

ÇİNLİ SEYYAH ZHENG HE(郑和)'NİN SEYAHATLERİ ÜZERİNE BİR İNCELEME

ARAŞTIRMA MAKALESİ

Arş. Gör. Çile MADEN KALKAN

Ankara Hacı Bayram Veli Üniversitesi

Edebiyat Fakültesi Mütercim-Tercümanlık Bölümü

cile.maden@hbv.edu.tr

ORCID: 0000-0003-4736-7101

Gönderim Tarihi: 01.04.2020 Kabul Tarihi: 26.05.2020

Alıntı: KALKAN, M. Ç. (2020). Çinli Seyyah Zheng He(郑和)'Nin Seyahatleri Üzerine Bir İnceleme.

AHBV Akdeniz Havzası ve Afrika Medeniyetleri Dergisi, 2(1),102-110.

ÖZ: Çince ismiyle “Zhongguo (中国)” “orta krallık, merkez ülke” anlamlarına gelmektedir. Adının da vermiş olduğu bu güvenle Çinliler uzun yıllar kendilerini gökyüzünün altındaki tek ülke, imparatorlarını da göğün oğlu olarak ilan etmişlerdir. Bu inanışları ile de uzun yıllar kendi dışlarında kalan ülkeleri küçük görmüş, onlarla iletişim kurma gereği bile hissetmemişlerdir. Ancak modern dünya sisteminin oluşumu ve Çin'in bu sisteme katılımı, bir anlamda uyanışı, eski dönemlerinden çok daha farklı olmuştur. Modern Çin'in yeniden canlanarak gelişmesi, Batı liderliğindeki bir dünya sisteminde kendi yolunu ve fırsatlarını keşfetmesiyle mümkün olmuştur. Oluşturulan bu sistemin bir parçası olarak Çin, kendi çabalarıyla olumlu dış uluslararası ilişkileri yeniden inşa etmektedir. Özellikle bugün, gelecekteki dünya güçlerinden biri olarak Çin, dış dünya ile olan ilişkilerini büyük dünya güçleri ve komşu ülkeler olarak farklı bölgesel ve küresel düzeylerde düzgün bir şekilde ele almaktadır. Bu dış ilişkilerin ilk oluştuğu tarihsel boyutlara baktığımızda, bugün Çinli bir seyyah, amiral ve kültür ataşesi olarak nitelendirebileceğimiz Zheng He (郑和)'nin Afrika dâhil Çin'in kendi dışındaki birçok ulusu tanımada önemli bir rol oynadığını görebiliriz. Bu çalışmada, kendi içerisinde yıllarca kapalı bir kutu olarak yaşamış olan Çin'in, amiral Zheng He'nin seferleri doğrultusunda ilk dış ülkeleri tanıma çalışmaları, bunların siyasi ve ekonomik kazanımları ele alınacaktır.

Anahtar Kelimeler: Çin, Zheng He, Çinli seyyah, Batı seyahatleri, Çin filoları.

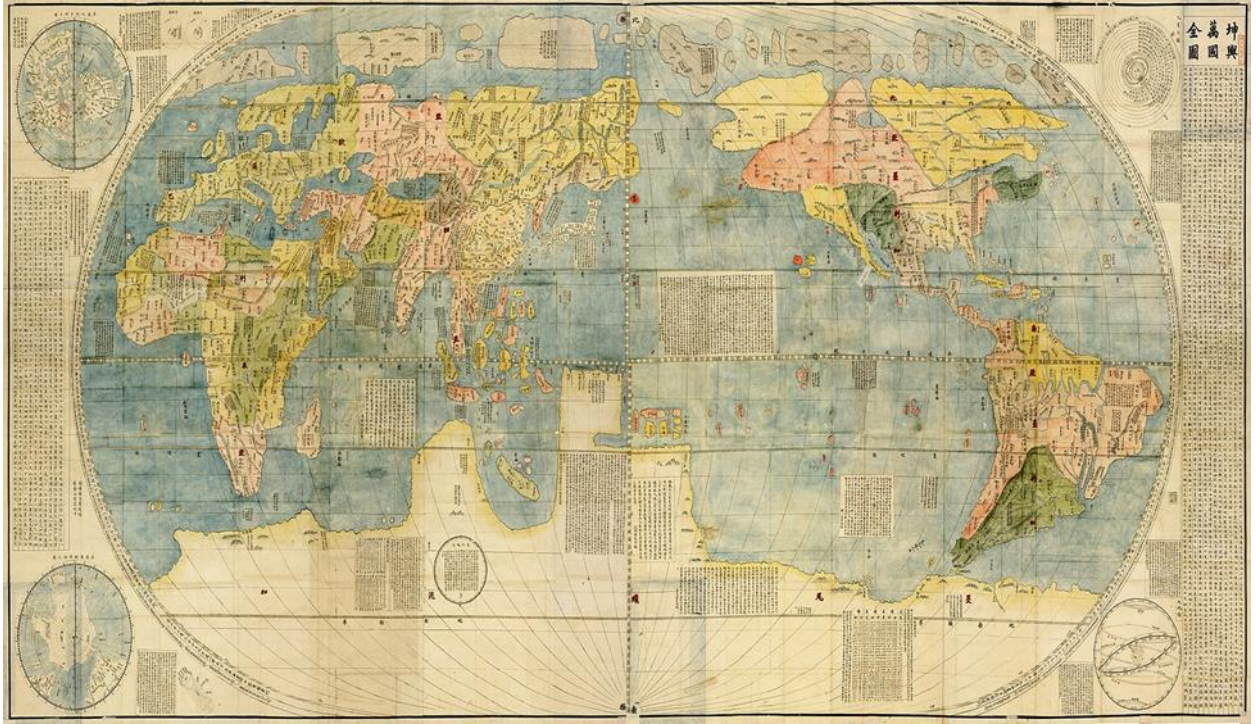
A Review of the Voyages of Chinese Traveler Zheng He (郑和)

ABSTRACT: In Chinese “Zhongguo(中国)” means “middle kingdom, central country”. With this self confidence, the Chinese have declared themselves the only country under the sky for many years and their emperors the son of the sky. With these beliefs, they patronized the countries outside themselves and did not even feel the need to communicate with them. But the formation of the modern world system and the participation of China in this system have been very different from the old times. The revitalization of modern China has been made possible by discovering its own path and opportunities in a Western-led world system. As part of this system, China is rebuilding positive foreign international relations through its own efforts. Especially today, as one of the future world powers, China properly deals with the outside world at different regional and global levels as major world powers and neighboring countries. When we look at the historical dimensions in which these external relations first occurred, we can see that Zheng He (郑和), which we can today call a Chinese traveler, admiral and cultural attache, plays an important role in recognizing many nations outside China, including Africa. This study aims to evaluate China, which has lived in itself as a closed box for years, will be discussed with the efforts of getting to know foreign countries and their political and economic gains in line with the expeditions of Admiral Zheng He.

Keywords: China, Zheng He, Chinese pilgrim, Western travels, Chinese fleets.

Giriş

16. yüzyılın başlarında Çin'de ünlü bir misyoner olan Matteo Ricci, Çinlilerin Avrupa haritasını gördüklerindeki şaşkınlıklarını şu şekilde kaleme almıştır:



Şekil 1. Kuyu Wanguo Quantu(坤輿萬國全圖/坤輿万国全图) Matteo Ricci'nin Dünya Haritası

“Zhong guo (中国) kelimesi “merkez ülke” olarak tercüme edilir. Bu unvanın, Çinlilerin dünyaya daire şeklinde bakmalarından ve Çin'in ise bu dairenin tam ortasında olduğunu hayal ettiklerinden kaynaklandığını duydum. Bu inanışlarından dolayı, coğrafi haritalarımızı ilk gördüklerinde imparatorluklarının haritanın merkezinde değil de aşırı doğu bir sınıra yerleştirilmiş olduğunu gördüklerinde oldukça şaşkındılar. Onlar için bir dünya haritası çizip Çince karakterler ile kıtaları yazdığımda, fikirlerine riayeten Çin İmparatorluğunu az çok merkezi bir konuma yerleştirdim” (Gallagher, 1953, s. 7).

1668 yılında Cizvit Gabriel de Magalhaes de Çin'in kültürel varsayımlarının kartografik bozulmalara neden olduğuna dikkat çekerek: “Çin'e geniş bir yüzölçümü veriyorlar, ancak diğer ülkeleri düzensiz, pozisyonuz ve iyi bir coğrafi belirtisi olmayacak biçimde yansıtıyorlar (Mungello, 1985, s. 104)” ifadelerini kullanmıştır. O zamanki kullanımına bakılarak Ricci'nin “Zhongguo” olarak belirttiği “orta krallık”, “merkezi ülke(devlet)” anlamına gelmektedir. MÖ 5. yüzyılın başlarında Çinli bilginler Çin'i dört tarafı sularla çevrili dünyanın merkez kara parçası olarak düşünmüşlerdir. Daha sonra kozmografi, imparatorluk merkezini çorak araziler, batıda kumullar, kuzeyde cılız otlaklar, doğuda sınırsız bir okyanus olarak sınırlandırmıştır (Chiao-min, 1968, s. 123; Lien-sheng, 1968, ss. 20-23).

Bu anlamda dönemin coğrafi anlayışı üzerinde ahlaki ve kültürel değerlerin yansımaları yoğun olarak görülmektedir. İlk zamanlarda Çinliler orta krallıktaki insanların Çin'in sofistike sosyal örgütlenmesinden ve siyasi düzen özelliklerinden yoksun oldukları görüşündedirler. Ricci'ye göre, Avrupa'nın varlığını öğrenmeden önce dar alandaki tahminlerine göre kendilerine sınır birkaç krallık da dikkate değmez olarak görülmektedir (Gallagher, 1953, s. 7). Matteo Ricci Çin'in merkezilik fikrini hem küçümseme hem de sempati ile ele almıştır. Onun bakış açısından Çinliler ne yazık ki harita üzerindeki gerçek konumlarından oldukça habersiz görünmektedirler. Ancak aynı zamanda Çin kozmografik kavramlarının yadsınmaz bir tarihsel gerçeği de içerdiğini: “Uçsuz bucaksız toprakları göz önüne alındığında, (Çin) şuanda dünyanın bütün krallıklarından üstündür ve bildiğim kadarıyla önceki çağlarda da bütün hepsine üstün gelmiştir (Gallagher, 1980, ss. 7-8)” ifadeleri ile kabul etmektedir. Çin'in tecrit içerisinde gelişmiş tek Asya ülkesini temsil ettiği düşüncesi modern tarihçiler için de yaygın bir görüş haline gelmiştir. Batılıların 16. yüzyıl başlarında Çin kıyılarına gelmeleri, Konfüçyüsçü görüşçü âlimlerin orta krallık tarihini dünya ile tanımlamaktan vazgeçtikleri, uzun ve sancılı bir sürecin başlangıcını temsil etmektedir (Todorov, 1984, ss. 87-93).

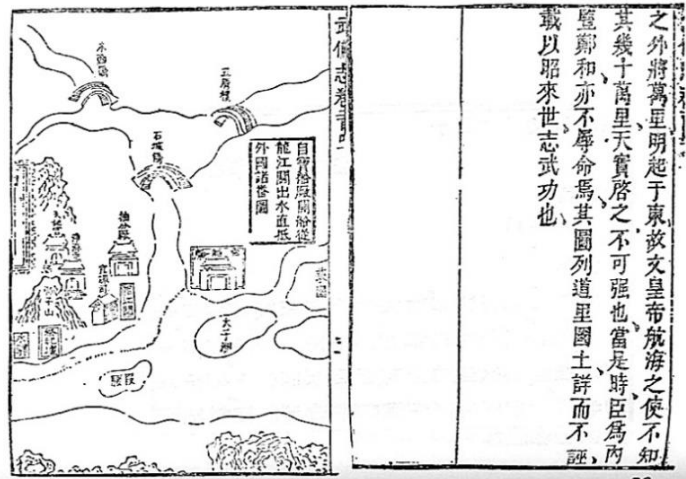
Ming Hanedanı döneminde Cizvitler kendilerine Konfüçyüsçü âlimlerin edebi davranışlarını örnek alarak onların mandarinlerini¹ giymişlerdir. 17. yüzyılın Cizvit ilişkileri özellikle de Ricci'nin raporları, Çinlilerin Batılı algılarının temelini oluşturmaktadır. Tüccarlık ve dış ticaret Han (MÖ 206-MS 220) dönemine kadar Konfüçyüs ideolojisinde sürekli olarak aşağılanmıştır (Lien-sheng, 1970, ss. 186-210). Han döneminden Song dönemine (960- 1279) kadar tüccarlara karşı sergilenen bu küçümseme önemli ölçüde engellenememiştir. Çinli bir yorumcu Ming Hanedanı döneminde deniz ticaretini yasaklayan acımasız yasalar uygulanmaya çalışılması ile ilgili girişimin sonuçsuzluğuna dikkat çekerek: "Çin ve barbar² ülkelerin kendilerine özgü ürünleri vardır bu nedenle aralarındaki ticaretin sona erdirilmesi imkânsızdır. Gelir nerede ise insanlar da kesinlikle oradadır (Chin-keong, 1997, s. 243)" ifadelerini kullanmıştır.

Zheng He'nin yolculukları Konfüçyüs ideolojisinin sınırlamalarını ve Çin tarihinde Ming Hanedanı'nın önemli rolünü göstermektedir. Bu doğrultuda, Vasco da Gama'nın Batı Hindistan'a gelmesinden 80 yıl önce, müthiş bir Çin donanması Çin Denizi ve Hint Okyanusu'nu geçerek güneydoğu Asya'dan Basra Körfezi ve Doğu Afrika'ya ulaşmıştır. 1405- 1433 yılları arasında Çin'in Ming Hanedanı (明朝), Amiral Zheng He (郑和) öncülüğünde "Batı Okyanusları" olarak bilinen bu geniş toprakları keşfetmek için deniz seferleri başlatmıştır. Bahsi geçen deniz seferleri için hazırlanan, 28.000'in üzerinde personele sahip gemi filosunda; bir dizi hazine gemisi, su tankerleri, kanolu savaş gemileri ve devriye botları yer almıştır (Twitchett, 1988, s. 232). I. Dünya Savaşı'nın işgal filolarına kadar bu filo Çin ve hatta dünya tarihinin eşsiz bir donanması olarak kabul edilmiştir (Levathes, 1994, s. 20). Ancak Avrupalılardan farklı olarak Çin donanması hiçbir zaman bu okyanuslar üzerinde askeri güç olarak bir sömürge yönetimi kurmaya çalışmamıştır. Bu filonun amacı genel olarak yabancı ülkelerle barışçıl diplomatik ve ticari ilişkileri kolaylaştırmak olmuştur. Fakat Çin'in parlayan bu deniz üstünlüğü 1430 yıllarında Çin'in kendi içindeki yerli kesimin itirazları nedeniyle aniden kaybolmuş ve deniz aşırı seferler sona erdirilmiştir.

16. yüzyılın başlarında Çin'de ünlü bir misyoner olan Matteo Ricci, Çinlilerin Avrupa haritasını gördüklerindeki şaşkınlıklarını şu şekilde kaleme almıştır:

Amiral Zheng He

Ming Hanedanı (1368-1644), bir önceki yüzyılda Çin'i yöneten Moğollara karşı çıkarılan Çin İsyanından sonra kurulmuştur. 1368 yılında Nanjing (南京)'de yeni bir hanedan kuran asi lider Zhu Yuanzhang (朱元璋), ordusuna Pekin'e saldırılarını emrederek, Çin Seddi'nin dışındaki Moğol bozkırlarına kadar geri çekilen Moğolların yerini almıştır. Savaş sonunda ölen Moğol hanedanına sadık olan belli bir kesim ise güneybatı Çin'deki Yunnan (云南) gibi eyaletlere yerleşmişlerdir.



Şekil 2. Zheng He'nin Seyir Defterinin İlk Sayfası

Aslen Ma Sanbao (马三宝) olarak adlandırılan Zheng He, Yunnan'da Müslüman bir ailede doğmuştur. Ailesi Orta Asya'dan Çin'e göç etmiş ve daha önce bu bölgedeki Moğol yönetimine hizmet etmişlerdir.

¹ Çin'de yüksek rütbe devlet memurları ve geleneksel Çin kıyafeti.

² Çin imparatorluk döneminde kendi dışındaki her ülke için "yabancı" anlamında kullanılan ifadedir.

Zheng He'nin babası ve büyük babası Mekke'ye Hac ziyaretlerini tamamlayarak "hacı" unvanı almışlardır. 1381 yılında Ming ordusu Yunnan'daki Moğol kalıntılarını yok etmek üzere saldırdığında, henüz 11 yaşında olan Zheng He da ele geçirilmiştir. Genç savaş esiri hadım edilerek, Prens Yan Zhu Di (燕朱帝)'nin yanına hizmetçi olarak verilmiştir. Genç prens ve hadım hizmetkâr arasında ömür boyu güven teşkil eden bir arkadaşlık oluşmuştur (Dreyer, 2007).

1399 yılında Yan, yeğeni olan imparator Jianwen (建文帝)'a karşı bir ayaklanma başlatarak, üç yıl sonra imparator Yongle (永樂帝) olarak tahtını ele geçirmiştir. Bu iç savaşta Yan Zhu Di'ye aktif olarak yardım eden Ma Sanbao'ya ise askeri kabiliyetinden dolayı efendisi tarafından yeni ismi olarak Zheng He adı verilmiştir. Bu süreçte tahttan indirilen Jianwen'in ise son savaşından sonra ortadan kaybolduğu kayıt edilmiştir. Bazı söylentilere göre yurtdışına kaçtığı belirtilmiş, bazı kaynaklar ise yeni imparatorun Jianwen'i izlemek için donanma oluşturup deniz seferleri başlattığını dile getirirse de çoğu tarihçi böyle bir amaç uğruna bu derece maliyetli seferin başlatılmasını gereksiz bularak bu hikâyeye şüphe ile yaklaşmaktadır. Onlara göre bu seferlerin Çin'in askeri becerilerini sergilemek, imparatorun politik etkisini arttırmak, Orta Asya'da yükselen Timur'a karşı ticaret fırsatları ile stratejik müttefikler aramak ve belki de yeni imparatorun meşruiyetini yabancı devletler tarafından teşvik etmek gibi birçok amacı vardır (Twitcheh, 1988, s. 232).

Zhu Di'nin tahta zorla el koyması Konfüçyüs düşünceli yetkililerin direnişiyle karşılaşmıştır. Bunun üzerine yeni imparator kendisinin temsilcisi olarak Zheng He'ya önemli görevler vermiştir. İmparatorun güvenini kazanmasının yanı sıra Zheng He, askeri yeteneği, klasikler hakkındaki bilgisi, stratejik iç görüşleri ve olgun kişiliği ile de dikkat çekmiştir. Müslüman bir ailede doğmuş olsa da Zheng He'nin Budist olduğu da bazı kaynaklarda yer etmiştir. Ayrıca denizciler için koruma sağladığına inanılan popüler bir tanrı olan "tianfei (天妃)"e kurban ritüelini titizlikle gerçekleştirdiği bilinmektedir. Kendisi Orta Asya dillerini de iyi bilmektedir. Açıkçası Zheng He'nin bu eklektik dini tutumu ve kültürel ufku onu donanma komutanlığı için iyi bir aday yapmıştır (Levathes, 1994, ss. 57-74).

Hazine Filosu

Zheng He'nin keşif için ihtiyaç duyduğu gemiler Yangtze (长江) nehri yakınındaki başkentin Longjiang (龙江) tersanesinde yapılmış, denizciler ise kıyı bölgeler olmak şartıyla ve genellikle Fujian (福建)'den seçilmiştir. Ming döneminde okyanus yolculukları için seçilen en popüler gemi türü "shachuan (沙船)" olarak bilinen ve nispeten sığ kıyı sularında seyahat için kullanılan düztabanlı teknelerdir. Ancak Fujian gemi ustaları, Güney Çin Denizi ve Hint Okyanusu'ndaki seyahat için gemilerini yeniden tasarlamışlardır. Tasarımlar doğrutusunda filoyu oluşturan en büyük gemi, 9 kademeli direk ve güçlü ipek kumaştan yapılmış 12 yelkenden oluşan "hazine gemisi"dir. Bu gemi ayrıca büyük dalgaları kesmek için tasarlanmış bıçak kadar keskin sivri bir gövdeye ve açık denizlerde gerekli olan sağlamlık için önden arkaya kadar uzanan bir omurgaya sahiptir. Bunlara ek olarak gemilere ilk olarak geniş birinci güverte eklenmiş, dengesinin sağlanması için bazı yerler taş ve toprakla doldurulmuştur. İkinci güverte denizciler için yaşam alanlarını ve depolama alanlarını içermektedir. Üçüncü güverte mutfak, açık alan ve saldırı köprüsünü içerirken; dördüncü güverte yirmi dört dökme bronz top ile donatılarak ana saldırı alanı olarak tasarlanmıştır. Gemiler daha küçük gemileri ezebilmek için sert bir ön burun ile güçlendirilmiş, kompartımanlarda daha fazla güvenlik için su geçirmez duvarlar inşa edilmiş ve yükselip alçaltılabilen extra bir omurga gibi işlev gören denge dümeni eklenmiştir. Bu teknolojik yenilikler 18. yüzyıl sonlarına kadar Avrupa'da bile yoktur (Jincheng, 2005, ss. 68-75; Levathes, 1994, ss. 75- 86).

Oldukça büyük ve hacimli olan bu hazine gemileri yaklaşık olarak 390-408 fit uzunluğunda ve 160-166 fit genişliğinde yapılmıştır. 10.000 ton ve daha fazla maimahreç¹ ile bunlar hiç şüphesiz o zamana kadar yapılmış dünya tarihindeki en büyük ahşap yelkenli gemilerdir ve Columbus'un 85 metre uzunluğundaki amiral gemisi St. Maria'yı bile gölgede bırakmışlardır. Her ne kadar bu hazine gemilerinin büyüklükleri tartışmalara neden olsa da 1957 yılında Longjiang tersanesinde araştırmalar yapan arkeologlar mevcut kayıtların doğruluğunu destekleyen 36.3 fit uzunluğunda büyük bir dümen bulmuşlardır. Ayrıca ikisi 210 fit genişliğinde rapor edilen hazine gemilerinin büyüklüğü 166 fit genişliğindeki bir gemiyi alacak kadar büyük olan Longjiang rıhtımının büyüklüğü ile de tutarlılık göstermektedir (Needham, 1971, ss. 480-482).

¹ Taşıma suyu. Denizcilikte bir geminin taşıdığı suyun ton olarak oranı.

Devasa hazine gemilerine ek olarak bu filoda; atları taşıyan sekiz direkli gemiler, denizde onarım için yapı malzemelerini taşıyan yedi direkli gemiler, mürettebat için yiyecek taşıyan gemiler ve planlanan süreden bir ay daha fazla yetecek su sağlayan tatlı su gemileri de mevcuttur. Filoda ayrıca korsan saldırılarına karşı kullanılmak üzere tasarlanmış iki tür savaş gemisi de mevcuttur. Filodaki gemilerde ayrıca yolculuk sırasında birbirleriyle iletişim kurmak için büyük bayraklar, sinyal çanları, davul ve ziller, fenerler ve taşıyıcı güvercinler de mevcuttur (Jincheng, 2005, ss. 75-86).

Bu filoda farklı rütbelerdeki hadımlar üst düzey komutanlıkları üstlenmişlerdir. Filo mürettebatı arasında ayrıca askeri görevliler, dışişleri sorumluları, bakanlık personelleri, gelir bakanlığından kıdemli sekreterler, astrologlar, coğrafyacılar, Arapça ve diğer Orta Asya dilleri hakkında bilgi sahibi tercümanlar ve bir dizi tıp ve eczacılık uzmanı da yer almıştır. Mürettebatın geri kalanı ise asker ve denizcilerin yanı sıra demirciler, kalafat ustaları ve marangozlardan oluşmaktadır.

Çin'in Batısına Yolculuklar

Filonun 1405 yılındaki ilk seyahati 317 gemi ve 27.000'den fazla mürettebat ile gerçekleştirilmiştir. İlk toplanma yeri Suzhou (苏州) yakınlarındaki Yangtze Nehri üzerindeki bir liman olan Liujiagang (刘家港) olarak belirlenmiştir. Gemilerde ayrıca mürettebata ek olarak hediye amaçlı binlerce ince ipek kumaş, nakışlı işlemeler, pamuklu bezler, altın, demir, tuz, kenevir, çay, şarap, yağ, porselen ve mumlar da dâhil olmak üzere yurt dışında işlem görebilecek kargolar taşınmıştır. Filo Çin'in güneydoğu kıyılarından hareket ederek Sumatra'nın kuzeyindeki Champa, Java, Malakka, Samudera ve Lambri limanlarına uğrayıp, Hint Okyanusu'nu geçerek Hindistan'ın güneybatı kıyılarındaki Seylan, Kollam, Kozhikode dâhil büyük ticaret limanlarına ulaşmıştır. Zheng He'nin denizdeki 317 gemiden oluşan filosu denize yayılan görüntüsüyle zamanın görgü tanıklarında büyük bir hayranlık uyandırmıştır. Filo çeşitli limanlarda ticaret yaparken yerel rejimleri de etkilemiştir. Kozhikode, Samudera, Kollam, Malakka ve diğer eyaletlerden bazı elçilerin bu büyük filonun sahibi imparatora hürmetlerini göstermek ve vergi ödemek için Nanjing (南京)'e dönen filoya katıldıkları bilinmektedir. Bu şekildeki vergi ticaretinin uzun zamandır dönemin Çin diplomatik sisteminin ayrılmaz bir parçası olduğu bilinmektedir. Usule göre genellikle diplomat ve tüccarlardan oluşan yabancı elçilerin yerel mallarını sunmak için imparatorun huzuruna gelmeleri ve imparatorun da kendilerine çok daha pahalı hediyeler verip, onları içten bir misafirperverlikle ağırladığı Çin tarihinde oldukça sık rastlanan bir olaydır.



Şekil 3. Zheng He Filosunun Batı Rotası

Filo ülkeye dönüş yolunda, Malakka Boğazı'na hâkim olan ve ticaret yollarını tehdit eden Çinli korsan Chen Zuyi (陳祖義) ile de karşılaşmıştır. Zheng He'nin filosu korsanları yenerek, Palembang'daki inlerini

yok etmiş ve elebaşları Chen'ı yakalayıp Nanjing'e götürmüştür. Korsan Chen Nanjing'de idam ettirilmiştir. Filonun bu askeri operasyonu Güney Çin Denizi'nden Hint Okyanusu'na geçiş yolunun temizlemesi açısından oldukça önem teşkil etmektedir.

Filonun ikinci seferi 1407 yılında gerçekleşmiştir. Filo Siam, Java ve kuzey Sumatra'yı ziyaret edip sonrasında tekrar Hint Okyanusu'na doğru yola çıkmıştır. Çinli elçiler Kozhikode kralının törenine kendi ülkelerindeki unvanları ve hediyeleri ile katılmışlardır. Geri dönüş yolunda Zheng He Siam ve Java'yı ziyaret etmiştir.

Üçüncü sefer 1409 yılında başlayarak önceki Hindistan yollarını izlemiştir. Zheng He'nin Seylan'daki faaliyetleri din konusundaki eklektik tutumunu da ortaya koymuştur. Zheng He Müslüman olmasına rağmen, yerel bir Budist tapınağını ziyaret etmiş ve yolculuklarını kutlamak için Çince, Farsça ve Tamilce yazılmış bir taş kitabeyi dikmiştir. Filo 1411 yılında Kozhikode dönüşünde Seylan kralı Alagakkonara ile askeri bir çatışmaya girmiştir. Alagakkonara, Zheng He'yi kaçırpı filosunu yağmalamaya çalışmıştır. Çinli birlikler daha sonra Seylan Sarayı'na saldırarak kral ve ailesini tutsak edip Nanjing'e götürmüştür. İmparator Yongle daha sonra onları tekrar Seylan'a göndermiştir (Jincheng, 2005, ss. 233-235; Levathes, 1994, ss. 107-122).

1413- 1415 yılları arasında gerçekleşen dördüncü seferde başka bölgeler araştırılmıştır. Hindistan'ı ziyaret ettikten sonra, filo ilk kez Basra Körfezi'ndeki Maldivler ve Hürmüz'e yol almıştır. Bu süreçte filonun bugünkü Yemen'de yer alan Aden Limanı ve Bengal'i de ziyaret etmiş olabileceği düşünülmektedir. Zheng He geri dönüş yolunda tekrar Samudera'da yerel bir çatışmaya karışmıştır. Donanması kralı öldüren gaspçıyı yakalayıp Nanjing'e götürerek idam ettirmiştir. Böylece Çin'in siyasi meşruiyet ve uluslararası düzen fikri yerel bir iktidar mücadelesine dâhil olmaları ile açıklanmıştır. Bu keşif gezisinden sonra, bugünkü Vietnam'dan Doğu Afrika'nın uzak kıyılarına kadar on sekiz eyalet Ming Hanedanı'na vergi vermek üzere elçilerini göndermişlerdir. Çin'in siyasi gücü ve etkisi, Zheng He'nin yolculukları sayesinde bu dönemde zirveye ulaşmıştır.



Şekil 4. Çin Kayıtlarında Afrika'dan getirilen Zürafaların Yansıtılması

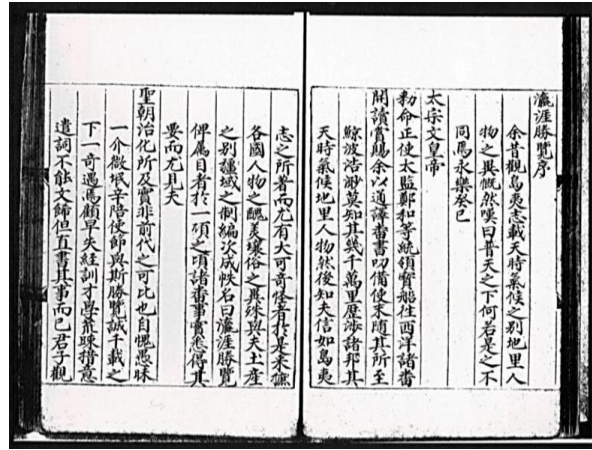
1417 yılında başlayan beşinci seferin amacı ise on sekiz devletin elçilerini Çin topraklarında ağırlamak içeriklidir. Filo Doğu Afrika sahillerindeki limanları ziyaret etmiş, Zheng He ziyaret yerlerinden aslanlar, leoparlar, çöl devesi, devekuşları, gergedanlar, antiloplar ve zürafalar dâhil olmak üzere yüklü bir vergi ve daha fazla elçi ile geri dönmüştür. Zheng He başkente geri döndüğünde ilk iş olarak zürafaların girebilmesi için şehir kapıları yükseltilmiştir. Çünkü Çinliler zürafaların antik Konfüçyüs klasiklerinde erdem ve refah getirisi olarak nitelendirilen "qilin (麒麟)" adındaki efsanevi canavarlar olduklarına inanmaktadırlar. Durumdan memnun kalan imparator, bu egzotik hayvanları ve bitkileri muhafaza etmek için bir kraliyet hayvanat bahçesi inşa ettirmiştir.

Filo 1421 yılındaki altıncı seferinde yıllarca Çin'de kalan elçilerin dönüşüne eşlik etmiştir. Bu seferinin geri dönüşünde Zheng He, Somali sahilindeki Hürmüz Boğazı, Zufar, Aden, Magodişu ve Brava'yı ziyaret etmiş ve tekrar Nanjing'e birçok yeni elçi getirmiştir. İmparator Yongle'nin ölümünden sonra seferler

birkaç yıl boyunca durdurulmuştur. 1431 yılındaki son bir yolculuk imparator Xian (獻帝)'in emri ile gerçekleştirilmiştir. Bu son seferin misyonu Malakka'daki Siam ve Malay krallıkları arasındaki barışçıl ilişkilerin restorasyonu ve Güney Çin Denizi'nde barış ve düzeni sağlamaktır. Zheng He'nin Siyam kralına getirdiği imparatorluk fermanına göre, Çin imparatoru Malakka'yı rahatsız ettiği ve Ming başkentine giderken Malakka kralını alıkoydukları gerekçesi ile Siyam kralına çıkmaktadır. Zheng He bu son seferden dönüş sırasında Hindistan'ın batı kıyılarında ölmüştür, yardımcısı Wang Jinghong (王景弘) 1433 yılında filoyu geri eve getirmiştir. Zheng He'nin İslam geleneğine uygun yöntemlerle ancak denize gömüldüğü düşünülmektedir. Ölümünün üzerine Nanjing'in hemen dışına Amiral Zheng He'nin şapkası ve kıyafetlerini içeren sembolik bir mezar anıt inşa edilmiştir.

Seyahatlerin Başarıları

Zheng He'nin seferleri, Moğollar ve Vietnam'a karşı yapılan savaşların yanı sıra Pekin'in inşası da dâhil olmak üzere maliyetli askeri açılımlar ve inşaat projelerinin yapıldığı bir çağda gerçekleşmiştir. Konfüçyüşü yetkililerin itirazlarının neden olduğu yüksek maliyetlerle ilgili endişeler nedeniyle imparatorluk hükümeti 1430 yıllarında bu yolculukları durdurmuştur. Filonun ziyaret ettiği bölgelerde kalıcı elçiliklerin kurulup kurulmadığına dair herhangi bir kayıt mevcut değildir. Buna rağmen, bu yolculuklar Ming Hanedanı'nın etkisini genişletmeyi, Çin'in askeri gücünü göstermesini, Çin'in uzak Batı bilgisini zenginleştirmesini, vergi usulü ticareti teşvik etmeyi, korsanlarla mücadele etmeyi ve Çin'in dünya düzeni ve siyasi meşruiyet kavramlarını teşvik etmeyi başarmıştır. Bu yıllar boyunca okyanuslar arasında bir "Çin Barışı" sürdürülmüştür. İmparator tarafından memnuniyetle ağırlanan yüzlerce yabancı elçi Çin'i ziyaret etmiştir. Aralarında Brunei kralı ve Filipinler'deki Sulu kralı da dâhil olmak üzere bazıları yıllarca Çin'de yaşamış ve ölmüştür. Onların mezarları Çin ile komşu devletler arasında genellikle olumlu uluslararası ilişkilere tanıklık eden simgesel anıtlar haline gelmiştir. Çin filosu da ziyaret ettiği bölgelerde elbette ki bazı kültürel izler bırakmıştır. Seyahatleri yazan kitabe taşların yanı sıra Zheng He ve filosu popüler Güneydoğu Asya halk masallarında kalıcı bir tema haline gelmiştir. 2003 yılında Hindistan'da, Çin'in Fujian eyaletindeki kazılarda bulunan, Zheng He'ya çarpıcı şekilde benzeyen bir demir heykel bulunmuştur¹ (Ming, 2005). Zheng He'nin yolculukları gelecek nesillere zengin bir deniz bilgisini de miras bırakmıştır. Ma Huan (马欢) tarafından "Yin Ya Sheng Lan(瀛涯胜览)" ve Fei Xin (费信) tarafından "Xin Cha Sheng Lan(星槎勝覽)" isimleri ile derlenen bu keşiflerin hayatta kalan son iki kaydı, filonun ziyaret ettiği çeşitli eyaletler ve seferler hakkında ayrıntılı açıklamalar sunmaktadır (Rockhill, 1915: 236). Bu metinlerde ayrıca okyanus mesafesini ve derinliğini ölçme yöntemleri, deniz pusulası, göksel gözlem, zaman hesaplamaları da dâhil olmak üzere zamanın farklı Çin denizcilik teknolojileri kaydedilmiştir.



Şekil 5. Yin Ya Sheng Lan(瀛涯胜览)

Uluslararası ticaret bu keşiflerin önemli bir boyutudur ancak gerçek ekonomik etkilerinin değerlendirilmesi oldukça güçtür. Zheng He'nin filosu aracılığıyla Çin'in ürünleri yabancı ülkelere tanıtılmış, özellikle baharatlar, egzotik ahşap işlemler ve ilaçlar ülke sermayesine geri kazandırılmıştır. Ayrıca keşifler aracılığıyla yabancıların başkentte yerlilerle ticaret yapmasına izin verilmiştir.

¹ A Gold Covered Statue of Zheng He Found in the West Coast of India "(郑和鎏金像惊现印度西海岸)," People's News Agency, last modified December 13, 2004, <http://www.people.com.cn/GB/wenhua/22219/3051499.html>, Son Erişim Tarihi: 1.04.2020.

Sonuç

Zheng He'nin keşif gezilerine ilişkin tutumlar 15. yüzyıldan beri tartışılan bir konu olmuştur. Konfüçyüsçü yetkililer imparatorun hadımlara olan güveninden rahatsız olmuşlar ve bu derece pahalı keşif gezilerini anlamsız bir kaynak israfı olarak yorumlamışlardır. Aynı yetkililer imparatorun ölümünden hemen sonra Zheng He'nin denizci günlüğünü yok ederek, hazine gemilerinin gelecekteki olası kullanımlarını da önlemek için kasıtlı olarak onarımlarını durdurmuşlardır. İmparatorluk tarihinde Çin'in denizcilik uzmanlığı bir daha hiçbir zaman canlandırılmamış ve yapılan yolculuklardan resmi hanedanlık kayıtlarında nadiren bahsedilmiştir. Zheng He'nin deniz haritalarının bir kısmı 17. yüzyıl ansiklopedisinde yeniden basılmasına rağmen, bu keşifler modern Çin aydınlarının Çin'in denizcilik geleneğini yeniden keşfettikleri 20. yüzyıla kadar yüzyıllar boyunca unutulmuştur. Çok daha sonra Zheng He'ya, Çin'in modern çağının ortaya çıkışını belirleyen Avrupa keşif yolculuklarıyla karşılaştırılabilir görkemli denizaşırı keşifler gerçekleştiren "büyük deniz devi" atıflarında bulunulmuştur (Qichao, 1904: 1). 20.- 21. yüzyıllarda deniz yolları, teknolojik başarılar ve diplomatik ilişkilerin genişletilmesi çalışmaları yeniden ilgi çekmeye başlamıştır. 2008 yılında Pekin'de gerçekleştirilen Olimpiyat Oyunları'nın açılış töreninde, Zheng He'nin destansı yolculukları Çin'in tarihsel geçmişinin bir parçası olarak tiyatro şeklinde canlandırılmıştır.

Zheng He'nin yolculukları dünyanın büyük kesimi tarafından büyüleyici olarak karşılanmıştır. 2002 yılında emekli bir İngiliz deniz subayı olan Gavin Menzies, yayınladığı tarih çalışmasında Zheng He'nin filosunun Amerika'yı Colombus'tan önce keşfettiğini iddia etmiştir (Menzies, 2002). Çoğu profesyonel tarihçi Menzies'in hikâyesinin Çin tarihi kaynaklarına dayanmayan saf bir fantezi olduğuna inanmaktadır. Tüm bunlara rağmen Zheng He'nin seferleri birçok insanın anılarının önemli bir parçası olarak kalmıştır. Bugün Doğu Afrika ve Avustralya kıyılarında, Zheng He'nin denizcilerinin soyundan geldiklerini iddia eden diğer yerlilerden farklı kelime dağarcığı ve kendilerine özgü mimari tarzları olan açık tenli sakinlerin varlığına dair raporlar mevcuttur. 2005 yılında, bir Kenyalı kız, Zheng He'nin denizcilerinin bir çocuğu olarak "atalarının ülkesini" ziyaret etmek için tekrarlanan istekleri nedeniyle Çin Hükümeti'nden Nanjing'de okuma bursu almıştır.¹

Tarihsel açıdan Zheng He'nin seferleri her ne kadar bir dönem Çin denizciliğine hız kazandırmış olsa da, modern çağda Çin tarafından kaçırılmış fırsat anlamına gelmektedir. Bu önemli denizcilik başarılarının sonlandırılmasından kısa bir süre sonra Çin kendi içine dönmüş ve daha sonra yükselen Avrupa güçleriyle başarılı bir şekilde rekabet edememiştir. Ancak, 15. yüzyıl Çin denizcilik tarihinin büyük ölçüde Zheng He ve seferlerinin etkileri ile ilgili olduğu açıkça görülmektedir. Hükümet resmi seferlere son vermiş olsa da, uluslararası ticaret ve yerel pazarlar bu okyanuslar boyunca gelişmeye devam etmiştir. Örneğin, Zheng He için Çin'deki limanlarından sonra en önemli yurtdışı limanı olan Malakka, Güneydoğu Asya ve Çin'in kıyılarına kadar genişleyen bir ticaret ağının önemli bir merkezi haline gelmiştir. Bu bağlamda tarihte Zheng He, çeşitli denizcilik anlaşmalarıyla birlikte bu okyanusların kültürel coğrafyasını etkileyen önemli bir kişi olarak kalmıştır. Tarihte bu şekilde önemli bir yer edinmiş Zheng He'nin bazı ülkelerin belli yerlerinde tapınakları yapılmıştır:

1. Erbao Tapınağı (Hongjian Köyü, Fujian)
2. Sanbao Tapınağı (Nan'ao Adası, Guangdong)
3. Jinghai Tapınağı (Jiangsu, Nanjing)
4. Tianfu Tapınağı (Tayvan)
5. Semarang Tapınağı (Semarang, Endonezya)
6. Sanbao Tapınağı (Surabaya, Endonezya)
7. Zheng He Camii (Surabaya, Endonezya)
8. Sanbao Chushi Tapınağı (Jakarta, Endonezya)
9. Baoshan Tapınağı (Malakka, Malezya)
10. Sanbao Tapınağı (Penang, Malezya)
11. Sam Po Tapınağı (Malezya)
12. Dengjialou Sam Po Tapınağı (Malezya)
13. Sam Po Tapınağı (Saravak, Malezya)
14. Sam Po Tapınağı (Tayland)
15. Sam Po Tapınağı (Kamboçya)

¹ Kenyan Descendant of Zheng He's Seamen Comes to Nanjing for College," Xinhua News Agency, last modified September 20, 2005, <http://tinyurl.com/pctaek4>. Son Erişim Tarihi: 1.04.2020.

KAYNAKÇA

- Chiao-Min, H. (1968). *The Chinese Exploration to the Ocean: A Study in Historical Geography*. Chinese Culture 9, s.123.
- Chin-Keong, N. (1997). *Maritime Frontiers, Territorial Expansion, and Hai-fang During The Late Ming and High Ch'ing*, in *China and Her Neighbors: Borders, Visions of the Other Foreign Policy, 10th to 19th Century*, ed. Sabine Dabringhaus and Roderich Ptak, Wiesbaden: Harrassowitz Verlag, s. 243.
- Dreyer, E. L. (2007). *Zheng He: China and the Oceans in the Early Ming Dynasty, 1405– 1433*. New York: Pearson Longman.
- Gallagher, J. L. (1953). *China in the Sixteenth Century: The Journals of Matthew Ricci 1583-1610*. New York: Random House, s. 7.
- Jincheng, G. (2005). *The Ships of Zheng He' s Voyages to the West Oceans* (郑和下西洋的船) Zheng He Yanjiu bainian lunwen ji 郑和研究百年论文集 , Beijing: Beijing Daxue Chubanshe, 1, 68 - 71. Referred to as ZHYJ hereafter. See also Levathes, 75 - 86.
- Levathes, L. (1994). *When China Ruled the Seas: The Treasure Fleet of the Dragon Throne, 1405– 1433*. Oxford: Oxford University Press, 20.
- Lien-Sheng, Y. (1968), *Historical Notes on the Chinese World Order*, in *The Chinese World Order: Traditional China's Foreign Relations*, ed. John King Fairbank, Cambridge, MA: Harvard University Press, s. 20-23.
- Lien-Sheng, Y.(1970). *Government Control of Urban Merchants in Traditional China*, *Tsing Hua Journal of Chinese Studies* 8, s. 186-210.
- Menzies, G.(2002). *1421: The Year China Discovered the World*, London: Bantam Press.
- Ming, W. (2005). “The Ming Statue of Zheng He: Revisit of the Colored Statues in Xianyin Palace, Changle, Fujian Province (明代郑 和的塑像: 福建长乐显应宫出土彩塑再探),” *Journal of the Forbidden City Museum (故宫博物院院刊)* 3.
- Mungello, D. E. (1985). *Curious Land: Jesuit Accommodation and the Origins of Sinology*, Honolulu: University of Hawaii Press, s. 104.
- Needham, J. (1971). *Science and Civilization in China Part 3, Vol. 4*, Cambridge: Cambridge University Press, 480–482.
- Qichao, L.(1904). *The Biography of Zheng He, the Great Navigator of Our Homeland (祖国大航海家郑和传)*, in ZHYJ, 1.
- Rockhill, W. (1915). “Notes on the Relations and Trade of China with the Eastern Archipelago and the Coast of the Indian Ocean during the Fourteenth Century Part II,” *T'oung Pao* 21, s. 236–71.
- Todorov, T. (1984). *The Conquest of America: The Question of the Other*, trans. Richard Howard, New York: Harper Row, s. 87-93.
- Twitchett, D. & Frederick, W. (1988). Mote, eds., *The Cambridge History of China: The Ming Dynasty 1368–1644, 1(7)*, Cambridge: Cambridge University Press, 232.
- Todorov, T. (1984). *The Conquest of America: The Question of the Other*, trans. Richard Howard, New York: Harper Row, s. 87-93.
- <http://www.people.com.cn/GB/wenhua/22219/3051499.html>. “A Gold Covered Statue of Zheng He Found in the West Coast of India (郑和鎏金像惊现印度西海岸),” *People's News Agency*, last modified December 13, 2004, Erişim Tarihi: 1.04.2020.
- <http://tinyurl.com/pctaek4> “Kenyan Descendant of Zheng He's Seamen Comes to Nanjing for College,” *Xinhua News Agency*, last modified September 20, 2005. Erişim Tarihi: 1.04.2020.