

ERKEN ORTAÇAĞLARDA SİRAF LİMAN KENTLERİNİN İRAN KÖRFEZİ AÇISINDAN ÖNEMİ

Yrd. Doç. Dr. Ahmet ALTUNGÖK¹ – Yrd. Doç. Dr. Taner YILDIRIM²

ÖZET

Siraf şehri, Ön Asya'daki en eski şehirlerden bir tanesidir. Şehrin hangi dönemde kurulduğu bilinmese bile antik İran hükümdarları dönemlerinde kurulduğu zannedilmektedir. Bu liman kentinin İran Körfezindeki varlığı, özellikle İranlıların Persis adını verdikleri Fars bölgesinin Arap Yarımadası, Doğu Afrika kıyıları ve Uzakdoğu ülkeleri ile deniz yolu irtibatını sağlayan önemli bir şehirdir. İran toprakları üzerinde uluslararası kıymete haiz ticari ürünlerin dünya pazarlarına taşınma merkezi Sıraf şehriydi. Bu şehir İslam fetihlerinden sonra da sahip olduğu ticari önemini devam ettirmiştir. Emevilerin fazla ehemmiyet göstermediği bu liman, asıl önemine Abbasiiler döneminde kavuşmuş ve sonraki dönemlerde yaşamış olduğu şiddetli depremler ve Abbasi, Karmati çatışmaları dolayısıyla ticari önemini yitirmeye başlamıştır. Kays Adası'nın ticari açıdan canlanması sonucu tüccarların yönlerini buraya kaydırması ile Sıraf şehri terk edilmeye başlanmış ve küçük bir kasabaya dönüşmüştür.

Anahtar kelimeler: İran Körfezi, Sıraf, Sasani, Abbasi, Ticaret.

THE IMPORTANCE OF SIRAF PORT CITY IN TERMS OF THE PERSIAN GULF IN EARLY MEDIEVAL

ABSTRACT

Siraf is one of the most ancient cities in Front Asia. Even that the foundation of the city isn't known, it is supposed that it was founded in era of the ancient Iranian rulers. This port city was an important city for naval transportation among Arab Peninsula, called Persis by Iranian, East African Coast and Far East Countries. Sıraf was a commercial city which was the centre of transportation of valuable trade goods to world markets. This city continued its importance after conquests of Islam. The harbor to which the Umayyads didn't give much importance, gained its real importance during the Abbasids, and in the next period it began to lose its commercial importance due to severe earthquakes and conflict between the Abbasid and Karmate. As a result of the revival of commercial

¹ Bilecik Şeyh Edebali Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü Öğretim Üyesi.

² Fırat Üniversitesi İnsani ve Sosyal Bilimler Fakültesi Tarih Bölümü Öğretim Üyesi.

aspects of Kays, the traders shifted their ways to here and the city Siraf began to be leaved and turned into a small town.

Keywords: Persian Gulf, Siraf, Siraf, Sassanid, Abbasid, Commercial.

Giriş

Konum olarak İran Körfezi³'nin güney doğu sahiline düşen ve ulusal deniz ticaretinin merkezi durumunda olan Siraf şehri, özellikle Hicrî III. yüzyılda Arap tüccarlarının mallarıyla Basra'dan geldikleri ve daha sonradan da Çin ve Hind ülkelerine doğru denize açıldıkları önemli bir liman şehri idi⁴. Bu şehir günümüzde İran toprakları üzerinde Buşehr'in 220 km güney doğusunda ve Bender Abbas limanınının 380 km kuzey batısında bulunan Tahirî adı verilen kasaba üzerinde kurulmuş büyük bir liman kentiydi⁵. Denizden yüksekliği 10 metre olan bu liman kentinin uzunluğu 4 kilometre; dağla sahil arasındaki genişliği ise 700 metredir⁶. Basra Körfezi ticaretinde İran'ın kilit öneme sahip ticarî merkezlerinden biri olan Siraf, aynı zamanda İlkçağ ve Ortaçağların en önemli liman kentleri arasındaydı⁷. Bu şehrin varlığına Miladi birinci yüzyılda şahit olunmakla beraber, bu dönemlerde mahalli yöneticiler tarafından bir ticaret merkezi olarak kullanılmaktaydı⁸. Siraf limanı Sâsânîler döneminde faal hale getirildikten sonra da yedi yüz yıl boyunca canlılığını korumuş ve buradaki ticari faaliyetler devam etmiştir. Sâsânîler döneminde bu şehrin sakinlerinin büyük çoğunluğunu İranlılar oluşturmaktaydı. Ayrıca şehirde Araplar, Yahudiler, Hintliler ve Afrikalılar da yaşamaktaydılar. Siraf liman kenti Sâsânîler döneminde dünyanın en büyük askeri ve ticari liman kenti durumundaydı. Bu liman Sâsânîler döneminde ticari anlamda Übülle limanı ile rekabet halindeydi⁹. Siraf şehri Sâsânîler döneminde Ardeşir Harre adı verilen eyalete bağlı bir şehirdi¹⁰. Sâsânî devletinin kurucusu I. Erdeşir, bu vilayete bağlı şehirleri ele geçirdiği zaman bölge hükümdarı merkez olarak Siraf'a bağlı Koran mıntıkasında ikamet etmekteydi¹¹. Siraf limanı etrafında yapılan kazılardan sonra ele geçirilen çok sayıda Sâsânî sikkesi ve bu döneme ait seramik parçaları şehrin Sâsânîler dönemindeki faal yapısını

³ Bu körfez için kullanılan tanımlar günümüzde Araplar ve İranlılar arasında problemlili bir konudur. İranlılar Körfez için *Fars Körfezi* tanımını kullanırken; Araplar da *Arap Körfezi* tanımını kullanmaktadır. Biz bu çalışmamızda Erken Ortaçağlarda kullanılmakta olan *Fars Körfezi* kavramından yola çıkarak daha genel bir ifade olan İran Körfezi tanımını uygun gördük. Bu körfez için ilk olarak Mezopotamya uygarlıkları, *Acı Deniz* ve *Aşağı Deniz* tabirlerini kullanmışlardır. Sonraki dönemlerde Yunan Kaynakları körfezin doğu kısmında yaşayan Perslerden dolayı körfeze *Pers Denizi* anlamına gelen *Parsa Daray* adını vermişlerdir. İlkçağ'ın sonları ile Erken Ortaçağlarda bu körfez için genel olarak *Fars Denizi* tabiri kullanılmaktaydı. İstahri ve ibn Havkal da bu körfez için *Bahr-i Fars* tabirini kullanmışlardır. Bkz. Mustafa L. Bilge, "Basra Körfezi", *TDV İslam Ansiklopedisi*, C. 5, İstanbul 1992, s. 114.

⁴ İgnati Y. Çekovski, *Kitab-i Tarihi Nivîştehayi Coğrafyay-i der Cihan-ı İslami*, (Trc. Ebu'l-Kasım Payende), İntaşarat-ı İlm-i Ferhengî, (Trz), s. 116.

⁵ David Whitehouse, "Excavations at Siraf", *Iran*, C. 6, London, 1968, s. 3, 4.

⁶ Behrâm Şefî, "Siraf Bender-i Kohen", *Ruşd Amuzeş-i Tarih*, Devrey-i Çahardehom, Şomarey-i 4, Tabistan, 132, s. 43.

⁷ İbnü'l-Belhî, "Farsnâme", (Çev. Abdulhalik Bakır-Ahmet Altungök), *Ortaçağ Tarih Ve Medeniyetine Dair Çeviriler I*, Ankara 2008, s. 117-118.

⁸ Muhammed Bakır Vusûkî, "Yaftehay-i Nov ez Yek Şehr-i Eşkanî-Sâsânî der Pes Kerâne-i Halic-i Fars; Koran", *Tarih ve Coğrafyay-ı Tarihi*, s. 601.

⁹ Dâvûd Yâhyâî, "Bazergan-i Deryâyî Siraf der Sidehay-i Nehostin İslami", *Tarih-i Temeddün-i İslami*, S. 70, Bahar ve Tabistan 1387, s. 89, 90.

¹⁰ Behrâm Şefî, *a.g.m.*, s. 42.

¹¹ Muhammed Bakır Vusûkî, *a.g.m.*, s. 595.

ortaya koyması açısından önemlidir¹². Kuran'ın “ve kâne verâ-ehûm melikü'n ye'huzu külle sefînete'n gasba (yani onların önünde bütün gemileri gasp eden bir kral vardı)¹³” diye kendisinden bahsedilen hükümdarın Siraf hükümdarı olduğu söylenmektedir¹⁴. Hafız Abrû, Kur'an'ın kendisinden bahsettiği bu hükümdarın, Siraf'ta bulunan Hısn-ı Amara kalesinde ikamet ettiğini ve Siraf ile civarına hükmettiğini rivayet etmektedir¹⁵. Bu şehir ayrıca hem Eşkânî ve hem de Sâsânîler döneminde şehzadelerin ikamet ettikleri şehirlerden bir tanesiydi¹⁶.

1. SİRAF LİMAN KENTİ VE İRAN KÖRFEZİ AÇISINDAN ÖNEMİ

Siraf şehri adını I. Erdeşir'den almaktadır. Sâsânî devletinin kurucusu olan I. Erdeşir, Fars Körfezi üzerinde ticari faaliyetleri canlandırmak ve Persis eyaletinde üretilen kıymetli ürünleri dünya piyasalarına ulaştırmak amacıyla körfezin doğu sahilinde yedi tane liman inşa etmiştir. Bunlardan bir tanesi de Siraf limanıdır. Siraf şehri adını, *Erdeşir ab* sözcüklerinin kısaltılmış şekli olan *Şirab* kelimesinin zamanla Sirab'a ve daha sonraları Siraf şekline dönmesiyle almıştır¹⁷. Bu şehrin adı bazı İslam coğrafyacıların kaynaklarında *Şilav* ve *Şilaf* şeklinde de geçmektedir¹⁸. II. Behram döneminde baş veziri Kartir, bu adayı Palmira Araplarından temizlemek ve Siraf'ın ticari güvenliğini sağlamak amacıyla harekete geçmiş ve Körfez ticaretinin güvenliğini sağlamaya çalışmıştır¹⁹. Siraf kenti ticari öneminin yanında aynı zamanda Sâsânîler için önemli bir deniz üssüydü²⁰. Sâsânîler döneminde II. Şapur'un hükümdarlığı zamanında Siraf kentinde büyük bir askeri filo inşa edilmişti²¹. II. Şapur bu şehrin güvenliğinin sağlanması için ayrıca Siraf'a büyük bir kale inşa etmiştir²². Bu liman kentinde filo inşa edilmesinin sebebi Fars Körfezinin batı sahillerinde meskûn olan Arapların sürekli olarak körfez üzerinde korsanlık yapmaları ve körfezin doğusunda bulunan limanları yağmalamalarından kaynaklanıyordu. Körfezin batı yakasındaki Arapları itaat altına almak isteyen II. Şapur, Siraf kentinde büyük bir donanma inşa etmiş ve bu donanma sayesinde körfez üzerinde korsanlık yapan

¹² Touraj Daryae, “The Persian Gulf Trade in Late Antiquity”, *Journal of World History*, V. 14, No. 1, Hawai, 2003, s. 406.

¹³ Kur'an ayeti için bakınız; Kehf, 79.

¹⁴ Ebû'l-Kasım Muhammed b. Havkal (367/977), *Kitabu Süreti'l-Arz* (nşr. J. H. Kramers), Leiden 1938, s. 8.

¹⁵ Hafız-ı Abrû, *Coğrafyay-ı Hafız Abrû*, C. 1, (Thk. Sadık Seccad), Tahran, 1375, s. 242.

¹⁶ Muhammed Bakır Vusûkî, *a.g.m.*, s. 596.

¹⁷ Nasır Bekâî, "Siraf, Şilav", *Nâme-i Ferhengistân 2/2*, (Edt. Gulamali Haddadadil), (Trz), (Yrz), s. 107; Dâvûd Yâhyâî, *a.g.m.*, s. 90. I. Erdeşir yeni inşa etmiş olduğu şehirlerde düzenli sulama kanalları açmıştır. Erdeşir, Siraf şehrinde de düzenli bir sulama kanalı inşa etmiş ve bu olay Erdeşir suyu anlamına gelen *Erdeşir ab* şeklinde ifade edilmiştir. Bu *Erdeşir ab* terkibi zamanla kısaltılarak *Şirab* şeklinde söylenmiştir. Bkz. Aynı yer. Bu ismin kaynağı Yakût el-Hamevî'de efsanevi bir şekilde yer almıştır. Yakût'un rivayetine göre antik İran hükümdarlarından Keykavûs, Tanrı'ya ulaşmak için büyük bir kuşun kanadına taht yerleştirmiş ve gökyüzünde uçarak kaybolmuş. Allah da rüzgâra emrederek onu yere fırlatmasını istemiş ve böylece Siraf'ın olduğu mıntıkaya düşmüş. Burada kendisine şir (süt) ve ab (su) verilmesini istemiş. Süt ve suyu içtikten sonra buraya Şirab adı verilmiş. Bkz. Nasır Bekâî, *a.g.m.*, s. 105.

¹⁸ Nasır Bekâî, *a.g.m.*, s. 106.

¹⁹ Behrâm Şefîî, *a.g.m.*, s. 44.

²⁰ Marilee Wood, *Glass Beads and Trade in Southern and Eastern Africa and the Indian Ocean - 7th to 16th Centuries AD*, Uppsala, Sweden 2011, s. 28.

²¹ Feridun Cüneydi, *Tarih-i Mühendisî der İran*, Nişabur 1376hş, s. 213; David Whitehouse, Andrew Williamson, “Sassanian Maritime Trade”, *Iran*, C. 11, London 1973, s. 34.

²² Behrâm Şefîî, *a.g.m.*, s. 42. Belazurî, *Fütûhu'l-Buldân* adlı eserinde bu kaleden bahsederken, kalenin adının *Süryanç* olduğunu ve Arapların bu kaleden *Şehriyac* şeklinde bahsettiklerini anlatmaktadır. Bkz. Aynı yer, s. 45.

Araplar etkisiz hale getirildiği gibi körfezin batı tarafındaki topraklar da Sâsânî donanması tarafından ele geçirilmiştir²³. Siraf limanı Sâsânîler döneminin en önemli ticari limanı olması özelliğinin yanında aynı zamanda en önemli askeri limanı hüviyetine kavuşmuştur. Siraf kentinde inşa edilen donanma sayesinde körfez üzerinde seyreden bütün ticari gemilerin güvenliği sağlanmıştır²⁴. Ayrıca II. Şapur döneminde uzak doğu ticaretinde Siraf limanı önemli bir göreve haizdi. Bu dönemde Siraf üzerinden uzak doğuya Babil halıları, inci çeşitleri, Siraf imalı kurutulmuş meyveler ihraç edilmekteydi²⁵.

Sâsânîler döneminde Fars Körfezi, Çin ve Hindistan'a giden en hızlı ve en güvenilir yoldu. Bu deniz yolu üzerindeki en merkezi limanlar ise Übülle ve Siraf şehirleriydi. Körfez üzerinden gelen gemilerin Dicle Nehri vasıtasıyla Sâsânî başkenti Tisfun'a gitmeleri uzak doğu ticaretinde bu iki limanı ön plana çıkarmaktaydı. Uzak doğudan gelen ticari ürünlerin batıya gitmek üzere Akdeniz limanlarına taşınması veya batıdan gelen ürünlerin yine Tisfun üzerinden uzak doğuya götürülmesi noktasında Fars Körfezi önemli bir konuma sahipti ve bu özelliğinden dolayı Körfez'deki Übülle ve Siraf limanları hayati öneme sahipti. Süleyman Sirafî, İran körfezine ticaret amacıyla gelen Çin gemilerinin hemen hemen hepsinin mutlaka Siraf limanına demir attıklarını ifade etmiştir²⁶. Sâsânîlerin *Persis* adı verilen Fars toprakları açısından önemli bir konuma sahip olan bu kentin, Firuzabad ve Şiraz'a açılan iki önemli yolu vardı²⁷. I. Erdeşir ve I. Şapur dönemlerinde Sâsânîlerin merkezi konumunda olan Persis topraklarından Siraf'a ulaşımı kolaylaştırmak amacıyla taşlarla döşenmiş düzenli yollar inşa edilmiştir²⁸. Bu yolun en meşhur olanı günümüzde Firuzabad verilen antik Gûr şehrine uzanan 250 kilometrelik bir yoldu²⁹. İstahrî ve İbn Havkal bu yolun uzunluğunun 60 veya 68 fersah olduğunu belirterek yol üzerinde üç kervansarayın ve bir ateşkedenin olduğunu rivayet etmişlerdir³⁰. Sâsânîler, Siraf şehrinin su ihtiyacını karşılamak üzere derinliği 40 ile 60 metre arasında değişen çok sayıda su kuyusu açmışlardır. Siraf şehri ticari önemine rağmen ciddi su sıkıntısı çeken bir şehirdi. Şehre ait tarım arazileri ise Şiraz tarafından Siraf'a akan Tekan nehri aracılığı ile yapılıyordu³¹.

Persis toprakları keten, yün, pamuk, parfüm, sırmalı ipek kumaş ve halı üretiminde önemli bir yere sahipti. Bu öneminden dolayı Persis bölgesinin tüccarları bu kıymetli ürünleri Siraf limanına taşırlar ve burada demirleyen gemiler bu malları uzak bölgelere taşırlardı³². Siraf limanı aynı zamanda Erken Ortaçağların büyük ve canlı bir üretime sahip olan Kazrûn, Firuzabad, Fesa, Darabcûrd ve Şiraz şehirlerine yakın olması bakımından avantajlı bir konuma sahipti. Bu şehirlerde üretilen ticari mallar

²³ İbnü'l-Belhi, *a.g.e.*, s. 68.

²⁴ Touraj Daryae, *a.g.m.*, s. 406.

²⁵ Behrâm Şefî, *a.g.m.*, s. 44.

²⁶ Süleyman Sirafî, *Silsiletü't-Tevarih ya Ahbar-u Sind ve Hind*, (Trc. Hasan Karaçanlû), (Yrz), (Trz), s. 57.

²⁷ Touraj Daryae, *a.g.m.*, s. 403; Behrâm Şefî, *a.g.m.*, s. 42.

²⁸ Dâvûd Yâhyâî, *a.g.m.*, s. 91.

²⁹ Behrâm Şefî, *a.g.m.*, s. 42. Bu yola ait kalıntılar Hicrî 1338 yılında L. Vanden Berge tarafından ortaya çıkarılmıştır. Bkz Aynı yer.

³⁰ Behrâm Şefî, *a.g.m.*, s. 43. Hafız Abrû ise yolun yetmiş iki fersah olduğunu rivayet etmiştir. Bkz. Hafız-ı Abrû, *a.g.e.*, C. 2, s. 128.

³¹ Hafız-ı Abrû, *a.g.e.*, s. 164.

³² Touraj Daryae, *a.g.m.*, s. 403.

tüccarlar vasıtasıyla Siraf limanındaki pazarlara taşınırlar ve bu ürünler Siraf limanına çok değişik ülkelerden gelen tüccarlar tarafından uzak diyarlara götürülürlerdi. Sâsânî hükümdarları Fars Körfezi ticaretinin gelişmesi amacıyla Hint ve Çin ticaret gemilerini İran sahillerine çekerek Kızıldeniz limanları ile rekabet edebilmek amacıyla bu körfez etrafındaki liman kentlerini güçlendirmeye çalışmışlardır³³. Sâsânîler döneminde Çin ve Hindistan üzerinden gelen ticaret gemilerinde en çok aranan ticari mal ipekti. Siraf limanına Roma ve Sâsânî pazarlarından gelen tüccarların en çok talep ettikleri emtia Çin ipeğinin yanında Hindistan baharatlarıydı³⁴. Siraf limanı deniz ipek yolu üzerinde önemli bir liman kenti olma özelliğini taşımaktaydı. Sâsânîler dönemi başlarında Siraf limanı açıklarında bulunan Harek adası Palmira Araplarının elinde bulunmaktaydı ve Körfez ticaretine bunlar yön vermekteydi. Sâsânîler sadece uzak doğu ile değil aynı zamanda Afrika ve Kızıldeniz ticareti ile de yakından ilgilenmişlerdir. Bu amaçla Sâsânîler Doğu Afrika kıyılarında Kulva şehrinde Sanki Yakai adıyla önemli bir liman tesis etmişlerdi³⁵. Bunun yanında Sâsânîler, V. Behram döneminde Deybul'u ele geçirince Körfez'den İndus'a kadar olan bütün limanları kontrol altına aldılar. Bu limanların güvenliği açısından Siraf donanması önemli bir yere sahipti³⁶.

Sâsânîler döneminde Yemen topraklarının ele geçirilmesinde Siraf limanının önemli katkısı olmuştur. Bu kentte kurulan donanma sayesinde Etiyopyalılar tarafından işgal edilen Yemen toprakları Sâsânî hükümdarı I. Hüsrev tarafından Siraf'ta hazırlanan bir donanmayla ele geçirilmiştir³⁷. Sâsânîler döneminde bu liman kentinde askeri ve ticari amaçlı gemiler inşa eden marangozluk atölyeleri bulunmaktaydı³⁸. Bu liman kenti uluslar arası bir limandı ve gemi yapıcılığında önemli bir yere sahipti. Kalabalık ve büyük bir şehir olan Siraf'ın ticaretinde; kereste, güzel koku, kâfûr ve ipek önemli bir yer tutuyordu. Özellikle önemli bir silah merkezi olan Siraf, Hind sahillerinden getirilen *tik*³⁹ ağacı ile inşa edilen büyük gemilerin yapıldığı bir limandı. Basra Körfezi, Güney Arabistan, Kızıldeniz ve bir kısım Mısır filoları buradaki tersanelerden besleniyordu. Siraf şehri Sâsânîlerin yıkılmasının ardından 21/643 yılında Müslüman Araplar tarafından fethedilmiştir. Osman bin Ebi'l-As

³³ Dâvûd Yâhyâî, *a.g.m.*, s. 91.

³⁴ Dâvûd Yâhyâî, *a.g.m.*, s. 90. Antik Siraf kalıntıları etrafında yapılan kazı çalışmaları sonucunda bu şehrin Sasaniler döneminde daha faal bir durumda olduğu ve toprağın altından çıkan Roma ve Çin'e ait çok sayıda materyalden yola çıkılarak da bu limanın Sasaniler dönemindeki uluslararası fonksiyonunun belirgin olduğu söylenebilmektedir. Bkz. Touraj Daryae, *a.g.m.*, s. 407.

³⁵ Dâvûd Yâhyâî, *a.g.m.*, s. 106.

³⁶ David Whitehouse, Andrew Williamson, *a.g.m.*, s. 45.

³⁷ İbnü'l-Belhi, *a.g.e.*, s. 95.

³⁸ R. A. Donkin, *Beyond Price: Pearls and Pearl-Fishing; Origins to the A.g.e of Discoveries*, Philadelphia 1998, s. 94, 132; David Whitehouse, Andrew Williamso, *a.g.e.*, s. 33; Lebî İbrahim Ahmed, "İslam Ortaçağında Basra Körfezinin Tarihsel Kaynakları", (Çev. Abdulhalik Bakır), Ortaçağ Tarih Medeniyetine Dair Çeviriler I, Ankara, 2008, s. 635.

³⁹ Arap gemi yapımında kullanılan ahşap türleri içinde, özel bir yeri olan ve bugün de dünyanın en kıymetli ahşapları arasında yer alan tik ağacı özel bir yer tutmuştur. Zira bu ağacın ahşabı, dayanıklılık, sertlik ve ağırlık gibi özellikleri ile ideal bir gemi yapım malzemesidir. Malayca bir kelime olan "tekku'dan" gelen ve Hindistan'da 4 bin yıldan uzun bir süredir yaygın bir şekilde kullanılan "tik", antik çağlardan beri bilinmekte olup, büyük ve odunsu bir ağaçtır. Hindistan ve Burma'da bu ağaçtan yapılmış 700 yıllık evlerin hala ayakta durduğundan bahsedilmekte, hatta bu evlerin 1000 yıldan fazla dayandığına ilişkin deliller yer almaktadır. 1811 yılında arkeologlar tarafından yapılan kazılarda, Bağdat yakınlarında VII. yüzyılda yağmalanmış olan İran krallarına ait bir saray kalıntısına ulaşılmış ve burada hala dayanıklılığını koruyan "Hind tiki" ile karşılaşmıştır. Keza, eski Vijayanagar şehrinin en eski kalıntılarından birinde, üst yapının 4 cm. kalınlığındaki "tik" keresteleri ile desteklendiği ve 1881 'de ortaya çıkarılan bu binanın içinde yer alan kerestelerde, 500 yıla rağmen hala bir bozulmanın olmadığı görülmüştür. Bkz. Nihal Şahin Utku, *Kızıldeniz'de Denizcilik, Ticaret ve Yerleşim* (VII. – XI. Yüzyıllar), Doktora Tezi, İstanbul 2005, s. 217-218.

komutasındaki İslam ordusu Fars bölgesini ve bu bölgenin önemli şehirlerini birer birere ele geçirmişlerdir⁴⁰. İstahr şehrinin fethinden sonra bir yıl boyunca Müslümanlara karşı direnmiş fakat akabinde ele geçirilmiştir⁴¹.

Siraf limanı İslam fetihlerinden sonra İran hükümdarlarının bu limanda faaliyet gösteren tüccarlara tanıdığı avantajların ortadan kalkmasıyla canlılığını kaybetmeye başlamıştır⁴². Halifeler döneminde Körfez etrafındaki fetih hareketlerinden dolayı sürekli savaşların meydana gelmesi Irak ve Doğu Akdeniz ticareti üzerindeki ticari faaliyetleri büyük oranda azaltmıştır. Emeviler döneminde de hükümet merkezinin Şam'a uzak olması sebebiyle Müslüman Araplar körfez ticaretine gereken önemi vermemişlerdir. Müslümanlar tarafından Basra limanı tesis edilerek körfezdeki tüm ticari faaliyetlerin odak merkezi Basra olmuş ve Sıraf limanı gereken önemi görmemiştir. Bununla beraber Sıraf limanı Hicrî birinci asırda uzak doğu ve Doğu Afrika ticareti açısından eski önemini devam ettirmiştir⁴³. Abbasilerin Emevileri yıkarak iktidara gelmeleri ve Irak topraklarını merkez olarak seçmeleri üzerine Sıraf limanı Irak ve Doğu Akdeniz ticareti açısından eski canlılığına kavuşmaya başlamıştır. Abbasiler, iktidara geliş süreçlerinde kendilerinden destek gördükleri İranlıları ticari faaliyetler noktasında desteklemişler ve Sıraf'ın eski ticari şöhretine kavuşmasına gayret sarf etmişlerdir⁴⁴. Hafız-ı Abrû, Sıraf limanının Abbasiler döneminde körfezin en canlı ticaret merkezi olduğunu ve Abbasi hükümdarlarının ihtiyaç duydukları birçok malı Sıraf'tan temin ettiklerini ifade etmektedir⁴⁵. Sıraf şehri ile ilgili ilk olarak bilgi veren bir diğer kişi İbnü'l-Fakih'tir⁴⁶. Kendisi MS 850 yılında Sıraf gemilerinin ticaret amacıyla Hindistan'a gittiklerinden bahsetmektedir⁴⁷. İbnü'l-Fakih Hindistan ile İslam dünyası arasındaki deniz ticaretinin genel olarak Sıraflı ve İranlı tüccarların elinde olduğunu ifade etmektedir. Sıraflı tüccarların Hindistan'dan getirdikleri ticaret malları arasında ise; hindistancevizi, sülfat, amber, çeşitli parfümler, karanfil, sümbül, tarçın, bakkam ağacı, sandal ağacı, abanoz, karabiber gibi o dönemin kıymetli ticari emtiaları sayılmaktadır. Özellikle Hint okyanusuna komşu liman kentlerin çoğunda icra edilen amber ticareti önemli bir zenginlik kaynağıydı. Hicri dördüncü yüzyılda (Miladî X.) tüccarların, Akdeniz'de amber bulunduğu ve artık Şam limanlarında amber ticaretinin yapıldığı ile ilgili söylemlerinin, İran Körfezi üzerinde amber ticareti yapan tüccarları endişelendirdiği ve bunun o dönemde konuşulan en önemli konu olduğu rivayet edilmektedir⁴⁸. Sıraf limanındaki faaliyetler, yoğunluk bakımından Hicri IV. (Miladî X.) yüzyılda Basra'dan sonra, Hürmüz'den ise önce geliyordu⁴⁹.

⁴⁰ Martin Hinds, "The First Arab Conquest in Fars", *Iran*, C. 22, London 1984, s. 42.

⁴¹ Behrâm Şefî, *a.g.m.*, s. 45.

⁴² Dâvûd Yâhyâî, *a.g.m.*, s. 92.

⁴³ Behrâm Şefî, *a.g.m.*, s. 44.

⁴⁴ Dâvûd Yâhyâî, *a.g.m.*, s. 92.

⁴⁵ Hafız-ı Abrû, *a.g.e.*, s. 241.

⁴⁶ Robert B. Mason, Edwaed J. Keal, "The Abbasid Glazed Wares on Sıraf and the Basra Connection: Petrographic Analysis", *Iran*, C. 29, London 1991, s. 54.

⁴⁷ David Whitehouse, *a.g.m.*, C. 6, s. 2.

⁴⁸ Süleyman Sırafî, *a.g.e.*, s. 91. Süleyman Sırafî bu konuyla ilgili amberin Şam denizinde bulunmasının ilginç olduğunu, çünkü amberin sadece Hint okyanusuna komşu denizlerde görüldüğünü, dolayısıyla Allah'ın Hint Okyanusu ile Akdeniz

Makdisî, Çin'in dehlizi, Horasan ve Fars'ın ise deposu konumunda olan Siraf şehrinin güzelliğini överek şöyle demektedir; “Doğu Afrika kıyılarından getirilen Hind ağacı, tuğla ve diğer kereste türlerinden yapılmış olan Siraf'ın evleri deniz kıyısında kat kat yükselmekteydi”⁵⁰. Basra Körfezinin Siraf limanı özellikle Çinliler açısından İran ve Arap Yarımadası ticareti için önemli bir konuma sahipti. Aynı şekil Siraf'lı tüccarlar için de Çin'in Khanfu limanı önemli bir yere sahipti⁵¹. Bu iki liman kenti arasındaki rota şu şekilde olurdu. Siraftan ayrılan bir gemi önce Maskat'a, oradan Hindistan'a, oradan Seylan'a, oradan Malaya Yarım Adasına, oradan Malaka'ya, oradan Siyam Yarımadasına, oradan Kondor adasına ve oradan da Çin Denizi rotasını takip ederek Khanfu'ya ulaşmaktaydı⁵². Arap ve Çinli tüccarlar bu iki liman arasında sürekli olarak gidip gelirlerdi. Çin gemileri ticaret mallarıyla yüklü olarak buraya gelmekte ve buradaki Arap tüccarlarıyla mübadelede bulunarak ya ellerindeki malları satarlar, ya da kendilerine gerekli olan malları ve eşyaları satın alarak geri dönerlerdi. Siraf'a getirilen mallar ise genelde İran'ın Şiraz ve diğer şehirlerine satılmaktaydı. Siraf'lı tüccarlar arasında İranlıların sayısı daha fazladır. Bu limanda faaliyet gösteren İranlı tüccarlar Çinliler tarafından *Posi* şeklinde ifade edilmekteydiler⁵³. Çinli kaynakların Posi dedikleri İranlılar ile *Tasi* adını verdikleri Araplar, Çin pazarlarına kıymetli taşlar ve ipek bulmak için gelmekteydiler. Yine Çinli kaynakların 758 yılında İranlı ve Arap tüccarların Kanton limanı üzerinde giriştikleri yağma faaliyetlerinden bahsetmektedirler⁵⁴. Kanton veya Khanfu liman kenti Çin'in en büyük ticaret merkeziydi⁵⁵. Bu şehirde çok sayıda Arap ve İranlı tüccar yaşamaktaydı. Mesûdî yaşadığı dönemde bu liman kentinden bahsederken, bu şehrin ortasından bir nehrin Çin Denizine döküldüğünü ifade ederek, sahilden itibaren şehrin nehir boyunca yedi günlük bir mesafe olarak uzandığını anlatır. Ayrıca kendisi, Siraf'lı tüccarların bu nehri takip ederek sekiz günlük mesafedeki Kan-cu ve yirmi günlük mesafedeki Kan-zu şehirlerine de gittiklerini belirtir. Mesûdî, Khanfu şehrinde ticaretle uğraşan yerleşik Arap ve İranlı sayısının 120 bin civarında olduğunu ifade etmektedir⁵⁶. Kanton limanına gelen Siraf'lı tüccarlar buradaki gümrük memurlarına ticaret mallarını teslim ederler ve bu memurlar da teslim aldıkları malları limanlardaki depolara koyarak sayımını yaparlardı. Aynı zamanda bu ticari mallar depolarda korunmuş olurlardı. Çin hükümeti gelen tüccarlardan depo ücreti de dâhil yüzde otuz vergi almaktaydı. Bunun yanında Çin hükümeti gelen tüccarlara çok iyi davranır ve onlarla olan

arasına bir engel koyduğunu ve amberin Akdeniz'e ulaşmayacağını fakat amberin bu denizde ortaya çıkmasını ilginç bulduğunu ifade etmektedir. Bkz. Aynı yer.

⁴⁹ Lombard, *a.g.e.*, s. 46.

⁵⁰ Makdisî, *Ahsenü't-Tekasîm*, s. 316; Ebu Abdullah Şihâbeddîn Yâkût el-Hamevî, *el-Mu'cemü'l-Büldân*, c. III, Beyrut, 2008, s. 294; İbn Havkal, *a.g.e.*, s. 49. Makdisî, Siraf insanı için fasık kelimesini kullanarak bu şehirde ahlaksızlığın yaygın olduğunu ifade etmektedir. Bu şehir insanların günlerini gün eden ve başıboş insanlar olarak tanımlar. Bkz. Muhammed bin Ahmed Makdisî, *Ahsenü't-Tekasîm*, C. 1, (Trc. Ali Naki Münzevî), Kitabhane-i Anlayn 1361, s. 49.

⁵¹ Süleyman Sirafî, *a.g.e.*, s. 91; Cengiz Kallek, "Ticaret", *TDV İslam Ansiklopedisi*, C. 41, İstanbul 2012, s. 136.

⁵² İgnati Y. Çekovski, *a.g.e.*, s. 115; Cengiz Kallek, *a.g.m.*, C. 41, s. 137; Touraj Daryae, *a.g.m.*, s. 406; David Whitehouse, *a.g.m.*, C. 6, s. 2.

⁵³ Dâvûd Yâhyâî, *a.g.m.*, s. 99.

⁵⁴ Dâvûd Yâhyâî, *a.g.m.*, s. 99.

⁵⁵ İgnati Y. Çekovski, *a.g.e.*, s. 115.

⁵⁶ Dâvûd Yâhyâî, *a.g.m.*, s. 101; Behrâm Şefî, *a.g.m.*, s. 44.

alışverişlerini adil bir şekilde yaparlardı. Sıraf limanının Çinli tüccarlar açısından önemi Talas savaşına kadar devam etmiştir⁵⁷.

İstahrî bu bölge insanının deniz işlerini ne kadar çok sevdiğini şöyle ifade etmektedir; “*Bazı kişiler ömrünün büyük bir kısmını denizde geçirir, çok zaruri bir ihtiyacı olmadıkça da gemisinden dışarı çıkmazdı. Sıraflularla ilgili anlatılan bazı hikâyelerde ise onlardan biri 40 yıl gemisinde kalır ve buna rağmen yine de yanında bol miktarda malzeme bulunurdu*”⁵⁸. Buna örnek olarak Sıraflı tacir Muhammed b. Şâzân gösterilmektedir. Bu kişi aynı zamanda San’alıların da en büyük tüccarıydı. Bu özelliğinden dolayı Hint kralı onun resminin çizilmesini emretmişti. Zira Hint geleneğinde, işinde meşhur olan her şahsın bir resmini edinme âdeti vardı⁵⁹. Bunun yanında İstahrî, Sıraf şehrinin Şiraz’dan sonra bölgenin ikinci büyük şehri olduğunu, burasının kalabalık ve zengin bir şehir olduğunu ifade etmektedir⁶⁰. Aynı şekil ibn Havkal da buna benzer durumlardan bahsederek bazı tüccarların gemiden hiç inmeden kırk yıl karaya ayak basmadıklarını anlatarak, ihtiyaçları için karaya adamlarını gönderdiklerini ve geminin tamire ihtiyacı olduğu zaman da başka bir gemiye bindiklerini söyler⁶¹. Sıraflılar, alış-veriş esnasında tüccarları yakıcı güneşin sıcağından korumak amacıyla, tavan arasına gölgelikler kurarlardı. Bu adet, ticarî canlılığın yayılmasıyla beraber körfezin tüm şehirlerine ulaştı. Fazla bir zaman geçmeden, diğer İslam ülkelerindeki pazarlara da intikal etti. Daha sonra ise Mısırlılar Cuma namazı esnasında cemaati güneş ışığından korumak için mescitlerin avluları üzerinde bu gölgelikleri kullanmaya başladılar. Aynı şekilde bu gölgelikler Basra ve Şiraz mescitlerinde de kullanıldı. Makdisî’ye göre bu gölgeliğin aslı, Doğu Yunan medeniyeti dönemine kadar varmaktadır⁶². Sıraf kenti önemli ihraç mallarına ev sahipliği yaptığından dolayı; yakın, uzak her tarafa ihraç edilecek malların konulduğu çok sayıda depoya sahipti. Sıraf limanına getirilen ticari ürünler limandaki büyük depolara ihraç edilmek amacıyla indirilirdi. Bu depolara mallarını indiren tüccarlar bunların sayımlarını yaptıktan ve kimlik bilgilerini kayıt altına aldıktan sonra belirli bir ücret mukabilinde ticari ürünlerini depolara bırakırlardı. Sıraf üzerinden Çin ve Hindistan gibi uzak doğu ülkelerine ihraç edilen kalemlerin başında gül suyu, hurma şarabı, zaferan şarabı, menekşe parfümü, nilüfer, turuncgiller, keten kumaşlar, kilim, halı, perde, farklı türde kumaşlar, yün, pamuk, muhtelif ilaçlar, demir madeni, firuze, altın, gümüş, elmas, zerdeçal, hurma ve tuz çeşitleri gelmekteydi⁶³. Bunun yanında Sıraf tüccarlarının Çin’e ihraç ettikleri kaplumbağa kabuğu, kaplan postu, fildişi, bakır, bronz ve ud ağacı önemli ihraç ürünleri arasındadır. Nasır Hüsrev, Sıraf hurmasının körfez şehirlerinde

⁵⁷ Cengiz Kallek, *a.g.m.*, C. 41, s. 136.

⁵⁸ Ebû İshâk İbrahim b. Muhammed el-Istahrî, *el-Mesâlik ve'l-Memâlik* (nşr. M. J. De Goeje), Kahire 1961, s. 93, 138 vd. ; Philip K. Hitti, *Siyasî ve Kültürel İslam Tarihi*, (Çev. Salih Tuğ), İstanbul, 1989, c. II, s. 530.

⁵⁹ Adam Mez, *Onuncu Yüzyılda İslam Medeniyeti-İslam Rönesansı*, (Trc. Salih Şaban), İstanbul 2000, s. 576-577; Ahmet eş-Şâmî, “Körfez ve Uzak Doğu Ülkeleri Arasındaki Ticarî Münasebetler Ve Bu Münasebetlerin Ortaçağ Medeniyetine Etkileri” (Çev. Aydın Çelik), *Türk Dünyası Araştırmaları Dergisi*, S. 134 (Ekim 2001), s. 103.

⁶⁰ Nasır Bekâî, *a.g.m.*, s. 105.

⁶¹ İbn Havkal, *Suretu'l-Arz*, s. 58, 59.

⁶² Şâmî, *a.g.m.*, s. 117.

⁶³ David Whitehouse, *a.g.m.*, C. 6, s. 3.

yetiştirilen en iyi hurmalardan biri olduğunu ifade etmektedir⁶⁴. Ayrıca Siraf şehri üzerinde yapılan arkeolojik kazılarda Sâsânî ve Abbasiler dönemine ait seramik ve cam ürünlerine çokça rastlanması bu endüstrinin Siraf şehrinde ulaşmış olduğu seviyeyi göstermesi açısından önemlidir⁶⁵. Bunun yanında Çin ülkesinde en çok rağbet edilen ürünler arasında inci ve kâfur gelmekteydi. Siraf şehrinde üretilen ve uzak diyarlara ihraç edilen en önemli ticari ürünler ise bornoz, inci, keten bornozlar, çeşitli kumaşlar, üd, parfüm çeşitleri, amber, mücevher, fildişi, abanoz, biber ve gül suyudur⁶⁶.

Bahreyn, Katar, Umman, Maskat, Katif gibi yerler Ortaçağ'da gerek konumları ve gerekse ellerindeki doğal kaynakları bakımından Siraf açısından önemli bir yere sahiplerdi⁶⁷. Bu bölgeler özellikle İran ve Uzakdoğu'dan gelen ticarî malların durak yeri ve geçiş noktası olduğu gibi aynı zamanda doğu ve batı dünyasını da birbiriyle buluşturmaktaydı. Uzakdoğu'dan gelen ticaret gemileri, Umman, Hürmüz, Siraf, Katar, Übülle, Bahreyn gibi körfez şehirlerinin iskelelerine demirleyip, yüklerini boşaltıyorlardı. Bu liman şehirleri, gelen malları hem iç bölgelerdeki şehirlere dağıtma görevini yerine getiriyor, hem de bu malların bir kısmını ya İslam âleminin başkenti Bağdat'a ya da Afrika kıtasının doğusuna gönderilmek üzere muhafaza ediliyorlardı. Siraf tüccarlarının Bahreyn adası ile yoğun irtibatları vardı. Çünkü Bahreyn önemli bir inci üretim merkeziydi. Bundan dolayı Siraf'lı tüccarların akınına uğramaktaydı⁶⁸. Bu yüzden denilebilir ki Basra Körfezi şehirleri, Uzakdoğu devletlerinden gelen ticaret mallarının, dünyanın çeşitli ülkelerine sevkiyatı için bir depolama ve ihraç merkezi konumundaydılar. Bu bakımdan Siraf Erken Ortaçağlarda, Mezopotamya ve Hind arasında önemli bir antrepoydu⁶⁹. Uluslararası ticaret yapabilecek ve okyanuslarda seyredecek büyük gemilere sahip tüccarlar genel olarak Siraf limanında bulunmaktaydılar. Bundan dolayı Körfez'deki Cenâbe, Basra, Mihriban gibi limanlardaki tüccarlar daha küçük teknelerle Siraf limanına yanaşırlar ve bu limana ihraç mallarını yükleyerek, Siraf limanında bulunan ithal malları kendi gemilerine yükleyerek kendi limanlarına geri dönerlerdi⁷⁰. Siraf limanı ile rekabet edebilecek tek liman Umman kıyılarında bulunan *Suhar* limanıydı⁷¹. Bu liman da uzak doğu ticaretinde önemli bir yere sahipti. Mukaddesi bu liman kentini, çok kalabalık, büyük çarşı ve pazarlara sahip, zenginlik sahibi bir şehir olarak tanımlamaktadır. İstahrî ise buradan çok zengin ve oldukça bayındır bir şehir olarak bahsetmektedir⁷².

Bunun yanında Siraf ile yoğun ticari ilişki halinde olan Körfez'in diğer limanlarından bazıları Siraf'ın kuzey batısında bulunan Tuvvec, Siniz, Necirem, Cenabe, Mihriban, Reyşehr, Maşşehr, Abadan, Basra, Übülle şehirleridir. Bunun yanında Siraf'ın doğusunda Naybend, Hezv, Hürmüz ve Tiz limanları bulunmaktaydı. Mihriban limanı çeşitli ticari ürünlerin ihraç edildiği önemli bir limandı.

⁶⁴ Nasır Hüsrev, *Sefernâme*, (Trc. Abdülvehhab Tarzî), İstanbul 1994, s. 161.

⁶⁵ Robert B. Mason, Edwaed J. Keal, *a.g.m.*, s. 57.

⁶⁶ David Whitehouse, *a.g.m.*, C. 6, s. 3.

⁶⁷ Touraj Daryaee, *a.g.m.*, s. 406.

⁶⁸ Dâvûd Yâhyâî, *a.g.m.*, s. 97.

⁶⁹ Lombard, *a.g.e.*, s. 46.

⁷⁰ Dâvûd Yâhyâî, *a.g.m.*, s. 96.

⁷¹ Marilee Wood, *a.g.e.*, s. 28; Touraj Daryaee, *a.g.m.*, s. 406, 407.

⁷² Behrâm Şefî, *a.g.m.*, s. 44.

Siniz limanı ise bu şehirde dokunan meşhur Siniz kumaşlarından dolayı tüccarların tercih ettikleri bir limandı. Bu limanlara göre daha güneyde olan Cenabe limanı da ekonomik anlamda ticari ürünlerin ihraç edildiği önemli bir liman kentiydi. Bu limanlara ek olarak Fars Körfezinde ticari öneme sahip bazı adalar da bulunmaktaydı. Bu adalardan Harek, Eberun, Kays, Kışm ve Val adalarının Siraf ile sıkı bir ticari münasebetleri vardı⁷³. Kays adası özellikle inci ticaretinden dolayı Siraf'lı tüccarların dikkatini çekmekteydi. Siraf, Körfez ticaretinde en kilit öneme sahip liman durumundaydı. Körfezdeki herhangi bir limandan çıkan bir gemi Siraf'a mutlaka uğramaktaydı. Siraf'tan uzak doğuya hareket etmek amacıyla ayrılan bir gemi Umman Denizi kıyısında bulunan Suhar ve Maskat limanlarına uğradıktan sonra Malabalar kıyılarındaki Koylon limanına yönelmekteydi⁷⁴. Mesûdî ve İbn Hurdazbih'in ifadesine göre Siraf'tan uzak doğuya hareket eden ticaret gemileri Endonezya, Malezya, Kamboçya, Çin ve Hindistan sahillerinde bulunan çok sayıda limana uğramaktaydılar⁷⁵. Bu limanlardan bazıları Hindistan sahillerinde bulunan Sara, Deybul, Utkin, Belin; Seylan açıklarında bulunan Serendib adası, Lengebalus sahili; Endonezya sahillerinde bulunan Caveh; Malezya sahilinde bulunan Kelohbar; Kamboçya sınırları içerisinde bulunan Komar'dır⁷⁶. Siraf'lı tüccarlar sadece kendi ülkelerinde bulunan ürünleri değil aynı zamanda yolları üzerinde olan bu limanlarda satın aldıkları kıymetli ürünleri de güzergâhları üzerindeki pazarlarda satmaktaydılar. Mesela tüccarlar, Hindistan'ın Deybul limanından bambu ağacı ve çeşitli hurmalar; Serendib limanından amber; Balus adasından şeker kamışı, kâfur, muz, hindistancevizi; Kelebar'dan altın, gümüş ve inci; Cave adasından parfüm, ilaç, altın ve kalay; Komar limanından birinc ve ûd satın alarak bu ürünleri talep eden pazarlara götürür ve bunları satarlardı⁷⁷. Bunun yanında Siraf'lı tüccarların Çin pazarlarından getirmiş oldukları kıymetli ürünleri ise ipek, Çin yapımı kap kacaklar, koyun yününden yapılmış kumaşlar, çeşitli at eyerleri, yeşil seramik ürünleri, tarçın, ûd, bitkisel ilaçlar, yün, samur ve Çin kâğıdı oluşturmaktaydı⁷⁸. Siraf'lı tüccarlar Çin limanlarından aldıkları ticari malları dönüş yolu üzerinde Hindistan limanlarında satarlar ve Hindistan limanından aldıkları ticari malları ise Arap Yarımadası limanları ile Körfez limanlarına taşıyarak buradaki pazarlarda satarlardı. Siraf'lı tüccarların Malezya ve Endonezya'ya ihraç ettikleri en önemli ticari kalem ise demirdir. Bunun yanında yine uzak doğuda en çok talep edilen ihraç mallarından biri Pers atlarıdır⁷⁹. Hafız-ı Abrû, Abbasi hükümdarlığının Siraf'tan getirdiği en önemli ticari kalemlerin başında kâfur, sandal ve ûdun geldiğini söylemektedir. Ayrıca bu dönemde Siraf'ta diğer şehirlerde görülmeyen mübalağalı köşkler ve saraylar yapıldığını, bunların inşaatlarında pişmiş tuğla, beyaz alçı, sac ağacı ve fildişinin kullanıldığını belirtmektedir⁸⁰.

⁷³ Dâvûd Yâhyâî, *a.g.m.*, s. 97.

⁷⁴ Süleyman Sirafî, *a.g.e.*, s. 57.

⁷⁵ Robert B. Mason, Edwaed J. Keal, *a.g.m.*, s. 54.

⁷⁶ İgnati Y. Çekovski, *a.g.e.*, s. 115; Touraj Daryae, *a.g.m.*, s. 406.

⁷⁷ Dâvûd Yâhyâî, *a.g.m.*, s. 103.

⁷⁸ Hafız-ı Abrû, *a.g.e.*, C. 2, s. 127; Dâvûd Yâhyâî, *a.g.m.*, s. 103.

⁷⁹ Touraj Daryae, *a.g.m.*, s. 406.

⁸⁰ Hafız-ı Abrû, *a.g.e.*, C. 2, s. 127.

Özellikle Basra Körfezi'nin, Fars eyaletine açılan kuzey kıyılarında, Abbasî devletinin tarım ve ticarete gelişmesini sağlayan birçok ticarî merkez bulunmaktaydı. Tıpkı Irak'ın birçok şehrinde olduğu gibi Ahvaz ve Fars eyaletleri de Abbasîler döneminde tarım alanları bakımından büyük bir kalkınma yaşadı⁸¹. Öyle ki bu iki bölge, Irak bölgelerinin sebze ve meyve ihtiyaçlarının yanı sıra, çiçek ve koku üretiminin yapılması anlamında da büyük katkı sağladı. Ahvaz ve Fars bölgelerinde, tarımın gelişmesine paralel olarak yeni endüstri alanları meydana geldi. Şeker kamışı tarlalarının yakın olmasından dolayı Ahvaz'da yapılan şeker üretimi⁸² buna en iyi örnektir⁸³. Yine bunun yanı sıra Fars bölgesinde yapılan meşhur parfüm imalatı ise burada yetişen farklı türlerdeki çiçek ve gül bitkilerinin çokluğundan ileri gelmekteydi. Örneğin Fars bölgesinde bulunan Cur (Firuzabâd) şehri, kırmızı parfüm üretimiyle tanınmaktaydı. Ayrıca Çin'e ihraç edilen ve o bölge halkının en fazla talep ettiği ürünler arasında yer alan gül suyu da yine burada imal edilmekteydi. Öyle ki her yıl buradan Bağdat'taki Abbasî halifesine 30.000 küp gül suyu gönderilmekteydi⁸⁴. İbn-i Haldun, bu gül suyunun Abbasiler tarafından divan işlerinde kullanıldığını anlatmaktadır⁸⁵.

Tüm bunların yanı sıra Siraf limanı, Ahvaz ve Fars bölgelerinde üretilen tekstil ürünleri için önemli bir yere sahipti⁸⁶. Özellikle Ahvaz bölgesinde bulunan Sûs⁸⁷ ve Tüster şehirleri, altın sırmayla süslenen “*damasko*” kumaşıyla ve ipekten yapılan perdeleriyle ün salmıştı⁸⁸. Özellikle Sûs şehrindeki zanaat işlerinin geçmişi çok eskiye dayanmaktaydı. Yine Ahvaz bölgesinin önemli şehirlerinden biri

⁸¹ Hitti, *a.g.e.*, c. II, s. 538-539; Mez, *a.g.e.*, s. 489-492.

⁸² Şeker endüstrisiyle ilgili bilgilerde bu önemli gıda maddesinin en büyük üreticisi olarak İran'ın adı geçmektedir. İran'da imal edilen şeker daha ziyade Sûs, Ahvaz, Kirman ve Deylem gibi, önemli bölge ve şehirlerde yoğunlaşıyordu. Abbasî halifelerine Ahvaz bölgesinden her yıl 30.000 rıtl şeker gönderilmekteydi. Abdulhalik Bakır, *Ortaçağ İslam Dünyasında İriyat, Gıda, İlaç Üretimi ve Tağşişi*, Ankara 2000, s. 218; Hitti, *a.g.e.*, c. II, s. 539.

⁸³ Süleymân İbrahim Askerî, *et-Ticâre ve'l Milahe fî Halicî'l-Arabî fî Asri'l Abbasî*, Kuveyt 1998, s. 116.

⁸⁴ Hitti, *a.g.e.*, c. II, s. 539; Askerî, *a.g.e.*, s. 116.

⁸⁵ Abdurrahman İbn-i Haldûn, *Mukaddime-i Tarih-i İbn-i Haldûn*, C. 1, (Çev. Muhammed Pervin Günabadi), Tahran 1375, s. 509.

⁸⁶ Fars eyaleti her şeyden önce büyük bir dokuma endüstrisi potansiyeline sahipti. Zira burası Sâsânî döneminin eski dokuma geleneklerinin mirasçısı durumunda idi. Özellikle buranın kumaşları, iğne işlemesi, madeni eşya, değerli taş ve inci süslemeleri sanatı ile meşhurdur. Bu şekilde üretilen kumaşlara “Süsencerd” adı verilirdi. Fakat daha sonraları dokuma endüstrisinde Mısır ve Ermenistan'dan bazı yenilikler uygulanmaya başlandı. Zamanla burada Mısır'ın Dabîk şehrinde adını alan “Dabîki” ve Ermenistan'ın Zûrâbi kumaşları taklit edildi. Fars eyaletinin şehirlerinden Erracan'da “Kundekiyye” denilen kumaşlar ve başörtüleri, Siraf ve Deriz'de ketenli dokumalar, Darabicerd, Fûrc ve Cehrem'de çeşitli örtüler, Şiraz'da Berkân ve “Müneyyere” adında ince elbiseler, kaliteli cübbeler, ipekten mamul paltolu kumaşlar, Dibaclar ve Hulleler (Takım elbiseler) üretiliyordu. Fesa şehri ipekli kumaşlar, ince ve zarif elbiseler, başörtüler, süslemeli dokumalar, ibrişim örtüler ve “Şarabiye” denilen mendillerle ün salmıştı. Ayrıca burada çok pahalı ve her yerde bulunmayan altın süslemeli elbiseler imal eden bir atölye bulunuyordu. Bu şehirde aynı zamanda hükümdarlar ve tüccarlar için çok yüksek fiyata satılan yünlü elbiseler, çeşitli ipekliler, kaliteli cibinlikler ve desenli yatak örtüleri bulunmaktaydı. Bu ürünler İslam dünyasının birçok bölgesine ihraç edilmekteydi. Abdulhalik Bakır, *Ortaçağ İslam Dünyasında Tekstil Sanayi Giyim-Kuşam ve Moda*, Ankara 2005, s. 163-164.

⁸⁷ Sûs şehrinin, Yahudi bir kadının isteği üzerine Sasani hükümdarı I. Yezdicerd tarafından inşa edildiği ifade edilmektedir. Özellikle Roma imparatorluğunun çöküş safhasına girdiği dönemlerde bu imparatorluğun Ermeniye eyaletinden, Sâsânî topraklarına yaklaşık 86.000 Yahudi aile göç etmişti. Kısra II. Şapur ise bu göçmen Yahudilerin zanaat ve ticaret tecrübelerinden faydalanabilmek için pek çok Yahudiyi kabul ederek, ülkenin çeşitli yerlerine iskân ettirmiştir. İşte Yahudilerin iskân edildiği ve onların zanaat tecrübelerini nesilden nesile aktardıkları yerleşim yerlerinden biride Sûs şehri olmuştur. Bkz. Tudelalı Benjamin-Ratisbonlu Petachia, *Ortaçağ'da İki Yahudi Seyyahın Avrupa, Asya ve Afrika Gözlemleri*, (trc. Nuh Aslantaş), İstanbul 2001, s. 109. Huzistan eyaletine bağlı olan Sûs, Irak eyaletinin doğu sınırında yer almaktaydı. Geniş tarım havzasına sahip olduğu kaydedilen bu şehirde, pirinç, şeker kamışı ve kavun gibi tarımsal mamullerin yanı sıra, İslam âleminde Küfe'de üretilen ipek sarıklar dışında en iyi ipek dokumanın da yapıldığı kaydedilmektedir. Bkz. Muhammed b. Ahmed b. Ebu Bekr el-Makdisî (375/985), *Ahsenü't tekâsım fî mâ'rifeti'l-ekâlîm*, (Nşr. Muhammed Ali Baydoun), Beyrut 2003, s. 301-309.

⁸⁸ Bu kumaş menşe'i itibariyle Dimaşk (Şam) şehrinde üretildiğinden, adını oradan almaktadır. Bkz. Hitti, *a.g.e.*, c. II, s. 531; Bakır, *Tekstil*, s. 128.

olan Basina'da çok nefis yatak ve masa örtüleri imal ediliyor ve üzerine de "Basina'da yapılmıştır" ibaresi yazılıyordu⁸⁹. İpekten yapılan kumaşlar ise Fars bölgesindeki Şiraz'da üretilmekteydi. Şiraz şehri, yollu desenlere sahip yünden mamul paltolu kumaşları ve tül gibi oldukça ince ve işlemeli ipek kadife kumaşları dokuyup ürettiyordu. "Tafta" adı verilen bu ipekli kumaşlar özellikle Avrupalı kadınlarca çok beğenildiğinden buraya ihraç edilmekteydi⁹⁰. Fars bölgesinin önemli şehirlerinde imal edilen bütün bu kıymetli malların birçok bölgeye ve dünyanın uzak pazarlarına ihraç edildiği en önemli liman kenti Siraftı. Neticede bu tarımsal ve endüstriyel ürünlerin üretimini yapan Fars toprakları, Sirafta limanını kendisi için bir pazarlama merkezi edinmişti.

Bu şekilde Sirafta, İran Körfezi'nde Übülle limanı ile beraber, ticarî faaliyetlerde büyük bir rol oynamıştır. Sirafta, Abbasîler döneminde Basra Körfezi'ndeki ticaretin kalkınmasına ve gelişmesine en iyi örnektir. Çünkü Sirafta limanı, Ahvaz ve Fars'tan gemiler üzerinde gelen malların toplanma merkeziydi. Zira deniz dalgalarının bu limanda sakin oluşu nedeniyle gemilerin rahatça yanaşabilmeleri, buradaki ticarî hareketliliği olumlu yönde etkileyen faktörlerin en başında gelmekteydi⁹¹. İran Körfezi'ne bakan dağların eteğinde kurulu Sirafta'nın ahalisi, bu dağların eteklerinde su depoları yaparak, yağın yağmur sularını burada biriktirmek suretiyle kullanmaktaydılar⁹². Dördüncü Hicrî yüzyılda Basra şehrine meydan okuyarak, Hindistan, Çin ve Doğu Afrika'dan İran Körfezi'ne gelen üd, anber, kâfûr, ilaç yapımında kullanılan bitkiler, baharat gibi malların ticarî merkezi haline gelen Sirafta, Hicrî III. yüzyılın sonlarında İran Körfezi'nin dünya çapında bir limanı haline gelmiştir⁹³. Bütün İran'ın ihracat ve ithalatı neredeyse buradan yapılmaktaydı. Bilhassa Çin için iyi bir liman şehriydi. Yemen'den gelen ve Çin'e gönderilen mallar bile buradan aktarılmaktaydı. Burada alınan gemi ücretleri Hicri 300 (Miladî 912) senesi civarında yıllık 250.000 dînar tutmaktaydı. İran'ın en zengin tüccarları olan Siraftalılar, zenginliklerini bilhassa, çok kıymetli meşe kerestesi kullanmak suretiyle yaptıkları yüksek, çok katlı evlerinde sergilemekteydiler. Siraftalı bir tüccar, kendi evi için ortalama 30.000 dînar sarfetmekteydi. Siraftalılar giyimde ise göze çarpar derecede sadeydiler. Öyle ki dört milyon hatta daha fazla dînara sahip olup ta giyinişte kendi yanında çalışan işçilerden farklı giyinmeyen zengin kişilere Sirafta rastlamanın mümkün olmadığı söylenmektedir. Sirafta'nın ticarî sahada işgal ettiği önemli mevki, onların kullandığı Farsçanın, Hindistan ve Doğu Asya'ya giden Müslüman tüccarların konuştuğu önemli bir dil olmasına yol açmıştır⁹⁴. Ticaretle uğraşan ve Hicrî dördüncü yüzyılda yaşayan Süleyman Siraftî, Körfezdeki en önemli liman kentlerinin Basra ve Sirafta olduğunu Çin ve Hindistan seferi yapan bütün tüccarların bu iki limanı genellikle kullandıklarını rivayet etmiştir⁹⁵. Hanefî fukahasının olan Arap dil ve edebiyatının önemli temsilcilerinden Ebu Said Siraftî de aslen buralıdır. Kendisi Mecusi bir ailenin çocuğuydu ve babası Behzâd adında bir Mecusi

⁸⁹ Bakır, *a.g.e.*, s. 172.

⁹⁰ Bakır, *a.g.e.*, s. 171.

⁹¹ Hamevî, *a.g.e.*, c. II, s. 294-295.

⁹² Arnold T. Wilson, *The Persian Gulf*, London 1978, s. 92.

⁹³ İgnati Y. Çekovski, *a.g.e.*, s. 443.

⁹⁴ Mez, *a.g.e.*, s. 576-577; İstahrî, *Mesâlik*, s. 84, 92, 138 vd.

⁹⁵ Süleyman Siraftî, *a.g.e.*, s. 14.

idi⁹⁶. Bu şehirde İslam sonrası dönemde de çok sayıda Mecusi bulunmaktaydı. Buradaki Mecusilerin çoğunluğu Arap asıllıydı.

Siraflıların zenginliklerine dair en çarpıcı örneği ise İbn Havkal bize nakletmektedir⁹⁷. İbn Havkal, başka hiçbir yerde rastlamadığı yaklaşık üç milyon dinarlık servetin sahibi, Siraflı tacir Ebu Bekr Ahmet b. Ömer es-Sirafi ile aralarında geçen diyalogu anlattıktan sonra, onun zenginliğini ve cömertliğini övmektedir. Zira Doğu Afrika ve Çin taraflarında hareket eden birçok gemiye sahip bu kişi, malının yaklaşık üçte biri kadar olan dokuz yüz bin dinarı, fakirlere dağıtmasıyla tanınmaktaydı⁹⁸. İbn Havkal, Siraf kentinin Fars eyaletinin en önemli şehri olduğunu ve buranın ahalisinin sadece ticaretle uğraştığını bildirmektedir. İbn Havkal, Siraf halkının tarımsal faaliyetlere ve hayvancılığa önem vermediğini söyleyerek yine de bu şehrin Fars eyaletinin ve Körfezin en zengin şehri olduğunu ifade etmektedir. İbn Havkal şehrin mimarisinden bahsederek binaların çoğunun ahşap olduğunu, sac ve zengebar ağacından yapıldığını söylemektedir⁹⁹. İbn Havkal yaşadığı dönemde bu şehrin çok kalabalık bir nüfusa sahip olduğunu, insanların mal biriktirme ve bina yapma konusunda yarıştıklarını bir tüccarın kendisine ev yapmak için otuz bin dinar harcadığını ve genel olarak buranın insanların kazandıkları paraları ev yapımında kullandıklarını anlatmıştır. Sac ağacından yapılan bu evlerin çoğu birkaç katlı olarak inşa edilmekteydi¹⁰⁰. Yine kendisi bu şehir halkının refah içerisinde yaşadığını, şehrin suyunun ve meyvesinin bol olduğunu; şehrin etrafında yeşil bahçelerin olduğunu anlatmıştır¹⁰¹. Yine Mes'ûdî, meşhur tüccarlardan İbn Vehb el-Kureşî'nin 870 yılında Siraf'tan başladığı ve Çin ile Hindistan'a düzenlediği seferlerden geniş bir şekilde bahsetmiştir¹⁰².

İbn Belhî ise bu şehirle ilgili bilgi verirken, bu şehrin bayındır, refah seviyesi yüksek ve büyük bir ticaret şehri olduğunu belirtmektedir¹⁰³. İbn Belhî, bu şehrin geçmiş halifeler döneminde hazineye önemli miktarda gelir bıraktığını fakat Rüknu'd-Devle döneminde şehrin maruz kaldığı işgal girişimlerinden dolayı yollarının artık güvenli olmadığını ve şehrin eski canlılığını yitirdiğini belirtmektedir¹⁰⁴. İbn Belhî geçmişte bu şehirde tekne ve gemi imal edildiğinden bahsederek, halkın geçim kaynağının kâfur ve benzeri ıtırli kokuların ticareti ile öd ve sandal ağacından yapılan mobilyaların bu şehrin önemli geçim kaynaklarından olduğunu belirtmiştir¹⁰⁵. Rüknu'd-Devle döneminde yaşanan olaylar tüccarların artık ayağını bu şehirden keserek şehrin eski önemini yitirmesine sebep olmuştur. Siraf'ın da gelirlerinin dahil olduğu Fars bölgesinin yıllık geliri 24 milyon dirhem tutarındaydı¹⁰⁶. Bu dönemde Siraf'ın ticaret gelirleri de dâhil bütün gelirlerinden hazineye gelir

⁹⁶ Zülfikar Tüccar, "Sîrâfî, Ebû Sâîd", *TDV İslam Ansiklopedisi*, C. 37, İstanbul 2009, s. 264.

⁹⁷ Behrâm Şefîî, *a.g.m.*, s. 44.

⁹⁸ İbn Havkal, *Suretu'l-Arz*, s. 254-255; Mez, *a.g.e.*, s. 577.

⁹⁹ İbn Havkal, *a.g.e.*, s. 8; Touraj Daryae, *a.g.m.*, s. 406.

¹⁰⁰ Dâvûd Yâhyâî, *a.g.m.*, s. 92, 93.

¹⁰¹ İbn Havkal, *a.g.e.*, s. 52.

¹⁰² Hüseyin Yazıcı, "Seyhatname", *TDV İslam Ansiklopedisi*, C. 37, İstanbul 2009, s. 10.

¹⁰³ Behrâm Şefîî, *a.g.m.*, s. 45.

¹⁰⁴ İbnü'l-Belhi, *a.g.e.*, s. 137.

¹⁰⁵ İbnü'l-Belhi, *Farsname*, (Çev. Cafer Şiar), Tahran 1339, s. 137.

¹⁰⁶ Hüseyin Karaçanlı, *Tercüme-i Kütabu'l-Harac*, İntişarat-ı Elburz, (Trz), s. 138.

olarak kalan vergilerin tamamının iki yüz elli üç bin dinar olduğu İbn Belhi tarafından ifade edilmiştir¹⁰⁷. İbn Belhi, Siraf ve Mihriban şehirlerinin öşürlerinin toplamının üç milyon üç yüz kırk altı bin dinara tekabül ettiğini ifade etmiştir. MS 878 yılında Çin'de meydana gelen iç karışıklıklardan sonra Kanton kentindeki ahşap depoların yakılması ve ticaret gemilerinin yağmalanması üzerine Siraflı tüccarlar Kanton limanını terk etmeye başladılar. Bundan böyle Siraf gemileri Kelebar limanına giderek alışverişlerini burada yapıyor ve daha sonra geri dönüyorlardı¹⁰⁸.

Nitekim İnan Körfezi'ndeki bu liman şehrinin tüccarları, Hindistan, Çin ve Doğu Afrika arasında yaptıkları yolculuklarda göstermiş oldukları cesaretleri ve fedakârlıkları ile bilindiler. Öyle ki bu tüccar topluluğu, körfez ticaretini canlandırdıkları gibi Abbasiler döneminde bu liman şehrini diğer liman şehirlerinden de üstün hale getirmeyi başardılar¹⁰⁹. Siraf kenti Abbasiler ile Bahreyn'e hâkim olan Karmatîliler arasında da pazarlık konusu olmuştur. Bahreyn Karmatî hükümdarı Said el-Cenâbî ile Abbasi veziri Ali bin İsa, Karmatîlerin Siraf limanının kullanılması ile ilgili özel imtiyazlar karşılığında kendileri ile iyi ilişkiler kurma noktasında anlaşmışlardır¹¹⁰. Siraf limanı aynı körfez kıyısında bulunan Übülle ve Basra limanlarına göre bazı avantajlara sahipti. Siraf limanı diğer iki limana nazaran gemilerin daha rahat yanaşabilecekleri bir limana sahipti. Ayrıca Hicri 4. yüzyılda Irak ve Basra toprakları üzerinde Zengi ve Karmatî isyanları Übülle ve Basra limanlarının güvenliğini tehlikeye atınca tüccarlar bu körfez üzerinde Siraf limanına yönelmişlerdir¹¹¹.

İnan topraklarına hâkim olan Büveyhiler, Siraf limanı ticaretini geliştirmek için canla başla çalışmışlardır¹¹². Aduddevle, Irak topraklarını ele geçirdiği dönemde Fars Körfezi ticaretini geliştirmek için Siraf limanını canlandırmaya çalışmıştır¹¹³. Bu amaçla İnan'daki şehirler ile Siraf arasında irtibatı kuvvetlendirmek ve tüccarların gidiş, dönüşlerini hızlandırmak için Şiraz, Firuzabad ve Siraf yolunu düzgün taşlarla döşemiş ve düzenli bir yol inşa etmiştir¹¹⁴. Büveyhiler döneminde Siraf'ta büyük bir darphane inşa edilmiş ve bu şehirde sikke basılmıştır. Bunun yanında Siraf kentinin yolları düzenli bir şekilde yapılarak taşlarla döşenmiş, uzun sulama sistemleri ile şehrin su sıkıntıları giderilmiştir. Umman topraklarının kıyısında bulunan önemli limanlar da Büveyhilerin dikkatini celbetmiştir. Bundan dolayı Aduddevle ve Muizuddevle, MS 965 ve 970 yılları arasında Siraf üzerinden 700 tekne ile Umman'ı ele geçirmişlerdir. Umman'ı ele geçirmekteki amaçları Siraf limanı ile rekabet halinde olan Suhar limanını ele geçirmektir¹¹⁵. Afrika kıyılarından ve Kızıldeniz üzerinden gelen gemiler bütün zenginliklerini Suhar limanına indirmekte ve Fars Körfezine girme gereği duymamaktaydılar. Körfez'e kıyısı olan limanlardan tüccarlar Afrika üzerinden gelen malları

¹⁰⁷ İbn Belhi, *a.g.e.*, s. 172.

¹⁰⁸ İgnati Y. Çekovski, *a.g.e.*, s. 115; Dâvûd Yâhyâî, *a.g.m.*, s. 102.

¹⁰⁹ Askerî, *a.g.e.*, s. 120.

¹¹⁰ Mustafa Öz, "Cennabî, Ebu Tahir", *TDV İslam Ansiklopedisi*, C. 7, İstanbul 1993, s. 372.

¹¹¹ Dâvûd Yâhyâî, *a.g.m.*, s. 93, 94.

¹¹² Robert B. Mason, Edward J. Keal, *a.g.m.*, s. 54.

¹¹³ David Whitehouse, Andrew Williamson, *a.g.m.*, s. 45.

¹¹⁴ Dâvûd Yâhyâî, *a.g.m.*, s. 94.

¹¹⁵ Marilee Wood, *a.g.e.*, s. 28.

kapışmak için Suhar'a hücum ederlerdi. Bu yönüyle Suhar Sirafı gölgede bırakmaktaydı. Bundan dolayı Büveyhiler ellerindeki Siraf limanının en büyük alternatifi olan Suhar limanını ele geçirmiş oldular¹¹⁶. Siraf gemilerinin Kızıldeniz ile olan ticari münasebetleri Cidde limanı ile sınırlı kalmaktaydı. Siraflı tüccarlar Cidde limanına yanaştıktan sonra mallarını buraya indirirler ve buradan Mısır'a hareket etmek üzere olan gemiler bu malları alarak Kulzum'e hareket ederlerdi. Bunun sebebi olarak Siraflı tüccarlara ait gemilerin okyanuslara dayanıklı büyük gemiler olmasından ve Kızıldeniz'in sığ olan yerlerinde gemilerin hasar görmelerinden kaynaklanmaktaydı. İstahri ve Ebu Zeyd Sirafî, Suhar, Aden ve Cidde limanlarının İranlı ve özellikle Siraflı tüccarların elinde olduğunu ve burada ticaret yapan en önemli sınıfın İranlılar olduğunu ifade etmektedirler¹¹⁷. Siraflı tüccarların Kızıldeniz ve Doğu Afrika sahilleri arasındaki ticari münasebetlerde ilk durak yerleri Umman Denizindeki Maskat limanıydı¹¹⁸. Buradan sonraki durak ise yirmi fersah uzakta bulunan Şahr limanı olurdu. Gemilerin bir sonraki durak yerleri Aden Körfezindeki el-Makla limanı olurdu. Fakat bu iki liman arasında gemilerin yüklerini indirerek geçtikleri Masira, Suhar ve Zufar limanları da bulunmaktaydı. El-Makla limanı tarım ve hayvancılıktan yoksun bir şehir olmakla beraber Afrika ve Uzakdoğu arasında önemli bir transit geçiş bölgesiydi. Bu limanda Afrika'dan ve Uzakdoğu'dan gelen ticari malları bir arada görmek mümkündü¹¹⁹. Bu limanı aştıktan sonra Babu'l-Mendeb'i geçen gemiler Zebid limanında bir süre durduktan sonra Cidde limanına ulaşırlardı. Bu rota üzerinde en önemli ticari limanlar olan Suhar, Maskat ve Aden limanlarında Siraf ve Übülle üzerinden gelen İranlı tüccarların yoğunluğundan dolayı; ticaret dili olarak Farsça kullanılmaktaydı. Bunun yanı sıra Mesûdi, Madagaskar Adasına yaptığı seyahatte oradaki limanların Siraf ve Umman'dan gelen gemilerle dolu olduğunu rivayet etmiştir¹²⁰.

Ancak Siraflılar bu ticareten uzun süre faydalanamadılar. Deylem dönemine kadar canlılığını muhafaza eden Siraf şehri bu dönemden sonra tüm canlılığını kaybetmeye başladı. Çünkü Kays Adası¹²¹ Siraf'a ciddi bir rakip olarak ortaya çıktı ve Siraflıların elindeki ekonomik egemenliği IV. Hicrî asrın sonunda, özellikle Siraf'ta meydana gelen yer sarsıntısının ardından ele geçirdi¹²². Hafız Abrû'nun belirttiğine göre Kiş Emiri, Siraf'ı ele geçirip Kays adasını ticari bir merkez haline getirdi ve tüccarlar artık Siraf yerine Kays adasına yönelmeye başladılar¹²³. Kays adasının halkı ticarî canlılıklarıyla meşhur oldular. Siraflılar ticarî bağlantılarda da önemli bir role sahiptiler. Seyyah Tudelalı Benjamin bu konuda şöyle demektedir; “ada halkı kalabalık olan tüccarlar arasında aracılık (simsarlık) yapmaktaydılar. Siraf'a birçok farklı türden ipek, keten, pamuk, kendir, buğday, arpa, mısır, çavdar, mercimek, eğrilmiş yün, baharat gibi ürünler gelmekteydi. Ayrıca Hindli tüccarlar

¹¹⁶ Robert B. Mason, Edwaed J. Keal, *a.g.m.*, s. 56.

¹¹⁷ David Whitehouse, *a.g.m.*, C. 6, s. 2.

¹¹⁸ Süleyman Sirafî, *a.g.e.*, s. 57; İgnati Y. Çekovski, *a.g.e.*, s. 155, 443; Touraj Daryae, *a.g.m.*, s. 406.

¹¹⁹ Dâvûd Yâhyâî, *a.g.m.*, s. 105.

¹²⁰ David Whitehouse, *a.g.m.*, C. 6, s. 2.

¹²¹ Şâmî, *a.g.m.*, s. 104. Günümüzdeki Kiş Adası olup, İran ve Birleşik Arap Emirlikleri arasında çekişme konusu olan stratejik ve ticari öneme sahip bir adadır. Bkz. Dâvûd Yâhyâî, *a.g.m.*, s. 97.

¹²² Lombard, *a.g.e.*, s. 45.

¹²³ Hafız-ı Abrû, *a.g.e.*, C. 1, s. 241.

buraya baharat ve İtiryat getirmekteydiler. Öyle ki burası Fars ve Hind gemileri için önemli bir liman şehriydi¹²⁴. Sıraf'ın eski canlılığını yitirmesinin altında yatan sebeplerden bir diğeri de bu şehrin depremle sarsılmış olmasıydı. M.S 977 yılında Sırafta meydana gelen şiddetli bir deprem Sıraf limanını adeta yerle bir etti¹²⁵. Toplam yedi gün süren yer sarsıntılarında dolayı evler ve ticari siloların çoğu denize doğru kaymış ve suya gömülmüşlerdir. 100 kişinin öldüğü bu deprem limanın açıklarında meydana gelmiş ve bir tsunami etkisi göstermiştir¹²⁶. Bunun akabinde tüccarların çoğu Sıraf'ın 110 kilometre güneyinde bulunan Kays (Kiş) adasına yöneldiler¹²⁷. Sıraflı tüccarların Kays Adasına yönelmesi kısa zaman sonra buranın da Sıraf şeklinde isimlendirilmesine sebep olmuştur. İbn-i Batuta, Kays Adasından bahsederken burası için Sıraf tabirinin de kullanıldığını söylemektedir¹²⁸. Mes'ûdi, Hindistan'ın Çaul şehrindeki Müslümanlarla ilgili bilgi verirken burada bulunan 10 000 Müslüman'ın çoğunluğunun Sıraftaki depremden sonra oradan gelerek bu şehirde yerleşen Müslümanlar olduğunu söyler¹²⁹. Sıraf halkının çoğunluğu Hindistan'a düzenledikleri ticari seferlerden dolayı buranın liman kentlerini iyi bildikleri için depremden sonra mesleklerini icra edebilecekleri Hindistan'ın liman kentlerine sığınmışlardır. Sıraf'ın asıl önemini kaybettiği deprem ise 1008 yılında gerçekleşmiş ve bu tarihten sonra ticari önemini iyice kaybetmiştir¹³⁰. Hafız-ı Abrû, Sıraf depreminin yaptığı etkinin birçok darb-ı mesele konu olduğundan bahsetmektedir¹³¹. İranlı tüccarların Sıraf limanının önemini yitirmesinden sonra yöneldikleri diğeri bir liman kenti Cidde'dir. İranlılar buraya geldikten sonra Cidde limanını kuvvetlendirmişler ve burada çok sayıda bina inşa etmişlerdir¹³². Cidde limanını bir süre ihya eden İranlılar daha sonra Araplar tarafından Cidde limanından kovulmuşlardır. Yakût el-Hamevî on üçüncü yüzyılda bu şehre yaptığı ziyaretten sonra Sıraf için "burası terk edilmiş bir limandır" tabirini kullanmıştır¹³³. Bu da şehirde yaşanan deprem felaketi ile Büveyhilerin siyasi bir karmaşa içine düşmeleri şehrin öneminin kaybolmasına ve insanların yavaş yavaş bu şehri terk etmelerine sebep olduğu anlaşılmaktadır. Rüknu'd-Devle Hımartekin, Sıraf'ı ele geçirerek burayı tekrar ticari bir merkez haline getirmeye çalışmış ve burada bir donanma inşa ederek Kays Adasını, Kiş Emirinin elinden almaya çalışmıştır¹³⁴. Fakat Rüknu'd-Devle'nin bu çabaları bir sonuç vermemiştir. Rüknu'd-Devle savaş için her hazırlığa giriştiğinde, Kiş Emir'inin kendisine çeşitli hediyeler ve yüklü miktarda mallar göndererek onu bundan vazgeçirdiği rivayet edilmektedir.

¹²⁴ Hüseyin Ali Mısıri, *Ticâretü'l-'Irak fi'l-'Asri'l-'Abbâsi*, İskenderiyye, 1982, s. 237; Tudelalı Benjamin, *a.g.e.*, s. 80; Şâmî, *a.g.e.*, s. 103.

¹²⁵ İgnati Y. Çekovski, *a.g.e.*, s. 443; Marilee Wood, *a.g.e.*, s. 28; Robert B. Mason, Edwaed J. Keal, *a.g.m.*, s. 54.

¹²⁶ Benjamin R. Jordan, "Tsunamis of the Arabian Peninsula a Guide of Historic Events", *Science of Tsunami Hazards*, Vol. 27, No. 1, Idaho 2008, p. 34.

¹²⁷ Warwick Ball, "Some Ruck-Cut Monuments in Southern Iran", *Iran*, C. 24, London 1986, s. 107.

¹²⁸ İbn-i Batuta, *Tercüme-i Kitab-ı Rihley-i İbn Batuta*, C. 1, (Trc. Muhammed Ali Muvahhid), İntişarat-ı Terhnov, (Trs), s. 241.

¹²⁹ Sayyid Maqbul Ahmad, "Bombay", *TDV İslam Ansiklopedisi*, C. 5, İstanbul 1992, s. 280.

¹³⁰ İgnati Y. Çekovski, *a.g.e.*, s. 443; Benjamin R. Jordan, *a.g.m.*, s. 34.

¹³¹ Hafız-ı Abrû, *a.g.e.*, C. 2, s. 46.

¹³² İbn-i Batuta, *a.g.e.*, C. 1, s. 544.

¹³³ D. Whitehouse, *a.g.m.*, C. 5, s. 141.

¹³⁴ Hafız-ı Abrû, *a.g.e.*, C. 2, s. 127.

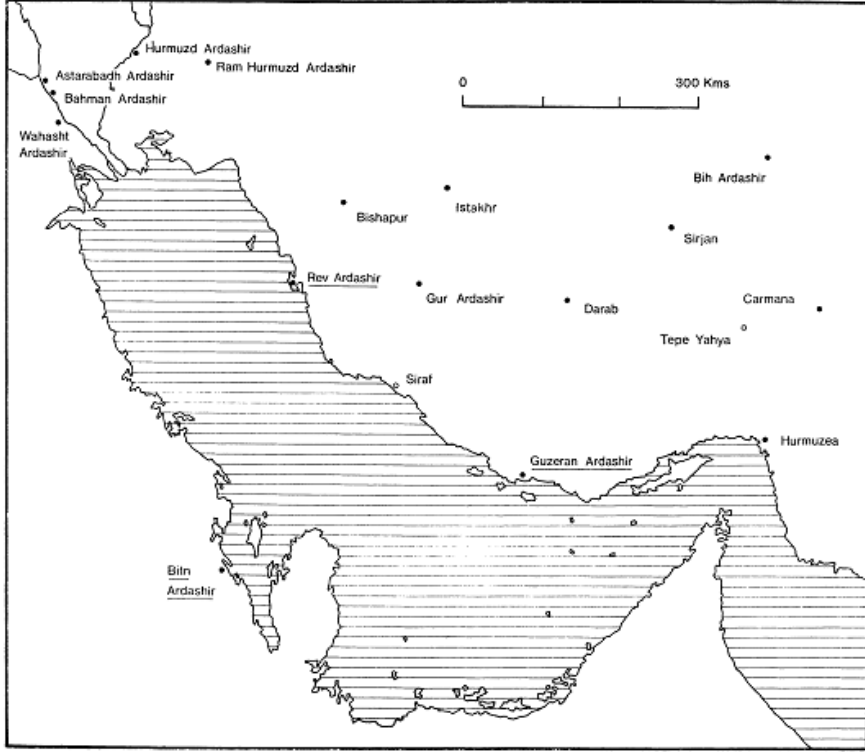
2. RESİM VE FOTOĞRAFLAR



Resim 1. Siraf Limanı ve tarihi kalıntıları. (Şefî, 1392, 41)



Resim 2. Sâsânîler Dönemine ait bir su kuyusu. Bu döneme ait 70 adet su Kuyusundan bir tanesidir. (Şefî, 1392, 46)



Harita 1. Sâsânîler Döneminde Sira ve civarını gösteren bir harita (Whitehouse ve Williamson, 1973, 31)

KAYNAKLAR

- AHMAD, Sayyid Maqbul, "Bombay", *TDV İslam Ansiklopedisi*, C. 5, İstanbul 1992, s. 280-281.
- AHMED, Lebî İbrahim, "İslam Ortaçağında Basra Körfezinin Tarihsel Kaynakları", (Çev. Abdulhalik Bakır), *Ortaçağ Tarih Medeniyetine Dair Çeviriler I*, Ankara 2008.
- ASKERÎ, Süleymân İbrahîm, *et-Ticâre ve'l Milahe fî Halicî'l-Arabî fî Asri'l Abbâsî*, Kuveyt 1998.
- BAKIR, Abdulhalik, *Ortaçağ İslam Dünyasında İtiryat, Gıda, İlaç Üretimi ve Tağşişi*, Ankara 2000.
- BALL, Warwick, "Some Ruck-Cut Monuments in Southern Iran", *Iran*, C. 24, London 1986, s. 95-116.
- BEKAÎ, Nasır, "Siraf, Şilav", *Nâme-i Ferhengistân 2/2*, (Edt. Gulamali Haddadadil), (Trz), (Yrz).
- ÇEKOVSKÎ, İgnati Y, *Kitab-i Tarihi Nivîstehayi Coğrafyay-i der Cihan-ı İslamî*, (Trc. Ebu'l-Kasım Payende), İntaşarat-ı İlm-i Ferhengî, (Trz).
- DARYAEE, Touraj, "The Persian Gulf Trade in Late Antiquity", *Journal of World History*, V. 14, No. 1, Hawai 2003.
- DONKİN, R. A, *Beyond Price: Pearls and Pearl-Fishing; Origins to the Age of Discoveries*, Philadelphia 1998.
- EBRÛ, Hafız-ı, *Coğrafyay-ı Hafız Ebrû*, C. 1, (Thk. Sadık Seccad), Tahran 1375.
- HALDÛN, Abdurrahman ibn-i, *Mukaddime-i Tarihi ibn-i Haldûn*, C. 1, (Çev. Muhammed Pervin Günabadi), Tahran 1375.
- HUSREV, NÂSIR-I, *Sefernâme*, (Trc. Abdülvehhab Tarzî), İstanbul 1994.
- İBN BATÛTA, Muhammed b. Abdullah; *Tercüme-i Kitab-ı Rihley-i İbn Batuta*, C. 1, (Trc. Muhammed Ali Muvahhid), İntaşarat-ı Terhnov, (Trs).
- İBNÛ'L-BELHÎ, "Farsnâme", (Çev. Abdulhalik Bakır-Ahmet Altungök), *Ortaçağ Tarih Ve Medeniyetine Dair Çeviriler I*, Ankara 2008, s. 117-118.
- İBNU'L BELHÎ, *Farsname*, (Çev. Cafer Şiar), Tahran 1339.
- İBN HAVKAL, Ebü'l-Kasım Muhammed, *Kitabu Sûreti'l-Arz* (Nşr. J. H. Kramers), Leiden 1938.
- HİND, Martin, "First Arab Conquests in Fars", *Iran*, s. 22, London 1984, s. 39-54.
- HİTTİ, Philip K. ; *Siyasî ve Kültürel İslam Tarihi*, (çev. Salih Tuğ), İstanbul 1989, c. I, s. 597.
- İSTAHİRÎ, İshâk İbrahîm b. Muhammed, *el-Mesâlik ve'l-Memâlik* (nşr. M. J. De Goeje), Kahire 1961,
- JORDAN, Benjamin R., "Tsunamis of the Arabian Peninsula a Guide of Historic Events", *Science of Tsunami Hazards*, Vol. 27, No. 1, Idaho 2008, pp. 31-46.
- KALLEK, Cengiz, "Ticaret", *TDV İslam Ansiklopedisi*, C. 41, İstanbul 2012, s. 134-144.
- KARAÇANLÛ, Hüseyin, *Tercüme-i Kütabu'l-Harac*, İntaşarat-ı Elburz, (Trz).
- MAKDİSÎ, Muhammed bin Ahmed, *Ahsenü't-Tekâsîm*, C. 1, (Trc. Ali Naki Münzevî), Kitabhane-i Anlayn 1361.
- MAKDİSÎ, Muhammed b. Ahmed b. Ebu Bekr, *Ahsenü't tekâsîm fî mâ'rifeti'l-ekâlîm*, (Nşr. Muhammed Ali Baydoun), Beyrut 2003.

- MEZ, Adam, *Onuncu Yüzyılda İslam Medeniyeti-İslam Rönesansı*, (Trc. Salih Şaban), İstanbul 2000.
- MİSRÎ, Hüseyin Ali; *Ticâretü'l-'Irak fî'l-'Asri'l-'Abbâsî*, İskenderiyye 1982.
- ÖZ, Mustafa, "Cennabî, Ebu Tahir", *TDV İslam Ansiklopedisi*, C. 7, İstanbul 1993, s. 372-373.
- SİRÂFÎ, Süleyman, *Silsiletü't-Tevarih ya Ahbar-u Sind ve Hind*, (Trc. Hasan Karaçanlı), (Yrz), (Trz),
- ŞÂMÎ, Ahmet, "Körfez ve Uzak Doğu Ülkeleri Arasındaki Ticarî Münasebetler ve Bu Münasebetlerin Ortaçağ Medeniyetine Etkileri" (çev. Aydın Çelik), *Türk Dünyası Araştırmaları Dergisi*, Sa. 134 (Ekim 2001).
- ŞEFÎ, Behrâm, "Siraf Bender-i Kohen", *Ruşd Amuzeş-i Tarih*, Devrey-i Çahardehom, Şomarey-i 4, Tabistan, 132, s. 42-48.
- TÂLİB, İmâduddin Halil, "İrak", *TDV İslam Ansiklopedisi*, C. 19, İstanbul 1999, s. 87-91.
- TÜCCAR Zülfikar, "Sîrafî, Ebû Sâid", *TDV İslam Ansiklopedisi*, C. 37, İstanbul 2009, s. 264 -265.
- TUDELALI BENJAMİN-Ratisbonlu Petachia, *Ortaçağ'da İki Yahudi Seyyahın Avrupa, Asya ve Afrika Gözlemleri*, (trc. Nuh Aslantaş), İstanbul 2001.
- UTKU, Nihal Şahin; *Kızıldeniz'de Denizcilik, Ticaret ve Yerleşim (VII. – XI. Yüzyıllar)*, Doktora Tezi, İstanbul 2005.
- VUSÛKÎ, Muhammed Bakır, "Yaftehay-i Nov ez Yek Şehr-i Eşkanî-Sâsânî der Pes Kerâne-i Halic-i Fars; Koran", *Tarih ve Coğrafyay-ı Tarihi*, (Trz), (Yrz), s. 593-616.
- WILSON, Arnold T. ; *The Persian Gulf*, Londra 1978.
- YÂHYÂÎ, Dâvûd, "Bazergan-i Deryâyî Siraf der Sidehay-i Nehostin İslamî", *Tarih-i Temeddün-i İslami*, S. 70, Bahar ve Tabistan, 1387, s. 89-112.
- YAZICI, Hüseyin, "Seyhatname", *TDV İslam Ansiklopedisi*, C. 37, İstanbul, 2009, s. 9-11.
- WHITEHOUSE, David, "Excavations at Siraf: First Interim Report", *Iran*, C. 6, London 1968, s. 2-22.
- WHITEHOUSE, David, Andrew Williamson, "Sassanian Maritime Trade", *Iran*, C. 11, London 1973, s. 25-51.
- WOOD, Marilee, *Glass Beads and Trade in Southern and Eastern Africa and the Indian Ocean - 7th to 16th Centuries AD*, Uppsala Sweden 2011.