

BÜYÜK İPEK YOLU VE TÜRK DÜNYASI

THE GREAT SILK ROAD AND TURKISH WORLD

*Elbrus İSAYEV**
*Mustafa ÖZDEMİR***

Özet:

Büyük İpek Yolu ifadesi ilk olarak milattan önce meşhur Çin seyyahı Çjan Syan'ın yolculuğundan sonra meydana gelmiş kervan yolu olarak tarihe geçmiştir. Daha sonraları bu ifade iletişim sistemlerini, Asya, Akdeniz bölgesini ve Avrupa ülkeleri arasındaki ilişkileri anlatmakla yeni bir anlam kazanmıştır.

Büyük İpek Yolu'nun yaklaşık 20.000 kilometresi, Türklerin yaşadığı coğrafyada uzanmaktadır. Dünya ticaretinin şah damarı sayılan İpek Yolu'nun esas ana hattı sayılan ve Çin ile Bizans'ı birleştiren büyük ticaret yolu, en aktif döneminde Türklerin elindeydi.

Anahtar Kelimeler: İpek yolu, Türk, Turfan, Tibet, Kansu, Bizans, Sasani, İbn Hordadbeh, Mukorar.

111

Abstract:

The expression of the great Silk Road first came from the famous Chinese traveler Çjan Syan before the BC and is now known as Kervan Road. Later, this expression gained a new meaning between Asia, the Mediterranean and the European countries.

An estimated of 20 000 km of total length of the Great Silk Road passed the Turkish peoples settled lands. The Silk Road that was considered as the Jugularvein major trade route that was connecting China and Byzantium was in Turks hands.

Key words: Silk road, Turkish, Turfan, Tibet, Gansu, Byzantine, Sasani, Ibn Hordadbey, Mukorar.

Tarihin en eski ve en uzun karayolu özelliğinde olan ve milattan önce 2. yüzyıldan 1800'lü yıllara kadar önemini koruyan İpek Yolu, doğu-batı, kuzey- güney etkileşiminin sağlanmasında en büyük rolü oynamıştır. İpek Yolu; farklı medeniyetlerin, farklı kültürlerin, farklı siyasi

* Doç.Dr., Nahçıvan Devlet Üniversitesi Uluslararası İlişkiler Bölümü – Azerbaycan.

** Yrd. Doç. Dr., Yakın Doğu Üniversitesi Atatürk Eğitim Fakültesi – KKTC mudemir@atauni.edu.tr

organizasyonların, farklı dil ve dinlere sahip milletlerin, aynı zamanda üç farklı ırktan insanların yaşadığı coğrafyaları birbirine bağlamıştır. Söz konusu farklılıkları buluşturup, bunların tanışmaları ve kaynaşmalarında köprü rolü oynarken, zaman zamanda devletler arasındaki anlaşmazlıkların, mücadele ve savaşların en önemli sebebi olmuştur. Doğuda Çin'den, batıda Avrupa'ya, güneyde Afrika'nın kuzeyine kadar uzanan İpek Yolu başlangıçta iktisadi zorunluluktan yani insanların ihtiyaçlarını karşılama çabalarından ortaya çıkmış, iktisadi münasebet de beraberinde diğer sosyo-kültürel ilişkilerin kendiliğinden kurulmasına, gelişmesine yol açmıştır.

Asya'yı Avrupa ile birleştiren Büyük İpek Yolu farklı toplumların siyasi, diplomatik ve modern ilişkilerinin gelişmesinde ayrıcalıklı bir öneme sahip olmuş ve hem doğal kaynakların araştırılmasında hem de askerî amaçlı keşif yolu olarak da kullanılmıştır. Doğu-batı arasındaki bağlantıyı düz bir hat olarak değil, aynı zamanda kuzey-güney yönlerinde de uzantıları olan ve yine tali bağlantılarla devam eden kısaca bir ağ özelliğinde olan Büyük İpek Yolu ifadesi ilk olarak milattan önce meşhur Çin seyyahı Çjan Syan'ın yolculuğundan sonra meydana gelmiş kervan yolu olarak tarihe geçmiştir. Daha sonraları bu ifade iletişim sistemlerini, Asya, Akdeniz bölgesini ve Avrupa ülkeleri arasındaki ilişkileri anlatmakla yeni bir anlam kazanmıştır. Bu yolun gidiş ve gelişinin çok canlılık kazandığı dönemler olmuştur. Orta asırlarda ise Büyük İpek Yolu ülkeler arasındaki ticari ve medeni ilişkilerin gelişmesinde çok büyük roller üstlenmiştir (www.ilham-aliyev.org./s.18_world/silk_route_a.html).

İpek Yolu sadece bir ana yol değil, çok farklı kervan yollarını birleştiren ve başlangıç olarak Çin'deki Hian'dan başlayan ve Avrupa'da Romada'ki ticaret yollarıyla birleşen yol idi. Bu yol VII ve VIII. asırlarda ulaşım yoğunluğu bakımından en parlak dönemini yaşamıştır (Bedirhan, 1994: 20).

Türklerin yaşadığı coğrafyalarda, Türk tarihinde, Türk kültürünün temel unsurlarında, İpek Yolu'nun apayrı bir önemi olmuştur. Türklerin yaşadığı geniş coğrafi bölgeleri birbirine bağlayan tek ulaşım yolu olan İpek Yolu, Türk yurtlarını birbirine bağlarken, ticari ilişkilerini yoğunlaştırmış, zenginleşmelerine sebep olmuş, birlik ve beraberliklerini sağlamış, zamanına göre medeniyet seviyesi çok yüksek büyük yerleşim birimlerinin kurulmasında ana rol oynamıştır (Hansen, 2004: 19-21). Aynı şekilde Büyük İpek Yolu'nun meşhur hâle gelmesinde Türk devletlerinin de büyük rolü olmuştur. Bu devletler tarafından hazırlanan kervanlar, bu yolla doğudan batıya ve batıdan doğuya çeşitli ticaret mallarını taşıyorlardı. Türklerin bu yola ne kadar büyük önem verdikleri bir Özbek atasözünde şöyle ifade edilmiştir: "Kâinatta iki büyük yol vardır: Gökyüzünde Samanyolu, Yeryüzünde İpek Yolu."

1800'lü yıllara kadar faaliyetine devam eden Büyük İpek Yolu'nun

toplam uzunluğunun tahminen 20.000 kilometresi Türk halklarının yerleştiği arazilerden geçmiştir. Böylece Büyük İpek Yolu, Türk halklarının Çin, Kafkasya, Rusya, Hindistan ülkelerinin halkları, aynı zamanda Arap ülkelerinin halkları ile iktisadi ilişkilerin meydana gelmesinde ve geliştirilmesinde önemli bir rol oynamıştır.

Ayrıca bu yol Türk halklarının yeni arazilere yerleşmesine sebep olmuş, böylece onlar arasında ilim ve medeniyetin karşılıklı olarak geliştirilmesine büyük tesir göstermiştir (Budaqov, 1998: 65).

Dünya ticaretinin şah damarı sayılan İpek Yolu'nun esas ana hattı sayılan ve Çin ile Bizans'ı birleştiren büyük ticaret yolu Türklerin elindeydi. Pekin'in kuzeyinden başlayan Türk sınırları, İran'a, Horasan'a, Ural Dağlarına, Hazar Denizi'ne kadar uzanıyor, Karadeniz sahillerine yakınlaşıyordu. Bu sınırlarla Türkler eski dünyanın büyük devletleri olan Çin, İran ve Bizans imparatorlukları ile komşuydular. Çin, İran ve Bizans imparatorlukları eski ve Orta Çağ dönemindeki büyük ticaretin esas yönlendirici güçleri olup dünyanın istenilen ülkesinde bütün istediklerini kolaylıkla hayata geçirebiliyorlardı (Öztuna, 1969: 331).

VI. asrın ikinci yarısından itibaren eski dünyanın hem doğu hem de batı imparatorluklarının içinde Büyük İpek Yolu'nun ve onun kollarının yönetilmesi uğrunda yapılan mücadeleler gittikçe artmaya başladı. Türk halklarının eski dönemine ait tarihini inceleyen meşhur araştırmacı, tarihçi L.N. Kumilyov bu dönemde ipek ve kervan yollarının ticaret ve iktisadi öneminden söz ederek ortaya koymuştur ki, Türk halkları ve akıncıları Çin hükümdarlıklarını darmadağın ettikten sonra yalnız siyasi değil, aynı zamanda iktisadi kudrete sahip oldular. Çünkü bu olay sonunda Türkler doğuyla batıyı birleştiren büyük kervan yoluna sahip oldular (Qumilyov, 1993: 536).

Araştırmacı bize ticaret yolunun geçtiği arazilerin adlarını da söyler. Bu yol Çanyan'dan başlıyor ve Nanşyan'ın etekleri ile zirvelerden gelen sellerin suladığı çok sayıdaki vadilerden geçiyordu. Bundan sonra yol çölden Hami vadisine kadar, oradan ise zor geçişlerin başladığı Turfan'daki Lyukçun çukuruna kadar devam ediyordu. Her iki vadi ve yakın bölgelerdeki araziler bağımsız Kaoçan beyliğine aitti. Kaoçan'da kervan yolu iki kola ayrılıyordu. Onun bir kolu Tyan-Şan'ın güneyi boyunca Karaşar'dan, Kuçu ve Aksu'dan geçiyor, sonra ise Su ve Talas vadileri ile giderek İsfar'a ulaşıyordu. Diğer kuzey kolda Kaoçanda başlıyor ve Urumçu, Manas, Kurkarasu'dan geçerek, İren-Şabikan dağlarından sonra Güney Runkariya ve İli çayının vadisine, oradan da güneye, Orta Asya'ya uzanıyordu.

Ayrıca Tyan-Şanda uçurumların arasından geçerek, Karaşar'dan Yıldız vadisi vasıtasıyla İli vadisine çıkan başka bir kervan yolu daha vardı. Fakat çok zor ve tehlikeli bir yol olduğundan buradan nadiren istifade ediliyordu.

Orta Asya'da kervanların mola verdikleri en büyük konaklama yerlerinden birisi Paykend şehri idi. Buradan geçen yol Horasan'dan geçerek Rey ve Hemedan'a, buradan Bizans kalesi Neseviyyeden (Nizib) geçerek Suriye ve Konstantinapos'a gidiyordu. Çin denizinin sahillerinden İran sınırlarına kadar olan mesafeyi katetmek 150 gün sürüyordu. Buradan Roma sınırındaki Nizib'e kadar olan yolu geçmek için ise 80 günlük zaman lazımdı (Öztunc, 1969: 53–54). Batıya kadar ulaşan İpek Yolu, Kızıl Deniz üzerinden, Hint Okyanusu'na, buradan (bunu İpek Yolu'nun deniz kısmı olarak da adlandırabiliriz), Doğu Çin Denizi'ne ulaşarak, tekrar Çin arazisine dâhil olmuş, dairesel ticaret yolu meydana gelmiştir (Mehbalıyev, 2000: 5).

Daha önceki dönemlerde mevcut olmuş olan Hun devletinin hükümdarlığı devrinde de bu devletin arazilerinden geçen ve Uzak Doğu'yu Yakın Doğu ve Batı'ya bağlayan ticaret yolları vardı. Elde edilen bilgilere göre Hun devrinde Çin'den Batı'ya doğru giden başlıca üç yol vardı. Bunlar kuzey yolu, güney yolu ve ortadan giden yoldu. Kuzey yolu Turfan-Urumçi istikametinde uzanırdı. Turfan bir zamanlar Orta Asya'da çok çeşitli yolların kesiştiği bir bölge olmuştur. Bu tarihî bölge Çin'i Hindistan, Fars ülkesi ve Roma ile birleştiren ticaret yolunda stratejik bir yer olmuştur (Hansen, 2004: 19). Orta yol Kurla ve Kuça'dan geçerek Kaşkar'a ulaşıyordu. Güney yolu da Çarklık'tan geçerek Kaşkar'a taraf uzanıyordu. Batıdan doğuya giden yol ise Roma'nın Suriye'deki şehri Antakya ve Suriye limanlarından başlayarak Dicle ve Fırat'ı geçerek Hazar Denizi'nin güneyinden Afganistan'ın Belh şehrine ve oradan Pamiri'ye geçerek Kaşkar'a ulaşıyordu. Doğu ve Batı arasındaki bu Büyük İpek Yolu, Kaşkar'ın güneyinden ve Hotan arazisinden geçerek ipeğin ana vatanı Çin'e gidiyordu. Bu dönemde akla gelen diğer en önemli yol ise Kafkaslardan ve Hazar Denizi'nin güneyinden geçerek doğu yönünde uzanan yoldu. Bu yollar üstünde sadece ticaret malları satışı çıkarılmıyor, aynı zamanda bazı yerlerde tüccarlar arasında ticaret mallarının değiş tokuşu yapılıyordu (Aktı, 1868: 19).

Çin'de üretimi yapılan ipek, metal eşyalar, çömlekçilik maddeleri, hediyelik eşyalar ve diğer ticaret eşyaları “Büyük İpek Yolu” vasıtasıyla Orta Asya'dan ve Parfiya'dan geçerek Roma'ya (daha sonraları Bizans'a) götürülüyordu. Bunun karşılığında geri dönen kervanlar Çin'e Avrupa'da üretilen eşyaları taşıyorlardı.

Daha sonraları ortaya çıkan diğer Türk devletlerinin hâkimiyeti döneminde de sürekli olarak bu yolla yapılan ticaretin ayrıcalıklı rolü olmuştur. Hatta VIII. asırda ortaya çıkan Uygur Devleti, Çin Devleti ile geniş ticari ilişkilere sahipti. 757 yılında Çin'de meydana gelen bir isyanı bastırmak için Uygurlar Çinlilere yardım etmişler ve bunun karşılığında Çin'den 20000 balya ipek almışlardır. Uygurlarla Çinliler arasındaki ticari ilişkilerde at ve ipek ticareti esas üstünlük taşıyordu. O dönemde Türk atları her yerde meşhurdu ve çok pahalı fiyatlarla alınıyordu. Meşhur Çin ipeğinin

de çok alıcısı vardı. Ancak ticaretin şekli zaman zaman değişiyordu. Uygurlar güçlü oldukları zaman Çin’le at ve ipek alışverişi yapmak için anlaşmışlardı. Uygurlar Çin’e gönderdikleri her atın karşılığında 40 top ipek istiyorlardı. Atların bu şekilde yüksek fiyatlarla satılması hazine için çok kazançlı olmuştu (Turhan, 1990: 39-40).

Genel olarak baktığımızda ise uluslararası kervan yolu eski ve orta asırlar döneminde bu yol üzerinde hegemonyalığı elinde tutan ülkelerin hazinelerinin esas hissesini oluşturmaktadır. Buna örnek olarak Hun Devleti’nin yükselme ve çöküş dönemini gösterebiliriz. Milattan önce 209 yılı Hun tarihinin en parlak dönemi olan Mete’nin hükümdarlığı yıllarında devletin iktisadi yükselişinin esas nedeni İpek Yolu’nun kontrolünün tamamıyla Hunların eline geçmesidir. Bundan sonra Çin İmparatorluğu yıllık vergi vermeyi kabul ederek bu yolu kullanma hukukunu elde etmiştir. Fakat milattan önce 160 yılında Çin Devleti Hunları zayıflatmak ve bölgedeki nüfuzunu arttırmak, vergilerden kurtulmak amacıyla bu devleti kendi içinden parçalamak için çeşitli yollardan istifade ederek iç çatışmaları körükledi. Bundan sonra Çin Devleti Hun İmparatorluğu’nda meydana gelen iç karışıklıklardan istifade ederek İpek Yolu üzerindeki ülkeleri sırasıyla ele geçirdi. İpek Yolu’nun kontrolünün Çinlilerin eline geçmesi Hunlar için esas çöküş olmuş, iktisadi ve siyasi zayıflık devletin parçalanması ile sonuçlanmıştır. Bu sırada Batı’yla olan ticaret yolları açılmış ve Çin’in merkezine her taraftan kıymetli eşyalar gelmeye başlamıştır ve Orta Asya ile de Çin’in ticareti artmıştı. Bu ticaretten yalnız tüccarlar değil, ticaret yollarının geçtiği yerlerdeki Çinli devlet memurları da büyük kazançlar elde ediyorlardı.

Hatırlatmalıyız ki, bu zamana kadar bu yolların hepsi Hunların elindeydi. Dünyada ipeğe karşı ilgi ve ipek ticaretinden elde edilen yüksek gelir Türk halklarının yaşadığı yerlerde ipekçiliğin gelişmesine sebep olmuştur. Mesela, İpek Yolu’nun etkisiyle kozacılık için elverişli ortama sahip olan Orta Asya vadileri büyük ipek üreticilerinin merkezleri hâline geliyordu. Burada üretilen kaliteli ipekler sadece Avrupa’ya değil, Semerkant-Sırderya vadisi, Mukorar dağları boyunca uzanan Volga (İtil) nehri vasıtasıyla Rusya’ya gönderiliyordu. Sadece ipeğe olan talep ve ipek ticareti neticesinde, Kuzey Kafkasya’ya, Don çayına, Kırım’a ve Balkanlar’a kadar uzanan yollar vardı (Hesenov, 2001: 54). Böylece, Büyük İpek Yolu’nun yeni kolları meydana geliyordu.

Yukarıda bahsedilen sebeplerden dolayı Çin Devleti’nin güçlenmesi bu ticaret yolunun Türkler tarafından kontrolünü zayıflattı. Artık Batılı tüccarlar da yavaş yavaş Çin’e gelmeye başlamışlardı. Milattan önce 327 yılında Büyük İskender’in ordularının İran’ı işgal ederek Hindistan’a kadar ulaşmaları Çin Devleti’nin güçlenmesini daha da hızlandırmıştı (Ruqoft, 2003: 35).

Batıya giden bütün kervan yolları Kansu'dan geçiyordu. Kansu'da hem etnik hem de idare bakımından Hunların elindeydi. Bu çok zengin ve değerli bölgeyi iki Hun şehzadesi yönetiyordu. Bu iki şehzadelik milattan önce 121 yılında Çinlilerin eline geçti. Ayrıca Hunlar güneydeki Tibet beylikleri ile birlik olarak Çin'in içlerine kadar ilerliyorlardı. Kervan yollarının geçtiği bu transit bölge mutlaka Hunların elinden alınmalıydı. İmparator Vun'un tahta çıkması ile ortaya konan bu plan 20 yıl sonra hayata geçirildi ve Kansu Hunların elinden alındı (Strabon, 1969: 33). Böylece Çin'den çıkarak Kansu üzerinden Tataristan'a giden kervanların sayısı gittikçe çoğaldı. Bu sebeple Batı'da ve dış ülkelerde Çin elçilerinin getirdikleri armağanlara merak azaldı. Çünkü pazarlarda Çin malları çoğalmıştı. Çin'den Batı'ya her yıl 5-10 kervan gönderiliyordu. Çok uzak yerlere gidenler 8-10 yıl, yakınlara gönderilenler ise bir yıl sonra geri dönüyorlardı (Şireliyev, 2003: 16).

Ticaret bir çok önemli kervan yolları ile hayata geçirilirdi. III. asra kadar Çin'den Batı'ya giden esas iki yol bilinirdi: 1. Güney yolu: Doğu Türkistan'ın güneyinden ve Tibet dağlarının kuzey eteklerinden, Hotan şehri üzerinden batıya giden yol; 2. Kuzey yolu: Tanrı Dağlarının güneyinden ve Kuça şehri üzerinden giden yol.

Milattan sonra III. asrın ortalarında bu iki yola Çinlilerin "Yeni Kuzey Yolu" dedikleri bir yol daha ilave edildi. Tanrı Dağı'nın kuzeyinden giden bu yol, aslında tabii bir yol idi. "Yeni Kuzey Yolu" değişik devirlerde Tanrı Dağlarını tanıtmakla iki yol gibi gösterilmişti: 1. Tanrı Dağı'nın kuzey yolu, 2. Tanrı Dağı'nın güney yolu (Ögel, 1992: 292).

Tarihen mevcut olan Türk devletleri bu yollara nezareti elden bırakmamak için en kanlı savaşımlardan bile çekinmemişlerdir. Öyle ki Türk savaş tarihinde "Turan Taktiği" adı ile meşhur olan savaş usulü de bu savaşların neticesinde ortaya çıkmıştır. Orta Asya ve Afganistan'dan geçen Büyük İpek Yolu'na nezaret uğrunda Sasaniler Ak Hunlarla rekabet hâlindeydiler. Bu rekabet onların arasında birçok defa savaşlara sebep olmuştur. Ak Hunlar 430 yılında İran ordusunu yendiler. Bu hadiseden sonra Ak Hunlar İran'ın iç işlerine karışmaya başladılar. Nihayet, Ak Hun hükümdarı Ağsuvar (Günhan) himaye ettiği Sasani veliahtı Firuz'u İran tahtına çıkardı. Bunun karşılığında ise Firuz Ağsuvar'a Amuderya etrafındaki toprakları vermeye ve büyük miktarda cizye ödemeye razı oldu. Ancak bu vaziyet İran'ın çıkarına uygun değildi ve onları tatmin etmemişti. Onun için de Firuz 459'da Ak Hunlara karşı sefere çıktı. Bunu duyan Ağsuvar kendi kuvvetlerinin bir kısmını pusuya yerleştirip Sasanileri dar geçitli dağlık bir yerde karşıladı. Dövüş başladı. Önceden hazırlanmış plana uygun olarak, Ak Hun kuvvetleri kısa bir süre sonra, güya mağlup olup geriye çekilmeye başladılar. Bunu "kaçış" zanneden Sasani ordusu hileye inandı ve süratle geçite girdi. Bu anda pusuda bekleyen Hunlar derhâl arkadaki geçitin girişini kestiler. Geri çekilen ordu kuvvetleri ise geçitin

çıkışında durup ters-hücumla geçtiler. Böylece, Sasani ordusu mühasaraya alınıp darmadağın edildi. Görüldüğü gibi ticaret yollarına nezareti kendi elinde bulundurmak için Ağsuvar hakanının uyguladığı bu savaş usulü, Sasanilerin yenilgisi ile neticelendi ve savaş tarihinde “Turan Taktiği” adıyla meşhurlaştı.

Belirtildiği gibi, birçok Türk halkının yaşadığı araziler “Büyük İpek Yolu” ile hareket eden ticaret kervanlarının geçip gittiği ve ticaret yollarının kesiştiği mühim arazilerden biri olduğu için İpek Yolu’nun geçtiği Çin, Orta Asya, Kazakistan, Kafkas, Küçük Asya, Kuzey İran arazilerinde ortak dil Türk dili olmuştur. Tarihî materyaller ve coğrafi arayışlar ispat eder ki, Yakutlardan başka neredeyse, Türk halklarının hepsi Büyük İpek Yolu ticaretine faal iştirak etmişlerdir (Budaqov, 1998: 43).

Orta asır kaynaklarında, tarihen mühim ticaret yolları uğrunda çeşitli devletlerin ciddi mübareze ettiği ve bu maksatla kanlı savaşların olduğu belirtilmektedir.

Akdeniz sahillerinden Yemen’e doğru uzanan, oradan ise deniz yolu ile Hindistan’la eski “Baharat Yolu” üzerinde İran’la Bizans’ın menfaatleri çakışıyordu. Bu yol vasıtasıyla Bizans’a Hint baharatı, fil kemiği, çeşitli renkler, parçalar, Yemen buhurdanlığı, altın tozu ve külçeleri, Afrika köleleri vs. getirilirdi. Bu ticaret yolunda ağalık etmeğe çalışan rakip devletler Yemen’in Bizans taraflı Hristiyan ve İran taraflı Yahudi gazeteleri arasındaki düşmanlıktan istifade ettiler. On yıllar boyu devam eden ve birçok savaşa sebep olan bu mübareze Suriye’ye ve oradan Batı Avrupa’ya götüren ticaret kervan yolunun esas kısmının İranlıların eline geçmesine sebep oldu (Velihanlı, 1998: 98). Bununla da batı ülkelerinin doğu ile ticareti zayıfladı. İran ise Uzak Doğu’nun bütün ticaretine hâkim oldu. Kuzey Çin ile ticaret alakalarının kesilmesine göre doğulu tüccarlar Afganistan ve Orta Asya yolundan istifade edebilme hakkını kaybettiler. Böyle bir durumda İran gemileri güney Çin’den getirilen malları almak maksadıyla Hindistan ve Sri-Lankaya (Seylon adasına) sefere başladılar. Böylece bu ülkeler arasında ticarete deniz yolu hayata geçirilmeye başladı ve V. asrın ortalarına kadar ipek Batı’ya bu yoldan taşındı. Artık ipek Çin’den İranlılar tarafından getiriliyordu. Tabii ki, bu durumda İran istediği fiyatı koyuyordu. İran’ın bu İpek Yolu ambargosu uzun süre Bizans ile onlar arasında soğuk savaş döneminin başlamasına sebep oldu. Ülkeler arasında dinî farkların olması bu savaşı daha da kızıştırdı (Aka, 1993: 56-57). En büyük mübareze ise Akdeniz sahillerinden Yemen’e doğru uzanan yolun üzerinde oldu. Yeri gelmişken belirtelim ki, İran’da ipek üretimi II. Şapur’un (309-379) hükümdarlığı devrinde, esir edilerek İran’a yerleştirilen Yunanlı ipek ustalarının yardımı ile başlamıştır (Eren, 1999: 86).

Akdeniz sahillerinden Yemen’e giden ticaret kervan yolu üzerinde esas yük boşaltma ve yük taşıma merkezi Mekke idi. Buradaki özel ambarlara

getirilen yükler alınır ve paylaşılırdı. Mekke tüccarları yılda iki defa Yemen'den gelen transit kervanlara katılır, kendileri ile Suriye'de satmak için aşılınmış deri, Arabistan madenlerinden elde edilen gümüş külçeleri, kıymetli Taif kişmişi götürürdüler. Onların bu ticaretten elde ettikleri gelir %50, hatta %100'den az değildi. Kervanlara iyi silahlanmış yüzlerce koruma eşlik ederdi. Fakat Yemen'in Sasani İmparatorluğu'na katılması Güney Arabistan yoluyla denizden yapılan ticareti azalttı. Öyle ki, Sasani Devleti Bizans'a transit giden Hint mallarının Yemen'den değil, direkt İran arazisinden geçmesi için gayret gösteriyordu (Velihanlı, 1998: 98).

Uluslararası kervan yollarını birleştiren eski İpek Yolu VII-X. asırlarda da büyük önem taşıyarak Çin ve Hindistan'dan tutmuş İspanya'ya kadar olan bütün yerleri Arap-Müslüman dünyasının arazi bütünlüğü içerisinde ticaretin gelişmesi ile özdeşleştirmiştir. Müslüman olmayan dünya, aynı zamanda Güneydoğu Asya ve Merkezî Asya, Batı ve Doğu Avrupa ülkeleri ile devlet seviyesinde muntazam ilişkileri koruma gayreti Arapları Büyük İpek Yolu'nun Hilafet arazisinden geçen kollarını nezaret altında tutmaya zorluyordu.

İlk Orta Çağ coğrafyacı – gezginlerden olan İbn Hordadbeh, el-İstehri, İbn Havkel, el-Mukaddesi ve diğerleri Hilafet arazisinden geçen ticaret yollarına büyük önem vermiş ve “yol ve memleketler”e dair eserler yazmışlardır (Velihanlı, 1993: 115). Abbasiler hilafeti Asya, Avrupa ve Afrika'nın bir çok devletleri ile geniş ticaret hâlindeydi.

Hilafetin diğer ülkelerle ticaretinde faal bölgelerden biri de Azerbaycan'dı. Azerbaycan şehirleri Hilafet'le Kuzey -Doğu Avrupa ve Asya ülkeleri arasındaki ticarete aracılık ediyorlardı. Azerbaycan darphanelerinde basılan sikkelerden Rusya, Almanya, Skandinavya ve Baltık ülkeleriyle beraber Doğu ülkeleri ile ticarete istifade edilirdi. Hazar sahillerindeki Derbend, Bakü, Abaskun, Astrabad ve diğer limanlar Hilafet'in Kuzey ve Doğu ülkeleri ile ticaretinde başlıca merkezler idiler. Derbend pazarı kuzeyden Hazar'a mal getiren yabancı ve yerli tüccarların toplanma yeri idi. Volga boyundan gelen tüccarlar samur, av kapanı, tilki kürkü, ok, yapışkan, kılıç, zırhlı elbiseler, bakır, mum vs. mallar getirirlerdi (Bünyadov ve Yusifovun, 1994: 271).

IX. asrın sonu, X. asrın başlarında zamanla toprak bütünlüğü dâhilinde zenginleşen ve ekonomik güce kavuşan Hilafet zayıfladıktan sonra onun yönetiminde olan bölgelerin bağımsızlıklarını ilan etmesi Büyük İpek Yolu'nun zamanla parçalanmasına ve ayrı ayrı devletler tarafından idare edimesine zemin hazırladı. Fakat XI. asırda “Doğu ve Batı'nın sultanı ve hükümdarı” lakabını alan Selçuklu imparatorları Büyük İpek Yolu'nun büyük bir kısmına hâkim oldular. XI. yüzyılın ortalarında artık Büyük Selçuklu İmparatorluğu Orta Asya'dan Akdeniz sahillerine ve Derbend geçidinden İran Körfezi'ne kadar uzanan geniş bir araziye ihate etmekle

Yakın ve Orta Doğu'nun içtimai-iktisadi ve harbi-siyasi hayatına ciddi tesir etti.

Selçuklu İmparatorluğu'nun yürüttüğü siyaset neticesinde bu devirde ticaret alakaları yeniden canlanarak Türk dünyası ile karşılıklı alakanın genişlemesi için elverişli şartlar oluştu. Özellikle, Büyük Selçuklu İmparatorluğu'nda uygulanan tek tip para kullanımı hem Azerbaycan içinde hem de dış ülkelerle kervan ticaretinin genişlemesine müsbet tesir etti. Şehirlerin hem ülke içi iktisadi alakalarında hem de uluslararası ticarete rolü daha da arttı (Bünyadov ve Yusifovun, 1994: 240).

Bu devirde Nişabur, Serab, Tus, Merv ve Belh gibi büyük şehirlerin dâhil olduğu Horasan Bölgesi orta asır dünya ticaretinde ayrı bir öneme sahipti. Yakın Doğu'dan Orta Asya'ya, Uzak Doğu'ya ve Volga üzerinden Batı'ya ve Skandinavya'ya uzanan ana ticaret yolları bu araziden geçiyordu. Doğu, batı, kuzey ve güney mallarını taşıyan kervanların konakladıkları ve dinlendikleri başlıca merkezlerden biri Nişabur'du. Selçuklular devrinde ticaret yollarının mütemadi olarak nezaret altında tutulması ve emniyet altına alınması Yakın Doğu ile Orta Asya, Hindistan limanları ve Doğu Avrupa arasında mevcut ticaret alakalarını daha da arttırmış, bu durum bölgeye canlı bir ticaret ve iktisadi ilerleme getirmişti (Kafesoğlu, 1986: 108). Selçuklu Devleti'nin güçlenmesinin başlıca sebeplerinden biri de bu iktisadi güç olmuştur. Selçuklu İmparatorluğu büyük savaş gücüne sahip olmakla birlikte, ticaret yollarına nezaret ve ondan istifade sayesinde halkın ekonomik imkânını daha da artmıştı. Elbette ki, bu devirde ekonomik ve harbî yönden çok az gelişen Batı Avrupa milletleri elde ettiği başarılarla göre bu devlete kıskançlıkla bakmakla beraber onu zayıflatmak için çeşitli planlar da hazırlamışlardı.

XII. asrın ortalarında bu güçlü imparatorluğun yıkılması ve küçük beyliklere bölünmesi ülke ekonomisini zayıflatmakla kalmadı aynı zamanda ticaret yollarına nezareti de zayıflattı. XIII. asrın başlarında Çin'den Batı Avrupa'ya kadar yeni bir devlet ve planlı hücumlarla tarihe geçen Moğollar, Büyük İpek Yolu'na nezareti tam ele almakla önceki devirlerde olduğu gibi kendi devletlerinin ekonomisinin güçlenmesini sağladılar. Doğu-batı ticaretinin canlanmasından büyük menfaat elde eden Moğol orduları işgal ettikleri bir çok şehri yağmalasalar da daha sonra, daha önceden tehlikeli duruma düşen ticaret yollarına yöneldiler. Böylece, bir müddet esas ticaret yollarına nezaret güçlü Moğol Devletlerinin eline geçti.

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

KAYNAKLAR

- Aka, İ. (1993), İpek Yolu Üzerinde İran. *İpek Yolları Deniz Araştırma Gezisi Konferansları*. Ankara: G.Ü. Eğitim Fakültesi Matbaası, s. 55-64.
- Akti. (1868). *Sobranie Kavkazskoy Arxeografıçeskoy Komıssıey*. Tom 2, Tiflis, s. 19.
- Bedirhan, Y. (1994). *Orta Çağda İpek Yolu Hakimiyeti ve Türk Yurtları*, Yayınlanmamış yüksek lisans tezi. Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, s. III.
- Budaqov, B. (1992). Türk Dünyası. *İpek Yolu Dergisi*, 1998, No: 1, s. 39-44.
- Budaqov, B. (1998). Büyük İpek (Kervan) Yolu. *Tarih ve Onun Problemleri Dergisi*, No: 3, s. 64-70
- Bünyadov, Z. M. (1985). *Azerbaycan Atabeyler Devleti*. Bakü.
- Bünyadov, Z. M. ve Yusifovun, Y. B. (1994). *Redaktörlüğü ile Azerbaycan Tarihi*. Bakü: Azərneşr, s. 680.
- Hansen, D. R. Kariz. (2004). Turfan'ın Yeraltı Su Kaynakları. (Çev: Doğa Konukman). *Bilim ve Utopya Dergisi*, s. 19-21.
- Hesenov, T. ve Hacızade, E. (2001). *Coğrafya Tarihi*. Bakı: Çaşıoğlu.
- İpekyolu. http://www.ilham-aliyev.org/s.18_world/silk_route_a.html
- Kafesoğlu, İ. (1986). *Selçuklu Tarihi*. İstanbul: MEB Yayınları.
- Qumilyov, L. N. (1993). *Eski Türkler*. Bakı: Genrlık, s. 536.
- Mehbaliyev, M. M. (2000). Tarihi İpek Yolu ve Onun Harita Sxeması. *İpek Yolu Dergisi* No: 2, s. 5-6.
- Osmanlı. (1999). C. III. Editör: Güler Eren. Ankara, s. 704.
- Ögel, B. (1981). *Büyük Hun İmparatorluğu*. 2 cild, II c., Bakı: Genclik.
- Öztuna, Y. (1969). *Türk Tarihinden Yapraklar*. İstanbul: MEB Yayınları.
- Ruqoft, M. Marko Polo. (2003). *Doğu ve Batı Kaynaklarında Çin Seyahati*. (Türkçesi: Hande Loddo). İstanbul.
- Strabon. (1969). *Qeoğrafie*. Moskova.
- Şireliyev, V. (2003). *Azerbaycan-Türk Dünyası Asya-Avrupa Karşılıklı Münasebetleri*. IV kısım. Bakü: Sabah.
- Turhan, A. (1990). *Türk Gümrük Tarihi. İr., Başlanğıçtan Osmanlı Dönemine Kadar*. Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi.
- Velihanlı, N. (1993). *Arab Hilafeti ve Azerbaycan*. Bakü: Azərneşr.
- Velihanlı, N. (1998). Büyük İpek Yolu ve Orta Asır İmparatorlukları. *İpek Yolu Dergisi*. No: 4, s. 97-101.