) adlı Pehlevice bir destana da konu olmuştur. Bahrām 710'da ölmüştür. Onun oğlu olan Hüsrev (Çince *luluo*) Sāsān ailesinden Çin tarafından da İran kralı kabul edildiği bilinen son kişidir. Daryae, age, s. 102

⁷⁹ Çin'deki sikkelerin büyük bölümü Shānxi (陝西), Henan (河南), Shānxi (山西), Hebei (河北), Qinghai(青海), İç Moğolistan (青海,内蒙古), Xinjiang/Sincan Uygur Özerk Bölgesi (新疆) gibi Çin'in karasal bölgelerinden elde edilmiştir. Ye Yiliang, agm, s. 4

⁸⁰ Whitehouse-Williamson, agm, s. 46



Harita 6: Çin'de Sāsāni sikkelerinin bulunduğu vilayetler.

Buna karşın 1970'lerde itibaren Hong Kong'un komşusu olan *Guandong* eyaletinin *Kukong*, *Yangdak*, *Suikai* gibi illerinde yapılan kazılarda 5. Asır sonu ve 7. Asır başlarına ait Sāsāni dirhemleri keşfedilmesi farklı bir ticaret yolunun var olduğunu da kanıtlamıştır.⁸¹ *Guandong* ile İpek Yolu güzergâhı arasındaki uzaklık ve aradaki bölgede İran izlerine rastlanılmaması alternatif deniz yolu tezini güçlendirmektedir. Nitekim Çin'e yalnızca kara yolu vasıtasıyla bağlantı kurduğundan emin olduğumuz Bizanslıların ürünlerine sadece İpek Yolu güzergâhında rastlanmaktadır. (**Harita 5**)

Öte yandan *Guandong*'a Sāsāni paralarını taşıyanların bizzat İranlı tüccarlar olup olmadıkları konusu belirgin değildir.⁸² Bu konuda kesin bir şey söylemek için *Changan*'da olduğu gibi bir koloni izine rastlanması şarttır. Gerçi bazı Nasturi belgeleri Hıristiyan İranlıların Güney Doğu Asya limanlarında dolaştıklarını iddia etmektedirler. Örneğin Rev Ardeşir'in Sāsāni dönemindeki son metropoliti İşōyabh III'ün İran ve Hindistan haricinde *QLH* adıyla anılan

⁸¹ Daryaei, agm, s. 407.

⁸² Michael Alram, The Cultural Impact of Sasanian Persia along the Silk Road Aspects of Continuity, *Sasanika* 14, 2015, s.15

bir ülkedeki müritlerinin de metropoliti olarak anılmaktadır.⁸³ Arapların sonradan *Qa'lah* adını verdikleri bu ülke Malaya Yarımadasıdır.

İranlıların Çin'e olan ilgisinden sonra Çinlilerin de Basra Körfezi ticaretindeki rolleri üzerindeki durmak gerekmektedir. Zira Çin gemilerinin Basra Körfezindeki rolleri hakkında İslâm tarihçilerin aktardıkları bilgi daha fazladır. İslâm tarihçilerine göre İslâm'dan önce Hicaz'da kurulan pazarlarda Hintli ve Çinli tüccarlara rastlanmaktaydı. Sāsāniler devrinde henüz küçük bir kasaba olan Bağdad'ta⁸⁴ kurulan pazarlara da Çinli tüccarların geldiği rivayet edilmiştir.⁸⁵ Hindistan ticaretinden bahsederken adı geçen Ubulla'ya Çin gemilerinin de yanaştığı yine Arap/İslâm tarihçileri tarafından iddia edilmektedir. Hatta Ubulla'ya gelen Budist tüccarların, Ubulla ile Meysan topraklarında Budizm'in kısmen yayılmasını sağladıkları bile belirtilmektedir.⁸⁶

Bu anlatımlara ne kadar güvenmek gereklidir? Gerçekten de bu kadar erken asırlarda Çin gemileri Basra kıyılarına kadar ulaşmışlar mıdır yoksa sözü edilen Çinli tüccarlar aktarmalı olarak Hint-İran gemileriyle gelenler midir? Kara yoluyla Çinli heyetlerin MÖ 119'da Arap-İran coğrafyasına kadar geldiklerinden Çin kaynakları da söz etmektedir.⁸⁷ Ancak deniz yolu hakkında bu kadar erken bilgiler yoktur. Cosmas İndicopleustes ve V. Asır'da yaşamış Çinli gezgin Fahsien, Çin gemilerinin Seylan'a kadar geldiğini Seylan'dan aktarma yaptıklarını yazmışlardır.⁸⁸ Çin tarihi kayıtları 15. Asır gibi geç tarihlerde 120 metrelik Çin gemilerinin Doğu Afrika sahillerine kadar gidip geldiklerinden bahsetmektedirler.⁸⁹ Ancak İslâm fetihleri öncesinde de Çin gemilerinin bu kadar batıya uzandığını kanıtlayacak bir veri bulunmamıştır.

Üstelik Çin gemileri bir yana transit olarak da taşınma ihtimali olan Çin mallarının da Basra Körfezi'nde izlerine ancak IX. Asır başlarından itibaren rastlanabilmektedir. En erken örnekler Sıraf'ta 803'te inşa edilen Mescid-i Cuma'da kullanılan Çin fayansları ve hemen hemen aynı dönemlerde ithal edildiği anlaşılan Samarra ve civarında bulunan seramiklerdir.⁹⁰ Elbette seramik

⁸³ Whitehouse-Williamson, agm, s.48

⁸⁴ Abbasiler tarafından başkent olarak seçilmeden önce Bağdad, adı Orta Farsça Tanrı yasası (Bag-dad) olarak açıklanan küçük bir köydü.

⁸⁵ Ahmet Turan Yüksel, Yakın Doğu'da Ticaret Merkezleri ve Panayırlar, Selçuk Üniversitesi İlahiyat Fakültesi Dergisi Sayı 5 1994, s.310-321

⁸⁶ Yıldırım-Atungök, Erken Ortaçağlarda Übülle s.1191

⁸⁷ Ye Yiliang, agm, s.3

⁸⁸ Heyd, age, s5

⁸⁹ Jared Diamond, Tüfek Mikrop ve Çelik, Tübitak Yayınları, Ankara, s.542

⁹⁰ Whitehouse-Williamson, agm, s.49

gibi dayanaklı olmayan ipek ve bitkisel ürünlerin izlerini bulmak daha zor olduğundan bu ürünlerin ithal edildiği var sayılabilir. Nitekim Roma dünyasında ipek tüketiminin varlığı Çin ve Hindistan'la Akdeniz havzası arasında eski bir ticari ilişki olduğunu göstermektedir. Çince ipek (*Sīchóu* 絲綢) ile Latince ipek *sericum* arasındaki yakınlık da bu ilişkiyi kanıtlamaktadır. Ancak bu bize Romalıların ipeği İran ve Basra Körfezi üzerinden temin ettiklerine dair doğrudan bir kanıt sağlamaz; zira Romalılar ipek ithalatında genelde İran'dan geçen karayollarına bağımlı kalmışlardır. Hatta bu bağımlılığı sona erdirebilmek için defalarca İranlılarla askeri mücadeleye de girmekten çekinmemişlerdir.

Sonuç

Sāsāniler, Asya ülkeleri ve Akdeniz dünyası arasındaki ticarete 400 sene boyunca önemli bir transit rol üstlenmişlerdir. Genel olarak Parthlar devrinde başlayan İran-Uzak Doğu Asya ve İran-Hindistan ticaretinin Sāsāni İran'ında daha da geliştiği görülmektedir. Kara ticaretinin yanı sıra özellikle gemi taşımacılığının önem kazandığı bu devirde İranlı tüccarlar deniz yoluyla Seylan ve muhtemelen çok daha ötelere Malezya-Çin kıyılarına kadar ulaşmışlardır. Çin Denizi kıyılarında ele geçen İran sikkeleri bu bağlantıyı gözler önüne sermektedir. Hindistan'dan gelen malların da *Şattü'l Arab*'a kadar ulaştıkları eski liman kentlerinde yapılan arkeolojik kazılarla ispatlanmıştır (Harita 3). Bu ticarete Sāsānilere bağlı olarak hareket eden Nasturî misyoner ve tüccarların hem Hristiyanlığın yayılması hem de deniz ticaretinin genişlemesi için kilit rol oynadıkları görülmektedir.

Kaynaklar

ALRAM, Michael The Cultural Impact of Sasanian Persia along the Silk Road Aspects of Continuity, *Sasanika* 14, 2015

Altenmüller, H, (Ed), Classic Ships of Islam From Mesopotamia to the Indian Ocean, Brill, LEIDEN • BOSTON, 2008, s.47

ATİYA, Aziz Doğu Hristiyanlığı Tarihi, Doz Yayınları, İstanbul, 2005,

BELĀZURĪ, Fütühü'l Buldan, Cilt II. Çeviren: Zâkir Kadirî Ugan, Maarif Vekâleti, Ğstanbul, 1956.

DARYAEE, Touraj The Persian Gulf Trade in Late Antiquity, *Journal of World History*, Vol. 14, No. 1, University of Hawai'i Press, 2003,

DARYAEE, Touraj, Sasanian Persia, The Rise and Fall of an Empire, I.B. Tauris, New York, 2009

DIAMOND, Jared, Tüfek Mikrop ve Çelik, Çeviren: Tülin İnce, Tübitak Yayınları, Ankara,

FREEMAN, Charles Mısır Yunan Roma, Antik Akdeniz Uygarlıkları, Dost Yayınları, Ankara, 2003

HERODOTOS, Herodot Tarihi, Remzi Kitabevi, İstanbul, 1973

HEYD, W, Yakın-Doğu Ticaret Tarihi, Çeviren Enver Ziya Karal, TTK, Ankara, 1975

İBNÜ'L ESİR, El Kamil Fi't-Tarih Terfçümesi, Cilt II, Bahar Yayınları, İstanbul, 1985

GRUNEBAUM, Medieval Islam, A Study in Cultural Orientation, The University of Chicago Press. Chicago and Illinois 1947

BROSSET, M. F, Gürcistan Tarihi, Eski Çağlardan 1212 Yılına Kadar, Çeviren Hrand Andraesyan, TTK Yayınları, Ankara, 2003,

MANGO, Marlia Mundell Byzantine trade: local, regional, interregional and international, From *Byzantine Trade, 4th-12th Centuries* by the Society for the Promotion of Byzantine Studies. Published by Ashgate Publishing Great Britain, 2009

MARDRUS, J.C. *Binbir Gece Masalları*, Çeviren Şerif Onaran. Afa Yayınları. İstanbul 1997

MC CRİNDLE, J. W, Cosmas Indicopleustes, Cambridge University Press, 2010

MC KENZIE, Pahlavi Dictionary Oxford University Press. London.1986

NICOLLE, David, Sasanian Armies, The Iranian Empire Early 3rd to mid7th Centuries AD, Montvert Publications,1996.

POTTS, Daniel T., The Sasanian Relationship with South Arabia: Literary, Epigraphic and Oral Historical Perspectives, *Studia Iranica* 37, 2008

SEIDLER, G, Bizans Halk Hareketlerinin İdeolojik Kökeni, Çev: Mete Tunçay, Özne Yayınları İstanbul, 1999

SCHÖFFLER, Heinz Herbert, Gundi-Şapur Akademisi, Aristoteles Doğu Yolunda, Yaba Yayınları, İstanbul, 2008

ŞER, Adday, Siirt Vekâyinâmesi, Çeviren Celal Kabadayı, Yaba Yayınları, İstanbul, 2010

TABERÎ, Milletler ve Hükümdarlar Tarihi, Çeviren Cilt III, Zakir Kadiri Ugan-Ahmet Temir, MEB Yayınları, İstanbul, 1991

TARAPOREWALA, Irach J.I Zerdüşt Dini, Zerdüşt'ün Gathaları Üç Unutulmuş Din, Mitraizm, Maniheizm, Mazdakizm, Avesta Yayınları, İstanbul 2009

TOFİGHİAN, H. Farhang Khademi NADOOSHAN and Seyyed, Mehdi MOUSAVİ, "Sasanians in the Persian Gulf According to Archaeological Data", Sasanika Archaeology 4, 2011

YILDIRIM Taner, ALTUNGÖK Ahmet "Erken Ortaçağlarda Sırf Liman Kentinin İran Körfezi Açısından Önemi", Cappadocia Journal of History and Social Sciences, S. 2, Ahlen/Germany, 2014

YILDIRIM Taner, ALTUNGÖK Ahmet, "Erken Ortaçağlarda Übülle Liman Kentinin İran Körfezi Açısından Önemi", Turkish Studies - International Periodical For The Languages, Literature and History of Turkish or Turkic, Volume 9/4 Spring 2014, Ankara

YÜKSEL, Ahmet Turan, Yakın Doğu'da Ticaret Merkezleri ve Panayırlar, Selçuk Üniversitesi İlahiyat Fakültesi Dergisi Sayı 5 1994

WHITEHOUSE David and WILLIAMSON Andrew, Sasanian Maritime Trade, British Institute of Persian Studies Iran, Vol. 11 (1973)

ZHA, Mşiha, Erbil Vakayinâmesi, Çeviren Eol Sever, Yaba Yayınları, İstanbul, 2002

Alireza HOJABRİ-NOBARİ, Alireza KHOSROWZADEH, Seyed Mehdi Mousavi KOUHPAR, Hamed VAHDATİNASAB, Trade and Cultural Contacts between Northern and Southern Persian Gulf during Parthians and Sasanians: A Study Based on Pottery from Qeshm Island, *Intl. J. Humanities (2011) Vol. 18 (2): (89-115)*