

PAPER DETAILS

TITLE: Abbâsîler`in İlk Asrında Çin İle Ticarî İlişkiler

AUTHORS: Yusuf Sanverdi, İhsan Arslan, Mehmet Samil Bas

PAGES: 23-45

ORIGINAL PDF URL: <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/4247152>

Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi
İlâhiyat Fakültesi Dergisi
The University of Kahramanmaraş Sütçü İmam
Review of The Faculty of Theology
ISSN-1304-4524 e-ISSN-2651-2637

Abbâsîler'in İlk Asrında Çin ile Ticarî İlişkiler
Trade Relations with China in the First Century of the Abbasids

Yazarlar / Authors

Yusuf ŞANVERDİ

Öğretmen, Milli Eğitim Bakanlığı
Hatay / TÜRKİYE

yusuf_sanverdi20@erdogan.edu.tr
<https://orcid.org/0000-0001-9858-1568>

İhsan ARSLAN

Prof. Dr. Samsun Ondokuz Mayıs Üniversitesi, Çarşamba İnsan ve Toplum
Bilimleri Fakültesi, Tarih Bölümü, Ortaçağ Tarihi Anabilim Dalı

ihsan.arslan@omu.edu.tr
<https://orcid.org/0000-0003-4790-0711>

Mehmet Şamil BAŞ

Dr. Öğr. Üyesi, Recep Tayyip Erdoğan Üniversitesi İlahiyat Fakültesi,
İslam Tarihi ve Sanatları Bölümü, Türk İslam Edebiyatı Anabilim Dalı

mehmetsamil.bas@erdogan.edu.tr
<https://orcid.org/0000-0002-3171-4909>

Makale Türü/ Article Types: Araştırma Makalesi /Research Article

Makale Geliş Tarihi/ Date of Receipt: 28/09/2024

Makale Kabul Tarihi / Date of Acceptance: 19/12/2024

Makale Yayın Tarihi: 31/12/2024

Yayın Sezonu/Pub Date Season: Aralık / December

Yıl/Year: 22 Sayı/Issue: 44 Sayfa /Page: 23-45

Atıf/Citation: Şanverdi, Yusuf vd. "Abbâsîler'in İlk Asrında Çin ile Ticarî İlişkiler". *KSÜ İlahiyat Fakültesi Dergisi* 44 (Aralık 2024), 23-45.

<https://doi.org/10.35209/ksuifd.1557453>

• Bu makale iThenticate programında taranmış ve intihal içermediği tespit edilmiştir.

ABBÂSÎLER'İN İLK ASRINDA ÇİN İLE TİCARÎ İLİŞKİLER**Öz**

Doğu ile Batı medeniyetleri arasındaki etkileşimde Abbâsî Devleti köprü vazifesi görmüştür. Bu etkileşimin gerçekleşmesine katkı sağlayan en önemli aktarım araçlarından bir tanesi de ticaret olmuştur. Abbâsî Devleti'nin doğu medeniyetlerinin en köklü temsilcilerinden olan Çin İmparatorluğu ile kurduğu ticarî ilişkilerin incelenmesi bu açıdan önem arz etmektedir. Abbâsîler dönemine kadar daha çok bireysel çabalara dayanan Çin ile ticarî ilişkiler, Abbâsîler'in merkezî otoritesinin en güçlü olduğu dönemde devlet desteğiyle zirveye ulaşmıştı. Abbâsîler ile Çin arasında gerçekleşen on beş sefer ve halifeler ile Çin imparatorları arasında gerçekleşen hediyeleşmeler de bunun ispatı niteliğindedir. Bu çalışma, Abbâsîler ile Çin arasında gerçekleşen ticaretin mahiyetini, ticaret yollarını, ticaret merkezlerini ve ticarî ürünleri ortaya koymayı amaçlamaktadır.

Anahtar Kelimeler: İslâm Tarihi, Abbâsîler, Çin, Ticaret, Kâğıt

Trade Relations with China in the First Century of the Abbasids**Abstract**

The Abbasid State served as a bridge in the interaction between Eastern and Western civilizations. One of the most important means of transmission that contributed to this interaction was trade. Examining the commercial relations established by the Abbasid State with the Chinese Empire, one of the most deep-rooted representatives of Eastern civilizations, is important in this respect. Commercial relations with China, which were based on individual efforts until the Abbasid period, reached their peak with state support during the period when the Abbasid central authority was at its strongest. The fifteen expeditions between the Abbasids and China and the gift exchanges between the caliphs and Chinese emperors are proof of this. This study aims to reveal the nature of the trade between the Abbasids and China, trade routes, trade centers and commercial products.

Keywords: Islamic History, Abbâsîds, China, Trade, Paper

Giriş

Eski dönemlerden beri, Araplar ticaret erbabı, Arap Yarımadası da ticaretin önemli merkezlerinden biri olmuştur. Geçmişten gelen ticarî tecrübelerini İslâm'dan sonra cihat ve İslâm'ı yayma gayesiyle birleştiren Müslüman Araplar, batıda Fransa içlerine, doğuda ise Çin ve Hindistan sınırlarına dayanmıştır. Emevîler döneminde fetih hareketleri ön plandayken Abbâsîler döneminde ise doğal sınırlara ulaşan devleti koruma ve asayiş tesis etme gayesi ön planda tutulmuştur. Devletin sınırları içerisinde asayiş sağlayabilmenin en önemli yolu halkın refah seviyesini artırmak ve temel ihtiyaçlarını temin etmektir. Bu durumu çok iyi bilen Abbâsî halifesi Ebû Ca'fer el-Mansûr Bağdat'ı başkent yaparak devletini dünyanın ticaret üssü konumuna getirmeyi amaçlamıştır. Dicle ve Fırat nehirleri arasında konumlanan başkenti ile Ebû Ca'fer el-Mansûr devletin sınırları içinde yer alan Yemen, Mısır, Şam, Hicaz, Mâverâünnehir gibi ticaret merkezleri hem de Çin, Hindistan, Endülüs ve Bizans gibi ülkelerle sağlam ticarî ilişkiler kurmayı amaçlamıştır. Müslüman tüccarların bu anlamda en sık ticarî ilişki kurdukları ülkelerden biri de Çin olmuştur. Oldukça eski dönemlere dayanan Arap-Çin ticarî ilişkileri Abbâsîler döneminde zirveye ulaşmıştı. Abbâsî-Çin ticarî ilişkilerinin güçlenmesini sağlayan bazı etkenler söz konusuydu. Müslüman tüccarların güzel ahlakı, Çin'in Müslümanların mallarına duyduğu ihtiyaç ve kendi mallarını ihraç etme isteği ile Abbâsîler'in Çin ile ticarete devlet olarak teşvik etmeleri bu etkenler arasında sayılabilir.

Çin, Abbâsî Devleti'nin merkezine oldukça uzak olmasına rağmen iki devlet arasındaki ticarî ilişkilerin nasıl gerçekleştiğini ortaya koymak çalışmanın ana hedefidir. Bununla birlikte Abbâsî devleti ile Çin arasında gerçekleşen ticarî faaliyetlere değinmeden önce Araplarla Çinliler arasındaki ilişkilerin tarihine kısaca değinilmiştir. Ayrıca Araplarla Çin arasında kullanılan kara ve deniz yollarından, ticarî yolculuklar esnasında kullanılan gemilerden, bineklerden ve güzergâhta bulunan ticaret merkezlerinden bahsedilmiştir.

Çalışmamızın konusunun tarih ve coğrafya tarihinin ortak alanı diyebileceğimiz bir alanın sınırları içerisinde olması nedeniyle hem birincil tarihî kaynaklardan hem de coğrafya tarihçilerinin ve gezginlerin seyahatnâmelerinden faydalanmaya çalıştık. Faydalandığımız en önemli kaynaklar arasında Mes'ûdî'nin *Mürûcû'z-zeheb ve medâinü'l-cevher, et-Tenbîh ve'l-İsrâf*, Ebû Saîd es-Sîrâfî'nin Süleyman et-Tâcir'in *Silsiletü't-tevârîh* adlı eserine yazdığı *Zeyl silsiletü't-tevârîh*, Makdisî'nin *Ahsenü't-tekâsîm*, İbnü'l-Fakîh el-Hemedânî'nin *Kitâbü'l-büldân*, Yâkût el-Hamevî'nin *Mu'cemü'l-büldân* ve İbn Hurdazbih gibi ilk dönem İslâm coğrafyacılarının eserleri yer almaktadır. Bu eserler dışında Abdülaziz ed-Dürî, Seyyide Kâşif İsmail, Süleyman İbrahim el-Askerî gibi Arap dünyasındaki çağdaş araştırmacıların eserlerinden faydalanılmıştır. Ayrıca Çinli bir yazar olan Bedreddin es-Sînî, Fitzgerald, Bernard Lewis, Krachkovski gibi batılı araştırmacıların eserlerinden de faydalanılmıştır. Bu konuda yapılmış müstakil bir çalışma olmaması bu konunun seçiminde etkili olmuştur.

1. Ticaret Yolları

Ticaret kafileleri kullanacağı ticaret yolunu seçerken birtakım faktörleri göz önünde bulundurmaktadır. Bu kriterlerin en önemlilerinden bir tanesi malın gideceği yere zaman ve masraftan en fazla şekilde tasarruf sağlayarak en kısa sürede ulaşmasını sağlamaktır. Yola çıkmadan önce varılacak nihaî yerin konumu ticaret yolunun seçiminde etkili olan bir diğer faktördür. Ayrıca yol üzerinde uğranılması gereken herhangi bir yerin olup olmaması da kullanılacak ticaret yolunun seçimini etkilemektedir. Yol boyunca karşılaşılması muhtemel tehlikeler (deniz yollarında korsan saldırıları, fırtınalar, kara yollarında eşkiya saldırıları, hırsızlık, yol kesme, olumsuz iklim şartları vb.) ticaret yolunun seçiminde etkili olan diğer faktörler arasında sayılabilir. Taşınan ticaret ürünlerinin türü, iklim koşullarına karşı dayanıklılığı (sıcak ve soğuktan etkilenme durumu) ticaret yollarının seçiminde etkili olan faktörlerden bir tanesidir.

1.1. Irak-Çin Kara Yolu

Bağdat'ı Çin'e bağlayan yol, Türkistan ve Mâverâünnehir bölgelerinden geçerek Çin'e ulaşır. Türkistan ve Mâverâünnehir bölgelerinin bu yol üzerinde yer alan şehirleri Kaşgar, Fergana, Semerkant, Buhara ve Hîve'dir.¹ Bu yol Bağdat'tan başlayarak Nehrevan'a doğru gider. Nehrevan'dan sonra sırasıyla Hulvan, Hemedan, Kazvin, Rey ve Nîsâbur'dan geçer. Nîsâbur'dan sonra Merv'e doğru uzanan bu yol daha sonra tüccarlar şehri olarak tarif edilen Beykent'ten² sonra da Semerkant'tan geçer. Semerkant'tan sonra Zâmin'den geçen bu yol daha sonra ikiye ayrılır. Birincisi kuzeye Harizm topraklarına doğru yönelir. Diğeri ise doğuya Şas şehrine doğru yönelir. Ardından Türklerin diyarına daha sonra da Fergana'ya yönelir. Bu yolun Fergana'dan sonraki durağı ise Kaşgar kentidir. Kaşgar ise Çin'in batı sınırı olarak bilinmektedir. Buradan da

¹ Bedreddîn Sînî, *Alakât beyne'l-Arab ve's-Sîn* (Kahire: Mektebetü'n-Nahdati'l-Mısriyye, 1950), 120.

² İbnü'l-Fakîh el-Hemedânî Ebûbekr Ahmed b. Muhammed, *Muhtasar kitâbü'l-büldân* (Leiden: Beril Matbaası, 1885), 261.

tüccarlar Çin'e giriş yaparlar.³

Sîrâfî, insanların birçoğunun deniz yolları yerine bu yolu tercih ettiğini belirterek Nuşâder dağlarından ve ardından Tibet yaylalarından geçerek Çin'e doğru gittiklerini ifade etmektedir.⁴ Yüksek rakımlı yaylalarda hava durumunun olumsuz etkileri nedeniyle ticaret kafileleri o bölgeleri geçememektedir.⁵ Sîrâfî aynı şekilde Horasan'ın Hind ve Sind bölgelerine sınır olduğunu ifade eder. Ticaret kafileleri bu bölgelerden yola çıkarak ve Horasan yolunda bir araya gelerek Çin'e doğru hareket ederler.⁶ Bunun dışında bir diğer kara yolu da Tibet yaylalarından geçen ve engebeli arazi şartlarıyla ünlü olup ticaret kafileleri tarafından sadece misk ticareti için kullanılmıştır. Bu yolu kullanan tüccarlar Horasan'dan Çin'e sadece kırk gün gibi kısa bir sürede varabilmekteydi. Bu yolu tercih eden tüccarların Çin'e kısa sürede varmaları bu yolun tercih edilebilirliğini artırmıştır. Diğer kara yollarını kullanan tüccarlar ise Horasan'dan Çin'e dört aylık bir süre zarfında varabilmıştır.⁷

Bağdat'tan yola çıkan ticaret kervanları, ticaret mallarını bir kervandan başka bir kervana nakletmek suretiyle taşıyarak Çin'e kadar götürmüşlerdir.⁸ Çünkü kafilelerin herhangi bir yardım almadan bu uzun yolu geçmeleri neredeyse imkânsızdı. Hindistan'a giden kara yolu ise Basra'dan başlamıştır. Basra'dan sonra Ahvaz'a uzanan bu yol daha sonra Kirman'a doğru gider. Kirman'dan sonra ise Sind bölgesinin kıyı bölgelerinden olan Mekran'a doğru uzanır.⁹ Hindistan'a giden yolu kullanan ticaret kervanlarının Hindistan'dan sonra çoğunlukla Çin'e doğru devam etmeleri nedeniyle bu yolu da kullandıkları söylenebilir.

1.2. Irak-Çin Deniz Yolu

İslâm âlemi Emevîler döneminde Endülüs'ten Sind bölgesine kadar siyasî birlikteliğini sağlamıştı. Bu durum deniz ticaret yollarında da bir istikrarı beraberinde getirmişti. Bu istikrar Abbâsîler döneminde de devam etmişti. Özellikle bu dönemde Arap körfezinden başlayarak Hint Okyanusu'na ve büyük Kanton limanına uzanan deniz yolu üzerindeki ticaretin çok önemli ve düzenli olduğu ifade edilmiştir. Bu dönemde Abbâsîler ile Çin arasındaki ticaret hacminin artması ile özellikle Güney Çin siyasî sakinliğin hüküm sürdüğü yer haline gelmiştir. Hourani, bu durumun sebebinin yolun iki ucunda büyük imparatorluğun olmasına bağlamaktadır.¹⁰

Abbâsîler, dünya ticaret sahnesinde yerini aldıktan kısa bir süre sonra Hindistan-Çin deniz yolunun önemi daha fazla artmıştı. Abbâsîler de önceki Müslüman tüccarların geleneksel başarısından kaynaklanan olumlu sonuçlara kendi tecrübelerini katarak deniz ticaretinde de önemli bir yere sahip olmuştur. Gemilerin daha hızlı hareket edebilmeleri için muson yağmurlarından faydalanan Müslüman tüccarlar ve denizciler kısa zamanda denizcilik alanında da önemli ilerleme kaydetmiştir.¹¹

³ Ebû Saîd es-Sîrâfî, *Zeyl silsiletü't-tevârih* (Paris: Matbaatü's-Sultâniyye, 1811), 201.

⁴ Sîrâfî, *Zeyl silsiletü't-tevârih*, 201.

⁵ Sîrâfî, *Zeyl silsiletü't-tevârih*, 200.

⁶ Sîrâfî, *Zeyl silsiletü't-tevârih*, 200-202.

⁷ George Fadlo Hourani, *el-Arab ve'l-Milâha fî Muhiti'l-Hindî*, çev. Yahya el-Haşşâb (Kahire: Daru'l-Kitabu'l-Arabî, 1951), 191.

⁸ Philip Hitti, *Târîhu'l-Arab* (Beyrut: Dâru'l-Kâşif, 1950), 2/430.

⁹ Kudâme b. Ca'fer, *Kitâbü'l-harac ve sînâatü'l-kitâbe* (Leiden: Beril Matbaası, 1889), 242; Abdülaziz ed-Dûrî, *Târîhu'l-İrâk el-iktisâdî fî'l-karni'r-râbi'i'l-hicrî* (Beyrut: Merkezü Dirâseti'l-Vahdeti'l-Arabiyye, 1995), 152.

¹⁰ Hourani, *el-Arab ve'l-Milâha fî Muhiti'l-Hindî*, 191.

¹¹ İbrahim Ahmed el-Adevî, *Devletü'l-İslâmiyye ve İmparatoriyyetü'r-Rûm* (Mısır: Mektebetü Riyâdü's-Sâlihîn, 1994), 127-128.

Abbâsîler zamanında Irak'ın hem doğu hem de batıda bulunan devletlerle çok sıkı ticarî ağırları vardı. Ticarî ürünler, Irak'a uluslararası ticaret yollarından geçerek ulaşmaktaydı. Çin-Hindistan deniz yolu bu yollar arasında oldukça önemli bir konuma sahipti. Ayrıca kara ticaret yollarından çok daha fazla üzerinde durulmuştu. Kara ticaret yollarında tüccarlar ve kabileler açısından bazı zorluklar söz konusuydu. Coğrafi şartlar, iklim özellikleri, devletlerarası siyasî sorunlar, yolda karşılaşılan tehlikeler tüccarların kara ticaret yollarından deniz ticaret yollarını tercih etmelerine sebep olmuştu. Mes'ûdî, bir tüccarın Semerkant'tan yola çıkarak yüklü miktarda ticaret malıyla birlikte Irak'a doğru hareket ettiğini, Basra'ya varınca da oradan deniz yoluyla Oman'a ve oradan da Çin'e doğru hareket ettiğini belirtir. Bu durum bile deniz yolunun kara yoluna nazaran ne kadar daha çok tercih edilir olduğu gerçeğini ortaya koymaktadır. O dönemde yaşanan siyasî kargaşalar ve güvensizlik ortamı, tüccarların Semerkant'tan Çin'e kara yolu üzerinden gitmelerine engel teşkil etmişti.¹²

İbn Hurdazbih, *el-Mesâlik ve'l-memâlik* adlı eserinde Çin-Hindistan deniz yolu hakkında bilgiler vererek yollar arasındaki mesafeler hakkında önemli bilgilendirmelerde bulunmaktadır. Bunun dışında limanlar, önemli şehirler ve ticaret merkezleri hakkında detaylı bilgilendirme yapmaktadır.¹³

Çin-Hindistan deniz yolu yolculuğu Übülle'den veya Basra'dan başlamaktadır. Basra ve Übülle'den çıkan gemiler Arap Körfezi'nde Sîraf limanına kadar doğu sahili yönünde hareket eder. Ticarî ürünlerin büyük bir çoğunluğu Basra'dan çıkıp Sîraf limanına kadar gelir. Çin'den gelen gemiler Sîraf limanında bulunan malları alarak Çin'e doğru hareket ederler.¹⁴ Müslüman tüccarların ilk hareket noktası olan Basra Körfezi'ne H.3/M. 9. yy.'da Çin Körfezi denilmiştir. Hiç şüphesiz bu şekilde anılmasında Çin'e yapılan ticarî seferler ile Çin'den gelen tüccarların yoğunluğunun önemli bir etkisi olmuştur.¹⁵

Sîraf'tan hareket eden gemiler, Arap Körfezi'nin batı tarafına doğru hareket ederek Umman sahiline uğrar. Daha sonra burada bulunan ve önemli ölçüde ticarî yoğunluğun olduğu Maskat ve Suhar gibi şehirlerde durur. Buradan, Çin ve Hindistan'a yapılacak uzun yolculuklar için erzak, su ve diğer malzemeler tedarik edildikten sonra gemiler yola çıkar.¹⁶ Sîraf ve Maskat arasında Seyf Benî Dafâf ve Cezîretü İbn Kavân adlı yerleşim yerleri bulunmaktadır. Burası aynı zamanda iki dağ arasındaki geçidi ifade etmek amacıyla Dardûr olarak adlandırılmaktadır. Bu geçitten büyük gemilerin geçişi oldukça zordur. Burayı geçen gemiler Suhar'a ardından Maskat'a ulaşmaktadır.¹⁷ Maskat'tan sonraki durak ise Fars ile Sind bölgesini birbirinden ayıran sınır noktası olan Sara şehridir. Sara'dan sonraki durak ise Dubeyl'dir.¹⁸ Daha sonra halkının hırsızlık ve ayaklanmalarla meşhur olduğu, dağlarında kına ağaçlarının yetiştiği Hindistan sınırının başlangıç noktasında olan Ötkin'e gelir.¹⁹ Basra Körfezi'nden hareket eden tüccarlar limandan limana hareket etmek yerine doğrudan ve uzun yolculuklar yapmayı tercihe diyorlardı. Doğrudan

¹² Ebü'l-Hasan Ali b. Hüseyin, *Mes'ûdî, Mürûcû'z-zeheb ve medâinü'l-cevher*, ed. Esad Dağır (Kum: Dâru'l-Hicre, 1409/1988), 1/158; Hüseyin Ali Mesrî, *Ticârâtü'l-Irak fî'l-asri'l-Abbâsî* (İskenderiye: Câmiatü İskenderiye, 1982), 215.

¹³ bk. Ebü'l-Kâsım Ubeydullâh b. Abdillâh b. Hurdâzbih, *Yollar ve Ülkeler*, çev. Murat Ağarı (İstanbul: Kitabevi Yayınları, 2008), 55-68; Hurdâzbih, *Yollar ve Ülkeler*, 130-131.

¹⁴ Sîrâfî, *Zeyl silsiletü't-tevârih*, 15; Ahmed b. Ömer b. Rüste, *el-A'lâku'n-nefise* (Leiden: Beril Matbaası, 1892), 86.

¹⁵ Seyyide İsmail Kâşif, "Alâkâtü's-Sîn bidiyâri'l-İslâm" (Mısır: Ayn Şems Üniversitesi, Külliyyetü'l-Benât, 1961), 3/141.

¹⁶ Sîrâfî, *Zeyl silsiletü't-tevârih*, 15; George Fadlo Hourani, *el-Arab ve'l-milâha fî muhiti'l-Hindî* (Kahire: Dâru'l-Kitâbi'l-Arabî, 1951), 258.

¹⁷ Sîrâfî, *Zeyl silsiletü't-tevârih*, 15-16.

¹⁸ Mes'ûdî, *et-Tenbîh ve'l-işrâf* (Kahire: Mektebetü't-Tarihiyye, 1938), 29-30.

¹⁹ Mes'ûdî, *et-Tenbîh ve'l-işrâf*, 49.

yapılan uzun yolculuklar Sîraf ve Kanton gibi uzak liman şehirlerinin birbirine doğrudan bağlantılı olduğunu ortaya koymaktadır.²⁰

Hindistan ve Çin'e yapılan bu yolculuk esnasında yoldaki tehlikelere ve sorunlu bölgelere karşın gemilerde Rum ateşi kullanma konusunda eğitilmiş mürettebat bulundurulmuştur.²¹ Ötkin'den sonraki durak Kullam Mali'ydi. Maskat ile Kullam Mali arasındaki mesafe eğer hava şartları normal ise bir aylık bir mesafeydi.²²

Kullam Mali'den sonra Ballînê doğru devam eden yol buradan sonra ikiye ayrılmaktadır. Yolun biri sahil boyunca devam ederek pirinç üretimiyle meşhur olup Serendib'e (Seylan) ithal eden Patna'ya kadar devam eder. Patna'dan sonra Sangli, Kîşkân, Kîlîka ve daha sonra Gence Vadisi'ne oradan da Semender'e kadar devam eder. Semender'den sonra Ornişin'de yol son bulur. Diğer yol ise Ballîn'den başlayarak doğrudan Serendib'e kadar gider. Serendib ile Ballîn arası yaklaşık seksen fersah kadardır. Serendib şehri değerli taşlarıyla özellikle de rengârenk ve çeşitli şekillerdeki yakutlarıyla meşhur bir şehirdir.²³ Serendib'ten sonra gemiler en kaliteli kâfûrun (okaliptus) bulunduğu Ramen adasına doğru yol alır. Ardından da Longbalus adasına doğru hareket ederler.²⁴

Çin'e doğru gitmek isteyen tüccarlar Kullam Mali'den veya Billîn'den yola çıkarak, yaklaşık bin dirheme ulaşan miktarda vergiler ödeyerek Serendib'in güneyinden Serendib'i soluna alarak hareket eder.²⁵ Serendib'ten sonra doğruca Nikobar'a doğru giderler. Burada tüccarlarla yerli halk arasında takas usulü alışveriş ticaret yapılmıştır. Daha sonra tüccarlar tatlı su azıklarını ikmal ederek Kilâbar'a doğru hareket ederler.²⁶ Sîrâfî'nin verdiği bilgilere göre Kilâbar, Arap diyarı ile Çin arasında orta noktada bulunmaktadır. Sîraflı ve Omanlı Müslümanların gemilerinin çoğunlukla son durakları Serendib olmuştur.²⁷

Gemiler, Kilâbar'dan ayrıldıktan sonra Malakka Boğazı'ndan geçer. Daha sonra doğrudan Mayt'a oradan da ûd ve kâfûr ağaçlarıyla meşhur olan Timur Adasına doğru gider. Timur adasından sonraki duraklar ise sırasıyla Kummar,²⁸ Sannaf ve Fûlâd adasıdır. Bu adadan sonra gemiler Çin sınırlarına giriş yapmış olur. Arap diyarından gelen ve Çin sınırlarına giriş yapan gemilerin ise ilk durağı günümüzde Hanoi adıyla bilinen Lukin limanıdır. Lukin limanından çıkan gemiler doğruca Hanakou'ya doğru gider. Burası, Çin'in en büyük limanı ve tüccarların en büyük toplanma alanıdır.²⁹ Basra'dan hareket eden bir geminin Çin'in Kanton limanına ulaşması altı ay sürmektedir. Bu süre zarfında gemiler önemli limanlara uğrayarak yolcularla dinlendikleri belirtilmiştir. Dönüş süresi de bir o kadar sürmekte olduğu belirtilmiştir. Hatta bazı zamanlarda gidiş dönüş süresi bazen bir yılı geçer iki yıla yaklaştığı dahi ifade edilmiştir.³⁰ Ancak ed-Dûrî, Mervezî'den alıntılıdığı bir rivayete göre "Çin'e yapılan deniz yolculukları iki yıl sürmekteydi" der.³¹ Mervezî'nin Çin'e yapılan deniz yolculuklarına gidiş-dönüş ile birlikte tüccarların Çin'de

²⁰ Angela Schottenhammer, "Yang Liangyao's mission of 785 to the caliph of Baghdâd: Evidence of an early Sino-Arabic power alliance", *Befeo Bulletin de l'École française d'Extrême-Orient* 101 (2015), 207.

²¹ Mes'ûdî, *Mürûcû'z-zeheb*, 1/49; Hourani, *el-Arab ve'l-milâha fî muhîti'l-Hindî*, 209-210.

²² Süleyman et-Tâcir, *Silsiletü't-tevârih* (Paris: Matbaatü's-Sultâniyye, 1911), 16.

²³ İbn Hurdazbih, *el-Memâlik ve'l-mesâlik* (Leiden: Beril Matbaası, 1889), 63-65.

²⁴ Sîrâfî, *Zeyl silsiletü't-tevârih*, 8-9.

²⁵ İbn Hurdazbih, *el-Memâlik ve'l-mesâlik*, 66.

²⁶ Hourani, *el-Arab ve'l-milâha fî muhîti'l-Hindî*, 213.

²⁷ Sîrâfî, *Zeyl silsiletü't-tevârih*, 90.

²⁸ İbn Hurdazbih, *el-Memâlik ve'l-mesâlik*, 66.

²⁹ İbn Hurdazbih, *el-Memâlik ve'l-mesâlik*, 68-69; Sîrâfî, *Zeyl silsiletü't-tevârih*, 20.

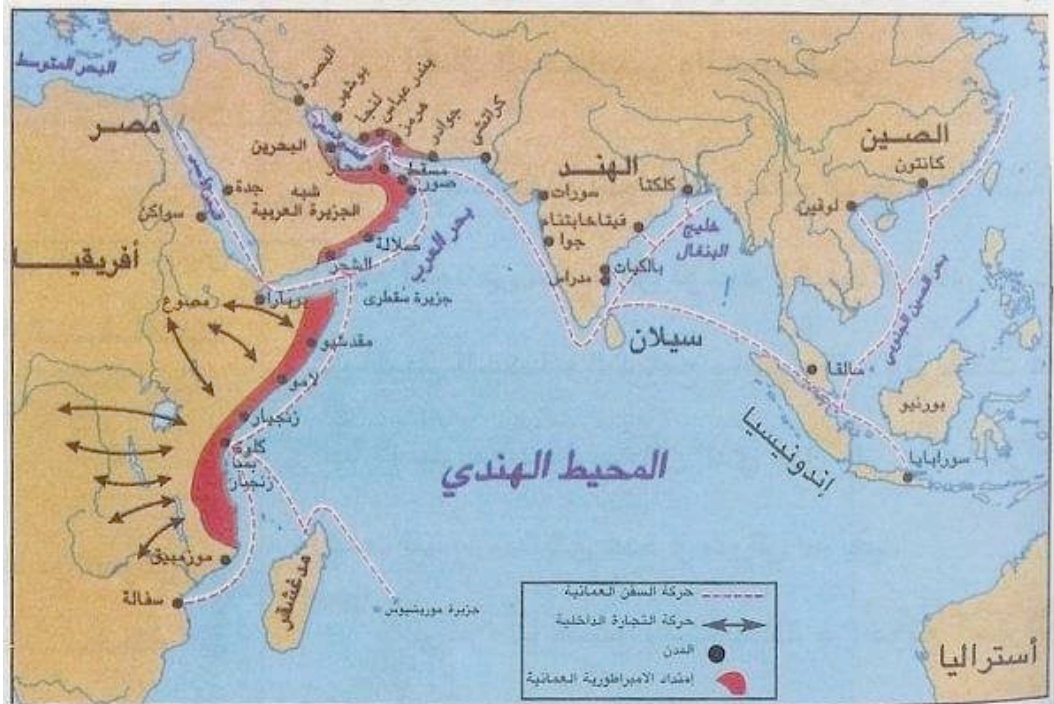
³⁰ Hourani, *el-Arab ve'l-milâha fî muhîti'l-Hindî*, 219.

³¹ Dûrî, *Târîhu'l-İrâk el-iktisâdî fî'l-karnî'r-râbii'l-hicrî*, 170.

kaldıkları süreyi de ekleyerek toplam süreyi ifade ettiğini düşünüyoruz.

Doğu yönündeki denizlerde yolculuk yapmak için gemi sahiplerinin rüzgârı takip ederek rüzgârın esme zamanına göre yola koyulmalıydılar. Eğer rüzgâr esmezse o zaman Hindistan’a veya Çin’e yelken açamazlardı. Denizcilerin rüzgârın ne zaman ne yönden eseceğini iyi bildiklerinden hareket zamanı geldiği halde rüzgârın durumundan dolayı hareket etmezlerdi. Sîrâfî, Basra Körfezi, Sîraf ve Hint Denizi’nin maruz kaldığı coğrafi ve astronomik olaylardan bahsederek denizcilerin hareket zamanlarının belirlenmesinde etkili olduğunu ifade etmektedir.³²

Çinli kaynaklarda 133-184/750-800 arasında Abbâsîler ile Çin arasında yapılan on beş seferden söz edilmiştir. Ticarî ilişkilerin güçlenmesi, dostça ziyaretler ve karşılıklı hediye alışverişleri bu seferlerin amaçları arasında yer almıştır.³³



Şekil 1: Abbâsîler döneminde Irak-Çin deniz ticaret yolu³⁴

2. Abbâsî- Çin Ticarî İlişkileri

Araplar ile Çin arasındaki ticarî ilişkiler, Abbâsî devleti öncesine hatta İslâm'ın doğuşundan birkaç asır öncesine dayanmaktadır. Mes'ûdî, Çin ve Hindistan'a ait gemilerin ticaret amacıyla Hîre krallığına dayanan bir mazisi olduğunu ifade ederek Araplar ile Çin arasındaki ilişkiye dikkat çekmektedir.³⁵ Hîre de konumu itibarıyla Kûfe'ye oldukça yakın bir yerde bulunmaktadır. Eskiden beri Körfez sularının Hîre krallığının sınırlarına kadar ulaştığı belirtilmektedir. Mes'ûdî, görüşünü Halid b. Velid'in Hz. Ebû Bekir döneminde yaptığı fetihler sırasındaki bir diyalogu ile desteklemektedir. Halid, Abdülmesih b. Amr'a sorar: "Buraya dair ne hatırlıyorsun." Abdülmesih de: "Bu kalelerin arkasında suyun ağzında duran Çin gemilerini

³² Sîrâfî, *Zeyl silsiletü't-tevârîh*, 174-175.

³³ Kâşif, "Alâkâtü's-Sîn bidiyârî'l-İslâm", 147.

³⁴ Alâ Muhammed Abdulğani Hasan Şaban, "el-Alâkâtü't-ticariyye beyne's-sâhili'l-ğarbî lilhalâfî'l-Arabî ve's-Sîn fî'l-asri'l-Abbâsîyyi'l-evvel, Câmîatü Benî Suef" 4/3 (2018), 183.

³⁵ Mes'ûdî, *Mürûcû'z-zeheb*, 1/118.

hatırlıyorum. Daha sonra buradaki su kesildi ve buradaki deniz karaya dönüştü.³⁶” diye cevap vermiştir.

Hindistan, Malay takımadaları ve Çin ile yapılan deniz ticareti sırasında Araplar Sâsânîler döneminde Güney Irak bölgesinin ve Basra Körfezi kıyılarının geleneklerini takip etmişlerdir. Hz. Ömer döneminde de Basra yakınlarında bulunan Übülle'nin fethi sırasında Übülle kıyılarında Çin gemilerine rastlanmıştır.³⁷

Müslümanların Çin'e ulaşması ise Hz. Peygamber dönemine dayanmaktadır. Hatta Hz. Peygamber'in Fars fatihi Sa'd b. Ebî Vakkas'ı Çin'e elçi olarak gönderdiği rivayet edilmektedir. Sa'd b. Ebî Vakkas'ın mezarının Khan-Fu şehrinde olduğuna dair rivayetler de vardır. Çin hükümdarlarından birinin Hz. Peygamber'e heyet gönderdiği ve Hz. Peygamber'den Çin'e İslâm'ı anlatıp öğretecek öğretmenler istediği rivayet edilmektedir. Hz. Peygamber'in bu talebe olumlu cevap vererek aralarında Kays, Vakkâs ve Kâsım adında üç sahâbenin de bulunduğu bir grubu gönderdiği belirtilmektedir. Bu sahâbîlerden iki tanesinin yolda öldüğü ve sadece bir tanesinin ancak Çin'e ulaştığı rivayet edilmektedir. Çin İmparatorunun bu sahâbeyi güzelce ağırlayıp ona ikramda bulunmuştur. Daha sonra da Çin'de bulunan Müslümanlar için mescid inşa ettirmiştir. Bu durum İslâm'ın Çin'de yayılmasına zemin hazırlamıştır.³⁸

İslâm'ın Çin'e ilk girişinin yukarıdaki rivayetten farklı olarak deniz ticareti yoluyla gerçekleştiği belirtilir. Bu yüzden İslâm'ın özellikle sahil şehirlerinde ve büyük kentlerde daha çok yayıldığını ifade etmekte yarar vardır. Çünkü Müslüman tüccarlar, ticaret için gittikleri yerlere sadece ticaret mallarını değil aynı zamanda İslâm'ı da birlikte götürüyorlardı. En tehlikeli gemilere binmek, yolculuğun bütün sıkıntılarına göğüs germek, uzun süren yolculukların bütün risklerini almak sadece ticarî kâr elde etme gayesiyle izah edilemez. Müslüman tüccarlardan birçoğu İslâm'ın davetini ulaştırabilmek için ticareti bir araç olarak kullanmıştır.³⁹ Çin'in en önemli ticaret şehri Kanton'un H. 141/ M. 158 yılında yağmalanmasından önce -ki bu da Abbâsîler'in ilk kurulduğu yıllara tekâbül etmektedir- Ummanlı bir âlim olan Ebû Ubeydullah b. Kasım adlı bir tüccarın Çin'e yaptığı ticarî yolculuklardan söz edilmektedir.⁴⁰ Abbâsîler'in kuruluşundan sonra Müslümanların ticaret sahnesine çıkması çok uzun sürmedi. Bu durum Çin'e giden deniz ticaret yolunun önemini artırmıştır. Kısa zaman içinde Müslüman tüccarlar muson rüzgârlarından faydalanarak doğal imkânlarla da ticareti geliştirebilmek için faydalanmışlardır.⁴¹

Devasa ekonomisi ile Çin, Müslüman tüccarların ilgisini çekiyordu. Müslüman tüccarlar özellikle Tang ailesinin hükümdarlığı döneminde gerekli izinleri alarak Çin'in büyük liman şehirlerine yerleşmişlerdir. Böylece Çin'in liman şehirleri Müslümanların ve İranlılar'ın ticaret mallarından oluşan birer kompleks çarşılar haline gelmişti.⁴²

Tang hanedanlığının hâkimiyeti esnasında Müslümanların Çin'deki varlığı artmıştı. Çünkü Tang hanedanlığı Müslümanlarla iyi ilişkiler kurmak için İslâm dini, Hz. Peygamber (a.s.), Abbâsî halifeleri ve Abbâsî devleti hakkında bilgi toplamışlardı. Elde edilen bilgiler Çin'e gelen Müslüman

³⁶ Mes'ûdî, *Mürûcû'z-zeheb*, 1/118-119.

³⁷ Ignati Iulianovich Krachkovski, *Istoria Arabskoi geograficheskoi literatury* (Moskova- Leiningrad: Câmîatü Düveli'l-'Arabiyye, 1957), 138.

³⁸ Kâşîf, "Alâkât es-Sîn bidîyâri'l-İslâm", 127.

³⁹ Mahmud Şâkir, *Türkistan es-Sîniyye eş-Şarkîyye* (Beyrut: Müessesetü'r-Risale, 1973), 51.

⁴⁰ Adil Muhyiddin Âlûsî, *Ticaratu'l-Irak el-Bahriyye mea Endonezya* (Bağdat: Mektebetü'l-Vataniyye, 1984), 49.

⁴¹ İbrahim Ahmed el-Adevî, *es-Seferâtü'l-İslâmiyye ilâ Avrupa fî'l-usûri'l-vüstâ* (İskenderiye: Dâru'l-Meârif, 1999), 129.

⁴² Muhyî Yusuf, *es-Sîn el-İslâm ve tüccârîhi* (Kahire: y.y., 2020), 19.

tüccarlarla ticaret koşullarının düzenlenmesinde ve onların inançlarına veya ülkelerinin siyasi sistemine zarar verecek herhangi bir hataya düşmelerinin engellenmesinde önemli bir etki oluşturmuştur. Çinli kaynaklarda Abbâsîlerle ilgili olarak Emîru'l-mü'minîn için "Humni Mumuni" Ebû'l-Abbâs için "Bo-Luba" "Hârûnürreşîd" için ise "Alone" isimleri kullanılmıştır.⁴³ Dönemin başkenti olan Chang An şehri yabancı tüccarların merkezi haline gelmişti. Tang ailesi, farklı milletlerden farklı kültürlerden insanlara önem vererek onlara ülkelerinin kapılarını ardına kadar açmıştı. Müslüman tüccarlar da Tang ailesinin bu siyasetinden faydalanarak Çin'deki varlıklarını artırmışlardı.⁴⁴

Mes'ûdî, Tang hanedanlığının krallarından biri ile Sîraflı tüccarlardan birinin arasındaki diyalogu aktarmaktadır. Sîraflı bu tüccar, birçok gemi değiştirerek önce Hindistan'a ardından da Çin'in Hanakou şehrine varmıştır. Burada uzun süre bekledikten sonra kral ile görüşme fırsatı bulan bu tüccar ile kral arasında geçen diyalog Çin krallarının Abbâsîler'e bakış açısını ortaya koyması açısından önemlidir. Sîraflı bir tüccarın Çin kralı ile görüşme imkânı bulması da dikkate değer bir husustur.⁴⁵

Çin'e giden ve orada uzun yıllar boyunca yaşayan Müslümanlar Çin'i o kadar benimsedi ki Çin imparatoruna karşı yapılan isyanları bastırmak için mücadele dahi etmişlerdi. Hatta bu konuda Abbâsî halifesi Ebû Ca'fer el-Mansûr'dan dahi yardım almışlardı. 756 yılında Tang ailesine karşı Lu-Shan tarafından gerçekleştirilen isyanların bastırılmasına yardımcı olan Müslümanlar Çin'den ayrılmayıp orada yaşamaya başlamıştı.⁴⁶ Bu amaçla orada bulunanlar zamanla orada Çinli kadınlarla evlenip Çin'in aslî unsurlarından biri haline gelmişti.⁴⁷ Müslüman tüccarlar Çin'e girdikleri zaman yetkililer tarafından yaşları, aileleri, köleleri ve beraberlerinde getirdikleri herşey kayıt altına alınmıştı. Çinli yetkililer Müslüman tüccarların saygınlığının muhafaza edilmesi ve Çin'in güvenilir bir ülke olduğunu gösterme amacıyla böyle bir uygulama yapmışlardı.⁴⁸

Müslümanlar Çin'e yerleşip gerçek mânâda oranın kalıcı unsurlarından biri haline gelmeleri Abbâsîler döneminde gerçekleşmiştir. Müslümanlar sadece ticaretini geliştirmekle kalmamış aynı zamanda kültürlerini, dinlerini, yeme-içme alışkanlıklarını muhafaza etmişlerdir. Mescitlerinde de Abbâsî halifeleri adına hutbe okutmuşlardır. Müslümanlar, Çin'in bütün şehirlerine dağılmış ancak yoğunluk itibarıyla en yoğun oldukları şehir Khan-Fu yani tüccarların merkezi ve toplanma yeri olarak bilinen Kanton şehriydi.⁴⁹ Khan-Fu (Kanton) şehri hakkında en net bilgi veren ve ana kaynak olarak kabul edilen eser Süleyman et-Tâcir'in *Silsiletü't-tevârîh* adlı eseridir. Khan-Fu şehrinde Müslüman tüccarlar arasında meydana gelen sorunların çözümü için kendilerine has bir kadı tayin edilmiş ve böylece Khan-fu şehri Müslüman tüccarlar arasında önemli bir şöhrete kavuşmuştur. Çin'in en büyük limanı olarak bilinen bu şehirde liman Araplar'ın kontrolü altına alınmıştı. Öyle ki Araplar Khan-Fu olarak adlandırmış ve şehir Arap sakinlerinin

⁴³ Süleyman İbrahim Askerî, *et-Ticâra ve'l-milâha fî halîci'l-'Arabî fî asri'l-Abbâsî*, (Kuveyt: Müessesetü's-Şîra el-Arabî, 1998), 142.

⁴⁴ Halid Memdûh el-Kürdî, "el-İslam ve'l-Muslimun fî's-Sîn Ma Beyne'l-Karneyne es-Sâbi ve'l-Âşir", *Al-Hadatha* 197-198 (2019), 81.

⁴⁵ Mes'ûdî, *Mürûcû'z-zeheb*, 1/161-162; Askerî, *et-Ticare ve'l-milâha fî halîci'l-'Arabî fî asri'l-Abbâsî*, 142.

⁴⁶ Charles Patrick Fitzgerald, *China a short cultural history*, 2. bs (New York: Frederick A. Praeger, Publishers, 1965), 332.

⁴⁷ Kürdî, *el-İslâm ve'l-Muslimun fî's-Sîn mâ beyne'l-karneyni's-sâbi ve'l-âşir*, 85.

⁴⁸ Kürdî, *el-İslâm ve'l-Muslimun fî's-Sîn mâ beyne'l-karneyni's-sâbi ve'l-âşir*, 85.

⁴⁹ Kâşif, "Alâkâtü's-Sîn bidiyâri'l-İslâm", 149; Kürdî, *el-İslâm ve'l-Muslimun fî's-Sîn mâ beyne'l-karneyni's-sâbi ve'l-âşir*, 85.

çokluğu ile diğer şehirlerden ayrılmıştır. Müslümanlar bu şehirde kendilerine has bir bölgede yaşamış ve ayrıcalıklı bir muameleye tabi tutulmuştur.⁵⁰

Khan-Fu şehrinde ticaret, sistematik kurallar üzerine inşa edilmiştir. Burada geçerli olan sistem deniz ticaret yoluna da hâkim olmuştur. Buraya gelen Müslüman tüccarların gemileri limandaki gümrükte kayıt yaptırıldığı belirtilmiştir. Daha sonra detaylı incelemeden geçmek üzere sıraya alınmakta oldukları aktarılmıştır. Ancak incelemeden sonra tüccarların yüklerini indirmelerine müsaade edilmiştir. Daha sonra belirlenen vergileri ödeyenlere ticaret yapma izni verilmiştir. Ancak kaçma girişiminde bulunanlar ise hapis cezasına çarptırılmışlardır.⁵¹

Müslüman tüccarlar için Khan-Fu dışındaki en önemli şehirlerden bir tanesinin de Chang-An şehri olduğu belirtilir. Bu şehir iki bölüme ayrılmıştı. Şehrin sağında hükümdar ve ailesi ile kadı yer alıyordu. Şehrin sol tarafında ise halk, tüccarlar ve çarşılar bulunuyordu. Khan-Fu şehri Chang-An şehrinde çok daha kalabalık ve ticarî anlamda çok daha fazla yoğunluğa sahip olduğu iddia edilmiştir. Ancak tüccarlar başkent olması ve resmî işlemlerini halledebilmek amacıyla Chang-An şehrine gelmek zorunda kalmışlardır.⁵² Çin hükümeti yetkilileri 753 yılında ülkenin en büyük ticaret ve liman şehri olan Khan-fu ile Chang-An şehirleri arasında yapay gölet yaparak iki şehri birbirine bağlamaya karar vermişti. Böylece Khan-Fu şehrinde bulunan Müslüman tüccarların başkente daha rahat ve hızlı bir şekilde ulaşmasının yolu açılmıştır.⁵³

Müslüman tüccarlar Çin deniz ticaret yolu üzerinde bulunan şehirler ve adalarda yaşayan halklarla da ticaret yapmıştır. Bu güzergâhta bulunan Sumatra, Lambri ve Barus limanları ön plana çıkmıştır. Fakat bu limanlarla yapılan ticaret Hintli korsanların saldırılarına maruz kalmıştır.⁵⁴

Semerkant'tan yüklü miktarda ticaret malıyla birlikte yola çıkan tüccarların Irak'a kadar geldiği belirtilmektedir. Daha sonra Basra'dan hareket ederek deniz yoluyla Umman'a oradan da Çin'e giden yolun orta noktası olarak kabul edilen Kilâ'ya kadar gitmişlerdir. Kilâ, Müslüman tüccarlarla Çinli tüccarların bir araya geldikleri yer olarak tarif edilmiştir. Kilâ'da Müslüman tüccarlarla buluşan Çinli tüccarlara ait gemilerin daha sonra, Umman, Sîraf, Bahreyn, İran, Ubulle ve Basra'ya kadar gittikleri ifade edilmiştir.⁵⁵ Bağdat'ta ise H. II. yy. sonunda Çin'den gelen antika malların satıldığı bir çarşının varlığı Çin ile Abbâsîler arasındaki ticarî ilişkiler hakkında fikir vermesi açısından önem arz etmektedir.⁵⁶

Sirafi, Çin ile Araplar arasındaki ticarî ilişkilerin ilerleyişini Sîraf'ta Çinli tüccarların bıraktıkları Çin paralarının varlığından hareketle ifade etmektedir. Sirafi, bu paraların bakır ve diğer madenlerin birbirine karıştırılarak yapıldığını belirtmektedir. Bu paralar Bağli dirhem büyüklüğündedir. Ortasında geniş bir delik bulunmaktadır. Bu paralardan her bin tanesinin değeri bir miskal altın kadardır. Bu paraların arkasında Çin alfabesiyle yazılmış yazılar da bulunmaktadır.⁵⁷

⁵⁰ Kürdî, *el-İslâm ve'l-Müslimün fi's-Sîn mâ beyne'l-karneyni's-sâbi ve'l-âşir*, 86.

⁵¹ Adevî, *Devletü'l-İslâmiyye ve imparatoriyeti'r-Rûm*, 128.

⁵² Kürdî, *el-İslâm ve'l-Müslimün fi's-Sîn mâ beyne'l-karneyni's-sâbi ve'l-âşir*, 89.

⁵³ Kürdî, *el-İslâm ve'l-Müslimün fi's-Sîn mâ beyne'l-karneyni's-sâbi ve'l-âşir*, 89-90.

⁵⁴ Dûrî, *Târîhu'l-Irâk el-iktisâdî fi'l-karni'r-râbi'l-hicrî*, 171.

⁵⁵ Mes'ûdî, *Mürûcû'z-zeheb*, 1/158.

⁵⁶ Kâşif, "Alâkâtü's-Sîn bi'diyâri'l-İslâm", 148.

⁵⁷ Sîrâfî, *Zeyl silsiletü't-tevârîh*, 71; Sînî, *Alakât beyne'l-'Arab ve's-Sîn*, 113.

Sirâfî, Çinli tüccarların fülûs (bakır para) ile alışveriş yaptıklarını bunun sebebinin de Araplar'ın dirhem ve dinarla alışveriş yapmış olduğunu ifade etmektedir. Dirhem ve dinarların hırsızlara açık durumda olduğu, dolayısıyla dirhemi veya dinarı çalınan birinin çok büyük bir zarara maruz kalacağı açıktır. Ancak fülûs ile ticaret yapanların en fazla on bin fülûs taşıdıklarını ve bunun da en fazla on miskal altına denk olacağını belirtmektedir.⁵⁸ Çinli tüccarların hırsızlığa karşı temkinli davranmaları nedeniyle yanlarında fazla para taşımadıkları anlaşılmaktadır. Bu durum doğal olarak kâr oranlarını ve ticaret hacimlerini de etkilemektedir.

Müslümanlarla Çinliler arasındaki ticarî ilişkilerin Abbâsîler'in ilk asrına tekabül eden H. II. yy.'da (M. 8. yy.) giderek arttığını söylemek mümkündür. Miladî IX. yy.'da Çin'deki deniz ticareti ağırlıklı olarak Kore, Japonya, Java ve Malaya adaları ile ticarî ilişkileri olan Quanzhou şehrine kaymıştı. Bu şehirde Çin için hayati öneme sahip olan ve Khan-Fu'da kolay kolay bulunamayan ticaret malları yer almıştı. Kısa süre içerisinde Guangzhou limanı en büyük ticarî liman haline gelmiş ve buraya Müslüman tüccarlar da akın akın gelmeye başlamıştı. Ancak zaman zaman Çin'de ortaya çıkan karışıklıklardan dolayı Müslüman tüccarların mallarıyla birlikte Malaya adalarına sığındıkları ifade edilmiştir. Malaya adalarına da sık sık Sîraf'tan ve Umman'dan Müslümanlara ait ticaret gemileri gelmiştir.⁵⁹

Çinliler, Araplar'a tüccar anlamına gelen Taşi adını vermiştir. Taşi, Farsça'daki tüccar anlamına gelen tazi kelimesinden hareketle Araplar için kullanılmıştır. Bu da Çin'e giden Araplar'ın ağırlıklı olarak tüccar olduklarını ortaya koyan önemli bir husustur. Farsça'daki Tazi kelimesi Pehlevî'deki Tacik kelimesinden türetilmiştir.⁶⁰ Askerî ise bu duruma karşı çıkarak Taşi isminin eski dönemlerden itibaren Bahreyn'de ikamet eden ve Çin'e gidip gelen, denizcilik alanında ve ticaretle profesyonelleşen Tayy kabilesi için kullanıldığını ifade etmiştir.⁶¹ Hangi amaçla kullanılmış olursa olsun Çinli kaynaklarda Müslümanlar için kullanılan bu kelimenin Müslümanlarla Çinliler arasındaki sıkı ticarî ilişkilerin varlığına işaret ettiği gayet açıktır.

Abbâsîlerin ilk asrının muasırı olan Çin yönetimlerinin Çin'de bulunan Müslüman topluluklara değer verdiği ve onların yaşamlarını kolaylaştırıcı önlemler aldıkları ve Müslümanlara hoşgörülü bir şekilde muamele ettikleri rivayet edilmektedir. Örneğin söz konusu dönemdeki Çin hükümdarlarından bir tanesi, Çin'in en büyük ticaret şehirlerinden biri olan Khan-Fu'da yaşayan Müslümanlar arasından birini seçerek Müslümanlar için vali olarak tayin etmiştir. Vali, bayram zamanlarında Khan-Fu'da bulunan Müslüman tüccarlara bayram namazlarını dahi kıldırıldığı, hutbe îrâd ettiği ve halifeye dua ettiği kaynaklarda belirtilmektedir. Ayrıca Müslümanlara Çin'in her bölgesinde serbestçe ticaret yapabilme imkânı tanınmıştı. Bunun için de Müslümanlara Çin hükümeti tarafından onaylanmış bir evrâk verilmiştir. Süleyman et-Tâcir, orada yaşayan Iraklı tüccarların Çin yönetimini benimsediklerini ifade etmektedir.⁶²

Abbâsîlerle Çin arasındaki ticarî ilişkiler, H. III. yüzyılda düzenli ve güvenilir bir şekilde ilerlemiştir. Çin'e gidip gelen ve kâr elde edenlerin sayısı arttıkça büyük topluluklar halinde Çin'e

⁵⁸ Sîrâfî, *Zeyl silsiletü't-tevârîh*, 70-71.

⁵⁹ Sîni, *Alakât beyne'l-'Arab ve's-Sîn*, 131.

⁶⁰ Kâşif, "Alâkât es-Sîn bi diyârî'l-İslâm", 143; Hourani, *el-'Arab ve'l-Milâha fî Muhiti'l-Hindî*, 191.

⁶¹ Askerî, *et-Ticâre ve'l-milâha fî halîci'l-'Arab fî asri'l-Abbâsî*, 142.

⁶² Süleyman et-Tâcir, *Silsiletü't-Tevârîh*, 14; Mustafa Hizmetli, *Abbasiler dönemi ticaret hayatı, İslam Tarihi ve Medeniyeti içinde* (İstanbul: Siyer Yayınları, 2018), 6:164.

ticaret için gitme konusunda insanlar cesaretlenmiştir. Sîrâfî'nin tespitlerinden anlaşıldığına göre farklı kesimlerden Iraklı birçok tüccar deniz yoluyla Çin'e gidip gelmekteydi.⁶³

Fars Körfezi, Basra ve Hint sahillerinde Çinliler'e ait gemilere sıklıkla rastlanmıştır. Abbâsîlerin halifelige gelişi deniz ticaretini ileri taşıyan önemli bir etken olmuştur. Özellikle Fars Körfezi'nin bu anlamda önemi oldukça artmış hem ithalat hem de ihracatın en önemli noktalarından biri haline gelmiştir.⁶⁴

Çinli kaynakların aktardığı bilgilere göre doğu ile batı arasındaki ticaret H. IX. yy.'ın sonlarına kadar Müslümanların kontrolünde kalmıştır. Müslümanların, H. III. yy.'da ticarî deniz yolculuklarına çıkarken başlangıç noktaları olan Fars Körfezi'ni Çin Körfezi diye adlandırılmıştır. Fars Körfezi'nden yolculuklarına başlayan tüccarlar Hint Okyanusu'ndan geçmek için Serendib'e (Seylan) ve bazı adalara uğramışlardır. Oradan da Çin'in ticarî limanlarına ulaşmışlardır. M. IX. yy.'dan itibaren Çinliler'in güney denizlerine doğru sefer sayıları azalırken Müslümanların seferleri artmıştır.⁶⁵

Ebû Ca'fer el-Mansûr'un ticaret ile ilgilenmesinin arka planında büyük hedefler yatmaktaydı. Bağdat'ı inşa ettikten sonra Bağdat'ı Uzakdoğu'ya bağlama girişimlerine başlamıştı. Ebû Ca'fer el-Mansûr "İşte Dicle! Çin ile arasında hiçbir engel yoktur. Denizde olan ne varsa bize Dicle sayesinde gelir" diyerek Uzakdoğu ile Bağdat arasındaki bağlantıyı sağladığını ortaya koymuştur.⁶⁶ H. III./M. IX. asır yani Abbâsîler'in ilk asrında Çin ile Abbâsîler arasında ticaret oldukça yoğun bir şekilde yapılmıştır. Basra ve Sîraftan hareket eden Müslümanların gemileri Çin'e doğru hareket ederken Çin'den gelen ticaret gemileri de Basra'ya ticaret için gelmekteydi.⁶⁷

Çin ile Müslümanlar arasındaki ticarî ilişkilerin yeni bir ivme kazanmasında önceki dönemlerden süregelen ticaret geleneğini sürdürme ve geliştirme çabaları yer almıştır. Hârûnürreşîd dönemine atfedilen Denizci Sinbad diye bilinen meşhur denizcinin bin bir gece masallarında aktardığına göre Müslüman tüccarların deniz ticaret yolculukları Bağdat'tan başlayarak Malakka yarımadasına ve oradan da Çin'e kadar devam etmektedir. Abbâsî halifeleri hem servetlerini artırmak hem de doğunun zengin ürün yelpazesini (özellikle de baharatlar, güzel kokular ve ipek) kendi memleketlerine taşıma arzusunun olduğu belirtilir.⁶⁸ Bağdat'ın refah ve lüks seviyesi giderek artmaya başlamıştı. Bu refahın devamını sağlayabilmek adına özellikle Bağdatlı büyük tüccarların Çin ve Hindistan'a gerçekleştirdikleri ticarî yolculukları artırmışlardır.⁶⁹

H. III. asırda Irak ile Çin arasında gerçekleşen ticaret, Iraklı farklı kesimlerden birçok tüccarın Çin'e gitmeye başlamasıyla birlikte yeni bir ivme kazanmıştır.⁷⁰ Özellikle bu karşılıklı ticarî ilişkilerin Abbâsî Devleti'nin kuruluşundan itibaren gerçekleştiğini söylemek mümkündür. Halife Me'mûn, Bağdat'a geldiği zaman kendisine Fadl b. Rebi' tarafından eşi benzeri görülmemiş bir yakut hediye edilmişti. Me'mûn, bu yakutu ellerinde çevirmeye başlamıştı. "Bundan daha güzel bir yakut görmedim" demiştir. Ebû Müslim el-Horasânî, Abbâsî Devleti'nin kuruluşu sırasında

⁶³ Sîrâfî, *Zeyl silsiletü't-tevârîh*, 61.

⁶⁴ Kâşif, "Alâkâtü's-Sîn bidiyâri'l-İslâm", 147.

⁶⁵ Kâşif, "Alâkâtü's-Sîn bidiyâri'l-İslâm", 141-142.

⁶⁶ Muhammed b. Cerîr et-Taberî, *Târîhu'r-rûsûl ve'l-mülûk* (Kahire: Dâru'l-Meârif, 1976), 7/617.

⁶⁷ Dûrî, *Târîhu'l-İrâk el-iktisâdî fî'l-karnî'r-râbii'l-hicrî*, 171.

⁶⁸ Adevi, *Devletü'l-İslâmiyye ve İmparatoriyyeti'r-Rûm*, 128.

⁶⁹ W. Heyd, *Yakın Doğu ticaret hayatı* (Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 1975), 32.

⁷⁰ Sîrâfî, *Zeyl silsiletü't-tevârîh*, 61.

halife Ebü'l-Abbâs es-Seffâh'a yakışacak bir hediye alması için Ziyad b. Salih'i Çin'e göndermiştir. Ziyad b. Salih de Çin'den çok değerli bir lob yâkut getirmiştir. Ebü'l-Abbâs bu yâkutu Abdullah b. Ali'ye, o da Mehdî'ye Mehdî de Hârûnürreşîd'e verdi. Bu şekilde Çin'den gelen malların halifelerden birbirine intikal etmesi Çin'den gelen mallara verilen değeri ortaya koymaktadır.⁷¹ Bağdat'ta içinde sadece Çin'den gelen ticaret mallarının satıldığı çarşının bulunması ticarî ilişkilerdeki güvenin göstergesidir. Ya'kübî, "Bağdat çarşıları ile ilgili tespitlerinin girişinde Hâlid b. Bermek'in evlerine yakın yerde Çin'den gelen madenlerin yer aldığı Hudayr çarşısında bir yol bulunmaktadır" der. Bu çarşı, çeşitli yollarla daha geniş çarşıların ve yoğun ticarî faaliyetlerin olduğu büyük çarşılara açılmaktaydı. Bu özellikler Hudayr çarşısının özel bir çarşı olduğu izlenimini vermektedir. Bu da Bağdat'taki çarşılarda yer alan Çin mallarına dair bilgi de vermektedir.⁷²

Halife Mansûr döneminde Çin'e yapılan deniz seferleriyle Çin'e ulaşan tüccarlar Çin'deki limanlara giriş yaptıkları andan itibaren Çinli görevliler tarafından bütün bilgileri kaydedilmiştir. Daha sonra getirmiş oldukları mallar sayılarak kayıt altına alınmıştır.⁷³ Çinli tüccarlar sürekli Bağdat'a gelerek ticaret yapmış ve ticaretlerinden çok büyük oranlarda kâr elde ettiklerini belirtmişlerdir.⁷⁴ Hârûnürreşîd, döneminde de Çin ile ticarî ilişkilerde gelişmeler olmuştur. Hârûnürreşîd döneminden önce Yahudi ve Hristiyanların ticarete etkili olduğu ifade edilmiştir. Ancak bir süre sonra Müslümanların bu alanda da etkinliği artmış Abbâsî Devleti'nin sınırları içerisindeki çarşıların sayısı artmıştı. Müslüman tüccarların bu dönemde Çin ile yaptıkları alışverişlerde ipek, süslü kumaşlar, değerli taşlar ve renkli camlar ağırlıklı olarak ticareti yapılan mallardı. Ticaret mallarının kara yoluyla Çin'e ulaştırılmasında posta yöntemi benimsenmişti. Birçok sayıda ticaret kervanı ile Çin'e ulaştırılan mallar yol üzerinde bulunan dinlenme mekânlarında bir başka kervana teslim ediliyordu. Hârûnürreşîd, ticaretin gelişmesi için gereken adımları atarak ülkesindeki refah düzeyinin oldukça yükselmesini sağlamıştı. Doğuda Endonezya'dan batıda Fas'a ve Endülüs'e kadar ticaretin gelişmesi bunun en önemli göstergelerindendir. Ayrıca Süveyş Kanalı'nın kazılarak ticaretin geliştirilmesi fikrinin de Hârûnürreşîd'e ait olduğu belirtilmektedir.⁷⁵

Çinli kaynaklarda H. I ve II. asırda Ebü'l-Abbâs es-Seffâh, Ebû Ca'fer el-Mansûr ve Hârûnürreşîd tarafından birçok ticarî sefer düzenlendiği belirtilmektedir. Yine bu kaynaklarda Hârûnürreşîd tarafından üç ayrı heyetin Çin'e gönderildiği ve bir tanesinin 182/798 yılında Çin'e ulaştığı kaydedilir.⁷⁶ Bazı kaynaklarda Emevîler döneminde Bağdat'tan yola çıkarak Çin'e doğru giden on yedi, Abbâsîler zamanında ise on beş seferin düzenlendiği aktarılmaktadır. Bağdat'tan Çin'e doğru gerçekleştirilen seferlerin büyük çoğunluğunun ticaret amacıyla gerçekleştirildiğine dikkat çekilmektedir. Abbâsîler'in başkenti olan Bağdat'ı deniz ticareti için çok önemli bir koridor olan Dicle kıyısına kurmaları ticarete verdikleri önemin göstergesidir.⁷⁷

⁷¹ Ebî'l-Fadl Ahmed b. Tahir İbn Tayfur, *Bağdad fî târîhi'l-hilafeti'l-Abbâsîyye* (Bağdat: Mektebetü'l-Müsennâ, 1968), 9.

⁷² Ahmed b. Ebî Ya'küb İshâk b. Ca'fer b. Vehb b. Vâzih el-Ya'kübî, *Kitâbü'l-Büldân* (Beyrut: Dâru'l-Kütübü'l-İlmiyye, 2001), 49.

⁷³ Mehmet Nadir Özdemir, "Abbâsîler'de Kölelik", *İslâm Tarihi ve Medeniyeti* (İstanbul: Siyer Yayınları, 2018), 6/144; Nebi Bozkurt, "İpek Yolu", *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi* (İstanbul: Türkiye Diyanet Vakfı Yayınları, 2000), 22/372.

⁷⁴ İbnü'l-Fakih Ebî Abdillâh Ahmed b. Muhammed b. İshak el-Hemedânî, *Kitâbü'l-büldân*, ed. Yusuf el-Hâdî (Kahire: Alimü'l-Kütüb, ts.), 278.

⁷⁵ Ahmed Emin, *Harun er-Reşîd* (Mısır: Hindavî, 2014), 29.

⁷⁶ Kâşif, "Alâkâtü's-Sîn bidiyâri'l-İslâm", 143.

⁷⁷ Taberî, *Târîhu'r-rusûl ve'l-mülûk*, 7/214.

Çin'e hareket eden gemileri Basra'dan hareket eder, Basra'dan ve daha sonra Umman'dan yüklenen ticaret malları ile Sîraf'a kadar giderdi. Sîraf'ta ise Basra ve Umman'dan gelen mallar Çinli gemilere yüklenmekteydi. Böylece Çin'e doğru hareket etmeye başlayan ticaret gemileri önce Maskat'a ve ardından Hindistan sınırlarına girerlerdi. Hindistan'ın önemli ticaret şehirlerinden Kullum Mali'den geçerek uzun bir yolculuk sonrasında Khan-Fu'ya ulaşmaktaydı.⁷⁸

Abbâsîler döneminde Çin ile ticarî ilişkilerin kazandığı ivme sonucunda Abbâsî sınırları içerisinde bazı bölgeler Çin'e nisbet edilir olmuştur. Yâkût el Hamevî, Vasıt şehrinin güneyinde bulunan küçük bir beldenin Sînîyye (Çin) olarak adlandırıldığını belirtmektedir. Bu beldede yer alan dükkânlar da aynı isimle anılmaktaydı. Bu beldenin kadısı ise Hasan b. Ahmed b. Mahan Ebû Ali es-Sînî olarak tanınmıştı. Çin'e çok sık gidip gelen tüccarlar da "Sînî" olarak künyelendirilmişti.⁷⁹ Ticaret nedeniyle Çin'e sık sık gidip gelen ve bu yüzden "Sînî" olarak adlandırılanlardan biri İbrahim b. İshak adlı bir tüccardı. "Sînî" künyesini kullananlardan biri de Ebû'l-Hasan Sa'du'l-Hayr el-Ensarî adlı bir tüccardı. Bu tüccar Çin'e ticaret için gidip uzun süre kaldıktan sonra Bağdat'a dönmüştü. Döndükten sonra da kendi kendine "Sînî" künyesini takmıştı. Bu hususlar Çin ile Abbâsîler arasındaki ticarî ilişkileri ortaya koymasından oldukça önemlidir. Bunun dışında Bağdat'ta azınlıklara ait mahallelerde yaşayan ve kâğıt üretiminde çalışan bazı Çinli ailelerin bulunduğu aktarılmıştır. Bu aileler sadece kâğıt üretiminin yanı sıra ticaretle de uğraşmaktaydı. Bağdat ile Çin arasındaki ticarî ilişkilerin gelişmesinde bu ailelerin de büyük payı olmuştur.⁸⁰

Bazı Çinli kaynaklarda yer alan bilgilere göre H. II. asrın ortalarında Kûfe'de bir kısım Çinli sanatkârlardan ve ustalardan oluşan gruplar bulunmaktaydı. Çinli bir yazar olan Tou Houan 134/750 yılında Araplar'a esir düşmüştü. Ancak daha sonra 145/762 yılında kaçmayı başarmış ve Çin'e giden bir ticaret gemisine binerek oradan ayrılmıştı. Tou Houan daha sonra kaleme aldığı eserinde Kûfe'de kendi milletinden bazı sanatkârların esir olduklarını belirtmiştir. Ayrıca Araplar'ın bu esirlerden ipek, altın ve gümüş antika, gravür ve fotoğrafçılığı öğrendiklerini ifade etmiştir.⁸¹

Çin, kâğıt sanayisinde oldukça gelişmişti. Çin'de üretilen kâğıt ürünlerin ihracı da Çin sınırlarını aşmıştı. İslâm şehirlerinde de Çin'den gelen kâğıt ürünlerin varlığı Çin ile İslâm âlemi arasında sağlam ticarî ilişkiler olduğunu ortaya koymaktadır. Söz konusu dönemde Çin yönetimi yabancı tüccarları vergiden muaf tutuyordu. Bu muafiyetin sebebi ticari ilişkilerin güçlendirilmesini sağlamaktı.⁸²

Kâğıt sanayisinin önce Semerkant'ta daha sonra ise tüm İslâm âleminde tanınmasının sebebi olarak Talas Savaşı'nda esir alınan Çinliler gösteriliyordu. Alman bilim adamları tarafından Sâmerâ şehrinin kalıntıları arasında buldukları çanak çömlek porselen kalıntıları bulunmuş ve inceleme neticesinde bu kalıntıların Tang hanedanı dönemine ait oldukları tespit edilmiştir. Bu kalıntılar da Berlin'deki bir müzenin İslâmî eserler bölümünde sergilenmektedir.⁸³

Müslümanların Çin ve Hindistan ile yaptıkları deniz ticareti ciddi tehlikelere maruz kalmaktaydı. Bu tehlikelerin başında, korsan saldırıları gelmekteydi. Korsan saldırıları öyle bir

⁷⁸ Sînî, *Alakât beyne'l-'Arab ve's-Sîn*, 111-112.

⁷⁹ Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, 4/440.

⁸⁰ Hamevî, *Mu'cemu'l-Büldân*, 4/440.

⁸¹ Paul Pelliot, "Des artisans Chinois à la capitale Abbasside En 751-762" *Toung Pao* 26/2 (1928), 110-112.

⁸² Kürdî, *el-İslâm ve'l-Müslimûn fî's-Sîn ma beyne'l-karneyn es-sâbi' ve'l-âşir*, 83.

⁸³ Kâşif, "Alâkâtü's-Sîn bidiyâri'l-İslâm", 149.

boyuta ulaşmıştı ki korsanlar artık Arap Körfezi'ne hatta Kızıldeniz'e kadar saldırma cüreti göstermeye başlamışlardı. Bu korsan saldırıları Hindistan'a ve Çin'e giden Müslüman tüccarların gemilerine yönelik yapıyordu.⁸⁴ Ebû Ca'fer el-Mansûr Basra'da olduğu bir sırada Cidde'ye yapılan korsan saldırılarını haber alınca onlarla savaşmak üzere ordu hazırlayıp üzerlerine göndermiştir.⁸⁵

2.1. Limanlar

Müslümanlarla Çinliler arasındaki ticarî ilişkilerden bahsederken deniz ticaretinde önemli yere sahip olan bazı limanlardan da söz etmek gerekmektedir. Bu limanlara kısaca değinelim;

Hürmüz; diğer adı Curum olarak bilinen bu liman dönemin en büyük limanı olarak anılmaktaydı. Mısır'dan, Şam'dan, Irak'tan, Fars'tan, Horasan'dan ve Mâverâünnehir'den tüccarlar akın akın bu limana geliyorlardı. Bu bölgelerin dışında Türkistan, Kıpçak ve diğer doğu şehirlerinden de tüccarların ticaret için geldikleri önemli bir limandır. Uzak yakın dünyanın birçok yerinden gelen tüccarlar, değer olarak veya mülk olarak eşdeğer bir şey karşılığında getirdikleri malları rahatlıkla boşaltma ve satın aldıkları malları yükleme işlemini yapabiliyorlardı.⁸⁶ Buradan anlaşılacağı üzere ticaret sadece para ile değil aynı zamanda takas usulü ile de yapılmaktaydı.

Mâbâd; Arap ve Çinli gemilerin demirlediği önemli limanlardan bir tanesi de Hindistan'ın güneyinde Seylan Adası'nın karşısında bulunan Mâbâd limanıdır. Mâbâd halkının Çin ile kuvvetli ilişkileri vardı.⁸⁷

Palm Bang; Çin ile Seylan adası arasında Sumatra Adası'nın doğusunda yer almaktadır. Burası, Araplar tarafından Cezîretü'r-Râminî olarak adlandırılmaktaydı. Buradaki liman, deniz ticareti, ithal edilen ve ihraç edilen ürünler açısından oldukça geniş bir yelpazeye sahipti. Bu adanın özel mahsullerinin yanı sıra deniz kabukları, kâfûr, aloe, karanfil, sandal ağacı, bütün güzel kokulu otlar, kafil, bütün üd çeşitleri, inci, mercan kender, styrax denilen sütlü bitki, pamuklu dokuma ürünleri anber vb. birçok ürün Araplar'ın kontrolü altındaki bölgelerden ithal edilen ürünler arasında yer alıyordu. Burada toplanan yabancı tüccarlar ise birlikte getirmiş oldukları malları takas yoluyla alıyorlardı. Takas usulü esnasında altın, gümüş, çömlek, demir, kâfûr, atlas ve brokar kumaşlar kullanılıyordu. Özellikle demir karşılığında kehribar satın aldıkları ifade edilmektedir.⁸⁸

Java Adası; Çin Denizi'nin sınırlarında yer alan Çinli ticaret gemilerinin demirlediği önemli limanlardan bir tanesidir. Bölge halkının doğuda Çin ile batıda da Müslümanlarla ticarî ilişkileri bulunmaktaydı. Çinli tüccarların sıklıkla gidip geldiği bir limanı olan Java adasından ud, kâfûr (okaliptus), sümbül, enginar, karanfil ve Çin kili satın alıp başka ülkelerde satıyorlardı.⁸⁹

Çinli imparatorlar, Müslümanlarla aralarındaki gerek siyasî gerekse ticarî ilişkilere binaen Abbâsî halifelerine hediyeler gönderiyorlardı. Abbâsîlerle diplomatik ilişkileri güçlü tutmak isteyen Çin imparatorları elçileriyle birlikte antikalar, brokar, Çin ipeği olarak bilinen Kamhâb, porselen vb. değerli ve zarif hediyeleri Abbâsî halifelerine gönderiyorlardı.⁹⁰

⁸⁴ Mes'ûdî, *et-Tenbîh ve'l-işrâf*, 49.

⁸⁵ Taberî, *Tarîhu'r-rusûl ve'l-mülûk*, 8/42.

⁸⁶ Sînî, *Alakât beyne'l-Arab ve's-Sîn*, 116.

⁸⁷ Sînî, *Alakât beyne'l-Arab ve's-Sîn*, 117.

⁸⁸ Kazvinî, *Âsâru'l-bilâd ve ahhâru'l-ibâd*, 29-30; Sînî, *Alakât beyne'l-Arab ve's-Sîn*, 118.

⁸⁹ Kazvinî, *Âsâru'l-bilâd ve ahhâru'l-ibâd*, 29; Sînî, *Alakât beyne'l-Arab ve's-Sîn*, 119.

⁹⁰ Bardes Abdel Halim Elraghy vd., "ez-Zühûru's-Sîniyyeti'l-Müsteârati fî'l-Fenni'l-İslâmî Hatta Nihâyeti'l-Karni

Çin ile Araplar arasında önemli ticaret merkezleri yer almaktaydı. Malabar bu merkezler arasında ön plana çıkan bir özelliğe sahipti. Burası Çinli, İranlı, Habeşli ve Yemenli tüccarların bir araya geldikleri yer olarak bilinmekteydi.⁹¹ Müslümanların Çinlilerle olan sıkı ticarî ilişkileri M. 874-889 yılları arasında Çin'de meydana gelen iç karışıklıklar ve savaşlar nedeniyle sekteye uğramıştı. Müslüman tüccarların Çin'den (Kanton ve Zeytun) çıkarılması ve Kilâbar'a sığınmalarıyla Müslümanların ticareti Malakka Yarımadası'na kaymıştı.⁹²

2.2. Ticarî Ürünler

Çin İmparatorluğu, ticarî açıdan üretmiş olduğu ürünlerin çokluğu ve çeşitliliği açısından oldukça zengindir. Özellikle Abbâsî Devleti çarşılarında en fazla aranan ve rağbet gören mallar Çin'den gelen ticaret mallarıydı. Bu yüzden farklı ülkelerden gelen tüccarlar Çin mallarını elde etme konusunda adeta birbirleriyle yarış halindeydi.⁹³

Abbâsî Devleti ile Çin İmparatorluğu arasındaki ticarî ilişkiler karşılıklı ithalat ve ihracat ürünlerinin artmasıyla daha sıkı bir hâl almıştı. Hatta Bağdat'ta sadece Çin'den gelen kıymetli antika malların satıldığı bir çarşı kurulmuştu. Sûk Hudayr adıyla bilinen çarşı da Çin'den gelen özel ticarî ürünlerin satıldığı bir çarşı olarak biliniyordu.⁹⁴ Çin'den gelen ticaret malları öyle meşhurdur ki haklarında darb-ı meseller söylenir olmuştu. Özellikle Yemen'e Çin'den gelen ticaret malları için "ticaretin prensi geldi" denilmekteydi.⁹⁵ Bütün bunlar Abbâsîler ile Çin arasındaki ilişkinin ne kadar sıkı olduğunu ortaya koyan hususlar olarak değerlendirilebilir.

Çin'in ilk limanı olan Lukin'de birçok önemli ticarî ürün bulunmaktadır. Çin taşı, Çin ipeği ve Çin seramiğinin yanı sıra bol miktarda pirinç de bulunmaktadır. Lukin, Çin'in meşhur ticaret merkezi olan Khan-Fu'ya deniz yolculuğu ile dört günlük mesafede bulunmaktadır. Khan-Fu şehri büyük bir liman ve ticarî merkez olması nedeniyle ürün çeşitliliği açısından oldukça zengindir. Her türlü meyve, bakliyat türleri, arpa, pirinç ve şeker kamışının yetiştirildiği de ifade edilmektedir.⁹⁶ Şila beldeleri olarak bilinen Çin'in dağlık bölgeleri olan son kesimlerinde çok sayıda altın madeni bulunmaktadır. Müslümanlardan buraya gidenler orada kalıcı olarak ikamet ediyorlardı. Çin'den ve doğudaki deniz tarafından ipek, verenda, kumaş, misk, öd ağacı, samur postu, eyer, seramik, ilaç, Çin ağacı ve haluncan (zencefile benzeyen ve tıpta tedavi amacıyla kullanılan bir bitki) ithal edilmektedir. Vakvak'tan ise altın ve abanoz ithal edilmektedir.⁹⁷ Câhız, *Kitâbü'l-buhâlâ* adlı eserinde bir grupla ziyaret ettikleri birinin evinde akik taşlarından oluşan bir sofraya ve Çin'den gelen parlak madeni eşyalar gördüğünü ifade etmektedir.⁹⁸

Çin'den en fazla ithal edilen ürünler arasında hiç şüphesiz kâğıt yer almaktadır. Kâğıt, taşınmaya fazla elverişli olmasa da Arap tüccarlar kâğıdı Bağdat'a taşımaya başarmışlardır.⁹⁹ Çin'den ithal edilen kâğıtlar ketenin kabartılması daha sonradan da açılması suretiyle îmal ediliyordu. Hârûnürreşîd döneminde divanlarda kırtasiye ürünleri yerine Çin'den ithal edilen

H.9/M.15", *Journal of Tourism Hotels and Heritage (JTHH)* 2/1 (2021), 175.

⁹¹ Sînî, *Alakât beyne'l-Arab ve's-Sîn*, 117.

⁹² Dûrî, *Târîhu'l-İrâk el-iktisâdî fî'l-karnî'r-râbîi'l-hicrî*, 171.

⁹³ Tarık Fethi Sultan, *el-'Arab ve's-Sîn fî kurûni'l-vüstâ* (Musul: Musul Üniversitesi, Külliyyetü'l-Âdâb, Yüksek Lisans Tezi, 1975), 166.

⁹⁴ Kâşif, "Alâkâtü's-Sîn bidiyâri'l-İslâm", 148.

⁹⁵ Muhammed b. Ahmed Makdisî, *İslâm coğrafyası (Ahsenü't-Tekâsîm)* (İstanbul: Selenge Yayınları, 2015), 108.

⁹⁶ İbn Hurdâzbih, *Yollar ve Ülkeler*, 64.

⁹⁷ İbn Hurdâzbih, *Yollar ve Ülkeler*, 65.

⁹⁸ Kâşif, "Alâkâtü's-Sîn bidiyâri'l-İslâm", 148.

⁹⁹ Colin George Frederick Simkin, *The traditional trade of Asia* (London: Oxford University Press, 1968), 89.

kâğıtların kullanılması nedeniyle kâğıt ithalatı artmıştır. Abbâsîler'in ilk asrında Çin ve Semerkant'ın kâğıt üretiminde tekelleşecek kadar ileri gitmesi Abbâsîler'i bu tekelleşmeyi ortadan kaldıracak çözümler aramaya sevk etmiştir. Bu sebeple Irak'ta kâğıt fabrikaları kurulmaya başlamıştır. Bu fabrikalarda da Çin'den getirilen kâğıt îmalâtçıları istihdam edilmişti.¹⁰⁰ Ancak Çin ve Semerkant'ta üretilen kâğıtlar İslâm beldelerinde uzun yıllar boyunca rağbet görmeye devam etmiştir. Çünkü Çin'de üretilen kâğıtların üretim tekniği ve ana malzemeleri nedeniyle kâğıt kalitesi sürekli birinci sınıftı. Çin kâğıdı üretiminde kullanılan malzemeler ot,¹⁰¹ dut ağacı, bambu çubukları, hasarlı ipek kozalarıydı.¹⁰² Çin'den ithal edilen belli başlı ürünleri şu şekilde saymak mümkündür: "Hoş kokulu maddeler, ipekten mâmûl eşya, porselen, kâğıt, mürekkep, tavus kuşları, süratli atlar, eyer takımları, keçe ve tarçın."¹⁰³

Çin'den ithal edilen en önemli ürünlerden bir tanesi de seramikti. Çin'in bazı şehirlerinin seramik yapımında oldukça gelişmişlerdi. Bu şehirlerin başında Zeytun (Quanzhou) şehri geliyordu. Zeytun (Quanzhou) şehrinde seramik özel yöntemlerle îmal edilmekteydi. Îmal edilen bu seramikler başta Müslüman beldeler olmak üzere birçok yere ihraç ediliyordu. Hatta Fas'ta dahi Çin seramiklerine ait kalıntılara rastlanması Çin ürünlerinin ne denli rağbet gördüğü İslâm beldeleri ile aralarında var olan ticarî ilişkinin yoğunluğu hakkında fikir vermektedir.¹⁰⁴ Aynı zamanda Sâmerrâ'da yapılan kazılarda elde edilen bulgular Tang hanedanlığı döneminde Çin'de üretilen seramiklerin Irak'a girdiğini ortaya koymaktadır. Bununla birlikte Iraklı ustalar tarafından Çin seramiğinin taklit edildiğini ortaya koyan bulgulara da rastlanılmıştır.¹⁰⁵

Seramik, taşıdığı ticarî önem itibarıyla Çin'deki en önemli mallar arasında kabul ediliyordu. Bu durumun neticesinde de Çin, seramik üretiminde, ihracatında ve fiyatlarının belirlenmesinde adeta tek yetkili konumundaydı.¹⁰⁶ Altın, gümüş ve bronz eşyalar, yeşim oymalar ve çeşitli resimler Çin'in imal ettiği ürünler arasında yer alıyordu. Kalay ve kurşun gibi madenler de Çin'in ihraç ettiği diğer ürünlerdir.

Çin'den ithal edilen ürünler arasında, yanmaz kumaştan üretilen ve atlar ile süvari savaşçılara giydirilen savaş kıyafetleri ve zırhları da bulunmaktadır.¹⁰⁷ Çin, altın ve yâkût gibi mücevherler ile karanfil ve tarçın gibi faydalı ağaçlar ile hububat, bakliyat, meyve ve şeker açısından oldukça zengin bir coğrafyaya sahiptir. Bol miktarda yetiştirilen bu ürünlerin de ihracatının da yapıldığını söyleyebiliriz. Kazvinî, karanfil ve tarçının elde edilme serüveni ile ilgili ilginç yollardan bahsetmektedir. Karanfil ve tarçın gibi ağaçların çok yüksek dağların tepesinde yetiştiğini ifade eden Kazvinî, bu dağların tepelerinde çok sık ağaçlar olduğunu ve buralarda yılanlardan akreplere çok tehlikeli hayvanlar bulunduğunu ve bu yüzden insanların bu bölgelere gidemediğini ifade etmektedir. Yoğun yağışlar neticesinde gerçekleşen seller ile sürüklenen ağaçların yerleşim yerlerine sürüklenmesi neticesinde insanlar bu ağaçlardan karanfil ve tarçını toplamakta daha sonra satışa ve ihracata hazır hale getirmektedir.¹⁰⁸

¹⁰⁰ Simkin, *The Traditional Trade Of Asia*, 89.

¹⁰¹ Ebû'l-Farac Muhammed b. İshak en-Nedîm, *el-Fihrist* (Mısır: Matbaatu'r-Rahmaniyye el-Mısıriyye, ts.), 31.

¹⁰² Kazvinî, *Âsârul'l-bilâd ve ahhârul'l-ibâd*, 536; Sultan, *el-Arab ve's-Sîn fî kurûni'l-vüstâ*, 168.

¹⁰³ Bernard Lewis, *Tarihte Araplar* (İstanbul: Ağaç Yayınları, 2009), 122.

¹⁰⁴ Sultan, *el-Arab ve's-Sîn fî kurûni'l-vüstâ*, 169.

¹⁰⁵ Ebû Osman Amr b. Bahr, Câhız, *et-Tebassur bi't-ticaret*, 26; Lewis, *Tarihte Araplar*, 122; Mervan Atif ed-Dalaîn, "Sel'u't-ticariyye fi Bağdat fi asri'l-Abbasiyyi'l-evvel", *Dirâsât el-ulûmul-insaniyye ve'l-ictimaiyye* 36/3 (2009), 628.

¹⁰⁶ Sultan, *el-Arab ve's-Sîn fî kurûni'l-vüstâ*, 170.

¹⁰⁷ Sultan, *el-Arab ve's-Sîn fî kurûni'l-vüstâ*, 172.

¹⁰⁸ Kazvinî, *Âsârul'l-bilâd ve ahhârul'l-ibâd*, 54.

Nitrat, zincifre,¹⁰⁹ kükürt, zambak sapları, metallerin parlatılmasında kullanılan maddeler, Vietnam'dan Çin'e gelen ve tıpta kullanılan tarçın, aloe yağı, şeker kamışı, pirinç, palmye ve en kaliteli Hindistan cevizi de Çin'den ithal edilmekteydi.¹¹⁰

Abbâsîler, Çin'den belli başlı ürünleri uzun süre boyunca ithal etmeye devam etmişlerdir. Ancak daha sonra bu ürünlerin üretiminde uzmanlaşmış üreticileri Bağdat'a getirerek söz konusu ürünleri Bağdat'ta üretmeye başlamışlardır. Abbâsîler'in özellikle yoğun miktarda ithal ettikleri kâğıt, mücevher, ipek, farklı türdeki resimler vb. ürünlerin üreticilerini Bağdat'a getirmekle dışa olan bağımlılığı azaltmayı hedeflediklerini ifade edebiliriz.¹¹¹ Öte yandan Çin birçok ürünü de Abbâsîler'den ithal etmekteydi. Mücevherler, inciler, fildişi, gergedan boynuzu, kaplumbağa kabuğu, hoş kokulu ürünler, baharatlar ve değerli ağaçlar Çin'in Abbâsî şehirlerinden ithal edilmekteydi. Fars şehirlerinden ise halı ve duvar halıları ithal etmekteydi.¹¹² Fildişi, yakut, kaplumbağa kabukları, gergedan boynuzu, safir ve kender gibi ürünler, Çinli tüccarların Arap tüccarlardan ithal ettikleri ürün yelpazesini oluşturuyordu. Arap tüccarların Çin'e giriş esnasında mallarının değerinin yüzde otuzu oranında gümrük vergisi ödedikleri ifade edilmektedir. Bazen de gümrük vergisinin çok daha düşük oranlarda tahsil edildiği belirtilmektedir.¹¹³

Sonuç

Emeviler döneminde zirveye ulaşan fetih hareketleri Abbâsîler döneminde durma noktasına gelmişti. Abbâsî halifeleri devletin sınırları içerisinde huzuru sağlayabilmek için çıkan isyanları bastırdıktan sonra halkın ekonomik refah seviyesini yükseltmenin yollarını aramışlardır. Bu bağlamda doğunun zenginliklerinden faydalanabilmek ve servetlerini artırmak için Çin ile ticarete oldukça önem vermişlerdir. Abbâsîler'in ilk döneminde 750-800 yılları arasında Çin'e yapılan on beş ticarî seferden söz edilmesi Çin ile ticarî ilişkilerin ne denli sıkı olduğunu ortaya koymaktadır. Abbâsîler'in ilk asrında Bağdat'ta refah seviyesinin yükselmesinde Çin ile ticaretin çok önemli katkısı olmuştur. Aynı şekilde Çin de Irak başta olmak üzere diğer İslâm beldelerinden ithal ettiği ürünlere çok ihtiyaç duyuyor ve ticaret maksadıyla Çin'e gelen Müslüman tüccarlara her türlü kolaylığı sağlıyordu. Bu bağlamda Çin hükümeti Müslüman tüccarları Çin'in en önemli ticaret merkezlerinden ve liman şehirlerinden biri olan Kanton'a yerleştirmiştir. Kanton'a yerleşen Müslüman tüccarlar kendi dinlerini, kültürlerini, örf ve adetlerini rahatça yaşama imkânına kavuşmuşlardır. Görülen o ki Abbâsîler'in ilk asrında Çin ile ticarî ilişkilerin en önemli özelliği devlet destekli olarak icra edilmesidir. Hem Abbâsî halifeleri hem de Çin hükümeti karşılıklı ticareti teşvik etmiş ve bunun için gereken her türlü önlemi almış ve tüccarlara gereken kolaylıkları sağlamıştı.

Ticaret için kara ve deniz yolları ile Çin'e giden Müslüman tüccarlar, farklı şehirlerden ve farklı ülkelerden geçerek son nokta olarak Çin'e ulaşmaktaydı. Çin'in nihaî hedef olarak belirlenmesi Müslüman tüccarların güzergâh üzerinde bulunan diğer şehir ve ülkelerle de ticarî ilişkiler kurmalarına katkı sağlamıştı. Horasan bölgesindeki şehirler, Mâverâünnehir ve Türkistan bölgesi şehirleri, Hind ve Sind bölgelerindeki şehirler ile Tibet yaylaları kara ticaret yollarındaki güzergâhlar olarak hilafet merkezi Bağdat ile ticarî ilişkilerini güçlendirme fırsatı bulan

¹⁰⁹ Zincifre, bir tür maden olup Çin topraklarında çıkarılmakta ve kırmızı renklidir. Tıpta özellikle deri hastalıklarında kullanılmaktadır. Pas önleyici boya maddesi olarak da kullanılmaktadır. Detaylı bilgi için bk. <https://tr.wikipedia.org/wiki/Zincifre>.

¹¹⁰ Sultan, *el-Arab ve's-Sîn fî kurûni'l-vüstâ*, 173.

¹¹¹ Simkin, *The traditional trade of Asia*, 89.

¹¹² Simkin, *The traditional trade of Asia*, 89.

¹¹³ Dûrî, *Târîhu'l-İrâk el iktisâdî fî'l-karni'r-râbi'l-hicrî*, 172.

şehirlerdir. Aynı durum deniz ticaret yollarındaki liman ve şehirler için de geçerlidir. Abbâsî sınırları içerisindeki limanlardan ayrılan ticaret gemileri Hindistan sınırları içindeki liman ve ticaret şehirlerinden geçerek Çin'e ulaşmaktaydı.

Çin ile ticarete belli başlı ürünlerin ithalat ve ihracatına özel önem verilmiştir. Çin'den ithal edilen ürünlerin başını kâğıt ve seramik çekmektedir. Bunun dışında çeşitli madenler ve tıbbî ve egzotik bitkiler başlıca ticarî ürünler arasında yer almaktadır. Bağdat'ta Çin'den ithal edilen ürünlerin satıldığı özel bir çarşının varlığı Çin ile ticaretin çok geniş bir yelpazeye sahip olduğunu ortaya koymaktadır. Ayrıca zamanla Abbâsî halifeleri Çin'den ithal ettikleri bazı ürünlerin üreticilerini Bağdat'ta istihdam ederek devletin ithalata ayırdığı bütçeyi muhafaza etmenin yollarını aramaya çalışmışlardır. Bu husus Abbâsî halifelerinin devleti ekonomik anlamda kaldırmak için her türlü önlemi aldıklarını ortaya koymaktadır. Abbâsîler'in Çin ile ticaretinin devlet politikası haline geldiğini ifade etmekte fayda vardır. Abbâsîler'in ilk asrındaki Çin ile ticarî ilişkilerinin daha iyi anlaşılabilmesi için Abbâsîler'in öncesinin ve birinci asrın sonrasının derinlemesine incelenmesi yerinde olacaktır. Ayrıca Abbâsî-Çin ilişkilerinin siyasî, sosyal ve kültürel açıdan ele alınması da faydalı olacaktır.

Kaynakça

- Adevî, İbrahim Ahmed el- *es-Seferâtü'l-İslâmiyye İlâ Avrupa fî'l-Usûri'l-Vustâ*. İskenderiye: Dâru'l-Meârif, 1999.
- Ahmed Emin. *Harun er-Reşîd*. Mısır: Hindavî, 2014.
- Âlûsî, Adil Muhyiddin. *Ticaratu'l-Irak el-Bahriyye Mea Endenozya*. Bağdat: Mektebetü'l-Vataniyye, 1984.
- Askerî, Süleyman İbrahim. *et-Ticara ve'l-Milâha fî Halîci'l-Arabî fî Asri'l-Abbâsî*. Kuveyt: Müessesetü's-Şîra' el-Arabî, 2. Basım, 1998.
- Bardès Abdel Halim Elraghy vd. "ez-Zühûru's-Sîniyyeti'l-Müsteârati fî'l-Fenni'l-İslâmî Hatta Nihâyeti'l-Karni H.9/M.15". *Journal of Tourism Hotels and Heritage (JTHH)* 2/1 (2021), 172-196.
- Bozkurt, Nebi. "İpek Yolu". *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*. 22/369-373. İstanbul: Türkiye Diyanet Vakfı Yayınları, 2000.
- Ca'fer, Kudâme. *Kitâbu'l-Harac ve Sinâatu'l-Kitâbe*. Leiden: Beril Matbaası, 1889.
- Câhız, Ebû Osman Amr b. Bahr. *et-Tebassur bi't-Ticara*. Kahire: Mektebetü'l-Hancı, 3. Basım, 1994.
- Dalaîn, Mervan Atif. "Sel'u't-Ticariyye fî Bağdat fî Asri'l-Abbâsiyyi'l-Evvel". *Dirâsât el-Ulûmu'l-İnsaniyye ve'l-İctimaiyye* 36/3 (2009), 618-643.
- Dûrî, Abdülaziz ed-. *Târîhu'l-Irâk el İktisâdî fî'l-Karni'r-Râbii'l-Hicrî*. Beyrut: Merkezü Dirâsetü'l-Vahdetü'l-Arabiyye, 3. Basım, 1995.
- Ebu'l-Hasan Ali b. Hüseyin el-Mes'ûdî. *et-Tenbîh ve'l-İşrâf*. Kahire: Mektebetü't-Tarihiyye, 1938.
- Fitzgerald, Charles Patrick. "China A Short Cultural History". New York: Frederick A. Praeger, Publishers, 2. Basım, 1965.
- Hamevî, Yâkût. *Mu'cemu'l-Bûldân*. 7 Cilt. Beyrut: Dâr Sadr, 1977.

- Hemedânî, İbnü'l-Fakih Ebî Abdilleh Ahmed b. Muhammed b. İshak. *Kitâbu'l-Buldân*. ed. Yusuf el-Hâdî. Kahire: Alimu'l-Kûtub, 1. Basım, trz.
- Heyd, William. *Yakın Doğu Ticaret Hayatı*. çev. Enver Ziyâ Karal. Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 1. Basım, 1975.
- Hitti, Philip. *Tarîhu'l-Arab*. 3 Cilt. Beyrut: Dâru'l-Kâşif, 1950.
- Hizmetli, Mustafa. "Abbasiler Dönemi Ticaret Hayatı". *İslam Tarihi ve Medeniyeti*. 6/153-225. İstanbul: Siyer Yayınları, 1. Basım, 2018.
- Hourani, George Fadlo. *el-Arab ve'l-Milâha fî Muhiti'l-Hindî*. çev. Yahya el-Haşşâb. Kahire: Daru'l-Kitabu'l-Arabî, 1951.
- Hurdâzbih, Ebü'l-Kâsım Ubeydullâh b. Abdillâh b. *el-Memâlik ve'l-Mesâlik*. Leiden: Beril Matbaası, 1889.
- Hurdâzbih, Ebü'l-Kâsım Ubeydullâh b. Abdillâh b. *Yollar ve Ülkeler*. çev. Murat Ağarı. İstanbul: Kitabevi Yayınları, 2008.
- İbn Tayfur, Ebi'l-Fadl Ahmed b. Tahir. *Bağdad fî Tarihi'l-Hilafeti'l-Abbasiyye*. Bağdat: Mektebetü'l-Müsennâ, 1968.
- İbnü'l-Fakîh el-Hemedânî Ebubekr Ahmed b. Muhammed. "Muhtasar Kitabu'l-Buldân". Leiden: Beril Matbaası, 1885.
- İbrahim Ahmed el-Adevî. *Devletü'l-İslamiyye ve İmparatoriyyeti'r-Rûm*. Mısır: Mektebetü Riyadu's-Salihîn, 1. Basım, 1994.
- Kâşif, Seyyide İsmail. "Alâkât es-Sîn bi diyâri'l-İslam". *Ayn Şems Üniversitesi Külliyyetü'l-Benât* 3 (1961), 127-170.
- Kazvinî, Zekeriya b. Muhammed b. Mahmud. *Âsâru'l-Bilâd ve Ahbâru'l-İbâd*. Beyrut: Dar Sadr, ts.
- Krachkovski, Ignati Iulianovich. *Istoria Arabskoi Geograficheskoi Literatury*. çev. Selahaddin Osman Hâşim. Moskova- Leiningrad: Câmiatü Düvelil Arabiyye, 1957.
- Kürdî, Halid Memdûh. "el-İslam ve'l-Muslimun fi's-Sîn Ma Beyne'l-Karneyn es-Sâbi' ve'l-Âşir". *Al-Hadatha* 197-198 (2019), 79-96.
- Lewis, Bernard. *Tarihte Araplar*. çev. Hakkı Dursun Yıldız. İstanbul: Ağaç Yayınları, 5. Basım, 2009.
- Makdisî, Muhammed b. Ahmed. *İslam Coğrafyası (Ahseñü't-Tekâsîm)*. çev. D. Ahsen Batur. İstanbul: Selenge Yayınları, 2015.
- Mesrî, Hüseyin Ali. *Ticaratu'l-Irak fî'l- Asri'l-Abbâsî*. İskenderiye, 1982.
- Mes'ûdî. *Murucu'z-Zeheb ve Medâinu'l-Cevher*. ed. Esad Dağır. 4 Cilt. Kum: Daru'l-Hicret, 1409.
- Nedîm, Ebu'l-Farac Muhammed b. İshak en-. *el-Fihrist*. Mısır: Matbaatu'r-Rahmaniyye el-Mısriyye, ts.
- Özdemir, Mehmet Nadir. "Abbasiler'de Kölelik". *İslâm Tarihi ve Medeniyeti*. 6/127-153. İstanbul: Siyer Yayınları, 1. Basım, 2018.
- Pelliot, Paul. "Des Artisans Chinois à La Capitale Abbasside En 751-762". *Toung Pao* 26/2 (2008), 1097-1111.

Rüste, Ahmed b. Ömer. *el-A'lâku'n-Nefise*. Leiden: Beril Matbaası, 1892.

Schottenhammer, Angela. "Yang Liangyao's mission of 785 to the caliph of Baghdād: Evidence of an early Sino-Arabic power alliance". *Befeo Bulletin de l'École française d'Extrême-Orient* 101 (2015), 177-241.

Simkin, Colin George Frederick. *The Traditional Trade Of Asia*. London: Oxford University Press, 1968.

Sînî, Bedreddîn. *Alakât Beyne'l-Arab ve's-Sîn*. Kahire: Mektebetü'n-Nahdatü'l-Misriyye, 1. Basım, 1950.

Sîrâfî, Ebû Saîd. *Zeyl Silsiletü't-Tevârîh*. Paris: Matbaatu's- Sultaniyye, 1811.

Sultan, Tarık Fethî. *el-Arab ve's-Sîn fî kurûni'l-vüstâ*. Musul: Musul Üniversitesi, Yüksek Lisans, 1975.

Süleyman et-Tâcir. *Silsiletü't-Tevârîh*. Paris: Matbaatu's- Sultaniyye, 1911.

Şaban, Alâ Muhammed Abdulğani Hasan. "el-Alâkâtü't-Ticariyye Beyne's-Sâhili'l-Ğarbî lilhalîci'l-Arabî ve's-Sîn fî'l-Asri'l-Abbâsiyyi'l-Evvel". *Câmiatü Benî Suef* 4/3 (2018), 177-220.

Şakir, Mahmud. *Türkistan es-Siniyye eş-Şarkıyye*. Beyrut: Müessesetü'r-Risale, 1973.

Taberî, Muhammed b. Cerîr. *Tarîhu'r-Rusûl ve'l-Mulûk*. 11 Cilt. Kahire: Daru'l-Mearif, 2. Basım, 1976.

Ya'kübî, Ahmed b. Ebî Ya'küb İshâk b. Ca'fer b. Vehb b. Vâzih. *Kitâbu'l-Buldân*. Beyrut: Daru'l-Kutubu'l-İlmiyye, 2001.

Yusuf, Muhyî. *es-Sîn el-İslam ve Tüccârihi*. Kahire: y.y., 2020.

Summary

Trade, one of the most important means of transmission between civilizations, states and societies, has long served as a bridge between East and West. The Abbasid State, located at the midpoint, played a key role in meeting the West's need for the rare products of Eastern civilization. For this reason, it is important to examine the commercial relations of the Abbasid State with the Chinese Empire, one of the greatest civilizations of the East. The trade relations between China and the Arabs, which had a long history, peaked in the first century of the Abbasid Empire. These relations, which were mostly based on the activities of individual entrepreneurial merchants before the Abbasid Empire, started to be carried out with state support with the Abbasid Empire. Especially the steps taken in this direction by Abū Ja'far al-Mansūr, who is considered the true founder of the Abbasid State, continued to increase throughout the first century of the Abbasids. The fifteen expeditions between the Abbasids and China are clear indicators of state support. The aim of this study is to shed light on the commercial relations between the Abbasids and China and to examine the land and sea trade routes, commercial products and means of transportation that played an important role in the relations between the two states.

The quantity and quality of the factors that influenced the choice of trade routes, the distances, and the possible dangers to be encountered on the roads are issues that need to be clarified in Abbasid-Chinese commercial relations. The ports and important trade centers located along the trade routes benefited from the strength of the commercial relations between the two great states. Therefore, it is important to know both the important trade centers located on the land trade routes and the commercial ports located on the sea routes in order to contribute to a better understanding of commercial relations. The long-standing commercial relations between the Muslim Arab society and the Chinese people took a different dimension in the first century of the Abbasids. As a result, Baghdad became one of the most important trade centers in the world. The economic development in Baghdad, which had a critical importance for the transit trade between East and West, contributed both to the power of the Abbasid State and to the increase in the comfort of the people's lives. The strong relations established also had positive repercussions on the relations between the Abbasid caliphs and the Chinese emperors and mutual gifts were exchanged. The rare products of the East from China and India became the main element of these relations and exchanges. It should also be noted that products produced in different parts of the Islamic world, especially Baghdad, were also exported to China.

Muslim merchants who went to China brought Islam along with their trade. It is possible to mention the important influence of the merchants of the period on the spread of Islam in the Far East, especially in China. It is stated that as the number of Muslim merchants increased over time, they became an important community in the important trade centers of China. It is also aimed to reveal the effects of trade relations on Abbasid and Chinese societies. These gains can only be expressed through the effects of trade. The aim of this study is to shed light on these issues. During the course of the study, a comprehensive literature review was conducted and the main

sources of the study were geographical historical sources, basic historical sources, recent modern studies and articles. One of the difficulties encountered is that the early primary sources are mainly sources of political history and do not contain special studies related to the main title of the study.