



ROMA İMPARATORLUĞU'NUN ERYTHRA DENİZİ'NDEKİ TİCARİ FAALİYETLERİ

COMMERCIAL ACTIVITIES OF ROMAN EMPIRE IN ERYTHRA SEA

Rahim KIZGUT


Dr. Öğr. Üyesi, Giresun Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü, Eskiçağ Tarihi Ana Bilim Dalı / Türkiye
Assist. Prof. Dr., Giresun University, Faculty of Arts and Sciences, Department of History, Department of Ancient History / Türkiye
rkizgut@gmail.com
ORCID ID: 0000-0001-8898-1859

OANNES

Uluslararası Eskiçağ Tarihi Araştırmaları Dergisi – International Journal of Ancient History
6/2, Eylül – Seprember 2024 Samsun
E-ISSN: 2667-7059 (Online)
<https://dergipark.org.tr/tr/pub/oannes>

Makale Türü-Article Type : **Araştırma Makalesi - Research Article**
Geliş Tarihi-Received Date : **30.12.2023**
Kabul Tarihi-Accepted Date : **23.09.2024**
Yayın Tarihi – Publication Date : **25.09.2024**
Sayfalar-Pages : **359 – 385**

 : <https://doi.org/10.33469/oannes.1412235>

This article was checked by  iThenticate®

Atıf – Cite as: KIZGUT, R., “Roma İmparatorluğu'nun Erythra Denizi'ndeki Ticari Faaliyetleri”, *OANNES – Uluslararası Eskiçağ Tarihi Araştırmaları Dergisi*, 6/2, Eylül 2024, ss. 359 – 385.





OANNES

Uluslararası Eskiçağ Tarihi Araştırmaları Dergisi
International Journal of Ancient History
6/2, Eylül – September 2024
359 – 385
Araştırma Makalesi / Research Article

ROMA İMPARATORLUĞU'NUN ERYTHRA DENİZİ'NDEKİ TİCARİ FAALİYETLERİ

COMMERCIAL ACTIVITIES OF ROMAN EMPIRE IN ERYTHRA SEA

Rahim KIZGUT

Öz

Tarihe mal olmuş büyük devletler güçlerinin zirvesine ulaştıkları dönemlerde iktisadi anlamda da çok ileri bir seviye yakalamışlardır. Bu devletlerin en önemlilerinden biri de Roma İmparatorluğu'dur. Roma İmparatorluğu sahip olduğu geniş ticaret ağı ile kendi döneminin süper gücü olarak tanımlanabilir. Bu büyük ağın önemli merkezlerinden biri de adını Kral Erythras'dan alan Erythra Denizi olmuştur. Kökeni Romalılar'ın bölgeye gelişlerinden daha önceye dayanan bu denizdeki ticaretin gelişmesi için limanlar inşa edilmiştir. Özellikle Muson Rüzgârları'nın gemilerin hareketinde sağladığı katkı ile gelişim gösteren Erythra Denizi Ticareti, Romalılar için en yüksek seviyeye ancak İmparator Augustus ve halefleri zamanında ulaşmıştır. Romalılar bu denizi kullanarak pek çok sayıda ve birbirinden farklı emtiayı hem ihraç hem de ithal etmişlerdir. Güney Arabistan ve Hindistan bahsi geçen ticari ilişkilerde ön plana çıkmaktadırlar. Bu ülkelerde kurulan limanlar ve ticaret merkezleri ithalatı ya da ihracatı yapılan malların

Abstract

The great states of history often reached a high level of economic prosperity during the periods when they were at the peak of their power. One of the most significant of these states was the Roman Empire, which can be described as the superpower of its era due to its vast trade network. A key hub in this extensive network was the Erythraean Sea, named after King Erythra. Ports were constructed to facilitate trade in this sea, which had been a center of commerce long before the Romans arrived in the region. The Erythraean Sea trade, which benefited greatly from the monsoon winds that aided the movement of ships, reached its height for the Romans during the reign of Emperor Augustus and his successors. Through this sea route, the Romans both exported and imported a wide variety of commodities, with South Arabia and India playing leading roles in these trade relations. The ports and trade centers established in these regions were crucial for the shipment and storage of goods. Muziris, known as the world's first spice trading hub, as well as ports like Leukos Limen, Myos Hormos, and Berenice, were



sevki ve depolanmasında önemli role sahip olmuştur. Özellikle dünyanın bilinen ilk baharat ticareti noktası olan Muziris başta olmak üzere Leukos Limen, Myos Hormos ve Berenice gibi limanlar ön plana çıkmışlardır. Konu ile ilgili verilere arkeolojik buluntular ile içinde Tamil Şiirleri'nin de olduğu yazılı kaynaklar vasıtası ile ulaşmak mümkündür. Sözünü ettiğimiz yazılı kaynakların başında yazarı tam olarak bilinmeyen ve MÖ III-I. yüzyıllar arasında yazıldığı düşünülen *Periplus Maris Erythraei*, Plinius tarafından yazılan *Naturalis Historia*, Strabo'un kaleme aldığı *Geographika* ve Ptolemaios'un eseri *Geographia* gelmektedir.

especially prominent. Information about this trade can be gathered from archaeological finds and various written sources, including Tamil poetry. The most important written accounts include the *Periplus Maris Erythraei*, *Naturalis Historia* by Pliny, *Geographika* by Strabo, and *Geographia* by Ptolemy. These texts, dating from between the 3rd and 1st centuries BC, provide valuable insights into the trade dynamics of the period.

Anahtar Kelimeler: Erythra Denizi (Kızıldeniz), Ticaret, Roma İmparatorluğu, Güney Arabistan, Hindistan.

Keywords: Erythraean Sea (Red Sea), Trade, Roman Empire, South Arabia, India.

Extended Abstract

The Roman Empire spanned a vast geographical area, encompassing extensive land and sea borders. It became one of the greatest and most illustrious states of its time, and even in world history. Its military, administrative, cultural, social, and economic advancements played a major role in achieving this status. Import and export were crucial to the economic development of the Roman Empire. To conduct this trade efficiently, the empire required a regular and secure logistics network. The Romans complemented their road network, called the "viae" (initially designed primarily for military purposes), with dominant maritime control in the Mediterranean—what they referred to as "Mare Nostrum" ("Our Sea")—and the Erythraean Sea. This sea dominance led to significant commercial growth.

The Erythraean Sea, named after King Erythra, was key to the Roman Empire's trade, especially with South Arabia and India. Roman fleets transported large quantities of goods, consisting of various commodities, between these regions. Contrary to popular belief that this trade primarily focused on luxury goods, archaeological excavations have revealed the intense nature of this commerce. Numerous shipwrecks and finds discovered in the ports provide valuable information about these trade relations.

The variety of goods traded was extensive. Pearls, precious stones, ivory, various animals, plants, spices, and medicinal herbs were just some of the products exchanged. Many authors have documented and commented on this trade. The Romans used a significant portion of the plants and herbs they imported for a wide range of purposes. They also imported Indian slaves,

though this aspect of trade is debated. According to sources, the most important products exported from South Arabia to the Mediterranean world were frankincense and myrrh. Classical authors often referenced the production centers of these products and the trade hubs that facilitated their journey to the Mediterranean. Maritime trade to Arabia was relatively straightforward for Mediterranean inhabitants. Coral, abundant and of high quality in the Mediterranean, was another important commodity imported by Indians. Additionally, Indians imported Roman wine, which was highly preferred, along with tin and copper.

It is difficult to determine the exact proportion of imports to exports in Rome's trade with India. Similar to the export of Indian goods to the Western world, there are both Western classical sources and Tamil literary sources, along with archaeological evidence, documenting Roman goods exported to India. One much-debated import to India was Roman gold and silver coins, especially the denarii of Tiberius and Augustus. Some coins, believed to have been minted in Egypt—located near the Erythraean Sea under Roman rule—have also been found. Most of these coins were discovered in regions south of Arabia.

The monsoon winds that blew around the Erythraean Sea played a crucial role in commercial voyages. Sailors engaged in trade relied on the monsoon winds to propel their ships. The ships used in this trade were technologically similar to Ancient Greek vessels, although lead coatings were added to increase their durability. In addition to standard currency transactions, barter was commonly used in trade with both South Arabia and India. Roman merchants often exchanged their goods for Indian products.

Roman commercial activity in the Erythraean Sea experienced significant growth, particularly during the reign of Augustus, a trend that continued in the following periods. However, the economic crisis of the 3rd century AD negatively impacted this trade, leading to a notable decline afterward. In conclusion, the Erythraean Sea was a vital waterway for trade between the Mediterranean world and the regions of Arabia and India. The Romans engaged in a wide range of imports and exports with these areas, dealing in both luxury goods and essential commodities. The diverse uses of these goods underscore the broad impact of this trade network.

Giriş

Roma İmparatorluğu, dünya tarihi için ve özellikle de Batı Tarihi için en büyük rol-model uygarlıklardan biri belki de en önde gelenidir. Ulaştığı sınırlar, toplum yapısı, idari teşkilatı ve askeri düzeni, eğitim sistemi, sanatsal faaliyetleri ve ekonomik durumu ile çok güçlü bir medeniyettir. Şüphesiz devletleri istikrarlı şekilde zirvede tutan en önemli öğelerden biri de iktisadi güç ve ticari faaliyetlerdir. Bu faaliyetlerin icra edilebilmesi için güvenli ve düzenli bir lojistik ağ gereklidir. Roma İmparatorluğu'nda kara taşımacılığı, "viae" olarak adlandırılmış ve oldukça gelişmiş bir düzeye ulaşmıştır. Bu yollar

öncelikle askeri amaçlar için inşa edilmişti.¹ Ancak aynı zamanda ticari amaçlara da hizmet etmiştir. Roma İmparatorluğu, sınırlarının devasa boyutlara ulaşmış olması ile özellikle deniz ticaretinde oldukça büyük ithalat ve ihracat ağı kurmuştur. Romalılar “denizimiz” adını verdikleri Akdeniz’de dominant bir ticari karakter ortaya koymuşlardır.² Bu yapının oluşması için başlarda denizcilik konusunda çok da deneyim sahibi olmayan Roma’nın zaman içerisinde kendisini geliştirmesi bir zaruret haline gelmiştir.

Romalılar Kartacalılarla ilk kez karşılaştıkları döneme kadar gemi yapımı hakkında herhangi bir bilgiye sahip değillerdi. İlk Roma gemileri Kartacalılar tarafından kullanılan ve Yunan kadırgalarıyla aynı genel görünümde olan gemilerin kopyalarından ibaretti. İlk Roma filosunun quinqueremelerden oluştuğu bilinmektedir.³

Romalılar’ın Pön Savaşlarına kadar denizcilik faaliyetlerinde hem askeri hem de ticari anlamda etkili olduklarını söylemek çok da mümkün değildir. Ancak Pön Savaşları ile birlikte bu durum değişiklik göstermiştir. Kartacalılar’ın zaman içerisinde güç kazanarak Akdeniz üzerinde özellikle ticari anlamda etkin bir noktaya ulaşması üzerine bu durumu dikkatle takip eden Romalılar Güney İtalya coğrafyasında koloniler kurmaya başlamışlar, I. Pön Savaşı’ndan (MÖ 264-241) önceki bir yüzyıl boyunca güney İtalya anakarasında agresif bir şekilde genişleşmişlerdir.⁴

Roma’nın bu genişleme döneminde, başkenti bugünkü Tunus’ta bulunan Kartaca, güney Iberia’ya, Kuzey Afrika’nın kıyı bölgelerinin çoğuna, Korsika’ya, Sardinya’ya ve Sicilya’nın batı yarısına bir talassokrasi içinde hükmetmeye başlamıştı.⁵ Roma, Güney İtalya’nın kontrolü altına girmesinden sonra yayılmacı bir tutum sergilerken, Kartaca Sicilya’ya mülkiyetçi bir yaklaşım sergilemiştir. Bu çatışan politikaların etkileşimi, iki gücün savaşa girmesine neden olmuştur.⁶ İlk MÖ 264-241, ikincisi MÖ 218-201 ve üçüncüsü MÖ 149-146 yılları arasında cereyan eden Pön Savaşları sonucunda Roma Akdeniz Bölgesi ticaretinde artık sözü geçen bir siyasi güç haline almıştır.⁷

Özellikle I. Pön Savaşı sırasında, Roma Cumhuriyeti Kartaca donanmasıyla başarılı bir şekilde mücadele edebilmek için yeni bir filo inşa etmiştir. Mylae Muharebesi (MÖ 260), Ecnomus Burnu Muharebesi (MÖ 256), Hermaeum Burnu Muharebesi (MÖ 255) ve Aegates Muharebesi’nde (MÖ241) kazanılan zaferler Romalıları, savaşın merkezini Kuzey Afrika’daki Kartaca merkez bölgesine itmek için deniz tabanlı savaş ve stratejiler izlemeye teşvik etmiştir.⁸

Roma’nın Akdeniz ve dolayısıyla Erythra Denizi ticaretinde kurmak istediği hakimiyet için bir başka tehlike de Parthlardı. Roma’nın MÖ 190

¹ Van Tilburg, 2007: 33.

² Greene, 1990: 17.

³ Holmes, 1906: 36.

⁴ Miles, 2011: 157-158.

⁵ Goldsworthy, 2006: 30.

⁶ Miles, 2011: 176.

⁷ Tekin, 2012: 199-202.

⁸ Casson, 1971: 105.

yılında Seleukoslar'ı mağlup edişi ve bu olayın ardından sağlanan Apameia Barışı (MÖ188) ile Anadolu'da başlayan hakimiyet süreci içerisinde Romalılar ilerleyen dönemlerde Fırat Nehri'ne kadar ilerlemişlerdir. Bu nehir, iki devlet arasında bir sınır oluşturmuştur.⁹ MÖ 53 yılına gelindiğinde Parthlar ile Romalılar arasındaki savaşların ilki olan ve Roma'nın yenilgisi ile sonuçlanan Carrhae Savaşı yaşanmıştır. Bu dönemden sonra da Roma-Parth mücadelesinin sürdüğü görülmüştür.¹⁰

Parthlar'ın düşmanca tavırları, İskit kabilelerinin Orta Asya'ya akın etmesi, kara yollarının uzunluğu ve belirsizliklerle dolu oluşu, Arabistan'ın çöl yollarından mal satın almak için yapılan muazzam masraflar, Romalıları mümkün olduğunca Erythra Denizi'nden geçen yolu kullanmaya yöneltmiştir.¹¹ Roma Parthlar'ın kendisi için sadece karada değil Akdeniz'deki ticari faaliyetleri için de bir tehlike oluşturacağını farkına varmıştır. Özellikle Kartaca ile girmiş olduğu mücadeleden edinmiş olduğu tecrübe sayesinde Parthları Akdenize yaklaştırmamak için Fırat Nehrinin sınır olarak kalması için uğraş vermiş bölgede almış olduğu askeri önlemler sayesinde çıkarlarını korumayı başarmıştır.¹²

Mısır'ın fethinden sonra Romalılar Ptolemaiosların mirasçıları olarak sahneye çıktıklarında, kısa süre içinde zahmetli kara ticaretinden kurtulup bunun yerine kendilerinin organize ettikleri deniz ticaretini koyabileceklerini fark etmişlerdir. Bunu yaparken Sabalarla ve Himyerilerle hesaplaşmak zorunda kalmışlardır. Sabalar Babul-Mendeb'i kontrol ederken, Himyeriler Aden'e hükmetmişlerdir. Dahası, her ikisi de Parthları müttefikleri olarak görmüştür. Augustus bu durumun farkına varmıştır.¹³ Augustus'un bu aşamada zengin baharat ve parfüm ticaretini kontrol etmek için bir tür yayılmacı politika izlediği açıktır. Bu da Nebatilerin yardımıyla Sabalara karşı harekete geçmek anlamına gelmektedir. Ayrıca bu bölgede bulunan ve tehdit oluşturan göçebe Araplar'ı kontrol altında tutma isteği bölgeye bir sefer düzenlenmesini gerekli kılmıştır.¹⁴ Augustus MÖ 26 yılında, Aelius Gallus komutasında Arabistan'ın işgaline izin vermiştir.¹⁵ İşgal kararı, Yemen'den yani Felix Arabia'dan gelen Sabalar'ın tütsü ticaretinden büyük miktarda servet elde ettiği bilgisiyte teşvik edilmiştir.¹⁶ Bu dönemde Sabalar Nebatilerin başlıca tütsü tedarikçileriydi. Onların ticaret gemileri Erythra Denizi'nde yoğun bir şekilde faaliyet gösteriyordu.¹⁷ Augustus, Sabaları hedef alarak Yemen'e kadar olan bölgelerin Roma İmparatorluğu'na yeni ve büyük zenginlik üreten eyaletler olarak dahil edilebileceğini umuyordu. MÖ I. yüzyılda Arabistan'ın Aden limanı ile özdeşleştirilen ve "iyi ruh" anlamına gelen

⁹ Yıldırım, 2012: 47-53.

¹⁰ Mackay, 2004: 150.

¹¹ Warmington, 1974: 14.

¹² Yıldırım, 2012: 57.

¹³ Simon, 2002: 314.

¹⁴ Bowersock, 1971: 227.

¹⁵ Strabo, *Geographika*, XVI.4.22-4; Plinius, *Naturalis Historia*, VI.32.160-1.

¹⁶ Singer, 2007: 10.

¹⁷ Crone, 1987: 23.

Eudaemon şehri, Felix Arabia'da yer alan ve Erythra Deniz ticaretinde önem arz eden bir aktarma limanıydı.¹⁸

Bu aşamada Augustus, MS 26'da başlayan Roma'nın Arabistan'ı işgali için hazırlık yapılmasını emretti. Mısır valisi Aelius Gallus, Erythra Denizi'nin kuzeyindeki Clysma limanı yakınlarında 80 savaş kadırgası ve 130 nakliye gemisinden oluşan bir filo inşa ettirdi.¹⁹ Ancak tüm hazırlıklara rağmen sefer başarısızlıkla sonuçlanmıştır. Seferden sonra bahsi geçen nakliye gemilerine ne olduğu kaydedilmemiştir. Buna rağmen Roma'nın Erythra Denizi kıyısında büyük gemi inşa tesisleri ve ikmal hatları kurması Erythra Denizi üzerinden Hindistan'a ulaşmasını kolaylaştırmıştır.²⁰

Yukarıda bahsi geçen siyasi gelişmelerin ışığında Romalılar Erythra Denizi'ndeki ticari faaliyetlerini aktif bir şekilde sürdürmüşlerdir. Bu çalışmada; söz konusu ticari faaliyetlerin başarılı bir şekilde icra edilebilmesi için Roma'nın atmış olduğu adımlar, Erythra Denizi ve etrafında kurulan limanlar ile bunların fonksiyonları, bölgede yaşayan diğer halklar ile olan ilişkilerin niteliği ve Romalılar'ın bu denizi kullanarak yapmış olduğu ticarete ön plana çıkan ithalat ve ihracat ürünleri değerlendirilecektir.

Erythra Deniz Ticaretinin Kronolojik Gelişimi

Adını Kral Erythras'dan aldığı düşünülen ve kelime karşılığı "Doğu'nun denizi", "Doğunun ya da yükselen güneşin denizi", "Güneşe tapılan deniz" ya da "Mor renkteki boyayı ya da Erythra boyasını getiren insanların geldiği deniz" gibi çeşitli anlamlara geldiği düşünülen Erythra Denizi günümüzdeki Kızıldeniz'e karşılık gelmektedir.²¹

Erythra Denizindeki denizcilik faaliyetleri çok eski zamanlara dayanır. Doğu ile Batı dünyası arasında bir geçiş noktası ve üç kıtanın halkları için ticari bir buluşma yeri olarak değerlendirilebilir.²² (Harita 1) Erythra Denizi üzerinde en eski dönemlerden itibaren ticari ağlar oluşturulmuştur. Bu ağlar Sümer ve Harappa Uygarlıklarına kadar uzanmaktadır.²³ Firavunlar döneminden itibaren Mısırlılar Erythra Denizi'nin dış sınırındaki doğu bölgeleriyle temas kurmuşlardır. MÖ III. binyılda Arap menşeli aromatik bitkiler Mısır dini törenlerinde özel bir anlam kazanmıştı. Eski Krallık Dönemine ait arkeolojik kalıntılar ve hiyeroglif metinler, tütsülerin Mısır'daki tapınak sunaklarında yakıldığını ve mumyalama da dahil olmak üzere önemli cenaze geleneklerinde kullanıldığını ortaya koymaktadır. Firavunlar bu ürünlerin elde edilebilmesi için Erythra Denizi kıyısında limanlar kurmuşlardır.²⁴ Daha sonra Achaemenid Kralları kuzeybatı Hindistan ile Erythra Denizi arasındaki yolları keşfetme çabası içinde olmuştur.²⁵

¹⁸ Mclaughlin, 2010: 72.

¹⁹ Strabo, *Geographika*, XVI.4.23.

²⁰ Mclaughlin, 2010: 28.

²¹ Schoff, 1913: 350, 362.

²² Warmington, 1974: 6.

²³ Vogt, 1996: 127; Bernstein, 2008: 31.

²⁴ Warmington, 1974: 23.

²⁵ Herodotus, *Histories*, IV.44.

Firavunların hakimiyetindeki Mısır'ın da Doğu Afrika'ya ve muhtemelen güney Arap Yarımadası'na devlet destekli birkaç sefer yaptığı düşünülmektedir.²⁶

Basra Körfezi ve Erythra Denizi'nin aktif kullanımı sırasıyla Seleukos ve Ptolemaios İmparatorlukları altında Hellenistik Dönemde de devam etmiştir. Seleukoslar Failaka Adası'ndaki İkaros'ta bir koloni kurmuş ve doğu Arap yarımadasında yaşayan Gerraha Araplarıyla ticari ilişkiler geliştirmiştir. Bu durum, adada ve Doğu Arabistan kıyısı boyunca başka yerlerde bulunan arkeolojik malzemelerde ve sikke buluntularında kendini göstermektedir.²⁷ Ptolemaioslar ayrıca altın çıkarmak için ve askeri amaçlarla Doğu Afrika'dan filler elde etmek için Mısır'ın Doğu Çölü'nde istasyonlar ve Erythra Denizi kıyısında limanlar kurmak için büyük çaba harcamışlardır.²⁸ Fillerin satın alınması Ptolemaioslar için önemli bir mesele olmaktan çıktıktan sonra bile, Erythra Denizi'nin ticari amaçlarla kullanımı, MÖ II. ve I. yüzyıllarda yoğun bir şekilde devam etmiştir.²⁹

Yunanlılar ise açık denizden Hindistan'a yelken açmak için Muson Rüzgârlarını kullanmayı ilk kez MÖ II. yüzyılın sonlarında öğrenmişlerdir. Bu gelişmeler doğrudan Roma'nın Hint Okyanusu ticaretine katıldığı dönemden önce gerçekleşmiştir. MÖ 30 yılında Augustus tarafından Mısır'ın ilhak edilmesi, Roma'nın Erythra Denizi üzerinden Mısır'a giren ve çıkan malların düzenlenmesini, izlenmesini ve vergilendirilmesini devralması anlamına geliyordu.³⁰ Güneybatı Musonu Erythra Denizi limanlarından seyahat eden tüccarların Temmuz ayında yola çıkıp Eylül ayının ikinci yarısı civarında Hindistan kıyılarına ulaşmalarını ve ardından kuzeydoğu Musonuyla birlikte Aralık sonu ve Ocak başı civarında dönüş yolculuğuna başlamalarını sağlıyordu.³¹

Roma'nın Mısır'ı ilhakı Erythra Denizi'nin Hint Okyanusu ticaretine katılımında yeni bir siyasi aşamayı temsil etmektedir. Ancak Ptolemaios ve Roma Dönemleri arasındaki süreklilik ve değişimin kapsamı ile değişimin hızı hakkında bir takım belirsizlikler vardır. Roma Dönemi ile birlikte bölgedeki ticaret öncekine oranla daha sistematik, sivil ve ticari hale gelmiştir.³²

Roma'nın Erythra Denizindeki Yayılımı

Romalılar, altın ve zümrüt madenleri de dahil olmak üzere Mısır'ın Doğu Çölü'nde bulunan değerli doğal kaynaklarını sömürmek için hızla harekete geçmiştir. Bu durumun bir sonucu olarak Roma ordusu, Doğu Çölü'ndeki yerleşimleri Nil Vadisi'ne bağlayan çöl yolları boyunca seyahat koşullarını iyileştirmek zorunda kalmıştır. Eski zamanlarda Doğu Çölü'nü geçen yollar, molozlardan temizlenmiş ve çöl istasyonları arasında kervanlara rehberlik

²⁶ Shaw, 2000: 316-17.

²⁷ Salles, 1996: 303.

²⁸ Tomber, 2008: 64.

²⁹ Mooren, 1972: 129-130.

³⁰ Cobb, 2015: 364.

³¹ *Periplus Maris Erythraei*, 39, 49; Plinius, *Naturalis Historia*, VI.26.99-105.

³² Tomber, 2008: 71.

etmek için aralıklı olarak işaretlenmiş patikalardan ibaret olup bu rotalarda yürüyen tüccarlar için başıboş haydutlar ciddi bir tehlike oluşturmuştur.³³

Roma rejimi karadan iletişimi kesintiye uğratacak tehditleri ortadan kaldırmak istemiştir. Bunun için Roma ordusu Erythra Denizi limanlarına giden çöl yollarını, seyahati kolaylaştırmak için ek sulama istasyonları kurarak geliştirmiştir. Ayrıca çöl trafiğini haydutlardan ve düşman göçebelerden korumak için askeri karakollar inşa etmiştir. Bunlara ek olarak geçen yolcuları ağırlamak için kuyular, su sarnıçları ve büyük müstahkem kompleksler de oluşturmuştur.³⁴

MS I. yüzyıla gelindiğinde doğu ticaretinin rutini iyice yerleşmişti. İskenderiye'den yaklaşık 650 kilometre uzaklıktaki Kopt Bölgesine ulaşmak için Nil Nehri boyunca güneye yelken açmak on iki gün sürüyordu. Şehir büyük bir nehir limanıydı. Burası Erythra Denizi limanlarından çöl boyunca gelen doğu malları için önemli bir ticari takas merkeziydi. Sonuç olarak Kopt Bölgesi, ticaret birlikleri ve nakliye firmaları için bir üs işlevi görüyor, ithalat ve ihracat mallarının akışını izleyen ve vergilendiren çeşitli hükümet temsilcilerinin merkezi olarak hizmet veriyordu.³⁵

Roma yönetimi altında Myos Hormos³⁶ ve Berenice³⁷, doğu ticaretinde Erythra Denizi'nin en önemli iki limanı haline gelmiştir. Kopt Bölgesi'nden bu şehirlere yolculuklar develerle yapılmış, ticaret malları ve malzemeler yoğun çöl yollarında taşınmıştır. Myos Hormos, Kopt Bölgesi'nden yaklaşık 180 kilometre uzaklıkta olup bu yolculuğu yapmak ortalama altı ya da yedi gün sürmüştür.³⁸ Berenice ise daha güneyde, Roma topraklarının en ucunda yer almakta olup bu limana olan 370 kilometrelik yolu kervanla kat etmek neredeyse 12 gün sürmüştür.³⁹

Augustus zamanında Myos Hormos'un uzak doğuya giden gemilerin ana limanı olduğu anlaşılmaktadır. Çöl geçişinin daha kısa olması, giden malları bu limana teslim etmenin Berenice'ye göndermekten daha ucuz olduğu anlamına geliyordu. Myos Hormos güzergâhına yapılan Roma yatırımları muhtemelen bu yolun daha büyük tesislere sahip olmasını ve yolcular için daha güvenli olmasını sağlamıştır. Gallus başarısız Arabistan seferinden sonra büyük nakliye filosunu limana indirebildiği için bu liman tesisleri önemliydi.⁴⁰ Berenice'deki limanın etrafındaki suların gemicilik için fazla elverişli olmaması, kayalıklarla kaplı engebeli bir sahile sahip olması ve çoğu zaman fırtına şiddetindeki rüzgârlara maruz kalması⁴¹ bu limanın Myos Hormos'a oranla daha geride kaldığını düşündürmektedir. Bu nedenle Strabo Berenice'yi

³³ Mclaughlin, 2010: 27.

³⁴ Adams, 2007: 24-25.

³⁵ Strabo, *Geographika*, XVII.1.45; Plinius, *Naturalis Historia*, VI.26.102-3

³⁶ Strabo, *Geographika*, II.5.12.

³⁷ Strabo, *Geographika*, XVI.4.5.

³⁸ Strabo, *Geographika*, XVII.1.45.

³⁹ Plinius, *Naturalis Historia*, VI.26.102.

⁴⁰ Tomber, 2008: 57.

⁴¹ Strabo, *Geographika*, XVI.4.5.

bir limandan ziyade elverişli iniş yerlerine sahip bir site olarak tanımlanmaktadır.⁴²

Augustus Erythra Deniz ticaretinin gelişmesi için bazı adımlar atmıştır. Buna göre, Mısır'daki kanalları temizletmiş Kopt Bölgesi'nde bir askeri kamp kurarak askerlerini Myos Hormos'a ve Berenice'ye giden yollardaki sarnıçları onarmakla görevlendirmiştir.⁴³ Ombites, Philae ve Elephantine bölgelerinde, Myos Hormos ve Berenice'deki vergileri toplamak üzere gönderilen mültezimleri denetlemek için, Erythra Denizi'nin vergilerini toplayan strategoslar tayin ederek Erythra Denizi'nde tam bir askeri hakimiyet kurmak amacıyla Ptolemaios Sistemini yeniden oluşturmuştur.⁴⁴

Erythra Denizi ticaretinde kullanılan gemiler mevsim koşullarına bağlı olarak hareket ettirilmiştir. Bu koşullar doğuya yapılacak seferleri mümkün kılana kadar gemilerin aylarca bahsi geçen limanlarda bekletildiği olmuştur. Sonuç olarak, Erythra Denizi limanlarından gidecek olan gemilerin yükleme işlemleri acil değildi. Buna karşılık, doğudan gelen yüklerin boşaltılması, tüccarlar perakende mallarını mümkün olan en kısa sürede İskenderiye pazarlarına ulaştırma amacıyla olduğu için, aceleye getirilmiştir. Bu durum Roma kargo filolarının uzak Doğu'dan döndüğünde Myos Hormos'taki tesislerin aşırı yoğun olduğu anlamına geliyordu. Buna karşılık, birçok ticaret gemisi doğudan getirdikleri yüklerini Kopt Bölgesi'nden daha uzak olmasına ve daha önce belirttiğimiz dezavantajlarına rağmen Berenice'de boşaltmayı tercih etmiştir.⁴⁵

Bu dönemde, Berenice'de yük boşaltan gemiler muhtemelen kargo işlemleri bittikten sonra kuzeye, daha korunaklı Myos Hormos Limanına doğru yelken açmıştır. Bu yolculuk en az beş gün sürmekte olup Uzak Doğu'dan dönen çoğu Romalı tüccar, karaya çıkmak için hangi limanı seçerlerse seçsinler Kopt Bölgesi'ne aynı sürede ulaşmayı beklemiştir.⁴⁶ Berenice'deki liman tesisleri muhtemelen Tiberius döneminde restore edilmiştir. Kanıtlar MS 14'ten MS 37'ye kadar olan dönemde limana daha fazla devlet yatırımı yapıldığını göstermektedir. Şehir merkezindeki Khem tapınağındaki verilerde Augustus'tan bahsedilmese de Tiberius'tan başlayarak halefleri sıralanmıştır.⁴⁷

Berenice'de bulunan ostraca kayıtları, restore edilen limanın dış ticaret seferleri için bir üs olarak nasıl işlediğini göstermektedir. Bu gümrük belgeleri, Akdeniz'in dört bir yanındaki pazarlardan gelen ürünlerin Uzak Doğu'ya ihraç edilmek üzere kentte toplandığının kanıtıdır. En sık bahsedilen kargolar içinde, Laodicea, Rodos, Amina, Efes ve Kolophon şaraplarının yanı sıra kullanılmış amforalarda yeniden paketlenmiş yerli üretim Mısır menşeli şaraplar vardır.⁴⁸ Ticaret gemilerine yüklenen amforaların sayısı, yaklaşık 50 konteynerlik büyük sevkiyatlardan birkaç amforalık küçük teslimatlara kadar

⁴² Strabo, *Geographika*, VII.1.45.

⁴³ Suetonius, *De Vita Caesarum*, 18.

⁴⁴ Warmington, 1974: 14.

⁴⁵ Mclaughlin, 2010: 31.

⁴⁶ Whitewright, 2007: 86.

⁴⁷ Sidebotham, 1986: 52-53.

⁴⁸ Adams, 2007: 226.

çeşitlilik göstermektedir. Gemilere ayrıca pancar ve soğan gibi erzaklar da yüklenmiştir.⁴⁹

Bu dönemde Nil'i Erythra Denizi'ne bağlayan eski kanal ciddi bir bakımsızlık içindeydi. Kanal ancak MS 98'den MS 117'ye kadar iktidarda kalan İmparator Traianus'un emriyle yeniden kazıldı. Kanalın yeniden açılması ile İskenderiye'den Clysma'ya doğrudan bir bağlantı sağlandı. Clysma'dan güneye Myos Hormos ve Berenice'ye deniz yolculuğu yapılabilirdi. Buralarda özel yük gemileri Roma yüklerini almak için bekliyordu. Bu kanal güzergâhı Romalı işadamlarına Akdeniz'in büyük mallarını Erythra Denizi limanlarına göndermek için daha ucuz bir yol sağlıyordu. Birçok yolcu bu su yolculuğunu zorlu çöl geçişine tercih etmekteydi.⁵⁰

Yolculuklar için oluşturulan bu ikmal rotası, çölde kara taşımacılığının masraf ve zahmetinden kaçınılmasını sağlıyordu. Ancak Erythra Denizi'nin üst bölgeleri sürekli kuzey rüzgârlarına maruz kaldığından Clysma'ya dönüş seferleri zor ve zaman alıcı oluyordu.⁵¹ İmparatorluğun dört bir yanından gelen Roma vatandaşları da Mısır'ın doğu ticaretinde öne çıkıyordu. Mısır'da ticari işletmeleri olan ve Erythra Denizi limanlarında temsilcileri bulunan en az yedi Roma vatandaşının varlığı bilinmektedir.⁵²

Roma Erythra Denizi üzerindeki yayılımını sağlarken önemli başka bir faktör de kullanılan ticaret gemilerinin özellikleridir. Antik gemilerin çoğu, ahşap kaburgalardan oluşan bir kafes için omurga görevi gören yapı ile iskelet ahşap bir çerçeve olarak inşa edilmiştir. Gövde kaplaması daha sonra bu iskelete eklenmiştir. Buna karşın, büyük Greko-Romen yük gemileri önce dış gövde inşa edilerek yapılmıştır. Bu gövdenin tahtaları, bölümleri yerlerine sağlam bir şekilde sabitlemek için kenarları boyunca zıvana ve tenon bağlantılarıyla birleştirilmiştir. Buradaki amaç, daha fazla güçlendirici kerestelerin ve iç çerçevelerin ekleneceği çok sağlam, kendi kendini destekleyen bir gövdedir. Myos Hormos'ta bulunan zıvana ve zıvana bağlantılarına sahip kalaslar, bu tekniklerin doğu yük gemilerinde kullanıldığını doğrulamaktadır. Bu gemi inşa yöntemi, normal gemi marangozluğundan ziyade son derece sağlam bir gövdenin oluşmasını sağlamıştır.⁵³

Eythra Denizi'ndeki yük gemilerinde seyahat eden yolcular arasında İtalya'dan şarap tüccarları da dahil olmak üzere çeşitli Roma bölgelerinden tüccarlar ve ticari temsilciler yer almıştır. Bazı Romalı işadamları muhtemelen ticaret gemilerinin tamamına sahip olmuş ya da kiralamış ve bu gemilerde kendi ticari temsilcilerini çalıştırmıştır. Ancak, çok sayıda yük gemisi sahibi yüksek olasılıkla aynı gemide yolculuk etmiş bir dizi farklı tüccara kargo alanı kiralamıştır.⁵⁴ Bununla birlikte Hindistan'a yolculuk tehlikeli olmuştur. Eski kayıtlar doğu denizlerinde korsanlık tehdidinin ne kadar büyük olduğunu

⁴⁹ Bagnal, 2000: 15.

⁵⁰ Young, 2001: 77-78.

⁵¹ Sidebotham, 1989: 487.

⁵² Sidebotham, 1986: 86.

⁵³ Casson, 1991: 10.

⁵⁴ Young, 2001: 57.

göstermiştir. *Periplus Maris Erythraei*'de, Erythra Denizi'nin doğu kıyısında rotalarından sapan gemileri yağmalayan ve gemi enkazından kurtardıkları tüm insanları köleleştiren vahşi bir halkın yaşadığını belirtilmiştir. Bu nedenle yazar, gemilerin Erythra Denizi'nden aşağıya doğru yapılan yolculuklarında bu kıyıda kaçınmalarını ve bu "korkutucu" bölgeden geçerken ekstra hız yapmalarını tavsiye etmiştir.⁵⁵ Benzer şekilde Philostratus, Erythra Denizi'nden geçerek uzak doğuya seyahat eden bir gemide Erythra Denizi'nin doğu kıyısında yaşayan vahşilerden gemiyi korumak için paralı askerlerden oluşan bir müfrezenin bulunduğunu, bu durumun gemilerin güvenliğini sağlamak için bir zaruret olduğunu belirtmiştir.⁵⁶

Uzak Doğu'ya yelken açan Roma gemileri Erythra Denizi ve Hint Okyanusu'ndaki elverişli hava koşullarından faydalanmak için bir mevsimsel zaman çizelgesi izlemiştir. *Periplus Maris Erythraei*'de, Mısır'dan Hindistan'a gitmek için en uygun zamanın Temmuz ayı olduğu ve bu sayede gemilerin yaz aylarında bu bölgede düzenli olarak esen kuzey rüzgârlarını kullanarak Erythra Denizi'nden geçebildiği belirtilmiştir.⁵⁷ Mısır'dan Erythra Denizi'nin girişine yakın bir Arap limanı olan Ocelis'e kadar olan mesafe yaklaşık 1.200 kilometre olup yaklaşık 30 günlük bir yolculuk gerektiriyordu. Erythra Denizi'nden Hindistan'a yelken açmanın en avantajlı yolu ise Ocelis'ten yola çıkmaktır. Hippalus Rüzgârının etkisiyle Hindistan'da ulaşılan ilk ticaret istasyonu olan Muziris'e 40 günde varılmıştır.⁵⁸ Erythra Denizi'ne dönüş yolculuğu ise Kasım ayı başlarında kuzeydoğu Musonunun başladığı zamana kadar yapılmamıştır. Bu da Romalı tüccarlara antik Hindistan pazarlarını keşfetmek için neredeyse sekiz hafta vermiştir. Malabar Sahili'ni ziyaret eden Roma gemileri dönüş seferlerini Aralık ayına kadar ertelemişlerdir.⁵⁹

Roma için Erythra Denizi-Hindistan yolculuğu kadar bir diğer önemli rota da Arabistan'a giden rotadır. Bu rota için Aden Körfezi oldukça önemlidir. Eski zamanlarda Aden Körfezi çevresindeki Afrika ve Arabistan kıyılarında frankincense ve myrrh gibi değerli aromatik maddeler üretilirdi.⁶⁰ Frankincense ve myrrh Yunan ve Pers toplumlarında tanrılara sunulan adaklar olarak değer görürken, aynı zamanda tıbbi tedavilerde ve güzel kokulu parfümlerde de önemli bileşenlerdi. Pazar talebinden cesaret alan Arap Yarımadası halkları, bu aromatik malların büyük miktarını kuzeye, Yunan Akdenizine ve Parth Krallığı'na götüren gelişmiş bir ticari düzen geliştirdiler. Augustus Ptolemaios rejimini devirdiğinde, Roma'nın Hindistanla ticaretini önemli ölçüde artıran bu durum, Roma'nın Aden Körfezi çevresindeki pazarlarla olan temasını da artırdı. Bu gelişmeler Erythra Denizi'ndeki ticarete olumlu bir etki yaptı. Bir dizi küçük Arap krallığı bu ticarete dahil olarak giderek zenginleşti. Malların birbirine bağlı kara ve deniz ticaret ağları boyunca taşınması Arap ticaretinin bir özelliğiydi. Antik kaynaklar, Antik Dönemdeki mesafeli ticaret hakkında birbiriyle ilişkili karmaşık bir ticari

⁵⁵ *Periplus Maris Erythraei*, 20.

⁵⁶ Philostratus, *Vita Apollonii*, III.35.

⁵⁷ *Periplus Maris Erythraei*, 39.

⁵⁸ Plinius, *Naturalis Historia*, VI.26.104.

⁵⁹ Mclaughlin, 2010: 42.

⁶⁰ Singer, 2007: 6.

güzergâhlar sistemine işaret etmektedir. Bu ticaret rotaları aynı bölgelerden başlamış ve genellikle benzer varış noktalarına ulaşmıştır. Küçük gemiler Yemen'den kuzeye, Erythra Denizi ya da Basra Körfezi'ne doğru yelken açmış, Akdeniz'in ve Mezopotamya'nın büyük kent pazarlarına aromatik maddeler taşımıştır. Aynı zamanda deve kervanları da Arabistan'ın iç kesimlerindeki büyük çöl boyunca kuzeye doğru ilerleyerek aynı bölgelere ulaşmıştır. Bu ticaret yolları büyük ticaret merkezi Petra'dan geçmiştir. Nebatiler gibi çöl halkları bu trafiği kolaylaştırarak zenginleşmişlerdir.⁶¹

Roma Döneminde Erythra Denizi ve Hint Okyanusu aktif şekilde kullanılmıştır. Ancak bu durum Romalı tüccarların bu ticarete katılan tek ya da baskın grup olduğu anlamına gelmemektedir. Hintliler ve Araplar da aktif olarak bu ticarete dahil olmuşlardır.⁶² Ancak Erythra Denizi merkezli ticari faaliyetlerde Romalıları diğer milletlere oranla daha aktif ve egemen güç olarak görme eğilimi de vardır.⁶³ Bu görüşü destekleyen ifadeler içinde Hint krallıklarının uzun mesafeli ticaret yapacak kaynaklardan yoksun olduğu⁶⁴ ya da kendi gemilerine sahip olmayan Hintlilerin ve Arapların muhtemelen Roma gemilerinde kendi mallarıyla seyahat ettikleri⁶⁵ yer almaktadır.

Akdeniz'in Erythra Denizi üzerinden Hint Okyanusu ticaretine katılım yoğunluğu ile Hint Okyanusu üzerinde var olan ticaret yoğunluğu aynı değildir. Mezopotamya'da ele geçen çömleklerinin dağılımı ve tarihlendirilmesiyle bu malların neredeyse tamamına yakınının Parth (MS 1-224) ve Sasani (MS 224-651) dönemlerinde Basra Körfezi üzerinden hareket ettiğini göstermektedir.⁶⁶ Doğu mallarının Roma İmparatorluğu'na Basra Körfezi ve Mezopotamya'dan geçen nehir ve kara yolları üzerinden getirildiği açıktır. Bu alan Parth egemenliği altında olup Romalı tüccarların genel olarak bu rotayı kullanmadığı düşünülmektedir.⁶⁷

Romalı tüccarlar genellikle Basra Körfezi rotasını kullanmasa da, bu rotayı Roma'nın etki alanı içinde bulunan ancak Aurelianus Dönemine kadar (MS 270-75) doğrudan kontrol edilemeyen yarı bağımsız Palmyra eyaletinden gelen tüccarlar kullanmıştır. Mezopotamya ve Basra Körfezi üzerinde gerçekleşen Palmyra faaliyetlerine dair epigrafik kanıtlar Trainus ve Hadrianus dönemlerinde bir yoğunluğun olduğunu göstermektedir. Ancak bu kanıtlarda 161-193 yılları arasında kayda değer bir azalma olup bu ticaret muhtemelen Roma-Parth çekişmesinden etkilenmiştir.⁶⁸

Bu dönemde Romalılar'dan başka Erythra Deniz ticaretinde bahsedilemsi gereken halklardan biri Nebatilerdir. Bu Arap halkı Erythra Denizi ile Akdeniz kıyısı arasındaki toprakları işgal etmiş, bu konum onlara tütsü ticaretinde aracı olarak önemli bir konum kazandırmış ve gelişmekte olan krallıklarını son derece zenginleştirmiştir. Arap gemileri Güney Arabistan'dan Erythra Denizi

⁶¹ Mclaughlin, 2010: 61.

⁶² Wheeler, 1954: 1.

⁶³ Miller, 1969: 217; Warmington 1974: 279-281.

⁶⁴ Meyer, 1992: 71.

⁶⁵ Mclaughlin, 2010: 39.

⁶⁶ Tomber 2007: 981-982.

⁶⁷ Millar, 1998: 121; Potts, 1990: 11-12.

⁶⁸ Cobb, 2015: 369.

Körfezi'nin başındaki Aila adlı büyük bir Nebati Limanına mal taşımıştır.⁶⁹ Ptolemaioslar Döneminde Yunan-Mısır ticari faaliyetleri Erythra Denizi'ne doğru genişlemeye başlamıştır. Nebatiler de buna karşılık olarak küçük gemilerini kullanarak Yunan gemilerine saldırmışlardır.⁷⁰ Roma Dönemine gelindiğinde, Erythra Denizi'nin daha güneyindeki Leuke Kome adlı bir istasyon Nebati Bölgesi'nin ana limanı haline gelmiştir. Buraya Güney Arabistan'dan düzenli yükler gelmiş gelen mallar Petra üzerinden kervanlarla Akdeniz kıyılarına götürülmüştür.⁷¹

Tıpkı Nebatiler gibi Erythra Denizi ticaretinde ön plana çıkan ve büyük bir ticari güç haline gelen bir başka halk da Sabalardır. Bu halk uzun süre doğu ile batı arasındaki deniz ticaretinin başlıca aracılığı olmuşlardır. Denizden ve çöl yollarından sonuna kadar yararlanmışlardır. Afrikalıların Hintlileri Erythra Denizi'nden uzak tutmalarına ve Muson Rüzgârları'nın etkili şekilde kullanımını Yunanlılardan gizli tutmalarına yardımcı olmuşlardır.⁷² Bu halk II. Ptolemaios ve III. Ptolemaios'un faaliyetleriyle kısa bir süre için kontrol altına alınabilmiştir.⁷³

Erythra Denizi ticaretinde bölgede var olan bir başka halk da Axumlulardır. Bu halkın mensubu bulunduğu Axum Krallığı'nın denetimi altında olan kıyılar boyunca Erythra Denizi kıyılarından ayrılan Roma gemileri güneye doğru yol almıştır.⁷⁴ Roma gemileri bu yönelimin ardından Ptolemais Theron olarak adlandırılan küçük bir ticaret limanına ulaşmıştır. Bu ileri karakol, ele geçirilen Afrika fillerinin Mısır'a taşınması için kullanılan bir askeri üs olup Erythra Denizi'nden geçen Romalı gemiciler için önem arz etmiştir.⁷⁵ Burada yer alan küçük çaplı gemiler Erythra Denizi'nden Arabistan tarafına rahatlıkla yelken açabilmişlerdir. Procopius bu limandan orta derecede elverişli bir rüzgârın da yardımıyla beş günlük bir yolculuk yapılarak Arabistan'a geçidiğini anlatmıştır.⁷⁶

İmparatorluk Dönemi'nin başlarında Roma'nın Hindistan ticaretinde kayda değer bir önem kazanan bir başka halk da Hadramutlulardır. Bu halkın mensubu olduğu krallık, Roma sınırlarına daha yakın olması ve Romalılar ile Hindistan arasındaki doğrudan ticaretin yapılmasında bir engel oluşturması bakımından ön plana çıkmıştır. Bu engel Süveyş Yarımadası ve Arabistan'ın kuzeybatı köşesindeki Nebati Arapları tarafından oluşturulmuştur. Nebati Arapları nüfuzlarını Erythra Denizi kıyısında en azından Leuce Come'ye (El Havra) kadar, kuzeydoğuda ise Suriye ve Arabistan sınırları boyunca ve hatta Fırat'a kadar uzatmışlardır.⁷⁷

⁶⁹ Strabo, *Geographika*, XVI.4.4.

⁷⁰ Cassius Dio, *Romaika*, III.43.

⁷¹ Whitewright, 2007: 86.

⁷² Warmington, 1974: 11.

⁷³ *Periplus Maris Erythraei*, 26.

⁷⁴ *Periplus Maris Erythraei*, 2.

⁷⁵ *Periplus Maris Erythraei*, 3.

⁷⁶ Procopius, *De Bello Persico*, I.19.17-19.

⁷⁷ Warmington, 1974: 12.

Erythra Denizi Üzerinden Ticareti Yapılan Emtialar

Roma Erythra Denizi'ni aktif şekilde kullanmıştır. Bu deniz üzerinde gerçekleşen ticarete iki bölge ön plana çıkmaktadır. Gerek Güney Arabistan ve gerekse de Hindistan Roma'nın hem ithalat hem de ihracat yaptığı ana ticaret rotalarıdır. Şüphesiz bu bölgelerle geliştirilen ticari ilişkilerdeki emtialar, bu emtiaların çeşitleri, özellikleri ve günlük yaşamın hangi alanında kullanıldığı oldukça önemli bir faktördür.

Roma İmparatorluğu'nun Erythra Denizi ticaretinde ön plana çıkan ana emtia tahıl olmuştur. Ayrıca zeytinyağı, çeşitli gıda maddeleri, garum (balık sosu), köleler, cevherler, metal nesnelere, lifler ve tekstil ürünleri, kereste, çanak-çömlek, cam eşya, mermer, papirüs, baharat ve tıbbi malzemeler, fildişi, inci ve değerli taşlar da ticarete sunulmuştur.⁷⁸ Tahıl ve inşaat malzemeleri gibi hacimli, düşük değerli emtiaların ticaretleri söz konusu olduğunda deniz yolu ile yapılan taşımacılığın maliyeti karadan yapılanaya göre 60 kat daha düşük olduğu için sadece deniz yolları tercih edilmiştir.⁷⁹ Ekmek yapmak için tahıl, kitap üretimi için papirüs gibi temel mallar ve emtialar, Mısır'dan İtalya'ya sürekli olarak ithal edilmiştir. Hint Okyanusu üzerindeki ticaret MS I. ve II. yüzyılda gelişmiştir. Denizciler, Roma Mısır'ının Erythra Denizi kıyısındaki Berenice, Leukos Limen ve Myos Hormos Limanları'ndan Malabar Kıyısı'ndaki Muziris ve Nelkynda Limanlarına kadar taşımacılık yapmışlardır. Okyanusu geçmek için Muson Rüzgârları'ndan yararlandıkları düşünülmektedir.⁸⁰

Kaynaklara göre Akdeniz Dünyası'na Güney Arabistan'dan ihraç edilen en önemli ürünler frankincense (günlük yağı) ve myrrh (mür yağı) dır.⁸¹ Her ne kadar günümüzdeki Somali Bölgeleri de bu ürünleri üretiyor olsalar da en kaliteli ve bol miktarda frankincense ve myrrh Güney Arabistan Yarımadası'ndan gelmektedir. Klasik yazarlar bu ürünlerin üretim merkezlerine ve Akdeniz Dünyası'na olan satışlarına çokça atıfta bulunmaktadırlar.⁸²

Myrrh bitkisi, frankincense bitkisine oranla Güney Arabistanlılar için daha geniş ölçüde yetişen ve peşin para ile satılan bir mahsuldü. Plinius'e göre Gebbatinae Krallığı'nda myrrh bitkisi üreticileri, ürünlerinin %25'ini vergi olarak krallarına ödemişlerdir.⁸³ Frankincense üretimi Güney Arabistan Krallığı'nda krallığın tek elden yaptığı bir üretimdi.⁸⁴ Myrrh bitkisi Gebbatinae için oldukça önemliydi. Wadi Behian'da, Gebbatinae'nin başkenti olan Timna Bölgesi civarında, arkeologlar myrrh ağaçlarına ait olan ve MÖ II. binyılın ortalarından MS II. yüzyıla tarihlenen kalıntılar bulmuşlardır.⁸⁵

⁷⁸ Boardman, 2000: 710-729.

⁷⁹ Hopkins, 2018: 169.

⁸⁰ Young, 2001: 36-42.

⁸¹ Sidebotham, 1986: 13.

⁸² Strabo, *Geographika*, I.2.32; XVI. 4.4; XVI.4.19; XVI. 4.22; Diodorus Siculus, *Bibliotheka*, II.49.2; III.42.5; III.46.3; XIX.94.5; Plinius, *Naturalis Historia*, XII.30.51; XII.35.71.

⁸³ Plinius, *Naturalis Historia*, XII. 35.

⁸⁴ *Periplus Maris Erythraei*, 29.

⁸⁵ Bowen, 1958: 67-68.

Ön plan çıkan bu iki üründen başka ürünler de mevcuttur. Akdeniz Bölgesi'nde, Erken Roma Dönemi'nde inci de önemli ve popüler bir maldı. Caligula'nın eşi Caesonia'ya ait 40 milyon Sestertii değerinde inci ile süslenmiş bir elbisenin varlığı bilinmektedir. Güney Arabistan'dan Akdeniz Dünyasına ihraç edilen diğer mallar; dinsel törenlerde kullanılan bdellium adı verilen bir çeşit kokulu reçine⁸⁶, sardonix⁸⁷ (Yemen akik taşı), yiyecek ve afrodisyak olarak kullanılan salamura kertenkelesidir.⁸⁸ Socotra'dan (Arabistan'ın güney kıyısında yer alan bir ada) gelen zencefil⁸⁹ ve yarımadanın içinden gelen şeker⁹⁰ de bunlara dahildir.

Roma'nın Güney Arabistan'a yaptığı ihracatla ilgili kanıtlar ise nispeten azdır. Güney Arabistan, modern Yemen Arap Cumhuriyeti, Yemen Demokratik Halk Cumhuriyeti ve Umman'daki kazılardan ve yüzey araştırmalarından bu bölgelerde yaşayan insanların Roma mallarını kullandığına dair bazı izlere ulaşılmıştır. Timna'daki kazılarda, Doğu Akdeniz üretimi Roma seramiklerinin farklı çeşitleri ile Ptolemaios kökenli Roma cam ve bronz heykelleri bulunmuştur. Bu durum, Iulius Claudius (MÖ 27-MS 68) ve Flavius imparatorları (MS 69-MS 96) zamanında Timna ile Roma Dünyası arasında bir tür iletişim olduğunu göstermektedir.⁹¹

Arap Yarımadasının güney kıyısında, Periplus Maris Erythraei'de bahsedilen ve Moscha limanı olarak tanımlanan Khor Rori'de⁹² yapılan kazılarda bazı bilim insanları, Hıristiyanlık Dönemine tarihlenen Roma çanak çömleklerini de ortaya çıkarmıştır. Buradaki Roma seramiklerinin keşfi, Hindistan'a yelken açan Romalıların kullandığı deniz yollarından biri üzerinde bulunan bu liman ile Akdeniz Bölgesi arasında, Augustus Dönemi'nde (MÖ 27-MS 14) bir tür ticari bağlantı olduğunu ortaya koymaktadır.⁹³

Güney Arabistan ile Roma ticaretine ilişkin Mısır orijinli arkeolojik kanıtlar, Myos Hormos'tan birkaç Himyarit parçası ve Saba grafiti ile sınırlıdır. Mısır, hem Akdeniz malları için bir geçiş noktası hem de Güney Arabistan ve Güney Hindistan'a sevk edilen malların ihracatçısı konumundaydı. Myos Hormos'taki kazılarda Mısır, Erythra Denizi kıyısındaki birkaç Roma limanından biri olan "Leukos Limen" Limanıyla özdeşleşmiştir. Bu liman kentinde bulunan bir "Leuk" yazıtından izler taşıyan bir ostrakon temelinde Timna'dan gelen mallara benzer Roma malları da ortaya çıkarılmıştır.⁹⁴

Myos Hormos'taki kazılar, muhtemelen ihracata yönelik büyük miktarda Roma üretimi olan kumaşlara dair izler ortaya koymaktadır. Quseir'de cam cürufu bulunması, limanda cam üretiminin varlığını göstermektedir. Quseir'de üretilen cam, Güney Arabistan'a ihraç edilmiş veya limanda kullanılmış olabilir. Quseir'deki kazılarda, diğer Akdeniz şehirlerinde üretilmiş büyük

⁸⁶ Plinius, *Naturalis Historia*, XII. 39; *Periplus Maris Erythraei*, 48.

⁸⁷ Plinius, *Naturalis Historia*, XXXVII. 23. 87.

⁸⁸ Plinius, *Naturalis Historia*, XXVIII. 30. 119.

⁸⁹ *Periplus Maris Erythraei*, 30.

⁹⁰ Plinius, *Naturalis Historia*, XII. 17. 32.

⁹¹ Hourani, 1975: 28.

⁹² *Periplus Maris Erythraei*, 32.

⁹³ Comfort, 1960: 17-18.

⁹⁴ Faris, 1938: 24-25.

miktarlarda cam bulunmuştur. Bunların Quseir'den Erythra Denizi'ne kıyısı olan diğer topraklara yapılan ihracat için üretildiği ya da bizzat liman sakinleri tarafından kullanıldığı düşünülmektedir.⁹⁵

Bir grup ostraca üzerinde, nihai varış noktası Erythra Denizi limanları veya Güney Arabistan-Güney Hindistan-Seylan olan bazı ticaret öğelerinden söz eden bilgiler bulunmuştur. MÖ 6 ile MS 68/69 yılları arasına tarihlendirilen bu ostracalar, Mısır ve Erythra Denizi limanlarında ve bu limanlardan çıkan malların dağıtımını için kullanılan Nil üzerindeki geçiş noktası olan Kopt Bölgesi'nde ele geçirilmiştir. Leukos Limen'in kuzeyindeki ve güneyindeki limanlar olan Myos Hormos'a ve Berenice'ye gönderilen malların makbuzları buradaki ticaretle ilgili bilgiler vermektedir. Leukos Limen'de bahsedilmese de, bu ostraca malları, özellikle de geleneksel olarak Mısır'ın Erythra Denizi limanlarından herhangi birine tüketim veya ihracat için gönderilecek olan buğdayın varlığını kanıtlamaktadır.⁹⁶

Ostracaların üzerinde bahsi geçen buğday ve şarabın bir kısmı, Periplus Maris Erythraei'de belirtildiği gibi, Güney Arabistan'a ihraç edilmiştir. Bunların bir diğer kısmı ise Erythra Denizi limanlarında tüketilmiştir. Mısır'ın Erythra Denizi kıyısı, Antik Çağ'da olduğu gibi, günümüzde de son derece kurak olup tarımsal faaliyetler için uygun değildi. Bu limanların sakinleri, denizden temin edilenler dışındaki tüm ihtiyaçlarını ithal etmek zorunda kalmışlardır.⁹⁷

Güney Arabistan'a Erythra Denizi üzerinden ihraç edilen diğer Akdeniz ürünleri arasında kalın-ince mor kumaşlar, dokuma ürünler (giysiler, pelerinler, battaniyeler vb.), safran, sazlık ve keten bulunuyordu.⁹⁸ Mısır, Güney Arabistan'daki Cana ve Muza'ya bakır, kalay, mercan, alabalık ile kral için atlar, katırlar ve bunların yanı sıra güzel giysiler, altın ve gümüş levhalar ihraç ediyordu.⁹⁹ Kralın Moscha'daki hizmetkârları, Roma susam yağı, buğday ve kumaş için frankincense takası yapmışlardır.¹⁰⁰

Ne arkeolojik ne de yazılı kanıtlar, Güney Arap krallıklarıyla yapılan işlemlerde Roma sikkelerinin kullanıldığını göstermemektedir. Güney kesimdeki Arapların net bir şekilde sikke kullanmalarına ve hatta Akdeniz'deki tüm madeni para türlerine aşına olmalarına rağmen bu durumun varlığı oldukça şaşırtıcıdır. Bu durum, kısmen, bu bölgedeki arkeolojik araştırmaların eksikliğinden kaynaklanmaktadır. Muhtemelen Güney Araplar, madeni paraları, varlıklarına dair hiçbir iz bırakmadan eritmiş olabilirler. Alternatif olarak, sikkelerin yerini Roma gümüşü, külçe altını veya levhası almış olabilir. Romalıların Güney Arabistan'da takasın yanı sıra külçeleri veya levhaları da sıklıkla kullandıkları belirtilmektedir.¹⁰¹

⁹⁵ Raschke, 1978: 650.

⁹⁶ Plinius, *Naturalis Historia*, V.11.60; Strabo, *Geographika*, XVI.4.24; XVII.1.45.

⁹⁷ Weigall, 1909: 57-58.

⁹⁸ Raschke, 1978: 650.

⁹⁹ *Periplus Maris Erythraei*, 24, 28.

¹⁰⁰ *Periplus Maris Erythraei*, 32.

¹⁰¹ Diodorus Siculus, *Bibliotheca*, III.47.5; Strabo, *Geographika*, XVI.4.19-22; Dio Chrysostom, *Orations*, V.79.; *Periplus Maris Erythraei*, 28.

Güney Hindistan ile Roma arasındaki ticarete bakıldığında, Güney Arabistan ile olana göre daha fazla belge ile tespit edilmiştir. Deniz yoluyla Arabistan'a yapılan ticaret, Akdeniz'de yaşayanlar için nispeten basit ve kısa bir yolculuktu. Bununla birlikte, Muson Rüzgârlarını kullanarak bile Hindistan'a yelken açmak ve geri dönmek çok tehlikeli bir girişimdi.¹⁰²

Roma'nın Hindistan ticareti üzerine bilgi veren en değerli 3 eser, *Periplus Maris Erythraei*, *Naturalis Historia* ve Ptolemaios's *Geographia* eserleridir. Ancak; diğer Klasik Kaynaklar ve Tamil kaynakları da sınırlı düzeyde de olsa bilgi vermektedirler. Hindistan'dan Roma Dünyasına yapılan başlıca ihracat kalemleri arasında inci, biber, fildişi, kaplumbağa kabuğu, çeşitli değerli ve yarı değerli taşlar ile tarçın yer alır. İran veya Afganistan muhtemelen Hindistan üzerinden Batı'ya turkuaz ve Lapis Lazuli taşı tedarik etmiştir.¹⁰³ Romalıların Hindistan'dan elde ettikleri çok sayıda farklı eşyalar vardı. Romalılar egzotik hayvanları evcil hayvan olarak ya da oyunlar için ithal ettiler. Bunlar arasında kaplanlar, tek boynuzlu gergedanlar¹⁰⁴, papağanlar, tavus kuşları, diğer evcil kuşlar¹⁰⁵ ve tazılar¹⁰⁶ vardı. MS 177-180 arasında beraber hüküm süren İmparator Marcus Aurelius ve Commodus'un imparatorluğun doğu kesiminde bulunan bir yerde gümrük vergilerinin kaçırılmasıyla ilgili yayınladıkları bir fermanlarında, Hindistan'dan ithal edilen panterler ve leopardlardan bahsedilmektedir.¹⁰⁷ Ptolemaios, aslanların ve fillerin Hindistan'dan geldiğine inanmaktadır.¹⁰⁸ Ayrıca büyük yılanlar ve corocottalar batı dünyasında ilk ortaya çıktıkları dönem tam olarak bilinmese de Hindistan'dan gelmiştir.¹⁰⁹ Bununla birlikte genel olarak, Hindistan'dan bitki ve bitkisel ürünlere oranla daha az sayıda hayvan ve hayvansal ürün gelmiştir.¹¹⁰

Nard, cassia, costus, abanoz, tik ağacı, pamuk ve pamuklu kumaş-muslinler Hindistan'ın ihraç ettiği ürünlerdi. İpek de Hindistan'dan gelmiştir.¹¹¹ Romalılar spikenard¹¹² (Hint Sümbülü) kokusu için kullanılan karyofilon tanesi,¹¹³ şeker kamışı,¹¹⁴ lycion¹¹⁵ ve macir'i (kırmızı ağaç kabuğu) tıbbi amaçlar için tedarik etmişlerdir.¹¹⁶ Romalılar ayrıca Hindistan'dan gemi direkleri ve yarda silahları ithal etmişlerdir. Bunlara ek olarak Plinius'un zamanında yetişen ve çok büyük bir verim kapasitesine sahip olan bir çeşit Hint darısını da aramışlardır.¹¹⁷ Hindistan'dan gönderilen diğer ürünler

¹⁰² Casson, 1980: 27.

¹⁰³ *Periplus Maris Erythraei*, 39.

¹⁰⁴ Plinius, *Naturalis Historia*, VIII.29.71.

¹⁰⁵ Columella, *De Re Rustica*, VIII.8.10.

¹⁰⁶ Dio Chrysostom, III.130.

¹⁰⁷ Digest or Pandects, 39.4.16-7.

¹⁰⁸ Ptolemaios, *Geographia*, VII.2.

¹⁰⁹ Strabo, *Geographika*, XV.1.45.

¹¹⁰ Arrianus, *Alexandru Anabasis et Indica*, VIII.8.9.

¹¹¹ *Periplus Maris Erythraei*, 49; 56; 64.

¹¹² *Periplus Maris Erythraei*, 48; 49; 56; 63.

¹¹³ Plinius, *Naturalis Historia*, XII.15.30.

¹¹⁴ Plinius, *Naturalis Historia*, XII.17.32.

¹¹⁵ Plinius, *Naturalis Historia*, XII.15.30.

¹¹⁶ Plinius, *Naturalis Historia*, XII.16.32.

¹¹⁷ Plinius, *Naturalis Historia*, XVIII.10.55.

arasında pirinç, gingelly (susam tohumu)¹¹⁸, aloe¹¹⁹, aloe ağacı¹²⁰, indigo¹²¹, malabatum¹²², kimyon tohumları¹²³ vardır. Bir kaynak, Hindistan demirinin ithalatından bahsetmektedir.¹²⁴ Batılı gurmeler, mantar yumurtası¹²⁵ ile yiyecek olarak tuzlanmış veya afrodisyak ya da ilaç olarak kullanılan kertenkeleler gibi lezzetleri bu coğrafyada aramışlardır.¹²⁶

Roma Dünyası Hintli köleleri de ithal etmiştir. Ancak; bu ticaret varlığı tartışmalı olan bir konudur. Hintli kölelerin bir kısmının Mısır üzerinden imparatorluk sınırları içerisine getirilmiş olabileceği düşünülmektedir. Philostratus,¹²⁷ önce Herodes Atticus'un (MS II. yüzyılın ortaları) Hintli bir kölesinden daha sonra da Marcus Aurelius ve Commodus'un fermanına atıfta bulunarak hadım edilmiş diğer Hintli kölelerden bahsetmektedir.¹²⁸ Her halükarda, batı dünyasından Hindistan'a köle ithalatının, Hindistan'ın Batı'ya olan köle ihracatından daha az ve görece önemsiz olduğu göze çarpmaktadır.¹²⁹

Güney Hindistan'ın Roma Dünyasına yaptığı ihracatla ilgili arkeolojik kanıtlar, yazılı bilgilerle karşılaştırıldığında daha az sayıda olmasına rağmen oldukça açıklayıcıdır. Erythra Denizi'nin en işlek limanı olan Myos Hormos'ta bulunan Hint seramikleri ile carnelian adı verilen değerli bir taş buluntusu bu ürünlerin Güney Arabistan'dan ithal edildiğini göstermektedir. Bu durum, alt kıta ile olan bağlantıları doğrulamaktadır. Güney Hindistan'ın Coromandel kıyısındaki Viranpatnam-Arikamedu'daki Roma ticaret istasyonundaki kazılarda ve Güney Hindistan'daki diğer ticaret istasyonlarında bulunan Hint malları, Myos Hormos'ta bulunanlarla benzerlik göstermektedir. Arikamedu'da çok sayıda boyama teknesinin bulunması, Hindistan'dan ihraç edilen bazı müslinlerin burada boyandığının kanıtı olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu duruma alternatif olarak, batıdan ithal edilen kumaşların Hindistan'ın başka bölgelerinde satılmadan önce burada boyanmış olabileceği fikrini desteklemektedir. Myos Hormos'ta bulunan Roma kumaşlarının çokluğu bunların Hindistan pazarına yönelik olabileceğini ortaya koymaktadır.¹³⁰ Arikamedu'daki kazılarda çok sayıda değerli taş ortaya çıkmıştır. Arikamedu, Akdeniz'den sadece ithalat yapmakla kalmamış, aynı zamanda Akdeniz'e ihracat da yapmış önemli bir merkezdir.¹³¹

Tamil yazarları, kimlikleri çok açık olmayan Yavanalar¹³² ile batı dünyası arasında yapılmış ticarete atıfta bulunmaktadırlar. Ancak bunlar klasik

¹¹⁸ Plinius, *Naturalis Historia*, XVIII.22.96.

¹¹⁹ Plinius, *Naturalis Historia*, XXVII.5.14.

¹²⁰ Plinius, *Naturalis Historia*, XII.44.98.

¹²¹ Plinius, *Naturalis Historia*, XXXV.27.46.

¹²² *Periplus Maris Erythraei*, 56; 63; 65.

¹²³ Persius, *Satirae*, V.55.

¹²⁴ Digest or Pandects, 39.4.16-7.

¹²⁵ Petronius, *Satyricon*, 38.

¹²⁶ Celsus, *De Medicina*, VI.6.6; VI.6.9.

¹²⁷ Philostratus and Eunapius, *Vitae Sophistratum*, I.8.

¹²⁸ Digest or Pandects, 39.4.16.6-7.

¹²⁹ Sidebotham, 1986: 22.

¹³⁰ *Periplus Maris Erythraei*, 48; 49.

¹³¹ Meyer, 1982: 230.

¹³² Yavana, günümüz Afganistan'ında yer alan Badaşhan vilayetine bağlı bir ilçe.

kaynaklar kadar çok veya bilgilendirici değildir. Batılı yazılı referanslarda ve Güney Hindistan'da bulunan çok sayıda Roma Aurei'sinde¹³³ bu alışverişin teyidi vardır. Bu bölgenin önemli ticaret merkezlerinden biri olan Muziris, batılı tüccarların sık sık uğradıkları bir Erythra Denizi limanıdır.¹³⁴

Bir Tamil şiirinde, okyanusta giden gemiler ile Muziris'teki kıyı arasında küçük teknelerin nasıl yük taşıdığını anlatılmaktadır. Buna göre; gemiyle taşınan altından, pirinçten, balıklardan, biber çuvallarından ve diğer mallardan bahsedilmektedir. Bu gemilerin Yavanalı olduğuna dair özel bir atıf olmamasına rağmen, *Periplus Maris Erythraei*'de Roma İmparatorluğu'ndan gelen gemilerin Batı Hindistan'daki bir liman olan Barygaza'ya sık sık altın getirdiği bilgisi yer almaktadır.¹³⁵ Bir Hintli kaynağa göre, inciler güzellikleri ve satışlarından elde edilen yüksek kâr nedeniyle bahse değer görülmüştür. Değerli taşların Roma Dünyasına ihracatı, tarihi belirsiz başka bir Tamil şiirinde de kanıtlanmıştır. Ayrıca; Hindistan'daki çeşitli eyaletler, bazıları muhtemelen Roma Dünyasına ihraç edilen birçok farklı ipek türünün üretim merkezidir.¹³⁶

Hindistan'ın Roma Dünyasına yaptığı ihracata oranla ne kadar ürün ithal ettiği konusunda batılı kaynaklar, alt kıtaya ihraç edilen çok sayıda üründen bahseder. Akdeniz Bölgesi'nden gelen mercan önemli bir Hint ithalatıydı.¹³⁷ Plinius'un anlattığı gibi, Romalılar arasında Hint incileri ne kadar değerliyse, Hintliler için de mercan o kadar değerliydi. Plinius'a göre mercanın en iyileri Galia, Sicilya, Gravisca, Napoli ve Erythra Denizi kıyılarında bulunmaktadır.¹³⁸ Hindistan ihracat için kaliteli değerli taşlar üretme konusundaki popülerliğine rağmen, batıdan "topaz taşı" ithal etti.¹³⁹ Bunların Erythra Denizi üzerindeki Topazos Adası'ndan¹⁴⁰ veya Mısır'daki Thebaid'den gelmiş olabileceği ihtimali de vardır.¹⁴¹

Naturalis Historia'da ve *Periplus Maris Erythraei*'de, Hindistan'ın değerli taşları ve incileri karşılığında bakır ve kalay ithal ettiği belirtilmektedir.¹⁴² Diğer Hint ithalatını, antimon¹⁴³, realgar taşı ve orpimenti¹⁴⁴ içermektedir. Hindistan ayrıca, tekstilde önemli bir üretim merkezi olan Mısır'dan, ince keten ile her türden kumaş türlerini ithal etmiştir.¹⁴⁵ Hindistan ayrıca batıdan tatlı yonca, alabalık ve ham cam almıştır.¹⁴⁶ Viranpatnam-Arikamedu'daki Roma ticaret istasyonu, Hindistan'a yapılan cam ithalatı için arkeolojik kanıtlar ortaya koymaktadır. Ayrıca sitede cam fabrikası da tespit edilmiştir.

¹³³ Değeri 25 gümüş sikkeye karşılık gelen Roma altın sikkesi.

¹³⁴ *Periplus Maris Erythraei*, 54; Plinius, *Naturalis Historia*, VI.26.104.

¹³⁵ *Periplus Maris Erythraei*, 49.

¹³⁶ Kautiliya, *Arthashastra*, II.11.107-114.

¹³⁷ *Periplus Maris Erythraei*, 39; 49; 56; Kautiliya, *Arthashastra*, II.11.42.

¹³⁸ Plinius, *Naturalis Historia*, XXXII.11.21-23.

¹³⁹ *Periplus Maris Erythraei*, 56.

¹⁴⁰ Plinius, *Naturalis Historia*, XXXVII.32.108.

¹⁴¹ Plinius, *Naturalis Historia*, XXXVII.32.109.

¹⁴² Plinius, *Naturalis Historia*, XXXIV.48.163; *Periplus Maris Erythraei*, 49; 56.

¹⁴³ İlaç ve kozmetik sektöründe kullanılan bir elementtir.

¹⁴⁴ Boya maddesi olarak kullanılan bir taştır.

¹⁴⁵ *Periplus Maris Erythraei*, 48; 49.

¹⁴⁶ *Periplus Maris Erythraei*, 49; 56.

Arikamedu, MS I. ve II. yüzyıllarda Roma ticareti için bir liman olarak kullanılmakla kalmamış, MS IV. yüzyılda bile yerleşime sahne olmuştur. Roma-Hindistan ticaretiyle uğraşan diğer Hint limanları da aynı dönemde gelişmiştir.¹⁴⁷

İskenderiye ve Sayda, batı dünyasında cam endüstrisinin büyük merkezleri olarak tespit edilmişlerdir. Quseir el-Qadim'de yoğun bir cam imalatının varlığı görülmüştür. Muhtemelen; Myos Hormos, Berenice ve diğer Mısır-Erythra Denizi limanları da hem yerel kullanım, hem de ihracat için cam üretimi yapmıştır. Kuşkusuz, Hindistan'a ihraç edilen camın çoğu, gerçekten de orada üretilmedilerse bile Mısır-Erythra Denizi limanlarından geçmiştir.¹⁴⁸

Hintliler, şarap ihracatını batıdaki bölgelerden yapmışlardı. Laodikeia ve Arap menşei şarapları tüketmişlerdir. Ancak İtalya menşei markaları daha çok tercih etmişlerdir.¹⁴⁹ Arikamedu ve diğer Hint limanlarındaki Akdeniz amforalarının varlığı, *Periplus Maris Erythraei*'de belirtilen Hindistan ile şarap ticaretini doğrulamaktadır. Arikamedu'da bulunan bazı Hint gemilerinin Myos Hormos'takilerle benzerlikler göstermeleri bu iki liman arasında doğrudan veya dolaylı bir ticaret bağlantısı olduğunu ortaya koymaktadır.¹⁵⁰

Augustus ve Tiberius'un gümüş Denarileri, Hindistan'da en çok sayıda bulunan Roma sikkeleri olarak tespit edilmiştir. Augustus-Tiberius Dönemi'nde Hint madeni para depolarındaki gümüşün kalitesi oldukça iyi bulunmuştur.¹⁵¹ MS I. yüzyıldan III. yüzyıla kadar Roma sikkelerinin yalnızca altın Aureiler ve Denarilerden ibaret olduğu görülmektedir. Hindistan'daki Roma sikkelerinin çoğu muhtemelen MS 106'da Nebati Krallığı'nın ilhakına kadar Erythra Denizi'ni çevreleyen tek Roma eyaleti olan Mısır'dan sevk edilmiştir. Mısır'da basılmış çok az sayıda Roma Tetradrakhisi bulunmuştur. Denari ve Aurei'nin Mısır'a ithalatı üzerindeki emperyal kısıtlamaya rağmen burada bulunanlar esas olarak Roma ordusu tarafından kullanılıyordu. Doğu ticaretinde imparatorluk, altın ve gümüş ihraçlarını kullanmak isteyenlere özel muafiyet sağlamıştır. Hindistan'da bulunan Roma sikkeleri istiflenmiş biçimde farklı yerlerde ele geçmiştir. Bu sikkelerin ithalatları ile ilgili bilgiler özellikle *Periplus Maris Erythraei*'de belirtilmiştir.¹⁵²

Sonuç

Erythra Denizi coğrafi konumu nedeniyle Doğu ile Batı dünyasının önemli kontak noktalarından biridir. Bu deniz üzerinde ve etrafında yapılan denizcilik faaliyetleri çok eski zamanlara kadar uzanmaktadır. Söz konusu faaliyetlerin önemli aktörlerinden biri de Romalılar'dır. Erythra Denizi Roma'nın Doğu politikaları çerçevesinde özellikle ticari ilişkilerinde önemli bir geçiş noktası olmuştur. Ancak Roma bu coğrafyada tek hakim güç ya da rakipsiz değildir. Parthlar bu rakiplerden biri olup Roma-Parth mücadelesi

¹⁴⁷ Wheeler, 1946: 17.

¹⁴⁸ Roth, 1979: 144-181.

¹⁴⁹ *Periplus Maris Erythraei*, 49; 56.

¹⁵⁰ Johnson-Whitcomb, 1979: 68-70.

¹⁵¹ Rodewald, 1976: 49.

¹⁵² *Periplus Maris Erythraei*, 49; 56.

uzun süre devam etmiştir. Erythra Denizi çevresinde varlıklarını sürdüren Sabalar, Nebatiler, Axumlular, Palmyralılar ve Hadramutlular gibi halkların yanı sıra yine bu bölgede özellikle ticari gemiler için ciddi bir tehdit unsuru oluşturan korsan grupların mevcudiyeti de söz konusudur.

Kartacalılarla karşılaşana kadar denizcilik konusunda çok fazla bilgiye ve deneyime sahip olmayan Romalılar, Pön Savaşları'nda edindikleri tecrübe sayesinde kendilerini geliştirmişlerdir. Karayolu vasıtası ile yapılan ticaretteki maliyet artışı, güvenlik sorunları ve zaman kaybı gibi dezavantajlar nedeniyle ticarete deniz yolu taşımacılığı tercih edilmeye başlamıştır. Erythra Denizi konumu gereği Roma'nın ticari faaliyetlerinde zaman içerisinde etkin bir noktaya gelmiştir. Bu süreç içerisinde özellikle Augustus'un atmış olduğu adımlar (Erythra Denizi Limanlarına giden çöl yollarının güvenliğinin sağlanması, sulama istasyonlarının kurulması, büyük müstahkem komplekslerin kurulması, Gallus komutasındaki Felix Arabia seferi v.b.) bölgedeki deniz ticaretinin gelişmesi için kayda değerdir.

Erythra Denizi üzerindeki gemi taşımacılığı için önemli bir konu da Muson ve Hippalus Rüzgârlarının etkisidir. Gemiciler bu rüzgârların mevsimsel etkilerini hesaba katarak yola çıkmışlar ya da güvenli limanlarda beklemişlerdir. Örneğin Erythra Denizi'nden Hippalus Rüzgârının etkisiyle Hindistan'a yelken açan bir gemi bu rüzgârın etkisiyle yolculuğunu daha çabuk şekilde tamamlarken geri dönüş için de aynı etkiden yararlanmak amacıyla özellikle Kasım ayı başlarında esen kuzeydoğu Musonunun başladığı anı beklemiştir.

Roma Erythra Denizi ticaretinde pekçok limandan yararlanmıştı. Bunlar içerisinde Myos Hormos ve Berenice Limanları ön plana çıkmıştır. Özellikle Augustus Döneminde Myos Hormos Uzak Doğu ticaretinde ana liman olarak değerlendirilebilir. Berenice Limanı yapısal olarak Myos Hormos kadar güvenli olmasa da pek çok ürünün taşındığı ve dağıtımının yapıldığı bir Erythra Denizi Limanı'dır. Erythra Denizi ve çevresindeki yoğun ticari faaliyetler sayesinde Mısır limanlarının, Doğu Çölü yollarının ve bu denize yakın bölgelerde bulunan irili ufaklı tüm halkların kayda değer bir gelişim göstermesine katkı sağlamıştır. Romalılar Güney Arabistan ve Hindistan'dan ithal edilen birçok malzemeyi Akdeniz pazarı için ya da Erythra Denizi kıyısındaki diğer ülkelere yeniden ihraç etmek üzere mamul ürünlere dönüştürdükleri için kazançlı çıkmışlardır.

Roma'nın Erythra Denizi'ni kullanarak yaptığı ithalat ve ihracatta Güney Arabistan ile Hindistan ana rotalardır. Romalı gemi filoları Erythra Denizi üzerinden pek çok miktarda ve türde emtianın ticari taşımacılığını yapmıştır. Roma Dünyası ile Güney Arabistan ve Hindistan arasında ticareti yapılan ürünlerin türü, maliyeti ve miktarının incelenmesi, Roma'nın Erythra Denizi ticaretinin bu yönü hakkında bazı sonuçlar çıkarmamızı sağlar. Erythra Denizi ticaretinde alınıp satılan malların türlerinin analizi, imparatorluk tarafından ithal edilen birçok malın en azından Romalı aristokratlar tarafından lüks olarak görülmediğini aksine ihtiyaç olarak görüldüğünü ortaya koymaktadır. Varlıklı Romalılar tıbbi, dini ve mutfak amaçlı olarak başta myrrh ve frankincense olmak üzere çok sayıda farklı ürün kullanmışlardır. Bu ticarete temel ihtiyaç ürünleri olduğu kadar çoğunlukla lüks sayılabilecek ürünler

vardır. Buradan Roma'ya yapılan ithalatın çoğunun aristokratik yapıdaki kişiler için gerçekleştirildiği sonucuna varılabilir.

Erythra Denizi ticaretinin Roma ithalatı veya ihracatındaki hacmini tam anlamıyla tahmin etmek zordur. Yazılı kaynaklar ve arkeolojik kanıtlar, Augustus'tan MS III. yüzyılın başlarına kadar olan dönemde ticaret hacminin önceki ve sonraki dönemlere göre daha büyük olduğunu ortaya koymaktadır. MS III. yüzyılda yaşanan ekonomik kriz Erythra Denizi'ndeki Roma ticari faaliyetlerinin azalmasına neden olmuştur.

Kaynakça

Antik Kaynaklar

- ANONYMOUS, 2010. *Periplus Maris Erythraei*, Ed. G. Wynn Brereton Huntingford.
- ANONYMOUS, 1932. *Digest or Pandects*, Trans. S. P. Scott, Cincinnati.
- ARRIANUS, 1893. *Alexandru Anabasis et Indica*, Ed. Edward James Chinnock, London.
- CASSIUS Dio, 1914. *Romaika*, Trans. Earnest Cary, Loeb Classical Library, Cambridge.
- CELSUS, 1971. *De Medicina*, Walter George Spencer. Cambridge, Massachusetts. Harvard University Press.
- COLUMELLA, 1954. *De Re Rustica*, V.II: B.5-9. Trans. E. S. Forster, Edward H. Heffner, Cambridge.
- DIO Chrysostom, 1932. *Orations*, 1-11, Trans. J. W. Cohoon, Loeb Classical Library, Cambridge.
- DIODORUS S., 1935. *Bibliothèque*, V. II: B 2.35-4.58. Trans. C. H. Oldfather. Loeb Classical Library, Cambridge.
- HERODOTUS, 1920. *Historiae*, Trans. A. D. Godley, Cambridge.
- KAUTILIYA, 1992. *Artrasiistra*, Trans. and Ed., L.N. Rangarajan, India.
- PERSIUS, 2005. *Satirae*, Trans. Niall Rudd, Liverpool.
- PETRONIUS, 1913. *Satyricon*, Ed. Michael Heseltine, London.
- PHILOSTRATUS, 1912. *Vita Apollonii*, Trans. F. C. Coneybeare, Loeb Classical Library.
- PHILOSTRATUS and EUNAPIUS, 1938. *Vitae Sophistratum*, Trans. Wilmer Cave Wright, London,
- PLINIUS, 1855. *The Naturalis Historia*, Trans. Jhon Bostock, H. T. Riley, London.
- PROCOPIUS, 1914. *De Bello Persico*, Trans. H. B. Dewing, Cambridge.
- PTOLEMAİOS, 1991. *Geographia*, Trans. Edward Luther Stevenson, New York.

STRABO, 1924. *Geographika*, Edt. H. L. Jones, London.

SUETONIUS, 1889. *De Vita Caesarum*, Trans Alexander Thomson, Philidelphia.

Modern Kaynaklar

ADAMS, C., 2007. *Land Transport in Roman Egypt*, Oxford.

BAGNALL, R.S. – HELMS, C. – VERHOOGT, A.M.F.W., 2000. *Documents from Berenike 1: Greek Ostraka from the 1996-1998*, Bruxells.

BERNSTEIN, William J., 2008. *A Splendid Exchange*, New York.

BOWEN, R. L. Jr., 1958. "Irrigation in Ancient Qataban, Beihan" *Archaeological Discoveries in South Arabia*, Baltimore, p.43-131.

BOWERSOCK, G. W., "A Report on Arabia Provincia", *Journal of Roman Studies*, 61, p. 219-242.

CASSON, L., 1971. *Ships and Seamanship in the Ancient World*, New Jersey.

CASSON, L., 1980. "Rome's Trade with the East: The Sea Voyage to Africa and India" *T.A.P.*, 110, p. 21-36.

CASSON, L., 1989. *The Periplus Erythraei: Text with Introduction, Translation, and Commentary*, Princeton.

CASSON, L., 1991. *The Ancient Mariners, Seafarers and Sea Fighters of the Mediterranean in Ancient Times*, Princeton.

COBB, Matthew, 2015. "The Chronology of Roman Trade in the Indian Ocean from Augustus to Early Third Century CE" *Journal of the Economic and Social History of the Orient*, p. 362-418.

COMFORT, H., 1960. "Some Imported Pottery at Khor Rori (Dhofar)", *Bulletin of the American Schools of Oriental Research*, p. 15-20.

CORBIER, M., 2008. "The Economy of the Empire", *The Cambridge Ancient History: The Crisis of Empire A.D. 193-197*, edit. Bowman Alan K., Peter Garnsey, Averil Camaron, Cambridge, p.327-440.

CRONE, P., 1987. *Meccan Trade and the Rise of Islam*, Princeton.

DOE, D. B., 1971. *Southern Arabia*, London.

FARIS, N. A., 1938. *The Antiquities of South Arabia*, Princeton.

GARDNER, P., 1886. *The Coins of the Greek and Scythic Kings of Bactria and India in The British Museum*, London.

GOLDSWORTHY, A., 2006. *The Fall of Carthage The Punic Wars 265-146 BC.*, London.

GREENE, K., 1990. *The Archaeology of the Roman Economy*, USA.

GUPTA, P. L., 1969. "Roman Trade in India" *Dr. Satkari Mookerji Felicitation Volume (The Chowkhamba Sanskrit Studies 69)*, India, p.169-180.

- HAYWOOD, J., 2000. *Historical Atlas of the Classical World 500 BC–AD 600*, New York.
- HOLMES, G. C. Vincent, 1906. *Ancient and Modern Ships*, London.
- HOPKINS, K., 2018. *Sociological Studies in Roman History*, Cambridge.
- HOURANI, G. F., 1975. *Arab Seafaring in the Indian Ocean in Ancient and Early Medieval Times*, New York.
- JOHNSON, W. R. - DONALD S. W., 1979. "Pottery: Roman Pottery-Islamic Pottery" *Quseir Al-Qadim 1978 Preliminary Report*, Princeton, p. 67-143.
- JONES, A. H. M., 1974. "Asian Trade in Antiquity" *The Roman Economy, Studies in Ancient Economic and Administrative History*, Oxford, 140-150.
- MACKAY, Christopher S., 2004. *Ancient Rome: A Military and Political History*, Cambridge.
- MATTINGLY, H., 1962. *Roman Coins from the Earliest Times to the Fall of the Western Empire*, London.
- MCLAUGHLIN, Raoul, 2010. *Rome and the Distant East*, London.
- MEYER, C., 1982. "Roman Glass" *Quseir al-Qadim 1980 Preliminary Report (ARCE Reports 7)*, Malibu, p. 215-232.
- MEYER, C., 1992. *Glass from Quesir al-Qadim and the Indian Ocean Trade*, Chicago.
- MILLAR, F., 1998. "Caravan Cities: The Roman Near East and Long-Distance Trade by Land" *Modur Operandi: Essays in Honour of Geoffrey Rickman*, Ed. Michek Austin, London, p. 122-137.
- MILES, R., 2011. *Carthage Must Be Destroyed*, London.
- MILLER, James I., 1969. *The Spice Trade of the Roman Empire 29 BC to AD 641*, London.
- MOOREN, Leoan, 1972. "The Date of SB V 8036 and the Development of the Ptolemaic Maritime Trade with India" *Ancient Society*, 3, p. 127-133.
- POTTS, Daniel T., 1990. *The Arabian Gulf in Antiquity*, Oxford.
- RASCHKE, M. G., 1978. "New Studies in Roman Commerce With the East" *ANRW*, 9/2, p. 604-1378.
- RODEWALD, C., 1976. *Money in the Age of Tiberius*, Manchester.
- ROTH, A., 1979. "Glass" *Quseir al-Qadim 1978 Preliminary Report*, Princeton, p.144-181.
- RYCKMANS, G., 1949. "Inscriptions Sud-Arabes, Huitieme serie" *Le Museon*, 62, p. 55-124.
- SALLES, J. F., 1996. "Hellenistic Seafaring in the Indian Ocean: A Perspective from Arabia" *Tradition and Archaeology*, Ed. Himanshu P. Ray, New Delhi, p. 115-146.

- SCHMITTHENNER, W., 1979. "Rome and India: Aspects of Universal History during the Principate" *JRS*, 69, p. 90-106.
- SCHOFF, Wilfred H., 1913. "The Name of the Erythraean Sea" *Journal of the American Oriental Society*, 33, p. 349-362.
- SHAW, Ian, 2000. "Egypt and the Outside World" *The Oxford History of Ancient Egypt*, Ed. Ian Shaw, p. 308-323.
- SIDEBOTHAM, S. E., 1986. *Roman Economic Policy In The Erythra Thalassa 30 B.C.-A.D. 217*, Leiden.
- SIDEBOTHAM, S. E., 1989. "Ports of the Black Sea and the Arabia-India Trade" *The Eastern Frontier of the Roman Empire: Proceedings of a Colloquium*, Ed. D. H. French, Oxford, p. 485-509.
- SIMON, Robert, 2002. "Aelius Gallus' Campaign and the Arab Trade in the Augustan Age" *Acta Orientalia Academiae Scientiarum Hungaricae*, 55/4, p. 309-318.
- SINGER, C., 2007. "An outline history of the South Arabian incense trade" *Food for the Gods: New Light on the Ancient Incense Trade*, Ed. D. Peacock, Oxford, p. 4-27.
- SWABE, J., 2002. *Animals, Disease and Human Society: Human-animal Relations and the Rise of Veterinary Medicine*, Taylor&Francis e-Library.
- TEKİN, Oğuz, 2012. *Eski Yunan ve Roma Tarihine Giriş*, İstanbul.
- TOMBER, Roberta, 2007. "Rome and Mesopotamia: Importers into India in the First Millennium AD." *Antiquity*, 81, p. 972-988.
- TOMBER, Roberta, 2008. *Indo-Roman Trade: From Pots to Pepper*, London.
- VAN BEEK G. - GLEN H. C. - ALBERT J., 1963. "An Archaeological Reconnaissance in Hadramaut, South Arabia-A Preliminary REPORT" *Annual Report of the Board of Regents of the Smithsonian Institution*, Washington, p. 521-545.
- VAN TILBURG, CORNELIUS, 2007. *Traffic and Congestion in the Roman Empire*, Canada.
- VOGT, B., 1996. "Bronze Age Maritime Trade in the Indian Ocean: Harappan Traits on the Oman Peninsula" *The Indian Antiquity*, Ed. Julian Reade, London, p. 107-132.
- WARMINGTON, H. E., 1974. *The Commerce Between the Roman Empire and India*, London.
- WEIGALL, A. E. P., 1909. *Travels in the Upper Egyptian Deserts*, London.
- WHEELER, R. E. M., 1946. "Arikamedu: an Indo-Roman Trading Station on the East Coast of India" *Ancient India*, 2, p. 17-124.
- WHEELER, R. E. M., 1954. *Rome beyond the Imperial Frontiers*, London.
- WHITEWRIGHT, J., 2007. "How fast is fast? Technology, trade and speed under sail in the Roman Red Sea" *Natural Resources and Cultural Connections of the Red Sea*, Ed. J. Starkey, Oxford, p. 77-87.

- VAN BEEK G. - GLEN H. C. - ALBERT J., 1963. "An Archaeological Reconnaissance in Hadramaut, South Arabia-A Preliminary REPORT" *Annual Report of the Board of Regents of the Smithsonian Institution*, Washington, p. 521-545.
- VAN TILBURG, CORNELIUS, 2007. *Traffic and Congestion in the Roman Empire*, Canada.
- WEIGALL, A. E. P., 1909. *Travels in the Upper Egyptian Deserts*, London.
- WHEELER, R. E. M., 1946. "Arikamedu: an Indo-Roman Trading Station on the East Coast of India" *Ancient India*, 2, p. 17-124.
- YILDIRIM, E., 2012. "Roma-Parth Mücadelesinde Fırat Nehri'nin Jeopolitik Önemi" *Tarihin Peşinde*, 7, s. 45-64.
- YOUNG, G. K., 2001. *Rome's Eastern Trade: International Commerce and Imperial Policy 31 BC - AD 305*, London.



Harita 1: Roma İmparatorluğu Döneminde Kızıldeniz'in Durumu (Sidebotham, 1986)