



(3)

TÜRK HALKLARININ EKONOMİK-KÜLTÜREL İLİŞKİLERİNDE TARİHİ İPEK YOLUNUN ROLÜ⁴

Prof. Dr. Memmed RZAYEV
Doç. Dr. Elbrus İSAYEV

Ticaret yollarının içinde tarihsel olarak en önemlisi halkların, devletlerin birbirini tanımasında, yaklaşmasında, iktisadi ve medeni ilişkilerin hayata geçirilmesinde çok büyük öneme sahip olan Büyük İpek yolu olmuştur. Bu yol Çin'i Orta Asya vasıtasıyla Doğuya, Karadeniz, Hazar denizi ve Akdenize birleştiren kervan yolu olmuştur. Bu yolun önemi sadece uluslararası ticaretle sınırlı değildi. Asyayı Avrupa ile birleştiren Büyük İpek yolu farklı toplumların siyasi, diplomatik ve modern ilişkilerinin gelişmesinde ayrıcalıklı bir öneme sahip olmuş ve hem doğal kaynakların araştırılmasında hemde askeri amaçlı keşif yolu olarak kullanılmıştır. Büyük İpek yolu ifadesi ilk olarak milattan önce meşhur Çin seyyahı Çjan Syan'ın yolculuğundan sonra meydana gelmiş ve Çin'den Asya'ya uzanan kervan yolu olarak tarihe geçmiştir. Daha sonraları bu ifade iletişim sistemlerini, Asya, Akdeniz bölgesini ve Avrupa ülkeleri arasındaki ilişkileri anlatmakla yeni bir anlam kazanmıştır. Bu yolun gidiş ve gelişinin çok canlılık kazandığı dönemler olmuştur. Orta asırlarda ise Büyük İpek yolu ülkeler arasındaki ticari ve medeni ilişkilerin gelişmesinde çok büyük roller üstlenmiştir. (1).

İpek yolu sadece bir anayol değil, çok farklı kervan yollarını birleştiren ve başlangıç olarak Çin'deki Hian'dan başlayan ve Avrupada Romadaki ticaret yollarıyla birleşen yol idi. Bu yol VII. ve VIII. asırlarda kendisinin en parlak dönemini yaşamıştır (2 s.20).

Büyük İpek yolunun meşhur hale gelmesinde Türk devletlerinin de büyük rolü olmuştur. Bu devletler tarafından hazırlanan kervanlar bu yolla Doğudan Batıya ve Batıdan Doğuya çeşitli ticaret mallarını taşıyorlardı. Türklerin bu yola ne kadar büyük önem verdikleri bir Özbek atasözünde şöyle ifade edilmiştir: «Kâinata iki büyük yol vardır: «Gökyüzünde Samanyolu, Yeryüzünde İpek yolu».

1800 lü yıllara kadar faaliyetine devam eden Büyük İpek yolunun toplam uzunluğunun tahminen 20000 kilometresi Türk halklarının yerleştiği arazilerden geçmiştir. Böylece, Büyük İpek yolu Türk halklarının Çin, Kafkasya, Rusya, Hindistan ülkelerinin halkları, aynı zamanda Arap ülkelerinin halkları ile iktisadi ilişkilerin meydana gelmesinde ve geliştirilmesinde önemli bir rol oynamıştır.

Ayrıca bu yol Türk halklarının yeni arazilerde yerleşmesine sebep olmuş, böylece onlar arasında ilim ve medeniyetin karşılıklı olarak geliştirilmesine büyük tesir göstermiştir (3, s.65).

Dünya ticaretinin şah damarı sayılan «İpek Yolu»nun esas ana hattı sayılan ve Çin ile Bizansı birleştiren büyük ticaret yolu türklerin elindeydi. Pekinin kuzeyinden başlayan türk sınırları, İrana, Horasana, Ural dağlarına, Hazar denizine kadar uzanıyor, Karadeniz sahillerine yakınlaşıyordu. Bu sınırlarla Türkler eski dünyanın büyük devletleri olan Çin, İran ve Bizans imparatorlukları ile komşuydular. Çin, İran ve Bizans imparatorlukları eski ve ortaçağ dönemindeki büyük ticaretin esas yönlendirici güçleri olup dünyanın istenilen ülkesinde bütün istediklerini kolaylıkla hayata geçirebiliyorlardı. (4, s.331).

⁴ Azerbaycan/Nahçıvan Devlet Üniversitesi, Uluslararası İlişkiler bölümü.



VI. asrın ikinci yarısından itibaren eski dünyanın hem doğu, hem de batı imparatorluklarının içinde Büyük İpek yolunun ve onun kollarının yönetilmesi uğrunda yapılan mücadeleler gittikçe artmaya başladı. Türk halklarının eski dönemine ait tarihini inceleyen meşhur araştırmacı, tarihçi L.N. Kumilyov bu dönemde ipek ve kervan yollarının ticaret ve iktisadi öneminden söz ederek ortaya koymuştur ki, Türk halkları ve akıncıları Çin hükümdarlıklarını darmadağın ettikten sonra yalnız siyasi değil, aynı zamanda iktisadi kudrete sahip oldular. Çünkü bu olay sonunda Türkler doğuyla batıyı birleştiren büyük kervan yoluna sahip oldular (5, s.53).

Araştırmacı bize ticaret yolunun geçtiği arazilerin adlarını da söyler. Bu yol Çanyandan başlıyor ve Nansyanın etekleri ile zirvelerden gelen sellerin suladığı çok sayıdaki vadilerden geçiyordu. Bundan sonra yol çölden Hami vadisine kadar, oradan ise zor geçişlerin başladığı Turfandaki Lyukçun çukuruna kadar devam ediyordu. Her iki vadi ve yakın bölgelerdeki araziler bağımsız Kaoçan beyliğine aitti. Kaoçanda kervan yolu iki kola ayrılıyordu. Onun bir kolu Tyan-Şan'ın güneyi boyunca Karaşardan, Kuçu ve Aksudan geçiyor, sonra ise Su ve Talas vadileri ile giderek İsfara ulaşıyordu. Diğer kuzey kolda Kaoçanda başlıyor ve Urumçudan, Manasdan, Kurkarasudan ve İren-Şabikan dağlarından geçerek Güney Runkariya ve İli çayının vadisine, oradan da güneye, Orta Asyaya gidiyordu.

Ayrıca Tyan-Şanda uçurumların arasından geçerek, Karaşardan Yıldız vadisi vasıtasıyla İli vadisine çıkan başka bir kervan yolu daha vardı. Fakat çok zor ve tehlikeli bir yol olduğundan buradan nadiren istifade ediliyordu. Orta Asyada kervanların mola verdikleri en büyük konaklama yerlerinden birisi Paykend şehri idi. Buradan geçen yol Horasandan geçerek Rey ve Hemedana, buradan Bizans kalesi Neseviyyeden (Nizib) geçerek Suriye ve Konstantinaposa gidiyordu. Çin denizinin sahillerinden İran sınırlarına kadar olan mesafeyi katetmek 150 gün sürüyordu. Buradan Roma sınırındaki Nizibe kadar olan yolu geçmek için ise 80 günlük zaman lazımdı (5, s.53-54). Batıya kadar ulaşan İpek Yolu Kızıl denizden geçerek, Hint okyanusuna çıkararak su yolu ile birleşerek (bunu İpek Yolunun deniz kısmı olarakta adlandırabiliriz), Doğu Çin denizine ulaşarak, tekrar Çin arazisine dâhil olmuş, dairesel ticaret yolu meydana gelmiştir (6, s.5).

Daha önceki dönemlerde mevcut olmuş olan Hun devletinin hükümdarlığı devrinde de bu devletin arazilerinden geçen ve Uzak Doğuyu Yakın Doğuya ve Batıya bağlayan ticaret yolları vardı. Elde edilen bilgilere göre Hun devrinde Çinden Batıya doğru giden başlıca üç yol vardı. Bunlar kuzey yolu, güney yolu ve ortadan giden yoldu. Kuzey yolu Turfan-Urumçi istikametinde uzanırdı. Turfan bir zamanlar Orta Asyada çok çeşitli yolların kesiştiği bir bölge olmuştur. Bu tarihi bölge Çin'i Hindistan, Fars ülkesi ve Roma ile birleştiren ticaret yolunda stratejik bir yer olmuştur (2, s.19). Orta yol Kurla ve Kuçadan geçerek Kaşkar'a ulaşıyordu. Güney yolu da Çarklıktan geçerek Kaşkara taraf uzanıyordu. Batıdan Doğuya giden yol ise Romanın Suriyedeki şehri Antakya ve Suriye limanlarından başlayarak Dicle ve Fıratı geçerek Hazar denizinin güneyinden Afganistan'ın Belh şehrine ve oradan Pamiriye geçerek Kaşkara ulaşıyordu. Doğu ve Batı arasındaki bu Büyük İpek yolu, Kaşkarın güneyinden ve Hotan arazisinden geçerek ipeğin anavatanı Çin'e gidiyordu. Bu dönemde akla gelen diğer en önemli yol ise Kafkaslardan ve Hazar denizinin güneyinden geçerek doğuya doğru giden yoldu. Bu yollar üstünde sadece ticaret malları satışa çıkarılmıyor, aynı zamanda bazı yerlerde tüccarlar arasında ticaret mallarının değiş tokuşu yapılıyordu.(7, s.19).

Çin'de üretimi yapılan ipek, metal eşyalar, çömlekçilik maddeleri, hediyelik eşyalar ve diğer ticaret eşyaları «Büyük İpek yolu» vasıtasıyla Orta Asyadan ve



Parfiyadan geçerek Romaya (daha sonraları Bizansa) götürülüyordu. Bunun karşılığında geri dönen kervanlar Çin'e Avrupada üretilen eşyaları taşıyorlardı.

Daha sonraları ortaya çıkan diğer Türk devletlerinin hâkimiyeti döneminde de sürekli olarak bu yolla yapılan ticaretin ayrıcalıklı rolü olmuştur. Hatta VIII. asırda ortaya çıkan Uygur devleti Çin devleti ile geniş ticari ilişkilerine sahipti. 757 yılında Çin'de meydana gelen bir isyanı bastırmak için Uygurlar Çin'lilere yardım etmişler ve bunun karşılığında Çin'den 20000 balya ipek almışlardır. Uygurlar'la Çinliler arasındaki ticari ilişkilerde at ve ipek ticareti esas üstünlük taşıyordu. O dönemde Türk atları her yerde meşhurdu ve çok pahalı fiyatlarla alınıyordu. Meşhur Çin ipeğininde çok alıcısı vardı. Ancak ticaretin şekli zaman zaman değişiyordu. Uygurlar güçlü oldukları zaman Çin'le at ve ipek alışverişi yapmak için anlaşmışlardı. Uygurlar Çin'e gönderdikleri her atın karşılığında 40 top ipek istiyorlardı. Atların bu şekilde yüksek fiyatlarla satılması hazine için çok kazançlı olmuştu (8, s.39-40).

Genel olarak baktığımızda ise uluslararası kervan yolu eski ve orta asırlar döneminde bu yol üzerinde hegemonyalığı elinde tutan ülkelerin hazinelerinin esas hissesini oluşturmaktadır. Buna örnek olarak Hun devletinin yükselme ve çöküş dönemini gösterebiliriz. Milattan önce 209 yılı Hun tarihinin en parlak dönemi olan Mete'nin hükümdarlığı yıllarında devletin iktisadi yükselişinin esası İpek Yolunun yerli sahiplerinden ele geçirilmesi ve bu yol üzerindeki kontrolün tamamıyla Hunlar'ın eline geçmesi olmuştur. Bundan sonra Çin imparatorluğu yıllık vergi vermeyi kabul ederek bu yolu kullanma hukukunu elde etmiştir. Fakat milattan önce 160 yılında Çin devleti Hunlar'ı zayıflatmak ve bölgedeki nüfuzunu arttırmak, vergilerden kurtulmak amacıyla bu devleti kendi içinden parçalamak için çeşitli yollardan istifade ederek iç çatışmaları körükledi. Bundan sonra Çin devleti Hun imparatorluğunda meydana gelen iç karışıklıklardan istifade ederek İpek yolu üzerindeki ülkeleri sırasıyla ele geçirdi. İpek yolunun kontrolünün Çinliler'in eline geçmesi Hunlar için esas çöküş olmuş, iktisadi ve siyasi zayıflık devletin parçalanması ile sonuçlanmıştır. Bu sırada Batıyla olan ticaret yolları açılmış ve Çin'in merkezine her taraftan kıymetli eşyalar gelmeye başlamıştır. Orta Asya ilede ticaret artmıştı. Bu ticaretten yalnız tüccarlar değil, ticaret yollarının geçtiği yerlerdeki Çinli devlet memurlarında büyük kazançlar elde ediyorlardı.

Hatırlatmalıyız ki, bu zamana kadar bu yolların hepsi Hunlar'ın elindeydi. Dünyada ipeğe karşı ilgi ve ipek ticaretinden elde edilen yüksek gelir Türk halklarının yaşadığı yerlerde ipekçiliğin gelişmesine sebep olmuştur. Mesela, İpek yolunun etkisiyle kozacılık için elverişli ortama sahip olan Orta Asya vadileri büyük ipek üreticilerinin merkezleri haline geliyordu. Burada üretilen kaliteli ipekler sadece Avrupaya değil, Semerkant-Sırderya vadisi, Mukorar dağları boyunca uzanan Volga (İtil) nehri vasıtasıyla Rusyaya gönderiliyordu. Sadece ipeğe olan talep ve ipek ticareti neticesinde, Kuzey Kafkasyaya, Don çayına, Kırırma ve Balkanlara kadar uzanan yollar vardı (9, s.54). Böylece, Büyük İpek yolunun yeni kolları meydana geliyordu.

Yukarıda bahsedilen sebeplerden dolayı Çin devletinin güçlenmesi neticesinde bu ticaret yolunun Türkler tarafından kontrolünü zayıfladı. Artık batılı tüccarlarda yavaş yavaş Çin'e gelmeye başlamışlardı. Milattan önce 327 yılında Büyük İskender ordularının İran'ı işgal ederek Hindistan'a kadar ulaşmaları Çin devletinin güçlenmesini daha da hızlandırmıştı (10, s.35).

Batıya giden bütün kervan yolları Kansudan geçiyordu. Kansu da hem etnik, hem de idare bakımından Hunların elindeydi. Bu çok zengin ve değerli bölgeyi iki Hun şehzadesi yönetiyordu. Bu iki şehzadelik milattan önce 121 yılında Çinliler'in eline geçti. Ayrıca Hunlar güneydeki Tibet beylikleri ile birlik olarak Çin'in içlerine kadar



ilerliyorlardı. Kervan yollarının geçtiği bu transit bölge mutlaka Hunlar'ın elinden alınmalıydı. İmparator Vun'un tahta çıkması ile ortaya konan bu plan 20 yıl sonra hayata geçirildi ve Kansu Hunlar'ın elinden alındı (11, s.33). Böylece Çin'den çıkarak Kansu üzerinden Tataristana giden kervanların sayısı gittikçe çoğaldı. Bu sebeple batıda ve dış ülkelerde Çin elçilerinin getirdikleri armağanlara merak azaldı. Çünkü pazarlarda Çin malları çoğalmıştı. Çin'den batıya her yıl 5-10 kervan gönderiliyordu. Çok uzak yerlere gidenler 8-10 yıl, yakınlara gönderilenler ise bir yıl sonra geri dönüyorlardı (12, s.16).

Ticaret bir çok önemli kervan yolları ile hayata geçirilirdi. III asra kadar Çinden batıya giden esas iki yol bilinirdi: 1. Güney yolu – Doğu Türkistanın güneyinden ve Tibet dağlarının kuzey eteklerinden, Hotan şehri üzerinden batıya giden yol; 2. Kuzey yolu – Tanrı dağlarının güneyinden ve Kuça şehri üzerinden giden yol.

Milattan sonra III asrın ortalarında bu iki yola çinlilerin «Yeni Kuzey yolu» dedikleri bir yol daha ilave edildi. Tanrı dağının kuzeyinden giden bu yol, aslında tabii bir yol idi. «Yeni Kuzey yolu» değişik devirlerde Tanrı dağlarını tanıtmakla iki yol gibi gösterilmişti: 1. Tanrı dağının kuzey yolu, 2. Tanrı dağının güney yolu (13, s.292).

Tarihen mevcut olan türk devletleri bu yollara nezareti elden bırakmamak için en kanlı savaşlardan bile çekinmemişlerdir. Öyle ki türk savaş tarihinde «Turan taktiği» adı ile meşhur olan savaş usulü de bu savaşların neticesinde ortaya çıkmıştır. Orta Asya ve Afganistandan geçen Büyük İpek yoluna nezaret uğrunda Sasaniler Ak hunlarla rekabet halindeydiler. Bu rekabet onların arasında birçok defa savaşlara sebep olmuştur. Ak hunlar 430 yılında İran ordusunu yendiler. Bu hadiseden sonra Ak hunlar İranın iç işlerine karışmaya başladılar. Nihayet, Ak hun hükümdarı Ağsuvar (Günhan) himaye ettiği Sasani veliahtı Firuzu İran tahtına çıkardı. Bunun karşılığında ise Firuz Ağsuvara Amuderya etrafındaki toprakları vermeye ve büyük miktarda cizye ödemeye razı oldu. Ancak bu vaziyet İranın çıkarına uygun değildi ve onları tatmin etmemişti. Onun için de Firuz 459 da Ak hunlara karşı sefere çıktı. Bunu duyan Ağsuvar kendi kuvvetlerinin bir kısmını pusuya yerleştirip sasanileri dar geçitli dağlık bir yerde karşıladı. Döyüş başladı. Önceden hazırlanmış plana uygun olarak, ak hun kuvvetleri kısa bir süre sonra, güya mağlub olup geriye çekilmeye başladılar. Bunu «kaçış» zanneden Sasani ordusu hileye inandı ve süretle geçide girdi. Bu anda pusuda bekleyen hunlar derhal arkadaki geçidin girişini kestiler. Geri çekilen ordu kuvvetleri ise geçidin çıkışında durub ters-hücuma geçtiler. Böylece, Sasani ordusu mühasaraya alınıp darmadağın edildi. Görüldüğü gibi ticaret yollarına nezareti kendi elinde bulundurmak için Ağsuvar hakanın uyguladığı bu savaş usulü sasanilerin yenilgisi ile neticelendi ve savaş tarihinde «Turan taktiği» adıyla meşhurlaştı.

Belirtildiği gibi, birçok türk halkının yaşadığı araziler «Büyük İpek yolu» ile hareket eden ticaret kervanlarının geçip gittiği ve ticaret yollarının kesiştiği mühim arazilerden biri olduğu için ipek yolunun geçtiği Çin, Orta Asya, Kazakistan, Kafkas, Küçük Asya, Kuzey İran arazilerinde ortak dil türk dili olmuştur. Tarihi materyaller ve coğrafi arayışlar ispat eder ki, yakutlardan başka neredeyse, türk halklarının hepsi Büyük İpek yolu ticaretinde faal iştirak etmişlerdir (14, s.43).

Orta asır kaynaklarında, tarihen mühim ticaret yolları uğrunda çeşitli devletlerin ciddi mübareze ettiği ve bu maksatla kanlı savaşların olduğu belirtilmektedir.

Akdeniz sahillerinden Yemene doğru uzanan, oradan ise deniz yolu ile Hindistanla eski «baharat yolu» üzerinde İranla Bizansın menfaatleri çakışırdı. Bu yol vasıtasıyla Bizansa hint baharatı, fil kemiği, çeşitli renkler, parçalar, Yemen buhurdanlığı, altın tozu ve külçeleri, Afrika köleleri vs. getirilirdi. Bu ticaret yolunda



ağalık etmeğe çalışan rakip devletler Yemenin Bizans taraflı hristiyan ve İran taraflı yahudi gazeteleri arasındaki düşmanlıktan istifade ettiler. On yıllar boyu devam eden ve birçok savaşa sebep olan bu mübareze Suriyeye ve oradan Batı Avrupaya götüren ticaret kervan yolunun esas kısmının iranlıların eline geçmesine sebep oldu (15, s.98). Bununla da batı ülkelerinin doğu ile ticareti zayıfladı. İran ise Uzak Doğunun bütün ticaretine hakim oldu. Kuzey Çin ile ticaret alakalarının kesilmesine göre doğulu tüccarlar Afganistan ve Orta Asya yolundan istifade edebilme hakkını kaybettiler. Böyle bir durumda İran gemileri güney Çinden getirilen malları almak maksadıyla Hindistan ve Sri-Lankaya (Seylon adasına) sefere başladılar. Böylece bu ülkeler arasında ticaret deniz yolu hayata geçirilmeye başladı ve V asrın ortalarına kadar ipek batıya bu yoldan taşındı. Artık ipek Çinden iranlılar tarafından getiriliyordu. Tabii ki, bu durumda İran istediği fiyatı koyuyordu. İranın bu ipek yolu ambarqosu uzun süre Bizans ile onlar arasında soğuk savaş döneminin başlamasına sebep oldu. Ülkeler arasında dini farkların olması bu savaşı daha da kızıştırdı (16, s.56-57). En büyük mübareze ise Akdeniz sahillerinden Yemene doğru uzanan yolun üzerinde oldu. Yeri gelmişken belirtelim ki, İranda ipek üretimi II Şapurun (309-379) hükümdarlığı devrinde, esir edilerek İrana yerleştirilen yunanlı ipek ustalarının yardımı ile başlamıştır (17, s.86).

Akdeniz sahillerinden Yemene giden ticaret kervan yolu üzerinde esas yükboşaltma ve yüktaşımaya merkezi Mekkeydi. Buradaki özel anbarlar getirilen yükleri alır ve paylaşırdı. Mekke tüccarları yılda iki defa Yemenden gelen transit kervanlara katılır, kendileri ile Suriyede satmak için aşılarmış deri, Arabistan madenlerinden elde edilen gümüş külçeleri, kıymetli Taif kişmişini götürürdüler. Onların bu ticarettten elde ettikleri gelir 50%, hatta 100%-den az değildi. Kervanlara iyi silahlanmış yüzlerce koruma eşlik ederdi. Fakat Yemenin Sasani impartorluğuna katılması Güney Arabistan yoluyla denizden yapılan ticareti azalttı. Öyle ki, Sasani devleti Bizansa transit giden hint mallarının Yemenden değil, direk İran arazisinden geçmesi için gayret gösteriyordu (15, s.98).

Uluslararası kervan yollarını birleştiren eski İpek yolu VII-X asırlarda da büyük önem taşıyarak Çin ve Hindistandan tutmuş İspaniyaya kadar olan bütün yerleri Arab-müslüman dünyasının arazi bütünlüğü içerisinde ticaretin gelişmesi ile özdeşleştirmiştir. Müslüman olmayan dünya, aynı zamanda Güney doğu ve Merkezi Asya, ve Batı ve Doğu Avrupa ülkeleri ile devlet seviyesinde muntazam ilişkileri koruma gayreti Arapları Büyük İpek Yolunun Hilafet arazisinden geçen kollarını nezaret altında tutmaya zorluyordu.

İlk orta çağ coğrafyacı – gezginlerden olan İbn Hordadbeh, el-İstehri, İbn Havkel, el-Mukaddesi ve diğerleri Hilafet arazisinden geçen ticaret yollarına büyük önem vermiş ve «yol ve memleketler»e dair eserler yazmışlardır (18, s.115). Abbasiler hilafeti Asya, Avrupa ve Afrikanın bir çok devletleri ile geniş ticaret halindeydi.

Hilafetin diğer ülkelerle ticaretinde faal bölgelerden biri de Azerbaycandı. Azerbaycan şehirleri Hilafetle Kuzey-Doğu Avrupa ve Asya ülkeleri arasındaki ticarete aracılık ediyorlardı. Azerbaycan darbanelerinde basılan sikkelerden Rusya, Almanya, Skandinavya ve Baltık ülkeleriyle beraber Doğu ülkeleri ile ticarete istifade edilirdi. Hazar sahillerindeki Derbend, Bakü, Abaskun, Astrabad ve diğer limanlar Hilafetin Kuzey ve Doğu ülkeleri ile ticaretinde başlıca merkezler idiler. Derbend pazarı kuzeyden Hazarla mal getiren yabancı ve yerli tüccarların toplanma yeri idi. Volga boyundan gelen tüccarlar samur, av kabanı, tilki kürkü, ok, yapışkan, kılıç, zırhlı elbiseler, bakır, mum vs. mallar getirirlerdi (19, s.271).



IX asrın sonu - X asrın başlarında zamanla toprak bütünlüğü dahilinde zenginleşen ve ekonomik güce kavuşan Hilafet zayıfladıktan sonra onun yönetiminde olan bölgelerin bağımsızlıklarını ilan etmesi Büyük İpek yolunun zamanla parçalanmasına ve ayrı-ayrı devletler tarafından idare edimesine zemin hazırladı. Fakat XI asırda «Doğu ve batının sultanı ve hükümdarı» lakabını alan Selçuklu imparatorları Büyük İpek yolunun büyük bir kısmına hakim oldular. XI yüzyılın ortalarında artık Büyük Selçuklu imparatorluğu Orta Asyadan Akdeniz sahillerine ve Derbend geçidinden İran körfezine kadar uzanan geniş bir araziye ihate etmekle Yakın ve Orta Doğunun içtimai-iktisadi ve harbi-siyasi hayatına ciddi tesir etti.

Selçuklu imparatorluğunun yürüttüğü siyaset neticesinde bu devirde ticaret alakaları yeniden canlanarak türk dünyası ile karşılıklı alakanın genişlemesi için elverişli şartlar oluştu. Özellikle, Büyük Selçuklu imparatorluğunda uygulanan tek tip para kullanımı hem Azerbaycan içinde, hem de dış ülkelerle kervan ticaretinin genişlemesine müsbet tesir etti. Şehirlerin hem ülke içi iktisadi alakalarında, hem de uluslararası ticarete rolü daha da arttı (20, s. 240).

Bu devirde Nişabur, Serab, Tus, Merv ve Belh gibi büyük şehirlerin dahil olduğu Horasan bölgesi orta asır dünya ticaretinde ayrı bir öneme sahipti. Yakın Doğudan Orta Asyaya, Uzak Doğuya ve Volga üzerinden Batıya ve Skandinavya'ya uzanan ana ticaret yolları bu araziden geçiyordu. Doğu, batı, kuzey ve güney mallarını taşıyan kervanların konakladıkları ve dinlendikleri başlıca merkezlerden biri Nişaburdu. Selçuklular devrinde ticaret yollarının mütemadi olarak nezaret altında tutulması ve emniyet altına alınması Yakın Doğu ile Orta Asya, Hindistan limanları ve Doğu Avrupa arasında mevcut ticaret alakalarını daha da arttırmış, bu durum bölgeye canlı bir ticaret ve iktisadi ilerleme getirmişti (21, s.108-110). Selçuk devletinin güçlenmesinin başlıca sebeplerinden biri de bu iktisadi güç olmuştur. Selçuklu imparatorluğu büyük savaş gücüne sahip olmakla birlikte, ticaret yollarına nezaret ve ondan istifade sayesinde halkın ekonomik imkanını daha da artmıştı. Elbette ki, bu devirde ekonomik ve harbi yönden çok az gelişen Batı Avrupa milletleri elde ettiyi başarılarla göre bu devlete kıskançlıkla bakmakla beraber onu zayıflatmak için çeşitli planlar da hazırlamışlardı.

XII asrın ortalarında bu güçlü imparatorluğun yıkılması ve küçük beyliklere bölünmesi ülke ekonomisini zayıflatmakla kalmadı aynı zamanda ticaret yollarına nezareti de zayıflattı. XIII asrın başlarında Çinden Batı Avrupaya kadar yeni bir devlet ve planlı hücumlarla tarihe geçen moğollar Büyük İpek yoluna nezareti tam ele almakla önceki devirlerde olduğu gibi kendi devletlerinin ekonomisinin güçlenmesini sağladılar. Doğu-batı ticaretinin canlanmasından büyük menfaat elde eden moğol orduları işgal ettikleri bir çok şehri yağmalasalar da, daha sonra daha önceden tehlikeli duruma düşen ticaret yollarına yöneldiler. Böylece, bir müddet esas ticaret yollarına nezaret güçlü moğol devletlerinin eline geçti.

1258 yılında Bağdatın moğollar tarafından işgalinden sonra XIII-XV asırlarda Doğu ile Batı arasında transit ticaret Mısır, Kızıl deniz ve Hint okyanusu ile devam ettirildi ve nihayet, XVI asırda deniz yollarının keşfi uzun asırlar boyu halkların ve devletlerin medeni-iktisadi münasebetlerinde önemli rol oynayan, uluslararası kervan yolu olan «Büyük İpek yolu»nun faaliyyetinin zaman içinde zayıflamasına sebep oldu.

KAYNAKÇA

1. İpek yolu. http://www.ilham-aliyev.Org./s.18_world/silk_route_a.html
2. Hansen D.R. Kariz: Turfan'ın yeraltı su kaynakları // Çeviri: Doğa Konukman. Bilim ve Utopya dergisi, 2004, s.19-21



3. Budaqov B. Büyük İpek (kervan) yolu // Tarih ve onun problemleri dergisi, 1998, №3, s.64-70
4. Öztunc. Y. Türk tarihinden yapraklar. İstanbul: 1969
5. Qumilyov L.N. Eski türkler. Bakı: Genrlık, 1993, 536 s.
6. Mehbalyev M.M. Tarihi İpek yolu ve onun harita sxeması // İpek yolu dergisi, 2000, №2, s.5-6
7. Aktı, sobranıe Kavkazskoy arxeografıçeskoy komıssıey. Tom 2, Tiflis, 1868, s.
8. Turhan A. Türk Gümrük tarihi. İ r., Başlanğıçtan Osmanlı dönemine kadar. Ankara: Türk tarih kurumu basımevi, 1990, 171 s.
9. Hesenov T., Hacızade E. Coğrafya tarihi. Bakı: Çarıoğlu, 2001, 252 s.
10. Ruqoft M. Marko Polo. Doğu ve Batı kaynaklarında Çin seyaheti. Türkcesi: Hande Loddó. İstanbul: 2003, 152 s.
11. Strabon. Qeoqrafie. Moskva: 1969
12. Şireliyev V. Azerbaycan-Türk dünyası Asya-Avrupa karşılıklı münasebetleri. IV kısım. Bakü: Sabah, 2003, 112 s.
13. Ögel B. Böyük Hun imparatorluğu. 2 cildde, II c., Bakı: Genclik, 1992, 336 s.
14. Budaqov B. Türk dünyası // İpek yolu dergisi, 1998, № 1, s.39-44
15. Velihanlı N. Büyük İpek yolu ve orta asır imparatorlukları // İpek Yolu dergisi, 1998, №4, s.97-101
16. Aka İ. İpek yolu üzerinde İran / İpek yolları deniz araştırma gezisi konferansları. Ankara: GÜ Eğitim fakültesi matbaası, 1993, s.55-64
17. Osmanlı. III c., Editör: Güler Eren. Ankara: 1999, 704 s.
18. Velihanlı N. Arab hilafeti ve Azerbaycan. Bakü: Azereşır, 1993, 157 s.
19. Azerbaycan tarihi (en eski devirlerden XX asra kadar). Üniversiteler için. Z.M.Bünyadov ve Y.B. Yusifovun redaktörlüğu ile. Bakü: Azereşır, 1994, 680 s.
20. Bünyadov Z.M. Azerbaycan Atabeyler devleti. Bakü: Elm, 1985, 258 s.
21. Kafesođlu İ. Selçuklu tarihi. İstanbul: 1986, s.