

İpek Yolu Çayır Güzergahı (Çayır İpek Yolu): Milli Ekonomi, İletişim ve Bütünleşme



WANG LAIXI*

Prof.Dr.
Ekonomi Bölümü,
İç Moğolistan Normal Üniversitesi

NA RISU**

Doktora öğrencisi
Dünya Tarihi Bölümü,
Moğolistan Bilim ve Teknoloji Üniversitesi

WU LAN***

Doktora öğrencisi
Moğolistan Devlet
Eğitim Üniversitesi

*Wang Laixi, 1963 yılında doğmuştur. İç Moğolistan Normal Üniversitesi'nde profesör ve rektör yardımcısıdır. Ekonomi bölümünden mezun olan Prof. Wang, ekonomi tarihi alanında yüksek lisans, Çin'in etnik azınlıkları konusunda doktora danışmanlığı yapmaktadır. Etnik azınlıkların ve etnik bölgelerin ekonomisi üzerine araştırmaları bulunmaktadır.

Eposta: wanglx1963@163.com

**Na Risu, 1986 yılında İç Moğolistan'ın başkenti Huhhot'ta doğmuştur. Na Risu, Moğolistan Bilim ve Teknoloji Üniversitesi'nde doktora öğrencisidir. Esas olarak, uluslararası limanların ekonomik araştırmalarıyla uğraşmaktadır.

***Wu Lan, 1989 yılında İç Moğolistan'ın Chifeng kentinde doğmuştur. Moğolistan Devlet Eğitim Üniversitesi'nde doktora öğrencisidir. Politikanın etkisi ile Moğol kültürünün ve geleneklerinin değişimi konularıyla ilgilenmektedir.

Atf: Wang, L., Na, R., Wu, L. (2022). İpek Yolu çayır güzergahı (Çayır İpek Yolu): Milli ekonomi, iletişim ve bütünleşme. *BRIQ Kuşak ve Yol Girişimi Dergisi*, 3(4), 50-61.



ÖZ

Çayır İpek Yolu, Avrasya'nın kuzeyini boydan boya geçen en eski yoldur. Kuzey hattı, orta hat ve güney hattı olmak üzere üç güzergâha ayrılarak genellikle ticaret amacıyla kullanılan ünlü bir kara yoludur. Çayır İpek Yolu, Kuzey ve Güney arasında olduğu kadar Çin ile Batı arasında da iletişim ve bütünleşmede yeri doldurulamaz bir tarihsel rol oynamıştır. Yeni İpek Yolu'nun bugünkü ekonomik inşası için maddi ve manevi temelleri sağlamıştır. Tarihi İpek Yolu'nun incelenmesi, Çin'in yurtdışı ile arasındaki ekonomik ve kültürel alışverişin tarihsel sürecini göstermekte ve günümüzün "Bir Kuşak, Bir Yol" kalkınma stratejisinin anlaşılması için önem arz etmektedir.

Anahtar Kelimeler: Bir Kuşak Bir Yol, bütünleşme, Çin, iletişim, İpek Yolu, milli ekonomi

"İPEK YOLU" TERİMİ, GÜNÜMÜZDE kullandığımız haliyle ilk defa 1877'de coğrafyacı, Alman bilim adamı Ferdinand von Richthofen (1833-1905) tarafından kullanılmıştır. O zamandan beri "İpek Yolu" kavramı, Doğu ve Batı arasındaki ekonomik ve kültürel alışverişlerin çeşitli alanlarında yaygın olarak kullanılmıştır.

1877'de yayınlanan, "Çin: Kendi seyahatlerimin sonuçları ve bunlara dayalı araştırmalar" (China: Ergebnisse eigener Reisen un darauf gegründeter Studien) adlı kitabının ilk cildinde, von Richthofen ilk olarak "Seidenstrassen" ("İpek Yolu") kavramını ortaya koydu. Richthofen'in ipek yolu kavramı, Claudius Ptolemy (Batlamyus) ve Marinus gibi klasik Yunan ve Romalı yazarların yazılarına dayanıyordu. Klasik yazarlar, "ipek" kelimesini Çincesinden "ser" olarak tercüme ettiler ve ipeğin üretildiği ülke olan Çin'i "Seres" (İpek Şehri) olarak adlandırdılar. Richthofen, "Ser" kelimesinin çoğulu olan "Serer" ile Almanca "yol" anlamına gelen "Strasse" kelimesini birleştirerek "Sererstrasse" ifadesini türetti. Bu kelime modern Almandada "Seidenstrasse" olarak yorumlanır. Richthofen'in "Sererstrasse" olarak adlandırdığı ifade "İpek Diyarı'na giden yol" anlamına geliyordu. Marinus, 2. yüzyılda Maes Titianus adlı bir Fenike tüccarı

ile adamlarının, Fırat Nehri'ni geçerek "Taşkule" (Tashkurgan) üzerinden ipeğin başkenti Sera'ya ulaşmak için yola çıktıklarını kaydeder. Richthofen, Sera'dan kastedilenin Çin'in Chang'an şehri olduğunu düşündü. Ancak kastedilen aslında Doğu Han Hanedanlığı'nın başkenti Luoyang'dı.

Richthofen, Fenikeli tüccarlar tarafından kullanılan yolun, Doğu ve Batı dünyalarındaki ipek ticaretinin tek ve en önemli yolu olmadığını farkındaydı. Bu nedenle, onun anlayışında İpek Yolu çoğul bir anlam içerisinde "Sererstrassen" veya "Seidenstrassen" olarak ifade kazandı. Bununla birlikte, Richthofen'in "Çin" olarak konu edildiği mevzu, iç Asya'daki ulaşım yollarına odaklanmıştı.

İpek Yolu, Doğu ile Batı arasındaki ilişkiler bakımından çok önemli bir yoldur. Özellikle Çin'in Batı ile olan siyasi, ticari, dini ve kültürel alışverişleri için önemlidir. İpek Yolu genellikle kara İpek Yolu ve deniz İpek Yolu olmak üzere ikiye ayrılır. Kara İpek Yolu, güney güzergâhı, orta güzergâh ve kuzey güzergâhı olmak üzere üçe ayrılır. Güney rotası, Qinghai-Tibet Platosu'ndaki Tibet'ten Yunnan ve Hubei'ye uzanan bir çay ticaret rotasıydı ve aynı zamanda "Güney İpek Yolu" veya "Antik Çay-At Yolu" olarak da adlandırılırdı. Gobi İpek Yolu olarak da bilinen orta yol, Chang'an'dan



Hexi Koridoru (Chang'an bugünkü Xi'an'ın olduğu yer). (Harita: BRIQ)

başlar, Hexi Koridoru boyunca Dunhuang'ı geçer ve batıya doğru Roma'ya kadar uzanır. Kuzey rotası ise "Çayır İpek Yolu"dur.

Çayır İpek Yolu'nun Kökeni

Çayır İpek Yolu, Moğol bozkır yolları arasındaki en eski ticaret yoludur. Moğol İmparatorluğu'nun kurulmasından sonra Karakurum merkezli çayırlar üzerinden geçen bir ticaret yolu oluştu. Yuan Hanedanlığı döneminde Çayır İpek Yolu, Gobi İpek Yolu ile Deniz İpek Yolu arasında önemli bir bağlantıydı. Moğol tüccarların Qing Hanedanlığı zamanında başlayan hareketliliği, zamanla her

yöne uzanan ticaret yolları ağı oluşturdu.

Çayır İpek Yolu'nun tam adı "Avrasya'yı birbirine bağlayan İpek Yolu"dur ve bu yol yaklaşık 50 derece kuzey enleminde bulunan bir alanda yer alır. Moğol Hiramulun platosundan başlar, Xing'an Dağları'nı geçer ve Kuzey Yinshan Yolu'nu takip ederek batıya doğru Juyanghai ve Tanrı Dağları üzerinden Karadenize kadar ulaşır. Bu güzergâh, Kuzey Avrupa ve Asya'nın bozkırlarındaki en eski yollardan biridir. Herodot, "Tarih" adlı büyük eserinde yolun genişliğini, içinden geçtiği toprakları ve bu toprakların ekonomik ve ticari koşullarını anlatmıştır. "Tarih" eseri, Çayır İpek Yolu hakkındaki en eski yazılı kayıtları içinde

barındırır. Kayıtlara ve diğer arkeolojik bulgulara göre, Çayır İpek Yolu, İpek Yolu'ndaki en eski ticaret yoludur. "İlkbahar ve Sonbahar Dönemi" (MÖ 722 - MÖ 481) ile "Savaşan Devletler Dönemi"nde (MÖ 490 - MÖ 221) Çin'in ipekli malları bu ticaret yolu ile Kuzey'e ve oradan da Batı'ya taşınmıştır.

Tarihsel olarak, siyasi nedenlerle, Çayır İpek Yolu'nun geçtiği bölgeler ve patikalar, çeşitli etnik grupların yükselişi ve düşüşü ile şekil değiştirdi.

Tarihsel olarak, siyasi nedenlerle, Çayır İpek Yolu'nun geçtiği bölgeler ve patikalar, çeşitli etnik grupların yükselişi ve düşüşü ile şekil değiştirdi. Han ve Tang hanedanları sırasında, yol esas olarak Hiung-nu ve Türkler tarafından kontrol edildi. Han Hanedanlığı İmparatoru Wu döneminde, Hexi'nin dört ilçesi kuruldu ve Hexi Koridoru'ndaki Tarım Havzası'nın İpek Yolu resmen açıldı. Hunlar, Hexi Koridoru'ndan çekildikten sonra, merkezi ovalarda ipek ticareti sürerken, Ötüken Dağı'nın batısında, Hovd Havzası ve Altay Dağlarına doğru uzanan, Çöçek ve Taras Nehri yakınlarında yeni bir şehir kuruldu. Sui ve Tang hanedanlıkları döneminde, çayır yolları genişlemeye devam etti, böylelikle ticari mallar çeşitlendi ve ticarete hareketlilik arttı. Ünlü Uygur şairi, düşünür ve siyasetçi Yusuf Has Hacib (c. 1010 -1092), "Mutluluk Bilgeligi" (Kutadgu Bilig) adlı kitabında şunları söyler: "Doğudan batıya ticaret yaptılar ve ihtiyacınız olan malları size getirdiler. Çinli tüccarlara kervansarayların bayrakları kestirilirse milyonlarca hazine nereden gelir?" (Zhang, 1995:30).

Tang Tianbao 14. yılında (755) "Anshi İsyanı"nda Hexi'yi savunmasız bıraktı. Tubo soyluları, doğu

ve batı arasındaki geleneksel ulaşım hattı olan İpek Yolu'nu kontrol ederek ve Batı bölgelerinden merkezi ovalara girerek Hexi Longyou'nun çoğu bölgesini ele geçirme fırsatını yakaladılar. Tang Hanedanlığı, merkez ova ile batı bölgeleri arasındaki siyasi ve ekonomik bağı sürdürmek için, tarihsel olarak "Hui-Hui Yolu" olarak bilinen "Uygur Yolu" güzergâhını izlemek zorunda kalmıştır.

Burada sözü edilen "Uygur Yolu", Uygur Kağanlığı'nın başkenti Karabalgasun merkezlidir ve esas olarak iki kısma ayrılmıştır: Güney kesim ve Batı kesim. Güney kesimi Chang'an'dan başlayarak Puguan, Taiyuan, Zhenwu ve Yin Dağları'na kadar uzanır. Batı kesiminin ise Karabalsagun'dan başlayarak, Ötüken Dağı'nın kuzey sırtı boyunca kuzeybatıdan Altay Dağları'nı geçip Junggar Havzası'nın güneydoğusuna uzandığına, oradan Beiting'e ulaşmak için Tanrı Dağları'nın kuzey sırtı boyunca batıya doğru uzandığına inanılır. Moğol tarihçilerine göre, Uliasutay'dan Sinciang'a, biri Hami'ye ve diğeri Zhenxi'ye (Balikun'a) giden iki yol vardı. Zhenxi'ye giden yol, Hami'ye giden yoldan Uliasutay'ın kuzey kıyısındaki Boleho'da ayrılıyordu ve oradan Altay Dağları, Khuzhetu, Bornuru, Almokga'yı geçerek güneybatıya doğru uzanıp Sinciang üzerinden Zhenxi'ye ulaşıyordu (Yao, 1907: 37). Yerlerin isimleri aradan geçen zamanla değişmiş olsa da Karabalgasun'dan Beiting'e giden yolun Kebudo veya Hami'ye gitmek yerine bu güzergâh üzerinden olduğu tahmin ediliyor. Görüldüğü üzere Uygur Yolu, bozkır üzerindeki önemli kasabaları ve diğer ticari yolları birbirine bağlamaktadır. Moğol İmparatorluğu, kuruluşundan sonra Avrasya kıtasını fethederek doğu-batı geçişlerini çoğalttı. Kuzey Bozkır Yolu, iki kıtayı birbirine bağlayan önemli bir bağlantı haline geldi ve birkaç önemli ticaret yolu oluşturuldu. Yuan Hanedanlığı'nda, geniş topraklara sahip çeşitli etnik grupların bir ülke çatısı altında



İpek Yolu'nun güney güzergahı olan "Antik Çay-At Yolu" haritası. (China Daily, 2013)

birleşmesiyle ticari yollar her yönden bağlanarak bir ağ oluşturuldu.

Moğolistan bölgesi toplamda üç yatay ve dokuz dikey ticaret yoluna sahiptir. Chang'anda "Üç Yol Ağı" içindeki güney hat; Altay Dağları'nı Horinger ve Uliasutay üzerinden geçerek Batı bölgelerine uzanıyor. Bu yol aslında yukarıda bahsettiğimiz "Uygur Yolu"dur. Yuan Hanedanlığı'nda buna "Mu Lin Dao" deniyordu. Taocu ruhani usta Qiu Chuji, Yeru Chucai ve Changde gibi o zamanın bazı ünlü isimleri, esas olarak Uygur Yolu üzerinden seyahat etmiştir. Marco Polo'nun izlediği rota olan orta hat ise Dadu ve Shangdu'dan başlayıp, Karakurum üzerinden Batı bölgelerine ulaşıyordu. Kuzey hat, Doğu İç Moğolistan yakınlarındaki Baykal Gölü'nün yukarı kesiminden Yenisey Nehri'ne ve batı bölgelerine uzanan bir güzergâhtır. Bu güzergâh

kuzey çayırlarındaki halklar tarafından oluşturulmuş, "Altın Yolu" olarak da anılmıştır. Bu üç yatay ticaret yolu özetle; kuzey orman hattı, orta çayır hattı ve güney Gobi hattından oluşmaktadır.

Bölgede yer alan dokuz dikey ticaret yollarından en önemlileri arasında şunlar sayılabilir:

- (1) Hailar'dan Mançurya üzerinden Rusya'ya giden ticaret yolu;
- (2) Jingpeng üzerinden Doron'dan Kuron'a giden ticaret yolu;
- (3) Zhang Ku yolu;
- (4) Guihua şehrinden Kulun'a giden yol.

Bu ticaret yolları kuzeye hiç bitmeyen ipek, çay, sanat eserleri ve tarım ürünleri akışı sağlarken güneyden ise yünlü kumaşlar ve her çeşitten kıymetli kürkler gelirdi. Bu güneyden kuzeye ve batıdan doğuya uzanan çayır yolu hem "İpek Yolu" hem de

“Kürk Yolu”dur. Dolayısıyla, Çayır İpek Yolu’nun “Kürk Yolu”, “Altın Yolu”, “Çay Yolu”, “Deve Yolu”, “Nalin Yolu”, “Tieli Yolu” ve “Mulin Yolu” gibi birçok adı vardır.

Çayır İpek Yolu Üzerindeki Ünlü Güzergâhlar

Meşhur ticaret yollarını oluşturan Çayır İpek Yolu boyunca birçok ünlü güzergâh vardı. Bu güzergâhların oluşumları haberciler, keşişler veya tüccarlarla bağlantılıydı.

Doğu ve batı arasında Moğolistan üzerinden geçen birçok yol olmasına rağmen Bothia Kralı’nın tavsiyesi üzerine John of Plano Carpini, Polonya ve Kiev Knezliği üzerinden geçen güzergâhı seçmiştir.

Polonya-Tatar Yolu

“Polonya-Tatar Yolu” ünlü gezgin John of Plano Carpini’nin (Giovanni da Pian del Carpini) Polonya’dan Tatar Moğolistan’a Kiev Knezliği üzerinden seyahat ettiği yoldur. John of Plano Carpini’nin Moğolistan’a gidiş ve dönüşü bu yol üzerinden olmuştur. Bu nedenle “John of Plano Carpini’nin Yolu” olarak da adlandırılabilir. Doğu ve batı arasında Moğolistan üzerinden geçen birçok yol olmasına rağmen Bothia Kralı’nın tavsiyesi üzerine John of Plano Carpini, Polonya ve Kiev Knezliği üzerinden geçen güzergâhı seçmiştir. Moğolistan’da yaptığı görevden sonra yazdığı “Moğolistan Tarihi” adlı kitaba göre yolun kabaca bir taslağını çıkarabiliriz.

Polonya – Kiev Knezliği. O zamanlar Polonya ve Kiev Knezliği’nin üst kademeleri arasında daha sık temaslar vardı ve iki ülke arasındaki yollarda birçok

kasaba ve şehir yer alıyordu. Gelen ve giden elçilere pasaport verilir, bölgeler arası yardımlaşma sağlanırdı. Yani John of Plano Carpini bu bölgede nispeten daha rahat bir yolculuk geçirecekti.

Kiev – Kaniv. Kiev, o zamanlar Kiev Knezliği’nin başkentiydi ve Kaniv, Moğolların doğrudan yönetimi altındaki bir kasabaydı. Yolların bozukluğuna bağlı bir tehlike, yetkililerin John of Plano Carpini’nin atlarını değiştirmesine yardım etmesiyle aşıldı ve güvenli bir şekilde Moğol topraklarına ulaşıldı.

Kaniv - Kuoliancha Durağı. John of Plano Carpini, Kaniv’den sonra başka bir kasabayı geçerek Kuoliancha’daki Moğol sınırında bir kontrol noktası olan ilk Tatar kampına geldi.

Kuoliancha Durağı - Batu Ordo. John of Plano Carpini, Kuoliancha’dan ayrıldı ve gece gündüz seyahat ederek sekiz gün içinde Batu Ordo’ya ulaştı.

Batu Ordo - Wulerti. John of Plano Carpini Batu İstasyonu’ndan ayrıldı ve çölü geçti, Kangli kampını geçerek Kara Hitaylar Bölgesi’ne girdi ve ardından Tatarlar tarafından inşa edilen şehre geldi.

Wulerti - Güyük Durağı. John of Plano Carpini, Ordo’ya Wala’tan geçti. Nayman halkının topraklarından geçerek Moğolistan’a girdi ve Güyük Han’ın ikametgahı Jin Ordo’ya geldi. John of Plano Carpini, Güyük durağından, Batu durağına ve oradan Kuoliancha durağı üzerinden Kiev’e döndü. Polonya-Tatar Yolu hakkında aşağıdaki verilen bazı bilgiler onun kayıtlarından edinildi:

İlk olarak 3 Şubat 1246’da Kiev’den yola çıkıp 22 Temmuz’da Güyük İstasyonu’na ulaşmış olduğu bilgisine göre, yolculuk, konaklamalarla beraber toplam 169 gün sürmüştür. 13 Kasım tarihinde dönmüş olması ise bize yolun ortalama 3 ayda gidilebileceğini gösteriyor.

Kayıtlardan öğrendiğimiz ikinci şey ise tüm kış yolda geçirdikleridir: “Tüm kış yoldaydık, çölde karların üzerinde uyuyorduk... Ağaçsız açık ovalarda uyur, uyandığımızda çoğu zaman bedenlerimizi



Harita, Marco Polo'nun kullandığı güzergâhı göstermektedir. (CGTN, 2017)

rüzgarın taşıdığı karlarla kaplı bulurduk.” (Dawson, 1983:68).

Üçüncüsü, o zamanlar seyahat etmenin temelde iki yolu vardı, atlı ve arabalı. Ata binerken genellikle yerli atlarla Moğol atları değiştirilir. “Atlarımızı bir Tatar bölgesine sürersek hepsi ölecekti, çünkü derin kar vardı ve bizim atlarımız Tatarların atları gibi ot bulup yemek için karın altına kazmıyorlardı. Onları beslemek için yanımıza alacak saman bulmak da pek mümkün değildi.” (Dawson, 1983: 53).

Dördüncüsü, elçiler, tüccarlar ve diğer yolcular pasaport almalı ve ülkenin farklı yerlerinden geçerken kendilerine eşlik edilmelidir.

Beşinci olarak, yoldan geçenlere yabancı hayvan saldırılarının olduğu tehlikeli yerler vardı.

Altıncı olarak, her düzeyden Moğol yetkililerinin “hizmet” karşılığı mal gasp ettiği kaydedilmiştir. Bu durum aslında Moğolların hizmete karşılık bir değer elde etme yoluydu ve elçilere de uygulanırdı. Tüccarlar ve iş seyahatinde olanlardan ise daha fazla mal talep edilirdi.

Yedinci olarak, John of Plano Carpini'nin kayıtları Moğol imparatorunun o dönemde sadece doğrudan gelen

ipek ürünlerine değil, aynı zamanda batı mücevherlerine de sahip olduğunu gösteriyor. Bu ise Karakurum ve Moğolistan'ın iç bölgelerindeki kasabaların doğu ve batı arasında hatırı sayılır ticari merkezler olduğunu gösterir.

Sekizinci olarak, kayıtlarda, o dönemin işadamları ve tüccarları hakkında bir çok bilgi bulabiliriz: “... Bazıları Fratıvia'dan, diğerleri Polonya ve Avusturya'dan, Konstantinopolis'ten, Ceno'adan Michler, Venedik'ten Bartholomew ve Manuel, James Arkle Revilius, Nikolay Pisani, vb.” (Dawson, 1983:72) Bu da gösteriyor ki, o dönemde ticaret için Rusya üzerinden Moğolistan'a gelen çok sayıda Batılı tüccarın yanı sıra elçilerin ve yetkililerin de içinde bulunduğu büyük kervanlar da vardı.

Diyebiliriz ki; ticari yollar birçok siyasi, dini, kültürel ve maddi alışverişi mümkün kılmıştır. Moğol İmparatorluğu'na varan yol, komşu ülkelerde başlayıp Moğol İmparatorluğu'nda sona eren bölgelerle beraber beş bölüme ayrılmıştır. Bunlardan bazıları: Moğol işgal bölgesi, doğrudan yönetim bölgesi ve göçebe bölgesidir. Moğol İmparatorluğu'nun hakim olduğu bölgeler aracılığıyla batı ülkeleriyle doğrudan bağlantılı olduğu görülmektedir.

Taocu Rahibin Yolu

“Taocu Rahibin Yolu”, Chang Chun’dan taocu bir rahibin batıya giderken kullandığı güzergahdır. 1221 baharında, Chang Chun’lu Taocu Rahip Qiuchuji’ye, batıya seyahat etmesi emredildi.

Rahip, Yanjing’den yola çıktı, kuzeyde Yehuling dağımı geçerek Tieligan İstasyon Yolu’nu, Çağatay Houwang Beylik Karakolu Yolu’nu ve İran Yolu’nu takip etti. Zorluk ve tehlikelere rağmen Nisan 1222’de Büyük Kar Dağı’na vardı (şimdiki Hindu Kuş Dağları). Ve 1223’te Cantian Khan Yolu üzerinden Juyongguan’ı geçerek Dadu’ya döndü. Kullandığı yol daha önce açılmış, nispeten güvenli bir çayır yoludur. Aynı zamanda Moğol meralarında daha sonra açılan birçok ticari yollardan biridir. Biz buna kısaca “Changchun Taocu Rahibin Yolu” veya “Taocu Rahibin Yolu” diyoruz.

Marco’nun İzi

Marco Polo’nun Seyahatleri’nin ilk cildi, “Küçük Ermenistan’dan Büyük Han’ın Başkentine giden yol boyunca gördüklerinin ve duyduklarının bir kaydı” (Komroff, 2002: xxxiii) başlığını taşıyor. Burada esas olarak geçilen ülke ve bölgelerin durumu kaydedilmiştir. Küçük Ermenistan’dan başlayarak Büyük Ermenistan, Gürcistan, Irak, İran, Qiran, Shacha, Tanggute ve Siliang dahil olmak üzere on iki ülkeden geçerek, Moğol İmparatorluğu’nun Harhorin, Shangdu ve son olarak da Harhorin’e giden yol boyunca kırk bir bölge ve kasaba kaydetmiştir. Çin’de kaldığı süre boyunca Dadu, Taiyuan, Xi’an, Chengdu, Xizang, Yunnan ve diğer bölgelere seyahat etmiş ve Deniz İpek Yolu’ndan dönmüştür. Dönüşünde geçtiği yedi büyük ülke ve kırk bir bölge ve kasabanın yerel durumlarını ve geleneklerini kaydetmiştir. Bu nedenle Marco Polo, tüm Gobi İpek Yolu’nu, Çayır İpek Yolu’nu ve Deniz

İpek Yolu’nu dolaşan tek gezgindi. Çin’e geldiğinde gittiği yol, doğu ile batıyı birbirine bağlayan Çayır İpek Yolu’nda önemli bir yoldu. Biz buna “Marco Polo’nun İzi”, kısaca “Marco İzi” diyoruz.

Altın Yolu

Herodot, eserinde kraliyet ailesiyle çatışmalarından dolayı uzak doğuya göç eden bir İskit halkından bahsetmiştir. Eserin adı, Çin tarihi kayıtlarında Sairen olarak geçer. Halk, altın üretimiyle ünlü bir bölge olan Altay Dağları’nda yaşamıştır. Antik Yunanlılar, bu bölgede yaşayan kabilelere “Altının Grifon koruyucuları” olarak atıfta bulunmuşlardır.” (Zhang 1994: 74). Moğolca’da altına “Alita” veya “Alata”, altının bulunduğu yere ise “Alatatai” denir. Altay Dağı, Moğolcada “Altın Dağı” anlamına gelir. Antik çağda Altay bölgesi, Çayır İpek Yolu’nun önemli bir kapısıydı. Antik Altay yolundan batıya giden başlıca ürün altındı. İskitler bu antik yolda altın ticareti ile uğraşırlardı. Bu nedenle Çayır İpek Yolu’nun bu kesimine “Altın Yolu” da denilmektedir. Altın Yolu’nu birbirine bağlayan üç tane ticaret yolu vardır: Biri Guihua şehrinde Hasatu, Laobiao Tapınağı ve Santang Gölü bölgelerinden geçerek Balıkun’a, Altay Ticaret Yolu’nun güney yoluna bağlanır. İkincisi, Ulyasutay ve Balıkun üzerinden Altay bozkırının orta ticaret yoluna bağlanır. Üçüncüsü, Dalay Gölü üzerinden Altay Doğu Yolu’na bağlanan kuzey bozkır ticaret yoludur. Bu nedenle Altay Altın Yolu, Çayır yolunu, Gobi yolunu, deniz yolunu ve orman yolunu birleştiren gizemli bir yoldur.

Çay Yolu

Çay Yolu, dünyaca ünlü İpek Yolu’nun çöküşünden sonra Avrasya’da ortaya çıkan yeni bir uluslararası ticaret yoludur. Bir ticaret yolu olarak,



Yuan Hanedanlığı'nın başkenti Shangdu, dünyanın her yerinden tüccarların ticaret yaptığı bir yerdi ve aynı zamanda o zamanlar kuzey otlak bölgesinin ticaret merkeziydi. Harita, antik çağda batılı tüccarların Avrupa'dan Asya'ya gittikleri klasik rotayı göstermektedir. (CGTN, 2017)

İpek Yolu'ndan 1000 yıldan fazla bir süre sonra açılmış olmasına rağmen, ekonomik önemi ve büyük mal ticaretleri açısından İpek Yolu onunla kıyaslanamaz. Anavatanı Çin olan "Çay" 6. yüzyılın başlarında bir ihracat ürünü haline gelmiştir. 17. yüzyıla gelindiğinde, Çin'in "Tuğla Çayı" Rusya ve Avrupada istikrarlı ve büyük bir tüketici grubuyla karşılık buldu. Rusya'ya ithal edilen tuğla çayları ve siyah çaylar, güney Çin'den gelirdi. Süreç, çay üretmeyen bir eyalet olan Shanxi'den, işadamları tarafından yönetilirdi. Genellikle "Jin tüccarları" olarak bilinen Shanxi tüccarları, her yıl Jiangnan çay alanında çay satın alır. Zamanla çay ticareti yaygınlaştıkça, çay yolu ağı da genişlemiştir. İlk başta, Jin tüccarları çoğunlukla Fujian eyaletindeki Wuyi Dağı'ndan çay satın alıyor, bu çayları sıkıştırarak blok halinde saklıyorlardı. Daha sonra, çay Hunan ve Hubei'den suyuyla Hankou'ya oradan da Xiangfan'a götürülür,

teknelerden indirilip hayvanların çektiği araçlarla taşınırdı. Çay, Henan'daki Tanghe nehri boyunca taşınarak Luoyang'daki Sarı Nehir'i geçerd. Jincheng'dan, Changzhi, Taiyuan ve Tatong boyunca Zhangjiakou'ya taşınır, Çin Seddi'ndeki "Doğu Çıkışı"ndan Guihua şehrine ulaşırdı. Jin tüccarlarının deve kervanları uçsuz bucaksız bozkırları ve çölleri geçerek bin kilometreden fazla yol kat ederdi ve sonunda Chakotou'daki Rus-Çin sınır kapısına ulaşırdı. Rus tüccarlar, rus sınırına gelen malları daha sonra Sibiryaya Irkutsk, Urallar, Tyumen, St. Petersburg, Moskova ve Londra'ya götürürlerdi.

Çay yolunun toplam uzunluğu yaklaşık 5,150 kilometredir. Başlangıç noktası, doğudaki en ünlü ticaret merkezlerinden biri olan Guihua şehridir. Muadili olan şehir, Baykal Gölü kıyısında bulunan Sibiryanın Irkutsk şehridir. Irkutsk, Çin ile ticarete uzmanlaşmış Rus tüccarlar için bir buluşma

yeriydi.

1692'de Büyük Petro'nun ilk kervanı Pekin'e gönderdiği tarihten, Trans-Sibirya Demiryolunun açıldığı 1905'e kadar, ticari yol 200 yıldan fazla bir süre gelişmiştir. Yol, Jin tüccarlarının azalmasıyla yavaş yavaş terk edildi. Doğudaki çay yolu, çayın üretildiği Yangtze Nehri'nin güneyindeki illerden başladığı tahmin ediliyor. Batı terminali ise Avrupa'daki tarihi Petersburg şehridir. Guihua kentinden Kiakhtu'ya giden bozkırlardan geçen bölüm, çay yolunun en önemli bölümüdür.

Temmuz 2005'te Çin Devlet Kültürel Miras İdaresi, Çayır İpek Yolu da dahil olmak üzere İpek Yolu'nun Dünya kültür mirası alanı ilan edileceğini duyurdu.

Zhang Ku Geçidi

1989, 1990 ve 1992'de UNESCO, "Kara İpek Yolu", "Deniz İpek Yolu" ve "Çayır İpek Yolu"nu incelemek için üç heyet göndermiştir. Bu şekilde bahsi geçen geçit ve ticaret yollar tüm dünyadaki tarihçiler tarafından tanınmıştır. Temmuz 2005'te Çin Devlet Kültürel Miras İdaresi, Çayır İpek Yolu da dahil olmak üzere İpek Yolu'nun Dünya kültür mirası alanı ilan edileceğini duyurdu. Zhang Ku Ticaret Yolu, Çayır İpek Yolu'nun kullanımı durduktan sonra Avrasya'da yeniden canlandırılan eski bir ticaret yolu olan eski İpek Yolu'nun devamıdır. Zhang Ku Geçidi, Zhangjiakou'dan Moğol çayırlarının iç taraflarında bir şehir olan Kulun'a (Ulan

Batur) giden bir ticaret yoludur. Çok sayıda tarihi belge, Zhang Ku Ticaret Yolu'nun belli bir şehire hizmet etme amaçlı olmadığını, sürekli değişime maruz kalan ve uzun bir tarihi olan bir yol olduğunu kanıtlıyor. Qing Hanedanlığından He Qiutao'nun kayıtlarında bulunan "Kangxi yılında, Kulun'da ilk döviz piyasası kuruldu" ifadesine göre, Zhang Ku Ticaret Yolu Kangxi döneminden beri var olmalıdır. Daha sonra Zhang Ku Geçidi olarak adlandırılan yol, zamanla genişlemiş, karayolu taşımacılığı hacmi fazlasıyla artmıştır. Tarihte Zhangjiakou'dan Kulun'a giden üç temel yol vardı:

Biri, Zhangjiakou'dan başlayıp Hannuoba'ya inen, oradan Zhangbei, Xianghuangqi, Saihan, Erlian, Zamunwud ve Zhalin'i takip ederek Ulan Batur'a giden, ardından Kiaktu'ya ve Moskovaya uzanan orta yoldu. Birçok kervan bu ana yolu kullanırdı.

İkincisi, Zhangjiakou'dan başlayan ve Chongli Barajı'na tırmanan doğu yoluydu. Ancak bu yolu kullanan pek fazla kervan yoktu.

Üçüncüsü, Zhangjiakou'dan başlayarak Shenweilai barajı üzerinden, Zhangbei, Mantou Ying, Santaiba, Daqinggou, Shangdu ve Fengzhen'i geçen batıdan Sinciang'a, kuzeyden Ulyasutay'a bağlanan kuzeybatı yoluydu. Birçok kervan bu yolu malları şehre taşımak için kullanırdı.

Zhang Ku Geçidi'nin kapsadığı bölgelerden başlıcaları şunlardır:

Dorenol, Xilingol, Hulunbuir, Ulanqab, Chahar ve Zhaowuda, Guihua, Baotou, Yikezhao, Alxa, Egina ve Khalkha, Tuxietuhan, Kulun, Ulyasutay, Tangnuwuliang denizi, Hovd, kuzey Sinciang ve Talbahatai Bölgesi. Zhang Ku Geçidi, Kiaktu, Irkutsk, Chita, Dinsk

gibi Rusya'nın güney sınırındaki çoğu bölgeye de yayılmış ve hatta Rusya'nın siyasi ve ekonomik merkezi olan Moskova'yı etkilemiştir.

Kısacası, Merkez Ova'dan Moğol bozkırlarına uzanan antik ticaret yollarının ve posta yollarının diğer yollarla bilinçli veya kazara birleştiğini görürüz. Bazen ticaret yolunun posta yolunu mu yoksa posta yolunun ticaret yolunu mu takip ettiğini anlamak zordur.

Sonuç: Çayır İpek Yolu'nun Tarihin Akışına Etkisi

Arkeoloji verilerine göre, Avrasya'da sadece 40 ila 50 derece kuzey enlemleri doğu-batı iletişimine elverişlidir ve bu alan çayırdır. Kuzey Çin'in bozkırları, Avrasya bozkır kuşağının tam üzerinde yer almaktadır. Bozkır koridoru, Orta Asya ve Doğu Avrupa'yı batıya bağlar ve güneydoğuda Orta Çin'e götürür. Kuzey Çin'deki çayır alanının, Çin'deki ve hatta dünyadaki antik doğu-batı ulaşım yollarında önemli bir rol oynadığı görülmektedir. Çayır İpek Yolu, başlangıçta Çin ile Batı'yı birbirine bağlayan ticaret kanalına atıfta bulunuyordu, ancak ticaretin neden olduğu kültürel değişim kaçınılmazdır. Çayır İpek Yolu, Çin Seddi'nin içinde ve dışında kültürel alışverişin kilit yolu oldu.

Çayır İpek Yolu, Uluslararası Birçok Şehrin Yükselişine Katkıda Bulundu

Çin'in kuzey otlak bölgesindeki Liaoshangjing, Liaozhongjing, Yuanshang şehri ve Jining Yolu, Liao ve Yuan hanedanlarında kurulan uluslararası metropollerdi. Batılı ülkelerin elçileri ve tüccarları ile Çin'in Merkez Ova hanedanlıkları siyasi, ekonomik ve ticari nedenlerle bu bölgelerde yoğunlaşmıştı. Yuan Hanedanlığı'nın başkenti Shang, dünyanın her yerinden tüccarların ticaret yaptığı bir yerdi ve

aynı zamanda o zamanlar kuzey otlak bölgesinin ticaret merkeziydi. İtalyan tüccar Marco Polo'nun gezilerinden sonra yazılan "Marco Polo'nun Gezileri" Yuan Hanedanlığı'nın başkenti Shang'ın saray hayatını ve görgü kurallarını tanıtmakla kalmamış, aynı zamanda Moğolların yaşam alışkanlıklarını da tanıtmıştır. Ayrıca Hindistan, Burma (şimdiki Myanmar) ve Nepal'den elçilerin, keşişlerin, zanaatkarların ve tüccarların hepsinin Yuanshangdu'ya geldiği kaydedilmiştir. Jining Yolu üzerinde olan bu antik kent, bir zamanlar Yuan Hanedanlığı'nın bir forumuydu. Kuzey otlak alanında önemli bir meta dağıtım merkezi ve kuzey otlak alanı ile Merkez Ova alanı arasında önemli bir ticaret bağlantısıydı. Bu eski metropoller, uluslararası ekonomik ve kültürel alışverişlerin önemli tanıklarıydı.

Çayır İpek Yolu, Kuzeydeki Göçebelerin Kültürel Değişimlerine Önyak Oldu

Bu göçebeler genelde erzakları azaldığında batıya hareket ederlerdi. Bu batı yönlü göçün sebebi ilk olarak doğu yönündeki denize gitmenin hayatta kalmak açısından faydasız olmasıdır ve dahası yeni ulusların kurulmasında engellerin bulunmasıdır. İkinci sebep ise güneydeki gelişimin merkez ova hanedanlığı tarafından engelleniyor olmasıdır. Bununla beraber göçebe ekonomi zirai yaşama ayak uyduramayıp merkez ova'nın ziraat ekonomisinde yer bulamamıştır. Üçüncü sebep ise kuzeydeki kuru bozkırdır. Bu bölge de hayatta kalmaya elverişli değildi. Bu yüzden genişlemenin yönü batıdaki bozkırdan, İpek Yoluyla mümkün olmuştur. Milattan sonra 48'de Hiung-nu, Kuzey ve Güney Hiung-nu olarak ikiye ayrıldı. Güney Hiung-nu Han hanedanlığına katıldı.

Kuzey Hiung-nu batıda önce Wusun'a sonra da Kangju'ya ilerledi. Güney Hiung-nu merkez ova ile kurduğu iletişim ile kültürel değişimler geçi-

rirken Kuzey Hiung-nu, Kangju'daki merkez ova uluslarıyla kurduğu ilişkiden dolayı kültürel değişime uğradı. 80 yıldır tek bir politik güç ile yönetilen Batı Liao hanedanlığındaki Hitay kültüründe Çin dili ve karakterleri, Konfüçyüsçülük anlayışı merkez ovanın yasaları ve üretim biçiminde kalıcı yer edindi. Hitay kültürü Orta Asya'ya olan batı göçüne liderlik etti. Bu durum batı ülkelerinin doğu kültürünün cazibesine kapılmalarını sağladı. Çin'in kuzeyindeki göçebeler İpek Yolu boyunca giderek kültürlerarası iletişimi kolaylaştırırken batı ve doğu kültürlerinin kaynaşmasını sağlamıştır.

Farklı milletler arasında kültürel, siyasi ve ticari iletişimi sağlama bakımından Çayır İpek Yolu tarihte yeri değiştirilemez bir rol oynamıştır. Dahası, günümüzde karşılıklı kazanç ilişkisi yaratacak projelerin de maddi ve manevi temellerini oluşturmuştur.

Çayır İpek Yolu Etnik Gruplar Arasında Birleşme ve Ticareti Başlattı

Büyük sayıda tüccar dükkânı Çayır İpek Yolu boyunca kurulmuş, etrafında da köyler pazarlar oluşmuştur. Ticaretin bollaşması sebebiyle İpek Yolunun iki ucundaki insanlar pazarlarda, kasabalarda ve köylerde uzun süre yaşamışlardır. Günümüz İç Moğolistan özerk bölgesinin Xilin Gol, Horqin, Hulunbuir bölgesinde yapılan ticaretten dolayı çayır olmayan yerlerde insanlar yaşamaktadırlar. Örneğin Guangtai şirketinin Horqin bölgesinde böyle bir köyü bulunmaktadır. Şirketin kurucuları ise Merkez Ova'dan gelip iş kurmak ve meslek sahibi olmak isteyenlerdendir.

Söylentiye göre köydeki yaşlıların ataları buraya geldiklerin de en azından ticaret yapacak kadar Moğolca konuşmayı biliyorlarmış. Günümüzde Moğolca bu köylülerin ana dilidir ve çoğu Çince bilmez, çocukları ise Moğolca eğitim görmekte ve yaşam biçimleri bir Moğol ile tamamen aynıdır. Benzer bir durum Hulunbuir bölgesinde yaşayan Ruslar için de aynıdır. Bunlardan çıkarılabilecek olan sonuç; tüccar ve işçilerin gittikleri bölgelerde yerleşmelerinin evrensel bir durum olduğudur. Başka bir açıdan da bu durum, Çin kültürünün ve Çin dilinin öğrenilmesine, farklı din, dil ve ırktan insanların kendi gelenekleriyle uyum içinde var olabilmesine önyak olmuştur.

Sonuç olarak Çayır İpek Yolu altın bir köprü gibi Çin'i dünyaya bağlar. Bir Çin deyişinde söylendiği gibi "Medeniyetler, karşılıklı öğrenme ve alışverişle zenginleşir." Boydan boya Çayır İpek Yolu'nun uzaklara erişen bir etkisi vardır. "Bir Kuşak Bir Yol", "Çin-Rusya-Moğolistan Ekonomik Koridoru" gibi projeler Çayır İpek Yolu'nun yeni bir açıdan tekrar ele alınmasını gerektirmektedir. Farklı milletler arasında kültürel, siyasi ve ticari iletişimi sağlama bakımından Çayır İpek Yolu tarihte yeri değiştirilemez bir rol oynamıştır. Dahası, günümüzde karşılıklı kazanç ilişkisi yaratacak projelerin de maddi ve manevi temellerini oluşturmuştur. 🌸

Kaynakça

- Dawson, E. (1983). Chinese Envoy to Mongolia (Translated version by Lu Pu: Zhou Liangxiao Zhu). Beijing: China Social Sciences Press.
- Komroff, M. (Ed.). (2002). The travels of Marco Polo (The Venetian). NY: W. W. Norton & Company.
- Yao, M. H. (1907). Mongolian Annals.
- Zhang Zhiyao. (1994). Grassland Silk Road and Central Asian Civilization. Xinjiang: Fine Arts Photography Publishing House.