

Politik ve Ekonomik Bir Olgu Olarak Siraf Limanı İpek Yolu Ticareti

Sayfa 62-73

Esra YILMAZ

Necmettin Erbakan Üniversitesi
Tarih Anabilim Dalı Doktora Öğrencisi,
eyilmaz1864@yandex.com
orcid.org/0000-0001-7422-876X

Öz

İpek Yolu, dünyanın en kapsamlı ticari ve sosyal iletişim hattı, kültürel ve tarihsel açıdan, kuşkusuz, dünyanın uluslar ve kıtalar arasındaki en önemli bağlantısıdır. I. Erdeşir zamanında kurulan kentlerden biri olan Siraf, Sasaniler döneminden itibaren İpek Yolu'nun hem kara hem deniz güzergâhlarında gerçekleştirilen ticari faaliyetler için önemli bir liman kenti olarak öne çıkmıştır. Siraf coğrafyasının gemi yolculuğuna daha uygun olması, sosyo-ekonomik çıkarlar sebebi ile istikrarı önceleyen uygulamalar, hayatlarını gemilerde geçiren denizcilerinengin tecrübesi ve bilgi birikimi güvenlik ve konfor ihtiyacı içerisindeki tüccarları Siraf'ta bir araya getiriyordu. Yerel ekonomilerce imal edilen ürünler dünyanın uzak pazarlarına ihraç ediliyor, Çin ve Hindistan'a, Arap Yarımadası ve Doğu Afrika'ya kadar geniş bir coğrafyada Siraf'lı tüccarların izine rastlanıyordu. Bu antik liman, bugün Fars Körfezi'nin kıyısında sessizce dursa da bir zamanlar bu kent, Siraf'ı dünya çapında bir üne sahip canlı bir limana dönüştüren denizciler ve tüccarlara ev sahipliği yapmıştır. İpek Yolu'nun geçişi Siraf limanını, yüzyıllar boyunca ekonomik zenginliğin, sosyal ve kültürel refahın, halklar, seçkinler ve tüccarlar arasındaki zaruri iş birliğinin ortaya çıkmasına ve sürekliliğine tanık olan önemli bir ticaret rotası olarak tanıtmıştır.

Anahtar Kelimeler: İpek Yolu, Siraf, Fars Körfezi, Ticaret, Kültür.

Siraf Port Silk Road Trade as a Political and Economic Phenomenon

Abstract

The Silk Road is the world's most comprehensive commercial and social communication line. Culturally and historically, it is undoubtedly the world's most important link between nations and continents. Siraf, one of the cities founded during the reign of Ardashir I, has come to the fore as an important port city for the commercial activities carried out on both the land and sea routes of the Silk Road since the Sassanid period. The fact that the geography of Siraf was more suitable for voyage, practices that prioritize stability due to socio-economic interests, the vast experience and knowledge of seafarers who spent their lives on ships brought together merchants in need of safety and comfort at Siraf. Products manufactured by local economies were exported to distant markets of the world, and traces of Siraf merchants were found in a wide geography as far as China and India, Arabian Peninsula and East Africa. Although this ancient port stands quietly on the shores of the Persian Gulf today, this city was once home to sailors and traders who transformed Siraf into a vibrant port with a worldwide reputation. The passage of the Silk Road promoted the port of Siraf as an important trade route that witnessed the emergence and continuity of economic wealth, social and cultural prosperity, and essential cooperation between peoples, elites and merchants over the centuries.

Keywords: Silk Road, Siraf, Persian Gulf, Trade, Culture.

1. Giriş

Orta Doğu'yu ve özellikle Fars Körfezi bölgesini ziyaret edenler, halkının etnik çeşitliliği karşısında genellikle şaşırırlar. Bu durumu yeni bir petrol patlaması ve gurbetçi işçi girişi sonucu olarak açıklamak cazip gelmektedir, hâlbuki Doğu Afrika, Güneydoğu Asya ve Hint Yarımadası'nın Körfez halkı üzerindeki genetik izi, petrol çağından önceye uzanmaktadır. Körfez ve Hint Okyanusu nüfusunun çeşitliliği, bölgenin kıyıları boyunca Afrika ve Güney Çin Denizi'ne kadar uzanan denizci topluluklar arasındaki binlerce yıllık göçleri yansıtmaktadır. Öncelikle petrol döneminde Asya'dan gurbetçilerin daha yeni akını, eski çağlardan beri Körfez ve Hint Okyanusu kıyısı ülkeleri arasındaki bağlantıların sürekliliğini vurgulamak bakımından dikkate değerdir. Tarihin belirli dönemlerinde, Çin'den Hindistan'a, Seylan'dan Arabistan'a kadar uğradığı liman ve karasal noktaları besleyen İpek Yolu ticaret rotası altın, ipek, değerli taşlar, kaliteli porselen, pirinç, pamuk ve baharat gibi ürünleri olduğu gibi insan topluluklarını, ekonomik refahı, politik deneyimleri ve kültürel değerleri de yüzyıllarca bu yollar boyunca taşımıştır. Bu çalışmada inceleyeceğimiz Siraf; kültürel ve tarihsel açıdan, dünyanın uluslar ve kıtalar arasındaki tek bağlantısı olan İpek Yolu'nun politik ve ekonomik örneklem oluşturabilecek önemli bir liman kentidir.

İslam tarihinde, Siraf'a yapılan en erken referans ile Süleyman et-Tacir ve Ebu Zeyd es-Sirafi'ye ait olan Ahbaru'l-Sin ve'l-Hind, Çin'e gitmek için hazırlanan Ortadoğu ürünlerinin Basra'dan Siraf'a geçtiğini, bu yolu Muskat'tan

devam ederek, Malabar Kıyısı'ndaki önemli bir antrepo olan Kollam üzerinden tamamladıklarını kaydetmektedir.¹ Mesudi 916 ve 926 yılları arasında Madagaskar'ı ziyaret ettiğinde Sıraf ve Umman'dan gemiler gördüğünü belirtmiştir. Ayrıca İran Körfezi limanlarından Ubülle ve Abbadan'da da Sıraflı tüccarlara ait teknelerle karşılaşmıştır.² Sıraf'ı Şiraz ile mukayese eden İstahri, kıyıdaki en sıcak kısımdaki konumlarına ve hepsi Jam ovasından getirilen içme suyu, meyve ve sebzelerin azlığına rağmen, Sıraf'ın binaları olan müreffeh bir şehir olduğunu belirtmiştir. Çok katlı evler, Doğu Afrika'dan ithal edilen ahşapla inşa ediliyor ve bir tüccar, bir ev inşa etmek için 30000 dinar harcayabiliyordu.³ Rivayetlerinin büyük bir kısmını İstahri'den alan İbn Havkal, Sıraf'ın büyük tüccarlardan birinin gümüş Kabe oluşunu altın oluk ile, örtüsünü de değerini tahmin etmenin imkansız olduğu kıymette bir Çin ipeği ile değiştirdiğinden bahsederken,⁴ Mukaddesi, Sıraf'tan ihraç edilen ürünler arasında inci, baharat ve havlu olduğunu belirtmiştir.⁵ İbn Hurdazbih'in Mesâlikü'l-Memâlik isimli eseri de Sıraf'ın diğer kentlerle yakın iletişimini göstermesi bakımında özellikle kıymetlidir.⁶

Modern çalışmalar, İran Körfezi'nin en önemli liman kentlerinden biri olan Sıraf'ın varlığını son yüzyılın başlarında ortaya çıkarabilmiştir. İlk kez 1812'de James Justinian Morier tarafından kayda geçirilen Sıraf ve Körfez'in diğer sahil bölgelerinde, İngiltere doğumlu Kaptan George Barnes Brucks, Doğu Hindistan Şirketi'nin Fars Körfezi'nin kıyı sularını araştırmak için sefer yapan üç gemisinden biri olan Psyche ile, 1820'li yıllarda, 10 yıl boyunca araştırmalarda bulunmuştur. Tahiri'de antik bir kent olarak Sıraf'ın varlığı, 1835'te, Hint Donanması'ndan G. B. Kempthome tarafından tanımlanmış, Kempthome tarafından bulunan bir mezar örtüsü Royal Asiatic Society'nin Mumbai (Bombay) Şubesi'ne sunulmuştur. Sıraf, 1860 yılında Buşehr ile Jask arasındaki denizaltı kablolarından birinin döşenmesinde yer alan bir gemi tarafından ziyaret edilmiş, bu esnada keşfedilen ikinci bir mezar örtüsü de British Müzesi'ne sunulmuştur. 1900'lere geldiğimizde bölge hakkındaki araştırmaların artarak devam ettiğini görüyoruz. Özellikle, Buşehr yakınlarındaki bir tarih öncesi bölge olan Sabzabad'a, 1911'de Arnold Por Wilson, 1933'te Aurel Stein, 1940'da Karl Lindberg ve 1960-1961 yıllarında L. Vanden Berghe tarafından gerçekleştirilen ziyaretler önemlidir. Stein 1938'de, ziyaretinde elde ettiği verileri, detaylı çizimler ve fotoğraflar ile birlikte yayımlamıştır. Stein, planında, ekili alanlarda ev kalıntılarının bulunduğu geniş alanlara dikkat çekmiş ve ayrıca sarnıç veya su depolarının, kuyuların ve kaya mezarı alanlarının konumlarını belirlemiştir.⁷ Fars Körfezi kıyılarında incelemeler devam ederken, özel olarak Sıraf'ta arkeolojik kazılar British Institute of Persian Studies'in sponsorluğunda, Archaeological Service of Iran'ın tam desteği ile 1966 yılında başlamıştır. 1968, 1969 ve 1970 yıllarında gerçekleştirilen kazılara dair raporlar David Whitehouse tarafından İran dergisinde yayımlanmıştır. Araştırmalar, Aurel Stein'in çalışmaları neticesinde haritalanan alanlarda yoğunlaşırken, doğu ve batı yönünde de devam etmiştir ve nihayetinde binlerce nesne bulunmuştur. Her ne kadar bu binlerce parça arasındaki öğelerin sadece küçük bir yüzdesi tanımlanmış olsa da kent halkının mülkiyeti hakkında benzersiz bir fikir vermekte, İslam tarihi coğrafyacılarının eserlerine not ettikleri bilgileri örneklendirmektedir.⁸

Tarihsel kaynaklar ve modern arkeolojik verilerin özenle üzerinde durduğu gibi, Fars Körfezi'nin kıyıları kent merkezlerine, birbirleriyle bağlantılı limanlara ve iç şehirlere sahiptir. Sıraf liman kentinin ekonomik yapısının tartışılabilmesi hem kıyı arkasındaki iç arazilerin hem de yakın bölgelerin dikkate alınmasını gerektirmektedir. Coğrafyanın incelenmesi, Sıraf ekonomisinin anlaşılabilmesi ve İpek Yolu güzergahları boyunca alışverişe konu olan ticari ürünlerin takibi ve nakliyesi için nihai hedefdir.

2. Sıraf Limanının Coğrafi ve Stratejik Konumu

İpek Yolu'nun hem kara hem de deniz güzergâhlarında gerçekleştirilen ticari faaliyetler için önemli bir kent olan Sıraf, İbn Havkal'ın Suret el-Arz kitabında *Fars Denizi*⁹ olarak geçen Fars Körfezi'nin kıyısında yer almaktadır.

¹ Ebu Zeyd es-Sırafî, *Ahbaru'l-Sin ve'l-Hind*, ed. Tim Mackintosh-Smith, Library of Arabic Literature, New York University Press, New York 2014, 11.

² Mesudi, *Muruc Ez-Zeheb Altın Bozkırlar*, çev. Ahsen Batur, Selenge Yayınları, İstanbul 2004, 28.

³ İstahri, *Mesaliku'l-Memalik*, ed. M. J. De Goeje, Leiden 1870, 29, 34, 154.

⁴ İbn Havkal, *Suret el-Arz*, Beyrut, Lübnan 1992, 248.

⁵ Mukaddesi, *Ahsenü't-Tekasim fi Ma'rifeti'l-Akalim*, Leiden 1906, 442.

⁶ İbn Hurdazbih, *Yollar ve Ülkeler Kitabı*, çev. Murat Ağarı, Kitabevi Yayınları, İstanbul 2008, 49.

⁷ Fred Aldsworth, "History of Archaeological Surveys in Sıraf Port", *Proceedings of the International Congress of Sıraf*, November 14-16 2005, Bushehr Branch of Iranology Foundation, Bushehr, Iran, 8; James Morier, *A Second Journey Through Persia Armenia and Asia Minor to Constantinople Between the Years 1810 and 1816*, London 1818; David Whitehouse, Introduction, *Proceeding of the International Congress of Sıraf*, Bushehr Branch of Iranology Foundation, 14-16 November, İran, Bushehr 2005, 2.

⁸ David Whitehouse, "Sıraf, A Medieval Port on the Persian Gulf", *World Archaeology*, Vol. 2, No. 2, Oct. 1970, 142; Sarah Jennings, "The Material Culture of Sıraf 8th to 11th Centuries", *Proceeding of the International Congress of Sıraf*, Bushehr Branch of Iranology Foundation, 14-16 November, İran, Bushehr 2005, 51.

⁹ İbn Havkal, 48.

Muhtemelen Körfez'in, Fars Körfezi olarak isimlendirilmesine I. Darius (M.Ö. 522-486) döneminde başlanmıştır. Eski Mezopotamya çivi yazısı kaynaklarında adı *Aşağı Deniz* ya da *Magan Denizi* olarak da geçmektedir ancak yaklaşık M.Ö.500'de Yunan coğrafyacı Hecataeus of Miletus *Persikos Kolpos* terimini ilk kez yazılı olarak kullanmıştır.¹⁰

Mukaddesi Fars Körfezi'ni, önceki Arap coğrafyacılarının alışkanlığı gibi, ayrı bir bölge olarak kabul etmiş, Güney İran'ın çoğunu Fars Eyaleti olarak isimlendirmiş, görkemli bir alan olduğundan, tarım yapımına uygun toprakların çokluğundan, zengin bir ticari geleneğin varlığından bahsetmiş ve Fars Eyaletini altı bölgeye ayırarak incelemiştir: İstahr ve kuzeye doğru Şiraz, Errecan, Sabur, Erdeşir-i Hürre ve Darabgird.¹¹ İbn Hurdazbih'e göre ise Fars bölgesi şehirleri İstahr, Errecan, Sabur, Erdeşir-i Hürre, Darabgird ve Fesa'dır.¹² Abbasiler de Fars eyaletini beş bölgeye ayırmışlar, Körfez'de bulunan adaları da bu eyalete dâhil etmişlerdir.¹³ Siraf liman kenti Erdeşir-i Hürre'nin başkentidir.¹⁴

Günümüzde Siraf, İran'ın Buşehr eyaletinin 220 km güney doğusunda, Tahiri, Kangan ve Dayer adındaki liman yerleşimlerinde çevrelenmiş konumda bulunan bir liman kentidir ve Zagros Dağları'nın güney eteklerinde, kıyıya paralel ilerleyen bir dizi sırttan oluşan sığ bir koy kenarı boyunca uzanmaktadır. Kompakt bir dizi orografik sırt, Zagros dağlarının en doğu uzantılarının Makran ile birleştiği yerde, İran platosunu Hindistan alt kıtasına bağlayarak daralmaktadır. Zagros-Makran kıyı zinciri, tüm bölgeyi deniz etkisinden uzak tutmakta, böylece iklim, okyanusa olan yakınlığına rağmen, kurak veya karasal bir bozkır olarak kalmaktadır.¹⁵ Hemen iç kısımlarda engebeli bir kumtaşı sırtı bulunmaktadır. Fars'ın bu bölümünde hinterlant, sahile paralel bir dizi uzun sırttan oluşmakta, denizin 20km içerisinde, eğimli olan ve 1.500 metreden daha yükseğe ulaşan bu sırtlar sadece ara geçişlerle kırılarak sahil ile iç mekân arasındaki iletişimi son derece zor hale getirmektedir. İlk alçak sırt, plaja sadece dar bir yaşanabilir şerit bırakarak 500 metreden başlamaktadır. Koy, ilk sırttan denize kadar uzanan bir dağ kolu ile eşit olmayan iki bölgeye ayrılmıştır. Doğuda Taheri köyü yatar ve dağ sırtının kendisi Shaik kasabasıdır. Sırtın batısında, kıyı boyunca 2 km'den fazla uzanan Siraf bölgesi bulunmaktadır. Kuzeyde, birçok mevsimsel suyolunun aktığı Doband vadisi olarak bilinen daha alçak bir alan vardır. Alanın her bir ucunda Kunarak ve Rud-khane Kuchek olarak bilinen mevsimsel nehirler dağ sırtını kesmiş ve bir koyun iki tarafında çıkıntılı iki toprak parçası şeklinde bir alan biriktirmişlerdir. Koyun batı kesiminde ilk dağ sırası iki noktada kırılmıştır: Bunlardan ilki modern yolun Tahiri'ye yaklaştığı Kunarak'ın dolambaçlı vadisi ve 1500m doğuda, Tang-i Lir olarak bilinen dar boğaz. Kunarak, Jam ovasına giden yolun başlangıç noktası olarak görev yapmaktadır.¹⁶

Coğrafyanın ekonomik tercihleri belirleyici etkenlerden biri olduğu açıktır. İklim, toprağın verimi, fiziksel koşullar bölge insanını ticaret veya ziraata yönlendirebilir. Ekilebilir alanların varlığı ve yeterli sulamanın yapılabilirliği zirai gelişmelere yol açarken, kuraklık, tarım arazilerinin yetersizliği gibi olumsuzluklar ise çobanlık ve ticareti teşvik eder. Siraf'ın zenginliğinin büyük bir kısmının ticarete dayandığı açıktır çünkü fiziksel koşullar aşırı derecede zordur. İstahri'ye göre Siraf, tarım ve hayvancılığın olmadığı bir kenttir¹⁷ ve İbn Havkal'a göre hiç ağaç yoktur ve aşırı fakir toprağı bulunmaktadır.¹⁸ Siraf'ı hayatta tutmanın anahtarı şehrin arkasındaki zengin Jam ve Galehdar vadileri, 60 fersah uzağında yer alan İran Platosu'ndaki en büyük şehirlerden olan Şiraz ve Firuzabad ile İpek Yolu'nun karasal, Fars Körfezi üzerinden ise Hint Okyanusu'na uzanan İpek Yolu'nun deniz bağlantısıdır.¹⁹ Ekonomik refahının kaynağı işte bu uzak-yakın bölgelerle gerçekleştirilen alışverişti. Bu alışverişin yarattığı zenginlik Siraf'ı çok eski zamanlardan itibaren politik güçlerin hedefi haline getirmişse de siyaset her zaman ekonomi odaklı ilerlediğinden ticaret duraksamadan devam etmiş, yeni gelenler Siraf halkının yeni pazarlara ve yeni ürünlere ulaşımını teşvik etmeyi çıkarlarına uygun görmüştür.

¹⁰ D. T. Potts, "The Archaeology and Early History of the Persian Gulf", *The Persian Gulf in History*, ed. Lawrence G. Potter, Palgrave Macmillan Publishers, 2009, 39.

¹¹ Mukaddesi, 421.

¹² İbn Hurdazbih, 50.

¹³ Arnold T. Wilson, *The Persian Gulf*, Oxford University Press, 1928, 71.

¹⁴ Mukaddesi, 422.

¹⁵ M. Tosi, S. Malek Shahmirzadi, M. A. Joyenda, "The Bronze Age in Iran and Afghanistan", *History of Civilizations of Central Asia*, Vol. I., ed. A. H. Dani, V. M. Masson, Unesco Publishing, 1996, 195.

¹⁶ Whitehouse, Intro., 5.

¹⁷ İstahri, 34.

¹⁸ İbn Havkal, 248.

¹⁹ Lawrence Potter, "The Port of Siraf Historical Memory and Iran's Role in the Persian Gulf", *Proceeding of the International Congress of Siraf*, Bushehr Branch of Iranology Foundation, 14-16 November, İran, Bushehr 2005, 43.

3. Sıraf'ın Kuruluşu ve İpek Yolu Ticaretine Katkı Sağlayan Ekonomi Odaklı Uygulamalar III. yüzyılın ilk yarısında Erdeşir'in yükselişi ve Sasani İmparatorluğunun doğuşu ile birlikte Körfez'in sosyo-kültürel ritmi de değişiyordu. Fars Körfezi Sasani gölü haline gelirken, ekonomik hayata dair uygulamalar bölgenin yeni kaderini tayin ediyordu.²⁰ Romalılar, Akdeniz için "mare nostrum" ifadesini kullanıyorlardı, işte Sasaniler'in "mare nostrum"u da Fars Körfeziydi. Erken Sasani yazıtları ve önemli bir Orta Farsça metin olan *Shahrestaniha-i Iranshahr* incelendiğinde de Fars Körfezi ve Arap Yarımadası'nın Sasani İmparatorluğu'nun bir parçası olarak yorumlandığını görebiliriz çünkü Körfez Sasanilerin ekonomik çıkarları için önemliydi. Sadece kendi içlerinde değil, imparatorluklarını daha büyük bir dünyaya bağlaması sebebiyle de kıymetliydi. Etraflarındaki büyük imparatorluklar geçiş, iletişim ve ticareti zorlaştırdıklarında, Fars Körfezi, Persleri yakın komşularının ötesindeki sulara, topraklara ve insanlara bağlamaktaydı. Bu çerçevede Sasaniler Fars Körfezi liman kentlerini, Arap Denizi ve Hint Okyanusu'ndaki ekonomik faaliyetler için sıçrama tahtası olarak kullanıyordu.²¹ Kısa sürede İpek Yolu ticaretinde önemli pazarlar haline gelecek olan çok sayıda liman kenti inşa etmelerinin sebebi buydu. Sıraf'ın kuruluşu da yukarıda saydığımız benzer sebeplere dayanmaktadır. Sasanilerin inşa ettiği çok sayıda limandan biri olan Sıraf, Fars Körfezi'nde devam eden ticareti iyileştirmek ve ekonomik faaliyetlerin güvenliğini sağlamak amacıyla Sasani hükümdarı I. Erdeşir tarafından kurulmuştur.²²

Sıraf isminin aslı ve kökeni hakkında farklı görüşler bulunmaktadır. Bölge ile alakalı önemli kaynak eserler incelendiğinde, bu büyük limanın adının "Sıraf" olarak geçtiğini görüyoruz. Örneğin, İbn Havkal'ın Suret el-Arz isimli eserinde "Sıraf" ifadesi kullanılmıştır.²³ Yine, "Sıraf" adı İstahri'nin Mesalikü'l-Memalik isimli eserinde de yer almaktadır.²⁴ Bu kelimenin diğer kullanımları ile ilgili bazı araştırmalarda, kentin eski Farsça isminin Sıraf'ın bir başka lehçesi olan "Şilav" olduğu belirtilmektedir. "Şilav" ve bu ismin ilk kısmı olan "şeyl" ifadesinin Körfez kıyılarını sembolize ettiği düşünülmektedir. Bu ifade, günümüzde İran'ın kuzeyinde, Hazar Denizi kıyılarında kullanılmaktadır ve balıkçılık yapılan sulara atıfta bulunarak, genel olarak balıkçılık uğraşını ifade etmektedir.²⁵ Bir başka rivayete göre ise Sıraf ismi I. Erdeşir'den gelmektedir. Erdeşir, İsfahan ve Huzistan vadilerinin sularını kanallarla bölgeye taşıdığı için, kent ilk olarak "Erdeşir-ab" olarak isimlendirilmiş, zaman içerisinde "Sir-ab, Şir-av, Şir-al" şekline dönüşmüş ve nihayetinde "Sıraf" olarak yaygınlaşmıştır.²⁶ İran mitolojisi ile ilişkilendirilen bir başka rivayete göre ise Keykavus Cennet'e yükseldiğinde Tanrı, rüzgâra onu yeryüzüne indirmesini emretmiş, Keykavus Sıraf topraklarına düşmüştür. Tanrı'dan su ve süt isteyen Keykavus'a istediği verilmiştir. Bu sebepten süt ve su anlamında "Şir-ab" olarak isimlendirilmiştir.²⁷

Sıraf'ta gerçekleştirilen araştırmalar Sasani sikkelerinin, çanak çömlek parçalarının ve kentin arkasındaki yamaçlarda tipik Zerdüş astodanlı gömütlerin yaygın varlığı sebebiyle aktif bir Sasani egemenliğini işaret etmektedir. Sasanilerin Sıraf kentini Fars Körfezi'nde süregelen deniz trafiğini izlemek, ticaret yollarının güvenliğini sağlamak için bir askeri üs olarak kullanmış olabileceklerini, Sasanilerden Emevilere geçişle birlikte ise Sıraf'ın yoğun ticari hareketliliğin olduğu bir limana dönüştüğünü söyleyebiliriz. Sasani toplumunda en düşük statü olarak (Zerdüştlükte yararlı bir faaliyet olarak görüldüğünden çiftçilere göre bile) görülen tüccar ve zanaatkar sınıflarının yeni düzene uyum sağlamaya hevesli görünmeleri sebebi ile ekonomik entegrasyon nispeten hızlı gerçekleşmiş, Emeviler büyük bir devleti yönetme konusunda henüz yeterli deneyimlerinin olmaması gerekçesi ile, akılcı bir tutumla, nominal üstünlüklerine saygı gösterilmesi şartıyla, mevcut kurumların daha önce olduğu gibi devam etmesine izin vermişlerdir. İran kurumları çoğunlukla dokunulmadan bırakılırken ekonomik aksaklıkların yaşanmasının önüne geçilmiş, yerel halklar ise evlenerek, camiye birlikte giderek ve iş ortaklıklarına birlikte katılarak bağlarını güçlendirdikleri Arap patronları ile ticari faaliyetlerine devam edebilmişlerdir.²⁸

Abbasi hanedanlığının yükselişiyle ticaret belirgin bir model haline gelmişti. Başkent Bağdat'ın ekonomik ağırlığı ve refahı, büyük ölçüde Fars Körfezi üzerinden ilerleyen Hint Okyanusu İpek Yolu ticaretinin örgütlenmesinden kaynaklanıyordu. İran'ın güney sahilinde bulunan ve Basra, Umman ve Şiraz ile bağlantılı olan Sıraf; Çin ve Doğu Afrika'ya kadar uzanan deniz taşımacılığına önderlik ederken, Süleyman ve Ebu Zaid isimleri, Fars Körfezi'nden başlattığı seyahatlerde ani refah ve başarı kazanan hayali bir kişilik olan Sinbad'a karşılık gelen Sıraf'lı tüccarların

²⁰ Potts, 43.

²¹ Daryae, Touraj. "The Persian Gulf in the Late Antiquity Sasanian Era (200-700 C.E)", *The Persian Gulf in History*, ed. Lawrence G. Potter, 57-70, Palgrave Macmillan Publishers, 2009, 57-65.

²² Davud Yahyai, "Bazergan-i Deryayi Sıraf der Sidehay-i Nehostan İslami", *Tarih-i Temeddün-i İslami*, Bahar ve Tabestan, 1387, 90.

²³ İbn Havkal, 48.

²⁴ İstahri, 29.

²⁵ Bahram Şafi, "Sıraf Bender-i Kohen", *Ruşd Amuzeş-i Tarih*, Devrey-i Çahardehom, Şomarey-i 4, Tabistan, 43.

²⁶ Nasır Bekai, "Sıraf, Şilav", *Name-i Ferhengistan*, 2/2, 108-109.

²⁷ Şafi, 43.

²⁸ Richard C. Foltz, *Iran in World History*, Oxford University Press, 2016, 48.

isimleri olarak yaygınlaşıyordu.²⁹ Arapların güdüsü büyük ölçüde ekonomik olduğu için yerleşik ticaret yollarını ve ticaret merkezlerini fethetmeye odaklanmışlardı. Bir şehre girerken, Arapların ilk eylemi, genellikle, kentsel faaliyetin kalbi ve devletin ana gelir kaynağı olan merkez pazarına (Farsça bazaar) bir yetkili atamaktı. Bundan sonra bütün ticari işlemlerin İslami normlara uyması gerekiyordu.³⁰ Özellikle şehirdeki sanatçı ve zanaatkar sınıfı; kırsaldaki çiftçiler ve ünlü aileler kadar kadim geleneklerine ve Zerdüş din adamlarının kurallarına bağlılık hissetmiyorlardı. İşçi sınıfının, yeni gelenleri, çok daha erken kabullenmesinin bir açıklaması, mevcut dini geleneklerinde bulunabilir. Bu sınıflar, günlük görevlerinin doğası gereği, Zerdüş dini tabuları ile çatışma halindeydi. Ateşin, suyun ve yerin kutsallığı Zerdüş rahipliğinin işçi sınıfına şüphe ile yaklaşmasına sebep oluyordu. Doğal olarak yeni din bu sınıflara daha makul ve daha az titiz görünüyordu.³¹ Daha zor ikna edilebilen, toprak sahiplerine gelince, bu grup; Dihganan adı ile bilinen, toprağın işlenmesini ve miras yoluyla devamlılığını sağlayan, savaşa katılmayan, yönettikleri araziler üzerinde yaşayanlardan vergi toplama görevini üstlenen ve sahip oldukları topraklar üzerinde devletin temsilciliğini yapan halk sınıfıydı. Dihkanlar orta sınıfı oluşturduklarından, devletin resmiyet kazanabilmesi için desteklerinin alınması gerekmektedir. Bu sebeple yöneticiler gerek gördükleri zamanlarda bunlara toprak dağıtmaktan ya da hazineye çeşitli miktarlarda bağışta bulunmaktan geri durmazlardı. Bu sınıfın memnun edilememesi, devletin zayıflamasına ve devamında çökmesine sebep olmaktadır ki bu durumu Arap akınları başladığında açık bir şekilde görmekteyiz. Sasani yönetiminden mutsuz olan dihanlar, sahip oldukları arazilerde Araplara karşı koymamışlar, savaşmadan teslim olmuşlar, bunun karşılığında da haraç ödemişler ancak ellerindeki bölgelerin yönetimine devam etmişlerdir.³²

Abbassiler ile birlikte, Bizans etkisi altındaki Şam temelli Emeviler yerine, birçok bakımdan Sasani sistemlerine saygı duyan bir Mezopotamya modeline geçiliyordu. Emevilere karşı bir zafer kazanılmış, imparatorluğun siyasi merkezi Irak'a taşınmış, 762'de, eski Sasani başkent Ctesiphon'un hemen kuzeyinde, Bağdat inşa edilmişti. Abbasi başkenti Bağdat'ta ve diğer şehirlerde Doğu'nun lüksleri için yoğun tüketici talebi, Fars Körfezi ve Hint Okyanusu arasında yeniden canlanan bir deniz ticareti ve artan zenginlik anlamına geliyordu ve Sıraf için refahın temeli bu ticaretti. Körfez'in başında, Sıraf dışında, gemilerin demirlediği Übülle ve Basra da vardı ancak Şattularab enkazlarla ve tehlikeli kıvrımlarla dolup taşarken, Abadan yakınlarındaki kumsallarda gemiler zarara uğramaktaydı. İstahri, diğer yerlerde rahat hareket edebilen gemilerin Übülle yakınlarında battığından, Cennabe ile Basra arasında meydana gelen şiddetli fırtınalardan bahsetmektedir.³³ Bu tehlikeler Fars Körfezi'nin diğer limanlarını ticaretin odak noktası olmaktan uzaklaştırırken, Çin ve Hindistan ticaretindeki gemileri Sıraf'ı ziyaret etmeye ve kargolarını Körfez'i daha rahat gezebilmek için daha küçük gemilere yüklemeye mecbur bırakıyordu. Coğrafik zorlukların yanı sıra, Irak'ta yaşanan politik olumsuzluklar da Sıraf'ı Körfez'deki lider pazar yeri olmaya sürükleyen sebeplerdendi.³⁴ Müslümanların gelişi ile birlikte Sıraf'ta meydana gelen değişim, sonraki yıllarda coğrafyacılar ve tarihçiler tarafından ilgi ile karşılanmış, eserlerde bu limana ve faaliyetlerine sayısız referans gösterilmiştir. Körfez tarihi, bu bölgeleri ellerinde tutan yönetimlerin mevcut ticaretin devamlılığına itina gösterdiklerini, politikalarını bu amaç üzerine kurduklarını doğrulamaktadır. Ekonomik refahı artıran siyasetin katkısı ile Sıraf; İran içlerine, Hindistan ve Çin'e, Malaka Boğazı'ndan Seylan'a, Yemen ve Umman'a, Belh ve Semerkant'a, Arabistan'dan ve Zanzibar'ın güneyinden Afrika'nın doğu kıyılarına, Sofala altın madenlerine kadar uzanan geniş bir coğrafyaya kervanlar göndermiş, uğradığı liman ve karasal noktaları besleyen İpek Yolu ticaret rotasının önemli bir limanı olarak, yüzyıllarca bu güzergahlar boyunca ipek, değerli taşlar, porselen ve baharat gibi sayısız ürünün ticaretini yapmıştır.

4. Sıraf'ın Ulusal ve Uluslararası Ticaretteki Yeri ve Önemi

Karayolu bağlantısı, deniz yolu kervan ticaretini kolaylaştırmak için oldukça önemlidir. Büyük refah kaynağı olan uzun mesafeli ticaretin kalıplarının incelenmesi, öncelikle Sıraf'ın kara şehirleri ile iç ticaretinin dikkate alınmasını

²⁹ Donald Whitcomb, "The Gulf in the Early Islamic Period The Contribution of Archaeology to Regional History", *The Persian Gulf in History*, ed. Lawrence G. Potter, Palgrave Macmillan Publishers, 2009, 72.

³⁰ Foltz, 47-49.

³¹ Abd Al-Husain Zarrinkub, "The Arab Conquest of Iran and Its Aftermath", *The Cambridge History of Iran*, ed. R.N.Frye, c. IV, Cambridge University Press, 2008, 30.

³² Nasır Niray, "Sasani İmparatorluğu'nun Devlet Yapısı Üzerine Bir İnceleme", *Muğla Üniversitesi SBE Dergisi*, 2001, 6.

³³ İstahri, 32, 81.

³⁴ Lawrence Potter, "The Port of Sıraf Historical Memory and Iran's Role in the Persian Gulf", *Proceedings of the International Congress of Sıraf*, November 14-16 2005, Bushehr Branch of Iranology Foundation, Bushehr, Iran, 36.

gerektilmektedir. İran'ın iç merkezlerine giden yerleşik bir yol Siraf'ın tüccarlarının deniz yolu ticaretine sadık kalmalarında etkili olmaktadır çünkü ithal etiketleri malları kara yolu üzerinden yeniden satabileceklerdi.³⁵

İstahri Siraf'ı İran içlerine bağlayan yolların ayrıntılı bir haritasını çıkarmış, Siraf'tan Şiraz'a uzanan yolu 60 fersah olarak kaydetmiştir.³⁶ İbn Havkal da benzer şekilde mesafeleri etrafıca incelemiş ve Siraf-Firuzabad güzergahını 20 fersah, Siraf-Şiraz güzergahını ise 44 fersah olarak belirtmiştir.³⁷ 1959'da Louis Vandenberg'in keşfettiği parke taşı yolu Siraf ve Firuzabad arasındaki bağlantı hakkında mevcut olan en önemli belgedir. Bu yol, bugün Siraf ve Firuzabad arasındaki en yakın yoldur ve doğrudan Firuzabad'dan; Seyah, Dehram, Miyandeşt, Dezgan ve Jam boyunca Siraf'a devam etmektedir.³⁸ 1973 yılında gerçekleştirilen araştırmalar yukarıdaki bilgileri teyit eder niteliktedir. Bu araştırmaların amacı Siraf'ın coğrafyasını inceleyerek Siraf halkının ekonomik faaliyetleri hakkındaki sorulara cevap bulmaktır ve özellikle Jam ve Galehdar vadileri ile Dezhgah vadisine kadar uzanan yollar üzerinde yoğunlaşmıştır. Jam Dağı, Şiraz ve Firuzabad'dan Siraf'a uzanan kervan yolundaki son istasyondur ve liman için bir yiyecek, meyve ve su kaynağıdır. Galehdar ise tahıl ürünleri için daha büyük ve daha verimli bir vadidir. Eski rotaları takip etmedeki zorluklara rağmen, çok sayıda sarnıç, dinlenme evi ve kervansaray tanımlanmış, Sirafi tarzında inşa edilen binaların kalıntıları, Siraf-Jam ve Siraf-Galehdar arasındaki tüm güzergâh boyunca keşfedilmiştir. Araştırmalardan anlaşıldığı üzere, her vadi, kendi liderleri, kendi tahıl rezervleri ve kendi antik gelenekleri olan bir sosyal birimdir. Buradaki medeniyet, çok eski dönemlere dayanmaktadır ve neredeyse her vadiye höyükler, İslam öncesi dönem mezarları, yazıtlar ve kaplanmış yollar bulunmaktadır.³⁹

İran içlerine ilerleyen güzergahlar üzerinde gerçekleştirilen alışveriş kentin refahına katkı sunsa da Siraf'ın ekonomik zenginliğinin en önemli sebebi İpek Yolu'nun deniz güzergahı ile gerçekleştirilen uluslararası ticaretti. Muson rüzgarlarının eşliğinde yola çıkan tacirler Hindistan, Malezya ve Çin'e uğrar, yükte hafif pahada ağır ürünlerle Siraf'a geri dönerlerdi. Özellikle Çin'in idari birleşmesi ve ekonomik başarısı, imparatorlukta lüksler için yeni tüketici taleplerinin ve sosyal tatların yaratılmasından ve kültürel etkisinin doğuya yayılmasından sorumluydu. Doğu'da Çin kültürünün bu genişleme yolculuğuna Batı'da İslam'ın Ortadoğu'daki verimli topraklara ve batıya, doğuda ise Hindistan ve Güney Asya'ya doğru fantastik yayılışı eşlik ediyordu. Sosyal ve politik değerlerin farklılığına rağmen, bu iki ayrı ve birbirine bağlantılı olmayan olay, Hint Okyanusu'nun doğu ve batı kıyılarını, Güney Çin'den doğu Akdeniz'e uzanan uzun bir rota boyunca, okyanus üstü bir zincir ile birleştirilmekteydi.⁴⁰

Çinliler İranlıları taniyor ve onları "po-sse" olarak isimlendiriyorlardı. Aynı şekilde Arap tüccarlar da Farsçada göçebe anlamına gelen "ta-che" olarak bilinmekteydi.⁴¹ Kaynaklar, Çinli tüccarların Kanton'dan Malaka ve Hindistan üzerinden Siraf'a yaptığı yolculuklardan bahsetmekte, Çin gemilerinin Siraf limanına ulaştığını, Basra, Sohar ve Yemen gemilerinin de yüklerini Çin gemilerine yüklemek için Siraf'a geldiğini bildirmektedir. Süleyman el-Tacir, Siraf'tan Çin'e uzanan Deniz İpek Yolu güzergahını detaylı olarak anlatmıştır. Siraf'ta yüklenen kervanlar Muskat'a ilerlemektedir. Bu iki limanın arası 120 fersah civarındadır. Yol üzerinde ihtiyaç duyulan erzakları tedarik ederek, Umman Denizi üzerinden Kulem'e ulaşılmaktadır. Rüzgârın uygun olduğu zamanlarda bu mesafe bir ayda katedilmektedir. Zorunlu vergiler ödedikten sonra gemiler, bir ay süren bir yolculuktan sonra Bengal Körfezine ulaşmaktadır.⁴² Serendib geçildikten sonra Andaman Denizi'nden devamla Malakka Boğazı üzerinden Güney Çin Denizi'ne erişen gemiler Kanton Limanı'na demir atmaktadır.⁴³

Görünüşe göre Siraf gemileri Kızıldeniz'e de ticari yolculuklar gerçekleştiriyor, gemilerini Cidde limanına demirliyordu. Cidde limanına ulaştıktan sonra mallarını Mısır'a bağlı gemilere aktararak geri dönüyor, Mısır'a ticareti Mısır gemileri gerçekleştiriyordu. Anlaşılan o ki Siraf'lı tüccarlar Mısır'a kadar yolculuk yapmıyorlardı ve bu muhtemelen gemilerinin uygun olmamasından kaynaklanıyordu.⁴⁴ Arap Yarımadası kıyıları boyunca uzanan ticaretin Umman Denizi'ndeki ilk durağı Muskat limanıydı. Bir sonraki durak Muskat'tan iki yüz mil uzaklıktaki

³⁵ Eric Hooglund, "Revisiting Siraf as a Persian Gulf Commercial Port in the late Sassanian and Early Islamic Period: What Archaeology and Contemporaneous Manuscripts Reveal", *Proceeding of the International Congress of Siraf*, Bushehr Branch of Iranology Foundation, 14-16 November, İran, Bushehr 2005, 161.

³⁶ İstahri, 134.

³⁷ İbn Havkal, 248.

³⁸ Şafi, 43.

³⁹ Donald Whitcomb, "Archaeological Surveys in the Highlands Behind Siraf", *Proceeding of the International Congress of Siraf*, Bushehr Branch of Iranology Foundation, 14-16 November, İran, Bushehr 2005, 97.

⁴⁰ M. Redha Bhacker, "The Cultural of the Gulf an the Indian Ocean The Longue Duree Historical Perspective", *The Persian Gulf in History*, ed. Lawrence G. Potter, 57-70, Palgrave Macmillan Publishers, 2009, 169.

⁴¹ Yahyai, 98..

⁴² Süleyman El-Tacir, *Doğu'nun Kalbine Seyahat*, çev. Ramazan Şeşen, Yeditepe Yayınevi, İstanbul 2012, 15-16.

⁴³ Süleyman El-Tacir, 21, İstahri, 28.

⁴⁴ Mukaddesi, 79.

Şahr limanıydı. Bu güzergahta başka duraklar da vardı; Hadramevt kıyılarında bulunan Masireh, Suhar ve Zufar gibi. Buradan devamla Makla limanı, sonra da gemilerin demirlediği Aden'e ulaşıyordu. Bu kent, İran, Hindistan, Çin, Zanzibar, Habeşistan, Basra, Cidde ve Kulzum'dan ithal edilen kehribar, tütsü, misk ve çok sayıda başka ürünlerle doluydu. Doğu ve Batı Denizlerinde bir transit pazarıydı. Aden'den sonra, gemiler Babülmendep Boğazı'ndan Kızıldeniz'e geçer ve Zabid'de durduktan sonra Cidde'ye doğru yola devam ederlerdi. Cidde'de yol farklı rotalara ayrılırdı. Bazı gemiler Mısır sahilindeki Ayazab limanına, bazıları Yenbu limanına ve ardından Kulzum'a ilerlerdi.⁴⁵

Bahreyn de Siraf tüccarlarının ticaret ilişkilerinin olduğu adalardan ve limanlardan biriydi. Fars Körfezi'nin diğer güney merkezleri gibi Bahreyn, liman ve kargo durağı olarak iyi bilinmemekle birlikte, incileriyle ünlüdür ve bu ürün Siraf tüccarları tarafından önemsenmiştir. Bununla birlikte bu itibar, bölgede varlık gösteren tehlikeli korsanlar sebebi ile çoğunlukla gölgede kalmıştır. Bahreyn, Basra, Übülle ve Abadan gibi çok önemli kentler dışında, Siraf'ın ekonomik ilişkiler kurduğu Körfez limanları; Tevvec (Tevvez), Necirem, Cennabe, Siniz, Mehruban, Reyşehr, Maşşehr, Neybend, Hezv, Hümmüz ve Tiz'dir.⁴⁶

Siraf'ın tüccarların Yemenliler ile gerçekleştirdikleri ticari faaliyetleri çok önemlidir. Aden ve Suhar, Çin'e açılan bir ticaret kapısı görevi görmekteydiler.⁴⁷ Suhar, Muskat ve Aden gibi kentler, Uzak Doğu ya da Doğu Afrika'ya seyahat eden Siraf tüccarlarının işlerinde önemli bir rol oynamaktaydı. Süleyman El-Tacir, Siraf-Muskat arasındaki yaklaşık 200 fersah olduğunu, Muskat'a ulaşan gemilerin buradan Hindistan'a ve devamında Çin'e ilerlediğini kaydetmektedir.⁴⁸ Suhar, Siraf ile iki şekilde yakın ilişkilere sahipti: birincisi, Umman ve Siraf arasında doğrudan ticaret oldukça önemliydi. Uzak Doğu'dan ithal edilen birçok ürünün Kızıldeniz ve Kuzey Afrika'ya taşınması sırasında Suhar Limanı'na ihtiyaç duyuluyordu çünkü bu liman Siraf'a nispeten o bölgelere yakındı. İkinci sebep ise Suhar'ın Siraf'ın tüccarları için ikinci bir ev gibi olmasıydı. Mukaddesi Suhar'dan bahsederken şehir nüfusunun çoğunluğunun Acem olduğu bilgisini verir. Evleri, Siraf'ta olduğu gibi tik ağacından inşa edilmiştir. Basra'dan Siraf'a ulaşan gemiler buradan Suhar'a uğrardı. Bu limanda ürün alışverişi yanında ihtiyaç duyulan erzahın da temini gerçekleştirilir, su tedarik edilirdi. Suhar gibi, Muskat Limanı da Siraf ile benzer iletişim içerisindeydi ve her iki liman da Siraf İpek Yolu ticaretinin tamamlayıcısıydı.⁴⁹

Siraf'ın Doğu Afrika ile de ticari ilişkileri bulunmaktaydı. İstahri, Siraf'ın çok katlı evlerini inşa etmekte kullandıkları tik ağacı ve ahşap ürünlerinin Zenc ülkelerinden ithal ettiklerini ifade etmektedir.⁵⁰ Arkeolojik kanıtlar da onuncu yüzyıl Siraf evlerinde yoğun bir şekilde kullanılan bu ağaçların, bu tür direklerin kullanımının erken tarihlere kadar uzandığı Doğu Afrika'dan geldiğini göstermektedir. Zaten, Doğu Afrika'da yapılan arkeolojik kazılar sadece hafif ve pahalı ürünlerin değil ağır ve ekonomik yönden düşük fiyatlarda alıcı bulan kereste gibi malların da ticaretinin yapıldığını göstermektedir. Bir diğer arkeolojik buluntu ise, belki de Doğu Afrika sahillerinin en eski camisi olan, Zanzibar'daki Kizimkazi caminin mihrabında yer alan yazıttır. Rivayetlere göre bu cami Sheikh Said bin Abi Amran Mfaume al Hassan bin Muhammad tarafından 1107 yılında yaptırılmıştır.⁵¹ Daha ilginç olan bir konu ise Siraf'ta bir kaligrafi okulundan geldiğinin belirlendiği çiçekli kufi kaligrafidir. Kizimkazi yazıtının Siraf'ın bir heykeltıraş tarafından tasarlanmış olduğu veya Siraf'ta üretilip Zanzibar'a ihraç edildiği düşünülmektedir.⁵² Bu yazıtlara, daha çok Sasani ve erken İslami dönemlerde üretildiği düşünülen büyük miktarlardaki "Sasani-İslam" çanak çömleklerinin keşfedilmesi eklenince, Fars Körfezi ile Doğu Afrika'nın sosyo-kültürel yakınlığı teyit edilmiş sayılabilir. Bu çanak çömleklerden Zanzibar'daki Unguja Ukuu ve Kilwa başta olmak üzere Svahili sahili boyunca birçok yerde bulunmuştur ve tümü neredeyse Siraf'ta bulunanların tam bir kopyası gibidir. Lamu Takimadaları'ndaki Mand'a'da, sırsız "Siraf" ürünleri toplam ithal edilen çömleklerin neredeyse yarısını oluşturmuştur. Daha yakın zamanlarda, Pemba'daki Mtambwe'de, Ali el- Hasan adını taşıyan birçok madeni para bulunmuştur. Bu yığın, açıkça İranlı bir isim olan Bahram adını taşıyan kırk iki madeni parayı da içermektedir.⁵³

5. Siraf İpek Yolu ve Kozmopolit Kültür

Yakın zamanlarda gerçekleştirilen araştırmalar, Siraf limanının uzun mesafeli sevkiyatın kontrolünde ve Fars Körfezi ticaret ağı kargo transferinde önemli bir rol oynadığını göstermektedir. Kazılar ve anlatılar bu refahı, büyük, iyi

⁴⁵ İstahri, 27-32; Yahyai, 105-106.

⁴⁶ Yahyai, 97.

⁴⁷ Mukaddesi, 92.

⁴⁸ Süleyman El-Tacir, 15.

⁴⁹ Mukaddesi, 92; Yahyai, 96-97.

⁵⁰ İstahri, 127.

⁵¹ Abdul Sheriff, "The Persian Gulf and the Swahili Coast A History of Acculturation Over the Longue Duree," *The Persian Gulf in History*, ed. Lawrence G. Potter, Palgrave Macmillan Publishers, 2009, 180.

⁵² Horton, Mark, "Siraf and East Africa," *Proceeding of the International Congress of Siraf*, Bushehr Branch of Iranology Foundation, 14-16 November, İran, Bushehr 2005, 84.

⁵³ Sheriff, 181.

dizayn edilmiş bir caminin etrafındaki geniş, akıllıca planlanmış bir konut kompleksi olarak yansıtmaktadır. Bu yapıların bir kısmı kente bakan yamaçlarda inşa edilmiş saray veya resmi konut olarak yorumlanmıştır. Hamamlar, çarşılar, seramik atölyeleri, su kanalları ve mezarlıklar gibi kentin diğer özellikleri ortaya çıkarılmış ve bu metropolün takdirine katkıda bulunulmuştur.⁵⁴

İstahri, Fars'ın en zengin ülkesi dediği Siraf'ın sık binalardan ibaret kalabalık bir liman kenti olduğunu, evlerin maliyetinin 30bin dinara kadar çıkabildiğini ifade etmiştir.⁵⁵ Mukaddesi, muhteşem evlerden bahsetmiştir ve İslam dünyasında Siraf evlerinden daha güzelini ve acayibini görmediğini, tik ve tuğladan inşa edilen ve görenleri büyüleyen bu saray gibi evlerin fiyatının 100bin dirhemden daha fazla olduğunu belirtmiştir.⁵⁶ Son araştırmalarda tüm evlerin avlu tipinde olduğu anlaşılmaktadır ve büyüklük ve karmaşıklık bakımından farklılıklar göstermektedir. En küçük evler, bir avlunun bir tarafında sadece birkaç odadan oluşuyor gibi görünüyorken, belki de zengin tüccarların sahip olduğu daha büyük olanlar, merkezi bir avlunun iki, üç veya dört tarafına aralıklarla dizilmiş çok odalı evlerdir. Aynı zamanda, bir merkezi alanda, etrafında toplanmış birkaç bina ile çevrelenmiş saray tipi evlerin olduğu büyük mülkler de ortaya çıkmıştır. Bunlar, önde gelen bir tüccarın evi ya da kentin bir görevlisinin konutu olarak yorumlanmıştır.⁵⁷

Devam eden çalışmalarda, Siraf limanının kuzey kısmını oluşturan sahanın dik dağ yamaçlarının kayalık yüzeylerinde geniş kaya mezarlıkları kalıntıları bulunmuştur. Bunların birçoğu merdiven yardımı olmadan ulaşamayacak kadar yüksektedir. Girişler iki veya daha fazla sayıda odaya açılmaktadır. En genişleri, taş basamakları olan terk edilmiş taş ocaklarının zeminlerindedir. Mezarlarda, gövde üzerindeki taş plakaları destekleyen oluklar ve birkaç sütun vardır. Kaya mezarlarının yanı sıra dikey kaya yüzlerine oyulmuş çok sayıda mezar odası bulunmaktadır ve toplu mezarlık gibi görünmektedir. Halen yerinde bulunan birkaç taş mezar örtüsü vardır; diğerleri siteye dağılmış durumdadır. Şehrin batı ucuna bakan yüksek bir zemin üzerinde yapılan araştırmada, ölümlerin toplu olarak gömülebilmeleri için anıtsal mezarlar olduğu düşünülen bir grup kare yapı tanımlanmıştır. On tanesi kazılmış ve altı ile elli iki sayıları arasında değişen iskeletler tespit edilmiştir. Toz haline gelmiş veya ufalanmış insan kemiklerinin keşfedildiği bu odalar, mezar yönleri dikkate alındığında, Zerdüş mezar yapılarını anımsatmaktadır. Bir kısmının, İslam dinini henüz kabul eden ve defin kuralları hakkında bilgi sahibi olmayan yeni Müslüman mezarları olması da mümkündür.⁵⁸

Mukaddesi, sahil kesimlerde halkın çoğunluğunun Şii olduğunu belirtmiş, Siraf'ta güzel bir caminin varlığından bahsetmiştir.⁵⁹ İstahri, üç tane minber olduğunu, Siraf, Errecan ve Mehruban gibi sıcak iklim halklarının Basralıların mezhebini takip ettiklerini, bir kısmının Şii, bir kısmının da Mutezili olduğunu rivayet etmiş, sayıca çok fazla Yahudi nüfusunu Hristiyanların takip ettiğini belirtmiştir.⁶⁰ İbnü'l-Belhi'de cami ve minberin varlığından bahsetmektedir.⁶¹ 1857 yılında gerçekleştirilen araştırmalarda, eski şehirden arta kalan tek binanın şehrin ortasında yer alan geniş bir cami olduğu görülmüştür. Kesme taştan inşa edilen caminin yakınında susuz bir kanat sistemi bulunmuştur. Ayrıca, kufi yazı ile süslenmiş monolitik veya kemerli çok sayıda mezar taşı da ortaya çıkarılmıştır.⁶² Devam eden arkeolojik çalışmalar ile hakkında detaylı bilgi sahibi olduğumuz Siraf Ulu Cami, tamamlanmış haliyle 57 m uzunluğunda ve 44 m genişliğinde, 27 m'lik bir avluyu çevreleyen dikdörtgen bir alandan oluşmaktadır. Avlu, doğu duvarında bir giriş ve kuzeye olası ikinci bir giriş ile çift revaklarla üç taraftan sınırlandırılmıştır. Doğu girişinin yanında 3-8 m²'lik boşluk bir minare kalıntısı olabilir. Avlunun dördüncü tarafında, avludan kible duvarına kadar 21 m ölçülerinde bir ibadet salonu oluşturan bir alan yer almaktadır.⁶³

Siraf çok şık çarşıları ile de tanınıyordu.⁶⁴ Siraf'ta gerçekleştirilen kazılarda pazar yerlerinin izlerine rastlanmıştır. Araştırmalarda, kıyıya paralel olarak doğudan batıya uzanan bir caddenin her iki yanındaki beş yapının bölümleri ortaya çıkarılmıştır. Caddenin kuzey tarafında üç bina vardır, bunların bir sıra dükkân, depo olduğu tahmin edilen geniş bir avlu ve bir hamam olduğu düşünülmektedir. Dükkânlar depodan 2 m'lik bir ara yolla ayrılmıştır. Bu yollar, kimi yerlerde daha küçük yapılarla veya ek dükkânlarla kapatılmıştır. Caddenin güney tarafında, kısmen deniz tarafından erozyona uğrayarak aşınmış büyük bir dükkân ve cami bloğu vardır. Anlaşılan o ki, Siraf çarşısı, doğu ve

⁵⁴ Whitcomb, "The Gulf..", 76.

⁵⁵ İstahri, 127.

⁵⁶ Mukaddesi, 426.

⁵⁷ Aldsworth, 17.

⁵⁸ Şafi, 47; Aldsworth, 16.

⁵⁹ Mukaddesi, 426, 439.

⁶⁰ İstahri, 106, 139.

⁶¹ İbnü'l-Belhi, *Farsname*, ed. G. le Strange, R. A. Nicholman, Cambridge University Press, 1921, 127.

⁶² Wilson, 93.

⁶³ David Whitehouse, "Excavations at Siraf; First Interim Report", *Iran*, vol:6, 1968, 9.

⁶⁴ Mukaddesi, 426.

batıdaki yüzey kalıntıları takip edildiğinde, Ulu Cami'den modern köyün kenarına kadar kıyı boyunca uzanmaktaydı.⁶⁵

Sıraf ve çevresinde var olan sarnıçların yakınlarında, çeşitli tiplerde tamamlayıcı yapılar bulunmaktadır. Bu yapılardan en basit ve yaygın olanı bir ya da iki odalı binalardır. Daha karmaşık yapılar ise kervansaray olarak tanımlanmıştır. Kervansaraylar genellikle iki özel kategoriye ayrılır: üç veya dört duvar boyunca tonozlu odalara sahip avlu tipi kervansaraylar, ki bunlardan beş örnek bulunmuştur ve bir diğeri ise eyvan tipi denilen, bir yöne açılan bir dizi tonozlu odadan oluşan kervansaraylardır. Bu son tipten iki yapı keşfedilmiştir. Bu büyük binaların çoğunluğu Galehdar güzergâhında yer almaktadır. Bu rota aynı zamanda hem yarım dairesel hem de kare payandalı yapılara sahiptir. Şehir merkezleri arasındaki normal mesafe, bu dağların üzerinden geçilerek aşılın bir gündür. Başka bir deyişle, bir sonraki vadiden bir günlük yolculuktan daha uzakta bir vadi bulunmamaktadır. Tüm kervansaraylar ya yolun yarı noktalarına ya da varış noktalarının bir fersah uzağına inşa edilmiştir. Muhtemelen, büyük karavanlardan ziyade küçük birey grupları ya da bir sonraki vadiye gün batımından önce ulaşamayacak olan yolcular için geçici barınak sağlamak amacıyla kurulmuşlardır.⁶⁶

Sıraf gibi deniz kıyısı kentlerde yaşayan halkın ömürlerinin çoğu denizde, ticaret yapmakla geçmekteydi. Sıraf'lı bir tüccar kırk yıl boyunca gemide yaşayabiliyordu. Karadan çeşitli ürünlere ihtiyaç duyduğunda arkadaşlarından tedarik edip kendi gemisine teslim etmesini isterdi. Silaha ihtiyaç duyduğunda veya yaşadığı gemi zarar gördüğünde, başka bir gemiye geçerek ticarete devam ederdi.⁶⁷ Sıradan insanların yaşamları, geçici hükümdarlardan ziyade kalıcı musonlar eliyle, doğa tarafından yönetiliyordu. Körfez ve ötesindeki büyük okyanus halkı, altı ay boyunca rüzgârların bir yöne, ardından yılın diğer yarısında ters yöne doğru estiğini biliyordu. Yelken modeli ve dolayısıyla bölgenin ticaret mevsimleri hâkim rüzgârlara uyacak şekilde sabitlenmişti. Bunlar denizciler ve gezginler tarafından dikkate değer bir doğrulukla ölçülebiliyordu. Eski deniz kaptanları, musonların nasıl meydana geldiğini, soğuk havanın yaz aylarında okyanusun kuzeyinden Asya'nın sıcak topraklarına, daha sonra kışın Himalayalar'dan ve Hint ovalarından güneye doğru nasıl sürüklendiğini anlamamış olabilirler. Onlar için rüzgârların, yelkenleri doldurmak için zamanında ve yıllar boyu uğraması yeterliydi.⁶⁸ Sıraf'lı bir denizci, bir teknenin, kötü havanın başlamasından önce okyanusu geçmek için belirli bir limanı terk etmesinin mümkün olduğu süreleri son güne kadar hesaplayabiliyordu. Belirli fenomenleri takip ederek yaklaşan fırtınayı, şiddetli rüzgârları ve sakin dönemleri tahmin edebiliyordu. Bu bilgiler, İpek Yolu denizci ve gezginleri arasında elden ele dağıtılırdı. Her bir liman ve gemi için çeşitli bilgiler içeren çizelgeler oluşturulurdu. Geminin taşıyabileceği yük ve gidebileceği mesafe de kaydedilirdi. Yükünü alan gemiler Muson rüzgârlarını bekler, ardından planlanan varış noktasına doğru yola çıkılırdı.⁶⁹

Tüccarlar ziyadesi ile zengindi ve bazılarının 60 milyon dirhem paraları vardı.⁷⁰ Sıraf halkının zenginliğini anlatırken XII. yüzyılda yaşamış bir tüccardan bahsedilmektedir. Ramisht adındaki bu tüccarın bir Çin yolculuğundan yarım milyon dinar ile döndüğü rivayet edilmektedir.⁷¹ Bir başka rivayette ise Basra'nın ekonomisinde meydana gelen yavaşlamadan sonra Sıraf'a göç eden İbn Vehb isimli Kureyşli bir tüccardan bahsedilmektedir. Sıraf'ta ticaret yaptığı sırada, Çin ülkesinin zenginliğinin farkına varan İbn Vehb, bir gemi ile Çin'e gitmiş, uzun çabalardan sonra Çin hükümdarının huzuruna kabul edilmiştir. Hükümdar İbn Vehb'e çeşitli sorular sormuştur. Bunlardan biri Sasaniler gibi bir imparatorluğu nasıl ortadan kaldırdıkları ile ilgilidir. İbn Vehb, bunun sebebinin Farslıların Zerdüş inancı olduğunu ifade etmiştir. Hükümdar İbn Vehb'e, Hz. Peygamber dâhil önde gelen Peygamberlerin resimlerini göstermiştir. İbn Vehb, Hz. Peygamberin resmini, bir deve üzerinde, etrafında sahabeler, üzerinde Arap nalını şeklinde tasvir etmiştir. Konuşmalardan memnun kalan Hükümdar, İbn Vehb'i ödüllendirmiş ve Sıraf'a dönene kadar çok iyi bir hayat yaşamasını sağlamıştır.⁷² Az da olsa ticaretten yüksek miktarda kazanç elde edenlerin denizciliği bıraktığı da görülüyordu. Sıraf'lı bir gemici ve arkadaşlarının, Hindistan seferinde kazandıkları kişi başı 1.144bin miskal altın sebebiyle bir daha sefere çıkmadıkları rivayet edilmektedir.⁷³

Yolculukların tehlikeleri de sınırsızdı. Umman ile Sıraf arasındaki ticaretten bahseden Büzürg b. Şehriyar, on altı geminin katıldığı bir Umman yolculuğunda, gemilerden bir tanesinin dev bir balık tarafından parçalandığını,

⁶⁵ David Whitehouse, "Excavations at Siraf: Fourth Interim Report", *Iran*, vol: 9, 1971, 10.

⁶⁶ Şafi, 44; Whitcomb, "Archaeo..", 100.

⁶⁷ İstahri, 138.

⁶⁸ Bhacker, 164.

⁶⁹ Ali Mazaheri, *Ortaçağda Müslümanların Yaşayışları*, çev. Bahriye Üçok, Varlık Yayınevi, İstanbul 1972, 356.

⁷⁰ İstahri, 154.

⁷¹ S. M. Stern, "Ramisht of Siraf A Merchant of Millionaire of the Twelfth Century" *Journal of the Royal Asiatic Society*. April 1967, 10.

⁷² Süleyman El-Tacir, 45-49.

⁷³ Büzürg b. Şehriyar, *Harikalar Diyarı Hind Kitabı' Aca'ibi'l-Hind Arapça-Türkçe*, çev. Can Ceylan, İnkılab Yayınları, İstanbul 2009, 70.

denizcilerden yalnızca üç kişinin kurtulabildiğini rivayet etmektedir.⁷⁴ Önceleri çobanlık yapan, sonradan denizcilğe başlayan Kirmanlı Abhara'nın hayatta kalması da mucize gibi görünmektedir çünkü Çin'e tam yedi defa gidebilmiştir. Büzürg b. Şehriyar'ın ifadesine göre Çin'e iki kere gidip de başına bir kaza gelmemiş biri duyulmamıştır. Bir seferinde, Sıraftan Çin'e giderken şiddetli bir fırtına meydana gelmiş, beş gün süren fırtınanın ardından Çin sahillerine ulaşan gemi tamir edilip ürünler alınıp satıldıktan sonra Sırafta doğru yola çıkmıştır.⁷⁵

Sıraflı tüccarlar sadece kendi ülkelerinde mevcut olan ürünlerin ticaretini yapmıyorlardı. Ticari yolculuklarında uğradıkları limanlarda karşılaştıkları ürünleri satın alıyor, güzergâh üzerindeki diğer limanlarda satıyorlardı. Sıraflıların Çin, Hindistan, Seylan, Doğu Afrika, Kızıldeniz ve Fars Körfezi limanları arasında gerçekleştirdikleri ticaret dikkate alındığında, Sırafta işlem gören devasa ürün çeşitliliği ortaya çıkmaktadır. Fars Körfezi'nin limanları çok çeşitli ürünlerle dolu gemi kaynıyordu. Limanlara uğrayan gemiler o kadar çoktu ki, gemilerden düşen veya atılan ürünlerin toplanması için özel dalgıçlar çalıştırılıyordu.⁷⁶

Sıraflı tüccarların Çin ile gerçekleştirdikleri ticarete en kıymetli ürün ipekti. Bunun yanında Çin porseleni, eyerler, çeşitli küçük mutfak eşyaları, bitkisel ilaçlar, tarçın, tütsü ve Çin kâğıdı Fars Körfez limanları dâhil pek çok yere ihraç edilirdi. Hindistan'ın Deybul kentinden hurma ve bambu, Koule kentinden sac ağacı, Moule limanından biber ve hurma, Serendib limanından amber, Kelb adasından altın, Balus adalarından kâfur, muz, bambu ve hindistancevizi, Kalehbar adalarından altın, gümüş ve inciler, Cave adalarından parfüm, ilaç, altın ve kalay, Komar topraklarından pirinç ve tütsü başta olmak üzere yüzlerce ürün Sıraflı tüccarlar tarafından yerel ve uluslararası pazarlara taşınırdı. Sıraflıların Endonezya ve Malezya ile yakın ticari bağları bulunmaktaydı. Bu bölgelerle hindistancevizi, bambu ve çeşitli ağaçlar, muz, hurma şarabı, aromatik bitkiler, baharat, fildişi, altın gibi ürünlerin ticareti yapılmaktaydı. Langabalus ve özellikle Kalah Bar limanı Çinli tüccarlarla ürün alışverişi için bir araya gelinen, Doğu ile Batı'nın buluştuğu merkezlerdi.⁷⁷ Endonezya yakınlarındaki Fansur Adası'nda gerçekleşen bir köle ticaretinden haberler veren Büzürg b. Şehriyar, kölelerin sayıca çokluğundan ve satışından elde edilecek paranın yüksek miktarından bahsetmektedir.⁷⁸ Doğu Afrika ise başka hiçbir yerde bulunmayan yüksek değerli, düşük hacimli kıymetli emtialar sağlamaktaydı. Bunlara fildişi, kaplumbağa kabuğu, vahşi hayvan derileri ve amber de dâhildir. Ancak, bu kıymetli eşyaların çoğunun Orta Doğu'da kalmadığını da belirtmek ilginçtir. Bunlar, uzak bölgelerden başka malzemeler elde etmek için kullanılıyor, çoğunlukla Hindistan ve Çin'e gönderiliyordu. Belki de bu, Doğu Afrika'nın Sırafta tüccarları için önemini anlamanın anahtarıdır. Sıraflı tüccarlar, ünlü Çin seramikleri, ipekleri ve çin verniği elde edebilmek için fildişi ve diğer değerli ve egzotik Afrika ürünlerine ihtiyaç duyuyorlardı. Afrika'daki malların arzı üzerindeki kontrolleri, uzun bir süre boyunca diğer bölgelerdeki tüccarlara kıyasla önemli bir rekabet avantajı elde etmelerini sağladı ve bu durum, inanılmaz denizsel cesaretleriyle birlikte, onları meşhur kılan uzun mesafeli alım satım yolculuklarının anahtarıydı.⁷⁹ Sırafta tüccarlarının, Hindistan'dan veya Afrika'dan taşıdıkları bir diğer ürün ise buhurdu. Bunlardan başka baharatlar, fildişi, altın, değerli taşlar, ipek ve süslemeli ürünler de ticarete dâhil oluyordu. Diğer ürünler abanoz, sandal ağacı, peygamberağacı, sarısabır, çintarçını, tik, metaller ve birçok türde pamuklu kumaşlardı. Arap Yarımadası'ndan gelenler ise sakız, balsam, mür ve incilerdi. Özellikle inci değerli bir üründü ancak nasıl oluştuğu tam olarak bilinmiyordu.⁸⁰

Sonuç

Başlangıcı, Han Hanedanlığı (M.Ö. 206- M.S. 220) İmparatoru Wu-ti'nin, Yüceçilere gönderdiği bir Çinli elçi olan Chang-Chien'in seyahati olarak kabul edilen ve binlerce yıldır denizcilerin, tüccarların, zanaatkarların, misyonerlerin ve maceracıların ürünlerini, teknolojilerini ve fikirlerini okyanusun bir tarafından diğer tarafına taşıdıkları İpek Yolu'nun; Çin'den Hindistan'a, İran'dan Roma'ya ulaşan kadim bağlantısında Fars Körfezi stratejik bir konumda yer almaktadır. Şöhreti ve dünyanın tüm milletleri tarafından tanınması, sadece bu denize komşu kıyıların ve toprakların eski uygarlıkların beşiği olmasından, önce Fenikeliler, Babilliler, Keldaniler, Sümerler ve daha sonra Yunanlılar ve İranlıların Körfez kıyılarında yelken açmış olmalarından değil, bu kadim uygarlıkların ticaret ve denizcilikte Fars Körfezi'ni ve limanlarını önemli bir ekonomik ve kültürel kaynak olarak kabul etmelerindedir. Bu mirası devam ettiren Erdeşir'in III. yüzyılın ilk yarısında yükselişi ve Pers topraklarını MS. 224'ten MS. 642'ye kadar yöneten Sasani İmparatorluğunun doğuşu ile birlikte Fars Körfezi Sasani gölü haline gelmiştir. Çünkü Körfez Sasanilerin ekonomik çıkarları için, kendi içlerinde değil, imparatorluklarını daha büyük bir dünyaya bağlaması sebebiyle de kıymetliydi. Etraflarındaki büyük imparatorluklar geçiş, iletişim ve ticareti

⁷⁴ Büzürg b. Şehriyar, 61.

⁷⁵ Büzürg b. Şehriyar, 77.

⁷⁶ Peter Frankopan, *İpek Yolu Alternatif Dünya Tarihi*, çev. Mengü Gülmen, Pegasus Yayınları, İstanbul 2018, 108.

⁷⁷ Yahyai, 103-104

⁷⁸ Büzürg b. Şehriyar, 42.

⁷⁹ Horton, 88.

⁸⁰ Süleyman El-Tacir, 68.

zorlaştırdıklarında, Körfez limanları aracılığıyla Persleri yakın komşularının ötesindeki sulara, topraklara ve insanlara bağlaması amacıyla Sasani hükümdarı I. Erdeşir tarafından kurulan Siraf limanı, yüzyıllar boyunca bölgedeki ekonomik ve ticari alışverişlerde ve çeşitli siyasi olayların seyrinde önemli bir rol oynamıştır.

Siraf sahillerinin gemiler için uygunluğu, konum olarak Fars Körfezi'nin orta kıyılarında yer alması dolayısıyla hem Hint Okyanusu'na hem Basra'ya yakın olması, sosyo-ekonomik çıkarları sebebi ile istikrarı önceleyen uygulamalar ve Siraf halkının ticari deneyimlerinin yüksekliği gibi etkenler güvenlik ve konfor ihtiyacı içerisindeki tüccarları Siraf'a yönlendirmiş, Siraf'ın İpek Yolu ticaretinde ilk sıralarda kalmasını sağlamıştır. Siraf, yüzyıllarca yerel ekonomilerce imal edilen kıymetli ürünlerin Şiraz, Firuzabad, Fesa, Darabgird ve Kazerun gibi iç ticarete ve ayrıca Çin ve Hindistan'a, Arap Yarımadası, Kızıldeniz'in güneydoğusu ve Doğu Afrika'ya kadar dünyanın uzak pazarlarına ihraç edildiği en önemli liman kenti olmuş, çok geniş bir coğrafyada Siraf'lı tüccarların izlerine rastlanmıştır. Bu büyük uluslararası ticaretin sonucu, Siraf'ı büyük bir limana çeviren muazzam servet olmuştur. Artık, daha çok yerel ürün pazarlanıyor, refahın yükselmesi ile artan ihtiyaçların karşılanması için daha çok ürün ithal ediliyor, yeni kurulan sanayiler için de ham maddeye gereksinimi artıyordu. Bu talep; stratejik konumu, üretim kapasitesi ve mevcut ticari yapının sürekliliğini arzulayan yöneticilerin de desteği ile Siraf'ı ulusal ve uluslararası pazarlara bağlıyor, ipek, inci, hurma, kereste, baharat ve metal gibi çok çeşitli ürünler Irak, İran, Doğu Afrika, Hindistan, Çin ve Doğu Hint Adaları boyunca taşıyordu. Siraf limanı vadettiği özgür ve güvenli bir yaşam sebebiyle Zerdüşterler, Hıristiyanlar, Maniciler, Yahudiler, Budistler gibi çeşitli dinlerin takipçileri ve Çinliler, Hintliler ve Araplar dahil olmak üzere çok sayıda halka ev sahipliği yapıyor, farklı dinlerin takipçilerinden kalan mezarlıklar, ibadet yerleri ve çeşitli buluntular Siraf limanındaki çok kültürlü bir hayata işaret ediyordu çünkü ticari faaliyette bulunan ürünler, buldukları toplumlar için ekonomik öneme sahip olduğu kadar, sosyal ve kültürel olarak da önemlidir. Bu ürünlerin sosyal zevkler ve hatta değişime katılan toplulukların mimarisi üzerinde önemli bir etkisi vardır. Kültürel açıdan bakıldığında hem kara hem de deniz üzerindeki ticaret genişlemesi, tüm kıyılardan ve Fars Körfezi limanları ve Hint Okyanusu'nun her yerinden insanların hareketine sebep olmuştur. İnsanların hareketliliği tanım gereği, fikirlerin, ekonomik sistemlerin, sosyal pratiklerin, siyasi kurumların ve sanatsal geleneklerin alışverişini de içermektedir. İpek Yolu ekonomik zenginlik ve kozmopolit kültürü, bu kez Fars Körfezi kıyısında bir kentte yaratmıştır. Siraf limanı siyasal seçkinler, tüccarlar ve halklar arasındaki iş birliğinin yarattığı refahın İpek Yolu güzergahları boyunca taşıdığı kentlerden biri olması bakımından önemlidir.

Kaynakça

Aldsworth, Fred, "History of Archaeological Surveys in Siraf Port", *Proceeding of the International Congress of Siraf*, Bushehr Branch of Iranology Foundation, 14-16 November, İran, Bushehr 2005.

Bhacker, M. Redha, "The Cultural of the Gulf an the Indian Ocean The Longue Duree Historical Perspective", *The Persian Gulf in History*, ed. Lawrence G. Potter, 57-70, Palgrave Macmillan Publishers, 2009.

Bekai, Nasır, "Siraf, Şilav", *Name-i Ferhengistan*, 2/2.

Büzürg b. Şehriyar, *Harikalar Diyarı Hind Kitabı'Acı'ibi'l-Hind Arapça-Türkçe*, çev. Can Ceylan, İnkılab Yayınları, İstanbul 2009.

Daryae, Touraj. "The Persian Gulf in the Late Antiquity Sasanian Era (200-700 C.E)", *The Persian Gulf in History*, ed. Lawrence G. Potter, 57-70, Palgrave Macmillan Publishers, 2009.

Ebü Zeyd Es-Sirafi, *Ahbaru'l-Sin ve'l-Hind*, ed. Tim Mackintosh-Smith, Library of Arabic Literature, New York University Press, New York 2014.

Foltz, Richard C., *Iran in World History*, Oxford University Press, 2016.

Frankopan, Peter, *İpek Yolu Alternatif Dünya Tarihi*, çev. Mengü Gülmen, Pegasus Yayınları, İstanbul 2018.

Hooglund, Eric, "Revisiting Siraf as a Persian Gulf Commercial Port in the late Sassanian and Early Islamic Period: What Archaeology and Contemporaneous Manuscripts Reveal", *Proceeding of the International Congress of Siraf*, Bushehr Branch of Iranology Foundation, 14-16 November, İran, Bushehr 2005.

Horton, Mark, "Siraf and East Africa," *Proceeding of the International Congress of Siraf*, Bushehr Branch of Iranology Foundation, 14-16 November, İran, Bushehr 2005.

İbn Hurdazbih, *Yollar ve Ülkeler Kitabı*, çev. Murat Ağarı, Kitabevi Yayınları, İstanbul 2008.

İbnü'l-Belhi, *Farsname*, ed. G. le Strange, R. A. Nicholson, Cambridge University Press, 1921.

İstahri, *Mesaliku'l-Memalik*, ed. M. J. De Goeje, Leiden 1870.

Jennings, Sarah, "The Material Culture of Siraf 8th to 11th Centuries", *Proceeding of the International Congress of Siraf*, Bushehr Branch of Iranology Foundation, 14-16 November, İran, Bushehr 2005, 51.

Mazaheri, Ali, *Ortaçağda Müslümanların Yaşayışları*, çev. Bahriye Üçok, Varlık Yayınevi, İstanbul 1972.

Mesudi, *Muruc Ez-Zeheb Altın Bozkırlar*, çev. Ahsen Batur, Selenge Yayınları, İstanbul 2004.

Mukaddesi, *Ahsenü't-Tekasim fi Ma'rifeti'l-Akalim*, Leiden 1906.

Niray, Nasır, "Sasani İmparatorluğu'nun Devlet Yapısı Üzerine Bir İnceleme", *Muğla Üniversitesi SBE Dergisi*, 2001.

Potter, Lawrence, "The Port of Siraf Historical Memory and Iran's Role in the Persian Gulf", *Proceeding of the International Congress of Siraf*, Bushehr Branch of Iranology Foundation, 14-16 November, İran, Bushehr 2005.

- Potts, D. T., "The Archaeology and Early History of the Persian Gulf", *The Persian Gulf in History*, ed. Lawrence G. Potter, Palgrave Macmillan Publishers, 2009.
- Sheriff, Abdul. "The Persian Gulf and the Swahili Coast A History of Acculturation Over the Longue Duree," *The Persian Gulf in History*, ed. Lawrence G. Potter, Palgrave Macmillan Publishers, 2009.
- Stern, S. M., "Ramisht of Siraf A Merchant of Millionaire of the Twelfth Century" *Journal of the Royal Asiatic Society*. April 1967.
- Süleyman El-Tacir, *Doğu'nun Kalbine Seyahat*, çev. Ramazan Şeşen, Yeditepe Yayınevi, İstanbul 2012.
- Şafi, Bahram, "Siraf Bender-i Kohen", *Ruşd Amuzeug-i Tarih*, Devrey-i Çahardehom, Şomarey-i 4, Tabistan.
- Tosi, M., Shahmirzadi, S. Malek, Joyenda, M. A., "The Bronze Age in Iran and Afghanistan", *History of Civilizations of Central Asia*, Vol. I., ed. A. H. Dani, V. M. Masson, Unesco Publishing, 1996.
- Whitcomb, Donald, "The Gulf in the Early Islamic Period The Contribution of Archaeology to Regional History", *The Persian Gulf in History*, ed. Lawrence G. Potter, Palgrave Macmillan Publishers, 2009.
- "Archaeological Surveys in the Highlands Behind Siraf", *Proceeding of the International Congress of Siraf*, Bushehr Branch of Iranology Foundation, 14-16 November, İran, Bushehr 2005.
- Whitehouse, David, "Introduction", *Proceeding of the International Congress of Siraf*, Bushehr Branch of Iranology Foundation, 14-16 November, İran, Bushehr 2005, 1-8.
- "Siraf, A Medieval Port on the Persian Gulf", *World Archaeology*, 2/2, Oct. 1970.
- "Excavations at Siraf; First Interim Report", *Iran*, vol:6, 1968.
- "Excavations at Siraf: Fourth Interim Report", *Iran*, vol: 9, 1971.
- Wilson, Arnold T., *The Persian Gulf*, Oxford University Press, 1928.
- Yahyai, Davud, "Bazergan-i Deryayi Siraf der Sidehay-i Nehostan İslami", *Tarih-i Temeddün-i İslami*, Bahar ve Tabestan, 1387.
- Zarrinkub, Abd Al-Husain, "The Arab Conquest of Iran and Its Aftermath", *The Cambridge History of Iran*, ed. R.N.Frye, c. IV, Cambridge University Press, 2008.