

IX. Asırda Çin’de Meydana Gelen Huang Chao(黃巢) İsyanı’nın Müslüman Deniz Ticaretine Etkisi

The Effect of the Huang Chao (黃巢) Revolt in China in the 9th Century on Muslim Sea Trade

İbrahim GÜNEŞ *

Orta Çağ’da Basra ve Kulzüm üzerinden Çin’e yapılan deniz ticareti, Abbasiler’in Tang Hanedanı ile kurduğu müspet ilişkiler sayesinde bir hayli gelişmişti. Fakat Huang Chao adında bir tuz tüccarının önderlik ettiği bir grup Çinli isyancı, 875-884 yılları arasında dokuz yılı aşkın bir süre boyunca Çin’in güney kısımlarını yağmalamıştır. Bu isyan, kısa bir süre içinde büyüyerek Çin’in önemli bir kısmına sirayet eden bir halk ayaklanmasına dönüşmüştür. Devletin aciz kalması neticesinde Türk kökenli Shatuoların elebaşlarını katledip isyancıları öldürmesine kadar geçen süreçte, Müslüman tüccarların yoğun olarak yaşadığı Hanfu ve Kanton bölgesi gibi devrin birçok ticaret merkezi büyük bir yıkım yaşamıştır. Ebû Zeyd es-Sirâfi ve Mesudî gibi Arap bazı müellifler, bu isyan sırasında 100.000-120.000 arasında Müslüman, Yahudi ve Hıristiyan tüccarın katledildiği yazarlar. Devrin diğer kaynakları tahlil edildiğinde ise bu kayıtların isyanın Müslüman dünyası ile Çin arasındaki ticarete uzun vadeli bir etkide bulunmadığını gösteren güçlü kanıtlar sunarlar. Bundan hareketle bu çalışmada, Tang Hanedanı zamanında (618-905) Çin’de meydana gelen Huang Chao İsyanı ve bu isyanın sebep olduğu hercümercün Müslüman deniz ticaretine olan etkisini incelenecek, ayrıca bu süreçte Müslüman ülkelerle Çin arasında devam eden deniz ticaretinin büyük zarar gördüğü şeklindeki rivayetlerin gerçeği yansıtıp yansıtmadığına bakılacaktır.

* Dr. Öğr. Üyesi, Muş Alparslan Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü
ibrahimgn02@gmail.com
ORCID: 0000-0002-2080-8870
Muş / TÜRKİYE

* Assist. Prof. Dr Muş Alparslan University, Faculty of Arts and Sciences, Department of History
ibrahimgn02@gmail.com
ORCID: 0000-0002-2080-8870
Muş / TÜRKİYE

Anahtar Kelimeler:

Huang Chao İsyanı, Ticaret, Çin, Abbasiler, Tang Hanedanı, Shatuolar.

Abstract

In the Middle Ages, maritime trade to China via Basra and Kulzum was highly developed thanks to the positive relations established by the Abbasids with the Tang Dynasty. But a group of Chinese rebels led by a salt merchant named Huang Chao plundered the southern parts of China for over nine years between 875 and 884. This rebellion grew into a popular uprising that spread to a significant part of China in a short time. Many trade centers of the period, such as Hanfu and Canton region, where Muslim traders lived intensely, experienced a great destruction in the process until the Shatuo of Turkish origin murdered the ringleaders and killed the rebels due to the inability of the state. Some Arab authors such as Abu Zayd al-Sirâfi and Masudi write that 100,000-120,000 Muslim, Jewish, and Christian merchants were killed during this revolt. When the other sources of the period are analyzed, it is seen that these records provide strong evidence that despite the bloody events of the rebellion, they did not have a long-term effect on the trade between the Muslim world and China. Based on this, the study will examine the Huang Chao Revolt that took place in China during the

Başvuru/Submitted: 16/01/2023

Kabul/Accepted: 01/08/2024

Tang Dynasty (618-905) and the effect of the panhandle on Muslim maritime trade caused by this revolt. It will be checked whether the rumors in the form reflect the truth or not.

Keywords:

Huang Chao Revolt, Trade, China, Abbasids, Tang Dynasty, Shatuo.

Makale Bilgileri

Atıf: Güneş, İ. (2024). IX. Asırda Çin’de Meydana Gelen Huang Chao(黃巢) İsyanı’nın Müslüman Deniz Ticaretine Etkisi. *Selçuk Türkiyat*, (62): 01-21. Doi: 10.21563/sutad.1538386

Etik Kurul Kararı: Etik Kurul Kararından muaftır.

Katılımcı Rızası: Katılımı yok.

Mali Destek: Çalışma için herhangi bir kurum ve projeden mali destek alınmamıştır.

Çıkar Çatışması: Çalışmada kişiler ve kurumlar arası çıkar çatışması bulunmamaktadır.

Telif Hakları: Çalışmada kullanılan görsellerle ilgili telif hakkı sahiplerinden gerekli izinler alınmıştır.

Değerlendirme: İki dış hakem / Çift taraflı körleme.

Benzerlik Taraması: Yapıldı – iThenticate.

Etik Beyan: sutad@selcuk.edu.tr, selcukturkiyat@gmail.com

Lisans: Bu eser Creative Commons Atıf-GayriTicari 4.0 Uluslararası (CC BY-NC 4.0) lisansı ile lisanslanmıştır.

Article Information

Citation: Güneş, İ. (2024). IX. Asırda Çin’de Meydana Gelen Huang Chao(黃巢) İsyanı’nın Müslüman Deniz Ticaretine Etkisi. *Selçuk Türkiyat*, (62): 01-21. Doi: 10.21563/sutad.1538386

Ethics Committee Approval: It is exempt from the Ethics Committee Approval.

Informed Consent: No participants.

Financial Support: The study received no financial support from any institution or project.

Conflict of Interest: No conflict of interest.

Copyrights: The required permissions have been obtained from the copyright holders for the images and photos used in the study.

Assessment: Two external referees / Double blind.

Similarity Screening: Checked – iThenticate.

Ethical Statement: selcukturkiyat@gmail.com, fatihnumankb@selcuk.edu.tr

License: Content of this Journal is licensed under Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International (CC BY-NC 4.0)

Giriş

Orta Çağ'da Müslüman ülkelerin Çin ile yaptıkları ticarî faaliyetler, özellikle Abbasilerin gayretiyle ileri bir safhaya taşınmıştır. Nitekim Kulzüm (Süveys) ve Basra Körfezi üzerinden iki kol halinde Çin'e kadar devam eden ticarî yolların deniz ayağı oluşturan güzergâhlar, bu dönemde önemli bir transit ticaret rotası haline gelmiş, bunda da Abbasilerin Çin'in Tang Hanedanı ile yürüttüğü eliçilik teatisi etkili olmuştur (Schottenhammer, 2015b, s. 177-241; George, 2015, s. 1-46). Uzun yıllar boyunca devam eden ve Müslüman ülkelerle Çin arasında kurulan deniz ticaret trafiğinin bir neticesi olarak, iki taraf arasında müspet gelişmeler meydana gelmiştir (El-Sâmîr, 2008, s. 663-679). Öyle ki Müslüman tüccarlar, Çin'in değerli zanaat eşyalarını, seramik, ipek, ipekli kumaşlarını ve çeşitli süs eşyalarını Müslüman ülkelere getirip satarken, bu ülkelerden de envai türdeki atları ve silahları Çin'e götürmekteydiler. Fakat bazı Arap kaynaklarının iddiasına göre, Huang Chao İsyanı sırasında Çin'de iş yapan birçok Müslüman ve Yahudi tüccarın katledilmesi, iki taraf arasında yapılan deniz ticaretini uzun bir süre aksattığı rivayet edilmektedir (Ebû Zeyd es-Sirâfî, 2012, s. 41; Mesudî, 2014, s. 103). Yabancı tüccarların ticarî faaliyetleri, Çin'e ekonomik anlamda faydası olmasına rağmen, isyancıların bu tüccarlara kasıtlı olarak saldırmaları ise bir hayli şaşırtıcıdır. Süleyman et-Tacir adında IX. asrın ilk yarısında eserini kaleme alan bir Arap müellif, Müslümanların Çin ile yaptıkları bu ticaret sayesinde halkın refah içinde yaşadığını ve birçok Çinli'ye de iş kapısı oluşturduğunu belirtir (Süleyman et-Tacir, 2012, s. 22-23). Bu nedenle isyanın nedenlerini iyi tahlil etmek gerekmektedir.

Aslında Orta Çağ'da Çin işi zanaat eserleri ve ipek böceklerinden elde edilen ipekli kumaşlar, Müslüman tüccarların Çin'e gelmelerinin temel sebeplerinden birini teşkil etmekteydi. Huang Chao İsyanı sırasında dut ağaçları zarar görünce, haliyle ipek böcekleri de telef olmuştur (Ebû Zeyd es-Sirâfî, 2012, s. 40; Mesudî, 2014, s. 104). Esas problem de burada başlamaktadır ki gerçekte bu hadise, tüccar akışına set çekecek kadar derin etkileri olmuş muydu? Aslında isyandan kısa bir süre sonra eserini kaleme alan Ebû Zeyd es-Sirâfî'nin anlattıklarını referans alırsak, burada iş yapan tüccarların çoğunun katledildiği, sağ kalanların sırtına zorunlu olmadıkları halde yeni vergilerin yüklendiği, mallarının gasp edildiği ve gemi sahiplerine de zulüm edilmeye başlandığı anlaşılmaktadır. Müellif de bu sebeple olacak ki Allah'ın Çin'den bereketi aldığını, denizlerin gidilemez hale geldiğini, Sirâf ve Umman'daki kaptanlara ve kılavuzlara bahşedilen imkânlarının da böylece ortadan kalktığını belirtmektedir (Ebû Zeyd es-Sirâfî, 2012, s. 41).

Ebû Zeyd es-Sirâfî'nin aktardığı bu rivayetten sonra şimdi can alıcı soruya gelelim: müellifin anlattıkları, eserini yazdığı tarihinin ait kısa süreli bir durum muydu yoksa gerçekte de isyanın bu denli uzun süren etkilileri olmuş muydu? Aslında bu, IX-X. asır kaynakları referans alınarak incelenmesi neticesinde, çözüme kavuşturulacak bir problem olarak gözükmektedir. Bizim de amacımız bu olacaktır. Ayrıca IX-XIV. asırda eserlerini kaleme alan İbn Hurdazbih, Mesudî, İbn Havkal, Makdisî, İdrisî, Zekeriyâ Kazvinî, Ebu'l-Fidâ ve Hamdullah Mustevfî gibi diğer coğrafyacılarının kayıtlarına müracaat etmek de, Ebû Zeyd es-Sirâfî'nin kaydettiklerini teyit etmek adına, doğru bir

metodolojik yaklaşım olacaktır. Burada da ilk olarak, deniz ticaretine olan etkilerini iyi tahlil etmek adına, isyanın sebepleri ile birlikte genişleme safhalarını iyi ortaya koymak gerekecektir. Bu münasebetle, araştırmamızın birinci bölümünde Huang Chao İsyanı'nın sebep olduğu hadiseler ile birlikte, isyanın seyri üzerinde durulacak; ikinci bölümde ise 852 yılında eserini yazmış olan Süleyman et-Tacir'in kayıtlarını, isyandan sonra eserlerini kaleme alan diğer müelliflerin anlattıklarıyla karşılaştırmak suretiyle bu ticarete bir farklılık olup olmadığına bakılacaktır. Böylece hem Süleyman et-Tacir'in kayıtları üzerinden bir değerlendirilmeye gidilecek hem de isyandan sonra kaleme alınan kaynaklara bakılarak Huang Chao İsyanı'nın kısa veya uzun vadeli ticarete olan etkilerinin birer değerlendirilmesi yapılacaktır.

1. Bir Halk Ayaklanması Olarak Huang Chao İsyanı (875-884)

Çin'de 875-884 yılları arasında Huang Chao'nun önderlik ettiği ve yaklaşık on yıl süren isyan hakkında günümüzde çeşitli nitelikte çalışmalar yapılmıştır. Modern tarihçiler tarafından ağırlıklı olarak Çin kaynakları üzerinden yapılan incelemelerin sonucunda bu isyan, bir halk ayaklanması olarak kabul görmüştür. Fong'un (2006, s. 2) belirttiği üzere, Çin'de XIX. asrın ortalarında yaşayan Çinli komünistler, Huang Chao'yu halkın haklarını savunan bir kişi olarak överler. Ayrıca aynı araştırmacının öne sürdüğü gibi, teorik olarak da olsa, bazı dönemlerde yaşanan refahtan sonra yaşam şartlarında keskin bir düşüş gözlemlenebilmektedir. Bunun neticesinde bu süreçlerde toplum içerisinde şiddet eylemlerinde bir yükselme eğiliminin ortaya çıkması olağan bir durumdur. IX. asrın sonlarına doğru Çin'de de bunun gibi halkın refah düzeyinde keskin bir düşüş olmalıydı. Nitekim VIII. asra kadar Çin'in önemli bir gelir kaynağını oluşturan tuz üretimi ve buna dayalı bölgesel ve uluslararası ticaret, aynı asrın ortalarından itibaren gelirin yarısının işletmeciye, yarısının ise devlete verilme usulünün tatbik edilmesiyle tüccarlar için eskiye nazaran artık kâr oranı bir hayli az olan bir meşguliyet halini almıştı. Daha sonra tuz fiyatına devlet tarafından müdahale edilmesi, çıkarılan tuzun da daha yüksek meblağda tüccarlara satılmaya başlanması, tuz tüccarlarının eline geçen parayı bir hayli azaltacaktı. Buna 830 yılından 869 yılına kadar devam eden yaklaşık otuz dokuz yıllık bir kıtlık da eklenince, iyice belirginleşen toplumsal huzursuzluk, Çin'de bir sosyal patlamayla neticelenmiştir (Yıldırım, 2021, s. 156; Somers, 2007, s. 727-730; Tong, 2021, s. 175-176; Xiong, 2017, 156).

İsyanın sebepleri, elbette bununla bitmemektedir. Öyle ki bu kaotik ortamı meydana getiren gelişmelerin Çin'in iç hadiselerinin bir sonucu olduğunu kabul etsek de, yukarıda zikrettiğimiz üzere, ülkedeki Müslüman ağırlıklı yabancı tüccarların varlığı, burada bir diğer önemli faktör olmalıydı. Zira Arapça kaynaklarda geçen dut ağacı detayı ve bu detayda da ipeğin İslam ülkelerine ihracatının kesildiğine dair bilgi (Ebû Zeyd es-Sirâfi, 2012, s. 40; Mesudî, 2014, s. 104), isyanın dâhili sebepleri ile birlikte yabancı tüccarların yerel halka nazaran daha fazla para kazanmalarıyla olan ilişkilerini gözler önüne sermektedir.

Fong'un (2006, s. 3-4) sebebini aşırı sosyal istikrarsızlık ve köylülere yüklenen ağır mali yükler olarak nitelendirdiği IX. asırda Çin'de meydana gelen bu ayaklanmalar, aslında kökleri geçmişe dayanan ve Tang Hanedanı'nın sebep olduğu kötü yönetim

ile doğrudan ilişkiliydi. Nitekim Arap kaynaklarının açıkça belirttiği üzere, bu süreç büyük çapta halk hareketine sebep teşkil etmiştir. Bu da toplumsal bir bağı olmayan ve çoğunlukla çapulculuk ve haydutlukla uğraşan az bir kesim için mamur şehirleri talan etmek veya zengin kesimin elindekileri almak için bir fırsat vermiştir. Bununla birlikte hadiselere çağdaş Arap müellifler tarafından tümü ile bir çapulculuk hareketi olarak görülen (Ebû Zeyd es-Sirâfî, 2012, s. 39-40; Mesudî, 2014, s. 103-104) bu halk ayaklanmasına giden sürecin bir diğer temel sebebi de devletin başındaki seçkin zümrelerle halkın arasında gün geçtikçe büyüyen sosyal ve ekonomik uçurumdur. Zira kaynaklardan anlaşıldığı üzere Çin imparatoru Xi Zong (873-888) ile birlikte devletin seçkin kesimi, halktan o kadar kopuklardı ki, bırakın bu büyüyen tehlike karşısında gereken tedbirleri almayı, kendi tebaalarının içene düştüğü ekonomik darboğazlığın farkına varmaktan bile aciz kalmışlardı. Dolayısıyla Wang Dou gibi büyük generaller, ellerinde isyanı kısa sürede bastırabilecek büyük bir orduya sahip olmalarına rağmen, buna müdahaleyi bir hayli geciktireceklerdi. Ayrıca isyanın kısa sürede büyümesinde devletin birçok alanda adil olmayan icraatları ve yabancı tüccarların Çin'deki halka nazaran zenginleşmelerinden kaynaklanan toplumsal huzur ortamı da etkili olmuştu. Ayrıca imparatorluğu koruyan ordunun başındakilerin fiilen savaşıma konusunda gerekli basirete sahip olmamaları, Çin tarihinin dâhili hadiseleri içerisinde değerlendirebileceğimiz üzere, yetenekli adamların devletin önemli pozisyonlarından el çektiler de ülkenin dört bir yanını kasıp kavuran isyanın bu denli büyümesinde etkili olmalıydı.

İsyanın ortaya çıkmasındaki bir diğer en önemli faktör ise Çin ile yapılan ticarî münasebetlerin Müslümanları Çinlilere nazaran bir hayli zenginleştirmesiydi. İsyân sırasında asilerin Çinli halka nazaran daha fazla sayıda Müslüman ve Yahudi insanını katletmeleri (Ebû Zeyd es-Sirâfî, 2012, s. 40; Mesudî, 2014, s. 104) aslında bu düşüncüyü kanıtlar niteliktedir. Böylece toplumsal tarafı olduğu kadar devlet erkende meydana gelen çürümenin de birer neticesi olan isyan için gereken zemin olgunlaşmıştı.

Yukarıda bahsedilen bu gelişmelerin sebep olduğu siyasî ve iktisadî kargaşa, 874 yılında Wang Hsien Chih adında bir köylünün etrafında topladığı köylülerle birlikte devletin doğu hududunda isyan etmesiyle bu süreç başlamış oldu. Kısa bir süre sonra Huang Chao adında başka asi bir liderinin isyan etmesiyle devletin doğu ve güneyinde eş zamanlı iki halk ayaklanması başlamıştır. Buna Huang Chao ve Wang Hsien Chih güçlerini birleştirmeye karar vermeleri eklenince, isyanın boyutları daha da büyümüştür. Bu suretle isyancı liderler, halkın üzerinde bir hayli büyük etkiye sahip olan bu kargaşa durumunu kullanarak, kıtlık ve ağır vergiler yüzünden birikmiş olan toplumsal öfkeyi, bizzat imparatora ve hükümet sarayına yönlendirerek, 875 yılında isyanı geniş bir alana yaymakla etkisini artırmışlardır (Ebû Zeyd es-Sirâfî, 2012, s. 40; Mesudî, 2014, s. 104-105; Eberdhard, 1987, s. 216; Yıldırım, 2021, s. 156-157; Xiong, 2017, s. 156; Somers, 2007, s. 725). Bu hadiselere paralel olarak 878 tarihinde Li Ko Yung ve babası liderliğindeki Shatuolar ayaklansalar da bu girişim Çin imparatorluk güçleri tarafından kısa bir süre sonra bastırılmasıyla yeni bir cephenin açılmasının önüne geçilmiştir (Ouyang Xiu, 2004, s. 31).

Huang Chao ve Wang Hsien Chih'in liderlik ettiği isyancıları tek başına durduramayacağını anlayan Çin imparatoru Xi Zong ise ilk olarak halkı silahlandırarak isyancılara karşı mücadele etmeleri için bir ferman göndermiştir. Lakin bu girişim, halkın nazarında bir karşılık bulamamıştır. Bu kez Wang Hsien Chih'i yüksek bir memurluk verme teklifinde bulunarak tarafına çekmeyi planlamayı denemiştir, lakin bu teklif Huang Chao'nun şiddetli muhalefeti ile karşılaşınca Wang Hsien Chih mecburen teklifi reddetmek sorunda kalmıştır. Böylece Çin imparatoru, kendi imkânları ile bu isyanı bastıramayacağını anlayınca, kısa bir süre önce kendilerine karşı isyan eden ve yenilip Tibet sınırlarına kaçan Shatuolardan yardım istemiştir. Shatuolar ise Çin'in içinde düştüğü bu zaaftan faydalanıp kendilerine bir pozisyon elde etmek adına aradıkları fırsatı yakaladıklarından, buna olumlu cevap vermekten geri kalmamışlardır. Neticede bu müdahale, bir anda dengeyi değiştirmiş, uzun süren mücadelelerin sonunda 881 yılında doğu hududunda sıkıştıkları sırada isyancılara Shatuolar tarafından son darbe vurulmuştur. Nitekim Shatuolar, Wang Hsien Chih'in komuta ettiği kalabalık bir isyancı grubunu imha ederek liderlerini de aynı çarpışmada öldürmüşlerdir. Bu hadise, Huang Chao'yu daha da öfkeliendirerek isyancıların geri kalanını güney cihetine sürmesine sebep teşkil etmiştir (Ouyang Xiu, 2004, s. 31-32). Ardından devrin en büyük ticaret merkezlerinden biri olma hüviyetine sahip Guangz Hou (Kanton) şehrini zaptı ile sonuçlanacak sefere girişmişlerdir. Arap kaynaklarının "*hanedandan olmayan biri*" olarak nitelendirdiği Huang Chao (Mesudî, 2014, s. 103), böylece 879 yılının başında isyancıları özellikle tüccarların yoğun olduğu Kanton'a sürerek, şehri ve etrafını talan etmiştir (Ebû Zeyd es-Sirâfi, 2012, s. 40; Mesudî, 2014, s. 104-105; Ouyang Xiu, 2004, s. 32; Somers, 2007, s. 736; Xiong, 2017, s. 261; Clark, 2022, s. 25). Ardından yağma kısa bir süre içinde farklı çapulcu kesimlerinin katılımıyla bir hayli büyümüştür (Eberdhard, 1987, s. 216-217; Somers, 2007, s. 736 vd). Öyle ki Mesudî, maceraperest, soyguncu ve çapulcu pek çok kişinin gelip Huang Chao'nun ordusuna katıldıklarını belirtir (Mesudî, 2014, s. 105). Aslında bu kayıtlar, devletin kötü ekonomik durumu altına ezilen halka, devletten bir nevi intikam almak için fırsat da vermiştir.

Ebû Zeyd es-Sirâfi, "*hükümdar (hanedan) ailesi dışında başlangıçta sadece bir eşkiya, soyguncu ve savaşı*" olarak, Mesudî'nin ise buna ilave olarak "*fitne çıkarmak isteyen birisi*" şeklinde nitelendirdiği (Ebû Zeyd es-Sirâfi, 2012, s. 40; Mesudî, 2014, s. 104) Huang Chao'nun isyan öncesi hayatına dair bilgiler bir hayli sınırlıdır. Onun sadece 835 yılında doğduğu bilinmektedir (Clark, 2022, s. 25-26). İsmi, Çin kaynaklarında Huang Chao (黃巢) (*The Biogroahy of Huang Ch'ao*, 1955, s. 8), Arap kaynaklarında ise Yanşu (يانشو) (Mesudî, 2014, s. 103) şeklinde geçen ve esas mesleğinin de tuz tüccarı olduğu bilinen bu şahıs, görünüşe göre Çin'de nispeten alelade bir işte hayatını devam ettiren birisiydi. Zira Çin kaynakları, Huang Chao'yu bir tuz tüccarı olarak ve daha önceleri toplum içerisinde bir liderlik vasfına sahip olmayan birisi olarak tanıtır (The Biogroahy of Huang Ch'ao, 1955, s. 8; Somers, 2007, s. 736-740; Wang, 2022, s. 96; Lorge, 2018, s. 160). Arap müelliflerin iddiasına göre de Huang Chao gözü kara ve hiçbir şeyden çekinmeyen kişiliğe sahipti (Ebû Zeyd es-Sirâfi, 2012, s. 40; Mesudî, 2014, s. 104). Aynı şekilde yukarıda isimleri geçen iki Arap kaynağı da kendisini başta taht iddiası olarak göstermelerine rağmen, bunlardan sadece Ebû Zeyd es-Sirâfi, eserinin

ileriki sayfalarında onun hanedan mensubu olmadığından, hükümdar olma şansının bulunmadığını söyler (Ebû Zeyd es-Sirâfî, 2012, s. 40). Bu nedenle olacak ki kaynaklar, onun hükümdarlık peşinden koşmayan ve rejime değil de var olan düzene karşı çıkan bir isyancı olarak nitelendirmişlerdir.

Neticede Huang Chao, istediklerini elde edince, zamanla güçlenip etrafında büyük bir kalabalık toplamıştır. Nitekim Ebû Zeyd es-Sirâfî ve Mesudî'nin rivayetleri ayrıca göstermektedir ki (Ebû Zeyd es-Sirâfî, 2012, s. 40; Mesudî, 2014, s. 104-105) bu çapulcu ve eşkiya takımı, yağmadan pay almak suretiyle onun peşine takılıp isyanın daha da büyümesine neden olmuşlardı. Çin hükümdarı ile ordusuna gelince, ellerindeki tüm askerî imkânlarla rağmen isyancıların başkent önlerine kadar gelmelerini önleyememişlerdir. Böylece isyancılar, hiçbir engelle karşılaşmadan Kanton'da katliama başlamışlardır. En dikkat çekici husus ise isyancıların şehirde bolca bulunan ve ipek böceklerinin temel besini olan dut ağaçlarını hedef gözeterek yok etmiş olmalarıdır. Bu ayrıntı, hem Ebû Zeyd es-Sirâfî hem de Mesudî tarafından özellikle belirtilmektedir (Ebû Zeyd es-Sirâfî, 2012, s. 40; Mesudî, 2014, s. 104). İsyancılar daha sonra Kanton'da ele geçirdikleri yüklü miktarda ganimetle birlikte Çin'in diğer şehirlerine saldırmaya niyetlenmişler de¹ yolda hareket halindeki Shatuolar tarafından durdurulmuşlardır. Bu sebeple güneye inmenin muhtemel riskinin farkına vardıklarından olacak ki, tekrar geldikleri yöne, yani kuzeye doğru dönmeye karar vermişlerdir (Eberdhard, 1987, s. 217; Somers, 2007, s. 740). Bu münasebetle isyancılar, 880 yılının başlarında Tang Hanedanı'nın başkenti olan ve Arap kaynaklarında Hamdun olarak zikredilen (Ebû Zeyd es-Sirâfî, 2012, s. 40-41; Mesudî, 2014, s. 104) Chang An önüne gelmişlerdir. Çin imparatoru ise ancak burada tam teçhizatlı üç yüz bin süvari ve piyade asker ile birlikte isyancılara karşı çıkabilmiştir. Nihayetinde isyancılar, etrafı yağmalayarak şehrin önüne geldiklerinde, kendisi de yüz bin askerle bunlara bir saldırı düzenlemiştir. Mesudî'nin belirttiği üzere, iki taraf arasında çok şiddetli çarpışmalar yaşanmış, fakat birbirlerine üstünlük sağlamadan bu çatışmalar yaklaşık bir ay boyunca devam etmiştir. Bir ay sonra ise isyancılar, imparatorluk ordusunu geri püskürtüp dağıtmayı başarmışlardır. Ordusu yenilince İmparator da bir gece sessiz sedasız başkenti terk ederek kaçmıştır. Böylece şehir, artık tüm ihtişamı ve ağzına kadar dolu olan devlet hazinesiyle birlikte Huang Chao'nun önüne serilmiştir. Kazandığı bu büyük zaferden sonra şehrin tüm zenginlerini ele geçirmekle kalmayan Huang Chao, kendisini kısa bir süreliğine hükümdar olarak ilan etmişse de bu kararı halkın nazaraında pek karşılık bulamamıştır (Ebû Zeyd es-Sirâfî, 2012, s. 40-41; Mesudî, 2014, s. 104-105; Ouyang Xiu, 2004, s. 32; Eberdhard, 1987, s. 217; Xiong, 2017, s. 157; Somers, 2007, s. 740-750).

Huang Chao, bir hükümdarlık elde edemeyeceğini görünce, ülkeyi baştan sona harabeye çevirip yağmalayarak kan dökmüş, Çinli yöneticiler ise uzun bir süre boyunca olan biteni izlemekle yetinmişlerdir. Başkent'in isyancıların eline geçmesi neticesinde İmparator da maiyeti ile birlikte ülkenin Tibet sınırında yer alan Medu (Mez) şehrine sığınmıştır. Burada bir süre bekledikten sonra daha önce isyancılara

¹ İsyandan önce eserini kaleme alan Süleyman et-Tacir, vergiler sayesinde her gün şehrin kasasına 50 bin dinar (altın) girdiğinden bahsetmektedir. Bk. Süleyman et-Tacir, 2012, s. 29.

karşı başarılı bir şekilde savaşan Shatuolara haber göndererek yardım talep etmiştir. Mesudî (2014, s. 105), İmparator'un gönderdiği mektupta, hükümdar kardeşlerin birbirinden yardım istedikleri zaman, tarafların buna icabet etmek gerektiğinin yazıldığını söyler. Shatuoların lideri ise bu talep üzerine, Çince kaynaklarda ismi Li Ko Yung şeklinde geçen bir oğlunun hizmetine süvari ve piyadelerden oluşan dört yüz bin kişilik bir birlik vererek Çin'e göndermiş, bunu Shatuo ordusunun isyancıları takibi izlemiştir. Takip sırasında isyancılara belli aralıklarla saldırılar düzenlenerek önemli bir kısmı imha edilmiş, geri kalanlar da Tatarların yanına kaçmak zorunda bırakılmıştır. Böylece kalabalık bir grubun etkisiz hale getirilmesiyle Li Ko Yung da 881 yılında ordusunun yönünü Huang Chao'nun ikamet ettiği ülke merkezine doğru çevirmiştir. Nihayetinde 884 yılında isyancıların ezilip, Huang Chao'nun öldürülmesiyle² isyan bastırılmıştır (Ebû Zeyd es-Sirâfi, 2012, s. 41; Mesudî, 2014, s. 105; Ouyang Xiu, 2004, s. 32-33; Eberdhard, 1987, s. 217-218; Xiong, 2017, s. 157; Somers, 2007, s. 750-762; Lewis, 2009, s. 70). Böylece isyan, kanlı da olsa bastırılmış, lakin isyanın yıkıcı etkileri imparatorluğun sonunu getirmeye yetmiştir. Nitekim isyanın etkisi karşısında Tang Hanedanı fazla ayakta duramamış ve İmparator Xi Zong'un 888 yılındaki ölümüyle birlikte başında olduğu imparatorluk da tarihe karışmıştır (Eberdhard, 1987, s. 218; San, 2011, s.1). Başkent Chang An ise bir daha eski konumuna kavuşamamıştır (Moser, 2019, s. 73).

İsyan sırasındaki en büyük yıkımı, şüphesiz başkent Chang An ile birlikte Çin'in batı ülkelerine açılan ticaret kapısı olan Kanton Limanı görmüştür. Mesudî'ye göre (2014, s. 104) isyanın başladığı ilk dönemlerde yağmalanarak harabeye çevrilen Kanton, Çin Denizi'ne dökülen ve Dicle Nehri'nden daha büyük bir nehrin (Sarı Nehir) kenarında kurulmuş ve denize yaklaşık altı günlük yürüme mesafede bulunan bir hayli gelişmiş bir şehirdi. Huang Chao'nun taraftarları ile birlikte isyanın başladığı sıralarda ilk saldırdıkları yerlerden olan bu şehir, Çin'in o dönemde en gelişmiş ticaret merkeziydi. Huang Chao ve adamları şehri bir süre kuşattıktan sonra, Mesudî'nin (2014, s. 104) tabiriyle, göz açıp kapayıncaya kadar kısa bir sürede burayı ele geçirmişlerdi. Ebû Zeyd es-Sirâfi'ye (2012, s. 40) göre ise şehrin tümü, isyancılar tarafından harabeye çevrilmişti. Çin kaynakları, şehirde öldürülenlerin sayısının sekiz milyonu geçtiğini iddia etseler de burada açık bir mübalağın olduğu anlaşılmaktadır (Le, 2020, s. 112). Arap kaynaklarında ise bu sayı, 100-120 bin arasındadır (Ebû Zeyd es-Sirâfi, 2012, s. 40; Mesudî, 2014, s. 104).

Netice itibariyle Çinliler ile birlikte Müslüman, Yahudi, Hıristiyan ve Mecusi tüccarın maktul düştüğü, Kanton şehrindeki birçok evin yağmalanarak ateşe verildiği kanlı bir süreç yaşanmıştır. Arap kaynakları, isyancıardan kaçıp nehre atılıp boğulan kişilerin bu sayının artmasında önemli bir paya sahip olduğunu ilave ederler. Öyle ki Ebû Zeyd es-Sirâfi ve Mesudî, iddialarını ispatlamak için bu dört dinden öldürülen insanların sayısının bilinmesinde, Çin hükümdarının kendi tebaası dışında ülke içerisinde iş yapan diğer insanların kayıt altına alındığını, bunun için de özel kâtiplerin

² Huang Chao'nun nasıl öldürüldüğüne gelince, Mesudî (2014, s. 105) onun savaşta katledildiğini veya suda boğulduğuna dair etrafta iki rivayetin dolaştığını belirtir. Bu hadiseden sonra oğlu ve isyanın ileri gelenlerinden önemli bir kısmı da esir alınmıştır.

vazifelendirdiklerini belirtmeleri, bu rakamların doğrulanması hususunda bir hayli önemlidir (Ebû Zeyd es-Sirâfî, 2012, s. 40; Mesudî, 2014, s. 104). Çünkü bu dönemde Basra, Sirâf, Umman, Hind şehirleri ile birlikte Zabid (Java) ve Sanf (Annam) gibi yerlerden mal ve eşya getiren gemilerin bu şehre yakın nehirde demir atmaları ve buradan getirilen malların Müslüman ülkelere götürülmesiyle tüccarların her türlü faaliyetlerinin zapt altına alındığı bilinmektedir (Mesudî, 2014, s. 104; Somers, 2007, s. 736-741; el-Cünhânî, 2008, s. 681-701).

Aslında Müslüman kaynaklarında geçen bu anlatılar, isyan sırasında yapılan katliamın devrin tüccarları üzerinde yarattığı korkuya da işaret etmektedir. Nitekim isyan sırasında yaşanan bu kıyım, dönemin tüccarlarını dehşete düşürecek kadar büyük bir tüccar kıyımı olarak görülmüştür. Ayrıca isyan sırasında Çin’de bulunan ve daha sonra isyancılar tarafından katledilen yüksek sayıda yabancı tüccar varlığı da bu katliamın büyümesinde etkili bir faktör olduğu anlaşılmaktadır. Bununla birlikte isyan sırasında Çin şehirlerinin büyük zarar gördüğü muhakkaktır, lakin hadiseyi bizim için anlamlı kılan katliamın Müslüman tüccarlar nezdindeki trajik yönüdür. Sayıları yüz binlerle ifade edilen ve ekseriyeti Müslümanlardan müteşekkil tüccar grubunun, bu hercümerçte kıyım uğramalarının da iki taraf arasında yapılan deniz ticaretine etkisi olmalıydı. Fakat bu etkinin olup olmamasından ziyade bunun uzun süreli olup olmadığı bizim için daha çok önem arz etmektedir. Bu münasebetle IX. asırda bu denli kalabalık yabancı tüccar grubunu Çin’e çeken temel sebepler, üzerinde durulması gereken önemli bir husustur. Bu sebeplerin de Çin’deki zengin zanaat ürünleri ve Orta Çağ’ın en makbul ürünlerinden sayılan ipekli kumaşlar ve envai çeşit Çin mamul ürünler olduğu bilinmektedir. Bu hususa farklı bir yönden, yani Müslüman, Yahudi ve Hıristiyan tüccarın bu tarihte Çin’de bulunmaları normal miydi şeklinde baktığımızda ise, şaşırtıcı da olsa, buna devrin ana kaynaklarınca müspet cevaplar verildiğini görmekteyiz. O vakit bu kaynakların iyice tahlil edilmesiyle Müslüman dünyası ile Çin arasındaki ticarî münasebetlerin devam ettiği sonucu çıkacaktır. Lakin buna daha sağlıklı cevap vermek için devrin kaynaklarında geçen ve Müslüman dünyası ile Çin arasında devam ettiği anlaşılan ticarî faaliyetlere bakmak gerekecektir.

Ayrıca Huang Chao İsyanı’nın aşamalarını anlatırken, birçok Müslüman tüccarın öldürüldüğünden bahsetmiştik. Bu münasebetle katliam neticesinde başta Müslümanlar olmak üzere yabancı tüccarların uzun bir süre boyunca Çin’den uzak duracağını beklemek gerekirdi. Doğal olarak da bundan sonraki süreçte Çin ile Müslüman ülkeler arasındaki ticarî ilişkilerde çok büyük bir düşüş olmalıydı. Bunu anlamak için ise isyan öncesi ve sonrası iki dünya arasındaki ticarî münasebetler hakkında bilgi veren kaynaklara müracaat ederek, bir kıyaslama yapmak icap etmektedir. İkinci kısımda bu soruya cevap aranacaktır.

2. Orta Çağ’da İslam Dünyası ile Çin Arasında Gerçekleşen Ticarî Münasebetler

Tarih boyunca Çin mallarının birçok ülke için cazibesini muhafaza ettiği, Basra’dan başlayıp Hind ve Çin’e devam eden deniz ticaretinin İlk Çağ’dan itibaren beynelmilel olarak yapıldığı bilinmektedir. Özellikle Bizans ve Sasani mücadelesi sırasında Basra’nın önemi artmış ve burada yapılan ticaretin kontrolünü elde tutmak için iki taraf arasında uzun süren savaşlar meydana gelmiştir (Daryae, 2009, 57-70; el-Hâşimî,

2008, s. 591-615; Altıngök&Yıldırım, 2013, s. 137-157; Gregoratti, 2019, s. 52-67). Abbasiler devrinde devam eden bu ticaret, eski önemini muhafaza etmiş ve ileriki yıllarda daha da büyümüştür (Yıldırım, 2012). Kaynakların aktardığına göre, Orta Çağ'da Müslüman tüccarlar, Çin'den ipek, porselen, veranda kerestesi, kumaş, misk, öd ağacı, samur postu, eyer, seramik, ilaç, altın ve abanoz getirterek Müslüman ülkelerdeki pazarlarda satıyorlardı (Paine, 2015, 37-53). Ayrıca tacirler, bu ticareti sadece Çin ile yapmıyor, özellikle baharat ve egzotik kokular konusunda bir hayli zengin olan Hindistan ve Hindi-Çin denilen Güneydoğu Asya ülkelerinde üretilen çok sayıda malı da ithal ediyorlardı. Öyle ki buralardan getirilen ipek, ipekli kumaşlar, sandal ağacı, kâfur, kâfur suyu, karanfil, nargile, haşışden yapılmış elbise, renkli yakut, elmas, inci, kristal, mercan, sinbadec, baharat, kano, kişniş, meyvenin birçok türü, bakliyat türleri, buğday, arpa, pirinç, şeker kamışı, ûd ağacı, okaliptus ağacı, güzel baharat çeşitleri, hindistancevizi, sümbül, tarçın, kepek, tarcın ağacı, kakule, kübâbe, rezene ağaçlar ve çeşitli ilaçlar, Hindistan ve Hindi-Çin'den getirilen mallar olup bu dönemde en fazla rağbet gören ticarî ürünlerdi (Ebû Zeyd es-Sîrâfî, 2012, s. 56-57; İbn Hurdazbih, 2008, s. 53, 65-66; el-Gırnâtî, 2011, s. 74-75; Chau ju-kua, 1891, s. 111; Marco Polo, 1979, C. 2, s. 10-11; İbn Batûta, 2004, C. 2, s. 894-895, 897-898, 901; Hayton, 2015, s. 42; Flecker, 2001, s. 335-354).

Çin'den Müslüman ülkelerine ithal edilen her türlü ticarî ürün, Orta Çağ boyunca Basra ve Kulzüm olmak üzere iki ana güzergâh boyunca taşındığını görmekteyiz. Öyle ki Çin'den yüklenen bu mallar, Hindi-Çin ve Hind sahilleri boyunca ilerleyerek Sirâf ve Hürmüz'e kadar getirilirdi. Bu limandan hareket eden gemiler, Basra Körfezi'nin kuzey ucu boyunca Sirâf Limanı'a kadar ilerleyerek Basra'da mallarını indirirlerdi. Daha sonra söz konusu yükler, buradan küçük gemiler veya sallarla Dicle Nehri üzerinden Bağdad-Musul-Amid (Diyarbakır) hattı boyunca Anadolu'ya nakledilirdi. Güney hattında ise Hürmüz'e gelen gemiler Umman, Aden, Madakaskar, Habeşistan ve Yemen sahillerine uğramak suretiyle Kulzüm'a varırlardı. Tüccarlar, buradan mallarını kara yoluyla Mısır ve Suriye başta olmak üzere Akdeniz'de bulunan limanlara götürür, gemiler yoluyla da Avrupa veya Karadeniz'e taşırlardı. Bu suretle Çin ile yapılan ticarî ürünlerin deniz yoluyla taşınması VIII. asırdan itibaren önem kazanmış, söz konusu güzergâhta yapılan ticaret de haliyle büyümüştür. Tarihte İpek Yolu olarak bilinen bu ticaret güzergâhının deniz ayağını ise yine bu yollar teşkil ederdi. Burada taşınan malların kıymeti sayesinde, Çin'den Akdeniz'in batı ucuna, kuzeyde ise Karadeniz sahillerine kadar devam eden denizlerle bağlantılar kurulurdu. Özellikle Abbasiler devrinde bu ticarete bir hayli ilerleme kaydedildiği anlaşılmaktadır. Nitekim Arap coğrafyacılarının altın çağı olarak kabul edilen IX-X. asırda eserlerini kaleme alan müellifler, Müslüman ülkelerle Çin arasındaki bu aktif ticarete vurgu yaptıkları gibi, XI-XV. asır müellifleri tarafından da bu hususa ayrıca dikkat çekilmiştir (Chawla, 2006). Dolayısıyla bu ticaret duraklarından herhangi birinde bir aksaklık olursa, diğer tüm ticaret merkezlerinde de bunun akisleri hissedilirdi. Hele ki bu aksaklık, deniz ticaretinin merkezi sayılan Çin'de çıktıysa. Bu da isyanın etkisinin dünyanın dört bir yanında hissedileceği anlamına gelmekteydi. Öte yandan X-XV. asır coğrafya eserlerinde ticaret merkezleri olarak gösterilen bu yerler hakkındaki kayıtların önemli bir kısmının birbirlerinin tekrarı olduğunu görülmektedir. Huang

Chao İsyanı öncesi için Süleyman et-Tacir'in anlattıkları, isyan sonrası için ise Ebû Zeyd ile Mesudî'nin kayıtlarının süreci anlamamız için kritik önemde olduğu anlaşılmaktadır. Bu sebeple bundan sonraki değerlendirmeler, bu üç kaynağın verdiği bilgilerin teyidi üzerinden yapılması gerekmektedir. İlk olarak, söz konusu isyandan önce kaleme alınıp Müslüman ülkelerle Çin'deki ticaret ile ilgili en erken bilgileri veren ve daha önemlisi doğrudan bölgedeki ticaret hakkında müstakil olarak 852 yılında yazılan Süleyman et-Tacir'in *Ahbar es-Sîn ve'l-Hind* adlı eserine müracaat edilecektir.

Süleyman et-Tacir, konumuzla ilgili olarak eserinin başında Çin'e giden gemilerin Sirâf'a gelerek yükleme yaptıkları belirtir ki, aslında burası Orta Çağ'da Basra'dan Çin'e yüklenen malların yüklendiği başlangıç noktasını teşkil ediyordu. Zira Basra ve Umman'dan gelen malların buradan gemilere yüklendiği bilinmektedir (Staples, 2017, s.81-115). Daha sonra bu gemiler, Umman'ın en doğu ucu sayılan Muskat'a (Maskat) uğrarlardı. Bu deniz yolunun doğu yakasında Benu Saffak sahili ve Ebu Kavvan Adası yer alırken, batısında ise Umman dağları bulunurdu. Gemiciler, Muskat'a vardıklarında buradaki kuyulardan tatlı su tedarik ederlerdi. Muskat'tan sonra açık deniz yolculuğu başlardı. Buradan itibaren gemiciler uzun bir deniz yolunu kat etmek zorundaydılar. Nitekim Larvi Denizi de denilen Hind Okyanusu boyunca uzanan küçük adacıklar, devrin tüccar gemilerinin uğrak yerleriydi. Muskat ile Müslüman toprakların doğudaki son sınırı olarak kabul edilen Hindistan'daki Kulem-meli limanı arasında ise yaklaşık bir aylık yol bulunurdu. Gemiciler Kulem-meli'ye vardıklarında, buradaki gümrüğe para vermek zorundaydılar. Nitekim Süleyman et-Tacir, Çin'e gitmek isteyen gemilerden 1.000 dirhem, diğer gemilerden ise 10-20 dirhem alındığını yazmaktadır. Gemiciler, yine buradaki kuyulardan tatlı su aldıktan sonra bir aylık yolculuktan sonra nihayet Harkand Denizi (Bengal Körfezi)'ne gelirlerdi. Yolculuk sırasında burası ile Hind Okyanusu arasında bulunan Âmindi ve Maldiv gibi adalara uğrarlardı. Daha sonra devrin en önemli ticaret adalarından (Sri Lanka) geçerlerdi. Bunlardan en büyüğü ise Serendib'di (Seylan). Ardından günümüzde Sumatra'ya bağlı Râmînî Adası'na, buradan da Lankabalus Adaları'na gelirlerdi. Gemiciler, bu adalardan alışveriş yaptıktan sonra günümüzde Bengal Körfezi ile Andaman Denizi'ni birbirinden ayıran Aandaman Adası'na, buradan da Zâbic'e (Java) bağlı Kelehbar (Kalah) Adasına geçerlerdi. Çin'e ulaşmadan önce tatlı su tedarik etmek için Tiyumev (Toma) ve Kenderuc'a uğrarlardı. Bu ticaret gemileri son olarak, Süleyman et-Tacir'in 850'li yıllar öncesinde büyük gemilerin demirlediği, Arap-Çinli tüccarların buluştuğu büyük bir yer olarak tarif ettiği Hanfo Limanı'na varırlardı.

Aslında Süleyman et-Tacir'in verdiği bu bilgiler, Huang Chao İsyanı sırasında limanda birçok tüccarın olduğuna dair daha sonra kaleme alınan kaynakların verdiği bilgileri teyit eder mahiyettedir. Ayrıca müellif, bu limanda bazen yangınların çıktığını, evlerin ahşap ve bambu olmasından dolayı yangınların verdiği zararın bir hayli fazla olduğunu; yangınların etkisiyle bazı gemilerin parçalandığını, yağmalandığını veya tamir için bekletilirse gemiciler mecburen burada rehin olarak kaldığını belirtmektedir. Kanton'da yaşanan bu tür aksilikler yüzünden tüccarların bir kısmı, mallarını farklı şehirlerde satmak zorunda kalırlardı. Şehirde Müslüman tüccarların başında bizzat imparatorun atadığı Müslüman bir kişi bulunmaktaydı. Bu

görevli, şehirdeki ticarî işlerle ilgilendiği gibi dinî işlerin tümünü de kendisi üstlendiği bilinmektedir (Süleyman et-Tacir, 2012, s. 15-20, 22-23).

Süleyman et-Tacir'in bu kayıtları, Huang Chao İsyanı'nın öncesi Çin ile Müslüman Dünyası arasında yapılan deniz ticaretine dair süreci anlamamızı sağlayacak en değerli anlatımdır. Nitekim onun anlattıklarını, isyan sonrasında kaleme alınan diğer coğrafya eserlerinin verdiği bilgilerle karşılaştırmak suretiyle süreci daha iyi anlamaya çalışacağız. İlk olarak X. asrın başında eserini kaleme alan İbn Hurdazbih ile başlamak gerekir. Müellife göre Basra'dan Çin'e gitmek isteyen tüccarlar Basra, Abadan, Haşebat, Bahreyn, Durdur, Uman, Şihr, Aden, Harek Adası, Avan Adası, Ebrun Adası, Hayn Adası, Kiş Adası ve İbn Kâvân'a geçerlerdi. Bir başka güzergâh olarak ise Hürmüz, Sara, Deybul, Mekran, Evtekin, Meyd, Kula, Sindan, Millle, Bulleyn, Lecce'l-Uzma, Babetten, Keylekan, Levâ, Kence, Semendir, Ürneşin, Eblne ve Buleyn istikametinde devam ederdi. Çin'e gitmek isteyen tüccarlar, böylece Bulleyn'den doğuya doğru ilerleyerek Serendib'e (Seylan) varabilirlerdi. İbn Hurdazbih, burada yolculuk yapmak isteyenlerin Serendib'den Nekbalus Adası, Nekbalfis Adası, Killeh Adası, Cabbe Şelahit ve Herlac yolunu takip etmeleri gerektiğini vurgular (İbn Hurdazbih, 2008, s. 59-62)³. Aynı müellifin anlatılarına göre de tüccar gemileri ayrıca Hindistan sahillerini aştıktan sonra sırasıyla Myet, Tuyu Adası, Kumer, Sanf, Lfiki, Lukn ve en son olarak da Hanfo'ya gelirlerdi. Buradaki dikkat edilmesi gereken bir diğer önemli bir husus ise Süleyman et-Tacir'in bahsetmediği Hürmüz'ün İbn Hurdazbih tarafından artık dillendiriliyor olmasıdır. Nitekim bu bilgiler, her ne kadar geçmişi çok gerilere gidiyorsa da, Hürmüz şehrinin öneminin bu tarihlerden itibaren artmış olduğunu ortaya koymaktadır.

Anlaşıldığı kadarıyla IX. asırdan itibaren önem kazanan Hürmüz, en verimli dönemlerini bu tarihten Moğol istilasının başlayacağı XIII. asrın ortalarına kadar yaşamış olmalıdır. Daha sonra kaleme alınan Orta Çağ kaynaklarına göre Hürmüz, Müslüman ülkelerle Hind ve Çin'i birleştiren en önemli ticaret merkezi olduğu görülmektedir (İbn Havkal, 2014, s. 56; *Hudûdü'l-Âlem*, 2008, s. 81; el-İdrisî, 2020, s. 121-126; İbn Said, 1970, s. 131-132; Ebu'l-Fidâ, 2017, s. 36, 274; İbn Batûta, 2004, C. 1, s. 387). Şehir, maalesef XIV. asrın başında Kirman hâkiminin buraya saldırmasıyla büyük bir yıkım yaşamıştır. Devrin Hürmüz hâkimi Bahaüddin Ayaz, şehri Cerûn Adası'na taşımak zorunda kalmıştır. Hadiseden sonra hem Basra'dan hem de Kulzüm'dan gelen tüccar gemilerinin buluşma noktası bu yeni liman olmuştur. (Şebânkâreî, 2021, s. 181; Ebu'l-Fidâ, 2017, s. 274-275; Hamdullah Mustevfi, 1915, s. 141; İbn Batûta, 2004, C 1, s. 387)⁴.

Diğer taraftan Süleyman et-Tacir'in aktardıklarıyla büyük oranda benzerlik gösteren muahhar kaynakların kayıtları, ticaret gemilerinin Hürmüz'den ayrıldıktan sonra doğuya doğru uzun bir okyanus yolculuğuna çıktıklarını aktarırlar ki Arap

³ Ayrıca bk. el-İdrisî, 2020, s. 121-122; al-Naboodah, 1992, s. 81-96.

⁴ "Yeni Hürmüz" olarak anılacak olan ada, bu tarihten itibaren de tüccarlar için önemini muhafaza etmeye devam edecektir. Bk. Nizamüddin Şamî, 1987, s. 204; Yezdî, 2013, s. 272; Johannes Schiltberger, 1997, s. 110; Josaphat Barbaro, 2009, s. 84; Afanasiy Nikitin, 2021, s. 7. Ayrıca Hürmüz'ün XIV-XV. asırdaki durumu hakkında bk. Williamson, 1973, s. 52-68.

coğrafyacıları bu yol güzergâhı boyunca birçok tehlikenin yaşanabildiğini yazarlar. Tabi bu istikametteki son durak, yukarıda da belirtildiği gibi, Çin limanları olup söz konusu güzergâhın en büyük iki limanı olan Hayfo ve Kanton'du. Dönüş yolunda ise yine gemilerle Hürmüz şehrine uğrarlardı. Özellikle doğudan gelen mallar, Hürmüz Limanı'na indirilerek daha sonraları İran ve Anadolu'nun iç kesimlerine nakledilirdi (İbn Havkal, 2014, s. 55-56, 246; Makdisî, 2015, s. 474-475; İbn Rüsteh, 1998, s. 98; *Hudûdü'l-Âlem*, 2008, s. 81; Yakut el-Hamavî, 1977, C. 5, s. 402; Marco Polo, 1979, C. 1, s. 36; Ebu'l-Fidâ, 2017, s. 274-275; Hayton, 2015, s. 42; Ruy Gonzles de Clavijo, 1993, s. 102; Johannes Schiltberger, 1997, s. 110; Josaphat Barbaro, 2009, s. 84-85; Afanasiy Nikitin, 2021, s. 7; Schottenhammer, 2015a, s. 1-28).

Süleyman et-Tacir'in üzerinde durduğu bir diğer önemli ticaret şehri olan Sirâf ise XII. asra kadar Fars Bölgesi'nin en önemli limanı olduğu bilinmektedir (*Hudûdü'l-Âlem*, 2008, s. 84; İbnü'l-Belhî, 1921, s. 136-137; Aubin, 1959, s. 295-301; Altıngök&Yıldırım, 2014, s. 14-33). X. asır müelliflerinden Mesudî ve İbn Fakih, burası hakkında ilave bilgiler vermek suretiyle, Basra'dan başlayarak Ubulla ve Bahreyn, Saymur, Subara, Tana, Sindan, Kenbaya, Larvi Denizi (Cambay Körfezi), Herkend Denizi (Bengal Körfezi), Kelahbar Denizi (Malezya Körfezi), Kendurenc Denizi (Tayland Körfezi), es-Sanf Denizi (Champz) ve Sanhay Denizi (Shang-hai) üzerinden Çin'e geldiğini yazarlar ki (Mesudî, 2014, s. 116-118; İbn Fakih, 1996, s. 65-66) devrin diğer kaynakları da yine aynı şekilde bu yolda yapılan yolculuklara özellikle değinirler. Nitekim ticaret gemileri, Kulem-meli'den Harkand Denizi'ne (Bengal Körfezi) Serendib olarak da bilinen (el-İdrisî, 2020, s. 58; Yakut el-Hamavî, C. 3, s. 215-216; Zekeriya Kazvinî, 2011, s. 42-44, 83) ve Süleyman el-Tâcir tarafından bahsedilen (Süleyman el-Tâcir, 2012, s. 17) Seylan Adası'na gelirlerdi. Ayrıca gemilerin Serendib'ten Remû/Râmînî Adası ve Uskutru Adası'na uğradıkları da bilinmektedir (Makdisî, 2015, s. 33; İbn Fakih, 1996, s. 65-66; el-Bekrî, 2002, C. 1, s. 140; el-İdrisî, 2020, s. 58-61; Yakut el-Hamavî, 1977, C. 3, s. 215-216; Zekeriya Kazvinî, 2011, s. 42-44; Ebu'l-Fidâ, 2017, s. 35, İbn Batûta, 2002, C. 2, s. 846; Hayton, 2015, s. 42). Fakat Kış emirinin XII. asırda şehri işgal etmesi üzerine şehir ile birlikte limanın da önemini kaybetmesine, kısa bir süre sonra da harabeye dönmesine sebep olmuştur (İbnü'l-Belhî, 1921, s. 136-137). Yakut el-Hamavî, XIII. asrın başında şehrin harabeden başka bir şey andırmadığını yazmaktadır (Yakut el-Hamavî, 1977, C. 3, s. 294-295). İbn Batûta'nın şehrin vaziyetinin gayet iyi olduğuna dair kaydı, aslında müellifin Sirâf ile Kays Adası'nı karıştırmasından kaynaklanmaktadır (2004, C. 1, s. 393). Harkand Denizi'nden Lankabalus Adası'na uğramak isteyen tüccarlar ise ayrıca güney hattı boyunca uzanan ayrı bir yolu kullanmaları gerektiğini belirtmek gerekir (Süleyman el-Tâcir, 2012, s. 15-16,18; Mesudî, 2014, s. 119-121; Makdisî, 2015, s. 28-29; Muhellebî, 2006, s. 137-138).

Süleyman et-Tacir'in bahsettiği gibi, Çin'e gitmek isteyen gemilerin hareket üssü olan Kulzüm Limanı, Akdeniz ve Mısır'dan getirilen malların Kızıldeniz, Habeşistan, Yemen, Umman ve Aden boyunca taşındığı önemli bir ticaret merkeziydi. Orta Çağ müelliflerine göre söz konusu gemiler, Kulzüm'dan başlayıp sahil boyunca Bucca çölleri kıyısını paralel geçerek Ayzan, Habeş ülkesi, Nûbe, Zencilerin ülkesi ve Aden'e doğru ilerlerlerdi. Daha sonra bunlar, Rubân üzerinden Cidde'ye ulaşırlardı. Öyle ki

kaynakların belirttiği üzere, burası Yemen, Basra ve Mısır'dan gelen ticaret gemilerinin bulunduğu büyük bir ticaret merkeziydi (Süleyman el-Tâcir, 2012, 15-18; Ebû Zeyd es-Sîrâfî, 2012, s. 66; Mühellebî, 2006, s. 37-38; Makdisî, 2015, s. 28; İstahrî, 2020, s. 33-39; İbn Rüsteh, 1998, s. 90-91; el-Bekrî, 2002, C. 1, s. 138-140; İbn Cübeyr, 2008, s. 38-41; el-İdrisî, 2020, s. 13, 46-47; Yakut el-Hamavî, C. 3, s. 295; Zekeriya Kazvinî, 2011, s. 15, 127-131; Ebu'l-Fidâ, 2017, s. 34-38; Hamdullah Mustevfi, 1915, s. 234; İbnü'l-Verdî, 1428, s. 38, 229-231; Marco Polo, 1979, C. 1, s. 36). Bu ticarî sevkîyat, XII. asırda Çin'den başlayıp Akdeniz ve Avrupa'yı içine alacak şekilde geniş bir coğrafyadaki ticaretle ilgili bilgi veren Chau-ju-kua gibi Çinli bir seyyahın bile dikkatini çekmiştir (Chau-ju-kua, 1891, s. 134).

Orta Çağ coğrafya eserlerinden anlaşıldığı gibi, bu dönemde Kulzüm (Kızıl Deniz), Basra Körfezi ve Fars Denizi, Hind Denizi'nin birer parçası sayılmaktaydı. Yine aynı kaynaklara göre Fars Denizi de Arap ülkeleri ile diğer Müslüman ülkeleri birbirinden ayıran bir sınırdı. Şayet birisi doğuya doğru ilerlemek istediğinde Abadan'dan Dicle Nehri'ni takip edip Mehrubân ve Cennâbe üzerinden Basra Körfezi'ne ulaşabiliyordu. Bahrü'l-Kulzüm (Kızıl Deniz)'den gelen bu tüccarlar da kara ve nehirler üzerinden Abadan'a kadar olan Arap diyarından geçerek yine Mehrubân, Cennâbe ve Sirâf'a gelebilirlerdi. Daha sonra Sirâf veya Kirman'ın kuzey taraflarından ilerleyerek Hürmüz'e, buradan da Deybul ve Hind sahillerinde bulunan Multân'a ulaşırlardı. Böylece buradan itibaren Hind, Tibet ve Çin gibi Müslümanların hâkimiyetinde olmayan topraklar başlardı (İstahrî, 2015, s. 33-39; İbn Rüsteh, 1998, s. 90-91; el-İdrisî, 2020, s. 13, 46-47; Yakut el-Hamavî, 1977, C. 3, s. 295; Zekeriya Kazvinî, 2011, s. 15, 127-131; İbnü'l-Verdî, 1428, s. 38, 229-231; Marco Polo, 1979, C. 1, s. 36).

Dönüşte ise ticaret gemilerinin Çin'in Hanfo ve Kanton limanlarından hareketle Harek/Harkend'den (Bengal Körfezi) geçerek 50 fersahlık bir deniz yolculuğu yapmaları gerekirdi. Daha sonra bu gemiler, karaya uğramadan yollarına devam etmek istediklerinde Avan, Ebrun, Hayn ve Kiş adalarını geçerek İbn Kavan'a ulaşır, buradan da Hürmüz'e varırlardı. Çin ile Hürmüz arasındaki en uzun deniz yolculuğu da bu sırada gerçekleşirdi. Gemiciler, bu yolculuğa ana karaya uğramadan yapmak istediklerinde ise Serendib'i (Seylan) geçtikten sonra Sara, Deybul, Mekran, Evtekin, Meyd, Kula, Sindan, Mille, Buleyn, Lecceü'l-Uzma gibi yerlerden ikmal yapmak suretiyle deniz boyunca ilerleyebilirlerdi. Müslüman ülkelerle Çin arasındaki en önemli noktalarını böylece Hindi-Çin olarak da bilinen güney Hindistan sahilleri oluştururdu. Dolayısıyla Kantur ve Hayfo limanlarında hareket eden gemiler, günümüzde Hong Kong üzerinden Malabar Adası, Singapur, Bengal, Seylan, Calcutta, Hürmüz, Kiş ve Sirâf'tan Basra'ya, oradan da Yemen, Mogadişu veya Sokotra Adası'na gelmeleri gerekirdi (Ebû Zeyd es-Sîrâfî, 2012, s. 65; Mühellebî, 2006, s. 138; Hemdanî, 1990, s. 90-91; Chau ju-kua, 1891, s. 87 vd; Yakut el-Hamavî, 1977, C. 4, s. 89; İbn Said, 1970, s. 132; İbn Batûta, 2004, C. 2, s. 900-901; Dimaşkî, 1866, s. 160; Kauz, 2006; s. 51-67; Kauz & Ptak, 2001, s. 27-75). Bununla birlikte Müslüman ülkelerin Hindistan ve Çin ile yaptıkları deniz ticareti elbette tek taraflı değildi. Nitekim Yemen'den Cava'ya (Java) birçok malzeme getirilip satılırken (İbn Hurdazbih, 2008, s. 66; Lambourn & Ackerman-Lieberman, 2016, s. 199-238), Umman'da yer alan Kalhat'ta da birçok Hintli

tüccar gelip buradan farklı türde mal aldıkları bilinmektedir (İbn Batûta, 204, C. 1, s. 380-382; Ca'ferî, 2011, s. 109; al-Salimi, 2021, s. 324-352).

Dikkat edileceği üzere, Huang Chao İsyanı'ndan sonra eserlerini kaleme alan diğer İslam coğrafyacılarının Süleyman el-Tâcir'in anlattıklarıyla büyük benzerlik arz eden kayıtları, Müslüman ülkelerin Çin ile yaptıkları bu yoğun ticaretin devam ettiğine işaret eder. Fakat devrin kaynaklarında belirtilen dut ağacı detayı ise büyük ihtimalle doğru olup, uzun bir süre başta Müslüman ait ülkeler olmak üzere batı ülkelerine ipek ihracatını engellemiş olmalıydı. Bununla birlikte isyanın doğrudan ticarete değil de bu ticaretin yapıldığı güzergâhlara etkisi olduğu görülmektedir. Nitekim Heyd'in de belirttiği üzere (Heyd, 2000, s. 36-37) bu ticaret, devrin en büyük ticarî hareketliliklerinden biri olmasına rağmen buradan farkı, isyandan sonra Java'ya (Malaka) bağlı Kelehbar (Kalah) Adası, Müslüman tüccarların en çok uğradıkları liman haline gelmiş olmasıdır. Müslüman kaynaklarında bu husus açıkça belirtilmiyorsa da, mutlak suretle, bu tedbirin alınmış olması gerekir. Öyle ki isyandan sonra kaleme alınan eserlerin, Çin ile yapılan ticaretin büyüklüğüne vurgu yapmaya devam etmiş olmalarını başka bir sebeple ilişkilendirmek zor gözükmemektedir. Ayrıca Çin'deki Hanfo yerine IX. asırdan itibaren Kalah'ın ticarî üs olarak seçilmesi, ticaretin aksamaması için alınmış akıllıca bir adım olarak telakki etmek gerekir. Aslında burasının Çin ile Müslüman ülkeleri arasında kalan bir yerde olması, hem isyancıların uzanamayacağı bir konumda hem de Çin'in zenginliklerine doğrudan olmasa da ulaşma imkânı veriyordu. Heyd, bu gelişmenin yanı sıra Çinli tüccarların Arap müşterileriyle ilişkilerini sağlayarak, Çinlilerin Kalah'a gitmek zorunda kaldıklarını, Kalah'ın da VI. asırda Seylan'ın aldığı önemi kazandığını belirtse de eski ehemmiyetini muhafaza etmekteydi. Bununla birlikte aslında bu adanın, Çin üzerinde Bengal Körfezi ile Java civarındaki diğer adalara benzer bir önemde olduğunu, ayrıca yukarıda verdiğimiz kayıtlardan görüldüğü üzere, X. asrın başından itibaren Çin'deki hem Hanfo hem de Kanton limanlarının eski haline gelmiştir.

Sonuç

Huang Chao İsyanı'nın kısa vadeli olsa da, Müslüman ülkeler ve Çin arasında yapılan ticarete etkisi mutlaka olmalıydı. Lakin bunun uzun süreli etkisine bakıldığında bambaşka bir sonuç ile karşılaşılmaktadır. Bunun ilki ve en önemlisi, o dönemde Çin'i yöneten Tang Hanedanı'nın sonunu getirmiş olmasıydı. Ayrıca isyan neticesinde devlete ait askerî gücün de ne kadar etkisiz olduğu görülmüştü. Nitekim imparatorluk ordusu, sadece Kanton ve Hanfo'da yer alan tüccarları değil, başkentlerini bile korumayamamışlardı. Ordunun gücünün yok olması demek, tüccarların en çok önem verdiği güvenli ortamın da yok olduğu anlamına gelmekteydi. İsyancılar, bundan faydalanarak şehirli-köylü, yerli-yabancı gözetmeksizin herkesi katletmişlerdir. İsyan sonucunda Çin'e hâkim Tang Hanedanı'nın çökmesi de uzun süren ve siyasî kaosun sebep olacağı bir başka kargaşa ortamının doğmasına neden olmuştu. Bu kargaşa ortamında hiç kimse ticaretin devamına bakamaz veya daha doğrusu tüccarlara güvenli bir ortamın tesis edilebileceğinin garantisini veremezdi. Zira Ebû Zeyd es-Sirâfî ve Mesudî gibi bazı Orta Çağ kaynaklarının Huang Chao İsyanı'nın hem Çin'deki Müslümanların varlığına son verdiğini hem de bu

Müslümanların Çin ile yaptıkları ticareti yok ettiğine dair kayıtlar düşmelerinin de temel sebebi bizce buydu. Bu hadiselerin sebep olduğu kargaşa sürecinde tüccarlar sadece mallarını değil, canlarını da kaybetmişlerdi.

İsyanın konumuzla asıl ilgisi ise kargaşa sırasında Müslüman tüccarların içine düştüğü vahim durumdu. Öyle ki kıyımdan sonra iki taraf arasında gerçekleşen ticarî teatinin devam edip edilemeyeceği hususu, çalışmamız boyunca irdelediğimiz gibi, önemli bir faktör olacaktı. Lakin iki taraf arasındaki ticaretin sadece IX-X. asırda değil, XI-XV. asırda da devam ettiği devrin kaynakları tarafından teyit edilmesiyle, isyanın sonuçlarının tahmin edilenden daha kısa süreli olduğunu göstermektedir. Aslında isyanın sonuçları ne olursa olsun bu zengin ticaretten ne Arapların ne de Çinlilerin vazgeçme niyeti vardı. Haliyle bu şartlar altında isyanın etkileri de kısa sürmüştü ve iki taraf arasında ticaretin akışı da durmamıştır. Sadece bu akışın Hindi-Çin olarak zikredilen Güneydoğu Asya ile Çin arasındaki bölgelerde devam eden yatağı değişmiştir. Nitekim buradaki tek farklılaşmanın güzergâhlar cihetinde olduğu anlaşılmaktadır. İsyanın özellikle Orta Çağ'da Müslüman ülkelerle Çin arasındaki ticarete yarattığı en ayırt edici husus ise ticareti bir süre bitirme meyline soktuğu bir sırada, tüccarların bu kârlı ticareti devam etmeleri adına kendilerine yeni güzergâhlar bulmalarıydı. Özellikle isyandan sonra, eski güzergâhların sabit kalma kaydıyla yeni güzergâhlar ortaya çıkmış, ticarî canlılığın eski görünümüne kavuşması da kısa sürmüştür. Bu canlılıktan sadece Çin faydalanmamış, Endülüs'ten Akdeniz'in en doğu ucuna; Karadeniz'den Kulzüm (Süveyş Kanalı) ve Basra Körfezi'ne, Fars ve Hind sahilleri boyunca yer alan tüm şehirler de bundan paylarını almışlardır. Sirâf ve Hürmüz'ün gözden düşmesi ise isyanla ilgili olmayıp geç tarihlerdeki İran'daki yerel hadiselerle ilgilidir. Ayrıca Türk kökenli Shatuoların isyanı bastırmasıyla Çin'deki etkileri de artmıştır.

Extended Abstract

In the Middle Ages, the trade relations between Muslim countries and China saw significant development, particularly during the Abbasid period. During this time, maritime routes reaching China via Suez (Kulzum), and the Persian Gulf became a major transit trade network. The Abbasids' interactions with China's Tang Dynasty played a significant role in this process. Muslim merchants, while bringing valuable Chinese crafts, ceramics, silk, and various ornaments to their countries, transported horses and weapons to China from these regions. However, according to some Arab sources, the killing of Muslim and Jewish merchants in China during the Huang Chao Rebellion disrupted maritime trade between the two countries for a long period. Although foreign merchants' commercial activities were beneficial to the Chinese economy, it is quite surprising that the rebels targeted these merchants. Suleiman al-Tajir, an Arab writer who wrote his work in the first half of the 9th century, noted that this trade increased the welfare of the people and provided jobs for many Chinese. This situation necessitates a deeper examination of the causes of the rebellion.

The uprisings in China during the 9th century are generally described as extreme social instability and heavy financial burdens imposed on peasants; however, the roots of these rebellions go back further and are directly related to the mismanagement of

the Tang Dynasty. According to Arab sources, widespread popular movements occurred during this period. This situation led a small group with weak social ties, often engaged in banditry and piracy, to view the opportunity as a chance to loot developed cities or seize the wealth of the rich. Contemporary Arab writers viewed this popular rebellion entirely as a banditry movement. Another significant cause of the rebellion was the ever-growing social and economic gap between the elite ruling class and the common people. During the Middle Ages, China's craft products and silk fabrics were among the main reasons Muslim merchants came to China. The damage to mulberry trees during the Huang Chao Rebellion led to the death of silkworms. The extent to which this event affected merchant flow is debated. According to Abu Zayd al-Sirafi, who wrote shortly after the rebellion, many merchants were killed, survivors faced new taxes, their goods were confiscated, and ship owners were oppressed. For these reasons, al-Sirafi stated that prosperity had been removed from China, and the seas had become inaccessible. An important question arises from this account: Was the situation described by the author a short-term problem or did it have long-term effects? This question needs to be addressed using 9th and 10th century sources. Additionally, geographers from the 9th to 14th centuries who wrote works could serve as significant sources for verifying Abu Zayd al-Sirafi's accounts.

According to sources, during the reign of the Chinese emperor Xi Zong (873-888), the elite of the state was so detached from the people that, instead of taking necessary measures against the increasing danger, they were unable to even recognize the economic distress of their own citizens. This situation led to significant delays in intervention by major generals like Wang Dou, who, despite having a powerful army capable of quickly suppressing the rebellion, were slow to act. Furthermore, the rapid growth of the rebellion was also influenced by the state's unfair practices in many areas and social unrest caused by foreign merchants becoming richer than the Chinese. The inadequacy of the military leaders in defending the empire and the removal of capable individuals from important state positions played a crucial role in the rebellion's extensive growth across the country.

Another significant reason for the rebellion's emergence was that commercial relations with China made Muslims richer compared to the Chinese. The fact that the rebels targeted more Muslim and Jewish merchants than the Chinese merchants during the rebellion confirms this. Thus, the rebellion was facilitated by both the social decay and the decay within the state administration.

Information about Huang Chao's life before the rebellion is quite limited. The only known fact is that he was born in 835. Known as Huang Chao (黃巢) in Chinese sources and Yan Shu (يانشو) in Arab sources, he was primarily a salt merchant and led a relatively ordinary life in China. Chinese sources describe him as a salt merchant with no leadership role in society. According to Arab authors, Huang Chao had a brave and fearless personality. Although two of these Arab sources initially portrayed him as a claimant to the throne, Abu Zayd al-Sirafi later states that he was not a member of the dynasty and thus had no chance of becoming emperor. Therefore, sources have

characterized Huang Chao not as an opponent of the government but as a rebel against the existing order.

During the Huang Chao Rebellion, a bloody period occurred in which not only Chinese but also Muslim, Jewish, Christian, and Zoroastrian merchants were killed, and many houses in Canton were looted and set on fire. Arab sources add that the drowning of those fleeing from the rebels in the river had a significant impact on the number of casualties. Abu Zayd al-Sirafi and al-Masudi mention that the Chinese government had recorded non-citizens and appointed special scribes for this purpose, which is significant for verifying the accuracy of the number of deaths. It is known that ships from regions such as Basra, Siraf, Oman, India, Zabid (Java), and Sanf (Annam) anchored in the river near this city during this period and that the goods brought from here were sent to Muslim countries, which helped control the activities of merchants.

Muslim sources also emphasize the fear that the massacre during the rebellion caused among the merchants of the time. The large-scale massacre of merchants during this period left them in great terror. Additionally, the high number of foreign merchants killed by the rebels during the rebellion is considered a factor that expanded the scope of this massacre. It is certain that Chinese cities suffered great damage; however, the most significant aspect of this event for us is the tragedy experienced by Muslim merchants. The massacre of a merchant group numbering in the hundreds of thousands, mostly Muslims, in this chaos must have impacted maritime trade. However, the more important issue is how long this impact lasted.

It is crucial to address the main reasons why such a large foreign merchant group was present in China during the 9th century. Various Chinese manufactured products, such as rich craft items and silk fabrics, were major reasons for these merchants to come to China. When evaluating whether it was normal for Muslim, Jewish, and Christian merchants to be in China during this period, we see that the primary sources of the time viewed this situation positively. Detailed analysis of these sources will reveal that trade relations between the Muslim world and China continued. However, to better understand how these relations were maintained, it will be necessary to examine information about these commercial activities in the period's sources.

The first part of the research will focus on the effects and process of the Huang Chao Rebellion, while the second part will compare the records of Suleiman al-Tajir, who wrote his work in 852, with other works written after the rebellion and address the differences in trade. Thus, both the records of Suleiman al-Tajir and the sources written after the rebellion will be evaluated to assess the short- and long-term effects of the Huang Chao Rebellion on trade.

Kaynakça

- Al-Naboodah, H. M., (1992). The commercial activity of Bahrain and Umman in the Early Middle Ages. *Proceedings of the Seminar for Arabian Studies*, 22, 81-96.
- Al-Salimi, Abdulrahman, (2021). Qalhat-Hurmuz: Its Place in the history and economy of the Western Indian ocean in the Later Middle Ages. *Studi Mağrebini*, 19 (2), 324-352.
- Altıngök, Ahmet & Yıldırım, Taner, (2013). Basra körfezi ticareti üzerinde Sasani-Bizans ve Arap mücadelesi. *Fırat Üniversitesi Orta Doğu Araştırmaları Dergisi*, 9 (1), 137-157.
- Altıngök, Ahmet & Yıldırım, Taner, (2014). Erken Ortaçağlarda Siraf liman kentlerinin İran körfezi açısından önemi. *Cappadocia Journal of History And Social Sciences*, 2, 14-33.
- Aubin, Jean, (1959). La ruine de Sîrâf et les routes du Golfe Persique aux XI^e et XII^e siècles. *Cahiers de civilisation médiévale*, 2^e année, 7, (Juillet-septembre), 295-301.
- Benjamin of Tudela, (1840). *The Itinerary of Benjamin of Tudela*. (A. Asher, çev.). London.
- Ca'ferî, (2011). *Târîh-i Kebîr*. (İ. Aka, çev.). Ankara: TTK Yayınları.
- Chau ju-kua, (1991). *Chu-fan-chi*. (F. Hirth & W.W. Rockhill, çev.). St. Petersburg.
- Chawla, J.K., (2006). *India's overland trade with Central Asia and Persia during the Thirteenth and Fourteenth Centuries*. New Delhi.
- Daryae, Touraj, (2009). The Persian Gulf in late antiquity: The Sasanian era (200-700 CE). *The Persian Gulf in History*, (L. G. Potter, ed.). New York, 57-70.
- Dımaşkî, (1866). *Cosmographie*. (M. A. F. Mehren, nşr.), St. Pétersbourg.
- Eberdhard, W., (1987). *Çin tarihi*. Ankara: TTK Yayınları.
- Ebû Zeyd es-Sîrâfî, (2012). *Ahbarü'l-Sîn ve'l-Hind zeyli, Doğu'nun kalbine seyahat*. (R. Şeşen, çev.). İstanbul: Yeditepe Yayınları.
- Ebu'l-Fidâ, (2017). *Takoimü'l-Büldan*. (R. Şeşen, çev.). İstanbul: Yeditepe Yayınları.
- El-Bekrî, (2002). *El-Mesâlik ve'l-Memâlik*. (C. Talebe, nşr.). C. 1-2, Beyrut.
- El-Cünhânî, Habib, (2008). İslam'ın ilk asrında ticaretin canlanmasında Umman'ın rolü. (A. Bakır & R. Şeşen, çev.). *Ortaçağ Tarih ve Medeniyetine Dair Çeviriler*, C. 1, Ankara, 681-701.
- El-Gırnâtî, (2011). *Tuhfetü'l-Elbâb ve Nuhbetü'l-A'câb*. (F. Sabuncu, çev.). İstanbul: Yeditepe Yayınları.
- El-Hâşimî, Rıda Cevad, (2008). Basra Körfezi'nde eski ticarî faaliyetler ve bu faaliyetlerin medeniyete tesirleri. (A. Bakır, çev.). *Ortaçağ Tarih ve Medeniyetine Dair Çeviriler*, C. 1, Ankara, 591-615.
- El-İdrisî, (2020). *Nüzhetu'l-Müştâk fi İhtirâfu'l-Âfâk*. (Ferid el-Mezidî, nşr.) Beyrut.
- El-Mühâlebî, (20069). *el-Kitabü'l-Azizî, el-Mesalik ve'l-Memalîk*. Dımaşk.
- El-Sâmîr, Faysal, (2008). İslam Ortaçağında Arap ticaretinin yükselişi. (A. Bakır, çev.). *Ortaçağ Tarih ve Medeniyetine Dair Çeviriler*, C. 2, Ankara, 663-679.
- Flecker, M., (2001). A ninth-century AD Arab or Indian shipwreck in Indonesia: First evidence for direct trade with China. *World Archaeology*, 22 (3), 335-354.
- Fong, Adam, (2006). Ending an era: The Huang Chao rebellion of the Late Tang. *International Graduate Student Conference Series*, 26, 1-11.

- George, Alain, (2015). Direct sea trade between early Islamic Iraq and Tang China: from the exchange of goods to the transmission of ideas. *Journal of the Royal Asiatic Society*, (July), 1-46.
- Gregoratti, Leonardo, (2019). Indian ocean trade. *The Indian ocean trade in antiquity: political, cultural and economic impacts*. (M. A. Cobb, ed.). London-New York, 52-67.
- Hamdullah Mustevfi, (1915). *Nuzhetü'l-kulûb*. (G. Le Strange, Nşr.). London-Leiden.
- Hayton,(2015). *Doğu ülkelerinin altın çağı*. (A. T. Özcan, çev.). İstanbul: Selenge Yayınları.
- Hemdanî, (1990). *Sıffatü'l-Ceziretü'l-Arab*. (Muhammed el-Havâlî, nşr.) San'a.
- Heyd, W., (2000). *Yakın-doğu ticaret tarihi*. (E. Z. Karal, çev.). Ankara: TTK Yayınları.
- Hudûdü'l-Âlem Mine'l-Meşrik İle'l-Magrib*. (2008). (A. Duman & M. Ağarı, çev.). İstanbul: Kitapevi Yayınları.
- İbn Batûta, (2004). *İbn Batûta seyahâtnamesi*. (A. S. Aykut, çev.). C. 1-2, İstanbul: Yapı Kredi Yayınları.
- İbn Cübeyr, (2008). *Endülüs'ten kutsal topraklara*. (İ. Güler, çev.). İstanbul: Selenge Yayınları.
- İbn Fakih, (1996). *Kitabu'l-Büldân*. (Yusuf el-Hadî, nşr.). Beyrut.
- İbn Havkal, (2014). *Sûretü'l-Arz*. (R. Şeşen, çev.). İstanbul: Yeditepe Yayınları.
- İbn Hurdazbih, (2008). *El-Mesâlik ve'l-Memâlik*. (M. Ağarı, çev.). İstanbul: Kitapevi Yayınları.
- İbn Rüsteh, (1998). *El-'Alakü'n-Nefise*. (Halil Mansûr, nşr.). Beyrut.
- İbn Said,(1970). *Kitâbü'l-coğrâfyâ*. (İsmail el-Arabî, Nşr.). Beyrut.
- İbnü'l-Belhî, (1921). *Farsnâme*. (G. Le Strange & R. A. Nicholson, nşr.). London.
- İbnü'l-Verdî,(1428). *Harîde'ü'l-'Acâ'ib ve Ferîde'ü'l-Gerâ'ib*. (E. M. Zenâtî, nşr.). Kahire.
- İstahrî, (2015). *El-Mesâlikü'l-Memâlik*. (M. Ağarı, çev.). İstanbul: Ayışığı Yayınları.
- Johannes Schiltberger, (1997). *Türkler ve Tatarlar arasında (1394-1427)*. (T. Akpınar, çev.). İstanbul: İletişim Yayınları.
- Josaphat Barbaro, (2009). *Anadolu'ya ve İran'a seyahat*. (T. Gündüz, çev.). İstanbul: Yeditepe Yayınları.
- Kauz, Ralph, (2006). The Maritime trade of Kish during the Mongol period. *Beyond the Legacy of Genghis Khan*, ed. Linda Komaroff, Leiden, s. 51-67.
- Kauz, Ralph & Ptak, Roderich, (2001), Hormuz in Yuan and Ming sources. *Bulletin de l'École française d'Extrême-Orient*, 88, 27-75.
- Lambourn, Elizabeth&Ackerman-Lieberman, Phillip I., (2016). Chinese porcelain and the material taxonomies of medieval rabbinic law: Encounters with disruptive substances in Twelfth-Century Yemen. *The Medieval Globe*, 2 (2), 199-238.
- Lewis, Mark Edward, (2009). *China's cosmopolitan empire, The Tang Dynasty*. London: The Belknap Press of Harvard University Press,
- Lorge, Peter, 2018, *Five dynasties and ten kingdoms*. New York: Routledge Handbook of Imperial Chinese History,
- Makdisî, (2015). *Ahsenü't-Tekâşim*. (A. Batur, çev.). İstanbul: Selenge Yayınları.
- Marco Polo, (1979). *Marko Polo seyahatnamesi*. (F. Dokuman, çev.). C. 1-2, İstanbul: Tercüman Yayınları.

- Muhammed Kazvinî, (2011). *Âsaru'l-Bilâd ve'l-Ehbâru'l-İbâd*. Beyrut.
- Muhallebî, (2006). *El-Kitabü'l-Azizî, el-Mesalik ve'l-Memalik*. Dimaşk.
- Nâsir-ı Hüsrev, (1988). *Sefernâme*. (A. Tarzî, çev.). İstanbul: MEB Yayınları.
- Nizamüddin Şamî, (1987). *Zafernâme*. (N. Lugal, çev.). Ankara: TTK Yayınları.
- Paine, Lincoln, (2015). The Indian Ocean in The Seventh And Eighth Centuries. *Maritime Contacts of the Past: Deciphering Connections Amongst Communities*, (S. Tripathi, ed.). Delhi, 37-53.
- Pedro Teixeira, (1902). *The travels of Pedro Teixeira*. (W. F. Sinclair, çev.). London.
- Ruy Gonzles de Clavijo, (1993). *Anadolu, Orta Asya ve Timur*. (Ö. R. Doğrul, çev.). (K. Doruk, sad.). İstanbul.
- Schottenhammer, Angela, (2015a). China's gate to the South: Iranian and Arab merchant networks in Guangzhou during the Tang-Song transition (c.750–1050), Part II: 900–c.1050. *AAS Working Papers in Social Anthropology*, 29, Wien, 1-28.
- Schottenhammer, Angela, (2015b). Yang Liangyao's mission of 785 to the Caliph of Baghdâd: Evidence of an early Sino-Arabic power alliance?. *Bulletin de l'École française d'Extrême-Orient*, C 101, 177-241.
- Sen, Tansen, (2017). Early China and the Indian ocean networks. *The Sea in History: The Ancient World*, (P. de Souza & P. Arnaud, ed.Boydell-Brewer, 536-547.
- Somers, Robert M., (2007). The end of the T'ang. *The Cambridge History of China*, (D. Twitchett & J. K. Fairbank, ed.). 3 (1), Cambridge University Press, New York, 682-789.
- Staples, Eric, (2017). Umman and Islamic maritime networks: 630-1507 CE. *Umman: A Maritime History*, (A. Al Salimi & E. Staples, ed.). Hildesheim-Zürich-New York, 81-115.
- Süleyman el-Tâcir, (2012). *Ahbarü'l-Sîn ve'l-Hind, doğu'nun kalbine seyahat*. (R. Şeşen, çev.). İstanbul: Yeditepe Yayınları.
- Şerefüddin Ali Yezdî, (2013). *Zafernâme*. (A. Batur, çev.). İstanbul: Selenge Yayınları.
- The Biograohy of Huang Ch'ao*, (1955). (H. Lewy, çev.). California: University of California Press.
- Tong, Yong, (2021). Huang Chao's rebellion. *China at war*. (Xiaobing Li ed.). Oxford: Abc-Clio Publicher, 175-176.
- Williamson, Andrew, (1973). Hurmuz and the trade of the gulf in the 14th and 15th centuries. *Proceedings of the Seminar for Arabian Studies*, 3, 52-68.
- Xiu, Ouyangi (2004). *Historical records of the five dynasties*. (R. L. Davis, çev.). New York: Columbia University Press.
- Ya'kubî, (2002). *Ülkeler kitabı*. (M. Ağarı, çev.). İstanbul: Ayışığı Yayınları.
- Yakut el-Hamavî, (1977). *Mu'cemu'l-Büldân*. C. 1-5, Beyrut.
- Yıldırım, Kürşad, (2021). *Çin tarihi, tarih öncesinden 21. Yüzyıla*. İstanbul: Ötüken Neşriyat.
- Yıldırım, Taner, (2012). *Abbasiler devrinde Basra Körfezi'nde uluslararası taşımacılık ve ticaret*. (Yayınlanmamış Doktora Tezi). Elazığ: Fırat Üniversitesi.