

**T.C.**  
**FIRAT ÜNİVERSİTESİ**  
**SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ**  
**TARİH ANABİLİM DALI**  
**ORTAÇAĞ TARİHİ BİLİM DALI**

**ABBASÎLER DÖNEMİ BASRA KÖRFEZİ'NDE**  
**ULUSLARARASI TAŞIMACILIK VE TİCÂRET**

**DOKTORA TEZİ**

**DANIŞMAN**  
**Doç. Dr. Aydın ÇELİK**

**HAZIRLAYAN**  
**Taner YILDIRIM**

**ELAZIĞ-2012**

**T.C.**  
**FIRAT ÜNİVERSİTESİ**  
**SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ**  
**TARİH ANABİLİM DALI**  
**ORTAÇAĞ TARİHİ BİLİM DALI**

**ABBASİLER DÖNEMİ BASRA KÖRFEZİNDE ULUSLARARASI**  
**TAŞIMACILIK VE TİCÂRET**

**DOKTORA TEZİ**

DANIŞMAN  
**Doç. Dr. Aydın ÇELİK**

HAZIRLAYAN  
**Taner YILDIRIM**

Jürimiz, ..... tarihinde yapılan tez savunma sınavı sonunda bu yüksek lisans / doktora tezini oy birliği/ oy çokluğu ile başarılı saymıştır.

Jüri Üyeleri:

1. **Prof. Dr.**

2.

3.

4.

5.

F. Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü Yönetim Kurulunun ..... tarih ve ..... sayılı kararıyla bu tezin kabulü onaylanmıştır.

**Prof. Dr. Enver ÇAKAR**  
Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürü

**ÖZET****Doktora Tezi****Abbasîler Dönemi Basra Körfezi'nde Uluslararası Taşımacılık ve Ticâret****Taner YILDIRIM****Fırat Üniversitesi****Sosyal Bilimler Enstitüsü****Tarih Anabilim Dalı****Ortaçağ Bilim Dalı****Elazığ-2012, Sayfa: XXIX+457**

Abbasî dönemi içerisinde, istikrar ve emniyet açısından en görkemli devrini yaşayan Basra Körfezi, özellikle emniyetin verdiği güven ortamı sayesinde uluslararası taşımacılık ve ticârette önemli gelişmeler kaydetti. Ticârî manadaki bu gelişme sadece Basra Körfezi ile sınırlı kalmayıp doğu denizlerinin genel olarak hemen hepsinde görüldü. Abbasîlerin ticâreti geliştirmeye yönelik almış oldukları bir dizi tedbirler neticesinde özellikle Basra Körfezi, Asya'daki en önemli ticâret kanallarından biri oldu. Bu yolla Hind, Çin ve Güneydoğu Asya'nın ürünleri, Irak ve Biladu's Şam pazarlarına, Anadolu'ya, Mısır'a, Kuzey Afrika'ya, Endülüs'e, Avrupa içlerine ve Rusya'ya taşınıyordu. Aynı şekilde bu bölgelerden gelen ticârî ürünlerde aynı yolları takip ederek Hindistan ve Uzakdoğu'ya ulaştırılıyordu. Öyle ki Basra Körfezi'nden geçen kara ve deniz ticâret yolları, o dönemin önemli şehirlerinden (Basra, Bağdat, Halep, Dimaşk, Kahire, Kayrevân, Kurtuba, Gırnata, Kostantiniyye) hemen hepsine ulaşmaktaydı. Bu durum Abbasîlerin önemini giderek arttırdı ve Abbasî saltanatını, kendinden önceki yönetimlerin fevkine çıkardı. Abbasî hilafetinde, altın çağını yaşayan Basra Körfezi, ticârî arenada olduğu kadar doğuda yapılacak olan İslam fetihlerine de büyük katkı sağladı. Basra Körfezi bir nevi Müslümanların Arap topraklarından doğuya çıktıkları kapı vazifesini üstlendi. Özellikle ticârî yolculuklarda karşılaşılabilecek tehlikelere ve zorluklara karşı Müslüman tüccarlara siyasî himaye sağlayan Abbasî iktidarı, ticâretin geniş coğrafyalara ulaşmasına vesile oldu. Böylece İslam kültürü ve dininin savaşız bir

şekilde Hind Okyanusu'na taşınıp, bütün Hind Okyanusu havzasında meydana gelecek yeniliklerin önü açıldı. Nitekim günümüzde Müslüman nüfusunun yoğunlukta olduğu Endonezya, Malezya, Filipinler... gibi bölgeler bu dönemdeki Müslüman tüccarların faaliyetleri neticesinde İslamiyetle tanışma imkanı buldular.

**Anahtar Kelimeler:** Abbasîler, Basra Körfezi, Bağdat, Uzakdoğu, Ticâret.

**ABSTRACT****Doctorate Thesis****International Transporting and Trade at the Persian Gulf in The Term of The  
Abbasids****Taner YILDIRIM****Fırat University****Social Science Institute****History Basic Discipline****Medieval Discipline****In Elazığ-2012, Page: XXIX+457**

In Abbasy period which we mentioned, The Persian Gulf which lived its the most stable and the safest period, developed in international transporting and trade thanks to reliance that confidence provided. This improvement in commercial meaning was seen at not only The Persian Gulf but also at nearly all of the east seas. The Abbasids took some measures for improving the trade, accordingly, The Persian Gulf became one of the most important trade chutes in Asia. Through this way, the products of India, China, and Southeast Asia, transported to Iraq and Damascus bazaars, to Anatolia, Egypt, North Africa, Andalucia, in Europe and Russia. Likewise, also commercial products which came from these regions, was transported to India and The Far East by following the same ways. As well main roads and seaways which pass on The Persian Gulf, transported to almost all of the most important cities of that period. (Basra, Baghdad, Aleppo, Damask, Cairo, Kayrawan, Cordoba, Granada, Constantine). This situation gradually increased the importance of The Abbasids and got Abbasy sultanate surpassed on former managements. The Persian Gulf, which lived its best period in Abbasy caliphate, contributed to both commercial arena and Islam conquests which will be become fact at east. In one way The Persian Gulf undertook a duty as a door which Muslims can go from Arabia to east. Particularly Abbasy ruler who supplied political protection to Muslim traders aganist dangers and difficulties on commercial

journeys conducted trade to reach wide geographies. Thus, Islam culture and religion were moved to The Indian Ocean without war and all innovations that can happen in The Indian Ocean basin were enabled. As a matter of fact, nowadays some regions like Indonesia, Malaysia, Philippines which had a big Muslim population, had an opportunity to meet Islamism as a result of activities of Muslim traders in that period.

**Key Words:** The Abbasids, The Persian Gulf, Baghdad, The Far East, Trade.

## İÇİNDEKİLER

<b>ÖZET .....</b>	<b>II</b>
<b>ABSTRACT.....</b>	<b>IV</b>
<b>İÇİNDEKİLER .....</b>	<b>VI</b>
<b>ÖNSÖZ .....</b>	<b>XI</b>
<b>KISALTMALAR .....</b>	<b>XIII</b>
<b>ÇALIŞMANIN MAHİYETİ .....</b>	<b>XIV</b>
<b>KONU VE KAYNAKLAR.....</b>	<b>XVIII</b>
<b>GİRİŞ .....</b>	<b>1</b>
<b>BASRA KÖRFEZİ COĞRAFYASI VE ABBASÎLER ÖNCESİ KÖRFEZİN</b>	
<b>GENEL DURUMU .....</b>	<b>1</b>
1.1. Basra Körfezi'nin Tarihi Coğrafyası ve Dünya Ticâret Yolları Arasındaki Önemi .....	1
1.2.Eskiçağda Basra Körfezi ve Körfeze Verilen İsimler.....	10
1.3. Sâsânîlerin İşgali ve İslam Öncesi Dönemde Basra Körfezi ( M.Ö. 150-M.S. 610 ) .....	22
1.4. İslam Öncesi Dönemde Arap Kabilerinin Basra Körfezi'nde Yayılmaları .....	27
1.5. Basra Körfezi'nde Sâsânî-Bizans Çekişmeleri .....	36
1.6. İslamın İlk Dönemlerinde Basra Körfezi'nde Ekonomik Mücadele .....	46
<b>İSLAM'DA TİCARET VE TİCARET ORTAKLIKLARI .....</b>	<b>54</b>
2.1. İslam'ın Ticârete Bakışı.....	54
2.2. Abbasî Toplumunda Ticâret .....	59
2.3. Tüccarların Sınıflandırılması .....	61
2.3.1. Taciru'l Hazzân (Depocu) .....	61
2.3.2. Taciru'l Rakkâz (At Koşturan Tüccarlar).....	62
2.3.3. Taciru'l Mücehhiz.....	63
2.4. Şirketler ve Ticarî Müesseseler.....	64
2.4.1. İnan Ortaklığı.....	66
2.4.1.1. Kârın Paylaşımı.....	67
2.4.1.2. Ortakların Şirket Zararına Katlanması.....	67
2.4.2. Mufâvada Ortaklığı.....	68
2.4.2.1. Mufâvada Ortaklığı'nın Şartları.....	68

2.4.3. Vücûh (Kredi) Ortaklığı.....	69
2.4.4. İş Gücü Ortaklığı (Sanâyî' veya Ebdân Şirketi) .....	70
2.4.5. Emek-Sermaye Ortaklığı (Mudârabe) .....	70

## BİRİNCİ BÖLÜM

<b>1. ABBASÎLER DÖNEMİ BASRA KÖRFEZİNİN DÜNYA TİCARETİ İÇERİSİNDEKİ YERİ VE ÖNEMİ .....</b>	<b>72</b>
1.1. Basra Körfezi'nin Uzakdoğu ile Bağlantısını Sağlayan Yollar .....	72
1.2. Körfezin Fethi ve İslami Dönemde Körfez Ticâretinin Canlanması .....	78
1.3. Basra Körfezi ile Dünya Ticâret Yolları Arasındaki Bağlantılar ve Körfez Ticâretinin Canlanmasında Rol Oynayan Faktörler .....	99
1.4. Abbasîlerin Basra Körfezi'ndeki Başlıca Şehir ve Limanları .....	109
1.4.1. Basra .....	110
1.4.2. Übulle.....	120
1.4.3. Abbâdan .....	121
1.4.4. Bahreyn.....	122
1.4.5. Katif .....	129
1.4.6. Siraf.....	132
1.4.7. Cezire-i Kays .....	137
1.4.8. Hürmüz .....	137
1.4.9. Suhâr .....	141
1.4.10. Maskat.....	143
1.4.11. Bağdat .....	146
1.4.11.1.Bağdat'ın Ticari Gelişiminde Nehir Yolu Taşımacılığının Önemi .....	163
1.5. Basra Körfezi'ndeki Ticarî İstikrarın Sağlanması Yönünde Yürütülen Faaliyetler .....	174

## İKİNCİ BÖLÜM

<b>2. BASRA KÖRFEZİ İLE DOĞRUDAN BAĞLANTILI DENİZ YOLLARI.....</b>	<b>185</b>
2.1. Çin-Hind Deniz Yolu Güzergâhı .....	185
2.1.1. Basra Körfezi'nden Çin'e Gerçekleştirilen Ticarî Yolculuklar .....	189
2.1.1.1. Çin ile Basra Körfezi Arasındaki Ticârete Konu Olan Ürünler.....	201
2.1.2. Basra Körfezi'nden Hindistan'a Düzenlenen Ticarî Seyahatler.....	213



2.1.2.1. Hindistan ile Basra Körfezi Arasında Değişimi Yapılan Ticarî Ürünler .....	222
2.1.2.1.1 Orman ve Kereste Ürünleri .....	223
2.1.2.1.2. İtiryat, Gıda, Mücevherat ve Değerli Madenler .....	225
2.2. Basra Körfezi'nden Doğu Afrika'ya Uzanan Ticarî Yolculuklar .....	236
2.2.1. Doğu Afrika ile Basra Körfezi Arasında Değişimi Yapılan Ticarî Ürünler .....	249
2.2.1.1 Maden, Deri ve İtiryat Ürünleri .....	251
2.2.1.2. Köle ve Canlı Hayvan Ticareti .....	256
2.3. Basra Körfezi ile Kızıldeniz Arasındaki Ticarî Rekabet ve Kızıldeniz'in Başlıca Limanları .....	260
2.3.1. Aden .....	264
2.3.2. Cidde .....	268
2.3.3. Car (Büreyke) .....	271
2.3.4. Kulzüm .....	273
2.3.5. Ayzab .....	276
2.3.6. Kusayr .....	279

## ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

<b>3. BASRA KÖRFEZİ İLE DÜNYA TİCARET YOLLARI ARASINDAKİ ÖNEMLİ KARAYOLU GÜZERGÂHLARI .....</b>	<b>281</b>
3.1. Çin-Hind ve Orta Asya'ya Uzanan Karayolu Güzergâhı .....	281
3.1.1. Orta Asya'dan Geçen İpek Yolu Güzergâhları .....	283
3.2. Arap Yarımadası'nın Başlıca Kara Yolu Güzergâhları .....	286
3.2.1. Kızıldeniz ve Süveyş Körfezi'ni Nil ve Akdeniz'e Bağlayan Güzergâh....	286
3.2.2. Akabe Körfezi'ni Suriye ve Mısır'a Bağlayan Yol Ağı .....	286
3.2.3. Arabistan Yarımadası'nın Güneydeki Uç Noktalarını Kuzeye Bağlayan Batı Sahili Güzergâhı .....	286
3.2.4. Arabistan Yarımadası'nın Güneydoğu'sunu Mezopotamya'ya Bağlayan Doğu Sahili Güzergâhı .....	286
3.2.5. İran İçlerine Uzanan Yollar .....	287
3.2.6. Mezopotamya Nehir Güzergâhları .....	287
3.3. Basra Körfezi'nden Batıya Açılan Kara Yolu Güzergâhları .....	288

3.3.1. Şam, Mısır ve Endülüs'e Uzanan Kara Yolları .....	288
3.3.2. Arap Yarımadası'nın Güneyine Uzanan Kara Yolları.....	294
3.3.3. Arap Yarımadası'nın Kuzeyine Uzanan Kara Yolları .....	296
3.3.4. Basra Körfezi İle Avrupa Arasında Yürütülen Ticarî Faaliyetler.....	304
3.3.4.1. Bizans İmparatorluğu ile Abbasîler Arasında Yürütülen Ticarî Faaliyetler .....	305
3.3.4.2. Fransa ile Abbasîler Arasında Yürütülen Ticarî Faaliyetler .....	324

## DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

### 4. BASRA KÖRFEZİ'NDE DENİZCİLİĞİN GELİŞMESİ VE GEMİ

<b>SANATI .....</b>	<b>332</b>
4.1. İslam Öncesi Medeniyetlerde Denizcilik Kavramı.....	332
4.2. İslam Denizciliğinin Gelişimi ve Gemi İnşa Sanatı.....	336
4.2.1. Abbasîler Öncesi Gemi İnşa Sanatı .....	348
4.3. Basra Körfezi'nin ve Körfez Toplumunun Arap Denizciliğinin Gelişimine Etkileri .....	352
4.3.1. Basra Körfezi'nin Coğrafi Yapısı .....	353
4.3.2. Adaların Varlığı .....	355
4.3.3. Med-Cezir Hareketleri .....	356
4.3.4. Ticarî Yolculuklar.....	358
4.4. Basra Körfezi ile Bağlantılı Yolların Denizciliğe Etkileri.....	359
4.4.1. Çin-Hind Yolu .....	359
4.4.2. Doğu Afrika Yolu .....	363
4.5. Basra Körfezi Denizcilerinin Karşılaştığı Başlıca Tehlikeler.....	366
4.5.1. Deniz Suyunun Sırlığı ve Mercan Kayalıkları .....	366
4.5.2. Med-Cezir Olayı ve Haliçlerin Varlığı .....	367
4.5.3. Deniz Akıntıları .....	369
4.5.4. Kasırga.....	370
4.5.5. Korsan Saldırıları.....	371
4.6. Basra Körfezi'nde Gemi Yapım Tekniği ve Gemi Çeşitleri.....	376
4.6.1. Basra Körfezi Gemilerinin İnşa Tekniği ve Gemi Yapımında Kullanılan Malzemeler .....	377

4.6.2. Ortaçağ'da Hind Okyanusu ve Basra Körfezi'nde Kullanılan Başlıca Gemi Çeşitleri ve Ekipmanları .....	390
<b>SONUÇ .....</b>	<b>405</b>
<b>BİBLİYOGRAFYA .....</b>	<b>411</b>
<b>EKLER .....</b>	<b>434</b>
<b>GEMİLER.....</b>	<b>437</b>
<b>ABBASİ DÖNEMİ PARALARI .....</b>	<b>443</b>
<b>HARİTALAR.....</b>	<b>448</b>
<b>ÖZGEÇMİŞ .....</b>	<b>457</b>

## ÖNSÖZ

Ekonomik önemi tarihin derinliklerine kadar uzanan Basra Körfezi, Ortaçağ'da da siyasî çekişmelerin ve ticarî faaliyetlerin odak merkezinde olup, geniş ticarî hinterlandı sayesinde doğu ile batıyı birbiriyle buluşturan bir köprü vazifesi gördü. Basra Körfezi, değerli taşlar, itriyat, buhur, inci, misk, ipek, deri, kürk, bakır, kurşun ve demir gibi birçok ürünün depo ve nakliye hizmetini üstleniyordu. Kısaca, uygarlığın yükselmesi için gerekli olan her türlü ürün buradan temin edilebilmekteydi. Tarihten gelen ekonomik değerini günümüzde de koruyan körfez bölgesi, bugün de dünya devletlerinin çekişme sahasını oluşturmaktadır. Çünkü burası gerek doğal gerekse de tabii kaynaklar açısından oldukça zengin bir coğrafyadır.

Toplumların tekâmülünde öteden beri önemli rol oynayan ticâretin, İslam medeniyetinde de özel bir yeri vardır. Zira İslamiyet, bir köy veya çöl dini değil, her şeyden evvel bir tüccar dini idi. İslam dininin ve kültürünün yayılması, hiç şüphesiz Müslümanların iş ve ticâret hayatında gösterdikleri kudret sayesinde gerçekleşti. Bu çerçevede ticâretin gelişmesini kolaylaştırmaya ve sağlamaya dayanak olacak bütün şartlar, Abbasilerin hilafet makamını işgal ettikleri devirde, bir araya toplanmış bulunuyordu. Abbasîler, ticâretin gelişimine, saraylardaki büyük lüksle bilvasıta yollar yaparak ve özellikle imparatorluklarının göbeğinde yeri çok iyi seçilmiş olmakla önemli bir pazar yeri olmaya önceden aday bir şehir kurarak (Bağdat) büyük bir hamle gerçekleştirdiler. Limanları ile Uzakdoğu'dan gelen ticarî ürünleri hem dâhildeki şehirlere dağıtma görevini üstlenen hem de bu mallardan bir kısmını ya İslam âleminin başkenti Bağdat'a veya Doğu Afrika kıtasının doğusuna (Zenc ülkelerine) ihraç eden Basra Körfezi gibi önemli bir antrepoya yakınlık ise oldukça önemli bir faktördü. İktidara geldiği günden itibaren siyasetini, Uzakdoğu ticâretinin yönünü Kızıldeniz'den, Basra Körfezi'ne kaydırma amacına uygun olarak yürüten Abbasî halifesi Ebu Cafer el-Mansûr, bu kapsamda ilk olarak iktisadî ve stratejik özellikleri bakımından uygun bulunduğu Bağdat'ı, hilafet merkezi olarak seçti. Hiç şüphesiz bunu yaparken de Basra Körfezi'nin, Hindistan ve Çin gibi Uzakdoğu ülkeleriyle olan ticarî bağlantı kolaylığını göz önünde bulundurdu. Doğuyu-Batıya bağlayan ticarî bir güzergâh konumundaki Basra Körfezi'nin, önem ve ehemmiyetinin Abbasîler dönemine gelindiğinde hızlı bir ivme kazanmasında Bağdat'ın Basra Körfezi'nin önemli kollarından biri olan Dicle nehri üzerinde kurulmasının büyük önemi vardır. Bağdat'ın, Körfez'e yakın bir bölgede

kurulması, Basra Körfezi'ni adeta cazibe merkezi haline getirerek, dünyanın dört bir yanından tüccarların buraya akın etmelerine zemin hazırladı.

Basra Körfezi gibi stratejik bir coğrafya ile ilgili çalışmanın, tarafımdan ele alınmasını uygun gören ve bu konuda maddi-manevi desteğini benden esirgemeyen kıymetli hocam Sayın Doç. Dr. Aydın ÇELİK'e, sürekli görüşlerinden istifade ettiğimiz değerli hocamız Sayın Prof. Dr. Abdülhalik BAKIR'a, sevgili kardeşlerim Ayham Almahlı'ya, Mehmet Kılıçaslan'a ve tezin hazırlanması aşamasında beni sabır ile destekleyen eşime teşekkürlerimi sunuyorum.

**Taner YILDIRIM**  
**Elazığ-2012**

**KISALTMALAR**

<b>a.g.e</b>	: Adı geçen eser
<b>a.g.m</b>	: Adı geçen makale
<b>a.e.</b>	: Aynı Eser
<b>Arp. çev.</b>	: Arapçaya çeviri
<b>b.</b>	: Bin, İbn
<b>bkz.</b>	: Bakınız.
<b>c.</b>	: Cilt
<b>çev.</b>	: Çeviren
<b>D.G.B.İ.T</b>	: Doğuştan Günümüze Büyük İslam Tarihi
<b>DİA.</b>	: Türk Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi
<b>Ed.</b>	: Editör
<b>EI.</b>	: The Encyclopaedia of İslam (new edition)
<b>h.</b>	: Hicrî
<b>hk.</b>	: Hakkında
<b>hş.</b>	: Hicrî-şemsî
<b>Hz.</b>	: Hazreti
<b>İA</b>	: Milli Eğitim Bakanlığı İslâm Ansiklopedisi
<b>m.</b>	: Milâdî
<b>M.Ö.</b>	: Milâttan Önce
<b>M.S.</b>	: Milâttan Sonra
<b>ö.</b>	: Ölümü
<b>s.</b>	: Sayfa
<b>Sa.</b>	: Sayı
<b>s.a.</b>	: Sallallâhu aleyhi ve sellem
<b>T.D.A.</b>	: Türk Dünyası Araştırmaları
<b>thk.</b>	: Tahkik
<b>trk.</b>	: Türkçe
<b>trz.</b>	: Tarihsiz
<b>Ünv.</b>	: Üniversitesi
<b>vb.</b>	: Ve benzeri
<b>vd.</b>	: Ve devamı
<b>vs.</b>	: Ve sair

## ÇALIŞMANIN MAHİYETİ

Yaşam ve İnsanlık için olmazsa olmazlar arasında yer alan su ve toprak unsurları, hiç şüphesiz birbirinden ayrılmaz birer bütündürler. Tarih boyunca her ne kadar insanoğlu kendisine toprağın üstünü yurt edinmiş olsa da, yeryüzünün 4/3'lük gibi büyük bir kısmını çevreleyen su ile ilişkisini de tarih öncesi dönemlerden itibaren hep sürdürülmüştür. Öyle ki tarihin derinliklerine inildiğinde açıkça görülmektedir ki, Mısır, Mezopotamya, Anadolu ve Hindistan'da kurulan ilk büyük medeniyetler, hep büyük su kaynaklarının yanı sıra kurulup buralarda kök salmışlardır. Bu su kaynakları, tarımsal faaliyetlerin gelişimine katkı sağlamakla kalmayıp, aynı zamanda bölgeler arası ulaşımın bağlantılarını tesis etmek kaydıyla, birçok temel gıda üretiminin bölgeler arası el değiştirmesine imkân sunmuştur. İnsanoğlu suya karşı üstünlük sağlayınca, onu bir nakil aracı olarak kullanmaya başlamıştır. Böylelikle nehirler, tabii ticâret ve nakil güzergâhlarının belirlendiği en önemli mekânlar olmuştur. Ancak insanlığın nehirlerle kurmuş olduğu bu ilişki, denizler ve okyanuslar söz konusu olduğunda bu denli yakın olamamıştır. Çünkü oransal olarak nehirlerden çok daha büyük bir alana sahip olan ve aynı zamanda sudaki tuz oranı nehirlerle göre oldukça fazla olan denizler, tarımsal üretimin sağlanması açısından da nehirlerle göre pek uygun değillerdi. Aynı zamanda denizlerin barındırdığı fırtına, anafor<sup>1</sup>, kayalıklar, ters akıntı vb... tehlikeler, denize açılmak isteyen insan toplulukları için hep tehlike oluşturmuştur. Buna bağlı olarak denizler, tarih boyunca hep insanlığın kalbine korku salan bir hüviyet kazanmıştır. Öyle ki deniz ile iç içe yaşayıp bütünleşen Yunanlılar dahi bu korkunun bir sonucu olsa gerek, denizcilik faaliyetlerini sadece yaz aylarıyla sınırlı tutmuşlardır. Ki bu konuda Yunanlı Şair Hesiodos; "*Mecbur kaldıysan, haziranın ortasıyla Eylül arasında denize açıl, o zaman bile aptalsın sen*"<sup>2</sup> diyerek denize duyulan korkuyu açıkça ifade etmektedir. Yine denize karşı duyulan korku hususunda Araplar ise, denizi; üzerinde gezinen insanlara hiçte misafirperver davranmayan çöle benzetmişlerdir. Çölün misafirlerini kum fırtınası ve susuzlukla, denizin ise, kasırga, kayalıklar ve hastalıklarla tehdit ettiğini belirtmişlerdir. Tıpkı çöl gibi denizinde öfkesinin olduğunu ve Basra Körfezi, Hind Okyanusu ve Kızıldeniz'i birbirine bağlayan deniz yolunun, birçok gemiye mezar olmasının, denizin kustuğu bu öfkeden meydana geldiğini ifade

<sup>1</sup> Bir diğer adıyla girdâb, suyun huni şeklini alarak aşağı doğru çukurlaşarak dönmesidir. Bkz; Reşat İzbirak, *Coğrafya Terimleri Sözlüğü*, İstanbul, 1986, s. 138.

<sup>2</sup> Charles Freeman, *Mısır, Yunan ve Roma*, (trc. Suat Kemal Angı), Ankara, 2003, s. 117.

etmişlerdir<sup>3</sup>. Tüm bu olumsuzluklara rağmen, insanoğlunun aşmak için en fazla mücadele ettiği mekânlardan biri deniz olmuştur. Çünkü kara ulaşımını tercih eden insan topluluklarının bu yolculukları sırasında karşılaşmış oldukları tehlikeler ve sıkıntılar (her şehirde, köprüde ve sınır noktalarında ödenen haraçlar, vergiler, eşkıya baskınları...) deniz yolculuğu ile kıyaslandığında çok daha fazlaydı. Bu yüzden yolculuğunu deniz üzerinden gerçekleştiren tüccar, asker ve diğer yolcular; karada hâkimiyetini kurmuş olan güçlere karşı her zaman üstün gelmişlerdir. Çünkü güçlü devletlerin idaresi altında, dağlar ve çöllerle kaplı bir ülkede başına ne geleceğini bilmeden kara yoluyla seyahat etmektense, ulaşımın en makul biçimi deniz yolunu tercih etmektir<sup>4</sup>. Bu sebepten denizler, gerek sunduğu zenginlik ve bereket, gerekse kustuğu öfke ile tarih boyunca hep korku ile cesaretin bulunduğu mekânlar olarak rağbet görmüşlerdir.

Tüm bunların yanı sıra zenginliği ve kudreti sembolize eden denizler; kendilerine güçlü kalabilmeyi hedef edinen medeniyetler için ise olmazsa olmazlar arasında yer edinmiştir. Öyle ki Ortaçağ'da gücü sembolize eden en önemli olgulardan biri hiç şüphesiz güçlü bir donanmaya sahip olabilmektir. Nitekim o dönem içerisinde deniz gücünü elinde bulunduran milletler, daha kısa sürede medeniyetlerini kurup uzun süre ayakta kalabilmeyi başarmışlardır. Buna en güzel örnek ise Batı Roma imparatorluğu'nun yıkılmasına karşı, Doğu Roma (Bizans) imparatorluğunun güçlü donanması sayesinde varlığını devam ettirmesiydi. Charles Freeman'ın tabiriyle denizler, bazen bir sürgün güzergâhı bazen ise bir güvenlik sübabıydı<sup>5</sup>. İşte eski çağlardan günümüze kadar her zaman ele geçirilmek istenen ve medeniyetlerin de ilerleme sembolü olan deniz, yaklaşık dört asırlık zaman dilimini kapsayan çalışmamızın, en önemli hususlarından birini teşkil etmektedir.

Tarihi kaynakların, en büyük su yollarından biri olarak gösterdiği Basra Körfezi'nin ele alındığı bu çalışmada, sadece bu denizin değil, aynı zamanda bu coğrafi bölgenin de belirli bir zaman dilimi içerisinde değerlendirilmesine çalışılacaktır. Öncelikli olarak bu kapsamda, dönem ile ilgili, bu coğrafyanın sosyal ve iktisadî yönlerini en uygun şekilde ortaya çıkaracak denizcilik ve ticâret faaliyetleri üzerinde durulacaktır. Diğer taraftan dünya ticâretine yön veren ticarî hareketliliği, kendisine has

<sup>3</sup> Andre Miguel, *İslam ve Medeniyeti-Doğuştan Günümüze*, (trc. Ahmet Fidan- Hasan Menteş), Ankara, 1991, c. I, s. 35.

<sup>4</sup> Charles Freeman, *Mısır, Yunan ve Roma*, s. 117.

<sup>5</sup> Freeman, *a.g.e.*, s. 117.



denizcilik geleneği ve kıyı şeridi boyunca kurulmuş önemli liman şehirlerinin bölge ve dünya ticâretine kattığı değerler ele alınacaktır.

Ele aldığımız coğrafyanın geniş bir bölgeyi kapsıyor olmasının yanı sıra; dört yüzyıldan fazla bir zaman diliminde değerlendirilmesi, bizi oldukça zorladı. Çünkü insanlık için en temel faaliyetlerden olan ticâret ve denizcilik gibi konuları esas alırken, bunları sosyal yaşamla ilişkilendirip belli bir düzene sokmak oldukça zor bir işti. Ancak şuda var ki ticâret gibi zevkli bir alanı ele almamız; karşılaştığımız her yeni bilgide heyecanlanmamıza ve bu zorlukları unutmamıza vesile oldu. Özellikle Kuveyt, Bahreyn ve Birleşik Arap Emirlikleri gibi sahil ülkelerine yapmış olduğumuz seyahat esnasında, denizcilik faaliyetlerinin yürütüldüğü birçok şehri bizzat yerinde müşahede etmek, bizi zaman içerisinde oldukça keyifli bir yolculuğa çıkardı.

İslamiyet'in Arap Yarımadası'nda yayılmaya başlamasının hemen ardından Müslümanlar için önemli bir iç deniz olan Basra Körfezi, konumu itibariyle uluslararası deniz ticâretinin en önemli ana merkezlerinden birisiydi. Her ne kadar böylesine önemli bir bölgeyi Abbasîler hilafeti ile sınırlandırmış olsak da, şüphesiz bu coğrafyayı dar bir çerçevede ele almak pekte mümkün değildir. Bu yüzden mümkün olduğunca anlamlı bilgiler ışığında genel bir yaklaşım tarzı benimseyerek, doğu ile batıyı birbiriyle buluşturan Basra Körfezi'nin tarihi geçmişine tanıklık etmeye çalıştık.

Çalışmamızın giriş bölümünün ardından, konuyla alakalı klasik tarih ve coğrafya kaynaklarının değerlendirilmesi yapılacaktır. Ele alınan coğrafyanın geniş bir alanı kapsıyor olması ve çalışmanın mahiyeti, kullandığımız kaynakların sistematik bir biçimde ele alınmasına engel olmuştur.

Basra Körfezi gibi bir iç deniz ile ilgili çalışmanın yapılması, şüphesiz söz konusu denizin bulunduğu coğrafi bölgenin, tarihi süreç içerisinde ne şekilde adlandırıldığını ve sınırlarının nasıl çizildiğini bilmeyi gerekli kılmaktadır. Zira tarih boyunca farklı isimlerle anılan Basra Körfezi, kapsadığı geniş coğrafya nedeniyle, kaynaklarda farklı isimlerle anılmış ve bu farklı tanımlamalar ise beraberinde bilgilerin birbirleriyle çelişmesine neden olmuştur. Bu yüzden giriş bölümünde Basra Körfezi'nin isimlendirilmesi ve sınırlarının belirlenmesinin yanı sıra coğrafi özelliklerini de ele almaya çalıştık. Çünkü Basra Körfezi'nin coğrafi özellikleri, hem körfez boyunca uzanan sahil şeridinin gelişmesine katkı sağlayarak birçok liman şehrini ortaya çıkarmış, hemde sahip olduğu ticarî potansiyel nedeniyle devletlerarası mücadelelerin ana zeminini oluşturmuştur.

Yine bunun yanı sıra cemiyetlerin yükselmesine ve mutluluğuna imkân sağlayan ticâretin, İslam'da nasıl görüldüğü ve Abbasî toplumunda ticâretin içtimai hayata ne tür etkileri olduğunu da giriş bölümünde irdelemeye çalıştık.

Birinci bölümde Basra Körfezi ticâretinin, bölgeler arası dünya ticâretinde ne denli bir öneme sahip olduğu üzerinde durularak, Abbasî halifelerinin bu ticarî aktiviteyi geliştirmek adına sergilemiş oldukları faaliyetler ele alınmaya çalışıldı. Ayrıca denizcilik ve ticâret faaliyetlerinin; Basra Körfezi sahili boyunca ortaya çıkan yerleşim bölgelerinin ve liman şehirlerinin üzerinde ne denli bir etkiye sahip olduğu değerlendirildi.

İkinci ve Üçüncü bölümlerde; kara ve deniz yolu kullanılarak Basra Körfezi üzerinden gerçekleştirilen bölgeler arası ticâretin kapsamlı bir tahlili yapıldı. Öyle ki ticarî tarihi milattan önceki dönemlere kadar giden Basra Körfezi'nin, Doğu Afrika, Hindistan ve Çin'e kadar uzanan geniş bir ticarî Hinterlanta sahip olduğu herkesçe bilinmektedir. Daha ziyade deniz yolculuğunun tercih edildiği ancak kara yolu taşımacılığının da göz ardı edilmediği bölgelerarası ticâret neticesinde, doğu ile batıyı bütünleştirici bir ehemmiyete sahip olan Basra Körfezi'nin, bu ticâret neticesinde taraflara ne gibi faydalar sağladığı, ne tür ürün ve hizmetlerin bu ticârete dâhil olduğu ve bu ticâretin sosyal ve iktisadî hayat üzerinde ne tür etkilere sahip olduğu hususları bu bölümlerde ele alınan konuların başlıcaları oldu.

Çalışmamızın dördüncü ve son bölümünde ise, İslam'ın kabulünün hemen ardından bu dinin kutsal kitabı olan Kur'ân-ı Kerîm'in ve Hz. Peygamber'in sözlerinin, Müslümanların yürüttüğü denizcilik faaliyetleri üzerindeki etkileri üzerinde durularak, ortaya çıkan denizcilik geleneğinin fiili tecrübeleri gözden geçirildi. Özellikle Hz. Peygamber döneminden, Abbasî hilafetine kadar Basra Körfezi merkez olmak üzere bölgede yaşanan deniz tecrübelerinin tarihi gelişimi ve Müslümanların faaliyette bulunduğu diğer denizlerdeki gelenekler hakkında bir karşılaştırma yapmaya özen gösterildi. Yine bunun yanı sıra, Basra Körfezi denizciliğinin özellikleri hakkında da genel bir değerlendirme yapıldı. Çünkü ele alınan dönem içerisinde adeta dünyanın cazibe merkezi olan Basra Körfezi, bölgede kurulan siyasi iktidarlar tarafından güdülen politikalar sonucu, inişli-çıkışlı bir seyir göstermiş ve bu da tarihi geçmişinin değerlendirilmesini gerekli kılmıştır.

## KONU VE KAYNAKLAR

Konumuzun Basra Körfezi olması ve bu bölgenin, tarihin en eski medeniyet merkezlerinden biri olarak, denizcilik, ticâret ve yerleşim gibi içtimai yönü ağır basan unsurları bir arada bulundurması, daha çok olay eksenli yazılan tarih klasiklerinin, bu çalışmaya mahiyet itibariyle katkısını azaltmaktadır. Özellikle siyasal tarihe ışık tutan kaynakların, çalışmamızın tarihi zemininin ele alınmasında büyük katkısı oldu. Coğrafi bir bölge olarak ele aldığımız Basra Körfezi'nin fizikî tasvirlerinin yapılmasında ise daha ziyade İslam coğrafyacılarının eserleri destekleyici oldu. Basra Körfezi'nin stratejik açıdan önemli bir coğrafya olması ve sürekli mücadelelere sahne olması ise, siyasî tarihi konu alan kroniklere yer vermemize imkân sağladı. Bunun yanı sıra tezimiz yerel tarih araştırmalarının yanı sıra, coğrafya, seyahatnâme ve denizcilik çalışmalarıyla da desteklenmeye çalışıldı.

Basra Körfezi bölgesinde meydana gelen denizcilik faaliyetlerinin ve burada gelişen ticarî faaliyetlerin tarihi bağlar içinde anlamlı bir yere oturtulması ve Basra Körfezi bölgesinin, dönemin dünya denizcilik ve ticâreti üzerindeki yerinin anlamlı bir şekilde tespit edilmesi, klasik tarih kaynaklarının sunduğu zenginliğin bütünüyle gözden geçirilmesini zaruri kılmıştır. Bu bakımdan konunun genel çerçevesini ve ana malzemelerini tespit etme adına, İslam tarih kaynaklarının çalışmamıza oldukça önemli katkısı oldu.

Bu kaynaklar içinde, müellifin yaşadığı dönem dikkate alındığında, Hz. Peygamber'in hayatını konu alan Muhammed b. İshak (ö. 151/768) ve İbn Hişâm'ın (ö. 218/833) *Sîre*<sup>6</sup> kitapları ile Vakîdi'nin (ö. 207/823) *Kitâbü'l-Meğâzi'si*<sup>7</sup> ve İbn Sa'd'ın (ö. 230/845) *Tabakâtü'l Kübrâ'sı*<sup>8</sup> başta gelmektedir. Daha ziyade Hz. Peygamber dönemi ve sonrasındaki denizcilik ve ticâret faaliyetleri konularında mevcut olan rivayetlerin değerlendirilmesi sırasında sınırlı miktarda da olsa bu kaynaklardan faydalanılmaya çalışıldı.

<sup>6</sup> Ebu Muhammed Abdülmelik İbn Hişâm, *Sîretü'n Nebeviyye* (thk. Mustafa es-Sakkâ-İbrâhim el-Ebyârî), c. I-II, Beyrut, ts., Muhammed b. İshâk, *Sîretü İbn İshâk el-Müsemmâtü bi Kitâbi'l-Mübtede-i ve'l-Meb'as ve'l-Meğâzi* (thk. Muhammed Hamidullah), Konya, 1981.

<sup>7</sup> Muhammed b. Ömer el-Vâkidi, *Kitâbü'l Meğâzi*, (thk. Marsden Jones ), c. I-III, Beyrut, 1984.

<sup>8</sup> Muhammed b. Sa'd, *et-Tabakâtu'l Kübrâ*, I-VIII, Beyrut, 1985.

Erken dönem tarih kronikleri arasında en kapsamlı kaynaklardan biri *Târîhu'l - Ümem ve'l Mülük*<sup>9</sup> adlı eserdir. İslam âleminin yetiştirdiği en büyük âlimlerden biri olan Taberî'nin (ö. 310/922) kaleme aldığı bu eser, araştırmamızın özellikle İslam denizciliğinin tarihi süreciyle ilgili kısımlarında oldukça faydalı oldu. Kronolojik özelliğinin yanı sıra, olayları herhangi bir eleştiri süzgecine tabi tutmadan olduğu gibi aktaran ve ayrıca isnâd usulünü (Hz. Peygamberden gelen hadis'lerin nakledilmesi usûlü) kullanan<sup>10</sup> bu kaynak, Hz. Peygamber döneminden itibaren Müslümanların denizde yaşamış olduğu tecrübelerin gözden geçirilmesine imkân sağlamaktadır. Ayrıca bu sürecin bizler tarafından net bir şekilde takip edilebilmesine de fırsat sunarak, hiç şüphesiz umumi tarih kitapları içerisinde en önemli yeri işgal etmektedir. Eser Dünyanın yaratılışından başlayarak, Peygamberler tarihi, İslam öncesindeki İran, Roma, Yunan, Yemen ve Arabistan bölgelerinde yaşamış olan muhtelif toplumların tarihleri hakkında bilgi vermektedir. Uzun bir girişin ardından, Hz. Muhammed, Dört Halife, Emevî ve Abbasîler'in 303/915 yılına kadar olan sürecini, kronolojik sıra takip ederek ele almaktadır. Bu eser, belli bir olayın tarihi seyrini görme açısından ilgililere önemli katkı sağlamaktadır.

Belâzurî'nin (ö. 279/892) İslam fetihleri konusunda temel başvuru kitabı olma özelliği taşıyan *Fütûhu'l-Büldân*<sup>11</sup> adlı eseri ise, Müslümanların, fethettikleri yeni ülkelerin tarih ve coğrafyalarına duydukları ilgiyi gösteren önemli bir eser olup, yalnızca siyasî tarihle yetinmeyen tarzı nedeniyle Basra Körfezi bölgesinde yer alan coğrafyaların vasıflandırılması ve belirlenmesi sırasında başvurduğumuz kaynaklar içerisinde yerini aldı.

Taberî'de yer alan bilgileri aynen tekrarlayan ve istifade ettiğimiz bir diğer müellif ise *Tecâribü'l-ümem*'in yazarı İbn Miskeveyh<sup>12</sup>(ö. 421/1030)'tir. İslam dünyasında tarih yazmacılığı Taberî ve Mes'ûdî ile en yüksek seviyesine ulaşır ve Miskeveyh'ten sonra çok hızlı bir düşüş içine girer<sup>13</sup>.

Tıpkı Taberî'de olduğu gibi Hicrî yıl esas alınıp, kronoloji takip edilerek kaleme alınan ve daha ziyade İslam tarihinin siyasî ve askerî yönünün ön planda olduğu bir

<sup>9</sup> Ebu Cafer Muhammed b. Cerîr et-Taberî, *Târîhu't-Taberî''Târîhu'l Ümem ve'l Mülük''* (thk. Muhammed Ebü'l Fazl İbrahim-Muhammed Ali Baydoun), c. I-IX, Beyrut, 1962→Kahire, 1960-70.

<sup>10</sup> Philip K. Hitti, *Siyasî ve Kültürel İslam Tarihi*, (çev. Salih Tuğ), İstanbul, 1989, c. I, s. 597.

<sup>11</sup> Ahmed b. Yahya el-Belâzurî, *Fütûhu'l-Büldân*, (trc. Mustafa Fayda), Ankara, 2002.

<sup>12</sup> Ebû Ali b. Muhammed b. Miskeveyh, *Tecâribü'l-Ümem ve Teâkibü'l-Himem* (thk. Seyyid K. Hasan), Beyrut, 2003 → (nşr. Leone Caetani), Leiden, 1913.

<sup>13</sup> Philip K. Hitti, *Siyasî ve Kültürel İslam Tarihi*, c. I, s. 599.

diğer kaynak ise İbnü'l-Esir'in (ö. 630-1233) *el-Kâmil fi't-târih*<sup>14</sup> adlı eseridir. Kendisine Taberî'nin eserini esas almakla birlikte, muhtemelen zamanına kadar ulaşmış bölge tarihlerini de inceleme fırsatını bulmuş olan İbnü'l Esîr, özellikle halifelik merkezi dışındaki diğer bölgelerde cereyan eden olaylar hakkında yapmış olduğu ilaveleriyle, konumuz açısından oldukça faydalı olmuştur.

İbnü'l Esîr'den çok daha sonra yaşamış olan İbn Kesîr'in<sup>15</sup> (ö. 774/1373) *el-Bidâye ve'n-nihâye* adlı eseri ise yine benzer ihtiyaçların karşılanmasında başvurduğumuz kaynaklar arasında yerini almıştır.

Erken dönemde kaleme alınmakla birlikte, olayları kısa ve özlü bir şekilde ele almaları nedeniyle geniş bilgi bakımından pek fazla başvuramadığımız eserler içerisinde yer alan Halife b. Hayyât'ın (ö. 240/854) *Tarihu Halife b. Hayyât*<sup>16</sup>, İbn Kuteybe'nin (ö. 276/889) *el-Ma'ârif*<sup>17</sup> ve el-Kudâî'nin (ö. 454/1062) *Kitâbü'l-İnbâ 'ani'l-enbiyâ ve târihi'l-hulefâ*<sup>18</sup> adlı kitapları, istifade ettiğimiz eserler içerisinde yerlerini almışlardır.

Müslümanların Heredotu olarak lakap kazanan ve ilk olarak İslam tarihçiliği dünyasında konulara göre tarih yazma usulünü getiren<sup>19</sup> Mes'ûdî (ö. 346/957), *Mürûcû'z-zeheb ve Meâdinü'l-cevher*<sup>20</sup> adlı eseri ile İslam'dan önceki milletlerin tarihi ile coğrafyasını ve 299/912 yılına kadarki İslam tarihini ele almaktadır. Mümkün olduğunca bütün İslam âlemini dolaşarak, gittiği yerlerdeki bölgelerin coğrafyası ve etnografyası hakkında birçok bilgi toplayan Mes'ûdî'nin, özellikle denizler, denizciler ve genel olarak da denizcilik konularında oldukça fazla bilgi içeren *Mürûcû'z-zeheb*'i, geniş bir bölgeyi içeren konumuzun çalışılmasında bize oldukça katkı sağladı. Adam Mez'in tabiriyle, merakının onu Afrika'nın içlerine ve Çin'e kadar götürmüş olduğu<sup>21</sup> Mes'ûdî'nin, buna benzer konuları ele almış olduğu bir diğer eseri *et-Tenbih ve'l İşrâf*<sup>22</sup>, yazarın uzun seyahatler sonucu elde ettiği önemli birikimlerini içerdiklerinden, İslam tarih ve coğrafya yazım kültürü içerisinde önemli bir yer edinmiştir.

<sup>14</sup> Ali b. Muhammed İbnü'l Esîr, *el-Kâmil fi't-Târih*, (trc. A. Ağırakça, A. Özaydın), İstanbul, 1985.

<sup>15</sup> İsmâîl b. Ömer b. Kesîr, *el-Bidâye ve'n-nihâye*, (trc. Mehmet Keskin), İstanbul, 1994.

<sup>16</sup> Halife b. Hayyât, *Tarihu Halife b. Hayyât*, (trc. Abdulhalik Bakır), Ankara, 2008.

<sup>17</sup> Ebu Muhammed b. Müslim b. Kuteybe, *el-Ma'ârif*, (thk. Servet Ukkâşe), Kahire, 1969.

<sup>18</sup> Muhammed b. Selâme el-Kudâî, *Kitâbü'l-İnbâ ani'l-enbiyâ ve Târihi'l-Hulefâ*, (thk. Ömer Abdüsselam Tedmürî), Beyrut, 1998.

<sup>19</sup> Philip K. Hitti, *Siyasî ve Kültürel İslam Tarihi*, c. I, s. 598.

<sup>20</sup> Ali b. Hüseyin el-Mes'ûdî, *Mürûcu'z-Zeheb ve Me'adinü'l-Cevher fi't-Tarih*, (thk. Said Muhammed el-Hâm), Beyrut, 1997. (Türkçe trc. Ahsen Batur, *Altın Bozkırlar*, İstanbul, 2004.)

<sup>21</sup> Adam Mez, *Onuncu Yüzyılda İslam Medeniyeti-İslam Rönesansı*, (trc. Salih Şaban), İstanbul, 2000, s. 328.

<sup>22</sup> Ali b. Hüseyin el-Mes'ûdî, *et-Tenbih ve'l İşrâf*, Kahire, 1938→Beyrut, 1981.

Adını zikrettiğimiz bu eserler dışında Ya'kûbi'nin (ö. 292/905), *Târihu'l-Yakûbi*<sup>23</sup>sinin yanı sıra, geç dönem tarihçilerinden biri olan İbn Haldûn'un (ö. 808/1406) yazmış olduğu *Mukaddime'si*<sup>24</sup>, istifade ettiğimiz kaynaklar arasında yer almaktadır.

Ele almış olduğumuz konunun, Basra Körfezi gibi önemli bir coğrafyayı içermesi ve bu bölgenin birçok ülke, şehir, kasaba, liman ve adayı bir arada bulunduran bir mekân olması, bu bölgelerin sınırlarının belirlenmesinde ve tanıtılmasında, bizim coğrafya kaynaklarına olan ihtiyacımızı oldukça önemli kılmaktadır. İslam devleti sınırlarının genişlemesiyle birlikte bu sınırlara dâhil olan bölgeleri vasıflandırmaya başlayan Müslüman coğrafyacılar, dünya hakkında vermiş oldukları kısa bilginin ardından, dünyadaki karalar, denizler, dağlar ve nehirler gibi farklı yeryüzü şekilleri hakkında bilgi verdikten sonra, sırasıyla İslam dünyası içerisindeki bölgelerin siyasî, sosyal ve iktisadî coğrafyalarının zengin bir tasvirini yapmaktadırlar. Bu yüzden ele almış olduğumuz konunun tamamı içerisinde bu coğrafi kaynaklar oldukça önemli bir yer tutmaktadır.

Bu alanda söylenmesi gerekenlerden biride şudur ki, Basra Körfezi'nin meşhur merkez ve şehirlerinin ticarî ve iktisadî meseleleriyle ilgili iyi ve geniş bilgiler, özellikle coğrafya kaynaklarında sunulmaktadır. Gerçekten de muazzam denecek türde bir İslam coğrafya kitaplığı bulunmaktadır. Bunu ise şu şekilde tasnif edebilmemiz mümkündür: Güzergâh ve yollarla ilgili eserler grubu; bu, posta teşkilatı, ticâret ve taşıma yolları hakkında yazılan eserlerden oluşan bir gruptur. Özellikle körfez bölgesi ve diğer bölgelerdeki ticâreti araştıran kişinin mutlaka, bölgeler arasındaki mesafelerden ve bu bölgeleri birbirine bağlayan yollardan emin olması için bunlara başvurması gerekmektedir. Örneğin İstahrî, İbn Havkal ve İbn Hurdâzbih'in "*Mesâlikü'l-Memâlik*"i, ve diğerleri, ikinci grup nitelendirici olarak tanınan eserlerdir. Bunlar rolleri icabı, bize ticarî faaliyet ve durumlar, Basra Körfezi üzerinde bulunan merkez ve şehirlerin üretimleri, bu merkezlerle dış dünya arasındaki ticarî ilişkiler hakkında bilgi vermektedirler. Ayrıca çeşitli vergilere, tüccarlara konan gümrük vergisine ve miktarlarına ve buna ek olarak da örneğin, Körfez'de ikamet eden Arap kabilelerinin isimlendirilmesi gibi, bazı sosyal görüntüleri de ele almaktadırlar. Bunlar arasında ise Irak, İran, Ermenistan, Hindistan, Mısır ve Kuzey Afrika'ya kadar geniş bir coğrafyayı

<sup>23</sup> Ahmed b. İshâk b. Cafer el-Ya'kûbi, *Târihu'l-Yakûbi*, (nşr. Muhammed Ali Baydoun), Beyrut, 2002.

<sup>24</sup> Abdurrahman b. Muhammed İbn Haldûn (808/1405), *Mukaddime*, (çev. Halil Kendir), c. I-II, Ankara, 2004.

ele alan Ya'kûbî'nin, *Kitabü'l-Büldan*<sup>25</sup> adlı eseri, Müslümanların kaleme almış olduğu coğrafi kaynaklar içerisinde oldukça önemli bir yere sahiptir. Adam Mez'inde ifade ettiği üzere; Arap coğrafyasını bağımsız bir şekilde ele alarak, sırf onu ilgilendiren hususları göz önünde tutan ve bu sayede başlı başına ihtisas sahası durumuna getiren<sup>26</sup> Ya'kûbî'nin bu eseri, kendi sahasının ilklerinden olmasının yanı sıra, kendisinden sonra yazılan eserlere kaynaklık etmesi ve İslam memleketlerinin gayet sistematik bir vasıflandırmasını yapması bakımından da takdire şayan bir kaynak olma özelliğindedir. Deniz ve denizcilik konularında oldukça bol bilgi veren coğrafyacı İbn Hurdâzbih'in (ö. 299/912) coğrafya alanında kaleme almış olduğu *Kitâbü'l Mesâlik ve'l Memâlik*<sup>27</sup> adlı eseri, Arapça yazılmış olan ilk coğrafya kitaplarından biri olmasının yanı sıra Hind Okyanusu sahili boyunca ilerleyerek Çin'e gidecek olan denizciler için, önemli bir Kılavuz kitabı olma özelliğini taşımaktadır. İslam coğrafyasının başlıca ülke ve şehirleri hakkında bilgi içeren İbn Rüste'nin (ö. 300/913 sonrası) *el-A'lâkun'n Nefise*<sup>28</sup> adlı eseri ise tıpkı diğerleri gibi başvurduğumuz bir diğer önemli eserdir.

İslam coğrafya kaynakları içerisinde bulunduğu yer bakımından oldukça önemli olan, İbnü'l Fakîh el-Hemedânî'nin (ö. 334/945) *Muhtasarü Kitâbi'l-Büldân*<sup>29</sup> adlı eseri, çalışmamızda istifade ettiğimiz bir diğer coğrafya kitabı oldu. Bu eser, ele almış olduğu bölgeleri sadece tarihî ve coğrafi bakımdan değil, kültürel özellikleri yönüyle de ele almaktadır. Öyle ki bu kaynak, IX. yüzyılın ikinci yarısındaki kültür tarihi bakımından oldukça önemli sayılmaktadır<sup>30</sup>.

Arabistan ve özellikle de bu bölgenin güney kısmıyla ilgili önemli coğrafi bilgiler içeren Hemedânî'nin (ö. 345/956) *Sifâtü Cezireti'l-Arab*<sup>31</sup> adlı eseri, bölgelerarası uzaklıklar ve bölgedeki yaşam konusunda oldukça tafsilatlı bilgiler sunmaktadır. Bu bakımdan çalışmamız ile ilgili, Arap coğrafyası ve toplumuyla ilgili bilgilerin açığa çıkarılmasında bu eser oldukça fayda sağladı.

<sup>25</sup> Ahmed b. İshâk b. Cafer el-Ya'kûbî (292/905), *Kitabü'l-Büldan*, Leiden, 1892. (Türkçe trc. Murat Ağarı, *Ülkeler Kitabı*, İstanbul, 2002.)

<sup>26</sup> Mez, *Onuncu Yüzyılda İslam Medeniyeti*, s. 328.

<sup>27</sup> Ubeydullah b. Abdullah İbn Hurdâzbih (300/913); *Kitabu'l-Mesâlik ve'l-Memâlik*, Leiden, 1967→Bağdat, ts. (Türkçe trc. Murat Ağarı, *Yollar ve Ülkeler Kitabı*, İstanbul, 2008.)

<sup>28</sup> Ahmed b. Ömer b. Rüste, *el-'A'lâ'ku'n-Nefise*, (E. J. Brill), Leiden, 1891-92.

<sup>29</sup> Ahmed b. Muhammed b. Fakîh el-Hemedânî, *Muhtasarü Kitâbi'l-Büldân*, (nşr. M. J. De Goeje), Leiden, 1967→Beyrut, 1996.

<sup>30</sup> Ramazan Şeşen, *Müslümanlarda Tarih- Coğrafya Yazıcılığı*, İstanbul, 1998, s. 99.

<sup>31</sup> Hasan b. Ahmed el-Hemdâni, *Sifâtü Cezireti'l-Arab*, Kahire, 1953.

İstahrî'nin (ö.346/957), *Mesâlikü'l-memâlik*<sup>32</sup> adlı eseri, körfez bölgesinde yer alan bölgelerin coğrafi tasvirlerinin yanı sıra, iktisadî kaynaklarının ortaya konmasında önemli bir katkı sağladı. İbn Havkal'ın (ö. 365-975) seyahat ettiği çok sayıda ülke ve coğrafi bölgeyle ilgili bilgilere yer vermiş olduğu ve Arap coğrafya literatürünün zirvesi<sup>33</sup> olarak tanımlanan *Sûretü'l-arz*<sup>34</sup> adlı eseri ise yine Basra Körfezi bölgesinde yer alan coğrafi mekânların sınırlarının belirlenmesi sırasında başvurduğumuz kaynaklar arasında yerini aldı.

Makdîsî'nin (ö. 380/990), klasik coğrafya literatürünün en büyük türleri arasında yer alan<sup>35</sup>, büyük bir çabanın ve emeğin ürünü olan *Ahsenü't tekâsîm fi mâ'rifeti'l-ekâlîm*<sup>36</sup> adlı eseri, çalışmamızda faydalandığımız önemli kitaplar içerisinde yerini aldı. Diğer coğrafi kaynaklardan farklı olarak yazarın seyahat ettiği bölgelerdeki toplumların sosyal yaşamına dair konuları da irdeleyen bu eser, sade bir coğrafya kitabı olmadığından, gerek tarih gerekse coğrafya alanında önemli bir boşluğu doldurmaktadır. Milâdî X. asrın ikinci yarısında Farsça olarak kaleme alınan ve ilk olarak 1937 yılında Minorsky tarafından İngilizce'ye çevrilen, müellifi meçhul eser *Hudûdü'l-Â'lem*<sup>37</sup>, çok geniş bir coğrafi bölgeyi ele almasının yanı sıra, her bir ülke ve bu ülkelere bağlı belli başlı yerleşim bölgeleri hakkında vermiş olduğu bilgilerle, çalışmamıza büyük katkı sağladı.

Tıpkı İslam coğrafyası üzerinde çalışan araştırmacılar için olduğu gibi, bizim açımızdan da oldukça önemli olan ve Müslüman Batı'nın iki büyük coğrafyacısı arasında gösterilen<sup>38</sup> el-Bekri'nin (ö. 487-1094) *eserleri*<sup>39</sup> ve İdrisî'nin (ö. 560-1165) *Nüzhetü'l-müştâk fi ihtirâki'l-âfâk*<sup>40</sup> adlı eseri, coğrafi bölgelerin iktisadî ve sosyal yönlerinin yanı sıra, kozmografya hakkında vermiş oldukları zengin bilgilerle, başvurduğumuz kaynaklar arasında önemli bir yere sahip olmuşlardır.

<sup>32</sup> Ebû İshâk İbrahim b. Muhammed el-Istahrî, *el-Mesâlik ve'l-Memâlik* (nşr. M. J. De Goeje), Leiden, 1927→Kahire, 1961.

<sup>33</sup> Şeşen, *Tarih- Coğrafya Yazıcılığı*, s. 101.

<sup>34</sup> Ebü'l-Kasım Muhammed b. Havkal (367/977), *Kitabu Sûreti'l-Arz* (nşr. J. H. Kramers), Leiden, 1938.

<sup>35</sup> Ramazan Şeşen, *Tarih- Coğrafya Yazıcılığı*, s. 102; Mez, *İslam Medeniyeti*, s. 328.

<sup>36</sup> Muhammed b. Ahmed b. Ebu Bekr el-Makdisî (375/985), *Ahsenü't tekâsîm fi mâ'rifeti'l-ekâlîm*, (nşr. Muhammed Ali Baydoun), Beyrut, 2003.

<sup>37</sup> V. Minorsky, *Hudûdü'l-Â'lem Mine'l-Meşrik ile'l-Mağrib* (çev. Abdullah Duman-Murat Ağarı), İstanbul, 2008.

<sup>38</sup> Şeşen, *a.g.e.*, s. 107.

<sup>39</sup> Ubeydullah b. Abdulaziz el-Bekrî (487/1094), *Mu'cem mâ İsta'cem min Esmâ-i'l-Bilâd ve'l-Mevâzi* (thk. Mustafa es-Sakkâ), c. I-II, Beyrut, 1983→Mısır, 1945; el-Bekri, *Kitâbü'l-Mesâlik ve'l-Memâlik*, (thk. A.P. Van Leeuwen), c. I-II, Tunus, 1992.

<sup>40</sup> Ebu Abdullah es-Şerif el-İdrisî, *Nüzhetü'l-Müştâk fi İhtirâki'l-Âfâk*, Kahire, 1994.



Yâkut el-Hamevî'nin (ö. 626/1229) büyük bir coğrafya lügatı niteliğini taşıyan ve özellikle alfabetik tertibinden dolayı okuyucusuna büyük bir kullanım kolaylığı sağlayan *Mucemü'l-Büldân*<sup>41</sup> adlı eseri, ele almış olduğu bölgelerin coğrafi özelliklerinin yanı sıra bu bölgelerin sosyal tarihi hakkında vermiş olduğu bilgilerle, coğrafi eserler arasında en çok başvurduğumuz kaynaklar arasında yerini aldı. Özellikle İslam dünyasının şehir ve bölgeleri ile ilgili bütün bilgileri, alfabetik düzene uygun olarak kaleme alan bu eser, konumuz ile ilgili bölgelerin coğrafi tavsiflerinin yapılmasında oldukça önemli bir yere sahiptir.

Kendisinden önce yaşamış olan İbn Havkal ve İdrîsî gibi coğrafyacıların eserlerinden faydalanan Ebü'l-Fidâ'nın (ö. 732/1331) *Takvimü'l-büldân*<sup>42</sup> adlı eseri, coğrafi bölgelerin ve onlara bağlı önemli yerleşim merkezlerinin genel özelliklerini yansıtan "tavsîfî bir coğrafya kitabı"<sup>43</sup> olma özelliği taşıması bakımından, başvurduğumuz önemli kaynaklar arasındadır. Kazvî'nin (ö. 682/1283) muahhar kaynak olma özelliği taşıyan *Âsâru'l-Bilâd ve Ahbâru'l-İbâd*<sup>44</sup> adlı eseri ise özellikle diğer coğrafya kitaplarında yer alan benzer rivayetlerin değerlendirilmesinde oldukça katkı sağlamıştır. Yine tüm bunların yanı sıra çok sayıda coğrafi esere atıf yapması bakımından, bir coğrafya kitabı kadar bilgi içeren Kalkaşendî'nin (ö. 821/1418) *Subhu'l-a'sâ fi Sinâ'ti'l-inşâ*<sup>45</sup> adlı eseri, çalışmamız açısından değerli olan kaynaklar arasında yerini aldı.

Seyahatlerin coğrafya çalışmaları için bir araç olarak kullanılması, İslam dünyasında bu türe ait önemli eserlerin ortaya çıkmasına zemin hazırladı. Gerek tacir gerekse seyyah vasıflarıyla yola çıkan kimselerin kaleme almış olduğu seyahatnâmeler, Abbasîler döneminde yaşanan ekonomik gelişmelere bağlı olarak önemli bir artış gösterdi. Seyyahların ziyaret etmiş oldukları şehirlere ait özellikleri anlatmada büyük ölçüde gerçekçi ve pozitif davranmaları ise bu türe ait eseleri daha değerli kılmaktadır. Özellikle Çin ve Hind sahili boyunca yapılan seyahatler, İslamiyet'in bu bölgelerde yayılmasına önemli katkı sağladı. Deniz yolculuğuyla Uzakdoğu'ya giden Sirafî Süleymanu't-Tâcir adlı kişinin, bu yolculuğuyla ilgili tespit ve anlatımları, seyahatname türünün yanı sıra iktisadî ve ticarî alan açısından da iyi bir örnektir. Hindistan ve Çin'in

<sup>41</sup> Ebu Abdullah Şihâbeddîn Yâkût el-Hamevî (626/1229), *el-Mu'cemü'l-Büldân*, c. I-VI, Leipzig, 1866-73 →Beyrut, 2008.

<sup>42</sup> İmâdüddin İsmail b. Ali Ebü'l-Fidâ, *Takvimü'l Büldân* (nşr. De Slane ), Beyrut, 1840.

<sup>43</sup> Şeşen, *a.g.e.*, s. 180.

<sup>44</sup> Zekerîyya b. Muhammed el-Kazvî'nî, *Âsâru'l-Bilâd ve Ahbâru'l-İbâd*, Beyrut, 1969.

<sup>45</sup> Ahmed b. Ali el-Kalkaşendî (821/1418), *Subhu'l-a'sâ fi Sinâ'ti'l-inşâ*, c. I-XV, Kahire, 1922.

sahil bölgeleri, adaları, adalarda yaşayan toplulukların yaşam biçimleri, giyimleri, beslenme şekilleri, dini inanışları, gelenekleri, bu ve benzeri daha birçok konuda ayrıntılı bilginin yer aldığı *Ahbâru's-Sind ve'l-Hind*<sup>46</sup> adlı eser, Uzakdoğu'ya yapılan ticarî faaliyetlerin incelenmesinde oldukça fayda sağladı. Yine Abbasî halifesi Muktedir-billâh'ın 308-309/920-921 yılı dolaylarında İdil (Volga) Bulgarlarına gönderdiği elçilik heyeti içerisinde yer alan ve halife ile veziri adına gönderilen mektupları okumakla ve hediyeleri vermekle görevli Ahmed b. Fazlan adındaki divan kâtibinin geçtikleri yerlerde gördüklerini ve başlarından geçenleri kaydedip kaleme aldığı *İbn Fazlân Seyahatnamesi*<sup>47</sup>, Bağdat'tan kuzeye (Rusya) ve Orta Asya'ya doğru uzanan kara yolu güzergâhı hususunda oldukça önemli bilgiler vermektedir.

Önemli bir seyyah ve coğrafyacı olan Nâsır-ı Hüsrev'in (ö. 453/1061) Mısır, Hicaz, Anadolu ve Basra bölgeleri hakkında bilgi içeren *Sefernâme'si*<sup>48</sup> ve İbn Cübeyr olarak tanınan Muhammed b. Ahmed b. Cubeyr'in (ö. 614/1217) *Rihle'si*<sup>49</sup>, içerdikleri bol malzemeleri ile çalışmamıza gerek bilgi gerekse yöntem yönünden önemli katkı sağladılar.

Eyyubî dönemi tarihçilerinden olan Cemaleddin Yusuf b. Yakub el-Mücâvir'in (ö. 690/1291), Bahreyn, Arabistan ve Yemen bölgeleri gibi Arap Yarımadası'nın batı ve güney batı sahilleri ile güney Arabistan'ın Hind Okyanusu kıyıları hakkında sağlam bilgiler içeren<sup>50</sup> *Tarihu'l-Müstebzir*<sup>51</sup> adlı eseri, özellikle bu bölge ile ilgili çalışacak olan araştırmacılar için olduğu kadar bizim çalışmamız açısından da büyük önem arz etmektedir.

Hac maksadıyla yola çıkarak, İspanya, Mısır, Şam, Musul, Mekke, Irak, Bağdat, Fars, Tebriz, Sâmerrâ, Basra Körfezi, Umman, Yemen, Aden, Hindistan, Seylan, Maldiv, Çin, Güneydoğu Asya gibi dönemin bilinen dünyasını baştan sona gezerek<sup>52</sup> izlenimlerini kaleme alan İbn Batûta'nın (ö. 770/1368-1369), *Tuhfetü'n-nuzzâr fi*

<sup>46</sup> Süleyman et-Tâcir, *Ahbâru's-Sin ve'l-Hind*, (es-Siraffî'nin Silsiletü't Tevârih risalesi ile birlikte), (Ed. Fuat Sezgin), Frankfurt, 1994.

<sup>47</sup> Ahmed b. Fazlân, *İbn Fazlân Seyahatnamesi* (trc. Ramazan Şeşen), İstanbul, 1975.

<sup>48</sup> Nâsır-ı Hüsrev, *Sefernâme*, (trc. Abdülvehhab Tarzî), İstanbul, 1994.

<sup>49</sup> Ebü'l-Hüseyn Muhammed b. Ahmed İbn Cübeyr, *Rihletu İbn Cübeyr*, Beyrut, 1964→1980.

<sup>50</sup> Ramazan Şeşen, *a.g.e.*, s. 157.

<sup>51</sup> Yusuf b. Ya'kub b. Muhammed İbnü'l Mücâvir, *Sifâtü Bilâdi'l-Yemen ve Mekke ve Ba'zı'l-Hicaz, el-Müsemmât Târihu'l-Müstebzir*, (nşr. O. Löfreg), Leiden, 1951-53.

<sup>52</sup> S. Magbul Ahmad, "Coğrafya", *DİA*, c. VIII, İstanbul, 1993, s. 60.

*Garâibi'l-emsâr ve 'Acâibi'l-esfâr (İbn Batûta Seyahatnâmesi)*<sup>53</sup> adlı eseri, çalışmamız sırasında başvurduğumuz önemli kaynaklar arasında yerini almıştır.

Seyahatnameler her ne kadar içermiş oldukları özel bilgiler nedeniyle önemli bir yere sahip olsalar da, taraflı bir şekilde yazılmış olma ihtimalleri yüzünden başka bilgilerle karşılaştırılarak doğruluğunun teyit edilmesi gerekmektedir. Bu bakımdan vermiş olduğumuz bilgilere katkı sağlayacağına inanarak faydalandığımız bir diğer eser, Hind Okyanusu denizciliği üzerine önemli eserler kaleme alan İbn Macid adıyla maruf Şehabeddin Ahmed b. Mâcid'in (ö. 1553), *Kitâbü'l-Fevâid fî Usûl'il-bahr ve'l Kavâid*<sup>54</sup> adlı eseridir. Her ne kadar muahhar kaynak olma özelliği taşısa da, özellikle Hind Okyanusu hakkında verdiği genel bilgiler itibariyle başvurduğumuz önemli eserlerden biri olmuştur.

Basra ve Bağdat'taki ticarî hareketliliği en iyi şekilde tasvir ederek, Basra Körfezi'ndeki şehirlerin ticarî yapısı ve ticarî dinamizminin derecesi<sup>55</sup> açısından önemli ipuçları veren Câhız'ın, *et-Tebzir bi't-Ticare, Cimriler ve Kitâbü'l-Hayevân*<sup>56</sup> adlı eserleri, çalışmamıza katkı sağlayan kaynaklar içerisinde yerini almıştır. Özellikle Câhız'ın "*et-Tebzir bi't-Ticare*" adlı eseri; Abbasîler dönemi Basra'daki ticarî hareketliliği en iyi şekilde tasvir ederek, adeta bir ayna görevi üstlenmektedir. Abbasîlerin başkenti Bağdat'a dünyanın dört bir yanından getirilen malların Basra yoluyla götürüldüğünü bizzat müşahede eden Câhız, Basra üzerinden diğer ülkelere ihraç edilen malları da yine bizzat görmüştü. Câhız, özellikle bu mallar arasında, değerli taşları ve pahallı tüylerin satıldığı dükkânları zikretmektedir. Tüm bunlara ek olarak Basra'daki tüccarların bu tür mallar konusunda uzmanlaştığını ve malların kalitelerini kolayca belirleyebildikleri bilgisini vermektedir. Örneğin değerli taşlar, kokular ve ilaçlar üzerinde yapılan sahtekârlıklar kolayca anlaşılabilirdi. Bu bakımdan eser, dönem ile ilgili önemli bilgiler veren güvenilir kaynaklar arasında yerini almıştır. Yine fakihlerin ticâreti nasıl teşvik ettiklerini, onu kolaylaştırmaya nasıl çalıştıklarını, ticâretin nasıl görüldüğünü ve hangi yollarla yapıldığını görmek için ise ilk defa tercümesi Abdülhalik Bakır tarafından yapılan Dimaşkî'nin "*el-İşâre ilâ Mahâsini't-*

<sup>53</sup> Muhammed b. Abdullah İbn Batûtâ, *İbn Batûta Seyahatnâmesi*, (nşr. Mümin Çevik), İstanbul, 1993.

<sup>54</sup> Şehabeddin Ahmed b. Mâcid, *Kitâbü'l-Fevâid fî Usûl'il-bahr ve'l Kavâid (Arab Navigation in the Indian Ocean Before the Coming of the Portuguese ismi altında)*, (trc. G.R. Tibbets), Londra, 1981.

<sup>55</sup> Dûrî, *İktisat*, s. 99.

<sup>56</sup> Ebu Osman Amru b. Behr Câhız, *Kitabu't-Tebzir bi't-Ticare*, (thk. Hasan Hüsnü Abdul Vehhab), Kahire, 1935; Câhız, *Cimriler Kitabı*, (çev. Selahattin Hacıoğlu), İstanbul, 2004; Câhız, *Kitâbü'l-Hayevân* (thk. Abdusselam Muhammed Harun), Kahire, 1938.

*Ticâre*<sup>57</sup> adlı eseri başvurduğumuz önemli kaynaklar arasında yerini almıştır. Özellikle ed-Dimaşkî'nin bu eseri Ortaçağ'da iktisat tarihi alanında yazılmış en kapsamlı eser olma ünvanına sahiptir. Ele almış olduğu konular bakımından özellikle ticâret ve kimyasal sanayi alanlarına geniş yer ayırmaktadır. Her şeyden önce bu eserde, İslam dünyasında üretimi ve ticâreti yapılan bütün ürünler<sup>58</sup> hakkında bilgi bulmak mümkündür.

Ele aldığımız konunun önemli ve geniş bir coğrafyayı kapsıyor olması, birçok araştırma eseri kullanmamıza imkân sağladı. Basra Körfezi'ni çevreleyen sahil bölgelerinin, bu bölgelerde yer alan yerleşim merkezlerinin, deniz içerisinde yer alan adaların ve Basra Körfezi ile bağlantısı olan diğer bölgelerin ele alındığı kısımlarda, İslam tarih ve coğrafya kaynaklarının yanı sıra, modern dönemlerde yazılmış coğrafya, denizaltı kitaplarıyla çok sayıda ansiklopedi maddesinden istifade edildi<sup>59</sup>.

Coğrafya, arkeoloji, sosyoloji ve antropoloji gibi sosyal bilimlerin yardımıyla Basra Körfezi ve Hind Okyanusu sahili boyunca uzanan önemli liman şehirlerinin tarihi gelişimini ele alma adına bu bilimlerin sunduğu malzemeler bizim açımızdan oldukça önem taşımaktadır.

Basra Körfezi denizciliğinin ele alındığı kısımda, denizcilik ve gemicilik gibi özel alanlarda yapılmış araştırmalardan faydalanılmıştır. Bu bağlamda özellikle İslami dönemde kullanılan gemilerin geniş listesinin verildiği ve Arap-İslam gemiciliğinin ele alındığı eserlerden biri olan *es-Süfünü'l-İslâmiyye'alâ Hurûfi'l-Mucem Tarihu'l-bahriyyeti'l İslâmiyye*<sup>60</sup> adlı kaynak önemli bir yer işgal etmektedir. Yine Horanî'nin özellikle Hind Okyanusu'nda seyreden gemileri ve Arap denizciliğini ele aldığı eserleri *Arab Seafering, In The Indian Ocean in Ancient* ile *el-Arab ve'l Milâhe fi'l Muhîti'l Hind*<sup>61</sup>, Ali Muhammed Fehmi'nin, İslam donanma teşkilatının yapısı hakkında önemli bilgiler içeren *Tarihul Bahriyyeti'l-İslamiyye*<sup>62</sup> adlı çalışması ve Corci Zeydan'ın *İslâm*

<sup>57</sup> Ebul Fadl ed-Dimaşki, *el- İşâre ilâ Mahâsini't Ticâre*, İskenderiye, 1977. (Türkçe trc. Abdulhalik Bakır, "Ticâretin Güzelliklerine İşâret", *Ortaçağ Tarih Ve Medeniyetine Dair Çeviriler I*, Ankara, 2008.)

<sup>58</sup> Bakır, *Itriyat*, s. 28.

<sup>59</sup> Selami Gözenç, *Afrika Ülkeler Coğrafyası*, İstanbul, 1995; Osman Yalçın, *Ansiklopedik Coğrafya Sözlüğü*, İstanbul, 1957; Hamit İnandık, *Deniz ve Kıyı Coğrafyası*, İstanbul, 1971; Ramazan Özey, *Dünya ve Ülkeler Coğrafyası*, İstanbul, 2001; Sami Öngör, *Coğrafi Keşifler ve Tetkik Seyahatleri Tarihi*, İstanbul, 1954; Sami Öngör, *Coğrafya Sözlüğü*, İstanbul, 1961.

<sup>60</sup> Derviş Nuhaylî, *es-Süfünü'l-İslâmiyye'alâ Hurûfi'l-Mu'cem*, İskenderiye, 1974.

<sup>61</sup> George Fadlo Houranî, *Arab Seafering: In The Indian Ocean in Ancient*, Princeton 1995; George Fadlo Houranî, *el-Arab ve'l Milâhe fi'l Muhîti'l Hind*, (trc. Seyyid Yakup Bekr), Kahire, 1958; George Fadlo Houranî, *Arap Halkları Tarihi* (çev. Yavuz Alogan), İstanbul, 1991.

<sup>62</sup> Ali Muhammed Fehmi, *el-Bahriyyetü'l-İslâmiyye fî Şarki'l-Bahri'l-Mütevassıt*, *Tarihü'l Bahriyyetü'l-İslâmiyye*, İskenderiye, 1976.

*Uygarlıkları Tarihi*<sup>63</sup> adlı eserinde yer alan donanmalar bahsi, İslam denizciliği ile ilgili önemli bilgiler içermektedirler.

Hasan Sâlih Şihâb'ın Yemen'in denizcilik tarihini ele aldığı kitabı *Edvâun 'alâ Târîhi'l Yemen'i'l-Bahrî*<sup>64</sup>, Naim Fehmi Zeki'nin İslam dünyasının doğu ve batı yakası arasında yer alan ticâret yolları ve ticarî istasyonlarını ele aldığı çalışması *Turuku't-Ticâreti'l-Düveliyye ve Mahattatuhâ beyne's-Şark ve'l-Garb*<sup>65</sup>, Chaudhuri'nin, Hind Okyanusunu birçok medeniyetin buluşup kaynaştığı ortak bir kültür alanı olarak değerlendirdiği eseri *Trade and Civilisation in the Indian Ocean*<sup>66</sup>, Ali Mazaheri'nin, *Ortaçağ'da Müslümanların Yaşayışları*<sup>67</sup>, Maurice Lombard'ın *İlk Zafer Yıllarında İslâm*<sup>68</sup>, Cevad Ali'nin İslam öncesi Arapların siyasî, iktisadî ve sosyal tarihini tüm yönleriyle ele alan eseri *el-Mufasssal fî Târîhi'l-Arab Kable'l İslâm'i*<sup>69</sup> ve Abdülhalik Bakır'ın kaynaklara Ortaçağ'da gıda, baharat, ıtriyat, dokuma ve sanayi sektörü alanında oldukça tafsilatlı bilgi içeren çalışmaları<sup>70</sup>, zikretmemiz gereken önemli eserler içerisinde yerini almıştır. Özellikle Basra Körfezi'nde ticârete konu olan ürünlerin belirlenmesi hususunda, Ali Mazaherî, Maurice Lombard, Cevâd Ali ve Abdülhalik Bakır'ın kitapları çalışmamıza büyük katkı sağlamışlardır.

Adam Mez'in *Onuncu Yüzyılda İslam Medeniyeti-İslam Rönesansı*<sup>71</sup> adlı eseri birçok konuda sık sık başvurduğumuz eserler arasında yer almıştır. Hicrî I-IV. yüzyılları ve yoğun olarak da IV./X. yüzyılı kapsayacak şekilde, İslam dünyasında kurulan devletlerin kurumları da dâhil hemen hemen bütün yönlerini ele almış olan bu eser, bu sahada araştırma yapacak olanlar için mükemmel bir kaynak vasfını taşımaktadır.

<sup>63</sup> Corcî Zeydân, *İslam Uygarlıkları Tarihi*, (trc. Nejdet Gök), İstanbul, 2004.

<sup>64</sup> Hasan Sâlih Şihâb, *Edvâun 'alâ Târîhi'l Yemen'i'l-Bahrî*, Beyrut, 1981.

<sup>65</sup> Naim Fehmi Zeki, *Turuku't-Ticâreti'd-Düveliyye ve Mahattatuha beyne's-Şark ve'l-Garb*, Kahire, 1973.

<sup>66</sup> K. N. Chaudhuri, *Trade and Civilisation in the Indian Ocean: An Economic History from the Rise of İslâm to 1750*, Cambridge, 1985.

<sup>67</sup> Ali Mazaherî, *Ortaçağ'da Müslümanların Yaşayışları*, (trc. Bahriye Üçok), İstanbul, 1972.

<sup>68</sup> Maurice Lombard, *İlk Zafer Yıllarında İslâm*, (trc. Nezih Tuncel), İstanbul, 1983.

<sup>69</sup> Cevad Ali, *el-Mufasssal fî Târîhi'l-Arab Kable'l İslâm*, c. I-X, Beyrut, 1968.

<sup>70</sup> Abdülhalik Bakır, *Ortaçağ İslam Dünyasında İtriyat, Gıda, İlaç Üretimi ve Tağşişi*, Ankara, 2000; Abdülhalik Bakır, *Ortaçağ İslam Dünyasında Taş ve Toprak, Ma'mulleri Sanayi*, Ankara, 2001; Abdülhalik Bakır, *Ortaçağ İslam Dünyasında Madencilik ve Maden Sanayi*, Ankara, 2002; Abdülhalik Bakır, *Ortaçağ İslam Dünyasında Tekstil Sanayi Giyim-Kuşam ve Moda*, Ankara, 2005; Abdülhalik Bakır, *Ortaçağ Tarih Ve Medeniyetine Dair Çeviriler I-II*, Ankara, 2008; Abdülhalik Bakır, *Ortaçağ İslam Dünyasında Dokuma Sanayi*, *Belleten*, LXIV, (Aralık 2000), sa. 241; Abdülhalik Bakır, "Ortaçağ İslam Dünyasında Deri, Tahta ve Kâğıt Sanayi", *Belleten*, LXV, (Nisan 2001), sa. 242.

<sup>71</sup> Adam Mez, *Onuncu Yüzyılda İslam Medeniyeti-İslam Rönesansı*, (trc. Salih Şaban), İstanbul, 2000.

Kendisine Arap coğrafyacılarının naklettiklerini temel alarak, özellikle kuzey Hicaz ve Arap Yarımadası'ndaki liman şehirleri hakkında bilgi veren Abdullah Vahabî'nin<sup>72</sup> eseri faydalandığımız bir diğer önemli çalışmadır.

Basra Körfezi bölgesinin uygarlık ve iktisadî hayatı ile ilgili çalışmalarda, vesika ve kazılarda ele geçen eserlerin kullanılmaları az ve yetersiz olmuşsa da, buna karşılık mümkün olduğunca yararlanılmıştır.

---

<sup>72</sup> Abdullah Vahabi, *The Northern Hijaz in the Writings Of The Arab Geographers 800-1150*, Beirut, 1973.

## GİRİŞ

### BASRA KÖRFEZİ COĞRAFYASI VE ABBASÎLER ÖNCESİ KÖRFEZİN GENEL DURUMU

#### 1.1. Basra Körfezi'nin Tarihi Coğrafyası ve Dünya Ticâret Yolları Arasındaki Önemi

Tarihte üç tür gereksinim insanların bir araya toplanmasına sebep olmuştur. Bunlar; besin, savunma ve değiş-tokuş yani ticârettir<sup>73</sup>. İşte toplulukları, bir araya getirip buluşturan ticâret için dünya iktisat haritasına bakan bir kişinin, en eski devirlerden günümüze kadar dünya ticâretinin başlıca iki nokta arasında cereyan ettiğini görmesi mümkündür. Bunlardan birincisi Uzakdoğu, ikincisi ise çok geniş alış veriş merkezlerine sahip olan ve çeşitli beşeri göçlerin gerçekleştiği Akdeniz bölgesi ülkeleridir. Dünyaya mal olmuş bu iki bölge arasında, beşeri ve ticarî değişim ameliyesine bağlı olarak öyle kurallar geliştirdi ki; bu kurallar insanlık için gelişmenin, ilerlemenin ve refahın gerçekleşme unsurları haline geldiler.

Beşeri ilişkiler ve ticarî münasebetler doğrultusunda gelişen bu doğal hareketler ise başlıca üç yol takip etmiştir. Eski zamanlardan günümüze kadar bu yolların geçtiği coğrafyada her ne kadar pek çok siyasî hareket, düşünce yapısı farklı pek çok devlet kurulup yıkılmış olsa da, bunların ortaya koymuş olduğu temel öğretiler miras olarak nesilden nesile aktarıldı ve değişmedi. Dünya ticâretinin şekillendiği başlıca yollar üç kısma ayrılıyordu<sup>74</sup>.

1- Kuzey Yolu: Çin'in kuzeyinden başlayıp, Asya'nın ortasındaki tepelere kadar giden bu kara yolu, Asya'nın batısına kadar sokulup burada üç kola ayrılırdı.

a) Hazar Denizi<sup>75</sup> ile Ural sıra dağlarının batı tarafı arasında uzanıp, doğu ve orta Avrupa'ya kadar giden bu yol, Akdeniz kıyılarında son bulurdu<sup>76</sup>.

<sup>73</sup> Nikita Elisseef, "Fiziki Plan", *İslam Şehri* (Ed., R.B. Serjant, çev., E. Topçugil), İstanbul, 1992, s. 124.

<sup>74</sup> Süleymân İbrahîm Askerî, *et-Ticâre ve'l Milahe fi Halicî'l-Arabî fi Asri'l Abbasî*, Kuveyt, 1998, s. 17.

<sup>75</sup> Kafkaslar üzerinden Uzakdoğu'ya ve Orta Asya'ya açılan önemli bir kapı olan Hazar Denizi, ticâret trafiği açısından oldukça önemliydi. Bkz; Ahmet Altungök, *Siyasî, İdari, İktisadi, Sosyal ve Kültürel Açından Sâsânî Devleti*, (Basılmamış Doktora Tezi), Elazığ, 2012, s. 236.

<sup>76</sup> ed-Durî, *İraki'l-İktisadî*, s. 151-152; Naim Fehmi Zeki, *Turuku't-Ticâre*, s. 154; Abdülkerim Ânî, *Devru'l-Ummaniyyîn fi'l Milâhe ve't-Ticâreti'l İslamiyye Hatta Karni'r-Rabi'l-Hicrî*, Bağdat, 1981, s. 1; Askerî, *a.g.e.*, s. 17-18.

b) Kukaz dağı ile Ermenistan'ın alçak dağları arasında uzanıp Karadeniz'in güney sahillerine kadar giden bu yol, daha sonra tüccarların Marmara ve Ege sahilini takip ederek Akdeniz'e ulaştıkları bir güzergâhtı.

c) Ermenistan vadilerinden Erzurum'a kadar ulaşan bu yol, buradan itibaren aşağıya doğru Fırat vadisinin kuzeyine geçmekteydi. Nitekim dar ve uzun bir koridor şeklindeki araziye takip eden bu güzergâh, Fırat mecrasıyla Akdeniz'in doğusu arasında uzanmaktaydı<sup>77</sup>.

2- Güney Yolu: Bu yol Hindistan'dan başlayıp Kızıldeniz'e kadar devam eden deniz yoludur. Hind Okyanusu'nun bir uzantısı olan ve Kızıldeniz ile Hind Okyanusu'nu birbirine bağlayan Aden bölgesinde, bu yol iki kola ayrılmaktadır. Bunlardan ilki suyolu olup Kızıldeniz boyunca devam ederek önce Mısır'a, daha sonradan ise Mısır üzerinden Akdeniz'e ulaşmaktaydı. İkinci kol ise kara yolu olup, Aden'den başlayarak Arap Yarımadası'nın batısındaki yüksek bölgelere kadar ilerler ve Şam'ın güneyindeki Gazze sahillerinde sona ererdi<sup>78</sup>.

3- Orta Yol: Hindistan'dan deniz yolu olarak başlayan bu yol, Basra Körfezi'nde iki kola ayrılırdı. Bu kollardan ilki Fırat vadisinden Akdeniz'in doğu sahillerine kadar giderek buradan Dımaşk'a (Suriye) uzanır, ikinci kol ise Dicle vadisiyle birlikte yükselerek Halep'ten geçip Antakya ve İskenderiye'ye kadar giderdi<sup>79</sup>.

Coğrafi nedenler bu orta yolun Abbasîler dönemine geldiğinde yönetimin merkezi olmasını sağladı. Öyle ki bölgenin stratejik konumu buraya dünya deniz ticâretinin en önemli merkezlerinden biri olma statüsünü kazandırdı. Yukarıda bahsetmiş olduğumuz bu coğrafi etkenler şu yönlerden dikkat çekmektedir.

1- Basra Körfezi bugün Avrasya ve Afrika'yı tarif etmek için kullanılan, coğrafi keşifler öncesinde ise ana karaları ifade eden "Eski Dünya" için değerli bir yere sahipti. Gerek stratejik gerekse coğrafi özellikleri bakımından çok önemli bir bölgede bulunan Basra Körfezi, eski devirlerden günümüze tarihte büyük ehemmiyeti haiz olmuştur<sup>80</sup>. Asıl değerini Ortaçağ'a geldiğinde elde edebilen Basra Körfezi, bulunduğu konum

<sup>77</sup> Askerî, *a.g.e.*, s. 18; İbrahim Ahmet Adevî, *ed-Devletü'l İslamiyye ve İmparatoriyye Rum*, Kahire, 1958, s. 137; İbrahim Şerif, *el-Mevkiu'l Coğrafiyyu'l Irak ve Eseruhu fi Tarihü'l Amm Hatta el-Fethu'l İslamî*, c. I, Bağdat, 1993, s. 12, 248.

<sup>78</sup> Askerî, *a.g.e.*, s. 18; Hüseyin Fevzi, *El-Milahatu'l-Arabiyâ fi Usûri'l-Vustâ*, Kuveyt, 1956, s. 282; Said Afğani, *Esvâku'l-Arab fi Cahiliye ve'l-İslam*, Dımaşk, 1960, s. 61; Kadri Kal'aci, *el-Halicu'l Arabî*, Beyrut, 1965, s. 48.

<sup>79</sup> Şerif, *a.g.e.*, c. I, s. 162 -225; Askerî, *a.g.e.*, s. 19; Kal'aci, *a.g.e.*, s. 47; Durî, *a.g.e.*, s. 151-152; Fehmi, *a.g.e.*, s. 154.

<sup>80</sup> Askerî, *a.g.e.*, s. 19.



itibariyle Uzakdoğu (Hind, Çin ve Doğu Hind Adaları) ile o zaman ki İslam dünyası devletleri (Irak, Şam, Arap Yarımadası ve Mısır) arasındaki direk bağlantılı halkayı teşkil etmekteydi. Diğer taraftan ise Uzakdoğu ile Doğu Afrika ve Orta Karadeniz adaları ve bazı güney Avrupa şehirleri arasındaki ulaşım güzergâhlarını birbiriyle bütünleştiriyordu<sup>81</sup>. Yani Basra Körfezi, doğuyu batıya bağlayan bir ticarî güzergâh konumunda idi. Uzakdoğu'dan gelen eski ticâret gemileri, Basra Körfezi'nin önemli liman ve ticâret şehirleri olan Umman, Hürmüz, Maskat, Abbâdan, Siraf, Katar, Suhâr, Basra, Ūbulle, Bahreyn... gibi mıntıklarında demir atıp, beraberlerinde getirmiş oldukları yüklerini buralara boşaltıyorlardı. Bu şehirler; kendilerine gelen malların bir kısmını iç bölgelerdeki şehirlere dağıtmak, diğer kısmını ise Basra Körfezi gemileri aracılığıyla, İslam âleminin başkenti Bağdat başta olmak üzere, Akdeniz ülkelerine (Avrupa) veya Doğu Afrika kıtasının doğusuna ihraç etmek üzere muhafaza ediyorlardı. Buradan hareketle diyebiliriz ki Basra Körfezi'ndeki liman ve ticâret şehirleri, Uzakdoğu'dan gelen ticâret mallarının, dünyanın çeşitli ülkelerine sevkiyatı için bir antrepo ve ihraç merkezi görevini üstlenmişlerdir. Eski çağlardan itibaren en önemli ticâret yollarından biri olan Basra Körfezi, bu yol sayesinde Çin, Hind, Yemen, Umman, Bahreyn, Sümer, Akad, Babil, Asur, Kenan ve Mısır gibi eski medeniyetleri birbirine bağlamıştır. Bu açıdan Basra Körfezi'ndeki ticarî potansiyele ve onunla yarışabilecek hareketliliğe sahip olan tek merkez Kızıldeniz olmuştur. Bunun dışındaki hiçbir ticarî güzergâh, Basra Körfezi'ndeki bu ticarî canlılığa eşit olamamıştır<sup>82</sup>. Körfezdeki bu ticarî hareketliliği anlayabilmek için buradaki şehirleri tanıyarak, bunların coğrafi konumlarına ve genel yapılarına göz atmak gerekir. İslam'ın ilk yıllarında kaynaklarında belirttiği üzere Basra Körfezi'nde yaşanan gelişmeler, bize ticarî faaliyetlerin mahiyeti hakkında bilgi vermektedir. Örneğin Taberî, Basra Körfezi'nin kuzeyinde, Fırat nehrinin önünde olan Eblehe (Ūbulle) için, oldukça önemli bir liman şehri olduğunu, Hindistan ile Çin'den gelen ticâret mallarının burada boşaltılıp yüklendiğini ve buranın Furucu'l-Hind olarak isimlendirildiğini zikretmektedir<sup>83</sup>. Ayrıca eski dönemlerde burada Hindistan'dan gelip batıya gidecek olan eşyalarla, buradaki tüccarlara ait, Yunan rakılarının, kırmızı renkli ipeklerin, hurma

<sup>81</sup> Ahmet eş-Şâmî, "Körfez ve Uzak Doğu Ülkeleri Arasındaki Ticarî Münasebetler Ve Bu Münasebetlerin Ortaçağ Medeniyetine Etkileri" (çev. Aydın Çelik), *Türk Dünyası Araştırmaları Dergisi*, Sa. 134 (Ekim 2001) s. 101-102.

<sup>82</sup> Şâmî, *a.g.m.*, s. 102, 112 vd.

<sup>83</sup> Taberî, *Târihu't-Taberî*, c. III, s. 343.

ve inci gibi ticarî ürünlerin saklanıldığı bir depo bulunmaktaydı. Özellikle bu depodaki ipek yükler, Suriye yoluyla Antakya'ya gönderilmekteydi<sup>84</sup>.

Bir iç deniz olan Basra Körfezi'nin karşı sahilleri (İran) rahatlıkla görülebilmekteydi. Bereketli Hilal<sup>85</sup> ismiyle meşhur olan bu bölge, doğuda Zağros ya da Toros dağlarına, batıda ise Arap beldelerinin vadilerine kadar uzanan geniş topraklara sahipti. Aynı zamanda Mezopotamya'daki iskân bölgelerinden biri olan ve Bizanslılar tarafından Bereketli Hilal (Hilal'ul-Hasib) diye adlandırılan bu bölge<sup>86</sup>, Dicle ile Fırat arasında ve Fırat'a katılan Habur ve Belih nehirlerinin, Torosların eteğinde teşkil ettikleri yeşil bir alandır. Bunlardan Habur nehri, doğudan batıya doğru sırası ile Yağlı Yaka, Caca, Vadi Hınzır, Vadi Avaç ve Habur olmak üzere beş kol halinde Cebel Sincar ile Cebel el-Beda'nın kuzeyindeki ovayı suladıklarından, bu mıntika senenin her mevsiminde yeşil bir manzara sunmaktadır. Bundan dolayı insanlar eski devirlerden itibaren burayı sürekli iskân etmişlerdir<sup>87</sup>.

Basra Körfeziyle, Bereketli Hilal arasındaki bağlantı, bir yönden Asya ile Afrika kıtalarını bağlamak, diğer yönden ise adeta Avrupa kıtasını bu iki kıtaya bağlamak için yaratılmıştır. Bu bağlantı aynı zamanda söz konusu üç kıtayı, gerek çöllerle ve gerekse de dağlarla, biri birinden ayıran doğal engellerin yanı sıra uzanan doğal bir menfez (giriş) oluşturmuştur. Basra Körfezi ile Hilal'ul-Hasib arasındaki bu bağlantı, coğrafi etkenler neticesinde oluşmuştur. Daha önceleri burada adı Teşş olarak bilinen bir deniz bulunmaktaydı. Bu deniz Irak ve İran topraklarının tamamını, Arap Yarımada'sının ise bir kısmını kapatmış durumdaydı. Jeolojik etkenlerin neticesinde Asya'nın orta bölgelerinde yükselmeler meydana gelmiş ve bunun neticesinde Zağros dağlarının orta kısımlarıyla İran'ın bazı tepeleri ve Arap Yarımada'sının doğusundaki bir kısım topraklar suyun altından açığa çıkmıştır. Yine aynı dönemde, Basra Körfezi'nin bulunduğu bölgede meydana gelen bazı çökmeler sonucunda bugünkü Basra Körfezi meydana gelmiştir<sup>88</sup>. Jeolojik hareketliliğin devam ettiği dönemde bazı dağlar oluştuğu

<sup>84</sup> Güleb, *a.g.e.*, s. 189-191.

<sup>85</sup> Hilal'ul-Hasib: Türkiye, Lübnan, Suriye ve özellikle Irak'ı içine alan verimli toprak kavisine verilen isimdir. Geniş bilgi için bkz; Arnold T. Wilson, *The Persian Gulf*, Londra, 1978, s. 7-23; Emin Medenî, *et-Tarihu'l Arabî ve Coğrafiyyetuhu*, Kahire, (trs.), s. 347.

<sup>86</sup> Kenneth W. Harl, *Coinage in the Roman Economy; 300 BC to AD 700*, London, 1996, s. 297.

<sup>87</sup> Firuzan Kınal, *Eski Mezopotamya Tarihi*, Ankara, 1983, s. 13.

<sup>88</sup> Yaklaşık 12.000 sene önce, dördüncü buzul çağı (Wurm)'nın sona ermesi sonucunda, Basra Körfezi'nin bulunduğu alçak alan dolmaya başlamıştır. Bu bölgenin yavaş yavaş gerçekleşen dolumu ile birlikte, Basra Körfezi'ndeki sular bugünkü seviyesine ancak M.Ö 5000 yılı sınırında ulaşmıştır. Rıda Cevad el Hâşimî, " Basra Körfezinde Eski Ticarî Faaliyetler ve Bu Faaliyetlerin Medeniyete Tesirleri" (çev. Abdulhalik Bakır), *Ortaçağ Tarih Ve Medeniyetine Dair Çeviriler I*, Ankara, 2008, s. 598.

için (Umman dağı bunlardan biridir), bu dağlar suya doğal bir set oluşturmuşlardır. Bu dağsal doğal engeller, ta eski dönem jeolojik asırlardan itibaren Basra Körfezi'ni, Hind bölgesinden tamamen ayırmıştır. Ancak ileriki jeolojik dönemlerde yine Umman bölgesinde bazı çökmeler meydana gelmiştir. Bu çökmelerin ardından, Körfezi Hindistan'a bağlayan Hürmüz Boğaz'ı meydana gelmiştir. Irak topraklarının güneyinde ise yükseklerden akarak gelen ırmakların neden olduğu sulak alanlar oluşmuştur. Bunlardan Karun ve Kerhi nehirleri, Zağros dağından aşağıya inerek doğuya doğru ilerleyen iki önemli nehirdir. Diğer önemli kaynaklardan biri de el-Batin vadisinden inen sulardır. Yağmur asrı diye nitelendirilen dönemde Arap Yarımadası'nın ortasındaki yükseltilerden de pek çok su kaynağı akmaktaydı. Bu saydığımız suların tamamı, birlikte taşıdıkları kumlarla Irak ile Basra Körfezi'nin arasında yüksek doğal engellerin oluşmasına yardım etti. Dicle ile Fırat nehirleri taşıdıkları alüvyallar ile Irak'ın aşağı kesimlerini doldurmaya başladı ki bu durum geçmiş asırlardan günümüze kadar devam etmektedir. Nitekim Irak'ın güneyindeki kumluk bölgeler artmakta ve Dicle ile Fırat nehirleri bugün bile Zağros dağından Basra Körfezi'ne doğru malzeme taşımaktadır. Neticede Irak'taki ovaların büyük bir kısmı bu nehirlerin taşımış olduğu alüvyallar neticesinde oluşmuştur. Bu taşıma işlemi günümüzde de hala devam ettiğinden, Körfez'de ki çukur alanlar yavaş yavaş dolmakta ve Körfezin çehresi her geçen gün değişmektedir<sup>89</sup>. Basra Körfezi tarihinin meydana geldiği bu coğrafi manzara, gerek iktisadî gerekse de siyasî olaylarla şekillenmiştir.

2- Basra Körfezi, coğrafi yapısı sayesinde doğu ile batı arasında büyük bir öneme sahip olmuştur. Şüphesiz her iki bölgenin de (doğu- batı), gerekli olan temel insani kültürün oluşması ve beşeri refahın artmasında payı büyüktür. Basra Körfezi'nin güneyine düşen birinci bölge, el-mevsimi olarak adlandırılıp, başta Hindistan olmak üzere bunun yanı sıra Çin ve Doğu Afrika ülkelerini kapsamaktaydı. İşte tam bu noktada Basra Körfezi, tüm bu ülkeleri iktisadî anlamda bir araya getirerek, o dönemde bunların dünya ekonomisinin can damarı olarak şöhret bulmalarına katkı sağladı<sup>90</sup>.

Basra Körfezi'nin kuzeyine düşen ikinci bölge ise batı âlemi (Avrupa) olarak nitelendirdiğimiz Akdeniz ve çevresindeki bölgelerdi. Bu iki bölge arasında üretilen

<sup>89</sup> Wilson, *a.g.e.*, s.3-4; Muhammed Mutevelli, *Havzu'l Halicî'l Arabî*, Kahire, 1970, s. 62-63; Şerif, *a.g.e.*, c. I, s. 36-37.

<sup>90</sup> Askerî, *a.g.e.*, s. 20; Mahmut Taha Ebul Alâ, *Coğrafiyatü'l Alemî'l İslamî*, Kahire, 1968, s. 16.

ticarî malların, tüketiciye karşılıklı olarak ulaştırılması zarurietiyi vardı. Nitekim her iki bölge sakinlerinin de (doğu-batı) beşeri ihtiyaçları bulunmaktaydı<sup>91</sup>.

3- Son olarak Basra Körfezi, coğrafi konumu itibariyle doğu ticâreti için doğrudan bir köprü vazifesi üstlenmişti. Nitekim tarihte bu bölge, büyük doğunun kapısı olarak ün salmıştı<sup>92</sup>. Bu nedenle adeta bütün tüccarların ve imparatorluk sanatçılarının kalpleri buraya gidebilmek için çarpıyordu. Basra Körfezi halkı, eski asırlardan itibaren ticârette bilgi sahibiydi. Özellikle bu bölgedeki ticarî canlılığın artmasında ve gelişmesinde, eski medeniyetlerin büyük etkisi oldu. Örneğin Asur ve Babil gibi güçlü devletler döneminde, bu bölgede sağlanan istikrar ve güven ortamı, beraberinde, bölge için zenginliği ve daha da büyümeyi getirdi. Yine Basra Körfezi'ndeki med-cezir olayından dolayı denizin suları çekilmekte ve bu durum; insanların, hayvanların ve kafilelerin rahatça yürüyebileceği ve istenilen yerlere rahatça ulaşabileceği düz ve geniş alanlar ortaya çıkarmaktaydı. Ayrıca sahilden çıplak gözle görülebilen adaların varlığı, bu bölgedeki insanların ilgisini çekerek onları denize meylettiriyordu. Nitekim Ahsa<sup>93</sup> yakınlarında bulunan Car'â adası sakinleri Milâdî üçüncü asra kadar aktif bir ticârette bulunarak, Irak'taki eski Babil, Arap Yarımadası'nın güney sahilleri arasın da ticâret kervanları çalıştırmaktaydılar. Car'â şehri özellikle buhur ve koku (ıtır) ticâretinin yapıldığı bir merkez olup, Hadramevt'ten<sup>94</sup> gelen kokular burada toplanarak çevre bölgelere dağıtılmaktaydı. Örneğin Hemdânî, İslam öncesi bu bölgede meşhur olan pazar isimlerini Suku'l Muşakkar ve Suku'l-Hacer olarak zikretmektedir<sup>95</sup>. İslam'ın gelişinin ardından da Basra Körfezi'ndeki ticarî faaliyetler artarak devam etmiş ve özellikle, Çin ve Uzakdoğu malları gemilerle Halicu'l-Arabî (Basra Körfezi) mıntikasına taşınmıştır<sup>96</sup>. Ya'kûbî, Cahiliye döneminden itibaren Arap Yarımadası'nda meşhur olan ticâret pazarlarını sıralarken "Necid'in kuzeyinde yer alan Dummetü'l-Cendel, Bahreyn'de Muşakkar pazarı, Umman'da Suhâr pazarı, Hadramevt'te Rabia,

<sup>91</sup> Adevî, *ed-Devletu'l İslamiyye*, s. 133-134; Askerî, *a.g.e.*, s. 21.

<sup>92</sup> Askerî, *a.g.e.*, s. 21.

<sup>93</sup> Bahreyn'deki meşhur şehirlerden biri olan Ahsâ, Karmatilerden Ebû Tahir Süleyman b. Ebî Said el-Cennânî tarafından onarılmış ve askerî yönden stratejik bir mevkiye getirilmiştir. Bkz; Hamevî, *a.g.e.*, c. I, s. 138.

<sup>94</sup> Hamevî, *a.g.e.*, c. II, s. 269-271.

<sup>95</sup> Hemdânî, *a.g.e.*, s. 136.

<sup>96</sup> İbnü'l-Esir, *a.g.e.*, c. II, s. 487.

San'â, Aden ve Şıhr pazarları, Hicaz'da Zu'l'-Mecâz ve Ukaz pazarları"<sup>97</sup>, bunların arasında Bahreyn ve Umman'daki pazar isimlerini de belirtmektedir<sup>98</sup>.

O dönemde her ne kadar Akdeniz bölgesi de tıpkı burası gibi bir çekiciliğe sahip olmuş olsa da (ne yazık ki) Basra Körfezi bölgesine eş tutulamazdı. Çünkü Basra Körfezi, doğu ticâretinin giriş-çıkış kapısı olmanın yanı sıra, Hind yöresindeki ziraatçıların yetiştirdiği ürünlerle, doğuya ait diğer kaynakların ve güzelliklerin batı âlemiyle buluşmasına aracı olmaktaydı<sup>99</sup>. Örneğin Umman ve Hindistan taraflarından, büyük yük gemileriyle getirilen pirinç, çeşitli gıda maddeleri, demir, bronz, tahta... gibi bir takım eşyalar çevredeki bölgelere ve Avrupa'ya gönderilmekteydi<sup>100</sup>.

Basra Körfezi'nde ticâretle uğraşan toplulukların en meşhurları arasında Kızıldeniz tüccarları da yer alıyordu. Bu tüccarlar Hind Okyanusu ile Akdeniz ülkeleri arasında başlıca iki yol kullanmakta ve bu yollar sayesinde eski dünyanın ortasına kadar ulaşmaktaydılar. Bu tüccarlar iç denizlerden başlayarak, birbirine paralel iki çizgi boyunca o bölgedeki toprakların en orta kısımlarına kadar ilerlemekteydiler. Aynı şekilde bu tüccarlar iki boğaz sayesinde de Hind Okyanusu sularına kadar

<sup>97</sup> Hacerdeki el-Muşakkar panayırı, Cumada el-Ahîre'nin ilk günü başlar ve o ayın sonuna kadar sürerdi. İranlılar buraya denizi aşarak ticarî emtialarıyla gelirlerdi. Sonra bu, gelecek yılın aynı devresine kadar kapalı kalırdı. Buranın başkanları sadece Temim'den, yani el-Munzur b. Savâ'nın (Bahreyn hâkimi) mensubu bulunduğu boy olan Benû Abdillâh b. Zeyd'den gelirlerdi. Bunları tayin eden İran Krallarıdır. Yani Hir'e'de Benu Nasr ve "Umman'da Benûl-Mustekbir hanedanı. (el-Muşakkar panayırının) başkanları burada Dumet'ul-Cendel (panayırı) hükûmdarları gibi davranırlar ve burayı öşüre tabi tutarlardı. Buradaki ticarî muamele tarzlarına gelince orada bu, mulânese (birbirlerine el değdirme) ve hamhama (göğsünden homurtulu ses çıkarmak), suretiyle olurdu. Elle temas bir hareketle ifade edilirdi. Alım-satım muameleleri için birbirlerine parmak gösterilmekle iktifa olurdu. Ve hareketlerle iki taraf mutabık kalıncaya kadar bir kelime konuşmazlardı. Homurdanmaya gelince bu, şayet alıcı aldatıldığını iddia ederse yalan yere yemin edilmemesi içindi. Bunu metekip, "Ummân'da Suhâr panayırı gelirdi. El-Muşakkar receb ayının birinci günü, Suhâr'a ayın yirmisinde varmak üzere terkedilir. Panayır beş gün devam ederdi ve burada el-Culanda b. Mustekbir öşürleri toplardı. "Sonra, Arabistan'ın iki büyük limanından biri olan Debâ panayırı gelir. Buraya batıdan olduğu kadar, Doğudan da Sind, Hind ve Çin'den de gelinirdi. Buranın panayırı Recep ayının son günü açılırdı. Onların ticarî muameleleri icab ve kabul yoluyla yapıyordu. Tamamen Suhâr panayırında olduğu gibi burada el-Culandâ b. Mustekbir onları öşre tabi tutuyordu. Eş-Şıhr panayırı ise Üzerinde Hûd aleyhiselamın kabrinin bulunduğu dağın gölgesinde tertiplenirdi. Panayır Şa'ban ayının ortasında başlardı. Ticarî muameleler çakıl taşı atmak suretiyle yapıyordu. Daha sonra Âden ('Adn) panayırı gelirdi. Bu Ramazan ayının ilk gününden onuncu gününe kadar devam ederdi. Bundan sonra Ramazan ayının ortasında sonuna kadar devam eden San'â panayırı gelmektedir. Her iki panayırdan da Yemen'de yerleşip kalmış olan İran asıllı Ebnâ'lar sorumluydu. Daha sonra Er-Râbiye ve Ukâz panayırları gelir. Er-Rabiya Hadramud'da ve Ukâz ise Necd'in yukarısında, Arafat yakınındadır. Kureyşliler olduğu kadar Hevazınliler ve Gatafân, Eslem, Ehabîş (yani Benû Haris ibn Abd Menat ibn Kinane, 'Adel'ler, Diş'ler, Hayâ'lar ve Mustalıklar) gibi çok sayıda kabile toplulukları buraya geldiğinde Ukâz, Arap panayırlarının en büyükleri arasındaydı. Bir diğer panayır ise Zu'l'-Mecâz'dı. Ukâz yakınında yer alan bu panayır, zilhicce ayının ilk gününden başlar ve Terviye (aynı ayın 8. günü) gününe kadar devam ederdi. Daha sonra hac için Minâ'ya hareket edilirdi. Bkz; Muhammed Hamidullah, *İslam Peygamberi* (çev. Salih Tuğ), Ankara, 2003, c. II, s. 945-946.

<sup>98</sup> Ya'kûbî, *Tarihu'l-Ya'kûbî*, c. I, s. 270.

<sup>99</sup> Belâzûri, *Fütûh*, s. 278.

<sup>100</sup> Abdulkadir Kenâî; *Tarihu Sina'ati's- Sefîne fi'l-Kuveyt ve Enşitatuha'l-Muhtelifa*, Kuveyt, 1982, s. 121.

ulaşabilmekteydiler. Bu boğazlardan birincisi, Basra Körfezi yoluyla ulaşılan Hürmüz boğazı<sup>101</sup>, diğeri ise Kızıldeniz üzerinden gidilen Babü'l Mendep<sup>102</sup> idi. Bu boğazlardan her biri kendi güney yönleri itibariyle bir körfezle sona ermektedirler. Örneğin Basra Körfezi, Halicu'l-Umman ile sona ererken, Kızıldeniz bağlantısı ise Aden Körfezi<sup>103</sup> ile son bulmaktadır. Sonuçta her iki yol, Hind Okyanusu ile Akdeniz bölgesini ve çevresindeki yerleri birbirlerine bağlamakta ve doğudaki zenginlikleri o dönem itibariyle batı âlemine tanıtmaktaydılar<sup>104</sup>.

Özellikle Abbasî dönemine dair eserler yazmış olan Müslüman coğrafyacılar, eserlerini kaleme alırken öncelikle Basra Körfezi'ndeki tüccarların yazmış oldukları vesikaları ve Hind Okyanusu'ndaki tüccarlarla, Basra Körfezi'ndeki tüccarlar arasında cereyan eden yazışmaları ve ilişkileri temel almışlardır. Her ne kadar bu alanda yazılmış olan eserlerde iki bölge göz önünde tutulmuşsa da, Basra Körfezi bu bağlamda Hind Okyanusuyla kıyaslanamayacak derecede üstün bir öneme sahiptir. Çünkü bu yazılanlar daha çok Abbasî döneminin sosyal hayatını yansıtan bir nevi canlı fotoğraflar hükmündeydi. Nitekim Abbasîlerin başkenti Bağdat, ancak kendi tüccarları ve onların buradaki gayretleri sayesinde tarihteki üstün konumunu elde edebilmiştir<sup>105</sup>.

Müslüman coğrafyacıların eserlerinde daha ziyade Halicu'l-Pers (Pers Körfezi) veya Bahru'l-Fars (Fars Denizi)<sup>106</sup> olarak zikredilen Basra Körfezi, bazı Müslüman coğrafyacılar tarafından ise Basra Denizi<sup>107</sup>, Bahreyn Körfezi ve nadiren de Umman Körfezi olarak adlandırılmıştır. Yine bunun yanı sıra "el-Bahrul Edna" ismiyle de bilinmekteydi<sup>108</sup>.

Büyük İskender'in İran ve Hindistan bölgelerine doğru sefere çıkmasının ardından, Basra Körfezi'ne verilen "el-Bahrul Edna" ismi, yerini el-Halicu'l Farisi'ye (Fars Halici) bırakmaya başladı. Büyük İskender'in komutanlarından olan Nearchus'un, Hindistan ve Hind Okyanusu sahillerine yaptığı keşif gezisinin ardından, dönüşünü;

<sup>101</sup> Umman Denizini, Basra Körfezine bağlayan bu boğazın, kuzey kıyısında İran, güney kıyısında ise Umman toprakları bulunmaktadır. Bkz; Mustafa L. Bilge; "Hürmüz", *DİA*, c. XVIII, İstanbul, 1998, s. 497 vd.

<sup>102</sup> Babü'l Mendep; Kızıldeniz'i Aden Körfezi'ne bağlayan boğazın adıdır. Boğaz aynı zamanda Afrika ile Arap Yarımadası'nı birbirinden ayırmakta ve kuzeydoğu kıyısında Yemen, güneybatı kıyısında ise Cibuti yer almaktadır.

<sup>103</sup> Hitti, *a.g.e.*, c. I, s. 101-103; J. B. Bury, *History of the Later Roman Empire*, Londra, 1889, s. 76-77.

<sup>104</sup> Askerî, *a.g.e.*, s. 22.

<sup>105</sup> Askerî, *a.g.e.*, s. 22; Wilson, *Persian Gulf*, s. 28; Mutevelli, *a.g.e.*, s. 12-14.

<sup>106</sup> İbn Havkal, *a.g.e.*, s. 38.

<sup>107</sup> İbn Rüste, *a.g.e.*, s. 96.

<sup>108</sup> Cevad Ali, *a.g.e.*, c. I, s. 140; Seyyid Yakub Bekr, *el-Arab ve'l Milahe fi'l-Muhîti'l-Hindî*, Kahire, 1958, s. 309; Askerî, *a.g.e.*, s. 22-23.

Fars topraklarından<sup>109</sup>, yani körfezin doğu sahillerinden yapması, Basra Körfezi'nin, Fars Halici olarak bilinmesinde oldukça etkili oldu. Çünkü Nearchus, geri dönüşü esnasında kullandığı körfez sahillerindeki toplulukları tamamen Farslı zannederek, burada yaşayanların Arap olduğunun farkına varamadı. Bu durum ise daha sonradan Basra Körfezi'nin, Pers Körfezi olarak yayılmasında en büyük etkenlerden biri oldu. Bu hatanın herkesçe bilinir bir hale gelmesindeki en önemli sebep ise, eski Yunan kaynaklarında buranın Fars Körfezi olarak anılması ve daha sonraki coğrafyacıların da bunun etkisinde kalarak bu şekilde zikretmeleriydi<sup>110</sup>.

Milâdî birinci yüzyılda Romalılar bu hatayı düzeltme girişiminde bulunmuşlardı. Çünkü Romalıların pek çoğu daha önce doğuya yaptıkları ticarî yolculukları esnasında, hem bu bölgenin durumunu hem de bu bölgede yaşayanların kimler olduğunu iyice öğrenmişlerdi. Nitekim Pliney adlı Romalı tarihçi, bu körfezin etrafındaki yerleşim yerlerinin Arap kabilelerine ait olduğu bilgisini vermiş ve burası için Arap Halici adını kullanmıştır<sup>111</sup>.

Durum her ne kadar böyle olmuş olsa da, Romalıların kullandığı Arap Halici isimlendirmesi, Müslüman coğrafyacılar ulaşmadı. Çünkü Abbasîler döneminde Müslümanların tercüme etmeye yöneldikleri tek kaynak Yunan eserleri olmuştur. Bundan dolayı Müslüman coğrafyacıların eserlerinde Basra Körfezi; Fars Denizi veya Fars Körfezi<sup>112</sup> olarak yer almaya devam etti.

Daha önce zikrettiğimiz üzere Müslüman coğrafyacıardan İbn Rüste ve İbn Havkal Basra Körfezi ile diğer doğu ticâret yolları arasındaki bağlantıları açıklamaya özen göstererek bu konuda oldukça değerli bilgiler vermektedirler. Ancak bu coğrafyacıardan İbn Havkal, İbn Rüste'nin denizler ve Basra Körfezi ile ilgili verdiği bilgileri<sup>113</sup>, Basra Körfezi'nin, bağlantılarını ve de doğu ticâret yollarını gösteren açıklayıcı bir haritasını resmetmekle tamamlamıştır. Yine İbn Havkal, kendi döneminden önceki coğrafyacıların bazı hatalarını düzeltmiş ve kişisel tecrübeleriyle

---

<sup>109</sup> Fars bölgesi, bugünkü İran'ın güney doğusunda, kuzeyden Irak-ı Acem, güneyden Basra Körfezi, doğudan Kirman ve batıdan İran Kürdistanı ile çevrili olan bir eyalet olup, merkezi Şiraz'dı. Burası temelde beş büyük bölgeye ayrılmaktaydı. Bu bölgeler, İstahr, Darabicerd, Erdişir Hurre, Şâbûr ve Fannâ Husrev'den oluşmaktaydı. Bu beş bölgenin her birinin içerisinde ise birkaç büyük şehir yer almaktaydı. Bölgenin en önemli ticarî geliri; ipek böcekçiliği, ipek ip ve kumaş üretimidir. Bunun yanında bölge, dışarıya bol miktarda ipek halı göndermekteydi. İran veya Fars halısı olarak meşhur olan halı burada üretilmekteydi. Yine yörede bol miktarda itriyat, bal ve bal mumu üretilir ve yöre dışına ihraç edilirdi. Bkz; CL. Huart, "Fars", *İA*, c. IV, Eskişehir, 1997, s. 470-471.

<sup>110</sup> Wilson, *a.g.e.*, s. 36-38; Kal'acî, *a.g.e.*, s. 8-7; Askerî, *a.g.e.*, s. 23.

<sup>111</sup> Askerî, *a.g.e.*, s. 23; Wilson, *a.g.e.*, s. 45-46.

<sup>112</sup> İbn Havkal, *a.g.e.*, s. 38.

<sup>113</sup> İbn Rüste, *a.g.e.*, s. 83-84.

şahit olduğu bazı konularda tamamlamalarda bulunmuştur. İbn Havkal, kendisinin dostu olan el-İstahrî'nin 339/951 çizdiği bazı haritalardan etkilenerek birtakım görüşlerini değiştirdiğini söylemiştir. Bu haritalardan biri Sind bölgesi haritası, diğeri ise Fars Denizi haritasıdır. Ancak İbn Havkal bu ikinci harita'nın bazı kısımlarını beğenmeyerek, İstahrî'den bunları düzeltmesini talep etmiştir<sup>114</sup>. Bunun üzerine İbn Havkal, Fars Denizi'ni detaylı bir şekilde gösterip bu deniz ile Rum Denizi (Akdeniz) arasındaki bağlantıları ortaya koyan ve ayrıca doğu ticâret çarşılarını gösteren haritalı bir kitap yazmıştır<sup>115</sup>. İbn Havkal bu eseriyle adeta Basra Körfezi'nin tarihi ve coğrafi bir resmini çizmiştir. Çünkü kendisinde aktif ticâretle meşgul olan bir tüccar olması ve dünya ticâret yollarını gayet iyi bilmesi, Basra Körfezi'nin giriş - çıkış noktalarını durumdan haberdar olan bir tacir gözüyle kaleme alabilmesine imkân sağlamıştır.

İbn Havkal'in bu haritası, Abbasîler zamanında ki doğu ticâret yolları arasında, en önemlisinin neden Basra Körfezi olduğunu gerekçeleriyle bir bir ortaya koymuştur. Nitekim gerek kendi dönemindeki coğrafyacılara, gerekse de kendinden sonra gelen Müslüman coğrafyacılara, ya bu haritadaki bilgilerin doğruluğunu onaylamışlar, ya da buradaki bilgileri daha fazla izah ederek bu konudaki eserleri çoğaltmışlardır. Yine bu eserlerde daha önce İbn Rüste'nin bahsetmiş olduğu gerçeklere de değinilmiştir. Örneğin Basra Körfezi'nin doğu sınırının, Hind bölgesindeki doğu ticâretinin giriş noktası olan Tizmukrân<sup>116</sup> şehrinde sona erdiği, batı sınırının ise Aden vadisine dayandığı<sup>117</sup> ve ayrıca bu batı sınırının aynı zamanda Afrika düzlüklerine komşu<sup>118</sup> olduğu gibi gerçeğe dayalı önemli bilgiler de bu eserlerde yerini bulmuştur<sup>119</sup>.

## 1.2.Eskiçağda Basra Körfezi ve Körfeze Verilen İsimler

Basra Körfezi'nin önemi, sadece çağımızla sınırlı olmayıp, aksine bu durum bölgenin eski tarihinin derinliklerine kadar uzanmaktadır. Eski dönemlerden itibaren birçok farklı ulusun üzerinde gemicilik ve ticâret yapmış olduğu Basra Körfezi, Hindistan'a seferlerin düzenlendiği önemli bir sahayı teşkil etmekteydi<sup>120</sup>. Körfez

<sup>114</sup> İbn Havkal, *a.g.e.*, s. 48.

<sup>115</sup> İbn Havkal, *a.g.e.*, s. 48-50.

<sup>116</sup> Sind bölgesinde yer alan ancak pek fazla ticarî bir öneme sahip olmayan Tizmukrân, Hind Okyanusu sahilinde kuruludur. Minorsky, *Hudûdü'l-Âlem*, s. 79.

<sup>117</sup> Muhammed Şakir, *Tarihu'l Halici'l-Arabî*, c. I, Amman, 2003, s. 6-7; Feridun Cüneydi, *a.g.e.*, s. 213.

<sup>118</sup> İbn Rüste, *a.g.e.*, s. 87 vd.

<sup>119</sup> Askerî, *a.g.e.*, s. 25-27.

<sup>120</sup> Hala Mundhir Fattah, Frank Caso, *A Brief History of Iraq*, New York, 2009, s. 52; N. N. Chegini-A. V. Nikitin, "Sâsânîan İran-Economy, Society, Arts and Crafts", *History of civilizations of Central Asia*,



üzerindeki ticarî faaliyetlerin, M.Ö. 4 binli yılların sonlarında başladığı tahmin edilmektedir<sup>121</sup>. Öyle ki Hind deniz yolu sadece Basra Körfezi'ne değil, Çin'in doğusundaki adalardan başlayarak Hind Okyanusu'ndaki limanlar ile Umman Denizi ve Kızıldeniz aracılığıyla Afrika sahillerine kadar uzanmaktaydı<sup>122</sup>. Nitekim Basra Körfezi üzerinde Sümerliler, Keldaniler, Asurlular, Elamlılar ve Babilliler gibi birçok eski medeniyet gemicilik ve deniz ticâreti ile uğraşmışlardır<sup>123</sup>. Örneğin Asur ve Babil gibi tarihin büyük ve eski devletleri, birbirleriyle olan ticarî ilişkilerinde, Körfez bölgesinin büyüklüğünü ve önemini kavrayarak, Basra Körfezi üzerinden taşıdıkları değerli taşlar, bakır, kurşun, demir, buhur<sup>124</sup>, inci, misk ve hurma... vs. gibi ticarî ürünlerle, uygarlıklarının yükselişi için gerekli olan tüm gayreti sarfetmişlerdir. Bu hususta Bağdat'taki Irak müzesin'de yer alan çömlekten yapılmış gemi örnekleri, Basra Körfezi'nin eski çağda nedenli işlek bir ticârete evsahipliği yaptığının en açık göstergesidir<sup>125</sup>.

Basra Körfezi (Haliç) eski dönemlerde birçok isimle adlandırılmaktaydı. Bazı eserlerde Haliç'e; "Büyük Deniz", "Güneşin Doğduğu Deniz", "Aşağı Deniz", "Acı Deniz", "Güneşin Doğuşu Denizi" ve "Kladen Denizi" adları veriliyordu<sup>126</sup>. Müslüman coğrafyacılar eserlerinde Basra Körfezi'ni genellikle Büyük İskender döneminden<sup>127</sup> itibaren meşhur olan ismiyle yani Halicu'l Pers (Pers Körfezi) veya Bahru'l Pers (Pers Denizi)<sup>128</sup> olarak zikretmektedirler. Ancak bunun yanı sıra bazı Müslüman coğrafyacılar

---

C. III, (Ed. Ahmad Hasan Dani), Delhi, 1999, s. 43; R. A. Donkin, *Beyond Price: Pearls and Pearl-Fishing: Origins to the Age of Discoveries*, Philadelphia, 1998, s. 85.

<sup>121</sup> Barbara Helwing, "İranda İlk Kentler" *Arkeoatlas*, (Ed. N. Karul ), S. 2, 2003, s. 80.

<sup>122</sup> Peggy J. Martin, *5 Steps to 5 Ap World History*, New York, 2008, s. 90; Pius Malekandathil, *Maritime, India: Trade, Religion and Polity in the Indian Ocean*, New Delhi, 2010, s. 4; Touraj Daryaeae, "The Persian Gulf Trade in Late Antiquity", s. 4.

<sup>123</sup> Cüneydi, *a.g.e.*, s. 208.

<sup>124</sup> Ateşe atılmak veya özel bir kap içinde yakılmak suretiyle güzel kokulu dumanından faydalanılan maddelere verilen addır. Bkz; Erdem Sargon, "Buhur", *DİA*, c. VI, İstanbul, 1992, s. 383.

<sup>125</sup> Lebid İbrahim Ahmed, "İslam Ortaçağında Basra Körfezinin Tarihsel Kaynakları" (çev. Abdulhalik Bakır), *Ortaçağ Tarih Ve Medeniyetine Dair Çeviriler I*, Ankara, 2008, s. 619.

<sup>126</sup> Hâşimî, *a.g.e.*, s. 603; Şakir, *a.g.e.*, c. I, s. 33; Cüneydi, *a.g.e.*, s. 208.

<sup>127</sup> Helenizm'i doğu'ya yayan kumandan Büyük İskender, doğunun büyük ticâret hacmini keşfetmiş ve bu çerçevede Doğu - Batı ticâret yollarını Hindistan sınırlarına kadar karadan fethetmiş; bu arada Pers, Mezopotamya ve Mısır'ı da iktidarı altına almıştır. Ancak güneyden geçen deniz ticâret yollarının da ele geçirilmesinin elzem olduğunun ve buraya ancak Arap Yarımadası'na hâkim olarak el atılabileceğinin farkına vardığından, Fenikelilerin yardımıyla, Kızıldeniz ve Basra Körfezi'nin deniz yoluyla keşfi yönünde teşebbüslere girişmiştir. Bu gayeyle rehberler görevlendirmiş ve onlardan buraların stratejik noktalar hakkında bilgiler almaya çalışmıştır. Ancak İskender'in ölümüyle faaliyete geçirilemeyen söz konusu girişimler, imparatorluğunun komutanlar arasında pay edilmesiyle de büsbütün akâmete uğramıştır. Nihal Şahin Utku, *Kızıldeniz'de Denizcilik, Ticâret ve Yerleşim* (VII. - XI Yüzyıllar), Doktora Tezi, İstanbul, 2005, s. 123.

<sup>128</sup> İbn Havkal, *a.g.e.*, s. 38.

ise burayı Basra Denizi<sup>129</sup>, Bahreyn Körfezi ve nadiren de Umman Körfezi olarak adlandırmaktadırlar. Özellikle Basra Körfezi için saydığımız bu son isimler, Müslüman coğrafyacıların Büyük İskender dönemine ayrı bir önem verdiklerinin göstergesidir. Çünkü Basra Körfezi, Büyük İskender'den önce el-Bahrul Edna (Aşağı Deniz) ismiyle bilinmekteydi. Bu isim ise Irak halkı başta olmak üzere bölge ahalisi tarafından kuzeydeki Akdeniz'e verilen el-Bahru'l-Ala (Yukarı Deniz) adına karşılık olarak verilmişti<sup>130</sup>. Yine eski Sargon yazıtlarında "Acı Deniz" olarak da adlandırılan bu deniz; bu körfez üzerinde kanal açmak isteyen Dara'nın burada oluşturmuş olduğu bir kitabe üzerinde ise "Pers Denizi" şeklinde geçmektedir<sup>131</sup>. Eski Yunan kaynakları da Basra Körfezi için "Pers Körfezi" tabirini kullanmışlardır<sup>132</sup>.

Farslı coğrafyacılar ise Hicrî IV./X. yüzyıla gelindiğinde Basra Körfezi'ne, "Irak Halici" adını verdiler. Yunan ve Romalı coğrafyacılar ise burayı "Arsiri Denizi", yani "Kırmızı Deniz" olarak adlandırdılar. Bu şekilde adlandırılmasının sebebi ise Basra Körfezi'nin Kızıldeniz'den ayrılmış bir deniz olarak düşünülüyor olmasıydı<sup>133</sup>.

Basra Körfezi, büyük bir tabii havuz gibidir. Kuzeyden Şattu'l-Arap ile güneyden Müsnedim Boğazı'na kadar olan alanı çevrelemektedir. Yüzölçümünün tamamı 145.000 kilometrekare olan Basra Körfezi'nin, en geniş yeri 386 km, en dar yeri ise Hürmüz Körfezi diye adlandırılan bölgede yaklaşık 129 km'dir. Körfezin, Umman sahillerinden Irak ovalarına kadar olan uzunluğu ise 722 kilometredir. Basra Körfezi'nin suyu yoğun olmamakla birlikte en derin noktası 100 metreyi aşmaz ve derinlik güneye doğru gidildikçe artmaya başlar. Körfezin doğu ve batı sahilllerinde birçoğu sahile yakın olan adalar topluluğu yer almaktadır. Genel olarak Körfez bölgesinde tatlı suyun azlığı, birazcık olsun tatlı suyu bulunan merkezlerin birçok insanı kendisine çekip, nüfus oranı bakımından artış göstermesini sağlamıştır<sup>134</sup>.

İçindeki eğrilik ve girintilere rağmen, Basra Körfezi'nin Arap sahilleri yakınındaki sularının azlığı, eski deniz taşımacılığına tabii şartlar sağlamıştır. Aynı zamanda burada yaşam şartlarının - tatlı suyun, sahilin birçok noktasında ve bazı adalarda bol miktarda bulunması gibi - oluşmasını sağlayan faktörlerin bulunması,

<sup>129</sup> İbn Rüste, *a.g.e.*, s. 96.

<sup>130</sup> Cevad Ali, *a.g.e.*, c. I, s. 140; Bekr, *Milahe*, s. 309.

<sup>131</sup> Feridun Cüneydi, *Tarih-i Mühendisî der İran*, Nişabur, 1376, s. 208.

<sup>132</sup> Touraj Daryaee, "The Persian Gulf Trade in Late Antiquity", *Journal of World History*, V. 14, No. 1, Hawai, 2003, s. 1.

<sup>133</sup> Ali Ekber Buşhiri, *Tarîhu'l-Kadîm el-Bahreyn ve Halîci'l-'Arabî*, Bahreyn, 1987, s. 16.

<sup>134</sup> Hâşimî, *a.g.e.*, s. 599.

Basra Körfezi'nin batı sahilleri boyunca deniz seferlerinin canlanmasına yardımcı olmuştur. Buna karşılık olarak Basra Körfezi'nin doğu sahilleri sularında belirgin bir derinlik ve tatlı su kaynaklarının olmayışı söz konusudur. Buna, buradaki, su kaynaklarından yoksun ve hiçbir çıkış yeri bulunmayan, Kirman<sup>135</sup> dağları silsilesiyle iç İran topraklarından ayrılan dar sahil şeridini de eklemek gerekir. Bu tarihi gerçek bugün bile açık bir şekilde görülmektedir. Arap Yarımadası boyunca uzanan sahil ve adalardaki çeşitli boyutlarda liman şehirlerinin, iyi deniz iskelelerinin ve geniş nüfus yerleşimi bölgelerinin bolluğu yanında - ki, bu kuzeyde Basra'dan başlayarak güneyde bugünkü Birleşik Arap Emîrlikleri'ne kadar uzanmaktadır- Basra Körfezi'nin kuzey kısımlarındaki Bender ile Buşehir ve Hürmüz Boğazın'da yer alan iki merkez dışında, İran sahili veya bu sahile yakın dağınık bazı adalarda hayat belirtileri yoktur. İran'a ait bu iki merkezin ve iki ana liman şehrinin, Basra Körfezin'de kurulmasının temel gerçek sebeplerinden biride, bu iki merkezin, İran'ın güneybatı bölgelerinde yer alan Fars eyaletindeki merkezlerle bağlantı kurmaya yardımcı olan ve Kirman dağları boyunca geçmeye imkân tanıyan geçitlerin bulunmasıdır. Arap Yarımadası'nın Körfez üzerine düşen doğu sahilleri boyunca, Filka (Kuveyt), Târut (el-Katîf sahilinin karşısında), Bahreyn, Katar Yarımadası ve Ümmü'n-Nâr (Birleşik Arap Emîrlikleri) gibi sahile yakın bazı adalarda yapılan arkeolojik kazılar, İran tarafında eski sahil merkezlerinin bulunduğu dair bir tek kanıt sunmamaktadır<sup>136</sup>.

Hicrî 244-317/857-929 yılları arasında yaşamış olan ünlü coğrafyacı el-Battânî<sup>137</sup>, Hind Okyanusu'ndaki doğu ticâretinin kaynaklarına yönelik yaptığı açıklamada, adeta Basra Körfezi'nin tarihi ve coğrafi bir fotoğrafını çekerek; “ Onlar Hind Denizi'ne el-Muhitil Hind ismini vermektedirler, çünkü bu denizin uzunluğu batıdan doğuya yani Habeşistan'dan<sup>138</sup> Hindistan'ın en son noktasına kadar 8000 mil<sup>139</sup>

<sup>135</sup> Mekran ile Fars arasında İran yaylasının güney kenarını teşkil eden dağ kıvrımı alçalır ve iç bölgelere doğru geçiş kolaylaşır. Ummandan ayrılan ve Hürmüz boğazı ile Arabistan Yarımadası'na yaklaşan Kirman, adalar ve limanlar bölgesidir. Bkz; Lombard, *a.g.e.*, s. 45.

<sup>136</sup> Hâşimî, *a.g.e.*, s. 600.

<sup>137</sup> Devrinin en önemli astronomlarından ve matematikçilerinden olan Ebu Abdullah Muhammed İbn Cabir el-Battânî, Rakka'da özel bir gözlemevi kurmuş ve burada 887- 918 tarihleri arasında son derece önemli gözlemler yapmıştır. Güneş, Ay ve gezegenlerin hareketlerini gözlemlemiş, yörüngelerini doğru bir biçimde belirlemeye çalışmıştır. Güneş ve Ay tutulmaları ile ilgilenmiş, mevsimlerin süresini büyük bir doğrulukla hesaplamıştı. Yine Sinüs, kosinüs, tanjant ve kotanjantı gerçek anlamda ilk defa kullanan bilim adamının Battânî olduğu söylenmektedir. Hitti, *a.g.e.*, c. II, s. 574; daha geniş bilgi için bkz; C. A. Nallino, “Bettânî”, *IA*, c. II, İstanbul, 1979, 577-578.

<sup>138</sup> Bir Doğu Afrika ülkesi olan Habeşistan, günümüzde Etiyopya olarak isimlendirilmektedir. Bkz; <http://tr.wikipedia.org/wiki/Etiyopya>

uzunlukta, 2700 mil genişliktedir” demektedir<sup>140</sup>. Burada Habeşistan topraklarından Berberilere kadar uzanan ve el-Halicu’l Berberi diye isimlendirilen bir başka körfez daha bulunmaktaydı ki bu Körfezin uzunluğu 500 mil olup genişliği ise 100 mil’di. Bunun haricinde ikinci bir diğer körfez de Eyle topraklarından başlayan Kulzum (Kızıldeniz) Körfezi’ydi. Buranın uzunluğu 1000, yollarının genişliği ise 200 mil’di. Fars topraklarından başlayan ve Halicu’l Farisî (Basra Körfezi) diye adlandırılan körfez ise Basra denizi olarak da bilinmekte ve uzunluğu 1400, genişliği ise 500 mil’di. Her iki körfez arasında ( Eyle Körfezi<sup>141</sup>-Basra Körfezi ) Hicaz ve Yemen toprakları bulunmaktadır. Aynı şekilde burada yeni bir körfez daha başlamaktadır ki bu körfezde el-Halicul Ehdar (Umman Körfezi) diye isimlendirilmekte ve tamamıyla düşünüldüğünde Hindistan topraklarının en son noktasına kadar uzanmaktaydı<sup>142</sup>.

Bazı coğrafyacılar Battânî’den rivayetle, Haliç’in doğu ticâret girişiyle, Hind Okyanusu çıkışı arasındaki özel konumunu (özellikle Akdeniz yoluyla alakalı olan kısmını) nakletmişlerdir. Bazıları ise İranlı coğrafyacı Hurdâzbih’in verdiği örneklerden hareket ederek, Akdeniz bölgesi ve Hind Okyanusu’ndaki eski coğrafi isimleri kullanmaya yönelmiş ve sonradan verilen isimleri (Halicu’l Farisi) terk ederek, tekrar el-Halicu’l Arabî ismini kullanmaya başlamışlardır. Bunun yanı sıra Hurdâzbih’in Hind Okyanusu ve Çin denizi için kullandığı Bahr’ul Şarkıyyu Kebir (Büyük Doğu Denizi) tabirini ve Akdeniz için ise Bahr’ul Garbi (Batı Denizi )<sup>143</sup> adını kullanmışlardır. Daha sonra tüccarların bu iki deniz arasında mal nakletmekte kullandıkları çeşitli kara ve deniz yollarından bahsetmişlerdir. Özellikle Basra Körfezi üzerinde durarak, bu yolun durak merkezlerine ve buradaki yolculuğun aşamalarına oldukça fazla değinmişlerdir. Müslüman coğrafyacılarından bir diğer grup ise, Battânî’nin zikrettiği yolları tafsilatıyla açıklamaya ve Basra Körfezi ile diğer doğu ticâret yolları arasındaki bağlantıları

<sup>139</sup> Bir Deniz mil’inin uzunluğu metrik hesaba göre tam: 1.852,2 metredir. Bir Kara mil’inin uzunluğu ise yine metrik hesaba göre tam: 1.609,344 metredir. Walther Hinz, *İslam’da Ölçü Sistemleri* (çev. Acar Sevim), İstanbul, 1990, s. 77.

<sup>140</sup> Askerî, *a.g.e.*, s. 24. Ayrıca bkz; Ebu Abdullah Muhammed İbn Câbir el-Battânî, *el-Zic-i Sâbî* (trc. C. A. Nallino), Milan, 1903, c. I, s. 173.

<sup>141</sup> Kızıldeniz’in kuzeyinde yer alan bu körfez, “Akabe” Körfezi olarak da bilinmektedir. Batısında Sina Yarımadası, doğusunda Suudi Arabistan, kuzeyinde ise İsrail ve Ürdün bulunmaktadır. Körfezin en geniş noktası ise yaklaşık 30 kilometredir. Bkz; Mustafa Bilge, “Akabe”, *DİA*, c. II, İstanbul, 1989, s. 209; [http://tr.wikipedia.org/wiki/Akabe\\_Körfezi](http://tr.wikipedia.org/wiki/Akabe_Körfezi)

<sup>142</sup> Askerî, *a.g.e.*, s. 24-25; Süleyman Sadun Bedr; *Mntikatü’l-Halici’l-’Arabî Hilale’l-Elfeyni’s-Sanî ve Evveli Kable’l-Milâd*, Kuveyt, 1978, s. 173; Selahuddin Osman Şafi; *Tarihu’l Edebu’l Coğrafi’l Arabî*, Kahire, 1963, c. I, s. 105.

<sup>143</sup> Hurdâzbih, *Mesâlik*, s. 61-153.

açıklamaya özen göstermişlerdir<sup>144</sup>. Bu coğrafyacılarından en önemlileri İbn Rüste 331/943 ve İbn Havkal 365/978 idi. İbn Rüste, kendi dönemindeki büyük denizlerle ilgili bilgi verirken, bunların beş tane olduğunu zikretmektedir. Buna göre;

- 1- Hind, Çin ve Fars Denizi, ( Hind Okyanusu )
- 2- Rum, Afrika ve Şam Denizi, ( Akdeniz )
- 3- Batı'nın Denizi olan Okyanus Denizi, (Atlantik Okyanusu)
- 4- Pontus Denizi, (Kara Deniz)
- 5- Taberîstan ve Cürcan Denizi (Kazvin, Hazar Denizi)'idi<sup>145</sup>.

Bunun ardından İbn Rüste, Basra Körfezi'ne özel bir bölüm ayırarak onun uzunluğu, konumu ve diğer ticâret yollarıyla olan bağlantısı hakkında oldukça tafsilatlı bilgiler sunmaktadır. Bu bölümde Körfezin doğu sahillerinin, Sind (Pakistan) yöresi<sup>146</sup> beldelerinden Tizmukrân şehrine kadar uzandığını ve buranın Hind yöresindeki doğu ticâret kaynaklarının ilk başlangıç noktası olduğunu vurgulamaktadır. Ayrıca Körfezin batı sahillerinin, Arap beldelerinin güney uçlarına kadar uzanarak, Aden vadisinde sona erdiğini belirtmektedir<sup>147</sup>. Aden vadisinin yer aldığı bu bölgeye Aden Körfezi de denilmektedir ki, burası aynı zamanda Doğu Afrika ile birlikte Doğu ticâretinin en önemli ikinci kaynağı olan Kızıldeniz'e kadar uzanmakta ve belli bir noktada onunla birleşmektedir<sup>148</sup>.

Basra Körfezi bulunduğu konum bakımından stratejik bir yer olmanın yanı sıra, Süveyş kanalının açılmasına kadar geçen süreç içerisinde Ortadoğu'nun doğu ve batı arasındaki en önemli kavşak ve geçiş noktalarından olmuştur. Öyle ki, Arap gemicileri ve diğer denizciler, Uzakdoğu'dan aldıkları malları Hind Okyanusu'ndan geçirerek buradaki liman şehirlerine getirmekte ve daha sonra buradan da Irak yolunu kullanarak önce Akdeniz'e sonrada Avrupa yolculuğuna çıkarmaktaydılar<sup>149</sup>.

Arap Yarımadası'ndaki diğer mıntıkalarla kıyaslandığında onlara göre daha önemli bir mevkide bulunan Basra Körfezi'nin ilkel dönemi ise tarihçiler tarafından, *eski taş devri*, *yeni taş devri* ve *maden devri* olmak üzere üç zaman dilimi içerisinde ele alınmaktadır. Basra Körfezi'nde yürütülen arkolojik kazıların kazandırdığı veriler ışığında, Irak ile Basra Körfezi arasında yapılan ticarî faaliyetleri, ticâret merkezlerini,

<sup>144</sup> Askerî, *a.g.e.*, s. 25.

<sup>145</sup> İbn Rüste, *a.g.e.*, s. 83-84; R. Hartmann, "Cürcan", *İA*, c. III, İstanbul, 1988, s. 245-246.

<sup>146</sup> Hindistan, Kirman ve Sicistan arasında kalan topraklardır. Bkz; Hamevî, *a.g.e.*, c. II, s. 267.

<sup>147</sup> İbn Rüste, *a.g.e.*, s. 87-88.

<sup>148</sup> Askerî, *a.g.e.*, s. 26.

<sup>149</sup> Şakir, *a.g.e.*, s. 6-7; Cüneydi, *a.g.e.*, s. 213.

ticâreti yapılan malları, ticâret hacmini, taşıma vasıtalarını ve hatta bu ticâretle ilgili bölge hükümdarlarının ve tüccarlarının yapmış oldukları çalışmaları dönemler şeklinde ele almaya çalışacağız.

Eskitaş devrinde Bahreyn adası yeşil ve verimli bir ova görünümündeydi. Bugünkü Kuveyt devletinin, Suleybi Had ve Kâzima mntikalarında çıkartılan kalıntılardan anlaşıldığı kadarıyla bu bölgede yaşayan halk, taştan yaptıkları aletlerle balık avlayarak yaşamlarını sürdürüyorlardı. Çıkarılan bu araçların özellikle Irak, Filistin ve Hindistan'da kullanılan malzemelerle benzerlik göstermesi bize o dönem içinde bölgeler arasında geniş bir etkileşimin var olduğunu göstermektedir. Ayrıca günümüzdeki Katar devletinin toprakları içinde de yine yüzden fazla ayrı yerde dönemle ilgili birçok benzer malzemeler çıkarılmıştır. Araştırmacılar, Katar'da gün yüzüne çıkardıkları malzemeleri, eski taş devrine ait olanlar ve orta taş devrine ait olanlar diye iki kısma ayırmışlardır. Bu dönemlere ait çıkarılan eserlerden, yerleşik bir yaşamın o bölgede var olduğu ve insanların farklı türlerde silahlar kullanmaya başladıkları anlaşılmaktadır. Yani medeniyetleşmenin ilk ürünleri görülmektedir<sup>150</sup>.

Umman'ın kuzey bölgeleri ve Avyafi, Natih, Habrut diye adlandırılan yerleriyle, Bahreyn'in günümüzde Zeleka diye bilinen bölgesinin güney ve orta kısımlarında yine bu dönemlere ait birçok malzeme çıkarılmıştı. Burada çıkarılan malzemelerin diğer uzak bölgelerde çıkarılanlarla benzerlik göstermesi bize burada yaşamış olan insanların gerek sosyal gerekse iktisadî açıdan geniş bir etkileşim içinde olduğunu göstermektedir. Dönem insanların özellikle deniz ve deniz ürünleri konusunda oldukça bilgi sahibi oldukları anlaşılmaktadır<sup>151</sup>.

Yenitaş devrine gelindiğinde Körfez'de yaşayan insanlarda bir modernleşme ve kullandıkları eşyalarda tamamen bir farklılık görülmektedir. Özellikle Katar ve Umman'da yapılan kazılar sonucunda ele geçen bulgular, dönem insanların denizcilik ve avcılığın yanısıra çeşitli bitki tohumlarını öğütüp yediklerini göstermektedir. Yine bu dönemdeki insanların çeşitli şekillerde delici ve kesici aletler yapıp kullandıkları görülmektedir<sup>152</sup>.

1960 yılında özellikle Bahreyn ve Katar'da yapılan kazılarda maden devirlerine ait önemli bulgular elde edilmiştir. Bu dönem içinde de bölgeler ve medeniyetler arasında güçlü bir etkileşim vardır. Batıda, Suudi Arabistan, kuzeyde ise Irak ve

<sup>150</sup> Şakir, *a.g.e.*, s. 8-10.

<sup>151</sup> Buşhiri, *a.g.e.*, s. 74.

<sup>152</sup> Şakir, *a.g.e.*, s. 11.

çevresiyle geniş bir ilişki ağı bulunuyordu<sup>153</sup>. Bölge toplumlarını bu şekilde bir araya getiren en önemli sebep ise Körfez üzerinden yapılan denizcilik faaliyetleriydi<sup>154</sup>. Kazılar sonucu bulunan eşyalar ve bu eşyalar üzerindeki resim ve figürler, dönem insan'ının sosyal, iktisadî ve kültürel açıdan ne durumda olduğunu gösteren en önemli kanıtlardır.

M.Ö. 3000 - M.Ö. 2500 yılları arasındaki dönemle ilgili bilgilere, Abudabi'nin Ayn şehri başta olmak üzere, Şark dağı denilen yerde ve Umman sahillerinde rastlanmaktadır. 1976 - 1977 yılında bu bölgelerde kazılar yapan Fransız arkeologları, altı adet mezar ortaya çıkarmışlardır ki bu kabirlerin etrafı duvarlarla çevrili olup birtakım eşyalarla doldurulmuşlardı. Özellikle bu eşyalar üzerindeki resimler ve işlemler dönem insan'ının sosyal hayatı hakkında önemli ipuçları vermekteydi. Yine bu bulgulardan anlaşıldığı kadarıyla bölge halkı, Hindistan'a kadar uzanan geniş bir ticarî ilişki ağına sahipti. Ayrıca Umman'daki Yeşil dağı, Ümmü'n-Nâr, Heyli, Ceyrazi vadisi, Sufuh dağı ve Hazik kenti denilen yerlerle, Bahreyn'in Taşkenti denilen bölgesinde ele geçen bulgularla, Irak'ta çıkarılanların benzerlik göstermesi, bölgeler arası sürekli bir etkileşimin var olduğunu ve bu bölgelerdeki insanlık tarihinin ne kadar eski olduğunun en büyük kanıtıdır<sup>155</sup>.

Barbar asrı da denilen ve M.Ö. 2500-M.Ö. 2000 yılları arasında ki Delmun dönemi<sup>156</sup> ise, Basra Körfezi'nin kuzey batı kesiminde yaşanmış olup, bölge için oldukça önemli bir dönemdir. Yirminci yüzyılda Bahreyn'de yapılan kazılardan elde edilen bulgulara dayanılarak bu döneme Barbar devri denilmiştir. Bu kazılarda yaklaşık 200.000'e yakın eşya çıkarılmış olup bunların herbiri Arap Yarımadası'nın doğu sahillerinde yaşayan bu medeniyet hakkında çok önemli bilgiler vermektedir. Bölgede bulunan kabirlerden anlaşıldığı kadarıyla bu medeniyetin, Basra Körfezi'ndeki hâkimiyeti oldukça uzun sürmüştür. Bahreyn'deki kabirler, insanların burada dağınık bir yaşam sürdürdüğünü, yaşamın burada sürekli olduğunu, bu mezarlığın uzun zamanlar hep kullanıla geldiğini ve bu yapısıyla dünyanın en eski mezarlığı olduğunu

<sup>153</sup> Buşhiri, *a.g.e.*, s. 74-75.

<sup>154</sup> Muhammed Seyyid Ğuleb, *et-Ticare fî Asri mâ Kable'l-İslam*, Riyad, 1974, s. 187.

<sup>155</sup> Şakir, *a.g.e.*, s. 13-14.

<sup>156</sup> Basra Körfezi'ndeki eserleri araştıran Danimarka arkeoloji heyetinin çabaları sayesinde, eski Delmon için Bahreyn, coğrafi bölge olarak bir yer işgal etmeye başladı. Aynı zamanda araştırmacıların büyük bir kısmı Umman'ın veya Arap Yarımadası'nın güneydoğu bölgelerinin, daha önce Megân olarak bilindiği konusunda görüş birliği içerisindedirler. Hâşimî, *a.g.e.*, s. 604.

gösterirken, Abudabi ve Umman'da bulunan kabirler ise burada yaşayan insanların daha sosyal olduklarını ve daha iç içe bir yaşam sürdürdüklerini göstermektedir<sup>157</sup>.

Bahreyn sahillerinin orta kısımlarında ise küçük evlerden oluşan ve etrafı kalın surlarla çevrili bir şehir ortaya çıkarılmıştır. Bu şehrin tarihinin M.Ö. 2300 yıllarına kadar uzandığı tahmin edilmektedir. Elde edilen bilgilerden anlaşıldığı kadarıyla etrafı surlarla çevrili olan bu şehre yabancılar girip çıktıklarında onlardan vergi alınmaktaydı. Yine bu bilgilere göre bölgenin insanları özellikle bazı gıda maddelerini ve günlük yaşamlarında kullandıkları birtakım eşyaları Hindistan'dan getirmekteydi<sup>158</sup> ki, bu iki bölge arasında sıkı bir ilişkinin var olduğunu gösteren en büyük delildir.

Yine yapılan kazılar sonucunda anlaşılmaktadır ki bugünkü Kuveyt o dönem de Delmon ülkesinin bir parçasıydı. Özellikle Feyleke adasında bulunan Yunan kalesi bu konuda önemli ipuçları vermektedir<sup>159</sup>. Burada çıkarılan eşyalar üzerindeki resim ve figürler dönem insan'ın dini inancı hakkında bilgi vermektedir. Mismar yazısı adı verilen ve taşlar üzerine işlenmiş işaretlerden oluşan şekiller, bu halkın ilahlarını anlatmaktadır<sup>160</sup>.

Delmûn (Bahreyn), Megân ve Miluhâ<sup>161</sup> sakinleri denizcilik mesleğinde maharet sahibi kimselerdi. Limanlarında Irak gemilerini karşıladıkları gibi, gemileri de Irak şehirlerinde seferler düzenlerlerdi. Bu merkezler özellikle altın ve gümüş ihraç ediyorlardı. M.Ö. 2450 yılı dolaylarında, Lagaş sülalesinin kurucusu Emîr Urnanşe'nin dilinden yazılan ve Basra Körfezi ticâretine değinen metinlerden birinde, Delmûn gemilerinin tahta getirdiğinden söz edilmektedir. Öyle ki Delmûn ticâreti vasıtasıyla gelen ham maddelerin öneminden veya belki de yine buranın Fırat ağzına yakınlığından

<sup>157</sup> Şakir, *a.g.e.*, s. 23.

<sup>158</sup> Buşhiri, *a.g.e.*, s. 81.

<sup>159</sup> Mustafa Ömer, *Ceziretu'l-Feyleke*, Kuveyt, 1988, s. 55.

<sup>160</sup> Ömer, *a.g.e.*, s. 56.

<sup>161</sup> Bütün karşılaştırmalı kanıtlar buranın Hindistan Yarımadası'nda yer alan bölgelere uygunluk gösterdiğine işaret etmektedir. Belki de bu yer Mekrân sahilindedir ve hatta Mohancidâru ve Haraba'daki eski Sind medeniyeti merkezlerini de için alan Hindistan topraklarına kadar uzanır. Eski merkezlerle dair bu tespit çerçevesinde, eski yazılı metinlerde geçen sıralamanın, bu merkezi, eski Irak medeniyeti merkezlerinden ayıran mesafelere uyumluluk gösterdiği hususunda söylenen görüşlere uygun olduğunu ortaya çıkarmaktadır. Bu merkezde yapılan ticâreti ele alan eski yazılı metinlerde, bununla, Irak medeniyeti merkezlerini birbirine bağlayan taşımacılık yollarının, Basra Körfezi'ndeki deniz taşımacılığı yollarından ibaret olduğuna dair yeterli kanıtlar bulunmaktadır. Bu sebepten dolayı da burası, Basra Körfezi'nde ki deniz ticâreti yolu üzerinde kurulmuş ticarî Pazar ve ana limanlardan biri olma hüviyetine sahipti. Aynı zamanda bu deniz ticâreti yolu, adı geçen merkezin medeni faaliyetlerinin önemli bir kısmını oluşturmaktaydı. "HAR-ra= Hubullum" adıyla tanınan eski bir sözlükte, Mari gemisi, Aşur gemisi, Megân gemisi, Ur gemisi, Eked gemisi ve Miluhâ gemisi'nin adları geçmektedir. Bu, Basra Körfezi'nde deniz ticâret seferlerinin yapıldığı –Mari (Irak-Suriye sınırındaki Tellü'l Harirî) ile Dicle üzerinde yer alan Aşur şehrine varmak için yolculuğunu Fırat nehrinde devam ettiren-ana liman şehirlerinin varlığını açıkça ortaya koymaktadır. Hâşimî, *a.g.e.*, s. 605.



olacak ki, Akad kralı Sargon, diğer bölgelerle birlikte, burayı egemenliği altına almış ve kendisinden sonra da iktidara gelenlerin elinde kalması için büyük çaba sarf etmiştir. Buradan şu anlaşılmaktadır ki Akad kralı Sargon'un, Delmûn ve diğer bölgeleri elde etmeye çalışması, Basra Körfezi ticâretini ve ana merkezlerini tamamen ele geçirmek isteğinden kaynaklanıyordu<sup>162</sup>.

Basra Körfezi'ndeki deniz ticâret yolu, M.Ö. 2150 yılı dolaylarında hüküm süren Lagaş emîri Kodya zamanında da faaliyetini sürdürdü. Bu esnada Megân ve Miluhâ kentleri, Nancerso mabedinin inşası için, dağlarında bulunan ağaçları toplayarak Lagaş'a gönderiyordu.

III. Ur sülalesinin kurucusu Arnemu'nun M. Ö. 2100 yılı dolaylarında ticâretin hükümet limanlarının dışındaki limanlara kaymasını engellemek maksadıyla, Basra Körfezi'nden gelen ticâret gemilerini aşırı denetime tabi tuttuğunu görmekteyiz. Bu durum bize, Basra Körfezi'ndeki ticâretin ne denli bir öneme kavuştuğunu açıkça göstermektedir. Yine bu "Ur" sülalesi dönemiyle ilgili Basra Körfezi'nde ticâreti yapılan ürünler arasında bakırın ön sırada yer aldığı ve bunun yanı sıra değerli taşlar, kaliteli ahşap ve kokuların da bulunduğu bilgisi mevcuttur. Yine bu bilgiler arasında gelen malların kaynakları da belirtilmektedir. Buna göre bakır ve bir kamış çeşidi Megân'dan, ahşap ve fildişi Miluhâ'dan ve bir taş çeşidi ise Delmun'dan gelmekteydi. Fakat bununla birlikte, eski Babil devrinde, özellikle de M. Ö 1800 yılından sonraki Ur şehrinin Basra Körfezi ile olan ticâreti Delmun (Bahreyn)<sup>163</sup> ile sınırlıydı. Ticâret gemileri özellikle çeşitli kumaş, yün, susam yağı, deri, arpa ve diğer malları, Ur şehrinde taşıyarak, Körfezde bulunan liman ve satış merkezlerine doğru yöneliyorlardı. Karşılığında ise oralardan ithal yoluyla bakır, altın, fildişinden yapılmış tarak, beyaz mercan, fildişi kakmalı kaplar ve bazı taş çeşitlerini alıyorlardı. Delmun şehri, M. Ö. II. Bin yılın başlamasıyla birlikte- özellikle III. Ur sülalesinin yıkılışından sonra- Basra Körfezi'nde bir ana ticâret pazarı haline gelmiştir. Bunun sonucunda artık bu merkezde, Megân ve Miluhâ gibi uzak merkezlerden gelen ticâret malları toplanmakta ve Irak tüccarlarının kullanımına sunulmaktaydı<sup>164</sup>.

<sup>162</sup> Hâşimî, *a.g.e.*, s. 606.

<sup>163</sup> Philip D. Curtin, *Kültürler Arası Ticâret*, (trc. Şaban Bıyıklı), İstanbul, 2008, s. 83.

<sup>164</sup> Hâşimî, *a.g.e.*, s. 605-607. Ayrıca bkz; Curtin, *a.g.e.*, s. 82-83.

Sâmirîlerin<sup>165</sup> destanlarında geçtiğine göre, Körfez kıyısında hüküm süren Delmon (Bahreyn) ülkesi oldukça verimli topraklara ve de temiz bir havaya sahipti. Enki destanında<sup>166</sup> ise Delmon ülkesi, Arap Yarımadası'nın cenneti olarak gösterilmektedir. Yine bu destanlarda Delmon ülkesinde büyük yük gemilerinin var olduğu ve bu gemilerle Umman ve Hindistan taraflarından Delmon ülkesine pirinç, peynir, çeşitli yiyecek maddeleri ve demir, bronz, tahta gibi bir takım eşyaların getirildiği ve bu malların, Irak, Suriye ve çevredeki bölgelere dağıtıldığı belirtilmektedir<sup>167</sup>. Bununla ilgili olarak özellikle Lagaş ve Kış şehirlerinde, Hindistan modelinde düz yüzeyli kare şeklindeki mühürlerin bulunması ve yine Ur'a ait silindirik mühürlerin üzerinde Hindistan mühürlerindeki resimlerin geleneksel bazı şekillerinin yer alması, şüphesiz ki, körfez insan'ının deniz dış ticâretinin Hindistan Yarımadası bölgelerine ulaştığını ortaya çıkarmaktadır<sup>168</sup>.

M.Ö. 2050 - M.Ö. 1170 yılları arasındaki dönem ise Katar Deniz Sülalesi devridir. II. Babil sülalesi olarak da adlandırılan Katar sülalesinin bu bölgede ortaya çıkması Basra Körfezi için en önemli gelişmelerden biri olmuştur. Bu sülale döneminde çevre medeniyetlerle daha sıkı ilişkilere girilmiş ve akabinde Katarlı tüccarların desteklenerek bunların denizdeki güvenliliğinin sağlanması, beraberinde bölgedeki deniz ticâretinin ve denizcilik faaliyetlerinin önem kazanmasını getirmiştir. Bu dönemde özellikle Umman ve Miluhâ diye bilinen yerlerden getirilip, Katar'daki limanlara boşaltılan altın, gümüş, bronz, fildişi, tütsü bitkileri, şaraplar ve değerli taşlar ile hayvan derilerinden oluşan yükler oldukça ilgi çekicidir<sup>169</sup>. Körfez bölgesinde yaklaşık dört asra yakın hâkimiyet süren bu sülale, “*Samuri ve Cezeriyyi*” denilen iki kavimden oluşmaktaydı. Dönemle ilgili bulunan eşyalar üzerindeki resim ve işlemlerden, buradaki halkın deve yetiştiriciliği ile uğraştığı anlaşılmaktadır. Yine ayrıca bununla benzer kalıntılara Mısır'da yapılan çalışmalarda da rastlanması bu

<sup>165</sup> Köken itibarıyla İsrâilîoğullarına dayanan, Süleymân peygamberden sonra kuzeyde krallık kuran İsrâil boylarının torunları olan bu cemaat, üç bin yıldır Filistin'de yaşamaktadır. Kendilerini “Tevrat ve Mûsâ geleneğinin asıl koruyucuları” (Şomerim veya Şamerim) kabul eden Sâmirîler, günümüzde İsrâil ve Filistin'de Holon ile Nablus'ta yerleşiktirler. Toplam nüfuslarının XX. Asrın başlarında 150-200, günümüzde ise 650-700 civarında olduğu belirtilmektedir. Daha geniş bilgi için bkz; Nuh Arslantaş, *İslam Dünyasında Sâmirîler (Osmanlı Dönemine Kadar)*, İstanbul, 2008, s. 11 vd.

<sup>166</sup> Enki, Sümer mitolojisinde su, zekâ ve yaratmanın tanrısıdır. Daha sonraları Babil mitolojisinde Ea olarak anılmıştır. Sümer panteonunun en güçlü tanrısı Enlil olmasına karşın icra edici olan tanrı Enki idi. Bu yüzden Sümer destanlarında adına en çok rastlanan tanrıdır. Bkz; <http://tr.wikipedia.org/wiki/Enki>

<sup>167</sup> Abdulkadir Kenai, *Tarihu Sina'ati's- Sefîne fi'l-Kuveyt ve Enşitatuha'l-Muhtelife*, Kuveyt, 1982, s. 121.

<sup>168</sup> Hâşimî, *a.g.e.*, s. 611-612.

<sup>169</sup> Neşet Çağatay, *İslâm Öncesi Arap Tarihi ve Câhiliye Çağı*, Ankara, 1982, s. 32; Curtin, *a.g.e.*, s. 82.

bölgeyle Mısır arasında bir ilişkinin var olduğunu göstermektedir. Katar deniz sülalesi, Kasi denilen devletin kralı III. Ekum Kak tarafından buranın başşehri olan Aya şehri ele geçirilerek ortadan kaldırılmıştır. M.Ö. 1200-M.Ö. 540 arası dönem ise II. Katar Sülalesi, Asuriye ve Keldaniler Devri olarak adlandırılmaktadır. Aylemi Şılahek adlı kral, Kasiye devletinin zayıflamasından istifade ederek nüfuzunu büyütmüş ve M.Ö. 1130 yılında tekrar Katar sülalesini canlandırmış ve Humaban adını verdikleri ilahları için, Kiririsa denilen bir mabed inşa ettirmiştir<sup>170</sup>.

Asurlar zamanında, Katar sülalesi üzerine hucum edilerek burası vergiye bağlandı. Yine bu dönemde Arami'ler ve Keldani'ler birleşerek Körfez'e yerleşip, burayı iskân etmişlerdir<sup>171</sup>. Bahreyn bu dönemde bronz işçiliğinde oldukça önemli bir yere sahip olup, burada yapılan bronzdan eşyalar, dışarıya ihraç edilmekteydi. Ayrıca Bahreyn'deki Portakal kalesinde bulunan yılan heykelleri ve figürleri bu dönem insan'ın yılanı bir kutsiyet verdiklerini ve özellikle doğumlarda ve ölümlerde yılan kurban ettiklerini göstermektedir. M.Ö. 540-M.Ö. 150 yılları arasındaki Ahminiler, Katar sülalesini hâkimiyet altına almışlardır. Ahminiler zamanında, Haliç'teki ticâretin daha geliştiği bilinmektedir. Bu medeniyetle ilgili pek fazla bir bilgi olmamasına rağmen bunların döneminde Yunanlılar'dan alınan esirlerin Haliç sahiline yerleştirildiği, Umman'da yer altı sularının dışarıya çıkararak sellere sebep olduğu ve bunu önlemek için yerin altına boru şeklinde su arkalarının yapıldığı bilinmektedir<sup>172</sup>.

Taç şehri diye bilinen ve Irak'ın kuzeyinde kalan bölgede yine bu döneme ait bazı eşyalar çıkarılmıştır. Burada çıkan heykel ve aletlerden anlaşıldığı kadarıyla bunların Yunan (Enki) medeniyetine ait olduğu bilinmektedir. Yine eski Cubeyl diye adlandırılan ve şuan Suudi Arabistan sınırları içinde olan yeni Cubeyl şehrinin yakınlarında da bu döneme ait taştan yapılmış geometrik evler bulunmuştur<sup>173</sup>.

Makedonyalı İskender zamanında (Hellenistik dönem), Haliç bölgesi bu kral tarafından işgal edilmiş ve bu bölgeyle ilgili olarak Yunanlı tarihçi Aryanus, İskender'in burayı işgal ettiği dönemde burada yaşayan insanların sahile yakın yerlerde oturdukları, Dayunisiyus ve Uranus adlı iki ilahlarının olduğunu, bitki çeşitliliği bakımından oldukça zengin olup, ceviz, sand gibi ağaç türlerinin yanı sıra o dönem "darsin" diye adlandırılan ve nadir bulunan bir bitki çeşidinin burada yetiştiğini yazmaktadır. Yine

<sup>170</sup> Şakir, *a.g.e.*, s. 37.

<sup>171</sup> Çağatay, *a.g.e.*, s. 9.

<sup>172</sup> Şakir, *a.g.e.*, s. 44.

<sup>173</sup> Şakir, *a.g.e.*, s. 35-36.

aynı tarihçi, İskender'in bugünkü Kuveyt'te bulunan Feyleke adasını Eykarus, ona yakın olan bir diğer adayı ise Tirus diye isimlendirdiğini ifade etmektedir<sup>174</sup>. İskender, Hindistan seferi dönüşünde tekrar Basra Körfezi'ne uğrayarak, Feyleke adasında bir süre oturmuştur. Örneğin Feyleke adasında bulunan bir yapı içinde, İskender'i temsil eden bir resim bulunmuştur. İskender'in Hindistan seferi dönüşünde tekrar buraya uğramasının nedeni ise, bu bölgenin havasının ve suyunun oldukça güzel olması ve Artemis denilen ilahın burada bulunmasıydı<sup>175</sup>.

Bahreyn'de bulunan Portakal kalesinde, Beşinci şehir diye isimlendirilen bölgedeki kalıntılarda da Hellenistik döneme ait bulgulara rastlandı. Buradaki eşyaların İskender'le birlikte gelen tebası tarafından yapıldığı ve kullanıldığı anlaşılmaktadır. Özellikle farklı şekillerde ve değişik renkteki fincanlar oldukça ilgi çekici olarak nitelendirilmektedir. Günümüzde Birleşik Arap Emirliği'nin sınırları içinde bulunan Şarika şehrinin yakınlarında da döneme ait çeşitli takılar, yüzükler, paralar bulundu. Etrafı gül nakışı ve Yunanca yazılarla süslenmiş yüzükler dönem için en önemli deliller arasında sayılmaktadır<sup>176</sup>. Makedonyalı İskender'in buradan ayrılmasının ardından bu bölgede yaşayan kabileler (Irak ve Bahreyn ) birleşerek Menazira adında bir devlet kurdular<sup>177</sup>.

İskender'le birlikte seferlere katılan Yunanlı tarihçi Unisikritus, İskender'in kırk yedi gemiyle birlikte Sind şehrinde, Fırat şehrine kadar gezdiğini ve niyetinin bu şekilde tüm Arap Yarımadası'nı gezmek olduğunu belirtmiştir<sup>178</sup>.

### **1.3. Sâsânîlerin İşgali ve İslam Öncesi Dönemde Basra Körfezi ( M.Ö. 150- M.S. 610 )**

Mezopotamya Helen Krallığı'nı temsil eden Seleucid'ler<sup>179</sup> (Iraklılar) denilen toplumun Basra Körfezi'nin ne kadarına sahip oldukları ve işgalinin ne zaman ve nasıl bittiği tam olarak bilinmemektedir<sup>180</sup>. Ancak Misan (Kurha) ve Ūbulle (Eblehe) bu dönemin Körfez'deki en önemli ticâret şehirleriydi. Ūbulle şehrinde, Yemen'e; inci, kırmızı boya, hurma ve köle satışı yapıldığı bilinmektedir. Kurha şehrinin krallarından

<sup>174</sup> Ömer, *Ceziretu'l-Feyleke*, s. 72.

<sup>175</sup> Şakir, *a.g.e.*, s. 39.

<sup>176</sup> Şakir, *a.g.e.*, s. 50-51.

<sup>177</sup> Ahmed Fahri, *Tarîhu'l Şarki'l Ednâ'l-Kadîm*, Kahire, 1962, s. 45.

<sup>178</sup> Fahri, *a.g.e.*, s. 48.

<sup>179</sup> Utku, *a.g.e.*, s. 124.

<sup>180</sup> Erol Sever, *Asur Tarihi*, İstanbul, 1993, s. 154.

Edmiz Kilus ve İbza Kilus'un isimleri Babillilerin ölüm ve hastalık tanrılarının isimleriyle benzerlik göstermekteydi. Yine Kurha şehrinde ortaya çıkarılan mabeddeki bilgilerden anlaşıldığı kadarıyla Romalılar burayla ilişkilerini geliştirmek için bir elçi göndermişlerdi<sup>181</sup>. Bu şehrin kralı Tirlen Urabbazuz zamanında Roma ile birtakım münasebetlerin olduğu ve ondan sonra başa geçen Nisus zamanında ise bu ilişkilerin daha da sıkılaştığı ve özellikle de iki toplum arasındaki ticâretin oldukça geliştiği, Haliç ile Roma'da barış ve güvenlik ortamının sağlandığı, doğudan getirilip batıya giden (Roma) ticâret ürünlerinin oldukça arttığı yazılmaktadır<sup>182</sup>.

Misan (Kurha) şehrinde Tedmarya adında ticâreti yönlendiren ve tekellerinde bulunduran bir ticarî topluluk vardı. Bu grubun kendilerine has düzeni ve mabetleri bulunmaktaydı. Ayrıca Kurhelilerin Irakta, Enbat denilen topluluklarla da ilişkileri bulunuyordu. Bunlar (Enbat) Fırat şehri adını verdikleri yerde ticâret yapmakta ve özellikle doğudan getirilip batıya gönderilecek olan ticâret ürünlerinin, Misan (Kurha) yoluyla o bölgelere ulaştırılmasın da büyük rol oynamaktaydılar. Fırat'ın önündeki bir diğer şehir olan Ūbulle'nin ise oldukça önemli bir şehir olduğu ve burada büyük bir limanla, büyük bir eşya deposunun olduğu bilinmektedir. Özellikle bu depolarda, Hindistan'dan gelip batıya gidecek olan eşyalarla, Misan'lı tüccarlara ait Yunan rakıları, kırmızı renkli ipekler, hurma ve inci yüklerinin bulunduğu ve özellikle bu depolardaki ipek yüklerinin, Suriye yoluyla Antakya'ya gönderildiği anlatılmaktadır<sup>183</sup>.

Misan devletinin sonu hakkında yeterince bilgi yoktur. M.S 128-147 yılları arasındaki malumatlara göre Misan'ın başkenti, Kurha Misan'dan, Fırat şehrine götürülmüştür. Misan'ın sonuncu kralı olan Bandu'nun, Fars kralı Erdeşir tarafından öldürülmesinin (M.S. 222) ardından Erdeşir buradaki şehirlerin adını değiştirerek Misan Kurh şehrine, İstirabad Erdeşir, Fırat şehrine ise Behman Erdeşir adını verdi<sup>184</sup>.

Kurha ve Ūbulle şehirleri, Farslıların ihtilali döneminde, Hindistan ile ticâret yapmakta ve özellikle Ūbulle şehri, Yemen'e birçok ticâret ürünü yollamaktaydı<sup>185</sup>.

Roma imparatoru Trojen'in (M.S. 98-117 yıllarında) Basra Körfezi'nde bulunduğu dönem, Misan Kurh'da gördüğü "Madaratan" adı verilen büyük hacimli

<sup>181</sup> Rıza Cevad Haşimi, *et-Tarih ve Asaru'l-Halici'l-Arabî*, Bağdat, 1985, s. 8-9.

<sup>182</sup> Ğuleb, *a.g.e.*, s. 189.

<sup>183</sup> Ğuleb, *a.g.e.*, s. 191

<sup>184</sup> Salih Abdulaziz, *er-Rihla ve'l Keşfu'l Eseriyye 'Asru'l Hadis fi Şibhi Cezireti'l-'Arab*, Kuveyt, 1981, s. 91.

<sup>185</sup> Şakir, *a.g.e.*, s. 51.

ticâret gemisinden oldukça etkilendiği kaydedilmektedir. Hurma lifleriyle bağlanarak yapılan bu gemiler özellikle güney Arabistan mıntıkalarına yük taşımaktaydılar<sup>186</sup>.

Milâdî üçüncü asra kadar önemini koruyan ve deniz ile çöl ticâretinin yapıldığı yerlerden olan Gerha (el-Cerha) şehri, özellikle buhur ve koku (ıtır) ticâretinin yapıldığı bir merkezdi. Karada hayvanlar sırtında, denizde ise gemiler ile taşıdıkları ticâret malları sayesinde o dönem dünyanın en zengin topluluğu olarak zikredilen el-Cerhalılar, zenginlikte Sebeliler ile rekabet etmekteydiler<sup>187</sup>. Arap Yarımadası'nın Basra Körfezi'ndeki en canlı ticâret merkezlerinden olan bu şehir, İlkçağlardan beri önemini korumuş ve M.Ö. 205 yılında Seleukia hükümdarı III. Antiokus tarafından ele geçirilmek istenmiştir. Hadramevt'ten gelen kokuların toplanıp Babil ve diğer ülkelere ihraç edildiği bu şehir, Arap kabilelerinin, Farslılar döneminde Bahreyn'de birleşerek Menazira denilen devleti kurmalarının ardından harap oldu<sup>188</sup>.

Basra Körfezi sahilinde bir kaç Arap kabilesi bulunmaktaydı ki bunlar Zara şehri (Katîf)<sup>189</sup> yakınlarında yaşayan Zurazi ve Temim kabileleriydi. Arap kabilelerinin birleşerek Menazira devletini kurmalarının ardından, Bahreyn, uzun bir süre bu devlete tabi oldu. Farslıların içinde bulunduğu iç karışıklıklardan faydalanan Menazira devleti, bazı yerleri Farslıların elinden almıştı ki, bunlardan en önemlisi Kirman şehriydi. Sâsânîlerin kurucusu olan I. Erdeşir, Ahvaz ve Misan Arap krallarını mağlup edip öldürdükten sonra Basra Körfezi'ne yerleşip, Bahreyn'de birçok insanı katletti. Tüm bunların ardından Erdeşir, Körfezde birçok şehir kurdu<sup>190</sup>. Basra Körfezi'nin ekonomik ve ticarî öneminin farkında olan I. Erdeşir, Sâsânî devletini kurduğu ilk dönemde körfezin doğu, batı ve kuzey sahillerini ele geçirmek suretiyle bu körfezi bir iç deniz haline getirdi<sup>191</sup>. Bu durum Körfez üzerinden Çin'e rahat bir şekilde açılabilen Roma devletinin çıkarlarına önemli bir darbe indirdi<sup>192</sup>.

Sâsânîlerin, Bizans ile yaptıkları mücadelelerin ardından, Basra Körfezi'nin önemi daha da arttı ve özellikle deniz ticâreti büyük bir önem kazandı. Ancak buradaki karışıklıklardan dolayı, çöl yolları eski güvenli ortamını kaybetti. I. Şapur'un Bahreyn

<sup>186</sup> Kenai, *a.g.e.*, s. 128.

<sup>187</sup> Wilson, *a.g.e.*, s. 46.

<sup>188</sup> Hâşimî, *Basra Körfezinde Eski Ticari Faaliyetler*, s. 593.

<sup>189</sup> Hamevî, *a.g.e.*, c. IV, s. 378.

<sup>190</sup> Şakir, *a.g.e.*, s. 52-54.

<sup>191</sup> Beate Dignas-Engelbert Winter, *Rome and Persia in Late Antiquity Neighbours And Rivals*, New York, 2007, s. 19; Matthew P. Canepa, *The Two Eyes of the Earth: Art and Ritual of Kingship Between Roma and Sâsânîan Iran*, Los Angeles, 2009, s. 25; Malekandathil, *a.g.e.*, s. 2.

<sup>192</sup> Canepa, *a.g.e.*, s. 25.

kıyılarını ele geçirerek buralarda ticarî koloniler oluşturması üzerine körfez üzerinde önemli bir denetim mekanizması kurulmaya başlandı<sup>193</sup>. Bu körfez üzerinde zamanla Sâsânî devletinin tartışmasız bir üstünlüğü meydana gelmiş<sup>194</sup> ve Sâsânî devletinin gemicilik alanında ileri bir teknolojiye sahip olması, onların Hind Okyanusu'ndan, Uzakdoğu'ya yapacakları deniz ticâretinde ekonomik tekele sahip olmalarını sağlamıştır<sup>195</sup>. Ardından Sâsânî devleti Uzakdoğu'daki, Hindistan, Seylan ve Malezya gibi birçok ülkede ticarî koloniler kurmuştur<sup>196</sup>. Bu bölgelere daha ziyade savaş atı nakleden Sâsânîler, gerçekleştirdikleri ticâretle hem birçok ürünün fiyatının ucuzlamasını sağlamış hem de Hindistan sahillerinin zenginleşmesine zemin hazırlamışlardır. Ancak deniz yolculuğu ile Hindistan'a gerçekleştirilen ticarî seferlerin önündeki en büyük engel ise deniz korsanları olmuştur<sup>197</sup>.

Basra Körfezi'nin ticarî öneminin farkında olan Sâsânî yöneticileri buranın Fars Körfezi haline gelmesi için, özellikle körfeze kıyısı olan ülkeleri kendi egemenlikleri altına almaya çalışmışlardır<sup>198</sup>. Bu nedenle Sâsânîler döneminden itibaren Basra Körfezi sahillerinde ticarî amaçlı kurulmuş birçok liman kenti bulunuyordu<sup>199</sup>. Örneğin Siraf<sup>200</sup> bunların en meşhurlarından biriydi<sup>201</sup>. Bu liman şehri uluslararası bir liman olmanın yanı sıra, aynı zamanda askerî ve ticarî amaçlı gemilerin inşa edildiği bir tersaneydi<sup>202</sup>. Nitekim Sâsânî devleti gemi yapımı konusunda ileri bir tekniğe sahip olup bu alanda çağdaşı olan birçok devletten daha ilerideydi<sup>203</sup>. Basra Körfezi limanları, Uzakdoğu'dan gelen ürünleri karşılamanın yanı sıra Fars eyaletinde üretilmekte olan keten, yün, pamuk, parfüm, sırmalı ipek kumaş ve halıları yabancı ülkelere götürmek amacıyla demirleyen gemilerde ev sahipliği yapmaktaydı<sup>204</sup>.

<sup>193</sup> Houranî, *a.g.e.*, s. 38.

<sup>194</sup> Marcus Milwright, *An Introduction İslâmic Archaeology*, Edinburgh, 2010, s. 34; Benjamin Read Foster-Karen Polinger Foster, *Civilizations of Ancient Iraq*, New Jersey, 2009, s. 179.

<sup>195</sup> Pius Malekandathil, *Maritime, India: Trade, Religion and Polity in the Indian Ocean*, New Delhi, 2010, s. 4; Milwright, *a.g.e.*, s. 34; Frank Caso, *a.g.e.*, s. 52.

<sup>196</sup> Frank Caso, *a.g.e.*, s. 52; Malekandathil, *a.g.e.*, s. 1; Donkin, *a.g.e.*, s. 129.

<sup>197</sup> Donkin, *a.g.e.*, s. 85.

<sup>198</sup> Cüneydi, *a.g.e.*, s. 213.

<sup>199</sup> Houranî, *a.g.e.*, s. 38; Frank Caso, *a.g.e.*, s. 52.

<sup>200</sup> Siraf: Günümüz Buşehr yakınlarında, Fars Körfezi'nin kenarında bulunan ve M.S. 970 yılında yıkılarak ortadan kalkan; ilk ve ortaçağların çok önemli bir liman kentiydi. Bu şehir, Fars Körfezi ticâretinde İran'ın kilit öneme sahip bir ticâret merkeziydi. İbnü'l-Belhî, "Farsnâme", (çev. Abdulhalik Bakır-Ahmet Altungök), *Ortaçağ Tarih Ve Medeniyetine Dair Çeviriler I*, Ankara, 2008, s. 117-118.

<sup>201</sup> Donkin, *a.g.e.*, s. 94, 132; Malekandathil, *a.g.e.*, s. 2-3; Lebîd İbrahim Ahmed, *a.g.e.*, s. 635.

<sup>202</sup> İbnü'l-Belhî, *a.g.e.*, s. 136.

<sup>203</sup> Frank Caso, *a.g.e.*, s. 52.

<sup>204</sup> Daryae, *a.g.m.*, s. 3.

Çağdaşlarına göre daha güçlü bir donanmaya sahip olan Sâsânîlerin son zamanlarına geldiğinde deniz kuvvetlerinin neredeyse yok denilecek bir halde olduğu, Araplar'ın Übulle şehrini işgal ettikleri zaman onların donanmalarından herhangi bir gemiye rastlayamamalarından anlaşılmaktadır<sup>205</sup>.

Sâsânîlerin zayıflamasından faydalanan Arap kabileleri, körfez mıntıkasına saldırarak doğu sahillerinin önemli bir kısmı ele geçirmişlerdi. Sâsânî kralı II. Sabur, körfez bölgesine geldiği zaman bu Araplarla savaşmayı düşünmüş ancak oldukça kalabalık olan bu kabileleri hâkimiyeti altına alamayacağını anlayınca bundan vazgeçmiştir.

Yemen hâkimi Hassan b. Esed Mâ'dikerib Milâdî 420-425 yıllarında babası ile birlikte bir kaç kuzey Arap kabilesini (Necid'deki kabileler) hâkimiyeti altına aldı. Ardından bu Arap kabilelerinden Rabi'a (Tayy kabilesinin bir koludur) ve Mudar kabilelerini yanına alarak Bahreyn'de savaşıp bu bölgeye hâkim oldu. Hassan b. Esed Mâ'dikerib, bu bölgedeki işleri yoluna koyunca burayı kardeşi Hacer b. Amr'ın idaresine bırakarak kendisi ayrıldı. Hacer b. Amr ise bu bölgeyi kırk yıl idare ettikten sonra yerini oğlu Maksur'a bırakarak çekilmiştir. Maksur'un ardından başa geçen oğlu Haris'in döneminde ise Araplar tekrar biraraya gelerek bunlara karşı koydu ve bunun üzerine Haris, Bizanslılar'a yanaşmak zorunda kaldı. Haris'in ardından ise yönetimi ellerine alan oğulları Serhabil ve Muselleme bu bölgenin idaresini aralarında ikiye bölüştü ancak daha sonra iki kardeş arasında çıkan anlaşmazlıklar, Kinde memleketi<sup>206</sup> denilen bu devletin sonunu getirdi. Bunlar, Kâhtanilerden ve onların Kehlân kolundan sayılmaktadırlar<sup>207</sup>. Bu kabile önceleri Bahreyn ve Yemame bölgesinde el-Muşakkar denilen yerde oturuyorlardı. Daha sonra buradan çıkartılarak Hadremevt'teki Kinde denilen bölgeye sürüldüler. Himyerli hükümdarlar, Kindelilerin dürüstlüklerini ve kahramanlıklarını beğendiklerinden, onları önemli devlet işlerinde ve ordu hizmetlerinde kullandılar<sup>208</sup>.

Günümüzde Kuveyt sınırları içindeki Kâzima denilen mıntıkada, İyad kabilesi yaşamaktaydı. Ancak daha sonra Bekr b. Vail<sup>209</sup> kabilesi buraya gelip yerleşti. Yine

<sup>205</sup> Said Ahmet Sami, *Tarihu Halici'l Arabî min Akdemi'l Usûr hattâ Tahriri'l Arabî*, Basra, 1985, s. 43.

<sup>206</sup> Çağatay, *Arap Tarihi*, s. 76-77.

<sup>207</sup> Muhammed Mebruk Nafi, *Asr ma Kable'l-İslam*, Kahire, 1952, s. 143.

<sup>208</sup> Çağatay, *a.g.e.*, s. 76.

<sup>209</sup> Arap Yarımadası'nın en kuzeyinde, yani Basra'nın kuzey batısına düşen bölgede oturan bu kabile tıpkı diğer kabileler gibi Sâsânî tesirine boyun eğmişlerdi. İslâm öncesi dönemde bu kabile, savaşçı vasfıyla tanınmaktaydı. Hamidullah, *a.g.e.*, c. I, s. 394.



Sıraf'ın doğu sahillerinde bulunan Katar, yedinci asra kadar Ebransiya Hristyanlarının ön planda olduğu bir bölgeydi. Katar'da yapılan kazılar sonucu ortaya çıkarılan bir binanın, bölgede yaşamış olan Ruhbanlara ait olduğu anlaşılmıştır<sup>210</sup>. Buradan anlıyoruz ki Basra Körfezi, Hristyanlığın Hindistan'a ve Uzakdoğu'ya gitmesinde de önemli bir bölgeydi.

Sâsânî kralı Kisra Ebruyiz zamanında M.S. 590-628 Temim kabilesiyle Sâsânîler arasında "Safaka" denilen harp meydana geldi. Bu savaş Fars ile Yemen arasında ticâret yapan kervanın Temim kabilesinden bazı kişilerce yağmalanması sonucu çıktı. Sâsânî kralı Kisra, bu savaşın ardından el-Munzir b. Numan'ı, Umman, Bahreyn, Yemen ve Taif mntıklarına vali tayin ederek, Arap kabilelerini kontrol altında tutmak istemiş ancak bunda başarılı olamamıştır<sup>211</sup>.

#### **1.4. İslam Öncesi Dönemde Arap Kabilerinin Basra Körfezi'nde Yayılımları**

İslam'dan önce Basra Körfezi bölgesinde birçok Arap kabilesi yaşamış ve bunlar zaman içerisinde Arap Yarımadası'nın çeşitli bölgelerine doğru yayılmışlardı. Rivayetlere göre, eski dönemlerde bu mntıkada insan nüfusu oldukça yoğun olup, birbirine yakın çok sayıda şehir ve kasaba bulunmaktaydı. Bizce bölgedeki nüfusun çokluğu ve kabilelerin sürekli bu bölgeye göç etmelerinin en önemli sebebi ise başta buranın hava yönünden oldukça temiz olması ve bölgedeki denizcilik faaliyetleriydi. Körfez bölgesindeki Arap kabilelerinin tarihiyle ilgili, onların tam olarak ne zaman buraya gelip yerleştiği ve iskân ettikleri hususunda kaynakların verdiği bilgiler sınırlıdır. Eldeki veriler genelde mübalağa ve efsanelerle doludur.

Hemdanî'nin dediğine göre Ezd kabilesi Bahreyn'de kalan en eski kabilelerden biridir<sup>212</sup>. Bu kabile buraya Yemen'den gelmiş olup bunların Yemen'i terk etmeleri Ma'rib seddinin<sup>213</sup> yıkılmasının ardından olmuştur. Öyleki bu kabile öncelikle Ummana

<sup>210</sup> Şakir, *a.g.e.*, s. 54.

<sup>211</sup> Şakir, *a.g.e.*, s. 54.

<sup>212</sup> Hemdanî, *Cezîre*, s. 278.

<sup>213</sup> Mar'rib Seddi; İbnü'l Kesir'in Tefsirul-Kur'ânîl-Azim adlı eserinde buranın Yemen bölgesinde yaşayan Sebe kavmi tarafından inşa edilen bir su Seddi olduğu zikr edilmektedir. Bu sed sayesinde verimli topraklara sahip olan ve böylece medeniyetlerini geliştirme imkânı bulan Sebe'liler, İki dağ arasında inşa ettikleri bu sed sayesinde arazilerini mükemmel bir şekilde sulayabilmekte ve her türlü nimete sahip bulunmaktaydılar. Ancak Sebe'liler bir zaman sonra, Allah'ın dininden yüz çevirerek taşkınlıkta bulunmaya başlayınca, Allah Teâlâ onlara "Arîm" seli'ni göndererek cezalandırmış ve Sebeliler bölük pörçük bir halde zelil olarak, etrafa dağılmışlardır. İbnü'l Kesir; *Tefsiru'l-Kur'âni'l-Âzim*, İstanbul, 1985, c. VI, s. 491; Hitti, *a.g.e.*, c. I, s. 86-87, 100-101.

gelmiş oradan da Bahreyn taraflarına gelip yerleşmişlerdi. Bunların yaşadıkları yere, “Aval” ceziresi adı verilmekteydi. Yine bir başka Arap kabilesi olan İyad ise, “Tahama” denilen bölgede kalıyordu. Ancak İyad kabilesi, Rabi’a ve Mudar kabileleriyle olan sorunlarından dolayı burayı terk ederek Bahreyn’e gitmek zorunda kaldı. Fakat İyad kabilesi Bahreyn’den de, Abdu’l-Kays kabilesiyle yaşadıkları sorunlardan dolayı göç etmek zorunda kaldı. Neticede Bahreyn’de kalan en önemli Arap kabilelerinden biri Bekr b. Vail kabilesi oldu. Bu kabilenin Bahreyn’deki hicretleri daha geniş bir alanı kapsayarak Irak’a kadar (*Sevâd*) yayıldılar. Beni Temim ve onun kollarından bazıları ise yine Bahreyn’de yaşamaya devam etti ve zamanla sayıları burada oldukça arttı. Temim kabilesinin yaşantısı tamamen çöl kültürüne göre idi ki buda onların hür olduğunu gösteren en önemli kanıttır. Fars sultanına tabi olmayan Temim kabilesi, en küçük bir otorite boşluğu gördüğü anda Fars şehirlerine ve ticâret kervanlarına hücum etmekten geri durmuyordu<sup>214</sup>.

Abdu’l-Kays kabilesi, Tihâme’den Bahreyn’e gelişlerinin ardından buradaki İyad ve Ezd kabilelerine üstünlük sağlayıp, Bahreyn ile körfez sahili şeridinde sayıca oldukça arttılar. İslami döneme gelindiğinde Hz. Muhammed’e (s.a.v) İslamı kabul etmek için giden kabile reislerinin en önemlileri, Abdu’l-Kays kabilesinden idi<sup>215</sup>. O dönemdeki Arap âlemi, Basra ile Umman arasında olan sahilleri, Abdul-Kays hattı veya Abdu’l-Kays sahilleri diye adlandırmaktaydılar. Bahreyn’deki bir diğer kabile ise Arap olmayıp bu bölgeye oldukça yabancı olan ve Sâsânîler tarafından Hindistan’dan getirilen Zutt (Çingene toplulukları)<sup>216</sup> kabilesidir. Aşağı İndus vadisinde yaşayan ve Sind halkından esir alınmış olan bu kabile mensupları İran ordusunda paralı asker olarak çalışıyorlardı. Aşağıda da bahsedeceğimiz üzere bu kabile buraya yerleştirilerek askerî sahada bunlardan faydalanıldı. İlk Bahreyn’deki isyancılarla birlik olan bu kabile, ardından İslam ordusunun saflarına geçerek fetihlere katıldılar. Yine Zutt kabilesi gibi Farşlılar tarafından Hindistan’dan getirilen bir diğer kabile Seyâbice (Seylanlılar) kabilesiydi. Bu kabile de aynı dönemde İslam ordusunun saflarına katıldı. Sâsânî gemilerinde çalışan bu kabile mensupları daha sonraki dönemde İslam donanmasında görev almışlardır<sup>217</sup>. İslam fetihleri sırasında Sâsânî ordusundan ele geçirilen bu köle askerler (*Zutt ve Seyâbice*) İslam ordusuna dâhil edilerek Ebu Musa el-

<sup>214</sup> Nafi, *a.g.e.* s. 168.

<sup>215</sup> İbn Hacer Ahmed b. Ali el-Askalânî (852/1448), *el-İsâbe fî-Temyîzi’s Sahâbe*, c. I, Beyrut, 1940, s. 217-218.

<sup>216</sup> Miguel, *İslam Medeniyeti*, s. 171.

<sup>217</sup> Belâzûri, *Futûh*, s. 541-543.

Eş'arî tarafından Basra'da iskân ettirildiler<sup>218</sup>. *Esâvira* olarak anılan bu topluluklar, şehirde müstakil bir yerde (varoşda) yaşıyorlardı<sup>219</sup>.

Umman'da birçok Arap çöl kabilesi var olup, bunların en önemlisi Ehlaflar denilen bölgede yaşamış olan Ad, Tasam ve Cedis kabileleriydi. Tarihi rivayetlerde Arapların bu bölgede yayılması hakkında birçok farklı görüş bulunmaktadır. Bazı kabileler, Yemen'de ki Ma'rib<sup>220</sup> seddinin yıkılmasının ardından buraya gelmişti ve bu kabilelerin sayıca en çok olanı Ezd kabilesi olup bunların buraya ilk hicretleri Mâlik b. Fehm'in liderliği altında olmuştu<sup>221</sup>. Bu kabileler Umman dâhilinde müstakil olarak yaşamış olup Farşlıların nüfuzu altına asla girmemişlerdir. Tev'em denilen bölge, Arap kabilelerinin toplanma merkezi olmuştur. Bu bölgenin denize çıkan yolu ve büyük bir limanı bulunmaktaydı. Bu yüzden Ummanlı Araplar eski dönemlerden itibaren denizi tanımakta ve ticâret yapmaktaydılar. Mecusi Farşlıların (Sâsânîlerin) ise merkezleri Rustak ve Suhâr şehri olup özellikle Suhâr şehri Sâsânîlerin askerî üssüydü<sup>222</sup>.

Ezd kabilesi, Mâlik b. Fehm el-Ezdî liderliğinde, Farşlıların üzerine bir kaç sefer düzenleyerek onları Umman'dan çıkarmaya muaffak olmuş ve buradaki Farşlıların ise İran'a gitmelerine müsaade etmişlerdi. Anlaşıldığı kadarıyla Farşlılar Umman'dan çekilmişler ancak yine de bir kısmı Umman sahillerinde yaşamaya devam etmişlerdi. Daha sonraki dönemlerde Mesaha ve Atik gibi Ezd kabilesinden olan bazı ailelerin hicretleri buraya aynen devam etmiş ve sonraki dönemlerde Melik b. Fehm, Âhsa ve Bahreyn'in kuzeyini tamamen ele geçirmiştir. Bu bölgedeki Arap üstünlüğünün ardından birçok Arap kabilesi daha Umman'a gelip yerleşmişlerdir. Bunlardan biri Adnan kabilesine mensup olan Beni Same Luidi kabilesiydi. Bazı Umman kabileleri ise Bahreyn'deki gibi körfezin doğu sahillerine (Beni el-Cenadi b. Kurka kabilesi ve Beni Selime b. Mâlik b. Fehm kabilesi gibi...) yerleşmişlerdir<sup>223</sup>. Beni Mâlik b. Fehm kabilesinin Umman'daki varlığı pek fazla uzun sürmemiş ve buradaki hâkimiyeti, Beni Maule b. Şems kabilesinden olan el-Celendî b. Mustekber ailesi ele geçirmiştir<sup>224</sup>.

<sup>218</sup> S. Ahmed Ali, *Tanzîmâtü'l-İktisâdiyye ve'l-İçtimâiyye fi'l-Basra*, Bağdat, 1953, s. 87.

<sup>219</sup> Belâzurî, *Futûh*, s. 541-543.

<sup>220</sup> San'a şehri ile Hadremevt arasında yer alan ve birinciye dört günlük uzaklıkta Al el-Ğaşîm, Kehlân ve el-Hurme adlarında üç ayrı yol üzerinde kurulmuş üç köyden oluşan bir yerleşim merkezidir. Burada yaşayan halk topraklarını Ma'rib barajından gelen sularla yılda üç defa ekebiliyorlardı. Anlatılanlara göre arpanın ekiminden iki ay sonra ürün elde etmek mümkün olabilmekteydi. Hamevî, *a.g.e.*, c. V, s. 41.

<sup>221</sup> John Tonsend, *Oman The Making of Modern State*, Londra, 1975, s. 25.

<sup>222</sup> Şakir, *a.g.e.*, s. 61; Nafî, *a.g.e.*, s. 172.

<sup>223</sup> Nafî, *a.g.e.*, s. 172.

<sup>224</sup> Şakir, *a.g.e.*, s. 61.

Kaynaklar Umman'a bu adı Ezd kabilesinin verdiğini zikretmektedirler. Öyleki bu kabile Yemen'de yaşadığı zaman bunlara ait olan bir vadinin adı Umman idi. Daha sonra Ezd kabilesi buraya gelip yerleşince o vadinin adını buraya vermişlerdir. Yine Umman'ı İslam'dan önce Mazun ve Gabra diye de adlandırmaktaydılar. Umman'ın Ezdliler dönemindeki tarihi Mâlik b. Fehmin Farslılara karşı kazandığı başarının ardından, Farslıları buradan çıkarmasıyla başlamaktadır. Ezd kabilesinin ardından Arapların buraya göçü aynen devam etmiş ve özellikle Beni Curmu Kadayi kabilesi ile Abdu'l-Kays kabilesinden olan aileler gelerek Umman'a yerleşmişlerdir. İslam fuhatı döneminde ise bu kabilelerin İslam ordusu saflarında çok büyük rolleri olmuştur. Bu bölgeye gelen kabileler sürekli hareket halinde olmuş ve her defasında farklı bölgelere göç etmişlerdir<sup>225</sup>.

Arapların, Irak bölgesiyle olan ilişkileri, İslamdan çok önceki dönemlere rastlamaktadır. Iraklılar, özellikle Basra Körfezi etrafındaki el-Hîre<sup>226</sup>, Aynu't-Temr ve Embâr şehirlerinde yaşamaktaydılar. Birçok Arap kabilesi ise bu şehirlerin etrafındaki Kûfe<sup>227</sup> ve Basra<sup>228</sup> çöllerinde bedevi olarak yaşamlarını sürdürmekteydiler<sup>229</sup>.

Araplar, Irak'ta yaşayanları *Sevâd* kentlerinde (Mezapotamya) yaşayanlar ve çiftçilikle uğraşan (Nabatlar) diye ikiye ayırmaktaydı. Yine bir başka tarife göre Iraklılar toprağı yumuşatıp işletenler ve *Sevâd* denilen bölgede şehir kuranlar olmak üzere iki kısımdı. Arap Yarımadası'nda kalan Araplarla, Irak'ta kalan Araplar'ın çok güçlü ilişkileri bulunmaktaydı. Ancak bu ilişkiler sürekli değişiklik göstermekteydi. Bazen ilişkiler olabildiğine güçlü ve dostça giderken bazen tam tersine dönüp yerini

<sup>225</sup> Şakir, *a.g.e.*, s. 62.

<sup>226</sup> Irak'ın İslam öncesi dönemdeki en meşhur şehirlerinden olan el-Hîre, mevki olarak Fırat nehrinin üzerinde ve Bağdat'ın batısında on fersah uzaklıkta kuruluydu. Arap tarihçilerinin Lahmî kralı Nu'mân'a nisbetle Hîretü'n-Nu'mân ve Nişapur yakınlarındaki Hîre'den ayırmak için Hîretü'l Kûfe adını verdikleri Hîre'den Süryanî kaynaklarında "Arap şehri" olarak söz edilmektedir. Hîreliiler'e Hîrî veya Hârî denilmiştir. Şehir ilk defa 240 yılı civarında Sâsânîlerin verdiği kral unvanıyla burada bir devlet kuran Lahmîlerin III-VII. yüzyıllar arasında baş şehri ve büyük bir ticaret merkezi olarak tarih sahnesine çıkmıştır. Hicrî 12./634 yılda Hz. Ebu Bekr zamanında Halid b. Velîd tarafından fethedilen bu şehir, ilk defa Sâsânî kralı Sâbur b. Hürmüz Zü'l-Ektâf sonra da Abbasî halifelerinden Ebu'l Abbas es-Seffâh tarafından onarılarak başşehir yapılmıştır. Hamevî, *a.g.e.*, c. I, s. 305 vd; Hüseyin Ali ed-Dakûkî, "Hîre", *DİA*, İstanbul, 1998, c. XVIII, s. 122; Abdulhalik Bakır, "Erken Ortaçağlarda Irak'ın Meşhur Şehri el-Hîre", *F. Ü. Orta Doğu Araştırmaları Dergisi*, c. VI, s. 2, Elazığ, 2010, s. 118.

<sup>227</sup> Hicrî 17./638 yılda Sa'd b. Ebî Vakkas tarafından askerî bir garnizon olarak kurulan şehir, daha sonraları İslam devletinin en önemli siyasî, iktisadî ve kültürel merkezlerinden biri durumuna gelmiştir. Geniş bilgi için bkz; Abdühalik Bakır, *İktisadî ve İdari Yönden Hz. Ali Dönemi*, Ankara, 1991, s. 79 vd.

<sup>228</sup> İslam fetihleriyle birlikte Hz. Ömer tarafından kurulan Basra (16/637) ve Kûfe (17/638) şehirleri, Irak bölgesindeki iki idarî merkez oldu. Basra valisi Irak'ın güneyinden ve aynı zamanda Ahvaz, Fars, Horasan gibi bölgelerden soruluyken, Kûfe valisi ise Irak'ın orta ve kuzey (İsfehan, Azerbaycan) kesimlerinden sorumluydu. Abdühalik Bakır, "Basra", *DİA*, c. V, İstanbul, 1992, s. 110; Casim Avcı, "Kûfe", *DİA*, c. II6, İstanbul, 2002, s. 339.

<sup>229</sup> Bekrî, *Mu'cem*, c. I, s. 82.

şiddete ve saldırılara bırakılmaktaydı. Bunun nedeni ise Irak'ta meydana gelen siyasî ve iktisadî gelişmelerle, kabileler arasındaki anlaşmazlıklardan ve mücadelelerden kaynaklanmaktaydı. Irak bölgesindeki siyasî otoritenin yokluğundan faydalanan Arap kabilelerinden Evs<sup>230</sup> ve Kada'a kabilesi, Irak'a gelerek burada bazı yerleri ele geçirmiş ve buraları kendilerine yurt edinmişlerdi. Daha sonraki dönemlerde başka Arap kabileleri de (Eyâd<sup>231</sup>, Bekr b. Vail, Temim<sup>232</sup>, Tağlib<sup>233</sup>, Nemr, Kelb<sup>234</sup> ve Esed<sup>235</sup>), *Sevâd* (Mezopotamya) adı verilen bölgeye gelmişlerdir<sup>236</sup>. Özellikle İyad kabilesi üçüncü Milâdî asrın başlangıcında Irak'a gelerek Hîre denilen mıntıkada Fırat nehrinin batısında kalan Basra çölünün orta kısımlarına yerleşmişlerdir. Bu kabilelerin buraya gelmelerinden rahatsız olan Sâsânîler, Arap kabileleri üzerine birçok kez hücumlar düzenlemiş ancak başarılı olmadıkları gibi Bekr b. Vail kabilesinin Kâzima ve Zûkar denilen bölgeye yerleşmesine ve bu bölgede yayılmasına da mani olamamışlardır. Hemdani'nin zikrettiğine göre ise bu kabileyeye mensub aileler Bahreyn ve Yemame'ye kadar yayılmışlardı<sup>237</sup>.

Bir diğer Arap kabilesi olan Temim'ler ise Basra çöllerinde ve Kûfe'nin bazı mıntıklarında yayılmışlardı. Bu kabilenin Irak'a gelmesi ise Milâdî altıncı asra dayanmaktadır. Özellikle yedinci asırdan itibaren bu kabilenin bu bölgedeki sayısı

<sup>230</sup> Medine'de ensarı meydana getiren Kahtân kökenli bir Arap kabilesidir. Geniş bilgi için bkz; Hüseyin Algül, "Evs", *DİA*, c. XI, İstanbul, 1995, s. 541-542.

<sup>231</sup> Kahtan'a dayanan el-Ezd'e bağlı Mezıkıyâ oğullarından bir koldur. Kabile kurucusunun tam adı Eyâd b. Sûd b. el-Hucr b. İmrân b. Mezıkıyâ'dır. Aslında Eyâd kelimesi, bir havuzu güçlendirmek ve onu yağmur suyundan alı koymak için etrafına verilen toprak anlamına gelmektedir. Abdulhalik Bakır, *Hîre*, s. 118. Ayrıca bkz; Ahmed b. Ali el-Kalkaşandî, *Nihâyetü'l Ereb Fi Ma'rifeti Ahvâli'l-Arab*, Beyrut, 1984, s. 95-96.

<sup>232</sup> Adnan'a dayanan Tâbiha'ya bağlı bir kabiledir. Kabilenin kurucusu Temîm b. Mürr b. Tabiha'nın Zeydü Menât ve Amr b. el-Hâris adında iki erkek çocuğu dünyaya gelmişti. Anılan kabile mensuplarının ikamet yeri Necid bölgesi idi; ancak daha sonra onlar Basra ve el-Yemâme'ye göç ettiler, onlardan bir kısmı da Kûfe'ye yerleşti. Ancak onlar burada da kalmayarak başka şehirlere gittiler. Bakır, *Hîre*, s. 118. Ayrıca bkz; Kalkaşandî, *a.g.e.*, s. 177-178.

<sup>233</sup> Adnan'a dayanan Vâil b. Rabi'den bir kabiledir. Kabilenin kurucusu Tağlib'in Ganm, Evs ve İmran adlarında üç erkek çocuğu dünyaya gelmiştir. Kabilenin ana vatanı el-Cezire bölgesinin Sincâr ve Nusaybin yakınlarında idi. Onların bu yurdu Diyâru Rabi'a olarak adlandırılmaktaydı. Kabilenin Bizans'a yakın olması sebebiyle mensupları din olarak Hıristiyanlığı seçmişlerdir. Cahiliye dönemi şairlerinden olan ve bin beytlik mu'allekat'ı (Kâbeye asılan) bulunan Amr b. Kelsûm bu kabile mensuplarından idi. Bakır, *Hîre*, s. 133; Hamidullah, *a.g.e.*, c. I, s. 395; Kalkaşandî, *a.g.e.*, s. 176.

<sup>234</sup> Kudâ'a kabilesine bağlı bir koldur. Onların oturduğu merkezi bölge Dûmetu'l-Cendel idi ki Arabistan'ın en kuzey tarafına isabet eder ve bugün Cevf adıyla anılmaktadır. Hamidullah, *İslam Peygamberi*, c. I, s. 525-526; Bakır, *Hîre*, s. 133.

<sup>235</sup> Tayy kabilesinin komşuları olan Benû Esed'ler büyük bir kabile idi. Kültür seviyeleri hayli yüksek olan bu kabile, Arabistan'ın göçmen kabileleri içinde ilk demir sanatkârını (Hâlik İbn Esed) çıkarmıştır. Hâlik İbn Esed, daha sonra Benûl Kayn diye anılan ve "demir döven oğulları" manasına gelen kabilenin en büyük ceddidir. Hamidullah, *a.g.e.*, c. I, s. 521.

<sup>236</sup> Bekrî, *a.g.e.*, c. I, s. 81-88.

<sup>237</sup> Hemdani, *a.g.e.*, s. 289.

oldukça artış göstermiştir. Sâsânîler bu kabilenin bu bölgede yerleşmesine özellikle mücade etmişlerdi. Ama Kuda'a ve Beni Kelb kabileleri Irak'a üçüncü yüzyılda gelmiş ve Enbar şehriyle Tikrit taraflarına yerleşmişlerdir. Bu bölgeye gelen bir diğer Arap kabilesi ise Kûfe çöllerine yerleşmiş olan Esed kabilesidir. Arap kabilelerinin bu bölgede kısa zamanda sayılarının artmasının en önemli sebebi ise burada ki siyasî otoritenin zayıflığından kaynaklanmaktaydı<sup>238</sup>.

Sâsânîlerin kurulması (M.S. 225)<sup>239</sup> ve bu bölgeye gelmeleriyle birlikte, Araplarla-Sâsânîler arasındaki mücadeleler de başlamıştı. Sâsânîlerin öncelikli hedefleri Arap kabilelerini bu bölgeden çıkarmak ve yayılmalarını önlemektir. Bu nedenle tampon bir bölge olarak Hîre şehrini kurmuş ve böylece Arapların ilerleyişini engellemek istemişlerdi. Belli bir zaman her ne kadar bunda başarılı olmuşlarsa da, altıncı yüzyılda Arapların *Sevâd* taraflarına gitmelerine engel olamamışlardır. Daha sonraki dönemlerde ise Hîre şehri tamamen Arapların eline geçmiştir. Hîrenin halkı, başta Temim olmak üzere Tayy<sup>240</sup>, Ezd, Lahm<sup>241</sup>, Gassan, Kind, Beni Hâris ve diğer Arap kabilelerinden oluşmaktaydı<sup>242</sup>. Bu kabilelerden Temim dışındaki diğer kabilelerin hepsi Yemen tarafından gelen Arap kabileleriydi. Ayrıca Tenuh<sup>243</sup> adı verilen ve Hîre ile Enbâr<sup>244</sup>

<sup>238</sup> Bekrî, *a.g.e.*, c. I, s. 88.

<sup>239</sup> Sâsânîlerin kuruluşu ile ilgili geniş bilgi için bkz; Altungök, *Sâsânî Devleti*, s. 5 vd.

<sup>240</sup> Asıl vatani Yemen olan bu topluluk, Kehlân'a bağlı bir kabile olup, kurucusu Tayy b. Üded b. Zeyd b. Yeşcüb b. Arîb b. Zey b. Kehlân'dır. Kabile kurucusu Tayy'nin, Katre ve el-Gavs adında iki erkek çocuğu vardı, aşinin adı ise Adiye b. El-Âmirî idi ve o Mehre kabilesindendi. Hz. Peygamber'in sahabisi Zeydül-Hayl b. Mühelhil bu kabile mensubu olup, Tayy heyeti ile Medine'ye gelmiş ve Müslüman olunca da Zeydül-Hayr adını almıştır. Kabile Yemen'de yaşıyordu, fakat daha sonra buradan göç ederek çeşitli bölgelere dağıldılar ve İslam fetihlerinde önemli görevler ifa ettiler. Abdulhalik Bakır, *Hîre*, s. 129; Hamidullah, *İslam Peygamberi*, c. I, s. 518.

<sup>241</sup> Kehlân'a dayanan bir kabiledir. Aslında anılan Lahm, Kinde'nin amcası Cüzâm'ın kardeşidir. Bilindiği gibi, Lahmilerin Irak'taki el-Hire şehrinde devletleri vardı. Aynı zamanda onların neslinden Endülüste'deki İşbiliyye'de bir devletleri bulunmaktaydı; o da Abbâd oğulları devletidir. Bakır, *Hire*, s. 131. Ayrıca bkz; Kalkaşandî, *Nihâyetü'l Ereb*, s. 367.

<sup>242</sup> Bekrî, *Mu'cem*, c. I, s. 89.

<sup>243</sup> Kahtan'a dayanan bir kabile olduğu söylenmektedir. Diğer bir rivayete göre bu kabile Kudâ'ya dayanır. Bu kabilenin Nizâr, Ahlâf ve Fehmi adında üç kolu vardı; ikinci kola el-Ahlâf denilmesinin sebebi, onların Şam bölgesindeki bir yerde ikamet etmeye yemin etmeleridir. Bu kabile mensupları Melek b. Nuheyr b. Amr b. Fehîm b. Temullâh b. Eses b. Veber b. Tağlib b. Hulvân ile Mâlik b. Nasr'ın amcası Mâlik b. Fehm'in yanında kalmaya karar verdiler. İbn Said'e göre bazı kimseler Tenuh ismini Bahreyn'de ikamet eden ez-Zacâ'ime ve Devs kabilelerine vermektedirler. El-Hamdanî ise Suriye'de bulunan el-Ma'arre şehrinin, Tenûh kabilesinin yoğun bir şekilde yaşadığı bir yerleşim merkezi olduğunu belirtmektedir. Bakır, *Hire*, s. 128. Ayrıca bkz; Kalkaşandî, *Nihâyetü'l Ereb*, s. 178.

<sup>244</sup> Bugünkü Bağdat'a 70 km. mesafede bulunan Enbâr, Bağdat'ın batısında, Fırat nehrinin ise sol sahilinde yer alan bir şehirdir. Yakınından Fırat'ı Dicle'ye bağlayan iki büyük kanalı geçmesi sebebiyle büyük bir ehemmiyeti olan Enbâr şehri, Farşlılar tarafından Feyrûzsâbûr olarak adlandırılmaktaydı. Sâsânî imparatorluğunun mühim bir erzak ve silah deposu olan Enbâr, ilk defa Sâsânî hükümdarı Sâbûr b. Hüzmüz Zül Ektaf tarafından onarım gördü. Daha sonra Abbasî halifelerinin ilki olan Ebu'l Abbas es-Seffâh bu şehirdeki binları yeniledi, yeni kasırlar yaptı ve öldüğü güne kadar da burada ikamet etti. Anılan şehir hicretin on ikinci yılında Hz. Ebu Bekr döneminde Halid b. Velid tarafından fethedildi. Bkz;

şehri arasında yaşamakta olan bir diğer kabile daha vardı ki bu kabile daha sonra diğer kabilelerle birleşerek Ahlâf adını almıştır. Sâsânîler, Irak ile savaşıp bu bölgeyi hâkimiyetleri altına aldıktan sonra bu bölgede yaklaşık 400 yıl hüküm sürmüşlerdir. Iraktaki hâkimler sınıfını, Farslılar ellerinde bulundurmuşlar ve bunlar özellikle Dicle nehrinin doğusunda kalan şehirlerde yaşamışlardır. Farslıların, *Sevâd* (Mezopotamya) bölgesi diye bilinen yerin batı tarafındaki, Uyunu't-Taf, Eblehe (Ûbulle), Hîre, Azib, Kadisiye, Aynu't-Temr ve Enbâr şehirlerinde askerî kuvvetleri bulunmaktaydı. Fırat ve Dicle nehirleri arasında kalan ve *Sevâd* diye adlandırılan bölgede ise Farslılar yaşamaktaydılar. Farslılar herne kadar bu bölgede uzun bir zaman hüküm sürmüş olsalarda burada kalıcı olarak yaşama arzusunda olmamışlardı. Çünkü burası kendi kültürlerine uzak bir yapıya sahipti, bu yüzden sadece buranın zenginliklerinden faydalanmakla yetinmişlerdi. Sâsânîler, Irak'ta yaşayan Araplar ile diğer bölgelerde yaşayan Arapların birleşmesini önlemek için buradaki kabileler arasında sürekli ihtilaf çıkarmakta ve onları birbirine düşürmekteydi. Özellikle el-Uyûn ve el-Abar kabilelerinin üzerine çok kanlı hücumlar yapılmasına zemin hazırlamışlardı<sup>245</sup>. Nitekim daha önce bahsettiğimiz üzere Hîre şehri de, Arapların yayılmasını önlemek ve Arapları birbirine düşürmek için kurulmuş bir şehirdi. Fakat tüm bunlara rağmen Hîre şehri neticede Arapların toplanma merkezi olmuştur. Böylelikle Irak'taki Araplar ile Arap Yarımadası'nda kalan Arapların birbirleriyle olan ilişkileri İslam'ın bu bölgeye gelmesine kadar 17/638 devam etmiş ve Nitekim İslam futuhatı bu Arapların desteğiyle gerçekleşmiştir<sup>246</sup>.

Ahvaz civarında da tıpkı diğer doğu Arap mntıklarında (Bahreyn, Umman) olduğu gibi eski dönemlerden itibaren birçok Arap kabilesi yaşamıştır. İslam'dan önceki dönemlerde Beni Hanzala kabilesi en eski kabilelerden biri sayılmakta olup bunlar Ahvaz'da yaşamışlardır. Sonradan ise bu bölgeye Beni Kâb, Beni Nemr, Beni Kelb, Beni Esed, gibi birçok kabile göç etmiştir. Sonraki dönemlerde de bu hicretlerin arkası kesilmemiş ve Temim, Ehlafl, Beni Taraf gibi başka kabilelerde gelerek burayı iskân etmişlerdir<sup>247</sup>.

Sâsânîler 241 yılında bu bölgeye girerek burayı işgal etmiş ancak bu durum kabileler üzerinde pek fazla olumsuz bir tesir oluşturmamıştır. Çünkü buradaki kabileler

---

Hamevî, *a.g.e*, c. I, s. 305-306; Belâzûri, *Fütûh*, s. 351, 352, 411; Ya'kûbî, *Kitabu'l-Buldan*, s. 20; İbnü'l Esîr, *a.g.e*, c. II, s. 362.

<sup>245</sup> Bekrî, *Mu'cem*, c. I, s. 112-113.

<sup>246</sup> Geniş bilgi için bkz; Abdulhalik Bakır, *Hîre*, s. 127 vd.

<sup>247</sup> Hamevî, *a.g.e*, c. I, s. 347.

ticâretleriyle yine meşgul olup Sâsânî devletine tabi olmaksızın bağımsız olarak yaşamaya devam etmişlerdir. Örneğin Ahvaz'daki kabilelerin reisleriyle, Sâsânîlerdeki kabilelerin reisleri Melik diye adlandırılmaktaydı. Buda gösteriyorki bu kabileler yaşadıkları yerleri kendileri idare ediyor ve herhangi bir devlete bağımlı olarak yaşamıyorlardı. İslam'ın gelişinin ardından mustakil olarak yaşayan bu kabileler İslam fetihlerinde çok büyük rol oynamışlardır<sup>248</sup>.

Umman'la, Körfezin doğu sahillerinde yaşayan Arap kabileleri arasında çok büyük bir ilişki vardı. Bu da gösteriyorki bu bölgeye gelen Arap kabilelerinin çoğu Umman'dan buraya göç etmiştir. Ancak Farslıların daha sonra bu kabileleri bu bölgelerden (Bahreyn, Umman) çıkararak Fars iklimine taraf götürdükleri ve denizcilikten oldukça iyi anlayan bu kabilelerin denizcilik tecrübesinden faydalandıkları bilinmektedir. Örneğin Sâsânî hükümdarı II. Sabur, Basra Körfezi'nin batı sahillerine hücum ederek buradaki Arap kabilelerinden olan Tağlib, Bekr b. Vail, Beni Hanzala... gibi kabileleri Kirman'a götürdü. Ancak Sâsânîlerin bu kabileleri yerlerinden taşıma siyaseti beklenen neticeyi göstermedi ve tam aksine tesir ederek daha sonra birçok Arap kabilesinin buralara gelip, Fars ve Mekran'a yerleşmelerine ve sayılarının oldukça artmasına neden oldu<sup>249</sup>.

Basra Körfezi'nin doğu sahillerine doğru olan göçler daha ziyade Ezd kabilesine mensup olan ve Cülendâ'ların evlatları sayılan el-İmaralılara aittir. Cülendâ'lar, İslamdan önceki dönemde Basra Körfezi'nin doğu sahillerinde yaşamış ve bu bölgede büyük yer kaplayarak nüfuzlarını burada dörtyüz yıl boyunca sürdürmüşlerdir. Cülendâ'lar, körfezi koruyarak denizcilikle uğraşmakta ve bu bölgeye gelen tüccarlardan vergi almaktaydılar<sup>250</sup>.

Ezd kabilesinden, doğu sahillerine giden aileler ve Fars'da yaşayan kabileler, Beni Kays ve es-Sefak ailesi olup bu kabileler Fars'ta oldukça büyük bir nüfuza sahipti<sup>251</sup>.

Arap Yarımadası'nın doğu sahilinde kalan körfez bölgesi, İslamdan önceki dönemde puta tapıcılığıyla ünlüydü. Arap Yarımadası'na puta tapıcılığı ilk kez sokan kişinin ise Amir b. Lahi olduğu rivayet edilmektedir. Bunun akabinde körfezdeki birçok kabilenin bu kişiye uyararak puta tapmaya başladığı ve özellikle de bu kabilelerin başında

<sup>248</sup> Tonsend, *a.g.e.*, s. 24-25.

<sup>249</sup> Tonsend, *a.g.e.*, s. 25.

<sup>250</sup> Belâzûrî, *Fütûh*, s. 110-112.

<sup>251</sup> Hemdânî, *a.g.e.*, s. 138.



Temim ve Mazar kabilelerinin olduğu zikredilmektedir. Başta Kureyş kabilesinin saygı gösterdiği Menat olmak üzere bunun yanı sıra Lat putuna ibadet etmek, körfez kabileleri ve özellikle de Temim kabilesi arasında yaygındı<sup>252</sup>.

İbn Hazm, Şems isimli bir putun, Temim ve Mazariye kabilelerinin putu olduğunu ve yine Temim kabilesine ait bir başka putun bulunduğu ve bunun adının da Rida olduğuna işaret etmektedir. Yine bir diğer kabile olan Ezdliler'in ise Nacir adlı putları bulunmaktaydı. Bekr b. Vail ve Tağlib kabilesi ise, Aval ve Muhrik isimli putlara tapmaktaydılar<sup>253</sup>. Günümüzde Aval ve Muhrik adlarının, Bahreyn sınırları içinde bulunan iki ada için halen kullanılıyor olması oldukça ilginçtir.

Irak'ın güney taraflarında ve Hîre mıntıkasında, Aramiler ve Nebatlılar arasında yayılmış olan Hristiyanlık, Basra Körfezi'nin kuzeyinde yaşayan Araplar arasında da ilgi gördü. Ancak Hristiyanlık sadece körfezin kuzey tarafıyla sınırlı kalmayıp, Bahreyn ile Arap Yarımadası'nın diğer bölgelerine de uzandı. Örneğin İbn Sad'ın rivayet ettiğine göre, beni Temim Hristiyanları arasında bir Psikopos bulunmaktaydı<sup>254</sup>. Yine İbnü'l Esîr'in naklettiğine göre, Bahreyn'in Hacer şehrinde olan bir Hristiyan Rahip, İslam'ın gelişinin ardından Müslüman olmuştur<sup>255</sup>.

İbni Hazm'ın yapmış olduğu mübalağalı bir başka rivayete göre ise, Haliç mıntıkasında Hristiyanlık oldukça yaygındı. Özellikle bunlar arasında İyad, Rabia, Bekr b. Vail, Tağlib<sup>256</sup>, Nemr, Abdu'l-Kays, kabilelerinin hepsinin Hristiyan olduğu ve yine Gassan, Necranda'ki Beni Haris b. Kab ve Tenuh kabilesinin tamamıyla Hristiyan olduğunu, Kelb kabilesinin birçoğunun, Hîre'de oturan Temim, Lahm ve diğer kabilelerin ise hepsinin Hristiyan olduğunu söylemektedir<sup>257</sup>.

İbni Hazm'ın, Necran<sup>258</sup>, Hîre ve Biladu'ş-Şam (Suriye) Arapları arasındaki Hristiyanlığın yaygın olduğuna dair vermiş olduğu bilgilerde herhangi bir abartı yoktur. Ancak bu bölgeler dışındaki beldeler hakkında vermiş olduğu bilgileri destekler herhangi başka bir kaynak bulunmamaktadır. Dolayısıyla İbn Hazm'ın Körfez

<sup>252</sup> Hişam b. Muhammed el-Kelbî, *Kitâbu'l-Asnâm* (thk. Ahmed Zeki), Kahire, 1924, s. 42.

<sup>253</sup> Ebu Muhammed Ali b. Ahmed İbn Hazm (456/1064), *Cemheretü Ensâbi'l-'Arab* (thk. Abdusselam Harun), Kahire, 1981, s. 481.

<sup>254</sup> Ebu Abdillah Muhammed İbn Sa'd (230/844), *et-Tabakatu'l Kübrâ*, c. I, Beyrut, 1985, s. 161.

<sup>255</sup> İbnü'l Esîr, *a.g.e.*, c. II, s. 342-343.

<sup>256</sup> Bu kabile Bizans'a yakın olması sebebiyle mensupları din olarak Hristiyanlığı seçmişlerdi. Kalkaşandî, *Nihâyetu'l-Ereb*, s. 176.

<sup>257</sup> İbn Hazm, *a.g.e.*, s. 481.

<sup>258</sup> Yemen'e bağlı bir eyalettir. Bkz; Hamevî, *a.g.e.*, c. V, s. 308 vd.

mıntıkasıyla ilgili vermiş olduğu bilgiler abartılı olup, özellikle bu bölgedeki kabileler arasındaki Hristiyanlık denildiği kadar yaygın değildi.

Ya'kûbî, Beni Temim kabilesi içinde olan Hristiyanları zikrederek, onların çoğunluğunun İmrul Kays b. Menat oğullarından olduğunu belirtmektedir<sup>259</sup>. Yine körfez mıntıkasında yaşayan Beni Tağlib, Tenuh ve Lahm kabilelerinde Hristiyan olduğu zikredilmektedir<sup>260</sup>.

İslam'ın ilk yıllarında, Yahudilerden bir grup Bahreyn'de yaşamaktaydı. Bunu el-Munzir b. Sava ile Hz. Muhammed (s.av) arasındaki mektuplaşmalardan anlıyoruz. Munzir b. Sava, Hz. Muhammed'in mektubuna vermiş olduğu cevapta; *“Hacer ahalisine yazmış olduğun mektubunu okudum, onlardan bir kısmı İslam'ı sevdi ve Müslüman oldular, bir kısmı ise bunu hoş karşılamayarak yüz çevirdiler, benim toprağında Yahudiler ve Mecusiler de bulunmaktadır, ne yapmam gerektiği konusunda bana emrini bildir.”* Hz. Peygamber ise buna karşı yazmış olduğu mektubunda, Yahudilik ve Mecusiliğe devam edecek olanlardan cizye almasını buyurmuştur<sup>261</sup>.

Körfez Arapları, Umman, Bahreyn ve Irak'ın güneyinde, İranlılar ile komşu oldukları için, onların bir kısmının Mecusiliğe meylederek ateşe taptıkları bilinmektedir. Özellikle Temim kabilesinden olan, Zurare b. Ades et-Temimi ve oğlu Hacib b. Zurare ile el-Akra b. Habis ve Ebu Sevt adlı kişiler, Mecusi Araplar'ın ileri gelenlerindendir<sup>262</sup>.

Belâzûrî'nin haber verdiğine göre ise, Hacer Mecusileri, Âla b. Hadramî'yi iyi karşılayıp, başları için cizye vermeyi, toprakları için ise haraç vermeyi kabul etmişlerdi<sup>263</sup>. Bütün bunlardan anladığımız kadarıyla, körfez bölgesinde İslamdan önce başta puta tapıcılık olmak üzere bunun yanı sıra Hristiyanlık, Yahudilik ve Mecusilik bulunmaktaydı. Ancak tüm bu inançlar İslam'ın gelmesinden sonra her ne kadar tamamıyla ortadan kalkmış olmasa da bu bölgedeki esas güç kısa bir süre içerisinde İslam dini üzerine şekillenmiştir.

### 1.5.Basra Körfezi'nde Sâsânî-Bizans Çekişmeleri

İslam'ın ortaya çıkmasının hemen sonrasına rastlayan dönemde, Arap kabilelerinin körfez bölgesindeki yapılanmaları, dünyada siyasî ve iktisadî yönden

<sup>259</sup> Ya'kûbî, *Tarihu'l-Ya'kûbî*, s. 257.

<sup>260</sup> Kalkaşandî, *Nihâyetu'l-Ereb*, s. 176 vd.

<sup>261</sup> İbn Sa'd, *Tabakat*, c. I, s. 263.

<sup>262</sup> İbni Kuteybe, *el-Ma'arif*, (thk. Servet Ukkâşe), Kahire, 1969, s. 266.

<sup>263</sup> Belâzûrî, *Fütûh*, s. 114-115.

hâkimiyet kurmak isteyen Bizans ile Sâsânîler arasında çok ciddi çekişmelerin yaşanmasına sebep oldu<sup>264</sup>.

Sâsânî ailesinin Miladî 226 yılında yönetimi ele geçirmesinin ardından Farslılar, kendi topraklarının bir kısmına geri dönmek istediler. Ancak tam bu dönemde Basra Körfezi'nin Fars sahilleri boyunca Araplar güçlü bir yönetim oluşturmuşlardı. Bizans imparatorluğu (Doğu Roma İmparatorluğu) ise bu dönemde, Akdeniz'den itibaren doğuda kalan bölümünde önemli bir merkez oluşturarak, Roma imparatorluğundan ayrılma çabası içerisindeydi. Nitekim Milâdî 395 yılına gelindiğinde Roma imparatorluğu Batı ve Doğu Roma (Bizans) olmak üzere ikiye ayrılarak Doğu Roma İmparatorluğu kendisine İstanbul'u merkez seçti. Bu kopuş zorunlu olarak Doğu Roma İmparatorluğunun (Bizans) doğuda kalan kısmının Sâsânîler'le komşu olması sonucunu doğurdu<sup>265</sup>. Neticede bu iki güç, körfezin cezbedici ticarî canlılığı ve denizcilik faaliyetleri nedeniyle bölgenin kontrolünü ele geçirmek için birbirlerine karşı üstünlük yarışına girdiler. Bu durum ise Sâsânî ile Bizans arasında Basra Körfezi'nin tüm bölgelerini içine alacak ciddi mücadelelerin yapılmasına neden oldu<sup>266</sup>. Ancak yapılan bu mücadeleler her ne kadar bizim için geçmişten günümüze bölgenin önemi için bir tablo ortaya koysa da; körfez ticâreti için tehlikeli sonuçlar doğurdu. Öyle ki bu mücadeleler, ileriki dönemlerde körfez bölgesinde İslami bir devletin gücünü tesis etmesinin temelini oluşturdu. Sâsânîler ile Bizans arasında ki çekişmenin<sup>267</sup> bölge insanı

<sup>264</sup> Askerî, *a.g.e.*, s. 42.

<sup>265</sup> Adevî, *ed-Devletü'l İslamiyye*, s. 5-7; Freeman, *a.g.e.*, s. 578-590; Askerî, *a.g.e.*, s. 43.

<sup>266</sup> Askerî, *a.g.e.*, s. 43; Suleyman Huzayyin, *Arabian and the far East*, Kahire, 1942, s. 131.

<sup>267</sup> Sâsânî devletinin Hind Okyanusu üzerinde ticarî tekeli oluşturması, Bizans ile aralarında önemli bir rekabetin kapısını aralamıştır. Nitekim Hind Okyanusu üzerindeki Uzakdoğu ticâretinde Sâsânîlerin tartışmasız bir üstünlüğü vardı. Bizans'ın Ermenistan üzerindeki egemenliğini kaybetmesi ile birlikte Uzakdoğu ticâretinin önünün kesilmesinden dolayı Bizanslılar yeni bir yol arayışına girdiler. I. Hüsrev döneminde Bizans ile Sâsânî arasındaki Uzakdoğu ticâreti ile ilgili anlaşmazlıklardan dolayı, Sâsânî devletinin ticâret yollarını kapatmaları üzerine Bizanslılar müttefikleri olan Etiyopyalıları aracılığı ile Kızıldeniz-Hind Okyanusu ticâretini geliştirme yoluna gittiler. Bunun neticesinde 570 yılında Sâsânîler, içinde Türklerin de bulunduğu bir donanmayı Yemen üzerine yolladılar. I. Hüsrev hem Yemen ülkesini Bizanslıların müttefiki olan Etiyopyalılardan geri aldı, hem de Bizanslıların oluşturmak istedikleri yeni ticâret yolunu tıkayarak Bizans ekonomisini sekteye uğrattı. Deniz yoluyla Bizans'a ve oradan Avrupa'ya giden Çin ipeği Sâsânî ipeği üzerinde olumsuz bir etki bırakıyor ve Sâsânî ipeğinin değerini düşürüyordu. Böylece Sâsânîler hem Bizans ile Hindistan ve Çin arasındaki gemi trafiğini kontrol altına almış hem de kendi ipeğini korumuş oldu. Yemen'i işgal etmekle Babu'l-Mendeb deniz yolu trafiği artık Sâsânî kontrolü altına girmiş bulunuyordu. Bu gelişmeyle birlikte, Arap Yarımadası ticarî açıdan Sâsânî pazarı haline gelmiş ve bu Yarımada etrafındaki liman kentleri artık Sâsânîlerin kontrolüne geçmiştir. Nitekim Yemen, Umman ve Arap Yarımadası'ndaki limanların Sâsânî ticâretinde önemli bir yeri bulunmaktaydı. Bu durum Bizans'tan ziyade dönemin bir diğer devleti olan Göktürklerin ekonomisi üzerinde daha olumsuz bir etki yapmıştır. Çünkü Göktürkler, Çinlilerden ganimet olarak almış oldukları ipek ve ipek ürünlerini Soğdlu tüccarlar vasıtasıyla İran üzerinden Bizans'a ulaştırmaktaydılar. Sâsânîlerin zorluk çıkarması üzerine Türk ve Soğdlu tüccarlar Bizans'a yönelik ticarî faaliyetlerinde Hazar denizi güzergâhını kullanmaya başladılar. Sâsânî devleti, Arap Yarımadası üzerindeki kontrolü sayesinde

üzerinde meydana getirdiği huzursuzluk ve güvensizlik ortamı, Abbasîler dönemine gelinceye kadar devam etti ve bu da körfez bölgesi için çok büyük bir kayıp oldu. Abbasîler ile birlikte Basra Körfezi tekrar eski yapısına ve canlılığına kavuşarak adeta bu dönemde altın çağını yaşadı<sup>268</sup>.

Sâsânîlerin Basra Körfezi'ndeki coğrafi konumları, buradaki Arap yönetimlerinin ve güçlerinin onları çok çabuk bir şekilde vurmasına imkân sağlıyordu. Sâsânîlerin dağınık olan devlet yapısı, körfezin İran sahilleri boyunca Arap hâkimiyetinin buralarda yayılmasına zemin hazırladı. Bu nedenle Araplar; Ahvaz<sup>269</sup>, Kirman<sup>270</sup> ve Misan<sup>271</sup> bölgelerinde ciddi imaretler meydana getirdiler<sup>272</sup>.

Sâsânî kralı Erdeşir (216-240)<sup>273</sup>, yönetimde tek söz sahibi olabilmek ve devlet ekonomisini rahata kavuşturmak için gerekli çözümün, körfeze uzanan güney beldeleri boyunca bütün Arapları buradan çıkarmaktan geçtiğini savunuyordu. Yine kendi hâkimiyetini sağlayabilmek için körfezdeki diğer Arap kabilelere de boyun eğdirmek gerektiğini düşünüyordu. Bu amaçla düşüncelerini uygulamak için büyük askerî hamleler gerçekleştirdi. Özellikle körfezin Fars (İran) sahilleri boyunca dizili olan Arap kabilelerine siyasî baskılarda bulundu. Neticede Erdeşir, Fars sahillerindeki Arapların kendisine boyun eğmesini sağladı. Böylece Sâsânî devletinin birliğini sağlamış oldu<sup>274</sup>.

Erdeşir bu başarısıyla körfezin idaresini Arapların elinden söküp aldı. Daha sonra Bahreyn, Umman ve Basra Körfezi'ne sahip olabileceği bir donanma kuran Erdeşir, içindeki kiniyle hareket edip, Araplara oldukça zalim davrandı. Nitekim Ahvaz ve Misan (Messene) Arap krallarını mağlup edip öldürdükten sonra körfeze yerleşti ve

---

Kızıldeniz, Umman Denizi ve Hind Okyanusu deniz ticâreti trafiğini tam olarak kontrol altına almayı başarmışlardır. Kızıldeniz üzerinde bulunan limanlar ve özellikle Mısır limanları Uzakdoğu'ya yapacakları seferler için artık Sâsânî denetiminden geçmek zorunda kalacaklardı. Bkz; Ahmet Altungök, *Sâsânî Devleti*, s. 237. Ayrıca bkz; Hakkı Dursun Yıldız, *İslamiyet ve Türkler*, İstanbul, 2000, s. 25; Lombard, *a.g.e.*, s. 103; Frank Caso, *a.g.e.*, s. 52; Hourani, *a.g.e.*, s. 44; Benjamin-Karen Foster, *a.g.e.*, s. 179; Malekandathil, *a.g.e.*, s. 4.

<sup>268</sup> Askerî, *a.g.e.*, s. 42 vd.

<sup>269</sup> Güneybatı İran'da Huzistan Eyaleti'nin merkezidir. Hamevî, *Mu'cem*, c. I, s. 347, Mustafa L. Bilge, "Ahvaz", *DİA*, c. II, s. 192.

<sup>270</sup> Kirman, Fars ile Mekran arasındaki bölgeye verilen isim olup burada birçok kent bulunmakta idi. Bu kentler: el-Kafs, el-Bâruz, el-Merâh, el-Balûs, Ceyrefet, yörenin yönetim merkezi olan es-Sirecan, Hezûrkent, Lâfes ve Demendan kentleridir. Ekonomisi, büyük ölçüde tarıma dayanan Kirman, geniş bir tarım havzasına ve büyük sulama kanallarına sahipti. Buradan elde edilen haracın yıllık 30.000.000 dirheme ulaştığı söylenmektedir. Yine bu bölgede, özellikle Demendan kenti civarında başta altın, gümüş, demir ve bakır olmak üzere birçok maden bulunmakta idi. Hemedanî, *Muhtasarı Kitâbu'l-Buldân*, s. 413-414. Ayrıca burada diğer İran kentlerinde olduğu gibi birçok dokuma merkezi bulunmakta ve sarık, mendil, taylesan ile değerli elbiseler üretilmekteydi. Makdisî, *a.g.e.*, s. 354.

<sup>271</sup> Guleb, *a.g.e.*, s. 189; Haşimi, *Halîci'l-Arabî*, s. 8-9.

<sup>272</sup> Cevad Ali, *a.g.e.*, c. II, s. 638; Hişab, *İran fi Ahdi's Sâsânîyyîn*, s. 75.

<sup>273</sup> Altungök, *a.g.e.*, s. 28 vd.

<sup>274</sup> Şakir, *a.g.e.*, s. 52-54; Hişab, *a.g.e.*, s. 77; Altungök, *a.g.e.*, s. 47 vd.

ardından da Bahreyn’de birçok insanı katletti. Tüm bunların ardından ise Bahreyn’de kendisi için bir şehir inşa etti<sup>275</sup>.

Taberî’nin zikrettiğine göre Erdeşir, Hîre bölgesinde de yönetimini kuvvetlendirdi ve Arapları kontrolü altına aldı. Siyasî ve askerî hâkimiyet sayesinde, körfezin ticarî menfezlerine hâkim olarak bu bölgedeki Arapları kendine boyun eğdirdi. Taberî, Amr b. Adiyî’yi (el-Hîre’yi ilk defa baş şehir yapan kişidir)<sup>276</sup>, emirlerini yaptıran bir zorba, iyi bir savaşçı ve bolca ganimet toplayan biri olarak tanımlamakta ve Erdeşir b. Babek başa gelinceye kadar, Amr b. Adiyî ve Iraklıların birbirlerine üstünlük sağlayamadıklarından söz etmektedir. Ancak Erdeşir’in başa geçmesi ile birlikte Sâsânî devleti Basra Körfezi’nin tüm bölgelerini ve ticarî menfezlerini ele geçirdi<sup>277</sup>. Erdeşir’in gelmesiyle birlikte Sâsânîlerle, körfez Arapları arasında oldukça şiddetli bir mücadele dönemi başladı. Bu mücadelenin ana sebebi ise körfezin sularına, ticarî yollarına ve özellikle de Fırat nehrinin batı taraflarına sahip olabilmektir. Yapılan mücadeleler sonucunda Araplar, körfezin Fars sahillerindeki üstünlüklerini ikinci bir kez ele geçirmeyi başardılar. Öyle ki bu başarının ardından Araplar, Sâsânîlerin iç siyasetinde de etkili bir konuma geldiler. Fırat’ın batısında yerleşmiş olan Araplar, körfezin bütün sahillerinde kendi kavimlerinden olan Arapları yerleştirmeyi başardılar. Irak’ın güneyini ele geçiren bu kabileler, körfezin ticarî menfezlerinde Farslılarla (Sâsânîler) birlikte söz sahibi oldular<sup>278</sup>.

Arapların yönetimdeki güçleri, II. Şapur (309–379)<sup>279</sup> başa geçtiğinde körfezin pek çok farklı bölgesine kadar uzanmıştı. II. Şapur, Erdeşir’e benzer askerî hazırlıklar yaparak, Arapların körfezdeki hâkimiyetine son vermeyi istiyordu. İlk olarak Fars sahillerindeki Araplara boyun eğdirdi ve ardından Ebraşehr (Nişâpur)<sup>280</sup> yöresini

<sup>275</sup> Ya’kûbî, *Târihu’l-Yakûbî*, s. 194; Cevad Ali, *a.g.e.*, c. II, s. 633; Şakir, *a.g.e.*, s. 52-54; Altungök, *Sâsânî Devleti*, s. 28, 29 vd; Askerî, *a.g.e.*, s. 44.

<sup>276</sup> Bakır, *Hire*, s. 130.

<sup>277</sup> Taberî, *Tarih*, c. I, s. 627; Cevad Ali, *a.g.e.*, c. II, s. 634; Askerî, *a.g.e.*, s. 45; Bakır, *Hire*, s. 130.

<sup>278</sup> Askerî, *a.g.e.*, s. 45. Bkz; Mes’ûdî, *Mürûc*, c. I, s. 254-255; Cevad Ali, *a.g.e.*, c. II, s. 656.

<sup>279</sup> Altungök, *Sâsânî Devleti*, s. 46.

<sup>280</sup> İran’ın kuzeydoğusunda bulunan bir şehirdir. Verimli ve düz bir araziye yayılan şehir, tarım ve ticâret yoluyla ülke ekonomisine büyük katkı sağlar. Nişâbur’un ismi Sâsânî hükümdarı I. Şapur’dan gelmektedir. Yâkût el-Hamevî bu şehri şöyle tanıtmaktadır; “önemli faziletleri bulunan büyük bir şehri olup, Erdemlilerin madeni ve âlimlerin kaynağı durumundadır. Dolıştığım memleketler arasında onun gibisine rastlamadım... Neysâbûr (Nişâpur) halkının içtikleri suyun büyük bir kısmı yerin altından gelen su boruları ile sağlanır; bunun için yerin altında çukurlar hazırlanmıştır; bu nedenle su yerin altındadır ve fazla tatlı değildir. Burayı bol meyveli ve ürünlü gördüm. Müslümanlar burayı Hicrî 31. Yılda Abdullah b. Âmir b. Kureyz idaresinde, Osman b. Affan (r.a) döneminde barış yoluyla fethetmişlerdir”... Hamevî, *Mu’cem*, c. V, s. 382-383. Ayrıca bkz; Kazvinî, *Âsâr*, s. 473.

denetimi altına aldı. Daha sonra Erdeşir<sup>281</sup> sahillerindeki halk ona boyun eğdi. Farslı savaşçılar ile birlikte Bahreyn'e yönelen ve buradaki halkın büyük bir kısmını kılıçtan geçiren Şapur, özellikle Bahreyn şehirlerinden olan Hecer'de<sup>282</sup> ikamet eden ve yöreyi tamamiyle kendi kontrolü altına almak isteyen Abdülkays Araplarına karşı büyük kıyımda bulundu<sup>283</sup>. Bunların ardından, Arapları tamamen yok etmek isteyen Şapur, ordusunu Yemameye yönlendirdi. Çünkü suların kabarmasıyla birlikte bölgedeki tatlı su kuyuları kapanmış ve bu bölgede yaşayan Araplar zor duruma düşmüştü. Bunu fırsat bilen Şapur, bu bölgedeki Arapları tamamen yok etmek için onları Hicaz'daki Yesrib tepelerine kadar takip etti<sup>284</sup>. Şapur'un, Araplara karşı izlemiş olduğu bu zalimce tutum, onun tarihte Şapur *zülektaf* (omuzlar sahibi) lakabıyla anılmasına neden oldu<sup>285</sup>. Zira Şapur yakalamış olduğu esirlerin omuzlarını deldirerek halkalar taktırmış ve bu esirlerin hepsini halkların içerisinde geçirmiş olduğu zincirlerle birbirine bağlamıştır<sup>286</sup>.

II. Şapur'un bu cinayetleri nedeniyle insanların ondan ne denli korktuğuna dair Mes'ûdî bir rivayet nakletmektedir; Şapur'un, Bahreyn'e girdiğinde tutsak ettiği Amr b. Murre adlı yaşlı Arap'la aralarında bir konuşma geçmişti: Amr b. Murre, II. Şapur'a kendisini tanıttıktan sonra, ona Arapları öldürmekteki bu kininin ve hırsının sebebini sorunca, şu cevabı almıştı:

*"Biz İran kralları bilgi birikimimizden ve bizden önceki büyüklerimizin bize verdiği haberlerden biliyoruz ki Araplar üzerimize yürüyecek ve kendi mülkümüzde bize galip geleceklerdir. Ben bunu engellemeye çalışıyorum"*<sup>287</sup>.

Şapur, daha sonra ordusunu alarak, Basra Körfezi'nin Fırat uzantısı boyunca yer alan ticâret noktalarına doğru harekete geçti. Bu esnada Fırat sahili boyunca yerleşmiş bulunan İyad kabilesi üzerine ani bir saldırı gerçekleştirerek, kabile savaşçıları daha ne olduğunu anlayamadan onların birçoğunu öldürdü, bir kısmını ise esir aldı<sup>288</sup>.

Rum imparatorluğunun sınırlarına kadar uzanan Basra Körfezi yollarını, Arapların elinden büyük bir vahşetle kontrol altına alan II. Şapur bununla yetinmeyerek, kendisinden kaçıp Rumların kontrolünde bulunan Dımaşk'a (Şam) sığınan Arapları bile

<sup>281</sup> Fars ülkesindeki önemli yerleşim yerlerinden olan Erdeşir, Basra Körfezi'nin doğu sahili boyunca uzanmaktaydı. Şirvan, Cur, Sirâf ve Feyruz gibi şehirler bu bölgenin sınırları içerisindeydi. Bkz; Hamevî, *Mu'cem*, c. I, s. 146.

<sup>282</sup> İstahrî, *Mesâlik*, s. 23.

<sup>283</sup> Altungök, *Sâsânî Devleti*, s. 47.

<sup>284</sup> Askerî, *a.g.e.*, s. 46.

<sup>285</sup> Mes'ûdî, *Mürûc*, c. I, s. 254; Taberî, *a.g.e.*, c. II, s. 57-60. Ayrıca bkz; Altungök, *a.g.e.*, s. 46 vd.

<sup>286</sup> Ya'kûbî, *Târihu'l-Yakûbî*, s. 198; Altungök, *a.g.e.*, s. 47.

<sup>287</sup> Mes'ûdî, *a.g.e.*, c. I, s. 256.

<sup>288</sup> Mes'ûdî, *a.g.e.*, c. I, s. 255; Askerî, *a.g.e.*, s. 47.

öldürmeye yeltendi. Çünkü o, Arapların ileride tekrar bir araya gelip, Basra Körfezi'ne ve körfezdeki ticâret yollarına sahip olarak Farslıları buradan kaldırıp atacıklarını düşünüyordu. Dönemin Rum imparatoru Julianus (361-363), Fırat üzerinde hem Arap ordu güçlerine destek vermek, hem de II. Şapur'dan intikam almak amacıyla bir donanma hazırladı ve Arapların Sâsânî başkentine kadar akınlarda bulunmalarını sağladı<sup>289</sup>. Fırat'ın batısında yerleşmiş olan Arap kabilelerinin reisleri, imparator Julianus'a bu desteğinden dolayı büyük bir sevgi besleyerek "*Arapların Kralı*" unvanını verdiler. Ancak Rum imparatoru daha sonradan Arapların kendi aleyhinde faaliyetler gerçekleştirdiğini görünce, II. Şapur ile bir antlaşma yaptı<sup>290</sup>. Bu antlaşmanın ardından, Körfez ticâret yollarının korunmasında Arap kabilelerinin önemini anlayan II. Şapur ise bu kabilelerle yakınlık kurdu. Daha önce kendisinden kaçarak Şam'a sığınan Arapların tekrar körfez bölgesine geri dönmeleri için onlara imkân tanıdı. Bu dönemden sonra II. Şapur, körfez ticâretine sahip olabilmek için, Araplar üzerinden siyaset gütmeye başladı. Ancak II. Şapur her ne kadar Araplara bu tür müsamahalar gösterse de biryandan da onları farklı bölgelere yerleştirerek önceki yurtlarından kopardı ve böylece onların tekrar bir araya gelerek büyük bir güç olmalarını engelledi. Örneğin, Bahreyn'i elinde tutan Tağlib kabilesinin bir kısmını Darin<sup>291</sup> mıntukasına, bir kısmını ise el-Hat<sup>292</sup> bölgesine yerleştirdi. Yine, Bekr b. Vail kabilelerinden bir kısmını Kirman'a, Beni Hanzala kabilesini, Fars sahillerindeki Ahvaz bölgesinin el-Remliyye mıntukasına, Abdülkays ile Temim oğullarından bir kabileyi ise Basra Körfezi'nin Arap sahillerinde yer alan Hecer (Bahreyn) şehrine nakletti<sup>293</sup>.

Şapur, Basra Körfezi'nin ticarî bağlantılarına sahip olma siyasetini Irak yönünde gerçekleştirdi. Nitekim Şattu'l-Arap yakınlarında Feyruz Şapur kentini kurarak burada Arap kabilelerini ikamet ettirdi. Daha sonra bu şehre, kasten Arapça Enbâr ismini

<sup>289</sup> Ya'kûbî, *a.g.e.*, s. 198; Warren T. Treadgold, *A History of the Byzantine State and Society*, California, 1997, s. 61; Askerî, *a.g.e.*, s. 47.

<sup>290</sup> Cevad Ali, *a.g.e.*, c. II, s. 643.

<sup>291</sup> Farsça eski manasına gelen Darin, Bahreyn'in en meşhur limanlarından biriydi. Denizde olan bu adanın, sahile olan uzaklığı bir gün bir geceydi. Bu liman şehri özellikle Hindistan taraflarından getirilen Misk ve İtriyat çeşitleri ile adını duyurmuştu. Hamevî, *Mu'cem*, c. II, s. 432. Ayrıca geniş bilgi için bkz; Hammad Muhammed b. Seraî, *el-Alâkatu'l-Hadâriye Beyne Mıntıkati'l-Halicî'l-Arabî ve Şibhi'l-Kârretî'l-Hindiyye ve Cenubî Şarkî Asyâ*, Riyad, 2006, s. 39-41.

<sup>292</sup> Bahreyn'de bir ada olup, özellikle bu şehre nisbet edilen mızraklarıyla ün salmıştı. Lebîd İbrahim, *a.g.e.*, s. 629.

<sup>293</sup> Taberî, *Tarih*, c. II, s. 75; Cevad Ali, *a.g.e.*, c. II, s. 640. Askerî, *a.g.e.*, s. 47-48.

vererek Arapların bu şehri sahiplenmesini sağladı. Bu şehir gerçektende kısa zaman içinde her bakımdan (yiyecek, içecek, silah... vb) bir ambar haline getirildi<sup>294</sup>.

Gerek Enbâr şehri ve gerekse de Şapur'un desteklemiş olduğu diğer şehirler, körfez ticâretinde payı olan önemli merkezler haline geldi. Nitekim Şapur körfezde yaşayan Arapların, gemilerin yüklenmesinde ve ticarî eşyaların Fars gemileriyle nakledilmesinde pay almalarının; Hindistan, Seylan<sup>295</sup>, Arap Yarımadası ve Irak bağlantısının sağlanması için vazgeçilmez bir zorunluluk olduğuna kanaat getirdi. Bu nedenle körfezdeki ticarî yolların güvenliğini sağlamak amacıyla önemli bir Sâsânî donanması oluşturdu<sup>296</sup>.

II. Şapur yönetiminin sona ermesinin ardından, Arap kabileleri körfezin ticâret yolları üzerindeki eski konumlarını tekrar kazanma çabasına girdiler. Çünkü Araplar bu bölgedeki güçlerinin ve konumlarının farkındaydılar. Eyâd kabileleri, Fırat'ın batısındaki topraklarına tekrar geri dönerek kardeşleri Bekr b. Vail kabilesine katıldılar. Mes'ûdî, Eyâd kabilesi şairlerinden birinin; *“Toprağa, atlara ve her türlü nimete de sahibiz”* diyerek kendi kabilesinin servet ve zenginliğini dile getirdiği şiirinde, II. Şapur'a rağmen ne kadar rahat hareket ettiklerini ifade etmektedir<sup>297</sup>.

Körfez bölgesindeki Farslı yöneticiler, buranın kontrolünü tekrar ele geçiren Araplara karşı büyük bir sevgi besliyorlardı. Çünkü merkezdeki yönetimin iç işlerine müdahale edebilme ve kendi aleyhlerinde alınacak olan birtakım kararların önüne geçebilme fırsatını ancak bu Arapların gücü sayesinde yakalıyorlardı. Kaynakların zikrettiğine göre, Hîre hükümdarlarından I. Munzir (418–462), Sâsânî yönetimine karşı zıt tutumuyla bilinen Behram Gur'a yardım edince, dönemin Kisra'sı bunu engellemek için harekete geçmişti<sup>298</sup>.

Sâsânîler, körfez Araplarıyla olan derin ilişkileri sayesinde; hem kendi nüfuzlarındaki bölgelerin iç işlerine müdahale edilmesinin önüne geçtiler, hem de

<sup>294</sup> Cevad Ali, *a.g.e.*, c. II, s. 640–644.

<sup>295</sup> Hindistanın güneydoğu ucunda Hind Okyanusu üzerinde bulunan bir adadır. Doğu Afrika ve Güney Asya arasında, okyanus yolunun üzerinde bulunduğu için tüccarların tabii bir uğrak yeri olmuştur. Ülkenin târihi M.Ö. 3000 yıllarına kadar uzanmaktadır. Adanın ilk olarak ismi Yunanca “Bakır renkli” demek olan Toprobane idi. Arap fetihlerinden sonra, Arapça “Beklenmedik şeylerin ülkesi” anlamına gelen Serendip denildi. Sonraları 1972 yılına kadar kullanılacak olan Seylân ismini aldı. Bu târihten itibaren “Debdebeli, şaşaalı ülke” anlamına gelen, Sri Lanka, ülkenin bugünkü resmî ismi oldu. Kaynaklarda, bütün insanların babası olan Hz. Âdem aleyhisselâmın, Allahü teâlâ tarafından, Cennetten bu (Serendip, Seylân, Sri Lanka) adaya indirildiği söylenmektedir. Bkz; Kazvîni, *Âsâr*, s. 43; Hurdâzbih, *Yollar ve Ülkeler*, s. 61; Hemedanî, *Muhtasar*, s. 10; Ya'kûbî, *Tarih*, s. 30; Mes'ûdî, *Mürûc*, c. I, s. 30-31; Taberî, *a.g.e.*, c. I, s. 121; Süleyman Hayri Bolay, “Adem”, *DİA*, İstanbul, 1988, c. I, s. 363.

<sup>296</sup> Askerî, *a.g.e.*, s. 42; Cevad Ali, *a.g.e.*, c. II, s. 639; Şakir, *a.g.e.*, s. 71; Ahmet Sami, *a.g.e.*, s. 42-45.

<sup>297</sup> Mes'ûdî, *a.g.e.*, c. I, s. 260-261.

<sup>298</sup> Taberî, *a.g.e.*, c. II, s. 71; Mes'ûdî, *a.g.e.*, c. I, s. 261; Askerî, *a.g.e.*, s. 49.



Bizanslıların karşısında bölgedeki önemli ticâret yollarının kontrolünü ellerinde tutmayı başardılar. Özellikle Hîre Arapları, Bizanslıların Şam bölgesindeki Arap kabilelerini kendi yönetimine almasını ve Basra Körfezi'nin ticarî bağlantılarına saldırmalarını engellediler. Şam'ın güneyinde yer alan Gassani<sup>299</sup> yerleşim yerleri Bizanslıların kontrolü altındaydı ancak Hîre'li yöneticilerin Gassan Araplarıyla yapmış oldukları antlaşma sonucu bölgedeki ticâretin kontrolünü ele geçirmek isteyen Bizanslılar bu emellerini gerçekleştiremediler. Bu antlaşmanın sonucunda doğu ticâretinin yegâne egemen gücü olan Farslılar (Sâsânîler), Akdeniz'in doğu ticâret bağlantısını kontrol altına aldıkları gibi Bizans ekonomisi üzerinde de söz sahibi oldular<sup>300</sup>.

Farslıların bölge üzerindeki hâkimiyetleri nedeniyle Bizans imparatorluğu, körfez bölgesinin dışında yeni ticâret yolları aramak mecburiyetinde kaldı. Bizans tüccarları bu yüzden Kızıldeniz ticâret yollarına göz koydular. Çünkü Kızıldeniz yolu hem Basra Körfezi'ne bir alternatif hem de Sâsânîlerin doğu ticâreti üzerindeki hâkimiyetlerini yok etmek için tek kurtuluş çaresiydi. Çok geçmeden Bizans imparatoru I. Justin (518–527), Kızıldeniz bölgesini ele geçirmek için önemli adımlar attı. Kral I. Justin'in bu adımları atmasında, Arap Yarımadası'nın güney ucunda bulunan Yemen Araplarıyla, bu bölgede hâkimiyet kurmak isteyen Yahûdilerin kışkırttığı Necran Arapları arasındaki iç mücadeleler etkili oldu. Bu mücadelelerin temel nedeni; Yemen'in Yahûdi asıllı hâkimi Zûnuvas'ın buradaki halklara dinlerini değiştirmesi hususunda baskı yapmasıydı. Himyer<sup>301</sup> (Yemen) Kral'ı Tubba' Esed Ebu Kerb, bir defasında Medine'yi ziyaret etti ve orada Yahûdilerle temas ederek, dinini değiştirip Yahûdi oldu. Beni Kurayza'dan (Yahûdilerin Medine'deki kollarından biri) iki yahûdi âlim yanına alarak Yemen'e geri dönen kral, böylece Yahûdiliği burada yaymaya başladı. Onun ölümünün ardından ise yerine geçen oğlu Zûnuvas, Necrân'ı (Arabistan'ın güneyinde hristiyanların en kuvvetli merkezlerinden biriydi) ortadan kaldırmak için hücum ederek oranın halkını Yahûdi olmaları için zorladı. Zûnuvas,

<sup>299</sup> Kahtâniler'in Kehlân koluna mensup olup, III. Yüzyıl başlarında Yemen'den Suriye'ye göç eden Arap kökenli Gassân kabilesi tarafından 200-636 yılları arasında kurulan Hristiyan Arap hanedanıdır. Hanedanlığın kurucusu ve ilk hükümdarı, Cefne b. Amr Muzeykiyâ b. Amr Mâüssemâ'dır. Bu beyliğin hükümdarları, Yemen Sebe uygarlığı ile Suriye ve Bizans uygarlığını kaynaştırarak mükemmel mimari eserler meydana getirmişlerdir. Onların bu çabaları sonucunda saraylar, evler, zafer takları, su kemerleri, kiliseler, hamamlar ve tiyatrolar inşa edilmiştir. Kasru'l Müşettâ ve Kasru'l Ebyaz anılan eserlerin en belirgin örneklerini teşkil etmektedirler. Bakır, *Hîre*, s. 119; Ahmet Ağırakça, "Gassaniler", *DİA*, c. XIII, İstanbul, 1996, s. 397-398.

<sup>300</sup> Askerî, *a.g.e.*, s. 50; Adevî, *a.g.e.*, s. 6-7.

<sup>301</sup> Kahtan'a dayanan Sebe' oğullarına bağlı bir kabile olup, Kabilenin atası Himyer b. Sebe'nin, Zeyd, Arîb, Mesrûh, Vâil, Umeyrkerib, Ersâ', Mürre, Dermâ adlarında sekiz erkek çocuğu vardı. Yemen'de hüküm süren et-Tebâbi'a kralları Himyer kabilesinden idiler. Abdulhalik Bakır, *Hîre*, s. 118.

Necran'ı ele geçirdikten sonra halkı Yahûdiliğe davet edince halk bu daveti reddetti. O da bundan dolayı birçok kimseyi, ateş dolu hendeklere atarak yaktı ve birçoğunu da katletti. Necran ahalisinden bir şahıs rivayete göre Rum (Bizans) Kayseri'ne gitti, yine bir başka rivayete göre ise Habeşistan Kralı Necaşi'ye giderek, bu zulmü ona anlattı. Birinci rivayete göre Rum Kayseri Habeşistan Kralına mektup yazdı. İkinci rivayete göre ise, Necaşi, Rum Kayseri'ne deniz kuvvetleri göndermesi için ricada bulundu. Sonunda Necaşi, Uryat isimli bir komutanın emri altında 70.000 askerî Yemen'e gönderdi. Zûnuvas öldürülerek Yahûdi hâkimiyeti ortadan kaldırıldı ve Yemen Habeşistan sınırlarına dâhil edildi. Böylece tüm bunların neticesinde Bizans tüccarlarının Kızıldeniz yoluyla Hindistan'daki doğu ticâret kaynaklarına doğrudan ulaşmalarını sağlayacak imkânlar sağlanmış oldu<sup>302</sup>. Kral Justin Habeşistanlılara, Hindlilerden özellikle ipek alarak bunları Bizanslı tüccarlara satmalarını ve böylece süreklilik arz edecek olan bir kâr elde etme görevini yükledi. Bu sayede Bizans mallarını Farslılara (Sâsânî) göndermek zorunda kalmayarak Kızıldeniz yolu üzerinden kendi ticâretlerini gerçekleştireceklerdi<sup>303</sup>.

Tüm bunların ardından Sâsânîler Basra Körfezi kanalıyla, Bizans ise Kızıldeniz üzerinden doğu ticâretini ele geçirebilmek için kıyasıya bir mücadeleye giriştiler. Her biri bir diğerini saf dışı bırakmak için Hindli yöneticilerle yakın ilişkiler kurup, ticarî bağlantılarını güçlendirmeye çalıştı. Özellikle Bizanslılar bu doğrultuda, doğu ticâretinde tek söz sahibi olabilmek için *Dînar*<sup>304</sup> adı verilen altın parayı kullandılar. Altın, değerli ve güvenilir olduğundan bölge tüccarları bu parayla ticâret yapma hususunda hırslandılar ve böylece Hind çarşılarında gümüşten yapılan Sâsânî dirhemlerinin<sup>305</sup>, altın dînarlar karşısında tutunabilme şansı kalmadı. Farslılar ise

<sup>302</sup> Askerî, *a.g.e.*, s. 50-51; Adevî, *a.g.e.*, s. 6-7; Hitti, *a.g.e.*, c. I, s. 97-98; Huzayyin, *a.g.e.*, s. 132-133; Taberî, *a.g.e.*, c. II, s. 80-85.

<sup>303</sup> Bekr, *a.g.e.*, s. 103; Muhammed Salim, *İzmihlalu'l-İmparatoriyyeti'r-Rumaniyye ve Sukûtuha*, c. II, Kahire, 1969, s. 427-428; Archibald Lewis, *el-Kuvval Bahriyye ve't Ticarîye fi Bahrul Mutevassıt*, (trc. Ahmed Muhammed İsa), Kahire, 1960, s. 52.

<sup>304</sup> İslam dünyasında da para birimi olarak kullanılan "dînar", Yunanca asıllı "denarius" kelimesinden türemiştir. İslam ülkelerinin daha ziyade batı bölgelerinde kullanılan dînar'ın, özellikle X. asırdan itibaren diğer İslam merkezlerinde ki kullanımı gittikçe yaygınlaşmıştır. En yakın rakibi olan drihem ile aralarındaki mübadele değeri 1'e 14 olmasına rağmen zaman ve mekâna göre bu oran 1'e 10 ilâ 1'e 15 arasında değişkenlik göstermiştir. Hasan İbrahim Hasan, *İslam Tarihi*, (çev. İsmail Yiğit) İstanbul, 1988, c. IV, s. 270, c. VI, s. 86; Halil Sahillioğlu, "Dînar", *DİA*, c. IX, İstanbul, 1994, s. 352-355; Walther Hinz, *a.g.e.*, s. 13; Hamidullah, *İslam Peygamberi*, c. II, s. 985-986.

<sup>305</sup> Bir ağırlık ölçüsü ve gümüş para birimi olan Dirhem, eski Yunan devletiyle ticarî münasebetler sırasında drahmi kelimesinden Farsça'ya, daha sonra oradan Arapça'ya geçmiştir. Gerek ağırlık gerekse para birimi olarak dirhem kullanılışı çok eskidir. Ağırlık birimi olarak Dirhem, metrik sisteme geçilmeden önce insanlar çeşitli ölçü birimleri için yabancı hardal tanesi, arpa veya buğday tanesi ve keçi boynuzu çekirdeği gibi tarım ürünleriyle insan vücudunun bazı organlardan (zira, kadem, kulaç...)

Hindistan yöneticilerini elde etmede Basra Körfezi'nin kendilerine olan yakınlığını kullanarak, doğu ticâretinin gerek deniz gerekse de kara yönünden Basra Körfezi sayesinde devam edebileceğini belirtmişlerdir. Hindli seyyah Kosmas, Milâdî altıncı yüzyılda bir Bizans ile Fars tüccarının Seylan kralının huzurunda kimin hükümdarlarının daha kudretli olduğu hakkında birbirleriyle münakaşa ettiklerini açıklamaktadır. Sonunda Bizanslı bu münakaşadan galip çıkmıştı. Çünkü Farslı tüccarın sadece bir gümüş para göstermesi karşısında, diğeri bütün dünyada rağbet bulan güzel bir Bizans altınını göstererek, Bizans'ın doğu ticâretindeki gücünü açıkça ortaya koymuştu<sup>306</sup>.

Yemende meydana gelen olaylar, ticarî dengenin Basra Körfezi lehinde bozulmasına neden oldu. Yemenliler, Bizanslılara yardım eden Habeşli yöneticileri Yemenden çıkarıp atmak için Seyf b. Yezen önderliğinde harekete geçtiler. Bu durumu Fırsat bilen Sâsânî kirasası Anu Şirvan, Basra Körfezi'nin Arap sahillerinden (M.S. 575) gönderdiği gemilerle Yemenlileri her bakımdan destekleyip Habeşli yöneticileri etkisiz hale getirmeyi başardı. Bunların ardından Yemen'e kendileri için bir yönetici tayin eden Farslılar, böylelikle doğal coğrafi sınırı Aden Körfezi'ne kadar uzanan Basra Körfezi<sup>307</sup> üzerindeki hâkimiyetlerini sağlamlaştırdılar<sup>308</sup>.

Sâsânîler kazandıkları zaferin ve Yemenlilerin yardım coşkusuyla adeta sarhoş olarak körfez Araplarıyla sürdürmeleri gereken dostane ilişkinin önemini unuttular. Böylece körfez Araplarına karşı gömmüş oldukları kinleri yeniden ortaya çıktı ve tekrar

---

faýdalanmışlardır. Dirhem ve miskalin ilk çağlardaki tanımı Bâbil'in, iki avuç dolusunu ifade eden ölçü birimi mene (manah) kadar götürülebilir. Bu ölçü 505 gr. olup altmışta birine şekel deniyordu. Lidya, Atina, Kıbrıs ve Kapudağı'nın (Cyziq) ilk altın paralan bu ağırlıkta (8,44 gr.) basıldı. Gümüş para darbedildiğinde bir birim altına karşılık 13 1/3 birim gümüş veriliyordu. Bu gümüş şekel İran'da stater ve Yunan'da tetradrachm (4 drahmi) sayılıyordu. Attik, Korent ve Eğriboz'da stater 8,72 gramdı. Bunun üçte biri kadar olan drahmi 2,91 gr. ile İslâm şer'î dirhemine ağırlığına çok yakındı. Şekel veya stater, Yunanlılar ile ticaret kolaylığı sağlaması için İranlılar tarafından kullanıldı, onlardan da Araplar'a geçti ve İslâm devletinin gümüş para birimi oldu. Dirhemine İslâm toplumlarında kullanıldığı bölge ve zamana göre ölçüsü değişmiştir. Geleneksel İslâm kaynakları şer'î dirhemi 14 kırat olarak nakleder. Dirhemine çeşitleri 20, 10 ve 12 kırat veya 8 ve 4 dânik\* takdir edilirken bunların ortalaması olan 14 kırat veya 6 dânik zekât nisabının hesabı için esas alınmıştır. Arap Yarımadası'nda tedavülün tartı esasına dayandığı anlaşılmaktadır. Mis-kal 20 ve dirhem 14 kırat kabul edilince aralarında daima 7/10 oranı mevcut olur. 7 miskal 140 ve 10 dirhem de yine 140 kıratdır. Dirhemine üst katları olarak nevât (çekirdek) 5 dirhem (14,85 gr.), neş veya nisfukıyye (kıyye) 20 dirhem (59,4 gr.), ukıyye 40 dirhem (118,8 gr.), 12 ukıyye bir ritl 480 dirhemdir (1425,6 gr.). Bkz; Halil Sahillioğlu, "Dimyat", *DİA*, c. IX, İstanbul, 1994, s. 369-371; Hamidullah, *a.g.e.*, c. II, s. 985-986.

<sup>306</sup> Bizans ile Sâsânî devleti arasında bir sikke antlaşması bulunmaktaydı. Buna göre Sâsânîler gümüş para darp edebiliyor, fakat altın para olarak Roma'nın solidus'unu kullanıyorlardı. Bu nedenle eskiden Rum eyaletleri olan İslam topraklarında altın para kullanılıyordu. Adam Mez, *a.g.e.*, s. 536; Archibald Lewis, *a.g.e.*, s. 54-55.

<sup>307</sup> İbn Rüste, *a.g.e.*, s. 87.

<sup>308</sup> Hitti, *a.g.e.*, c. I, s. 101-103; Askerî, *a.g.e.*, s. 51-52.

Araplardan kurtulma yollarını aramaya başladılar. Özellikle körfezin kuzeyine hâkim olan Hîre Araplarının yerleşim yerleri birinci hedef oldu ve buranın Arap yöneticisi Sâsânî kirasası tarafından öldürülerek onun yerine Farslı bir yönetici tayin edildi. Böylelikle hem körfezin kuzeyi hem de Dicle ve Fırat nehirlerinin güney kesimleri tekrar Sâsânîlerin kontrolü altına girdi. Bunun ardından Sâsânîler Basra Körfezi'nin hâkimi durumundaki Arap kabilelerine karşı toplu bir hücum siyaseti gütmeye başladı. Necid ile Basra Körfezi'nin Arap sahilleri boyunca uzanarak ta Fırat'ın güney vadilerine kadar inen bir bölgeye hâkim olan Bekr b. Vail kabilesi ise bu bağlamda ilk hedef oldu<sup>309</sup>. Böylelikle Körfez bölgesi bir kez daha Araplar ile Sâsânîlerin çekişmesine sahne oldu. İslam'ın doğuşuna kadar aynen devam eden bu durum, İslamiyet'in buradaki Araplara nüfuzlarını ve egemenliklerini süreklilik arz edecek bir şekilde geri vermesiyle son buldu<sup>310</sup>.

### 1.6. İslamın İlk Dönemlerinde Basra Körfezi'nde Ekonomik Mücadele

Coğrafi etkenlerin Basra Körfezi üzerinde, hem dünya denizciliği hem de ticarî yollar arasındaki konumunu belirlemesi bakımından büyük bir etkisi olmuştur. Arapların körfezde yaşayan bir toplum olmaları, beraberinde onların körfezdeki deniz ticâretinde ve bu bölgedeki kara ticâretinde söz sahibi olmaları imkânını doğurmuş, nitekim bu durum Abbasîler dönemine gelindiğinde daha da gelişerek onları doğudaki ticâretin efendileri yapmıştır. Körfezin ticarî bir merkez olmasının altında yatan en önemli sebeplerden biri hiç şüphesiz ki buranın Arap Yarımadası ile olan ilişkisi ve Arap beldelerini besleyecek olan beşeri göçler için bir geçiş noktası olmasını sağlayan coğrafi özelliğiydi.

Arap beldelerinin iç kısımları, belirli dönemlerde bir yerden ayrıлып diğer bir yere göçen bedeviler sayesinde doldurulmuştur. Bu göçebeler genellikle kendi bölgelerindeki iktisadî sıkıntılar sonucu, barınmak ve geçimlerini temin edebilmek maksadıyla, kendilerine komşu olan yakın yerlere büyük kabileler halinde göç etmekteydiler. Bundan dolayı pek çok topluluk Hilal'ul Hasib<sup>311</sup> diye adlandırılan bereketli topraklara göç ediyorlardı<sup>312</sup>.

<sup>309</sup> Hitti, *a.g.e.*, c. I, s. 123 vd.

<sup>310</sup> Askerî, *a.g.e.*, s. 53.

<sup>311</sup> Bkz; Wilson, *Persian Gulf*, s. 7- 23.

<sup>312</sup> Askerî, *a.g.e.*, s. 54-55; Hitti, *a.g.e.*, c. I, s. 25 vd.; İbrahim Ahmet Adevi, *el-Emeviyyûn ve'l-Bizantiyyûn*, Kahire, 1963, s. 18-19; Cevad Ali, *a.g.e.*, c. I, s. 240.

Bu göçebeler, körfezin bereketli topraklarından istifade etmeye can atıyor, ayrıca burada yetişen buğday, zeytin, hurma ve arpa gibi birtakım ürünler ise onların iştahlarını daha da kabartıyordu. Nitekim saymış olduğumuz bu ürünler bir bedevi için mutlu hayat sürebilmenin vazgeçilmez temel gıda maddeleriydi<sup>313</sup>. Bereketli Hilal bölgesini kendileri için bir vatan olarak gören göçebeler (bedeviler), sadece bu bölgenin zengin ve bol çeşitli ürünlerine değil, aynı zamanda bu bölgenin, kendilerini dünya nimetlerine kavuşturacak olan ticarî bağlantılarına da göz dikmişlerdi. Arap beldelerinden çıkan kabilelerin her biri doğuya doğru başlattıkları hicretleri esnasında, Bereketli Hilal bölgesinin ticarî bağlantılarına ve bu bölgedeki canlılığa -Buradaki ticarî bağlantılar ve canlılık ise Basra Körfezi ve özellikle bu bölgedeki Fırat, Dicle nehirleri sayesinde vücut buluyordu. Nitekim Basra Körfezi dışarıdan gelen ticarî malların naklini gerçekleştirirken, Fırat ve Dicle nehirleri ise Arap Yarımadası'na ve çevre bölgelere gönderilecek olan ticarî malların sevkiyatını üstlenmekteydi- şahit oldular. Böylece bu kabileler, hem körfeze hem de onun ticarî bağlantılarını kontrol edebilecekleri bölgeleri ele geçirdiler. Arap Yarımadası'ndan Basra Körfezi'ne doğru yapılan göçlerin en büyüğü Milâdî üçüncü asırda gerçekleşti. Böylece İslam'ın doğuşunun ardından Basra Körfezi'nde gelişecek olan denizcilik ve ticâret faaliyetlerinin temeli de bu dönemde atılmış oldu. Bu göçler ekseriyetle Ezd kabilesinin kolları tarafından gerçekleştirilmiştir. Böylece Basra Körfezi'nin sahilleri boyunca tek dil ve tek kavim esasına bağlı Arap merkezli bir gelişme meydana geldi. Bu göçler sonucunda Arap Körfezi'ne gelen toplulukların büyük bir kısmı ticâret ve denizcilik alanında körfezin ehemmiyetini fark etmişlerdi. Üçüncü asırda siyasî ve iktisadî nedenlerden dolayı Yemen'den göç eden kabileler, geri dönüşlerinde, Basra Körfezi ile ilgili vermiş oldukları bilgiler sayesinde Yemen'deki Ma'rib seddinin yıkılmasına zemin hazırlamışlardır. Bu Yemen kabileleri, Körfez bölgesi hakkında denizciliğe ve ticârete dair vermiş oldukları haberlerin doğuracağı sonuçları tahmin edebildikleri gibi, Körfez ticâretinin önemini de bilmekte ve ayrıca burayı merkez edinmenin kendilerine sağlayacağı yararın da hesabını yapmaktaydılar<sup>314</sup>.

Basra Körfezi'ne iltica eden bu Yemen kabilelerine, Arap Yarımada'sından gelen diğer kabilelerde eşlik edince, bu bölgelerdeki yaşam alanları daralmaya başlamıştı. Bu büyük insan göçü, İslam'ın doğuşuna kadarki Basra Körfezi'nin siyasî ve

<sup>313</sup> Adevî, *a.g.e.*, s. 11.

<sup>314</sup> Cevad Ali, *Tarîhi'l-Arab*, c. I, s. 548; Hitti; *a.g.e.*, c. I, s. 87 vd.

beşerî haritasını çizmiştir. Daha sonradan Abbasîler devrine gelindiğinde Bağdat'taki hilafet devletinin koruması altına giren bu kabileler, böylelikle bütün körfez sahilleri başta olmak üzere Fars beldelerine kadar uzanan geniş bir bölgede söz sahibi olma şansını yakaladılar. Yemen kökenli bu kabileler içerisinde el-Ezd<sup>315</sup> ismiyle meşhur olan kabile, öncelikle Umman<sup>316</sup> ve Bahreyn mıntıklarına, daha sonradan ise Basra Körfezi'ni hızlı bir şekilde geçip Fars sınırlarına ulaşarak burada kendi siyasî, iktisadî ve beşerî yayılmalarını gerçekleştirdiler. Arapların, Fars beldelerinin içlerine doğru uzanmalarına tek engel ise Zağros dağları ve burada konuşulan dil oldu<sup>317</sup>. Basra Körfezi'nin Fars tarafına düşen sahil kısmında ise Araplaşma devam etti. Böylece Araplar körfezin batı sahilleriyle, kuzey sahillerindeki var olma çabalarını sürdürdüler. Özellikle Fırat ve Dicle nehirlerinin bir araya gelerek Basra Körfezi'ne döküldüğü yer olan Şattü'l-Arap ve Arap Yarımadası'nın doğusunda bu mücadele daha yoğun bir şekilde yaşandı. Körfez bölgesine birbirlerinin ardısına gelen Arap kabileleri, aralarındaki düşmanlığı ve mücadeleyi bir kenara itip antlaşma yolunu seçtiler, çünkü bölgenin zenginliklerinden istifade edebilmenin yolu ancak birbirleriyle iyi geçinmekle mümkün olabilirdi. Kuzey Arabistan'ın orta kesimine yerleşmiş olan Tayy kabilesi, gerek denizcilik gerekse de ticarî faaliyetlerinde Araplara yönelik ticâret yapmayı benimsemişlerdi. Araplarla yaptıkları ticâret sayesinde ekonomik anlamda gelişen Tayy kabilesi mensupları Çin ve Hind halkı arasında oldukça meşhur olmuşlardı. Özellikle Tayy kabilesinin ismi, Çin ve Hind halkları arasında doğrudan ticâreti ifade eden bir kelime gibi algılanmaktaydı<sup>318</sup>.

Basra Körfezi'ne doğru yapılan ilk dönem göçlerde, rahat yaşama imkânı bulan göçmenler, Körfezin farklı bölgelerine doğru yayıldılar. Bu yayılmalar, özellikle Fırat ve Dicle nehirleri boyunca uzanan ticarî merkezlere yönelik oldu. Örneğin Bahreyn,

<sup>315</sup> İlk zamanlarda Yemen'de yaşayan Ezdliler, Ma'rib Seddi'nin yıkılmasından sonra çeşitli yerlere dağıldılar. Evs ve Hazrec kolu Yesrib'e; Huzâa kolu Mekke ve Tihâme'ye; Vâdia, Yahmed, Hizam kolları Umman'a; Mâsiha, Meydean, Lehb, Gâmid. Yeşkür ve Bank kolları Serât'a; Mâlik b. Osman ve Cezîme b. Ved-dâh kolu Irak'a; Cefne, Âl-İ Muharrik b. Amr b. Âmir ve Kudâa kolları ise Suriye'ye göç ettiler. III. yüzyılda Irak'a Fırat'ın batısına göç eden kol Bâbil harabeleri yakınında büyük bir çadır kenti kurdu. Daha sonra Hîre adını alan bu şehir Lahmîler'in başşehri oldu. Ezdliler'in bir kısmı ise zaman içinde Mısır, Filistin ve Endülüs'e yerleşmiştir. Bkz; Belâzûri; *Fütûh*, s. 20-22; Mustafa Fayda, *İslâmiyet'in Güney Arabistan'a Yayılışı*, Ankara, 1982, s. 20-23; İbrahim Ahmed, *Mu'cemü'l Müdüni'l-Kabâ'ili'l-Yemeniyye*, Kahire, 1963, s. 19-20; Hamidullah, *İslam Peygamberi*, c. I, s. 452, 505 vd; Çağatay, *Arab Tarihi*, s. 61-62.

<sup>316</sup> Belâzûri, *Fütûh*, s. 110 vd.

<sup>317</sup> Cevad Ali, *a.g.e*, c. I, s. 633.

<sup>318</sup> Cevad Ali, *a.g.e*, c. I, s. 31-32; Bekr, *a.g.e*, s. 191.

beşeri pek çok ihtiyacın karşılandığı önemli bir bölgeydi<sup>319</sup>. Bahreyn, ilerleyen dönemlerde Körfez ticâretinden en fazla fayda gören bölgelerden biri oldu. Nitekim Bahreyn'in bu kendine yeter oluşu Maad b. Adnan ve Ezd kabilesinden pek çok insan'ın buraya gelmesine zemin hazırladı. Özellikle bu kabilelerin içerisinde yer alan bazı guruplar Bahreyn'i sürekli bir yurt edindiler<sup>320</sup>. Burada toplanan bütün kabileler, buraya yerleşme hususunda kendi aralarında antlaşmaya vararak, diğer topluluklara karşı birbirlerine yardım edeceklerine dair söz verdiler. Böylece diğer topluluklar karşısında tek vücut olarak durabilme imkânına kavuşan bu kabileler, Körfez bölgesindeki nüfusun çoğunluğunu teşkil ettiler<sup>321</sup>. Bu yerleşimci kabileler, Körfez sahilleri boyunca ve körfezin ticarî bağlantılarının paralelinde; özellikle Fırat nehrinin batı kıyıları boyunca yerleşmişlerdi<sup>322</sup>. Öyle ki bu dönemdeki göçler, Milâdî üçüncü asra kadar bitmek bilmeyen bir şekilde devam etti. Özellikle Bahreyn, Körfez bölgesindeki göçler doyuma ulaşınca kadar bir intikal noktası olmayı sürdürdü<sup>323</sup>. Bekr b. Vail kabilesinin bu bölgede yayılması, bir nevi bize bu göçün bir fotoğrafını sunmaktadır. Bekr b. Vail kabilesi bu göçlerin en başında Bahreyn'e yerleşti ve Aval adlı puta tapmakla<sup>324</sup> şöhret buldu. Zamanla Bahreyn adası Aval<sup>325</sup> ismiyle anılır oldu. Özellikle İslam öncesi dönemde burası Aval Yarımadası olarak bilinmekteydi<sup>326</sup>.

Bekr b. Vail kabilesi hem kendi haricindeki diğer yerleşimci kabilelere, hem de bu bölgede daha önceden yaşayan kabilelere bir örnek oldu. Nitekim bu kabileler ile alt kollarının yayılması, Necid'ten, Basra Körfezi'ne kadar olan bölgelerin Arap hâkimiyeti altına girmesi sonucunu doğurdu<sup>327</sup>. Ayrıca bu kabileler Fırat ile Dicle nehirlerinin kuzeyindeki Yarımada topraklarına kadar uzanmışlardı. Zaman zaman ise bu bölgede yaşayan kabilelerin topraklarına girmektedirler. Böylelikle hem Basra Körfezi'nin kara yollarına, hem de deniz yollarına hâkim oldular. Örneğin Bekr b. Vail kabilesinin bazı kolları, Basra Körfezi'nin en uzak ticâret yolları noktasına ulaşırken, diğer kolları Dicle

<sup>319</sup> İbn Batuta, *Seyahatname*, s. 270-279; Şâmî, *a.g.m.*, s. 105.

<sup>320</sup> Hemdanî, *Cezîre*, s. 278.

<sup>321</sup> Cevad Ali, *a.g.e.*, c. I, s. 517; Bekrî, *Mu'cem*, c. I, s. 21-22.

<sup>322</sup> Muhammed Cemâlüddin Sürûr, *Kıyamu'd-Devleti'l Arabbiyeti'l İslamiyye*, Kahire, 1966, s. 31.

<sup>323</sup> Cevad Ali, *a.g.e.*, c. I, s. 548.

<sup>324</sup> İbn Hazm, *Ensâbi'l- Arab*, s. 481.

<sup>325</sup> Hemdanî'nin zikrettiğine göre, Yemen taraflarından gelen Ezd kabilesinin yaşadıkları yere Aval ceziresi adı verilmekteydi. Pek çok cahiliyye ve İslami dönem şiirlerinde geçen Aval ismi, günümüzde de Bahreyn'deki bir adaya verilmiştir. Hemdanî, *Cezîre*, s. 278; Bekri, *Mu'cem*, c. I, s. 208; İbn Havkal, *a.g.e.*, s. 33.

<sup>326</sup> Nafî, *a.g.e.*, s. 168; Hamevî, *a.g.e.*, c. I, s. 395.

<sup>327</sup> Şakir, *a.g.e.*, c. I, s. 56-59.

nehriinin yüksek havzalarına ve Botan nehriinin<sup>328</sup> yanındaki tepelere gelip yerleştiler. Bekr b. Vail kabilesine bağlı kolların bu bölgelere yerleşmesi ise zamanla buraların Diyar-ı Bekr olarak isimlendirilmesine neden oldu. Özellikle bu son göç çok önemlidir. Çünkü geldikleri bu bölge Hilal'ul-Hasib bölgesinin merkeziydi ve Basra Körfeziyle Akdeniz'i birbirine bağlıyordu. Böylece bu kabilelerin buraya yerleşmesi sonucu pek çok ticâret yolu ve doğu çarşısı buralarda hayat buldu<sup>329</sup>. Bekr b. Vail kabilesinin kuzeye doğru yaptıkları göçlerinde, Muzar ve Rabia Kabileleri de onlara iştirak etmiş ancak onlar Fırat vadilerini kendilerine merkez edinerek, burada sağlam mekânlar inşa etmişlerdi<sup>330</sup>.

Dikkat edilirse Arap kabileleri Dicle ve Fırat yöresindeki Körfez yolları boyunca uzanmışlar ve ziraata uygun topraklara yerleşmişlerdi. Ancak buradaki zirai işleri bölgedeki yerli halka terkederek, kendileri yayılmalarını sadece ticarî merkezler etrafında yoğunlaştırmışlardır. Bu kabilelerden bir kısmı diğer kabileler üzerinde üstünlük kurmayı başarabildi. Bunda ise körfez etrafındaki merkezlere yakınlıkları, ticarî geçiş noktalarını ellerinde tutmaları ve yöre halkıyla yakınlıklarının bulunması etkili oldu. Yine bu bölgedeki kabilelerden bazıları önemli Arap eserleri vücuda getirdiler. Özellikle inşa ettikleri kervansaraylar sayesinde, ticarî mal ve ürünlerin Basra Körfezi'nden diğer bölgelere aktarılmasına yardımcı oldular. el-Hayrat imareti bunun en meşhur örneklerinden olup, bu eseri yaptıran Amr b. Adıyy b. Muzir b. Rabia b. Lahm'a nisbetle buraya Lahmi'ler imaretide denmekteydi. Bu kabileler Fırat'ın batısında sürekli askerî karargâhlar oluşturdular ve bu noktalara Süryanice *Hertâ* (karargâh) kelimesinden türemiş olan el-Hîre ismini verdiler ki buda askerî merkez anlamına gelmekteydi<sup>331</sup>. el-Hîre imareti, Fırat'ın batısına ve Basra Körfezi'nin ticâret yolları üzerine yerleşen Arap kabilelerinin kurduğu devletin bir nevi koruyucusu oldu. Hilal'ul-Hasibin ortasında vücuda getirilen el-Hîre imaretleri, körfezin ticâret yollarının bu bölgeye kadar nüfuz etmesi nedeniyle yöre halkının kalkınmasında önemli bir rol oynadı. Öyle ki Arapların yerleştiği topraklar, Fırat'ın batısına düşen bölgelere kadar uzanıyordu. Ayrıca El-Hîre imaretleri ilk dönemlerde Fırat'ın orta kısımlarından Basra

<sup>328</sup> Bitlis'in güneyindeki dağların eteklerinde başlayan Botan Suyu Vadisi, yüksek ve sarp yapılı bir kesimde güneye doğru uzanır. Doğruyol, Kuran ve Kapılı Dağları'nın arasında bulunan vadi, Türkiye'nin en dik ve sarp vadilerindedir. Bitlis Çayı Vadisi ile birleşen Botan Vadisi daha sonra Dicle Vadisi'ne açılır ve Dicle nehri ile birleşir. Bkz; <http://www.siirtkulturturizm.gov.tr/belge/1-57660/akarsular.html>

<sup>329</sup> İbn Havkal, *a.g.e.*, s. 189.

<sup>330</sup> İbn Havkal, *a.g.e.*, s. 203; İstahrî, *a.g.e.*, s. 53.

<sup>331</sup> Hitti, *a.g.e.*, c. I, s. 124; Adevî, *ed-Devletu'l İslamiyye*, s. 13-14; Bakır, *Hîre*, s. 118 vd.



Körfezi'nin ortalarına kadar uzanmaktaydı<sup>332</sup>. O dönemde ki Bahreyn hâkimi bu küçük kabilelerin reislerine yardım ettiği gibi, körfezin ticâret yolları üzerindeki yerleşik kabilelerin reisleri de bu yeni kurulan yerleşim alanlarına destek vermekteydiler. Öyle ki zaman içerisinde görülen genişlemeyle birlikte bu yerleşim alanlarının Sâsânî ve Bizanslılar ile komşulukları oldu<sup>333</sup>. Bölge tarihine dair araştırma yapan tarihçiler, el-Hîre emirlerinden İmrul Kays b. Amr'ın<sup>334</sup> (m. 288–328) Şam beldesinde defnedilmiş olduğunu keşfetmişlerdir. Nitekim onun bazı eserleri bölge yöneticileri tarafından Nebati hattıyla<sup>335</sup> yazdırılmıştır. Tarihçiler onun açıklamasını şu şekilde neşretmişlerdir:

“ İmrul Kays b. Amr'in kabridir. O; bütün Arapların kralıdır. O, öyle biriydi ki krallık tacını giydikten sonra Esed ve Nezzar kabilelerinin krallarına boyun eğdirdi. Şemr kentindeki Necran surlarında zafer kazandı. Ma'd kabilesine boyun eğdirdi. Çocuklarını Fars ve Rum topraklarına göndermek üzere kabilelere böldü. Hiçbir kral kuvvette onun yerine ulaşamadı. Onu doğurana mutlu etmek için 223 senesi 7 Aralıkta öldü”<sup>336</sup>.

Müslüman tarihçiler, körfez ticâretinin el-Hîre yöneticileri zamanında ne denli canlı olduğunu, bu canlı ticâret neticesinde burada ki maddi varlığın ne denli artmış olduğuna işaret etmişlerdir. Örneğin Mes'ûdî; *Mürûcu'z-Zeheb ve Me'adinü'l-Cevher fi't-Tarih* adlı eserinde, Çin ve Hindistan'dan Basra Körfezi'ne gelip-giden yoğun gemi trafiğinden bahsetmektedir<sup>337</sup>.

Bu dönemde çeşitli eserler vücuda getirildi. Müslüman tarihçiler özellikle Hîre yöneticilerinin köşklerine dikkat çekmektedirler. Örneğin Milâdî 400-418 yılları arasında hüküm sürmüş olan Hîre kralı Numan'ı Ekber'in inşa ettirdiği ve hakkında birçok hikâye ve kıssanın anlatılmış olduğu Havernak<sup>338</sup> köşkü bu örneklerdendir.

<sup>332</sup> Nafi, *a.g.e.*, s. 134.

<sup>333</sup> Corci Zeydan, *el-Arab Kablel İslam*, Beyrut, 1966, s. 283.

<sup>334</sup> Bazı batılı araştırmacılar, İmrû'l Kays b. Amr'in, Şair İmrû'l-Kays olduğunu söylemektedirler ancak bu bilgi yanlıştır. Çünkü şair İmrû'l-Kays M.S.570 yıllarında ölmüştür. Hâlbuki İmrû'l Kays b. Amr'in mezarının üzerindeki yazıt 328 tarihlidir.

<sup>335</sup> Bu yazının kökeninin Kuzey Sami alfabelerinin bir kolu olan Ârâmî yazısından geldiği görüşü vardır. Nebatî alfabesinin 22 harfi vardır. Yine yazı sağdan sola doğru yazılmaktadır. Harfler bitişik ve noktasızdır. Bu yüzden bitişmiş bir harf grubu birkaç değişik şekilde okunabilir. Nebatîler yarı göçebe, kısmen ziraat ve ticâretle uğraşan kuzey Arabistan, Sina ve Ürdün civarında yaşamış Arapça konuşan bir halktı. M.Ö. III. Yüzyıl'da Ortadoğu ve Arabistan kervan ticâretini denetimleri altına alarak büyük bir krallık kurmuşlardı. Hâkimiyetleri M.Ö.312–311 yıllarında başlamış ve M.S.106 yılında Romalılar tarafından sonlandırılmıştı. Önemli şehirleri, başkent Petra, Hicr ve Busra idi. Diringer David, *The Alphabet*, İngiltere, 1949, s. 267.

<sup>336</sup> Corci Zeydan, *a.g.e.*, s. 108-109.

<sup>337</sup> Mes'ûdî, *Mürûc*, c. I, s. 103.

<sup>338</sup> el-Hîre'nin dışında bulunan bir köşk olup, burayı inşa eden kişi hakkında çelişkili rivayetler bulunmaktadır. el-Heysem b. Adıyy'e göre bu köşkün yapılmasını en-Numân b. İmri'l Kays b. Amr b.

Numan, Havernak'ın en üst noktasında oturarak Fırat nehri kenarında kurulu Necef'i<sup>339</sup> ve Necef'in bahçelerini, bostanlarını, nehirlerini ve Fırat'ı seyrederdi<sup>340</sup>. Aşağıda da vereceğimiz üzere tarihçilerin bu yöneticinin zühdünü açıklamak niyetiyle anlattıkları kıssa, aslında biryandan da bize o dönemki Hîre bölgesini tasvir etmektedir. Havernak'ın terasında oturmakta olan Numan, göz alabildiğine uzanan yeşillikleri, akmakta olan nehirleri, otlayan hayvanları, tavşan avlayan kurtları, Fırat'ın üstündeki denizcileri, dalgıçları, balık avcılarını, Hîre de ki zahîre depolarını, atları ve sokaklarda dolaşan halkını bir süre izledikten sonra yanındakilere dönüp, bugün tüm bunların sahibi benim ancak yarın tüm bunlara bir başkası sahip olacak ve ben aldanmış olacağım diyerek, kendisini inzivaya çektiği hatta her şeyi terk ederek ortadan kaybolduğu zikredilmektedir<sup>341</sup>.

Numan'dan sonra gelen idareciler, Basra Körfezi ticâretine yönelik faaliyetlerde bulunmaya ve şiddete başvurarak kendilerine bağlı kabile sayısını artırmaya oldukça önem verdiler. Ayrıca bu idareciler, Körfezin deniz ticâretine hâkim oldukları gibi, kara ticâretini de ele geçirerek bu bölgede nüfuz sahibi olabilmeyi hedefliyorlardı. Bu durum özellikle el- Hîre yöneticilerinden Amr b. Hind (M. 554-569) döneminde çok daha bariz bir şekilde ortaya çıktı. Bu kişi Araplara eziyet eden, zalim, kendini beğenmiş birisi olmakla beraber, şairlere ve ediplere oldukça fazla değer verdiği için dolayı onun sarayı edebi sanatların bir merkezi konumundaydı. Bekr b. Vail kabilesine mensup olan Tarfe b. el- Abd, o dönemin meşhur şairlerinden biriydi. Şairin kaleme aldığı bazı şiirleri Körfez denizciliğine dair önemli bilgiler içermektedir. Hîre bölgesinde eğitim gören şair, Körfezdeki denizcilik ve ticâret faaliyetlerini izleyerek büyüdü. Bahreyn'de ki Advaley<sup>342</sup> ehlinde olan İbnu'l Yamin adlı denizcinin gemi kullanmaktaki mahareti Tarfe b. el-Abd'i öylesine etkilemişti ki, bu olay üzerine yazmış olduğu şiiri İslam

---

Adiyy emir vermiş, böylece Sinimmâr adında Rum asıllı bir mimar tarafından bina altmış yılda tamamlanmıştır. İbnu'l Kelb'ye göre ise de anılan köşkün inşa edilmesini Sâsânî kralı Behrâmgûr b. Yezdicerd emir vermiştir. Bakır, *Hîre*, s. 132.

<sup>339</sup> Burası Hîre kralları olan el-Menâzire'nin yazlığı ve dinlenme yerleri idi. Bu devletin yıkılması ve Müslümanların burayı fethetmesinden sonra, Kûfe'de halifelik yapan Hz. Ali burada defnedildi. Düzenli bir şehir olarak kurulması ise 170/786 yılında Hârûnu'r Reşîd tarafından gerçekleştirildi. Daha sonra Buveyhîler'den Adudu'd Devle 371/981 yılında bu şehri ziyaret etti ve Hz. Ali'nin mezarı etrafında muazzam bir bina yaptırarak buraya bol miktarda para harcadı. Böylece şehrin önemi arttı ve gelişmeye başladı, bu nedenle her yerden tüccarlar ve satıcılar buraya geldiler. İlhanlılarla Celayirliler döneminde şehir daha da büyük bir gelişme göstererek ilim ve kültür merkezi haline geldi. Bakır, *Hîre*, s. 118.

<sup>340</sup> Hasan İbrahim, *a.g.e*, c. I, s. 55 vd. ; Nafi, *a.g.e*, s. 125-126.

<sup>341</sup> Hasan İbrahim, *a.g.e*, c. I, s. 56; Hemedanî, *a.g.e*, s. 177.

<sup>342</sup> Bahreyn'de yük gemilerinin yanaşabildiği bir liman köyüdür. Hamevî, *a.g.e*, c. III, s. 628; Bekri, *Mu'cem*, c. III, s. 926.

sonrası dönemde tekrar kaleme alınmış ve o dönemki deniz yolunu tasvir eden önemli eserler arasında değerlendirilmiştir<sup>343</sup>.

---

<sup>343</sup> Hitti, *a.g.e*, c. I, s. 126; Adevî, *Devletül İslamiyye*, s. 14.

## İSLAM'DA TİCARET VE TİCARET ORTAKLIKLARI

### 2.1. İslam'ın Ticârete Bakışı

Ticaret alış-veriş işlemine denir. Bu ifade Kur'ân'ı Kerîmde birçok yerde kullanılmaktadır. “*Aranızda peşin olarak yapıp bitirdiğiniz ticareti yazmamanızda sizin için bir sakınca yoktur*”<sup>344</sup> ayeti ile “*Ey iman edenler mallarınızı aranızda karşılıklı rıza ile gerçekleştirdiğiniz ticâret yolu hariç; batıl yollarla yemeyin*”<sup>345</sup> mealindeki ayetlerde ticaret, alış-veriş anlamında kullanılmıştır<sup>346</sup>.

Cemiyetlerin yükselmesine ve mutluluğuna imkân sağlayan ticâret, İslam'da önemli bir kazanç yolu olup, Kur'ân'ı Kerîmde ve Hz. Peygamber'in birçok hadisinde övülmektedir<sup>347</sup>. İslam, müslümanları rızık aramaya teşvik etme hususunda oldukça etkilidir. Bu yüce din, hem dünyâ hem de âhîret hayatını tanzim ederek, her ikisine birlikte önem vermeye çağırmaktadır. Nitekim bu husûsta Allahu teâlâ şöyle buyurmaktadır; “*Allah'ın sana verdiği şeylerde âhîret yurdunu iste. Dünyadan nasibini de unutma. Allah'ın sana ihsan ettiği gibi sende ihsan et, yeryüzünde bozgunculuk isteme, şüphesiz Allah bozgunculuk yapanları sevmez*”<sup>348</sup>. Yine bir diğer ayette ise “*İbadet bittikten sonra, Allah'ın fazlını, bağışını aramak için yeryüzüne dağılınız*”<sup>349</sup> diye buyrulmaktadır. Bu sebeptendir ki, İslam'da ibadet sadece namaz, oruç ve diğerleri gibi malî ve bedeni amellerden ibaret olmayıp, aynı zamanda insan'ın pratik hayatının bütününe kuşattığını görüyoruz. Hanefî mezhebinin kurucusu İmam Ebû Hanife, “*İlim öğrenmek farz olduğu gibi, rızık kazanmak için çalışmak da dini bir mecburiyettir.*” diyerek kazanç peşinde koşmanın müslüman erkek ve kadına bir bakıma farz olduğunu ifade etmektedir<sup>350</sup>. Onun öğrencisi olan İmâm Muhammed, “*Kitâbu'l-iktisâb fi'r-rızkı'l-müstetâb*” adlı eserinde kazanç yollarının çeşitlerini beyan ederken, kazanç yollarını; ticâret, kira, ziraat ve sanat olarak maddelendirmektedir. Yine “*İhyâu Ulûmi'd-dîn*” adlı eserin yazarı İmâm Gazalî, bu eserinde kazanç ve geçim konusuna bir

<sup>344</sup> Kur'ân-ı Kerîm ayeti için bkz; el-Bakara, 267.

<sup>345</sup> Kur'ân-ı Kerîm ayeti için bkz; Nisâ, 29.

<sup>346</sup> Hüsameddin Affâne, *Fıkhî ve Ahlakî Yönleriyle İslam'da Ticâret* (çev. Servet Bayındır), İstanbul, 2007, s. 30.

<sup>347</sup> Ömer Nasuhi Bilmen, *Büyük İslam İlmihali*, İstanbul, trs, s. 449.

<sup>348</sup> Muhammed Fûad Abdülbâki, *Konularına Göre Kur'ân-ı Kerîm* (çev. Bekir Karlığa), İstanbul, 2008; Hayrat Neşriyat, *Kur'ân-ı Kerîm ve Muhtasar Kelime Meâli*, İstanbul, 2010. Kur'ân-ı Kerîm ayeti için bkz; el-Kasas, 77.

<sup>349</sup> Kur'ân-ı Kerîm ayeti için bkz; el-Cumu'a, 10.

<sup>350</sup> Ömer Nasuhi, *İlmihal*, s. 448.

bölüm ayırarak, Kur'ân'ı Kerim'den kazanma ve çalışmayı teşvik eden ayetleri delil göstermektedir. Ayetü kerîmede; *“Ey Muhammed! Şüphesiz Rabbin, senin ve beraberinde bulunanlardan bir topluluğun gecenin üçte ikisinden biraz az, yarısı ve üçte biri kadar vakit içinde kalktığını bilir. Gece ve gündüzü Allah ölçer; sizin bu vakitleri takdir edemeyeceğinizi bildiğinden tövbenizi kabul etmiştir. Artık Kur'ân'dan kolayınıza geleni okuyun; Allah içinizden, hasta olanları, Allah'ın lutfundan rızık aramak üzere yeryüzünde dolaşacak olan kimseleri (ticâret ile uğraşanlar) ve Allah yolunda savaşıacak olanları şüphesiz bilir. Kur'ân'dan kolayınıza geleni okuyun, namazınızı kılın; zekâtı verin; Allah'a güzel ödünç takdiminde bulunun; kendiniz için yaptığımız iyiliği daha iyi ve daha büyük ecir olarak Allah katında bulursunuz; Allah'tan bağışlanma dileyin; Allah elbette bağışlar ve merhamet eder”*<sup>351</sup> buyrulmaktadır. İşte bu suretle İslâm, ticâret veya başka yollarla yeryüzünde rızık kazanmak için çalışmayı, Allah yolunda savaş derecesinde bir iş saymaktadır. Yüce Allah (c.c) yine bu konuda şöyle buyurmaktadır; *“Kim, Allah yolunda hicret ederse, yeryüzünde çok barınacak yerler, genişlik ve bolluk bulur”*<sup>352</sup>. Bu konuda İbn Haldûn, Mukaddime'sinde otuzüç fasıl<sup>353</sup> ihtivâ eden beşinci bölümü, “geçim vesilesi ve onun kazanç ve sanatlardan temini ve bu hususlarla ilgili durumlar'a tahsis ederek, hadîs-i şerifte rivayet edildiği üzere İslâm'ın, âhîretin tarlası olan bu dünya hayatına çok büyük bir önem verdiğini şüpheyne mahal bırakmaksızın açıklamaktadır. Böylelikle, İslâm, yukarıda zikrettiğimiz üzere, ticâret veya başka yollardan rızık kazanmak için çalışmayı, cihâd mertebesine koymuştur. Rızıkın temini için gayret sarfetmenin gerekliliği hususundaki diğer ayetlerde ise: *“İnsan ancak çalıştığına erişir. Onun çalışması şüphesiz görülecektir. Sonra da ona karşılığı eksiksiz verilecektir”*<sup>354</sup>.

*“Ey insanlar! Kazandıklarınızın temizlerinden ve size yerden çıkardıklarımızdan sarfedin; iğrenmeden alamayacağınız pis şeyleri vermeye kalkmayın. Allah'ın müztağni ve övülmeye layık olduğunu bilin”*<sup>355</sup>.

Kendiside ticâretle uğraşmış olan Hz. Peygamber ise hadislerinde:

*“Geçimini helâl yollarla sağlamak, ibadet dışında en önemli bir görevdir”.*

*“Çalışarak kazanç yollarını aramak, Müslüman olan her erkek ve kadın için farzdır”.*

<sup>351</sup> Kur'ân-ı Kerîm ayeti için bkz; el-Müzemmil, 20.

<sup>352</sup> Kur'ân-ı Kerîm ayeti için bkz; Nisâ, 100.

<sup>353</sup> İbn Haldûn, *Mukaddime*, c. II, s. 519-596.

<sup>354</sup> Kur'ân-ı Kerîm ayeti için bkz; en-Necm, 39-41.

<sup>355</sup> Kur'ân-ı Kerîm ayeti için bkz; el-Bakara, 267.

“Her Müslüman üzerine helâli aramak vacibdir”.

“Rızkın onda dokuzu ticârettedir.”

“Muamelesi doğru Müslüman bir tacir, peygamberlerle, sıdıklarla, şehitlerle bir arada bulunur<sup>356</sup>” demektedir<sup>357</sup>.

İslâm’da ticâret ve alışveriş, ahlâkî ve manevî değerlerle bir bütün halinde ele alınarak, İslam’ın belirlemiş olduğu kurallar ile bağdaşan tüm iktisadî teşebbüsler meşru sayılır. Ticarî faaliyetlerin dürüst, yararlı ve güvenli bir şekilde devam etmesini sağlamak amacıyla, ticarî faaliyetlere ilişkin birtakım kurallar getirilmiş ve buna uyanlar her fırsatta övülmektedir. Hz. Peygamber, sözünde duran, doğru sözlü tüccarı, “*Doğru sözlü, dürüst bir tüccar, Peygamberlerle, sıdıklarla ve şehitlerle birliktedir*” diye müjdelemektedir. Ticarî ilişkilerde kişinin son derece dürüst ve güvenilir olması şartı ise temel ilkedir. İslâm’da, devleti ve halkı sıkıntıya sokacak her türlü uygulamaya engel olunmaktadır. Ticâret ve alışverişe dair, iş ilişkilerinde iyi niyetin olması, tartı ve ölçümün dürüstçe yapılması ve aldatıcı yeminlere başvurmaktan kaçınılması gibi hususlar, hadis ve Kur’ân hükümleriyle desteklenmektedir. Tüccarın malını satmak amacıyla başvurduğu asılsız yemin, eksik tartı, tekelliklik, karaborsacılık vb... davranışlar ise caiz görülmemektedir. Özellikle yalan yere yemin konusunda Hz. Peygamber şöyle buyurmaktadır; “*Asılsız yeminler malı sattırır, ama bereketi, onun sağlayacağı yararı ve iç rahatlığını da yok eder*”. Yine Hz peygamber bir başka hadisinde, “*Allah şu üç sınıf insanla ne konuşacak, ne onların yüzüne bakacak, ne de günahlarını bağışlayacaktır. Onlar çok acıklı bir azap çekeceklerdir. Bunlar tüm servetini gösteriş uğruna harcayanlar, başkasına yaptığından sorumlu olduğunu vicdanında duymayanlar ve malını asılsız yeminlerle satanlardır*<sup>358</sup>” diye buyurmaktadır.

Ticârette tartı ve ölçünün değeri ise son derece önemlidir. Bu konuda hem Kur’ân-ı Kerîm, hem de hadisi şeriflerde çok sert hükümler yer almaktadır. Kur’ân-ı Kerîm “*Ölçekte ve tartıda hile yapanların vay haline! Ki onlar, insanlardan, ölçekte aldıkları zaman haklarını tastamam alanlar, onlara o ölçükle veya tartıyla verdikleri zaman ise eksiltlenlerdir. Sahiden onlar diriltileceklerini sanmıyorlar mı? Büyük bir günde, âlemlerin Rabbi için insanların kalkacağı günde... Sakın hileye sapmayın! Ahîret’te sorguya çekileceğinizi unutmayın! Çünkü kötülerin kitabı muhakkak*

<sup>356</sup> Tirmizi, “Büyü”, 4.

<sup>357</sup> Ömer Nasuhi, *İlmihal*, s. 448-449.

<sup>358</sup> Buhari, *Sahih*, 34, 26; İbn Mâce, *Ticâre*: 30.

*siccindedir*”<sup>359</sup> yine bir başka ayette “ *Ey Kavmim! Ölçüyü ve tartıyı adaletle tam yapın. İnsanların eşyalarını (mallarını ve haklarını) eksiltmeyin.*”<sup>360</sup> Buyrulmuş bu durum açıkça ifade edilmektedir. İslâm, sadece ölçü ve tartıdaki dürüstlük üzerinde değil, aynı zamanda taraflar arasında iyi ilişkilerin kurulması gerekliliği üzerinde de durmaktadır. İyi bir iş ilişki ortamı kurmak için yapılması gerekenlerin tek tek ve açıkça yazılması tavsiye edilerek ise şöyle buyrulmaktadır; “*Bu, Allah yanında en doğru şahitlik için en kuvvetlisi ve unutmamak için en elverişlisidir*”<sup>361</sup>. Ticarî ilişkilerin dürüstçe devam ettirilmesinin gerekliliğine dair bir başka ayette ise şöyle buyrulmaktadır; “*Doğrusu ortakların çoğu, birbirlerinin haklarına tecâvüz ederler. Ancak iman eden ve salih amel işleyenler bunun dışındadır, bunların sayısı ise ne kadar da azdır!*”<sup>362</sup>.

Öte taraftan üzerinde anlaşmaya varılan ve İslâmî hükümlerle çelişmeyen sözleşme maddeleri ise ortaklar için bağlayıcıdır. Çünkü Mü'minin, verdiği sözlere ve yaptığı anlaşmalara, karşı taraf bozmadığı sürece uyma zorunluluğu vardır. Zira “*Ey iman edenler! Akitlerinizi yerine getiriniz.*”<sup>363</sup> “*Verdiğiniz sözü yerine getirin, çünkü verilen sözde sorumluluk vardır.*”<sup>364</sup> âyetleri bunu gerekli kılmaktadır. Hz. Peygamber ise “*Müslümanlar kendi aralarında belirledikleri şartlara uyarlar. Ancak haramı helâl, helâli haram kılan şart bunun dışındadır.*”<sup>365</sup> Hadisi şerifi ile bu konuda benimsenecek genel ilkenin sınırını çizmektedir.

Yine İslâm, bozuk ve değersiz malların iyi olanlarla değiştirilemeyeceğine dikkatleri çekmekte ve bu konuda, alışveriş yapanları uyarmaktadır. Satılacak malda bir özür varsa, bunun alıcıya bildirilmesini zorunlu kılmaktadır. Bu konuda Hz. Peygamber, “*Alıcı ve satıcı birbirinden ayrılmadığı sürece, anlaşmadan vazgeçebilirler. Her iki taraf da doğru söyler ve her şeyi açıkça belirtirse iyi bir iş yapmış olacaktırlar. Yalan söyler ve gerçeği gizlerlerse, bu, Allah'ın onlar üzerindeki yardımını kaldıracaktır*”<sup>366</sup> diye buyurarak, ölçüyü açıkça belirlemektedir.

Cahiliye döneminde yürürlükte olan ve alıcıya malı deneme fırsatı vermeyen, alışveriş sistemi İslâmiyet ile yasaklandı. Ayrıca malları yolda karşılayıp pazara ulaşmadan almakta uygun görülmemekteydi. Çünkü ürünler pazara götürülmeli ve

<sup>359</sup> Kur'ân-ı Kerîm ayeti için bkz; *Mutaffifin*, 1-7.

<sup>360</sup> Kur'ân-ı Kerîm ayeti için bkz; *Hûd*, 85.

<sup>361</sup> Kur'ân-ı Kerîm ayeti için bkz; *Bakara*, 282.

<sup>362</sup> Kur'ân-ı Kerîm ayeti için bkz; *Sâd*, 24.

<sup>363</sup> Kur'ân-ı Kerîm ayeti için bkz; *Maide*, 1.

<sup>364</sup> Kur'ân-ı Kerîm ayeti için bkz; *İsra*, 34.

<sup>365</sup> Buhârî, İcâre, 14; Tirmizî, Ahkâm, 17.

<sup>366</sup> Buhari, 34, 19.

toptan satışlar için teklifler verilmeden önce, pazarın durumu hakkında satıcının bilgisi olmalıdır. Pazarın durumu ve fiyatlar hakkındaki bilgisizliğin kötüye kullanımına imkân vermemek için bu şarttır. Hz. Peygamber, bütün bu hususları açıkça bir bir ortaya koymuştur<sup>367</sup>.

Baştan itibaren toplumun menfaatini gözeten İslâmiyet, insanlığın zararına olan her türlü ekonomik faaliyetin karşısında yer alıyordu. Toplumda fakirliğe sebep olacak tekellilik ve ihtikârcılık (azalsın veya kıymetlensin diye bir malı saklamak, karaborsacılık) gibi faaliyetlerin karşısında durarak toplumsal faydayı ön planda tutmaktaydı. Çünkü yoksul tüketiciler, çalışanlar ve hatta toplumun tüm fertleri, tekelin egemen olduğu ekonomik düzenlerden büyük yara almışlardır. Bu ise İslâm'ın hedef olarak belirlediği «maksimum sosyal fayda» ilkesine ters düşmektedir. Bu yüzden İslâm devletleri, kanunlar çıkararak veya plânlar yaparak tekeli denetim altına almaya çalışmışlardır. Hz. Peygamber, “ *Kıtlık zamanında, tahılı, ilerde sağlayacağı kazanç için satın alıp biriktiren, büyük bir günahkârdır*”. Yine bir başka hadiste, “ *Dışarıdan tahul ithal eden ve piyasa fiyatına satanın geçimi üzerine Allah'ın lûtfu inmiştir. İlerde paha edeceği umuduyla tahılı piyasadan çeken, Allah'ın rızası dışına çıkmıştır ve lanete uğrar*”<sup>368</sup>, “ *Günahkâr ve âsî kişiden başkası ihtikâr yapmaz*”<sup>369</sup> buyurarak; fiyatları, suni olarak arttırmak için tahılı ve öteki malları piyasadan çekmek, alıcıyı, daha yüksek bir fiyat ileri sürerek kandırmak gibi davranışlar yasaklanmıştır.

İslâm, spekülâtif faaliyetlere izin vermediği gibi, geleceğe ait alışverişi de uygun bulmaz. Çünkü böyle bir sistemi, topluma olduğu kadar, ticarî çevrenin kendisine de zararlı olarak görür. Geleceğe ait alışverişler kapitalist ülkelerde birçok sorunlara yol açmaktadır. Bunun için, İslâm, böylesine bir alışverişten kaçınmaları için Müslümanları uyarmıştır. Bu konuda Hz. Peygamber “*Satın alanın malı oluncaya kadar, tahul satın alan biri, onu başkasına satmayacaktır.*” Bir başka hadiste ise “*Yanında olmayan bir şey için pazarlık etme*” buyurmaktadır<sup>370</sup>.

Yerel ticâretin yanı sıra uluslararası ticâreti de teşvik eden İslamiyetin bu tutumunda, Hz. Peygamberden önce Arap Yarımadası'nın dışına gerçekleştirilen ticarî seferlerin büyük etkisi vardı. Çin, Hindistan ve Afrika kıyılarına kadar yapılan ticâretler

<sup>367</sup> Abdülaziz Bayındır, *Ticâret ve Faiz*, İstanbul, 2007, s. 152.

<sup>368</sup> Bayındır, *a.g.e.*, s. 154. Ayrıca bkz; Müslim, *Sahih*, Müsâkât, s. 130; İbn Mace, *Sünen*, Ticârât, s. 6, Buhari, *Sahih*, 34, 58.

<sup>369</sup> İbn Hacer Ahmed b. Ali Askalanî, *Bulûğ'ul-Merâm "Ahkam Hadisler"*, (trc. Mehmet Alioğlu-Betül Bozali), İstanbul, 2012, s. 315.

<sup>370</sup> Bayındır, *a.g.e.*, s. 154.



buna en iyi örnektir. Öyle ki sekizinci yüzyıl ortalarında, Avrupa, karanlık çağını yaşarken, Müslümanlar, ticâret hukukunun ilkeleri hakkında, bilimsel eserler yazmaktaydılar. İslâm, hem ekonomik işbirliğini sağlamak hem de karşılıklı bilgi ve fikir alışverişinde etken bir araç olduğundan, beynelmilel (uluslararası) kardeşliği gerçekleştirmek için uluslararası ticâreti teşvik etmiştir. Nitekim aşağıda da ele alacağımız üzere, ticarî işlemlerde elverişli bir sistem bulmak için Müslümanlar arasında farklı teknikler kullanılmıştır. Ancak bu teknikler, zamanla gelişen şartlara bağlı olarak değişkenlik gösterebilmekteydi. Daha ziyade serbest ticâret politikası güden İslamiyet, bağımsız ticâretten yanadır. Müdahaleden, ticâretin gelişimine engel olacağı düşüncesiyle uzak durulmuştur. İslamî sistemde, ülkelerin kendi doğal şartlarına uygun olan malları, iç piyasaya talebinden daha fazla üreterek öteki ülkelere satılması gerektiğine inanılır.

Abbasîler döneminde ticâretin merkezi olan Bağdat ve Basra gibi şehirlerin, İslam hukuku tarihinde ayrı birer yerleri vardır. Zira Irak'taki hukuk ekolünün başında yer alan İmam-ı Azâm Ebu Hanife, İmam Mâlik, İmam Şâfi'i gibi âlimler, ibadet ve muamelât konusundaki tesbitleriyle kendilerinden sonrakilere yol gösterici oldular. Örneğin hem bizzat ticâretle meşgul olan hem de ticâretteki teamül, örf ve âdeti yakinen bilen İmam-ı Azâm Ebu Hanife, ticarî muamelât konusunda gayet açık bilgiler vermektedir. İmam-ı Azâm hemen hemen İslam'a ve tüccarlar arasındaki ticarî kurallara zıt olmayan bütün umumi teamülleri kabul ederek buna görüşlerinde yer vermiştir. Ki onun hukuki görüşleri kendisinden sonraki öğrencileri tarafından da aynen beyan edilerek yazılı bir tarzda kendilerinden sonrakilere nakledildi. Müslümanların ticarî anlamda gerçekleştirecekleri bütün işlemlerde ise belirlenen bu hususlar temel alındı<sup>371</sup>. İşte Bağdat'taki İslam hukukçuları kendi dönemlerindeki şart ve ihtiyaçlara göre şirketler hukukunu ortaya koydular. Nitekim Allah (c.c) alım satımı helâl, faizli işlemleri ise haram kıldığından<sup>372</sup> Müslümanlar ortaklık sistemini geliştirmeye mecbur kaldılar.

## 2.2. Abbasî Toplumunda Ticâret

Abbasîlerde ticarî hayat konusuna girmeden önce, ticâretle uğraşan bu tabakanın toplum nezdindeki yerine değinmemiz gerekir. Dönemin Müslüman bilginlerine göre

<sup>371</sup> Osman Şekerci, *İslam Şirketler Hukuku*, İstanbul, 1981, s. 68.

<sup>372</sup> Kur'ân-ı Kerîm ayeti için bkz; *Bakara*, 275.

Abbasî toplumu iki tabakadan meydana gelmekteydi. Bunlardan biri Has, diğeri ise Avam tabakasıydı. Has denilen elit tabaka, toplumda hilafet, valilik, merkezi yönetimde görev alma, bakanlık, komutanlık, hukuk işleri vb. alanlarda söz sahibiydiler. Bu hâkim üstün tabaka gerek krallara layık giyimleri, yeme içmeleri, binekleri ve toplumdaki üstün yaşayışları, gerekse de şehirdeki yaşam biçimleriyle kendilerini heryerde farketmekteydiler<sup>373</sup>.

Avam tabakasına gelince bunlar kendi aralarında iki gruba ayrılmaktaydılar. Bunlardan birinci grup diğelerine göre daha iyi durumda olan edipler, şairler, vaizler, doktorlar, şarkıcılar, berberler, avcılar ve tüccarlardan oluşmaktaydı. Diğeri grup ise düşük tabakadan olup bunları köleler, hizmetçiler ve el sanatlarıyla uğraşanlar teşkil etmekteydi<sup>374</sup>.

Bu sıralandırma göz önünde tutulduğunda tüccarlar Avam tabakasının birinci grubuna dâhil idiler ve onlar bu tabakanın insanları arasında saygın bir konumda bulunmaktaydılar. Tarihçiler insanlar arasındaki bu Avam, Has çizgisinin sınırının ne olduğu konusundaki ihtilafa dikkat çekmektedirler. Bu konuda İbn Tayfur; Bağdat'ta birisi elit tabakadan, diğeri ise çarşı tüccarlarından olan iki kişi arasında yaşanan çekişmeyi anlatırken: "Has'lardan olan kişi Avam'dan olanı razı etti"<sup>375</sup> cümlesine yer vererek bu ihtilafın varlığını açıkça ortaya koymaktadır.

Ebu Hüseyin Hilal b. Muhsin es-Sabi (ö. 447/1056) ise "*Rusum-u Dâri'l Hilafe*" adlı eserinde tüccarları, servetlerinin çokluğundan dolayı has tabakadan değerlendirmiştir. Abbasî halifesi Mu'tezz Billah'ın hüküm sürdüğü zamanlarda (252-255/866-869) vezirler, valiler, yazarlar, komutanlar, hâkimler ve tüccarlar, insanların havas (elit) tabakasından sayılmakta ve bunların maddi güçleri bazen normal şekilde yaşayan 5.000 insan'ın maddi gücüne denk gelmekteydi<sup>376</sup>.

İbnul Cevzide "*Miratu'z-Zaman*" adlı eserinde es-Sabi'nin yolunda giderek tüccarları has tabakaya nispet etmektedir. İbnul Cezvi, Süfyan es-Servi ile Horasa'nın en büyük âlimlerinden olan Şekik b. İbrahim el-Belhî arasında geçen bir münakaşayı anlatırken tüccarları has tabakaya nisbet etmektedir<sup>377</sup>.

Günümüz tarihçilerinden bazıları ise Abbasî toplumunu üç tabakaya ayırmaktadır. Bunlar Has ve Avam tabakasına, ek olarak tabaka-i vusta'yı (orta tabaka) dâhil

<sup>373</sup> Mısri, *a.g.e.*, s. 43.

<sup>374</sup> Mısri, *a.g.e.*, s. 43.

<sup>375</sup> İbn Tayfur (Ebu Fadl Ahmed b. Tahir), *Târîhu Bağdâd*, c. VI, Irak, 1968, s. 72-73.

<sup>376</sup> Ebu Hüseyin Hilal b. Muhsin es-Sabi; *Rusumu Dâri'l-Hilafe*, Bağdat, 1964, s. 21.

<sup>377</sup> Ebu Muzhir Şemsuddin Cevzî, *Miratu'z-Zaman fi Tarihi'l-A'yân*, c. VI, Bağdat, 1990, s. 17.

etmektedirler. Bu tabaka ise âlimlerden, güzel sanat erbaplarından, sanatkârlardan, askerlerden ve attarlardan oluşmaktaydı<sup>378</sup>.

İhvânü's-Safâ ekolü<sup>379</sup> ise, toplumu neseb esasına göre değil, maddi esaslara göre sınıflandırmakta, insanları işleri ve metodları itibarıyla derecelendirmekteydiler. Onlara göre sanatkârlar, bedenleri ve aletleriyle çalışıp yaptıkları şeyleri satan kişilerdi. Tüccarlar ise alıp vermek suretiyle verdiklerinden daha fazla kazanmayı hedef edinenlerdi. Zenginlere gelince onlar, atadan zengin olup küçük esnaflara da mal satan kişilerdir. Bunlara büyük zengin tüccar tabakası da denilebilirdi<sup>380</sup>.

### 2.3. Tüccarların Sınıflandırılması

Ebul Fadl ed-Dımaşkî “ *el-İşare ilâ Mahasin'it-Ticare* “ adlı eserinde tüccarları üç kısma ayırmaktadır. Bunlar: Çarşının ihtiyacını karşılamak için istenilen malları çeşitli ülkelerden toplayan er-Rakkâz, ucuz olan mallarını daha yüksek fiyatla satmak maksadıyla mağazalarında depolayan el-Hazzân ve oturduğu yerden vekillerine istenilen malları hazırlayan el-Mücehhiz'dir<sup>381</sup>.

#### 2.3.1. Taciru'l Hazzân (Depocu)

Taciru'l Hazzân, malın bol, fiyatın ucuz, talebin az olduğu zamanlarda bir malı satın alıp depolarına dolduran ve o malın piyasaya ulaşmasını engelleyen tüccar sınıfıydı. Bu tüccarlar söz konusu malların bollukta da, kıtlıkta da alınıp satılmasını engellerdi. Nasıl ki bu türden bir hırs, bir hâkimin adaletli davranmasını engeller, aynı şekilde bu hırs onu da o malı satıp insanların ihtiyacını gidermesinden alı koyardı<sup>382</sup>. Buna benzer bir olay Ebu Cafer el-Mansûr (136-158/754-775) döneminde yaşandı. Bu dönemde Ebu Eyyub adında hırslı bir tüccar, fiyatların çok düşmesi nedeniyle daha fazla kâr etmek için, Basra buğdayı ile Kûfe buğdayının satılmaması çağrısında bulundu. Bunun üzerine Halife Mansûr, kendisine bir mektup göndererek ürünün bu

<sup>378</sup> Seyyid Muhammed Rıza, *İmrân-ı Bağdat*, Bağdat, 1930, s. 121-122.

<sup>379</sup> 883'te, Karmatilerin egemenliği altında bulunan Basra'da bir araya gelerek bilimsel çalışmalar yapan bir topluluğun kendilerine verdiği addır. Arılık kardeşliği ya da duruluk kardeşliği anlamına gelir. Eski Yunan felsefesinden, özellikle Aristoteles'ten esinlenerek akılcı bir tutumla İslam dininde birtakım düzenlemeler yapmaya çalışmışlar; Tanrı, kıyamet, tapınma vb. kavramları yeniden yorumlamışlardır. 52 kadar risaleden (kitapçık) oluşan yapıtları matematik, fizik, mantık ve doğa bilimlerini de içerir. Bu niteliğiyle yapıtları bir ansiklopedi sayılmaktadır. Bkz; [tr.wikipedia.org/wiki/İhvan-ı\\_Safa](http://tr.wikipedia.org/wiki/İhvan-ı_Safa)

<sup>380</sup> İhvanu's Sefa, *Resailu İhvanu's Sefa*, c. I, Kahire, 1928, s. 217.

<sup>381</sup> Ebul Fadl ed-Dımaşkî, “Ticâretin Güzelliklerine İşaret” (çev. Abdulhalik Bakır, *Ortaçağ Tarih Ve Medeniyetine Dair Çeviriler I*), Ankara, 2008, s. 475-540.

<sup>382</sup> Dımaşkî, *a.g.e.*, s. 508, 515 vd.

ucuz haliyle satılmaya devam edeceğini ve satışı durdurulmaması konusunda onu tehdit etmiştir<sup>383</sup>.

Hazzân tüccarı alacağı malı takip altında tutarak, ürünün fiyatı ve miktarı hakkında sürekli analiz yapardı. Ayrıca ülkede meydana gelecek karışıklıklardan etkilenmemek için ise ürünü alacağı bölgenin hâkimi hakkında da her türlü bilgiye ulaşmaya çalışırdı. Bunun ile ilgili Ebul Fadl ed-Dımaşkî; “Bir yerin hâkimi adelet sahibi, düşmanı zayıf, memleketinde toplanan vergi çok ise, bu o memleketin bolluk içerisinde yaşadığına önemli bir işaretti. Ancak o bölgenin hâkimi adelet sahibi olupta düşmanlarına güç yetiremeyecek bir kişi olursa, Hazzân tüccarı bu memleket ile ticâret yapmaya mümkün olduğunca yanaşmazdı. Ticâret yaptığı zaman ise genellikle taşıması ve saklaması kolay olan ürünleri tercih ederdi. Eğer olurda o memleketin hâkimi hırslı ve güçlü bir hâkimiyet sahibi ise o zaman Hazzân tüccarı kendisini fakir göstererek o hâkimin istek ve arzularından kendisini uzak tutardı. Tüm bunların yanı sıra o memleketin hâkimi hırslı ancak fakir ve zayıf bir hâkim ise Hazzân tüccarı orayı tamamen terk ederek işinin rastgeleceği başka bir memlekete giderdi”<sup>384</sup> diyerek, Hazzân tüccarının özellikleriyle ilgili oldukça güzel bilgiler sunmaktadır.

### 2.3.2. Taciru'l-Rakkâz (At Koşturan Tüccarlar)

Bu tüccarlar sürekli bir bölgeden diğerine giden ve sürekli hareket halinde olan tüccar sınıfıydı. Elindeki ticâret mallarını sürekli bir bölgeden diğerine taşıyarak satan bu tüccar grubu, gideceği yerde satabileceği cinsten mal ve yanında yeterli miktarda sermaye buldurmak gibi özelliklere sahipti. Ayrıca bu tüccar grubu alacağı ürünlerin fiyat listesini önceden çıkararak, gittikleri beldelerdeki fiyatlar ile kendi fiyatlarını karşılaştırırlardı. Daha sonra yol masraflarını ve nakliye bedelini hesaplayarak ürünün alınıp alınmayacağına karar verirlerdi<sup>385</sup>. Bu tüccar sınıfının ilk önce satın alacağı mallar hususunda tedbirli olması gerekirdi. Gitmek istediği memlekete ulaştığında, bazılarının emeline varması için, yararlanılan konumuna düşmekten kendisini korumalıydı. Çünkü bu yolculuğu sırasında belki gideceği yere varmakta gecikebilirdi. Öyle ki yol korkusu veya yolculuğunu deniz üzerinden gerçekleştiriyorsa, rüzgârın esmeyişi vb. gibi nedenlerden dolayı gideceği yere varmakta gecikebilirdi. Bu durum

<sup>383</sup> Abdullah Muhammed b. Abdüs el-Cehşiyârî, *Kitâbü'l-Vüzerâ' ve'l-Küttâb* (thk. Mustafa es-Sakkâ), Kahire, 1938, s. 57; Mısrî, *a.g.e.*, s. 46.

<sup>384</sup> Dımaşkî, *a.g.e.*, s. 517-518.

<sup>385</sup> Dımaşkî, *a.g.e.*, s. 519.

ise onun mallarını satmasında zorlanmasına ve hatta önceden bunun için tedbir almamış ise birçok şeyini kaybetmesine neden olurdu<sup>386</sup>.

### 2.3.3. Taciru'l-Mücehhiz

Taciru'l Mücehhiz; belli bir beldede karar kılmış, hem kendi bulunduğu yerde mal satan, hem de yakın civar bölgelere satılması için mal gönderen tüccar sınıfıydı. Bu tüccar sınıfının yanlarında vekil denilen ve mallarını satmak üzere götüren elemanları olup, bu elemanların gittikleri yerde ellerindeki malı istedikleri şekilde satma özgürlükleri vardı. Bu kişilerin güvenilir, sadık ve ticâret konusunda tecrübeli olmasına özen gösterilirdi. Ayrıca bu vekillerin toplumda varlıklı kişilerden olmasına da dikkat edilirdi. Bu vekiller satmış oldukları veya satın aldıkları ürünlerden belli bir kar payı almaktaydılar. Öyle ki ilerleyen dönemlerde bunlar büyük tüccarlar olarak ön plana çıkıp, ticarî hayatta önemli rol oynuyorlardı<sup>387</sup>. Tüm bunlar vekillerin ticarî hayatta ne denli bir öneme sahip olduklarını açıkça göstermektedir. Vekil denilen bu kişilerin çalışma sistemi bir nevi günümüzdeki büyük şirketlerin primle çalıştırması usulüne benzemektedir.

Vekillerin işlerini yürütmede simsar adı verilen ticarî aracılardan büyük bir rolü vardı. Alım-satım hakkına sahip olan bu gurup, yaptıkları işten oldukça önemli kazançlar elde ediyorlardı. Nitekim Bağdatlı bir simsarın, hac mevsiminde Horasanlı tüccarların yanında yapmış olduğu işten binlerce dînar kazandığı söylenmektedir<sup>388</sup>. Simsarlar piyasayı ellerinde tutabilmek amacıyla bazen çeşitli hilelere başvurabiliyorlardı. Örneğin herhangi bir tüccardan almış olduğu ürünü hemen sattığını ve piyasada buna çok talep olduğunu söyleyerek, o ürünün piyasaya bolca girmesine zemin hazırlıyorlar, ardından ise ürün bolluğu yaşanınca o ürünü tüccarların elinden ucuza alıyorlardı. Bazı simsarlar ise tüccar ve sanatkâr topluluklarının arasına girerek sadece belli bir malın simsarlığını yapıyorlardı. Bazen tüccarları altın kredisi vermek suretiyle kendilerine borçlandıran simsarlar, bu sayede onların sadece kendileriyle ticâret yapmalarını sağlıyorlardı<sup>389</sup>. Simsarlar ellerinde bulunan ürünlerin pazarlamasını kolaylıkla gerçekleştiriyorlardı. Öyle ki mal alış-verişinde yakın akraba ve dostlarını dahi aldatmaktan çekinmiyorlardı. Toplumda simsarlığın yalan ve sahtekârlık üzerine

<sup>386</sup> Dımaşkî, *a.g.e.*, s. 519.

<sup>387</sup> Dımaşkî, *a.g.e.*, s. 520; Curtın, *a.g.e.*, s. 144.

<sup>388</sup> Durî, *Irakî'l İktisâdî*, s. 126.

<sup>389</sup> Mısrî, *a.g.e.*, s. 48.

kurulduğu inancı yaygındı. Simsarlar çoğu zaman ellerinde bulunan ürünü satabilmek amacıyla, bu ürünün sadece kendilerinde var olduğunu söylüyorlardı. Hatta bu ürünün hemen alınmadığı takdirde başka yerde bulunamayacağını, bulunsa dahi yüksek fiyattan alıcı bulacağını belirtiyorlardı. Özellikle müşteri ile yapılan pazarlıklar sırasında, kendi adamlarının yanlarına gelerek o ürünü sormalarını ve pazarlığı kızıştırmalarını isterlerdi. Herhangi bir ürünü açık artırmayla satmak istediklerinde ise yine kendi adamlarını devreye koyup ürünün fiyatını yükseltiyorlardı. İstedikleri fiyatı aldıklarında ise adamları aradan çekilip, o ürünün müşteriler tarafından alınması sağlıyorlardı<sup>390</sup>. Simsarların yaptığı tüm faaliyetler, muhtesib<sup>391</sup> adı verilen görevliler tarafından sürekli kontrol altında tutuluyordu. Bu sayede işinin ehli olmayan simsarlar azledilerek, yerlerine daha güvenilir ve vicdanlı kişiler görevlendirilirdi<sup>392</sup>.

#### 2.4. Şirketler ve Ticarî Müesseseler

Bölgelerarası yapılan ticâret gerek yerel, gerekse uluslararası uzun mesafeli olsun, denizden ya da karadan gerçekleştirileceğinden, beraberinde ciddi riskleri taşıyordu. Bu yüzden bölgelerarası ticâretin düzgün bir şekilde organize edilmesi gerekmektedir. Bu organizasyonun, dönemin altyapı ve iletişim imkânlarının kısıtlılığı göz önüne alındığında, ne kadar önemli olduğu açıktır. Çünkü her şeyden önce, yapılacak ticarî bir sefer için ortaya konan sermayenin büyüklüğü, süreçte yaşanabilecek risklerin en aza indirilmesini gerekli kılıyordu. Örneğin, deniz üzerinden Uzakdoğu'ya gerçekleştirilecek herhangi bir ticarî yolculuk, geminin batmasından, korsan saldırısına kadar birçok tehlikeyi içinde barındırıyor ve olası bir aksaklık ticarî hayatı sekteye uğratiyordu. Böylesi bir sıkıntının yaşanması, küçük sermaye guruplarının yıkımı demek olacağından, bunun önüne geçmek ve zararı en aza indirmek için ticarî ortaklıkların kurulması gerekiyordu. Böylece birçok tacirin sermayelerini bir araya getirip, küçük yatırımcıyı emniyete alan ve tüccar sermayelerini

<sup>390</sup> Dimaşkî, *a.g.e.*, s. 512 vd.

<sup>391</sup> Muhtesib'ler hukuki olarak kamu menfaatlerini gözetmekle sorumluydu. Bundan dolayı da bu göreve daha ziyade hukuku bilen fakîh kişiler tayin edilirdi. Muhtesib'in pek çok toplumsal görevi yanında, çarşı ve pazaryerlerindeki ölçü, tartı, imalat, sergilerde ticarî işlemlerin dürüstçe yürütülmesi, hilekârlık, yüksek fiyatların denetimi, karaborsacılık, kalite kontrolü, pazaryerlerinin temizliği vs. görevleri de bulunuyordu. Bkz; Abdurrahman b. Nasr eş-Şeyzeri, *İslâm Devletinde Hisbe Teşkilâtı*, İstanbul, 1993, s.33-44; Mez, *a.g.e.*, s. 472; Ğazi İnaye, *Davabitü Tanzîmî'l İktisat fi's- Sûkî'l-İslamî*, Beyrut, 1992, s. 49-51; J.J. Michon, *Dini Kurumlar*, s. 44; Dûrî, *İslam İktisat*, s. 96; Dûrî, "Hükümet Kurumları", s. 77-80.

<sup>392</sup> Mısrî, *a.g.e.*, s. 48.

daha önce misli görülmemiş ölçüde harekete geçiren büyük ticarî ortaklıklar kurularak, çeşitli adlar altında teşekkül etmeye başladı<sup>393</sup>.

İslâm'ın öngördüğü şekilde gerçekleştirilen bu şirket teşekkülleri, araya banka veya devlet kredisini koymaksızın, tasarrufları doğrudan yatırımcıya sevkedebilecek şekilde tanzim ediliyordu. Zira İslam fihkî çerçevesinde geliştirilmiş farklı ortaklık biçimleri, o döneme kadar mevcut olan ortaklıkları daha da kullanabilir hale getirdi. Genellikle birkaç tacirin sermayelerini ortak bir havuzda toplamasıyla gerçekleştirilen ortaklıklar, risklerin azaltılması anlamına geliyordu. Buralarda biriken sermaye ile tek bir gemiye yüklenmek üzere mal temin edilmez, söz konusu sermaye birkaç farklı sefere yayılacak şekilde kullanılırdı. Böylece geminin batması veya korsanların hücumuna uğraması gibi sebeplerle sermayenin hepsi tükenmemiş olur; kâr getiren diğer yatırımlarla ilgili zararlar telafi edilmeye çalışılırdı. Bu sayede İslam âleminde çeşitli ortaklık şekilleri gelişti. Kimi zaman sadece sermayeye ortak olunurken, kimi zaman da emek ve girişimcilikle ortak olunurdu<sup>394</sup>. Öyle ki kara kervanlarının da benzer şekilde düzıldığı söylenebilir. Bunların büyük meblağlara ulaşan sermayesi, birçok şahsın ufak sermayelerinden oluşur ve yüzde elli civarında bir kâr bırakırdı. Her kafiye bir veya daha çok reisin idaresi altında bulunurdu. Yola çıkmadan önce halkın elinde bulunan mallar, az ya da çok, toplanır; bunlar uzak memleketlerde başka mallar ile değiştirilir; dönüşte de bedelleri sahiplerine teslim edilirdi. İslam topraklarında gelişen bu tip ortaklıklar sayesinde girişimcilik ve sermaye oluşumu toplumun tüm kesimlerini kapsayan bir yapı kazanmıştır. Kârlarının bir bölümünü toprağa yatıran tüccarlar olduğu gibi halifeler, sultanlar, toprak sahibi zenginler ve orta seviyede gelirlerini işletmek isteyenler de, servetlerini arttırmak amacıyla, topraktan ve zanaattan kazandıkları gelirlerin bir bölümünü bu şekilde uzak mesafe ticâretine yatırırlardı<sup>395</sup>.

İslam dünyasında faaliyet gösteren birçok Yahudi tacir tıpkı Müslümanlar gibi benzer ortaklıklar kuruyorlardı. Malî imkânı olan çok sayıda küçük çaplı tacir, oldukça ufak sermayelerle bir araya gelip, oluşturdukları sermayeyi farklı teşebbüslere dağıtmak suretiyle sefere çıkacak tacirlere emanet etmekteydiler. Bu tacirler bir arada veya ayrı ayrı yolculuk yapmaktaydılar. Özellikle Yahudi tacirlerin ticarî faaliyetlerine bakıldığında, İslam dünyasında bölgelerarası ticârette sermayeyi organize eden katı bir

<sup>393</sup> Utku, *a.g.e.*, s. 365; Curtin, *a.g.e.*, s. 64 vd.

<sup>394</sup> Utku, *a.g.e.*, s. 365; Ayrıca bkz; Abraham L. Udovitch, *Commercial Techniques in Early Medieval Islamic Trade*, *Islam and the Trade of Asia, A Colloquium* (ed. D. S. Richards), Oxford, 1970, s. 37-62.

<sup>395</sup> Utku, *a.g.e.*, s. 366; Claude Cahen, "Ekonomi, Toplum ve Müesseseler", *İslâm Tarihi Kültür ve Medeniyeti* (trc. Ufuk Uyan), c. IV, İstanbul, 1989, s. 73.

teşkilat yapısı veya bu sermayeyi kısıtlayan sistematik uygulamalar ile karşılaşılması sonucuna ulaşılmaktadır. Bununla birlikte İslam dünyasında ticarî faaliyetler bünyesinde, bazı kurumların ön plana çıktığı görülmektedir. Ki bunlardan ilki sarraflık müessesesiydi. Özellikle Abbasîler döneminde sarraflar eskisinden çok daha büyük ölçeklerde ticarî girişimlere finansman kaynağı sağlamışlar; ayrıca yatırımlar için aracı olmuş ve muhtelif para cinslerinin bozdurulabildiği vezneler olarak çalışmışlardır. Şubeler halinde faaliyet gösteren ve “sakk” olarak bilinen senet ve poliçelerin nakde çevrildiği noktalar olmuşlardır. Böylece tacirler ticarî faaliyetleri karşısında bir yerlerde edindikleri kredileri başka bölgelerde nakde çevirebilme ve ticarî mübadeleleri para taşımadan tamamlayabilme imkânı elde etmişlerdir<sup>396</sup>.

İşte İslâm toplumunun ekonomik yapısını güçlendirmeyi ve refahı tabana yaymayı ilke edinen bu ortaklık çeşitlerini, geniş bir muhteviyat içerdiğinden, konumuzun dışına çıkma endişesiyle, kısaca ele almaya çalışacağız.

İslâm’da şirketler genel olarak mülk ve akit şirketi olmak üzere ikiye ayrılır<sup>397</sup>. Mülk şirketi; miras, bağış ve vasiyet gibi bir yolla, birden çok kişinin bir mala ortak olmasıdır. Burada her bir ortak diğerinin izni olmadıkça, ortak malda tasarruf edemez. Akit şirketi ise, sözleşme ile meydana gelen ortaklıklar olup - İnan, Mufâvada, Vücuha (Kredi ortaklığı), Ebdân (İş gücü ortaklığı), Mudârabe (Emek sermaye), Müzâraa (Ziraat ortaklığı), Müsâkât (Bağ Bahçe ortaklığı), Mugârase (Ağaç dikim ortaklığı) - sekiz çeşittir. Ancak biz bu ortaklık türleri içerisinde konumuz ile ilgili olarak sadece ilk beşi üzerinde durmaya çalışacağız.

#### 2.4.1. İnan Ortaklığı

İki ve daha çok kişinin sermaye koyarak ticâret yapmak ve elde edilecek kârı aralarında paylaşmak üzere ortaklık kurmasıdır. Burada sermayelerin eşit olması gerekmediği gibi, kârın da sermaye oranlarına göre paylaşılması şart değildir. Ancak ortaklar zarara sermaye oranlarına göre katlanırlar. Burada ortaklar birbirinin yalnız vekili sayılır, kefil sayılmazlar<sup>398</sup>. Bu yüzden ticâret izni verilmiş küçük çocuk gibi, kefil olması geçerli bulunmayan kimse de inan şirketi ortağı olabilir. İnan ortaklığı her çeşit ticâret yapmak üzere genel olabileceği gibi tekstil, demir, inşaat malzemesi, taneli

<sup>396</sup> Utku, *a.g.e.*, s. 365-366.

<sup>397</sup> Nezih Hammâd, *İktisadî Fıkıh Terimleri*, (trc. Recep Ulusoy), İstanbul, 1996, s. 315.

<sup>398</sup> Hammâd, *a.g.e.*, s. 320.



bitkiler gibi bazı ticâret türünde de özel olabilir. Diğer yandan inan şirketi Müslüman ile Gayr-i Müslim arasında da caizdir. Çünkü bu ortaklıkta eşitlik şartı yoktur<sup>399</sup>.

İnan şirketinde, ortaklardan birisinin veya hepsinin şirket içinde çalışması şart koşulabilir. İki kişi belli bir sermaye ile ortaklık kursalar, işleri birisinin yürüteceği, diğerinin şirket işiyle hiç ilgilenmeyeceği kararlaştırılsa bu mümkün ve caizdir. Ancak çalışmadan maksat, çalışmanın bizzat meydana gelmiş olması değildir. Çalışma şartı konulmakla yetinilir<sup>400</sup>.

#### 2.4.1.1. Kârın Paylaşımı

İslâm'ın ortaklık anlayışında kâr, prensip olarak, yaygın bir cüz şeklinde belirlenir. Kârın %10, %20 veya %50'sini almak gibi. Kâr az olursa, bu oranların miktarı azalır, çok olursa yükselir. Hiç kâr olmazsa, bir şey alınmaz. Diğer yandan Hanefiler, çalışan ortağın kârdan fazla pay alması prensibini kabul etmişlerdir. Hatta bütün ortaklar çalışsa bile, aralarında, ustalık, sanat, beceri ve benzeri bakımlardan farklılık olabileceği için kârın da bu özellikler dikkate alınarak paylaşılması mümkündür. Meselâ, iki kişi 5'er kg. 22 ayar altın sermaye ile bir fabrika kursalar, ortaklardan birisi mühendis olarak kuruluşu yönetse ve işin başına geçse, diğer ortak da niteliksiz işçi olarak çalışsa, sermayeler eşit olmakla birlikte, mühendis olan, %10 fazla kâr istese, bu fazlalık onun çalışması karşılığı olur. Çünkü kâra hak kazanma, ya sermaye, ya da çalışma sebeplerinden birisiyle olur<sup>401</sup>.

#### 2.4.1.2. Ortakların Şirket Zararına Katlanması

İnan şirketinde meydana gelecek zarara ortaklar sermaye oranlarına göre katlanır<sup>402</sup>. Kârın paylaşılma şekli serbest sözleşme ile belirlenebilirken, İslâm zarara katlanma konusunda ortakları serbest bırakmamıştır. Hz. Peygamber şöyle buyurmuştur: “Sermaye ortaklığında kârın paylaşılması ortakların belirlediği şekilde olur, zarara katlanma ise sermaye oranlarına göre olur”. Örneğin; beş kişi birer kiloğram 22 ayar altını anapara olarak belirleyip inân ortaklığı kursalar, herbiri şirket olarak paylaşabilirler. Ancak içlerinden birisi tahsili, tecrübe ve yetenekleri ile ortaklığın

<sup>399</sup> Hamdi Döndüren, *Delilleriyle Ticâret ve İktisat İlmihali*, İstanbul, 1993, s. 489; Şekerci, *a.g.e.*, s. 198-199; Ayrıca bkz; Ebû Bekr Mes'ud b. Muhammed el-Kâsânî, *Bedâiu's-Senâi fî Tertib el-Şerâyi'*, c. VI, Beyrut, 1974, s. 62.

<sup>400</sup> Şekerci, *a.g.e.*, s. 202-203.

<sup>401</sup> Şekerci, *a.g.e.*, s. 202.

<sup>402</sup> Hammâd, *a.g.e.*, s. 320.

başkanı olur ve işleri yürütmede diğerlerinden daha fazla emeği geçerse kârdan da fazla pay alabilir. Zarara ise herbirinin sermaye oranlarına göre katlanması gerekir. Yıl sonunda hiç kâr olmadığı gibi toplam anapara 5 kğ. altından 4 kğ.'a inmişse, bu eksilmeye her ortak %20 oranında katlanır ve sermayeler 800'er gram altına düşmüş olur<sup>403</sup>.

#### 2.4.2. Mufâvada Ortaklığı

Eşitlik esasına dayanan bir ortaklık çeşididir. Sermaye miktarlarının eşit olması, kâr ve zararın paylaşılmasının da eşitlik esasına göre çözümlenmesi gerekir. Ortaklar birbirinin hem vekili ve hem de kefilidir<sup>404</sup>. Ortakların şirket sermayesi olabilecek özel mülkleri bulunmaz. Özellikle tamamen şirket hesabına çalışan, bunun dışında hiçbir özel mülkü bulunmayan, tüm harcamalarını şirketten yapan aile şirketleri, kardeşler veya baba ile çocukları arasındaki bazı ortaklıklar bu gruba girebilir. Bir bakıma ortakların sorumluluğuna tüm mal varlıkları girdiği için dışa karşı güçlü bir ortaklık söz konusu olur. Ortaklar arasında sermaye eşitliği bozulursa, bu ortaklık “İnan şirketi’ne” dönüşür. Mufâvada şirketini Hanefî ve Mâlikîler caiz görürken, Şâfiî mezhebi bunu uygulama bakımından mümkün görmemiştir. Hanbelîler de Şâfiîler gibi düşünür. Bunlara göre Mufâvada da eşitlik, istenilen anlamda gerçekleşmez<sup>405</sup>.

##### 2.4.2.1. Mufâvada Ortaklığı'nın Şartları

1) Her ortağın vekâlet ve kefâlet ehliyetine sahip olması gerekir. Bu da onların hür, akıllı, ergin ve reşid olmalarını gerektirir. Çünkü burada her ortağın yapacağı tasarruf diğerlerini bağlar.

2) Başta ve sonda miktar ve değer olarak sermayelerin eşit olması gerekir. Bu eşitlik bozulursa ortaklık şekil değiştirir ve inan ortaklığına dönüşür.

3) Ortakların sahip olduğu ve şirket malı olmaya elverişli bulunan altın, gümüş, nakit para gibi malların herbirinin ortaklığa dâhil edilmesi gerekir. Ancak ticâret malı (urûz), gayrimenkul, alacak ve kayıp mal gibi mufâvada sermayesi olmağa elverişli bulunmayan şeylerde ortaklık bağlayıcı olmaz.

4) Mufâvada kârda eşitlik prensibi gözetilmelidir. Eğer bir ortak için eşitliği bozan kâr konuşulmuşsa mufâvada bozulur.

<sup>403</sup> Döndüren, *a.g.e.*, s. 494-496; Şekerci, *a.g.e.*, s. 202.

<sup>404</sup> Hammâd, *a.g.e.*, s. 323.

<sup>405</sup> Şekerci, *a.g.e.*, s. 173-175; Döndüren, *a.g.e.*, s. 488.

5) Mufâvada bütün ticâret işlerinde eşitliği gerektirir. Bu yüzden bir ortak diğerlerinden ayrı olarak kendisine ait bir ticâret yapamaz. Buna göre Ebu Hanife ve İmam Muhammed böyle bir ortaklıkta bütün ortakların müslüman olmasını şart koşar. Onlara göre bir Müslümanla Gayr-i Müslim arasında Mufâvada geçerli olmaz. Çünkü meselâ; zımmî olan bir Gayr-i Müslimin, Müslümana caiz olmayan şarap ve domuz ticâreti gibi bir ticâreti yapması caizdir. Ebu Yusuf'a göre ise Müslüman ile Gayr-i Müslim arasında Mufâvada ortaklığı caizdir. Çünkü ehliyet, vekâlet ve kefalet bakımından aralarında eşitlik vardır<sup>406</sup>.

### 2.4.3. Vücûh (Kredi) Ortaklığı

Sermayesi olmayan fakat toplumda itibarı bulunan iki ve daha çok kimsenin veresiye mal satın alıp peşin satmak ve elde edecekleri kârı aralarında paylaşmak üzere kurdukları bir ortaklıktır<sup>407</sup>. Buna “vücûh ortaklığı” denmesinin sebebi, toplumda ancak itibarı olana veresiye mal satılması yüzündendir. Böyle bir ortaklıkta, başlangıçta bir iş veya mal bulunmaksızın ödünç alınan para veya veresiye mal alımından doğacak olan borçların ödenme rizikosunu ortaklar eşit veya farklı oranlarda üstlenirler. Kârın paylaşılması da bu borç üstlenme oranlarına göre olur. Hanefi, Hanbeli ve Zeydilere göre vücûh ortaklığı caizdir. Çünkü bu her bir ortağın diğerini satma ve satın alma hususunda vekil tayin etmesi söz konusudur. Bunun sonucu olarak meydana gelecek borcu ve elde edilecek kârı paylaşmak üzere sözleşme yapmak da caiz olur. Diğer yandan insanlar çağlar boyunca bu gibi muameleleri yapmış ve karşı çıkan olmamıştır. Bu yüzden bu konuda “teâmül” oluşmuştur<sup>408</sup>.

Hz. Peygamber'in: “Müslümanlar kendi aralarında belirledikleri şartlara uyarlar.” hadisi de bu konuda bir delildir. Burada ortaklar ne miktar borç üstlenmişlerse, kârı da o oranda paylaşırlar. Çünkü bir ortaklıkta kâra hak kazanma üç sebepten birisine dayanmalıdır: Sermaye, iş veya tazmin yükümlülüğü. Vücûh şirketinde kâra hak kazanma tazmini üstlenme nedenine dayanır. Vücûh şirketi mutlak eşitlik esasına dayandırılmışsa (Mufâvada tarzı) ortaklar aynı zamanda birbirinin kefilidir. Böyle bir eşitlik konuşulmamışsa inan ortaklığı niteliğinde olur. Bu takdirde ortaklar farklı oranlarda rizikoya girebilirler, kâr da bu riziko oranlarına göre paylaşılır. Ortakların şirket işlerinde çalışma, yetki, sorumluluk ve tasarrufları yukarıda mufâvada ve inan

<sup>406</sup> Döndüren, *a.g.e.*, s. 488-489; Şekerci, *a.g.e.*, s. 177-183.

<sup>407</sup> Hammâd, *a.g.e.*, s. 321.

<sup>408</sup> Şekerci, *a.g.e.*, s. 238.

ortaklığında belirttiğimiz ölçüler içinde cereyan eder. Ancak Hanbelîler temelde vücûh şirketini caiz görmeye birlikte bunun Mufâvada şekline karşı çıkarlar. Çünkü bu sonuncuda riske sınır konulamaz<sup>409</sup>.

Şâfiî ve Mâlikîlere göre ise vücûh ortaklığı batıldır. Çünkü bir ortaklık ya sermayeye ya da işe (sanata) dayanmalıdır. Burada ikisi de yoktur. Diğer yandan bunda bilinmezlik vardır. Çünkü bir ortak, bir iş veya sanatla sınırlı olmayan bir kazancı başkasını bedel olarak vermeyi üstlenmektedir<sup>410</sup>.

#### 2.4.4. İş Gücü Ortaklığı (Sanâî' Veya Ebdân Şirketi)

İki ve daha çok kimsenin mübah işlerde mal ve sermaye yerine iş ve mesleklerini ya da teşebbüs güçlerini birleştirerek kuracakları ortaklık türüdür. İki müteahhidin ya da iki terzinin birleşerek, birlikte taahhüt işleri almaları durumunda, birinin aldığı iş diğerini de bağlar ve dönem sonu kârını paylaşırlar, zarar olursa ona da birlikte katlanırlar<sup>411</sup>.

#### 2.4.5. Emek-Sermaye Ortaklığı (Mudârebe)

Mudârebe, Kur'ân-ı Kerîm ve sünnette hakkında sahih ve açık bir nass olmasada İslam âlimlerine göre meşru bir yatırım yöntemidir. Bir tarafın iş gücünü, diğer tarafın ise sermayeyi koyarak oluşturdukları bir şirket türü olan mudârebe'de, kârın paylaşılma oranları sözleşmeyle belirlenirken, zarara yalnız sermaye tarafı katlanmaktadır. Ancak zarar olursa, emek tarafı bir şey alamayacağı için onun da emeği boşa gitmiş olur. Zararın meydana gelmesinde işletmecinin (emek tarafı) kasıt, kusur veya ihmali (teaddî) olursa, onun da zarara katlanması gerekir. Bazı âlimler tarafından mudârebe ortaklığı "Kırâz" olarak da adlandırılmaktadır<sup>412</sup>. Mudârebe'de, sermaye sahibi, yapılacak ticâret çeşidi, yerle ilgili sınırlama ve süre koyma gibi birtakım şartlar koymuşsa, işletmecinin bunlara uyması gerekir. Ayrıca sermaye sahibi, işletmecinin anlaşma esaslarına uyup uymadığını her zaman denetleme hakkına sahiptir<sup>413</sup>.

İslam âlimleri mudârebenin caiz olduğuna dair Kur'ân ve sünnet'in genelinden çıkardıkları ilkelerle bazı hadis ve haberleri delil getirmektedirler. Buna göre

<sup>409</sup> Şekerci, *a.g.e.*, s. 239.

<sup>410</sup> Döndüren, *a.g.e.*, s. 498; Şekerci, *a.g.e.*, s. 241.

<sup>411</sup> Şekerci, *a.g.e.*, s. 220-223; Hammâd, *Terimler*, s. 318.

<sup>412</sup> Affâne, *a.g.e.*, s. 277.

<sup>413</sup> Döndüren, *a.g.e.*, s. 509; Şekerci, *a.g.e.*, s. 249-251.

“*Rabbimizin lütfü keremini aramanızda bir günah yoktur*”<sup>414</sup> mealindeki ayetin umumu mudârebenin helal ve mübah olduğunu göstermektedir. Zira mudârebede Allah’ın ikramı ve gelir talebi söz konusudur<sup>415</sup>.

Tarafların kârdan alacakları payın, aralarındaki anlaşmaya göre %10, % 15 veya %40 gibi oransal şekilde belirlenmesi mudârebenin şartlarındandır. Bu konuda İslam âlimleri, mudârebede işletmecinin sermayedara, kârın üçte biri veya yarısının kendisine ait olmasını şart koşabileceği yahut payları belirli olmak şartıyla miktarın oransal şekilde aralarında ittifakla belirlenebileceği konusunda ittifak etmektedirler<sup>416</sup>.

Mudârebe, mutlak ve mukayyed olmak üzere iki kısma ayrılır.

Mudârebe mutlak: Zaman, mekân, ticâret çeşidi, satıcı ve müşteri tayini gibi kayıt ve sınırlamalar bulunmaksızın yapılan mudârebe akdidir.

Mudârebe mukayyede: Yukarıda sayılan hususlardan birisi ile bir sınırlama ve kayıt getirilerek yapılan mudârebe akdidir. Örneğin günümüzde ki finans kurumlarında emek-sermaye (mudârabe) ortaklığı esasına göre çalışmaktadır<sup>417</sup>.

---

<sup>414</sup> Kur’ân-ı Kerîm ayeti için bkz; el-Bakara, 198.

<sup>415</sup> Affâne, *a.g.e.*, s. 278.

<sup>416</sup> Affâne, *a.g.e.*, s. 280.

<sup>417</sup> Hammâd, *a.g.e.*, s. 237.

## BİRİNCİ BÖLÜM

### 1. ABBASÎLER DÖNEMİ BASRA KÖRFEZİNİN DÜNYA TİCARETİ İÇERİSİNDEKİ YERİ VE ÖNEMİ

#### 1.1. Basra Körfezi'nin Uzakdoğu ile Bağlantısını Sağlayan Yollar

Basra Körfezi; hem coğrafi konumu, hem de gelişmiş iktisadî yapısı ile kendi başına bir dünyaydı. Basra Körfezi sadece bir ticâret merkezi veya deniz yolu değil, aynı zamanda hem ticâret merkezlerinin en önemlisi, hem de adeta bir dünya çarşısıydı<sup>418</sup>. Yeryüzündeki önemli iki iç körfezden birisi olan Basra Körfezi, sahillerinin uzunluğu, coğrafi ve beşeri özellikleri, ticarî hareketliliği ve pek çok beldeyle ilişkisi olması nedeniyle diğer körfezlere oranla daha fazla ön plana çıkmıştır. Basra Körfezi'ne uzanan bu beldelerdeki insan toplulukları, sadece körfezin sahillerini değil, aynı zamanda onun coğrafi konumunu da göz önünde bulundurarak, bu büyük merkezin bütün bağlantılarından ve nimetlerinden istifade etmeye çalışıyorlardı. Müslüman Araplar, doğu ticâretinin ana merkezinde oldukları için bu bölgedeki ticâretin efendileriydi. Özellikle bu bölgeye gelen ticâret mallarının nakli ve ulaştırılması konusunda aracı görevi üstlendiler. Diyebiliriz ki Akdeniz'de ve Avrupa'da; Ceneviz, Venedik, Floransalılar ve diğerlerinin yapmış olduklarını, doğuda Müslüman Arap denizcileri gerçekleştirdiler. Bu yüzden hem doğu ticâretinin kara taşımacılığını oluşturan ticarî kervanlar, hem de Basra Körfezi'ni uzak noktalara bağlayan deniz ağı, burayı dünya ticâretinin ana merkezi haline getirdi.

Basra Körfezi, diğer bir adıyla Halicu'l Arabî, karasal olarak doğu ticâretine başlıca üç ana yoldan ulaşmaktaydı. Başkent Bağdat'tan, ülkenin diğer taraflarına uzanan bu üç ana-yol hattı ve bu hat boyunca konuşlandırılmış menzilhâneler (istasyon, sikke, ribat, kubbe... vs.) bulunuyordu. Bu menzilhanelerin sayısı 132-232/750-847 yılları arasında yaklaşık 900'den fazlaydı<sup>419</sup>. Bu üç ana yola, deniz yolu da eklenince doğuda yapılan ticârette en büyük payı Basra Körfezi alıyordu. Körfezin doğudaki bu ticârete kaynaklık edişi, aynı zamanda üretilen ticâret mallarının çarşı ve pazarlardaki kontrolünde de söz sahibi olmasını sağlıyordu. Coğrafi taksimat yönünden birinci menfezi (yol), Basra Körfezi'nin doğu sahilleri meydana getirmekte ve Fars

<sup>418</sup> Abdulaziz Hüseyin, *el-Halicu'l Arabî ve'l Kuveyt*, Kuveyt, 1965, s. 50.

<sup>419</sup> Mehmet Aykaç, *Abbâsi Devletinin İlk Dönemi İdarî Teşkilâtında Dîvânlar (132-232/750-847)*, Ankara, 1997, s. 60. Ayrıca bkz; Hurdâzbih, *Mesâlik*, s. 153; Muhyî Hilâl es-Serhan, *a.g.m.*, s. 161-182.

beldelerinden yapılan ticâret bu sahillerden gerçekleşmekteydi. Bu sahil; Zağros dağları ismiyle bilinen dağ silsilesinin hemen yamacında yer alan dar bir sahil idi. Bu uzun sahil yolunda pek çok kıvrımlar ve iki körfez bulunmaktaydı. Yine hemen gerisinde ise yüksek kaya kütlelerinin yer aldığı tepeler bulunuyordu. Bu tepeler hemen sahilin gerisinden yükselmeye başlıyor ve buranın yüksekliği bazı yerlerde bin adım mesafeye ulaşıyordu. Yine bu kayalık bölgelerde dalgalar sonucu oluşmuş pek çok falez<sup>420</sup> meydana gelmişti<sup>421</sup>. Bölgenin coğrafi yapısı, iç kısımlardaki yaşamsal etkenleri de tesiri altına alarak buradaki sahili kendi gerisinde bulunan uzun vadiler kanalıyla Zağros dağı mıntikasına bağlamaktaydı. Basra Körfezi'nin coğrafi konumu, doğu sahillerini büyük kabileler yoluyla, İran'ın ortasına, kuzeyine, Hind yöresine ve Çin'in batısına kadar çok geniş bir alana bağlamaktaydı. Diğer bir yönden ise bu coğrafi konum, deniz yolunun eksikliklerini tamamlayıcı ve orada karşılaşılan güçlükleri ortadan kaldıracı imkânlar sunmaktaydı. Bir anlamda Fars sahilinin, doğu ticâretine karasal yönden bağlanmasını mecburi hale getirmekteydi<sup>422</sup>.

Bu karasal yollar, Abbasî yönetimi boyunca sürekli artış gösterdi. Çünkü Fars sahilini kullanan Uzakdoğu tacirleri nispeten bu yolu daha az kullanmaya başladılar. Neticede artan bu kara yolları Çin ve Hind bölgesine en kısa yoldan ulaşma imkânı veren Basra Körfezi'nin öneminin artmasına vesile oldu. Hind, Çin, Fars, Umman, Yemame ve Bahreyn'den gelen tüccarlar, ticarî turlarının son noktası olarak İslam devletlerinin başkenti olan Bağdat'a, nehir gemileri yoluyla da ticarî mallarını nakletmek için Basra'ya gelmekteydiler. Rivayete göre Halife Ebu Cafer el-Mansûr, bulunduğu coğrafi konumun önemine vurgu yaparak; “ *Dicle nehri, Çin ile bizim aramızda hiçbir engel teşkil etmez. Çünkü denizden gelen her şey bize ulaşır*” demektedir<sup>423</sup>. Bütün bunların yanı sıra Bağdat; Bizans, Suriye, Mısır ve Akdeniz havzasından buraya gelen malları, Uzakdoğu ülkelerine gönderiyordu. Bu durum Basra Körfezi'nin konum itibarıyla ne derece önemli bir mevkide olduğunu açıkça göstermektedir.

Yukarıda da bahsetmiş olduğumuz üzere Basra Körfezi'ndeki kara yollarından üç tanesi oldukça şöhretliydi. Bunlar, Fars sahilinin güneyinden, ortasından ve

<sup>420</sup> Deniz veya göl kıyılarında suyun hemen önünde yükselen dik kayalıklar için kullanılan falez tabiri, Fransızca falaise kelimesinden türemiş olup, Türkçe karşılığı yar'dır. İzbrak, *a.g.e.*, s. 126, 335.

<sup>421</sup> Wilson, *Persian Gulf*, s. 2-3.

<sup>422</sup> Huzayyin, *a.g.e.*, s. 16-17.

<sup>423</sup> Hamevî, *a.g.e.*, c. V, s. 238-250, Ya'kûbî, *Kitabü'l Büldan*, s. 20; Mez, *a.g.e.*, s. 492.

kuzeyinden geçmekteydi. Bu üç yol, Hemedan'dan<sup>424</sup>, Rey şehrine kadar uzanan büyük bir yolda birleşmekteydiler. Buradan itibaren ticâret kervanlarının yolu, Fars sahillerinden başlayan ve Hazar Denizi'nin alçak sâhiliyle, İran'ın kuzeyindeki platoları birbirinden ayıran dağ silsilesi Elburz dağı ile Himalayalar'ın uzantısı olan Hindikuş sıradağı arasındaki Horasan<sup>425</sup> düzlüklerinden geçen yeni bir yola tabi olurdu. Bu durum Türkistan yoluyla Çin'e ya da Kâbil vadisi yoluyla Hindistan'a girinceye kadar bu tek hat üzerinde aynen devam ediyordu<sup>426</sup>.

Basra Körfezi'nin doğudaki ticarî pazarlara ulaşabildiği ikinci menfez, körfezin batı sahilleri boyunca uzanan ve yer yer doğuya doğru kaymış olan tümsekleriyle Arap Yarımadası'nı andıran bir menfezdî. Bu kısım, Fars sahiline yakınlığı nedeniyle çok daha canlı ve kalabalıktı. Arap sahillerine ve Arap Yarımadası'nın içlerine kadar uzanma imkânı veren bu yol, her ne kadar bir takım doğal engel ve yükseltileri barındırsa da, burada ki yolculuk yüksek dağlardan oluşan Fars yoluna göre daha kolay ve daha rahattı. Basra Körfezi'nin batı sahili boyunca uzanan bu coğrafi engel ve yükseltiler “ed-Dehna” ismiyle bilinmekteydi. Bu bölge kumluklardan oluşmakta ve Araplar arasında “en-Nufud”<sup>427</sup> ismiyle bilinen çöle dayanmaktaydı. ed-Dehna'nın kumluk çizgisi, komşu Arap sahillerinin önü sıra uzanarak onları uzunlamasına yarmış ve onların denizciliğe olan uygunluğunu artırmıştır. Ayrıca ed-Dehna'nın Fars sahillerine yakınlığı, denizcilikte buranın tercih edilmesine de vesile oldu. Çünkü Araplar'ın bu kumluk sahilleri, gemilerin yaklaşmasına imkân sağlayan birçok Körfez barındırmaktaydı. Özellikle de ortaçağ üslubuyla yapılmış olan yelkenli gemilerin (derinliği az olan ve suya batan kısmı fazla olmayan), bu kumluk yapıdaki sahillere yanaşması çok rahattı. Basra Körfezi'nin bu sahil yapısından dolayı deniz ticâreti burada canlı bir görüntüye sahipti<sup>428</sup>. Sahilden yapılan ticâret sayesinde meydana gelen bu canlılık, Arap Yarımadası'nın içlerine doğru ilerleyen yolların, kolaylıkla bu sahillere bağlanması neticesini doğurdu. Bu iç yollar ise çoğunlukla “ed-Dehna” çölünden geçmekte olan tabiî yollardı. Burası pek çok dar kumluk çizgiden oluşmakta ve bu çizgilerin arasını ise kayalıklardan oluşan yeryüzü şekilleri bölmekteydi. Bu

<sup>424</sup> Kazvinî, *Âsâr*, s. 483-487.

<sup>425</sup> İran'ın kuzeydoğusunda yer alan geniş coğrafi bölgeye verilen addır. Bkz; Osman Çetin, “Horasan”, *DİA*, c. XVIII, s. 234.

<sup>426</sup> İbn Rüste, *a.g.e.*, s. 163-164; İbn Havkal, *a.g.e.*, s. 379-380; Şerif, *Şarku'l Evsat*, s. 23.

<sup>427</sup> Bugünkü Suudi Arabistan toprakları içinde yer alan Hicaz'ın doğusunda Necid Çölü, buranın güneyinde ise Dehna veya Rubül Hali Çölü yer almaktadır. Nüfud Çölü ise buranın doğusunda yer almaktadır. Cevad Ali, *a.g.e.*, c. I, s. 150. Bkz; ansiklopedi.bilgi.com/Suudi-Arabistan

<sup>428</sup> Daughy, *a.g.e.*, s. 447.



bölgenin her yerinde bu kumluk çizgilerin kalınlıkları aynı değildi; içlerinden özellikle birkaç tanesi Basra Körfezi'nin Arap sahiliyle, Arap Yarımadası'nın içlerindeki büyük ticâret yollarını birbirine bağlamaktaydı<sup>429</sup>. ed-Dehna'nın yollarından biri olan Ahsa<sup>430</sup> sahillerinden (Bahreyn-Katar- Kuveyt) Yemame topraklarına (Kuzeyinde ve batısında Hicaz, doğusunda Basra Körfezi, güneyinde ise Yemen yer alır) kadar uzanan bir yol vardı ki burası oldukça meşhurdu. Bu yol Basra Körfezi sahillerini, Yemame<sup>431</sup> vadilerine kolayca bağlamaktaydı. Daha sonra ikiye ayrılan bu yol, son olarak Necran<sup>432</sup> yakınlarında, Şam'ın kuzeyi ile Yemen arasında uzanan büyük bir ticarî yolda birleşmekteydi. Bu yol aynı zamanda Arap Yarımadası'nın batı tarafından geçmekteydi. Zikrettiğimiz her iki yolun birleşmesi, Basra Körfezi ticâreti ile Yemen ticâretinin birlikteliği sonucunu doğuruyor ve neticede bu bölgelerden her biri, diğerinin ihtiyaç duyduğu ticarî mallara kaynaklık ediyordu<sup>433</sup>.

Basra Körfezi'ndeki bu ikinci menfezin, böyle bir canlılığa sahip olmasına en çok yardım eden hususlardan biri şüphesiz ki Umman halkının buradaki çabaları oldu. Çünkü Ummanlıların bulunduğu coğrafya, onları denizcilik faaliyetleriyle uğraşmaya ve hayatlarını bu şekilde idame ettirmeye sevketti. Nitekim onların hemen arkalarında yükselen dağlar ve dağların hemen ardı sıra uzanan uçsuz bucaksız çöller, Ummanlıların ana kara ile olan bağlantısını ciddi manada engellemekte ve onları deniz ile meşgul olmaya mecbur etmekteydi. Bu nedenle Umman halkı, Basra Körfezi'nin ticarî hayatında önemli bir parça haline geldiler. Umman, Basra Körfezi'nin batı sahilindeki ticâretinin ana merkezlerinden biriydi. Basra'dan gelip Hind, Çin ve Doğu Afrika yönüne gidecek gemileri karşılıyordu. Deniz ticâretinde eski dönemlerden itibaren önemli rol oynayan Ummanlılar bunu XVI. asrın başlarına kadar sürdürmüşlerdir. Körfezin alt tarafında yer alan Umman; Maskat, Suhâr, Kalahât gibi liman ve şehirleriyle, Uzakdoğu'dan gelen malların karşılanması da ve diğer bölgelere aktarılması da oldukça önemli bir göreve sahipti. Umman, Çin'den başlayıp Basra Körfezi'nin her iki yakasına düşen şehirlere kadar uzanan meşhur ana ticâret yolunun üzerine düşmekteydi. Çin, Hindistan ve Doğu Afrika'dan gelen gemilerin iskelesinin

<sup>429</sup> Dehna: İslam öncesi Arapların kullanmış oldukları bir yol idi. Geniş bilgi için bkz; Cevad Ali, *a.g.e*, c. I, s. 150; İbrahim Şerif, *Mevkiu'l Coğrafiyu'l Irak*, c. I, s. 184- 205.

<sup>430</sup> Hemdanî, *Cezîre*, s. 138; Hamevî, *a.g.e*, c. I, s. 138, 347.

<sup>431</sup> Geniş bilgi için bkz; Hamevî, *a.g.e*, c. V, s. 300-304.

<sup>432</sup> Yemen'in Mekke tarafına düşen yerlerinden olup, Mekke'ye yedi merhalelik konaklıktadır. Hamevî, *a.g.e*, c. V, s. 266, 308.

<sup>433</sup> Cevad Ali, *a.g.e*, c. I, s. 122.

bulunduğu büyük bir bölge olan Umman, bu yönüyle Basra Körfezi'ndeki en büyük alana sahipti<sup>434</sup>. Umman, hurma ağaçları, bostanları ve çeşitli meyveleri, buğdayı, arpası, pirinç'i ve şeker kamışı bol olan bir yerdi. Darb-ı mesellerde, kim rızık yönünden sıkıntı çekiyorsa, Umman'a gitsin sözü vardır. Buranın sahillerinde inci dalma yerleri bulunuyordu. İnci dalıcılığı ise genelde Umman'ın sahil şehirlerinden olan Kalahât'ta yapılmaktaydı. Oldukça büyük bir araziye sahip olan Umman'da, pirinç üretimi yapılmıyor, ancak Hindistan'dan bol miktarda pirinç ithal ediliyordu. Burası dünyanın ilginç yerlerinden biri olup nar, üzüm, ceviz, şeftali, mışmış ve muşmula gibi meyvelerle doluydu. Ayrıca bu ülkede gül, safran<sup>435</sup>, mersin, nergis... vb. kokulu çiçekler de yetiştiriliyordu<sup>436</sup>.

Ummanlılar, Basra Körfezi'nin güney sahilleri boyunca yaptıkları denizcilik faaliyetleri sayesinde Yemen beldelerini Basra Körfezi'ne bağlamaktaydılar. İşte bu nedenle Müslüman coğrafyacılar<sup>437</sup> Basra Körfezi'nin batıdaki son sınırını Aden<sup>438</sup> vadisi olarak kabul etmişlerdir.

Basra Körfezi'nin doğu ticâretine yönelik üçüncü menfezi ise, kuzey yoluyla Irak beldelerine kadar ulaşan bir bağlantıdan meydana gelmekteydi. Bu yol, özellikle

<sup>434</sup> Şâmî, *a.g.m.*, s. 102 vd.

<sup>435</sup> Sonbaharda yaprak sürerek mor çiçek açan soğanlı tarım bitkisinin kurutulmuş dişi organ, boyuncuk ve tepeciklerinden yapılan ve yemeklere renk ve çeşni vermede kullanılan bir baharat çeşidi olmakla birlikte, ilaç ve boya yapımında da kullanılmıştır. Batı Asya kökenli bu bitkinin yapraklarından, sarı, filizi yeşil, mavi, nefsi ve kahverengi renkler elde edilmekte olup, pamuk ve özellikle de yün ipliklerinin boyanmasında safran önemli bir yer tutmuştur. Bkz; Utku, *a.g.e.*, s. 426. Safran, ağırlıklı olarak Suriye, İran'ın güneyi, Hemedan, İsfahan, Azerbaycan, Meccane ve Yemen'de yetiştiriliyordu. Abdulhalik Bakır, *Dokuma Sanayi*, s. 817. Arapça'da za'feran olarak bilinen safrandan, iştah açıcı ve yatıştırıcı gibi özellikleri nedeniyle eczacılıkta eskiden beridir istifade edilmiştir. Yaygın olarak yetiştirilebilmesine rağmen, az miktarda üretim için çok sayıda bitki gerektiğinden her yerde ticarî bir önemi haiz olamamaktadır. Yemeklere renk katmak için kimi zaman aspir bitkisinden elde edilen yalancı safran kullanılmıştır. Mayıs ve Haziran'da Ekime hazırlanmış toprağa ekilir; güzün de çiçekleri toplanır. Çiçeklerin ortasında bulunan sarıya çalan kiremit renkteki liflerin toplanıp rüzgârdan uzak bir yerde kurutulmasıyla safran elde edilmiş olurdu. Kırmızı bir gülü, kökünde az mayası ve keskin kokusu bulunan safran, daha ziyade Kum ve Kâşân şehirlerinde üretilmekteydi. "Castî" za'ferânının ateşte çok güzel koktuğu bilinmektedir. Bkz; Utku, *a.g.e.*, s. 426.

<sup>436</sup> Habib el-Cünhânî, "İslâmın İlk Asrında Dünya Ticâretinin Canlanmasında Umman'ın Rolü" (çev. Abdulhalik Bakır, *Ortaçağ Tarihi Ve Medeniyetine Dair Çeviriler I*), Ankara, 2008, s. 695; Şâmî, *a.g.m.*, s. 102 vd.

<sup>437</sup> İbn Rüste, *a.g.e.*, s. 96; Bekri, *Mesâlik*, c. I, s. 182; İdrisî, *a.g.e.*, c. I, s. 54; Makdisî, *a.g.e.*, s. 73. Ebü'l Fida, *Takvimü'l Buldân*, s. 92; Kalkaşendî, *Subhu'l-a'sâ*, c. V, s. 10; Kazvînî, *Âsâr*, s. 101 vd.

<sup>438</sup> Yemen'de Hind denizi sahilinde meşhur bir liman şehri olup, suyu ve merası bulunmamaktadır. Buranın halkı şehirden bir günlük uzaklıkta yer alan bir pınardan suyunu temin eder; buna rağmen içtikleri su kalitesizdir. Burası aynı zamanda Hindistan'dan gelen gemilerin önemli bir limanı durumundadır ve her şeyden önce bir ticâret şehridir; Arapların en eski panayırı burada kurulurdu. Halkı Hârûn'un oğullarından oldukları söylenen Murebbûn ve Cemâcimiyyun gruplarından oluşmaktadır. Adının, Aden b. Sinân b. Nefîşân b. İbrahim'den geldiği söylenmektedir. Ancak başka bir rivayete göre, Habeşistanlılar gemileriyle buraya çıkarma yapmışlar, dolayısıyla da çıktık anlamına gelen "Adevnâ" kelimesine dayanarak buraya Aden adını vemişlerdir. Aden ile Yemen'in başşehri San'a arasında 64 fersahlık bir mesafe vardır. Hamevî, *a.g.e.*, c. IV, s. 100; İbn Batuta, *a.g.e.*, s. 171.

Abbasîler döneminde çok önemli bir yere sahip oldu. Bunun sebebi ise o dönemde buradaki doğal yapının, söz konusu sahile hem karadan hem de denizden farklı bölgelere bağlanabilme imkânı sunmasıydı. Nitekim Fırat ve Dicle nehirleri, Basra Körfezi'ne doğal bir yoldan bağlanma imkânı sunuyordu<sup>439</sup>. Bu iki nehirten her biri, Körfez için önemli birer giriş noktası olup, Bereketli Hilal bölgesindeki ticarî noktalara ve Akdeniz'in doğu kısımlarına Uzakdoğu'dan gelen malların nakledilmesi imkânını sunmaktaydı<sup>440</sup>. Yine Fırat ve Dicle nehirlerinin sahilleri boyunca devam eden yollar, karadaki kervanlar için de önemli birer yol oldu. Çünkü bu iki nehrin bazı kısımlarında akıntıdan ve doğal şekillerden dolayı nehir yolculuğu ve taşımacılığı, neredeyse imkânsız hale gelmekte ve özellikle Fırat nehri bu konuda daha zor şartlar içermektedir. Bu nedenle Fırat'ın batı çizgisi boyunca uzayan kervan yolları bulunmaktaydı. Bu yollar boyunca kervanların su ihtiyaçlarını karşılayabilmeleri için birçok su kuyusu<sup>441</sup> kazılmıştı<sup>442</sup>. Öyle ki o dönemde bu kuyuların başında kısa süreli ticarî alışverişler gerçekleştirilmekte ve bu yerler birer canlı ticâret merkezi görünümü arz etmekteydiler<sup>443</sup>. Bu su kuyuları, Basra Körfezi'ndeki ticâretin yaygınlaşmasında, revaç bulmasında, ticarî mallarının el değiştirmesinde, ürünlerinin çarşı pazarlara ulaştırılmasında ve dolayısıyla bu üçüncü menfezin de diğer iki yol kadar önem kazanmasında yardımcı olmuştur. Asya'nın ortalarından gelen ticâret kabilelerinin yolları, Dicle ve Fırat sahillerinde birbirleriyle kesişmekteydi. Ayrıca Şam beldelerine gidecek olan kabilelerde yine buradan hareket etmekteydiler. Bu ticarî yol ağı, hem Basra Körfezi'nin su taşımacılığına, hem de kara taşımacılığına ayrı bir değer ve canlılık kazandırıyordu.

Buraya kadar açıklamış olduğumuz bu üç menfez, Basra Körfezi'nin ticâretinde birbirinden bağımsız düşünülemeyecek üç önemli ticarî güzergâhtır. Özellikle ortaçağ boyunca aktif bir halde devam eden deniz taşımacılığı sayesinde ticâret ayakta

<sup>439</sup> Adevî, *Devletü'l İslamiyye*, s. 137-143.

<sup>440</sup> Alâ, *Coğrafyatü'l Alemi'l İslamî*, s. 16-17; Huzayyin, *a.g.e.*, s. 9-11.

<sup>441</sup> Arap Yarımadası'ndaki kervanların güzergâhını genellikle su kuyuları belirliyordu. Bu güzergâh boyunca gelip geçen çok olduğu için buralar oldukça emin yerlerdi. Arabistanda bu özellikleri taşıyan iki ana yol vardı. Bunlardan birisi, Kızıldeniz sahilini takip edip kuzeyden güneye doğru uzanmaktaydı. Bu yoldan kuzeyde, kuzey-doğuya, Suriye tarafına, güneydoğuda da Mısır ve Filistin tarafına yollar ayrılıyordu. Bu yol güneyde Hadramut sahili boyunca ilerliyordu. İkinci yol ise Kızıldeniz'den Basra Körfezi'ne uzanıyor ve Mekke'den geçiyordu. Yarımada'nın tam ortasında ikiye ayrılıyor, birisi kuzey-doğuya gidiyor ve Şattu'l-Arab'a ulaşıyordu. Diğeri ise güneye-doğuya yöneliyor, Dubâi, Maskat ve Zufâr'a uğrayarak Basra Körfezi boyunca devam ediyordu. Bkz; Ahmet Çelebi, "Tarihu'l-İslâmî ve'l-Hadâratü'l-İslâmiyye", *D.G.B.İ.T.*, c. I, İstanbul, 1992, s. 141.

<sup>442</sup> Hasan İbrahim, *a.g.e.*, c. III, s. 136-137.

<sup>443</sup> Şerif, *a.g.e.*, c. I, s. 68-69.

durabilmiş ve Basra Körfezi de bu konuda en büyük görevi üstlenmiştir. Ortaya koymuş olduğumuz tablodan anlaşılmaktadır ki; gerek deniz yolları, gerekse Basra Körfezi'ni doğu ticâret kaynaklarına ulaştıran bu üç menfez, körfezin tarih boyunca ne denli bir öneme sahip olduğunu açıkça göstermektedir. Özellikle de, Abbasîler döneminde bu daha belirgindir. Basra Körfezi, istikrar ve emniyet açısından tarihteki en görkemli devrine Abbasî hilâfetinde şahit oldu. Abbasîlerin, ticâreti geliştirmek adına, tüccarları deniz korsanlarından korumaları ve yine ticarî malları korumak için sigortacılık sistemini başlatmaları vb... gibi birtakım faaliyetlerin neticesinde, Basra Körfezi'nin canlılığı ve cazibesi daha da artmış ve adeta bu dönemde altın çağını yaşamıştır.

### **1.2. Körfezin Fethi ve İslami Dönemde Körfez Ticâretinin Canlanması**

Körfezin ticarî merkezlerini içerisinde barındıran Arap beldeleri, Fars ve Rumlar arasında cereyan eden tüm çekişmelere ve mücadelelere rağmen, doğu ticâretinde köprü vazifesi görmeye devam ediyordu. Bölgedeki hâkimiyeti Araplar lehinde güçlendirmek amacıyla devam eden Arap yapılaşmaları, özellikle Yemen'deki Himyeri devletinin, Habeş ihtilali sonucu yıkılmasının ardından daha farklı bir boyut kazandı. Nitekim coğrafi konumlarının da etkisiyle bu bölgedeki Arap kabileleri, Basra Körfezi bölgesini kendi aralarında istedikleri gibi paylaşma fırsatını yakaladılar. Doğu ticâretinin ve Kızıldeniz ticâret yolunun kontrolünü ele geçiren Arap kabileleri, böylelikle körfez bölgesindeki hâkimiyetlerini daha da güçlendirdiler. Araplar, Basra Körfezi ve Kızıldeniz ticâret yolunu daha da güçlendirmek maksadıyla, deniz bağlantısına destek verecek yeni pek çok kara yolunu ticâret kabilelerinin hizmetine sundular. Bu durumun temelinde yatan başlıca sebep ise, denizdeki ulaşım şartları; fırtına, kasırga, med-cezir, korsanlık vb... nedenlerden kötüleştiği zaman, doğu ticâretini bu kara yollarıyla devam ettirebilmektir. Nitekim bu gerçeği gözden kaçırmayan Araplar, körfezin deniz ve kara ticâret yollarının kesiştiği pek çok farklı noktada yeni yerleşim yerleri tesis ettiler<sup>444</sup>.

Sâsânî ve Bizans idarecileri, Arapların körfezdeki ticarî faaliyetlerine son verdikleri takdirde, Kızıldeniz ve Basra Körfezi ticâretinin tehlikeye gireceğini gayet iyi biliyorlardı. Bu nedenle Hicaz bölgesindeki ticâreti kontrolleri altında tutan bölge Araplarına güvenmek mecburiyetindeydiler. Ayrıca yine bölge ticâretinin güvenliğini sağlama görevini de bu ticarî yol boyunca yerleşmiş bulunan Arap kabilelerine havale etmek zorunda kaldılar. Öyle ki Hicaz, Güney Arabistan ile Akdeniz dünyası arasındaki

<sup>444</sup> Askerî, *a.g.e.*, s. 54; Adevî, *a.g.e.*, s. 18.

ilişkileri düzenleyen kervan merkezi olması hasebiyle faal bir ticâret ekonomisine sahipti. Ayrıca Aden limanı ve Kızıldeniz'in Bâbülmendeb girişi sayesinde Güney Arabistan, bu dönemde Akdeniz ile Uzakdoğu arasındaki ticâretin en önemli kavşak noktalarından biri olarak faaliyet gösteriyordu<sup>445</sup>. Bölge ticâretini kontrol altında tutan bedevi Arap kabileleri, Hicaz bölgesine gelip ticâret konusunda tecrübe kazanmadan önce, onların kardeşleri olan körfez ve Yemen Arapları, ticâret konusunda hem daha çok başarı göstermiş hem de daha fazla tecrübe edinmişlerdi. Bizans ve Sâsânî yöneticilerinin, bu bedevi Arap kabilelerini her an kontrol edilebilecek ve gerektiğinde ise yok edilecek birer basit topluluk olarak addettikleri bir dönemde, bu kabilelerden biri olan Kureyş kabilesi, Mekke civarında her türlü mal intikaline imkân sağlayan ticarî bir yerleşim merkezi kurarak, bölgeyi hâkimiyeti altına almayı başardı. Kureyşlilerin gösterdiği bu başarıyı, kendi çağdaşları olan Körfez ve Yemen Arapları ise henüz gerçekleştirememişlerdi<sup>446</sup>.

Bizans-Sâsânî mücadelesi özellikle Basra Körfezi'ne gelen Hind ticâret yolunu işlemez hale getirdi. Öte yandan Himyeri devletinin Habeşliler eliyle yıkılması ve Kızıldeniz yolunun zorlukları (mercan kayalıkları...), Kureyşlilere Yarımada'nın batısından geçen ticâret yoluna hâkim olma imkânı sundu. Kureyşlilerin ticarî anlamda kurmuş oldukları bu düzeni yürütme işi, daha önceden doğuya yönelik ticâret yapan bir grup Kureyşli tüccara devredildi. Böylelikle Kureyşliler Arap Yarımadası'ndaki zengin kervan ticâretini ele geçirmede pek fazla zorlanmadılar. Kureyşliler, Hindistan ve Habeşistan kaynaklı lüks malların ve Yemen kaynaklı parfümeri'nin (buhur), Şam ve Akdeniz ülkelerinin ürünleriyle mübadelesini sağlamanın yanı sıra, ticarî bağlarını Basra Körfezi ve Irak'a kadar uzatabiliyorlardı. Kış mevsiminde Kureyş kafileleri Mekke'den, Yemen'e doğru yola çıkıyor ve ticâret mallarını buraya ulaştırıyorlardı. Yaz mevsimi geldiğinde ise bu ticâret kafileleri, Yemen'den getirdikleri malları yüklenerek Mekke'den Şam beldesine doğru hareket ediyorlardı<sup>447</sup>. Kureyş'in kış ve yaz seyahat sistemini ilk tertipleyen, Hz. Muhammed (s.a.s)'in büyük dedesi Hâşim b. Abdümenâf'tı. O aynı zamanda Bizans imparatoru ile ticarî antlaşma yapan kişidir. Kış ve yaz ticâret yolu San'a şehrinde başlayarak Taif, Mekke, Yesrib, Hayber, Hicr, Tebük, Maan, Tyemâ, Mûte ve Busra üzerinden Şam'a ulaşırdı. Bunun dışında kuzeye

<sup>445</sup> Adevî, *a.g.e.*, s. 19.

<sup>446</sup> Askerî, *a.g.e.*, s. 55; Adevî, *a.g.e.*, s. 23.

<sup>447</sup> Adevî, *a.g.e.*, s. 23-24; Abdulaziz ed-Dûrî, *İslam İktisat Tarihine Giriş*, (trc. Sabri Orman), İstanbul, 1991, s. 20; Corci Zeydan, *İslam Uygarlıkları Tarihi* (çev. Nejdet Gök), c. I, İstanbul, 2004, s. 49; Askerî, *a.g.e.*, s. 55. Ayrıca Kur'an ayeti için bkz; Kureyş, 1-5.

doğru Kızıldeniz sahilini takip ederek Akabe Körfezi'ndeki Eyle üzerinden Akdeniz sahiline, Gazze'ye ulaşan bir yol daha vardı. Ayrıca Mekke'yi İran, Irak ve Bahreyn'e bağlayan yollar da mevcuttu. Kureyş kervanları Yemen'den parfüm, zamk, işlenmiş kereste, fildişi, kaplan postu, altın, mücevher, akik, çeşitli madenler, silah ve baharat alırlardı. Bu malların bir kısmı da Endonezya, Hindistan, Çin ve Güney Afrika'dan getiriliyordu. Malları kuzeye götüren kervanlar, dönüşte buğday, zeytin, zeytinyağı, bakliyat, ipek kumaş ve kap kacak taşırlardı. Habeşistan ve Bahreyn'den dönen kervanlar ise fildişi, mercan, inci, dokuma, altın ve gümüş getirirlerdi. İslam'ın doğduğu sırada Kureyş'in yaz ve kış seyahatleri Hâşim ve kardeşlerinin tanzim ettiği biçimde devam ediyordu<sup>448</sup>. Bu dönemde Mekke tüccarlarından bir topluluk, Fars Kisralarının Basra Körfezi'nden, Mekke'ye yolladığı ticâret mallarını taşıma konusunda oldukça profesyonelleştiler<sup>449</sup>. Onların taşımış oldukları bu mallar, Arap çarşılarının en önemli pazarlarını oluşturmaktaydı<sup>450</sup>. Neticede Mekke, İslam'ın ilk dönemlerinde, doğu ticâretinin dengesini elinde bulunduran ve ticarî değişim hareketlerini bölgesel anlamda kontrol eden bir güç haline geldi<sup>451</sup>.

Kureyşliler bu ticarî canlılık sayesinde, Basra Körfezi sahillerinde ve kendi bölgelerinde meydana gelen olaylar hakkında detaylı bilgi sahibi oluyorlardı. Mekke etrafındaki büyük çölleri aşmanın beraberinde getirdiği zorluklar, Sâsânî ve Bizans yöneticilerini bu canlı bölgeyi ele geçirme konusunda ümitsizliğe düşürüyordu. Kureyş'in ileri gelenlerinden Abdulmuttalip b. Hâşim (Hz. Peygamber'in dedesi), daha önceleri Hicazdan Yemen'e gitmiş bir tüccar olan el-Vefd ile ortaklık kurarak, bölgedeki canlı ticâretin içerisine bizzat dâhil oldu. Vefd'in Yemen'e gitme sebebi ise Yemenlilere yardımcı olup, Habeşlileri o topraklardan kovmaktı<sup>452</sup>. Yukarıda da bahsettiğimiz üzere Farslıların, Habeşlilere yardım etmesi nedeniyle bu girişim başarısız oldu. Böylelikle Farslılar bu yardım neticesinde, Yemen topraklarına uzanan ticarî yollarda söz sahibi bir konuma gelerek, bu yollara Bizanslıların nüfuz etmesini engellemiş oldular<sup>453</sup>.

<sup>448</sup> İbrahim Sarıçam, *Hz. Muhammed ve Evrensel Mesajı*, Ankara, 2004, s. 45-47; Abdülkerim Özaydın, "Arap", *DİA*, c. III, s. 322-324.

<sup>449</sup> Cevad Ali, *a.g.e.*, c. II, s. 632-633.

<sup>450</sup> Hitti, *a.g.e.*, c. I, s. 155-156.

<sup>451</sup> Adevî, *a.g.e.*, s. 10.

<sup>452</sup> Adevî, *a.g.e.*, s. 10.

<sup>453</sup> Houranî, *a.g.e.*, s. 44; Malekandathil, *a.g.e.*, s. 4.

Resulullah (s.a.v), kendisine peygamberlik görevi verilmeden önce, dedesi sayesinde Kureyş'in ticarî canlılığına ortak olup, buradaki ticarî hareketliliğin getirdiği tecrübeyle yetişmişti. Örneğin Basra Körfezin'den Mekke'ye giden ticâret kafilesine saldırıldığı için çıkan el-Ficâr<sup>454</sup> savaşına ve Hz. Hatice'nin Şam'a gönderdiği ticâret kervanına katıldı<sup>455</sup>. Dolayısıyla Yemen ve Körfez Arapları hakkında sağlam bir bilgi sahibi oldu. İslam davasını yaymaya başladığı dönemde, Bizanslılar ile Sâsânîler arasındaki çetin mücadele, Mekke'ye yönelik de devam etmekteydi. Hem Gayr-i Müslimler hem de Müslümanlar, Mekke üzerinde aynı oranda hak iddiasında bulunuyorlar ve bu yüzden de iki taraf arasındaki mücadeleler bitmek bilmiyordu. Resulullah'a peygamberlik görevi verildikten sonra, kendisine hem Körfez Araplarıyla Farslılar arasında yaşanan mücadelelerin, hem de Arapların ticarî hâkimiyetlerini ele geçirmek isteyen bu ortak düşman (Sâsânî) karşısında birbirleriyle yardımlaşmaları ve meşhur "Zûkâr" olayı ile ilgili bilgiler ulaştı. Hz. Peygamber bu olayla ilgili " *Bu, Arapların acemlerden intikam aldığı ve benim sayemde birbirlerine yardım ettikleri ilk gündür*" demiştir<sup>456</sup>. Çünkü genel anlamda Araplar, özellikle de körfez Arapları bu yeni İslam devleti sayesinde Sâsânî ve Bizans gibi düşmanlara karşı birlik olma şuuruna kavuştular. Öyle ki Arap kabileleri arasında meydana gelen iç çekişmeler nedeniyle, Sâsânîler ile Bizanslılar, Arap Yarımadası'nın farklı bölgelerindeki birçok Arap yerleşim yerini ele geçirmiş, özellikle de körfez bölgesinde önemli bir hâkimiyet sağlamışlardı. Hicretin 8./630 senesinden itibaren Hz. Peygamber'in Mekke-Medine dışındaki Arap yöneticilerini ve diğer hükümdarları İslam'a davet amacıyla göndermiş olduğu mektuplar sayesinde, İslam'ı tanıyıp Müslüman olma şerefine ilk erişenler körfez Arapları oldu. Belâzûri, Hz. Peygamber'in İslam'a davetine olumlu cevap veren Umman ve Bahreyn hakkında bilgi verirken şöyle demektedir; "Umman'daki nüfusun ekseriyetini Ezd kabilesi mensupları teşkil ediyordu. Çöllerde ise Ezdliler dışında pek çok kabile mensubu yaşıyordu. Resulullah (s.a.v), hicretin 8./630 yılında Hazrec

<sup>454</sup> Kinane ve Kays-ı Aylan kabileleri savaşırken haramları ve yasakları hiçe saydıkları için bu savaşa "günah" anlamına gelen Ficar savaşı denmiştir. Tarihte dört Ficar savaşı meydana gelmiştir ki yukarıda zikrettiğimiz savaş bunların sonuncusudur. Hz. Peygamber'in bu savaşta, düşmanların attıkları okları yerden toplayıp amcalarına götürdüğü zikredilmektedir. Bkz; İbnü'l Kesir, *Bidaye*, c. II, s. 450-451; İbn Hişam, *Sire*, c. I, s. 186; Mes'ûdî, *Mürûc*, c. II, s. 278; Muhammed Hamidullah, *İslam Peygamberi*, s. 51-52; Muhammed Cemaluddin Sürûr, *el-Hayâtu's-Siyâsiyye fi'd-Devleti'l-Arabîyyeti'l-İslâmiyye*, Kahire, 1966, s. 67. Ayrıca bkz; Hüseyin Algül, "Ficâr", *DİA*, c. XIII, İstanbul, 1996, 52-53.

<sup>455</sup> Askerî, *a.g.e*, s. 56; İbn Hişam, *a.g.e*, c. I, s. 188; Mes'ûdî, *a.g.e*, c. II, s. 278, Hamidullah, *a.g.e*, s. 57.

<sup>456</sup> Taberî, *a.g.e*, c. II, s. 193; Mes'ûdî, *a.g.e*, c. I, s. 277; Askerî, *a.g.e*, s. 56.

kabilesinden<sup>457</sup> Ebu Zeyd el-Ensârî ile Amr b. El Asî es Sehmi'yi, el-Cülenda'nın<sup>458</sup> iki oğlu Abd ve Ceyfer'e bir mektupla birlikte gönderdi. Hz. Muhammed (s.a.v), Abd ve Ceyfer'i İslamiyete davet ettiği bu mektubunda, eğer Umman halkı hakkı tanır, Allah'a ve elçisine itaat ederse, Amr, emir olacak, Ebu Zeyd ise halka namaz kıldırarak, İslamiyet'i anlatacak, Kur'ân ve sünneti öğretecektir" şeklinde talimat vermişti<sup>459</sup>. Umman'ın melikleri olan Ceyfer ve Abd kardeşler bu mektubu alır almaz İslam'a girip, Umman'ın güneyinde İslam dininin gelişmesi için çalışmalara başladılar. Ceyfer, öncelikle Umman'da bulunan Muheyre ve Sahr<sup>460</sup> adlı kabilelere onları İslam'a davet eden mektuplar göndermiş ve onlar da buna cevap vererek İslam'ı kabul ettiler. Hz. Muhammed'in (s.a.v) İslam'a davet amacıyla gönderdiği mektuplar sadece Umman emirlerine has olmamış, bunun yanı sıra Umman'ın muhtelif bölgelerinde yaşayan ve Fars nüfuzu altında olan Arap reislerine de ulaştırıldı. Buradan anlıyoruz ki Umman emiri Ceyfer, tamamen bu bölgeye hâkim olamamıştır. Örneğin Hz. Muhammed, Fars nüfuzu altında bulunan Dema köyü sakinlerine gönderdiği mektubunda: "*Kelime-i şehadet getiriniz, ben Allahın Resuluyum, namazınızı kılınız ve zekâtınızı veriniz, aksi takdirde hücumu uğrarsınız*" diye buyuruyordu<sup>461</sup>.

Belâzûri, Hz. Peygamber'in Bahreyn'e gönderdiği mektup hakkında bilgi verirken, o dönem Bahreyn'in Sâsânî hâkimiyeti altında olduğunu belirtmekte ve şöyle devam etmektedir; "Bahreyn topraklarında Abdu'l-Kays, Bekr b. Vail ve Temim gibi Arap kabilelerinden birçok insan yaşamaktadır. Hz. Peygamber zamanında oradaki Sâsânîlerin, Araplar üzerindeki valisi el-Munzir b. Sava idi. Hicretin 8./630 yılında Hz. Peygamber (s.a.v) bu bölgenin halkını İslam'a davet etmesi üzere Âla b. Hadramî'yi buraya gönderdi. Rivayetlerdeki farklı görüşlere rağmen Âla b. Hadramî'nin bu bölgeye tam olarak ne zaman gönderildiği ve geldiği her ne kadar belli değilse de hicretin 8./630 yılında Mekke'nin fethinin ardından, yani İslam devletinin güçlendiği dönemde geldiği en kuvvetli ihtimaldir<sup>462</sup>. Hz. Peygamber (s.a.v) Âla b. Hadramî'yi buraya elçi olarak gönderirken ona buradaki kabilelere karşı dostça davranmasını ve asla zorlama

<sup>457</sup> Tıpkı Evs kabilesi gibi Medine'de ensarı meydana getiren Kahtân kökenli ikinci bir Arap kabilesidir. Hazrec kabilesi hicretten Hz. Peygamberin vefatına kadar İslam'a büyük hizmetler yapmıştır. Geniş bilgi için bkz; Ahmet Önkâl, "Hazrec", *DİA*, c. XVII, İstanbul, 1998, s. 143-144.

<sup>458</sup> Abdurrahman Abdulkerim Anî, *Tarihu'l-Ummân fi'l-Usûri'l-İslamiyye el-Ulâ* (thk. Salih Ahmed Ali), Londra, 1999, s. 79.

<sup>459</sup> Belâzûri, *Fütûh*, s. 110.

<sup>460</sup> Sahr; Bu kabile, Aden ile Umman arasında yer alan bir bölgedeydi. Hamevî, *Mu'cem*, c. III, s. 323.

<sup>461</sup> Muhammed Hamidullah, *Mecmu'atu'l-Vesâikü's-Siyasiyye*, Beyrut, 1969, s. 169.

<sup>462</sup> Taberî, *a.g.e*, c. III, s. 162; İbnü'l-Esir, *a.g.e*, c. II, s. 205.



yapmamasını tavsiye etti. Nitekim de öyle oldu ve Bahreyn Arapları hiçbir şekilde zorlanmadan İslam'ı kabul ettiler. Hz. Peygamber (s.a.v), el-Munzir b. Sava ile Hecer<sup>463</sup> şehrinin Merzubanı Sibuhı ve Bahreyn'in hâkimlerinden olan Hilal'i, İslamiyet'i kabul etmeye ve cizye ödemeye davet eden bir mektubu da Âlâ b. Hadramî ile birlikte gönderdi. Onlarla birlikte oradaki bütün Araplar ile bir kısım Farslılar da İslamiyet'i kabul ettiler. Bölge halkından Mecusi, Yahudi ve Hıristiyanlar ise Âla b. Hadramî ile cizye ödemek şartıyla anlaşılardır<sup>464</sup>.

Hz. Peygamber'in (s.a.v), Bahreyn'e bu kadar ilgi duymasının sebebi; her ne kadar bu bölgedeki Mecusi Farslıların nüfuzu kırılmış olsa da, yinede buradaki etkileri sürmekte ve bu yüzden buranın tamamen Farslılardan temizlenmesi gerekmektedir. Ayrıca Medine ile Bahreyn arasında eskiye dayanan bir ticarî ilişki bulunuyordu<sup>465</sup>. Bu yüzden Medine'de sürekli Bahreynli tüccarlar bulunmakta ve bunlar sayesinde iki bölge arasındaki ilişki sürekli canlı kalmaktaydı. Örneğin Bahreyn ve Medine arasındaki mesafe oldukça fazla ve meşakkatli olmasına rağmen, İbn-i Sa'd "*et-Tabakatu'l Kübrâ*" adlı eserinde, Bahreyn'den gelip Hz. Peygamber'in sohbetlerine katılan yaklaşık yirmi beş Bahreynli sahabeden bahsetmektedir<sup>466</sup>.

Körfez Araplarının yürüttüğü ekonomik faaliyetler, yeni ortaya çıkan İslam devleti için önemli bir destek haline geldi. Çünkü İslam'ı kabul etmeleriyle birlikte kendilerine farz kılınan zekât, ticâretten elde ettikleri büyük servetlerin kırkta birini İslam devletine vermeyi gerektiriyordu. Dolayısıyla ticâret sayesinde büyük paralar kazanan Basra Körfezi Arapları, vermiş oldukları zekâtlarla, devlet hazinesinde en önemli paya sahiplerdi. Ancak her ne kadar verilen zekât miktarı büyük olarak görülse de, gerçekte olması gereken meblağın altındaydı. Çünkü bölgede öteden beri süregelen Sâsânî-Bizans mücadeleleri ve kabileler arasındaki iç çekişmeler, bölge ticâretine olumsuz yönde yansımaktaydı. Belâzûri, Hz Peygamber döneminde İslam devletine en büyük katkının Bahreyn'den geldiğini belirterek şöyle demektedir; "*Âla b. Hadramî zekat ve haraç mallarından 80.000 dirhem değerinde malı Medine'ye gönderdi. Öyle ki bu o zamana kadar Medine'ye gönderilen en yüksek mal miktarı olup, bundan önce de*

<sup>463</sup> Arap Yarımadası'nın Necid bölgesinde yer alan Hacer (Bahreyn), kuzeyden Basra, güneyden Umman, doğudan Fars denizi, batıdan ise Yemame ile çevrili bir bölgeydi. Hamevî, *Mu'cem*, c. V, s. 393; Ayrıca bkz; Abdulhalik Bakır; *İktisadi ve İdari Yönden Hz. Ali Dönemi*, Ankara, 1991, s. 107.

<sup>464</sup> Belâzûri, *Fütûh*, s. 113; İmâdüddin İsmail b. Ali Ebu'l Fidâ, *el-Muhtasar fî Ahbari'l-Beşer*, c. I, Kahire, 1966, s. 46; Muhammed b. Ahmed b. Ebu Bekr el-Makdisî (375/985), *el-Bed' ve't-Tarih*, c. II, Mısır, ts, s. 229; Taberî, *a.g.e*, c. III, s. 137; Askerî, *a.g.e*, s. 58.

<sup>465</sup> Belâzûri, *Ensâb*, c. II, s. 171.

<sup>466</sup> İbn Sa'd, *a.g.e*, c. V, s. 557-566.

*sonra da bu miktar gönderilmemiştir*<sup>467</sup>. Ancak Makdisî; bundan farklı olarak, bu miktarın 180.000 dirhem olduğunu zikretmektedir<sup>468</sup>.

Hız. Peygamber'in 12/633 yılında vefatının hemen akabinde Arap Yarımadası'nın birçok yerinde dinden dönme hareketleri baş gösterdi ve Nitekim bu hareketlerden Bahreyn de nasibini aldı. Bekr b. Vail ve Rabi'a kabileleri ise Bahreyn'deki bu dinden (Ridde olayları) dönme hareketinin öncülüğünü yaptılar<sup>469</sup>. Dinden dönen bu Mürted'lerin toplanma merkezi ise Bahreyn'in baş şehri olan Hecer oldu. Bahreyn'de, çoğunluğunu Abdu'l-Kays kabilesine mensup Araplar'ın oluşturduğu Cevalıılar (Cuvâsa)<sup>470</sup> dışındaki hemen hemen bütün Arap kabileleri bu isyan ve dinden dönme hareketine katıldılar<sup>471</sup>. Hız. Ebu Bekr (r.a), Ridde olaylarını bastırarak, dinden dönenleri tekrar geri çevirmek için mücadeleye koyuldu. Belâzûri; "*Hız. Ebu Bekr halife olduğunda Araplardan pek çok gurubun dinden dönerek, zekât vermeyi kestiğini, onlardan bir kısmının ise, namaz kılarız ancak zekât vermeyiz demeleri üzerine, Hız. Ebu Bekr'in, -Eğer onlar, deve ve koyunlarının yıllık zekâtlarını bana vermezlerse, kendileriyle elbette savaşacağım-*" dediğini belirtmektedir<sup>472</sup>.

Körfez Araplarının Ridde olaylarını başlatmalarının en önemli nedeni ekonomik sebeplere dayanmakta olup herhangi bir siyasî amaç taşımamaktaydı. Basra Körfezi Araplarının büyük bir kısmı Ridde olayları esnasında İslam'dan tamamen çıkmamakla birlikte, Hız. Ebu Bekr'in dinden dönenler ile savaşmaları üzere göndermiş olduğu İslam birliklerine Bahreyn ve Umman ehlerinden Ezd ve Abdu'l-Kays gibi kabilelerin önemli desteği oldu<sup>473</sup>. Örneğin Müslümanların 16/637 Irak'ta, Celule denilen yerde Farşlılara karşı galip gelmelerinde Ummanlıların çok büyük rolü olmuş ve Ezd ile Abdu'l-Kays kabilesinden yaklaşık 3000 kişilik bir kuvvet, deniz tarafından Müslümanlara yardıma gelmiştir<sup>474</sup>. Körfez halkından bir kısmının Hız. Ebu Bekr'in göndermiş olduğu orduya karşı koymalarının asıl nedeni, Farşlıların çevredeki komşularla birlikte bu Arap topluluklarını İslam devleti aleyhinde kışkırtmasıydı. Yeni İslam devleti ile birlikte bölgede ortaya çıkan Arap üstünlüğü, bu bölgedeki Farşlıları ciddi anlamda rahatsız ediyordu. Ancak bu karşı koyuş Alâ b. Hadramî'nin başında bulunduğu İslam kuvvetleri

<sup>467</sup> Belâzûri, *Fütûh*, s. 117; Askerî, *a.g.e.*, s. 58.

<sup>468</sup> Makdisî, *a.g.e.*, c. V, s. 102.

<sup>469</sup> Taberî, *Tarihu't-Taberî Tercümesi*, c. III, s. 254-255.

<sup>470</sup> Cuvâsa: Abdu'l-Kays kabilesinin Bahreyn'deki kollarından biridir. Hamevî, *Mu'cem*, c. II, s. 174.

<sup>471</sup> Hamevî, *a.g.e.*, c. II, s. 174.

<sup>472</sup> Belâzûri, *a.g.e.*, s. 136.

<sup>473</sup> Askerî, *a.g.e.*, s. 59.

<sup>474</sup> Halife b. Hayyât, *a.g.e.*, s. 168.

tarafından bastırıldı. Alâ b. el-Hadramî sahildeki Bahreyn kalesini fethederek bölgedeki Arap ahaliyi tekrar İslam dairesine kazandırdı. Sâsânî Kirasının Bahreyn'deki yöneticisi olan el-Mûka'berul Farisi, Zar'ada yeni bir kale inşa ederek bu kalenin içine daha önce el-Katîf bölgesinde toplanan ve İslam devletine vergilerini ödemeyen Mecusileri yerleştirdi. Âla b. el-Hadramî'nin Zar'a muhasarası çok uzadı ve burayı fethetmeyi başaramadı<sup>475</sup>. Neticede Hz. Ebu Bekr'e yardım isteğiyle bir mektup gönderdi. Bunun üzerine Hz. Ebu Bekr, Halid b. Velid'e Yemame'den ayrılarak el-Âlâ'ya yardıma gitmesini emreden bir mektup gönderdi. Halid b. Velid Bahreyn'e gelip burayı istila etmesiyle birlikte Basra Körfezi bölgesi büyük bir askerî merkez haline geldi<sup>476</sup>. Bu askerî merkez sayesinde doğuya yapılacak İslam fütuhâtı gerek Hulefâ-i Raşidin, gerekse de Emevîler döneminde gerçekleşme imkânı buldu. Böylece Arap Yarımadası'nın dışındaki bölgelere askerî hareket yapma fırsatı elde edildi. Körfez bölgesinin savaşçı gençleri, İslamî fetihlerde en fazla ihtiyaç duyulan askerler haline geldiler. Bu dönemde yapılan fetihler kuzey Hindistan'a, Çin yörelerine ve Yemen taraflarına kadar uzadı<sup>477</sup>.

Körfez bölgesindeki askerî yapı, İslamî fetihlerin en temel unsurlarından biri oldu. Özellikle de Halid b. Velid'in Yemame'deki mürtedleri dağıttıktan sonra Âla b. el-Hadramî'ye yardım etmek üzere Bahreyn'e geçmesi ve Farşlıları hezimete uğratmasıyla birlikte bu durum daha da belirginleşti. Bekir b. Vail kabilesindeki ırkçı duygular bu olayın ardından yeniden canlandı. Bu kabile el-Hîre'den körfezin güney sahillerindeki aşağı Fırat mıntıkasına kadar uzanan geniş bir alanda Farşlılara karşı verilen mücadeleyi üstlendi. Buradaki Arap kabileleri, İslam dinine girerek onların yeni ordularına katılmanın hem eski konumlarını elde etme hem de Arap Yarımadası'nda tam bir birliği sağlamanın yegâne yolu olduğunu gördüler. Bekr b. Vail kabilesi Farşlılarla devam eden mücadelelerin de başarılı olabilmenin yegâne şartının İslam sayesinde kurulacak birlik olduğunu anladığında, diğer Arap kabileleri içerisinde İslam'a en sıkı sarılan kabile oldu. Bu kabile İslam sayesinde İran Kisralarının bölge üzerindeki nüfuzlarını kıracaklarını ve nihai olarak Basra Körfezi'ndeki tek hâkim güç olacaklarının da farkındaydılar. Bundan dolayı bu kabilenin lideri olan Müsennâ b. Harise eş-Şeybani, tarihte "Zükar" diye bilinen savaşlarla ilgili olarak halife Hz. Ebu Bekr'e bilgi verip, İslam ordusunun aleyhine olacak Fars tehlikesini ve onların körfez

<sup>475</sup> Belâzûri, *a.g.e.*, s. 123-124.

<sup>476</sup> Belâzûri, *a.g.e.*, s. 103.

<sup>477</sup> Askerî, *a.g.e.*, s. 60.

Araplarına yaptıkları kötülükleri bildirdi. Daha sonra halifeden, Farslılar'a karşı mücadele edebilmek için yardım talebinde bulundu<sup>478</sup>.

Müsennâ'nın vermiş olduğu bilgiler sayesinde Hz. Ebu Bekr, hem körfezin önemini hem de oradaki halkların durumunu açık bir şekilde görebildi. Ayrıca Fars istilalarını engelleyebilmek için bu bölgedeki askerî noktaların ele geçirilip, ileri ki dönemlerde Fars topraklarının kademe kademe alınabileceğini de anladı. Nitekim Hz. Ebu Bekr, Halid b. Velid'e gönderdiği mektubunda, Bahreyn ve Yemame'deki Ridde savaşlarını sonlandırdıktan sonra, Müsennâ'nın işaret ettiği bölgelere yönelmesini emrediyor ve şöyle diyordu: “*Ta içine girinceye kadar Irak üzerine yürü, Furcül Hind denilen (Ûbulle) bölgeyi alarak işe başla, orada gördüğün tüm Farslıları ve diğer milletlerden olup da onların emri altında olan diğer insanları da yok et*”<sup>479</sup>. Taberî ise körfezdeki bu askerî üssün önemini şöyle açıklamaktadır: “*Furcül Hind (Ûbulle), bölgedeki Fars yerleşkelerinin en büyüğü ve en gelişmişiydi. Bölge halkı burada Araplarla savaşırken, Hindliler ise onlarla denizde savaşıyordu*”<sup>480</sup>.

Halid b. Velid, Basra Körfezi'nin kuzey tarafında Irak'a girişi sağlamak amacıyla bir geçit alanı oluşturdu. Bu bölge hem askerî bir karargâh hem de harp hazırlıklarının tamamlandığı askerî bir üs konumundaydı. Halid b. Velid, Irak tarafına gitmeden önce Farslıların bu bölgedeki yöneticisi olan Hürmüz'e bir mektup yazarak onun İslam'ı kabul etmesini, aksi takdirde onunla savaşmaya geleceğini yazmıştı. Yine bu mektupta Hürmüzan'ın ya İslam'a girip selamet bulacağını, ya da kavmiyle birlikte “Zimme” ehli olacaklarını belirtmişti. Hürmüzan, Halid b. Velid'in bu çağrısına kulak asmayıp Müslümanları küçümseyerek, kendisini onlardan çok daha güçlü görüyordu. Hürmüzan hakkında nakledilen rivayetlerde, ondan daha kötü ve daha kâfir bir insan'ın olmadığı, Araplara çok zulüm ettiği ve hatta öyle ki Arapların kendi aralarında birbirlerine kızacakları zaman “*Hürmüz'den daha beter Hürmüz'den daha kâfir*” gibi tabirleri kullandıkları zikredilmektedir<sup>481</sup>.

Halid b. Velid, Milâdî 12/633 yılında bütün kuvvetlerini bugünkü Kuveyt'in batısında, Suudi Arabistan'ın Necid topraklarına bitişik olan el-Hufeyr bölgesine sevk etti. Bunun ardından Halid b. Velid, Müsennâ b. Harise ve arkadaşlarına, Bekr b. Vail

<sup>478</sup> Taberî, *a.g.e*, c. III, s. 344-345; Askerî, *a.g.e*, s. 60-61.

<sup>479</sup> Taberî, *a.g.e*, c. III, s. 343-344; İbnü'l Esîr, *a.g.e*, c. II, s. 354.

<sup>480</sup> Taberî, *a.g.e*, c. III, s. 346.

<sup>481</sup> İbnü'l Esîr, *a.g.e*, c. II, s. 355; Taberî, *a.g.e*, c. III, s. 348.

kabilesinin önderlerini Ūbullede toplaması emrini verdi<sup>482</sup>. Halid b. Velid'in bu şekilde bir siyaset izlemesinin altında yatan asıl sebep ise körfez bölgesini baştanbaşa İslam devletinin kontrolü altına almak istemesiydi. Tüm bunlardan sonra Hürmüzan ordusunu toparlayarak Kâzima bölgesine geldi. Kâzima denilen bölge, kervanların Basra yolundaki istirahat yeri olup aynı zamanda Körfez ile Ūbulle arasındaki yolun anahtarı olarak kabul edilirdi. Bunun ardından Halid b. Velid de ordusuyla birlikte buraya hareket etti ve böylelikle Kâzima da, tarihe "Zâtü's-Selâsil" (zincirlerin sahibi) diye geçecek olan ilk büyük Müslüman-Fars savaşı meydana geldi. Bu savaşta Farşlıların birçoğu savaş meydanından kaçmamak için kendilerini zincirlerle birbirlerine bağlamışlardı<sup>483</sup>. İslam ordusunun galibiyetiyle biten bu savaşta kaç kişinin öldüğü ve Farşlıların sayısının ne kadar olduğu tam olarak bilinmemektedir. Bu savaş ile birlikte Halid b. Velid ile Müsennâ'nın önünde, Ūbulle yolları tamamen açılarak bölgenin fethi kolaylaşmış oldu. Ayrıca Hürmüzan öldürülerek birçok kıymetli eşya ve ganimet ele geçirildi. Halid b. Velid, ele geçirdiği ganimetlerin bir kısmını askerlere bölüştürdükten sonra geri kalan kısmını Medine'ye Hz. Ebu Bekr'e gönderdi. Bu, Farşlıların halifeye giden ilk ganimetleri oldu. Bu savaşın intikamını almak isteyen Farşlılarla, Halid b. Velid arasında Mezar, Velece ve Ulleys (Fırat nehri yakınlarında) gibi birçok mücadele daha yapıldı ancak bütün bunlar Müslümanların zaferiyle sonuçlandı<sup>484</sup>.

Özellikle bu mücadeleler, Müslümanların el-Hîre bölgesini ele geçirmelerini kolaylaştırdı ve nitekim Halid bu savaş el-Hîre bölgesinin hâkimiyetini ele geçirmekle taçlandırdı. el-Hîre bölgesi Fars (Sâsânî) korumasındaki şehirlere sadece seksen mil uzaklıkta olması nedeniyle İslam ordusu için oldukça önem taşımaktaydı. Halid b. Velid bu bölgeye geldiğinde gördü ki Araplar, Farşlıların (Sâsânî) emri altında savaşmakta ve kendi kavimlerine karşı durmaktaydılar. Bunun üzerine harekete geçen Halid, Arapları kendi kavimleriyle birlik olmaları hususunda organize edip, onların milliyetçilik duygularını harekete geçirtip antlaşmaya varılmasını sağladı. el-Hîre'deki Arapların da desteğini arkasına alan Halid b. Velid, bölgedeki gücünü sağlamlaştırmanın yanı sıra, Basra Körfezi'nin kuzey kesimlerinde bulunan ticarî merkezlerin de Müslümanların eline geçmesine zemin hazırlamış oldu<sup>485</sup>.

<sup>482</sup> Taberî, *a.g.e.*, c. III, s. 348-349; Belâzûri, *a.g.e.*, s. 345; Askerî, *a.g.e.*, s. 61.

<sup>483</sup> İbnü'l Esîr, *a.g.e.*, c. II, s. 355; Taberî, *a.g.e.*, c. III, s. 350; Askerî, *a.g.e.*, s. 62.

<sup>484</sup> İbnü'l Esîr, *a.g.e.*, c. II, s. 356 vd. ; Belâzûri, *a.g.e.*, s. 345 vd.

<sup>485</sup> Taberî, *a.g.e.*, c. III, s. 361; Cevad Ali, *a.g.e.*, c. II, s. 349, 650.

Tüm bunların ardından Halid b. Velid ele geçirdiği bu topraklara yönelik Fars saldırılarını engelleyebilmek amacıyla sınırlar belirledi ve bu bağlamda Müsennâ b. Harise, henüz daha Farşlıların elinde bulunan şehirlerin sınırları boyunca küçük askerî birlikler oluşturdu. Tam bu dönemde Ka'ka b. Amr, el-Hîre şehrinin yönetimini üstlenince, Halid b. Velid'de Basra Körfezi ile Şam arasındaki bağlantıyı sağlayan önemli merkezleri ele geçirebilmek için Fırat'ın batı kıyılarına yöneldi<sup>486</sup>. Halid, Aynu't Temr şehrine ulaşip buranın fethini tamamladığında 12/633 halife Hz. Ebubekir'den, Şam'a yönelmesi için bir emir geldi<sup>487</sup>. Halid, halifenin emrini yerine getirmek üzere Şam'a yönelerek burada askerî bir karargâh meydana getirdi. Her ne kadar bu dönemde Şam'da ki mücadeleler kızışmış olsa da, hilafet merkezi, körfez cephesini asla ihmal etmiyordu. Körfez bölgesindeki komutanlardan Müsennâ b. Harise, Medine'ye giderek halife Hz. Ebu Bekr'i körfez bölgesinin durumu hakkında bilgilendirerek, Farşlıların yeni birlikler topladıkları ve Müslümanların ele geçirdiği körfez topraklarını tekrar geri almak istediklerini belirtti. Ömrünün son günlerini yaşamakta olan halife Hz. Ebubekir, kendisine halife olarak seçtiği Ömer b. Hattab'a, Müsennâ'nın taleplerini yerine getirmesini vasiyet etti<sup>488</sup>.

Ömer b. Hattab'ın 22. Cemeziyyelâhir (Haziran) 13/634 yılında halife olmasının ardından<sup>489</sup>, Irak'ta yaşayan Arapların İslam'a daveti ve buradaki Farşlılara karşı yapılan mücadeleler devam ettirildi. Ancak Arapların, Farşlılara karşı durması ve savaşması oldukça zor geliyordu. Çünkü Farşlılar, Arapların alışık olduğu şeklin dışında bir savaş yöntemi kullanarak Arapları yıldırılmayı hedefliyordu. Müsennâ b. Haris'e buna bakmayarak insanları manevi açıdan destekleyip her seferinde Müslümanların, Farşlılara karşı kazandıkları başarıları dile getiriyordu. Böylece onların kendilerine olan güvenlerini kazanmalarına ve Farşlıların karşısında durabilmelerine yardımcı oldu. Hz. Ömer ise merkezden yollamış olduğu mektuplarla bu bölgedeki halkı sürekli destekleyip onların morallerini canlı tutuyordu. Irak'taki Farşlılara karşı giden ordunun hazırlanmasının dördüncü gününde Arap kabilelerinden yaklaşık 1000 kişilik bir grup, başlarında Ebu Ubeyd Mesut es-Sakafî denilen kişi olmak üzere gelip İslam ordusuna katıldı ve daha sonra halife tarafından bu kişiye Irak ordusunun kumandanlığı verildi<sup>490</sup>. es-Sakafî, Muhacir veya Ensar'dan olmamasına rağmen dürüstlüğü ve samimiyeti

<sup>486</sup> Askerî, *a.g.e.*, s. 62; Cevad Ali, *a.g.e.*, c. II, s. 349, 650.

<sup>487</sup> Taberî, *a.g.e.*, c. III, s. 411; Belâzûri, *a.g.e.*, s. 131.

<sup>488</sup> Taberî, *a.g.e.*, c. III, s. 414.

<sup>489</sup> Halife b. Hayyât, *a.g.e.*, s. 150 vd.

<sup>490</sup> Halife b. Hayyât, *a.g.e.*, s. 153.

dolayısıyla bu göreve layık görüldü ve o da kendisiyle birlikte birçok kişinin İslam ordusuna girmesine katkıda bulundu. Hz. Ömer ona Hz. Muhammed'in sahabelerine kulak asmasını ve bir işe kalkışmadan önce onların görüşlerine başvurmasını ve savaş kaide kurallarına uymasını tavsiye etti. Ebu Ubeyd es-Sakafi ordusuyla Irak tarafına hareket edip, Irak'taki İslam ordusuna katılarak Müsennâ b. Harise'nin emri altına girdi. İslam ordusu Farşlılarla karşılaşmadan önce, yolu üzerinde bulunan Arap kabillerinin birçoğunu kendi tarafına çekerek onları Farşlılara karşı savaşmaya razı etti ve böylece hem İslam ordusunun sayısı arttı hem de toplanan bu orduyla, Farşlıların bazı kuvvetlerine karşı başta Nemarik olmak üzere birçok üstünlük sağlandı<sup>491</sup>. Bu muharebelerin Müslümanların üstünlüğüyle sonuçlanması, Farşlıları korkutarak onları büyük bir ordu hazırlamaya teşvik etti. Farşlılar hazırlamış oldukları ordu ile Müslümanları, Muruha denilen yerde karşılaşmış ve böylece tarihe "Köprü savaşı" diye geçecek olan mücadele başladı. Fars ordusu Fırat nehrinin doğusunda, İslam ordusu ise nehrin batı tarafında yerleşti. Müslümanlar daha önceki başarılı mücadelelerinden dolayı moral olarak üstün oldukları için, köprüler kurarak, Farşlıların tarafına geçti ve savaş bu tarafta yapıldı. Bu durum Farşlıları birkaç açıdan avantajlı duruma getiriyordu, çünkü Farşlıların ordusu yaklaşık 4000 kişi olup bunlar oldukça iyi silahlarla donatılmış ve ayrıca bir kaç fülle desteklenmişti. Müslüman savaşçılar ilk kez fili gördüklerinden ne yapacaklarını ve nasıl davranacaklarını şaşırınca bu durum askerlerin dağılmasına neden oldu<sup>492</sup>. Ebu Ubeyd es-Sakafi bu durumu engellemek için fillerden birini öldürmek isterken şehit edildi ve İslam ordusu bunun üzerine geri çekilmek zorunda kaldı<sup>493</sup>. Hicretin 13./635 yılının Ramazan ayında meydana gelen bu savaşta Müslümanlar çok büyük kayıp verdi. Ebu Ubeyd'in şehadetinin ardından, Müsennâ b. Harise, Müslümanları buradan alıp Ulleys tarafına götürdü ve oradaki Arapları da cihada davet ederek yeni bir ordunun kurulması için hazırlıklara girişti<sup>494</sup>.

Hz. Ömer, İslam ordusundaki askerlerin sayısının az olmasından ve kendi dönemindeki mücadelelerin şiddetlenmesinden dolayı, Hz. Ebu Bekr zamanında var olan kaideyi bozarak, Ridde olaylarına karışmış olan kabilelerden asker almak zorunda kaldı. Halife, Ridde olaylarına katılmış olan bütün kabilelere mektup yazıp onları Farşlılara karşı birlik olmaya çağırarak, Arapları ve Müslümanları bir bayrak altında

<sup>491</sup> İbnü'l Esîr, *a.g.e*, c. II, s. 398.

<sup>492</sup> İbnü'l Esîr, *a.g.e*, c. II, s. 401.

<sup>493</sup> Halife b. Hayyât, *a.g.e*, s. 153; İbnü'l Esîr, *a.g.e*, c. II, s. 402.

<sup>494</sup> Belâzûri, *Fütûh*, s. 360.

cihat şuuruyla bütünleştirdi. Böylelikle Irak cephesi oldukça güçlendi ve bu gücü görüp bundan cesaret alan birçok Arap kabilesi kabileler halinde gelerek İslam ordusunun saflarına katıldı. Müsennâ, hızlı bir şekilde ordusunu hazırlayarak, Farşlıları Kûfe yakınında ki Buveyb denilen yerde karşılamıştı<sup>495</sup>. Fırat nehrinin iki ordu arasında sınır teşkil ettiği bu bölgede, Farşlıların komutanı Müsennâ'ya bir mektup göndererek savaşın hangi tarafta yapılacağını belirlemesini istemişti. Köprü savaşında düşman tarafına geçmenin acısını çeken İslam ordusu bu kez savaşı kendi taraflarında kabul etmişlerdi. Böylelikle, Buveyb'in doğu sahillerinde karşı karşıya gelen iki ordu arasında ki mücadelede Müslümanlar oldukça kahramanca savaşarak Farşlılara üstünlüklerini ispatlayıp, hem Köprü savaşının intikamını aldılar hem de kendilerine olan güvenlerini tekrar kazandılar<sup>496</sup>. Bu savaşta Müslümanlar Fırat'ın batısındaki bütün konumlarını korumayı başardılar. Bu savaşta Tağlip Hıristiyanları, kendi kavmimizle (Araplar) birlik olup Farşlılara karşı durmalıyız diyerek, Müslümanların yanında yer aldılar. Hatta Farşlıların başı olan Mahrem, Tağlibli bir genç tarafından öldürüldü<sup>497</sup>. Böylece Farşlılar, komutanlarını ve birçok askerini kaybedip geri çekilmek zorunda kalarak, Müslümanların gücünü ve bu coğrafyadaki üstünlüklerini daha iyi kavramaya başladılar. İslam ordusunun, Farşlıları sıkıştırması ve onların üzerine hücumlar düzenlemesi bu savaşın ardından aralıksız on sekiz ay boyunca devam etti ve Kadisiye savaşına gelinceye dek Farşlılarla, Hîre, Keşker, Felluceteyn, Nehru'l-Mer'e ve Aynu't-Temr<sup>498</sup> olmak üzere küçük çaplı birçok savaş yapılarak Farşlılar oldukça yıpratıldı. Böylece İslam ordusunun gücü her geçen gün daha da arttı<sup>499</sup>. Halife Hz. Ömer, Buveyb savaşından sonra Utbe b. Gazvanı Şattü'l-Arab'taki askerî faaliyetlere komutanlık yapmak ve Ahvaz'a hücum etmek üzere görevlendirdi. Amacı, Kadisiye meydanındaki Farşlılara gidecek olan yardımları engelleyebilmektir. Utbe b. Gazvan kendi komutanlık merkezini Şattul Arap'ın güney batısına kurarak buraya Basra ismini verdi. Utbe'nin kurmuş olduğu bu yeni askerî üst sayesinde Ahvaz'ın önemli şehirlerini ele geçirilerek Farşlılara yardım gelmesi engellendi. Utbe'nin bu başarıları sayesinde Müslümanların

<sup>495</sup> İbnü'l Esîr, *a.g.e*, c. II, s. 403-404; Belâzûri, *a.g.e*, s. 363.

<sup>496</sup> İbnü'l Esîr, *a.g.e*, c. II, s. 406, Belâzûri, *a.g.e*, s. 363; Taberî, *a.g.e*, c. III, s. 470.

<sup>497</sup> İbnü'l Esîr, *a.g.e*, c. II, s. 405.

<sup>498</sup> Kûfe'nin batısında Enbâr şehrine yakın bir yerde bulunan bir kasabadır. Yakınında Şefâsâ denilen bir yer vardır, her iksinde de bol miktarda taze ve kuru hurma üretilerek diğer bölgelere ihraç edilir. Müslümanlar burayı H. 12. yılda Hz. Ebu Bekr döneminde Halid b. Velid komutasındaki orduyla fethettiler. Hamevî, *Mu'cem*, c. IV, s. 199.

<sup>499</sup> Belâzûri, *a.g.e*, s. 364.



Kadisiye'deki zaferi kesinlik kazandı<sup>500</sup>. Kaynaklar Kadisiye savaşının tam olarak ne zaman yapıldığı konusunda fikir birlikteliğine sahip değildir. İbnü'l Esîr bu savaşın tarihini Hicretin 14./636 yılı<sup>501</sup> olarak verirken, Halife b. Hayyat'ın bildirdiğine göre bu savaş Hicretin 15./637 yılında<sup>502</sup>, Belâzûriye göre ise Hicrî 16./638 yılda olmuştur<sup>503</sup>. Neticede İslam tarihi açısından oldukça önemli olan bu savaş Farşlılarla-Müslümanlar arasındaki en büyük mücadeleye oldu. Bu savaş, Hîre yakınında, Fırat nehrinin batı sahilinde yer alan Kadisiye bölgesinde meydana geldiği için tarihe, Kadisiye savaşı olarak geçmiş olup, geceli gündüzlü üç gün boyunca devam etti.<sup>504</sup>

Sâsânî hükümdarı Yezdicerd, yenilip baş şehrini kaybettikten bir süre sonra, yeni bir ordu hazırlayarak Müslümanlara saldırdı ve Celula 16/637 denilen bölgede Sa'd b. Ebi Vakkas'ın hazırlatmış olduğu ordu tarafından tekrar yenilgiye uğratıldı<sup>505</sup>. Bu savaşın ardından, *Sevâd* (Mezopotamya) bölgesi müslümanların kontrolüne geçti.

Halife Hz. Ömer, tüm bu yaşananların ardından, Yezdicerd ile onun Fars sahilleri boyunca uzanan kuvvetlerinin arasını açmanın ne denli önemli olduğunu fark etti. Özellikle de el-Ahvaz bölgesinin ele geçirilmesinin zarurieti anlaşıldı. Nitekim Şattu'l-Arab'tan körfezin kuzey sahillerine kadar uzanan Ahvaz, İslam ordularının bir diğer mücadele sahasını oluşturmaktaydı. Ahvaz (Huzistan)<sup>506</sup>, Yâkût el-Hamevî'nin dediğine göre, Ahvaz Çarşısı; Remhermaz, Ebzec, Eşker-Tekrum, Tester, Cundu Sabur, Sus, Şark, Nehri Niri ve Menazir denilen ticâret merkezlerinden oluşmaktaydı. Ahvaz, Sâsânîlerin en önemli iktisadî ve ticarî merkezi konumundaydı. Burada ipek böceği yetiştiriciliği, pamuk, pirinç ve şeker kamışı gibi ürünler yetiştiriliyordu<sup>507</sup>. İslami dönemde Ahvaz bölgesi Müslümanlar için en önemli askerî merkezlerden biri oldu. Bu

<sup>500</sup> Taberî, *a.g.e.*, c. III, s. 538-539; Belâzûri, *a.g.e.*, s. 364 vd; Askerî, *a.g.e.*, s. 64; Kal'aci, *a.g.e.*, s. 144.

<sup>501</sup> İbnü'l Esîr, *a.g.e.*, c. II, s. 409, 430 vd.

<sup>502</sup> Halife b. Hayyât, *a.g.e.*, s. 162.

<sup>503</sup> Belâzûri, *a.g.e.*, s. 366.

<sup>504</sup> Halife b. Hayyât, *a.g.e.*, s. 163.

<sup>505</sup> Halife b. Hayyât, *a.g.e.*, s. 168.

<sup>506</sup> İran'da bulunan Huzistan, bir şehir olmayıp bir bölge adıdır, en önemli kentleri, Tuster, el-Asker, el-Ahvaz, Basina ve Sus kentleridir. Geniş tarım havzalarına sahip olup, ekonomisi genelde tarım ve hayvancılığa dayanan bu bölgede, hurma, buğday, arpa, pirinç, şeker kamışının yanı sıra birçok meyve de yetişmektedir. Yörede kaliteli ipek dokumacılığı da yapılmaktadır. Bu bölgeye dokumacılığın ne zaman ve nasıl girdiği ile ilgili farklı rivayetler olmakla beraber, Yâkût'un aktardığı rivayete göre Bizans ile savaşan Şapur Zü'l-Ektaf, İran'a geri dönerken Anadolu'nun en büyük dokuma merkezlerinden biri olan Diyarbakır'a uğramış, burada dokuma tezgâhı bulunan birçok zanaatkarı beraberinde götürerek Huzistan'a yerleştirmiş, bölgenin İran'ın en büyük dokuma merkezlerinden biri haline gelmesini sağlamıştır. Hamevî, *Mu'cem*, c. II, s. 405. Makdisî bu bölgede; şeker kamışı, armut, hububat, yaş sebze ve meyve, kaliteli turunc, nar, üzüm, ince keten ve ipek elbiseler, ince pamuk elbiseler, şeker ve şekerli mamuller ile balın üretildiğini söylemektedir. Makdisî, *a.g.e.*, s. 309.

<sup>507</sup> Hamevî, *a.g.e.*, c. I, s. 178.

bölgedeki Sâsânî güçleri<sup>508</sup>, sürekli Müslümanları tehdit ettiklerinden, kontrol altına alınmalıydı. Çünkü buradaki birliklerin her an Irak taraflarına saldırı düzenleme ihtimali bulunuyordu. Bütün bunlardan dolayı halife Hz. Ömer, Utbe b. Gazvan'ı bu bölgeye göndererek, Farslılarla mücadele etmesini emretti. Utbe komutasındaki İslam ordusu, yapmış olduğu hücumların ardından, Ubülle şehrini ve onun çevresindeki bazı yerleşim yerlerini ele geçirerek, Farslıların *Sevâd* (Mezopotamya) bölgesindeki tehlikesini ortadan kaldırdı. Utbe b. Gazvan daha sonradan halifeye yazmış olduğu mektubunda, Ubülle'nin çok güzel bir liman şehri olduğu ve buraya Çin, Hindistan, Umman, Bahreyn ve Fars'tan yük gemilerinin yanaştığını bildiriyordu<sup>509</sup>.

Kadisiye savaşının ardından Farslılar, Basra Körfezi sahilleri boyunca uzayan kendi beldelerini koruyabilmek için büyük çaba sarf ettiler. Çünkü Müslümanlar Kadisiye savaşının yaşandığı yıl, pek çok Fars şehrini ele geçirip, Farslılara bu şehirlerden gelecek olan yardımın önünü kestiler. Sâsânîlerin meşhur yönetici ve komutanlarından olan Hürmüzan, Kadisiye savaşının yapıldığı dönemde, Ahvaz işleriyle ilgilenmek ve burada bulunan Müslümanlara deniz yolu ile gelecek yardımları engellemekle görevliydi<sup>510</sup>. Özellikle Hürmüzan'ın bu bölgeye gelmesi, olayların seyrini bir anda Müslümanların aleyhine olmak üzere değiştirdi. Çünkü Hürmüzan'ın bu bölgede çok büyük bir nüfuzu bulunmakta ve buradaki halk onu oldukça sevmekteydi. Müslümanlara giden bu yardımlar içerisinde en kayda değerî Âlâ b. el-Hadramî'nin Bahreyn'den gönderdiği yardım oldu. Kadisiye'de ki Müslümanlara gıda ve silah yardımı gönderen Âlâ b. el-Hadramî, bununla yetinmeyerek sahildeki Fars beldelerine deniz yoluyla yaptığı hücumlarla da ciddi katkılar sağladı. Bu olayla birlikte Bahreyn'de ki Araplar da ciddi bir ırkçılık ruhu oluştu. Öyle ki Âlâ b. el-Hadramî bu deniz seferini Hz. Ömer'den izin almaksızın gerçekleştirence, Bahreynliler arasında ayrı bir yer edindi<sup>511</sup>. Âlâ b. el-Hadramî'nin kuvvetleri pek çok Fars sahilini ele geçirdikten

<sup>508</sup> İbnü'l Esîr, *a.g.e.*, c. II, s. 496.

<sup>509</sup> İbnü'l Esîr, *a.g.e.*, c. II, s. 445-448.

<sup>510</sup> Belâzûri, *a.g.e.*, s. 366.

<sup>511</sup> Âla b. el-Hadramî'nin bu deniz seferine, halifeden emir almaksızın kalkışmasındaki en önemli sebep, Sad b. Vakkas'la aralarındaki yarışmaydı. Zira Âla b. Hadramî, Sad b. Vakkas'ın aldığı başarıları alabilmek için böyle bir işe kalkışıp, deniz üzerinden Farslılara hücum etti. Hz. Ömer, Âla'nın bu tasarrufu üzerine çok kızarak onu Bahreyn valiliğinden azl edip, valilerine deniz üzerinden sefer yapmalarını yasakladı. Halife; "*sanırım o, bütün bunları Allah için yapmadı*" diyerek, Âla'nın maksadının sadece Sad b. Ebi Vakkas'la yarışmak olduğunu dile getiriyordu. Bütün bunların ardından Hz. Ömer, Âla'yı en ağır şekilde cezalandırıp onu Sad b. Ebi Vakkas'ın emri altına verdi. İbn Sa'd, Âla b. Hadramî'nin, Sad'ın emri altına girmesini onun için yüz kızartıcı ve çok ağır bir ceza olduğunu ifade etmektedir. Tarihçiler, Âla b. Hadramî'nin Bahreyn'de ki valiliğe atanmasının ve azlinin tarihi konusunda görüş ayrılığına düşmüşlerdir. İbnü'l Esîr onun Fars bölgesine saldırdıktan sonra Hicrî 17./639 yılda

sonra iç bölgelere (İstahr şehri) doğru ilerledi ancak bu durum Farslıların, Müslümanlarla, onların gemilerinin arasını ayırmasına neden oldu<sup>512</sup>. Bu olanlar üzerine Âlâ b. el-Hadramî yönünü kuzey’de ki Şattu’l Arab’a çevirmek zorunda kaldı. İslam ordusunun içine düştüğü bu zor durumun haberi halife Hz. Ömere ulaştınca, hemen Basra valisi Utbe b. Gazvan’a mektup yollayarak, bir ordu hazırlayıp İstahr şehrine yardıma göndermesini emretti. Hz. Ömer, Utbe b. Gazvan’a şu mealde bir mektup yazmıştı:

*“Âlâ b. el-Hadramî askerleriyle birlikte Farslıların üzerine gitmiş, bu hususta bana isyan ederek emrimi dinlememiştir. Farslılar da onların yollarını kesmişlerdir. Öyle inanıyorum ki, onun böyle yapmasını Allah da dilememiştir. Şimdi onların muzaffer olamamalarından, mağlub olmalarından ve ok yağmuruna tutulmalarından korkuyorum. Askerlerini toplayarak onların yanına git ve tamamen kırılıp yok olmadan önce onları kendi yanına al”*<sup>513</sup>.

Utbe, Subre b. Ruhm komutasında on iki bin kişilik bir orduyu hazırlayıp, Basra’dan, İstahr şehrine hareket ettirdi. Bu ordu içerisinde başta Asım b. Amr olmak üzere, Arfece b. Herseme, Huzeyfe b. Muhzin, Haşim b. Vakkas, Ahnef b. Kays gibi savaş konusunda uzman ve tecrübe sahibi kişiler bulunmaktaydı<sup>514</sup>. Deniz kıyısındaki yolu takip ederek İstahr şehrine giren İslam ordusu, Müslümanları içinde bulunduğu durumdan kurtarıp birçok ganimet alarak Basra’ya geri döndü<sup>515</sup>.

Basra Körfezi’nin Fars sahilleri boyunca uzanan mıntıkalarındaki tehlikelerin artmasıyla birlikte Kisra Yezdicerd, Hürmüzan’a el-Ahvaz’a gitmesini ve Müslümanların ele geçirdiği<sup>516</sup> bu toprakların halkını isyana teşvik etmesini, Ahvaz’da ve Fars bölgelerinde yeni kuvvetler oluşturmasını, eskiden beri süregelen savaşlara bu

---

direkt olarak azl edildiğini belirtirken, Belâzûri onun aynı zamanda ölüm tarihi olan Hicrî 20./643 yıla kadar Bahreyn’de vali olarak kaldığını zikretmektedir. Tarihçilerin genel olarak birleştiği nokta birinci görüş olduğu için bizde bunu doğru kabul ediyoruz ancak Bahreyn ve Umman’a atanan valilerin azl ve tayin tarihleri tam olarak net değildir. Bkz; Taberî, *a.g.e*, c. IV, s. 212; İbn Sa’d, *a.g.e*, c. III, s. 285; Halife b. Hayyât, *a.g.e*, s. 156; İbnü’l-Esîr, *a.g.e*, c. II, s. 492; Belâzûri, *a.g.e*, s. 121-125, 131.

<sup>512</sup> Fars bölgelerine saldırıyı planlayan Âlâ, denizden saldırmak üzere gemiler tahsis edip harekete geçince, orduyu üç kısma ayırdı. Birinci kısma Carut b. Mualla’yı, ikinci kısma Sevvar b. Hümam’ı, üçüncü kısmın başına ise Huleyd b. Munzir’ı getirip, aynı zamanda tüm ordunun genel kumandanlığında ona teslim etti. İslam ordusu Körfezin doğusuna doğru hareket ederek, Hürmüzan’ın sahipliğini yaptığı İstahr şehrine girdiler, Müslümanlar şehre doğru ilerleyince, Farslılar’da İslam donanmasına yönelerek bütün gemileri yakıp, onların geri dönüş yolunu kestiler. Bkz; Taberî, *a.g.e*, c. IV, s. 213; İbnü’l Esîr, *a.g.e*, c. II, s. 492.

<sup>513</sup> Taberî, *a.g.e*, c. IV, s. 113.

<sup>514</sup> Taberî, *a.g.e*, c. IV, s. 113; İbnü’l Esîr, *a.g.e*, c. II, s. 493.

<sup>515</sup> İbnü’l Esîr, *a.g.e*, c. II, s. 493-494; Askerî, *a.g.e*, s. 65; Sürûr, *Devleti’l-Arabiyye*, s. 37-38.

<sup>516</sup> Taberî, *a.g.e*, c. IV, s. 167.

orduları yollamasını ve tüm bu hazırlıkların “Nihavend savaşına” kadar tamamlanmasını emretti. Farslıların bu askerî hazırlıklarından haberdar olan Sad b. Ebi Vakkas durumu halife Hz. Ömer’e bildirdi. Halife, bu gelişme üzerine ikinci bir defa körfez sahilindeki Fars mıntıklarına istila harekâtı başlatılması ve Hürmüzan’ın bölgedeki nüfuzunun kırılması emrini verdi<sup>517</sup>. Bunun üzerine İslam kuvvetleri Basra ve Kûfe’deki merkezlerden Ahvaz ve Fars bölgelerine yönelmeye başladı. Bunların başlarında Arap komutanlarının seçkinlerinden bir grup bulunmaktaydı. Bunların arasında Zuheyr b. Ethem, Nuaym b. Mukarrin, Harmele b. Murayta et-Temimi, Numan b. Makarrin ve Ebu Musa el-Eş’ari gibi değerli komutanlar bulunmaktaydı<sup>518</sup>. Bu komutanların seçiminde gösterilen özen ve dikkat dahi, hilafet merkezinin Yezdicerd’e ait bölgedeki üstünlüğü yok etmek için ne kadar kararlı olduğunu gözler önüne sermektedir. Bunun sebebi ise daha önce Hürmüzan’ın Ahvaz yöresine hâkim olup, Basra’ya yakın Meysan ve Destmisân<sup>519</sup> gibi yerlerin ahalisini kendi tarafına çekmiş olmasıydı. Böyle bir durum tekrarının “Nihavend” için doğuracağı tehlikeler açık olduğundan bunun önüne geçilmeliydi<sup>520</sup>.

Müslüman komutanlar tüm olumsuzluklara rağmen, Hürmüzan’ı alt ederek pek çok şehri istila etmeyi, körfezin Fars sahilleri boyunca uzanan bölgelerini ele geçirmeyi<sup>521</sup> ve Hürmüzan’ı rahatlıkla kontrol altında tutacakları bir bölgede durabilmeyi başardılar. Nitekim Müslümanların aldıkları bu başarıların ardından Hürmüzan, sulh talebinde bulunarak cizye ödemeye razı oldu. Ancak yaptığı antlaşmaya sadık kalmayarak fırsat buldukça saldırılarını ve cinayetlerini devam ettirdi. Hz. Ömer, Sad b. Ebi Vakkas’a gönderdiği emirnamede, Hürmüzan’ın üstüne gidilerek bu olayın tamamen çözüme kavuşturulmasını istedi<sup>522</sup>. Bunun üzerine İslam kuvvetleri Tüster (Şüster)<sup>523</sup> şehri yakınlarında toplanarak Ahvaz’a yönelik büyük bir ordu meydana getirdiler. Ahvaz bu dönemde Hürmüzan’ın bir nevi askerî üssü ve kalesi konumundaydı. Ancak Hürmüzan’la yapılan savaşın ardından Müslümanlar, Hürmüzan’ı teslim alarak Halifeye gönderdiler. Müslüman komutanlardan biri olan İbn

<sup>517</sup> Taberî, *a.g.e.*, c. III, s. 120-124; Belâzûri, *a.g.e.*, s. 432; Sürûr, *a.g.e.*, s. 38; Askerî, *a.g.e.*, s. 67.

<sup>518</sup> İbnü’l Esîr, *a.g.e.*, c. II, s. 496-499; Belâzûri, *a.g.e.*, s. 434, 440.

<sup>519</sup> Taberî, *a.g.e.*, c. IV, s. 72-74, İbnü’l Esîr, *a.g.e.*, c. II, s. 447-449.

<sup>520</sup> Askerî, *a.g.e.*, s. 66.

<sup>521</sup> Halife b. Hayyât, *a.g.e.*, s. 170-174.

<sup>522</sup> Taberî, *a.g.e.*, c. IV, s. 83.

<sup>523</sup> Halid b. Velid tarafından fetholunan bu şehrin kuruluşu eski olup; bağ, bahçe, çarşı ve sokaklarıyla oldukça meşhurdu. İbn Batuta, *a.g.e.*, s. 133.

Zübeyr, bu savaşın zorluğunu anlattığı bir şiirinde mealen “ *Hürmüzan’ı öyle bir belde de yendik ki bu beldelere karadan ve denizden adeta yardım akıyordu*” demektedir<sup>524</sup>.

İslam ordusu, Hürmüzan ile yapılan mücadeleyi başarıyla neticelendirdikten sonra, Numan b. Makrun’un komutanlığında, Fars kralı Yezdicerd ile savaşmak üzere Nihavend’e<sup>525</sup> hareket etti. Hz Ömer, Ahvaz da kalan diğer komutanlardan, savaşa giden ordu için sürekli malzeme ve gıda hazırlamalarını, ayrıca Fars topraklarından Nihavend’e gidecek olan her türlü yardımı engellemelerini istedi. Kısra Yezdicerd, Müslümanların önünü kesme noktasında göstermiş olduğu bütün çabalarına rağmen bunu başaramadı. Çünkü Hz. Ömer’in komutanları, Yezdicerd’e körfezden yardım gönderecek olan bütün önemli merkezleri kontrol altında tutmaktaydı. Neticede tüm bu gelişmeler, Müslümanların tarihe “*Fetihler Fethi*” (Fethu’l-Fütüh) diye geçecek olan Nihavend zaferiyle sonuçlandı<sup>526</sup>. Kazanılan bu zafer gerçekten de bu ismi hak etmektedir. Çünkü bu savaşın ardından Farşlıların, Müslümanlar karşısında ki güçleri tamamen kırıldı. Sâsânî kirası Yezdicerd, belli bir süre Basra Körfezi’nin Fars sahillerindeki mıntikalarda kendisini gizleyerek, Müslümanlarla savaşmak üzere tekrar yeni bir ordu hazırlamaya yeltendi. Ancak Basra valisi Ebu Musa el-Eş’ari, bütün gücünü Ahvaz şehirleriyle, Fars topraklarını bir bir ele geçirmek için harcadı. Böylece Yezdicerd’in bu bölgedeki insanlara ulaşma imkânını tamamen ortadan kalktığı gibi, kendiside kaçarak İran’ın orta bölgelerine gitmek zorunda kaldı<sup>527</sup>.

Yezdicerd tehlikesinin bertaraf edilmesiyle birlikte, Basra Körfezi’ndeki Fars cephesini oluşturan bütün sebeplerde ortadan kalkmış oldu. İslam ordusu, bu bölgedeki Fars yayılımını ortadan kaldırma hususunda oldukça hırslı davrandı. Neticede tüm bunların ardından özellikle Basra, hem İslam orduları için yeni bir askerî üst, hem de İslamiyet’in ekonomik ve coğrafi anlamda diğer bölgelere yayılmasında tampon bir bölge oldu. Nitekim Mekran (Mükran) bölgesinin fethi için gerekli tüm hazırlıklar da bu bölgede gerçekleştirildi. Mükran, Basra Körfezi’nin Fars topraklarına bağlandığı halkanın sona erdiği bir sahildi<sup>528</sup>. Müslümanların Mekran’ı ele geçirmeleri, onların

<sup>524</sup> Belâzûri, *a.g.e.*, s. 545-553; Taberî, *a.g.e.*, c. IV, s. 77.

<sup>525</sup> Bugünkü Hemadan’ın güneyinde dağlık bir bölge olan Nihavend, güçlü ve görkemli bir şehirdi. Ya’kûbî, *Kitabü’l Büldan*, s. 54.

<sup>526</sup> Sürûr, *a.g.e.*, s. 39; Taberî, *a.g.e.*, c. IV, s. 114; Belâzûri, *a.g.e.*, s. 438.

<sup>527</sup> Taberî, *a.g.e.*, c. IV, s. 167-168, 286; Belâzûri, *a.g.e.*, s. 451-454.

<sup>528</sup> Belâzûri, *a.g.e.*, s. 631-635.

günümüzde Pakistan denilen Sind<sup>529</sup> bölgesine kadar ilerlemelerine imkân sağladı. Ancak Hz. Osman'ın öldürülme fitnesi, İslam fetihlerinin hızını kesti.

Emevîler dönemine gelindiğinde Basra Körfezi, tekrar fetih merkezi olma özelliğini sürdürdü. Özellikle Emevîlerin Irak valisi Haccac b. Yusuf es-Sakafi körfezin doğusuna önemli seferler düzenledi. Haccac'ın komutanlarından Muhammed b. Kasım es-Sakafi, Sind bölgesinin fethinde büyük rol oynadı. Karargâhını Fars sahillerindeki Mekran'a kuran Muhammed b. Kasım, askerî gücünü ise biri kara diğeri de deniz olmak üzere iki kola ayırdı. Bu orduyla 92/710 senesinde harekete geçerek Hind yöresinin en büyük liman şehirlerinden biri olan Deybul<sup>530</sup> şehrini ele geçirdi<sup>531</sup>. Bu ordunun başarılı olmasında en büyük etken, deniz ve kara kuvvetlerinin aynı anda Deybul'da bulunmasıydı. Ayrıca Muhammed b. Kasım, güneyde bulunan Pencap<sup>532</sup> bölgesini de bu sefer sırasında ele geçirdi<sup>533</sup>.

Hindistan'ın ticarî limanları Müslümanların eline geçince, hem Basra Körfeziyle Hindistan arasında siyasî birlik sağlanmış, hem de Müslüman coğrafyacıların işaret ettiği üzere İslam ülkesinin doğudaki sınırları, Sind hududunda<sup>534</sup>ki Tizemkiran<sup>535</sup> şehrine kadar uzanmış oldu. Gerek Hulefa-i Râşidin, gerekse de Emevîler döneminde gerçekleştirilen İslam fetihlerinin ardından ele geçirilen beldelerdeki idarî ve iktisadî yapılanma aynen muhafaza edilerek, bu bölgelerdeki düzenin bozulması engellendi<sup>536</sup>. İleriki dönemlerde ise söz konusu bölgeler, yeni İslamî düzenin gölgesinde çeşitli yapılanmalar ile yeniden tanzim edildi. Müslümanların eski nizamı muhafaza edip, bunları İslamî çerçevede tekrar düzenleme geleneği, Basra Körfezi bölgesinde de aynen uygulandı. Nitekim körfez bölgesinde ticâret ve denizcilik ile alakalı olarak, daha önceden Farslıların (Sâsânî) yerleştirmiş oldukları bir gelenek mevcuttu. Bu yüzden

<sup>529</sup> Hamevî, *a.g.e.*, c. II, s. 267.

<sup>530</sup> Sind (Pakistan) yöresinin büyük bir ticarî limanı olan Deybul, İndus nehrinin denize döküldüğü noktada kurulmuştu. Umman tüccarları, çeşitli ticarî mallarıyla, Basralılar hurmalarıyla, Çinliler ipek elbiseleriyle, Hindliler ise baharatlarıyla burada ticâret yapmaktaydılar. Hind veya Çin'e doğru yola çıkan İran ve Arabistan ticâret gemileri gidiş-gelişlerinde burada mola veriyorlardı. Özellikle dürüstlükleriyle bilinen Ummanlı Arap tüccarların buraya gerçekleştirdikleri yoğun ticarî seferler neticesinde, Arap kültürü Deybul'da yerleşerek, Arapça bölge insanı tarafından konuşulan diller arasına girmiştir. Bkz; Hamevî, *a.g.e.*, c. II, s. 563; Mez, *a.g.e.*, s. 576; Heyd, *a.g.e.*, s. 39; Mısıfı, *a.g.e.*, s. 240; V. Minorsky, *Hudûdü'l-Âlem Mine'l-Meşrik İle'l-Mağrib* (trc. A. Duman - M. Ağarı), İstanbul, 2008, s. 79; J. Horovitz, "Deybul" *İA*, c. III, İstanbul, 1988, s. 567.

<sup>531</sup> Ya'kûbî, *Tarih*, c. II, s. 288.

<sup>532</sup> Mihran nehri kenarında Sind bölgesinin en büyük şehirlerinden biridir. Minorsky, *a.g.e.*, s. 80.

<sup>533</sup> Belâzûri, *a.g.e.*, s. 634-642; Hitti, *a.g.e.*, c. I, s. 334; Askerî, *a.g.e.*, s. 68; Kal'aci, *a.g.e.*, s. 155.

<sup>534</sup> Askerî, *a.g.e.*, s. 68.

<sup>535</sup> Sind bölgesi şehirlerinden biri olup Hind Okyanusu sahilinde kuruludur. Minorsky, *a.g.e.*, s. 79.

<sup>536</sup> Hitti, *a.g.e.*, c. I, s. 355-357.

Müslümanlar ilk dönemlerde Çin ve Hindistan yörelerine yapılan ticarî seferleri yürütme işini Farslılara bıraktılar. Zaten bu bölgede Sâsânîler ile Bizanslılar arasında öteden beri süregelen ticarî çekişme de devam etmekteydi<sup>537</sup>.

Müslümanların var olan istikrarı koruma siyasetleri, körfez bölgesinde işlerin kademe kademe yoluna girmesine zemin hazırlayarak, iktisadî alanda istenilen seviyeye gelmesine imkân sağladı. Özellikle Halife Hz. Ömer b. Hattab, Müslümanların körfez bölgelerine yönelmeleri hususunda çok hırslı davranıyordu. Bu amaçla Müslümanların ticarî yönden nüfuzlarını artırabilmek için elinden geleni yapıyordu. Hz. Ömer'in bu derece hırslı ve istekli davranmasının altında yatan sebep ise; fetihlerin ardından körfez bölgesinin, İslam topraklarının tam ortasında kalacak olmasıydı. İslam devletinin güçlü kalabilmesi ve zenginleşebilmesi için, bu bölgedeki ticarî faaliyetlere hâkim olması gerekiyordu. Özellikle Hz. Ömer döneminde bunun gerekliliği çok açık bir şekilde ortaya çıktı. Halifenin bu hassasiyetini gören Ahvaz ahalisi, ticâretle uğraşan Müslümanların en küçük hatasını dahi Hz. Ömer'e rapor ediyorlardı. Halife, kendisine yapılan şikâyetleri fırsat biliyor ve buradaki eksiklikleri bu vesileyle birer birer tamamlıyordu. Bölgedeki ticarî canlılığı sağlayabilmek amacıyla gerekli tüm bağlantılar kurularak, özellikle Bahreyn ticâretinin canlanması için büyük çaba harcandı<sup>538</sup>. Ancak şunu belirtmeliyiz ki Halifenin Bahreyn'e verdiği bu önem, diğer bölgeleri göz ardı edecek bir nitelikte olmadı. Hz. Ömer'in göstermiş olduğu bütün çabalara rağmen körfez, Sâsânîler ile Bizanslılar arasında öteden beri var olan çekişmelerden kendisini kurtaramadı.

Hz. Ömer döneminde Bahreyn valisi olan Ebu Hureyre'den rivayet edilen bir haberde şöyle denilmektedir. *“Valiliğim döneminde Hz. Ömer'in yanına gittim ve onu yatsı namazının son kısmını kılariken gördüm. Kendisine selam verdim ve o da bana insanların durumu hakkında sorular sordu. Sonra dedi ki ne getirdin, dedim; beş yüz bin dînar getirdim. Dedi; sen ne dediğinin farkında mısın? Evet beş yüz bin dînar getirdim dedim. Bana sen uykulusun, git ve uyu yarın yanıma gel dedi. Sabah olunca tekrar yanına gittim. Yeniden ne getirdiğimi sordu. Bende beş yüz bin dînar dedim. Helal mi? diye sordu. Evet bundan başkasını bilmiyorum, dedim. Bunun üzerine insanlara dönerek şunları söyledi: Elimize çok büyük bir vergi ulaştı. Eğer istiyorsanız onları sizin için sayalım. Yâ da istiyorsanız onları tartalım öyle taksim edelim dedi.*

<sup>537</sup> Hartmann, “Çin”, *İA*, c. III, s. 406.

<sup>538</sup> Askerî, *a.g.e.*, s. 65-68.

*Sahabeden biri ey Mü'minlerin Emiri ben yabancıların bu tür konular için bir divan oluşturduğunu gördüm deyince halife bunun yapılması için emir verdi*<sup>539</sup>.

İslam devletinin hazinesine giren bu malın miktarından Bahreyn halkının ne denli zengin olduğu açıkça ortaya çıkmaktadır. Öyle ki bu zenginlik temelde bölge halkının yürütmüş olduğu ticarî faaliyetlere dayanmaktaydı. Mevcut durum böyle olunca, hilafet merkezinin bölgede güvenliği sağlamak ve buraya yeterli miktarda görevliler ataması zarurieti doğdu. Hz. Ömer, Körfez bölgesindeki devlet görevlilerinin görev süreleri sona erdiğinde, onların mal varlıklarını titizce araştırmaktaydı. Özellikle Bahreyn yöresinde görev yapan vali ve vergi memurları daha sıkı bir kontrol altında tutulmaktaydı. Bu olayla alakalı olarak, Hz. Ömer, Âla b. Hadramî'yi Bahreyn valiliğinden azletmesinin ardından, Hicrî 17./639 yılda Ebu Hureyre'yi vali olarak buraya tayin etti. Ancak Ebu Hureyre Hicrî 20./642 yılda haraç mallarından zimmetine para geçirmek suçuyla görevinden alındı. O her ne kadar bu malları at ticâretinden kazandığını söylemişse de Hz. Ömer'i ikna edemedi<sup>540</sup>. Hz. Ömer, “*Ben senin geçinmen için yeterli maaşı tayin ettim, bu senin için daha hayırlıdır*” diyerek onun elindeki mallarını müsadere edip, Bahreyn'deki görevine tekrar geri dönmesini istedi ancak Ebu Hureyre bunu kabul etmedi<sup>541</sup>.

Hz. Ömer'in körfezde yaptığı düzenlemeler ve yaptırımlar, amillerin (vergi tahsildarları) servetlerinin artmasını ancak geçici bir süreyle dizginleyebildi. Hz. Ömer'in vefatının ardından, zekât toplamakla görevli amiller, Medine de ikamet etmeye zorlanmadı. Bu amiller Hz. Osman'ın hilafeti döneminde ise çeşitli bölgelere dağılarak, kendileri için servet toplamaya başladılar<sup>542</sup>.

Amillerin bu maddi yönelişi, Emevîler dönemine gelindiğinde ise yeni bir boyut kazandı. Öyle ki Emevîler, daha önceleri Hicaz bölgesinde yürütülen ticarî faaliyetlerin efendisi konumundayken, yeni döneme gelindiğinde Emevîler, İslam devletindeki iç kaynakların en önemlisinin Körfez ticâreti ve buradan elde edilen gelirler olduğu gerçeğini görerek, bu ticâretin devamlılığını sağlayabilmek için büyük çaba sarf ettiler. Özellikle Emevîlerin Sind bölgesine düzenlemiş olduğu seferler, Basra Körfezi'ni doğu ticâret kaynaklarına (Hindistan ve Çin'e) ulaştıracak sebepleri hazırladı. Bu dönemde Arap ve Fars gemileri, Uzakdoğu'ya yaptıkları ticarî seferleri arttırdılar. Nitekim bu

<sup>539</sup> Belâzûri, *a.g.e.*, s. 662.

<sup>540</sup> Belâzûri, *a.g.e.*, s. 118-120.

<sup>541</sup> İbni Kuteybe, *Uyûnu'l-Ahbar*, c. I, Kahire, 1963, s. 54; Ahmet b. Muhammed İbn Abdirabih (328/939), *el-İkdu'l-Ferîd*, c. I, Beyrut, 1949, s. 17; Belâzûri, *a.g.e.*, s. 120.

<sup>542</sup> Sürûr, *a.g.e.*, 57-59; Hilmi Ahmet, *a.g.e.*, s. 44-45.



durumu Çin ahalisinden yazılı kayıt tutan pek çok insan anlatmaktadır. Çinli seyyahlardan biri, Farslılara ait büyük bir yük gemisiyle Çin'den yola çıkarak Sumatra'ya<sup>543</sup> geldiğini ve Emevîler döneminde Körfez ticâretinin ve denizciliğinin oldukça canlı olduğunu nakletmektedir. Hindli bir seyyah ise Milâdî 99/717 yılında, Çin sularında otuz beş Fars gemisinden oluşan bir deniz kafilesi gördüğünü zikretmektedir. Yine bir başka Çinli seyyah, Milâdî 102/720 yılında İran'a yaptığı seyahatine yönelik olarak şöyle demektedir; “*Farslılar çok büyük gemilerle Çin yöresine doğru denizcilik yapmakta ve buradan ipek mensucatını vb... malları alıp kendi memleketlerine götürmektedirler*”<sup>544</sup>.

Farslılar, Çin ile Basra Körfezi arasındaki ticarî yolu canlandırmayı başarmca, körfezde büyük bir ticarî merkez meydana getirdiler. Bunu başardıklarında ise tarih Milâdî 130/748 yılıydı. Yani Abbasî devletinin kurulmasından yaklaşık iki yıl önceydi. Nitekim Abbasîler, Emevîleri ortadan kaldırarak yeni bir İslam devleti teşekkül ettiler<sup>545</sup>.

### **1.3. Basra Körfezi ile Dünya Ticâret Yolları Arasındaki Bağlantılar ve Körfez Ticâretinin Canlanmasında Rol Oynayan Faktörler**

Basra Körfezi, özellikle Sâsânîler ile Bizanslılar arasında devam eden ticarî çekişmelerin sonucunda, Abbasîler dönemine gelindiğinde çok canlı bir hal aldı. Bizans ile Sâsânîlerin bu bölgedeki ticarî üstünlüğü ele geçirme yarışı nedeniyle yaptırmış oldukları yollar, körfez bölgesinin ticarî anlamda çok geniş bir yol ağına sahip olmasını sağladı. İslam devletinin kurulması ise; hem siyâsî hem de kültürel anlamda bir birliğin sağlanmasına vesile oldu. Devam eden fetihler neticesinde ise körfezin çehresi tamamen değişti. Abbasîler ticarî anlamda Hindistan'ın kuzeyinden doğuda Çin sınırlarına, batıda ise Fransa'ya kadar olan geniş bir bölgeye hükmeder hale geldiler. Bu yeni Abbasî devleti, mevcut şartlara ayak uydurabilmek ve yeni İslam kültürünü yerleştirebilmek için birtakım düzenlemeler yapmak zorundaydı<sup>546</sup>.

İlk dönem Abbasî halifeleri, özellikle de bu devletin gerçek kurucusu olarak nitelendirilen Ebu Cafer el-Mansûr, medeni bir devlet kurabilmenin ön koşulu olarak, ekonomik bakımdan güçlü bir yapıya sahip olunması gerektiğinin bilincindeydi. Bu

<sup>543</sup> Endonezyanın batısında kalan ve buranın en büyük adası olan Sumatra, yüzölçümü bakımından dünyadaki altıncı büyük adadır. Bkz; tr.wikipedia.org/wiki/Sumatra

<sup>544</sup> Bekr, *a.g.e*, s. 192, 309; Adevi, *Devletü'l İslamiyye*, s. 132-133.

<sup>545</sup> Bekr, *a.g.e*, s. 192-194.

<sup>546</sup> Askerî, *a.g.e*, s. 77.

bakımdan hem devletin hem de halkın refahını sağlamak için ekonomik birtakım düzenlemelerin yapılması gerekliydi. Devletin bekasına hizmet etmekte iktisadî gücün ne denli önemli olduğuna vurgu yapan el-Mansûr; “ *eğer maddi güç bir ülkenin hâkimiyetine katkıda bulunmuyorsa, o ülkenin ne dini ve dünyevi huzurundan, ne de dini ve dünyevi şerefinden söz edilemez. Biz ancak malı devleti güçlendirmek için harcamakta lezzet buluruz, yoksa malın kendisine değer verdiğimizden değil*”<sup>547</sup> diyerek dile getirmektedir. el-Mansûr’un, yaptığı hesaplarda tek bir Danik’i<sup>548</sup> dahi göz ardı etmemesi, onun “*el-Mansûr ed-devânîkî*” veya “*Ebu’d-devânîk*” yani daniklerin babası diye şöhret bulmasına neden oldu<sup>549</sup>.

Abbasîlerin iktisadî manada yapmış oldukları en büyük hamle; doğunun ticarî mallarını dünyanın geneline taşıyan çok büyük ticarî yollar inşa etmeleriydi. Abbasîler dönemindeki İslam devletinin haritasına baktığımızda, dünyadaki üç önemli ticâret yolunun, (Emevîler sonrası yapılan fetihlerle birlikte) hem kara hem de deniz ticâret kabilelerini taşıyacak şekilde İslam topraklarından geçtiğini görürüz. Öyle ki bu yolları o dönemde ciddi askerî birlikler koruma altına alarak, ticarî güvenliğin sağlanması hususunda en üst düzeyde çaba sarf ediyorlardı. Bu dönemdeki kara yolu, Çin’den başlayarak Hindistan’ın kuzeyinden Abbasî devletinin topraklarına kadar gelir ve Akdeniz’in doğusuna kadar güvenli bir şekilde uzanırdı. Yine bu dönemde hem Basra Körfezi’nin hem de Kızıldeniz’in doğuya uzanan deniz yolları, Abbasî devletinin kontrolü altında olup, her iki bölgedeki ticarî faaliyetlerin idaresi de Abbasîlerin elindeydi<sup>550</sup>. Aynı zamanda birer posta yolu olarak da kullanılan bu güzergâhlar, Bağdat-Kayrevân, Bağdat-Şam ve Bağdat-Maşrık arasında uzanmaktaydı. Bağdat-Kayrevân yolu; Musul, Sincâr ve Dicle nehrine paralel uzanan beldelerden Cizre’ye, Cizre’nin içinden Nusaybin, Rakka<sup>551</sup>, Menbic, Halep, Hama, Humus, Ba’lebek<sup>552</sup>, Dımaşk, Taberîye, Remle<sup>553</sup>, Kahire, İskenderiye ve Kayrevân’a ulaşıyordu. Bağdat-

<sup>547</sup> Taberî, *a.g.e*, c. VIII, s. 88.

<sup>548</sup> Genel olarak altıda bir anlamındadır, özel olarak ağırlık ve para birimi olarak 1/6 dirhem ya da (daha sık) 1/6 dinar miskaldır. Bkz; Walther Hinz, *a.g.e*, s. 13.

<sup>549</sup> Hasan İbrahim, *a.g.e*, c. III, s. 208.

<sup>550</sup> Askerî, *a.g.e*, s. 78; Adevî, *a.g.e*, s. 132-134.

<sup>551</sup> el-Cezîre bölgesinde Fırat nehrinin üzerinde Harran’a üç günlük mesafede yer alan bir şehir olup Hicrî 17./638 yılda Kûfe valisi Sa’d b. Ebî Vakkas’ın gönderdiği kumandan İyâz b. Ganm tarafından barış yoluyla fethedilmiştir. Hamevî, *a.g.e*, c. III, s. 67.

<sup>552</sup> Suriye’nin başşehri Dımaşk’tan oniki fersah uzaklıkta bulunan ve eski medeniyetlere ait birçok bina ve eseri bir arada barındıran Ba’lebek, Hicrî 14./635 yılda Ebu Ubeyde b. el-Cerrâh tarafından barış yoluyla fethedilmiştir. Hamevî, *a.g.e*, c. I, s. 537 vd; Kazvinî, *Asâr*, s. 156.

<sup>553</sup> Filistin topraklarında yer alan büyük bir şehir olup, Emevi halifesi Velîd b. Abdulmelik iktidara gelince, kardeşi Süleyman’ı kumandan tayin ederek buraya göndermiştir. Daha sonra burası haçlıların

Şam arasında uzanan yol ise Fırat nehrinin batı sahili boyunca uzanan yolda; Hît<sup>554</sup>, Enbâr ve Dimaşk'a gidiyordu<sup>555</sup>. Bağdat ile Maşrik (doğu) arasında devam eden yol ise önce Hulvan'a ardından ise sırasıyla Rey, Nişâbur, Merv, Buhârâ ve Semerkant'tan Çin'e varıyordu. Merv'den itibaren ikinci bir diğer yol ise; Horasan'ın içinden geçerek Mervürüz ve Tâlikân'a, oradan da Ceyhun Nehri<sup>556</sup> geçerek Fergâna'ya ulaşmaktaydı<sup>557</sup>.

---

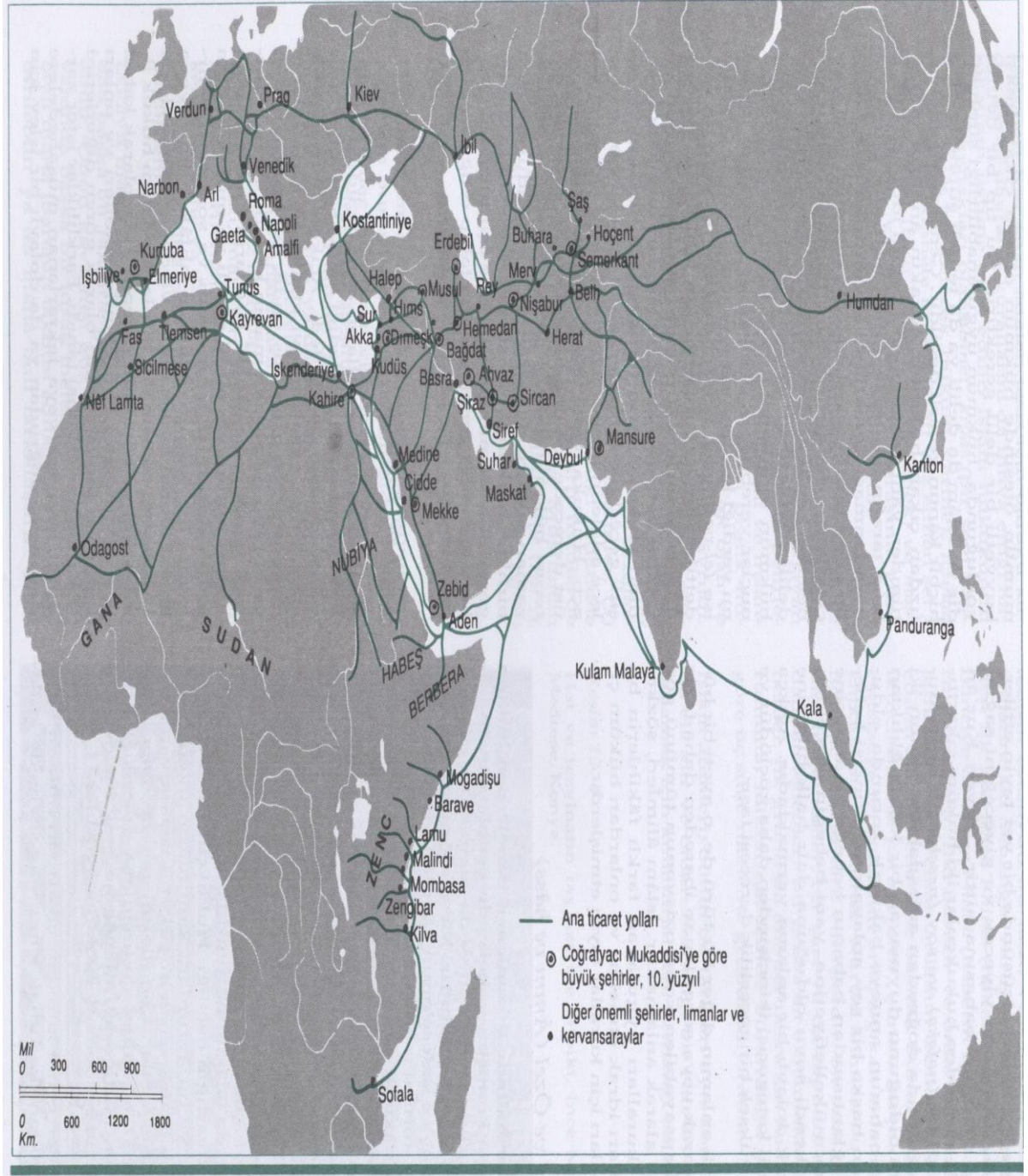
eline geçmiş ve Hicrî 587/1191 yılında Selahaddîn-i Eyyûbî tarafından fethedilerek düşmanın eline geçmesin diye tahrip edilmiştir. Hamevî, *a.g.e.*, c. III, s. 79.

<sup>554</sup> Irak topraklarında Fırat nehri üzerinde yer alan bir şehirdir. Hamevî, *a.g.e.*, c. V, s. 482-483.

<sup>555</sup> Aykaç, *a.g.e.*, s. 60.

<sup>556</sup> Bu nehir çeşitli milletler tarafından değişik adlarla anılmaktadır. Örneğin Çinliler Wu-hu, İranlılar Veh-röz/Behröz, Araplar Ceyhun/Belh nehri, Türkler ise "ırmak" anlamında olan Ögüz adını vermişler, Grek ve Latin yazarları da bu son ismi halk etimolojisi ile Oxus'a (öküz) çevirmişlerdir. Halen kullanılmakta olan Amuderya adı, nehrin kıyılarındaki Amül/Amûya şehrinin adından alınmıştır. Nehir Pamir ve Hindukuş dağlarının birleştiği yerde, 4950 m. yükseklikteki kaynağından Aksu (Penç ırmağı) adı altında doğup batıya doğru ilerler ve kuzeyden, başlıca Pamir Vahan suyu, Kızılsu, kâfirnihân ve Suhrân, güneyden de kökçesu kollarını alarak Kunduz-Belh hizasında kuzeybatıya döner. Bu dönüşten sonra kısmen çöller ve bozkırlar içinde, kuzeybatı yönünde ilerler, sonunda Aral gölüne dökülür. 2540 km. uzunluğundaki nehrin kıyılarında önemli yerleşim merkezleri yer alır. İstahrî, *a.g.e.*, s. 296-299; İbn Havkal, *Sureti'l-Arz*, s. 460-461; Hamevî, *a.g.e.*, c. II, s. 228-229; Emel Esin, "Amuderya", *DİA*, c. III, İstanbul, 1991, s. 98-99.

<sup>557</sup> Hasan İbrahim, *a.g.e.*, c. III, s. 142 vd. ; Aykaç, *a.g.e.*, s. 60.



**Harita:** İsmâil Râci Fârûkî, *İslam Kültür Atlası*, s. 278.

Abbasîler ortaya çıktıkları ilk dönemlerden itibaren, kendi hilafet bölgelerinin ekonomik canlılığını ve devletlerinin temel gücünü oluşturacak olan ticâret yollarını birbirine bağlama çabası içinde oldular. Çünkü bu yollar onları Dünya ile birbirine bağlamaktaydı. Abbasîlerin, Şam yerine Bağdat'ı kendilerine başkent yapmaları, Basra Körfezi'ni, ticarî faaliyetlerin en yoğun şekilde yaşandığı bir merkez haline getirdi. Abbasîlere karşı koyu bir Emevî taraftarlığı olan Farslıların, Şam'da yoğun bir şekilde

yaşamaları, Abbasîleri bu bölgeden uzak bir yerde başkent kurmaya sevkeden sebeplerden biriydi ve neticede bu durum Abbasîleri, Basra Körfeziyle Kızıldeniz arasında yeni yollar kurmaya yöneltti. Her iki bölgenin de deniz yoluna sahip olması ve ticâretlerinin tek bir kaynağa (Hind Okyanusu) uzanması ve yine tek bir pazarda (Doğu Akdeniz ülkeleri) buluşmaları gibi sebepler, Abbasîlerin burayı tercih etmelerinde etkili oldu. Abbasîler, bu ilk dönemlerde kurdukları yollar sayesinde, Basra Körfezi'nin ve ona uzanan yolların, iktisadî gücü sağlamadaki önemini daha iyi anladılar. Ayrıca bu durum sadece Abbasî devleti açısından değil aynı zamanda tüm dünya açısından da bir birlik sağlamaktaydı. Çünkü Basra Körfezi, yolları ve kuşatmış olduğu toprakları sayesinde, Güneybatı Asya ile Akdeniz'in doğusunu doğal bir bağ ile biri birine bağlamaktaydı. Körfezin deniz bağlantıları sayesinde, hem körfezin kendi topraklarında hem de çevresindeki topraklarda, siyasî ve coğrafi birliktelik meydana geldi. Öyle ki bu birlikteliğin beraberinde getirmiş olduğu huzur, bölgedeki ticarî canlılığın ve istikrarın gelişmesini sağladı<sup>558</sup>.

Abbasîlerden önceki mevcut yönetimler, Basra Körfezi'ndeki ekonomik gücü anlamakta ve bu bölgede ticâret için gerekli olan deniz yollarını hazırlamakta aciz kaldılar. Özellikle Sâsânîler ve Bizanslılar, güçlerini sadece birbirlerini yok etmek ve bölgenin hâkimiyetini ele geçirmek için harcadı. İslam devletinden önceki körfez tarihine baktığımızda bu bölgenin büyük devletlerin arasında meydana gelen çekişmelere sahne olduğunu görüyoruz. Öyle ki bu durum Büyük İskender döneminden başlayıp, Bizanslılar ve Sâsânîler arasında cereyan eden mücadele dönemine kadar devam etti. Bu bölgede söz konusu çekişmelerin en büyük halkasını ise Bizans ve Sâsânîler arasında yapılan uzun süreli mücadeleler teşkil etmektedir. Körfezde meydana gelen bu çekişme ve mücadeleler, doğal olarak körfezin çehresini değiştirerek ekonomik anlamda bu bölgedeki birliği ve huzuru olumsuz yönde etkiledi. Birbiriyle çekişen kuvvetlerin Basra Körfezi'nde ortaya çıkardığı en büyük sorun ise; körfezdeki ticarî canlılığın, Kızıldeniz'e yönelmesi oldu. Çünkü körfezdeki gergin ortam, deniz ticâretinin Kızıldeniz'e kaymasına zemin hazırladı. Basra Körfezi'nin yönetimini ele geçirmekte aciz kalan devletler, hemen Kızıldeniz'deki ticârete yönelerek alternatif yol arayışına girmektedir. Bu durumu fark eden Sâsânîler, Basra Körfezi'nin ticarî canlılığını koruyabilmek için, Kızıldeniz ticâretini ortadan kaldırma çabası içine girdi. Ancak Sâsânîlerin giriştiği bu faaliyet, ticarî idrakten ve ekonomik hakikatlerden

<sup>558</sup> Askerî, *a.g.e.*, s. 78-79.

uzaktı<sup>559</sup>. Çünkü dünya ticâret pazarında her iki yolunda kendine has bir konumu bulunmaktaydı. Yani birini diğere tercih edip, öbürünü görmezden gelmek neredeyse imkânsızdı. Körfezdeki söz konusu bu çekişmelerin beraberinde getirdiği siyasî istikrarsızlık ve güvensizlik ortamı; ticarî canlılığı etkilediği gibi, Körfezin ticarî anlamda tek merkez olma özelliğini kaybetmesine de neden oldu. Bu durum Abbasî hilafetine kadar aynı şekilde devam etti<sup>560</sup>.

Abbasîler, körfez bölgesine geldiklerinde, daha önceden yapılan Arap fetihlerinin varisleri olarak hem Bizanslılardan hem de Sâsânîlerden daha güçlü bir hâkimiyet kurdular. Öyle ki Şam, Irak ve İran, İslam topraklarının sınırları içine girince, Asya'nın batısından, Akdeniz'in doğusuna kadar uzanan geniş bir hâkimiyet sahası kurulmuş oldu. Söz konusu bölgelerde toprak bütünlüğünün sağlanması, beraberinde iktisadî birlikteliği de getirdi. Özellikle Abbasîlerin Körfez bölgesinde ve Körfezin uzandığı mıntikalarda izlemiş olduğu tek idare ve tek ekonomik merkez siyaseti sayesinde, bölgenin toprak bütünlüğü sağlanarak ekonomik denge korunmuş oldu<sup>561</sup>. Abbasîlerdeki merkezi yapı hakkında bilgi veren Hatip el-Bağdadi; Halife Hârûnrreşîd döneminde, Basra, İran, Ahvaz, Yemame ve Bahreyn yörelerinin yönetimini halifenin en kudretli komutanlarından olan el-Mu'li'nin, geri kalan diğer bölgeleri ise Abdullah b. Abbas ve Umare b. Hamza'nın üstlendiğini dile getirmektedir<sup>562</sup>.

Yönetimi tek merkezde toplayan Müslümanlar, Abbasîler döneminde hem Basra Körfezi'ne hem de Kızıldeniz'e hükmeder hale geldiler. Aynı şekilde Akdeniz'in doğu beldeleri de dolaylı olarak İslam devletine bağlıydı denilebilir. Çünkü bölgenin ticâreti tamamen tüccarların bu iki yoldan (Basra Körfezi-Kızıldeniz) getirdiği mallar ile yürümekteydi. Başka bir deyişle Abbasîler, bölge tarihinde daha önce örneği görülmemiş bir şekilde o dönemdeki bölge ticâretinin tek efendileriydiler. Bölge ticâretinde ki ticarî yenilikler, hem Basra Körfezi'nin ticarî canlılığında hem de ekonomik imkânlarının daha belirgin bir şekilde ortaya çıkmasında kendisini hissettirdi. Abbasî devleti, tüm gücünü Basra Körfezi'nin ticarî canlılığı için harcıyordu. Nitekim Basra Körfezi'ndeki ticarî hareketliliğin artmasıyla birlikte güçlenen Abbasî hilafeti, bölgede en güçlü devlet haline geldi. Abbasîler kısa sürede güçlü bir ekonomik yapıya

<sup>559</sup> Cevad Ali, *a.g.e.*, c. I, s. 58.

<sup>560</sup> Cevad Ali, *a.g.e.*, c. I, s. 59.

<sup>561</sup> Bekr, *a.g.e.*, s. 174.

<sup>562</sup> Bağdadî, *a.g.e.*, c. I, s. 96; Askerî, *a.g.e.*, s. 81.

bürünmenin yanı sıra, kendisini dış tehlikelerin uzağında tutmayı da başardı<sup>563</sup>. Yine Abbasî kontrolünde Kızıldeniz yolu ise, her ne kadar Şam ve Mısır gibi bölgeler ile bağlantıları olsa da, ekonomik anlamda Basra Körfezi kadar güçlü değildi. Çünkü burası Abbasîler yönetiminde olmasına rağmen, konumu itibariyle Bizans saldırılarına sürekli maruz kalıyor ve bu da gelişimini olumsuz yönde etkiliyordu<sup>564</sup>. Bizans taarruzları nedeniyle Kızıldeniz bağlantıları üzerinde tam olarak hâkimiyet kuramayan Abbasîler; güçlerini daha ziyade Basra Körfezi üzerinde yoğunlaştırdılar. Abbasî halifesi Hârûnürreşîd (170-193/786-809), Kızıldeniz’i direkt bir yolla Akdeniz’e bağlamak için bir dizi çalışmalar başlattı. Öyle ki bu yol düz ve mümkün olduğu kadar kısa bir yol olacak, böylelikle Kızıldeniz’i doğrudan Akdeniz pazarlarına ulaştıracaktı. Ancak halife Rum devletinin düşmanlıkları ile ilgili kendisine sunulan raporlar sonucunda bu işten vazgeçti. Çünkü kendisine sunulan raporlarda; Bizanslıların bu bölgede yeni yollar inşa edecekleri ve Abbasîlerin bu yolların kontrolünü ve güvenliğini sağlamada zorlanacağı belirtiliyordu. Halife, bu düşüncesini gerçekleştiremeyince bu kez Kızıldeniz ve Akdeniz’i su yolu ile birbirine bağlamak için girişimlerde bulundu ancak yine istenen netice alınmadı<sup>565</sup>.

Tüm bunlardan anlaşılacağı üzere Abbasîler, her ne kadar Kızıldeniz’i Basra Körfezi ve Akdeniz ile birbirine bağlama düşüncelerinde tam anlamıyla başarılı olamamış olsalar da, neticede Basra Körfezi, Kızıldeniz ve Akdeniz üçgenindeki ticarî hareketliliği kontrol altında tutabilmeyi kendilerine en büyük gaye edinmişlerdir. Çünkü bölgenin coğrafi konumundan istifade ederek devletin ticarî faaliyetlerini canlandırmak ve böylelikle Abbasî devletini ticarî bir cazibe merkezi haline getirmek, güçlü bir devlet olabilme yolunda çok önemliydi. Bu yüzden ticarî bir organizasyonun vazgeçilmez unsuru ve ticâretin belkemiğini oluşturan tüccar zümresinin de güvence altına alınması gerekiyordu. Abbasîler tüccarların garantörlüğünü üzerine alarak doğu ile batı arasında değişimi yapılacak ürünleri de bir nevi kaskolamışlardır<sup>566</sup>. Tüccar topluluklarının güven içerisinde serbestçe ticâret yapmaları hususunda Hurdâzbîh, Avrupalı Yahudi tüccarları örnek vermektedir. Büyük çoğunluğu Fransa’da Ren nehri çevresindeki beldelerde oturan ve Razaniye Yahudileri<sup>567</sup> diye şöhret bulan bu Avrupalı tüccar

<sup>563</sup> Askerî, *a.g.e.*, s. 82.

<sup>564</sup> Mes’ûdî, *a.g.e.*, c. III, s. 263.

<sup>565</sup> Mes’ûdî, *a.g.e.*, c. III, s. 264; Askerî, *a.g.e.*, s. 83.

<sup>566</sup> Askerî, *a.g.e.*, s. 83-84.

<sup>567</sup> Diğer bir tabirle “Deniz tüccarları” 9. Asırda Provens Yahudilerine verilen addır. Bunlar hadım, cariyeler ve köleler yanında kunduz, sansar ve diğer kürk türleriyle beraber Fransa’dan gemilere binerlerdi. Deve

topluluğu ile ilgili olarak şu bilgiler yer almaktadır. Bu topluluk, Arapça, Farsça, Rumca, Frenkçe ve Endülüsce dillerini çok iyi derecede biliyor ve doğu ile batı arasında gerek kara gerekse de deniz yoluyla seferler düzenliyorlardı. Batıdan, köle, esir, ipek kumaş, işlenmiş deri, yaban eşeği, yün, kürk, kılıç vb... malzemeler taşımaktaydılar. Bunlar doğuda ise Hind Denizi'ne gider ve daha sonra Çin'in iç yörelerine kadar uzanarak oradan misk, ud, kâfûr, süs eşyaları vb... maddeleri toplayarak İstanbul üzerinden bu malları Avrupa'ya ulaştırarak özellikle Fransa da satarlardı. Eğer isterlerse Fransa'dan çıkardıkları malları ise Batı denizi yoluyla Antakya'ya ulaştırırlar ve buradan da Fırat nehri yoluyla Bağdat'a ulaştırırlardı. Daha sonra Dicle nehri üzerinden Übulle'ye gider, buradan ise Umman'a, Sind bölgesine, Hindistan'a ve Çin'e ulaşırlardı. Bütün bu yolların hepsi birbiriyle bağlantılıydı<sup>568</sup>.

Yukarıda anlatmış olduklarımıza baktığımızda karşımıza iki gerçek ortaya çıkmaktadır. Birincisi, Abbasîler Körfez ticâretini ve Kızıldeniz ticâret ve denizciliğini birleştirme ve serbestleştirme noktasında çok hırslı davrandılar. Tüccarlar kendilerine tanınan kolaylıklar sayesinde hem Basra Körfezi hem de Kızıldeniz yolunu çok rahat bir şekilde kullanabiliyorlardı. Abbasîlerin bu siyaseti, iki büyük deniz yolu ticâretinin birbirine bağlanması sonucunu doğurdu. Bu durum aynı zamanda yavaş yavaş can alıcı mücadelelerin de ortadan kalkmasına imkân hazırladı. Çünkü eskiden beri süre gelen mücadelelerin temelinde, Basra Körfezi ticâretine hâkim olabilme hırsı yatmaktaydı. Her iki bölgede de büyük bir serbestlik ve güven ortamı oluşunca, neticede buralara hayat ve canlılık geldi<sup>569</sup>.

İkinci gerçek ise; Hurdâzbih'in de işaret ettiği üzere Basra Körfezi'ndeki ticâretin canlanmasında Razaniye Yahudilerinin etkisiydi. Onların pek çok dili biliyor olmaları ticâretin canlanmasında etkili oldu. Özellikle de bu Yahudi tüccarların Saklabiye (slavca) dilini kullanmaları<sup>570</sup>, Basra Körfezi'nin kara yoluyla çok büyük ve

---

ile Suveyş berzahını geçtikten sonra tekrar gemiye binip Mekke ve Medine'yle irtibatlı limanlara uğrarlardı. Buradan da Basra Körfezi'ne, Hindistan ve Çin'e giderlerdi. Dönüşte Misk, sarıçabır, tarçın ve diğer Şark baharatlarını Akdeniz'e getirip kısmen İstanbul'daki Rumlar'a, kısmen de Frank kralının payitahtında satarlardı. Bazen ise karayolu ile Antakya'dan Fırat'a ve Bağdat üzerinden Basra Körfezi'ne giderlerdi. Onlar Farsça, Rumca, Frenkçe, İspanyolca ve Slavca konuşuyorlardı. Rhône nehri kıyılarında tâ Ortaçağların ortalarına kadar oturan Suriyeli tüccarların bu haleflerinin X. asırda artık etkileri kaybolmuştur. Çünkü İslam ticarî denizciliğinin gelişmesi yabancı araçları yerlerinden oynatmıştır. Mez, *a.g.e.*, s. 534; Kûsî, *a.g.e.*, s. 32; Hurdâzbih, *Yollar*, s. 130; Heyd, *a.g.e.*, s. 136-137; Hasan İbrahim, *a.g.e.*, c. IV, s. 265.

<sup>568</sup> Hurdâzbih, *a.g.e.*, s. 130 vd. ; Hasan İbrahim, *a.g.e.*, c. III, s. 144; Curtin, *a.g.e.*, s. 131; Heyd, *a.g.e.*, s. 136-137.

<sup>569</sup> Askerî, *a.g.e.*, s. 84.

<sup>570</sup> Hurdâzbih, *a.g.e.*, s. 130 vd.



çok canlı bir pazara bağlanmasını sağlamıştır ki günümüzde bu pazar Rusya olarak bilinmektedir. Bilindiği üzere doğu ticâretinin kara yolu Hindistan'dan başlamaktaydı. O dönemde söz konusu bu topraklar Abbasîlerin kontrolü altında bulunuyordu. Hindistan'dan başlayan bu yol yine İslam devleti toprakları boyunca Sicistan ve Afganistan'dan Irak'a kadar ilerliyor ve Basra Körfezi'nde buluşuyordu<sup>571</sup>. Körfezdeki ticarî merkezlerde toplanan ürünler, daha sonra tüccarlar vasıtasıyla Rusya'ya ulaştırılıyordu. Rus tüccarlar ise beldelerinde elde ettikleri tavşan ve siyah tilki derisi, yün, balık kurusu, bal, bal mumu, Slav köle vb... ürünleri Hazar denizini<sup>572</sup> geçtikten sonra Irak'a taşırlar ve İslam devletinin himayesine girerek güvenle ticâretlerini yaparlardı. Hurdâzbih bu tüccarların Irak yolculuğunu anlatırken şöyle demektedir; *“Sakalibe bölgesinin bir nehri olan Tennis nehrinde ilerler ve Hazar bölgesinin bir şehri olan Hamlic'e varırlar ve buranın melikine de bu malların 10/1 'i oranında vergi verirler. Buradan Cürcân Denizi'ne ulaşırlar, canları hangi sahilden isterlerse oradan çıkarlar ve taşıdıkları ticâret mallarını Cürcan'dan<sup>573</sup> sonra develere yükleyerek Bağdat'a ilerlerlerdi. Tüm yolculukları esnasında beraberlerinde tercümanları da olur ve bu güvenli yolculukları için ise İslam devletine cizye öderlerdi”<sup>574</sup>.*

Basra Körfezi böylelikle Abbasîler döneminde, kuzeyin en uzak beldelerine kadar uzanarak, dünya ticâretinin başlıca üç yolu arasında en merkezi bir konuma ulaşmış oldu. Ulaşılan merkezlerin büyüklüğüne dikkat edecek olursak, Abbasîler döneminde herhangi bir düşmanlık oluşmaksızın Basra Körfezi'nin, bu üç büyük yolu birbirine bağlayabilecek bir konuma ulaştırdığını görürüz. Bu ise özellikle tüccarların

<sup>571</sup> Askerî, *a.g.e.*, s. 85-86.

<sup>572</sup> İslam öncesi dönemde de özellikle Hindistan ve Seylan'dan gelen ticâret yolu; Ceyhun ve Baktırya üzerinden Hazar denizi sahillerine ulaşmaktaydı. Hazar Denizi'nin doğusunda yaşayan ve ticarî açıdan önemli kolonilere sahip olan Soğdlular ise Hazar denizi üzerindeki ticarî faaliyetlerde önemli bir role sahiptiler. Bundan dolayı Sâsânîler ekonomik çıkarlarını göz önünde bulundurarak, Baktırya ve Soğdlular üzerinde sürekli egemenlik kurup, burada yaşayan insanlarla aralarını iyi tutmaya çaba sarfetmişlerdir. Sâsânî ler 560 yılına kadar Hazar Denizi ticâreti üzerindeki egemenliklerini sürekli olarak muhafaza ettiler ancak bu tarihten sonra 550 yılında Akhun hâkimiyetini yıkarak Amu Derya sahasına hâkim olan Göktürkler Hazar Denizi'nin doğusunda bulunan toprakları ele geçirdiler ve Soğd ticâreti üzerinde denetimi sağladılar. Böylece Sâsânîler, Hazar Denizi ticâreti üzerindeki egemenliklerini Göktürlere kapturdılar. Öyle ki VI. yüzyılda Çin ile Hazar Denizi arasındaki bütün ticâret yolları Göktürklerin sahip olduğu topraklardan geçmekteydi. Bkz; Ahmet Altungök, *a.g.e.*, s. 236.

<sup>573</sup> Yezid b. el-Mühelleb b. Ebi Sufra tarafından Emevîler döneminde yeniden inşa edilen bu şehir, Taberistan'a yakın idi. Taberistan ile arasında nehir yolu ile ulaşım sağlanmaktaydı. Ekonomisi büyük ölçüde tarıma dayanan Cürcan'da, hurma, zeytin, ceviz, nar, incir, turunç, şeker kamışı, hububat, menekşe, nergis, narenciye, reyhan, iyi cins üzüm, kaşık vb. ev eşyalarının yapımında kullanılmakta olan halaç ağacı yetişmekte idi. Ayrıca bu şehir, kuzeyden gelen ticâret kervanlarının da önemli bir durak merkeziydi. Bkz; Kazvinî, *a.g.e.*, s. 348-349; Makdisî, *a.g.e.*, s. 282; R. Hartmann, “Cürcan”, *İA*, c. III, İstanbul, 1988, s. 245-246.

<sup>574</sup> Hurdâzbih, *a.g.e.*, s. 131.

bu dönemdeki yolların önemini idrak etmelerinden ileri geliyordu. Çünkü körfez yolu, Uzakdoğu mallarının ve kuzeydeki Rus mallarının birbirine ulaşmasında önemli bir merkez haline geldi<sup>575</sup>. Mes'ûdî özellikle bu dönemde ki karayolunun ne denli güvenli olduğunu ve ne kadar fazla sayıda ticarî yol bulunduğunu belirtmek için şöyle demektedir; “ *Belh şehrinde güzel yüzlü bir ihtiyar gördüm. Bu kişi çok anlayışlı ve uzak görüşlü bir ihtiyardı. Bu ihtiyar bütün Çin'i dolaştığı halde bir kez dahi denizyolculuğu yapmamıştı. Yine insanlardan pek çoklarını gördüm ki Soğd<sup>576</sup> yöresinden Nişadır dağlarına ve oradan da Tibet ve Çin topraklarına yolculuk yapmaktadırlar<sup>577</sup>*. Buradan da anlaşılacağı üzere dönemin tüccarları karayollarını kullanarak, hem emniyetli bir biçimde alışverişlerini gerçekleştirmekte hem de yolculuklarını tamamlamaktaydılar.

Basra Körfezi'nin önem ve önemiyetinin bu dönemde bu denli artmasında hiç şüphesiz Abbasîlerin başkentleri Bağdat'ı; Basra Körfezi'nin önemli kollarından biri olan Dicle nehri üzerinde kurmalarınıdır. Bağdat'ın, körfez'e yakın bir bölgede kurulması, Basra Körfezi'ni adeta bir cazibe merkezi haline getirerek, dünyanın dört bir yanından tüccarların<sup>578</sup> ve sanatkârların<sup>579</sup> buraya gelmelerine imkân sağladı. Çünkü hilafet merkezi olan Bağdat'a deniz yoluyla ulaşabilmek için Basra Körfezi'nin kullanılması gerekiyordu. Bu sebeple Basra Körfezi İslam devletinin en büyük ticarî merkezi haline geldi. Yine Bağdat'ın inşası Hindistan ile Araplar arasındaki ticarî ilişkiye önemli bir boyut kazandırdı. Çünkü tarihte ilk kez Fırat ve Dicle nehirleri üzerinden getirilen mallar Basra Körfezi'ne, buradan da Uzakdoğu'ya taşınmaktaydı. Bu sırada Übulle, Dârîn ve Suhâr gibi eski liman şehirleri kendi rollerini oynamaya devam etmiş, Basra ise gelişmiştir. Öyle ki zaman içerisinde doğudan ve batıdan gelen malların toplanma merkezi olan Basra; Çin, Hindistan, Mısır, Doğu Afrika ve diğer ülkelerden gelen ürünlerin deposu mahiyetindeydi. Basra'ya gelen ticarî emtialar, Abbasî sınırları içindeki ticarî merkezlere ve diğer bölgelere dağıılmaktaydı. Yine aynı şekilde farklı türden birçok ürün, Basra'dan, Siraf limanına gönderilmekteydi<sup>580</sup>.

<sup>575</sup> Askerî, *a.g.e*, s. 86.

<sup>576</sup> Ya'kübî; Velid b. Abdülmelik (86-95/705-714) zamanında, Kuteybe b. Müslim Bâhilî tarafından fethedilen Soğd beldesinin, Buhara'nın güneyinde yer alan, geniş ve fethedilmesi zor, görkemli şehirlerinin olduğunu zikretmektedir. Ya'kübî, *a.g.e*, s. 73.

<sup>577</sup> Mes'ûdî, *Mürûc*, c. I, s. 157.

<sup>578</sup> Tudelalı Benjamin-Ratisbonlu Petachia, *Ortaçağ'da İki Yahudi Seyyahın Avrupa, Asya ve Afrika Gözlemleri*, (trc. Nuh Aslantaş), İstanbul, 2001, s. 67.

<sup>579</sup> Brockelman, *İslam Ulusları*, s. 87.

<sup>580</sup> Askerî, *a.g.e*, s. 87; Mısrî, *a.g.e*, s. 233.

#### 1.4. Abbasîlerin Basra Körfezi'ndeki Başlıca Şehir ve Limanları

Sosyal ve iktisadî anlamda büyük gelişmelerin yaşandığı Abbasîler döneminde kültürel hayat ilerlediği gibi medeni hayatta ilerledi ve İslam toplumu kendine özgü karakterini ve sağlam değerlerini kazandı. Bizi iktisadî ve sosyal hayatın gelişmesinin izlenmesi ilgilendirdiğinden, özellikle yeni değişmelerin olgunlaştığı Hicrî dördüncü ve beşinci (Milâdî 9-10) yüzyıllar üzerinde durmak gerekmektedir. Bu bağlamda ilk olarak şehirlerin ve şehirlerdeki hayatın gelişmesinin yanı sıra, İslam şehirlerinin ana özelliklerini nasıl kazandığı üzerinde durmak gerekmektedir. Bu bakımdan Bağdat en iyi örneklerden biri olarak karşımıza çıkmaktadır. Başkent olarak inşa edilen şehir, kuruluşundan itibaren genişleyerek, içinde çeşitli renk ve köklerden insanların kaynaştığı bir sergi alanı halini aldı. Böylece iş ve mesleklerin gelişmesi hızlanmış, her bir mesleğin kendine özgü bir çarşısının bulunmasının yanı sıra, çarşıları ve işyerleri de genişledi<sup>581</sup>. İşte Abbasîler yeni tesis ettikleri Bağdat'ın, iktisadî anlamda güçlenmesi ve gelişmesi için ticarî merkezlere ayrı bir önem verdiler. Çünkü yeni kurulmuş olan başkent için ekonomik güç olmazsa olmazlar arasındaydı. Abbasîler, ticarî merkezlerini kurarlarken, bu merkezlerde üretimi yapılacak olan zirai ve ticarî ürünlerin, özellikle Fars bölgesi ve Arap Yarımadası'nın doğu kısmı (Körfez bölgesi) başta olmak üzere birçok bölgenin ihtiyacını karşılayacak şekilde olmasına dikkat ettiler. Bunun için Basra Körfezi'ndeki ticarî yolların gelişmesine ve üretim yapılan bölgeler ile ticarî merkezler arasında, direkt bağlantı yollarının kurulmasına çaba gösterdiler. Ayrıca Basra Körfezi ticâretinin gelişmesi için kendinden önceki medeniyetlerin ticarî deneyimlerinden de mümkün olduğunca faydalandılar. Yine ticâretin gelişmesi için gerekli olan ziraî ve sanayi üretimin yapıldığı merkezlere büyük önem verilerek bu bölgelerin, ekonomiye katkısı arttırıldı. Bu ticarî merkezler ise özellikle Basra Körfezi sahillerine dağılmış durumdaydılar. Bu sayede üretim merkezleri ile ticarî merkezler arasında direkt bağlantı sağlanıyordu. Böylelikle tüccarlar, gerek ithalatı yapılan malları, gerekse ihraç edilecek ürünleri bu ana yol üzerinde temin edebilme imkânı buluyorlardı. Bu merkezler arasında en ilk sırada gelen şehir ise Basra Körfezi'ne yakınlığıyla bilinen Basra idi.

Basra, gerek dışarıya nakledilecek olan ihraç ürünlerinde ve gerekse diğer ülkelerden gelen ithal mallarda, Irak'ın ihtiyacı olan birçok ticarî emtiayı barındıran bir merkezdi<sup>582</sup>. Basra'nın yanı sıra körfez sahilindeki Bahreyn, Katif, Suhâr, gibi diğer

<sup>581</sup> Durî, *İslam İktisat*, s. 94; Brockelman, *a.g.e.*, s. 88 vd.

<sup>582</sup> Ya'kûbî, *a.g.e.*, s. 99; Lombard, *a.g.e.*, s. 121.

ticarî merkezler ise özellikle Arap Yarımadası'nın doğu kısmını ekonomik anlamda kalkındıran başlıca liman şehirleri oldular. Siraf ve Hürmüz gibi liman şehirleri ise Fars bölgesinin batı eyaletleri olan Ahvaz, Faris ve Kirman'ın ticarî ihtiyaçlarını karşılayan başlıca merkezlerdi.

#### 1.4.1. Basra

Konumu itibariyle Irak ekonomisinde ve coğrafyasında çok önemli bir yere sahip olan Basra<sup>583</sup> (Kubbetu's-Selâm)<sup>584</sup> bir dünya şehri, mal ve ticâret merkezi idi<sup>585</sup>. Abbasî hilafeti döneminde Bağdat'ın büyük kapısı görevini üstlenen<sup>586</sup> Basra, aynı zamanda, Irak'ın üretmiş olduğu ziraî ve sanayî ürünlerin de dağıtım üssüydü. Tüm bunların yanı sıra Basra Körfezi'nde, doğu ticâreti ile uğraşan ve farklı türde birçok ticarî mal taşıyan gemilerin konakladığı ve denize açıldığı bir liman olma özelliğine de sahipti. Maurice Lombard, Basra için, “*bu şehir kuruluşundan 30 yıl gibi kısa bir zaman sonra nüfusu 200.000'e varacaktı. Basra en parlak çağını uzak deniz ticâretine açılan bir kapı olarak Abbâsîler devrinde yaşadı*” demektedir<sup>587</sup>. Basra şehri, Körfezin kuzeyinde Şattu'l-Arab ile Basra Körfezi'nin buluştuğu ve aynı zamanda İran'ın orta kısımlarından gelen yollar ile Basra Körfezi'nin buluştuğu bir noktada yer almaktaydı<sup>588</sup>. Coğrafi konumu itibariyle ekonomik hayatın merkezi olan Basra, bu sebeple İslam'ın doğuşundan itibaren iktisadî bir mekân olma vasfını kazandı. Basra Abbasîler döneminde yeni başkent olan Bağdat ile olan bağlantısından dolayı büyük bir ilerleme kaydetti. Özellikle Irak'ın genelinde geniş bir şekilde yapılan sınaî ve ziraî

<sup>583</sup> İslam fetihleriyle birlikte Hz. Ömer tarafından kurulan Basra (637/638), Bağdat'ın 420 km. güneydoğusunda, Dicle ve Fırat nehirlerinin birleştiği noktanın 50 km. güneybatısında yer alır. Keldâniler döneminde Teredon, Sâsâniler devrinde Vehiştabâd Erdeşir diye bilinen şehrin Arapların Hureybe dediği harabeleri üzerinde kurulmuştur. Zaman içerisinde Irak bölgesindeki idarî merkezlerden biri olan Basra, Irak'ın güneyinden ve aynı zamanda Ahvaz, Fars, Horasan gibi bölgelerin idaresinden sorumluydu. Basra şehri, Basra Körfezi'ni, İran ve Irak yollarını kontrol altında tutabilmek, stratejik mevki sebebiyle burayı askerî bir üs olarak kullanmak, bedevilerin tedricen iskânını kolaylaştırıcı kamplar kurmak ve nihayet Irak şehirlerinin önemini azaltmak gibi birtakım düşüncelerle kurulmuştur. Abdühalik Bakır, “Basra”, *DİA*, c. V, İstanbul, 1992, s. 110.

<sup>584</sup> Basra, dünyanın dört bir tarafından getirilen her çeşit ticâret eşyasını etrafa saçan Dicle nehrinin girişidir... Çünkü burası, her yönden gelen kabilelerin uğrak yeridir ve Çin sahralarından Büyük sahra çölleri kadar uzanan bölgelerden gelen tâcirlerin konak yeridir. İşte bu sebeple, orada atelyeler ve sanatkârlar çoğaldı; Araplarla Arap olmayanlar arasında buluşma yeri oldu. Ömer b. Hattab (r.a.)'ın isimlendirdiği gibi “Kubbetu's-Selâm” lakabıyla anılmaya hak kazandı. Bkz; Hasan İbrahim, *a.g.e.*, c. IV, s. 139.

<sup>585</sup> Ya'kûbî, *Kitabü'l Büldan*, s. 99.

<sup>586</sup> Ebu Osman Amr b. Bahr (255/869), *Kitabu't-Tebisir bi't-Ticare*, (thk. Hasan Hüsnî Abdul Vehhab), Beyrut, 1966, s. 5; Hasan İbrahim, *a.g.e.*, c. IV, s. 138.

<sup>587</sup> Lombard, *a.g.e.*, s. 121.

<sup>588</sup> Mutevellî, *a.g.e.*, s. 299; Bakır, “Basra”, *DİA*, c. V, s. 110 vd.

üretim ile birlikte Basra'da bundan kendi payına düşeni almaktaydı. Bu yüzden Abbasîler saltanatlarının merkezi olan Irak'taki zirai ve sınaî üretime büyük önem verdiler<sup>589</sup>.

Irak'ın en verimli toprakları olarak nitelendirilen “*Sevâd*” bölgesine büyük bir kıymet vererek oranın ilerlemesi ve revaç bulması için gerekli tüm gayreti sarf eden Abbasîler, ziraatın devlet gelirleri arasında en önemli kaynaklardan biri olduğunun farkındaydılar. Bu sebeple Fırat, Dicle ve el-Betaih<sup>590</sup> sularının altında kalan toprakları ıslah edip orada yeni sulama kanalları açtılar. Böylece bu bölgedeki suları tahliye ederek arazileri tekrar tarım yapılabilir hale getirdiler. Yine o bölgede terk edilmiş olan köy ve mezraları yeniden imâr ederek iskân'a açtılar. Nitekim Mısır'dan sonra en zengin bölge olarak nitelendirilen Dicle-Fırat vadisinin alt kısımları ve eski geleneksel Aden Bahçeleri bölgesi, Abbasî hilafetinin nazarında apayrı bir öneme sahipti<sup>591</sup>. Abbasîler, çiftçilere maddi anlamda destek sağlayarak, Ekim alanlarını genişletmeye çalıştılar<sup>592</sup>. Takip etmiş oldukları politikanın meyvesini kısa sürede alan Abbasîler, özellikle arpa, buğday, pirinç, hurma<sup>593</sup>, susam, pamuk ve keten üretiminde, ülkenin tüm ihtiyaçlarını karşılayacak bir potansiyele ulaştılar. Bunun yanı sıra sebze, meyve ve

<sup>589</sup> Askerî, *a.g.e.*, s. 105.

<sup>590</sup> Kaynaklar el-Betaih denen bu bataklık oluşması hakkında şu yorumu yaparlar. “Bu bataklıklar Peygamber'in (a.s) hicretinden sonra ve Fars meliki Perviz zamanında teşekkül etti. Bu sıralarda büyük gedikler teşekkül etti ve Kisra bunları kapatmaktan aciz kaldı. Nehirler taşıdı; sonunda bataklıklar ortaya çıktı. Müslümanların Acemlerle savaştıkları günlerde, sular yükselmiş ve gedikler açılmıştı; ancak kimse bunları kapatmakla meşgul olmadığından bataklık genişledi ve büyüdü. Belâzurî, *Futûh*, s. 418-420, 536-538; M. Streck, “Batiha”, *İA*, c. XIII, İstanbul, 1986, s. 36; Zeydan, *İslam Uygarlıkları*, s. 412; İbn Rüste, *a.g.e.*, s. 92.

<sup>591</sup> Hitti, *a.g.e.*, c. II, s. 536; Durî, *a.g.e.*, s. 71.

<sup>592</sup> Askerî, *a.g.e.*, s. 106.

<sup>593</sup> Güney Irak ve Basra Körfezi ülkelerinin en önemli meyvesini oluşturan hurma, İslam fetihlerinden önce Suriye, Mısır ve Güney Tunus'a yayılmıştır. Ancak bu bölgeler de yapılan fetihler, hurmanın geniş çapta yetiştirilmesine yardımcı olmuştur. Sonuçta bu gıda maddesi bu bölgelerden Endülüs'e ve Ceyyan'a kadar ulaşarak bu bölgelerde üretilmeye başlanmıştır. Fakat Ortaçağ'da geniş çapta ihracata dayalı hurma üretimini gerçekleştiren bölgeler Basra Körfezi sahilleri, Güney Tunus ve Güney Cezayir bölgeleriydi. Ortaçağ'da, günümüzde olduğu gibi, Basra şehri hurma ağaçlarının ve hurma çeşitlerinin çokluğu ve üretmiş olduğu hurmaların bir besin maddesi olarak güzelliği ve kalitesi ile şöhret kazanmıştı. Buradaki hurma ağaçları, Abdesi ve Abbâdan denilen yerler arasındaki elli fersahlık (300 km) bir bölgeyi tamamen kaplamış durumdaydı. Dünyada buradan daha çok yetişen yaş ve kuru hurma yoktur. Iraklılar, hurmadan “es-seylan” dedikleri lezzetli pekmezi yapıyorlardı. Öyle ki bazı tarihçi ve coğrafyacılar burada yetiştirilen hurmayı, dünyadaki tüm altın ve gümüşten daha değerli saymaktaydılar. Abbasî halifesi el-Mu'tasım Billah zamanında yapılan bir sayım sonucunda Medine, Mısır, Yemame, Bahreyn, Umman, Fars, Kirman, Hayber, ve Ahvaz gibi şehir ve bölgeler dışında sadece Basra şehrinde 360 çeşit hurma üretildiği anlaşılmıştır. Bir rivayete göre her yılın sonbahar mevsiminde Basrada'ki bütün hurma ağaçları, üzerlerine konan karga sürülerinden dolayı simsiyah bir görüntü alırdı. Hatta bu durum o derece fazlaydı ki neredeyse her taze hurma tomurcuğunun üzerinde bir karga bulunmaktaydı. Ancak bu kuşların gagaları balyoz gibi olduğu halde, ağacında salkım halinde duran hurmalara ilişmiyorlar ve hurmalar toplandıktan sonra dipte kalan çürümüş ve çekirdeksiz hurmaları yiyorlardı. Bakır, *Itriyat*, s. 194-195; İbn Batuta, *a.g.e.*, s. 127-128; Şâmî, *a.g.m.*, s. 106; Mez, *a.g.e.*, s. 492.

her türden çiçeğin üretiminde de büyük başarı elde edildi<sup>594</sup>. Bu üretimin miktarı sayesinde Basra şehri, Abbasîler döneminde Basra Körfezi'ndeki en önemli gıda merkezlerinden biri oldu. Basra'dan yola çıkan gemiler özellikle gıdasal anlamda yokluk çeken Arap Yarımadası'nın doğu kısmındaki sahil bölgelerine gitmekteydiler. Deniz üzerinden yolculuk yapanlar, yanlarına gerekli olan gıda ihtiyaçlarını Basra'dan kolayca temin ettiklerinden Basra sürekli bir istikrarı elde etti. Dünyanın çeşitli yerlerine gerçekleştirdikleri uzak seferleri ile meşhur olan Basralı tüccarların ihracatında özellikle yaş hurma en ön sırada yer alıyordu. Halife Hârûnürreşîd'in; "Yeryüzünün altın ve gümüşlerinin değeri bizim nazarımızda Basra'nın hurmalarının kıymetine ulaşamaz"<sup>595</sup> şeklindeki ifadesi, Basra şehrindeki hurma ağaçlarının ekonomik değerine ve çokluğuna en güzel örnektir. Öyle ki ağaç sayısının fazlalığı nedeniyle, verimin bol olduğu dönemlerde hurma fiyatı oldukça aşağıya düşüyordu<sup>596</sup>.

Abbasîler döneminde Irak'taki iç ve dış ticâretin kalkınmasını sağlayarak sanayinin gelişmesinde büyük bir rol oynayan Basra, körfez üzerinden yapılan ticâretin kalkınmasına da önemli katkı sağladı<sup>597</sup>. Özellikle Uzakdoğu'dan gelip Irak'a, Şam'a ve Akdeniz sahillerine (kara ve deniz yoluyla Mısır ve Suriye'nin Akdeniz'deki limanlarına, oradan da Venedikli ve Cenevizli tacirler aracılığıyla Avrupa'ya) giden baharatların<sup>598</sup> ve diğer ticâret ürünlerinin toplanma merkezi olan Basra' da, hicretin ilk iki asrı boyunca dört büyük ticâret merkezi bulunmaktaydı. Bu çarşı ve merkezler, İslam şehirlerindeki diğer çarşıların aynı yöntemiyle organize edilirdi ve aynı çeşit malları satan esnaflar, bitişik dükkânlarda gruplaşırlardı. Buralardaki herbir ticâret, tamamıyla kendisine has pazara sahipti. Örneğin el-İbil çarşısı (Deve satıcılarının

<sup>594</sup> Hitti, *a.g.e*, c. II, s. 539-540; Askerî, *a.g.e*, s. 106.

<sup>595</sup> Kazvîni, *Âsâr*, s. 309; Şâmî, *a.g.m*, s. 106.

<sup>596</sup> Makdisî, *Ahsenü't-tekâsîm*, s. 117; Askerî, *a.g.e*, s. 107.

<sup>597</sup> Askerî, *a.g.e*, s. 107.

<sup>598</sup> Avrupalının damak tadında vazgeçilmez bir yer edinen baharat, bütün bu özelliklerinin yanı sıra, yükte hafif, pahada ağır özelliği nedeniyle, uzun mesafeli ticâretle uğraşan tacirlerin en fazla rağbet ettiği birkaç üründen biri olmuştur. Zira yükte hafif, pahada ağır özelliği, uzun seyahatlere ve o dönemin şartlarında zorunlu olarak sık sık yapılan aktarmalara mukavim olması anlamına gelmekteydi. Bu mühim özelliğinin yanı sıra, günlük bir tüketim maddesi ve görece ucuz oluşu da, uzun mesafeli ticârette yaygın bir yer tutmasında etkili olmuştur. Baharatı ortaçağ ticâretinin önemli bir tüketim aracı kılan şey, hiç şüphe yok ki, yalnızca gıdaları iyileştirme ve uzun süre muhafaza etme yönünde sağladığı işlev değildi. Bunun dışında baharat, yaygın tekstil ürünlerinin boyanması ve dayanıklı kılınması için kullanılan boyalarla, eczacılığa ait maddeler ve takdis yağları gibi ayın malzemelerinin üretiminde de tercih edilen önemli bir yan sanayi ürünü idi. Öyle ki Batı Avrupa'da da çok revaç bulan ve zenginlerin sofralarını süsleyen bu ürüne, ortaçağlarda öyle bir değer atfedilmiştir ki, tutsü bitkileri ve baharatın herkes tarafından alınıp satılmayacak kutlu bir mal olduğu yönünde telakkiler geliştirilmiştir. Diğer yandan bu malların ticâretiyle uğraşmakla zengin olmak arasında yakın bir irtibatın olduğuna dikkat çekilmiş ve lüks malların ticâretiyle uğraşmak zenginliğin bir tezahürü olarak görülmüştür. Utku, *a.g.e*, s. 421-422.

pazarı) ve ed-Debbağın çarşısı (Deri tabaklayanlar) bir alanda toplanmıştı. Saffarin çarşısının karşısında ise Kaffâlin (kilitçiler) çarşısı bulunmaktaydı<sup>599</sup>. Irak'ın ve körfez bölgesinin ticarî hacmini genişleten, Basra'daki başlıca önemli çarşılar ise şunlardı; Basra'nın en önemli çarşısı olan el-Mirbed, çöle çok yakın olan Basra'nın batısında yerleşmiş kervanlar için uygun bir yerdi. Bu bölge, şair ve aydınların diğer insanlarla buluşmak için kullandıkları ve şiirlerini okudukları büyük bir kültür ve ticâret merkeziydi. el-Mirbed adının ününden dolayı, Basra'nın ana caddesine, şehrin doğusuna, Şattu'l-Basra'ya kadar uzanan batı duvarındaki şehrin ana yoluna el-Mirbed Caddesi adı verilmişti. Aynı zamanda, el-Mirbed, Nizamiye Medresesi'nin de bulunduğu Basra'daki ünlü bir mahalle idi. Medrese yıkılıp da başka bir yere inşaa edilmeden önce, VIII. yüzyılın başına kadar bu bölgede bulunmaktaydı. el-Mirbed, hicretin ilk üç yüzyılı boyunca Basra'da ve Basra Körfezi bölgesinde önemli bir rol oynadı. el-Mirbed Çarşısı, birçok ek çarşığı kapsamaktaydı. Bunlarının içinde en önemlisi el-İbil Çarşısıydı. el-İbil çarşısı, koyun, kuş, içyağı satıcılarıyla deve ipi imal eden zanaatkârlara ev sahipliği yapmaktaydı. Yine saman satıcılarının çarşısı da, buraya yakındı. el-Mirbed'in güneyinde, açık ve güneşli olmalarından dolayı "Şemsü'l Vezzanin" şeklinde adlandırılan el- Vezzanin Çarşısı bulunmaktaydı. Burada ayrı olarak Parfüm ve ilaç satıcılarının yer aldığı el-Attarin Çarşısı da yer almaktaydı. Ayrıca bura, gülsuyu ve menekşe gibi ünlü Basra parfümlerinin üretildiği yerdi. el-Attarin Çarşısı, ilaç ve parfümün yanı sıra, baharat ve hatta kullanılmış giysi ticâretinin birçok çeşidini de kapsamaktaydı. el-Attarin Çarşısı'na yakın olan bir diğer çarşı ise Eczacılara ait olan es-Saydallânin çarşısıydı. Yine bunların yanı sıra, ed-Dabbağın, ed-Dibâb ve el-Verrâkin (kâğıt satıcıları) çarşıları bulunmaktaydı. el-Verrâkin Çarşısı ise, kâğıt ve kitap satıcılarının, ciltçilerin, mürekkep ve kalem satıcılarının faaliyet gösterdiği büyük bir çarşıydı. Bir diğer önemli çarşı ise Kalla' Çarşısıydı. Kalla' kelimesi, büyük tonajlı gemilerin yerleşimi için olan yeri ifade etmekteydi. Basra Kalla'sı aynı dönemde hem ünlü bir mahalle, hem de büyük bir ticâret merkeziydi. Buranın çarşıları batıda Basra köprüsüne, doğuda ise Feyd Kanalı boyunca uzanmaktaydı. el-Kalla' ayrıca birçok bot ve gemiyi barındırmaktaydı<sup>600</sup>. Rivayetlere göre bazen burada, hurma mevsimi içerisinde aynı gün içinde Basra'yı terk eden 2000 hurma yüklü bot hareket etmekteydi. "Medinetü'r-Rızk" ya da "Daru'r-Rızk" el-Kalla'daki en önemli ve en geniş çarşıydı.

<sup>599</sup> A. C. Naci-Y. L. Ali, " Basra Çarşıları Bir Ortaçağ İslam Şehrinde Ticarî Örgütlenme ve Faaliyeti" (çev. Abdulhalik Bakır), *Ortaçağ Tarih Ve Medeniyetine Dair Çeviriler I*, Ankara, 2008, s. 646.

<sup>600</sup> A. C. Naci-Y. L. Ali, *a.g.m*, s. 648-649.

Burada ünlü et-Ta'âm (Gıda maddesi satıcıları) çarşısı ya da diğer adıyla Dakîk (Un satıcıları) çarşısı yer almaktave burada bütün tahılları bulmak mümkündü. Ayrıca yem satıcılarının faaliyet gösterdiği el-'Allâfin çarşısı (yem satıcıları pazarı) gibi diğer çarşılar da burada bulunmaktaydı. el-'Allafîn çarşısının yanında, paspas, hurma, çekirdek ve palmiye ağaçlarının yapraklarını satan satıcılar da bulunmaktaydı. Yine Medinetü'r-Rızk'ın güney kapısına yakın olup, bu kapı ile el-Feyd kanalı arasında yer alan el-Kahhâlîn çarşısı da (sirke ve turşu satıcıları) burada yer alıyordu. Ayrıca kullanılmış ya da değersiz eşya satıcılarının bulunduğu es-Sakat çarşısı da burada bulunuyor ve bu çarşıdaki satıcılar genelde kullanılmış giyecekleri, ev kaplarını, ucuz yüzükleri, biber ve nohut gibi gıda maddelerini satıyorlardı. Bunların toplanma merkezi ise, el-Kahhalin Çarşısına yakın olan Banu Hısn mezarlığının yanıydı. El-Feyd kanalı'nın yanında bulunan büyük el-Kassabîn (Kasaplar çarşısı) çarşısında bir diğer önemli Pazar yeriydi. el-Kalla'daki bir diğer önemli çarşı ise el-Kaflâ'iyyun (eski bot veya gemi satıcıları) çarşısıydı. Bunlar eski bot veya gemileri parçalayarak, ağacını, demirini ve ziftini ayrı ayrı satarlardı<sup>601</sup>. Basra'nın bir diğer önemli pazar yeri ise Babu Osman çarşısıydı. Burası birçok alt çarşığı kapsayan büyük bir çarşıydı. Şarap, un ve et satıcıları ile sarrafların faaliyet gösterdiği bölümlerden meydana gelmekteydi. Bağdat ile Basra arasındaki nehir yolunda elverişli bir konuma sahip olan el-Kebir çarşısı ise, es-Sayarife (Para değiş-tokuşu yapan sarrafların) Çarşısı gibi birtakım alt çarşılarını kapsamaktaydı. Bu çarşı, şehirde para bozmak için bulunan üç pazardan biriydi ve el-Kaddahin (kadeh satıcıları) Çarşısına yakın kurulmuştu. Ayrıca el-Belluriyyi (cam ve kristal üreticileri yâda satıcıları) çarşısı da bu çarşının içindeydi. Kristal, Hindistan'dan Basra'ya geliyor ve burada kap, lamba ve küçük şişelerin yapımında kullanılıyordu. Basra'nın cam üreticileri ünlüydü ve Ortaçağ boyunca büyük bir şöhrete sahip olmuşlardı. Bundan dolayı da Abbasî halifesi el-Mu'tasım, Sâmerâ'yı kurduğunda, gerekli züccaciye eşyalarının üretiminde onları istihdam etmişti. Yine bu çarşıda inci, mücevher ve değişik değerli taşların satıcıları bulunmaktaydı. el-Kebir'de bulunan başlıca diğer çarşılar ise şunlardı: er-Reyhan (taze sebze satıcıları) çarşısı, Ashabu'l-Fakiha (meyve satıcıları) çarşısı, Daru'l-Battih (meyve veya sulu kavun satıcıları) çarşısı, mantar satıcıları çarşısı, kesme şeker ve çeşitli kuş satıcıları çarşısı. Bu çarşıların tümü ise Basra köprüsüne yakın olarak kurulmuşlardı<sup>602</sup>.

<sup>601</sup> A. C. Naci-Y. L. Ali, *a.g.m.*, s. 650-652.

<sup>602</sup> A. C. Naci-Y. L. Ali, *a.g.m.*, s. 653-656.



Basra'nın imal ettiği en önemli ürünü arasında ipek ve kumaş<sup>603</sup> gelmekteydi. Öyle ki Irak'tan giden pamuk, ipek ve yün elbiseler, insanlar tarafından büyük bir talep görüyordu. Abbasîler, Irak'ta ikâmet eden farklı topluluklara ayrı yerler tesis ederek her sanat ve zanaat erbabı için kendi bildikleri iş üzere amel etmeleri için destek verdi<sup>604</sup>. Örneğin Necranlılar, Irak'ta yerleştirildikten<sup>605</sup> sonra ünlü Necran kolyelerini üretmeye başladılar ve halife el-Me'mun dönemine gelinceye kadar yaptıkları bu işin karşılığında devlete vergi ödediler. Yine aba üretiminde ilk sırada yer alan Enbâr şehri, üretimin yapıldığı birçok atölyeye sahipti<sup>606</sup>.

Irak'ın güneyindeki ticarî merkezlerden bir diğeri olan Kûfe şehri ise ipek sarıklarıyla meşhurdu ve bu sarıklar Kûfe'de üretildiğinden “el-Kufi” olarak bilinmekteydi<sup>607</sup>. Biladu'ş Şam ve Arap Yarımadası arasındaki ticârette önemli bir yere sahip olan<sup>608</sup> Kûfe'de, iki ticarî merkez bulunuyordu. Bu merkezlerden birincisi, Fırat'ın sağ kıyısında bulunan Daru'r Rızk (zahire ambarı)'tı. Daru'r-Rızk'ın bulunduğu yer bir zincirle kapatılarak burada vergi alınmak kaydıyla geçişe izin veriliyordu<sup>609</sup>. İkinci merkez ise Dâru'r-Rûmiyyin (Rumların konağı) olarak bilinen bölgeydi. Şehrin batısına düşen bu bölge eskiden Kûfe halkının çöplüğüydü. Ancak daha sonradan burası Arap Yarımadası ile ticâret yapılan bir merkez haline dönüştü<sup>610</sup>.

Kısacası Irak'ta üretilen tüm sanayi ürünleri, Basra'da toplanmakta ve daha sonra buradan Basra Körfezi'ndeki ticarî merkezlere ve limanlara dağıtılmaktaydı. Basra'nın ticarî bir merkez olmasına imkân sağlayan diğer bir husus ise Mücevherat sanayisinin burada gelişmiş olmasıydı. Zira Abbasî halifeleri, inci, safir, zümrüt, elmas

<sup>603</sup> Abbasîler döneminde önemli bir dokuma merkezi olarak, kaliteli ürünlerini dünyanın her yerine ihraç eden Basra, el-Kazz (İpek) ve el-Bazz (Bez) gibi kumaşların üretiminde büyük bir üne sahipti. Bu kumaşların bir parçasının uzunluğu 15 zira'(15x54 cm) kadardı. Bu giysilerin en iyi çeşidi ise, dokuması sağlam ve tartıda ağır geleni idi. O dönemde çok pahalı bir pamuklu dokuma çeşidi olan bezle, kadınlar tarafından başörtüsü ve bazen de güneşten korunmak amacıyla sırta atılarak kullanılan fota adındaki giysi de Basra'nın önemli mamulleri arasında yer almaktaydı. Basra'da özellikle IX. Yüzyıl boyunca birçok dokuma üreticisi bulunmaktaydı. Bunun sonucu olarak bez satıcıları adı altında faaliyet gösteren ve bu çeşit kumaşları imal eden ve satan birkaç çarşı bulunuyordu. Bu çarşılar ise, en-Naddâhîn çarşısı (Şilte üreticileri pazarı), el-Hârir (İpek satıcıları) çarşısı, “et-Tûzi” kumaş satıcıları çarşısı ve yine “el-Harevi”, “es-Saburî” ve “Destevani” adındaki kumaş satıcıları çarşısı bulunmaktaydı. Ayrıca Basra'da, perde ve pelerin satıcılarının faaliyet gösterdiği bir çarşı dan da söz edilmektedir. Yine Basra'nın desenli cübbeleri ve bezleri, başlıca dokuma sanayi ürünleriydi. Bakır, *Tekstil*, s. 129-131.

<sup>604</sup> Makdisî, *a.g.e.*, s. 128; Salih Ali, *a.g.e.*, s. 250.

<sup>605</sup> Ömer b. el-Hattap halife olduğu zaman tefecilikle uğraşan ve nüfusları da oldukça artan Necranlıları, İslamiyet'e zararlı olacakları endişesiyle, Irak'a (Kûfe) ve Şam'a yerleştirmiştir. Belâzurî, *a.g.e.*, s. 94-95.

<sup>606</sup> Salih Ali, *a.g.e.*, s. 252.

<sup>607</sup> Hitti, *a.g.e.*, c. II, s. 530.

<sup>608</sup> Dûrî, *Irakî'l İktisâdî*, s. 137.

<sup>609</sup> Mısrî, *a.g.e.*, s. 235.

<sup>610</sup> Belâzurî, *Fütûh*, s. 403.

ve çeşitli renklerdeki yâkût gibi değerli mücevheratlara oldukça düşkünlerdi. Bunun yanı sıra halk ise turkuaz, firuze ve oniks gibi taşlara ilgi göstermekteydiler. Halifeler, atlarının koşum takımlarını dahi değerli mücevherlerle süsletirken, maddi durumu iyi olan insanlar ise bu değerli taşları kendilerine servet olarak saklamaktaydılar<sup>611</sup>. İşte Basra tüm bunlardan dolayı, mücevherat işiyle uğraşıp bu alanda oldukça deneyimli olan zanaatçıları, kendi bünyesinde bir araya getirmeyi başarmıştı.

Basra, Uzakdoğu'dan gelen gemilerin ve Irak'tan ihraç edilecek olan malların durak merkezi idi<sup>612</sup>. Malların ve ticâretin kaynağı olan Basra<sup>613</sup> uzak diyarlardan birçok tüccarın alışverişi yapmak maksadıyla yöneldiği bir şehirdi. Ki Ebu Yusuf, Basra'yı Hind ülkesine benzetmektedir<sup>614</sup>. Basra'da doğmuş olan Câhız ise, Basra'nın ticarî önemine dair; "Irak dünyanın gözü, Basra ise Irak'ın gözüdür. Dünyanın her yerinde her türlü ürünün geldiği Basra, Bağdat'ın büyük bir kapısıydı" demektedir<sup>615</sup>. Yine Abbasîler dönemindeki Basra hakkında övgü dolu sözler sarf eden Câhız; "*Basra'ya gelen kişiyi bahçesi Kâfûr<sup>616</sup> ağaçlarıyla dolu Vadul Kasr karşılar. Ceylan, balık ve avcılarla dolu olan Basra; denizcilerin ve yük taşıyan deveçilerin şarkularıyla ise adeta bir panayır yerini andırır*" demektedir. Bunun yanı sıra Basra halkının ticârette ilerlemesi hakkında ise şunu eklemektedir; "*yeryüzündeki herhangi bir çölde veya*

<sup>611</sup> Hitti, *a.g.e*, c. II, s. 533-534.

<sup>612</sup> Abbasîler, el-Merasîd adı verilen gümrük noktalarında, deniz yoluyla gelen gemilerden vergi almaktaydılar. Vergi oranı, Müslüman tüccarın taşıdığı maldan %2,5, Hindli veya Çinli tüccardan ise % 10 'idi. 306/917 yılında Basra'ya gelen gemilerden 22, 575 dînar vergi alınırken bu miktar 339/950 yılına gelindiğinde 200.000 dînara yükselmişti. Durî, *Irak'ı İktisâdî*, s. 202-203.

<sup>613</sup> Ya'kûbî, *a.g.e*, 323.

<sup>614</sup> Kadî Ebu Yusuf, *Kitabu'l Haraç*, (çev. Ali Özek), İstanbul, 1973, s. 107.

<sup>615</sup> Câhız, *Kitabu't-Tebîr*, s. 3-4.

<sup>616</sup> İtiryat alanında kullanılan hammaddelerden biri olan Kâfûr, Hindistan bölgesinde yetişen ve gölgesinde çok sayıda insanı barındırabilecek kadar büyük bir ağaç olan kâfûr ağacından elde edilen zamka verilen addır. Beyaz ve yumuşak bir ahşabı olan bu ağacın üst kısmına bir delik açılıyor, sıcaklığın artmasıyla birlikte ağacın içindeki mayii bu delikten dışarıya sızıyor; kısa bir süre sonra da havanın etkisiyle katılaşıp zamk haline geliyordu. İbn Batuta, Hindistan'ı ziyareti sırasında gördüğü bu ağaç türünü, kendi memleketindeki kamışa benzetmiş; uzun ve kalın dallara sahip olduğunu, Kâfûr denen şeyin de bu içi boş, uzun tüpçüklerde bulunduğunu ve kamışın kınlanmasıyla ortaya çıktığını zikretmiştir. Bu ağacın çok sık ormanlık alanlarla kayalık adalarda bulunması, buna ilaveten bu ormanlarda çok sayıda yılanın olması ve bu yılanların bütün yaz sıcaklığını güzel kokulu bu ağacın saldırdığı rayiha ve gölgelik altında, bu ağacın dallarında geçirmesi, Kâfûr ağacına ulaşmayı oldukça zorlaştırıyordu. Yazın yılanlar nedeniyle ağaca yaklaşılamaması, kışın da yapraklarının olmaması nedeniyle ağacın tanınmasında güçlük çekilmesi nedeniyle, Kâfûrun toplanmasında bir formül üretilmiştir. Yapraklarından veya sıcaklığın etkisiyle yaydığı kokularından yazın kolayca tanınabilen bu ağaçlar, yaz mevsiminde yüksek yerlerden atılan oklarla işaretlenmiş; bu işaretler, yılanların deliklerine çekildiği kış mevsiminde bu ağaçların tanınmasına imkân sağlamıştır. Bu suretle ağacın, kırmızı ve çabuk kınlanma özelliği olan dallarının arasında bulunan Kâfûrun toplanması kolaylaştırılmıştır. Kâfûrun en kalitelisi, "tadı ve kokusu güzel olup, hafif ve içinde petrol (petrol) gibi bir madde bulunmayan"dır. Bu özelliklere sahip olanına "el-Cedîd" adı verilmekteydi. Korunması için, camdan bir kaba veya içi yumuşak olan bir tepsiye konur, daha sonra "şeşem" denilen maddeyle karıştırılarak kalay yapraklarıyla kapatılıp sıkı bir şekilde bağlanırdı. Bakır, *İtiryat*, s. 74-75; İbn Batuta, *a.g.e*, s. 456.

*bölgede Basralının olmadığı bir yer yoktur*<sup>617</sup>. Câhız'ın bu dediğini destekleyen ve Basra'yı bütün tacirlerin ve yolların merkezi olarak nitelendiren Ebu Bekr el-Hemedanî ise; "İnsanlar arasında kazanma hırsı, ancak bir Basralı ve Himyerilinin içinde vardır. Fergâna ve Sûs'un<sup>618</sup> en uzak bölgesine kadar gidecek olan bir kişinin burada dahi bir Basralıyı ve Himyeriliyi görmesi mümkündür" diyerek, Basralıların ticârete olan ilgisini ve merakını da açıkça dile getirmektedir<sup>619</sup>. Yine Basralıların ticârette gelişmesine ve uzak bölgelere kadar gitmelerine darb-ı misal olarak ed-Duri'nin vermiş olduğu bilgilerde kayda değerdir. Dûrî, "Alış verişler ya trampa yoluyla ya da doğrudan nakitle olurdu. Tüccarın çeşitli yerlerde, Hindistan (Seymur)'da<sup>620</sup>, Seylan'da, Çin (Kanton-Hânfü<sup>621</sup>)'de, Hazar diyarı (başkent İdil)'ında, Kuzey Sumatra'da ve Nikobar adalarında ticarî temsilcileri ve merkezleri bulunurdu" demektedir. Ayrıca ticâretin canlanıp genişlemesinde, tüccarın kredilendirilmesinde, işlemlerin hızlandırılmasında ve sigorta işlemlerinin hacminin genişlemesinde önemli bir rol oynayan Sarraflık (bankerlik) kurumu Basra'da oldukça etkindi. Çünkü Basra'da gerçekleştirilen alış verişlerde, her ticarî işlemin sonunda yüz yüze ödeme yapmaya gerek kalmaksızın, tüccarlar arasındaki hesaplaşmalar Sarraflar tarafından gerçekleştiriliyordu. Basra'daki bu Sarrafların, "Halkatu Ashab'il-İyne" diye isimlendirilen merkezleri bulunmaktaydı<sup>622</sup>.

Basra'daki ticarî hareketliliğin en önemli göstergesini hiç şüphesiz buradaki zengin tüccar kesiminin varlığı ve ticarî emtialarla yüklü büyük gemiler oluşturmaktaydı. Öyle ki Basralılar ticâretten oldukça büyük kârlar edinerek servetlerini milyon dînarlarla ifade edilen rakamlara ulaştırmışlardı<sup>623</sup>.

Basra Körfezi'ndeki ticarî canlılık şüphesiz Basra ile sınırlı olmayıp, bu ticarî hareketlilik Basra civarındaki yerleşim merkezlerine de yansımıştı. Bu merkezlere örnek olarak, Bahreyn'deki "Dârîn"<sup>624</sup> şehrini göstermemiz mümkündür. Zira Basra'da ki ticarî faaliyetlerin gelişmesine paralel olarak ticarî potansiyelini Basra'ya kaydıran

<sup>617</sup> Ebu Osman Amr. b. Bahr Câhız, "Yurtlar ve Ülkeler" (çev. Abdulhalik Bakır), *Ortaçağ Tarih Ve Medeniyetine Dair Çeviriler II*, Ankara, 2008, s. 224-225.

<sup>618</sup> Huzistan eyaletine bağlı olan Sûs, Irak eyaletinin doğu sınırında yer almaktaydı. Geniş tarım havzasına sahip olduğu kaydedilen bu şehirde, pirinç, şeker kamışı ve kavun gibi tarımsal mamullerin yanı sıra, İslam âleminde Kûfe'de üretilen ipek sarıklar dışında en iyi ipek dokumanın da yapıldığı kaydedilmektedir. Makdisî, *a.g.e.*, s. 311,320.

<sup>619</sup> Hemedanî, *Muhtasar*, s. 51, 93; Mez, *a.g.e.*, s. 539; Corci Zeydan, *a.g.e.*, s. 540-541.

<sup>620</sup> Seymur ile ilgili geniş bilgi için bkz; Kazvîni, *Âsâr*, s. 97.

<sup>621</sup> Çin'in bu büyük limanı, Batı Asya kavimleri ile yapılan deniz ticâretinin merkezidir. Geniş bilgi için bkz; W. Barthold, "Hânfü", *IA*, c. V/1, s. 214.

<sup>622</sup> Çağımızdaki bankaların fonksiyonlarını gören Sarraflık müesseseleri, ticârete hizmet etmenin yanı sıra bazı dönemlerde kamu ekonomisini de desteklemekteydiler. Durî, *İktisat*, s. 97-98; Mez, *a.g.e.*, s. 538.

<sup>623</sup> Salih Ali, *a.g.e.*, s. 265-266; Durî, *a.g.e.*, s. 97-98.

<sup>624</sup> Bu şehrin tüccarları özellikle baharat ticâretiyle uğraşmaktaydılar. Hamevî, *a.g.e.*, c. II, s. 432.

Dârîn şehri, özellikle İslam'ın ilk dönemlerinde en önemli ticarî merkezler arasında yer almakta ve doğudan gelen ticarî malların kaynağını oluşturmaktaydı<sup>625</sup>. Ancak daha sonraki dönemlerde Dârînli tüccarlar, Basra'nın, İslam başkenti Bağdat'a yakın olması nedeniyle, ticâretlerini ve servetlerini Basra Körfezi'nin başında bulunan Basra'ya taşımışlardır. Dârînli tüccarlar, Basra'ya taşındıktan sonra daha da zenginleştiler ve burada kendilerine büyük ve ihtişamlı binalar inşa ettiler. Sosyal ve iktisadî anlamda her şeyin fazlasıyla var olduğu Basra'da, eksik olan tek şey içme suyu idi. Bunun nedeni ise med sonucu yükselen deniz suyunun nehirlerle karışarak onun tadını bozmasıydı<sup>626</sup>.

Abbasî halifeleri Basra'ya temiz su (içme suyu) akıtılabilmek amacıyla Dicle nehri üzerinde su kanalları açtılar. Böylece bu ticarî merkezin kalkınmasına önemli katkıda bulundular<sup>627</sup>. Basra, İslam'dan önce doğu ticâreti ile tanınan Ūbülle<sup>628</sup> şehrinin yerini alarak bir nevi onun varisi olmuştur<sup>629</sup>. Ūbülle, Hindistan<sup>630</sup> ve Çin'den gelen malların boşaltılıp yüklendiği önemli bir liman şehri olup Furcu'l-Hind olarak isimlendirilmişti<sup>631</sup>. Ayrıca eski dönemlerde de burada ticarî ürünlerin saklandığı bir depo bulunmakta ve özellikle bu depolarda, Hindistan'dan gelip batıya gidecek olan eşyalarla, buradaki tüccarlara ait Yunan rakıları, kırmızı renkli ipekler, hurma ve inci yüklerinin bulunduğu ve özellikle bu ipek yüklerinin, Suriye yoluyla Antakya'ya gönderilmekteydi<sup>632</sup>. Yine Umman ve Hindistan taraflarından büyük yük gemileriyle bu bölgeye pirinç, peynir, çeşitli yiyecek maddeleri ve demir, bronz, tahta gibi bir takım eşyaların getirilip, Irak, Suriye ve çevresindeki bölgelere dağıtıldığı bilinmektedir<sup>633</sup>.

Buradan anlaşılmaktadır ki Ūbülle şehri ile Hindistan arasındaki deniz ticâreti ilişkileri, çok sağlam bir seviyeye ulaşmıştı. Basra'nın kurulmasının ardından, Ūbülle'deki ticarî canlılık, Basra'ya geçti. Öyle ki Abbasîler döneminde Ūbülle, Basra tüccarlarının normal bir merkezi haline geldi. Özellikle Basra'da yapılaşmanın artması, civardaki limanların Basra'ya yönelmesinden kaynaklanıyordu. Böylece Basra, Abbasî devletinde önemli bir idarî merkez olarak her yıl hilafet merkezine önemli gelir sağlamaktaydı. Neticede Basra'daki iskân faaliyetleri, Basra Körfezi'nin kuzeyindeki

<sup>625</sup> Belâzûrî, *Ensâb*, c. II, s. 171; Salih Ali, *a.g.e.*, s. 258.

<sup>626</sup> Belâzûrî, *Fütûh*, s. 535-537, Câhız, *a.g.e.*, s. 226-227.

<sup>627</sup> Belâzûrî, *a.g.e.*, s. 535-537.

<sup>628</sup> Belâzûrî, *a.g.e.*, s. 438; İbnü'l Esîr; *a.g.e.*, c. II, s. 447; İbn Batuta, *a.g.e.*, s. 129; Şâmî, *a.g.m.*, s. 106, Hâşimî, *a.g.m.*, s. 594; Mustafa Fayda, *Halid b. Velid*, İstanbul, 1992, s. 332-333.

<sup>629</sup> Salih Ali, *a.g.e.*, s. 33.

<sup>630</sup> İbn Batuta, *a.g.e.*, s. 130.

<sup>631</sup> Taberî, *Tarihu't-Taberî Tercümesi*, c. III, s. 343; Askerî, *a.g.e.*, s. 110; Salih Ali, *a.g.e.*, s. 33.

<sup>632</sup> Çuleb, *a.g.e.*, s. 191.

<sup>633</sup> Kenai, *a.g.e.*, s. 121.

sahillere kadar yayılarak, Ūbulle ve Abbâdan, Basra'nın birer semti haline gelip, idarî açıdan Basra'ya bağlanmışlardır. Makdisî'de bunu teyit ederek; Abbâdan ve Ūbulleyi, Basra'nın semtlerinden biri olarak zikretmektedir. Yine Makdisî, doğu ticâretinin merkezi olan Basra'nın ilk ortaya çıkışına dair bize şu bilgileri vermektedir; “Basra Hz. Ömer döneminde Müslümanların askerî bir üssü olarak tesis edilmiştir. Hz. Ömer Irak valisine (Sa'd b. Ebî Vakkas) bir mektup yazarak, Müslümanlara, Fars, Arap beldeleri ve Irak sınırında, Çin Denizi'ne bakan bir şehir kurulmasını emretmişti. Bunun üzerine Müslümanlar birtakım incelemelerin neticesinde Basra şehrinin kurulacağı yeri belirlemişlerdi. Anlaşılan şehrin yeri tayin edilirken müslümanlar, Farslılardan uzak, kendilerine has bir ticâret merkezi kurma hesabı gütmüşlerdir. Ancak bu istek tam manasıyla Abbasîler döneminde gerçekleşebilme fırsatını yakaladı. Öyle ki Abbasîler dönemine geldiğinde Basra, eski dönemlerde önemli bir ticarî merkez olan Ūbulle'nin ticarî faaliyetlerini ve hareketliliğini kendi tarafına çevirdi. Makdisî, Basra'nın canlılığına ve şöhretinin artarak topraklarının genişlemesine dair ise şu örneği vererek bu konuya açıklık getirmektedir;” Bağdat'ın şeyhlerinin ve fakihlerinin toplandığı bir mecliste, âlimler arasındaki sohbet sürüp giderken, aralarında görüş ayrılığına düşerek tartışmaya başladılar. Zira bir gurup Basra'daki bina sayısının, Bağdat'taki eski yapılar ve harabeler de dâhil olmak üzere hepsinin toplamından daha çok olduğunu savunurken, diğerleri ise buna itiraz etmekteydi<sup>634</sup>. Buradan anlaşıldığı kadarıyla İslam devletinin başkenti ve en önemli şehirlerinden biri olan Bağdat ile ticarî bir merkez olma vasfı kazanmış Basra arasında gerek sosyal gerekse ticarî anlamda büyük bir rekabet vardı<sup>635</sup>.

İbn Havkal, Basra'nın ticarî önemine vurgu yaparak, kendi döneminde Basra ile ilgili yazılmış eserlerin çokluğunu zikretmektedir. Basra hakkında neden bu kadar çok eser kaleme alındığını ise; önemli bir ticâret merkezi olan bu şehrin insanlar tarafından merak edilmesini göstermektedir. İbn Havkal, Basra'daki ticarî hareketliliğin artma sebebini ise; Abbasî devletinin garantörlüğü altında olan yük gemilerinin bu liman şehrine güvenli bir şekilde yanaşarak, yüklerini doldurup boşaltması olarak açıklamaktadır<sup>636</sup>.

<sup>634</sup> Makdisî, *a.g.e.*, s. 112-117.

<sup>635</sup> Askerî, *a.g.e.*, s. 110.

<sup>636</sup> İbn Havkal, *a.g.e.*, s. 214.

### 1.4.2. Ūbulle

Basra'nın doğusunda Dicle deltasının kanal bölgesinde yer alan Ūbulle, Basra'dan sonra gelen en önemli şehirlerden biri idi. Burası, Basra'nın esas su yolu olup, Dicle kıyısının sağında ve Nehri Ūbulle adı verilen büyük kanalın ise kuzey tarafında bulunmaktaydı<sup>637</sup>. Bu kanalın uzunluğu ise dört fersahtı<sup>638</sup>. Irak'ın eski ticarî merkezlerinden olan Ūbulle, Basra'nın deniz ticâretindeki en önemli limanlarından biriydi. Arap İslam fetihleri esnasında Bahreyn, Umman, Çin ve Hind gemileri için oldukça önemli bir liman olan Ūbulle şehri<sup>639</sup>, İslam'dan önce Hind Kapısı (Furucul Hind) diye isimlendirilmekteydi<sup>640</sup>. Çünkü Hind Okyanusu'ndan Basra Körfezi'ne gelen ticâret gemilerinin bu körfez üzerindeki en son durağı Ūbulle idi<sup>641</sup>. Zira Uzakdoğu'dan gelip, Akdeniz limanlarına ulaştırılacak ürünleri taşıyan ticâret gemileri, Ūbulle'de demirliyordular. İran nüfusu ile Arap nüfusunun kesiştiği noktada bulunan Ūbulle özellikle Sâsânîler döneminde çok sayıda Mecusî Arap'ı barındırmaktaydı<sup>642</sup>. Ūbulle'de farklı gemilere yüklenen ticarî ürünler önce Sâsânî başkentine doğru yol alır, daha sonra burada indirilen mallar, kara yoluyla Akdeniz limanlarına gönderilirdi. O dönemde bu liman kentinde sayılamayacak kadar çok gemi bulunduğu söylenmektedir<sup>643</sup>. Bu limanda Çin'den ticâret amacıyla gelen çok sayıda Çin gemisi bulunuyor ve bu taşımacılık işi İslami dönemde de aynen devam etmiştir<sup>644</sup>. Hz. Ebu Bekr, Ridde olayları esnasında, Halid b. Velid'e yazdığı mektupta, Irak'a girip, Ūbulle'den başlayarak, düşmana yardım eden ve onlarla birlikte olan bütün kavimlerle savaşçı düzeltmesini emretmişti<sup>645</sup>. Ayrıca Ūbulle, Irak ve İran'ın güneybatısına veya Suriye ile Akdeniz sahillerine ulaşmak üzere, Basra Körfezi yönünden gelen Hindistan ve Arap gemilerinin ve bu gemilerin taşımış oldukları ürünlerin toplanma merkezi konumundaydı<sup>646</sup>.

Nâsır-ı Husrev Hicrî V./XI. asırda burayı ziyaret ettiğinde Ūbulle'nin çarşı ve

<sup>637</sup> J. H. Kramers, "Ubulla", *IA*, c. XIV, Eskişehir, 1997, s. 5; Kazvîni, *Âsâr*, s. 286.

<sup>638</sup> Belâzurî, *a.g.e.*, s. 514.

<sup>639</sup> Belâzurî, *a.g.e.*, s. 491.

<sup>640</sup> Taberî, *a.g.e.*, c. III, s. 348; İbnü'l Esîr, *a.g.e.*, c. II, s. 354; Muhammed Dayfallah el-Batayîne, "Arap Kökenli Hıristiyanlar Ve İslam Fetihleri İle Olan İlişkileri" (çev. Abdulhalik Bakır), *Ortaçağ Tarih Ve Medeniyetine Dair Çeviriler I*, Ankara, 2008, s. 318.

<sup>641</sup> Hâşimî, *a.g.m.*, s. 594.

<sup>642</sup> Lombard, *a.g.e.*, s. 103; Hourani, *a.g.e.*, s. 46.

<sup>643</sup> İbnü'l-Belhî, *Farsname*, (çev. Abdulhalik Bakır-Ahmet Altungök), *Ortaçağ Tarih Ve Medeniyetine Dair Çeviriler I*, Ankara, 2008, s. 150.

<sup>644</sup> Hourani, *a.g.e.*, s. 46.

<sup>645</sup> İbnü'l Esîr, *a.g.e.*, c. II, s. 354; Batayîne, *a.g.m.*, s. 318.

<sup>646</sup> Hâşimî, *a.g.m.*, s. 594; W. Heyd, *Yakın Doğu Ticâret Tarihi* (çev. E. Ziya Karal), Ankara, 2000, s. 9.

saraylarının güzelliğinden hayretle bahsederek şöyle anlatmaktadır; Ûbulle şehri nehir kıyısında mamur bir şehirdir. Köşkleri, çarşıları, mescitleri, kervansarayları, oldukça güzel olup buranın güzelliklerini sınırlandırmak ve vasıflandırmak mümkün değildir. Ûbulle şehri, Ûbulle nehri üzerinde kurulu olup bu nehir irili ufaklı gemilerin hareketleriyle dolup taşmaktaydı<sup>647</sup>. Ûbulle halkı suyun yükselip alçalmalarını hesap ederek, gemilerin yanaşıp mallarını rahatlıkla yükleyip boşaltabilmeleri için nehrin kenarlarına taş basamaklar inşa etmişlerdi<sup>648</sup>. Ancak Ûbulle şehri beşinci Hicrî asırdan sonra eski ticarî önemini kaybetti. Ûbulle'yi ziyaret eden İbni Batuta; “Ûbulle şehri önceden Fars ve Hind tüccarlarının yöneldiği büyük bir ticâret şehri iken şuanda (XIV. yüzyıl) harap olmuş saray ve benzeri yapıların delalet ettiği bir köy olmuştur” demektedir<sup>649</sup>.

### 1.4.3. Abbâdan

Basra'nın güneyinde<sup>650</sup> ve Şattu'l-Arap'ın doğu tarafında bulunan Abbâdan, tüccarların denize açıldığı önemli bir merkezdi. Miladî onuncu asırda bu şehir, Basra Körfezi'ndeki bir adanın üzerinde yer alırken, bugün körfezin 20 mil daha içerisinde bulunmaktadır<sup>651</sup>. Basra körfezi denizcileri, Abbâdan'dan iki yöne açılırlardı. Birinci yön; Bahreyn istikametindeki Berru'l Arab'a doğru, ikinci yön ise; Siraf ve Cünnabe'ye (İranlılar buraya; -iki nehrin ortası- anlamında “Meyan Rûzan” derlerdi) doğru gidiyordu<sup>652</sup>. Zühd ve takva yolunu seçenlerin gittiği bu adada gemilerden gümrük vergisi alınıyordu. Ayrıca bu şehirde korsanlara karşı bir garnizon vardı. Denize doğru altı mil uzaklığında ise kazıklar üzerinde bir bina bulunuyordu. Kazıkları yere çakılmış ve gemiler buraya çarpmasın diye üzerinde geceleyin ışıklandırılmış bir gözetleme kulesi bulunuyordu. 4./10 asırda Mes'ûdî bu kulelerden 3 tane bulunduğunu, 5./11. Asırda (1051) Nâsır-ı Husrev ise iki tanesinden bahsetmektedir. Suyu oldukça kıt olup denize bağlı bir yaşam sürmek zorunda olan Abbâdan sakinleri kandıra adı verilen bir tür bitkiden “halfa” hasırları yapmakla geçiniyorlardı<sup>653</sup>.

<sup>647</sup> Nâsır-ı Husrev, *Sefernâme*, s. 138.

<sup>648</sup> Dûrî, *Irakî'l İktisâdî*, s. 135.

<sup>649</sup> İbn Batuta, *a.g.e.*, s. 130.

<sup>650</sup> Kazvinî, *Âsâr*, s. 419.

<sup>651</sup> M. Streck, “Abbâdan”, *İA*, c. I, İstanbul, 1978, s. 8.

<sup>652</sup> Kazvinî, *a.g.e.*, s. 419; Şâmî, *a.g.m.*, s. 106.

<sup>653</sup> Mez, *a.g.e.*, s. 577; Nâsır-ı Husrev, *a.g.e.*, s. 140; Şâmî, *a.g.m.*, s. 106.

#### 1.4.4. Bahreyn

Arap Yarımadası'nın doğu tarafında ve Basra Körfezi'nin üzerinde, Basra'dan Umman'a kadar uzanan bölgeye birçok isim verilmiştir<sup>654</sup>. Bunların içinde en ünlüleri, Bahreyn<sup>655</sup> ve el-Hat<sup>656</sup> isimleridir. Bu bölgeye birden fazla isim verilmesinin nedeni ise deniz kıyısında ortaya çıkan ticarî merkezlerin çokluğundan kaynaklanmaktaydı. Ta ki Abbasîler dönemine gelinip tüm kıyıya Bahreyn adı verilineceye kadar bu şekilde devam etti. Arap Yarımadası'nın Necid bölgesinde yer alan Bahreyn, diğer bir adıyla da Hacer<sup>657</sup>, kuzeyden Basra, güneyden Umman, doğudan Fars denizi, batıdan ise Yemame ile çevrili bir bölgeydi. Bahreyn'in eski coğrafi tanımı şimdiki durumundan oldukça farklılık arz etmektedir. Eski coğrafyacıların tanımına göre Basra'nın güneyinden, Umman'ın kuzey kısmına kadar Bahreyn toprakları uzanmaktadır<sup>658</sup>. Yâkût el-Hamevî bu hususta; “*Bahreyn, Hind Denizi'nin kıyıları ve Basra ile Umman arasındaki toprakları birleştirici bir isimdir*”<sup>659</sup> demektedir. Bahreyn'in doğal uzantısını, Necid'den başlayarak, Irak, Fırat nehri ve Şam'a kadar olan bölgeyi tarif eden İbn Havkal<sup>660</sup>, Bahreyn'in önemli ticarî merkezleri arasında, Hacer, Ahsa, Katif, Ukayir, Herac ve Avâl şehirlerini zikretmektedir<sup>661</sup>. İbn Havkal'ın yukarıda adını zikretmiş olduğu bu şehirler, bir dönem ticarî manada oldukça parlak devirler yaşarken, belli bir zaman sonra bu özelliklerini yitirip kendi hallerine terk edilmişlerdir<sup>662</sup>.

<sup>654</sup> Askerî, *a.g.e.*, s. 112.

<sup>655</sup> Günümüzde adını adaların en büyüğü olan Bahreyn'den alır; Arapça Bahreyn kelimesi, “iki deniz” anlamındadır. Saudi Arabistan'ın doğu kıyılarına 24, Katar'ın batı kıyısına ise 28 km. uzaklıktadır. Başşehir Menâme'nin de bulunduğu Bahreyn adasının dışında önemli adaları; Ümmüna'asan, Muharrak, Cide, Ümmüsabban, Nebî Salih, Sâye ve Hasîfe'dir. Geniş bilgi için bkz; Mustafa L. Bilge, “Bahreyn”, *DİA*, c. IV, s. 493.

<sup>656</sup> Arapların, mızrak yapmak üzere Hindistan'dan getirdikleri bambu kamışları buraya çıkarıldığı için limana bu isim verilmişti. Bkz; M. J. De Goeje, “Arabistan” *İA*, c. I, İstanbul, 1978, s. 476.

<sup>657</sup> Hamevî, *a.g.e.*, c. V, s. 393; Abdulhalik Bakır, *İktisadi ve İdari Yönden Hz. Ali Dönemi*, s. 107; M. J. De, Goeje, “Arabistan”, *İA*, c. I, s. 476.

<sup>658</sup> Hamevî, *a.g.e.*, c. I, s. 347.

<sup>659</sup> Hamevî, *a.g.e.*, c. I, s. 506.

<sup>660</sup> İbn Havkal, *a.g.e.*, s. 29.

<sup>661</sup> İbn Havkal, *a.g.e.*, s. 33.

<sup>662</sup> Bahreyn adası eski Iraklıların dilinde ve eski çağlarda Delmun adıyla bilinmekteydi. Bunun yanı sıra Sümerliler burayı selamet ve temizliğin yeri, ölüm ve hastalığın görülmediği topraklar olarak nitelendirmekteydiler. İnsanlar bu efsaneyi yani bu bölgedeki güzelliği, Tevrat'ta adı geçen Adn cennetine benzetmişlerdir. Delmun (Bahreyn) tüccarları eskiçağlarda servetlerini inci ticâretinden ve Hindistan'dan getirilen ticâret mallarından elde etmekteydiler. Yapılan son kazılardan anlaşıldığı kadarıyla, Bahreyn ve Irak'ın “Ur” şehri arasında bir ticarî yol bulunmakta ve Hindistan'dan getirilen mallar (özellikle ahşap malzemeler) önce Bahreyn'e buradan da Ur şehrine taşınmaktaydı. Bkz; Cevad Ali, *a.g.e.*, c. I, s. 543-564.



Hemdânî gibi bazı coğrafyacılar ise bu bölgeyi *Aruz* diye adlandırmaktadırlar<sup>663</sup>. Özellikle Hemdânî bize Bahreyn hakkında önemli bilgiler vermekte ve buranın şehirlerinden, köylerinden ve burada bulunan kabilelerden bahsetmektedir. Hemdânî, buradaki meşhur şehirleri Hacer, Ukayir, Katif ve Ahsa olarak belirttikten sonra tek tek bu şehirler ve buradaki diğer önemli yerleşim merkezleri hakkında bilgi vermektedir;

Hacer: Bahreyn'in en büyük şehri olup Abdu'l-Kays kabilesinden olan Beni Muharib'in (ticarî bölgesi) çarşısıdır. Ayrıca Hacer şehri, oldukça hafif olan topraklarda yetiştirilen ve kaliteli yemiş vermesi için tohumu genelde ya keçi sütüne ya da kadın sütüne batırılarak toprağa gömülen incirin üretildiği yerlerin başında gelmekteydi. Yine bunun yanı sıra Hacer şehri, İslam dünyasının hemen hemen birçok ülkesinde yetiştirilen ve önemli ihraç ürünleri arasında yer alan narın körfez bölgesinde üretiminin yapıldığı en önemli merkezdi<sup>664</sup>. İbn Batuta ise bu bölgeyle ilgili bilgi verirken, buranın büyük olduğunu, güzel bahçelerinin ve ağaçlarının bulunduğunu belirterek, bu bahçelerde hurma, nar ve turunçgil yetiştiriciliğinin yapıldığını ve ayrıca burada pamuk ekildiğini zikretmektedir<sup>665</sup>.

Katif: O dönemde hurma yetiştiriciliğinin yapıldığı bir şehir olup burada Abdu'l-Kays kabilesinden olan Beni Cezime ailesi yaşamaktaydı<sup>666</sup>.

Ukayir: Beni Muharip'ten Arapların yaşadığı ve hurmacılıkla uğraştıkları bir şehirdi<sup>667</sup>.

Ahsâ (el-Hasâ): Beni Temim ve bu kabileye bağlı Beni Sa'd ailesinin yaşadığı bir şehir olup buranın Cara' diye isimlendirilen bir pazar yeri bulunmakta ve burası tatlı su kaynaklarıyla meşhur olan bir şehirdi<sup>668</sup>.

Sif: Denizin ortasındaki Avâl adasında yer alıp, ticarî hareketliliğin oldukça fazla olduğu ve birçok farklı hayvan türünün yaşadığı bir şehirdi<sup>669</sup>.

Sitre: Beni Temim kabilesinin yaşadığı bir köy olup burada hurma yetiştiriciliği yapılmaktaydı<sup>670</sup>.

Futah: Sitre ile Basra arasında yer alan bir yerleşim bölgesiydi<sup>671</sup>.

<sup>663</sup> Hemdânî, *a.g.e.*, s. 289. Ayrıca bkz; Taberî, *a.g.e.*, c. VI, s. 126.

<sup>664</sup> Bakır, *Itriyat*, s. 207-208.

<sup>665</sup> İbn Batuta, *a.g.e.*, s. 190; Lebîd İbrahim Ahmed, *a.g.m.*, s. 636.

<sup>666</sup> Hemdanî, *a.g.e.*, s. 138.

<sup>667</sup> Hemdanî, *a.g.e.*, s. 138.

<sup>668</sup> Hemdanî, *a.g.e.*, s. 138; Hamevî, *Mu'cem*, c. I, s. 138.

<sup>669</sup> Hemdanî, *a.g.e.*, s. 138.

<sup>670</sup> Hemdanî, *a.g.e.*, s. 138.

<sup>671</sup> Hemdanî, *a.g.e.*, s. 138.

Hin: Sakinlerini Beni Vada'a kabilesinin oluşturduğu bir köy olup burada da çok sayıda hurma ağacı bulunmaktaydı<sup>672</sup>.

Yebir: Hurmalıkların ve su kaynaklarının oldukça bol olduğu bir yerleşim yeri idi<sup>673</sup>.

Hemdânî, Bahreyn'in bu ismi almasını Nehr'ul Muhallem ve Nehru' Ayn'u Cureyl diye isimlendirilen iki nehre dayandırmaktadır<sup>674</sup>.

Basra Körfezi'nin batı tarafında yer alan ve Sâsânî devletinin idaresi altında bulunan Bahreyn toprakların da Abdu'l-Kays, Bekr b. Vail ve Temim gibi Arap kabilelerinden birçok insan yaşamaktaydı<sup>675</sup>.

Günümüzde Bahreyn olarak bildiğimiz adalar topluluğunun, Abbasîler döneminde ki ana merkezi olan Avâl adası, el-Menâme (bugünkü Bahreyn'in başkenti), el-Muharrak (günümüzde kraliyet ailesinin oturduğu ada), Sitre (petrol rafinelerinin bulunduğu ada), Cedda ve Na'san şehirlerinden meydana gelmekteydi. Avâl adasında tatlı su kaynaklarının bol olması, insanların ihtiyaçlarını fazlasıyla karşılayan ziraatın gelişmesine imkân sağladı. Abbasîler ticarî açıdan oldukça önemli olan bu merkeze ayrı bir önem verdiler. Çünkü Basra Körfezi'ni ve Arap Yarımadası'nı, ticarî, iktisadî ve deniz taşımacılığı alanında geliştirmek için bu gerekliydi. Zenginliğini özellikle inci çıkartıcılığıyla elde eden Bahreyn adası (Avâl) inci avcılığının yapıldığı kıyılara sahipti. İnci Basra Körfezi sularında oldukça sığ alanlarda çıkartılmaktaydı<sup>676</sup>. Bahreyn adası eski çağlardan Abbasî dönemine kadar inci'nin çıkartılıp, ihraç edildiği önemli bir merkezdi<sup>677</sup>. Abbasî devleti bu kıymetli servetin çıkarılmasında bu işle ilgilenen bir heyet oluşturup, bunları inci çıkarılan kıyılardan sorumlu tutmuştur<sup>678</sup>. Basra Körfezi'nde inci avcılığı ile uğraşan tüccarların başında, devlet tarafından görevlendirilen kâtipler, memurlar ve incileri teslim alan maliyeciler bulunurdu. Av esnasında denizden çıkarılan inciler teker teker sayılır ve avcılardan birinin üzerinde bir tane inci bulunursa hemen elinden alınırdu. Devlet tarafından beşte bir vergisi alındıktan sonra, kalan incileri ise tüccarlar satın alırlardı<sup>679</sup>. Çoğu zamanda dalgıçlar borçlu duruma düştüklerinden, incileri borçlarını kapatmak maksadıyla tüccarlara

<sup>672</sup> Hemandî, *a.g.e.*, s. 138.

<sup>673</sup> Hemandî, *a.g.e.*, s. 138.

<sup>674</sup> Hemandî, *a.g.e.*, s. 138.

<sup>675</sup> Belâzûri, *a.g.e.*, s. 113; Hamevî, *a.g.e.*, c. I, s. 347.

<sup>676</sup> Mutevelli, *a.g.e.*, s. 70.

<sup>677</sup> Kazvîni, *a.g.e.*, s. 77-78.

<sup>678</sup> Bağdadi, *a.g.e.*, c. I, s. 96.

<sup>679</sup> Bağdadi, *a.g.e.*, c. I, s. 96; İbn Batuta, *a.g.e.*, s. 190.

bırakmaktaydılar. Zira inci ticâreti büyük bir rağbet gördüğünden bazı tüccarlar bunu tekeline almaya çalışıyorlardı. Özellikle bazı uyanık tüccarlar inci avlama sezonu gelmeden dalgıçlara bol para verip, kendilerine borçlandırarak, zamanı geldiğinde, dalgıçları zoraki çalıştırmaktaydılar. İnci toplama işi tamamen kapitalist bir zihniyet ile tanzim edilmişti. Bir müteşebbis dalgıçları otuzar gün hesabı ile iki ay için işe alıyor ve onlara önceden tespit edilen ücreti ödüyordu. Elde ettiği kazanç müthişti, ona olduğu gibi kalıyordu<sup>680</sup>. Karmatiler döneminde ise Bahreyn’de çıkarılan incilerin yarısı Ahsa hükümdarlarına verilmiştir<sup>681</sup>.

Ortaçağ’da incinin çıkarıldığı yerler çoktu, fakat en güzel inciler, Hindistan’ın Serendib<sup>682</sup>, Ma’ber, Dehlek (Seylan adasının karşısında) adalarından<sup>683</sup>, Çin, Katar,

<sup>680</sup> Adam Mez, bu konuda şunları eklemektedir; Tudelalı Benjami’nin (1170) zamanında bu endüstri bir Yahudi’nin elindeydi. Bugün ise elde edilen gelir bir aşiretin ve kabilenin bütün kayıklarına aittir; kâr müşterektir. Fakat bundan asıl faydalananlar Hindli, tüccarlardır, çünkü istiridyeleri son derece ucuz satın alırlardı. Bu iş son derece meşakkatli idi. İslam- öncesi bir şair olan el-Aşâ inci dalgıcını şöyle tarif etmektedir: “*Renk ve vücut yapısı bakımından birbirinden farklı dört kişinin başı olarak, sallanan bir kayıkla denize açılıyor, sonra dişlerini sıkı tutarak ve dudakları yağ sıçratarak, babasını öldürmüş olan denize dalyor. Daha sonra ona hücum ediliyor: Satmak istemez misin? O ise kıymetli ganimetini iki eliyle boynuna basıyor*”. Mez, a.g.e, s. 500, 539; Benjamin, a.g.e, s. 81.

<sup>681</sup> Bakır, *Toprak Ma’mulleri*, s. 116.

<sup>682</sup> Kazvîni, a.g.e, s. 43.

<sup>683</sup> Miladî IV./X. asırda Seylan’ın önlerindeki inci arama işi ehemmiyetini kaybetmişti. Orada istiridyeler hemen hemen hiç bulunmuyordu ve incilerin Seylan’dan Afrika’ya göç ettiği kanaati hâsıl olmuştu. Bu devrenin coğrafyacı ve seyyahlarının inci ticâretinden bahsetmeme sebebi de budur. Daha sonra istiridyeler tekrar geldi. Bu sebeple 6./12. asır hakkında teferruatlı bilgilere sahibiz; Her birinde ayrı ayrı kamaralarda 5-6 tüccar ve her birinin yanında birer dalgıç ile yardımcısı olmak üzere iki yüz’den fazla gemi şehirden beraberce ayrılır. Filonun önünde bir kılavuz gider ve muayyen bir yerde durur, dalar ve netice iyi ise gemisinin demirini atar. Bunun üzerine diğer gemiler onun etrafında demirler. Dalgıçlar susam yağında eritilmiş bal mumu ile burunlarını tıkarlar; yanlarına bir bıçak ile torba alarak, yardımcılarının ip ile tuttukları bir taşa binerler ve bu taş üzerinde derinliklere inerler. Çalışma müddeti günde iki saattir. İnciler muayyen bir satış gününde resmi murakabe altında ölçülerek satılır. Ölçmek için birbiri üstünde bulunan ve ilmikleri farklı olan üç elek kullanılmaktadır. Dalgıçlar suyun içinde bir ila bir buçuk dakika kalabilmekteydiler. Aynı devreye ait bir Çin raporun da ise şu bilgiler mevcuttur:

“*Her birinin mürettebatı birkaç düzine olmak üzere 30 ila 40 kayık kullanılmaktadır. Dalgıçlar vücutları etrafında ipler sarılmış, kulak ve burunları bal mumu ile tıkanmış vaziyette 200 ila 300 kadem veya daha derin suya indirilirler. İpler gemiye bağlıdır. Birisi ipi sallamak suretiyle işaret verirse, hemen çıkarılır. Yumuşak bir Battânîye kaynar suda mümkün olduğu kadar ısıtılarak, dalgıç çıkar çıkmaz üstüne atılmak üzere hazır beklenirdi. Yoksa öyle sancılanır ki, hemen ölür. Dalgıçlar büyük balık, ejderha ve diğer canavarların hücumuna da uğrayabilir ki bunlar dalgıçların karınlarını yarıp, uzuvlarını kırarlardı. Çok defa dalgıç iple işret verir, fakat gemide ipi tutan adam onu yukarıya çekemez. Bu takdirde bütün mürettebat var kuvvetiyle çekerek onu bir canavar tarafından ayakları koparılmış olarak su içinden çıkarırlar.*

*Bir inci tanesi tamamen yuvarlaksa umumiyetle kıymetli sayılırdı. Bir inci tanesinin bir levha üzerinde bütün bir gün durmadan yuvarlanabilmesi onun tam yuvarlak olduğuna bir delil sayılır. Çin’e gelen yabancı tüccarlar gümrük ödememek için incileri elbiselerin astarında veya şemsiyelerinin başlarında gizlerlerdi”.* Mez, a.g.e, s. 501-502.

Kays Adası, Katif, Sırhayme, Maskat, Umman<sup>684</sup>, Bahreyn, Siraf, Aden ve Mısır'ın güneyinde yer alan Kızıldeniz üzerindeki Ayzab, Kulzum, Eyle, Suveys ve Askutar adasından çıkartılmaktaydı. Ancak en kaliteli inciler ise Basra Körfezi'ndeki Kays Adası ve Bahreyn'de yer alan Hârek adasında avlanmaktaydı<sup>685</sup>.

İnci çıkartıcılığı eski dönemlerden<sup>686</sup> itibaren Arap Halicinde (Basra Körfezi) yaygın olarak yapılan bir faaliyetti. Özellikle Basra Körfezi'nde çıkarılan inciler, Çin'de de en iyisi olarak telakki edilmekteydi. Nitekim coğrafyacılar bu konuya işaret ederek, körfezdeki inci çıkartıcılığı üzerinde durmaktadırlar. Mes'ûdî, Fars denizinde (Basra Körfezi) inci çıkartıcılığı yapılmaktadır der ve bunun havalının ısınmaya başladığı Nisan ayının ilk gününden başlayarak, Eylülün son gününe kadar devam ettiğini ve bunun dışında ki aylarda inci avlanılamayacağını belirtir<sup>687</sup>. İnci çıkartıcılığının özellikle Hacer şehri sınırlarında, Avâl ve Hârek adası karşısında yapıldığı<sup>688</sup> ve bu iş için özel dalgıçların kiralandığı bilinmektedir. İbn Havkal, Harek adası hakkında, burası Cennabe'nin karşısında yer alır ve burada inci mevki vardır demektedir; Burada çok az miktarda inci çıkarılır, şayet bu yerde nadir olanı bulunursa, yüksek fiyata satılır der ve “ed-Dürretü'l-Yetime”<sup>689</sup> adı verilen inci'nin de buradan çıkarıldığını belirtir. Yine bu denizdeki, Umman ve Serendib'de, iki inci madeni olduğunu dile getirir<sup>690</sup>. İnci çıkartıcılığının yapıldığı bir diğer yer ise Katif idi. Özellikle hurma yetiştiriciliği ile meşhur olan Katif'in, bazı kesimlerinde inci çıkartmak üzere dalınmaktaydı<sup>691</sup>.

İnci çıkartıcılığıyla meşhur olan Bahreyn halkının çoğu bu işle uğraşarak geçimini sağlamaktaydı. Bahreyn ticâretinin en önemli maddelerinden biri olan inci

<sup>684</sup>X. asırda çıkarılan kıymetli taşlar arasında, Nişabur'da çıkan firuze, Seylan'da çıkan yâkut, Umman incisi, Mısır zümrüdü, Yemen yâkûtu ve Belh bizâdisi gelmektedir. Yine Birünî de 400/1009'da buna benzer bir tasnif yaparak, yâkût, zümrüd ve inci'yi değerli taşlar arasında zikretmektedir. Bkz; Mez, *a.g.e.*, s. 499; Bakır, *Toprak Ma'mulleri*, s. 115-116; Ana Britanica, “İnci”, İstanbul, 1988, c. XI, s. 449.

<sup>685</sup>Bakır, *a.g.e.*, s. 110-111. Ayrıca bkz; İbn Havkal, *a.g.e.*, s. 33; İstahrî, *Mesâlik*, s. 70.

<sup>686</sup>Kadim dönemlerde Basra Körfezi'nden İranlıların değerli taş ve mücevher çıkarma gibi ticarî faaliyetlerinin olduğu rivayet edilmektedir. Özellikle günümüzde Buşehr diye adlandırılan ve o dönemde “Leyan” diye bilinen şehir, kıymetli inci ticâretinin yapıldığı önemli bir ticâret merkeziydi. Altungök, *a.g.e.*, s. 232.

<sup>687</sup>Mes'ûdî, *Mürûc*, c. I, s. 168; Mez, *a.g.e.*, s. 500.

<sup>688</sup>Makdisî, *Ahsenü't-Tekasim*, s. 101.

<sup>689</sup>Üç miskal ağırlığında çok güzel, yuvarlak ve bütün aranan özelliklere sahip bir inci olup, bir tacir tarafından Emevî halifesi Hişam b. Abdülmelik'e 70.000 dînara satılmıştır. Sonra onun tarafından eşi Abde bint Abdullah b. Yezid b. Muaviye'ye hediye edilen bu değerli inci, Emevîlerin ınkırâzı sonucunda Ehl-i Beyt mensubu Abdullah b. Ali'nin baskısıyla adı geçen kadının elinden alınmıştır. Abbasî halifesi el-Muktedir zamanında meşhur mücevherâtçı İbnü'l-Cessâs tarafından değeri 120.000 dînar olarak belirlenmiştir. Bakır, *a.g.e.*, s. 111.

<sup>690</sup>İbn Havkal, *a.g.e.*, s. 33. Ayrıca bkz; İstahrî, *Mesâlik*, s. 70; Kazvînî, *a.g.e.*, s. 43.

<sup>691</sup>Lebîd İbrahim Ahmed, *a.g.m.*, s. 634.

çıkartıcılığı, Bahreyn adaları ve buraya yakın olan adalardan yapılmaktaydı. Bahreyn'deki inci çıkartıcılığı ve ticâreti XVI. yüzyılın başlarına kadar aynen devam etti fakat bu yüzyılın ardından bölgeye gelen yabancıların etkisi ve Japonların sunni inci üretmeye başlamalarının ardından gerilemeye başladı. Arabistan'ın bir kısmına (Basra Körfezi) mutlu ülke denilmesinin sebebi, körfezde çıkarılan incilere dayandırılmaktaydı<sup>692</sup>.

Körfezde çıkarılan inci çeşitlerinin başında “Dürr” diye isimlendirilen büyük hacimli inciler gelmekteydi. Bu inciler daha çok büyük yıldızlara benzer ve bunların en iyisine “el-Kâr” denilmekteydi. Bu çeşit inciler, her yönünden tamamen yuvarlak, renk açısından saf, pürüzsüz, parlak olmaktadır. Bu özelliklere sahip olan bütün incilere “er-Ratîb” adı veriliyordu. Bu incilerin ağırlığı eğer bir miskal<sup>693</sup> ise yaklaşık 300 dînardan alıcı bulmaktaydı. Görünüşleri itibariyle aynı olan ve her birinin ağırlığı bir miskal gelen iki adet incinin, bir arada olmalarından dolayı fiyatı 700 dînardı. Fakat aynı özellikleri taşıyan ve her ikisinin toplam ağırlığı bir miskal olan bir çift inci ise 100 dînar etmekteydi<sup>694</sup>.

Umman'ın ihraç ürünleri arasında önemli bir yere sahip olan inci için genelde Maskat ve Sur şehirlerinde dalınmaktaydı. Buralardan çıkartılan inciler oldukça meşhurdu<sup>695</sup>.

Ortaçağ'da körfez bölgesinde inci avcılığı ile uğraşanlar çok zor şartlar altında çalışmaktaydılar. Onlardan bazıları bütün servetlerini harcayarak gemiler satın alırlar ve birçok işçi ve dalgıç kiralayarak büyük bir umutla işe koyulurlardı. Hatta bazıları eşinin ziynet eşyalarını satarak bu işe başlardı. İki veya üç ay süren bu çalışmalar bazen hiç uğruna yapılmış olur ve bir hayal kırıklığı ile sonuçlanırdı<sup>696</sup>.

Bu bölgede yapılan inci avcılığı, beceri ve cesaret gerektiren bir meslekti ve bu işle uğraşan dalgıçların yetişmesi için büyük miktarda para harcanırdı. Ayrıca onlara balıklar gibi nefes almaları için kulaklarını kullanmaları öğretilirdi. Zaman zaman eğitim esnasında, bazı dalgıçların kulakları soğuk alarak rahatsızlanır ve sıvı akıtmaya başlardı, fakat sonra onlar tedavi edilerek iyileştirilmekteydi. Miladî IV./X. asrın

<sup>692</sup> Hâşimî, *a.g.m.*, s. 594.

<sup>693</sup> 1 miskal ortalama = 4,233 gram gelmektedir. Ortaçağın sonlarına kadar miskal ağırlığı Sâsânî gümüş ağırlığına tâbiydi. Sind bölgesinde XIV. Yüzyılda Hint miskal ağırlığı 4,58 gr. idi. Bkz; Walther Hinz, *a.g.e.*, s. 2-6,9.

<sup>694</sup> Dimaşkî, *a.g.e.*, s. 485.

<sup>695</sup> Abdurrahman Anî, *Tarihu'l Ummân*, s. 44.

<sup>696</sup> Bakır, *Toprak Ma'mulleri*, s. 116. Ayrıca bkz; Mes'ûdî, *Mürûc*, c. II, s. 148; Benjamin, *a.g.e.*, s. 149.

başında inci avcılarında dair şu bilgiye yer verilmektedir; “*Dalgıçlar ancak balık, hurma ve buna benzer şeyler yerler. Kulaklarının iç tarafı nefesleri burun deliklerinden çıkacağına buradan dışarıya çıksın diye delinir. Dalma esnasında Burun deliklerini sıkıştırmak için, deniz kaplumbağalarının sırtlarından alınan ve aynı zamanda tarak imalatında kullanılan sert bir madde veya boynuzdan yapılmış genişçe, bir ok ucuna benzer bir şey takılır. Kulaklara ise yağlanmış pamuk tıklır. Aşağıda su içinde bu yağdan biraz sıkılırsa parıldar. Ayak ve baldırları deniz hayvanları ısırmasın diye, siyaha boyanır. Çünkü bu hayvanlar siyahtan kaçarlardı. Su altında dalgıçlar birbirlerini duysunlar diye köpek gibi bağırlarlar*”<sup>697</sup>.

Dalgıçların inci avı sırasında yaşadıklarına dair verilen bir başka örnekte ise; “*İnci avcıları elleri serbest olmak üzere deriden birer çuval içine girip bellerinde bir iple deniz dibine inerler. İstiridyeleri kum ve toprakla beraber çuval içinde koyarlar. Bazen de deniz canavarlarının hücumuna uğrarlar. Böyle durumlarda onlara sirke sıçratarak onları korkuturlar. Çuval dolunca ipi çekmek suretiyle yukarıdakilere işaret verirler ve yukarıya çıkarılırlar. Bazen ise inci avcıları denizde telef olurlardı*” bilgisine yer verilmektedir<sup>698</sup>.

Neticede bin bir türlü zorlukla su yüzeyine çıkarılan inciler, eğer alıcısı bulunuyorsa fiyat bakımından artış gösteriyordu. Ancak ondaki herhangi bir kusur, asla affedilmez ve onun fiyatının tamamını düşürürdü. Bu kusurların başında ise kabuk tutması, şeklinin yuvarlaklığını kaybetmesi, sararması, gövdesinde beyaz beneklerin oluşması, deliğinin geniş ve eğri olmasıydı<sup>699</sup>. Bir inci tanesi tamamen yuvarlaksa umumiyetle kıymetli sayılırdı. İnci tanesinin bir levha üzerinde bütün bir gün durmadan yuvarlanabilmesi, onun tam yuvarlak olduğuna bir delil sayılmaktaydı<sup>700</sup>.

Ortaçağ’da özellikle mücevherat endüstrisinde çeşitli süs eşyaları ve takıları imal etmek maksadıyla incileri delme işi ise önemli bir yer tutmaktaydı. İncilerden, istiridyeler içindeyken nasıl faydalanmak mümkün değilse, delmeden onları dizmek ve güzel, düzenli bir takı meydana getirmek de o kadar zordu. Arapçada delinen incilere “Mesakîb” denilmekteydi. İnci endüstrisinde, kolye, bilezik ve küpe yapmak maksadıyla incileri dizme işi de önemli bir yer tutmaktaydı. Bu sanat, özellikle Bağdat şehrinde büyük bir gelişme göstermişti. Burada ufak incileri sıraya dizen kişiye “Naz-

<sup>697</sup> Mez, a.g.e, s. 501; Bakır, a.g.e, s. 114.

<sup>698</sup> Mez, a.g.e, s. 502.

<sup>699</sup> Dimaşkî, a.g.e, s. 486.

<sup>700</sup> Mez, a.g.e, s. 502.

zam” denilmekte ve bu işi yapan işçinin (Nazzam) satranç tahtasına benzeyen üzeri mavi renkli bir kumaş parçasıyla planmış dört köşeli bir tahtası bulunurdu. Nazzam, incileri kalbura vurduktan sonra, onları uygun bir şekilde birer birer adı geçen tahtaya yerleştirir, sonrada bu inci tanelerini düzenli bir şekilde ibrişimden yapılan sağlam iplere çekerdi. Bunlar genellikle yüzlük, seksenlik ve altmışlık olarak dizilirlerdi<sup>701</sup>.

Ortaçağ’da “Necm” adı verilen yuvarlak ve düzgün inciler, Umman ve Bahreyn’de çıkartılıyordu. Bahreyn kökenli yuvarlak, çok güzel vasıflara sahip ve ağırlık olarak yarım miskal çeken bir inciye “Dürre” denilmekteydi. Böyle bir incinin fiyatı ise yaklaşık 1.000 dînardı. Bu dönemde “düre” olarak vasıflandırılan incilerin 2 miskal olanını ise, fiyatlandırmak mümkün olmuyor, satıcı bunları istediği fiyata satabiliyordu. Aynı zamanda iki dirhemden eksik olan inciye “inci tanesi”, iki dirhemden ağır olup da herhangi bir ayıbı bulunan inciye de aynı ad verilmekteydi. Yine en kaliteli inciye “el-kar” deniliyor ve bu inci genellikle küremsi, sade ve temiz bir renge ve parlak bir yüzeye sahipti. Hatta bu özellikleri olan bir inciye “er-ratıb” adı da verilmekteydi. Bir başka fiyat listesine göre ise, Bahreyn’de yuvarlak incilerin 1/6 miskali 2-3, 1/3 miskali 12-20, 1/2 miskali 30-50, 2/3 miskali 70, 1/2 ve 1/3 miskali 100, 1 miskali 200, 2 miskali 2.000 ve 3 miskali 3.000 dînara satılmaktaydı. Yine bu dönem içerisinde “Kulzumi” adı verilen, sağlam ve iyi bir incinin 3 miskali ise yaklaşık 600 dînara kadar alıcı bulmaktaydı<sup>702</sup>.

#### 1.4.5. Katif

Bahreyn’in yakınında ve Basra Körfezi sahili üzerinde kurulan şehir, Katif<sup>703</sup> olarak tanınmıştır. Yâkût el-Hamevî, Katif adının; “katf” kelimesinden türediğini ve bunun ise üzüm koparmak anlamına geldiğini zikretmektedir<sup>704</sup>. Birtakım araştırmacılar ise “el-Katif” isminin eski Yunanlıların bu bölgeye verdiği (cateus) isminden geldiğini ifade etmektedirler<sup>705</sup>. Katif şehri aynı zamanda Târut adasına da yakındı. Öyle ki İslam’ın ilk dönemlerinde burası canlı bir ticarî yapıya sahipti. Târut diye isimlendirilen adanın sınırları içinde yer alan “Darin” şehrindeki ticarî faaliyetler, Basra’ya taşındıktan

<sup>701</sup> Bakır, *a.g.e.*, s. 123.

<sup>702</sup> Bakır, *a.g.e.*, s. 127.

<sup>703</sup> Basra Körfezi kıyısında bulunan Katif koyunun orta kesiminde yer alır. Dördüncü yüzyılda buraya yerleşen İranlılar sebebiyle Bahreyn adasının Hinterlandı sayılmış ve zamanla Basra Körfezi’nin batı kıyılarının tamamına Bahreyn bölgesi denilmiştir. Bundan dolayı Katif, Bahreyn’de bir şehir diye zikredilmektedir. Bkz; Mustafa L. Bilge, “Katif”, *DİA*, c. XXV, İstanbul, 2002, s. 44.

<sup>704</sup> Hamevî, *a. g. e.*, c. IV, s. 143.

<sup>705</sup> Müslim, *a. g. e.*, s. 16-17.

sonra, Arap Yarımadası'nın güney kısmından Irak'a gelecek olan ticarî faaliyetleri karşılamak üzere, sahilde bir ticarî merkezin kurulması şart oldu. Böylelikle “*Katif*” şehri tesis edildi. Katif'in konum olarak körfez sahili boyunca uzanan ve gemilerin yanaşmasına kolaylık sunan kıyılara sahip olması, bu liman şehrinin kısa zamanda önemli ticâret merkezleri arasında yer almasına imkân sağladı. Araplar bu bölgeyi “*iklimi hat*” olarak adlandırmışlardı. Hat adı ise daha önce orada yaşayan (*chetani*) kabilesine nispet edilmektedir<sup>706</sup>.

Bahreyn'deki ticarî kalkınmada ve hareketlilikte önemli bir rol oynayan Katif, özellikle körfez üzerinden Arap Yarımadası'nın ticarî emtialarını taşıyan gemilerin önemli bir üssüydü. Sularının sakin olması ve kıyıların ticarî mallarla dolu büyük yük gemilerinin yanaşmasına uygun oluşu, çok sayıda geminin buraya gelip gitmesine imkân sunuyordu. Özellikle tüccarların ve gemi sahiplerinin, mercan kayalıkları nedeniyle mallarının zarar görmesinden çekinmeleri sonucu eski önemini kaybeden Darin'in yerine, Katif limanı tercih edildi. Öyleki Eski Yunan ve Roma döneminde, dünya ticâretlerinin bulunduğu önemli bir merkez olan Cerha<sup>707</sup>, Katif'in sınırları içerisinde yer almaktaydı. Zamanla bölgedeki çekişmelerden ve mücadelelerden etkilenerek geri planda kalan Cerha, Abbasîler dönemine gelindiğinde Katif şehrinin canlanmasıyla birlikte tekrar eski önemine kavuştu<sup>708</sup>.

Tatlı su kaynaklarının varlığı Katif'teki tarımsal faaliyetlerin gelişmesine katkı sağladı. Özellikle Abbasîler, burada su kanalları açıp bahçe ve tarlalara su akıtarak, buradaki insanların tarıma yönelmelerini teşvik ettiler. Katif özellikle hurma yetiştiriciliğinde<sup>709</sup> en ön sıralarda yer alıyordu.

Hemdanî bu bölgeyi *Aruz* diye adlandırmaktadır<sup>710</sup>. Özellikle Bahreyn hakkında bize önemli bilgiler veren Hemdanî, buranın şehirlerinden, köylerinden ve burada bulunan kabilelerden bahsetmektedir. Hemdanî, buradaki meşhur şehirleri Hacer, Ukayir, Katif, Setar, Sif, Futah, Hin, Yebir, Ahsa, Nibac, Seyfel olarak belirttiikten sonra tek tek bu şehirler ve buradaki diğer önemli yerleşim yerleri hakkında bilgi vermektedir.

<sup>706</sup> Cevad Ali, *a.g.e*, c. I, s. 176; Müslim, *a.g.e*, s. 21.

<sup>707</sup> Milâdî üçüncü asra kadar önemini koruyan ve deniz ile çöl ticâretinin yapıldığı yerlerden olan Cerha şehri, özellikle buhur ticâretinin yapıldığı bir merkezdi. Hadramevt'ten gelen kokular burada toplanmakta ve ihraç edilmekteydi. Arap kabilelerinin, Farslılar döneminde Bahreyn'de birleşerek Menazira denilen devleti kurmaları, Cerha şehrinin harap olmasına neden oldu. Şakir, *a.g.e*, s. 52-54; Hâşimî, *a.g.m*, s. 593.

<sup>708</sup> Huzayyin, *a.g.e*, s. 142-143; Cevad Ali, *a.g.e*, c. I, s. 175.

<sup>709</sup> Lebîd İbrahim Ahmed, *a.g.m*, s. 634.

<sup>710</sup> Hemdanî, *Cezîre*, s. 289.



Daha sonra hurma yetiştiriciliği ile meşhur olan Katif'te, çoğunlukla Abdu'l-Kays kabilesinden olan Beni Cezm ailesinin yaşadığı bilgisini eklemektedir<sup>711</sup>.

Doğu Arabistanda Basra Körfezi sahilinde yer alan ve verimli bir vaha olan Katif<sup>712</sup> tıpkı Bahreyn gibi İslamiyet'ten önce Sâsânîlerin hâkimiyeti altındaydı. Ancak Sâsânîlerin ticâret ve donanma gemilerinin toplandığı liman şehri olan Katif, Sâsânîlerin son zamanlarında önemini kaybetmişti. Zira Müslümanlar Übulle şehrini işgal ettikleri zaman, onların donanmalarından herhangi bir gemiye rastlayamamışlardı<sup>713</sup>. İslamiyet'in ilk yıllarında Katif şehri daha önce de belirttiğimiz üzere Abdu'l-Kays kabilesinden olan Beni Cezm ailesinin kontrolü altındaydı<sup>714</sup>. Hz. Peygamber'in (s.a.v) sağlığında burayada elçiler yollanmış ve bölgedeki Araplar, İslamiyeti kabul etmişlerdi. Ancak Hz. Peygamber'in (s.a.v) vefatının hemen ardından burada da tıpkı diğer Basra Körfezi şehirlerinde olduğu gibi isyan ve dinden dönme olayları baş gösterdi. Bunun üzerine Âla b. Hadramî, Bahreyn seferini başarıyla neticelendirdikten sonra buraya yönelip isyan hareketlerini bastırdı ve Katif'i tekrar İslam devletinin kontrolü altına aldı<sup>715</sup>.

İbn Batuta, Nisan ve Mayıs aylarında Siraf ve Bahreyn arasındaki Rakid Körfezi mıntikasına düşen deniz girdisine gelen dalgıçlar gördüğünü ve ayrıca bu mıntıkaya, içinde Katif, Bahreyn ve Faris'den gelen tüccarların ve dalgıçların bulunduğu pek çok kayığın yanaştığını zikretmektedir<sup>716</sup>. Özellikle burada çıkarılan incilerin 1/5'ini sultan alıyordu. Geri kalan kısmı ise tüccarlar Çin ve Hindistan'a ihraç etmek üzere satın alıyorlardı. Bunların çok az bir kısmı ise Rum (Bizans), Suriye ve Mısır ülkelerine ihraç edilmekteydi<sup>717</sup>. Bazı kesimlerin de inci çıkartılmak üzere dalınan Katif<sup>718</sup> hakkında Tudelalı Benjamin ise "*Nisanın 24. günü suya yağmur düştüğünde, su üzerinde yüzen bazı deniz canlıları yağmur suyunu içip kabuklarına çekilerek dibe inerler. Tişri ayının ortalarında dalgıçlar ipler vasıtasıyla deniz yatağına/dibine inerek kabuklu deniz hayyalarını toplarlar. Bunların kabuklarını kırarak açarlar ve içindeki incileri*

<sup>711</sup> Hemdanî, *a.g.e.*, s. 138, 279- 281.

<sup>712</sup> Besim Darkot; "Katif", *İA* c. VI, Eskişehir 1997, s. 439-440.

<sup>713</sup> Ahmet Sami, *Halici'l Arabî*, s. 43.

<sup>714</sup> Hemdanî, *a.g.e.*, s. 279- 281.

<sup>715</sup> Belâzurî, *Fütûh*, s. 117, 123-124.

<sup>716</sup> İbn Batuta, *a.g.e.*, s. 190.

<sup>717</sup> Şâmî, *a.g.m.*, s. 105.

<sup>718</sup> Lebîd İbrahim, *a.g.m.*, s. 634.

*çıkarırlar. Bu inci balıkçılığı memleketin kralına aittir. Ancak bu iş bir Yahudi memur tarafından kontrol edilirdi”* bilgisine yer vermektedir<sup>719</sup>.

#### 1.4.6. Siraf

Konum olarak Basra Körfezi'nin güney doğu sahiline düşen ve ulusal deniz ticâretinin merkezi durumunda olan Siraf şehri, özellikle Hicrî III./IX. yüzyılda Arap tüccarlarının mallarıyla Basra'dan geldikleri ve daha sonradan da Çin ve Hind ülkelerine doğru denize açıldıkları bir liman şehri idi. Basra Körfezi ticâretinde İran'ın kilit öneme sahip ticarî merkezlerinden biri olan Siraf, aynı zamanda ilk ve ortaçağların en önemli liman kentleri arasındaydı<sup>720</sup>. Kalabalık ve büyük bir şehir olan Siraf'ın ticâretinde; kereste, güzel koku, kâfûr ve ipek önemli bir yer tutuyordu. Özellikle önemli bir silah merkezi olan Siraf, Hind sahillerinden getirilen “tik”<sup>721</sup> ağacı ile inşa edilen büyük gemilerin yapıldığı yerd. Basra Körfezi, Güney Arabistan, Kızıldeniz ve bir kısım Mısır filoları buradaki tersanelerden besleniyordu. Siraf limanının faaliyeti değer yönünden Miladî IV./X. yüzyılda Basra'dan sonra, Hürmüz'den ise önce geliyordu<sup>722</sup>.

Makdisî, Çin'in dehlizi, Horasan ve Fars'ın ise deposu konumunda olan Siraf şehrinin güzelliğini överek şöyle demektedir; “*Doğu Afrika kıyılarından getirilen Hind*

<sup>719</sup> Benjamin, *a.g.e.*, s. 81; Mez, *a.g.e.*, s. 539.

<sup>720</sup> İbnu'l-Belhî, *a.g.e.*, s. 117-118.

<sup>721</sup> Arap gemi yapımında kullanılan ahşap türleri içinde, özel bir yeri olan ve bugün de dünyanın en kıymetli ahşapları arasında yer alan tik ağacı özel bir yer tutmuştur. Zira bu ağacın ahşabı, dayanıklılık, sertlik ve ağırlık gibi özellikleri ile ideal bir gemi yapım malzemesidir. Malayca bir kelime olan “tekku'dan” gelen ve Hindistan'da 4 bin yıldan uzun bir süredir yaygın bir şekilde kullanılan “tik”, antik çağlardan beri bilinmekte olup, büyük ve odunsu bir ağaçtır. Dünyanın “tik” talebinin çoğunu Burma karşılarken, bunu Hindistan, Tayland, Java ve Seylan takip etmektedir. Hatta bu ağaca Philipinler ve Malay takımadalarında da rastlanmaktadır. Onu bu kadar değerli kılan en önemli özelliği ise, dayanıklı oluşudur. Zira, Hindistan ve Burma'da bu ağaçtan yapılmış 700 yıllık evlerin hala ayakta durduğundan bahsedilmekte, hatta bu evlerin 1000 yıldan fazla dayandığına ilişkin deliller yer almaktadır. 1811 yılında arkeologlar tarafından yapılan kazılarda, Bağdat yakınlarında VII. yüzyılda yağmalanmış olan İran krallarına ait bir saray kalıntısına ulaşılmış ve burada hala dayanıklılığını koruyan “Hind tiki” ile karşılaşılmiştir. Salsette ve Batı Hindistan'daki muhtelif mağara ibadethanelerinde de, 2 bin yılı aşkın bir geçmişe sahip olan ve hala sağlam olma özelliğini koruyan “tik” kerestesine rastlanmıştır. Keza, eski Vijayanagar şehrinin en eski kalıntılarında birinde, üst yapının 4 cm. kalınlığındaki “tik” keresteleri ile desteklendiği ve 1881 'de ortaya çıkarılan bu binanın içinde yer alan kerestelerde, 500 yıla rağmen hala bir bozulmanın olmadığı görülmüştür. Korunduğu takdirde yok edilmesi neredeyse imkânsız bir keresteye sahip olan bu ağaç, özüne inmediği sürece ağaç kurtlarına karşı da oldukça mukavimdir. Yavaş tohumlamasına rağmen, hızlı bir büyüme özelliği göstermesi de onu tercih edilir kılmaktadır. Zira iki yıllık bir fidan, yaklaşık 15 ile 30 m. arasında bir uzunluğa kadar çıkabilmektedir. Gemi inşası dışında, sağlam özelliği nedeniyle günümüzde de mobilya, kapı, ahşap pencere pervazı, iskele, köprü, soğutucu kule, yer döşemesi, duvar kaplaması, tren vagonu ve panjur imali gibi birçok alanda kullanılan tik, tabii olarak daha ziyade ana vatanları Hindistan, Burma, Seylan ve Doğu'da tüketilirken, en iyileri ise ihraç edilmektedir. Utku, *a.g.e.*, s. 217-218.

<sup>722</sup> Lombard, *a.g.e.*, s. 46.

*ağacı, tuğla ve diğer kereste türlerinden yapılmış olan Siraf'ın evleri deniz kıyısında kat kat yükselmekteydi*"<sup>723</sup>. Çin gemileri ticâret mallarıyla yüklü olarak buraya gelmekte ve buradaki Arap tüccarlarıyla mübadelede (değiş-tokuş) bulunarak ya ellerindeki malları satarlar, ya da kendilerine gerekli olan malları ve eşyaları satın alarak geri dönerlerdi. Siraf'a getirilen mallar ise genelde İran'ın Şiraz ve diğer şehirlerine satılmaktaydı. İstahrî bu bölge insan'ın deniz işlerini ne kadar çok sevdiğini şöyle ifade etmektedir; "Bazı kişiler ömrünün büyük bir kısmını denizde geçirir, çok zaruri bir ihtiyacı olmadıkça da gemisinden dışarı çıkmazdı. Siraflılarla ilgili anlatılan bazı hikâyelerde ise onlardan biri 40 yıl gemisinde kalır ve buna rağmen yinede yanında bol miktarda malzeme bulunurdu"<sup>724</sup>. Buna örnek olarak Siraflı tacir Muhammed b. Şâzân gösterilmektedir. Bu kişi aynı zamanda San'alıların da en büyük tüccarıydı. Bu özelliğinden dolayı Hind Kralı onun resminin çizilmesini emretmişti. Zira Hind geleneğinde, işinde meşhur olan her şahsın bir resmini edinmek âdeti vardı<sup>725</sup>.

Örneğin Siraflılar, alış-veriş esnasında tüccarları yakıcı güneşin sıcağından korumak amacıyla, tavan arasına gölgelikler uzatıyorlardı. Bu adet, ticarî canlılığın yayılmasıyla beraber körfezin tüm şehirlerine ulaştı. Fazla bir zaman geçmeden, diğer İslam ülkelerindeki pazarlara da intikal etti. Daha sonra ise Mısırlılar Cuma namazı esnasında cemaatı güneş ısısından korumak için mescitlerin avluları üzerinde kullanmaya başladılar. Aynı şekilde Basra ve Şiraz mescitlerinde de kullanıldı. Makdisî'ye göre bu gölgeliğin aslı, Doğu Yunan medeniyeti dönemine kadar varmaktadır<sup>726</sup>.

Ancak Siraflılar bu ticâretten uzun süre faydalanamadılar. Çünkü Kays adası (Cezire-i Kays)<sup>727</sup> Siraf'a ciddi bir rakip olarak ortaya çıktı ve Siraflıların elindeki egemenliği 4. Hicrî asrın sonunda, özellikle Siraf'ta meydana gelen yer sarsıntısının ardından ele geçirdi<sup>728</sup>. Kays adasının halkı ticarî canlılıklarıyla meşhur oldular. Siraflılar ticarî bağlantılarda da önemli bir role sahiplerdi. Seyyah Tudelalı Benjamin bu konuda şöyle demektedir; "ada halkı kalabalık olan tüccarlar arasında aracılık (simsarlık) yapmaktaydılar. Siraf'a birçok farklı türden (ipek, keten, pamuk, kendir, buğday, arpa, mısır, çavdar, mercimek, eğrilmiş yün, baharat ) ürün gelmekteydi.

<sup>723</sup> Makdisî, *Ahsenü't-Tekasîm*, s. 316; Hamevî, *a.g.e*, c. III, s. 294; İbn Havkal, *a.g.e*, s. 49.

<sup>724</sup> İstahrî, *Mesâlik*, s. 93, 138 vd. ; Hitti, *a.g.e*, c. II, s. 530.

<sup>725</sup> Şâmî, *a.g.m*, s. 103; Mez, *a.g.e*, s. 576-577.

<sup>726</sup> Şâmî, *a.g.m*, s. 117.

<sup>727</sup> Şâmî, *a.g.m*, s. 104.

<sup>728</sup> Lombard, *a.g.e*, s. 45.

Ayrıca Hindli tüccarlar buraya baharat ve itriyat getirmekteydiler. Öyle ki burası Fars ve Hind gemileri için bir liman şehri oldu<sup>729</sup>.

Bahreyn, Katar, Umman, Maskat, Katif, Siraf... gibi yerler Ortaçağ'da da gerek konumları ve gerekse ellerindeki doğal kaynakları bakımından önemli bir yere sahiplerdi. Bu bölgeler özellikle İran ve Uzakdoğu'dan gelen ticarî malların durak yeri ve geçiş noktası olduğu gibi aynı zamanda doğu ve batı dünyasını da birbiriyle buluşturmuştur. Uzakdoğu'dan gelen ticâret gemileri, Umman, Hürmüz, Siraf, Katar, Ūbulle, Bahreyn... gibi körfez şehirlerinin iskelesine demirleyip, yüklerini boşaltıyorlardı. Bu liman şehirleri, gelen malları hem iç bölgelerdeki şehirlere dağıtma görevini yerine getiriyor, hem de bu malların bir kısmını ya İslam âleminin başkenti Bağdat'a yâ da Doğu Afrika kıtasının doğusuna göndermek üzere muhafaza ediyorlardı. Bu yüzden denilebilir ki Basra Körfezi şehirleri, Uzakdoğu devletlerinden gelen ticâret mallarının, dünyanın çeşitli ülkelerine sevkiyatı için bir depolama ve ihraç merkezi konumundaydılar. Bu bakımdan Siraf'ta kendi devrinde Mezopotamya ve Hind arasında büyük bir antrepoydu<sup>730</sup>.

Özellikle Basra Körfezi'nin, Fars eyaletine açılan kuzey kıyılarında, Abbasî devletinin tarım ve ticârette gelişmesini sağlayan birçok ticarî merkez bulunmaktaydı. Tıpkı Irak'ın birçok şehrinde olduğu gibi Ahvaz ve Fars eyaletleri de Abbasîler döneminde tarım alanları bakımından büyük bir kalkınma yaşadı<sup>731</sup>. Öyleki bu iki bölge, Irak bölgelerinin sebze ve meyve ihtiyaçlarının yanı sıra, çiçek ve koku üretiminin yapılması anlamında da büyük katkı sağladı. Ahvaz ve Fars bölgelerinde, tarımın gelişmesine paralel olarak yeni endüstri alanları meydana geldi. Şeker kamışı tarlalarının yakın olmasından dolayı Ahvaz'da yapılan şeker üretimi<sup>732</sup> buna en iyi örnektir<sup>733</sup>. Yine bunun yanı sıra Fars bölgesinde yapılan meşhur parfüm imalatı ise burada yetişen farklı türlerdeki çiçek ve gül bitkilerinin çokluğundan ileri gelmekteydi. Örneğin Fars bölgesinde bulunan Cur (Firuzabâd) şehri, kırmızı parfüm üretimiyle tanınmaktaydı. Ayrıca Çin'e ihraç edilen ve o bölge halkının en fazla talep ettiği ürünler

<sup>729</sup> Mısırî, *a.g.e.*, s. 237; Benjamin, *a.g.e.*, s. 80; Şâmî, *a.g.e.*, s. 103.

<sup>730</sup> Lombard, *a.g.e.*, s. 46.

<sup>731</sup> Hitti, *a.g.e.*, c. II, s. 538-539; Mez, *a.g.e.*, s. 489-492.

<sup>732</sup> Şeker endüstrisiyle ilgili bilgilerde bu önemli gıda maddesinin en büyük üreticisi olarak İran'ın adı geçmektedir. İran'da imal edilen şeker daha ziyade Sûs, Ahvaz, Kirman ve Deylem gibi, önemli bölge ve şehirlerde yoğunlaşıyordu. Abbasî halifelerine Ahvaz bölgesinden her yıl 30.000 rıtl şeker gönderilmekteydi. Bakır, *Itriyat*, s. 218; Hitti, *a.g.e.*, c. II, s. 539.

<sup>733</sup> Askerî, *a.g.e.*, s. 116.

arasında yer alan gül suyu da yine burada imal edilmekteydi. Öyleki her yıl buradan Bağdat'taki Abbâsî halifesine 30.000 küp, gül suyu gönderilmekteydi<sup>734</sup>.

Tüm bunların yanı sıra Ahvaz ve Fars bölgelerinin, tekstil üretiminde ise ayrı bir önemi vardı<sup>735</sup>. Özellikle Ahvaz bölgesinde bulunan el-Sûs<sup>736</sup> (buradaki zanaat işlerinin geçmişi çok eskiye dayanmaktaydı) ve Tüster şehirleri, altın sırmayla süslenen “damasko” kumaşıyla ve ipekten yapılan perdeleriyle ün salmıştı<sup>737</sup>. Yine Ahvaz bölgesinin önemli şehirlerinden biri olan Basina'da çok nefis yatak ve masa örtüleri imal ediliyor ve üzerine de “Basina'da yapılmıştır” ibaresi yazılıyordu<sup>738</sup>. İpekten yapılan kumaşlar ise Fars bölgesindeki Şiraz'da üretilmekteydi. Şiraz şehri, yollu desenlere sahip yünden mamul paltolu kumaşları ve tül gibi oldukça ince ve işlemeli ipek kadife kumaşları dokuyup üretiyordu. “Tafta” adı verilen bu ipekli kumaşlar özellikle Avrupalı kadınlarca çok beğenildiğinden buraya ihraç edilmekteydi<sup>739</sup>.

Neticede bu tarımsal ve endüstriyel ürünlerin üretimini yapan bu bölge, Siraf'ı kendilerine bir pazarlama merkezi edinmişlerdi. Bu şekilde Siraf, Basra Körfezi'nde, Basra ile birlikte oradaki ticarî faaliyetlerde büyük bir rol oynamıştır. Siraf, Abbâsîler döneminde Basra Körfezi'ndeki ticâretin kalkınmasına ve gelişmesine en iyi örnektir.

<sup>734</sup> Hitti, *a.g.e.*, c. II, s. 539; Askerî, *a.g.e.*, s. 116.

<sup>735</sup> Fars eyaleti her şeyden önce büyük bir dokuma endüstrisi potansiyeline sahipti. Zira burası Sâsânî döneminin eski dokuma geleneklerinin mirasçısı durumunda idi. Özellikle buranın kumaşları, iğne işlemesi, madeni eşya, değerli taş ve inci süslemeleri sanatı ile meşhurdur. Bu şekilde üretilen kumaşlara “Süsencerd” adı verilirdi. Fakat daha sonraları dokuma endüstrisinde Mısır ve Ermenistan'dan bazı yenilikler uygulanmaya başlandı. Zamanla burada Mısır'ın Dabîk şehrinde adını alan “Dabîki” ve Ermenistan'ın Zûrâbi kumaşları taklit edildi. Fars eyaletinin şehirlerinden Erracan'da “Kundekiyye” denilen kumaşlar ve başörtüleri, Siraf ve Deriz'de ketenli dokumalar, Darabicerd, Fûrc ve Cehrem'de çeşitli örtüler, Şiraz'da Berkân ve “Müneyyere” adında ince elbiseler, kaliteli cübbeler, ipekten mamul paltolu kumaşlar, Dibaclar ve Hulleler (Takım elbiseler) üretiliyordu. Fesa şehri ipekli kumaşlar, ince ve zarif elbiseler, başörtüler, süslemeli dokumalar, ibrişim örtüler ve “Şarabiye” denilen mendillerle ün salmıştı. Ayrıca burada çok pahallı ve her yerde bulunmayan altın süslemeli elbiseler imal eden bir atölye bulunuyordu. Bu şehirde aynı zamanda hükümdarlar ve tüccarlar için çok yüksek fiyata satılan yünlü elbiseler, çeşitli ipekliler, kaliteli cibinlikler ve desenli yatak örtüleri bulunmaktaydı. Bu ürünler İslam dünyasının birçok bölgesine ihraç edilmekteydi. Bakır, *Tekstil*, s. 163-164.

<sup>736</sup> Sûs şehrinin, Yahudi bir kadının isteği üzerine Kısra I. Yezdicerd (Sâsânî) tarafından inşa edildiği ifade edilmektedir. Özellikle Roma imparatorluğunun çöküş safhasına girdiği dönemlerde bu imparatorluğun Ermeniyeye eyaletinden, Sâsânî topraklarına yaklaşık 86.000 Yahudi aile göç etmişti. Kısra II. Şapur ise bu göçmen Yahudilerin zanaat ve ticâret tecrübelerinden faydalanabilmek için pek çok Yahudiyi kabul ederek, ülkenin çeşitli yerlerine iskân ettirmiştir. İşte Yahudilerin iskân edildiği ve onların zanaat tecrübelerini (dokuma, kuyumculuk...) nesilden nesile aktardıkları yerleşim yerlerinden biride Sûs şehri olmuştur. Bkz; Tudelalı Benjamin-Ratisbonlu Petachia, *a.g.e.*, s. 109. Huzistan eyaletine bağlı olan Sûs, Irak eyaletinin doğu sınırında yer almaktaydı. Geniş tarım havzasına sahip olduğu kaydedilen bu şehirde, pirinç, şeker kamışı ve kavun gibi tarımsal mamullerin yanı sıra, İslam âleminde Kûfe'de üretilen ipek sarıklar dışında en iyi ipek dokumanın da yapıldığı kaydedilmektedir. Bkz; Makdisî, *a.g.e.*, s. 301-309.

<sup>737</sup> Bu kumaş menşe'i itibarıyla Dimaşk (Şam) şehrinde üretildiğinden, adını oradan almaktadır. Hitti, *a.g.e.*, c. II, s. 531; Bakır, *Tekstil*, s. 128.

<sup>738</sup> Bakır, *a.g.e.*, s. 172.

<sup>739</sup> Bakır, *a.g.e.*, s. 171.

Çünkü Siraf limanı, Ahvaz ve Fars'tan gemiler üzerinde gelen malların durak merkeziydi. Zira deniz dalgalarının bu limanda sakin oluşu nedeniyle gemilerin rahatça yanaşabilmeleri, buradaki ticarî hareketliliği olumlu yönde etkileyen faktörlerin en başında gelmekteydi<sup>740</sup>. Basra Körfezi'ne bakan dağların eteğinde kurulu Siraf'ın ahalisi, bu dağların eteklerinde su depoları yaparak, yağın yağmur sularını burada biriktirmek suretiyle kullanmaktaydılar<sup>741</sup>. Dördüncü Hicrî yüzyılda Basra şehrine meydan okuyarak, Hindistan, Çin ve Doğu Afrika'dan Basra Körfezi'ne gelen malların (ûd, anber, kâfûr, ilaç yapımında kullanılan bitkiler, baharat vs...) ticarî merkezi haline gelen Siraf, III. Hicrî yüzyılın sonlarında Basra Körfezi'nin dünya çapında bir limanı olmuştu. Bütün İran'ın ihracat ve ithalatı neredeyse buradan geçiyordu. Bilhassa Çin için iyi bir liman şehriydi. Yemen'den gelen ve Çin'e gönderilen mallar bile buradan aktarılmaktaydı. Burada alınan gemi ücretleri 300/912 senesi civarında yıllık 250.000 dînar tutmaktaydı. İran'ın en zengin tüccarları olan Siraflılar, zenginliklerini bilhassa, çok kıymetli meşe kerestesi kullanmak suretiyle yaptıkları yüksek, çok katlı evlerinde gösteriyorlardı. Siraflı bir tüccar, kendi evi için ortalama 30.000 dînar sarfetmişti. Siraflılar giyimde ise göze çarpar derecede sade idiler. Öyle ki dört milyon hatta daha fazla dînara sahip olupta giyinişte kendi adamlarından farksız olan zengin kişilere Siraf'ta rastlamanın mümkün olduğu söylenmektedir. Siraf'ın ticarî sahada işgal ettiği bu mevki, onların kullandığı Farsça'nın, Hindistan ve Doğu Asya'ya giden müslüman tüccarların ana lisanı olmasına yol açmıştır<sup>742</sup>.

Siraflıların zenginliklerine dair en çarpıcı örneği ise İbn Havkal bize nakletmektedir. İbn Havkal, başka hiçbir yerde rastlamadığı yaklaşık üç milyon dînarlık servetin sahibi, Siraflı tacir Ebu Bekr Ahmet b. Ömer es-Sirafî ile aralarında geçen diyalogu anlattıktan sonra, onun zenginliğini ve cömertliğini övmektedir. Zira Doğu Afrika ve Çin taraflarında hareket eden birçok gemiye sahip bu kişi, malının yaklaşık 3/1'i kadar olan dokuz yüz bin dînarı, fakirlere dağıtmasıyla tanınmaktaydı<sup>743</sup>.

Nitekim Basra Körfezi'ndeki bu liman şehrinin tüccarları, Hindistan, Çin ve Doğu Afrika arasında yaptıkları yolculuklarda göstermiş oldukları cesaretleri ve fedakârlıkları ile bilindiler. Öyle ki bu tüccar topluluğu, körfez ticâretini

<sup>740</sup> Hamevî, *a.g.e*, c. II, s. 294-295.

<sup>741</sup> Wilson, *a.g.e*, s. 92.

<sup>742</sup> Mez, *a.g.e*, s. 576-577; İstahrî, *Mesâlik*, s. 84, 92, 138 vd.

<sup>743</sup> İbn Havkal, *a.g.e*, s. 254-255; Mez, *a.g.e*, s. 577.

canlandırdıkları gibi Abbasîler döneminde bu liman şehrini diğer liman şehirlerinden de üstün hale getirmeyi başardılar<sup>744</sup>.

#### 1.4.7. Cezire-i Kays

Hicrî dördüncü (M.10 ) yüzyılda ticarî öneminden büyük bir pay kaybeden Sıraftan sonra ticâret merkezinin ağırlığı, bu kez Basra Körfezi'nin doğu sahilinde bulunan Cezire-i Kays'a intikal etti. Hindistan'dan ve diğer adalardan mallarıyla gelen tüccarlar bu adaya inerlerdi. Bundan başka Şinar (Irak/Sinear), Yemen ve İran'dan gelen tüccarlar, ipeğin her çeşidini, erguvani, keten, pamuk, kenevir (kendir), buğday, arpa, tütün, pirinç, mısır, çavdar vs. hububat ve bakla türünden olan birçok ticâret malını buraya getirerek Hindistan'dan gelen baharat tüccarlarıyla alış verişini gerçekleştirmekteydiler. Herhangi bir zirai faaliyetle uğraşmayan ada halkının birçoğu, buraya gelen büyük tüccar toplulukları arasında aracılık (simsarlık) ve rehberlik hizmeti görerek geçimlerini sağlıyorlardı<sup>745</sup>. Fars'tan ve Hindistan'dan gelen kokulu bitkiler ve baharat gemilerinin iskelesi olan Kays Adası, özellikle Basra Körfezi'nde en kaliteli incilerin çıkarıldığı yerlerin başında geliyordu<sup>746</sup>. Milâdî on ikinci asrın sonlarına gelindiğinde Kays adası ticarî üstünlüğünü Hürmüz adasına kaptırdı<sup>747</sup>. Arap coğrafyacilar genellikle eserlerinin önsözünde Hürmüz hakkında bilgi verirken, etrafında daha birçok küçük adacığın bulunduğu Kays adası hakkında da bilgi verirler<sup>748</sup>.

#### 1.4.8. Hürmüz

Umman körfezi ile Basra Körfezi arasında ve Fars sahilleri üzerinde bulunan Hürmüz<sup>749</sup> önemli bir ticarî merkez olarak kurulmuştu. Bu şehrin kurulmasını en çok

<sup>744</sup> Askerî, *a.g.e.*, s. 120.

<sup>745</sup> Tudelalı Benjamin, *a.g.e.*, s. 80; Mısrî, *a.g.e.*, s. 239.

<sup>746</sup> Yâkût, *a.g.e.*, c. III, s. 294 vd. ; İstahrî, *Mesâlik*, s. 99; İbn Havkal, *a.g.e.*, s. 254-255; Kazvîni, *Âsâr*, s. 43; İbn Batuta, *a.g.e.*, s. 189; Bakır, *Toprak Ma'mulleri*, s. 114 vd.

<sup>747</sup> Mısrî, *a.g.e.*, s. 239.

<sup>748</sup> Şâmî, *a.g.m.*, s. 104;

<sup>749</sup> Günümüzdeki Hürmüz; Umman denizini Basra Körfezi'ne bağlayan Hürmüz boğazı'nın kuzeyinde, İran kıyılarının 6 km. açığında ve liman şehri Benderabbas'ın 16 km. güneydoğusunda bulunan 37 kilometre kare yüzölçümüne sahip küçük ve kayalık bir adadır. Arazisinin tarıma uygun olmaması ve çok sıcak, nemli havasının insanlara iyi gelmemesi yüzünden yaşamaya pek elverişli değildir. Önemi tarihi Basra Körfezi-Hindistan denizi ticâreti yolu üzerinde bulunmasından ve stratejik konumundan alır. XIV. yüzyılın başlarına kadar kaynaklarda adı geçen Hürmüz burası değil, Hürmüz boğazının doğu sahillerinde Minâb nehrinin denize döküldüğü yerdeki koyun ağzında bulunan Hürmüz limanıdır. Fars bölgesinin merkezi olan ve Kirman, Sistan ve Horasan'ın denize açılan kapılarını teşkil eden bu önemli şehrin ahalişi Moğol akınları sırasında hükümdarları tarafından boğazın kuzeyinde yer alan Cerûn adasına nakledilmiş

tetikleyen husus ise Abbasîlerin Kirman bölgesine gösterdikleri ilgiydi. Öyle ki Kirman'ın liman şehri Hürmüz'dü<sup>750</sup>. Hürmüz topraklarının ziraate elverişli ve zengin olmasından dolayı, burası Cennetu'l-Faris olarak adlandırılıyordu. Buradaki topraklar Hububat, meyve ve sebze üretiminde önemli bir rol oynayıp, Hürmüz'e bir ayrıcalık kazandırmıştı. Tüm bunların yanı sıra Hürmüz'ü asıl değerli kılan ise Sind, Faris ve Kirman şehirlerinden gelen ticarî ürünlerin toplanma merkezi olmasıydı<sup>751</sup>.

Eski çağ batı kaynaklarında adına Harmuza ve Hermupolis şekillerinde rastlanan ve Sâsânî hükümdarı I. Erdeşir (226-240) tarafından kurulduğu ileri sürülen eski Hürmüz'ün tarihçesinin milat öncesi yıllara uzandığı tahmin edilmektedir<sup>752</sup>. Şehir asıl şöhretini, Müslümanlar tarafından fethedildikten sonra ve özellikle de bölgeyi yöneten küçük bir sultanlık haline geldikten sonra kazandı. En parlak dönemini ise XI. yüzyılda yaşadı<sup>753</sup>. Miladî 671/1272 ve 692/1293 yıllarında burayı iki defa ziyaret Marco Polo, bu limandan Çin'e özellikle at ihraç edildiğini ve buranın baharat, inci, altından elbiseler, fildişi ve Hindistan'dan getirilmiş diğer malları satan tüccarlarla dolu olduğunu yazmaktadır<sup>754</sup>. Hürmüz'ün Cerûn adasına taşınmasından otuz yıl sonra bölgeye gelen İbn Batuta ise yeni Hürmüz'ü geniş, güzel, faal ve her çeşit yiyecek-giyecek ürünleriyle dolu bir ticâret şehri olarak tanımlamaktadır<sup>755</sup>.

Hürmüz özellikle ticarî kalkınma faaliyetleri bakımından, Abbasîler döneminde altın çağını yaşadı. Öyle ki bu liman şehri, doğu ticâretinde gözü olan bütün toplumların ve fertlerin en gözde yeri oldu<sup>756</sup>. Bender Abbas yönündeki Basra Körfezi'nin doğusuna doğru uzanan köprünün başındaki sahil kıyısı üzerinde bulunan Hürmüz şehri, körfezin güney girişine hâkim olduğundan stratejik bir öneme sahipti. Hürmüz'ün karşısında bulunan Cerûn adasını Hicrî IV./X. yüzyılın ortalarında ziyaret eden Makdisî, burayı

---

ve burada kurulan liman şehrine yeni Hürmüz adı verilmiştir. Böylece günümüzde harebelerine Minâb şehrinin 80 km. uzağında rastlanan eski Hürmüz'ün yerini alan yeni Hürmüz limanı, kısa sürede yine Basra Körfezi- Hindistan deniz ticâret yolunun kilit taşı durumuna gelmiş ve önemini XVII. yüzyıla kadar korumuştur. Bkz; Mustafa L. Bilge; "Hürmüz", *DİA*, c. XVIII, İstanbul, 1998, s. 497. Ayrıca bkz; Lombard, *a.g.e.*, s. 45.

<sup>750</sup> İbn Havkal, *a.g.e.*, s. 269; İstahrî, *a.g.e.*, s. 98; Mez, *a.g.e.*, s. 577.

<sup>751</sup> İstahrî, *a.g.e.*, s. 99; İbn Batuta, *a.g.e.*, s. 186; Askerî, *a.g.e.*, s. 120

<sup>752</sup> Büyük İskender'in İran ve Hindistan bölgelerine doğru sefere çıkmasının ardından, onun donanma komutanlarından olan Nearchus, Hindistan ve Hind Okyanusu sahillerine yaptığı keşif gezisinin ardından, Basra Körfezi'nin doğu sahilinde konaklayarak bu bölgeye Hürmüz'ya (M.ö 325) adını vermişti. Wilson, *Persian Gulf*, s. 36-38; Mustafa L. Bilge; "Hürmüz", *İA* c. XVIII, s. 497.

<sup>753</sup> Lombard, *a.g.e.*, s. 45.

<sup>754</sup> Marco Polo, *Doğu ve Batı Kaynaklarında Çin Seyahati* (trc. Hande Loddi), İstanbul, 2003, s. 52.

<sup>755</sup> İbn Batuta, *a.g.e.*, s. 186; Mustafa L. Bilge; "Hürmüz", c. XVIII, s. 497.

<sup>756</sup> Mutevelli, *a. g. e.*, s. 212-226; Wilson, *a.g.e.*, s. 36-38; Kal'aci, *a.g.e.*, s. 807.



güzel bir şekilde tasvir etmektedir<sup>757</sup>. Yine burada yaşayanların çoğunluğunun Arap, bazılarının ise Farisî olduğu ve kendi dillerini konuştukları ancak hepsinin Müslüman olduğu belirtilmektedir. Ayrıca tüccarlarının büyük bir kısmının oldukça zengin ve pek çok gemiye sahip olduğu söylenilmektedir. Bu tüccarlardan biri olan Hasan b. Abbas'ın gemileri, Çin ve Hind memleketlerinin en ücra köşesine kadar sefere çıkmaktaydı. Hürmüz limanındaki caddelerin bir kısmı, mal ve ticâret eşyalarını değiş-tokuş etmek için, diğer bir kısmı ise buraya gelen malların Iraklılara, Farslılara ve Horasanlılara götürülmesi üzere tanzim edilmişti<sup>758</sup>.

Hürmüz konumu itibariyle ticarî bir şehir olduğu kadar aynı zamanda bir sanayi şehri idi. Bunda ise coğrafi şartların büyük bir payı vardı. Çünkü Hürmüz topraklarının büyük bir kısmı tuzlu<sup>759</sup> (çorak) araziden oluşmaktaydı. Hürmüzlüler bu topraktan çeşitli süs eşyaları ve üzerine lamba konan eşyalar yapmaktaydılar. Hürmüzlülerin yemekleri ise balık ve Basra ile Umman'dan getirilen kuru hurmadan oluşmaktaydı. Onlar bu yiyeceklere Meliklerin yemeği manasında olan “*Mahi Lût Badişahi*” adını vermekteydiler<sup>760</sup>.

Kirman bölgesi Abbasîler döneminde tarım ve sanayi alanında büyük bir ilerleme kaydederek, tüm şehir ve semtlerindeki hâsılatlarını Hürmüz'e göndererek pazarlamaktaydı. Kirman bölgesinin Fârs ve Basra ile aynı seviyeye gelmesini ise Makdisî şu şekilde açıklamaktadır: “*Hürmüz, yapı olarak Fârsa, imkânları açısından ise Basra'ya benzemektedir. Deniz burda sakin olması; soğuşun, sıcakın, cevizin ve hurmanın burada bulunmasına imkân sağlamıştır*”. Makdisî, Hürmüz'ün arka planında bulunan ve buradaki ticarî kalkınmayı tetikleyen Nermaser adlı bölgeyi ise şöyle tasvir etmektedir; “*Bu bölgenin çok zengin bir deposu ve ilginç insanları vardır. Sarayları görkemli ve şık, tüccarları ise oldukça zengin ve büyüktür. Ayrıca burası Umman'dan gelen eşyalarla Kirman'dan gelen hurmaların toplandığı bir merkezdir*”<sup>761</sup>.

Kirman şehirleri, el-Ahvaz ve Faris'te üretilen benzer kumaşları imal etmekteydiler. Ancak Kirman, yuka elbise ve “*Taylesan*” (kış aylarında soğuktan

<sup>757</sup> Makdisî, *a.g.e.*, s. 338 vd.

<sup>758</sup> Makdisî, *a.g.e.*, s. 338 vd; İbn Havkal, *a.g.e.*, s. 55; İbn Batuta, *a.g.e.*, s. 186; Şâmî, *a.g.m.*, s. 103.

<sup>759</sup> XII. Yüzyıl İslam dünyasında “el-Enderâ-nî” adıyla şöhret kazanan kaya tuzu, Sedûm topraklarında yer alan Lut gölü, Ermenistan, Hürmüz adası ve Endülüs'ün Serrakusta ilindeki ocaklardan çıkarılıyordu. Hürmüz adasında yer alan Cerevn şehri yakınlarında bulunan dağlardan elde edilen tuzlardan, buradaki sanatkârlar süslü mutfak eşyaları ve aydınlatmada kullanılan çeşitli mumluklar imal ediyorlardı. Bakır, *Madencilik*, s. 162.

<sup>760</sup> Şâmî, *a.g.m.*, s. 103; İbn Batuta, *a.g.e.*, s. 186.

<sup>761</sup> Makdisî, *a.g.e.*, s. 338 vd.

korunmak için baş ve omuzları saran bir örtü çeşidi) üretiminde el-Ahvaz ve Fârs'ı geçmişti. Kirman'da bulunan dokuma atölyeleri yün, devetüyü ve keçi kılı gibi hammaddelere dayanıyordu. Burada Fârs eyaletinin yakınındaki büyük şehirlerde yaygın olan Çin ve Hindistan uslubu uygulanıyor ve dokumalar nakışlı ağaç kalıplar kullanılarak imal ediliyordu. Kirman eyaletine bağlı şehirler pamuklu kumaş üretiminde de bir hayli ilerlemişlerdi. Örneğin; buradaki Bemm şehri bayındır bir vilayet idi. Buranın bol mahsulleri ve imal edilen eşyaları arasında ipekli ve kıymetli kumaşlar da yer alıyordu. Ayrıca bu şehirde kaliteli, ince dayanıklı ve güzel pamuklu elbiseler üretilir ve diğer bölgelere ihraç edilirdi. Yine burada çok nefis "Taylesan" denilen ince kumaşlar imal edilerek, her biri otuz dînara satılırdı. Bu ürünler genellikle Horasan, Irak ve Mısır'da piyasaya sürülürdü. Keza ince pamuklu dokumalardan mamul sarıklar ve mendiller de buranın önemli ürünlerinden olup, Horasan, Irak ve Mısır halkı bunlara büyük rağbet göstermekteydiler. Bemm şehrinde imal edilen elbiseler, Yemen'in Aden ve San'a şehirlerinde üretilen elbiseler gibi çok dayanıklı olduğundan 5-20 yıl kadar veya daha fazla giymek mümkün olmaktadır ve bunlar hükümdarlar tarafından itina ile biriktirilir ve sonra da kullanılırdı<sup>762</sup>.

Hürmüz'de ki ticarî kalkınmada rol oynayan bir diğer etken ise Fâris bölgesinden gelen ürünlerin kabilelerle buraya gelip, oradan ise gemilerle diğer bölgelere dağıtılmasıydı. Son olarak İbn Havkal Hürmüz'den bahsederken şu bilgilere yer vermektedir; "*Hürmüz, deniz üzerinde bir liman şehri ve pazarlama merkezi olup, Kirman ticâretinin toplandığı yerdir. Orada normal insanların oturduğu meskenler az görülür. Çünkü buradaki insanların birçoğu ticâretle uğraşmaktaydı*"<sup>763</sup>. Liman yakınlarındaki meskenlerin daha çok tüccarlara ait olup, yerli halkın ise iç kesimlerde yerleşmiş olmasının nedeni ise sahil kesiminin sıcak olmasıydı. Ancak şu var ki Hürmüz'de havanın sıcak olması, buranın ticarî hareketliliğine herhangi bir aksi tesir yapmadığı gibi onun değerinden de birşey kaybettirmemiştir. Basra Körfezi'ne giren yâ da çıkan bütün gemiler, Hürmüz'de her türlü tarımsal ve ticarî ürünü birarada bulabildiklerinden, ihtiyaçları olan tüm ürünleri temin edip ambarlarını rahatlıkla doldurabilmekteydiler<sup>764</sup>.

<sup>762</sup> Bakır, *Tekstil*, s. 162. Ayrıca bkz; Makdisî, *a.g.e.*, s. 337.

<sup>763</sup> İbn Havkal, *a.g.e.*, s. 270.

<sup>764</sup> Askerî, *a.g.e.*, s. 122.

### 1.4.9. Suhâr

İslam'ın ilk yüzyıllarında, Basra Körfezi'ndeki Umman'ın, dünya ticâret devresinde önemli bir yere sahip olan liman şehirleri çok farklı ve çeşitlidir. Bunlar doğu yönünde körfezin tüm sahilleri ve güney yönünde de Basra Körfezi kıyıları boyunca uzanır<sup>765</sup>. Umman'ın kuzeydoğusunda bulunan ve ana sahili olan Suhâr, İslam öncesi dönemden beri, körfez ticâreti tarihinde çok önemli bir role sahip olmuştur<sup>766</sup>. Örneğin Sâsânîlerin en önemli merkezlerinden biri olan Suhâr, o dönemde askerî bir üs olarak kullanılmaktaydı<sup>767</sup>. İslami dönemde bu şehir, hicretin 8./629 yılından itibaren, yani Resullullah'ın (s. a. v) Amr b. el-As ve Ebu Zeyd el-Ansârîyi, Umman'ın hâkimleri olan Abd b. el-Cülendî ve kardeşi Ceyfer'e gönderdiği yılda zikredilmeye başlar<sup>768</sup>. Daha sonra Umman hızlı bir şekilde gelişme gösterdi ve Uzakdoğu ile Doğu Afrika arasında yapılan ticâretin canlanmasıyla, uzak boyutlu ticâret ilişkilerinde hassas bir ticarî merkez olma imkânını kazandı. Neticede Fars, Çin ve Hindistan'dan gelen ticarî mallar için bir depo görevini üstlendi<sup>769</sup>. Basra'nın, Basra Körfezi'nde önemli iktisadî bir merkez haline dönüşmesine rağmen, bu olay, Sûhar'ın o dönemdeki uluslararası ticarî ilişkilerdeki merkezine herhangi bir etki yapmadı. Aksine o, Umman'da en önemli liman ve Basra Körfezi bölgesinde de en güzel şehir konumuna geldi. Burası Hindistan, Çin ve Doğu Afrika'dan, Basra Körfezine gelen gemilerin seyri için en yakın Arap liman şehirlerinden idi<sup>770</sup>.

Coğrafyacıların birçoğu Suhâr'ın ticarî canlılığı ve mamurluğu hakkında övgüyle bahsederek Basra Körfezi coğrafyasında ona ayrı bir yer atfetmektedirler. İbn Havkal; “*Umman'ın kasabası Suhâr'dır. Bu şehir, deniz üzerinde olup, çokluğundan sayılmayacak kadar tüccar ve ticârete sahiptir. Aynı zamanda o, Umman'daki en bayındır ve bol mala sahip olan şehirdir. Belki de, bütün İslam memleketleri arasında Fars denizi kıyısında, bayındırlık ve mal çokluğu yönünden Suhâr'dan başka bir şehir yoktur...*” demektedir<sup>771</sup>. İstahrî ise Suhâr'daki ticarî canlılığı överek burada her türlü ticâret malının yüklenip, boşaltıldığından ve gemilerin sürekli buraya yanaştığından

<sup>765</sup> Cünhanî, *a.g.m*, s. 699.

<sup>766</sup> Abdurrahman Anî, *a.g.e*, s. 79.

<sup>767</sup> Şakir, *a.g.e*, s. 61.

<sup>768</sup> Wilson, *Persian Gulf*, s. 78-79; Belâzûri, *Fütûh*, 112; Cünhanî, *a.g.m*, s. 699.

<sup>769</sup> Seraî, *Alâkatu'l Hadâriye*, s. 50.

<sup>770</sup> Cünhanî, *a.g.m*, s. 699; Abdurrahman Anî, *a.g.e*, s. 80-81.

<sup>771</sup> İbn Havkal, *a.g.e*, s. 44; Makdisî, *Ahsenü't-tekâsîm*, s. 92-93; Mes'ûdî, *Mürûc*, c. I, s. 108; Mes'ûdî, *et-Tenbih*, s. 218; Bekrî, *Mesâlik*, s. 217; Hamevî, *Mu'cem*, c. III, s. 369.

bahsetmektedir. Ayrıca O, bu yüzden Suhâr'ın, zamanla maddi ve medeni cihetten oldukça gelişerek kendi dönemindeki en görkemli şehir olduğunu söylemektedir<sup>772</sup>.

Arap Yarımadası'nın doğu kısmında ve özellikle bu merkezdeki ekonomik kalkınmada en önemli pay, hiç şüphesiz Suhâr halkına aittir. Öyle ki onlar, tıpkı Basra ve Sıraflıların yaptığı gibi güzel binalar inşa ederek burayı mamur hale getirdiler. Makdisî bunun üzerinde durarak şöyle demektedir; “*Suhâr; Umman'ın bir kasabasıdır, Çin denizi üzerinde ondan daha bayındır, bol nüfuslu, güzel, şirin, nezih, bolluğa, tüccara ve meyvelere sahip bir şehir yoktur. Zebid ve San'a'dan daha iyi yolları vardır. Burada acayip çarşılar bulunur ve burası deniz üzerinde zarif bir şehir görünümündedir. Evleri çok yüksektir, tuğla ve Hind meşesinden yapılmıştır. Camii ise, deniz üzerinde çarşıların bittiği yerde olup, güzel, uzun bir minaresi vardır. Onların ayrıca tatlı su kuyuları ve tatlı kanalları bulunmaktadır. Onlar her şey konusunda bolluk, bereket ve zenginlik içindedirler. Burası Çin'in dehlizi, Doğu ve Irak'ın deposu ve Yemen'in kurtarıcısı konumundadır*”<sup>773</sup>.

İbn Batuta ise Umman'ın nüfusundan ve ziraatından bahsederken, orada bulunan ve kendisinden beyaz damlalar halinde zamp akan ince yapraklı kendir ağaçlarından, balık kemiklerinden yapılmış olan ve tavanları deve derisiyle örtülmüş olan yüksek evlerden, güzel sokaklardan ve tertemiz olan büyük mescitlerden bahsetmekte ve ayrıca buranın halkının İbadiye mezhebinden olduklarını zikretmektedir<sup>774</sup>.

Körfezdeki diğer liman şehirleriyle birtakım benzerlikler gösteren Suhâr, Arap Yarımadası'nın güneyinden gelen gemilerin buluştuğu noktaydı. Ayrıca yukarıda da zikrettiğimiz üzere, tatlı su kaynaklarına ve bolca ürüne sahip olan bu şehir, uzun yolculuklara çıkacak olan gemilerin tatlı su ve gıda ihtiyaçlarını temin ettikleri önemli bir merkezdi<sup>775</sup>. Zira Arap Yarımadası'nın güneyine yönelen gemiler, Suhâr'da ambarlarını Irak ve Fars bölgesinin mallarıyla doldurmaktaydılar. İbn Havkal, Suhâr'ın Umman ekonomisini kalkındırmada ve Basra Körfezi ticaretini canlandırmada oynadığı role dikkat çekerek şu bilgiyi vermektedir; “*Umman birer bağımsız bölgeler halinde, insanları her tarafa yayılmış; hurma, muz, nar ve kiraz gibi meyvelerin bol olduğu bir yerdir. Umman'ın en önemli yerleşim yeri olan Suhâr, bayındırlık ve bol mala sahip*

<sup>772</sup> İstahrî, *a.g.e.*, s. 27-28.

<sup>773</sup> Makdisî, *a.g.e.*, s. 94.

<sup>774</sup> İbn Batuta, *a.g.e.*, s. 266-267.

<sup>775</sup> Ebu Zeyd es-Sırafî, *Rihletu'l Sırafî ile'l Hind ve's Sin*, Bağdat, 1961, s. 35.

*olması bakımından buradaki en zengin şehirdir. Basra Körfezi'nde yapısı ve parası bakımından Suhâr gibi zengin bir şehir görülmemiştir*<sup>776</sup>.

Umman'ın bu ticarî merkezi, adını Abbasîler döneminde sıkça duyurmaya başlamıştır. Çünkü Basra Körfezi'ne gelen bütün gemilerin ortak liman şehri burasıydı. Uzakdoğuda bulunan Hindistan ve Çin gibi ülkelere gidecek olan gemilerin başlangıç noktası olan Suhâr<sup>777</sup>, aynı zamanda Doğu Afrika'ya<sup>778</sup> gidecek olan gemilerinde demir aldıkları limandı<sup>779</sup>.

Hicrî VI./XII. yüzyıldan itibaren Sûhar şehrinin ticarî rolü azalmaya başladı ve Aden lehine olarak Uzakdoğu ile olan ilişkileri de zayıfladı. Bu durum söylenenlere göre - Suhâr, Umman'ın en eski ve eskiden ve bu zamanda en çok mala sahip şehridir. Her yıl sayılarını saymanın mümkün olmadığı miktarda tüccar onu ziyaret eder. Aynı zamanda Yemen'in bütün eşyaları ona getirilir ve ondan çeşitli ticâret malları gönderilir. Halkının durumu çok iyidir. Burada hurma ağaçları, muz, nar ve bol miktarda tatlı yemiş bulunmaktadır. Eskiden ondan Çin gemileri kalkardı. Fakat bu kesildi. Zira Kays adası adası hâkimi, bir donanma inşa ederek Yemen'in sahil bölgelerine saldırı düzenledi ve böylece o turistler ile tüccarlara zarar verdi. Kimsenin elinde mal bırakmadı, memleketi zaafa uğrattı ve sonunda Umman'dan yolculuk kesildi. Neticede bu iş Aden'e intikal etti.- şehrin hayatındaki bir dönüşümden kaynaklandı<sup>780</sup>.

Abbasîler, Basra Körfezi'ni bir halka şeklinde kuşatan ticarî yol ağının korunması ve gelişmesi için büyük gayret sarfettiler. Bu gibi merkezlerin en önemli ortak noktaları ise, sahil ardındaki bölgelerin birer tarım ve sanayi bölgesi olmasıydı<sup>781</sup>.

#### **1.4.10. Maskat**

Arabistan'ın doğu sahilinde, Umman ülkesinin (Umman Körfezi kıyısı) sonunda<sup>782</sup> yer alan Maskat liman şehri, 36° 51' kuzey enlemi 34° 16' doğu boylamları arasında yer almaktadır. Aden ile Basra Körfezi arasında büyük gemilerin sokulabileceği tek liman olan Maskat'ın, asıl ehemmiyeti onun Basra Körfezi girişine hâkim bir konumda olmasından ileri geliyordu. Yaklaşık 2 km. uzunluğunda 1 km.

<sup>776</sup> İbn Havkal, *a.g.e*, s. 44.

<sup>777</sup> Abdurrahman Anî, *a.g.e*, s. 80.

<sup>778</sup> Houranî, *a. g. e*, s. 208.

<sup>779</sup> Muetevelli, *a.g.e*, s. 309.

<sup>780</sup> Cünhanî, *a.g.m*, s. 700-701.

<sup>781</sup> Askerî, *a.g.e*, s. 123-124.

<sup>782</sup> Hemedanî, *Muhtasar*, s. 11.

genişliğinde olan bu liman, at nalı şeklindeki bir koyun içerisinde yer alır ve etrafı dağlar tarafından kuşatıldığı için rüzgârlardan korunmaktadır<sup>783</sup>.

İslam öncesi dönemde Arap panayırlarına gelen tüccarların uğradıkları liman şehirlerinden biri olan Maskat<sup>784</sup>, aynı zamanda Ön Asya memleketleri arasında yapılan ticarî münasebetlerde de önemli bir merkezdi ve eski dönemlerde Himyerli muhacirler tarafından tesis edilmişti<sup>785</sup>. Özellikle Kuzeyden gelip Hicaz'daki Ukaz Panayırına gidecek olan tüccar kabileleri; Basra Körfezi, Suhâr, Maskat, Debâ<sup>786</sup> ve Şihr üzerinden, Arabistan Yarımadası'nın güney sahilini takip ederek Aden ve San'a yönünde ilerleyip, Hicaz'a ulaşmaktaydılar<sup>787</sup>. Öte taraftan Maskat, Kızıldeniz'den Basra Körfezi'ne doğru uzanan yolun da durak noktalarından biriydi. Mekke'den geçip Arap Yarımadası'nın tam ortasında ikiye ayrılan bu yol, bir taraftan kuzeydoğuya yönelip Şattu'l-Arab'a ulaşıyor, diğer taraftan ise güneydoğuya yönelip, Dubâi, Maskat ve Zufâr'a<sup>788</sup> uğrayarak Basra Körfezi boyunca devam ediyordu<sup>789</sup>.

Coğrafi konumu itibariyle Umman'ın; Hindistan'ın kuzeyden güneye doğru uzanan batı sahillerine yakın oluşu, Umman'a ayrı bir değer katıyor ve özellikle buradaki limanları oldukça önemli kılıyordu. Çünkü Basra Körfezi'nden, Hindistan'a gidecek olan ticâret gemileri daha çok Umman'daki (Maskat-Suhâr) liman şehirlerinden hareket ediyorlardı<sup>790</sup>. Basra Körfezi'nden, Hindistan ve Çin'e uzanan deniz yolu üzerinde ticâret gemileri düzenli olarak birçok limana uğramaktaydılar. Özellikle Deybul, Cambay, Tana (Thana), Seymur (Chaul) ve Khûlam (Quilon) gibi limanlara gidecek olan gemilerin hareket üssü Maskat'tı. Gemiler Maskat'tan (Muskat) doğrudan Khûlam'a gelir, daha sonra rüzgârın yardımıyla denizi geçerlerdi. Hindistan'ın batı sahilinde bulunan Khûlam limanı, Çin ile Hind arasında ve Arap ülkeleriyle diğer bölgeler arasında ticarî anlamda önemli bir noktaydı. Özellikle Hindistan ve Maskat tarafından gelen gemiler burada bir araya geliyorlardı. Daha sonra gemiler Hindistan'ın

<sup>783</sup> Adolf Grohman, "Maskat", *İA*, c. VII, İstanbul, 1977, s. 348; Abdurrahman Anî, *a.g.e.*, s. 163.

<sup>784</sup> Utku, *a.g.e.*, s. 303.

<sup>785</sup> Grohman, "Maskat", *İA*, c. VII, s. 348- 352.

<sup>786</sup> Umman Körfezi üzerinde bulunan Debâ, özellikle İslam öncesi dönemde önemli bir ticâret merkeziydi. Tarihçilerin Umman'ın kasabası olarak nitelendirdiği Debâ'da Recep ayının son günü kurulan panayıra, batıdan olduğu kadar, Sind, Hind ve Çin'den de çok sayıda tacir gelmekteydi. Hamevî, *a.g.e.*, c. II, s. 543; Makdisî, *a.g.e.*, s. 93; Hamidullah, *İslam Peygamberi*, c. II, s. 945-946; Abdülkerim Ânî, *a.g.e.*, s. 31.

<sup>787</sup> Utku, *a.g.e.*, s. 303.

<sup>788</sup> Yemen'in Hind Okyanusu sahilindeki liman şehirlerindedir. eş-Şihr'e bağlı olan ve Mirbât şehrine beş fersah uzaklıkta yer alan bu şehrin dağlarında yetişen bir ağaçtan, dünyada bir eşine rastlanmayan lübbân zamkı elde edilmektedir. Hamevî, *a.g.e.*, c. IV, s. 68.

<sup>789</sup> Ahmet Çelebi, "et-Tarihu'l-İslâmî ve Hadaratü'l-İslâmîyye", *D.G.B.İ.T.*, İstanbul, 1992, c. I, s. 141.

<sup>790</sup> Abdurrahman Anî, *a.g.e.*, s. 163.

Güneydoğu sahilinde bulunan Negapatam'da (Nagapattinam) demir atarak, kendilerini Çin'e veya Bengal Körfezi'nin kuzeyine götürececek rüzgârları beklerlerdi<sup>791</sup>. Çin'e veya Hindistan'a gitmeyi hedefleyen gemiler özellikle körfez rüzgârlarının henüz daha şiddetlenmediği Eylül veya Ekim ayında Maskat limanından hareket edip Khûlam limanına gitmeye özen gösteriyorlardı<sup>792</sup>. Tıpkı Uzakdoğu'ya yönelen gemilerde olduğu gibi, Basra Körfezi'nden Doğu Afrika sahillerine gidecek olan gemiler de, tatlı su ihtiyaçlarını<sup>793</sup> Maskat'ta karşıladıktan sonra, Arap Yarımadası'nın güneyindeki Aden limanına doğru yola koyulmaktaydılar<sup>794</sup>.

Makdisî, binaları ile bembeyaz bir görünüşü olan<sup>795</sup> Maskat şehrini tasvir ederken, buranın Yemen gemileri için ilk durak yeri ve meyvası bol güzel bir şehir olduğunu kaydetmektedir<sup>796</sup>. Fakih el-Hemedanî ise, Maskat'ın Siraf'a 200 fersah mesâfede olduğunu ve Hindistan taraflarına gidecek gemilerin burada su ihtiyaçlarını karşılayarak Çin gemilerinin 1000 dirhem, diğerlerinin ise 10-20 dînar arası para ödediklerini belirtmektedir<sup>797</sup>.

Halife el-Mansûr'un Kızıldeniz üzerinden geçen deniz ticâret yolunu, Basra Körfezi ve Irak bölgesine çekerek yeni bir ticâret güzergâhı oluşturma yolunda sarfettiği çabalar sonucu yıldızı parlayan limanlardan olan Maskat, Bağdat'ın başkent olarak seçilip gelişmesi ile birlikte daha da canlanmaya başladı<sup>798</sup>. Faal bir pamuklu ve ipekli dokuma sanayii merkezi durumunda olan Maskat'ta, ticarî faaliyetlerin fazlaştığı dönemlerde nüfus 10.000'i bulmaktaydı. Nüfusun ekseriyetini ise Araplar'ın yanı sıra Farslılar, Hindûlar, Pakistanlı müslümanlar ve az sayıda olmak üzere Avrupalılar teşkil ediyordu. Bilhassa Hindliler tarafından yapılan altın ve gümüş işlemeli kılıç ve hançerleri ile meşhur olan bu liman şehri, çarşı ve pazarlarındaki ürün çeşitliliği ile göz doldurmaktaydı<sup>799</sup>. Maskat limanına gelen ürünler arasında özellikle silah ve cephaneye, zahire, boya, kıymetli maden, inci, çeşitli gıda maddesi, mensûcât, tütün, inşa malzemesi, cam ve porselen, demir mâmulatı, itriyat ve sabun yer almaktaydı<sup>800</sup>. Körfez

<sup>791</sup> Maqbul Ahmed, "Hindistan", *DİA*, c. XVIII, s. 73-74; Hemedanî, *a.g.e.*, s. 11.

<sup>792</sup> Sirafî, *a.g.e.*, 34-35; Hemedanî, *a.g.e.*, s. 11-12; Bekr, *a.g.e.*, s. 208-220.

<sup>793</sup> Sirafî, *a.g.e.*, s. 35; Hemedanî, *a.g.e.*, s. 11; Houranî, *a. g. e.*, s. 208; Şâmî, *a.g.m.*, s. 111.

<sup>794</sup> Sirafî, *a.g.e.*, s. 136-137.

<sup>795</sup> Grohman, "Maskat", *İA*, c. VII, s. 348.

<sup>796</sup> Makdisî, *a.g.e.*, s. 93 vd.

<sup>797</sup> Hemedani, *a.g.e.*, s. 11.

<sup>798</sup> Ya'kûbî, *Ülkeler Kitabı*, s.17; Taberî, *a.g.e.*, c. IX, s. 207.

<sup>799</sup> Grohman, "Maskat", *İA*, c. VII, s. 348.

<sup>800</sup> Hemedani, *Muhtasar*, s. 11-12; Grohman, "Maskat", *İA*, c. VII, s. 348.

tacirlerinin ihraç ettiği ürünler arasında ise deve, at ve merkep gibi canlı hayvanlar, hububat, kuru ve tuzlanmış balık, hurma, limon ve nar gibi meyvalar, eritilmiş tereyağı, sedef, bağa, çeşitli dokumalar, deri ve meşin gibi emtialar yer almaktaydı<sup>801</sup>.

Miladî XVI. asra gelinceye kadar, Umman ülkesinin maruz kaldığı olaylara dâhil olan Maskat, bundan sonra Avrupa denizci devletlerinin nüfuz sahalarına girdi<sup>802</sup>.

#### 1.4.11. Bağdat

İslam öncesi dönemde Basra Körfezi bölgesinin kontrolünü elinde tutan Farslılar, hiç şüphesiz bu bölgenin kara ve deniz ticâreti bakımından ehemmiyetinin farkındaydılar. Öyle ki bu bölgenin ticarî önemini kavramış olan Sâsânîler, kendi ata toprakları olan İstahr<sup>803</sup> şehrini terkederek Dicle nehri üzerinde bulunan Medain<sup>804</sup>

<sup>801</sup> Grohman, "Maskat", *İA*, c. VII, s. 349.

<sup>802</sup> Grohman, "Maskat", *İA*, c. VII, s. 349.

<sup>803</sup> İstahr Sâsânî imparatorluğunun temellerinin atıldığı yerdir. Sâsânî imparatorluğu'nun merkezi, İstahr başkent olmak üzere kurulduktan iki yıl sonra Medain şehrine taşınmıştır. Eski Ahamanîş Pers imparatorluğunun başkenti Persepolis'in beş kilometre kuzeyinde bulunan İstahr, antik kenti günümüz Şiraz şehrine oldukça yakındır. Kutsal Avesta kitabının orijinal halinin bulunduğu bu şehir, İskender'in istilası ile beraber anılan eser de dâhil tamamen yakılmıştır. Eski canlılığını yitiren şehir, birde Arapların İran'ı fethi sırasında tamamen yakılmış ve böylece eski görkemini kaybetmiştir. Altungök, *Sâsânî Devleti*, s. 27, 125, 402, 413.

<sup>804</sup> Bağdat şehrinin 35 kilometre güney doğusunda bulunan ve erken Ortaçağların en büyük şehri olan Ctesiphon (Tisfun) veya çok sonraları yapılan bir isimlendirmeye adına Medain denilen şehir, Dicle Nehrinin kenarına kurulmuş yedi antik kentten oluşan büyük bir şehirdir. Stratejik açıdan da önemli bir yer olan Medain şehri, Fırat ve Dicle nehirlerinin sulamış olduğu geniş düzlüklere yakın, aynı zamanda kuzey-güney ve doğu-batı ticâret yollarının çok iyi bir şekilde kontrol edilebildiği bir noktadaydı. Bu şehre "Medain" denmesinin sebebi ise şehrin birçok büyük kentten oluşmasıdır. Arapça "Medine" (şehir) sözcüğünün çoğulu olan "el-Medain", "şehirler" anlamına gelmektedir. Sâsânî imparatorluğunun MS. 642 yılında Araplar tarafından yıkılmasından sonra şehri ele geçiren Araplar Dicle nehrinin kenarında birbiriyle iç içe görmüş oldukları bu şehirlerin hepsini "Medain" olarak adlandırmışlardır. Medain şehrini oluşturan yedi kentin en büyükleri Tisfun, Seleucia, Vah-Antioq, Urumiye, Veh-Ardaşir ve Aspel-Enbâr şehirleriydi. Bu yedi büyük kentin dışında irili ufaklı birçok şehir ve kasaba daha bulunmaktaydı. Sâsânî imparatorluğu döneminde bu kentlerden başkent olarak Tisfun şehri kullanılmaktaydı. Bu kent kurulmadan önce nehrin batı tarafında bulunan Seleucia şehri Selevkosların başkenti konumundaydı. Tisfun şehri Seleucia'dan çok önceleri Opis adıyla inşa edilmiş bir kent olmasına rağmen Selevkoslar döneminde terkedilmiş antik bir şehir durumundaydı ve sadece bu imparatorluk döneminde bir garnizon olarak kullanılıyordu. Dicle nehri oval bir şekilde Seleucia kentinin etrafından akmaktaydı. Fakat MS. 5. yüzyılda Sâsânîler döneminde Dicle nehri yatağını değiştirince bu kent nehrin uzağında kaldı. Eski nehir yatağının kenarında yapılan kazılar bu nehrin kenarına inşa edilmiş olan Selevkos soylularının köşklerinin varlığını ortaya koymaktadır. Partlar tarafından başkent olarak seçilen Tisfun şehri, daha sonra Sâsânîlerin Araplar tarafından ortadan kaldırılmasına kadar iki dönem boyunca toplam sekiz yüz yıl başkent olarak kullanılmaya devam etmiştir. Araplar Medain şehrini ele geçirdikten sonra şehir merkezine bir vali ve bir de vergi memuru atamışlardır. Abbasîler döneminde Bağdat şehrinin kurulmasının ardından, bu şehir önemini kaybederek terk edilmeye başlanmıştır. Abbasîler Bağdat şehrini kurduktan sonra, Medain şehrindeki bütün zenginlikleri ve mimari eserleri Bağdat'a taşımışlardır. Medain şehri, idarî bir merkez olmasının yanında önemli bir ticâret merkeziydi. Burası, Dicle nehri aracılığıyla Fars körfezi üzerinden Uzakdoğu'ya yönelik önemli bir denizyolu ticâretine sahipti. Şehir ipek yolunun önemli bir güzergâhı kabul edilmektedir. Medain aynı zamanda Uzakdoğu ticâreti açısından önemli bir dağıtım merkezi idi. Bu dönemde en yaygın ticarî faaliyet olan ipek ticâreti, Çin ile Avrupa arasında geniş bir ağa sahipti. Bu ticâret ağını oluşturan yolların önemli bir bölümü Sâsânî imparatorluğunun elinde



şehrini kendilerine başkent edindiler<sup>805</sup>. Abbasîler dönemine gelindiğinde ise halife Ebu Cafer el-Mansûr, ekonomik açıdan daha uygun olan ve Medain'in 20 mil<sup>806</sup> kuzey batısında bulunan Dicle kıyısındaki Bağdat'ta karar kılacaktı. Farsça *Bag* (Allah) ve *dād* (verilen) kelimelerinin birleşmesinden oluşan Bağdat kelimesinin türeyişiyle ilgili birtakım farklı görüşler<sup>807</sup> bulunmakla birlikte, kelime *Allah'ın verdiği yer veya Allah hediyesi* manasına gelmektedir<sup>808</sup>.

bulunmaktaydı. Dicle nehri ile Pamir arasındaki bütün koridorlar, Sâsânî ülkesinden geçmekteydi. Bu yolların Mezopotamya'daki ana durağı ise Medain şehriydi. Deniz yolu ile Pers Körfezi'ne gelen gemiler, Dicle yoluyla Ktesiphon'a (Medain) yavaşlar ve getirmiş oldukları ticarî ürünleri Seleucia ve Ktesiphon üzerinden Bisitun, Ragha, Actabana, Hazar, Komisene, Hirkanya, Asak, Nesa, Merv, Herat ve Sistan gibi şehirlere ulaştırırlardı. Çin'in en doğusunda bulunan Çangan'dan ve Çin'in diğer limanlarından ipek ve diğer mamuller Seylan ve Basra Körfezi'ne gönderilirdi. Basra Körfezi'nde Basra şehrine yakın bir yerde kurulan liman kenti Übulle'den Şattûlarap'a giren gemiler, Sâsânîlerin başkenti Medain ve Hîre'ye ulaşırlar, buralarda kurulan panayırlar vasıtasıyla ticâret malları Orta Doğu'nun her tarafına gönderilirdi. Medain üzerinden baharat, aromatik maddeler, parfüm, değerli taşlar ve özellikle de inciler Roma'ya taşınırdı. Bu dönemde Medain, Roma imparatorluğunun doğu kapısıydı. Anılan şehre, Çin ve Hindistan üzerinden gelen Uzakdoğu malları, bu şehir üzerinden Anadolu ve Suriye'ye buralardan da Akdeniz limanlarına, buradaki limanlar yoluyla da Avrupa'ya nakledilirdi. Roma ise bunun karşılığında, Yakın Doğu'ya keten kumaş, gümüş kaplar, altın ve şarap göndermekteydi. İranlılar kendi ülkeleri için özellikle Çin'den Serik demir, kaysı ve şeftali ithal ederken, Uzakdoğu'ya nar, asma ağacı, Nesa atı ihraç etmekteydiler. Hicrî 22./642 yılda Medain şehrini ele geçiren Araplar Tisfun soylularının altın ve gümüş kaplarla dolu evlerini görünce oldukça şaşırılmışlardı. Bu kapların çoğu kâfûr ile doluydu. Hatta bu altın ve gümüş kapların içindeki kâfûrları tuz zannederek yiyen Araplar, bunun tuz olmadığını anlayınca bir kat daha şaşırılmışlardır. Araplar, Sâsânî ülkesini ele geçirdikten sonra, buranın başkenti Medain'de Uzakdoğu'dan getirilmiş olan çok miktarda ipekli elbise, kumaş, baharat, misk, amber, öd ağacı ve kâfûr ele geçirmişlerdir. Medain'in düşmesinden önce III. Yazdicürd, Sâsânî hazinesini yanına alarak on bin hizmetlisiyle birlikte kaçmasına rağmen, Arap ordusundaki her askere 12000 dînarlık hisse düşmesi, şehrin zenginliğini ve ticâretteki yerini açıkça ortaya koymaktadır. Geniş bilgi için bkz; Altungök, *Sâsânî Devleti*, s. 125-129; A. Dietrich, "Medâin", c. VII, *İA*, İstanbul, 1977, s. 448-455; Ayrıca bkz; Hamevî, *a.g.e*, c. V, s. 88-89; Kazvinî, *Âsâr*, s. 453; Hitti, *a.g.e*, c. I, s. 468-469.

<sup>805</sup> Hamza b. el-Hasen el-İsfehani (351/962); *Tarihu's-Sinî Mülûki'l Arz ve'l Enbiyâ*, Beyrut, 1961, s. 47; Kristensen, *a.g.e*, s. 82.

<sup>806</sup> 1 mil yaklaşık olarak 2 km'dir. Walther Hinz, *a.g.e*, s. 77.

<sup>807</sup> 1- Bağdat ismi iki kelimeden meydana gelmektedir: "Bağ" Farsça olup, "bahçe" anlamındadır. "Dad" ismi ise o bahçenin sahibi olan şahsın adıdır. 2- "Bağ" kelimesinin bir put adı olduğu rivayet edilmiştir. "Dat" da "verdi ve ihsan etti" anlamında bir fiildir. Söylenildiğine göre, Kisrâ bu bölgeyi, doğulu bir putpereste vermiş, o putperest de, "Bağ-dâdi" yani "put bana verdi" demiştir. 3- Söylenildiğine göre, Bağdat Çinlilerin ticâret için gelip çok kâr ettikleri bir pazardı. Çin kralının ismi de "Bağ" dı. Tüccarlar, ülkelerine döndüklerinde "Bağdad" yani "elde ettiğimiz bu büyük kazanç kralın hediyesidir" derlerdi. Çünkü "dad" verdi anlamına gelen bir fiildir. Buna göre "Bağdad" kral bize verdi demektir. 4- Bağdad, Bağ-dad kelimelerinden türemiş, Farsça'dan Arapça'ya geçmiştir. "Bağ kelimesi "bahçe" anlamında ve "Dazeveyh" de İranlı bir şahsın adıdır. Şöyle ki: Bağdad'ın etrafındaki bazı bahçeler İranlı Dazeveyh ismindeki kişinindi. Bu görüş, birinci maddede kaydedilen görüşe yakındır. Bu isimde "dal" harfi ile "zal" harfinin birlikte bulunması onun Farsça olduğunu gösteren bir delildir. Farsça'da yaygın olan bu özelliğin, Arapçada benzeri yoktur. Eski Farsçada "Bağ" Tanrı demektir. "Daz" kelimesi ise "kuruluş" veya "esas" anlamındadır. Buna göre "Bağdad" kelimesinin anlamı "Tanrının kurduğu şehir" demektir." 5- Mansûr, Bağdad şehrine "Medinetu's-Selâm" ismini vermiştir. Bu isimlendirme de Farsçadan alınmıştır. Yâkût'un kaydettiğine göre, bu şehrin bir mahallesinde İran kisralarından biri tarafından kurdurulan ve harabeye dönen bir şehrin kalıntıları vardı. Eski şehrin kurucusu hastalandığında: "Kisra, bu şehrin isminin ne olmasını emretmektedir?" denilmiştir. Bunun üzerine kisra: "Selamete oradan ayrılıңыз" dedi. Mansûr, bu olayı duyunca kurduğu şehre "Medinetu's-Selâm" adını verdim," dedi. Başka bir görüşe göre, bu şehir "Medinetü's-Selâm" ismini Allah'ın "Selâm" isminden ya da Dicle nehrine verilen "Vadi's-Selâm" adından almaktadır. 6- İslam döneminde Bağdat'ın

Basra Körfezi'nin ekonomik önemini ve önemini ilk defa ortaya koyan ilk Abbasî halifesi Ebu Abbas es-Seffah'tı. Kan dökücü manasında "es-Seffah" lakabı verilen Ebu Abbas<sup>809</sup>, el-Enbâr'da halifeliğe seçilmesinin ardından, önemli bir ticarî merkez olan Enbâr'ı, Fırat nehrinin kıyısına taşıdı. Daha sonra burada kendisine bir saray yaptırarak buraya "Hâşimiyye" adını verdi<sup>810</sup>. Hâşimiyye, es-Seffah'ın dedesi Hişam b. Abdülmenaf'a nisbeten verilmiş bir isimdi<sup>811</sup>. Bu saray, Abbasî devletinin hüküm ve saltanatının başlangıcına dair bir sembol hükmündeydi. es-Seffah'ın 138/754 yılında ölümünün ardından hilafete gelen kardeşi Ebu Cafer el-Mansûr<sup>812</sup>, Abbasî devleti için yeni bir başkent arayışına girişti. Halife, Bereketli Hilal'in<sup>813</sup> kalbi ve Basra Körfezi'nin ise iki önemli kolundan biri olan Fırat nehri üzerinde (Hîre<sup>814</sup> ile Kûfe<sup>815</sup> arasında) bir yer tayin ederek buraya el-Hâşimiyye'yi<sup>816</sup> inşa ettirdi<sup>817</sup>. Ancak daha sora halife burayı da beğenmeyerek, saltanatının devamını ve güvenliğini sağlayacak, ayrıca kendisine lojistik destek imkânı sunabilecek bir başka yer arayışına girdi. Her ne kadar halifenin Hâşimiyye'yi beğenmeme nedeni olarak Kûfe'deki Şiaların buraya yakın olması ve zamanla bunların bir tehlike doğuracağından korktuğu söyleniliyor<sup>818</sup> olsa da, bizce halifenin burayı beğenmeyişindeki asıl neden; buranın ekonomik anlamda bir öneminin olmayıştı. Zira halife baş şehrini, Dicle ve Fırat nehirlerin suladığı verimli

---

batı yakasındaki caminin yönü kiblede biraz dönük olduğundan buraya "Zevrâ" denilirdi. Zevrâ (= eğri, eğik) adını iç sur kapıları ile dış sur kapılarının, aynı hizada bulunmadığından dolayı aldığı söylenmiştir. Diğer bir görüşe göre, Dicle nehrinin şehir içindeki yatağının eğriliğinden dolayı bu ismi almıştır. Mes'ûdî, kendi döneminde Bağdad halkının şehrin batı yakasına "Zevra" doğu yakasına da burada Dicle nehri yatağının genişliğinden dolayı "Revha" adını verdiklerini nakleder. Bağdat'a, inşası esnasında cami mihrablarının kiblede biraz dönük olduğunun görülmesi sebebiyle "Zevra" ismi verilmiştir. Daire şeklinde bir planı olduğundan dolayı da "el-Medinetu'l-Müdevvere" (dairevî şehir) adı verildi. Cennete benzetildiğinden "Daru's-Selâm" da deniliyordu. Bağdat'ın, Mağdad, Mağdaz ve Mağdan olarak isimlendirildiği de söylenmektedir. Hasan İbrahim, *a.g.e.*, c. III, s. 195-197.

<sup>808</sup> Hitti, *a.g.e.*, c. I, s. 449.

<sup>809</sup> Karl Brockelman, *İslam Ulusları ve Devletleri Tarihi*, (çev. Neşet Çağatay), Ankara, 2002, s. 87.

<sup>810</sup> Hitti, *a.g.e.*, c. I, s. 446. Ayrıca bkz; Ya'kûbî, *a.g.e.*, s. 20; Ebu Hanife Ahmet b. Davud ed-Dineverî, (282/895), *Ahbâru't Tivâl*, Beyrut, ts. → Kahire, 1960, s. 343-344.

<sup>811</sup> Hasan İbrahim, *a.g.e.*, c. III, s. 192.

<sup>812</sup> Brockelman, *a.g.e.*, s. 87.

<sup>813</sup> Wilson, *a.g.e.*, s. 7-23.

<sup>814</sup> Geniş bilgi için bkz; Hamevî, *a.g.e.*, c. I, s. 305 vd; Abdulhalik Bakır, *Hîre*, s. 117; Dakûkî, "Hîre", *DİA*, c. XVIII, s. 122.

<sup>815</sup> İslam fetihleriyle birlikte Hz. Ömer tarafından kurulan Kûfe (638) şehri, Irak bölgesindeki idarî merkezlerden biri olup, Kûfe valisi, Irak'ın orta ve kuzey (İsfahan, Azerbaycan) kesimlerinden sorumluydu. Geniş bilgi için bkz; Casim Avcı, "Kûfe", *DİA*, c. II6, s. 339.

<sup>816</sup> Mansûr'un yaptırdığı el-Hâşimiyye sarayı, Hubeyre adını taşıyıp, Kûfenin kuzeyinde, Fırat nehri kenarında yer alan şehrin yakınındaydı. Ancak bu saray ile İbn Hübeyre köşkünü birbirinden ayırmak lazımdır, İbn Hübeyre köşkü de Kûfe'nin kuzeyinde yer alır ve Fırat üzerinde bulunur. Ancak daha sonra çevresi genişleyerek "Kasru İbn Hübeyre" adıyla şehir durumuna getirilmiştir. Hasan İbrahim, *a.g.e.*, c. III, s. 192.

<sup>817</sup> Taberî, *a.g.e.*, c. VII, s. 431, 614; Ya'kûbî, *Kitabü'l Büldan*, s. 20; Belâzûrî, *Fütûh*, s. 411.

<sup>818</sup> Brockelman, *a.g.e.*, s. 88; Hasan İbrahim, *a.g.e.*, c. III, s. 192.

bir arazide, taşra vilayetler ile ulaşımın kolay olacağı bir bölgede kurmayı hedefliyordu. Çünkü şehrin kurulacağı yer, hayat imkânlarına ve çeşitli iş kollarına da müsait olmalıydı. Bu sebeple el-Mansûr, yeni idare merkezini kuracağı yeri seçmek üzere, bir keşif heyeti görevlendirdi. Heyet, Musul'un güneyinde yer alan "Barimma" yakınındaki bir yeri tavsiye etti. Mansûr, yakınlarından bir toplulukla oraya gidip, geceyi o mevkide geçirdi. Sabah olunca beraberindekilere görüşlerini sordu. Onlar, havasının güzel ve arazisinin çok verimli olduğunu söylediler. Mansûr onlara: "Burası halk için pek uygun değil," dedi. Oraya gelirken yolda ihtiyaç maddelerinin hem nehir, hem de kara yoluyla temin edilebileceği müsait bir yere uğradıklarını hatırlattı. Eğer o mevkinin havası da güzel bulunursa şehrin oraya kurulmasının uygun olacağını söyledi<sup>819</sup>. Çünkü Körfez bölgesinin önemine vakıf olan halife, buradan fazlaca uzaklaşmayıp, Hilalu'l-Hasib toprakları içerisinde yer alan Dicle nehri yakınlarındaki bir bölgede karar kılmak istiyordu. Sonra adamlarıyla o bahsettiği yere dönüp bir gün bir gece kaldılar. Mevsim yazdı, havası çok hoşuna gitti ve arzularına uygun buldu. Arap tarihçiler, Bağdat'ın, İslam öncesi devirde pek çok yerleşim alanının bulunduğu bir yerde kurulduğunu belirtmektedirler. Bu eski yerleşim birimlerinden birisi de Sarât'ın kuzeyinde, Dicle'nin batı yakasında bulunan Bağdat köyü<sup>820</sup> idi. Buranın yıllık panayırının kurulduğu Bâdüreyya olduğu belirtilmektedir. Bu yer Bağdat'ın kurulmasından sonra Karh veya Kerh<sup>821</sup> olarak bilinen önemli bir ticâret merkezi oldu<sup>822</sup>. Taberî'nin belirttiğine göre, Halife Mansûr, Bağdat'ı kuşatan Fırat ve Dicle nehirlerinin önemine vurgu yaparak; "*Dicle nehri bizi Çin'e bağlar ve böylelikle onunla aramızda hiçbir bir engel kalmaz. Çünkü bu nehir sayesinde Ermenistan, el-Cezire<sup>823</sup> ve denizdeki her şey bize ulaşır*"

<sup>819</sup> Hasan İbrahim, *a.g.e.*, c. III, s. 193.

<sup>820</sup> Eski Bağdat'ın varlığı fikrini, yeni araştırmalar kuvvetlendirmektedir. İngiliz arkeolog Henry Rawlinson, 1848 yılında Dicle nehrinin su seviyesi azaldığında nehrin batı kıyısında, tuğladan yapılmış surlar gördüğünü kaydetmektedir. Buradan eski şehrin bu mevkide yer aldığı anlaşılmaktadır. Buhtunnasar'ın, ismi, lâkablari ve savaşları tuğla parçalarına nakşedilmiş olarak bulunmuştur. Aynı şekilde Asur hükümdarı Sardanapallas devri coğrafi kayıtlarında, Bağdat kelimesine yakın bir kelimeye rastlanmıştır. Bkz; Hasan İbrahim, *a.g.e.*, c. III, s. 195.

<sup>821</sup> Belâzûrî, *Fütûh*, s. 423; Abdulaziz Ed-Dûrî, "*Bağdat*", *DİA*, c. IV, İstanbul, 1991, s. 425 vd.

<sup>822</sup> Ya'kûbî, *a.g.e.*, s. 18; Belâzûrî, *a.g.e.*, s. 423; Dûrî, "*Bağdat*", *DİA*, c. IV, s. 426, 427; H. Ziya Ülken, *Doğu Uygarlığının Yükselişinin Tarihsel Nedenleri*, İstanbul, 2009, s. 88.

<sup>823</sup> Arap coğrafyacıları tarafından Ceziretü Akûr, iklimi Akûr veya Cezire diye isimlendirilen bölge, Fırat ile Dicle nehirlerinin arasında yer alan toprakların kuzey kısmına (Yukarı Mezopotamya) verilen isimdir. Dicle nehrinin doğusunda kalmakla birlikte Meyyâfârikin, Erzen, Siirt, Zap havzası ile Fırat nehrinin batısında yer alan Adıyaman bu bölgeye dâhil edilmektedir. Batıda Suriye, kuzeybatıda Gaziantep, Maraş ve Malatya, kuzey ve kuzeydoğuda İrmîniye, doğuda ise Azerbaycan ile çevrelenen Cezire bölgesi, güneyde Enbâr'dan Tikrit'e uzanan bir hat ile Irak'tan ayrılır. Cezire bölgesi İslam'dan önce ve İslam'ın ilk dönemlerinde buraya yerleşen Arap kabilelerine göre başlıca üç tarihi kısma ayrılmıştır. Bölgenin batı kesiminde yer alan Diyar-ı Mudar kısmında Urfâ, Harran, Rakka, Samsat, Re'sûlayn; doğu kesiminde yer

demektedir<sup>824</sup>. Fırat nehri ise Rakka, Şam ve Mısır civarlarındaki ürünleri Bağdat'a taşımaktaydı<sup>825</sup>. Ebu Cafer el-Mansûr'un Bağdat'ı, Dicle kenarında kurması, denizciliğe ve deniz üzerinden yapılan ticarî faaliyetlerin gelişmesine büyük katkı sağladı. Ayrıca bu durum dünya ticâreti açısından da Bağdat'a büyük bir saygınlık kazandırdı. Bağdat'ın başkent seçilmesinde hiç şüphesiz Basra Körfezi'nin ticarî ehemmiyeti büyük bir önem taşıyordu. Örneğin Ortaçağ'da Akdeniz üzerinden ticâret yapan Yahudiler, bazan Âsi nehrinin denize ulaştığı yerde karaya ayak basarak, Antakya ve Halep'i geçtikten sonra Fırat'a varırlar, Fırat yatağını Dicle'ye en çok yaklaştığı noktaya kadar takip ettikten sonra Bağdat'a geçip Dicle yoluyla Basra Körfezi'ne ve Hind Okyanusu'na çıkarlardı. Burada da Dicle havzasında olan Bağdat'ın önem kazanmasında bu mevkiin Dicle'nin Fırat'a en fazla yaklaştığı noktada, yani Fırat üzerindeki nakliyattan en kolay istifade edilebilir bir yerde bulunmasının rolü açık bir şekilde anlaşılmaktadır<sup>826</sup>. Kurulacak bu yeni şehrin (Bağdat) deniz ticâretine açık bir konumda olması ve Hinterlantının geniş bir coğrafyayı kapsıyor olması ise burayı bir cazibe merkezi haline getireceği gibi İslam medeniyetinin de bilim ve düşünce merkezi yapacaktı. Öyle ki birçok batılı tarihçi tarafından Bağdat'ın bu gelişimi çeşitli adlarla tabir edilmiştir<sup>827</sup>.

Halife, Sarat'ta karargâhını kurup, şehrin planını çizdikten sonra burayı dört kısma ayırdı ve her bir kısmın başına ise görevliler tayin etti<sup>828</sup>. Halifenin emriyle Suriye, Musul, Basra, Kûfe, Vasit<sup>829</sup> ve Deylem'den mühendis, ustabaşı, işçi, demirci,

---

alan Diyârrebiâ kısmında Musul, Nusaybin, Sincar, Darâ, Cizre; kuzey kesiminde yer alan Diyârbekr kısmında ise Amid (Diyarbakır), Mardin, Meyyafarikîn, Hısnkeyfâ gibi önemli merkezler yer alır. Hamevî, *Mu'cem*, c. III, s. 54; İstahrî, *Mesâlik*, s. 71; Makdisî, *a.g.e.*, s. 137-138; Ebü'l Fida, *Takvimü'l Buldân*, s. 273; Ramazan Şeşen, "Cezire", *DİA*, c. VII, İstanbul, 1993, s. 509.

<sup>824</sup> Taberî, *a.g.e.*, c. IX, s. 204-205.

<sup>825</sup> Taberî, *a.g.e.*, c. III, s. 272; Hamevî, *a.g.e.*, c. V, s. 238-250; Ya'kûbî, *a.g.e.*, s. 20; Hitti, *a.g.e.*, c. I, s. 449-450; Mez, *a.g.e.*, s. 492.

<sup>826</sup> Metin Tuncel, "Fırat", *DİA*, c. XIII, İstanbul, 1996, s. 31-33.

<sup>827</sup> Birçok batılı tarihçi genellikle VIII. Asır ile XIII. asır arasını kast ederek bu dönemi farklı isimlerle adlandırmaktadırlar. Claud Cahen, "Klasik İslam", Braudel "Abbasî Dönemeci ve İslam'ın Altın Çağı", Miquel "Bağdat Halifeliği ve Karşılaşmalar Çağı", Hodgson, "Klasik Abbasî Medeniyeti" ile "Erken Ortaçağ", Goitein ise "Ara Medeniyet", Ahmet Emin "Duha'l-İslam" ve "Zuhru'l-İslam", Adem Mez ise "İslam Rönesansı" sıfatını yakıştırmaktadırlar. Geniş bilgi için Bkz; Mustafa Demirci, Bütün Yollar Bağdat'a Çıkar: "Antik Çağ Bilim ve Düşüncenin Bağdat'a İntikali", *Uluslararası Medinetu's-Selam Sempozyumu*, İstanbul, 2008.

<sup>828</sup> Taberî, *a.g.e.*, c. IX, s. 205.

<sup>829</sup> Kûfe'nin kuzey doğusunda bulunan Vasit, Irak şehirlerinin ortasında olduğu için bu isim ona verilmişti. Ya'kûbî; Vasit ile Bağdat, Kûfe, Basra ve Ahvaz arasındaki mesafenin (her biri arasındaki mesafe 50 fersah) birbirine eşit olduğu bilgisini vermektedir. Bkz; Ya'kûbî, *Ülkeler Kitabı*, s. 98. Vasit şehri, Basra, Ahvaz ve Bağdat'tan gelen eski yolların buluştuğu bir noktadaydı. Bkz; Hüseyin Mısrî, *a.g.e.*, s. 235. Özellikle Dicle nehri üzerinde büyük bir ticarî öneme sahip olan Vasit şehri, Basra'dan gelip Bağdat'a gitmek isteyen tüm tüccarların uğramak zorunda oldukları bir liman şehriydi. Yine aynı şekilde

marangoz ve hafriyatçı getirtildi<sup>830</sup>. Sayıları 100.000 bulan işçi, san'atkâr ve mimarın bir araya getirilmesi ve gerekli tüm hazırlıkların tamamlanmasının ardından, Milâdî 145/762 yılında, yani hilafetin Abbasîlere geçişinden on üç yıl sonra Bağdat'ın inşasına başlandı<sup>831</sup>. Halife, ayrıca İmam-ı Azam Ebû Hanife, Haccac b. Ertat, İmran b. Veddah gibi, ilim, adalet ve doğruluklarına, geometri ve matematik alanındaki bilgilerine güvendiği bir grup seçerek, ödemelerin bu grup tarafından yapılmasını emretti. Sonra da kerpiç kesilmesi ve tuğla pişirilmesi için faaliyetin başlatılmasını istedi. İnşaat başlayınca İmam-ı Azam, kerpiç ve tuğlaların sayılması ve inşaatın kontrolüyle görevlendirildi. O, hemen işin başında, kerpiç ve tuğlaları kamışla saymak usulünü keşfetti. Eb'âdı belli olan tuğlalar istif edildikten sonra yine uzunluğu belli olan bir kamışla ölçülerek sayıları çıkarılıyordu. Böylece, kısa süre içinde ve doğru olarak kullanılacak tuğla sayısı hesap ediliyordu<sup>832</sup>. Mansûr, inşaatın temelini bizzat kendisi attı. Bunu yaparkende Nevbaht (Zû Baht) ve Mâşa'allah b. Sâriye gibi müneccimlerin tavsiye ettiği günde bu işi gerçekleştirdi<sup>833</sup>. Mansûr Bağdat şehrinin temelini görkemli bir törenle atmış ve bu törende, devlet ricali, vezirler, valiler, âlimler, komutanlar ve ileri gelenlerin tümü hazır bulunmuşlardı<sup>834</sup>. Taberî'nin bildirdiğine göre, Mansûr, Bağdat şehrini kurdurmaya karar verince onun şekil ve resmini görmek istemiş ve şehrin yollarının külle çizilmesini emretmişti. Bu iş bitirildikten sonra, dairevi planlı şehrin merkezinden uç noktalara ulaşan küllerle çizilmiş yolları ve alanları baştan sona dolaşmıştı. Sonra yolların üzerine pamuk, bunun üzerine de ham petrol (neft) dökülerek yakılmasını emretti. Pamuklar yanarken kendisi de seyretti ve böylece yeni şehrin planını açık olarak görme imkânını buldu. Bu plan üzerine 145/762 yılında şehrin temelleri kazdırıldı<sup>835</sup>.

Mansûr, şehri dairevi (el-Medinetü'l-Müdevvera) bir plan üzerine yaptırarak, bütün halkının kendisine eşit uzaklıkta olması için, sarayını ve camiye şehrin tam orta-

---

Bağdat'a, Basra'ya, Musul'a ve Irak dışındaki bölgelere gitmek üzere yükünü alan gemiler, Vasıt limanından hareket ediyorlardı. Kazvîni çok sayıda geminin girip çıktığı Vasıt'ta ki manzarayı; "*Oradan daha güzel bir şehir yoktur, çünkü şehrin tamamı saraylar, bahçeler ve surlarla çevrilidir. Şehrin bir kusuru varsa oda tüm ülkeye yetecek derecede çok olan ürünlerinin dışarıya gitmesidir*" şeklinde tasvir etmektedir. Bkz; Kazvîni, *Âsâr*, s. 478; Hamevî, *a.g.e.*, c. V, s. 400-402; M. Streck, "Vasıt", *IA*, c. XIII, İstanbul, 1986, s. 222-226.

<sup>830</sup> Hasan İbrahim, *a.g.e.*, c. III, s. 197. Ayrıca bkz; Ya'kûbî, *Ülkeler Kitabı*, s. 21.

<sup>831</sup> Taberî, *a.g.e.*, c. II, s. 614; İbnu'l-Esîr, *a.g.e.*, c. V, s. 452; Hatibul Bağdadî, *a.g.e.*, c. I, s. 87-88; Hitti, *a.g.e.*, c. I, s. 449-50; Dûrî, "Bağdat", *DİA*, c. IV, s. 427; Ahmed Muhtâr el-Abbâdî; *Fi't Tarihi'l Abbâsî ve'l Fatimî*, Beyrut, 1971, s. 56.

<sup>832</sup> İbnu'l-Esîr, *a.g.e.*, c. V, s. 452-453; Hasan İbrahim, *a.g.e.*, c. III, s. 197; Abbâdî, *a.g.e.*, s. 56.

<sup>833</sup> Ya'kûbî, *a.g.e.*, s. 21.

<sup>834</sup> Hasan İbrahim, *a.g.e.*, c. III, s. 198.

<sup>835</sup> Taberî, *a.g.e.*, c. IX, s. 241.

sına inşa ettirdi. Daha sonra cami ve sarayın hemen yanında, Suriye tarafına, muhafız kıtaları ve polis teşkilatı için iki bina ile tuğla ve kerpiç sütunlar üzerine oturtulmuş büyük bir tavanın örttüğü avlu yaptırdı. Sarayının civarına yaptırdığı iki binadan birini muhafız kıtaları komutanına, diğerini de emniyet genel müdürüne tahsis etti. Bunların etrafına çocukları ve onların hizmetini görecek köle ve hizmetçileri için evler yaptırdı. Devamla devlet ricali için köşkler, hükümet daireleri ve genel mutfak yapıldı. Bu binalardan itibaren ustalar, sokaklarla birbirinden ayrılmış mahallelere, halka ait evleri yapmaya başladılar. Şehir için dört ana cadde yapıldı ve diğer caddeler ve yollar bu ana cadelere bağlandı<sup>836</sup>. Halife, Bağdat şehrinin planını yollar boyunca ateş yakıtılarak seyrettikten sonra şehri kuşatan surların inşasına başlandı. Surlar bir adam boyu yükseldiği sırada, Muhammed Nefsü'z-zekiyye'nin Medine'de isyanı<sup>837</sup> sebebiyle inşaat durdu (145/762)<sup>838</sup>.

Yukarıda da zikrettiğimiz üzere Bağdat'ın inşası için, hilafetin Abbasîlere geçişinden sonra on üç yıl beklenmişti. Hiç şüphesiz bu on üç yıllık süre zarfı, Abbasî hilafetinin kendisine en uygun başkenti seçmesine önemli katkı sağladı. Öyle ki bu dönemde kurulan her yeni devletin öncelikle kendisine hâkimiyetini ve devletin sürekliliğini perçinleyecek bir başkent edinmesi en önemli hususların başında gelmekteydi. Çünkü tesis edilecek olan başkent, o devletin gücünün bir simgesi ve hedeflerini gerçekleştirebilmesi için gerekli bir basamaktı. Bağdat'ın başkent olarak tercih edilmesinde en önemli diğer bir etken ise, Abbasîlerin; Emevî başkenti olan ve onların taraftarlarının yoğun olarak yaşadığı Şam'dan uzak kalmak istemeleriydi. Diğer taraftan Körfez bölgesinde eski çağlardan itibaren yerleşmiş bulunan Farşlıları kontrol altında tutabilmek ve buradaki asayişini sağlamak açısından da Bağdat'ın seçimi stratejik bir önem arz ediyordu. Çünkü eski devirlerden bu yana ticarî anlamda üstünlüğü elinde bulunduran Basra Körfezi'nde, kontrolü sağlamak ve böylece ekonomik anlamda buranın gelirlerini tekeline geçirmek, yeni kurulmuş ve hedeflerini gerçekleştirebilmesi için iktisadî anlamda büyük bir güce ihtiyacı olan Abbasî hilafeti için oldukça

<sup>836</sup> Hatibul Bağdâdî, *Tarihu'l-Bağdad*, c. I, s. 76; Abbâdî, *a.g.e.*, s. 55-56; Ahmet Çelebi, "Abbasîler Devri", *D.G.B.İ.T.*, c. III, s. 367.

<sup>837</sup> İsyân ile ilgili geniş bilgi için bkz; Cem Zorlu, *Abbasîlere Yönelik Dinî ve Siyasî İsyânlar*, Ankara, 2001, s. 218-262.

<sup>838</sup> Hasan İbrahim, *a.g.e.*, c. III, s. 199.

gerekliydi<sup>839</sup>. Neticede, Medinet-üs-Selam (selam ve esenlik şehri) diye isimlendirilen Bağdat, 149/766 yılında Abbasî devletinin hilafet merkezi olarak tamamlandı<sup>840</sup>.

İlk İslam şehirlerinden olan Basra, Kûfe ve Fustat<sup>841</sup> gibi şehirlerin kuruluşunda askerî ve idarî menfaatler ön planda tutulurken, hilafet merkezi olmak üzere planlanan Bağdat şehrinin kuruluşunda da aynı menfaatler göz önünde bulundurulmakla birlikte, özellikle iktisâdi konumunun ciddi bir şekilde hesaba katıldığı görülmektedir. Nitekim Abbasî halifesi el-Mansûr, iklimi, ekonomik imkânları ve askerî açıdan elverişli bulunduğu Bağdat mevkiini, ciddi incelemeleri sonucunda seçmişti. Çünkü Horasan<sup>842</sup> yolu buradan geçmekte ve kervan yollarının kesiştiği bu bölgede her ay düzenli panayırlar kurulmaktaydı. Bu bakımdan gerek yerli halk gerekse de askerler herhangi bir erzak sıkıntısına girmeyeceklerdi. Yine halife el-Mansûr'un, şehrin kuruluşunda göz önünde bulundurduğu hususların başında, fiyatların yüksek olmaması ve halkın geçimini rahatça sağlayabileceği bir bölgeyi seçebilmek arzusu vardı. Bu nedenle Ebu Mansûr bölgede birkaç gün kalıp, gecesi ve gündüzü ile her açıdan değerlendirdikten sonra şehrin kurulması kararını verdi<sup>843</sup>.

Taberî; Bağdat'ın seçimi hakkında tüm bu bilgilere ilaveten şunları da eklemektedir; “Bu bölgedeki zengin toprak sahiplerinden biri, halifeye burayı neden seçmesi gerektiği hususunda birtakım tavsiyelerde bulunarak; onun şehri (Bağdat) ya batı tarafta bulunan Kutrabbül ve Bâdüreyya da, ya da doğu tarafta bulunan Bûk nehri ve Kulvâze tarafında kurmasını, böylece hangi tarafta olursa olsun, kendisini hurma bahçelerinin arasında ve su kenarında bulacağını belirtmişti”. Şayet olur ki bu dört bölgeden herhangi birinde kuraklık veya herhangi bir aksilik olursa diğer taraf böylece tamamlanmış olacaktı. Yine bu kişi halifeye; “*Ey Emirul-Mü'minin, Sen, Sarat nehri ve Dicle üzerindesin, Fas, Mısır ve Şam taraflarının erzaklarını Fırat nehri sana getirir.*

<sup>839</sup> La Strange, *Bağdat fî Ahdi'l Hilafe*, (trc. Beşir Yusuf Fransis), Bağdat, 1936, s. 12.

<sup>840</sup> Taberî, *a.g.e.*, c. IX, s. 241; Dineverî, *Ahbâru't Tivâl*, s. 350; Belâzûrî, *Fütûh*, s. 422; Kazvinî, *Âsâr*, s. 313; Hitti, *a.g.e.*, c. I, s. 449-450; Mustafa Cezar, *Türkler'de Şehir ve Mimarlık*, İstanbul, 1977, s. 88; Brockelman, *İslam Ulusları*, s. 87.

<sup>841</sup> Hz. Ömer zamanında, Mısır'ı fetheden Amr b. Âs, eski Babilon civarında bölgedeki ilk İslâm şehri olan Fustat'ı kurdu (22/643). Şehirde Amr b. Âs Camii ve idare binası ile bunların etrafında Amr b. Âs'ın ordusundaki 500 asker için kabilelerine göre ayrılmış semtler bulunuyordu. Geniş bilgi için bkz; C. H. Becker, “Kahire”, *İA*, c. VI, s. 75-80.

<sup>842</sup> Horasan bölgesi, coğrafyacılar tarafından kuzeyde Hârizm, batıda Mâverâünnehir, doğuda Fars ve güneyde Sîstan ve Hind'le sınırlandırılmıştı. Bununla birlikte Emevîler ve Abbasîler döneminde Sîstan ve Hârizm'le, Ceyhun nehrinin doğusunda kalan Taraz'a kadar olan Mâverâünnehir de bu bölgeye dâhil edilmiştir. Geniş bilgi için bkz; İbn Havkal, *a.g.e.*, s. 426-458; Osman Çetin, “Horasan”, *DİA*, (İstanbul, 1998), c. XVIII, s. 234; Ramazan Şeşen, *İslam Coğrafyacılarına Göre Türkler ve Türk Ülkeleri*, Ankara, 1985, s. 2.

<sup>843</sup> Taberî, *a.g.e.*, c. IX, s. 207; İbnü'l Esîr, *a.g.e.*, c. V, s. 451 vd; Dineverî, *a.g.e.*, s. 347, 350-351.

*Çin, Hindistan, Vasıt, Diyarbakır, el-Cezire, Ermeniyeye<sup>844</sup>, Azerbaycan<sup>845</sup> ve Musul'dan gelen malları ise Dicle nehri sana ulaştırır. Sen güvendesin, çünkü iki nehir arasındasın, düşmanların sana ulaşmak istediklerinde ancak sana bir köprüyle ulaşırlar. Eğer sen o köprüyü yıkacak olsan, artık bu iki nehrin ortasında kimse sana ulaşamaz. Doğudan ve batıdan gelecek olanlar sadece ihtiyaçları dâhilinde oradan geçerler. Sen, Basra, Vasıt, Kûfe, Musul ve el-Sevad'ın<sup>846</sup> ortasındasın. Dağa, karaya ve denize yakınsın<sup>847</sup>*, diyerek buranın önemini en açık şekilde dile getirmekteydi. Coğrafyacı el-Ya'kûbî ise “*Kitabul Buldan*” adlı eserinde Bağdat'ın yerinin tespit edilmesi ve halifenin bu yer hakkındaki görüşleri hakkında bize şu bilgileri vermektedir; Ebu Cafer hilafete geçince, Kûfe ile Hîre arasında bir şehir kurarak buraya “Haşimiye” adını verdi. Oğlu Muhammed Mehdi'yi 140/757-758 yılında Slavlar (Sakalibe) ile savaşa gönderinceye kadar orada kaldı. Daha sonra Bağdat'a ulaştı ve burada durdu: “buranın adı nedir? diye sordu; “Bağdat” denildi. Bunun üzerine: Vallahi burası babam Muhammed b. Ali'nin dediği yerdir; buraya yerleşeceğim ve bir şehir kuracağım. Benden sonra da oğlum buraya yerleşecek. Allah'ın takdiri bize kısmetmiş; zira cahiliyye ve İslam dönemindeki hükümdarlar burayı fark edememişler. Dünyaya bir alamet olan, batısında Fırat'ın, doğusunda Dicle'nin yer aldığı, Dicle ile Fırat arasındaki yarımada ile ilişkin rivayetleri doğruluyor ve delilleri görünüyor. Basra, Vasıt, Übulle,

<sup>844</sup> Hz. Osman döneminde Habib b. Mesleme tarafından fethedilerek İslam topraklarına katılan Ermenistan, geniş bir bölge olup, içerisinde birçok şehir bulunmaktaydı. Bu şehirler; Sîsecân, Ârran, Tiflis, Berze'a, Beylekân, Kabele, Şervân, Curzân, Suğdebil, Bâb Firûz Kubâz, el-Lekz, Busfurracân, Dubîl, Sirâc-ı Tayr, Beğravend. Neşevay, Şimşat, Hılât (Ahlat), Kâlîkalâ, Ercîş ve Bâcuneys'di. Bu yörenin ekonomisi özellikle balıkçılık ve hayvancılığa dayanmaktaydı. Yine burada kırmızı boyanın aslını teşkil ettiğine inanılan ve bahar aylarında yetiştiği belirtilen kırmızı bitkisinin bulunduğu ve bölgenin yün ve yün mamulleri ürettiği de kaydedilmektedir. Yine burada dericilik ve madencilik de yapılmaktaydı. Hemedânî, *a.g.e.*, s. 583-593; İbn Hurdâzbih, *a.g.e.*, s. 105-106. Makdisî ise bölge ekonomisinin daha çok dokumacılık ve hayvancılığa dayandığını, bölgede bol miktarda ipek dokumanın yapıldığını ve yöre dışına ihraç edildiğini yazmaktadır. Makdisî, *a.g.e.*, s. 292.

<sup>845</sup> Hicrî 22./642 yılda Muğire b. Şu'be tarafından İslam topraklarına katılan Azerbaycan, geniş bir coğrafyaya verilen isim olup, bu bölgede birçok şehir bulunmaktaydı. El-Hemdanî bu şehirleri; Berkerî, Selemâs, Mûkân, Hoy, Versân, Baylakân, Merâgâ, Nerîz, Tebrîz, Berze, Saburhâst, el-Hunenec, el-Meyânec, Merend, Gülsere, Berzend, Gence (Cenze), Câbrevân, Urumiye ve Şîr olarak sıralamakta ve bu bölgenin yıllık 1.000.0000 dirhem harac ödediği bilgisini vermektedir. Hemdanî, *a.g.e.*, s. 581-582.

<sup>846</sup> Irak'ın aşağı kısımlarındaki Fırat ve Dicle'nin yatakları arasındaki verimli ve sulanabilir bölgeye Araplar Sevâd demekteydiler. Araplar, çöllerin aksine Fırat ve Dicle sahilleri boyunca uzanan yemyeşil bahçelerle karşılaşınca, siyah anlamında “*Sevâd*” adını vermişlerdir. Burası bugünkü Bağdat'tan başlayarak Basra Körfezi'ne kadar uzanan, yaklaşık 125 fersah (1 fersah= 6 km) uzunluğunda, 80 fersah genişliğinde bir bölgeyi kapsar. Fırat ve Dicle'nin aşağı kısımlarında yer alan bölge, kuzeyde Kûfe ve Nifara, kuzey doğuda ise Dicle nehri üzerinde yer alan ve Vâsıt'tan biraz uzaktaki el-Katr adlı köye kadar uzanmaktadır. Hamevî, *Mu'cem*, c. III, s. 309; Hurdâzbih, *a.g.e.*, s. 29; İstahrî, *a.g.e.*, s. 81-82; İbn Rüste, *a.g. e.*, s. 185.

<sup>847</sup> Taberî, *a.g.e.*, c. VII, s. 616-617; İbnü'l Esîr, *a.g.e.*, c. V, s. 452; Hasan İbrahim, *a.g.e.*, c. III, s. 138; Abbâdî, *Abbâsî ve'l Fatimî*, s. 55.



Ahvaz, Faris, Umman, Yemame ve Bahreyn'den gelen her şey Dicle vasıtasıyla buraya ulaşır; burada yüklenir ve indirilir. Aynı şekilde Musul, Diyar-ı Rabia, Azerbaycan ve Ermeniye'den gelen her şey yine gemiyle Dicle üzerinden taşınır. Diyar-ı Mudar ve Rakka, Şam, Suğur<sup>848</sup>, Mısır ve Mağrib'den gelenler de gemilerle Fırat'ta taşınır; burada yüklerini boşaltırlar ve tekrar yüklenirler. Cebel, İsfehan (Fars bölgesinin önemli şehirlerinden) ve Horasan bölgelerinin insanları da bu yolu kullanırlar. Halife, "Allah'a hamd olsun, sanki burasını benim için saklamış, ben ise Allah'ın bana sunduğu şeyin farkında değilim. Vallahi ben buraya yerleşeceğim ve hayatımı burada geçireceğim. Çoluk çocuğum ve benden sonra gelenler de buraya yerleşecekler. Burası dünyanın en mamur şehri olacak. Sonra ileriki zamanlarda birisi bile harap olmayacak dört şehir daha kuracağım" dedi ve ismini vermediği Râfika'yı, Maltıye'yi (Malatya), Massîsa'yı ve Sind<sup>849</sup> bölgesinde el-Mansûra'yı kurdu<sup>850</sup>.

Yine Ya'kûbî, *Kitabu'l-Buldan* adlı eserinde kitabına niçin Irak ve Bağdat'la başladığını şöyle izah etmektedir: "*Kitabıma Irak ile başlıyorum, çünkü Irak dünyanın merkezi, yeryüzünün göz bebeğidir. Irak'a da Bağdat ile başlıyorum, çünkü Bağdat (bugün) genişlik, büyüklük, mamurluk, suyunun bolluğu, havasının temizliği bakımından Irak'ın merkezi; doğuda ve batıda benzeri olmayan dünyanın en büyük şehridir. Orada her milletten insan, her şehir ve kasabadan halk yaşamaktadır. Uzak yakın demeden*

<sup>848</sup> Hz. Ömer zamanında Suriye ve Cezirenin fethedilmesi sonucu İslam devletinin sınırlarının Toroslar'a kadar uzanmasıyla birlikte Suriye'yi kaybeden Bizans imparatoru Heraklios, Müslümanların saldırılarından korumak amacıyla sınır bölgelerinde yaşayan halkı iç kısımlara çekerek geniş bir sahayı boş bırakmıştı. Suğur ("yarık, sınır") adı verilen, Emevîler zamanında iskân edilmeye başlanan ve askerî düşüncelerle özel olarak tahkim edilmiş olan bu bölge, idarî bakımdan Suriye'deki Kınnesrîn ordugâhına bağlanmıştı. Askerî yolların birleştiği veya geçitlerin girişlerinde konumlanmış birçok önemli şehre sahip olan bu saha, Tarsus'tan başlayarak Adana-Massîsa (Misis)- Maraş-Malatya hattını takip ederek doğuya doğru Fırat'a kadar uzanmaktaydı. Abbasî halifesi Harûnürreşîd, sınırları tahkim ettirdiği 170 (786-787) yılında, çok büyümüş olan ve geniş bir sahayı kaplayan bu bölgeyi, Cundikinesrîn'den ayırarak Cündülavâsım veya kısaca Âvasım adıyla müstakil bir bölge haline getirdi. Başlangıçta merkezi Menbic iken daha sonra Antakya olan bu yeni eyâlet, Antakya'dan güneybatıda Âsi nehrinin denize döküldüğü yere, güneydoğuda Halep, Menbic ve bunun kuzeyinde Bizans sınırına kadar uzanan araziye içine alıyordu. Başlangıçtan itibaren iki kısımdan müteşekkil olan bu eyâletin iç kısımlarını ifade eden es-Suğûru'l-Ceziriyye asıl Âvasım'ı, es-Suğûrûş-Şamiye olarak bilinen kuzey ve kuzeydoğudaki sınır kalelerinin yer aldığı bölge ise Süğur bölgesini oluşturmaktaydı. Tarsus, Adana, Massîsa, Zibatra, Maraş, Malatya, Hısnımansûr'dan geçerek Sumeysât'a (Samsat), oradan da Fırat'ın batı kıyısını takip ederek Balis'e kadar uzanan Suğûr'u, Arap coğrafyacıları bazen müstakil bir bölge, bazen de Avâsım'a bağlı ikinci derecede bir idarî bölge olarak kaydetmişlerdir. Casim Avcı, "Suğur", *DİA*, c. XXXVII, İstanbul, 1991, s. 473-474; Saim Yılmaz, *Mutazid ve Müktefi Döneminde Abbasiler*, İstanbul, 2006, s. 197. Ayrıca bkz; Belâzurî, *a.g.e.*, s. 234-246; İbn Hurdâzbih, *Mesâlik*, s. 85-87; Hakkı Dursun Yıldız, "Avâsım", *DİA*, c. IV, İstanbul, 1991, s. 111-112.

<sup>849</sup> Hindistan, Kirman ve Sicistan arasında kalan topraklardır. Bkz; Hamevî, *Mu'cem*, c. II, s. 267; Kazvîni, *Âsâr*, s. 94.

<sup>850</sup> Ya'kûbî, *Ülkeler Kitabı*, s. 20; Kazvîni, *Âsâr*, s. 124-125; Hitti, *a.g.e.*, c. I, s. 449; Ahmet Çelebi, "Abbasiler Devri", *D.G.B.İ.T.*, c. III, s. 367.

*hemen bütün şehirlerden insanlar Bağdat'a göç ettiler. Gelenler, ülke veya bölgelerindeki halkların düşünce ve geleneklerini beraberlerinde getirerek (Bağdat'a) etkisini bıraktılar. Bağdat'ta müstakil bir mahalle ve çarşısı olmayan nerdeyse şehir yoktur; her şehirden gelenlerin müstakil mahalleleri vardır. Mesela; Şam kapısı yakınındaki büyük çarşıda ve bakımlı geniş caddelere açılan sokaklarda, her biri geldiği şehirleri gösteren şehirlilere ait mahalleler vardır. Bağdat'ın en geniş ve büyük mahallesi Belhlilere<sup>851</sup> aittir ve başlarında Harb b. Abdullah el-Belhî bulunur. Aynı şekilde Mervliler, Huttelililer, Buharalılar, İsbicaplular, İştahençliler, Kabilliler, Harezmliler..vs. Bunların her birinin mahalleleri vardı ve başlarında da reisleri bulunmaktaydı...Dünyada Bağdat kadar bu farklılıkları toplayan başka bir şehir yoktur. İki yakasından akan Fırat ve Dicle yoluyla her yerden insanlar ve tüccarlar rahatlıkla Bağdat'a gelebilmektedirler. Böylece Doğudan-Batıdan, İslam topraklarında ve ya gayr-i Müslim diyarlarından ticâreti yapılan her şey oraya taşınabilmektedir; Hindistan'dan, Çin'den, Tibet'ten, Sind'den, Türk, Deylem<sup>852</sup>, Habeşistan ve diğer yerlerden, tüccarlar mallarını satmak için Bağdat'a taşırlar. Böylece Bağdat, yeryüzünün bütün hayır ve bereketinin en bol olduğu bir şehir haline geldi. Dünyanın hazineleri ve âlemin bereketi burada toplandı''<sup>853</sup>. Ya'kûbî'nin burada adını zikrettiği şehirlerin Horasan ve Orta Asya'da ki ipek yolu üzerinde bulunan şehirler olması oldukça ilgi çekicidir. Öyle anlaşılmaktadır ki uzak bölgelerden Bağdat'a yapılan göçler, daha çok ticarî çerçevede gerçekleştirilmiş ve Bağdat'taki ilk göçmenler ise tüccar kolonileri tarafından oluşturulmuştu. Batısında Fırat, doğusunda ise Dicle nehrinin yer aldığı, kara ve nehir yoluyla her türlü ticarî emtianın yüklenilip boşaltıldığı Bağdat<sup>854</sup>, Dicle vasıtasıyla Basra, Vasıt, Übulle, Ahvaz<sup>855</sup>, Faris, Umman, Yemame, Bahreyn, Musul, Diyar-ı Rabî'a, Azerbaycan ve Ermeniyye'den gelen ürün çeşitliliğiyle*

<sup>851</sup> Yâkût, Horasan yöresinin en önemli kentinin Belh olduğunu ve burada geniş miktarda hububat üretiminin yapıldığını ve bu hububatın Horasan bölgesinin tamamına ve Harezm bölgesine gönderildiğini zikretmektedir. Yâkût, *a.g.e.*, c. I, s. 479. Belh, Sahip olduğu geniş tarım havzası nedeniyle sadece yörenin değil, aynı zamanda çevresinin de en önemli tahıl üretim merkezlerinden birini teşkil etmekteydi. Burada hububatın ve meyvenin hemen hemen her çeşidi yetiştirilir, yöre dışına gönderilirdi. Buradan yöre dışına, sabun, susam, pirinç, ceviz, badem, bitkisel ve hayvansal yağlar, üzüm, incir, pekmez, kurutulmuş nar tanesi, kibrît, kurşun, boyada kullanılan isberek otu ve deri gönderilmekteydi. Makdisî, *a.g.e.*, 224, 238.

<sup>852</sup> Günümüzde İran'ın kuzeyindeki Gilan eyaleti sınırları içerisinde yer alan Deylem, Ortaçağ İslam coğrafyacıları ve tarihçileri tarafından, hem burada yaşayan topluluğun ismi hemde yaşadıkları coğrafyaya verilen bir isim olarak kaydedilmektedir. Bu bölge için kaynaklarda Deylem, Deylemân ve Deylemistân gibi isimlerin kullanıldığı görülmektedir. Bkz; Aydın Çelik, Deylem'de İslamiyetin Yayılması ve Zeydiler, *F.Ü. Orta Doğu Araştırmaları Dergisi*, c. VII, Say. 1, Elazığ, 2010, s. 19-37.

<sup>853</sup> Ya'kûbî, *a.g.e.*, s. 233-234, 248.

<sup>854</sup> Ya'kûbî, *Ülkeler Kitabı*, s. 17; Taberî, *Tarihu'l-Umem*, c. IX, s. 207.

<sup>855</sup> Güneybatı İran'da Huzistan eyaleti'nin merkezidir. Bkz; Mustafa L. Bilge, "Ahvaz", *DİA*, c. II, s. 192.

dolup taşmaktaydı. Kendisine gelen ürünlerin çeşitliliği ve tüccarların çokluğu sebebiyle, adeta bir panayır yerini andırtan Bağdat, hiç şüphesiz bu izdihamın en fazla yaşandığı yer olan çarşıları ile kendisini göstermekteydi. Halife Mansûr'un temellerini ilk kez attığı 20 mil (40 km.) çapındaki yuvarlak planlı şehirde (Bağdat)<sup>856</sup>, çarşıların önemi hiç şüphesiz çok büyüktü. En dıştaki büyük surdan, iç sura doğru uzanan dört yol boyunca yüksek kemerli dükkânlardan oluşan pazaryerleri bulunmaktaydı<sup>857</sup>. Halife, bu çarşıların yerlerini şehrin dört kapısına (Horasan kapısı, Basra kapısı, Şam kapısı, Kûfe kapısı)<sup>858</sup> yakın biçimde planlayıp, her kapıya has bir çarşı inşa ettirdi. Etnik kökenler ise ayrı bir kapsamda yer alıyordu. Örneğin Harbiyye'de, İranlılar ve Semerkant civarından gelen gruplar oturuyordu<sup>859</sup>. Ebu Zekariyya Yahya b. Abdullah'ı çarşıların başına muhtesib olarak atayan halife Mansûr<sup>860</sup>, Milâdî 157/773 yılına gelindiğinde merkezdeki çarşıların Kerh'e nakledilmesini emretti<sup>861</sup>. Öyle ki, attarlar çarşısı, demirciler çarşısı, marangozlar çarşısı, çiçekçiler çarşısı ve kasaplar çarşısı bunlardan birkaçıydı<sup>862</sup>. Ayrıca Bağdat'ın büyümesi ile birlikte, Horasan, Semerkant, Merv<sup>863</sup>, Belh, Buhara ve Harezmi<sup>864</sup> gibi beldelerden gelen tüccarlar için ayrı mahalleler

<sup>856</sup> Hitti, *a.g.e.*, c. I, s. 450. Ayrıca bkz; Tudela'lı Benjamin, Ratisbon'lu Petachia, *a.g.e.*, s. 67.

<sup>857</sup> Bağdadi, *Tarih*, c. I, s. 76; Abbâdî, *Tarihi'l Abbâsî ve'l Fatimî*, s. 55-56; Ahmet Çelebi, " Abbasiler Devri", *D.G.B.İ.T.*, c. III, s. 367.

<sup>858</sup> Ya'kûbî, *Tarih*, c. II, s. 261.

<sup>859</sup> Dûrî, "Bağdat", *DİA*, c. IV, s. 427; Dûrî, "Hükümet Kurumları", *İslam Şehri* (çev. E. Topçugil), İstanbul, 1992, s. 70-71.

<sup>860</sup> Taberî, *a.g.e.*, c. IX, s. 231.

<sup>861</sup> Dineverî, *a.g.e.*, s. 347.

<sup>862</sup> Hasan İbrahim, *a.g.e.*, c. III, s. 138.

<sup>863</sup> Horasan'm en önemli ve en eski kentlerinden biri olan Merv'in, İskender tarafından kurulduğuna inanılmaktadır. İbn Abbas ise, Zülkarneyn tarafından kurulduğunu, Üzeyr (a.s.)'in burada namaz kıldığını söylemektedir. Katade ise, Enam süresi 92. Ayette geçen "şehirlerin anası" ifadesinin Hicaz'da Mekke, Horasan bölgesinde ise, Merv için kullanıldığını söylemektedir. Bu ifadeler doğru olmasa bile şehrin erken dönemdeki önemini ortaya koyması açısından değer kazanmaktadır. Ekonomisi büyük ölçüde tarıma dayanan Merv, geniş tarım arazisine ve bol su kaynaklarına sahipti. Bu bölgede bol miktarda hububat ve üzüm üretilmekteydi. Makdisî, *a.g.e.*, s. 237.

<sup>864</sup> Harezmi, Ceyhun (Amurderya) nehrinin döküldüğü Aral gölünün güneyinde ve bu iki nehrin her iki tarafında uzanan arazinin adıdır. Bkz; İbrahim Kafesoğlu, *Harzemşahlar Devleti Tarihi*, Ankara 1992, s. 30; Zeki Velidi Togan, "Harizm", *İA*, c. V/I, İstanbul, 1987, s. 246-257. Burada Belecân, Kâs, Sedûr, Zerdûh, Mazdahkân, İhân gibi birçok kent bulunmaktaydı. İlk dönemlerde daha çok bilgini ile meşhur olan Harezmi, Makdisî'nin ifadesiyle "hiçbir bilgin yoktur ki Harezmi bir talebesi olmamış olsun" şeklinde tasvir edilmiştir. Harezmi ekonomisi daha çok tarım, hayvancılık ve avcılığa dayanmaktaydı. Ceyhun nehrinin suladığı geniş tarım havzasına sahip olan bu bölgede her çeşit sebze, hububat ve meyve yetiştirilirdi. Bkz; Makdisî, *a.g.e.*, s. 227-228. Yâkût, Harezmi bölgesinin çok canlı bir ekonomik yapıya sahip olduğunu, bu bölgede bulunan -köyler de dâhil- her yerleşim biriminde pazarın mevcut olduğunu söylemektedir. Bkz; Yâkût, *Mu'cem*, c. II, s. 369. Bu bölgeden İslam âleminin diğer bölgelerine, samur, sincap, as, tilki, vahşi eşek ve tavşan derisi, elbise çeşitleri, ipek, bal, fındık, pamuk yağı, peynir, balık, kılıç ve kalkan gibi silahlar, çanak ve çömlek yapımında kullanılan halaç ağacı, köle, küçük ve büyük baş hayvanlar, kuru ve yaş üzüm, susam, kumaş, sergi ürünleri, süslü elbiseler ve Bağdat'a kadar özel ambalajlar- buzla dolu kurşun kaplarda Bağdat'a gönderilen dilimlenmiş karpuzlar, yaklaşık 700

oluşturulup, bunların her birine reisler atandı<sup>865</sup>. Bağdat'ın planı dikkatlice incelendiğinde düzenlemelerin ve uygun yerlerin tahsis edilmesi bakımından çarşılar ne derece önem verildiği açıkça görülmektedir<sup>866</sup>. Bu bakımdan çarşılar, Bağdat'ın banliyölerinden biri olan Kerh'in doğusunda ve batısında olmak üzere iki kısımda tesis edilerek inşa edildi. Halife Mansûr, çarşıları 159/775 yılında Kûfe ve Basra kapıları arasından güneye doğru, şehrin dışındaki Babul Kerh, Babu'ş-Şa'ir<sup>867</sup> ve Babul Muhavvel taraflarına naklettirdi. Bir başka rivayete göre ise Babu Takil Harranîn ve Babu'ş-Şam taraflarına naklettirdi. Bu bölge ise daha sonraki dönemde Kerh<sup>868</sup> veya Suku'l Kerh olarak şöhret buldu<sup>869</sup>.

Tarihçiler, çarşıların Bağdat merkezinden Kerh'e nakledilmesini şu şekilde aktarmaktadırlar: Rivayete göre Rum (Bizans) diyarından Bağdat'a gelen elçiye, Ebu Cafer, başmabeyincisi Rebî b. Yunus'u rehber olarak görevlendirip ona şehrin tüm mekânlarını gezdirmesini emretti. Rebî, onu gezdirdi, surlara çıkardı, sur kapılarının kemer ve kubbelerini gösterdi. Halifenin maksadı başşehrinin ihtişam ve azametini göstermektir. Daha sonra elçi Mansûr'un yanına geldiğinde Mansûr ona: "Şehrimi nasıl buldun?" diye sordu. Elçi cevaben: "Ey mü'minlerin emîri! Sizler öyle bir şehir kurmuşsunuz ki, sizden önce yaşayan hiçbir kimse benzerini yapmamıştır. Sağlam surlar içerisinde inşa edilmiş güzel yapılara rastladım ancak şehriniz üç kusuru var" dedi. Birincisi; sudan uzak olmasıdır. Şüphesiz ki insanların suya olan ihtiyaçları kaçınılmaz bir şeydir. Diğeri; bilindiği gibi göz yeşil ve yeşile tutkundur. Oysa şehrinizde bir bahçe bile yoktur. Üçüncü kusur ise şudur: Halkın ve düşmanların (pazarları kastederek) şehirde seninle beraberdir. Halbu ki idare edilenler, idare edenlerle aynı yerde bulunurlarsa hükümdarın sırlarının ifşa edilmesine sebep olur.

---

dirhemden alıcı buluyordu- içerisinde götürülen kavun, karpuz ihraç edilmekteydi. Makdisî, *a.g.e.*, 254-255; Mez, *a.g.e.*, s. 501; Mısırî, *a.g.e.*, s. 242; İbrahim Kafesoğlu, *a.g.e.*, s. 31.

<sup>865</sup> Taberî, *a.g.e.*, c. IX, s. 231.

<sup>866</sup> Dürî, *İslam İktisatı*, s. 85-86.

<sup>867</sup> Babu'ş Şa'ir; Burası Medinetül Mansûr'un üst tarafında yer alan bir bölgeydi. Basra ve Musul taraflarından gelen gemiler burada demir atmaktaydılar. Ancak Yâkût dönemine gelindiğinde burası Dicle'nin uzağında kalmıştır. Hamevî, *Mu'cem*, c. I, s. 308.

<sup>868</sup> Kerh; Yâkût el-Hamevî'ye göre bu kelime nebaticedir. Buna göre kelimenin anlamı ise belli bir yerde hayvanları toplamak anlamındadır. Kerh önceleri mahalleleriyle Bağdat'ın ortasında yer alan bir bölgeydi. Ancak Yâkût dönemine gelindiğinde (13. yüzyıl) burası harabelerin ortasında kalmış bir yerdi. Ayrıca Basra, Rakka, Sâmerrâ, Bağdat, Cuddan, Huzistan ve Meysan (Vâsit ile Basra arasında) gibi bölgelerde de Kerh diye isimlendirilen yerler vardı. Hamevî, *a.g.e.*, c. IV, s. 447. Brockelman ise "Kerh" tabirinin Aramca şehir anlamına gelen "Kerha'dan" bozma olduğunu söylemektedir. Bkz; Brockelman, *İslam Ulusları*, s. 87.

<sup>869</sup> Taberî, *a.g.e.*, c. IX, s. 208, 230, 231; Ya'kûbî, *Ülkeler Kitabı*, s. 18; Hamevî, *a.g.e.*, c. I, s. 457; Miskeveyh, *Tecârib*, c. III, s. 111; Mısırî, *a.g.e.*, s. 87-88; Le Strange, *Baghdad During the Abbasid Caliphate*, Oxford-London, 1924, s. 64; Dürî, *Hükümet Kurumları*, s. 71; Brockelman, *a.g.e.*, s. 87.

Mansûr bunlardan şehrindeki eksiklikleri öğrenmişti. Fakat bu eksiklikleri Bizans elçisine itiraf etmekten kaçınarak şöyle savundu: “Su hakkındaki görüşünüze gelince, bize dudaklarımızı ıslatacak kadar su yeterlidir. İkincisi ise biz oyun ve eğlence için yaratılmadık. Sırların yayılması hususundaki görüşünüze gelince, benim halkımdan gizlediğim hiçbir sırrım yoktur”. Fakat elçi ülkesine dönünce, Mansûr, Sümeys ve Hallat’ın yanına gelmelerini istedi ve onlara şöyle dedi: Dicle nehrinden iki kanal kazınız, Abbasîye’ye benim için ağaç dikiş ve tüccarları Kerh semtine naklediniz. Özellikle çarşıların şehir dışına taşınmak istenişinin sebebi, şehre gelen tüccar taifesi içerisinde casus olma ihtimali bulunan ve gece olduğunda şehrin kapılarını açarak tehlike doğuracak kişilerin olabilmesiydi. Çarşıların şehir dışına taşınmasının bir diğer sebebi ise, çarşı esnafının ve demircilerin çalışırken çıkartmış olduğu gürültünün şehirdeki ahengi bozmasıydı. Taberî, çarşıların Kerh semtine nakledilmesi hususunda başka bir sebep daha kaydeder. Bu sebep, çarşılarında yükselen dumanların, sur duvarlarını karartmasıydı ki, bu da halifenin hoşuna gitmiyordu<sup>870</sup>. Böylece 157/774 senesinde Rebi’ b. Yunus, halife Mansûr’un özel malından harcayarak, Bağdat’ın batısında Kerh semtini inşa etmeye başlamış ve çarşıları oraya nakletmiştir<sup>871</sup>. Halife Mansûr, Kerh’teki çarşıların inşası için, kâtip İbrahim b. Hubeş el-Kufiyi ve onun mevalisi Herraş b. el-Museyyeb el-Yemenî’yi görevlendirdi. Halife, bu iki kişiye kasaplar çarşısının, çarşıların en sonunda yer almasını emretti. Rivayete göre Mansûr: “*Kasaplar sefihtir, kullandıkları kesici aletler ve mesleklerinin kendilerine yüklediği mizaç gereği, diğer esnafların dışında tutulması icap eder*” diyerek onların ayrı tutulmasını istemişti. Etrafı sur ve hendekle çevrilmiş olan bu ticâret merkezinde ayrıca şehre gelerek halkın arasına katılıp namaz kılmasınlar diye de yakınlarına bir cami inşa edilmesini emretti<sup>872</sup>. Sur dışındaki mahallelerde yollara konutların kapladığı alana eşit bir alan ayrılmış ve bu hesap gereğince caddeler yaklaşık yirmi beş metre sokaklar ise sekiz metre genişliğinde yapılmıştır<sup>873</sup>.

<sup>870</sup> Taberî, *a.g.e.*, c. IX, s. 230-231, 262; Hamevî, *Mu’cem*, c. IV, s. 448; Miskeveyh, *Tecârib*, c. III, s. 110; İbnu’l Esîr, *a.g.e.*, c. V, s. 464; Mısırî, *Ticâretü’l-İrak*, s. 88; Abbâdî, *Tarihi’l Abbâsî ve’l Fatimî*, s. 58; Ahmet Çelebi, “Abbasiler Devri” *D.G.B.İ.T.*, c. III, s. 369-370.

<sup>871</sup> Hasan İbrahim, *a.g.e.*, c. III, s. 206-207.

<sup>872</sup> Hamevî, *a.g.e.*, c. IV, s. 448; Taberî, *a.g.e.*, c. IX, s. 230; Mısırî, *a.g.e.*, s. 88-89; Hasan İbrahim, *a.g.e.*, c. III, s. 138; Yılmaz Can, *İslam Şehirlerinin Fiziki Yapısı*, Ankara, 1995, s. 88; Dûrî, “*Hükümet Kurumları*”, s. 71; Pedro Chalmeta, “Pazarlar” *İslam Şehri*, (çev. Elif Topçugil), İstanbul, 1992, s. 144.

<sup>873</sup> İbnu’l Esîr, *a.g.e.*, c. V, s. 464 vd. ; Yılmaz Can, *a.g.e.*, s. 87-88; Hasan İbrahim, *a.g.e.*, c. III, s. 206.

Halife Mansûr çarşıların naklinden sonra her meslek gurubuna, kendi sattığı ürünün dışında başka bir ürün satmaması hususunda yasak koydu<sup>874</sup>. Ayrıca çarşıların inşasındaki masrafları karşılayabilmek için de belli bir dönem vergi yükümlülüğü getirildi fakat çarşıların yapımından sonra bu vergiler kalktı. Mehdi dönemine geldiğinde ise vergi alma işlemine tekrar başlandı<sup>875</sup>.

Zamanla büyük bir pazaryeri haline gelen Kerh çarşısının uzunluğu, yaklaşık on iki km., genişliği ise altı km.'ye ulaştı. Çünkü belli bir düzene göre tanzim edilen bu çarşıda her meslek gurubu ayrı çarşı ve pazarda toplanıyordu<sup>876</sup>. Örneğin aynı iş kolundan olan Suku'n-nuhhâsîn (bakırcılar) ve Suku'l-verrâkîn (kırtasiyeciler) ve onlara en yakın olan Suku'l-bezzâzîn (kumaşçılar) ve Suku'l-attârîn (şifalı bitkiler) çarşısı diğerlerinden farklı olarak ayrı bir alanda konuşlanmıştı<sup>877</sup>. Yine birbirinden bağımsız şekilde planlanan çarşılar arasında; farklı türde birçok meyvenin satıldığı Suk'u Dâri'l-Bettih (karpuz çarşısı)<sup>878</sup>, Suku'l-bezzazin, Suku'l-kassabin, Suku'l-ta'âm (hububat çarşısı), Suku'l-'attârîn, Suku'd-dari'l kutn (pamukçular çarşısı), Suku'l-sarrafin (sarraflar) ve Suku'l-verrâkîn bulunuyordu<sup>879</sup>. Müstakil sayılabilecek bir diğer çarşı ise Hindistan, Orta Asya, Bizans, Güney Avrupa ve Zenç ülkesinden (Sudan-Habeşistan)<sup>880</sup> getirilen kölelerin satıldığı Dar'ür-Rakîk idi<sup>881</sup>. Bir diğer çarşı Suku'l-Kantarati'l-Cedîd çarşısı (Yeni Köprü çarşısı) ise farklı türde birçok ticarî emtianın alış-verişinin yapıldığı bir çarşıydı<sup>882</sup>. Kantaratu'ş-Şûk diye bilinen çarşı da oldukça meşhur olup içerisinde çok sayıda kumaş dükkânı barındırmaktaydı. Yine içerisinde Nuhhasin, Suku'l-arus (çeyizlik eşya pazarı), Suku'r-raffain (hamallar) ve Suku'l-hellaîn gibi birçok çarşısı içeren Kantaratu'l-Uşnan çarşısı da önemli bir diğer alış veriş merkeziydi.<sup>883</sup>

Suku'r-Rusâfe olarak bilinen ve Bağdat'ın doğu tarafındaki en önemli alış veriş merkezleri arasında yer alan çarşı, birçok farklı ticarî ürünle doluydu. Bu çarşıdan sonra meşhur Suku'l-'Atş gelmekteydi. Bağdat'ın doğu yakasında bulunan çarşıların en

<sup>874</sup> Kazvîni, *a.g.e.*, s. 444; Taberî, *a.g.e.*, c. IX, s. 231; Mısri, *a.g.e.*, s. 89.

<sup>875</sup> Hamevî, *a.g.e.*, c. III, s. 284, 287; Belâzûrî, *Fütûh*, s. 423; Mısri, *a.g.e.*, s. 89-90. Devletin pazar yerlerinden vergi alması ile ilgili bkz; Pedro Chalmeta, "Pazarlar", s. 151-153.

<sup>876</sup> Hitti, *a.g.e.*, c. I, s. 470.

<sup>877</sup> Ya'kûbî, *a.g.e.*, s. 29; Hamevî, *a.g.e.*, c. III, s. 288, c. V, s. 66; Mısri, *a.g.e.*, s. 90-91; Strange, *Baghdad*, s. 64-65.

<sup>878</sup> Mez, *a.g.e.*, s. 541.

<sup>879</sup> Hamevî, *a.g.e.*, c. II, s. 419; Tudelalı Benjamin-Ratisbonlu Petachia, *a.g.e.*, s. 67.

<sup>880</sup> Houranî, *Arap Halkları*, s. 145; Maurice Delafosse, "Sudan", *İA*, c. X, İstanbul, 1988, s. 772.

<sup>881</sup> Mısri, *a.g.e.*, s. 92-93; Hamevî, *a.g.e.*, c. II s. 420, c. III, s. 288; Ya'kûbî, *a.g.e.*, s. 244, 245, 248.

<sup>882</sup> Hamevî, *a.g.e.*, c. IV, s. 361.

<sup>883</sup> Hamevî, *a.g.e.*, c. IV, s. 407.

büyüğü ve en geniş olan Suku'l-'Atş, Milâdî 7/13. yüzyıla gelindiğinde hiç kimsenin yeri hakkında bilgi sahibi olmadığı bir çarşıydı<sup>884</sup>. Değerli taşların ve nadir ticâret ürünlerinin satıldığı Suku'l-hudeyr çarşısı ise tilki ve leopar kürklerinin yanı sıra balık kemikleri, iç yağları, anber, çeşitli hayvan derileri, çeşitli silahlar, testiler ve daha birçok ürünü alıcısına sunmaktaydı<sup>885</sup>.

Suku'l-eskâfe ve Suku't-tîb (itriyat) diye bilinen çarşılar ise halife el-Mansûr'un kızı adına yaptırdığı Babu Tâk sarayının etrafında bulunuyordu. Bu iki çarşının arkasında kasap ve fırıncıların yer aldığı Esvâku't-ta'âm çarşıları (yiyecek çarşıları) uzanıyordu. Daha sonraları burası kuyumculara özel büyük bir çarşı haline getirilmiştir. Bunlardan sonra Suku'l-haddadîn (demirciler), Suku'n-neccarîn (marangoz) ve Suku'r-reyyâhîn (güzel kokular) çarşısı gelmekteydi. Suku'r-reyyâhîn çarşısında her çeşit kokuyu, meyveyi ve gülü bulmak mümkündü. Bu çarşıdan yayılan kokular, daha çarşıya ulaşmadan, uzak yerlerden hissedilebilecek derecede yoğundu. Adı geçen çarşının Derbu'r-Reyhan diye bilinen kendisine özel bir bölümü bulunmaktaydı<sup>886</sup>. Yine haftanın belli günlerinde kurulan Suku's-sûlase' (Salı çarşısı) çarşısı<sup>887</sup> ise tarihi ehemmiyeti olan meşhur bir yerdi. Halife Mansûr daha Bağdat'ın inşasına başlamadan önce bu çarşı bulunuyordu. Eski dönemlerde her ay haftanın üçüncü yani Salı günleri burada pazar kurulduğundan Suku's-sulase adı verilmişti. Yâkût el-Hamevî (VII./XIII. yüzyıl) dönemine kadar varlığını devam ettiren bu çarşıda özellikle kumaş satılmaktaydı<sup>888</sup>.

Hârûnürreşîd döneminde 170-193/786-809 nüfusunun milyona<sup>889</sup> vardığı belirtilen Bağdat, büyük bir kültür ve ticâret merkezi olarak ön plana çıkıp, her alanda gelişti<sup>890</sup>. Sağlamlığı ve yerleşim planı ile büyük bir kaleyi andıran şehir, Abbasîlerin yıkılışına kadar bu önemini korudu. Abbasî Devleti'nin beş asırlık hâkimiyeti boyunca Bağdat şehri, fikrî ve ilmî hayatın geliştiği bir kültür merkeziydi. Günümüzde Ortadoğu olarak bilinen coğrafyanın ise birinci derecede ticâret merkeziydi. Ayrıca siyâsî açıdan olduğu kadar ekonomik zenginlik bakımından da o zamanki şehirlerin en önemlisi idi. Bağdat, kuruluşundan sonra adeta medeniyet dünyasının merkezi haline geldi. Çünkü

<sup>884</sup> Hamevî, *a.g.e.*, c. III, s. 284, Mısrî, *a.g.e.*, s. 94-95.

<sup>885</sup> Mısrî, *a.g.e.*, s. 95.

<sup>886</sup> Hamevî, *a.g.e.*, c. III, 284-287, c. V, s. 212; Mısrî, *a.g.e.*, s. 95-96.

<sup>887</sup> Mez, *a.g.e.*, s. 541.

<sup>888</sup> Hamevî, *a.g.e.*, c. V, s. 212; İbn Batuta, *a.g.e.*, s. 153; Mısrî, *a.g.e.*, s. 97-98.

<sup>889</sup> J.J. Michon, "Dini Kurumlar", *İslam Şehri*, (çev. E. Topçugil), İstanbul, 1992, s. 15.

<sup>890</sup> Ahmet Çelebi, "Abbasîler Devri", *D.G.B.İ.T.*, c. III, s. 133.

Doğu Akdeniz ve Kuzey Afrika, yönlerini Bağdat'a çevirerek bu yeni Müslüman dünyanın bir parçası haline geldiler. Aynı şekilde Orta Asya kervanları ve Volga üzerinden Baltık Denizi'ne ulaşan kervan yolu, istikametini değiştirerek yönlerini Bağdat'a çevirdiler. Artık Asya, Afrika ve Avrupa'ya giden mallar Bağdat'tan yola çıkmaktaydı. XII. Asırda Bağdat'ı ziyaret eden Yahudi seyyah bize şu bilgiyi vermektedir; “*Şehirde çeşitli yerlerden gelen pek çok tüccar vardır. Şehirde çok sayıda âlim, hâkim, tabip, filozof ve büyüünün her çeşidine vakıf sihirbazlar yaşamaktadır*”<sup>891</sup>. Bütün bu bilgilerden şu anlaşılıyor ki Bağdat, daha kurulurken bile Abbasî hâkimiyeti altındaki şehirlerde yaşayan, değişik din, mezhep ve etnik kökenden gelen nitelikli, sanat, zanaat ve meslek sahiplerini bir araya getirmişti.

---

<sup>891</sup> Benjamin, *a.g.e.*, s. 67.





imkân sunuyordu. Fırat nehrinin su seviyesinin Dicle nehrine göre daha yüksek olması, doğuya gidecek olan gemilerin hareketini kolaylaştırarak, bu gemilerin yine aynı şekilde geri (batı) dönmelerine yardımcı olmaktaydı. Özellikle Abbasîler bu durumdan olabildiğince istifade ettiler. Nitekim Abbasîler, Bağdat'ta ki çarşı ve pazarları canlandırabilmek amacıyla Basra Körfezi ile Bağdat arasında ki bağlantı yollarını geliştirmeye özen gösterdiler<sup>892</sup>. Basra Körfezi ile Bağdat arasında ki bağlantıyı sağlayan ve irili ufaklı çok sayıda su kaynağıyla beslenen Fırat ve Dicle nehirleri, birçok kola ayrılmaktaydı. Bu yüzden her iki nehir de yük ve yolcu taşımacılığı bakımından oldukça gelişmişti. Müslüman coğrafyacılara, Fırat'tan çıkıp, Dicle nehrine katılan birçok nehir ismi zikretmektedirler. Diğer akarsular ise yukarıda da zikrettiğimiz üzere ya bu nehirlerden ayrılmakta ya da bu nehirlerle karışmaktaydılar. Bu nehir kolları Bağdat'ı, kuzeyden güneye kadar Basra Körfezi'nin ticarî deniz yollarına bağlamaktaydı. Fırat ve Dicle nehirleri arasında ki en meşhur suyolları (kanallar) ise İsa Nehri (Nehru'l Sâklaviya), Sarsâr Nehri, Melik Nehri ve el-Medâ'inin on altı kilometre aşağısında bulunan Kûsâ Nehri (Nehru İbrahim) idi<sup>893</sup>.

Başlıca ticarî ana yolu teşkil eden İsa Nehri<sup>894</sup>, halife Ebu Cafer'in akrabalarından olan İshak b. İsa b. Ali'ye nasbedilmektedir. Bu kişi kendi adıyla anılan bu kanalı Fırat ve Dicle nehirleri arasında açarak, her iki nehri birbirine bağlamayı amaçlamaktaydı. İsa Nehri; Sarat Nehri, Medain'in üst tarafından Dicle'ye dökülen Sarsar Nehri<sup>895</sup> ve Bağdat yakınlarındaki Medain'in aşağı tarafından Dicle'ye dökülen Melik Nehri<sup>896</sup> olmak üzere üç kola ayrılıyordu. İsa Nehri yolu üzerinden gönderilen Hind ve İran ürünleri Enbâr'da Fırat'a nehrine erişir ve bu nehri izleyerek yüzyıllardan beri parlak, iyi bir ticâret yeri olan Rakka'ya kadar çıkardı. Burası, uçları Fırat'a varan iki büyük kervan yolunun kesişme noktası idi: Bunlardan biri, Bağdad'ın üst tarafında, önemli bir dokuma sanayi ve geniş bir ticâret merkezi olan Musul'da Dicle'den ayrılır, Nizip'e doğru bükülür ve burasını aşır devam ederek küçük Asya'ya önemli ölçüde Doğu malları dökerdi; öteki daha yukarıda Amid (Diyarbakır)'de Dicle'den uzaklaşır ve Sümeysat (bugünkü Samsat), Urfa ve Harran'dan geçerek Rakka üzerine ilerlerdi<sup>897</sup>.

<sup>892</sup> Mez, *a.g.e.*, s. 550-551; Strange, *a.g.e.*, s. 70-71.

<sup>893</sup> İbn Havkal, *a.g.e.*, s. 217; Makdisî, *a.g.e.*, s. 124; R. Hartmann, "Dicle" *İA*, c. III, İstanbul, 1988, s. 583; Metin Tuncel, "Fırat", *DİA*, c. XIII, İstanbul, 1996, s. 31-33.

<sup>894</sup> Heyd, *a.g.e.*, s. 181.

<sup>895</sup> İbn Havkal, *a.g.e.*, s. 217; Ya'kûbî, *Kitabu'l Buldan*, s. 242.

<sup>896</sup> Ya'kûbî, *a.g.e.*, s. 321; Hitti, *a.g.e.*, c. II, s. 428.

<sup>897</sup> Heyd, *a.g.e.*, s. 182.

Fırat ve Dicle nehrinden ayrılan kollar sayesinde, çevre ülkelerdeki malları Bağdat'a taşıyan tüccarlar, bu yeni başkenti kısa sürede canlandırarak ona bambaşka bir görünüm kazandırdılar. Fırat nehri, günümüzde Adıyaman'ın ilçelerinden biri olan Samsat'tan (Sumeysat) itibaren nehir taşımacılığına oldukça elverişliydi. Öyle ki daha önceden de zikrettiğimiz üzere, Şam ve Bağdat arasındaki ticarî bağlantı, Fırat üzerinden sağlanmakta<sup>898</sup> ve bu nehir üzerinden bol miktarda mal taşınmaktaydı. Taşınan mallar arasında Ermenistan dağlarından getirilen kereste ve Şam'dan getirilen zeytinyağları ilk sırada yer alıyordu. Yine bunun yanı sıra yaklaşık genişliği 20 zira<sup>899</sup> (18x54 metre) olan ve Akdeniz gemileri olarak vasıflandırılan Karkûr adlı büyük yük gemileriyle ise Nar taşımacılığı yapılmaktaydı. Hemen şunu da belirtmemiz gerekir ki, Fırat Nehrinin debisi günümüzdekinin aksine daha yüksek seviyeydi. Öyle ki bu nehrin suları, Hît<sup>900</sup> ve Rahaba gibi yerlerin çevresini sarıp onları içerisinde bırakacak derecede fazlaydı<sup>901</sup>.

Dicle nehri de tıpkı Fırat nehri gibi, yük ve yolcu taşımacılığında büyük bir öneme sahipti. Ermenistan taraflarından getirilen mallar Dicle vasıtasıyla Musul'dan geçerek Bağdat'a ulaştırılıyor ve böylece başkentin ihtiyaçları karşılanmış oluyordu. Yine Dicle nehri ile Bağdat'tan, Ermenistan'a ılık iklimin bahşettiği sebze ve meyve çeşitleri gönderiliyordu. Özellikle Dicle nehrinin sağ kıyısında kurulmuş olan Musul (Asur) şehri<sup>902</sup>, Bağdat'ın kuzeyine düşen en önemli ticarî merkezlerden biriydi. Konumundan dolayı eşsiz bir yere sahip olan Musul, birçok anayolun geçtiği güzergâhta yer alıyordu. Yâkût el-Hamevî, bu şehrin ticarî önemine işaret ederek, Musul, Irak'ın kapısı, Horasan'ın ise anahtarındır demektedir. Ayrıca el-Hamevî; dünyada üç büyük şehir olduğunu, bunlardan ilkinin şarkın kapısı olan Nişabur, diğerinin garbın kapısı olan Şam, sonuncusunun ise hem doğuya hem de batıya gidecek olanların kapısı olan Musul olduğunu zikretmektedir<sup>903</sup>. Makdisî ise ticarî hareketliliğinin yanı sıra mal çokluğuyla da meşhur olan Musul'u överek şöyle devam etmektedir; Musul; hububat, bal, kurutulmuş et, kömür, iç yağı, peynir, helva, sumak, nar, zift, demir, kova, bıçak, ok, tuzlu balık konservesi ve sepet gibi birçok ürünü bir arada barındıran bir şehirdi demektedir<sup>904</sup>. Buna ek olarak el-Hamevî diğer ülkelerde

<sup>898</sup> Hemedanî, *a.g.e.*, s. 175; Mez, *a.g.e.*, s. 550.

<sup>899</sup> 1 Zira= 54,04 cm gelmektedir. Walther Hinz, *a.g.e.*, s. 67.

<sup>900</sup> Bkz; Hamevî, *a.g.e.*, c. V, s. 482-483.

<sup>901</sup> Mez, *a.g.e.*, s. 550.

<sup>902</sup> Tudelalı Benjamin, *a.g.e.*, s. 60; E. Honigmann, "Musul", *İA*, c. VIII, İstanbul, 1979, s. 739.

<sup>903</sup> Hamevî, *a.g.e.*, c. V, s. 223.

<sup>904</sup> Makdisî, *Ahsenü't-tekâsîm*, s. 145.

bulunması zor olan ürünlerin de burada bulunabileceğini söylemektedir<sup>905</sup>. Aynı zamanda önemli bir dokuma sanayi merkezi olan Musul; “Muslin” (Musul işi) adı verilen sırmalı ve ipekli kumaşları ile bilinmekteydi<sup>906</sup>. Çoğu zaman Bağdat’ın un ihtiyacını karşılayan Musul<sup>907</sup>, İslam ülkeleri içerisinde en meşhur şehirlerden biriydi<sup>908</sup>.

Su yolları yük taşımacılığının yanı sıra yolcu taşımacılığında da son derece önemliydi. Özellikle kuzeyden gelen hacılar bu suyollarından (Dicle) istifade ediyorlardı. Örneğin 348/959 senesinde Musul’dan on büyük tekne (zevrâk)<sup>909</sup> ile gelen hacılardan 1000’i boğularak ölmüşlerdi<sup>910</sup>. Dicle üzerindeki nehir taşımacılığına büyük önem veren Abbasîler; özellikle nakliye sırasında karşılaşılabilecek aksaklıkları en aza indirmeye gayret gösterdiler. Örneğin Bağdat ve Sâmerâ<sup>911</sup> arasında bulunan “Als” kasabası civarında el-Ebvâb (kapılar) denilen ve Dicle’nin en fazla daraldığı bu mıntıkada, nehir kayalar arasında hızla akıyordu. Abbasî idarecileri, gemilerin bu bölgedeki sıkıntısını çözmek için, bölgeyi iyi tanıyan kişileri kılavuzluk yapmak üzere görevlendiriyorlardı. Bu mıntıkaya gelindiğinde gemiler yelkenlerini indirerek, kılavuzların telkinleri doğrultusunda hareket etmekteydiler. Aksi halde oldukça kayalık bir yapıya sahip olan bu bölgeden, zarar görmeksizin çıkabilmek neredeyse imkânsızdı<sup>912</sup>.

Fırat ve Dicle üzerindeki nehir taşımacılığının belli bir düzene koyulması, Bağdat’a kısa sürede büyük bir ilerleme kaydettirdi. Öyle ki; Ermenistan, Şam ve civar bölgelerdeki birçok ticarî emtia bu nehirler sayesinde İslam âleminin başkenti Bağdat’a ulaşmaktaydı. Böylece Bağdat, doğudan ve batıdan gelen farklı türde birçok ticarî malın bulunduğu önemli bir ticarî liman şehri oldu. Nitekim Bağdat boyunca uzanan Dicle sahilleri; ticâret, savaş ve eğlence amaçlı demirli bulunan yüzlerce gemiyi bir arada barındırıyordu. Sahillerdeki gemi ve insan yoğunluğu hakkında bize bilgi veren

<sup>905</sup> Hamevî, *a.g.e.*, c. V, s. 224.

<sup>906</sup> Heyd, *a.g.e.*, s. 182; Bakır, *Tekstil*, s. 521; Hitti, *a.g.e.*, c.II, s. 942.

<sup>907</sup> Miskeveyh, *Tecârib*, c. II, s. 91.

<sup>908</sup> Kazvîni, *Âsâr*, s. 461.

<sup>909</sup> Daha ziyade nakliye maksadıyla kullanılan bir tür gemiydi. Bkz; İdris Bostan, “Gemi”, *DİA*, c. XIV, s. 10.

<sup>910</sup> Makdisî, *a.g.e.*, s. 120; Mez, *a.g.e.*, s. 551.

<sup>911</sup> Halife Mu’tasım’ın, Türk komutanı Eşnâs et-Türkî tarafından, Kerh-Fayrûz köyünün iki fersah batısında tesis edilen (836) Sâmerâ’nın kurulum amacı; Bağdat ile yarışacak yeni bir şehir ortaya çıkarmaktı. Ya’kûbî burayı beni Haşim halifelerinin ikinci şehri olarak zikretmektedir. Bağdat çarşılarında olduğu gibi Sâmerâ çarşıları da yan yana dizilmiş şekilde bina edilmiştir. Örneğin 9. asırda Sâmerâ’da inşa edilen köle pazarı (Sûku’r-rakîk) dörtgen şeklinde idi ve içerisinde sokakları bulunuyordu. Çarşı içindeki binalarda ise köleler için hücre, oda ve dükkânlar yer alıyordu. Bkz; H. Viollet, “Sâmerâ”, *İA*, c. X, Eskişehir, 1997, s. 144; Ya’kûbî, *Ülkeler Kitabı*, s. 38 vd; Mez, *a.g.e.*, s. 198.

<sup>912</sup> Mez, *a.g.e.*, s. 552.

Makdisî; Bağdat'taki insanların gidiş-gelişlerinde ve ticâretlerinde bu gemileri kullanmalarından dolayı kıyıların oldukça kalabalık olduğunu ve Bağdat halkının üçte birini bu kıyılarda görmenin mümkün olduğunu belirtmektedir<sup>913</sup>. Adam Mez ise bununla alakalı olarak Bağdat mallarının üçte ikisinin nehir üzerinde olduğunu söylemektedir<sup>914</sup>. Kıyılardaki bu canlılık, Bağdat halkının diğer dünyalık işlere kıyasla, denize ve denizciliğe karşı ne derece ilgi duyduklarının en önemli göstergesidir. Bağdat'ın güzelliğini ve canlılığını tasvir amaçlı verilen örnekte; İbn Raik adlı kişinin; “*Dicle üzerinde seyreden “Tayyar” gemisinin üzerinde olmak ve Bağdat'taki gemicilerin bağtırmalarını duymayı, bütün Suriye'nin hâkimiyetine tercih ederim*” sözü, Bağdat'ın, insanların gönlünde ne denli bir yere sahip olduğunun en güzel örneklerinden biridir<sup>915</sup>.

Nehir taşımacılığını kolaylaştırmak amaçlı yapılan bir diğer düzenleme ise; suyolları üzerinde kayıkların ve gemilerin bir araya getirilmeleri ya da dubalar üzerine tahtaların tutturulması suretiyle yapılan köprülerdi<sup>916</sup>. Bu köprüler yeri geldiğinde hareket ettirilerek nehir taşımacılığına izin verecek şekilde tanzim edilmişlerdi. Bağdat'ın doğu tarafında yer alan köprü ile Vasıt şehrinde bulunan köprü, bu köprülerin meşhurlarıydı. Nehir taşımacılığındaki bir diğer düzenleme ise, kıyılarda kurulu küçük tersaneler sayesinde, hasar gören gemilerin karaya çıkartılarak tamir edilmesiydi. Bu sayede hem arızalı gemiler yüzünden nehir trafiği aksamıyor, hem de denizcilerin sorunları çözülmüş oluyordu. Denizciler, gemilerini kıyıya yanaştıracakları zaman, kıyıda sabitlenmiş olan bağlama direklerine, gemiden attıkları ipleri, şarkılar eşliğinde kıyıya doğru çekerek yanaşıyorlardı<sup>917</sup>.

Ticarî alandaki nehir taşımacılığının üstünlüğü, Bağdat'ın güney kısmında yer alan es-Surât ile İsa nehri arasında bulunan ve Bağdat'ın en önemli ticarî merkezi olan Kerh'te ön plana çıkmaktaydı. Kerh çarşısı kendi içerisinde birçok çarşı ve pazarı barındırmaktaydı. Bu çarşıların her biri ise farklı türde ticarî ürünlerle doluydu<sup>918</sup>. Kerh, bu ticarî hareketliliğin en önemli payını hiç şüphesiz İsa nehrine borçluydu. Zira Ya'kûbî; Kerh'teki ticarî canlılığı aktarırken, özellikle İsa nehrinin önemine dikkat çekerek; “*Abbasîler, Fırat'ın büyük kollarından biri olan İsa nehrine sahiplerdir. Bu*

<sup>913</sup> Makdisî, *a.g.e.*, s. 124.

<sup>914</sup> Mez, *a.g.e.*, s. 552.

<sup>915</sup> Mez, *a.g.e.*, s. 550.

<sup>916</sup> Bağdâdî, *a.g.e.*, c. I, s. 11-117; Hitti, *a.g.e.*, c. I, s. 470; Minorsky, *a.g.e.*, s. 96.

<sup>917</sup> Mez, *a.g.e.*, s. 552.

<sup>918</sup> Ya'kûbî, *a.g.e.*, s. 30-31.

*nehir, Rakka'dan un ve buğday getiren büyük gemilere ev sahipliği yapmaktadır. Mısır ve Şam gibi ülkelerden gelen tüccarlar, kıyısında tacir dükkânlarının ve çarşılarının bulunduğu bu nehrin limanlarına uğrar, bütün sene boyunca bu ticâret sürekli devam eder ve bu nehrin suyu hiç kesilmez”, demektedir<sup>919</sup>. Kerh ile Bağdat arasındaki sıkı ticarî ilişki, hiç şüphesiz buradaki su yolları sayesinde sağlanmaktaydı. Zira Bağdat'taki su yolları (kanallar) sayesinde nehir taşımacılığının oldukça geliştiği, insan taşımacılığında ve ticarî amaçla kullanılan teknelerin sayısının 30.000 civarında olduğu ve bu iş ile uğraşan kayıkçılar teşkilatının günlük kazancının ise yaklaşık 90.000 dirhem olduğu söylenmektedir<sup>920</sup>. Kamu hizmetlerine ait olan bu tekneler bugün *cuffe* adı verilen yuvarlak teknelerden farklı idi. Onlara “*Sumeyriyyat*” yani -Sümer- tekneleri deniyordu. Gösterilen gelir miktarı doğru olsa gerektir. Çünkü tekneçiler bir günde yaklaşık olarak 4-5 dirhem para kazanıyordu. Hicrî IV./X. asrın başlangıcında Abbasî sarayı, sadece kendi yönetiminde olan gemicilerin ihtiyaçlarını karşılamak için aylık 500 dînar para harcamaktaydı. Bundan başka daha bir sürü hususi tekne bulunuyordu. Özellikle rahatını düşünen bir Bağdatlının ahırda bir merkêbinin ve nehirde bir “uçar” gemisinin (tayıâr) bulunması şarttı. Yine toplumun üst tabaksındaki insanlar ise umumiyetle su üzerinde hareket etmeyi tercih ediyorlardı<sup>921</sup>. Bu durum Bağdat'taki ticarî hareketliliğin önceki zamanlara göre ne kadar arttığının en açık göstergesidir. Ayrıca bu durum, her taraftan Bağdat'a akan sermaye ve zenginliğinde bir tezahürüydü.*

Abbasîler açmış oldukları çok sayıdaki su yolu (kanal) sayesinde, Bağdat ile güneydeki Basra arasında bir bağlantı oluşturarak, Basra Körfezi'nin sularına açıldılar. Abbasîlerin, Bağdat'ın güney kısmında birçok su yolu açmaları, onların doğrudan bir yolla Basra Körfezi'ne açılmak istediklerine dair en önemli delildir. Yine bu durum (su yollarının açılması) başkent Bağdat'ın ticarî ehemmiyetini artırmak içinde oldukça önemliydi. Örneğin halife Mansûr bu kapsamda, Fırat'ın kollarından biri olan Kerhâyâ nehrinin sularını dört koldan Bağdat'a akıttı<sup>922</sup>. Bu kanallar sayesinde şehrin çoğu cadde ve mahallelerinde yaz-kış devamlı olarak su akmakta ve küçük çaplı taşıma yapılmaktaydı. Özellikle çok sayıda yük gemisi veya teknesi Bağdat'taki birçok çarşıya kolaylıkla yanaşıp yüklerini indirebiliyorlardı<sup>923</sup>. Yine Fırat'ın büyük kollarından biri

<sup>919</sup> Ya'kûbî, *a.g.e.*, s. 33; Bakır, *Itriyat*, s. 130.

<sup>920</sup> Mez, *a.g.e.*, s. 472.

<sup>921</sup> Mez, *a.g.e.*, s. 551-552.

<sup>922</sup> Muhammed Hudaî, *Muhâdarâtü Târihu'l-Umumi'l-İslâmiyye:ed-Devletü'l Abbâsiyye*, Kahire,ts, s.78.

<sup>923</sup> Mez, *a.g.e.*, s. 551.

olan İsa'l 'Azm nehri ise; Rakka'dan un ve buğday<sup>924</sup> getiren büyük gemilere ev sahipliği yapıyordu. Mısır ve Şam gibi ülkelerden gelen tüccarlar, kıyısında tacirlerin dükkânlarının ve çarşılarının bulunduğu bu nehrin limanlarına uğramakta ve bütün sene boyunca bu ticâret sürekli devam etmekteydi<sup>925</sup>. Kısacası Abbasî hilafeti, bu su yolları vasıtasıyla, Bağdat'ın zenginleşebilmesi için ne gerekiyorsa yapıp, gerekli tüm tedbirleri aldılar. Örneğin, Fırat ve Dicle nehir kollarının taşması sonucu; Bağdat'ın güneyinde, Vasıt ve Basra arasında "el-Betâih" diye isimlendirilen bölgede toplanan suyu tahliye edebilmek amacıyla, su kanalları temizlenip, tamir edilerek bu durum düzeltilmeye çalışıldı<sup>926</sup>. Ünlü coğrafyacı İbn Rüste, el-Betâih hakkında bilgi verirken bu bölgeyi sınırlandırarak şöyle demektedir; "el-Betâih suların toplandığı yerdir. Burası aynı zamanda Basra ahalesinin su deposu ve kamış, balık gibi birtakım ihtiyaçlarını karşıladıkları bir bölgedir. Buranın uzunluğu ve genişliği 30 fersah olup, sınırları bir taraftan Ceziretü'l Arab'a, diğer taraftan ise Arzu'l Meysan'a (Vâsıt ile Basra arasında)<sup>927</sup> ve yine Fırat ile Nehrevan'ın aktığı yere kadar uzanmaktadır"<sup>928</sup>. Ya'kûbî ise bu konuya değinirken; "Vasıt'tan Basra'ya doğru durgun su yatakları olduğunu ve bunların "Betâih" (bataklık) olarak isimlendirildiğini belirtmektedir. Ayrıca çok miktarda suyun burada toplandığını ve bu suların Dicle'ye, oradan Basra'ya aktığını ve İbn Ömer Nehri Körfezi'nde bu suların denize döküldüğünü belirtmektedir<sup>929</sup>. Bağdat'ın güneyindeki nehir taşımacılığı açısından oldukça önemli bir yeri olan el-Betâih yukarıda da belirttiğimiz üzere büyük bir su deposuydu. Ancak buradaki su seviyesinin yüksek veya alçak olması ise her yıl meydana gelen sellere bağlıydı. Nitekim Adam Mez'in de dediği üzere; Dicle nehrindeki taşımacılığa Arap devri esnasında güçlük çıkaran en büyük engel, Güney Irak'ta bulunuyordu. Çünkü Vasıt ve Basra arasında bütün yüklerin küçük kayıklara aktarılmasını zorunlu kılan el-Betâih bölgesi burada yer alıyordu. Dicle'nin kollara ayrıldığı bu bölge bataklık, sazlık ve küçük suyollarından oluşmaktaydı. Büyük gemilerin buradan geçmesi mümkün olmuyordu. Öyle ki kayıklar bazen sazlık sokaklardan geçiyormuşçasına süzülmekte ve

<sup>924</sup> Libya vahaları, Büyük sahranın doğusu ve Nube bölgesine giden ticâret kervanlarının ve Akdeniz yoluyla Berka'ya, Kızıldeniz vasıtasıyla Aden, Umman, Bahreyn ve Basra'ya sefer yapan gemilerin taşıdıkları en önemli ihracat mallarından birini buğday teşkil etmekteydi. Bakır, *Itriyat*, s. 130; Lombard, *a.g.e.*, s. 154.

<sup>925</sup> Ya'kûbî, *a.g.e.*, s. 33; Bakır, *Itriyat*, s. 130.

<sup>926</sup> Makdisî, *Ahsenüt-tekasim*, s. 124-125, 127, 133; Ya'kûbî, *a.g.e.*, s. 99.

<sup>927</sup> Kazvinî, *Âsâr*, s. 464.

<sup>928</sup> İbn Rüste, *a.g.e.*, s. 93-94, 98, 185; Belâzûrî, *Futûh*, s. 536-538.

<sup>929</sup> Ya'kûbî, *a.g.e.*, s. 99; İbn Rüste, *a.g.e.*, s. 92.

ara sıra ise suyun serbest aktığı yerlere rastlanılmaktaydı<sup>930</sup>. Dicle nehrinin özellikle Basra'nın kuzey taraflarında çoğu zaman akış yatağının dışına çıkması; el-Betâîh'deki su seviyesinin sürekli değişkenlik göstermesine sebep oluyordu<sup>931</sup>.

Dicle nehri, Basra'nın kuzeyinde Fırat nehri ile birleşerek, "Femu'n-Nil" (Nil'in ağzı) adıyla bilinen ve suyun kuzeyden güneye doğru aktığı çok önemli bir bölge oluşturarak Basra Körfezi ile buluşmaktaydı<sup>932</sup>. Basra'nın kuzeyindeki el-Betâîh bölgesinin zamanla genişlemesi sonucu, Dicle nehri kendi ana yatağından uzaklaşarak yeni bir mecradan akmaya başladı. Bu konu hakkında İbn Rüste; "Dicle el-Betâîh bölgesinde tek akış mecrasına düştü" demektedir<sup>933</sup>. Günümüzde ise Dicle nehrinin bu akış mecrası, coğrafya kitaplarında Dicletu'l Avra<sup>934</sup> yani Şatt'ül-Arap olarak ifade edilmektedir<sup>935</sup>. Şattu'l-Arab'ın değerini artıran en önemli husus, Basra Körfezi ile Basra arasındaki nehir taşımacılığına uygun oluşudur. Şattu'l-Arab; el-Betâîh ve Basra Körfezi sularından beslendiği için büyük gemilerin, üzerinde yolculuk yapmasına imkân sağlamaktaydı. Yine İbn Rüste el-Betâîh'te toplanan suyun, üç geniş nehir üzerinden, Şattu'l-Arab'a dökülmesi hususunda şu bilgileri bize vermektedir; "el-Betâîh'ten birçok nehir çıkardı. Bunların arasında Murre Nehri (Nehru'l Mer'e)<sup>936</sup>, Şattu'l-Arab'a akmaktaydı. Bir diğer nehir ise Ebil Esed Nehri'dir. Bu nehir Murre Nehri'ne yakın olup o da tıpkı onun gibi Şattu'l-Arab'a akmaktadır. Murre ve Ebil Esed Nehri'nin suları, Med sonucu yükselen ve Şattu'l-Arab'a gelen Basra Körfezi'nin suyuyla birleşir. Üçüncü nehir ise el-Betâîh'in alt tarafında olan İbn Amr' Nehri'dir" demektedir<sup>937</sup>. İbn Rüste önceki açıklamasına ek olarak Basra Körfezi'ndeki suların yükselerek Şattu'l-Arab'taki su seviyesini yükseltmesinin buradaki taşımacılığa büyük fayda sağladığını ifade etmektedir. Basra Körfezi'nden Bağdat'a gidecek olan gemilerin birçoğu bu nehri (Şattu'l-Arab) kullandığından buraya Dicletul Basra adı verilmekteydi. Daha önceden de belirttiğimiz üzere büyük yük gemileri Basra'yı geçip el-Betâîh denen bölgeye

<sup>930</sup> Mez, *a.g.e.*, s. 552.

<sup>931</sup> Hartmann; "Dicle", *İA*, c. III, s. 583-584.

<sup>932</sup> Strange, *a.g.e.*, s. 15.

<sup>933</sup> İbn Rüste, *a.g.e.*, s. 95.

<sup>934</sup> Belâzurî, *a.g.e.*, s. 513-514.

<sup>935</sup> Hartmann, "Dicle", *İA*, c. III, s. 582.

<sup>936</sup> Bu nehrin adı Halife b. Hayyât'ın eserinde Nehru'l-Murre, Belâzurî'nin eserinde ise Nehru'l-Mer'e diye geçmektedir. Halife b. Hayyât, *a.g.e.*, s. 146, 157; Belâzurî, *a.g.e.*, s. 346, 489.

<sup>937</sup> İbn Rüste, *a.g.e.*, s. 94-95.



gelince, üzerlerindeki yüklerini burada bulunan küçük teknelere aktarıyorlardı. Çünkü bundan sonraki nehir yolları büyük gemilerin ilerlemesine uygun değildi<sup>938</sup>.

Abbasîler, el-Betâih'teki nehir taşımacılığının düzenlenmesi ve oradaki güvenliğin sağlanması hususunda büyük çaba sarf ettiler. Özellikle el-Betâih'teki kamış tarlalarının arasında el-Ezıkka adı verilen sokak benzeri suyolları açılarak, daha sonradan bu sokaklara karakol benzeri hasırdan kulübeler inşa ettiler. İçerisinde beşer kişinin bulunduğu bu kulübelerin görevi, nehir trafiğinin emniyetini sağlamak ve zorda kalan kişilere yardım etmektir. Adam Mez'in tabiriyle bu kulübeler yuvarlak, penceresiz birer arı kovanıydı. Çünkü buradaki sivrisineklerden ancak bu şekilde korunabiliyordu<sup>939</sup>.

Fırat'tan ayrılan küçük nehirler sayesinde el-Betâih, Bağdat ve Basra'nın, Kûfe ile bağlantısını sağlamaktaydı. İbn Havkal bu nehir ağını bize en küçük detaylarına kadar tasvir ederek şöyle demektedir; "Kûfe şehri, Basra'ya çok benzemektedir. Bağdat ve Kûfe'nin ise toprakları birbirine benzemektedir. Bu bölgeden geçen Fırat nehrinin kollarından biri olan Sarsar Nehri üzerinde Sarsar şehri yer almakta ve bu nehir üzerinde çok sayıda gemi yolculuk yapmaktaydı. Ayrıca bu nehirde, gemilerin bir araya getirilmesi suretiyle inşa edilen bir köprü de bulunmaktaydı. Sarsar şehri, palmiye ağaçları ve çeşitli türdeki birçok meyve bahçeleriyle doluydu. Sarsar şehri, Bağdat'tan 3 fersah<sup>940</sup> daha küçüktü. Sarsar Nehri, Melik Nehri'ne 2 fersah uzaklıkta olup, Melik Nehri; Sarsar Nehri'nden çok daha büyük ve su seviyesi bu nehre oranla daha yüksekti. Yine Melik Nehri üzerinde de gemilerden oluşan bir köprü bulunmaktaydı. Ayrıca Melik Nehri'nin şehri ise Sarsar şehrine göre daha küçüktü. Burası insanlarla dolup taşmaktaydı. Palmiye ve meyve bahçeleriyle bakımından da Sarsar şehriden daha zengindi. Bu nehrin suyu Sur'a Nehrine akıyordu. Sur'a, yol üzerinde bir şehir olup, nehrinin suyu oldukça boldu. Fırat'ın bundan daha büyük bir kolu yoktu. Bu nehir Kûfe'nin tüm topraklarına ulaşmaktaydı. Bu nehrin arta kalan suları Betâihil Kûfe'ye akmaktaydı<sup>941</sup>. Bu nehir ağları en çok Basra'da, Fırat ve Dicle'ye katılmaktaydılar. Basra'nın mahalleleri, Basra Körfezi'nin sahillerine kadar uzanmaktaydı. En hareketli kanal hayatı yine Basra civarında cereyan ediyordu. Basra'da sulama ve nehir taşımacılığı amacıyla kullanılan suyollarının sayısı yaklaşık 120.000 bin olarak ifade

<sup>938</sup> Mez, *a.g.e.*, s. 552; Hartmann, "Dicle" *İA*, c. III, s. 584.

<sup>939</sup> İbn Rüste, *a.g.e.*, s. 185; Mez, *a.g.e.*, s. 553.

<sup>940</sup> Fersah 3 mile eşittir, her mil ise her biri 4 şer'i arşın olan bin kulaç (bâ') eder, yani 1 fersah yaklaşık 6 km'dir. Walther Hinz, *a.g.e.*, s. 76.

<sup>941</sup> İbn Rüste, *a.g.e.*, s. 215-218.

edilmektedir. Özellikle küçük çaplı kayıklar sürekli burada hareket etmekteydiler. İbn Havkal, irili ufaklı 120.000 su yolundan<sup>942</sup> bahsetmektedir<sup>943</sup>. İbn Havkal bu sayıyı önceleri mübalağa gördüğünü; fakat orada ok atış menzili dairesinde, üzerinde gemilerin seyrettiği çok sayıda dere görünce, bunu mümkün kabul etmiştir<sup>944</sup>. Her nehrin kendisine has bir adı bulunmaktaydı. Verilen bu isimler ise ya o nehri açan kişiye nispet olarak ya da o nehrin döküldüğü yerin adına uygun olarak verilmekteydi<sup>945</sup>.

İbn Havkal, Basra'daki nehir taşımacılığında kullanılan nehirlerden en meşhuru olan Ūbulle Nehri'nin, Basra Körfezi coğrafyasında yer alan Bağdat'ı, Basra'nın ticâretiyle buluşturduğunu kaydetmektedir. Basra ile el-Ūbulle arasındaki mesafe dört fersahtı. Bu nehrin çevresi boyunca insanların refah seviyesi en üst düzeydeydi. İbn Havkal, bu nehrin iki tarafında birbirine bağlı saray ve bahçelerin, sanki bir ip üzerinde dizilmiş gibi görüldüğünü kaydetmektedir. Buradaki yapıların her biri diğerinden güzeldi. Özellikle muhteşem manzaralı saraylar, farklı şekillerde tanzim edilmiş çardaklar ve çok çeşitli meyve ağaçlarını barındıran bahçelerle doluydu. Basra'daki nehirler birçok kola ayrılmaktaydı. Basra'da, Ūbulle nehrinden daha büyük olan nehirler vardı ancak hiçbiri manzara ve güzellik bakımından bu nehre yetişemezdi<sup>946</sup>.

Abbasîler, Ūbulle nehri üzerindeki nehir taşımacılığına büyük önem veriyorlardı. Çünkü bu nehir üzerinden Basra Körfezi ile yapılan ticarî faaliyetler sayesinde, Basra şehrinin önemini artırmak istiyorlardı. Ūbulle'deki ticarî faaliyetleri canlandırmak için çeşitli ıslahatlar yapan Abbasî devletinin en önemli faaliyeti, Körfez bölgesinde akış mecrası düzensiz olan el-Ūbulle nehrinin akış mecrasını düzenlemek oldu<sup>947</sup>. İbn Havkal bu konuyu açıklayarak; buradaki nehir taşımacılığının düzenleme işinin sadece devletle sınırlı kalmayıp, büyük servet sahipleri ve zengin kimseler başta olmak üzere toplumun her kademesinden insanların buna destek verdiğini dile getirmektedir<sup>948</sup>. Bu durum ise Basra Körfezi'ne giden ticarî nehir yoluna verilen öneme ve Abbasî devletinin iktisadî kalkınmaya verdiği değere en güzel örnektir. Öyle ki

<sup>942</sup> Buradaki nehirlerden maksat, sulamakta kullanılan su kanalları ve küçük derelerin oluşturduğu göletlerdir. Zira eski dönemlerde Araplar, herhangi bir su kaynağını nehir olarak nitelendirmekteydiler.

<sup>943</sup> İbn Havkal, *a.g.e.*, s. 312; Zeydân, *a.g.e.*, s. 541; Mez, *a.g.e.*, s. 551.

<sup>944</sup> Mez, *a.g.e.*, s. 551.

<sup>945</sup> Örneğin Kerhaya nehrinin kollarından olan Deccac Nehri, nehrin kıyısında tavuk yetiştiriciliği yapıldığından bu adı almıştı. Yine Fırat'ın önemli kollarından biri olan İsa nehri ise, Halife Ebu Cafer'in akrabalarından olan İshak b. İsa b. Ali'ye nispetle verilmişti. Ya'kûbî, *Ülkeler Kitabı*, s. 26-33.

<sup>946</sup> İbn Havkal, *a.g.e.*, s. 212; Askerî, *a.g.e.*, s. 102.

<sup>947</sup> Askerî, *a.g.e.*, s. 102.

<sup>948</sup> İbn Havkal, *a.g.e.*, s. 213.

Abbasîler, devletin iktisadî anlamda kalkınması için gerekli tüm çabayı sarf etmişlerdir<sup>949</sup>.

İbn Havkal, Dicle ve el-Ûbulle arasında yer alan bir bölgede tehlikeli ve gemilerin geçemeyeceği kadar büyük bir anaför olduğunu belirtmektedir. Farklı yerlerden geçerek bu bölgeye gelen gemiler, buradaki girdaptan dolayı, günlerce su üstünde döndükten sonra, dibe batmaktaydılar. Bu girdap el-Ûbulle adıyla bilinmekteydi. Çoğunluğunu saray ehlinin oluşturduğu zengin Abbasî kadınları, girdabın olduğu bu bölgeyi doldurabilmek amacıyla yaklaşık dört yüz kadar küçük gemi satın alıp bunları hurma çekirdekleriyle doldurduktan sonra büyük kayalar bağlayarak o bölgeye götürerek batırdılar. Böylece bu anaförün verdiği zarar ortadan kaldırılmış oldu<sup>950</sup>.

Fırat ve Dicle nehirleri boyunca zikrettiğimiz nehir yolları sayesinde gerek İslam Dünyasının başkenti Bağdat, gerekse Basra Körfezi, farklı coğrafyaların zenginlikleri bir araya getirme şansını yakaladı. Böylelikle hem körfez bölgesi hemde İslam âleminin başkenti Bağdat, büyük bir antrepo görevi üstlenmiş oldu. Zira bu nehir yolları sayesinde doğudan ve batıdan gelen malların ilk buluşma merkezi Bağdat'tı. Özellikle Hindistan, Sind, Çin, Tibet, Türkistan, Deylem, Hazar, Habeşistan ve diğer bölgelerden gelen mallar sayesinde, sanki dünyanın bütün nimetleri ve bereketi Bağdat'ta toplanmaktaydı<sup>951</sup>.

Bağdat'ın kurucusu halife Mansûr, başkentini ekonomik anlamda kalkınması için gerekli düzenlemeleri yaparak, Bağdat'ı Basra Körfezi'ne ve Uzakdoğudaki ticâret kaynaklarına nehir yolları sayesinde bağladı<sup>952</sup>. Taberî; halife Mansûr'un, Bağdat'ı kuşatan nehirlerin önemine vurgu yaparak, dünya nimetlerinin kolayca kendisine ulaştığını kaydetmektedir<sup>953</sup>. Arap coğrafyacı el-Makdisî bu gerçeği destekleyerek demektedir ki; Irak zengin bir ülke değildi ancak Dicle ve Fırat nehirlerinin, Çin'den gelen zenginlikleri buraya taşıması ile birlikte Irak zenginleşti ve yüceleşti<sup>954</sup>. Öyle ki Bağdat özellikle 4./10. asırda o zamanki insanlık için, lüks malların fiyatlarının belirleyicisi konumundaydı<sup>955</sup>.

<sup>949</sup> Askerî, *a.g.e.*, s. 102.

<sup>950</sup> İbn Havkal, *a.g.e.*, s. 213; Nâsır-ı Husrev, *Sefernâme*, s. 139; Ayrıca bkz; J. H. Kramers, "Ubulle", *IA*, c. XIV, Eskişehir, 1997, s. 5.

<sup>951</sup> Ya'kûbî, *Ülkeler Kitabı*, s. 17.

<sup>952</sup> Askerî, *a.g.e.*, s. 103.

<sup>953</sup> Taberî, *a.g.e.*, c. IX, s. 205.

<sup>954</sup> Makdisî, *a.g.e.*, s. 124.

<sup>955</sup> Mez, *a.g.e.*, s. 534; Hasan İbrahim, *a.g.e.*, c. IV, s. 265.

### 1.5. Basra Körfezi'ndeki Ticarî İstikrarın Sağlanması Yönünde Yürütülen Faaliyetler

Abbasî hâkimiyetinin belli ölçüde etkili olduğu Milâdî II./VIII. ile VI./XII. yüzyıllar arası yaşanan birtakım siyasî istikrarsızlıklara, savaflara ve İslam âleminin çeşitli bölgelerinde merkezden bağımsız devletlerin kurulmasına rağmen, bu dönemin geneline hâkim olan huzur ortamı ve istikrar sayesinde ticarî faaliyetler büyük ölçüde artış gösterdi. Her şeyden önce bu dönemde denizcilik anlamında yaşanan ilerlemeler, deniz ticaretinin hem mesafesini, hem hacmini, hem de sıklığını arttırmıştır. Arap, Fars ya da Hindli Müslüman denizciler, özellikle Hind Okyanusu'nun batısını bu dönemde tamamen kendi tekellerine almışlardır. Çinlilerden öğrenilen pusula kullanımı ile Güneydoğu Asya ve Hind gemilerinin ortak özelliği olan ve Müslüman denizlerin de kullandığı Latin yelkeni birleşince, manevra kabiliyeti yüksek, süratli ve kıyıya yakın seyretmek zorunda kalmayan seri tekneler ortaya çıkmış ve böylece ticarî seferler hız kazanmıştır. Bu süreci, Helenistik Akdeniz havzasında yükseklik ölçmek için kullanılan usturlâb<sup>956</sup> gibi bir aletin geliştirilerek, yön bulma ve seyir cihazı olarak yaygın bir şekilde kullanılması ve benzer teknik gelişmeler hızlandırmıştır. Bu sayede Müslüman denizciler, Çin'den Doğu Afrika sahillerine kadar tüm Hind Okyanusu havzasında ciddi bir hareket imkânı kazanmışlardır<sup>957</sup>.

İslam öncesi, Sâsânîler ile Bizanslılar arasında cerayan eden çekişmelerin ve mücadelelerin<sup>958</sup> bu bölgedeki ana sebebi, hiç şüphesiz Basra Körfezi'ndeki ticarî faaliyetlerdi. Zira Müslüman Arapların Arap Yarımadası dışına çıkarak dünya pazarına katılma ve denizcilik faaliyetlerine başlama çabası gösterdikleri sürecin hemen öncesinde, dönemin hâkim siyasî güçleri olan Sâsânî ve Bizans devletleri, deniz yolları üzerinde hâkimiyet kurarak, Uzakdoğu ticaretini ele geçirmeye çabalıyorlardı. Özellikle Basra Körfezi ve Kızıldeniz bölgeleri arasındaki bu çekişmeye dâhil olan Müslüman

<sup>956</sup>Usturlâb, yıldızların hareketlerini tetkik ve hesap etmek için yapılan aletin adıdır. Bu aletin İsa'nın doğumundan iki asır evvel eski Yunan âlimlerinden Hipark tarafından icat edildiğine ve Batlamyus tarafından kullanıldığına dair işaretler vardır. Münecimler, kullandıkları bu aletle herkesin talihini, savaşların geleceğini söylerlerdi. Bkz; M. Zeki Pakalın, *Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü*, İstanbul, 1993, c. II, s. 554.

<sup>957</sup> Utku, *a.g.e.*, s. 344.

<sup>958</sup> Arap toplumlari, Milâdî VI. Yüzyılda son derece müşkül bir vaziyetle karşı karşıya geldi. Bu dönemde iki büyük devlet, batıda Bizanslılar, doğuda Sâsânîler Arap toplumlarına saldırmaya başladı. Bizanslılar'ın müttefikleri olan Habeşliler, Yemen'i istilâ ettiler. Buna Kinde'nin çöküşü eşlik etti. Bizanslılar, Gassânîler'in Şam'daki varlığına darbe vurdular. Yine Sâsânîler Münziroğulları'nın Irak'taki varlığına son vererek, onun ve Basra Körfezi'nin diğer bazı kısımları üzerindeki dolaysız hâkimiyetlerini genişlettiler. Sâsânîlerin nüfuzu altına girinceye kadar Yemen, iki devlet arasında bir mücedale alanı olarak kaldı. Bu suretle Araplara ait yönetimler ortadan kalkarak, Arap toplumu yabancıların direkt tehdidiyle yüzyüze geldi. Dûrî, *İslam İktisatı*, s. 18.

Araplar, dönemin siyasî yapısında dengeleri değiştirici bir rol oynadılar. Nitekim Basra Körfezi'ne altın çağını yaşatacak olan Abbasîler, Körfezin devraldığı bu canlı ticarî potansiyelin gayet iyi farkında olduklarından, bölgedeki ticarî hareketliliği daha da artırabilmek için gerekli tüm çabayı sarf ettiler. Emevîler zamanında kabile toplumunun, tedrici olarak, tarımın önemsendiği yeni bir yapıya doğru değiştiği; toprağın, giderek, mülk edinilmesi, mülkiyetlerin genişlemesi, toprak ıslahı ve kanal açılması gibi çeşitli şekillerde ilgi görmeye başladığı bilinmektedir. Genellikle mülk sahibi Arapların neredeyse tamamı şehirlerde oturarak, çiftliklerini vekilleri eliyle idare ediyorlardı. Ancak bir kısmı kendi toprakları üzerinde oturmaya ve onları bizzat idare etmeye başlamışlardı. Özellikle Hicrî II./VIII. yüzyılın başlarından itibaren bazı kabileler kırsal kesimlere yerleşmeye ve tarımla uğraşmaya başladılar. Kabile insanı her ne kadar tarımdan nefret ediyor idiye de, ticârete bakışları olumluydu. Ancak ticâret dışı açılmadığı sürece kendisinden beklenen rolü oynayamazdı. İşte Emevîler dönemi sona ermeden Araplar bu istikamette gitmeye başladılar. Nitekim Abbasîler iktidara geldiklerinde bunu kavrayarak desteklemeye ve teşvik etmeye çalıştılar. Öyle ki ticarî aktivitenin Abbasîler dönemindeki iktisadî faaliyetlerin en belirgin özelliklerinden biri olduğu bilinmektedir<sup>959</sup>. İşte Abbasî halifelerinin ve devlet adamlarının, İslam devleti sınırları içindeki tüm bölgelerde, ticâretin desteklenmesine dair inançları, Körfez bölgesindeki ticarî kalkınmanın en önemli tetikleyicisi oldu. Yine bunun yanı sıra halifeler ticâret yollarının gelişmesiyle bizzat ilgilendiler. Bu maksatla, ticâret kabilelerinin gelip geçtiği yollarda kuyular kazdırdılar ve kervansaraylar yaptırdılar. Sınırlara, sınır taşları ve fenerler diktirdiler. Sahileri korsanların saldırılarından korumak için donanmalar inşa ettirdiler. Bu tedbirler iç ve dış ticâretin gelişmesinde oldukça etkili oldu; müslümanların ticâret kabileleri, ülkeler arasında dolaşmaya ve gemileriyle denizlerarası ticâret yapmaya başladılar. Ayrıca Abbasîlerin birinci dönem halifeleri lüks sayılacak eşyaları saraylarına doldurarak, dolaylı yoldan ticâreti teşvik ettiler. Yolların yapılması ve Bağdat şehrinin kurulması bu teşviklere misal olarak zikredilebilir. Ki, Bağdat'ın bulunduğu mevki, onun birinci dereceden bir ticâret merkezi olmasını sağlamıştır<sup>960</sup>.

Sâsânîler ile Bizanslıların, körfez bölgesindeki ticâretlerini aracılar vasıtasıyla yürütmeleri, Abbasîler dönemine gelindiğinde bölgeye verilen önemden dolayı, her iki

<sup>959</sup> Dûrî, *a.g.e.*, s. 96-97.

<sup>960</sup> Hasan İbrahim, *a.g.e.*, c. III, s. 137.

bölge aracılarının büyük kayıplara uğramasına neden oldu. Çünkü kısıtlı olarak faaliyet göstermekte olan bu araçlar, ticarî anlamda pek de tecrübeli değillerdi. Öyle ki ticarî alışverişler sırasında meydana gelen zararları dahi kendileri üstlenmeyip, temsil ettikleri devletlerin üzerine atmaktaydılar<sup>961</sup>.

Ticarî istikrarı sağlamak için güdülen siyaset, toplum ve İslam devleti nezdinde iyi sonuçlar doğurdu. Kendi sınırları içindeki tüm vatandaşlarına, Arap olup olmadığına bakmaksızın aynı imtiyazları tanıyan Abbasîler, böylece toplumun tüm ferdleri üzerinde Arap-İslam kültürünü yaymayı başardılar. Ayrıca toplumdaki her bir ferdin bilgi ve becerisine göre kendisine sunulan iş imkânı, onların ülke ekonomisini canlandırmaya ortak olmalarına fırsat sundu. İlk olarak Körfez bölgesindeki ticarî kalkınmayı destekleyen bu atılımlar, bölgede ticarî amaçlı bir araya gelmiş unsurların hep birlikte hareket ederek devlet ekonomisine güç katmalarını sağladı. Bağdat şehri buna en güzel örnektir. Şehrin genişlemesiyle birlikte burası çeşitli renk ve köklerden insanların kaynaştığı bir sergi alanı halini almıştı. İş ve mesleklerin gelişmesi hızlanmış, her bir mesleğin kendine özgü bir çarşısının bulunmasının yanı sıra, çarşıları ve işyerleri genişlemişti. Buralarda kenetlenme ve yardımlaşmayı hedefleyen organizasyonlar ortaya çıkmış ve bunlar çeşitli adlar altında isimlendirilir olmuşlardı. Böylelikle insanlar, kabile veya şehre nisbet edilmelerinin yanı sıra sanat ve meslekleriyle de anılır olmuşlardı. Ekonomiye destek vererek maddi anlamda devleti güçlü kılan bu durum, şüphesiz manevi anlamda ise refah seviyesi yükselen halkın kendisini iç çekişmelerin uzağında tutmasına ortam sağladı<sup>962</sup>.

Abbasîler ticarî istikrarın ve özgürlüğün sağlanmasına dair sergilemiş oldukları siyasetlerinde, şüphe yok ki kendilerinden önceki iktidarlardan esinlendiler. Zira bu yönetimler körfez sahili boyunca yaşayan topluluklardan, ticarî amaçlı olabildiğince faydalanmış, buna karşın kendilerini burada meydana gelen çatışmaların ve çekişmelerin ise uzağında tutmayı başarmışlardı<sup>963</sup>.

Kara ve deniz ulaşım yollarının üzerinde bulunan Irak'ın coğrafi konumundan faydalanan Abbasîler, ticâreti teşvik ederek, ticârete olan ilginin artmasına ve bu faaliyetlerin genişlemesine zemin hazırladılar. Ticarî faaliyetler, bir yandan Uzak Batı'ya Endülüs'e ve Doğu Afrika'ya, bir yandan Rusya ve Baltık havzasına, bir yandan

<sup>961</sup> Özellikle Bizanslılar, körfez bölgesindeki ticârete olduğu kadar, İran tarafında üretimi yapılan ipeğin de tek sahibi olabilmeyi arzuluyorlardı. Adevî, *Devletu'l İslamiyye*, s. 140; Bakır, *Tekstil*, s. 163-164.

<sup>962</sup> Dûrî, *İslam İktisat*, s. 93; Houranî, *a.g.e.*, s. 197.

<sup>963</sup> Askerî, *a.g.e.*, s. 125.

da Hindistan'a, Çin'e ve Kore'ye kadar uzandı. Tüccarlar, deniz yollarındaki aktivitelerin yanı sıra kara yollarına koyuldular. Hindistan'a ve Uzakdoğu'ya giden yollar üzerinde hâkimiyet kurdular. Hicrî üçüncü ve dördüncü yüzyıllardaki ticâret mallarıyla ilgili olarak elimizde bulunan bilgiler oldukça değerlidir. Örneğin, altın<sup>964</sup> ve köle Doğu Afrika'dan (Sudan-Habeşistan)<sup>965</sup>, misk Tibet'ten; kaliteli kurşun Malaga'dan; ipek elbiseler Çin'den; kilim ve yaygılar Ermenistan'dan; baharat, değerli taşlar, ilaçlar, mızraklar ve Kâfûr Hindistan'dan; pamuk, ipek dokumalar, kâğıt, kürk ve köle Maverâünnehir'den; kilimler, başlıklar, meyveler ve içecekler İnan'dan; Bizans ipeklileri, keten elbiseler, eteklikler ve yine yaygılar ise Bizans'tan getirilmekteydi<sup>966</sup>.

Basra Körfezi'ndeki ticarî merkezlere ve liman şehirlerine taşınan zirai ve sınai ürünlerin artışı sağlamak amacıyla vergi konusunda İslami esaslar tesbit edildi. Nitekim Irak'ta ziraate elverişli toprak birimi başına alınan nakdi vergiden vazgeçilerek onun yerine mahsulün oranıyla ifade edilen aynî bir vergi koyuldu<sup>967</sup>. Çiftçinin yükünü hafifleten bu uygulama neticesinde Körfez bölgesindeki ticarî merkezler ürün çeşitliliği bakımından dolup taşmakta ve böylece bu merkezlerin her biri ekonominin kalkınmasında önemli rol oynamaktaydılar. Çarşılarda genel olarak piyasa ekonomisi yürürlükte olup arz ve talebe göre fiyatlar belirlenmekteydi. Buna karşılık, fiyatlar müdahale ile sabitleştirilip, bloke edilebilirdi ancak idarenin fiyatları sınırlama yetkisi özellikle gıda maddelerinde, karaborsa ve kıtlık dönemleriyle sınırlıydı<sup>968</sup>. Böylece fiyatların normal bir seviyede tutulup, ürünlerin her zaman alıcı bulmasına ve en iyi şekilde pazarlanmasına imkân sağlanıyordu. Devletin fiyatlara müdahale etmesi konusunu inceleyen âlimler, mezhep ve ulemanın bu konudaki farklı görüşlerini aktardıktan sonra, devlet müdahalesi hususunda şöyle bir neticeye varmaktadırlar; ulema, normal şartlarda devletin fiyatlara sınırlama getirmesinin caiz olmadığına müttefiktirler. Hatta öyle ki, bunu zulüm olarak değerlendirmektedirler. Ayrıca böyle bir durum ticâretin gelişmesine de engel olacağından hoş karşılanmamıştır. Ancak kamu menfaati söz konusu olduğunda bu zararı toplumdan uzaklaştırmak için devlet başkanının fiyatlara sınırlandırma getirmesi caizdir, hatta bu zorunludur. Hatta İmam

<sup>964</sup> Günümüzde Mozambik olarak bilinen Süfâle bölgesi, altın'ın getirildiği en önemli merkezlerden biriydi. Abdurrahman Anî, *a.g.e.*, s. 80.

<sup>965</sup> George Fadlo Houranî, *Arap Halkları Tarihi* (çev. Yavuz Alogan), İstanbul, 1991, s. 145; Mez, *a.g.e.*, s. 497.

<sup>966</sup> Dûrî, *İslam İktisatı*, s. 96-97.

<sup>967</sup> Dûrî, *a.g.e.*, s. 86.

<sup>968</sup> Pedro Chalmeta, "Pazarlar", s. 146-147; Dûrî, *a.g.e.*, s. 112.

Mâlik'e göre; fiyatlarda bir aşırılık bulunmasa dahi kıtlık yıllarında fiyatları belirlemek, yönetici bulunan zat üzerine vacibtir<sup>969</sup>.

Abbasîlerin kısa sürede zenginleşmesinin altında yatan en büyük amil, halifenin ve yüksek rütbeli görevlilerin, ticâret sektöründe faaliyet gösteren kesimi desteklemeleri ve onları bu konuda cesaretlendirmeleriydi. Öyle ki idarenin vermiş olduğu bu destek, ticarî sahada büyük bir fayda sağladığından, devlet "ticâretin en büyük pazarı" olarak nitelendirilmekteydi<sup>970</sup>. Ayrıca devletin siyasî nüfuzu da, dış ülkelerle ticâretin kolaylaşmasına ve tüccarların tecavüzlere karşı korunmasına yardımcı oluyordu. Örneğin Bağdat, devletin girişimleri sonucu, dünyanın en büyük ticâret merkezi haline geldi. Nitekim az sayıda bulunan değerli birçok malın toplandığı Abbasî başkenti, doğudan ve batıdan gelen mal fiyatlarının belirlenmesinde tek söz sahibiydi. Bağdat'a gelen mallar, geldikleri yerlerden ziyade Bağdat çarşılarında daha çok miktara ulaşmaktaydı ki, bu durum buradaki çarşıların ticâret malları açısından ne derece yoğun olduğunun en önemli kanıtıdır. Öyleki bu çarşılar, tüccarlar ve ihtiyaç sahipleriyle dolup taşmaktaydılar<sup>971</sup>.

İslam devletinin başkenti Bağdat'ın, dünya pazarlarının efendiliğini elinde bulundurması, şüphesiz en çok Basra Körfezi'ndeki toplulukların işine yaradı. Zira körfezdeki ticarî merkezler, dünya ticâretine yön veren Bağdat sayesinde, hızlı bir atağa kalkmış ve bu canlılıkta doğal olarak buradaki bütün şehirlere ve toplumlara yansımıştı. Bu ise servetleri milyon dînarlarla ifade edilen ve dünya çapında ticâret yapan zengin tüccar tabakasının ortaya çıkmasını sağladı<sup>972</sup>. Bu tüccar tabakası, ticâret serbestiyeti kazandıkları süreç içerisinde (sekizinci yüzyılın ikinci yarısı), gidebildikleri en son noktaya kadar ticâretlerini taşıyarak, servetlerine servet kattılar. Öyle ki ticâret yaptıkları merkezlere herhangi bir sınır koymaksızın en uzak ülkelere kadar gözünü kırpmadan atıldılar. Bazen Sudan'a gidip tuz veya develer dolusu inci boncuk karşılığı, altın pazarlığına oturdular, bazen ise Hind Okyanusu'na açılıp en akıl almaz işlere giriştiler. Nitekim Basra'ya veya Bağdat'a ulaştıracakları zengin yük, kendilerine hudutsuz kâr sağlayacaktı. Çin'den gelen bir geminin bazen 500.000 dînar para getirdiği düşünüldüğünde, tüccar kesiminin durumu daha iyi anlaşılacaktır. Öyle ki doğu altın çağını yaşamakta, bilinen yollar boyunca uzanan ticâret merkezleri göz kamaştırmakta,

<sup>969</sup> Ğazi İnaye, *a.g.e.*, s. 63-69; Ömer Nasuhi, *İlmihal*, s. 452; İbn Teymiye, *Bir İslam Kurumu Olarak Hisbe*, (çev. Vecdi Akyüz), İstanbul 2001, s. 37-39, 49-60.

<sup>970</sup> Dûrî, *İslam İktisat*, s. 98.

<sup>971</sup> Mısrî, *a.g.e.*, s. 99-100; Mez, *a.g.e.*, s. 534.

<sup>972</sup> Dûrî, *a.g.e.*, s. 97.



zengin tüccar sınıfı ise erişilmez noktalara doğru hızla yükselmekteydi<sup>973</sup>. Örneğin Basra Körfezi'nin en zengin tüccarları arasında gösterilen Siraflılar, ticâretlerini kendi memleketlerinde devam ettirmek yerine, zenginliğin göz kamaştırdığı Basra'ya taşınmayı uygun görmüşlerdi<sup>974</sup>. Çok yüksek bir tesir derecesine sahip bu kişiler (tüccarlar), her zaman gücü ve iktidarı elinde bulundurma arzusu içinde her türlü maceraya atılmaktan ise geri durmuyorlardı<sup>975</sup>.

Tüccarlar çeşitli merkezlerde (Hindistan, Seylan, Çin, Hazar Diyarı, Kuzey Sumatra ve Nikobar adalarında) kendilerine tayin ettikleri vekilleri aracılığıyla ticâretlerinin devamını sağlıyorlardı<sup>976</sup>. Önemli bir kurum olan vekillikle ilgili ilginç bilgiler bulunmaktadır. Nitekim aracılık ve emanetçilik uygulamasını şekillendiren bu kurumun, özellikle önemli ticâret merkezlerinde hayli geliştiği görülmektedir. Buna göre vekiller, her şeyden önce bir emanetçi olarak çalışmaktaydılar. Sözgelimi, Aden'den ayrılarak ticarî bir seyahate çıkacak birisi, genellikle köylüsü ve toprağı olan bir esnafa ailesini ve malını emanet ederdi. Vekil bunun için ücret almaz; ama vekili atayan belli aralıklarla para gönderirdi. Vekil bu akışların hesabını tutardı. Eski zamanlarda uzaktaki tacirlerle aileler arasındaki iletişim genellikle ayda bir kez uğrayan "cemal" (deve sahipleri) ile sağlanırdı. Bunlar, Yemen'in muhtelif bölgelerine yapılan havaleleri toplar ve bunu vekilin "Sana şunu şunu gönderdim" notuyla teslim alırlardı. Cemalin (deve sahibi) bu malları teslim ettiği, bir belgeyle tescillenirdi. Örneğin, Aden gibi limanlarda, hemen her ırk ve liman için vekillerin bulunduğunu, bunların karmaşık ticarî ilişkileri düzenleyip, hesaplaşmaları hallettikleri söylenmektedir<sup>977</sup>. Buna göre mal sahibi, bir aracıya belli bazı limanlarda satılmak üzere mal teslim eder, bu mal karşılığında oralardan istediği malı da tafsilatlı bir şekilde beyan ederdi. Zaman zaman güven, risk ve iletişim imkânsızlıkları, hava ve hastalık gibi sebeplerle karmaşıklaşan bu problemlili alanda, vekillere büyük bir yük düşerdi. Vekillik müessesesi ile alakalı olarak teferruatlı bilgiler verilmiştir. Buna göre, belli merkezlerde yoğunlaşan mûkim vekillerin yanı sıra, önemli tacirlerin aracılık için kullandıkları mevlâları olurdu. Bu mevlâlar, tacirin ticarî aracısı ve aynı zamanda yaveri olurlar, bazen de tacirin yerine

<sup>973</sup> Lombard, *a.g.e.*, s. 140-141.

<sup>974</sup> İbn Havkal, *a.g.e.*, s. 245.

<sup>975</sup> Toplum içindeki yeri yüksek, kişiliğı değerli olan tüccarlar, bazen idareye karşı gelişen isyan hareketlerini finanse ediyorlar, bazen ise halifenin yanında yer alarak saygınlık ve ünvan kazanıyorlardı. Lombard, *a.g.e.*, s. 141-143.

<sup>976</sup> Dûrî, *İslam İktisat*, s. 97; Curtin, *a.g.e.*, s. 143-44.

<sup>977</sup> Utku, *a.g.e.*, s. 367.

sefere çıkarlardı. Ancak tek bir tacirin temsilcisi olan bu vekillerden çok daha önemli bir zümre vardı ki, bu da hiç şüphesiz pek çok tacire aracılık yapan vekillerdi. Bunların da önemli bir kısmı artık seyahat etmeyen büyük tacirlerdi. Arapça “vekilü't-tüccar”, İbranice “pekit ha soharim” olarak bilinen bu aracılarda, hemen hemen bütün önemli Akdeniz ve Hind Okyanusu limanlarında karşılaşmak mümkündür<sup>978</sup>. Arapça ve İbranice terimlerden de anlaşılabilceği gibi bu görevin menşeyini hukuk alanında aramak gerekmektedir. Bu kurum, muhtemelen bir başka ülkede, hatta bir başka şehirde ticâret yapan bir tacirin davalarını takip edecek hukukçu bir temsilciye veya avukata olan ihtiyaçtan doğmuştur. Mallarının taşınması ve satılması hususunda ortağına veya aracısına güvenemeyen bir tacir, hukukçusunun nezaretinde mallarını sattırabilir ve siparişlerini aldırabilirdi. Başarılı ve meşhur olan bir vekil, nesli de aynı işi liyakatle devam ettirirse, yabancı ülkelere ticâret yapanların devamlı danıştığı bir makam tesis etmiş olurdu. Benzer şekilde, yerel tacirler de onun bağlantılarını kullanarak denizaşırı ticâretten faydalanmış olsalar gerekir. Bu anlamda ticâretin organizasyonunda vekiller önemli bir konumda bulunurdu. Vekil, “dâru'l-vekâle” olarak bilinen büyük bir depo tesis eder ve buraya müşterilerinin mallarını koyardı. Burası aynı zamanda ticarî işlemler için de bir hesap kesme noktası oluştururdu. Ticâretin vekâletle yapılması o kadar gelenekselleşmişti ki, bir başka tacirin bir alıma dâhil olmasının, bu işleme yönelik iznin ancak mahkemede veya böyle bir vekilin deposunda yapıldığı zaman bağlayıcı olduğu bilinmektedir. Ortaklara ait mallar, batan bir gemiden kurtarılan eşyalar, ölmüş bir tacirden geriye kalanlar, vekil tarafından tutulur ve o da ilgili kişilere hakları nispetinde malları dağıtır. Vekillerin aynı zamanda banker olarak da faaliyet göstermekteydiler. Yabancı tacirler paralarını ona teslim ederler, o da onlar adına ödemelerde bulunurdu. Yukarıda da geçtiği üzere vekil aynı zamanda bir posta merkezi olarak da çalışır; uzak diyarlardan mektuplar ona gönderilir, o da bunları mektubun muhatabı gelip ondan alana kadar bekletir veya mümkünse adrese teslim gönderirdi<sup>979</sup>. Bununla birlikte başkalarının ödemelerini ve mektuplarını teslim alarak gittikleri yere taşıma görevini, seyahat eden tacirler de üzerlerine alırlardı<sup>980</sup>.

Abbasîler ticarî faaliyetlerde mümkün olduğunca İslami esasları tatbik etmeye özen gösteriyorlardı. İslam hukuku, faizi ve gıda maddeleriyle hertürlü spekülasyonu (vurgunculuğu) baştan beri şiddetle yasaklamıştı. Bu husustaki hükümlere hile yapmak

<sup>978</sup> Utku, *a.g.e.*, s. 367-368.

<sup>979</sup> Utku, *a.g.e.*, s. 368; Lebîd İbrahim, *a.g.m.*, s. 625; Mehmet Aykaç, *a.g.e.*, s. 58-59.

<sup>980</sup> Utku, *a.g.e.*, s. 369.

isteyenlere en ufak ve en dar yolları bile kapatmak üzere yapılan çalışmalar, fakihlerin büyük kısmını meşgul etmişti. Nitekim İslam ribayı ve nakdi işlemlerde faiz almayı yasakladığından<sup>981</sup>, bu durumda Yahudilerle, Hıristiyanlar, hâsıl olan boşluğu doldurmuşlardır<sup>982</sup>. Yani bu tür işleri zimmet ehli üstlenmişti. Ancak ticarî serbestiyetin sunmuş olduğu imkân sayesinde, faiz piyasalarda gayri resmi de olsa kendisine yer edinmişti. Mesala Müslüman tüccarlar, faizin haram olduğunu bildiklerinden, paralarını helalleştirecek birtakım satış teknikleri geliştirmişlerdi. Ki bunlardan biri olan “Bey’ul-İyne” -borç verenin herhangi bir basit malı borç alana veresiye yüksek bir bedelle satıp daha sonra dönüp tekrar o malı peşin alarak daha düşük bir bedelle elde etmesi- en çok tercih edilen fıkhi hileydi. İslam dünyasında, ticarî faaliyetler içerisinde dönen büyük paraların ortaya çıkardığı en önemli kurumlardan biri hiç şüphesiz sarraflık (cehbez)<sup>983</sup> müessesesiydi. Özellikle Abbasîler döneminde, sarraflar büyük ölçeklerde ticarî girişimlere finansman kaynağı sağlayarak, yatırımcılar için aracı olmuş ve muhtelif para cinslerinin bozdurulabildiği veznelere olarak çalışmışlardır. Ayrıca sarraflar, bir nevi tahvil veya borç mektubu mahiyetinde olan ve “sakk” olarak bilinen senet ve poliçelerin nakde çevrildiği noktalar olmuşlardır<sup>984</sup>. Bugünkü havale veya seyahat çeklerinin yerini

<sup>981</sup> Ribânın mahiyeti ve neveleri hakkında geniş bilgi için bkz; Ömer Nasuhi, *İlmihal*, s. 453-454.

<sup>982</sup> Mez, *a.g.e.*, s. 543.

<sup>983</sup> Farsça kökenli bir kelime olan “cehbez” veya “cihbiz” Arapçaya sonradan girmiş olup, “efendi, sahip, müdür; iyiyi kötüden, doğruyu eğriden ayıran kimse; âdil, tenkitçi ve tahlilci” gibi manalara gelmektedir. İslam dünyasında sarraf, muhasip, vergi memuru, haznedâr ve vergi dairesi müdürlerine de “cehbez” adı verilirdi. Ancak zamanla devlet maliyesinde başta para ayarı olmak üzere, maliyenin değişik kademelerinde istihdam edilen kimselere “cehbez” denmeye başlanmıştır. İslam dünyasında fetihlerle gelen zenginlik, ülke içindeki güvenlikten kaynaklanan ticarî hareketlilik ve halkın yaşam standartlarının yükselmesiyle başlayan tüketim ekonomisine paralel olarak canlanan piyasayla beraber, Abbasîler döneminden itibaren cehbezlerden kaynaklarda daha sık söz edilmeye başlanmıştır. Ticâretin genişlemesiyle faaliyetlerini artıran sarraflar, borç para vermeye, emanet para kabul etmeye ve halkla darphane arasında aracı olmaya başlamışlardı. Bir yandan ticarî zaruretler, diğer yandan da devletin nakit paraya olan ihtiyacı, bunları bir banka gibi faaliyet göstermeye sevk etmiş, artık bunlar sıradan bir sarraf değil, “cehbez” olarak anılmaya başlamışlardır. Abbasîler döneminde gayr-ı Müslim tebaadan Hıristiyan cehbezler daha fazla idi. Yahudi cehbezler ise özellikle IX. Asırdan itibaren etkin olmaya başlamışlardır. Zira Sevâd topraklarından elde edilen gelirin yarıdan fazla düşmesine rağmen artan savurganlık, Karmatilere karşı düzenlenen seferlerin ağır maliyeti ve ilk zamanlarda ordunun maaşını finanse eden ganimet mallarının; fetihlerin azalmasıyla birlikte ortadan kalkması gibi nedenler devleti maddi anlamda sıkıntıya sokmuştu. Özellikle IX. Asırdan itibaren ordunun idamesi için düzenli ödemeleri yapmak zorlaşınca devlet, önemli harcamaları için acil paraya ihtiyacı duymaya başlamıştı. İşte devletin krizde olduğu bu dönemlerde vezirler, gösterdikleri bir takım rehin ve ipoteklerle Yahudi cehbezlerin mali imkânlarına müracaat etmeye başlamışlardı. Artık bundan sonraki dönemlerde Yahudi cehbezlerin Bağdat merkezli olmak üzere, Basra, Fustât, İsfahan, Tüster, Ahvâz gibi ticarî hareketliliğin etkin olduğu şehirlerde şubeler açarak faaliyet gösterdiklerini görmekteyiz. Abbasîler döneminde adları sıkça geçen cehbezlerden Yusuf b. Fihnas (ö. 928’den önce) ve Hârûn b. İmrân’ın (Aharon b. Amran), saray işleriyle dahi ilgilendiklerini görmekteyiz. Bkz; Nuh Arslantaş, *İslam Toplumunda Yahudiler (Abbâsî ve Fâtımî Dönemi Yahudilerinde Hukukî, Dinî ve Sosyal Hayat)*, İstanbul, 2008, s. 241; Celal Yeniçeri, “Cehbez” *DİA*, İstanbul, 1993, c. VII, s. 222.

<sup>984</sup> Mez, *a.g.e.*, s. 538; Curtin, *a.g.e.*, s. 144.

tutan “suftece”ler ise bir diğer değişim araçlarıydı. Nitekim Abbasîler dönemindeki cehbezlerin en önemli işlevlerinden biri de suftece adı verilen evraklar düzenleyerek para havaleleri yapmaktı. Bu durum şehirler hatta milletlerarası mal ve para tedavülünü kolaylaştırdığı gibi, nakit transferinde karşılaşılması muhtemel riskleride ortadan kaldırıyordu. Tüccarlar, değişik şehirlerdeki vekilleriyle anlaşmalar yaparak uzak şehirlerde ticâret yaptığı kimselere gerekli parayı ulaştırırlardı. Suftece (akreditifi) adı verilen ve sık sık hızlı ulaklar vasıtasıyla işlenen bu sistemle, kişi ya da kurumlar çok rahat bir şekilde para transferi gerçekleştirebiliyorlardı<sup>985</sup>. Bu kâğıtlar İslam toprakları dışındaki yerlerde bile tüccarlar tarafından kabul görüyordu. Kredi işlemleri ticârette büyük bir rol oynadığından, tacirler ticarî faaliyetleri karşısında bir yerlerde edindikleri kredileri başka bölgelerde nakde çevirebilme ve ticarî mübadeleleri para taşımadan tamamlayabilme imkânı elde etmişlerdi<sup>986</sup>.

Abbasîler döneminde yürütülen ticarî faaliyetlerin en büyük finansman kaynağı olarak zikredilen sarraflar (banker) Basra’da “*Halkatu Ashab’il-İyne*”, Bağdat’ta ise “*Derb-i Avn*” adında kendilerine özgü merkezler edinmişlerdi. Özellikle Basra’da 400/1010 senesi civarında sarraflar tamamen vazgeçilmez bir duruma gelmişlerdi. Her tüccarın bir banker (sarraf) nezdinde mevduatı vardı ve çarşıda ancak ona yazılı çeklerle (*hatt-ı sarraf*) ödeme yapılmaktaydı. Bu husus memlekette para tedavülünün en büyük inceliği olarak gösterilmekteydi. Bu gelişmenin bir liman şehri olan ve Fars ile Irak arasında bulunan Basra’da meydana gelmiş olması ise dikkat çekicidir. Çünkü Basra halkı, yani Fars’tan gelen Acemlerle Güney Arabistan’dan gelen Araplar, Müslümanlar arasındaki en iyi tüccarlardı ve nerede bir kazanç temin etmek mümkünse onları orada görmek mümkündü<sup>987</sup>. Bu derece canlı ve hareketli yerlerdeki çarşı-pazarın kontrolü ise; görevi alım, satım, ölçme ve tartma işlemlerinin denetlenmesi; eksik ölçme-tartmanın ve üretimde aldatmanın önlenmesi olan muhtesibin gözetimi altına verilmişti. Aynı şekilde genel ahlakı da murakabe eden muhtesibin öyle görünüyor ki görevinin bu kısmı, huzurun korunması, hareketlerin kontrol altında tutulması ve rahatsızlık sebebi olayların önlenmesini de kapsamaktaydı<sup>988</sup>.

Sakk ve Suftece gibi değerli kâğıtların düzenlenmesini sağlayan müesseseler ve devletin almış olduğu tedbirler sayesinde, yüksek bir güvenlik çerçevesinde

<sup>985</sup> Arslantaş, *a.g.e.*, s. 241.

<sup>986</sup> Dûrî, *İslam İktisat*, s. 97-99; Salihul Ali, *a.g.e.*, s. 279; Askerî, *a.g.e.*, s. 127.

<sup>987</sup> Dûrî, *a.g.e.*, s. 98; Mez, *a.g.e.*, s. 538.

<sup>988</sup> Mez, *a.g.e.*, s. 472; Dûrî, *a.g.e.*, s. 96.

gerçekleştirilen alış-verişler, özellikle Basra Körfezi'ndeki ticâretin gelişimini olumlu yönde etkiledi ve servetleri milyon dınarlarla ifade edilen zengin bir tüccar tabakasını ortaya çıkardı. Öyleki Basra ve Bağdat şehirleri, körfezdeki bu ticarî kalkınmanın en önemli tanıkları olmuştur. Dinamik bir sermayedar gurubun ortaya çıkışıyla birlikte, çeşitli şirket şekillerinin vucuda getirilmesi gerekiyordu<sup>989</sup>. Çünkü tüccarların, Hindistan, Güneydoğu Asya, Çin ve Doğu Afrika'ya kadar gitmelerini sağlayan bütün gelişmeler, gemi sahiblerinin ve zengin tacirlerin, ticarî ilişkilerde ortaklıklar kurup deniz ticâret organizasyonları tesis etmelerine gerekli ortamı hazırlamıştı. Nitekim zengin tüccarlar, yeni işlere büyük paralar yatırmakta ve çok sayıda insanı aileleri ile birlikte bu işlere koşturmaktaydılar. Yeni ticâret alanları meydana getirmek için ise ortaklıklar kurup, kişilerin biribine rahatlıkla güvenebileceği yeni kredi ve güvence sistemleri icat etmekteydiler<sup>990</sup>.

Abbasîlerin gerçekleştirmiş olduğu tüm ekonomik düzenlemelerin ve toplumun her tabakasına sağladıkları ticâret serbestiyetinin yanı sıra daha birçok sebep, ticarî istikrarın sağlanmasına ve büyük bir ivme kazanmasına yardımcı oldu. Öyle ki altının akması, para tedavülünün büyümesi, uygarlık yükselişinin hızlanması ve bunun sonucu olarak tüketimin artması, ödeme şekillerinin çoğalması, geniş çapta para basımı ve bu paraların hızlı tedâvülü, bankacılık işlemlerinin genişlenmesi ve büyük şehirlerin daha da büyüüp gelişmesinden kaynaklanan tüketim hacminin kat kat artması gibi amiller, ticarî faaliyetlerin hızlanmasına ve tarımsal ve mesleki üretimin canlanmasına vesile oldu. İşte tüm bu gelişmeler özellikle Abbasî ticâretinin can damarı olan Basra Körfezi'ni ve tüccarlarını ticarî arenada en üst mevkiye taşıdığı gibi, körfez bölgesini aynı zamanda bir cazibe merkezi haline getirdi. Çünkü hem güçlü sermaye guruplarını (tacirler) kendisine doğru çekti, hem de kendi tüccarlarını doğu ticâretinin kaynağı olan Hindistan, Çin ve Doğu Afrika'ya taşıdı. Neticede körfez tüccarları, Basra Körfezi'ndeki ticarî merkezler (Basra, Übulle, Hürmüz, Siraf, Katar, Umman...) ile Hindistan (Seymur), Seylan (Sri Lanka), Çin (Kanton<sup>991</sup>), Hazar diyarı (başkent İdil), Kuzey Sumatra ve Nikobar arasında kendilerine ticarî temsilcilikler kurarak<sup>992</sup> dünya ticâretine yön vermeye başladılar. Ki bütün bu gelişmeler ise gemi sahibi ve zengin

<sup>989</sup> Dûrî, *a.g.e*, s. 97.

<sup>990</sup> Lombard, *a.g.e*, s. 141.

<sup>991</sup> Barthold, "Hânfü", *İA*, c. V/1, s. 214; Meydan Larousse; "Kanton", c. X, s. 467.

<sup>992</sup> Dûrî, *a.g.e*, s. 97.

deniz tacirlerinden oluşan kişilerin, ticarî ilişkilerde ortaklıklar kurup, deniz ticâret organizasyonları tesis etmelerine gerekli ortamı hazırladı<sup>993</sup>.

---

<sup>993</sup> Curtin, *a.g.e.*, s. 64.

## İKİNCİ BÖLÜM

### 2. BASRA KÖRFEZİ İLE DOĞRUDAN BAĞLANTILI DENİZ YOLLARI

#### 2.1. Çin-Hind Deniz Yolu Güzergâhı

İslam devletinin şekillendiği Hicrî I./VII. asrın ardından, İslam dünyasının ana merkezleri büyük ölçüde belli bir istikrar kazandı ve bu siyasî istikrar da tabii olarak ticarî faaliyetlerin hızla artmasına vesile oldu. Daha önce de zikrettiğimiz üzere Abbasî hâkimiyetinin belli ölçüde etkili olduğu Miladî VIII. ve XII. yüzyıllar arası yaşanan kimi siyasî istikrarsızlıklara, savaşımlara ve İslam âleminin muhtelif bölgelerinde merkezden bağımsız devletlerin kurulmasına rağmen, bu dönemin geneline hâkim olan huzur ortamı ve istikrar sayesinde ticarî faaliyetler büyük ölçüde artış gösterdi. Her şeyden önce bu dönemde denizcilik alanında yaşanan ilerlemeler, deniz ticâretinin hem mesafesini, hem hacmini, hem de sıklığını arttırdı. Arap, Farisi ya da Hindli Müslüman denizciler, özellikle Hind Okyanusu'nun batısını bu dönemde tamamen kendi tekellerine almışlardır.

Çinlilerden öğrenilen pusula kullanımı ile Güneydoğu Asya ve Hind gemilerinin ortak özelliği olan ve Müslüman denizcilerin de kullandığı Latin yelkeni birleşince, manevra kabiliyeti yüksek, süratli ve kıyıya yakın seyretmek zorunda kalmayan seri tekneler ortaya çıktı ve böylece ticarî seferler hız kazandı. Bu süreci, Helenistik Akdeniz havzasında yükseklik ölçmek için kullanılan usturlâb gibi bir aletin geliştirilerek, yön bulma ve seyir cihazı olarak yaygın bir şekilde kullanılması ve benzer teknik gelişmeler daha da hızlandırdı. Bu sayede Müslüman denizciler, Çin'den, Doğu Afrika sahillerine kadar tüm Hind Okyanusu havzasında ciddi bir hareket imkânı kazandılar. Bu dönemde Hind Okyanusu'nda iki ana güzergâh takip ediliyordu. Bu güzergâhlardan biri Çin'e yönelmekte ve buradan kürk, porselen ve ipekliler almakta; diğeri ise Hindistan'a doğru baharat ve hoş kokulu bitki ticâretinin yapıldığı Sumatra ve Malakka Yarımadası'nın batı kıyısına yönelmekteydi. Bunların karşılığında gemiler doğuya doğru fildişi, metal mallar, kumaş, Arabistan ve İran atları ile Afrikalı köleler taşımaktaydı. Bu ticarî mübadelenin yapısı yüzyıllarca sabit kaldı ve zaman içinde ticâreti yapılan malların listesine parfümler ve diğeri lüks maddeler de eklendi<sup>994</sup>. Nitekim halife, saray ricali, büyük devlet adamları ve tüccarlar, Afrika, Çin ve

<sup>994</sup> Utku, *a.g.e.*, s. 344-345; İdris Bostan, "Gemi", *DİA*, c. XIV, s. 8-11.

Hindistan'dan gelen yabancı aksesuarlara ve lüks eşyaya daima rağbet gösteriyorlardı<sup>995</sup>.

Jeopolitik konumunun verdiği imkân dâhilinde doğu ile batı arasında gerçekleştirilen ticârette çok geniş bir ticarî hinterlanta sahip olan Basra Körfezi, Abbasî döneminin tacirlerine, o zamana kadar dünya ticâretine dâhil olmayan pek çok bölgeyi bu ticâret ağının içine çekme fırsatı verdi. Öyle ki Sahra çölünü deve kervanlarıyla geçerek Batı Afrikalılarla tuz, çelik, bakır ve cam karşılığı altın ve köle ticâreti yapmışlar; Doğu Afrika sahillerini gezmişler ve buralardan köle ve egzotik ürünler almışlardır. Rusya ve İskandinav ülkeleriyle Dnieper ve Volga nehirleri üzerinden bağlantı kurmuş ve buralardan hayvan deri ve kürkleri, bal, anber, köle, kereste ve canlı hayvan temin etmişlerdir. Müslüman tüccarlar, Çinli T'ang sülalesi idaresi boyunca Hind sahili, Güneydoğu Asya ve Çin'de önemli koloniler kurup; Kore ve Japonya içlerine kadar gitmekteydiler<sup>996</sup>. Çin'de T'ang sülalesinin hüküm sürdüğü dönem, Abbasîlerin Basra Körfezi ve İran üzerinden karayoluna dayalı ticâretlerinin doruk noktasını temsil eder. Bu dönemde Basra Körfezi'nden yola çıkan bir gemi, muson rüzgârlarını etkin bir şekilde kullanmak suretiyle Çin'e kadar uzanan bir seyir gerçekleştirebilirdi. Eylül'de demir alan gemiler, Basra Körfezi'nden çıktıktan sonra Latin yelkenlerinin de yardımıyla kuzeydoğu muson rüzgârlarını kullanarak Hindistan'ın güney ucuna ulaşıyor; Aralık ayı civarında güneybatı musonları ile Bangladeş koyunu aşarak, rüzgârların güneye dönmesiyle birlikte Güney Çin Denizi'nde yol alıp Nisan veya Mayıs'ta Kanton'a (Guang-cou) dâhil oluyordu<sup>997</sup>. Bu yöntemle yaz mevsiminde görülen tehlikeli fırtınalar atlatılmış oluyor ve dönüş yolculuğu için oldukça vakit kalıyordu. Ticâret ve gemilerin bakımı ve ikmali gibi süreçlerle birlikte bir geminin gidiş-dönüşü iki yılda tamamlanıyordu<sup>998</sup>. Abbasîlerle Çin arasındaki bu ticarî ilişkiler, M.S. 264/878'de zaten zayıflamış olan T'ang sülalesine isyan eden bir grubun Kanton'a girerek bu şehri yağmalamaları ve şehirdeki yabancıların çoğunu öldürmeleri ile son buldu<sup>999</sup>. Bu tarihten itibaren Çin ile doğrudan ticâret uzun bir süre mümkün olmadı ve Müslüman Arap tacirler, Malakka'nın

<sup>995</sup> Şâmî, *a.g.m.*, s. 12.

<sup>996</sup> Cemil Hee-Soo Lee, "Çin", *DİA*, c. VIII, s. 324; Mez, *a.g.e.*, s. 535.

<sup>997</sup> Curtin, *Ticâret*, s. 134; Hemedanî, *a.g.e.*, s. 11-13; Houranî, *Milâhe*, s. 208-215; Abdulkirim Ânî, *a.g.e.*, s. 3; Huzayyin, *a.g.e.*, s. 19, 214.

<sup>998</sup> Curtin, *a.g.e.*, s. 134.

<sup>999</sup> Mes'ûdî, *Altın Bozkırlar*, s. 46; Curtin, *a.g.e.*, s. 134.



Kalah<sup>1000</sup> veya Kedah adalarının ötesine geçemediler<sup>1001</sup>.

Abbasîler döneminde doğu ile batı arasındaki ticarî faaliyetleri koordine eden Basra Körfezi, uluslararası ticarî yollar vasıtasıyla birçok ticarî emtiayı özellikle Irak bölgesinde toplamakta ve buradan ise diğer bölgelere göndermekteydi. Basra Körfezi'ni deniz yoluyla doğuya bağlayan Çin-Hind deniz yoluna, kaynaklar büyük önem vererek, bu deniz yolunu, kara yolundan daha iyi ve daha gelişmiş bir seviyede göstermektedirler. Zira kara yolları, siyasî karışıklıklar sonucu ortaya çıkan tehlikelere (eşkiyalık, gasp vb...) sürekli açık olduğundan, deniz yolları daha çok tercih edilmekteydi<sup>1002</sup>. Öte yandan Arap memleketleri ile Hind ve Çin arasında karayollarından yapılan alışveriş, deniz üzerinden gerçekleştirilen ticâret yanında çok önemsiz kalıyordu<sup>1003</sup>. Ayrıca deniz üzerinden taşımacılık, vergiler nedeniyle kara yolu taşımacılığında daha ucuza geliyordu. Zira İslam âleminde kara taşımacılığı yapılması durumunda sadece vergiler deniz taşımacılığına nispetle ortalama olarak dört kat daha fazlaydı<sup>1004</sup>. Mes'ûdî; yolcu ve tüccar taifelerinin kara yolundaki tehlikelere karşı, deniz yolunu tercih etmelerine dair şu örneği vermektedir: “Çin’de M.S 264/878 yılında T’ang sülalesine isyan eden bir grubun Kanton’a girerek bu şehri yağmalamaları ve şehirdeki yabancıların çoğunu öldürmelerinin ardından, özellikle kara yolunu kullanmak tehlikeli olmaya başladı. İşte ortaya çıkan bu siyasî karışıklıkların ardından Mâverâünnehir’den gelip Çin’e ticarî amaçlı gitmek isteyen Semerkantlı bir tüccar, yolda karşılaşacağı tehlikelerden korktuğu için, elindeki birçok ticarî emtia ile birlikte kara yolunu kullanarak önce Basra’ya daha sonra buradan deniz yoluyla önce Umman’a, sonra ise Çin’e gitti”<sup>1005</sup>. Bu tüccarın tutumu, deniz yolunun neden ve niçin tercih edildiğine dair en güzel örneklerden biridir. Uzakdoğu’ya yönelen gemilerin körfezin dışında kalan sular için pek çok güzergâhları vardı. İç sularda ise iki güzergâh dışında başka yol yoktu. Bu güzergâhlardan birincisi, ister Basra yönünden isterse körfezin her iki yakasında bulunan limanlardan birinden gelsin, tüm gemiler, Umman (Maskat veya Suhâr)’da demirler, burada su ve yemek gibi azıklarını temin eder, ticarî

<sup>1000</sup> Kalah Hindistan’ın başlangıcı ve denizciliğin son noktasıdır. Gemiler daha ileriye gidemez, giderse batar. Kalah, Sıraf ve Umman’dan gelen Müslümanların, Çin’den gelen gemilerle buluştuğu bir noktaydı. Ayrıca Semerkand’dan gelen ve Çin’e gitmek isteyen tüccarlarda burada bir Çin gemisine binerlerdi. Mez, *a.g.e.*, s. 579; Mes’ûdî, *a.g.e.*, s. 49; Hasan İbrahim, *a.g.e.*, c. III, s. 141.

<sup>1001</sup> Utku, *a.g.e.*, s. 345-346; Mez, *a.g.e.*, s. 579; Curtin, *a.g.e.*, s. 134.

<sup>1002</sup> Mısıri, *a.g.e.*, s. 215.

<sup>1003</sup> Heyd, *a.g.e.*, s. 42.

<sup>1004</sup> Utku, *a.g.e.*, s. 305.

<sup>1005</sup> Mes’ûdî, *a.g.e.*, s. 49-50.

eşyalardan dilediğini yükleyip, Malabar'a<sup>1006</sup> doğru yönelerek Khûlam'da<sup>1007</sup> demirliyorlardı<sup>1008</sup>. Bu güzergâhlardan ikincisi ise; doğu sahillerine paralel olarak denize açılmak isteyen gemilerin güzergâhıdır. Bu gemiler körfezin iç sularında herhangi bir yerden, denize açılarak doğu sahillerine yakın bir şekilde seyredip sonra yağışlı ve bereketli olan Pakistan kıyılarına ulaşınca kadar, İran'ın güney kıyılarını takip etmek mecburiyetinde kalırlardı. Orada “Zutt” topraklarına hükmeden iki millete, daha sonra bu gemilerin yolu Hindistan veya buraya dâhil olan kıyıların üzerinden seyrederek, Çin'de son bulurdu<sup>1009</sup>. Yine doğu-batı ticâretinin asıl yükünü çeken ve Hind Okyanusu üzerinde seyreden gemiler ise farklı bir yol takip etmekteydiler. Şöyle ki bu denizde ana güzergâh, güneydoğu Çin'in Guangzhou limanından Malakka Körfezi veya Kral geçidi aracılığıyla Malaya'dan (Malezya) ve Sumatra'dan geçerek Hindistan'ın güneydoğu limanı Arikamedu (şimdiki Pondicherry) ve Seylan'a uzanıyordu. Hayli işlek olan bu güzergâhtan batıya geçiş, Hindistan'ın güneybatı limanı olan ve şimdiki Cranganore yakınlarında bulunan Muziris ve daha kuzeyde Barygaza ve Barbarikon üzerinden sağlanıyor; buradan kalkan gemiler mallarını Basra Körfezi veya Kızıldeniz üzerinden Batı'ya ulaştırıyorlardı<sup>1010</sup>.

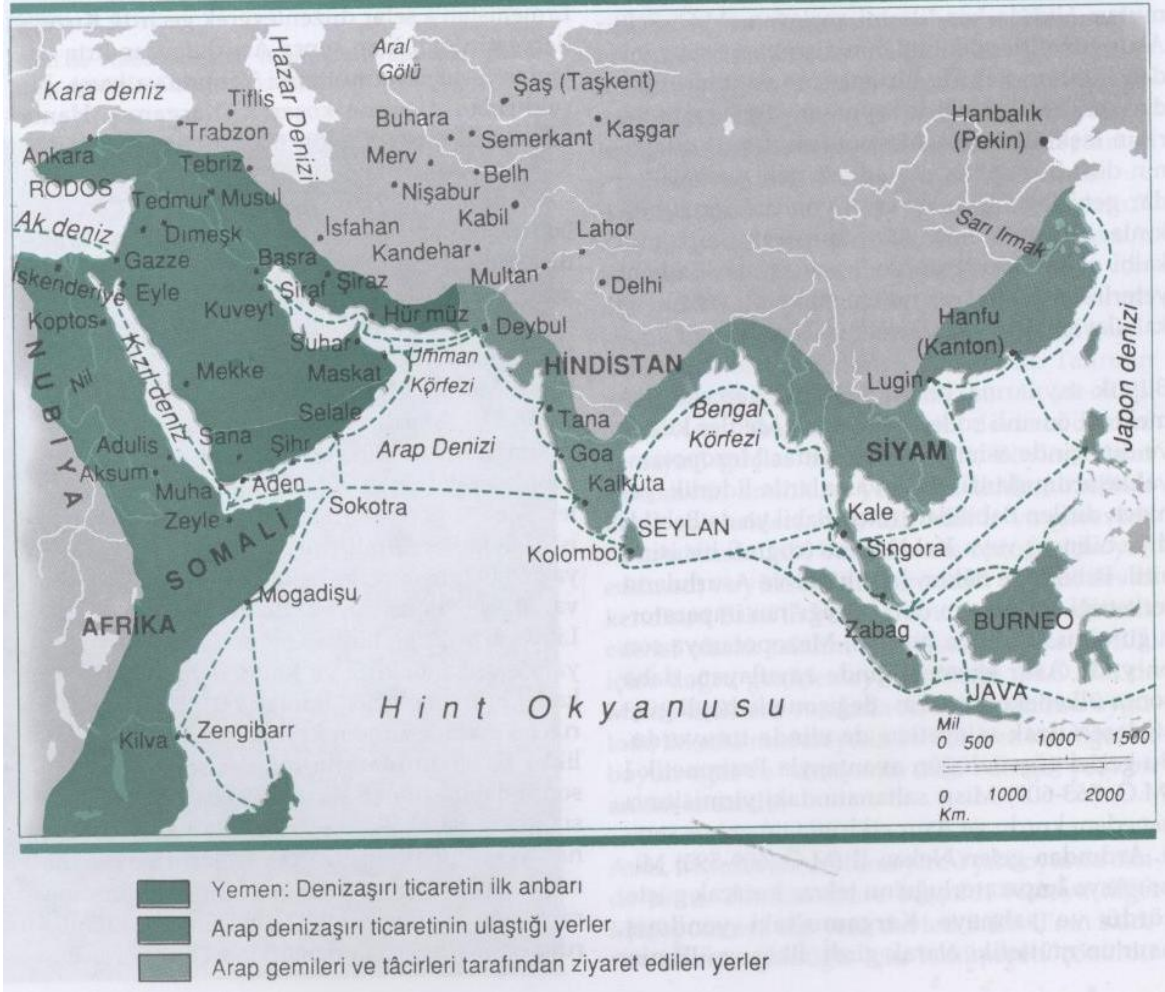
<sup>1006</sup> Arap gemileri, Malabar'a kadar Fâris ve Hindistan sahilleri paralelinde seyrederdiler. Bu yolun tercih edilmesi, denize batmak korkusuyla değil, ticâret mallarının yüklenmesi ve çeşitli limanlarda boşaltılması arzusuyla ilgilidir. Gerçekten bu gemiler, Hindistan'ın Koromandel sahillerini geçince, aynen Çin gemilerinin yaptığı gibi Bengal Körfezi'ne doğru bir istikamette gidiyorlardı. Hasan İbrahim, *a.g.e.*, c. III, s. 141.

<sup>1007</sup> Khûlam (günümüzde Quilon) şehri, erken ortaçağlarda Arap ve Çin tüccarlarının karşılaştıkları, Hindistan'ın önemli büyük limanlarından biriydi. Ancak Kojikode (Kalikût), Goa ve Bombay'ın gelişmesi ile birlikte burası zamanla önemini yitirdi. Khûlam limanı, Hindistan'ın batı sahilinde, Malabar'ın ise güneyinde bulunmaktadır. Burası hem Çin ile Hind arasında hem de Arap ülkeleri ve diğer bölgeler arasında ticarî anlamda önemli bir rol oynamaktaydı. Gemilerden alınan vergilerden dolayı Khûlam bol bir gelir elde ediyordu. Tudela'lı Benjamin burayı bize anlatırken sözlerini şöyle sürdürmektedir. “el-Katif'ten” yedi günlük bir yolculukla Khûlam'a gidilir. Bunlar Cush'un, yıldızları okuyan siyahî oğullarıdır. Ticarî konularda çok dürüsttüler. Değişik ülkelerden gelen tüccarlar, limana indiklerinde kralın üç görevlisi gelerek bunların adlarını kaydeder ve onları krala götürür. Böylece kral bu tüccarların açıkta ve korumasız da olsa mallarının garantörü (yani kral onarlın malını sigortalamış) olur. Kaybolan mallarla ilgili de bir görevli bulunmaktadır. Birinin malı kaybolduğunda bu görevliye giderek kaybettiği malı ona tarif eder; (mal bulunmuşsa veya bulunduğu) görevli onu sahibine iade eder. Bu uygulama ülkenin her tarafında yaygındır. Khûlam dışarıya birçok ürün ihraç etmekteydi. Bunların arasında sâc ağacı, bambu, kamyş, kına ve çeşitli madenler bulunuyordu. Khûlam tüm bu ürünlerden ziyade, özellikle çömlek üretimi ile şöhret bulmuştu. Öyle ki Bağdat çarşılarında satılan Khûlam çömleklerini, Çin çömleklerinden ayırt etmek neredeyse mümkün değildi. Bkz; Benjamin-Petachia, *a.g.e.*, s. 81,149; Mısırî, *a.g.e.*, s. 240; İbn Batuta, *a.g.e.*, s. 460-464; Kazvînî, *Âsâr*, s. 106.

<sup>1008</sup> Hemedanî, *a.g.e.*, s. 11.

<sup>1009</sup> İstahrî, *a.g.e.*, s. 34-35; Şâmi, *a.g.m.*, s. 111.

<sup>1010</sup> Utku, *a.g.e.*, s. 306-307.



**Harita:** İsmâil Râci Fârûkî, *İslam Kültür Atlası*, s. 52.

### 2.1.1. Basra Körfezi'nden Çin'e Gerçekleştirilen Ticarî Yolculuklar

Coğrafi olarak birbirine çok uzak iki ülke olan Çin ve Arabistan Yarımadası arasındaki ilişkilerin, İslam'ın doğuşundan çok öncesine uzandığı bilinmektedir. Arap Yarımadası, iki bin yıl öncesinde dahi Çinliler tarafından biliniyor ve "Tia-chi"<sup>1011</sup> olarak adlandırılıyordu. Çinli denizci ve tacirler, okyanus ötesi ticâretin avantajlarını, gemilerini Doğu Afrika kıyılarına kadar göndererek oldukça erken keşfetmişlerdi. Milattan önceki dönemlerde bile küçük teknelerle kıydan mevsim rüzgârları takip edilerek doğu deniz güzergâhının bu iki ucu arasında seyahatler yapılabiliyordu. Ancak ticârette asıl gelişme, yelkenli gemilerin yaygınlaşmasından sonra (M.Ö. 10 ve M.S. 52

<sup>1011</sup> Bu isim, eski zamanlarda Bahreyn'de ve Basra Körfezi sahillerinde ticâret ve gemicilikle uğraşan Tay kabilesine mensup Araplara, İranlıların taktıkları "taiyeye" kelimesinden türemiştir. Martin Hartmann "Çin", *İA*, c. III, İstanbul, 1988, s. 401.

yılları arasında) oldu<sup>1012</sup>.

Araplar, sadece ticârete lojistik destek vermekle yetinmeyip aynı zamanda deniz üzerinden uzak ülkelere ticarî seferler de düzenlediler. İslam öncesinde<sup>1013</sup> kurulan deniz yolu temaslarının tabii bir neticesi olarak Müslüman Arap ve İranlı tüccarların, Çin'in kıyı bölgelerine yerleşmeleri mümkün oldu. Arap gemilerinin, Miladî V. asrın ilk yarısı civarında, Çin'e kadar uzanan seyahatler tertip ettikleri tahmin edilmektedir. Milâdî 414 yılında Seylan'ı ziyaret eden Fahiyân, bölgedeki Arap kolonisini kast ederek "*Arap tüccarın Seylan'daki diyarı, ihtişamlı süslerle süslenmişti*" yorumunu yapmaktadır<sup>1014</sup>. Çinli seyyah Fahiyân'ın hatıratından anlaşıldığı kadarıyla, M. V. ve VI. asırlar boyunca Çin gemileri Arap sahillerine kadar gelmiyorlardı. Öyle ki VI. yüzyılda Çin ile Arabistan arasında Seylan üzerinden kurulmuş bir ticâret mevcuttu. VII. yüzyılın başında<sup>1015</sup>, özellikle deniz yolunun kullanıldığı Çin-İran-Arabistan

<sup>1012</sup> Utku, *a.g.e.*, s. 312-313; Cemil Hee-Soo Lee, "*Çin*", *DİA*, c. VIII, s. 323-324; Hartmann, "*Çin*", *İA*, c. III, s. 401; Mısıri, *a.g.e.*, s. 246.

<sup>1013</sup> İslamiyet'in doğuşundan çok önceleri Çin ile Arabistan arasında deniz yolu ve bazen de ipek yolu üzerinden sık sık temaslar oluyordu. Arap Yarımadası ilk olarak milattan önce 120 yılında Çin imparatoru Wu-ti tarafından batıya gönderilen Chang K'ien vasıtasıyla tanınmış ve Tia-chi olarak adlandırılmıştır. Çin kaynaklarında, V. yüzyılda Arap tüccarların sık sık Çin Hindi Yarımadası'na kadar gelmelerine karşılık sadece Kamboçya, Annam (Sanf) ve Tongkin bölgelerinden çok az sayıda Çinli'nin Ortadoğu'ya gittiği öğrenilmektedir. Bkz; Cemil Hee-Soo Lee, "*Çin*", *DİA*, c. VIII, s. 323.

<sup>1014</sup> Cemil Hee-Soo Lee, "*Çin*", *DİA*, c. VIII, s. 323-324; Hartmann, "*Çin*", *İA*, c. III, s. 401

<sup>1015</sup> Çin'in İslam dünyasıyla temasları, İslam öncesi Çin-Arabistan münasebetlerinin bir devamı niteliğinde, İslamiyet'in Arabistan dışına yayılma devri olan VII. yüzyıldan günümüze kadar durmaksızın devam etmiştir. İslamiyet'in Çin'e ilk girişi hakkında doğrudan Çin Müslümanları arasındaki ananelerle rivayetlere ve tarihi vesikalara dayanan birçok çelişkili görüş bulunmaktadır. Tanınmış Çinli âlim Liu Chih (ö.1730) "*Peygamber'in Hayatı*" adlı eserinde Müslüman Araplar'ın Çin'le ilk temaslarının 628'de olduğunu bildiriyorsa da tarihçilerin ekseriyeti, Tia-chi (Arap) kralının 651'de Çin sarayına bir elçi gönderdiğini kaydeden bir Çin vesikasına dayanarak 651 yılını İslam'ın Çin'le ilk temas tarihi olarak kabul etmektedirler. İslamiyet'in Çin 'de yayılışıyla ilgili kaynaklarda da üçüncü halife Hz. Osman tarafından gönderilen bir elçinin 25 Ağustos 651 tarihinde T'ang hanedanının başşehri Changan'a ulaştığı kaydedilir. Bu elçinin Çin'e geliş sebebi İslam devletiyle İran arasında çıkan savaştır. Sâsânîler'in son hükümdarı III. Yezdicerd'in oğlu Firuz (Çince'de Pi-Iu-ssu), 650 yılında Çin'den yardım talebinde bulunmuştu, fakat Çinliler muhtemelen Araplar'ın durumunu henüz tam olarak kavrayamadıklarından ve onların Çin'e karşı herhangi bir düşmanlıklarının da olmadığını bildiklerinden istenilen yardımı göndermekten kaçındılar. Ayrıca Çinliler, Hz. Osman'a elçi gönderip İran'la olan ihtilaflarında ara buluculuk yapmayı teklif ettiler ve bu vesile ile Müslümanların gerçek gücünü öğrenmek istediler. Bu elçiye karşılık olarak Hz. Osman da meşhur kumandanlarından birini bir mektupla birlikte Çin sarayına gönderdi. Bu elçi, imparator Kao-tsung ile resmi bir görüşme yaparak İslam devletinin genel durumunu ve İslam inancını açıkladı. Bu hadise 651 yılında iki devlet arasında vuku bulan ilk resmi temastır. Hz. Osman zamanında karşılıklı elçi göndermek suretiyle başlayan Çin-Arap resmi münasebetleri bu sülalelerin (T'ang-Sung) döneminde taraflar arasında dostluk heyetlerinin gidip gelmesiyle daha da gelişti. Tarihi kaynaklara göre Çin'e gönderilen Arap elçi ve heyetlerin sayısı 651-798 yılları arasında otuz yediydi. Yine 908-1168 yılları arasında ise bu sayı kırk dokuz olarak belirtilmektedir. Çin Müslümanlarının ekseriyetle kabul ettikleri bir menkıbe ise İslamiyet'in Çin'de ilk olarak Sa'd b. Ebu Vakkas tarafından tanıtıldığı, hatta onun mezarının Kanton'da olduğu şeklindedir. Yine İslam âleminin Çin ile olan münasebetlerine dair Çin ticâret gemilerinden bahseden kaynaklardan biri, Hz. Ömer'e gönderilmiş 14/635 tarihini taşıyan bir belge olup, o yılın Ramazan veya Şaban ayında Utbe b. Gazvan'ın, Übulle'yi fethinden sonra buraya Umman, Bahreyn, Fars, Hindistan ve Çin'den yelkenlilerin geldiğini

arasındaki ticâretin daha da gelişmesi sonucu, Basra Körfezi'ndeki Sîraf limanı Çinli tüccarlar, Çin'in en büyük limanlarından olan Kanton Limanı<sup>1016</sup> ise Arap tüccarlar için önemli bir ticâret merkezi haline geldi<sup>1017</sup>. VII. asırdan itibaren Arap tacirler Hindistan yoluyla Çin'e kadar gidip oradan aldıkları zümrüt, yâkût ve sair kıymetli taşlar, altın gümüş, baharat ve ipekli dokumaları, Basra Körfezi yoluyla Irak'a, Kızıldeniz yoluyla İskenderiye'ye ve oradan ise Avrupa'ya sevk ediyorlardı. Çin'den gelen mallar arasında ipekliler, porselenler, kâğıt, yeşim taşı, akik, kumaş (özellikle tabii sarı lifli kumaş), çay ve ilaç bulunmaktaydı. Dahası Araplar kendi getirdikleri ürünlerle Çin pazarlarında önemli bir iş ağırlığı edinmişlerdi. Zira Araplar, bir yandan İslam dünyasının ve Bizans'ın mallarını, diğer yandan da Afrika'nın egzotik mamullerini Çin'e taşımaktaydılar<sup>1018</sup>. T'ang Rahibi Chian Chen, T'ien-pao devrinde (125-139/742-756) Basra Körfezi'nden gelen sayısız geminin dağ gibi baharat ve nadir mallarla yüklenmiş olarak Kanton sularında demirlediğini söylemektedir. Arap ve Fars gemileri, Çin gemileriyle Seylan'da<sup>1019</sup> buluşarak, ticâreti karşılıklı olarak burada yapıyorlardı<sup>1020</sup>.

Basra Körfezi ile Çin arasındaki güçlü ticarî ilişkiler Abbasîler döneminde çok büyük bir ivme kazandı. Öyle ki bu dönem Basra Körfezi ile Çin arasında yaşanan ticâretin en zirve noktasıydı. Bu ticarî ilişkiler, Ortaçağ'da dünya ticâreti alanında önemli yeniliklerin ortaya çıkmasında da oldukça etkili oldu. Bu dönemde Basra Körfezi tüccarları, Çin'e direkt seferler düzenlemeye başladılar. Özellikle Arap ve Çinli tacirlerin toplanma merkezi olan Seylan adası, Fars, Habeş, Arap ve Çinlilere ait mallarla dolup taşmaktaydı<sup>1021</sup>. Ancak şu var ki Seylan'da gerçekleştirilen bu ticarî alış-verişler, Çin'den gelen ürünlerin, Basra Körfezi'ndeki ticarî merkezlere bolca

---

bildirmektedir. Cemil Hee-Soo Lee, “Çin”, *DİA*, c. VIII, s. 323-324. Ayrıca bkz; T. W. Arnold, *İntişâr-ı İslâm Tarihi*, (trc. Hasan Gündüzler), Ankara, 1982, s. 298 vd.; İbn Batuta, *a.g.e.*, s. 129-130.

<sup>1016</sup> Hemedanî, *a.g.e.*, s. 11-13; Houranî, *Milâhe*, s. 208-215; Abdülkerim Ânî, *a.g.e.*, s. 3.

<sup>1017</sup> Cemil Hee-Soo Lee, “Çin”, *DİA*, c. VIII, s. 323; Komisyon, Meydan Larousse, “Kanton”, c. X, s. 467; Heyd, *a.g.e.*, s. 33; Arnold, *a.g.e.*, s. 297.

<sup>1018</sup> Utku, *a.g.e.*, s. 415; Mazaherî, *a.g.e.*, s. 342; Yannis Kordatos, *Bizans'ın Son Günleri* (çev. Muzaffer Baca), İstanbul, 1999, s. 13 vd. Ayrıca bkz; Kazvînî, *Âsâr*, s. 54-55.

<sup>1019</sup> Hindistan'ın güneydoğu ucunda Hind Okyanusu üzerinde bulunan bir adadır. Doğu Afrika ve Güney Asya arasında, okyanus yolunun üzerinde bulunduğu için tüccarların tabii bir uğrak yeri olmuştur. Ülkenin târihi M.Ö. 3000 yıllarına kadar uzanmaktadır. Adanın ilk olarak ismi Yunanca “Bakır renkli” demek olan Toprobane idi. Arap fetihlerinden sonra, Arapça “Beklenmedik şeylerin ülkesi” anlamına gelen Serendip denildi. Sonraları 1972 yılına kadar kullanılacak olan Seylân ismini aldı. Bu târihten itibaren “Debdebeli, şaşaalı ülke” anlamına gelen, Sri Lanka, ülkenin bugünkü resmî ismi oldu. Kaynaklarda, bütün insanların babası olan Hz. Âdem aleyhisselâmın, Allahü teâlâ tarafından, Cennetten bu Serendip (Seylân, Sri Lanka) adasına indirildiği söylenmektedir. Seylan adası için bkz; Hurdâzbih, *a.g.e.*, s. 61; Kazvînî, *Âsâr*, s. 42-44.

<sup>1020</sup> Wilson, *a. g. e.*, s. 254; Houranî, *a.g.e.*, s. 96-97.

<sup>1021</sup> Houranî, *a.g.e.*, s. 96-97.

taşınmasına engel teşkil ediyordu. Ayrıca bu durum; körfeze taşınan ürünlerin fiyatlarının artmasında da etkili oluyordu. Çünkü bu ticarî emtialar hem Seylan'a gelinceye kadar birçok vergi noktasından geçiyor, hem de asıl alıcısına ulaşınca kadar birçok farklı aracı (simsar) kendi kârını üzerine bırakarak sattığından, bu ürünlerin fiyatı biranda 3-5 kat yükselebiliyordu. İşte tüm bu sebeplerden ötürü Çin ile direkt bağlantının sağlanması gerekiyordu. Böylece Arap tüccarlar bu durumdan kurtulabilmek için her türlü çabayı sarf ettiler ve neticede de başarılı oldular. Basra Körfezi'ndeki tüccarların, ticâret dünyasına katmış oldukları yeniliklerin ve doğu ticâretinin kaynağı olan Çin ile direkt ticarî seferler gerçekleştirmelerinde ki en önemli etken ise; Abbasîlerin ticârete verdikleri destek ve belli bir döneme kadar ülke içinde sağlamış oldukları siyasî istikrardır. Nitekim Abbasîlerin deniz filoları (savaş) ile desteklemiş oldukları Müslüman tacirler, sadece ticârette değil, deniz taşımacılığında da etkin rol almaya başladılar. Tüccarlara verilen bu destek sayesinde, ekonomi kısa sürede kalkındığı gibi, ticarî hayatta ise büyük bir canlanma meydana geldi. Öyle ki Abbasîlerin ilk dönemlerinden itibaren kendini gösteren ticarî faaliyetler, IX. yüzyıla gelindiğinde artık zirve dönemine ulaştı. İslamiyet'in ve Arap milliyetçiliğinin (Farşlılara karşı), körfez bölgesinde yayılması, bu bölgedeki ticârete önemli bir güç kattı. Nitekim Basra Körfezi'nde daha önceleri yerleşmiş bulunan ve ticarî sahada söz sahibi olan Farşlılar ile birlikte Arap tüccarlarda etkin rol alıp, körfez ticâretinin canlanmasına katkıda bulundular<sup>1022</sup>. Farşlılarla-Araplar arasındaki bu ilişkiye en güzel örnek, tüccar ve gemi ile ilgili birçok Farşça terimin Arapça'ya geçmiş olmasıydı<sup>1023</sup>. Arap denizciliğine girmiş olan bu kelimelerden, gözcülük yapan "didbân", kılavuzun emirlerini dümenciye ileten "münâdi", yolculardan sorumlu görevli anlamına kullanılan "iştiyam" ile "nav" (gemi) ve "huda" (sahip) kelimelerinden teşekkül eden ve önceleri "kaptan", ancak sonraları daha ziyade "geminin sahibi" karşılığında kullanılan "nâhoda" kelimeleri Fars etkisini açıkça göstermektedir<sup>1024</sup>.

Abbasî hilafetinin, dışarıda güçlü bir devlet olarak bilinmesinin yanı sıra körfez halkının tecrübesini en iyi şekilde kullanarak bu bölgede ekonomik istikrarı sağlaması, Basra Körfezi ile Çin arasındaki direkt ticâretin sağlanmasında etkili oldu. Nitekim Müslümanlar, Basra Körfezi'nin başlıca sahil şehirlerini fethedince, bu memleketlerin denizcilik geleneklerine uymaya mecbur kaldılar, aksi takdirde yeni fethettikleri bu

<sup>1022</sup> Houranî, *a.g.e.*, s. 195-200; Askerî, *a.g.e.*, s. 138.

<sup>1023</sup> Houranî, *a.g.e.*, s. 193-194.

<sup>1024</sup> Mez, *a.g.e.*, s. 577; Hartmann, "Çin", *İA*, c. III, s. 406.

toprakları muhafazasız bırakmış olacaktı. Araplar bu bölgede bir deniz gücü olarak var olmanın önemini kavramakta gecikmemiş ve bunun için de ele geçirdikleri bölgelerin denizci halk ve sanatkârlarından mümkün olduğunca istifade yoluna gittiler. Bu denizcilik gücünü oluştururken ise söz konusu bölgelerin geleneklerine yabancı kalmanın, bu toprakların muhafazasız bırakılması anlamına geleceğinin farkında olduklarından, gemilerinin idare işlerini, bir süre o bölgelerin gelenekleri doğrultusunda devam ettirdiler. Bu işte henüz ciddi bir tecrübesi bulunmayan Araplar, gemi mürettebatını da zorunlu olarak Güney Arabistan ve Basra Körfezi sahilleri ahalisinden seçiyorlardı<sup>1025</sup>. Denizcilikle ilgili Farsça birçok kelimenin Arapça'ya geçmesinden de anlaşılacağı üzere, bu hususta Farisi unsur mühim bir yer tutmaktaydı. Zaman içinde edindikleri tecrübe ile güçlü donanmalar inşa eden ve gemi yapım sanatına önemli eklemelerde bulunan Araplar, inşa ettikleri bu donanmalarıyla sadece Uzakdoğu'ya denizaşırı seferler düzenlenmekle kalmayıp, dönemin en güçlü devletlerinden biri olan Bizans'ın güçlü ve tecrübeli deniz filolarını da dize getirmişlerdir. Ayrıca IX. yüzyıla gelindiğinde, Bizans'ın Akdeniz'deki üstünlüğüne meydan okur bir denizcilik başarısının da sahibi oldular. Öyle ki Akdeniz, Müslüman deniz hâkimiyetinin sembolü haline geldi<sup>1026</sup>.

Çin'de Sui sülalesinin 618 yılında yıkılmasının ardından önemli bir güç haline gelen T'ang<sup>1027</sup> ailesinin hâkimiyeti ele geçirdiği (618-906) tarihlerde Asya'da, Arapların ve İslamiyet'in yayılma hareketleri yeni başlamaktaydı<sup>1028</sup>. T'ang sülalesinin Çin'e hâkim olduğu dönem boyunca ticâret sayesinde Müslüman Araplar ile Çinliler arasında dostane ilişkiler kurulmuş ve bu durum Abbasî hilafetine gelindiğinde daha da canlı bir hal aldı. Öyle ki Çin devleti, Abbasîler döneminde siyasî ve iktisadî açıdan en huzurlu günlerini yaşamaktaydı. Mes'ûdî, Çin ile yürütülen ticâret hakkında, eski Çin geleneklerinden bahsederek, Çin kralının bu geleneğe nasıl sahip çıktığı hakkında şu

<sup>1025</sup> Hartmann, "Çin", *İA*, c. III, s. 406.

<sup>1026</sup> Utku, *a.g.e.*, s. 210.

<sup>1027</sup> Milâdî (618-907) yıllarında ortaya çıkan T'ang ailesi, Çin imparatorluğunun topraklarını büyütme için büyük çaba sarf etmiştir. Tibet ve Keşmir'e kadar uzanan bölgelerin kontrolü bu sülale döneminde sağlandığı gibi İmparatorluğa karşı en fazla başkaldırlarda yine bu dönemde meydana gelmiştir. Özellikle Çin kültürüne sahip çıkmalarıyla bilinen T'ang ailesi, yabancılara karşı hoşgörülü muameleleri ve uzak memleketlerle kurmuş oldukları ticarî ilişkileri sayesinde Çin ekonomisine büyük bir canlılık kazandırmışlardır. Karadan ve denizden kurmuş oldukları ticarî ilişkiler sayesinde İslam ülkelerinin en ücra köşelerine kadar Çin mallarını ihraç ediyorlardı. Abbasîler ile aynı dönemde iktidara gelen T'ang hanedanı, uzun mesafe ticâret yapan tüccarların, Asya ve Kuzey Afrika üzerinden, Atlantik'e ve Pasifik'e kadar gerçekleştirdikleri seyahatlerinin tamamını oldukça kolaylaştırmışlardır. Houranî, *a.g.e.*, s. 191; Curtin, *a.g.e.*, s. 130; Askerî, *a.g.e.*, s. 139; Huzayyin, *a.g.e.*, s. 134-135.

<sup>1028</sup> Gülçin Çandarlıoğlu, "Çin", *DİA*, c. VIII, s. İstanbul, 1993.

bilgiyi vermektedir; “*Krallar hazırlatmış oldukları gemileri Çin’in meşhur ürünleriyle (ipek, çini, misk, değerli taşlar, kürkler...) doldurarak bunları Hind ve Sind’e*<sup>1029</sup> *yollamaktaydılar. Bu gemiler deniz yakınında veya uzağında bulunan birçok yere uğrayıp, beraberlerindeki ürünleri o ülkelerin krallarına takdim ediyorlardı. Geri dönüş yolculuğuna çıkacaklarında ise Çin’de bulunmayıp, gittikleri yerlere ait değerli ürünleri gemilerine dolduruyorlardı. Böylece hem kendi ürünlerini yabancılara tanıtarak onları cezbe ediyor, hem de gittikleri ülkelerin ürünleri ve kültürleri hakkında imparatorlarına raporlar sunuyorlardı*”<sup>1030</sup>. T’ang ailesinin başına geçerek Çin’i idare eden bütün imparatorlar, Çin’deki ekonomik istikrarı devam ettirebilmek için aynı siyaseti güderek, tüccarlara karşı oldukça hoşgörülü davrandılar. Bunu yaparken de o tüccarların inançları ve kültürleri hakkında gerekli gördükleri her bilgiyi toplayıp ona göre tavır sergilediler. Yukarıda ifade ettiğimiz üzere, Çin’deki ticarî istikrarın sağlanmasında önemli hizmetleri olan T’ang hanedanının bütün imparatorları, Müslümanlar ile kurdukları ilişkilerinde gerek Hz. Peygamber’in (s.a.v) İslam’a davet metoduna, gerekse Müslümanların sosyal yaşantısına kadar en ince detayları belirleyip ona göre siyasetlerini yürütüyorlardı. Müslümanlar ile yakından ilgilenen Çinliler miladî VII. asırdan itibaren Müslümanları Tia-chi veya Taşih (Tay kabilesinden olan Arap) olarak adlandırmaktaydılar. Yine Abbasîler döneminde Çinliler İslam halifesine Emir’ul Mü’minin manasında “*Han-mi-mo-mo-ni*”, halife Ebû’l Abbâs’a “*A-bo-lo-ba*”, Hârûnürreşîd’e ise “*A-lun*” adını vermişlerdi<sup>1031</sup>.

Mes’ûdî, Kureyş kabilesinden Hebbar b. el-Esved<sup>1032</sup> adında Basralı bir tacir ile T’ang hanedanına mensup bir kral arasında geçen konuşmayı bize naklederek, Çinli kralların, Abbasî devletinin yöneticileri hakkında bilgi toplamayı ne kadar önemsediklerini ve Abbasî halifelerinin onların gözünde ne kadar büyük olduklarını göstermektedir. Basralı bu tacir, Sîraf şehrine gidip oradan gemiyle Hindistan’a, ardından ise yine deniz yolunu takip ederek Çin’in Hânfü (Loyang)<sup>1033</sup> şehrine ulaşmıştı. Çin’de bulunduğu süre içerisinde aklına imparatorun sarayını görme fikri takılan tacir, sarayın önünde uzun bir bekleyişin ardından elinde tutup kaldırdığı kâğıdın

<sup>1029</sup> Bölge İndus (Sindhu) nehrinin aşağı vadisi ile deltasının bulunduğu yere tekabül ettiğinden buraya nehrin adı verilmiştir. Sind bölgesinin büyük bir kısmı batı Pakistan sınırları içerisinde, küçük bir parçası da Hindistan topraklarında yer almaktadır. T.W.Haig, “Sind”, *IA*, c. X, s. 676.

<sup>1030</sup> Mes’ûdî, *a. g. e.*, c. I, s. 133-134, 236.

<sup>1031</sup> Hitti, *a.g.e.*, c. II, s. 528; Askerî, *a.g.e.*, s. 140.

<sup>1032</sup> Mes’ûdî, *a. g. e.*, s. 53.

<sup>1033</sup> W. Barthold, “Hânfü”, *IA*, c. V/I, Eskişehir, 1997, s. 214.



üzerine Arapların Peygamber'inin ailesinden olduğunu gösteren bir yazı yazarak imparatorla görüşmeyi başardı. İmparator, taciri misafir edip ihtiyaçlarını karşıladı ve arkasından da Hânfü'daki naibine, Peygamber'in ailesinden olduğunu iddia eden bu tacirle ilgili soruşturma yapmasını emretti. Naib yaptığı araştırma sonucunda yazdığı mektupta tacirin nesebinin doğru olduğunu bildirince, imparator onu birçok hediyeye ile taltif ederek Irak'a uğurladı. Oldukça bilgili ve anlayışlı bir kimse olan Basralı tüccar, bu görüşmede imparatorla aralarında geçen konuşmayı şöyle anlatmaktadır: “Çin imparatoru bana kralımızın giyimini ve kanunlarını sordu. Ben de ona bildiğim kadarını anlattım. Sonra imparator dedi ki; biz kralları beşe ayırırız. Bu krallar içinde en büyük mülk Irak'ın (Abbasîler) sahiplerindedir. Çünkü onlar dünyanın ortasına hâkim olup, diğer hükümdarlar onun gözüne bakarlar. Biz onlara (şâhânşah) kralların kralı unvanını vermişizdir. Onlardan sonra bizim krallığımız gelmektedir ki bizler halkın krallığıyız. Halkına karşı bizim gibi siyaset güden başka bir krallık yoktur. Bizler halkını iyi tutan ve buna karşı halkından saygı gören krallarız. Bizden sonra ise arslanlar kralı olan Türk kralı gelir. Çünkü onlar insanlar arasındaki arslanlardır. Onlardan sonra ise fillerin hâkimi Hind kralı gelir. Bizler onu hikmetin ve felsefenin kralı olarak biliriz. Son olarak ise Rum kralı (Bizans) gelmektedir. Biz onu erkeklerin hükümdarı olarak görürüz. Çünkü dünyada onun adamlarından daha düzgün yaratılmışı ve daha güzel yüzlüsü yoktur. Bu saydıklarımız hükümdarların önde gelenleridir. Geriye kalan krallıklar ise bunların uzağındadırlar”<sup>1034</sup>. Mes'ûdî'nin vermiş olduğu bu örnek, Çin krallarının Abbasî devletine karşı besledikleri sevgi ve saygının derecesinin yanı sıra Arapların Çin hükümdarları nezdinde ki yerine de işaret etmektedir. Zira ticarî ilişkilerin belli bir ivme kazanmasında iki önemli husus olan güven ve istikrar, taraflar arasındaki ekonomik siyasetin en önemli belirleyicisi olduğu gibi, ticarî gelişmeyi de her zaman olumlu yönde etkilemiştir<sup>1035</sup>.

Abbasîler döneminde güven ve istikrar zeminin sağlandığı en önemli merkezlerden biri olarak karşımıza çıkan Hind Okyanusu, Çin ile kurulan bu ikili ilişkiler sayesinde, ticâret gemilerinin güvenle seyahatine imkân sağlıyordu. Nitekim Basra Körfezi'nin ticâret gemileri, Bağdat, Basra, Bahreyn ve Umman'dan çeşitli ticâret mallarını yüklenmiş olarak körfez sularından Hind Okyanusu'na açılarak, aynı şekilde Hind ve Çin'deki ülkelerden ticâret mallarıyla yüklü olarak geri dönmek üzere bu

<sup>1034</sup> Mes'ûdî, *Altın Bozkırlar*, s. 51-52; Hemedanî, *a.g.e.*, s. 136.

<sup>1035</sup> Mısıfî, *a.g.e.*, s. 245.

ülkelere yöneliyorlardı<sup>1036</sup>. Böylece İslam âlemi buralardan gelen ticâret mallarıyla dolup taşıyordu. Gemiler, Basra Körfezi'nin her ne tarafından gelirlerse gelsinler Umman tarafına yapılan ticarî faaliyetlerde Hürmüz boğazını geçmekteydiler. Ardından Suhâr ve Maskat gibi limanlarda durup, su ve yemek gibi azıklarını temin ettikten sonra<sup>1037</sup>, ticarî eşyalardan dilediklerini yükleyip Malabar'a doğru yönelerek Khûlam'da demirlemekteydiler<sup>1038</sup>. Basra Körfezi'nden çıkan ve şark gemilerinin içinde en büyüğü olarak gösterilen Çin gemisi<sup>1039</sup>, Malabar limanında diğer gemilerin ödediği verginin 5-50 misli fazlasını ödemek mecburiyetindeydi. Çinli olmayan (*fan*) kaptanlar tarafından idare edilen bu gemiler, Basra Körfezi'nde üretilen malların yanı sıra Doğu Afrika ve Avrupa'dan gelen malları da taşıyorlardı<sup>1040</sup>. Buradan anlaşılacağı üzere körfez Arapları denizcilik konusunda oldukça deneyim kazandıklarından, bu işlerin tüm idaresini bir nevi tekellerine almışlardı. Çin gemisi tabirinden yola çıkılarak her ne kadar bu gemilerin Çinlilere ait olduğu söylene de, Me'sudî'nin söyledikleri onların bu tezini çürütmektedir. Öyle ki Mes'ûdî, bu “Çin gemilerinin” Çinlilere ait olduğunun ya da onlar tarafından kumanda edildiğinin gerçek dışı olduğunu ve bu gemilerin aslının Umman, Sîraf, Fars sahilleri, Bahreyn, Sîraf, Übulle ve Basra'ya ait olduğunu, Çin gemisinden kastın ise sadece Çin'e yapılan ticâret olduğunu belirtmektedir<sup>1041</sup>.

Abbasî hilafetinin ilk dönemlerinde, Çin'den Basra Körfezi'ne gelen ticâret gemileri, yolculuklarını güneyde bulunan Seylan adalarına kadar götürmekteydiler. Çin'den Basra Körfezi'ne direkt yapılan ticarî faaliyetler, uzun bir yolculuğu ve yüklü sermayeyi gerektirdiğinden, tüccar taifeleri bu yolculuklarını en çok kâr ve en az risk mantığına uygun şekilde gerçekleştiriyorlardı<sup>1042</sup>. Bu yüzden gemiler, Basra Körfezi'nden Uzakdoğu'ya veya tam tersi bir seyir gerçekleştirecekleri zaman, iki güzergâh takip ediyorlardı. Birincisi, Hind Okyanusu üzerinde bulunan Khûlam (Kuilon) limanına direkt giden yoldu. Bu yol, Çin'in tüm ihtiyaçlarını karşılayan büyük yük gemileri tarafından tercih ediliyordu<sup>1043</sup>. İkinci yol ise Umman'ın Maskat ve Suhâr limanlarından giden yoldu. Gemiler burada İran'ın güney sahili boyunca ilerleyerek

<sup>1036</sup> Askerî, *a.g.e.*, s. 141-142.

<sup>1037</sup> Sîrafî, *a.g.e.*, s. 35.

<sup>1038</sup> Hemedanî, *a.g.e.*, s. 11; Şâmi, *a.g.m.*, s. 111-113; Houranî, *a.g.e.*, s. 110.

<sup>1039</sup> Bu gemiler suyun üstünde o kadar yüksekerdi ki güverteye çıkmak için onlarca kademelik merdiven kullanmak gerekiyordu. Mez, *a.g.e.*, s. 572; Mısırî, *a.g.e.*, s. 248.

<sup>1040</sup> Houranî, *a.g.e.*, s. 110; Mez, *a.g.e.*, s. 572-573.

<sup>1041</sup> Mes'ûdî, *a.g.e.*, c. I, s. 140; Mez, *a.g.e.*, s. 583; Hartmann, “Çin”, *DİA*, c. III, s. 403; Hitti, *a.g.e.*, c. II, s. 469.

<sup>1042</sup> Askerî, *a.g.e.*, s. 142; Houranî, *a.g.e.*, s. 110 vd.

<sup>1043</sup> Sîrafî, *a.g.e.*, s. 34-35; Houranî, *a.g.e.*, s. 208.

Sind bölgesinin batı sahilinde bulunan Deybul (Delhi) ve Mansûra<sup>1044</sup> gibi önemli Arap ticâret merkezlerinin kıyılarında ilerleyerek<sup>1045</sup> Hind hududunda yer alan ve mızrak ağaçlarıyla meşhur olan Utkin limanına gidiyorlardı<sup>1046</sup>. Utkin'den iki fersah<sup>1047</sup> uzaklıkta, Catch veya Kathiawar Körfezi'nde koşullanan ve Mîd'ler diye isimlendirilen korsanların adası bulunuyordu. Bu ada halkı özellikle hırsızlık ve gaspçılıkla ün salmışlardı<sup>1048</sup>. Sind bölgesinden, Kızıldeniz'e, Bahreyn'e ve Sokotra adasına kadar geniş bir mıntıkaya nüfuz eden bu korsanlar özellikle ticâret gemilerine ve tüccarlara büyük korku yaşıyorlardı. Bu yüzden tüccarlar, kendilerini bu korsanların saldırılarından korumak amacıyla yanlarına neffâtın adı verilen ve Yunan ateşi atmakta tecrübeli olan askerleri almak zorunda kalıyorlardı<sup>1049</sup>. Çoğu zaman da bu korsan tehlikesinden dolayı güvenlik amacıyla konvoylar düzenleniyor ve aynı mal sahibine ait iki veya daha çok gemi, tıpkı Akdeniz'de olduğu gibi birlikte seyahat ediyorlardı<sup>1050</sup>. Tüccar gemileri, korsanların koşullandığı adaya iki fersah (12 km.) uzaklıktaki Utkîn limanından sonra, Hindistan'ın batı sahillerinde bulunan Khûlam'a (Malabar) devam ediyorlardı. Maskat'tan demir alan Körfez gemileri Khûlam limanına, rüzgârın normal şekilde esmesi halinde yaklaşık bir ayda ulaşıyorlardı<sup>1051</sup>.

Khûlam'dan hareket edip Çin'e gidecek olan gemilerin iki güzergâhı vardı. Birinci güzergâhta, Khûlam'dan (Malabar) Bulleyn'e hareket eden gemiler, sahili takip ederek Bâbetten'e ulaşırlardı. Özellikle pirinç arazisi olarak tanınan Bâbetten, üretmiş olduğu pirinci daha ziyade Serendibe (Seylan) ihraç etmekteydi. Daha sonra Bâbetten'den sırasıyla Sincilî'ye, Kebeşkan'a ve oradan da Keylekân'a varılırdı. Keylekân'dan ise Kence'ye, Semender'e ve Ūrneşîn'e gidilirdi. Ūrneşîn büyük bir şehir olup, filleri, atları ve mandalarıyla meşhurdu. Ūrneşîn'den ise yürüyerek dört günlük

<sup>1044</sup> Abbasîlerin ikinci halifesi Ebu Cafer el-Mansûr tarafından kurulan Mansûra, Hindistan topraklarındaki Deybül'den altı, Mûltan'dan oniki ve Turan'dan onbeş konaklık mesafede bulunmaktaydı. Bazı rivayetlere göre el-Mansûra şehri, adını Emevî valilerinden Mansûr b. Cumhûr'dan almıştır. Buranın Milâdî XIII. yüzyılda, duvarları sâc ağacından yapılmış bir camisi vardı. Ayrıca bol meyvesi ve tatlı suyu olan el-Mansûra şehrinin halkı ticârette oldukça becerikliydi. Burada özellikle ziraat üzerine bir ticâret gelişmişti. Şehrin çarşıları, uzak diyarlardan gelen tüccarların beraberlerinde getirdikleri farklı türden birçok ticarî emtia ile dolup taşıyordu. Kazvinî, *Âsâr*, s. 124-125; Mısrî, *a.g.e.*, s. 241; Bakır, "*Deri, Tahta*", s. 102.

<sup>1045</sup> Askerî, *a.g.e.*, s. 143.

<sup>1046</sup> Mısrî, *a.g.e.*, s. 218.

<sup>1047</sup> 1 fersah= 6 km. Walther Hinz, *a.g.e.*, s. 76.

<sup>1048</sup> Mes'ûdî, *a.g.e.*, c. I, s. 49; Hurdâzbih, *a.g.e.*, 60; Belazurî, *Futûh*, s. 641, 649.

<sup>1049</sup> Mes'ûdî, *a.g.e.*, c. I, s. 49; Mez, *a.g.e.*, s. 576; Houranî, *a.g.e.*, s. 221-222.

<sup>1050</sup> Curtin, *a.g.e.*, s. 143.

<sup>1051</sup> Hemedanî, *a.g.e.*, s. 12.

mesafede olan Ebîne'ye ulaşıldı<sup>1052</sup>. Serendib Boğazını geçerek, Bengal Körfezi'nin sahilleri hizasında devam edip, günümüzdeki Malibu (Malakka) Yarımadası'nın güneyine ulaşan gemiler, burada gerekli tüm ihtiyaçlarını temin ettikten sonra artık en son durakları olan Çin'e doğru hareket etmekteydiler. İkinci güzergâh ise direkt olarak Serendib'e gidiyordu. Bulleyn'den, Serendib'e yaklaşık 80 fersahlık bir mesafe vardı. Serendib adası özellikle çeşitli renklerdeki yâkûtları, ûd'u, narcil ağacı ve elmas, zümrüt gibi değerli taşlarıyla meşhurdu<sup>1053</sup>. Serendib'ten sonra Râmî adası geliyordu. Buradan ise gergedan, fil ve iyi kalitede kâfûr getirilirdi. Râmî adasından sonra Serendib'e 10-15 günlük mesafede olan Nekkâlus adasına gidilirdi. Oldukça yoğun bir nüfusa sahip olan bu bölgenin halkı çıplak olarak dolaşmakta ve genellikle muz ile taze balık yiyerek beslenmekteydiler. Basra Körfezi tüccarları büyük gemilerle bu adaya giremediklerinden, küçük teknelerle giderek, demir ve elbise karşılığında, anber ve narcil ağacı satın alıyorlardı<sup>1054</sup>.

İkinci güzergâhı genellikle büyük yük gemileri kullanıyordu. Basra Körfezi'nden (Maskat-Suhâr) gelen küçük gemiler, bir ay müddetle güneye doğru Khûlam'a (Malabar) giderek burada büyük gemilere aktarma yaparlardı. Daha sonra bu gemiler Khûlam'dan (Kuilon), Serendib'in güney tarafına geçiyorlardı. Buradan ise Serendib sağda bırakılarak, günümüzde Nicobar (Seylan'dan buraya 10-15 gün sürerdi) diye bilinen adaya uğrayıp tatlı su ihtiyaçlarını karşıladıktan ve ellerindeki malların bir kısmını gerek yöre halkı gerekse diğer tüccarlarla değiş tokuş yaptıktan sonra, Malakka Yarımadası'nın batı sahilinde bulunan Kelohbar limanında demir atarlardı<sup>1055</sup>. Basra Körfezi'ne yüklü miktarda taşınan Kal'âi kurşunuyla meşhur olan Kelohbar<sup>1056</sup>, Malakka'da bulunan Kalah veya Kedah (Khûlam'dan buraya gelmek için aşağı yukarı bir ay gerekir) şehrinde olup, Basra Körfezi ile Çin arasındaki yolun orta kısmıydı. Hindistan'da, Umman ve Çin arasındaki yolun ortasında, Ekvator tarafında kalan Kalah, oldukça kalabalık ve hareketli bir liman şehriydi. Bengal Körfezi sahilini takip ederek gelen orta büyüklükteki gemiler, buradaki büyük gemiler ile bir araya gelmekteydi. Milâdî IV./X. asırda Ummanlı ve Sirâflı Müslüman tacirlerin gemileriyle geldiği Kalah, Hindistan'ın başlangıcı ve denizciliğin ise son noktasıydı. Bundan sonra ise Cava ile Sunda adalarından olan Mâyet'e devam edilirdi. Buradan on beş gün içinde

<sup>1052</sup> Hurdâzbih, *Yollar ve Ülkeler*, s. 60.

<sup>1053</sup> Kazvînî, *Âsâr*, s. 42-43.

<sup>1054</sup> Mısrî, *a.g.e.*, s. 219; Hurdâzbih, *a.g.e.*, s. 61-62.

<sup>1055</sup> Hemedanî, *a.g.e.*, s. 11-13; Houranî, *Milâhe*, s. 208-222; Mez, *a.g.e.*, s. 579-580.

<sup>1056</sup> Hurdâzbih, *a.g.e.*, s. 62; Mısrî, *a.g.e.*, s. 221.

Kamboçya'ya arkasından Koçinçin ve Çin'e ulaşıldı<sup>1057</sup>. Ayrıca Çin'e giden gemiler, Müslüman coğrafyacılarının Şelâhit<sup>1058</sup> adını verdikleri sulardan geçmekteydiler ki burası daha çok Malakka boğazı adı ile bilinmekteydi. Malakka boğazından geçerek Mâyet'e ve buradan da Tuyû adasına giderek buraya özgü ûd ve kâfûr satın alan tüccarlar daha sonra buradan Kumâr'a<sup>1059</sup> giderek meşhur Kumârî ûd<sup>1060</sup> satın alıyorlardı. Ardından doğu sahilinde yer alan Champa memleketinin deniz kenarında bulunan Sanf adasına<sup>1061</sup> gidilirdi. Özellikle burada yetişen ûd<sup>1062</sup>, Kûmar'da yetişenden daha kaliteliydi. Zira ağır ve kaliteli olduğu için suda batmamaktaydı<sup>1063</sup>. Tüccar gemileri, Sander Fulat olarak da isimlendirilen Sanf'tan<sup>1064</sup> sonra, Çin sınırlarına girmiş oluyorlardı. Sander Fulat ile Çin arasındaki mesafe yaklaşık bir ay sürüyordu. Ebvabul Çin (Çin kapısı) olarak bilinen bu bölge dağlık olduğundan, gemiler dağlar arasında ilerleyerek, Çin'in ilk liman şehri olan Lukin'e (Hanovi) varıyordu<sup>1065</sup>. Lukin daha ziyade Çin'in dünyanın birçok yerine ihraç etmiş olduğu ipek elbiseleri ve ünlü Çin seramiği ile tanınmaktaydı<sup>1066</sup>. Ticarî alışverişini Lukin'de tamamlayan gemiler, daha sonra Çin'in bir diğer limanı olan Hânfü'ya (Kanton) hareket ediyorlardı. Çin'in en büyük limanı olan Hânfü, her ülkeden gelen tüccarların toplandığı büyük bir liman şehriydi<sup>1067</sup>. Hânfü'nun büyük bir liman olduğunu, meyvenin her türlüünün, bakliyat türlerinin, buğday, arpa, pirinç ve şeker kamışının bolca yetiştirildiğini kaydeden İbn Hurdâzbih, gemilerin Hânfü'dan sonra Hancû'ya, oradan da Kanton'a gittiklerini zikretmektedir. Ayrıca Hurdâzbih, Med Cezir hareketinin meydana geldiği Çin limanlarının, büyük nehirlerle bağlantısı olduğunu ve bu limanlarda çok sayıda geminin demirli olduğunu bilgisini de eklemektedir<sup>1068</sup>.

Çin'e yapılan yolculukların en son durağı Hânfü şehriydi<sup>1069</sup>. Dicle nehrinden daha büyük olup Çin Denizi'ne akan bir nehrin sahilinde kurulan Hânfü (Kanton-Loyang) şehri ile deniz arasında 6-7 günlük bir yürüyüş mesafesi vardı. Basra, Sîraf,

<sup>1057</sup> Mes'ûdî, *Mürûc*, c. I, s. 117; Mez, *a.g.e.*, s. 580; Hasan İbrahim, *a.g.e.*, c. III, s. 141.

<sup>1058</sup> Hurdâzbih, *a.g.e.*, s. 62.

<sup>1059</sup> Kalkaşandî, *a.g.e.*, c. II, s. 127; Abdurrahman Anî, *Tarihu'l Ummân*, s. 163.

<sup>1060</sup> Kazvînî, *a.g.e.*, s. 105; Kalkaşandî, *a.g.e.*, c. II, s. 128.

<sup>1061</sup> Sîrafî, *a.g.e.*, s. 36;

<sup>1062</sup> Kazvînî, *a.g.e.*, s. 97.

<sup>1063</sup> Hurdâzbih, *a.g.e.*, s. 64.

<sup>1064</sup> Basra Körfezi ile Çin arasındaki denizler ve bölgeler için bkz; Mes'ûdî, *Mürûc*, c. I, s. 149-150.

<sup>1065</sup> Hemedanî, *a.g.e.*, s. 12-13.

<sup>1066</sup> Hurdâzbih, *a.g.e.*, s. 64; İdrisî, *a.g.e.*, c. I, s. 84.

<sup>1067</sup> Mîsrî, *a.g.e.*, s. 241.

<sup>1068</sup> Hurdâzbih, *a.g.e.*, s. 64; İdrisî, *a.g.e.*, c. I, s. 84; Hemedanî, *a.g.e.*, s. 11-13; Houranî, *Milâhe*, s. 208-215.

<sup>1069</sup> Askerî, *a.g.e.*, s. 146.

Umman, Hind şehirlerinden, Zabic ve Sanf (Annam) adalarından ve diğer ülkelerden mal ve eşya getiren gemiler bu nehre girerlerdi<sup>1070</sup>. Basra Körfezi'nden giden tüccarlar, Hânfü şehrinin kuzeyinde bulunan ve günümüzde Chan Chu-fu adıyla bilinen Hâncû limanına ve Kânşû<sup>1071</sup> limanına, bir diğer tüccar taifesi ise günümüzde Kore diye bilinen al-Şilâ'yı ziyaret etmekteydiler<sup>1072</sup>. Öyle ki burada çok büyük miktarda altın bulunmaktaydı<sup>1073</sup>. Buraya giden Arap tüccarlarının birçoğu buranın cazibesine kapılıp burayı kendilerine yurt edindiler<sup>1074</sup>. Bundan sonra ki topraklar ise bilinmemekteydi<sup>1075</sup>.

Hânfü, Çin'de bulunan en büyük merkezlerden biri olmanın yanı sıra Basra Körfezi'nden gelen gemilerin de en büyük ticarî limanıydı. Öyle ki Basra Körfezi'nden gelen gemiler tüm yüklerini buraya boşalttıktan sonra, Çin'in ve çevre memleketlerin değerli ürünlerini satın alıp gemilerine yüklüyorlardı. Böylece geri dönüş yolculuklarını da kârlı bir alış-verişe dönüştürmekteydiler. Dönüş yolculuğunun güzergâhı, Khûlam limanına kadar aynı seyirde devam ediyordu<sup>1076</sup>. Khûlam'dan sonra ise gemiler Arap Yarımadası'nın güney sahillerinde bulunan Risut limanına ya da el-Şihr ve el-Muhre gibi uygun limanlara yönelirlerdi. Bundan sonra ise artık doğuya doğru Umman Körfezi'ne hareket edilirdi. Hürmüz boğazını geçen gemiler, Basra Körfezi sahillerinde bulunan Sîraf, Ūbulle, Basra ve Bahreyn limanlarından herhangi birine demir atarak yolculuklarını tamamlıyorlardı<sup>1077</sup>. Dönüş yolculuğu muntazam esecek rüzgârlar sayesinde takriben iki-üç ay sürmekteydi<sup>1078</sup>. Ancak Basra'dan başlayarak Çin'in Kanton limanına devam edip giden yolculukların gidiş-dönüş süresi bazen iki yılı bulmaktaydı<sup>1079</sup>. Doğru dürüst bir denizcilik aleti bulunmadığından, bu yolculuklar bir nevi macera niteliğindedeydi. Öyle ki böyle bir seyahati yedi kez gerçekleştirmiş kaptanlardan, takdirle ve övgüyle söz edilmekteydi. Hatta bir kişi dönüşte sağ kalırsa bu bir mucize sayılırdı. Çünkü çoğu zaman sağlam dönmek neredeyse mümkün değildi. O kadar ki, gemi gözcüsünün direktten vatanın ilk görüntüsü karşısında yüksek sesle aşığıya doğru “Allah-u Ekber! diyenlere Allah rahmetini ihsan buyursun!” diye nidâ

<sup>1070</sup> Mes'ûdî, *Mürûc*, s. 47.

<sup>1071</sup> Geniş bilgi için bkz; W. Barthold, “Kânsu”, *İA*, c. VI, s. 161-162.

<sup>1072</sup> Hasan İbrahim, *a.g.e*, c. III, s. 141; Askerî, *a.g.e*, s. 143.

<sup>1073</sup> Kazvîni, *a.g.e*, s. 50; İstahrî, *a.g.e*, s. 70; Durî, *Irakî'l-İktisâdî*, s. 148; Houranî, *a.g.e*, s. 215; Abdurrahman Anî, *a.g.e*, s.152.

<sup>1074</sup> Kazvîni, *a.g.e*, s. 50; Mez, *a.g.e*, s. 535.

<sup>1075</sup> Hurdâzbih, *a.g.e*, s. 65, 146; Houranî, *a.g.e*, s. 215-216; Hartmann, “Çin” , *İA*, c. III, s. 403.

<sup>1076</sup> Askerî, *a.g.e*, s. 147.

<sup>1077</sup> Houranî, *a.g.e*, s. 215-218.

<sup>1078</sup> Hasan İbrahim, *a.g.e*, c. III, s. 141.

<sup>1079</sup> Houranî, *a.g.e*, s. 219.

etmesi ve hepsinin bir ağızdan “Allahu Ekber!” diye cevap vererek birbirini tebrik edip sevinçten gözyaşı dökmeleri, bu yolculukların ne denli zorlu geçtiğinin en önemli göstergesidir<sup>1080</sup>. Tüm bunların ardından tüccarlar, getirdikleri malları pazarlayıp, yeni ürünler satın alma telaşına düşerlerken, kaptanlar ise gelecek yolculuklar için gemilerini tekrar hazırlayabilmenin gayretindeydiler. Özellikle Basra kahvehanelerindeki sohbetlerin en önemli konusu olan deniz maceraları, insanların oldukça ilgisini çekiyordu. Ki özellikle gemi kaptanlarının dilinden aktarılan bu maceralar, günümüzde “Simbad” diye bilinen denizcilik hikâyelerinin temelini oluşturmaktadır. Bu hikâyeler, özellikle Abbasîler döneminde Basra Körfezi ile Çin arasında gerçekleştirilen ticarî değişim ve denizcilik faaliyetlerinin bir nevi aynası niteliğindedir<sup>1081</sup>.

### 2.1.1.1. Çin ile Basra Körfezi Arasındaki Ticârete Konu Olan Ürünler

Basra Körfezi’nden Çin’e doğru yolculuk yapan ticâret gemileri, en çok körfez şehirlerinde üretilen, pahalı kumaşlar, keten, pamuk, zeytinyağı, zağferan, gülsuyu, yün, halı, kilim, demir, altın ve gümüş gibi malları taşımaktaydılar<sup>1082</sup>. Bunların yanı sıra, Arap tüccarların Basra Körfezi’nden Çin’e ihraç ettikleri ürünler arasında; inci, fildişi, cam, baharat, gülsuyu, Lübbân<sup>1083</sup>, değerli taşlar ve pamuklu dokumalar da yer almaktaydı<sup>1084</sup>. Körfezde üretilen ürünlere ek olarak, Hindistan, Doğu Afrika ve Doğu Akdeniz malları da körfez tacirleri tarafından Çin’e taşınmaktaydı. Nitekim Basra Körfezi’nde gerçekleştirilen bu denizcilik faaliyetleri, Basra Körfezi Araplarının zenginleşmesindeki en önemli etkenlerden biriydi<sup>1085</sup>.

Körfezdeki denizcilik faaliyetlerinin düzenlenmesinde ve bunların belli bir sistem dâhilinde yürütülmesinde “nâhûda” (gemi sahipleri) adı verilen kişiler büyük rol oynuyordu. Nâhûdalar, gemilerin yolculuk öncesi tüm hazırlıklarını ve yüklenme işlemlerini baştan sona kadar titizce takip ediyorlardı. Bazen de gerekli gördükleri

<sup>1080</sup> Mez, *a.g.e.*, s. 580.

<sup>1081</sup> Askerî, *a.g.e.*, s. 148; Houranî, *a.g.e.*, s. 218-219.

<sup>1082</sup> Houranî, *a.g.e.*, s. 20; Askerî, *a.g.e.*, s. 149; Hasan İbrahim, *a.g.e.*, c. III, s. 144.

<sup>1083</sup> Lübbân, Umman’ın Şihr kasabasında yetişen bir ağacın zambıdır. En kalitelisi yere düşmeden, ağacının gövdesi üzerine akarak yapışan sakızimsı şekilde olanıdır. Aynı zamanda rengi yeşile çalan beyaz, kalbura çekilerek toz topraktan ayıklanmış, hile yapılan taş vb. şeylerden temizlenmiş, içinde herhangi bir büzülme bulunmayan, madde olarak birbirine iyice yapışmış ve rengi siyaha dönüşmemiş olmalıdır. Dimaşkî, *a.g.e.*, s. 493; Cünhanî, *a.g.m.*, s. 696. Ayrıca Lübbân Yemen’deki iki eski krallığı teşkil eden Kataban ve Hadramut arasında yaşanan çekişmelerin ana sebebiydi. Özellikle Hadramut’ta yetiştiği halde ticarî açıdan Kataban tekelinde olduğu anlaşılan *Lubbân* isimli aromatik (hoş kokulu) bitki, bu devletler arasında ciddi bir çekişmeye sebep oluyordu. Utku, *a.g.e.*, s. 315.

<sup>1084</sup> Cemil Hee-Soo Lee, “Çin”, *DİA*, c. VIII, s. 324; Şâmî, *a.g.m.*, s. 113.

<sup>1085</sup> Askerî, *a.g.e.*, s. 149.

takdirde gemideki tüm yükü satın alabiliyorlardı<sup>1086</sup>. Günümüzde gemi armatörleri olarak bilinen ancak Ortaçağ'da Fars kültürünün etkisiyle “nâhoda” diye isimlendirilen<sup>1087</sup> bu kişilere, özellikle Umman ve Sîraf gibi liman şehirlerinde sıkça rastlamak mümkündür. Abdurrahman b. Cafer el-Sîrafi ile kardeşleri Abdulsamet ve Ahmet el-Sîrafi, Abbasî dönemindeki armatörlerin en meşhurları arasında zikredilmektedirler<sup>1088</sup>. Basra Körfezi ile Çin arasındaki ticarî değişim faaliyetlerinin en parlak dönemi olarak nitelendirilen onuncu yüzyılda, bazı tüccarların birden fazla gemiye sahip olduğuna şahit olmaktayız. İbn Havkal, Basra Körfezi'nde bulunan bu tacirlerden Ebu Bekr Ahmet b. Ömer es-Sîrafi'yi zikretmektedir<sup>1089</sup>. O dönemin en tanınmış armatörlerinden bir diğeri ise Sîraf ahalisinden olan ve doğu ticâretinde önemli bir rol oynayan Muhammed b. Bâbişâd'dı<sup>1090</sup>. Öyle ki Hind kralı, mesleğinin en mümtaz şahsiyetlerinden biri olan bu kişinin resminin yapılmasını emretmiştir. Çünkü Hind geleneğinde, işinde meşhur olan her şahsın bir resmini edinmek âdeti vardı<sup>1091</sup>.

Körfez gemilerinin Çin'e doğru gerçekleştirdikleri yolculuklar esnasında, Hindistan, Sumatra (Palembang) ve Cava adalarına uğranılarak yüklenen ürünler, gemi sahiplerinin ticâretlerine ayrı bir kâr sağlıyordu. Zira körfez tüccarları, Malakka Yarımadası'nın batı sahilinde bulunan Kelohbar limanından, Sumatra ve Cava adasına yönelerek buraya özgü ürünleri gemilerine doldurmaktaydılar<sup>1092</sup>. Kaynaklar bu adalardan taşınan ürünler arasında; altın, değerli taşlar, kamış, bakkam<sup>1093</sup> ahşabı ve Kâfûr'a<sup>1094</sup> işaret etmektedirler. Sumatra adasının kuzey tarafında bulunan “Kansur” bölgesi, Kâfûr'un en çok yetiştiği yerd. Genellikle deprem ve volkanik olayların meydana geldiği yıllarda bu bölgede Kâfûr'a oldukça sık rastlanmaktaydı<sup>1095</sup>. Tüccarlar tüm bu saydığımız ürünleri gemilerine yükledikten sonra tekrar Hind Okyanusu'na açılıyorlardı. Günümüzde Borneo diye bilinen ancak Mes'ûdî'nin “*Memleketu'l*

<sup>1086</sup> Curtin, *a.g.e.*, s. 64; Askerî, *a.g.e.*, s. 149-150.

<sup>1087</sup> Mez, *a.g.e.*, s. 577; Bostan, “Gemi”, *DİA*, c. XIV, s. 11.

<sup>1088</sup> Mes'ûdî, *Mürûc*, c. I, s. 108; Askerî, *a.g.e.*, s. 150.

<sup>1089</sup> İbn Havkal, *a.g.e.*, s. 254.

<sup>1090</sup> Ahmed eş-Şamî, eserinde bu tüccarın ismini Muhammed b. Şâzân olarak zikretmektedir. Bkz; Şâmî, *a.g.m.*, s. 103.

<sup>1091</sup> Askerî, *a.g.e.*, s. 150; Mez, *a.g.e.*, s. 577; Şâmî, *a.g.m.*, s. 103.

<sup>1092</sup> Askerî, *a.g.e.*, s. 151.

<sup>1093</sup> Bakkam, ya aspur çiçeği renginde kırmızı ya da altın renginde koyu sarı olur. En kalitelisi yoğun, tâze ve rengi güzel olanıdır. Onun tazeliği ise, çiçeğindeki rengin güzelliği ve tadının tatlılığı ile anlaşılırdı. Üzerinde ince ve kıvrıkcık olmayan düz saç olursa -ki, bu beyaz kabuktan ibaret olan bir şeydir- ve bunlar, içinde yarıklar bulunan boğumlar halinde ise, daha da kaliteli demektir. Bu bitki, üzerinden uzun zaman geçmişse, değişime uğrar ve aynı zamanda rengi ve etkisi azalır. Dımaşkî, *a.g.e.*, 493.

<sup>1094</sup> Bakır, *Itriyat*, s. 74-75.

<sup>1095</sup> Mes'ûdî, *Mürûc*, c. I, s. 152; Hurdâzbih, *a.g.e.*, s. 66; Mez, *a.g.e.*, s. 493.



*Mihrac*” diye isimlendirdiği bölgeye gelinceye kadar, gemiler birbirine bağlantılı adalar boyunca ilerlemekteydiler. Öyle ki bu adalar Çin Denizi’ne kadar bu şekilde uzanmaktaydı. Mes’ûdî özellikle Borneo adasının, ud, karanfil<sup>1096</sup>, sandal<sup>1097</sup>, ceviz ve biber gibi birçok ürüne ev sahipliği yaptığını ifade etmektedir<sup>1098</sup>.

Neticede Basra Körfezi’nden gelen gemiler Çin denizini geçerek son durakları olan Hânfü (Kanton) limanına ulaşmaktaydılar. Müslüman tüccarlar, Hânfü limanına geldiklerinde Çinli memurlar tarafından karşılanıyordu. Çünkü Çin devletinin denetimleri özellikle ticâret üzerinde hayli yoğundu. Tacirler ne sınırlarda, ne de ana tüketimin yapıldığı büyük şehirlerde mallarını istedikleri yerlere boşaltamaz ve satamazlardı. Nihai kullanıcılar da yabancılarla hususi olarak ticâret yapamaz ve onlarla doğrudan ilişki kuramazlardı. Böyle bir şeye kalkıştıkları takdirde ise ya yüzleri dağlanır ya da sürgün cezasına çarptırılırlardı<sup>1099</sup>. Dış ticâret, iç ticâret ve perakende

<sup>1096</sup> Hindistanlılar tarafından Cennet kokusu olarak adlandırılan karanfilin sadece bir çeşidi vardı ve Hindistan’ın Çin sınırındaki bölgesinden getirilmekteydi. En kalitelisi ise, güçlü, kuru, tadında ısı ve yakıcılık bulunan ve güzel kokulu olanıydı. Bu bitkinin hem çiçeği hem de meyvesi vardı. Çiçeği, görünüm bakımından daha çok siyah hırbak (*Astrantia major* L. *Umbliferae*) bitkisinin dallanna, meyvesi ise, hurma veya zeytin çekirdeğine benzemekteydi. Çin denizinde yer alan Bertayil adasında karanfil satılırdı. Tüccarlar buraya ulaşınca, değişik tokuş yapacakları malları sahile bırakarak gemilerine dönerlerdi. Sabah olunca, mallarının yanına bir miktar karanfil konulduğunu görürlerdi. Şayet, onları beğenirlerse, hemen alırlar ve mallarını orada bırakırlardı. Onlar hem mallarını, hem de karanfilleri birlikte aldıkları takdirde, onlardan birini bırakmadıkça, asla adadan ayrılamazlardı. Ada sakinlerinden biri daha fazla mal isterse, ikisini de orada bırakırdı ve böylece mal miktarı artırılırdı. Ortaçağ’da en meşhur pazarları İstanbul ve İskenderiyye’de bulunan karanfil ağacının dalları, tıp ve gıda endüstrisi alanlarında önemli bir yer tutmaktaydı. Bakır, *İtriyat*, s. 83-84. Ayrıca bkz; İbn Batuta, *a.g.e.*, s. 457; Kazvinî, *Âsâr*, s. 54; Hasan Sâlih, *Târîhi’l Yemen*, s. 169.

<sup>1097</sup> Ortaçağ’da itriyat endüstrisinde esans yapımında kullanılan ve hoş kokulu bir madde olan Sandal, Hindistan’nın Çin sınırındaki bölgelerinden getirilen bir ağaç olup yedi çeşidi vardı. “Mekasiri” sandal, sarı renkli, yağlı ve ağır gövdeli olup daha çok kadınlara mahsus yaş ve kuru esansların yapımında kullanılırdı. Ayrıca bermekiyât, müsellesat ve zerâir adındaki esansların, süs eşyalarından kolyelerin ve bazı ilaçların yapımında hammadde olarak önemli bir yer tutmaktaydı. Kaydedilenlere göre, bu sandal çeşidi bu adı, Mekasir ismindeki bir bölgeden almaktaydı. Diğer bir haberde ise, Abbâsî halifeleri kendi cariyelerine ve sevenlerine bu ağaçtan “maksure” olarak adlandırılan evler yaptıkları için bu adı almıştı. Yine yazılanlara göre, M.XIV. yüzyılın sonlarında iktidarda olan Yemen hükümdarlarının kullandıkları ev eşyaların çoğu, sandal ağacından imal edilmekteydi. Hatta bu hükümdarlar, diğer ülkelerin krallanna mobilyalar yapılmaması için, bu ağacın parçalarının Yemen dışına ihraç edilmesini yasaklamışlardı. Sandal ağacının ikinci çeşidine “beyaz” denilmekteydi. Bu ağaç birinciden sadece renk bakımından farklıydı. Hatta bir rivayete göre bu ağacın içine mekasiri, dışına ise beyaz denilirdi. Adını el-Cevz bölgesinden alan “el-cevzi” adındaki sandal ağacı sert, beyaz (hatta esmer) renkli ve güzel bir kokuya sahipti. Sarı bir rengi ve güzel bir kokusu bulunan “savis” (kavis) adındaki sandal ağacı ise, daha çok zerair, müsellesat ve diğer esans ve buhurların yapımında kullanılmaktaydı. Sandalın beşinci çeşidinin kırmızısı bir rengi vardı ve diğer özellikleri “savis” çeşidinin aynısıydı. Sandal ağacının bir çeşidine de “ca’du’sşa’r” (kıvrıcık saçlı), adı verilmekteydi. Bu ağaç kırıldığında zeytin ağacında olduğu gibi kıvrıcık bir şekil ortaya çıkardı. Sandal çeşitlerinin en kokulu olan bu ağaç, daha çok buhur ve müsellesat türünden esansların yapımında kullanılıyordu. Sandal ağacının bir diğer çeşidi de kırmızı renkli idi. Tatlı bir rengi ve ağır gövdesi bulunan ve kokusuz olan bu ağaç, okkaların, satranç ve tavla taşlarının yapımında kullanılıyordu. Bakır, *İtriyat*, s. 76-77.

<sup>1098</sup> Mes’ûdî, *Mürûc*, c. I, s. 153-154; Askerî, *a.g.e.*, s. 151.

<sup>1099</sup> Mez, *a.g.e.*, s. 579; Askerî, *a.g.e.*, s. 151.

satış hususunda belirgin kurallar vardı. Görevliler veya devlet memurları gelen malzemeleri, altı ay boyunca depolara çekerek - ta ki en son gemi gelinceye dek bu mallar garanti altına alınırdı. Buradaki gaye hem ilk gelen malların piyasaya girip değerinin üzerinde bir fiyattan satılmasını engellemek, hem de geride gelecek olan tüccarların, mallarını diğerleriyle aynı zamanda piyasaya sürerek rekabet etmelerini sağlamaktı - detaylı bir tasnif ve denetimden geçirirlerdi. Bu arada her mal üzerine düşen ticâret vergisi ve gümrük rüsumu tespit edilir ve gümrük ücreti, malın satışından önce tahsil edilirdi. Gümrüğe tabi eşya ve malların kaçırılmasına, yani kaçakçılığa - kıymetli ve nadir malların ihracatı yasaktı; kaçakçılık teşebbüsleri ise hapisle cezalandırılıyordu - mani olmak amacıyla, herhangi bir ticâret gemisi daha limana demir atar atmaz, görevleri gemilerde getirilen malları belirlemek ve sayımını yapmak olan devlet memurları hemen bu gemiye çıkmaktaydı<sup>1100</sup>. Ardından geminin tüccarı, ilgili formaliteleri tamamlamak ve yükümlülüklerini yerine getirmek üzere teftiş yerine götürülürdü. Benzer şekilde ticâret kervanları da hududa geldikleri anda bu gümrük görevlileri tarafından karşılanır; burada sayımları yapılan mallardan alınacak gümrük oranları tespit edilir ve akabinde de bu miktarın tahsili yapılırdı. Ticâret yapan gemicilerin vergiyi ödemeksizin veya bir suç işleyerek kaçmaları ihtimaline karşı, gemiler limana gelir gelmez seren ve dümen gibi çeşitli donanımlarına liman idaresi tarafından el konulur; gemi demir alacağı zaman bir pürüz olmazsa bunların iadesi yapılırdı. Gümrük uygulamaları, zaman ve mekâna göre muhtelif farklılıklara maruz kalma dışında, dönemin ihtiyaç ve şartlarına bağlı olarak malların cinsi, tacirin milliyeti ve dini gibi hususlara göre de değişiklik gösterebiliyordu. Tüm bu resmi işlemlerin ardından, malların onda biri alınıp kalan kısmı tüccara teslim edilirdi. Hükûmet istediği malı en yüksek fiyat ödeyerek satın alırdı ve bunu herhangi bir dalavereye başvurmaksızın peşin para ödeyerek yapardı. Çinlilerin en çok satın aldığı ürünlerin arasında kâfûr bulunuyordu. Öyle ki kâfûr'un bir menn'i<sup>1101</sup> için yaklaşık 50.000 bakır para ödeniyordu. Hükûmet istemediği takdirde ise malın kıymeti yarıya iniyordu. Körfez tüccarlarının getirdiği diğer ithal mallar arasında fildişi, kaplumbağa kabuğu, külçe bakır, bağa ve gergedan boynuzu yer almaktaydı. Çinliler özellikle gergedan boynuzundan kemer yapıyorlardı<sup>1102</sup>.

Hicrî II./VIII. asrın sonlarından itibaren sıkça Çin'e giden Müslüman tüccarların

<sup>1100</sup> Mez, *a.g.e.*, s. 578; Şâmî, *a.g.m.*, s. 114.

<sup>1101</sup> 1 menn'in ağırlığı yaklaşık 814 gramdır. Walther Hinz, *a.g.e.*, s. 20.

<sup>1102</sup> Sîrafî, *a.g.e.*, s. 46; Mez, *a.g.e.*, s. 473, 577; Houranî, *a.g.e.*, s. 217; Askerî, *a.g.e.*, s. 152.

bir kısmı Çinliler arasında yaşarken, büyük bir çoğunluğu ise Çin hükümetince Kanton (Hânfû), Zaytûn, Yang-chou, Hang-chou gibi şehirlerde kurulan ve Fan Fang adıyla bilinen özel mahallelere yerleştirildi<sup>1103</sup>. Bu mahallelerde, Müslümanlar arasında en çok saygı duyulan kimseler arasından Çin hükümetince tayin edilen bir şeyh veya kadı bulunurdu<sup>1104</sup>. Bunlar bir yandan Müslüman toplumdaki halkın içtimai faaliyetlerini yürütüp tüccarları vergi vermeye çağırırken diğer yandan da dini törenleri ve ibadetleri tertip eder, toplumda cereyan eden bütün meseleleri Kur'ân ve İslam hukukuna göre hallederlerdi. Mahalli Çin yönetimi, genellikle olaylar kendisini ilgilendirmedığı sürece Fan Fang'ın iç işlerine karışmazdı. Böylece İslam ülkelerinden Çin'e gelen Müslümanlar, hoşgörülü Çin kültürü, cazip hayat şartları, idarenin müsamahası ve kârlı ticâret gibi sebeplerle nesiller boyunca yavaş yavaş Çinlileşmişlerdir. Onların günlük alışkanlıkları ve giyimleri hemen hemen Çinlilerin yaşayışlarıyla aynı hale gelirken sadece dini inançları ve ona bağlı olarak gıdaları farklı kalmıştır<sup>1105</sup>. Çin'in Müslümanlarla olan ticâreti gelişip ülkeye gelen Müslüman tüccarların sayısı arttıkça onlara yönelik işlemleri yürütecek merkezlerin kurulmasına gerek duyuldu. Bunun üzerine Müslümanların topluca buldukları Kanton, Zaytûn, Hang-chou ve Ming-chou gibi büyük limanlarda deniz ve gemi işlerine ait bürolar (shi-po-shih) açıldı<sup>1106</sup>. Arap kökenli ünlü P'u ailesinden gelen P'u Shou-keng (Ebu Bekir) Zaytûn şehri gemicilik müdürlüğüne getirilip Müslümanların işlerinden sorumlu tutuldu. Bugünkü anlamda deniz polisi yüksek komiseri görevini yürüten P'u Shou-keng Çin'deki Müslümanların ticarî faaliyetlerinde önemli rol oynamış ve ülkede zengin bir Müslüman tüccar tabakasının ortaya çıkmasında etkili olmuştur. Örneğin XI. yüzyılın ikinci yarısında yaşayan Arap tüccarı Sin Abdullah uzun yıllar Zaytûn'da oturarak büyük bir servet edinmiş ve daha sonra bütün servetini şehrin imarına harcamıştır<sup>1107</sup>. Yine Çin imparatorunun yanında oldukça büyük bir itibara sahip olan bir diğer Arap tüccarı ise "Buhim" adıyla bilenen Kûfeli tacir İbrahim b. İshak'tı<sup>1108</sup>. Bu tacir Hânfû şehrinde uzun yıllar kalmış ve Çinceyi adeta Çinli bir edip gibi konuşur olmuştur. İmparator tarafından Çin sarayına davet edilen bu kişi, hastalığı dolayısıyla bu davete icabet

<sup>1103</sup> Cemil Hee-Soo Lee, "Çin", *DİA*, c. VIII, s. 325; Hasan İbrahim, *a.g.e.*, c. III, s. 141; J. H. Kramers; *İslam Medeniyeti Tarihinde Coğrafya ve Ticâret* (trc. Ömer Rıza Doğrul), İstanbul, 1934, s. 25.

<sup>1104</sup> Mez, *a.g.e.*, s. 578; Hartmann, "Çin", c. III, *İA*, s. 405; Heyd, *a.g.e.*, s. 36.

<sup>1105</sup> Cemil Hee-Soo Lee, "Çin", *DİA*, c. VIII, s. 325; Sîrafi, *a.g.e.*, s. 34; Utku, *a.g.e.*, s. 391.

<sup>1106</sup> Mez, *a.g.e.*, s. 579; Askerî, *a.g.e.*, s. 153.

<sup>1107</sup> Cemil Hee-Soo Lee, "Çin", *DİA*, c. VIII, s. 324.

<sup>1108</sup> Hamevî, *a.g.e.*, c. III, s. 444.

edemeyince, kendi ülkesinden getirtmiş olduğu hediyeleri bir özür mektubuyla birlikte imparatora göndermişti. Mektubuna bir şiirle başlayan tacir şöyle diyordu; “*Gezegenler yalnızca ayın etrafında bulunur. Nehirlerin tümü sadece denizlere dökülür. İmparator hazretlerinin vasıfları tıpkı gökyüzünün, yeryüzündeki kanunları gibi birbiriyle uyum içerisindedir. Onun yürütmüş olduğu siyaset ise 7 gezegenin aynı rotada yürümesi gibidir...*” İbrahim b. İshak’ın, İmparatora takdim ettiği hediyeler arasında ise; elli adet fildişi, 1800 rıtl<sup>1109</sup> gülsuyu, kırmızı renkte seramikler, çeşitli renklerde porselen süs eşyaları, ince pamuklu kumaşlar ve daha birçok hediye yer almaktaydı. Buna karşılık Çin imparatoru da ona birçok hediye ile birlikte teşekkür mektubu göndermişti<sup>1110</sup>. Şüphesiz karşılıklı yapılan bu hediyeleşmeler, Araplarla-Çinliler arasındaki ticarî ilişkilerin pekişmesine ve Körfez tüccarlarının Çin ülkesinde değerlerinin artmasına önemli bir işaretir<sup>1111</sup>.

Körfez Arapları, Çin topraklarına yaptıkları yolculuklarında, misk, ûd, sandal, kâfûr, za’ferân, zebâd, lâden, sümbül, karanfil, lebenî ve beng gibi birçok farklı bitkiyi satın almaya özen gösteriyorlardı. Çünkü Rum (Bizans) ve İslam topraklarında bu ürünlere büyük bir talep vardı. Daha çok koku ve ilaç yapımında kullanılan bu ürünler, itriyat (koku) endüstrisinin en önemli hammaddeleriydi. Ortaçağ’da imal edilen esansların en önemli hammaddelerinden biri hiç şüphesiz misk keçisinden<sup>1112</sup> elde edilen misk<sup>1113</sup> maddesiydi. Müslüman tacirler Çin’deki en kaliteli miski<sup>1114</sup>, buranın en

<sup>1109</sup> Irak’ta 1 Rıtl, yaklaşık olarak 406, 25 gram hesaplanmaktaydı. Walther Hinz, *a.g.e*, s. 39.

<sup>1110</sup> Bedruddin Sinî, *el-Alakât Beyne’l Arab ve’l Sin*, Kahire, 1950, s. 191-194.

<sup>1111</sup> Askerî, *a.g.e*, s. 154.

<sup>1112</sup> Misk keçisi, bir veya iki boynuzu bulunan küçük bir geğiyeye benzeyen bir hayvandır. Normal keçilerle misk keçileri arasında suret, şekil, renk ve boynuz yönünden herhangi bir fark yoktur. Sadece misk keçilerinin alt çenesinde, agzından çıkmış dik ve beyaz iki dişi vardır. Uzunluğu bir karış veya biraz az yahut fazladır. Tibet’te bu dişe ip, ilmik veya kement atarlardı. Veyahut ok ile avlandıktan hemen sonra misk torbası kesilip alınır. Çoğu zaman bu torbalardaki kanlar olgunlaşmış, sıcak ve taptaze olurdu. Aynı zamanda bu kanların çok kötü kokan bir kokusu olurdu. Fakat yine de bir süre sonra, bu kanlar bir nevi değişim geçirerek çok güzel kokan bir misk haline dönüşürdü. Bu, tıpkı daha olgunlaşmadan ağaçlarından koparılan meyvelerin durumuna benzemektedir. Mes’ûdî, *a.g.e*, s. 60; Kalkaşandi, *a.g.e*, c. II. s. 126; Bakır, *Itriyat*, s. 57.

<sup>1113</sup> Tabiat, kan maddesini bu hayvanın göbeğindeki kan torbasına gönderir, dolma işi tamamlanarak kan birikimi olgunlaşınca, hayvanı rahatsız etmeye başlardı. Bunun sonucunda hayvan kayalardan birine veya güneş ışınlarıyla ısınmış herhangi bir taşta yaklaşarak göbeğindeki kan torbasını oraya sürtmeye başlar ve bu esnada torba yırtılır ve kanlar taşın üzerine dökülürdü. Daha sonra Tibetliler, dağlara çıkarak bu keçilerin yaşadığı yerlere uğrarlar ve bu kurumuş kanlarla karşılaşarlardı. Tabiatın işlediği, güneşin kuruttuğu ve havanın değiştirdiği bu maddeyi alarak daha önce avlamış oldukları ceylanlardan elde edilen boş boynuzlara doldururlardı. Bakır, *Itriyat*, s. 57.

<sup>1114</sup> Çin’deki miskler, kalite ve çeşit bakımından farklılık arz etmekteydi. Koku ve görünüm bakımından en kaliteli misk, kokusu Lübnan elmasının kokusuna benzeyen, rengi daha çok sarıya çalan, yoğunluğu ağırlıkla hafiflik arasında olan miskti. Miskin rengi siyadoğru yaklaştıkça kalitesi ve değeri düşüyordu. Misk çeşitleri arasında en iyisi olarak değerlendirilen Tibet miski, Zû Semt olarak adlandırılan bir bölgeden getirilmekteydi. Aynı zamanda bu bölge

büyük liman şehri olan Hanfû'dan getirmektedir. Müslüman tâcirler buranın miskini gemilerle Çin'den alarak Hind okyanusu yoluyla Übulle'ye taşıyorlardı. Buraya gelindiğinde, misk kokusu her tarafa yayılmaya başlardı. Bu yüzen de tüccarlar, onu vergi memurlarından asla saklayamazlardı. Sonra bu madde, gemilerden indirilince, kokusu güzelleşir ve ondaki deniz kokuları da kaybolurdu<sup>1115</sup>. Çin ve Tibet'te misk ceylanının bulunduğu topraklar birbirine bitişikti fakat Tibet miski, iki yönden Çin miskinden daha da kaliteliydi. Birincisi, Tibet keçileri koku olarak bilinen sümbül ve ilaç olarak kullanılan çeşitli bitkilerle beslenmekteydi<sup>1116</sup>. Oysa Çin keçileri normal otlarla beslenirdi. İkincisi ise, Tibetliler, miski bulunduğu kaplardan asla çıkarmazlar ve onu tabii halinde bırakırlardı. Oysa Çinliler bunun tersini yaparak misk maddesini kabından çıkarırlar ve ona kanla veya diğer maddelerle hile<sup>1117</sup> yaparlardı. Fakat Çin miski<sup>1118</sup> de Tibet miski<sup>1119</sup> gibi, deniz yoluyla ve değişik hava şartlarına sahip bulunan bölgelerden geçerek nakledilmekteydi. Şayet bu miske Çinliler hile yapmamış ve camdan ma'mül kaplarla getirirlerse, ağzını deriyle sıkıca sarıp Umman, İran, Irak ve diğer ülkelerden İslam dünyasına taşırlarsa, Tibet miski kadar kaliteli olurdu. Ashında, en kaliteli ve güzel kokulu misk, gençliğinin kemalinde bulunan ceylandan alınan miskti<sup>1120</sup>.

Körfez ticâret gemileri, misk, kırmızı gül, kimyasal ürünler, ipek, eğer (atlar için

---

ile Tibet arasında iki aylık bir mesafe bulunmaktaydı. Tüccarlar misk kablarını buradan alarak önce Tibet'e, oradan da Horasan'a götürüyorlardı. Misk bir çeşidine "kunbari" denilmekteydi. Bu misk iyi, fakat değer, cevher, renk ve koku yönünden Tibet miskinden daha düşüktü. Çin'deki Kunbar şehrinde getirilen bu misk, Tibet ile Çin arasında yer alan bir bölgede üretildiğinden dolayı bazan yanlış olarak Tibet miski şeklinde tanıtılırdı. Toğurğurî (Toğuzğuzi) olarak adlandırılan bir diğer misk çeşidi ise ağır ve siyahımsı bir rengi bulunan ve cevhersiz, renksiz ve aynı zamanda dövülmesi kolay olmayan bir miskti. Bu misk Uygur Türklerinin memleketinden getiriliyordu. Yine "el-Kusari" adındaki misk ise Hindistan ile Çin arasında yer alan Kusâr şehrinde getirilmekteydi. Bu ise, Çin'den getirilen misken daha kalitesiz ve daha düşüktü. Bakır, *Itriyat*, s. 59-61. Ayrıca bkz; Sirafi, *a.g.e.*, s. 91; Mes'ûdî, *Mürûc*, c. I, s. 158; Kalkaşandî, *Subhu'l-a'şâ*, c. II, s. 120-121.

<sup>1115</sup> Bakır, *a.g.e.*, s. 59.

<sup>1116</sup> En kaliteli misk elde edildiği Tibet'te, ceylanlar (misk keçisi), kudehmes veya kundehse (sümbül) olarak adlandırılan otlarla beslenmekteydiler. Ya'kûbî, *a.g.e.*, s. 365; Abdurrahman Anî, *a.g.e.*, s. 158.

<sup>1117</sup> Ortaçağ'da çok değerli ve pahalı olan ve itriyat dışında ilaç endüstrisinde de kullanılan misk kokusuna birçok hile yapılmaktaydı. Bu hileleri ortaya çıkarmak maksadıyla misk maddesi bazı deneylere tabi tutulmaktaydı. Örneğin, bunlardan birinde, ısınması için bir cam kab ateşe konur, sonra üzerine misk dökülürdü. Şayet misk güzel kokarsa, bu iyi ve kaliteli olduğunu gösterir. Diğer bir deneyde bir bez parçası içinde bir miktar misk çiğnenir, sonra iyice elle ovulurdu. Şayet bez içinde artığı kalırsa, iyi olduğuna karar verilirdi. Aksi meydana gelmişse, karışık ve hileli olduğu ortaya çıkardı. Üçüncü deneyde ise, bir iğne sarımsağa batırılır, sonra miskin gövdesine sokulurdu. Bu işlem sonucunda misk kokusu verirse, deneğe tabi tutulan miskin kaliteli olduğu anlaşılırdı. Yok eğer, sarımsak kokusu yayılırsa, miskin hileli olduğuna karar verilirdi. Misk üzerinde yapılan hileler hakkında geniş bilgi için bkz; Bakır, *a.g.e.*, s. 62-64.

<sup>1118</sup> Sirafi, *a.g.e.*, s. 91; Mes'ûdî, *a.g.e.*, c. I, s. 158; Kalkaşandî, *a.g.e.*, c. II, s. 120-121.

<sup>1119</sup> Kalkaşandî, *a.g.e.*, c. II, s. 120.

<sup>1120</sup> Mes'ûdî, *a.g.e.*, s. 59-60.

koşum takımı), seramik, mum, selbanc (bir çeşit baharat), tarçın, kakulle (bir Çin bitkisi), verenda (kerestesi değerli birtür bitki), haluncân (zencefile<sup>1121</sup> benzer bir tür baharat), kakom<sup>1122</sup>, sincap<sup>1123</sup> ve samur<sup>1124</sup> kürkü ve deri çeşitlerini yüklenerek geri dönüş yolculuğu için hazırlıklara başlıyorlardı<sup>1125</sup>. Çinli yetkililer kıymetli ve nadir malların dışarıya çıkarılmasını engellemek maksadıyla, dönüş yolculuğuna çıkacak gemileri tekrar rutin bir kontrole tabi tutuyordu<sup>1126</sup>. Tüm bunların ardından körfez gemileri, Çin denizi üzerinde bulunan “Havada” limanından demir alarak, Hind Okyanusu üzerinden, Basra Körfezi’ndeki liman şehirlerine varıncaya kadar, gittikleri güzergâhı<sup>1127</sup> takip etmekteydiler<sup>1128</sup>.

T’ang hanedanlığının hâkimiyeti boyunca, Çin’e gelen İranlı ve Arap (Körfez) tüccarlarının sayısı gittikçe arttı. Bu sıralarda Abbasîler’in başşehri olan Bağdat’ta ipekli kumaş, porselen, çay ve ham ipek gibi Çin mallarını satmak için hususi pazarlar kuruluyordu. Aynı şekilde T’ang’ın başşehri Chang-an’daki dükkânlarda da özellikle Arap ve İranlıların ticâret ürünleri olan değerli taşlar, fildişi, baharat, cam, inci gibi mallar satılıyordu<sup>1129</sup>. Çin hükümeti ülkenin güneydoğu bölgesindeki Kanton, Ch’üan-chou, Yang-chou ve Hang-chou limanlarını resmen yabancılarla olan ticârete tahsis etmişti<sup>1130</sup>. Zaman geçtikçe Çin’in güneydoğu bölgesindeki Müslümanların nüfusu hızla artarak büyük bir sayıya ulaştı. Nitekim yabancı ülkelerden gelenler arasında ilk sırayı Araplar alıyordu. Ancak Müslümanların Çin ile ilişkileri uyum içinde devam ederken

<sup>1121</sup> Tarçın ile birlikte ortaçağların en beğenilen iki önemli baharatından sayılan zencefilin anavatanı Hindistan ve Malezya’dır. Gıda sektöründe geniş bir kullanım alanına sahiptir. İlkçağlardan itibaren Çin ve Hindistan’da yoğun olarak kullanıldığı bilinen zencefil, Persler tarafından Yunanlılara tanıtılmış; çok geçmeden de zengin Romalıların beslenme kültüründe önemli bir yer tutmuştur. Öyle ki zencefil, ortaçağ Avrupa’sında karabiber kadar önem kazanmıştır. Utku, *a.g.e.*, s. 425.

<sup>1122</sup> Gelinciğe benzeyen kakomlar; genellikle inlerde, duvar deliklerinde ve ağaç kovuklarında yaşayan bir tür kürk hayvanıdır. Ancak kürkünün fazla değerli olmadığı ve tutulmadığı söylenmektedir. Mustafa Köktürk, *Av Hayvanları ve Avcılık*, Ankara, 1946, s. 31.

<sup>1123</sup> Daha çok Türk illerinde yaşayan Sincap, tüyü gayet yumuşak olan bir kürk hayvanıdır. Sincap derisinin tercih edilmesinin nedeni ise bedeni serin tutması ve genellikle de gençler tarafından ilgi görmesiydi. Köktürk, *a.g.e.*, s. 71.

<sup>1124</sup> Anavatanı Sibiryaya olan samur, kürk hayvanlarından biri olup kürkü, Çin’de öteden beri yaygın olarak kullanılmaktaydı. Hatta Çin’de din adamlarının bir takım dini ayinlerde samur kürkünü giydikleri rivayet edilmektedir. Samur, kürk olarak kullanılmasının yanı sıra, kalpak, yaka ve mantolara zinet olarak da kullanılmaktaydı. İslam âleminde ise; samur kürkleri, yumuşak hafif ve gösterişli olduğundan, genellikle emirler veya elit tabakaya mensup insanlar tarafından giyilirdi. Köktürk, *a.g.e.*, s. 30.

<sup>1125</sup> Şâmî, *a.g.m.*, s. 113; Hurdâzbih, *Yollar ve Ülkeler*, s. 65.

<sup>1126</sup> Mez, *a.g.e.*, s. 578.

<sup>1127</sup> Sıraf, Maskat, Hindistan, Seylan, Malaya Yarımadası (Malezya), Malakka, Siyam Körfezi, Pulu Kondor adası ve Çin denizi rotasını takip ederek, Çin’in meşhur limanı Kanton’a (Guang-cou) ulaşıyorlardı. Cemil Hee-Soo Lee, “Çin”, *DİA*, c. VIII, s. 323.

<sup>1128</sup> Houranî, *a.g.e.*, s. 218.

<sup>1129</sup> Cemil Hee-Soo Lee, “Çin”, *DİA*, c. VIII, s. 324.

<sup>1130</sup> Mez, *a.g.e.*, s. 579.

Çin’de meydana gelen Huang Ch’ao isyanı<sup>1131</sup> hem İslamiyet’in gelişmesini olumsuz etkiledi hem de ticarî ilişkileri sekteye uğrattı. Miladî 265/878 yılında, T’ang idaresine karşı isyan eden Huang Ch’ao, Çin’in en büyük liman şehirlerinden biri olan Kanton’u (Hânfü-Loyang) zapt edip yağmaladı ve burada ikamet eden yabancı tüccarların çoğu öldürüldü<sup>1132</sup>. Huang Ch’ao ayaklanması sırasında, Kanton’da 120.000-150.000 arasında Arap, Yahudi ve Hristiyan birçok yabancıların öldürüldüğü söylenmektedir<sup>1133</sup>. Verilen sayı biraz abartılmış olsa da buradan, Çin’in güneydoğu kıyılarında yaşayan yabancıların çoğunluğunu Müslümanların teşkil ettiği ve sayılarının da pek az olmadığı anlaşılmaktadır. Huang Ch’ao ayaklanması sırasında çok sayıda Müslüman katliamdan kaçarak Çin Hindi Yarımadası’na veya daha önce orada yaşayan dindaşlarıyla buluştukları Malaya limanlarına doğru yayıldılar. Deniz yoluyla gerçekleşen ticâreti büyük ölçüde baltalamış olan bu hadiseden sonra Müslüman tüccarlar Çin’de Sung hanedanı kuruluncaya kadar fazla bir ticarî teşebbüsde bulunmadılar. Hicrî IV/X. asrın sonunda Sung hükümeti, denizaşırı ticâreti tekrar doğrudan doğruya memleketlerine

<sup>1131</sup> Mes’ûdî bu isyan hakkında şunları kaydetmektedir; “Çinliler, önceki hükümdarları döneminde olduğu gibi adâlet ve huzur dolu bir hayat sürüyorlardı ancak bu durum 262/875 yılına kadar devam etti. Hanedandan olmayan An Lu-shan adında biri zuhur edip fitne çıkardı. Çapulcuları ve eşkıya takımını peşine takan bu kişi ile ne hükümdar [Hsüan-tsung], ne de vezirleri baş gelemediler. Neticede fitne iyice yayıldı ve An Lu-shan’ın şöhreti her tarafı kaplayarak taraftarlarının sayısı her geçen gün arttı. Öyle ki çapulcu sürüleri dört bir yandan ona geliyordu. Ordusu iyice büyüyünce harekete geçen An Lu-shan yerleşim birimlerine saldırmaya başladı ve Hânfü (Lo’ang) şehrine geldi. Bu şehirde Müslümanlar, Hrisiyanlar, Yahudiler, Mecusiler ve diğer Çinli halklar vardı. Bu düşman şehre gelince kuşatma altına aldı. Hükümdarın orduları onun üzerine yürüdü, ama o bu orduları yenerek, yağmaladı. Hânfü (Lo-yang) şehrini göz açıp kapayıncaya kadar kısa sürede ele geçirdi. O kadar çok insan öldürdü ki, sayılabilecek gibi değildi. Müslüman, Yahudi, Hristiyan ve Mecusiler’den öldürülen veya kılıçtan kurtulmak için nehre atlayıp boğulanların sayısı 200.000’den fazlaydı. Bu rakam, sadece sayılabilen cesetlere aitti. Çünkü Çin hükümdarları, ülkedeki tebaasını ve onlara komşu olan halkları sayar, sicile geçirir, kayda alırlardı. İsyancılar, şehir çevresindeki dut ormanlarını kesti. Çünkü bu ormanlardaki ağaçların yaprakları ipek böceğinin gıdasıydı. Orman ortadan kalkınca Çin’in ipek üretimi ve İslam ülkelerine ihracaatı kesildi. An Lu-shan, daha sonra ordularıyla diğer şehirler üzerine yürüyerek, hepsini tek tek ele geçirdi. Daha sonra hükümdarın bulunduğu Humdan [Ch’ang-an] şehrine yöneldi. Hükümdar yüz bin kişilik bir ordu ve yaverleriyle birlikte düşmanı karşılamaya çıktı. İki taraf arasındaki savaş, bir ay kadar devam etti. İki taraf da inatla savaştı, ama daha sonra durum hükümdar aleyhine döndü ve mağlup olarak savaş meydanından kaçmak zorunda kaldı. Böylece isyancılar ülkeyi ele geçirdiler. An Lu-shan, hanedandan olmadığı için hükümdar olamayacağını biliyordu. O yüzden ülkeyi harabeye çevirip, baştan sona yağmaladı ve kan döktü. Hükümdar, Tübbet sınırında sığındığı Medu (Mez) şehrinden, Türk hükümdarı Moyançur-han’a mektup yazarak başına gelenleri anlattı ve ona hükümdar kardeşleri yardım istediği zaman diğer hükümdarların yapması gereken görevi hatırlatarak, bunun hükümdarların vazifelerinden olduğunu kaydetti. Moyançur-han, oğlunu 400.000 kişilik süvari ve piyade ordusuyla isyancıların üzerine gönderdi. İki taraf arasındaki savaş bir yıl kadar sürdü. Neticede An Lu-shan, savaşı kaybetti ve öldürüldü. Böylece Çin hükümdarı ülkesine ve tahtına tekrar geri döndü”. Mes’ûdî, *Altın Bozkırlar*, s. 46-48.

<sup>1132</sup> Curtin, *a.g.e.*, s. 134.

<sup>1133</sup> Cemil Hee-Soo Lee, “Çin”, *DİA*, c. VIII, s. 324; Hartmann, “Çin”, c. III, *İA*, s. 405.

celbetmek üzere büyük çaba sarfetti<sup>1134</sup>. Çinliler bu kapsamda yabancı tüccarları koruyan tedbirler alarak, ticâret politikalarına belirli bir sistem getirdiler. Tüccarları Çin'e davet etmek ve onlara ithalatta kolaylık vaad etmek maksadıyla heyetler gönderildi. Miladî 361/971 yılında Kanton'daki deniz dairesi yeniden teşkilatlandırılarak ticâret devletin koruması ve tekeli altına alındı. Yabancılarla hususi olarak ticâret yapanlara ağır cezalar getirildi<sup>1135</sup>. Böylece Müslüman tüccarların Çin'e akın etmelerini yeniden hızlandırdılar. Yine Sung devrinde özellikle Zaytûn, Kanton'dan daha önemli olan bir milletlerarası ticâret merkezi halini aldı. XIV. yüzyılın başlarında bölgeye gelen İbn Battuta, Güney Sung devrinden (516-680/1127-1279) beri Zaytûn'un dünyanın en büyük limanı olduğunu, burada yüzden fazla büyük gemi bulunduğunu ve küçük gemilerin de sayılamayacak kadar çok olduğunu kaydetmektedir<sup>1136</sup>. Çin hükümeti her ne kadar almış olduğu tedbirlerle ticâreti yeniden canlandırmaya gayret etse de, ülkedeki asayişin henüz tam manasıyla sağlanamamış olması ve isyanın izlerinin silinememesi, buna büyük bir engel teşkil ediyordu. Öyle ki tüccarların birçoğu güvenlik kaygısından Çin'e gitmek istemiyordu. Çünkü Huang Ch'ao isyanı sırasında birçok tüccar ya öldürülmüş ya da malları zorla ellerinden alınmıştı. Mes'ûdî bu konuyla alakalı, kara yolunda karşılaşılabilecek yağma tehlikesine karşın, deniz yolunun nedenli güvenli olduğunu ve Çin imparatorunun ticâreti ne derece önemseydiğini bize şu örnekle açıklamaktadır; "Semerkandlı bir tacir, beraberinde çeşitli mallar yüklenerek önce Irak'a, ardından ise Basra'ya yönelerek deniz yoluyla Umman'a ulaştı. Buradan tekrar deniz yoluyla Kalah (Hindistan'ın başlangıcı) topraklarına gitti. Kalah, Çin yolunun yarısı veya ona yakın kısmıydı. Ki o dönemde Sîraflı ve Ummanlı Müslümanların gemileri, Çin topraklarından gelenlerle burada bir araya geliyordu. Semerkantlı tacir daha sonra Kalah limanında Çin gemilerinden birine binerek, Çin'in en büyük liman kentlerinden biri olan Hânfü'ya vardı. Çin imparatoru, gemilerin geldiğini ve içinde çeşitli mallar bulunduğunu haber alınca, memurları arasından en güvendiği hadımını buraya gönderdi"<sup>1137</sup>. Çin'de vergi toplama işi ve diğer bazı hizmetlerde hadımlar kullanılır; hatta bazıları sarayda yükselmek ve nimete konmak için çocuklarını hadım ettirirlerdi. İmparatorun hadımını Hânfü şehrine gelince, aralarında Semerkandlı tüccarında bulunduğu tacirler, istenilen malları açıp sergilediler. Hadım,

<sup>1134</sup> Cemil Hee-Soo Lee, "Çin", *DİA*, c. VIII, s. 324; Hartmann, "Çin", c. III, *İA*, s. 405.

<sup>1135</sup> Mez, *a.g.e.*, s. 579; Cemil Hee-Soo Lee, "Çin", *DİA*, c. VIII, s. 324.

<sup>1136</sup> Cemil Hee-Soo Lee, "Çin", *DİA*, c. VIII, s. 324; İbn Battuta, *a.g.e.*, s. 464.

<sup>1137</sup> Mes'ûdî, *Altın Bozkırlar*, s. 49.



imparatorun hoşlanacağı ürünleri bir kenara ayırıp, onları kendince fiyatlandırmak isteyince Semerkandlı tacir buna itiraz etti. Böylece aralarında bir çekişme başladı ve iş hadımın taciri itip kakarak hakaret etmesine kadar vardı. Neticede haksızlığa uğradığını düşünen tacir, kendisine yapılan bu davranışı imparatora şikâyet etmeye karar verdi ve bunun için her türlü yola başvurdu. Bu amaçla başkent Humdan'a hareket edip, şikâyetçilerin durduğu yere gitti. Zira uzak bir ülkeden veya başka bir yerden gelip de zulme uğrayanlar, ipek'ten kırmızı bir gömlek giyerek şikâyet dinleme yerinde beklerlerdi. Çin hükümeti, şikâyet dinleme yerine gelip bekleyenlerle ilgilenmeleri için memurlar görevlendiriyordu. Buradan alınan şikâyetçiler, öncelikle valinin huzuruna çıkarılır ve şikâyetleri dinlenirdi. Vali onların şikâyetlerini dinledikten sonra haklılıklarına kanaat getirirse ve davacıda şikâyetinde ısrar ederse imparatorun huzuruna götürülürdü. Ancak şikâyetçinin olayı çarpıttığı ve yalan söylediği anlaşılırsa, o kişiye yüz sopa vurularak ülkesine geri gönderilirdi. Semerkandlı tüccarın şikâyetinde ve zulme uğradığı konusunda samimi olduğu anlaşılınca, imparatorun huzuruna çıkarıldı. Tacir, imparatorun huzuruna çıkınca başından geçenleri olduğu gibi anlattı ve tercüman aracılığıyla söyledikleri aynen imparatora iletildi. Bunun üzerine imparator, tahtından inerek onun gönlünü almak için yanına gitti. Daha sonra imparator, adamlarına bu olayı araştırmaları için emir verdi. Onlarda Hânfü'daki adamlarına mektup yazarak tacirle hadım arasında geçen olayı anlatmalarını istediler<sup>1138</sup>. Gelen cevap mektupları, tacirin söylediklerini doğrulayınca, imparator hadımı çağırttı. Hadım huzura geldiğinde, imparator daha önce ona yaptığı tüm ihsanları geri aldığını söyleyerek, sözlerini şöyle sürdürdü: *“Çok uzak bir ülkeden yola çıkan, kara ve deniz yoluyla başka devletlerin topraklarından geçen ve buralarda benim adaletime güven duyarak ülkeme geliş konusunda tereddüt göstermeyen bir tacire gidip yapacağını yapmışsın. Bu adam benim ülkemden yüz çevirip giderek, diğer ülkelerde benim şanıma küçültücü laflar edip, şerefime leke sürecekti. Eğer yaptığın hizmetleri göz önünde bulundurmasaydım, seni mutlaka öldürürdüm. Ama ben, seni, (eğer anlayabilirsen), ölümden daha kötü bir cezaya çarptıracağım. Bugünden itibaren seni geçmiş imparatorların mezarlarına bekçi tayin ediyorum. Eğer o mezarlara iyi bakmaz, görevini ihmal edersen, bilmiş ol ki ocağını söndürürüm!”* Ardından imparator, tacire birçok ihsanda bulunarak, onu Hânfü'ya göndermeden önce, *“Eğer bizim için ayrılmış olan mallarını iyi bir fiyata satmak istiyorsan alalım, yoksa öbür türlü mal senin malın.*

<sup>1138</sup> Mes'ûdî, a.g.e, s. 50-51.

*İstiyorsan burada kal ve malını sat. İstiyorsan güvenlik içinde geldiğin yere geri dön*” diyerek, Semerkantlı tüccarın gönlünü almaya çalışıyordu”<sup>1139</sup>. İmparatorun kişisel tüm gayretlerine rağmen, Çin’deki siyasî istikrasızlığın devamı etmesi ve isyanın açmış olduğu yaralar, Basra Körfezi ile Çin arasındaki ticarî ilişkilerin eskisi kadar canlı olmasını engellemiştir. Bununla ilgili olarak Mes’ûdî; Çin imparatorunun, Huang Ch’ao isyanının ardından ülkedeki birlik beraberliği sağlamada yetersiz kaldığını ve Çin’deki her bölgenin güçlü bir idarecinin hâkimiyeti altına girdiğini zikretmektedir<sup>1140</sup>.

Bu isyanın ardından Çin ile doğrudan ticâret uzun bir süre mümkün olamadığı gibi Arap tacirler, Malakka (Malezya) adalarının ötesine de geçemediler<sup>1141</sup>. Çin’de güçlü T’ang hanedanının iktidardan düşüşünün ardından, bu hanedanın etki sahasında bulunan Hindistan ve Güneydoğu Asya’da yeni güçler yükselişe geçmiş; Araplar, İranlılar ve hatta Hindliler, Seylan’ın doğusundaki kolonilerini ve ticarî ilişkilerini kaybetmişlerdir. Dahası Abbasî İmparatorluğu da parçalanma sürecine girdi ve bu bölgelerdeki etkisini yitirmeye başladı<sup>1142</sup>.

Abbasîlerin, Çin ile olan ticâretlerine gösterdikleri ilgi, hem onların servetlerini artırmalarına imkân sağladı hem de idareleri altında bulunan memleketlerde, kendi mezheplerinin hüküm sürmesini kolaylaştırdı. Zira Körfez Araplarının Çin’e yönelik ticarî ilgilerinin tabii bir neticesi olarak Hind Okyanusu çevresinde yoğun bir İslamlaşma yaşandı. Çin’in özellikle bazı bölgelerinde (Zaytûn, Kanton, Ch’üan-chou, Yang-chou ve Hang-chou)<sup>1143</sup> Müslümanların sayısı oldukça fazlaydı. Ticarî gayelerin ön plana çıktığı, ancak dini yayma düşüncesinin de gözardı edilmediği bir diğer gelişme yönü ise İpek yolu üzerinden gerçekleşti. Böylece tarım havzalarındaki vahalar boyunca Çin’e doğru giden ticâret yolu, İslam’ın çok uzak bölgelere taşınmasını mümkün kıldı ve tüccarlar da bu yayılmanın en canlı boyutunu gerçekleştirdiler. Ancak Basra Körfezi ile Çin arasındaki ticarî faaliyetlerin, kaybolan güvenin ardından durma noktasına gelmesi, tüccar sermayesinin de Çin’i terk etmesine neden oldu. Çünkü bilindiği üzere sermaye ürkek bir yapıya sahiptir, güvenin ve emniyetin olmadığı yerde kalması mümkün değildir. İşte bu sebepten ötürü, doğu ticâretinde Çin ile yürütülen faaliyetler durma noktasına gelirken, Basra Körfezi ile Hindistan arasındaki ticarî seferler ise hız kazanmaya başladı.

<sup>1139</sup> Mes’ûdî, *a.g.e.*, s. 51.

<sup>1140</sup> Mes’ûdî, *Mürûc*, c. I, s. 139.

<sup>1141</sup> Mez, *a.g.e.*, s. 579.

<sup>1142</sup> Utku, *a.g.e.*, s. 347.

<sup>1143</sup> Mez, *a.g.e.*, s. 579.

### 2.1.2. Basra Körfezi'nden Hindistan'a Düzenlenen Ticarî Seyahatler

Farsça “Hind ülkesi” anlamına gelen Hindistan (Hindûsîtân) ismi, Eskiçağ'da Kuzey Hindistan'da oturan Ârîler'in yerleştiği alanı ifade eder. Eski Farsça'da Hindû kelimesi, Ârîler'in kenarında oturduğu büyük nehrin Sanskritçe'deki “nehir, ırmak” anlamını taşıyan adı Sindhû'dan gelmektedir. Pers İmparatorluğu'nun İndus nehrine<sup>1144</sup> kıyısı olan en doğudaki topraklarına da Hinduş Satraplığı deniliyordu. İlk Arap coğrafyacıları, muhtemelen Persler'e uyarak Hindistan'ı Hind ve Sind olarak ikiye ayırdılar. Hârizmî, İdrîsî ve Hamdullah el-Müstevfi gibi Müslüman coğrafyacı ve haritacıları Hindistan'ı Batlamiyus sistemine göre yedi iklimden<sup>1145</sup> birinci ile üçüncünün arasına, Mes'ûdî ve Bîrûnî gibi bazıları da eski İran sistemine göre ikinci “kişver'e” yerleştirirler. Birçok Arap coğrafyacı ve seyyahının bölge sınırlarını, Maharac Krallığı'nın hüküm sürdüğü Sumatra'yı içine alacak şekilde Güneydoğu Asya'ya kadar genişlettikleri görülür. Bunun sebebi, Hind kültürünün yayıldığı veya etkisinin görüldüğü yerlerin tamamını Hindistan saymalarıdır<sup>1146</sup>. Günümüzde ise Hindistan, Pakistan, Bangladeş, Myanmar ve Sri Lanka (Seylan) arasında paylaşılmış

<sup>1144</sup> İndus nehri, İran ile Hindistan arasında sınırdı. İndus Vadisi ile Basra Körfezi arasında yoğun bir ticarî alış verişi bulunmaktaydı. Bu nehir kuzey kara yollarından gelen malların Hind Okyanusu'ndaki limanlar vasıtasıyla Uzakdoğu'ya gitmeleri ve Uzakdoğu'dan gelen ticarî malların kuzey bölgelerine ulaştırılması amacıyla kullanılan işlek bir yoldu. Burası V. Behram döneminde ele geçirilerek ticarî tüm denetim hakkı Sâsânîlerin eline geçmiştir. İndus bölgesine önemli sayıda tüccar gönderen Sâsânîler onların güvenliğini ise burada asker konuşlandırarak sağlamışlardır. Altungök, *Sâsânîler*, s. 238.

<sup>1145</sup> “Yedi İklim” ifadesi Ortaçağ İslam coğrafyacıları arasında en çok kullanılan bir terimdir. Bu şekilde dünyayı yedi farklı bölgeye ayırmışlar ve bu sayede değerlendirmeleri daha pratik yapma imkânına kavuşmuşlardır. Bu terim ile ilgili olarak şu kısa bilgiyi vermek aydınlatıcı olacaktır: İslâmî coğrafya metinlerinde tanımlayıcı coğrafya ile sembolik coğrafya çoğu zaman iç içedir. Bu nedenle modern anlamda bilimsel coğrafya'nın nerede bitip; yönleri, dağları, ırmakları, adaları v.b. semavî dünyanın sembolleri olarak kullanan “kutsal” coğrafya'nın nerede başladığı pek belli değildir. Müslümanların dünya kavramı, her zaman merkezî bir yere sahip olan kozmik dağ (Kaf) ve semavî düzenin yeryüzündeki sembolleri olan (bu yüzden göklerde karşılığı bulunan) yedi iklim kavramlarıyla yönlendirilmiştir. Bu astrolojik sembolizm içinde de dile getirilmiştir. Her iklim bir gezegene ve bir Zodyak işaretine bağlıdır. Yedi göğe karşılık gelen yedi iklim; Babilliler, Grekler ve eski İranlılar tarafından da biliniyordu. Yalnız İranlıların yedi iklim anlayışı boylamsal değil eş-merkezci bir anlayıştı. Kur'ân-ı Kerîm de yedikat gök ve yerlerden söz etmektedir ve Müslüman coğrafyacılar bunu gelenekteki yedi iklim olarak yorumlayıp çeşitli bölgelerle ilgili ayrıntılı çalışmalarını bu çerçevede sürdürmüşlerdir. İslam öncesi İran coğrafyası, Pehlevice “Perseng” kelimesinden gelen Arapça berzah kelimesinin de gösterdiği gibi, o dönemlerde Arap coğrafi tasavvurlarını etkilemişti. Eski İranlılar yeryüzünü bir melek şeklinde görmüşler ve yüksek seviyede gelişmiş bir coğrafyaya ulaşmışlardı. Dünyayı yedi bölgeye (Kişver) ayırmaları yedili manevi hiyerarşinin yeryüzündeki bir yansımasını oluşturuyordu. Gerek Grek iklimler şemasında ve gerekse Fars kişverler şemasında yedi rakamının sembolik anlamının tamamen bilincinde olan İslam coğrafyacıları üzerinde derin tesirlerde bulundu. Aynı şekilde eski İranlıların merkezi kozmik dağı, Kur'ân'da da zikredilen Kaf dağına dönüştü ve hiç değilse büyük sayıda İslam coğrafyacıları arasında âlemin merkezi bölgesi, İslam dünyasının merkezi olan ve Müslümanlara göre semavî eksenin yeryüzünden geçtiği noktayı teşkil eden Mekke'ye tekabül edecek şekilde yeni bir tarzda kavrandı. Aynı durum Ortaçağ'da Makrobus ve Martianus Capella'nın eserlerinde de görülmektedir. Bu haritalarda yaşanabilir dünya beş veya yedi iklime ayrılıyordu. Bu iklim bölgeleri Arap âlimlerinin iklim teorilerinden alınarak geliştirilmişlerdi. Çevirenin notu için bkz; Hurdâzbih, *Yollar ve Ülkeler*, s. 20.

<sup>1146</sup> Maqbul Ahmad, “Hindistan”, *DİA*, c. XVIII, s. 73.

olan Hindistan toprakları; ortaçağ'da özellikle itriyat, kıymetli taş, kereste ve daha birçok madene sahip olması nedeniyle Müslüman tüccar ve kâşif denizcilerin ulaşmak için yollar aradıkları esrarlı, zengin ve şaşaalı masallar ülkesi Hind diyarının özünü meydana getirir. Hindistan, özellikle de Seylan adasının, erken dönemden itibaren Arapların<sup>1147</sup> ve dünya ticâretinin merkezi olduğu söylenebilir. Burada ipek, karanfil, tarçın, karabiber, za'feran gibi baharatlar ile sedef, hind ardıcı, itriyat çeşitleri, kına, balık yağı gibi mamullerin yanı sıra pamuk, ipek, fildişi, yırtıcı hayvanların derileri ve Çin'de üretilen mallar getirilir<sup>1148</sup>, batıdan gelen mallar ile takas edilirdi. Doğu - Batı ticâretinin asıl yükünü Hind Okyanusu üzerinde seyreden gemiler çekiyordu. Bu denizde ana güzergâh ise, Güneydoğu Çin'in Guangzhou limanından Malakka körfezi veya Kral Geçidi aracılığıyla Malaya'dan ve Sumatra'dan geçerek Hindistan'ın güneydoğu limanı Arikamedu (şimdiki Pondicherry) ve Seylan'a uzanan yoldu. Hayli işlek olan bu güzergâhtan batıya geçiş, Hindistan'ın güneybatı limanı olan ve şimdiki Cranganore yakınlarında bulunan Muziris ve daha kuzeyde Barygaza ve Barbarikon üzerinden sağlanıyor; buradan kalkan gemiler mallarını Basra Körfezi veya Kızıldeniz üzerinden Batı'ya ulaştırıyorlardı. Hind Okyanusu'ndaki deniz güzergâhının, I. yüzyılda Bin Bir Gece Masalları'nın denizci Sinbad'ı olarak görülen Hinde-İskit prensi Sanabara tarafından keşfedildiği söylenir. Sanabara'nın, muson rüzgârlarının sırrını öğrenerek bugünkü Bombay'ın kuzeyindeki Barigaza'dan yola çıktığı ve İran, Arabistan, Zengibar ve Malabar kıyılarını kolonize ettiği, İskenderiye ile Yang-Tseu (Maha-Çina) Çin'i arasında önemli bir ticâret geliştirdiği rivayet edilir. Basra Körfezi'ne indirilen mallar, Arabistan'ın doğu yakasını baştan aşağıya aşan karayolu ile veya doğrudan, Mezopotamya'nın körfeze açılan limanlarına iletiliyor, buradan da Dicle ve Fırat nehirleri ve kervanlar vasıtasıyla Anadolu'ya veya Suriye limanlarına taşınıyordu. Kızıldeniz güzergâhında ise mallar daha ziyade Aden'de indirilerek<sup>1149</sup> daha küçük gemilerle veya Hicaz karayolu ile daha kuzeydeki dağıtım merkezlerine ulaştırılıyordu. Eyle, Ayzab ve Kulzüm bu çerçevede önemli limanlardandı. Anadolu, Suriye ve Mısır'a

<sup>1147</sup> Araplar ile Hindistan arasında İslam öncesi dönemlere uzanan irtibatın ve tanışıklığın muhtelif yönlerini görmek için bkz; Recep Uslu, "Sind'de İslam Fetihleri (15-240/636-854)" *Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü*, İstanbul, 1990, (Yüksek Lisans Tezi), s. 20-23.

<sup>1148</sup> Hindistan'ın Seylan adasından aldığı yükleri Batıya getiren gemilerin büyük bir kısmı, Çin mallarını da taşırlardı. Batıya getirilen bu malların önemli kısmını, Kûfe ve Basralı veya Yemenli Araplar ile İranlı ve Hindistanlı aracı tacirler getirmesine rağmen, bunların içerisinde önemli sayıda Çinli tüccarlar da bulunuyordu. Bu Çinli tacirler daha sonra İslam âleminin muhtelif yerlerine yerleşip, zamanla öz dillerini kaybederek Araplaşmışlardır. M. Mahfuz Söylemez, *Emevîler Döneminde Kûfe*, Doktora Tezi, Ankara, 2000, s. 84.

<sup>1149</sup> Hurdâzbih, *a.g.e.*, s. 59; Curtin, *a.g.e.*, s. 142; Şami, *a.g.m.*, s. 111.

ulaşan mallar, gerek buralardaki talebe yönelik iç pazara, gerekse daha batıya doğru sevkediliyordu. Bu anlamda İskenderiye ile İskenderun arasındaki Akdeniz limanları, batı'ya yönelik ticâretin en mühim mahreçlerindendi<sup>1150</sup>.

Seylan adasından Yemen sahillerine, oradan sahili takip ederek Babu'l-Mendeb'i geçip Kızıldeniz'e, ardından Akabe Körfezi'ne ve sonra da kervanlar ile İskenderiye'ye ulaşıp gemilerle mal sevkiyatının yapıldığı bu yol, birkaç nedenden dolayı güvenli değildi. Öncelikle Babu'l-Mendeb'e yakın bulunan Sokodra adası, Hind korsanlarının elinde olduğu için buralardan geçen gemiler sürekli soyulmaktaydı. İkinci olarak bu ticarî güzergâhı ele geçirmeye çalışan Sâsânîler, Bizanslılar ve Habeşliler arasında meydana gelen savaşlar nedeniyle Yemen sürekli el değiştirmekteydi. Buna karşılık Seylan adasından sahili takip ederek Basra Körfezi'ne ulaşılan ikinci güzergâh ise daha güvenliydi. Ayrıca bu yol güvenli olmasının yanı sıra, diğer güzergâha oranla daha kısa olduğu için en çok burası tercih ediliyordu. Basra Körfezi'ne ulaşan ürünlerin dağıtımında ise iki güzergâh izlenmekteydi. Ya Fırat nehri takip edilerek Hîre'ye (ki burası İslami dönemde Kûfe oldu) ya da Dicle nehri takip edilerek bu ürünler Medain'e (Bağdat) boşaltılırdı. Oradan da çevre yerleşim birimlerine veya aracı tüccarlar ile diğer bölgelere aktarılırdı. Abbasîler, Bağdat'ı kurmalarının ardından Bağdat yakınlarında Dicle ile Fırat nehirleri arasında bir kanal kazdırmak suretiyle bu ticarî güzergâhları kontrol altına almışlardır. Bu kanalın kazdırılması Kûfe'nin eski canlılığını yitirmesine - büyük ölçüde- neden olmasına rağmen, Bağdat'ın zengin ve müreffeh bir şehir olmasını sağladı<sup>1151</sup>.

Abbasîler dönemine gelindiğinde Basra Körfezi tüccarlarının Hindistan yolculukları belli bir ivme kazanmaya başladı. Öyle ki Hindistan'ın kuzey batı sahilleri ile Basra Körfezi'nin sahilleri arasındaki mesafe adeta bu yolculukların ardından birbiriyle komşu oldu. Nitekim her iki (Basra Körfezi-Batı Hindistan sahilleri) bölge, kurulan bu yakın ilişki neticesinde tek bir bölge olarak anılmaya başlandı. Bu dönemde Umman, Hindistan'a gidecek olan Basra Körfezi gemilerinin başlangıç noktasını teşkil etmekteydi. Coğrafi konumu itibariyle Umman'ın, Hindistan'ın kuzeyden güneye doğru uzanan batı sahillerine yakın oluşu, Umman'a ayrı bir değer katıyordu. Çünkü Basra Körfezi'nden, Hindistan'a gidecek olan ticâret gemileri daha çok Umman'daki; Maskat ve Suhâr gibi önemli liman şehirlerinden hareket ediyorlardı. Abbasîler, ticarî hayata

<sup>1150</sup> Utku, *a.g.e.*, s. 305-306.

<sup>1151</sup> Geniş bilgi için bkz; Mahfuz Söylemez, *a.g.e.*, s. 230 vd.

önemli bir canlılık katan ve Abbasî topraklarıyla Hindistan toprakları arasında kalan Biladül Sind'e (Pakistan) büyük bir önem verdiler. Abbasîlerin iktisadî politikasının belirleyicisi olan halife Ebu Cafer el-Mansûr, Sind bölgesine ayrı bir değer verdiği için, Sind bölgesine komşu olan Hindistan'a doğru topraklarını genişletmeye çalışıyordu. Bu yüzden Hişam b. Amr et-Tağlebî'yi, Sind bölgesine vali tayin ederek Abbasîlerin topraklarını genişletmesini ve İslam'ı yaymasını emretti. Hişam, Amr b. Cemel'i büyük savaş gemileriyle Narend'e gönderdi; ayrıca Hind taraflarına da bir ordu göndererek Keşmir'i fethetti. Burada pek çok esir ve köle ele geçirerek daha sonra Çin sınırındaki Hind şehirlerinin sonu olan Multan'ı<sup>1152</sup> fethetti. Kandâbil'deki Araplardan olan zorbaları oradan sürdü ve gemilerle Kandehear'a geldi ve orayıda fethederek buradaki puthaneleri yıkıp yerine cami yaptırdı. Onun valiliği döneminde ülkede (Sind) bolluk ve bereket oldu. Tüm hudutları itaati altına alarak işlerini sağlamlaştırdı. Bu fetih hareketleri, Müslümanların Hindistan'ın kuzeyini ve günümüzde Doğu Pakistan olarak bilinen toprakları fethetmesine kadar devam etti<sup>1153</sup>.

Abbasîler döneminde gelişen bu fetihlerle birlikte Basra Körfezi ile Sind bölgesi arasındaki deniz ticâretinde büyük bir ticarî hareketlilik meydana geldi<sup>1154</sup>. Günümüzde Güney Karaçi adıyla bilinen Deybul limanı, özellikle Basra Körfezi'nden gelen savaş ve ticâret gemilerinin toplanma merkeziydi. Burası Hind Okyanusu sahilinde, Sind bölgesinin önemli bir şehri ve tüccarların ikâmet yeridir. Buraya büyük miktarlarda Hindistan ürünleri ve deniz ürünleri getirilmekteydi<sup>1155</sup>. Bu limanı değerli kılan en önemli özelliği ise Pencap ve Keşmir taraflarından gelen ürünlerin buluşma noktasında yer almasıydı. Ayrıca Deybul limanından Sind bölgesinin önemli nehirlerinden biri olan Mihran nehrinin denize döküldüğü yere, deniz üzerinden 2 fersahlık (12 km) bir mesafe vardı<sup>1156</sup>. İbn Havkal, Deybul'u hertürlü ticâretin yapıldığı büyük bir çarşı olmasına karşın fakirliğin ülkesi olarak tanımlamaktadır<sup>1157</sup>.

Deybul'un, Basra Körfezi'nden sahil boyunca gelen ticâret gemilerini, Hindistan'ın kuzeyinde karşılayan ilk liman şehri olması onu oldukça önemli kılıyordu. Çünkü Basra, Sîraf ve Bahreyn'den yola çıkan körfez gemileri, öncelikle Basra Körfezi'nin doğu sahilleri (Fars kıyıları) üzerinde bulunan Kays adasına, daha sonra ise

<sup>1152</sup> Kazvînî, *Âsâr*, s. 121.

<sup>1153</sup> Belazurî, *Futûh*, s. 647-648.

<sup>1154</sup> Askerî, *a.g.e.*, s. 162.

<sup>1155</sup> Minorsky, *a.g.e.*, s. 79.

<sup>1156</sup> Hurdâzbih, *a.g.e.*, s. 60.

<sup>1157</sup> İbn Havkal, *a.g.e.*, s. 279.

Hürmüz ve Tizmukrân'a geçerek, Deybul limanında demir atmaktaydılar<sup>1158</sup>. Deybul'daki bu ticarî canlılık, Sind bölgesinin Mansûra<sup>1159</sup> (Haydarabad) ve Multan<sup>1160</sup> gibi diğer önemli ticarî merkezlerinede yansımıştı. Her iki ticarî merkezin de Sind nehri<sup>1161</sup> üzerinde yer alması, yapılan ticarî yolculuklara büyük bir fayda sağlamaktaydı. Makdisî el-Mansûra'nın ticarî önemine dair şöyle demektedir; “*Burası Sind'in bir kolu olup, bölgenin en önemli şehridir. Bu şehrin halkı, İslamiyet'e büyük önem veren ilim insanlarıdır. Ticâretten ise çok iyi anlamaktadırlar*”<sup>1162</sup>. Yine “*Furcû Beyti 'z-Zeheb*” (altın evi hududu) diye meşhur olan Multan şehri, müslümanların kıtlık ve yokluk çektiği dönemlerde; ilk İslam fetihleriyle ele geçirilen bu bölge sayesinde ekonomik açıdan müslümanları rahatlatacak altın rezervlerine ulaşıldı<sup>1163</sup>.

Budistlerin hac merkezi olan Multan<sup>1164</sup> şehri, Abbasîler dönemine gelindiğinde Mansûra ile birlikte önemli bir ticarî merkez oldu. Körfez tüccarlarının Deybul, Mansûra ve Multan'da yerleşmeleri, İslamiyet'in yayılmasına olduğu kadar, burada Arap kültür ve geleneğinin gelişmesinede büyük katkı sağladı. Bu yüzden Mansûra, Multan ve çevresindeki bölgelerde Arapça ve Urduca dilleri birarada konuşuluyordu. Yine öte yandan bölge halkının giyisileri “*el-karakik*” adı verilen elbiselerden oluşurken, tüccar kesimi ise tıpkı Irak ve Farslılar gibi boydan elbiseleri tercih ediyorlardı<sup>1165</sup>.

Basra Körfezi'nden yola çıkan gemiler, ticarî yolculukları esnasında Sind topraklarından geçerken büyük zorluklarla karşı karşıya geliyorlardı. Özellikle Mansûra limanı girişinde, ticarî mallarla yüklü gemiler büyük bir kalabalık oluşturuyorlardı. Bu yüzden Mansûra yakınlarına gelindiğinde korsanların sayısı oldukça artıyordu<sup>1166</sup>. Bu korsanların çoğunluğunu Müslüman tarihçilerin eserlerinde Mîd-Miz veya Kirec'liler

<sup>1158</sup> Askerî, *a.g.e.*, s. 163.

<sup>1159</sup> Ebu Cafer el-Mansûr'un Sind bölgesinde kurmuş olduğu şehirlerdendir. Ya'kûbî, *Ülkeler Kitabı*, s. 20. el-Mansûra, Mihrân nehrinin ortasında ada gibi duran büyük ve güzel bir şehirdi. Tüccarların uğrak yeri olan bu şehrin halkı da ticârette oldukça becerikliydi. Burada özellikle ziraat üzerine gelişmiş bir ticâret vardı. Şehrin çarşıları, uzak diyarlardan gelen tüccarların beraberlerinde getirdikleri farklı türden ticarî emtialarla dolup taşıyordu. İbn Havkal, *a.g.e.*, s. 277; Mısıfî, *a.g.e.*, s. 240; Minorsky, *a.g.e.*, s. 79.

<sup>1160</sup> Kazvînî, *a.g.e.*, s. 121.

<sup>1161</sup> Mülân bölgesinden üç konaklık mesafede yer alan ve Mihran'da denize dökülen tatlı suya sahip bir nehirdir. Hamevî, *a.g.e.*, c. III, s. 304.

<sup>1162</sup> Makdisî, *a.g.e.*, s. 479.

<sup>1163</sup> İbn Havkal, *a.g.e.*, s. 278; Hurdazbîh, *a.g.e.*, s. 53; Askerî, *a.g.e.*, s. 163.

<sup>1164</sup> Belazurî, *Futûh*, s. 640; Kazvînî, *a.g.e.*, s. 121-123.

<sup>1165</sup> İbn Havkal, *a.g.e.*, s. 278-280.

<sup>1166</sup> Askerî, *a.g.e.*, s. 162.

olarak isimlendirdikleri topluluklar oluşturuyordu<sup>1167</sup>. Sind bölgesinde yer alan Deybul, Hind Okyanusu'nda bulunan korsanların ana vatanıydı. Genellikle Sind'li Budist kabilelerden oluşan bu korsanların faaliyetleri Basra Körfezi, Kızıldeniz ve Doğu Afrika sahillerine kadar uzanmaktaydı. Bu korsanlara karşı ilk defa savaş açan kişi, Emevîlerin Irak valisi Haccac es-Sakafî oldu. Haccac, Irak valisi olduğu dönemde Serendib'ten (Sri Lanka) gelen ve müslüman bayanları taşıyan gemiye korsanların saldırması sonucu onlara savaş açtı. Abbasîler dönemine gelindiğinde ise korsanlara karşı tedbirler artırılarak onlarla daha geniş bir şekilde mücadeleye girildi<sup>1168</sup>. Çünkü korsanlar yapmış oldukları yağmalarla, deniz yolunu tehlikeli bir boyuta getirerek, denizcilik faaliyetlerinin gelişmesinin önünde büyük bir engel teşkil ediyorlardı.

Körfez tüccarları, yaşanan tüm zorluklara rağmen Sind bölgesi ile yaptıkları ticarî faaliyetlerini aksatmıyorlardı. Çünkü Sind bölgesi ile yaptıkları ticâretten elde ettikleri kazanç, korsan saldırılarına karşı kendilerini korumak için yapmış oldukları güvenlik masraflarını fazlasıyla karşılamaktaydı. Sind topraklarındaki ticarî merkezlere gelen Körfez gemileri, depolarını özellikle Asya'nın merkezindeki Türk bölgelerinden ve Tibet'ten gelen ürünlerle dolduruyorlardı. Çünkü Türk ve Tibetli tacirler, gemilerle taşıma hem ucuz hem daha güvenli olduğu için ürünlerini Sind bölgesi üzerinden dünyaya pazarlamayı tercih ediyorlardı. Özellikle Sind topraklarında İndus nehrinin denize döküldüğü noktada kurulmuş olan Deybul limanı, Türk bölgesinden ve Tibet'ten getirilen misk ile biliniyordu. Öyle ki Körfez tacirlerinin misk ticâreti yaptığı en önemli liman şehri burasıydı. Yine Deybul'un yanı sıra Mansûra limanı, Basra Körfezi'nden gelen gemileri o dönem İslam toprakları içerisinde bulunmayan Hindistan'a ulaştırmaktaydı. Nitekim Abbasî halifesi Ebu Cafer el-Mansûr döneminde İslam fetihleri Sind nehrine kadar ulaştı ve başta Keşmir olmak üzere Multan ve Kandahar gibi önemli yerler fethedildi<sup>1169</sup>. Sind bölgesinin kuzeyindeki fetih hareketleri sürerken, Müslüman tüccarlar, Sind bölgesine komşu olan Hind topraklarıyla alışverişlerini ise güçlendirmeye çalışıyorlardı. Yerel kralların yönetiminde olan Hind bölgesinde, Budizm inancı hâkimdi. Ancak bu Hindli krallar ve idarelerindeki topluluklar, Basra Körfezi'nden gelen müslüman tüccarlara karşı oldukça misafirperver davranarak onlara hertürlü kolaylığı sağlıyorlardı. Müslüman tüccarlar kendilerine tanınan imkânlar

<sup>1167</sup> Mes'ûdî, *et-Tenbîh*, c. I, s. 49; Halife b. Hayyât, *a.g.e.*, s. 507-509; Hurdâzbih, *a.g.e.*, s. 60; Belazurî, *Fütûh*, s. 641, 649.

<sup>1168</sup> Taberî, *a.g.e.*, c. VIII, s. 42; Mes'ûdî, *a.g.e.*, s. 49; Istahrî, *a.g.e.*, s. 31; Hurdâzbih, *a.g.e.*, s. 58; Belazurî, *a.g.e.*, s. 629-650; Makdisî, *a.g.e.*, s. 12; Askerî, *a.g.e.*, s. 164; Mez, *a.g.e.*, s. 576; Utku, *a.g.e.*, s. 285.

<sup>1169</sup> Belazurî, *a.g.e.*, s. 648.



sonucu, Budist Hindli krallar ile kurmuş oldukları yakın ilişki sayesinde, onların tevhid inacıyla (İslâmiyet) tanışmalarına vesile oldular<sup>1170</sup>. Hiç şüphesiz bu ticâret özgürlüğü, Hind ticâretinin gelişmesine de büyük katkı sağladı. Zira müslüman tüccarlar tarafından Basra Körfezi'ne taşınan Hind ürünleri, körfez üzerinden dünyanın dört bir yanına ulaştırılıyordu. Ortaçağ'da özellikle de Abbasîler döneminde ticâretin efendileri olan Basra Körfezi tüccarlarının, dünya ticâretinde ayrı bir yerleri vardı. Basra Körfezi'nden ayrılan ticarî gemiler, Hindistan topraklarında, Sind bölgesindeki pazarlarda karşılaştıkları ürünlerden daha fazlasını buldular. Örneğin Cucerât (Kecurat) limanı, Sind bölgesinden gelen Körfez gemilerinin ilk durak merkeziydi. Gemiler bu limanda pazarlama ve satın alma işlemlerinin yanı sıra tatlı su ve yiyecek ihtiyaçlarını da karşılamaktaydılar. Bu toprakların sahilinde bulunan en önemli limanlar ise günümüzde Bombay yakınlarında bulunan Tane ve Barusa limanları idi<sup>1171</sup>. Daha sonra körfez gemileri bu limanlardan güneye doğru yönelerek el-Dakn Yarımadası'nın batı şeridinde devam ediyorlardı. Günümüzde Malibar adıyla bilinen bu sahil şeridi, güvenli ve emniyetli bir yer olduğundan, gemiler rahatlıkla yanaşıp buraya özgü ürünleri yükleniyorlardı. Hindistan'a yapılan ticarî yolculukların bu denli rahat ve başarılı olma sebebi hiç şüphesiz Hindistanlı yöneticilerin tüccarlara göstermiş olduğu ilgiye karşılık, tacirlerinde işlerini dürüstçe yapmalarıydı. Böylece ticarî alışverişler karşılıklı iyi ilişkiler içerisinde devam etti. Bu sayede Arap tüccarlar, Hindistandaki liman şehirlerinde özgürce ticâretlerini gerçekleştirip, Çin sahillerine varıncaya kadar Hind Okyanusu'nda korkusuzca ilerlediler<sup>1172</sup>. Ancak müslüman Arap tüccarlar diğer bölgeler söz konusu olduğunda bu kadar cesaretli davranamadılar. Örneğin Araplar her ne kadar Çin'le doğrudan ticâret yapmışlarsada 1400 yılına kadar Endonezya adalarından daha doğuya gitme cesaretini nadiren göstermişlerdir. Yine güneybatıda ise Mozambik ve Madğaşkar'dan öteye geçememişlerdir. Zira daha ileri yolculuklarda tehlike riski artıyor ve ticarî beklentiler gerçekleşmiyordu. Benzer şekilde, Akdeniz'deki Arap gemiciler de Fas kıyılarından sonra, yolculuk yapılamayan ve gemileri parçalayan karanlık deniz Atlantik'in başladığına inanıyorlardı<sup>1173</sup>.

Büyük bir yüzölçümüne sahip olan Hindistan, bu geniş coğrafyası nedeniyle

<sup>1170</sup> Halife el-Mu'tasımibillah (218-227/833-842) döneminde, Keşmir, Multan ve Kâbil arasında yer alan Useyfan adlı bölgenin kralı, Müslüman tüccarların kendisine tevhid inacını anlatmaları sonucu Müslüman olmuştur. Belazurî, *a.g.e.*, s. 650.

<sup>1171</sup> Askerî, *a.g.e.*, s. 166.

<sup>1172</sup> K.M. Benikar, *Asya ve Saytaratu Garbiya*, (çev. Abdülaziz Cavid), Kahire, 1962, s. 32.

<sup>1173</sup> David Arnold, *Coğrafi Keşifler Tarihi*, (trc. Osman Bahadır), İstanbul, 1995, s. 7.

birçok yerel krallığa sahipti. Birbirinden bağımsız olan bu krallıklar arasındaki ilişkiler ise çıkarlar doğrultusunda inişli çıkışlı bir seyir izliyordu. Örneğin “el-curz”<sup>1174</sup> ya da kecurat veya cucerât diye bilinen iklimin kralı ile Müslümanlar tarafından Belhura (Malibar) olarak nitelendirilen Hindistan’ın güney bölgesinin kralı arasında süregelen bir düşmanlık vardı. Özellikle el-Belhura krallığı, Curz krallığının yanı sıra Tafeyn (Tâfân) ve Rahmi (Rahmâ) gibi krallıklarla da anlaşmazlık içerisindeydi. Ancak Hind krallıkları arasında devam eden tüm bu mücadelelere rağmen Müslüman tüccarların alışverişleri herhangi bir zarara uğramamıştır<sup>1175</sup>. Gerek Müslüman tüccarların kendilerini bu çekişmelerin uzağında tutmaları ve gerekse onların Hind ürünlerini Dünya’ya teşhir etmelerinden dolayı krallar tarafından saygı ve itibar görmeleri, bunu mümkün kıldı<sup>1176</sup>.

Basra Körfezi’nden yola çıkıp ticarî amaçlı Hindistan’a yönelen tüccarlar, istedikleri limanlarda durup konaklayabilme gibi büyük bir imkâna sahipti. Bu durum Müslüman tüccarların ve toplulukların zaman içerisinde Hind Okyanusu sahilindeki kıyı şehirlerine yerleşmelerine kadar devam etti<sup>1177</sup>. Bu durum ile alakalı, o bölgelerde seyahat eden ve Basra Körfezi ile Hindistan arasındaki ticarî ilişkilere dair en net bilgileri aktaran Mes’ûdî, vermiş olduğu malumatla buraya dair birçok önyargıyı ortadan kaldırmaktadır. Mes’ûdî, Hindistan ile ilgili ilk olarak, Hindistan’ın batı sahilinde bulunan Seymur’a (bugünkü Bombay şehri yakınlarında) ve daha sonra da Belhura krallığına<sup>1178</sup> değinmektedir. Özellikle Belhura, Basra Körfezi’nden gelen birçok topluluğa ev sahipliği yapmaktaydı. Belhura da toplanarak kendilerine dini bir lider tayin eden bu guruplar zaman içerisinde bu bölgeyi yurt edindiler. Bu konuyla alakalı Mes’ûdî şöyle demektedir; “*Seymur topraklarına Hindistan’dan ve Belhura krallığından 304/934 yılında insanlar akın ettiler. Bu insanlar arasında Sîraf, Umman, Basra, Bağdat ve diğer İslam ülkelerinden gelen yaklaşık 10.000 kadar da Müslüman bulunuyordu. Burayı kendilerine yurt edinen bu toplulukların başında o dönemin büyük tüccarlarından olan Musa b. İshak ve el-hizme lakabıyla tanınan Ebu Said Ma’ruf b. Zekeriyya bulunmaktaydı*”<sup>1179</sup>. Belhura’da bulunan Müslümanların yaşantısı hakkında

<sup>1174</sup> el-curz; bu adı ilk kez kullanan İbn Hurdâzbih’tir. İbn Hurdâzbih, *a.g.e*, s. 30. Ayrıca bkz; Maqbul Ahmed, “Hindistan”, s. 74.

<sup>1175</sup> Mes’ûdî, *Mürûc*, c. I, s. 170-171. Hükümdarların lakapları ile ilgili bkz; Hurdâzbih, *Yollar ve Ülkeler*, s. 30.

<sup>1176</sup> Askerî, *a.g.e*, s. 167.

<sup>1177</sup> Askerî, *a.g.e*, s. 168.

<sup>1178</sup> Bu kelime “hükümdarlar hükümdarı” anlamına gelmektedir. Onun yüzüğünün üzerinde “seni bir menfaat için seven, mahkûm olarak geri döner” yazmaktadır. İbn Hurdâzbih, *a.g.e*, s. 63.

<sup>1179</sup> el-Hizme lakabıyla bilinen kişilerin görevi; tıpkı daha önce Çin’de Fan Fang adıyla bilinen özel

bilgi vererek bu konuyu sonlandıran Mes'ûdî; Sind ve Hindistan krallıkları arasında -ki Hind hükümdarlarının en büyüğü Belhuradır-<sup>1180</sup> Müslümanlara Belhura krallığından daha fazla değer veren ve ehemmiyet gösteren bir başka krallık olmadığını söylemektedir. Müslümanlar bu krallığın topraklarında saygın ve itibarlı bir konumdaydılar. Ayrıca bu topraklarda Müslümanların doldurduğu büyük mescitler yer alıyordu. Öyle ki orada yaşayan insanlar, krallarının ve krallıklarının kalıcı olma sebebini, buradaki adalete ve Müslüman tüccarlara verilen değere bağlıyordu. Sözlerine geriye kalan diğer Hindistan kralları ile devam eden Mes'ûdî, özellikle Belhura kralından sonra gelen Melikü't Tâfun kralını “*Müslümanları ağırlayan bir kral*” olarak tanımlamaktadır<sup>1181</sup>. Bir diğeri olan Ruhma krallığı ise en çok altının, gümüşün, ûd'un (öd ağacı) ve benzeri olmayan pamuklu kumaştan yapılmış elbiselerin varlığı ile biliniyordu. Özellikle gümüş ve fildişi süslemesinde kullanılan “*el-Dumur*” adlı malzeme burada oldukça meşhurdu<sup>1182</sup>.

Khûlam'dan sonra birçok farklı rota takip eden gemilerin bazıları, Malakka Yarımadası'nda bulunan Kelohbar limanı üzerinden Çin'e yöneliyorlardı<sup>1183</sup>. Hindistan'ın ana limanlarından olan Kelohbar, Arap ülkeleri ile Çin arasında kalıyordu. Hicrî IV./X. yılda meydana gelen isyanlar ve problemler sonucunda Kelohbar limanı daha da önem kazandı. Büyük bir Müslüman tüccar kafilesini barındıran Kelohbar, kal'i olarak bilinen kurşunu<sup>1184</sup> ile biliniyordu. Bu kurşun özellikle kılıç sanayiinde kullanılmak üzere Bağdat'a gönderiliyordu. Yine burada kâfûr ve bambu ağacı yetiştirilmekteydi. Ayrıca Körfez'den gelip Çin'in ilk limanı olan Lukin'e (Hânfû) gidecek gemiler de Kelohbar'dan hareket ederlerdi. Diğer gemiler Seylan ve etrafındaki adalara yöneliyor, geriye kalan gemiler ise Bengal Körfezi üzerinden, Ganj nehrinin döküldüğü noktada bulunan limanlara gidiyorlardı<sup>1185</sup>. Seylan adasına (Serendib) yönelen gemiler, buradan daha çok itriyat (kokulu baharatlar), Hindistan cevizi, misk, değişik renklerde yâkût, elmas ve mücevherleri işlemede kullanılan bir tür cam çeşidi

---

mahallelere yerleştirilmiş Müslüman toplulukların lideri olan şeyh ve kadılar gibiydi. Bu kişiler toplumdaki halkın içtimai faaliyetlerini yürütüp, tüccarları vergi vermeye çağırırken diğer yandan da dini törenleri ve ibadetleri tertip edip, toplumda cereyan eden bütün meseleleri Kur'ân ve İslam hukukuna göre hallederdi. Mes'ûdî, *a.g.e.*, c. I, s. 210; W. Heyd, *a.g.e.*, s. 38-39.

<sup>1180</sup> Hurdâzbih, *a.g.e.*, s. 63.

<sup>1181</sup> Mes'ûdî, *a.g.e.*, c. I, s. 170.

<sup>1182</sup> Askerî, *a.g.e.*, s. 168-169.

<sup>1183</sup> Hemedanî, *a.g.e.*, s. 11-13; Houranî, *Milâhe*, s. 208-215; Abdurrahman Ânî, *Devru'l Ummaniyyin*, s. 3; Huzayyin, *a.g.e.*, s. 19, 214.

<sup>1184</sup> Abdurrahman Anî, *Tarihu'l Ummân*, s.152.

<sup>1185</sup> Mısrî, *a.g.e.*, s. 241.

yükleniyorlardı. Yine bunun yanı sıra inci avcılığında da meşhur olan Seylan adasına özgü incileri satın alıyorlardı<sup>1186</sup>. Seylan adasının arkasında bulunan diğer adalar ise üd ve anber ile meşhurlardı<sup>1187</sup>. Özellikle Bangladeş Körfezi sahiline ve Semender gibi limanlara uğrayacak gemiler bu adaları muhakkak ziyaret ederlerdi<sup>1188</sup>. Bu gemiler, Bangladeş Körfezi'ni geçtikten sonra Arap coğrafyacılarının Kenc denizi (Herkend)<sup>1189</sup> adıyla isimlendirdikleri Malakka Yarımadası'nın batı sahilinde bulunan Kelohbar limanında Çin gemileriyle buluşuyorlardı<sup>1190</sup>.

Basra Körfezi'nden gelen gemiler yolculukları sırasında Larvi Denizi'nin batı sahillerine ve Herkend Denizi'nin doğu sahillerinde bulunan ticarî yollara hâkimlerdi. Ancak bu gemilerin faaliyetleri Çin'de 265/878 yılında meydana gelen Huang Ch'ao isyanının ardından durma noktasına geldi. Zira daha öncede belirttiğimiz üzere bu isyan ile birlikte Çin'in Hânfü (Lukin) şehrindeki yabancı tacir ve toplulukların katledilmesi buradaki ticârete ağır bir darbe indirdi. Özellikle tüccarlar, isyan bastırılıncaya kadar buraya gitmeye yanaşmadılar. İşte bu süreç içerisinde Hind adaları ve limanları daha da önem kazandı. Öyle ki batıdan veya doğudan gelen gemilerin buluşma ve durak noktası, Hindistan'ın Malakka Yarımadası'nın batı sahilinde bulunan limanlar oldu<sup>1191</sup>.

### 2.1.2.1. Hindistan ile Basra Körfezi Arasında Değişimi Yapılan Ticarî Ürünler

Basra Körfezi'nden, Hindistan'a yapılan ticarî faaliyetler, Abbasîler dönemine gelindiğinde belli bir ivme kazandı. Yapılan bu ticarî faaliyetler içerisinde en çok ticâreti yapılan ürünlerin başında ise hammaddeler gelmekteydi. Müslüman gezgin ve coğrafyacılar, yazmış oldukları eserlerinde, Basra Körfezi'nden Hindistan'a yapılan ticarî seferlerden sıkça bahsetmektedirler. Özellikle de bu ticarî seferlerin Abbasî ekonomisinde oynadığı role dikkat çekilerek, Ortaçağ'da gerçekleştirilen ticâretin dünya ekonomisine sağladığı katkının da üzerinde durulmaktadır. Hindistan'dan, Basra Körfezi'ne ithal edilen ürünlerin başında orman ürünleri gelmekteydi.

<sup>1186</sup> Hurdâzbih, *a.g.e.*, s. 64; Hasan İbrahim, *a.g.e.*, c. III, s. 141.

<sup>1187</sup> Kazvînî, *a.g.e.*, s. 43.

<sup>1188</sup> Magbul Ahmed, *a.g.e.*, s. 111-121.

<sup>1189</sup> Çin ile Hindistan arasında yer alan bir denizdir. Hamevî, *a.g.e.*, c. V, s. 399.

<sup>1190</sup> Hasan İbrahim, *a.g.e.*, c. III, s. 141.

<sup>1191</sup> Askerî, *a.g.e.*, s. 171.

### 2.1.2.1.1 Orman ve Kereste Ürünleri

Basra Körfezi ile Hindistan arasında ticareti yapılan en önemli ürünlerden birini kereste ve ahşap ihtiyacının karşılandığı orman ürünleri teşkil etmekteydi. Zira Basra Körfezi'nin yeşile hasret kıyıları başta olmak üzere, İslam toprakları, ormanlık bölgeler açısından büyük bir mahrumiyet içindeydi. Kereste talebinin günden güne arttığı İslam dünyasında orman konusu, tabî olarak başlıca sorunlardan biriydi. Bu ihtiyaç her şeyden önce Endüstri'nin yakıt ihtiyacıydı. Kereste; maden ve cam gibi endüstri alanlarıyla, gelişmekte olan büyük şehirlerin hareketlilik yaşayan inşaat sektöründe, keza sulama kanallarında su yükseltmeye yarayan dolaplarla su kuyularının yapımında temel ihtiyaç maddesi idi. En çok ihtiyaç duyulan bir diğer alan ise deniz ticaret ve savaş filolarının kurulması için büyük miktarlarda keresteye gereksinimin olmasıydı. Çünkü İslam topraklarının, hem deniz taşımacılık araçlarının yapımında, hem de deniz ticaret filolarının kurulmasında, büyük miktarlarda keresteye ihtiyacı vardı. Özellikle önemli bir deniz gücü olan Bizans karşısında denizde verilen mücadele, harp gemilerinin yapımını gerektiriyor; deniz ticaret filoları ve savaş teknolojisi alanında her geçen gün kaydedilen ilerlemeler, büyük çaplı gemilerin yapılmasını icap ettiriyordu. Gemilerde Latin yelkenlerini taşıyacak daha uzun direklerin yapılması için daha büyük ağaçların tedarik edilmesi gerekiyordu. Bütün bunlara, her geçen gün artan lüks tüketim eşyalarının yüksek kalitede dekoratif tahta ihtiyacının da eklenmesiyle, İslam devletinin ciddi bir kereste açığı ortaya çıkmaya başladı<sup>1192</sup>.

Arap gemi yapımı ve inşaat sektörü alanında kullanılan ahşap türleri içerisinde özel bir yeri olan ve bugün de dünyanın en kıymetli ahşabı arasında yer alan sâc ağacı, Hindistan'dan ithal edilen orman ürünleri arasında ayrı bir değere sahipti<sup>1193</sup>. Bu ağacın ahşabı, dayanıklılık, sertlik ve ağırlık gibi özellikleri ile ideal bir gemi yapım malzemesiydi<sup>1194</sup>. Basra Körfezi sınırları içerisinde kalan bölgelerin gemi yapımına elverişli ahşap malzemeyi yeterince sunamaması, tüccarların bu malzemeyi özellikle Hindistan taraflarından karşılamalarına sebep oldu. Nitekim körfezde yetişen hurma ve ceviz ağacından daha büyük ve daha uzun olan sâc ağacı, gemi yapımında vazgeçilmez bir malzemeydi<sup>1195</sup>. Yine bunun yanı sıra Hind adaları, Narcil ağacıyla da (Hindistan

<sup>1192</sup> Lombard, *İlk Zafer Yıllarında İslam*, s. 160-161; Utku, *a.g.e.*, s. 461-462.

<sup>1193</sup> Askerî, *a.g.e.*, s. 172.

<sup>1194</sup> Utku, *a.g.e.*, s. 217; Magbul Ahmed, *a.g.e.*, s. 113-114; Bostan, "Gemi", *DİA*, c. XIV, s. 11.

<sup>1195</sup> Mes'ûdî, *Mürûc*, c. II, s. 9.

cevizi) meşhurdu<sup>1196</sup>. Ortaçağlarda bol miktarda Hindistan cevizi ağacının yetiştiği Serendib (Seylan) adası<sup>1197</sup>, gemi ve yelken yapımında kullanılan ahşabın yanı sıra, liften yapılma halatlar bakımından taşıdığı zenginlik nedeniyle, Yemenli ve Ummanlı denizcilerin uğrak alanı haline geldi<sup>1198</sup>. Narcil (Hindistan cevizi) ağacı hafif gemi yapımı endüstrisi için önemli bir yere sahipti. Zira bu ağaç türü, bir geminin tüm aksamını sağlayacak parçalar ihtiva etmekteydi. Mesela, kerestesi geminin doğrama ve direkleri için kullanılırken, liflerinden halat, örülmüş yapraklarından yelken, cevizlerinden ise navlun (taşınacak olan yük için istenen ücret) olarak istifade ediliyordu<sup>1199</sup>.

Hindistan'ın batı sahilindeki birçok şehre uğrayıp buraya özgü ürünleri yüklenen körfez gemileri, ardından dönemin en önemli ticarî merkezlerinden biri olan Khûlam (Quilon) limanına yönelmekteydiler. Hindistan'ın batı sahilinde, Malabar'ın ise güneyinde bulunan Khûlam limanı, Çin ile Hindistan arasında ve Arap ülkeleriyle diğer bölgeler arasında ticarî anlamda önemli bir rol oynuyordu. Khûlam limanında özellikle Hindistan'dan gelen gemiler ile Umman (Maskat) topraklarından gelen gemiler bir araya geliyordu<sup>1200</sup>. Böylelikle daha önce Müslüman coğrafyacılar tarafından "larvi" denizi adıyla bilinen Malabar sahilleri de geçilmiş oldu. Basra Körfezi'nden gelen gemiler, özellikle gemi yapım sanayiinde dayanıklılık, sertlik ve ağırlık gibi özellikleri bakımından en kıymetli ahşaplar arasında yer alan sâc veya tik ağacı (Hind meşesi), abanoz<sup>1201</sup>, sandal<sup>1202</sup>, bakkam<sup>1203</sup> ve bambu'nun<sup>1204</sup> yanı sıra; kamış, kına, çömlek ve

<sup>1196</sup> Sîrafi, *a.g.e.*, s. 100.

<sup>1197</sup> Kazvîni, *a.g.e.*, s. 43.

<sup>1198</sup> Utku, *a.g.e.*, s. 219.

<sup>1199</sup> Utku, *a.g.e.*, s. 463; İbn Batuta, *a.g.e.*, s. 421.

<sup>1200</sup> Hindistan'ın, Basra Körfezi'nden Çin'e uzanan deniz yolu üzerinde bulunmasından dolayı Arap gemileri düzenli olarak Hind limanlarına uğrarlardı. IX.-X. yüzyıl kaynaklarında zikredilen en önemli limanlar arasında çoğu batı sahillerinde olmak üzere Deybül, Kenbaye (Cambay), Berac / Beras (Broach), Tana (Thana), Seymur (Chaul), Maharaştra, Khûlam (Quilon) ve Kerala başta yer almaktadır. Bazan gemiler Maskat'tan (Muskat) doğrudan Khûlam'a gelir, daha sonra rüzgârın yardımıyla bir ayda Arap denizini geçerlerdi. Daha sonra Güneydoğu sahilinde bulunan ve bugünkü Negapatam'da (Nagapattinam) gemiler demir atar ve iki üç ay kendilerini Çin'e veya Bengal Körfezi'nin kuzeyine götürecek rüzgârları beklerlerdi. Maqbul Ahmed, "Hindistan", s. 73-74; Hemedanî, *a.g.e.*, s. 11; Kazvîni, *Asâr*, s. 107.

<sup>1201</sup> Rengi koyu kahverengi ile siyaha yakın, dokusu sık, cila tutan Uzakdoğu kökenli bir ağaç türüdür. Ondan su üzerinde asla durmayan çok sert bir tahta elde edilir. Baston, tesbih, ziynet kutusu gibi çeşitli nesnelere hep dayanıklı olan bu ağaçtan imal edilmiştir. Üzerine altın, gümüş gibi değerli madenler kakılarak çok güzel işlemler de yapılmaktaydı. Abdulhalik Bakır, "Ortaçağ İslam Dünyasında Deri, Tahta", s. 102; J. Hell, "Abanoz", *İA*, c. I, İstanbul, 1978, s. 4-5.

<sup>1202</sup> İnce tahta işçiliğinde (satranç, tavla) ve tababette kullanılan sandal, Hindistan'da yetişen bir ağaç olup, sarı, kırmızı ve beyaz renkli olmak üzere birçok çeşidi bulunuyordu. Geniş bilgi için bkz; Bakır, *İtriyat*, s. 76 vd; Ayrıca bkz; J. Ruska, "Sandal", *İA*, c. X, İstanbul, 1978, s. 191.

çeşitli madenleri Khûlam'dan<sup>1205</sup>, karabiberi ve daha farklı türde birçok ürünü ise Malabar<sup>1206</sup> kıyısındaki adalardan getiriyorlardı. Ortaçağ'da Arap Yarımadası'nda her türlü ihtiyaç için kullanılan tahta ve keresteler, özellikle Hindistan ve Afrika'dan temin edilmekteydi. Bu kategorideki tahtalar kaliteli, sert, kuvvetli, dayanıklı ve aynı zamanda çok pahallı idiler. Bu sebepten bunlar genellikle lüks eşyanın yapımında ve dayanıklı tahtalar gerektiren önemli bina, köşk, ma'bed ve gemi yapımında kullanılmaktaydılar<sup>1207</sup>. Örneğin İran'ın en zengin tüccarları olan Sîraflılar, zenginliklerini bilhassa çok kıymetli meşe kerestesi (sâc ağacı) kullanmak suretiyle yaptıkları yüksek, birkaç katlı evlerinde gösteriyorlardı. İstahrî'nin bir ahbabı bu tür bir ev için yaklaşık 30.000 dînar harcamıştır<sup>1208</sup>. Khûlam'da oldukça bol miktarda bulunan sâc ağacından elde edilen tahtaların boyu bazen 100 zira'yı (100x54 cm) aşmaktaydı. Sâc ağacının yanı sıra bu bölgeden kerestesi ithal edilen bir diğer ağaç türü ise Ravund'du. Bir tür kabak çeşidi olan Ravund bitkisinin geniş yaprakları özellikle göz hastalıklarının tedavisinde önemli bir yere sahipti<sup>1209</sup>.

#### 2.1.2.1.2. İtriyat, Gıda, Mücevherat ve Değerli Madenler

Hindistan'dan deriden yapılmış büyük kaplar<sup>1210</sup> içerisinde muhafaza edilerek getirilen<sup>1211</sup> ve Ortaçağ'da itriyât ile ilaç endüstrisinin en önemli hammaddesini oluşturan ürün, ûd'du. Ûd, Çin, Hindistan<sup>1212</sup>, Cava, Sumatra ve Arap ülkelerinden getirilen, eskiden beri doğuda ve batıda ticâret, tıp, eczacılık ve ev eşyalarının

<sup>1203</sup>Kırmızı renkli gövdesi, badem ağacının yaprağına benzeyen yaprağı bulunan pamukgiller türünden bir ağaçtır. Tahtasından renkli bir madde çıkarılarak boyacılıkta kullanılmaktadır. Dımaşkî, *a.g.e.*, s. 493; Bakır, "Deri, Tahta", s. 123.

<sup>1204</sup>Büyüklüğü, çabucak büyümesi ve çiçeklerinin azlığı ile tanınan bir ağaç çeşididir. Genellikle Çin, Kuzey Asya ve Hindistan'da yetişir ve onun dallarından baston ve iskemle gibi eşyalar da yapılmaktadır. Bakır, "Deri, Tahta", s. 111.

<sup>1205</sup>Kazvînî, *a.g.e.*, s. 107; Tudela'lı Benjamin, *a.g.e.*, s. 81,149; Mısırî, *a.g.e.*, s. 241.

<sup>1206</sup>Kazvînî, *a.g.e.*, s. 113.

<sup>1207</sup>Bakır, *a.g.e.*, s. 102; Mez, *a.g.e.*, s. 503; Lombard, *a.g.e.*, 161.

<sup>1208</sup>Mez, *a.g.e.*, s. 576.

<sup>1209</sup>Kazvînî, *a.g.e.*, s. 107.

<sup>1210</sup>Müslüman tacirler tarafından Hindistan bölgesinden alınan ûd vb. kokular deriden yapılmış büyük kaplarda taşınmıştır. Her biri 700-800 kg. koku alan bu deri kaplar, uzun ve tehlikeli yolculuklara karşı mukavim kılınmak ve gelebilecek her türlü zarardan korunmak amacıyla istiflenerek ziftlenmiş ve bu şekilde taşınmıştır. Deri kaplarda, yalnızca bu kokular taşınmamış; aynı zamanda bu kapların birleştirilmesiyle oluşturulan su nakliye araçlarında bu ticaretle uğraşan insanlar da taşınmıştır. Bakır, "Deri, Tahta", s. 86; Utku, *a.g.e.*, s. 455.

<sup>1211</sup>Bakır, "Deri, Tahta", s. 86.

<sup>1212</sup>Abdurrahman Anî, *a.g.e.*, s. 162.

yapımında kullanılan, güzel kokulu, siyahımsı<sup>1213</sup> ve bazı yerleri benekli, deri gibi kabuğu bulunan ve sertlik yönünden üzerinde eşya dövülen geniş taşa benzeyen bir ağaç ve ağaç kökünden ibarettir. Bu ağaç, genellikle yüksek dağların arasındaki vadilerde yetişmekteydi ve buralara bir insan'ın ulaşması çok zordu. Zamanla bu ağaçlar kırılarak veya sellerin etkisiyle kokuşarak bir müddet sonra, topraktaki ağaç kısmı çürür ve bu ağacın özü orada kalırdı. Sonra seller, onu, vadilerden çıkararak denize doğru sürüklemeye başladılar. Arkasından deniz dalgalarının etkisiyle sahillere vurunca, buralarda yaşayan insanlar bunları toplayarak tüccarlara satarlardı<sup>1214</sup>.

Diğer bir habere göre ûd, abanos (Ebenus L. Leguminocae) ve unnâb (Sorbus Aucuparia L. Rosaceae)<sup>1215</sup> ağaçlarında olduğu gibi ağacın içinde yağ, dışında ise, beyaz ağaç şeklinde değil, tersine o ağacının tam orta kısmında oluşmaktaydı. Dolayısıyla ûd'u toplamakla uğraşanlar, onu ağacından koparıktan sonra, beyaz renkli dış kısmını soyarak iç kısmını yıllarca toprağa gömerlerdi. Böylece zamanla ağaç kısmı çürür ve toprağın çürütemediği kısım ise bozulmadan kalırdı. Êd'un en kaliteli sert, ağır, nemli, ateşe dayanabilen çok yağlı ve sulu, beyazsız, saf, siyah renkli ve elbiselerde uzun müddet devam edenidir. Renk bakımından ise, en iyisi siyah ve içinde beyaz renk bulunmayan mavi olanıdır<sup>1216</sup>. Fakat bazı insanlar onun siyahını mavisine, bazıları da mavisini siyahına tercih etmekteydiler. Bu koku türünün birçok çeşidi vardır. Sayısı yirmiyi bulan ûd çeşitlerinin en iyisi Hindistan getirilen ûd çeşididir. Ona Hindistan'ın bir köyü olan Mendel'e nisbet edilerek "mendelî" adı verilmektedir. Ateş üzerinde kokusu nilüfer (Nymphaea L. Nymphaeaceae) çiçeğinin kokusuna benzeyen bu ûd'un, bir diğer özelliği ise ağır ve siyaha çalan bir renge sahip olmasıdır<sup>1217</sup>.

Kokusundaki sertlik sebebiyle, Cahiliye döneminden Emevîler döneminin sonuna kadar tüccarlar, ûd'u İslam dünyasına getirmedi. Fakat el-Hüseyn b. Bermek, Ümeyye oğullarından kaçarak Hindistan'a gelince, burada "mendelî" ûd'unu gördü ve çok beğendi ve tüccarları bu kokunun ticâretini yapmaya teşvik etti. Sonra, Abbas oğulları, Ümeyye oğullarını mağlup ederek Bermek oğullarını devletin önemli

<sup>1213</sup> En kaliteli parfüm kaynağı olan ûd'un hası siyah olardı. Câhız, *Cimriler Kitabı*, (çev. Selahattin Hacıoğlu), İstanbul, 2004, s. 16.

<sup>1214</sup> Bakır, *a.g.e.*, s. 70.

<sup>1215</sup> Çekirdeği zeytin çekirdeğine benzeyen, kırmızı tatlı meyvesi bulunan, yiyecek ve ilaç olarak kullanılan ve genellikle Orta doğuda yetişen çok dikenli bir ağaç türüdür. Bakır, *Itriyat*, s. 70.

<sup>1216</sup> Bakır, *a.g.e.*, s. 70; Askerî, *a.g.e.*, s. 174.

<sup>1217</sup> Bakır, *a.g.e.*, s. 70; Câhız, *a.g.e.*, s. 16.



mevkilerine getirdiler. Bir gün, el-Hüseyn b. Bermek, halife Mansûr'u ziyaret etti ve "kamârî" ûd ile tûtsülendiğini gördü ve ona, yanında daha kaliteli bir ûd bulunduğunu söyledi. Mansûr, kendisine gösterilen ûd'u beğenince, Hindistan'a haber göndererek bol miktarda "mendelî" ûd'un getirilmesini istedi. O günden sonra da bu koku çeşidi, İslam dünyasında yaygın bir şekilde kullanılmaya başlandı. Yine Hindistan'ın Kâmirûn bölgesinden getirilen bir diğer ûd çeşidi ise "Kâmirûnî" ûd'dur. Çok değerli, pahalı ve az bulunan, oldukça nemli, koyu siyah, ağır ve bol sulu olan bir ûd çeşididir. Çok yumuşak olduğundan mühür tutma kapasitesi yüksektir. Bu özelliklerinden dolayı da bu ûd'un bir menni (3 kg.) yaklaşık 200 dînara satılmaktaydı. Bir diğeri "Semendûrî" ûd, Hindistan'ın Semendûr köyünden getiriliyordu. Güzel kokusundan dolayı bu ûd çeşidine "ûd'un reyhan" da denilmekteydi. Bazen bu ûd'un bir büyük parçası bir menn (3 kg.) çekerti. Êd'un "kamârî" çeşidi ise yine Hindistan'ın Kamâr adasından getirilmekteydi. Kalite yönünden birçok çeşidi bulunan taptaze, gayet sulu ve daha çok toprak renginde olan bu ûd'un bir parçası yarım ritl<sup>1218</sup> ağırlığında olurdu ve kokusu elbisede bir günden fazla sürmezdi<sup>1219</sup>. Êd'un beşincisine "kâkulî" denilmekteydi ve adından da anlaşıldığı gibi Kâkule adalarından getiriliyordu<sup>1220</sup>. Güzel renkli, çok yağlı ve elbisede uzun müddet kalma özelliğine sahip olan bu ûd'un bir olumsuz yönü kokusunun ateş üzerinde çabuk değişivermesiydi. Bu sebeple, ateşte fazlaca kalmaması gerekmekteydi. "Sanifî" olarak adlandırılan ûd, Çin'deki Sanf bölgesinden getirilmekteydi. Êd çeşitlerinin en tatlısı ve elbiselerde en çok devam edeni olarak bilinen bu ûd, birçok insan tarafından daha önce adı geçen kakulî ve hatta kamârî ûd'dan fazla beğenilmekteydi<sup>1221</sup>. Ateş üzerindeyken kokusu gül kokusuna benzeyen, ağacının hindî ve kamârî çeşitlerinin ağacından daha büyük olan bu ûd'un en kalitelisi ise, siyah renkli ve bol sulu olanıydı<sup>1222</sup>.

Çin'in Sanadfûr bölgesinden getirilen ûd'a "sanadfûrî" denilmekteydi. Kalitece sanifî çeşidinden daha düşük olan bu ûd'un güzel rengi ve tatlı bir kokusu vardı. Ayrıca o yapı olarak sert, tartıda ağır olması yanında gövde olarak fazla büyük olmamaktaydı. Bütün bu çeşitlerin dışında "sînî" (bu ûd'un rengi güzel ve kokusu hindî çeşidinin kokusuna benzemektedir), "kat'î" (bu ûd nemli, tatlı ve güzel kokuludur), "kaşûr" (bu ûd nemli, mavî renkli ve kat'î çeşidinden daha güzel kokulu olmaktadır), "kuhlî" (bu

<sup>1218</sup> Irak'ta 1 Ritl, yaklaşık olarak 406, 25 gram hesaplanmaktaydı. Walther Hinz, *a.g.e.*, s. 39.

<sup>1219</sup> Bakır, *Itriyat*, s.70-71.

<sup>1220</sup> Bakır, *a.g.e.*, s. 71; Askerî, *a.g.e.*, s. 174.

<sup>1221</sup> Ya'kubî, *a.g.e.*, s. 368.

<sup>1222</sup> Bakır, *a.g.e.*, s. 72.

fûd nemli, içindeki yağdan dolayı da acımtırak bir özelliğe sahiptir.) “avlatî” (bu ûd Hindistan’ın Kaâr bölgesindeki Avlât adasından getirilmekteydi), “lavkinî” (bu ûd Hindistan’ın Lavkin bölgesinden getiriliyordu. Koku ve kalite yönünden önceki çeşitlerden düşük idi), “mantâî” (Manta’ adasından getirilen bu ûd hafif ve renksizdi ve lavkinî ile aynı fiyata satılırdı), “kandağlî” (Afrika sahillerindeki Keleh bölgesinden getirilen bu ûd’un kokusu güzel değildi), “semûlî” (bu ûd güzel kokulu güzel görünümlü idi ve elbiselerde uzun süre kalmaktaydı) “rarancî” (daha çok öküz boynuzuna benzeyen, kokusuz ve fazla kalıcılığı olmayan bir ûd çeşididir), “muharrem” (ûd çeşitlerinin en kalitesizidir ve Basra’da insanlar onun hakkında şüpheye düştüğü için bu adı almıştır), “atlı” (sert, hafif, güzel görünümlü ve ateşe fazla dayanmayan bir ûd çeşididir, Çin’den getirilmektedir), “eflîk” (Çin’den getirilen bu ûd’un bir menni, bir dînara satılmaktaydı), “berrî”, “celaî”, “levvâmî” ve “rebtânî” olarak adlandırılan birçok ûd çeşidi daha bulunmaktaydı<sup>1223</sup>.

Ortaçağ’da, attarlar ûd kokusuna çeşitli hileler yaparlardı. Onlardan bazıları sandal (*Pterocarpus santalinus* L. Leguminosae) ağacını ûd ağacına benzeyene kadar eğelerler, sonra da eski üzüm asmasının kaynatılmış suyunda ıslatırlardı. Bir süre sonra, oradan çıkararak Hindistan ûd’u ile karıştırırlardı. Bu hileyi ortaya çıkarmak için, hileli madde ateş üzerine konurdu. Böylece kısa süre sonra sandal olduğu anlaşılırdı. Bazı attarlar ûd’u, “eblîn” olarak adlandırılan bir ağacın kabuklarından yaparak birkaç gün müddetle misk ve kâfûrla hazırlanmış gül suyunda ıslatırlardı. Sonra oradan çıkararak iyice kaynatırlar ve bekletmeye alırlardı. Kimi ıtriyatçılar kündür (sorgun ağacı) kabuğuyla ve eritilmiş çam sakızıyla bân<sup>1224</sup> ağacının yağına hile yaparlardı. “Kâlün” dedikleri bitkinin suyuyla karıştırırlarsa, bilinmez hale gelirdi. Bununla ûd kokusuna hile yaparlardı. Bunun hileli olduğunu bilmek için, ûd’un bir miktarı beyaz bir bezin üzerine damlatılırdı. Sonra o bez yıkanırdu. Eğer yağ bezde donar, kokudan o bezde eser kalırsa, kokunun hileli olduğu anlaşılırdı. Bir kısım ıtriyatçılar ise, ûd’u zeytin

<sup>1223</sup> Bakır, *Itriyat*, s. 72-73.

<sup>1224</sup> Esansların bir hammaddesi de Bân’dır. Bu bitkinin birçok çeşidi vardır. Baharatlar arasında en iyi kokuya sahip olan “Medine bân’ı” bu özelliğine rağmen esanslar için fazla makbul sayılmıyordu. Zira onun kokusu misk ve amber kokularından daha güçlüydü ve onları bastırıyordu. Bu yüzden de hükümdarlar ve zengin tabaka mensupları tarafından fazla rağbet görmemekteydi. Fakat bu yağ daha çok elerdeki çatlamlar ve kadınların kokularında kullanılmaktaydı. Zira o, tek başına sürünmek ve hoş kokulu macunlarda kullanmak için çok değerli bir esans türüydü. Ortaçağ’da bân yağına birçok hile yapılmaktaydı. Bazı atarlar bu yağı pamuk ve zerdalı çekirdeğinin yağıyla veya bunu soğdı denilen koku ve kök boyayla iyileştirerek hile yaparlardı. Onlardan bir kısmı da bân yağına ham, olmamış zeytini, tadı çıkıncaya kadar ıslatarak meşin ağacının ucundan da atarlardı. Böylece yeşilimsi bir hale gelirdi. Meydana gelen yağ ise “bân” yağymış gibi insanlara satılırdı. Geniş bilgi için bkz; Bakır, *Itriyat*, s. 86.

(*Olea Sativa*) ağacından yaparlardı. Bunun hilesini öğrenmek için bir miktarını ateşte ısıtmak yeterliydi. Zira hileli olduğu hemen ortaya çıkardı<sup>1225</sup>.

Körfez gemilerinin ûd'un yanı sıra yüklenmiş olduğu diğer mallar arasında baharat, tarçın çeşitleri<sup>1226</sup>, kâfûr, tatlandırıcılar ve bir takım kokulu bitkiler yer alıyordu. Kalite yönünden en iyisi olan bu ürünler, İslam coğrafyasının yanı sıra özellikle Bizans topraklarında da büyük rağbet görmekteydi. Örneğin Hindistan'ın Çin sınırındaki Sefâle bölgesinden getirilen ve tıp ile gıda endüstrisi alanlarında önemli bir yeri olan karanfilin, Ortaçağ'da en meşhur pazarlarından biri İstanbul'du<sup>1227</sup>. Yine karanfilin yanı sıra Hindistan ve Tibet bölgelerindeki bazı vadilerde yetişen sümbül ise bir diğer önemli üründü. Şekil olarak herhangi bir ottan farklı olmayan bu bitki, kuruduktan sonra Hindistanlılar tarafından biçilerek toplanırdı. Bu bitkinin yetiştiği vadilerde çok sayıda yılan olduğundan onu toplamakla uğraşanlar, genellikle ayaklarına, alt kısmı tahta veya demirden yapılmış büyük ve uzun ayakkabılar giyerlerdi. Bu bölgelerde sümbülle birlikte, bir çeşidi sarı diğeri ise, siyah renkli bıldırcın otu (*Aconitum ferox* Ranunculaceae) denilen çok zehirli bir ot yetişmekteydi Sümbül toplamakla uğraşan işçiler, bu zehirli otu tanımalarına rağmen, zaman zaman dalgalılık veya terli ellerle ona dokunmaları sonucunda hayatlarını kaybederlerdi. Abbasî halifeleri, Hindistan'dan Basra Körfezi'ndeki limanlara yanaşan gemilerdeki sümbül bitkisini kontrol ettirmek amacıyla bir görevli tayin etmişlerdi. Bu memur sümbül taşıyan gemilere girerek elindeki demirden bir kelpetenle "biş" (bıldırcın otu) adındaki zehirli otları toplardı. Sonra da bunları bir kavanoza koyarak denize atardı. Sümbülün en kaliteli olanına "asâfir" denilirdi. Bu çeşit sümbül kırmızı renkli ve tüylerinden temizlenmiş bir görünümde olurdu. Bir insan onu bir saat süreyle eline alır da, sonra koklamaya çalışırsa, kokusunun elma (*Pyrus Malus* L. Rosaceae) kokusuna benzediğini anlardı. Bu bitkinin bir çeşidi de birincinin bir başka türü olup, kırmızı ve beyaz renkli ve güzel kokuluydu. Üçüncüsü ise, sümbül türlerinin en kalitesiziydi ve insanlar tarafından fazla rağbet görmemekteydi<sup>1228</sup>.

<sup>1225</sup> Bakır, *a.g.e.*, s. 73.

<sup>1226</sup> Gıdalarda kullanılan tarçın'ın bir diğer adı da "Karfâ"dır. En kalitelisi büyük parçalar halinde olup, tadı ve kokusu güzel olandır. Tarçın, satıcısını en fazla zarara sokan ürünlerden biriydi. Zira çok çabuk bozulduğundan, tadı ve kokusu kötüleşirdi. Tarçın'ın bir diğer türü olan "El-Melfûf" ise gıdalardan çok ilaçların yapımında kullanılırdı. Koku tarçınına gelince –ki ona "Karanfil Karfâ"sı denilir- o da küçük hacimli değersiz eşyalardan kabul ediliyordu. Dımaşkî, *a.g.e.*, s. 493-494; Sâlih, *Târîhi'l Yemen*, s. 170.

<sup>1227</sup> Bakır, *Itriyat*, s. 83-84; İbn Batuta, *a.g.e.*, s. 456-457.

<sup>1228</sup> Bakır, *a.g.e.*, s. 82-83; Dımaşkî, *a.g.e.*, s. 491.

Arap Yarımadası'nda en çok talep gören ve daha ziyade Hicaz ile Yemen bölgelerinde tüketilen karabiber<sup>1229</sup> ise Hind topraklarındaki Malabar sahillerinde<sup>1230</sup> çokça yetişmekteydi<sup>1231</sup>. Özellikle diş damak hastalıkları ile verem hastalığının tedavisinde kullanılan<sup>1232</sup> karabiberin ağacı; oldukça uzun boylu ve üzüm salkımı şeklinde meyvesi olan bir ağaç türüydü. Sıcaklığın yüksek derecelere çıktığı dönemlerde bu salkımlar güneşten kavrulmamak için yapraklara sarılırdı<sup>1233</sup>.

Müslüman tüccarların yaptıkları bu ticarî seferlerin bir etkisi de, farklı coğrafyalarda yetişen bitkilerin yer değiştirmesinde kendisini gösterdi. Böylece Hindistan'da yetişen çeşit çeşit bitki, İran, Güneybatı Asya, Arabistan, Mısır, Kuzey Afrika, İspanya ve Akdeniz'in Kıbrıs, Girit, Sicilya ve Sardunya adalarına kadar taşındı. Bunlar arasında, şeker kamışı, pirinç, buğdayın farklı cinsleri, ıspanak, enginar, patlıcan gibi sebzeler, portakal, limon, muz, Hindistan cevizi, mango gibi meyveler ve pamuk, çivit otu ve kına gibi sınaî bitkiler yer almıştır. Bu bitkilerin ortak özelliği, genelde İslam âlemine hâkim olan nispeten kurak ve sıcak iklime uygun bir özellik göstermeleriydi. Yazın nadasa bırakılan topraklar bu yeni bitkiler için kullanılmış; böylece toprakların yıl boyu ürün vermesi sağlanmıştır. Bu durum, bölgenin gıda üretimini artırmada da hayli etkili oldu<sup>1234</sup>. Örneğin narenciye ile turuncgillerin ekimi ilk defa Umman'da gerçekleştirildi. Daha sonra ise bu bitkiler Basra'ya ve Irak'a, oradan da Şam'a götürülmüş ve böylece daha evvel onu hiç tanımayan Tarsus, Antakya, Şam kıyılarında, Filistin ve Mısır'da yayılarak zamanla çoğalmıştır. Fakat Hindistan'daki güzel kokusu ve rengi buralarda kaybolmuştur<sup>1235</sup>. Özellikle turunc ağaçlarının merkezi konumunda olan Sind toprakları, İbn Havkal'ın belirttiği üzere meyvesi bir elma tanesi kadar olup, oldukça ekşi olan limonu ile meşhurdu<sup>1236</sup>.

<sup>1229</sup> En kalitelisi temiz, iyice dövülmüş, toprak ve taşlardan arındırılmış, üzerine uzun zaman geçmesinden dolayı yanma ve kokuşmuşluğa maruz kalmayandır. Yanma ve kokuşmuşluğun öğrenilmesi ise, onun tanesi üzerinde yer alan büzülmüş bölgeyi sürterek soymak suretiyle mümkündür. Beyaz biber ise, şekli ve rengi bakımından az önce anlatılan cinsten farklıdır. Bu cins biberler, ilaç yapımında kullanıldığı halde, gıda maddesi olarak kullanılmamaktadır. Ayrıca bunlar, küçük hacimli değersiz eşyalardan sayılmaktadır, en iyisi ise tanesi taze ve kabuğu az olanıdır. Dimaşkî, *a.g.e.*, s. 493.

<sup>1230</sup> Karabiber'in en bol bulunduğu bölgeler, Hindistan'ın batı ve Malabar bölgesi olup, buralar Araplar tarafından "Biladü'l-Ful" olarak isimlendirilmişlerdir. Bu arada karabiber'in beyaz ve siyah olmak üzere iki türünden bahsedilir. Bunlardan beyaz olanın çok nadir ve bu nedenle de oldukça pahalı olduğu, daha yaygın ve meşhur cinsinin ise siyah türü olduğu zikredilmektedir. Kazvîni, *a.g.e.*, s. 123; Şihâb, *Târîhi'l Yemen*, s. 169; Abdurrahman Anî, *a.g.e.*, s. 158.

<sup>1231</sup> Arnold, *a.g.e.*, s. 9.

<sup>1232</sup> Mes'ûdî, *a.g.e.*, c. I, s. 209-210.

<sup>1233</sup> Kazvîni, *a.g.e.*, s. 123.

<sup>1234</sup> Utku, *a.g.e.*, s. 343.

<sup>1235</sup> Mes'ûdî, *a.g.e.*, c. I, s. 287, c. II, s. 438-439; Mez, *a.g.e.*, s. 491.

<sup>1236</sup> İbn Havkal, *a.g.e.*, s. 228, 277; Şâmî, *a.g.m.*, s. 119-120.

Hindistan'dan getirilen (zümrüt, elmas<sup>1237</sup>, sebindân<sup>1238</sup>, bicâde<sup>1239</sup>, mâzinç<sup>1240</sup>, akîk<sup>1241</sup>, mercan<sup>1242</sup>) kıymetli taşlar ise diğer bir ürün yelpazesini oluşturuyordu. Bu taşlar arasında zümrüt, en önemli yeri işgal ediyordu. Zira mücevhercilikte kullanılan bu taşın en önemli özelliğinden biri çevresine yaymış olduğu ışıktı<sup>1243</sup>. Zümrüt, oluşma safhasında kırmızı renklidir ve yâkûtun özelliklerini taşır, fakat kırmızı renklerin bir biri üzerine birikmesi sonucunda siyaha doğru bir dönüşüm meydana gelir. Sonra kırmızının siyahla karışımı neticesinde taşın rengi yeşile dönüşür. Ağırlık olarak beş miskalden bir kırat'a<sup>1244</sup> kadar bulunan zümrüt en çok Mısır'ın Sa'id bölgesindeki Kıft şehrinin yanı sıra Hindistan'ın Sendan<sup>1245</sup> bölgesinde ve Belhura ülkesinin Kunbâye mıntıkasında çıkarılmaktaydı. Hindistan'dan getirilen zümrütler, Mısır'da çıkarılan zümrütlerin

<sup>1237</sup> Elmas saf kömürden ibaret olan değerli bir taş türüdür. Regüler düzeneğinde kristallenir. Sertliği 10, özgül ağırlığı 3,52'dir. 770 derecede kül bırakmadan yanar. 10-20 kırat (1 krat=0,2232 gram) ağırlığındaki elmaslar iri taşlardan sayılırlar. İşlenmemiş ve ham elmas adı verilen iri elmaslar özel fabrikalarda ve kendi tozları ile maksatlarına göre yontularak ışıdamaları yükseltilir ki, bu yontulmuş bilenmiş ve güzel görünüşte bir biçim verilmiş parıltılı elmaslara "pırlanta" adı verilir. Tabii durumda saydam olarak bulunan bu madeni XIX. yüzyılın sonlarında Fransız kimyacıları yapay olarak üretmişlerdir. Ancak tabiieleri gibi ışıklı ve saydam olamamıştır. Elmas, oluşumu esnasında altına dönüşmek üzereyken tabiat olaylarının etkisi neticesinde meydana gelen bir taştır. Bu taşın, Yâkûtla birlikte yatakları daha ziyade Hindistan'ın Serendîb, Keşmir bölgesi ve Seylan adasında bulunuyordu ve o da Yâkût gibi rüzgârlar ve seller vasıtasıyla belli bir yere kadar sürüklendikten sonra ortaya çıkmaktadır. Bakır, *Toprak Ma'mulleri*, s. 90.

<sup>1238</sup> Sert ve cilalanmayı kabul etmeyen bir özelliğe sahip olan bu taş çeşidinin üç miskalden (3x4,233gr) daha ağır olanı bulunmuyordu. Bakır, *a.g.e.*, s. 88.

<sup>1239</sup> Yâkût'a benzerliğiyle tanınan Bicade taşının en kalitelisi Serendîb bölgesinden çıkarılan koyu kırmızı saf ve parlak olanıydı. Aynı zamanda sert yapılı ve hacim olarak büyük olanları daha da makbul ve aranan taşlardan idi. M. IX. yüzyılda bütün bu özelliklere sahip olan bir bicâde taşının bir dirhemi bir dînara satılıyordu. Bakır, *a.g.e.*, s. 75-76.

<sup>1240</sup> Koyu kırmızı bir renge sahip bulunan, aynı zamanda bicâde'den daha yumuşak, daha nemsiz ve daha değersiz olan bu taş, Hindistan'ın Deybul şehrinde yer alan Sendân sınırındaki bir dağdan çıkarılıyordu. Ayrıca bu taş, bicâde taşının dörtte biri veya beşte biri kadar daha düşük bir fiyata satılıyordu. Bakır, *a.g.e.*, s. 77.

<sup>1241</sup> Arapça'da 'akîk, Türkçe'de ise, hakik olarak adlandırılan kuvars cinsi çok sert ve güzel desenli bir taştır. Taşlar arasında gümüşle en çok birlikte kullanılanı olmuştur. Özellikle Hindistan'ın Berûs bölgesinden çıkarılan akîklerin yer üstü ve yer altı kaynakları meşhurdu. Bir iddiaya göre, bu bölgede yer altından çıkarılan akîkler Yemen akîklerinden daha da kaliteliydi. Buradaki akîklerin daha çok Yâkûtî, demevî, lahmî, rutabî, usfurî ve içinde beyaz noktalar bulunan saf kırmızı renkli muveşşâ çeşitleri vardı. Mavi, beyaz, siyah, kırmızı, humrî, mucezza', el-hâil, aselî, dübsî, olarak dokuz çeşidi daha bulunan akîk taşının en kalitelisi Mukrâ, Şibâm, elhân ve Kusâs madenlerinde bulunmaktaydı ve bu madenlerin bir kısmı Yemen'de işlenirdi, diğerleri ise buradan Basra'ya gönderiliyordu. Bakır, *a.g.e.*, s. 97-98.

<sup>1242</sup> Ortaçağ'da Hindistanlılar ve özellikle Hindistanlı kadınlar mercan taşına büyük rağbet gösterirlerdi. Mercan taşının çok büyükleri de vardı. Öyleleri avlandığında Afrika kralına götürülür ve ona bu mercanlardan hokka ve bıçak sapları yapılırdı. Ayrıca mercandan çok güzel tespihler yapıldığı gibi, ondan çeşitli hacimlerde kutular, kalemtraş sapları, ufak fincanlar ve kahve kaşıkları da imal edilmekteydi. Bakır, *a.g.e.*, s. 132-133; Mez, *a.g.e.*, s. 500.

<sup>1243</sup> Mes'ûdî, *a.g.e.*, c. II, s. 23-24.

<sup>1244</sup> Mal ağırlığı olarak kırat'ın (Karat, keration ) ağırlığı değişir. Hem şer'i olarak hem de Irak'da uygulamada 1 kırat daima= 1/20 miskal'dir ve (şer'i olarak) 5, çoğu zaman da 3 habbe'ye eşittir. Böylece 3,125 gramlık ağırlık dirhem'inin 1/14'i ağırlığındadır. (0, 2232 gram). Walther Hinz, *a.g.e.*, s. 33.

<sup>1245</sup> Deybul ve Mansûrâ'dan on konaklık, denizden de yarım fersah uzaklıkta bulunan bir Hindistan şehridir. Hamevî, *a.g.e.*, c. III, s. 303.

parlaklık, yeşillik ve şuasını tutacak kaliteydi. Hindistan'dan getirilen çeşit ile diğer zümrüt çeşitleri arasındaki farkı ancak bu işin uzmanı olan kıvrak zekâlı birisi ayırt edebilirdi. Mücevherâtçılar, Hindistan'dan getirilen zümrüte “mekki” adını veriyorlardı. Zira bu zümrüt Hindistan'dan, önce Aden ve Yemen'in diğer liman şehirlerine getirilir, sonra buralardan Mekke'ye gönderilirdi. Bu sebepten dolayı da bu zümrüte “mekki” adı verilmiştir<sup>1246</sup>. Ayrıca Hindistan, zümrüt'ün yanı sıra, kale kurşunu, ham demir<sup>1247</sup>, çelik, bakır, kükürt<sup>1248</sup>, gümüş ve altın gibi madenlerin ihracatıyla da bilinmekteydi<sup>1249</sup>. Özellikle altın, ticarî değış tokuşlarda Hindlilere büyük bir servet sağlamıştır. Yine Arap tüccarların ticârete getirdikleri canlılık, Hindistan'daki el sanatlarının da belli bir ivme kazanmasına vesile oldu. Özellikle günümüzde Bombay olarak bilinen şehir, kendi adıyla tanınan ayakkabılarıyla meşhurken<sup>1250</sup>, Hindistan'ın bazı şehirleri ise pamuktan imal edilmiş kumaş dokumalarla adını duyurdu. Bunlar arasında özellikle Dakka, Musul'un pamuklu dokumalarının imali ve bunların altın ve gümüşle işlenmesi ve canlı renklerle boyanmasıyla büyük şöret kazandı. Burada imal edilen boyu 90 ve eni 30 cm. olan bir kumaş parçası, çarşılarda yüksek fiyattan alıcı buluyordu. Özellikle Avrupalı kadınlar Hindistan'da imal edilen bu nevi kumaşlara aşırı rağbet gösteriyorlardı<sup>1251</sup>. Pamuğun dokumacılık alanında kullanılması M.Ö. 3000-3500 yıllarına kadar gider, pamuk ve pamuklu dokumacılık Asya'dan ve özellikle Hindistan'dan dünyanın öteki

<sup>1246</sup> Zümrüt ile ilgili daha geniş bilgi için bkz; Bakır, *a.g.e.*, s. 79-87.

<sup>1247</sup> Araplar tarafından oldukça rağbet gören Yemen kılıçlarının demiri Hindistan'dan ithal edilir ve Yemen'de yapılırdı. Bakır, *Madencilik*, s. 181-183.

<sup>1248</sup> Hindistan'ın Kevlem bölgesinin yanı sıra, Yemen'in Zimâr, bugünkü Ürdün'ün Ağvâr, Azerbaycan'ın Bakü, Hüzistan'ın Davrak, Horasan'ın Belh ve Rebnicen bölgeleri ile Fârs, Sicilya adası ve Endülüs memleketlerinde çıkarılan kükürt madeninin birçok çeşidi vardır. En meşhurları ise sarı, yeşil ve kırmızı renkte olanlardır. Bu madenin bir çeşidi daha vardır ki, onunla develeri boyarlar. Kükürt aynı zamanda migren vb. hastalıkların tedavisinde kullanıldığı gibi, bu madenin ocaklarının yakınında bulunan pınar ve göl sularında yıkanmanın deri hastalıklarına iyi geldiği ileri sürülmektedir. Ayrıca bu madenin haşarat ısırılmalarına, uzun süre devam eden sıtmalara, iyileşmeyen yaralara ve kadın hastalıklarına iyi geldiği de bildirilmektedir. Ortaçağ'da kırmızı kükürt diğer kükürt çeşitlerinden daha değerli idi. Hatta bu çağda “Kırmızı kükürt iksirdir” şeklinde darb-ı mesellere konu olacak kadar şöret kazanmıştı. Kâşânî, bu sözün asılsız olduğunu ortaya koyduktan sonra kırmızı kükürtün sağlık alanındaki faydalarını şöyle dile getirir: “... fakat kimya alanında birçok kullanım imkânına sahiptir. Örneğin, boyamada mükemmel bir etkisi vardır. Ayrıca sara hastaları için faydalıdır ve hapşırma meydana getiren baş ağrılarını geçiririr.” Ortaçağ'da sarı kükürtün de birçok alanda kullanıldığı anlaşılmaktadır. Bu alanlardan biri de kuyumculuk endüstrisiydi. Örneğin kuyumcular ve demirciler sarı kükürdü metalleri siyaha boyamada kullanıyorlardı. Ayrıca onlar sarı gümüşle yanmış gümüşü onunla yaptıkları gibi altının kırmızılığını ve sertliğini gidermek için bu madeni kükürtle birlikte eritirlerdi. Kükürt elbiseleri beyazlatmada da kullanılmaktaydı. Bu işle uğraşanlar, beyazlatmak istedikleri elbiseyi önce temiz bir şekilde yıkarlar, sonra da henüz nemli halde iken bir süre tütürülmüş kükürtün üstünde tutarlardı. Elbise dumana maruz kalınca gayet beyaz bir hal alırdı. Bu maden uyuz hastalığını tedavi etmede de geniş kullanıma sahipti. Bakır, *a.g.e.*, s. 181-183.

<sup>1249</sup> Mes'ûdî, *a.g.e.*, c. II, s. 25; Askerî, *a.g.e.*, s. 176; Şâmî, *a.g.m.*, s. 113; Bakır, *a.g.e.*, s. 385.

<sup>1250</sup> Mes'ûdî, *a.g.e.*, c. I, s. 116.

<sup>1251</sup> Bakır, *Tekstil*, s. 150.

bölgelerine yayılmıştır<sup>1252</sup>. Hindistan pamuk ekim merkezi idi. Çin bu ziraatı Miladî XIII. yüzyıla kadar bilmiyordu. Hindistan Hicrî IV./X. yüzyıldan beri pamuktan, meşhur “Cevdet” elbiseleri imal ederek İslam dünyasına ihraç ediyordu. Aynı zamanda bu ülke “Sîniyyât” olarak adlandırılan meşhur kumaşlarını İran ve Çin’deki şehirlere ihraç ediyordu<sup>1253</sup>. Pakistan’daki İndus vadisinde bulunan parçaların mikroskopik incelenmesi sonucunda bunların günümüz Hindistan’ında yetişen “Gossypium arboreum” türü pamuk lifleri olduğu tesbit edilmiştir<sup>1254</sup>. Süleyman et-Tâcir’in “*Ahbâru’s-Sîn ve’l-Hind*” adlı eserinde, Hindistan’da Dehrem adlı hükümdarın yönettiği bir adada, yüzük halkasından geçecek kadar ince ve yumuşak pamuklu elbiseler imal edildiğine dair bilgi mevcuttur<sup>1255</sup>. Yine İbn Hurdâzbih, Hind hükümdarları hakkında bilgi verirken Ruhmâ krallığı ile ilgili olarak, buranın pamuklu kumaştan yapılma elbiseleriyle meşhur olduğunu kaydetmektedir<sup>1256</sup>.

Hindistan’dan Basra Körfezi pazarlarına getirilen ürünler, hiç şüphesiz getirildikleri pazarlara büyük bir canlılık kazandırdı. Ancak buna karşın körfezden Hindistan’a taşınan ürünler ise hem daha az, hem daha ucuz oldu. Özellikle bu ürünler arasında, Arap Yarımadası’nın güney kısmında yetişen lübban bitkisi<sup>1257</sup>, Arap atları<sup>1258</sup> ve Doğu Afrika’dan getirilen fildişi, deri vb. eşyalar yer alıyordu. Ayrıca Hind hükümdarları ve halkı, içkiyi kendilerine yasaklamalarına rağmen, Serendib meliki, Irak’tan şarap getirterek bunu içiyordu<sup>1259</sup>.

<sup>1252</sup> Bakır, *a.g.e.*, s. 32.

<sup>1253</sup> Şâmî, *a.g.m.*, s. 120-121.

<sup>1254</sup> Bakır, *a.g.e.*, s. 32.

<sup>1255</sup> Bakır, *a.g.e.*, s. 167-168.

<sup>1256</sup> Hurdâzbih, *a.g.e.*, s. 63.

<sup>1257</sup> Umman’ın Şihr kasabasında yetişen bir ağacın zamkıdır. En kalitelisi yere düşmeden, ağacının gövdesi üzerine akarak yapışan sakızimsı şekilde olanıdır. Aynı zamanda rengi yeşile çalan beyaz, kalbura çekilerek toz topraktan ayıklanmış, hile yapılan taş vb. şeylerden temizlenmiş, içinde herhangi bir büzülme bulunmayan, madde olarak birbirine iyice yapışmış ve rengi siyaha dönüşmemiş olmalıdır. Hileciler, ona birçok hileler yaparlar ve onunla ilgili hilelerindeki başarıları diğerlerinden fazladır. Dimaşkî, *a.g.e.*, s. 493.

<sup>1258</sup> Atlar birçok yerde yetiştiriliyordu ancak Araplar ile Acemlerin bu hususta kendi an’ane ve şecereleri olduğundan diğerlerine oranla bunlar daha çok tercih ediliyordu. Safkan atlar Bağdat’a Arabistan’dan, öbürleri ise umumiyetle Musul’dan geliyordu. Hindistan ile Arabistan arasında mevcut ve büyük ehemmiyete haiz olan ticâretinden; iki memleket arasındaki en kibar ticâret olarak bahsedilmektedir. Güney Hindistan’da her at 100 mark gümüş mukabilinde satılıyordu. Hindistan her sene 5000 at ithal ediyor, fakat bir sene sonra bunlardan ancak 300’ü hayatta kalıyordu. Zira Hindistan’daki iklim şartları atlar için uygun değildi. Bu yüzden de onların bu coğrafyada yetiştirilmeleri oldukça zor oluyordu. Özel gemilerle Hindistan’a gönderilen atlara, sütlaç, etle pişirilen pirinç ve buna benzer yiyecekler veriliyordu. Adam Mez, *a.g.e.*, s. 510. Ayrıca Hind okyanusu sahilindeki Yemen’in Zafâr-ı Hamûz şehrinden de Hindistan’a cins atlar gönderiliyordu. İbn Batuta, *a.g.e.*, s. 176.

<sup>1259</sup> Hurdâzbih, *a.g.e.*, s. 63.

Hind adalarından taşınan bir diğer ürün ise gergedan boynuzu idi<sup>1260</sup>. Nişanu'l muallema adıyla bilinen gergedan, Hindistan'daki Ruhma krallığının topraklarında oldukça fazlaydı<sup>1261</sup>. Körfez tüccarlarının Hindistan ve Çin'den getirdikleri nadide ürünler arasında yer alan gergedan boynuzları, özellikle kolye yapımında kullanılmakta ve altın, gümüş gibi değerli madenlerle süslenerek satışa sunulmaktaydı. Bir gergedan boynuzunun uzunluğu yaklaşık bir zirâ' (1x54 cm), kalınlığı ise iki kabzaydı<sup>1262</sup>. Boynuzun baş tarafından sonuna doğru üzerinde çizili bir resim bulunuyordu. İkiye ayrıldığında siyah zemin üzerinde beyaz olarak insan, hayvan, balık veya kuşlardan tavus kuşu suretinde resim görülürdü. Çin halkının daha ziyade kuşak olarak kullandığı bu ürün, kalitesine ve işçiliğine göre 300 ila 4000 dînara ulaşan fahiş fiyatlardan alıcı bulmaktaydı<sup>1263</sup>. Bu fiyat daha çok yapan ustanın hünerine ve altın ile birlikte kullanılan diğer değerli taşların cinsine bağlıydı<sup>1264</sup>.

Basra Körfezi ile Hindistan arasında yürütülen ticarî mübadelede en fazla kâr sağlayan taraf hiç şüphesiz Hindistan olmuştur. Zira ihraç ettiği ürünlere bakıldığında hem daha fazla hem daha da değerliydi. Ancak buna karşın körfez tüccarları eksikliklerini denizcilik ile telafi ediyorlardı. Çünkü körfez tüccarları aynı zamanda birer büyük denizciydiler. Özellikle Abbasîler dönemine gelindiğinde, ellerindeki büyük tonajlı yük gemileri sayesinde Hind Okyanusu'ndaki ticârete onlar yön veriyor ve Uzakdoğu'nun birçok liman şehrinde temsilci bulunduruyorlardı<sup>1265</sup>. Böylece Hindistan ve Uzakdoğu bölgeleri arasında gerçekleştirilen bu ticâretten elde ettikleri kazanç ile Basra Körfezi başta olmak üzere, Arap Yarımadası'na önemli bir refah ve canlılık getirdiler. Abbasîler döneminde Okyanuslarda ve denizlerde her türden binlerce sayıya ulaşan Müslüman gemileri<sup>1266</sup>, sadece sahil boyunca taşıma yapabilecek tarzda tasarlanan Hind gemilerine karşın daha iyi nitelikteydiler. Bu yüzden de Hindistan'ın doğusuna, Çin'in batısına, Abbasî devletinin sınırları içerisinde yer alan birçok pazara ve Akdeniz'deki limanlara gidecek olan ürünleri onlar taşıyorlardı. Hindistan ve Basra Körfezi arasındaki ticarî kalkınmada en önemli paya sahip olan bu tüccarlar, özellikle Hindliler için daha da büyük bir değere sahiplerdi. Daha öncede ifade ettiğimiz üzere

<sup>1260</sup> Mes'ûdî, *a.g.e.*, c. I, s. 171; Askerî, *a.g.e.*, s. 173.

<sup>1261</sup> Mes'ûdî, *a.g.e.*, c. I, s. 171; Hurdâzbih, *a.g.e.*, s. 63.

<sup>1262</sup> Kabza bir uzunluk ölçüsü birimidir ve 1 kabza yaklaşık 16 cm gelmektedir. Walther, *a.g.e.*, s. 77.

<sup>1263</sup> Hurdâzbih, *a.g.e.*, s. 63; Kazvînî, *Âsâr*, s. 54-55; Mez, *a.g.e.*, s. 578.

<sup>1264</sup> Mes'ûdî, *a.g.e.*, c. I, s. 172; Askerî, *a.g.e.*, s. 173.

<sup>1265</sup> Duri, *a.g.e.*, s. 97.

<sup>1266</sup> Şâmî, *a.g.m.*, s. 109.



döneminin en büyük armatörü olan Sîraflı Muhammed b. Bâbişâd'ın, Hindlilerin nazarında mesleğinin en mümtaz şahsiyetlerinden biri olması nedeniyle; Hind geleneğine göre resminin yaptırılması buna en güzel örneği teşkil etmektedir<sup>1267</sup>.

Nitekim Müslümanların, Endülüs'ten Hindistan içlerine ve Çin sınırlarına kadar geniş bir bölgeyi, tek bir siyasî bütünlük olmasa da, aynı dine mensup toplumların oluşturdukları bir coğrafya içinde bir araya getirmelerinin ardından, doğu ile batı arasındaki ticarî ilişkilerin asıl taşıyıcısı, aracısı ve tüketicisi, milliyeti ve dini ne olursa olsun, İslam âleminin mensupları oldu<sup>1268</sup>. Bu süreçte, denizciliğin gelişmesini engelleyen tüm olumsuzluklara rağmen Basra Körfezi, tarih boyunca hem yerel, hem de bölgelerarası ticâret açısından oldukça belirleyici olmuştur. Basra Körfezi, siyasî etkiler bir yana, özellikle Uzakdoğu ve batı bağlantılı ticârette, daima yerini korumuştur. Bölgeye XV. yüzyılın sonlarına doğru yabancı unsurların (Portekizliler-Cenevizliler) girişine kadar özellikle körfez Arapları, Uzakdoğu ticâretinin başlıca efendileri olmuş ve doğu mallarını deniz yoluyla İslam dünyasının Başkenti Bağdat'a, Doğu Afrika kıtasının doğusuna veya liman şehirlerine taşımışlardır. Bu limanlara gelen baharat ve diğer ürünler, kara ve deniz yoluyla Mısır ve Suriye'nin Akdeniz'deki limanlarına, oradan da Venedikli ve Cenevizli tacirler aracılığıyla Avrupa'ya, Anadolu'ya ve Kuzeye (Rusya) taşındı. Yani Basra Körfezi doğuyu-batıya bağlayan bir ticarî güzergâh konumunda idi<sup>1269</sup>. Bölge, sadece doğu mallarının batıya taşınmasında önemli bir rol oynamıyor; aynı zamanda kendi coğrafyasında üretilen malları da bu ticâretin içine katıyordu. Basra Körfezi'nin kıyı yapısının vermiş olduğu imkân sayesinde, üzerinde büyük tonajlı yük gemilerinin rahatlıkla seyredebilmesi, bölgede birçok limanın teşekkülünü de mümkün kıldı. Böylelikle bu limanlar ile diğer limanlar arasında ve karadaki birçok ticarî merkez arasında kordineli bir ticarî alış veriş meydana geldi. Özellikle limanların gelişip büyümesinde, bu limanların ana kara güzergâhları üzerinde olmasının da önemli bir etkisi vardır. Basra Körfezi sahilindeki ticarî faaliyetler, büyük ölçüde Umman, Maskat, Ūbulle, Sîraf, , Hürmüz, Bahreyn, Basra... vs. gibi limanlar ve kara güzergâhları üzerindeki şehirlerde şekillendi. Bu bölgeler, indirme-bindirme, depolama, hesaplama, alışverişi, lojistik destek vb. hizmetleri sunuyorlardı. Transit ve yerel ticâretin organizasyonu, bu yerleşim yerlerinde yaşayanların ise temel geçim vasıtasıydı. Bu gelişim sürecine aktif bir şekilde katılan İslam âlemi, bu ticarî ağın

<sup>1267</sup> Mez, *a.g.e.*, s. 577.

<sup>1268</sup> Hasan İbrahim, *a.g.e.*, c. V, s. 268.

<sup>1269</sup> Şâmî, *a.g.m.*, s. 102; Askerî, *a.g.e.*, s. 178-179.

çeşitli noktalarına kadar ilerleyerek buralara yerleşti, koloniler kurdu ve doğu ile batı arasındaki üretim - ticâret - nakliyat - tüketim zincirinin en önemli halkalarını oluşturdu.

## 2.2. Basra Körfezi'nden Doğu Afrika'ya Uzanan Ticarî Yolculuklar

Araplar'ın Doğu Afrika ile olan ticarî münasebetleri İslam'ın doğuşundan çok önceki tarihlere uzanmaktadır. Müslümanların Afrika ile ilk münasebetleri ise Habeşistan hicretleri sırasında meydana geldi. Mekke müşriklerinin İslamiyet'i kabul edenlere uyguladıkları baskı ve zulmün artması üzerine Hz. Peygamber'in izniyle bir grup Müslüman, Habeşistan'a hicret etti; daha sonra da ikinci hicret gerçekleşti. Hicrî altıncı yılda Hz. Peygamber komşu bazı ülkelerin hükümdarları gibi Habeş Kralı Necâşi'ye de bir mektup göndererek onu İslam'a davet etti<sup>1270</sup>. Necâşi'nin bu mektuba müsbet cevap verdiği bilinmektedir. Habeşistan'a hicret eden Müslümanlar Hayber'in fethine kadar 7/628 orada kaldılar<sup>1271</sup>.

Araplar'ın Doğu Afrika sahilleri boyunca eskiden kurdukları ticarî münasebetler, Arap Yarımadası'nın tamamen İslamiyet'i kabul etmesiyle daha da gelişti. Müslüman tüccarlar Doğu Afrika sahillerinde ve bu sahillere bakan adalarda, yalnız sahil yerlileri ile değil kıtanın iç taraflarından gelenlerle de münasebet kuruyorlar ve aynı zamanda doğu ve Güney Asya ile Afrika sahilleri ve Mısır arasındaki ticâretin önemli bir halkasını oluşturuyorlardı. Hatta bazı limanlarda kıtanın iç bölgeleriyle irtibat sadece Müslüman tacirler vasıtasıyla sağlanabiliyordu<sup>1272</sup>.

Hz. Peygamber'den sonra Hulefâ-yi Râşidîn devrinde ticâret yollarının emniyeti konusuna verilen önem, Afrika ile münasebetlerin gelişmesinde büyük rol oynadı. Emevî ve Abbâsî devirlerinde devletin sınırlarının genişlemesi, refah ve servetin artması, ticarî münasebetleri daha da geliştirdi. Fildişi, altın ve diğer madenleri temin maksadıyla Hind Okyanusu'na açılarak Afrika sahilleri boyunca ilerleyen ve gittikçe güçlenerek bu bölgelerde ticâreti kontrol altına alan Müslüman tüccarlar daha Hicrî ikinci asırda Rodezya'nın (Zambia) kuzeyindeki altın kaynaklarına ulaşmayı ve Zimbabve'den<sup>1273</sup> hayvan sırtında demir gibi bazı madenleri getirmeyi başardılar<sup>1274</sup>.

<sup>1270</sup> Hamidullah, *İslam Peygamberi*, c. I, s. 292-300.

<sup>1271</sup> Ahmet Özel, "Afrika" *DİA*, İstanbul, 1988, c. I, s. 435.

<sup>1272</sup> Özel, "Afrika", *DİA*, c. I, s. 435.

<sup>1273</sup> Afrika'nın güneyinde, denize kıyısı olmayan bir ülkedir. Doğusunda Mozambik, kuzeyinde Zambiya, batısında Botswana ve güneyinde Güney Afrika Cumhuriyeti yer almaktadır. Bkz; <http://tr.wikipedia.org/wiki/Zimbabve>

<sup>1274</sup> Özel, "Afrika", *DİA*, c. I, s. 435.

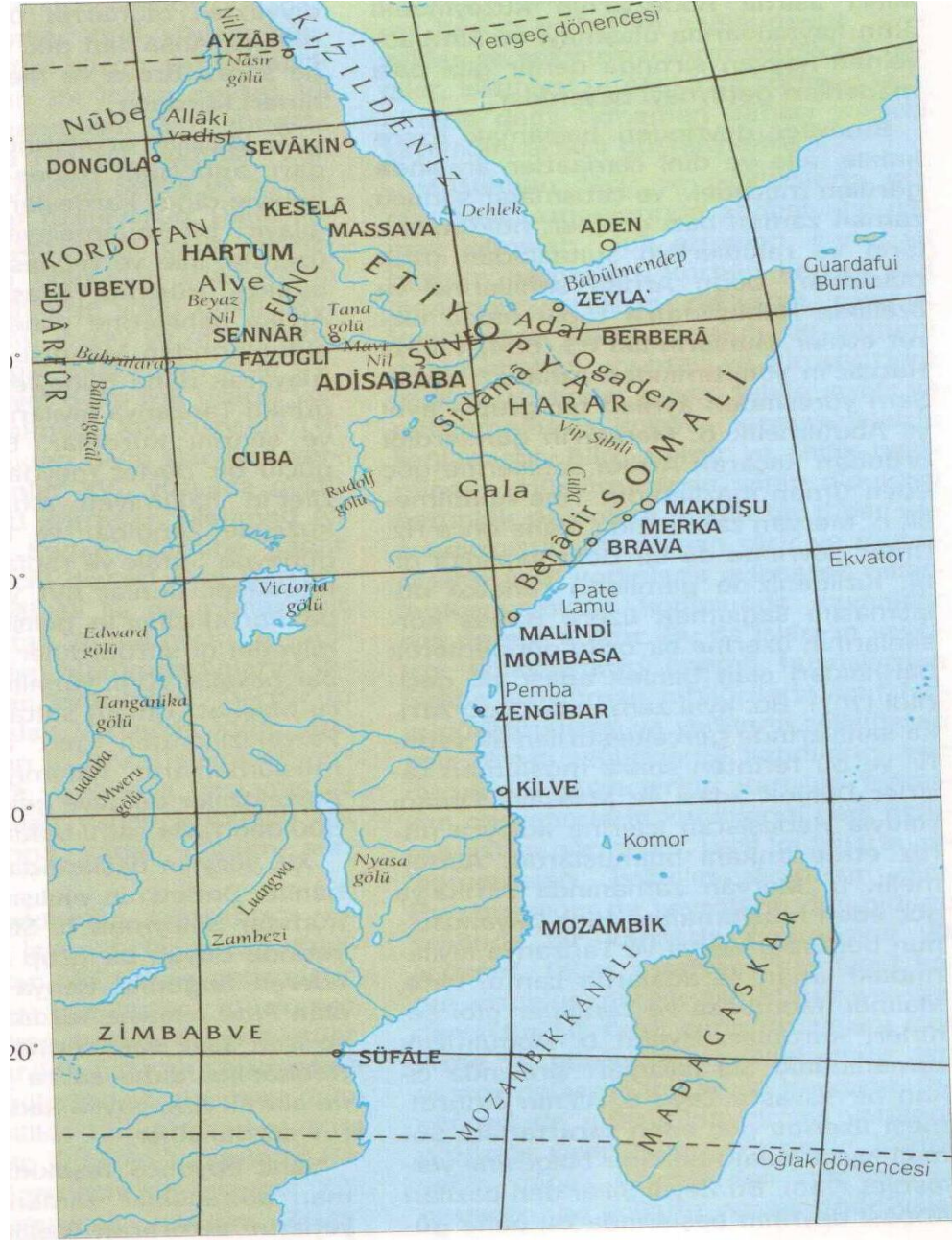
Emevîler devrinden başlamak üzere kabile, aile ve dini cemaatler arasında görülen mücadele ve çatışmalar sonucu zaman zaman bazı gruplar, hükümdarların ve rakiplerinin sultasından uzak buldukları Doğu Afrika sahillerine ve özellikle Habeşistan'a toplu halde hicret ettiler. Bunların ilki 65/684 yılında Haccac'ın yönetiminden rahatsız olarak Şam yöresinden ayrılan bir grupla aynı yıl Abdülmelik b. Mervan'ın gönderdiği ordudan kaçarak Afrika sahillerine göç eden Umman İbâdîleri'dir<sup>1275</sup>. Yine Abdülmelik b. Mervan zamanında, daha önce Hz. Ömer devrinde de bir defa yapıldığı gibi, Kızıldeniz'de gemilerin rahatça dolaşmasını sağlamak üzere Habeş korsanlarının üzerine bir ordu gönderilerek barınakları olan "Dehlek adası" (83/702) ele geçirildi. Bu, aynı zamanda Doğu Afrika sahillerinde gerçekleştirilen ilk fetihtir ve bu fetihten sonra Müslüman tacirler Dehlek adası ve "Massava limanı" yoluyla Habeşistan içlerine kolayca nüfuz etme imkânı buldular. Abdülmelik b. Mervan zamanında Afrika'ya göç eden Müslümanlar Hind Okyanusu'nun bugünkü Kenya ve Tanzania kıyılarındaki liman ve adalarda Lamu, Pate, Malindi, Mombassa ve Zengibar (Kanblo)<sup>1276</sup> gibi şehirleri kurdular. Hişam b. Abdülmelik zamanındaki Şia isyanları sırasında çıkan bir savaşta Zeyd b. Ali'nin öldürülmesi üzerine göç eden taraftarları, Somali kıyılarındaki Benâdir bölgesine (123/740) yerleştiler. Bu Zeydi Şiiler'den bazıları Abbasî devrinin başlarında da daha güneydeki Pemba adasına göçtüler. İslamiyet'ten önce Araplar'ın ticarî münasebet kurmuş buldukları Komor adaları ve Madgaşkar'a da (Madagaskar)<sup>1277</sup> İslâmiyet Hicrî birinci asırda girdi. Abbasîler zamanında Karmatiler'in çıkardıkları iç karışıklıklarda, Ahsa hükümdarının baskısından kaçan büyük bir grup, Somali sahillerine hicret ederek orada bugünkü Somali'nin başşehri olan Makdişu (Mogadişu) şehrini 294/907 kurdular. Bu bölgenin daha önceki sakinleri

<sup>1275</sup> İbâzîyye, Abdullah b. İbâd'a bağlı olan haricilerdir. En büyük imamı Cabir b. Zeyd el-Ammânî'dir. Onun imamlığı döneminde bu mezhep Basra ve dışında çok sayıda taraftar edindi. Aydın Çelik, *Kuruluş Dönemi Fatimîler Devleti Siyasî Tarih (909-969)*, Ankara, 2007, s. 38; E. Ruhi Fığlalı, "İbaziyye", *DİA*, c. XIX, İstanbul, 1999, s. 256-261.

<sup>1276</sup> Burası Zenci adalarından olup bol miktarda abanoz, baharat ve altın madeni vardı. Cünhanî, *a.g.m.*, s. 698.

<sup>1277</sup> Afrika'nın doğusunda, Hind Okyanusu'nun batısında yer alan ada ülkesi Madagaskar hakkında ilk bilgiler Arap kaynaklarından, bilhassa 10. yüzyıl ortasında Doğu Afrika'yı ziyaret eden Mes'ûdî'den elde edilmektedir. Günümüzde Madagaskar olarak adlandırılan bu ülkeyi oluşturan ana ada, dünyanın dördüncü büyük adasıdır. Afrika kıtası ile arasında Mozambik Kanalı yer alır. Ada, çağımız öncesinden itibaren Endonezyalılar ve Afrikalılar tarafından nüfuslandırılmıştır. On ikinci yüzyılda Araplar, kuzeybatı kıyısında küçük bir kasaba kurdular ve zamanla adaya İslamiyet yayıldı. Gaskar Adası bir Portekizli tarafından 1500'de tesadüfen keşfedilinceye kadar Avrupalılarca bilinmiyordu. Bkz; <http://en.wikipedia.org/wiki/Madagascar>, <http://www.turkcebilgi.com/ansiklopedi/madagaskar>

olan Zeydiler<sup>1278</sup> bu Sunnî grupla geçinemeyerek daha güneye ve iç bölgelere çekilip karşılıklı evlenmeler yoluyla yerli halka karışarak Arap ve Zenci karışımı bir topluluk meydana getirdiler. Bunlara muhtemelen Ümmet-i Zeydiyye'den muharref (değiştirme) olarak Emüzeydiç denildi. Ahsa'dan göç eden bu Araplar daha sonra Brava ve Merka gibi bazı şehirleri kurdular<sup>1279</sup>.



**Harita:** Ahmet Özel, "Afrika" *DİA*, c. I, İstanbul, 1988, s. 435.

<sup>1278</sup> Zeyd b. Ali Zeyne'l Abidîn b. Hüseyin b. Ali'nin fikirlerini benimseyenlerin müşterek adıdır. Bunlar Hz. Ali'yi daha çok sevmelerine rağmen halife Ebu Bekir ve Ömer'i de hoş görürlerdi. Aydın Çelik, *a.g.e.*, s. 24.

<sup>1279</sup> Ahmet Özel, "Afrika" , *DİA*, c. I, s. 435-436.

Basra'dan başlayarak Umman'a, oradan Fırak'a, ardından ise Arap Yarımadası'nın güney sahilleri üzerinden Yemen'in Şihr bölgesindeki Mehre'ye ve daha sonra yine sahil takip edilerek Yemen'in en büyük liman şehri olan Aden'in<sup>1280</sup> Ebyen limanına doğru uzanan Doğu Afrika yolu<sup>1281</sup>, ticarî hareketliliğin en yoğun yaşandığı güzergâhlardan biriydi. Nitekim Basra Körfezi Araplarının Doğu Afrika ile yapmış oldukları ticarî seferler, Abbasî dönemindeki ticarî hareketliliğin de en önemli amillerinden biri oldu. Zira Doğu Afrika, doğu ticâretinin en önemli merkezlerinden biriydi. Öyle ki burası, kendine özgü doğal ürünleriyle tanınmaktaydı. Abbasî döneminin tacirleri, o zamana kadar dünya ticâretine dâhil olmayan pek çok bölgeyi bu ticâret ağının içine çekmiş ve Sahra çölünü deve kervanlarıyla geçerek Batı Afrikalılarla tuz, çelik, bakır ve cam karşılığı altın ve köle ticâreti yaparlarken; Doğu Afrika sahillerini gezerek buralardan ise köle ve egzotik ürünler alıyorlardı<sup>1282</sup>. Bu durum ise gerek tüccarlara, gerekse bu bölgeye özgü ürünlere sahip olmak isteyen tüketicilere bu toprakları cazip kılıyordu. Doğu Afrika'nın ticarî anlamda en önemli bölgesi; Afrika boynuzu diye tabir edilen ve günümüzde Etiyopya (Habeşistan)<sup>1283</sup>, Somali<sup>1284</sup>, Eritre<sup>1285</sup> ve Cibuti<sup>1286</sup> gibi ülkeleri kapsayan coğrafyaydı. Afrika'nın Aden Körfezi'ne bakan bu bölgeleri Abbasîler'den önceki dönemlerde - bu bölgenin sahip olduğu ticarî potansiyel, İslam öncesi dönemde Sâsânîler ile Bizanslılar arasındaki mücadelenin ana sebebiydi- Kızıldeniz ticâretinde önemli bir rol oynamaktaydı. Bu bölge ancak Abbasîler dönemine gelindiğinde huzura ve sükûnete kavuşarak, Hindistan ile

<sup>1280</sup> Hurdâzbih, *a.g.e.*, s. 59.

<sup>1281</sup> Şehabeddin Ahmet b. Abdulvehhab el-Nuveyrî (733/1332), *Nihayetul Ereb fî Funûnî'l-Edeb*, Kahire, 1923, c. I, s. 61, 241; Hurdâzbih, *a.g.e.*, s. 126.

<sup>1282</sup> Utku, *a.g.e.*, s. 345-346.

<sup>1283</sup> Daha çok Habeşistan (köleler ülkesi) ismiyle bilinen Etiyopya, tarihte bilinen en eski medeniyetlerden biridir. Kuruluşunu M.Ö. 13. yüzyıla kadar götürebileceğimiz ülkenin denize sınırı yoktur. Yaklaşık 1,2 milyon kilometre karelik bir yüzölçümüne sahip olan Etiyopya, kuzeyinde Eritre ve Cibuti, doğusunda Somali, batıda Sudan, güneyde ise Kenya ile komşudur. Bkz; <http://tr.wikipedia.org/wiki/Etiyopya>

<sup>1284</sup> Somali, Afrika'nın en doğu ucunda yer alıp, kuzeybatıda Cibuti, güneybatıda Kenya, kuzeyde Aden Körfezi ve Yemen, doğuda Hind Okyanusu, batıda Etiyopya ile çevrilidir. Kıtadaki en uzun sahil şeridinde sahiptir ve arazisi temel olarak platolar, düzlükler ve yaylalardan oluşur. Periyodik muson rüzgârları ve düzensiz yağışla yıl boyu kurak iklime sahiptir. Bkz; <http://tr.wikipedia.org/wiki/Somali>

<sup>1285</sup> Doğu Afrika'nın kuzeyinde yer alan Eritre, batıda Sudan, güneyde Etiyopya ve güneydoğusunda ise Cibuti ile çevrilmiştir. Ülkenin doğusu ve kuzeydoğusu Kızıldeniz sahili boyunca uzanır. 8. ve 13. yüzyıllar arasında kuzey ve batı Eritre, Müslüman bir grup olan Beja halkının kontrolündeydi. *Nagis*, *Baqlin*, *Bazin*, *Jarin* ve *Qata* adlarında beş bağımsız krallık vardı. Bejalar İslam'ı Eritre'nin büyük bölümüne getirdi ve bölgede Ummayad halifeliği adında büyük İslam topluluğu oluştu. Bkz; <http://tr.wikipedia.org/wiki/Eritre>

<sup>1286</sup> Doğu Afrika'da küçük bir ülke olan Cibuti, kuzeyde Eritre, batıda ve güneyde Etiyopya, güneydoğusunda ise Somali ile komşudur. Kızıldeniz'e ve Umman denizi'nin Aden Körfezi'ne kıyısı olan Cibuti, Arap Yarımadası'nda bulunan Yemen'e 20 kilometre uzaklıktadır. Bkz; <http://tr.wikipedia.org/wiki/Cibuti>

Uzakdoğu ticâretine güvenle açıldı. Abbasîler dönemindeki ticarî kalkınmadan, Doğu Afrika da kendisine düşen payı aldı. Zira, Basra Körfezi, Hindistan ve Çin arasında yürütülen ticârette, Doğu Afrika ürünleri önemli bir yer tutmaktaydı. Bu yüzden kurulduğu günden itibaren iktisadî anlamda güçlenebilme çabası içinde olan Abbasîlerin, Doğu Afrika'ya uzanan bu ticarî güzergâhı kontrol altında tutması ve gerekli düzenlemeleri yapması elzemdi. Arap Yarımadası'nın, güneybatı tarafından Doğu Afrika'ya yakın olması, Körfez sakinlerinin bu bölgeye gerçekleştirecekleri ticarî yolculuklarında birtakım yeni yollar açmalarına imkân sağladı. Bu yollar sadece Doğu Afrika sahillerine değil aynı zamanda Aden Körfezi'ne bakan bölgelere ve Hind Okyanusu'na bakan Afrika sahillerine kadar uzanmaktaydı. Körfez denizcilerinin Uzakdoğu'ya giderken takip ettikleri yol ile Doğu Afrika'ya giden yollar arasında birtakım benzerlikler vardı. Öyle ki Basra Körfezi Araplarının Doğu Afrika'ya giderken katettikleri sular, onları Hindistan ve Çin'e ulaştıran Hind Okyanusu'nun devamı niteliğindedir. Bu durum, Doğu Afrika'ya giden deniz yolunu; Basra Körfezi denizcilerinin ve tüccarlarının gözünde, Hind Okyanusu'ndan ayrılmayan bir bütün haline getirmiştir. Yine bunun yanı sıra Doğu Afrika, Uzakdoğu ile yapılan ticarî değişimin tamamlayıcı unsuruydu<sup>1287</sup>.

Basra Körfezi'ndeki liman şehirlerinden ayrılıp Uzakdoğu'ya doğru yönelen gemilerin, Hind Okyanusu'na açıldıkları deniz, Habeş Denizi olarak bilinmekteydi. Tıpkı Hind Okyanusu kıyılarında iskân edilen liman şehirlerinde olduğu gibi, Doğu Afrika boyunca uzanan bu deniz (Habeş) sahilindeki şehirler de büyük bir öneme sahipti. Mes'ûdî bu denizi tanıtırken; “*Hind Okyanusu denilen fakat aynı zamanda Habeş denizi olarak da bilinen bu denizin uzunluğu batıdan doğuya (Habeşistan'dan Hindistan ve Çin'in en son noktasına) kadar 8000 mil<sup>1288</sup> uzunlukta, 2700 mil (bazı yerlerde 1900 mil) genişliktedir. Burada Habeşistan topraklarından Berberilere<sup>1289</sup> kadar uzanan ve el-Halicu'l Berberi diye isimlendirilen bir başka körfez daha bulunmaktadır ki bu Körfezin uzunluğu ise 500 mil olup genişliği de 100 mil'dir.*” demektedir<sup>1290</sup>.

Körfez Araplarının Doğu Afrika'da gerçekleştirdikleri ticarî faaliyetler

<sup>1287</sup> Askerî, *a.g.e.*, s. 180 vd.

<sup>1288</sup> Bir Deniz mil'inin uzunluğu metrik hesaba göre tam: 1.852,2 metredir. Bir Kara mil'inin uzunluğu ise yine metrik hesaba göre tam: 1.609,344 metredir. Walther Hinz, *a.g.e.*, s. 77.

<sup>1289</sup> Berberi diye nitelendirilen bölge ile kastedilen Fas topraklarındaki berberiler değildir. Zira Habeşistan'daki bölgede o dönemde berberi diye zikredilmekteydi.

<sup>1290</sup> Mes'ûdî, *a.g.e.*, c. I, s. 207; Bedr; *a.g.e.*, s. 173; Şafi, *a.g.e.*, c. I, s. 105.

Habeşistan'ın kuzeyinden, Madğaşkar (Madagaskar) adasının güney kısımlarına kadar uzanmaktaydı. Bu durum, Körfez Araplarının Ortaçağ'da ne denli geniş bir ticarî Hinterlanta sahip olduğunu göstermesi bakımından oldukça önemlidir. Nitekim Doğu Afrika ve Uzakdoğu arasındaki ticarî bağlantıyı gerçekleştiren ve bu bölgelere özgü ürünleri dünyanın çeşitli ülkelerine taşıyan körfez tüccarları, bu sayede hem dünya ticâretinin efendileri olmuş, hem de doğuyu batıya bağlayan<sup>1291</sup> bir köprü vazifesi görmüşlerdir. Körfez Arapları, Doğu Afrika taraflarına ticarî seferler düzenlemeden önce bu bölge yeterince bilinmiyor ve kendine özgü ürünleri ihraç edemiyordu. Ancak Basra Körfezi denizcilerinin ve tüccarlarının gayreti, cesareti ve tecrübesi sayesinde bu coğrafyaya özgü ürünler dünya ticâret pazarlarına kazandırıldı. Ki aynı dönemde Körfez tüccarlarının diğer bir kısmı ise Çin ve Hindistan'daki ürünleri bu bölgelere taşımak için Hind Okyanusu'ndaki tehlikelere karşı mücadele veriyorlardı. Mes'ûdî, Basra Körfezi'ndeki denizci ve tüccarların Doğu Afrika'ya gerçekleştirdiği başarılı seferleri, onların bu azgın sularda kazandığı tecrübeye bağlamaktadır. Zira O, “birçok denizde seyahat ettiğini (Çin, Rum, Hazar Denizi, Kızıldeniz ve Basra Körfezi), sayısız defa korku ve dehşet anları yaşadığını ancak Habeş denizinden daha korkuncunu görmediğini” zikretmektedir<sup>1292</sup>.

Gidilecek olan bölgeleri iyi tanımak, ticarî yolculuklar öncesinde yapılan hazırlıklar için oldukça gerekliydi. Özellikle Habeş Denizi'ne açılmak istendiğinde bu daha da bir önem arz ediyordu. Habeş denizi bir taraftan Kızıldeniz ile diğer taraftan ise Berberi Körfezi'ne bakan Somali topraklarıyla coğrafi olarak bir bütündü. Ancak Berberi (Somali) Körfezi sakinleri ile Habeşistan sakinleri arasında bir fark vardı. Öyle ki Berberi Körfezi sakinleri “el-Zenc” olarak isimlendirilmekte ve gerek Uzakdoğu'dan gerekse Basra Körfezi'nden gelen gemiler, daha çok onlar ile ürün mübadelesinde (değiş-tokuş) bulunmak için buraya uğramaktaydılar. Güney ve Doğu Arap Yarımadası sakinlerinin, neredeyse büyük bir bölümünün, tekellerine geçmiş olan Doğu Afrika ticâreti için yapılan seyahatler yaklaşık olarak iki ay sürmekteydi<sup>1293</sup>. Basra Körfezi'nden (Umman) çıkan ticarî gemiler, Somali sahillerinde ilerleyerek Madğaşkar adasına gidiyorlardı. Daha sonra buradan günümüzde Mozambik olarak bilinen Süfâle'ye uğramaktaydılar<sup>1294</sup>. Ummanlı gemi sahipleri Somali (Berberi) Körfezi'nden

<sup>1291</sup> Şâmî, *a.g.m.*, s. 102.

<sup>1292</sup> Mez, *a.g.e.*, s. 575; Askerî, *a.g.e.*, s. 182-183.

<sup>1293</sup> Cünhanî, *a.g.m.*, s. 692-694.

<sup>1294</sup> İdrisî, *a.g.e.*, c. I, s. 46; Houranî, *a.g.e.*, s. 231.

Madğaşkar adasına yaptıkları yolculukları Zenc denizi üzerinden gerçekleştirmektedirler. Mes'ûdi bu konuda şunları kaydetmektedir: “*Ummanlı gemi sahipleri, bu körfezi (Berberi Körfezi'ni) katederek Zenci denizinde yer alan Kanblo (Zengibar) adasına giderler. Bu şehirde kâfir zenciler arasında Müslümanlar ve daha önce belirttiğimiz gemi sahibi Ummanlılar bulunmaktadır. Onlar, Berberi adıyla tanınan –Onlar burayı Berberî denizi olarak tanıtmaktadırlar- bu körfezle Cefunî (Somali) denilen ülkenin bizim belirttiğimiz uzaklıktan daha uzak bir mesafede olduğunu iddia etmektedirler... Ummanlılardan denize açılan o insanlar, Ezd kabilesine mensup Araplardan oluşmaktadır. Bu denizi Sıraflılar da gemilerle aşarlar, ben de 304/916 yılında Umman ülkesinin Sincar şehrinden ve sonra da Kanblo adasından Umman şehrine kadar bu denizde gemiyle seyahat ettim...*”<sup>1295</sup>.

Basra Körfezi tüccarlarının tümü, Doğu Afrika'ya özgü ürünlerin taşınmasında ve pazarlanmasında birbirlerine destek oluyorlardı. Bu ise beraberinde Doğu Afrika sahillerinde yeni ticarî merkezlerin kurulmasını tetikledi. Bu merkezler, Afrika'nın iç kısımlarında kalan bölgelerle de irtibatı sağlayacak şekilde tanzim edilmişlerdi. Nitekim zamanla Doğu Afrika sahiline Müslüman koloniler kurulmuş ve onlar ticâret yoluyla Afrika kıtasının geniş bölgelerine İslam'ı yaymışlardır. Arap kaynakları, Ezdîlerin Basra Körfezi bölgesi ve Doğu Afrika arasındaki ticarî ilişkileri destekleme konusunda özel bir rol üstlendiklerini tespit etmektedirler. Onlar gemileriyle Siraf ve Umman'dan yola çıkarak Zeylâ' (Berberi topluluklarının merkezi)<sup>1296</sup>, Ayzâb, Sevakîn, Berber ve Zengibar'a (Kanblo) giderlerdi. Daha sonra güneye doğru yollarına devam ederek el-Kamer (Madğaşkar) adasına kadar ilerlerlerdi. Yanlarında Berberilerden almış oldukları anber ve altın olduğu halde dönerlerdi, onlar, aynı zamanda büyük miktarda fildişi ve kölele de satın alırlardı. Hicrî 324/935 yılında Umman'da büyük bir yangın çıktığı ve bu esnada İbn Mervan adında bir kişinin, beyaz kölelerinden başka siyah kölelerinden de 12.000 kişinin yandığı söylenmektedir. Şüphesiz ki bu rakamda abartı vardır, fakat bu, Basra Körfezi bölgesi ile Afrika'nın doğu sahilleri arasındaki köle ticâretinin önemini göstermektedir. Bilindiği gibi köleler, iktisadî faaliyetin bütün alanlarında temel üretici gücü temsil ediyorlardı. Onlar artık büyük tarım bölgelerinde, maden ocaklarında, ticâret kervanlarının bekçiliğinde, yapı sektörü ve bayındırlık merkezlerinde kurulan

<sup>1295</sup> Mes'ûdî, *a.g.e*, c. I, s. 107-108, c. III, s. 6 vd. ; Cünhanî, *a.g.m*, s. 692-693.

<sup>1296</sup> İbn Batuta, *a.g.e*, s. 172.



endüstrilerde, ev işlerinde ve orduda, özellikle de özel koruma birliklerinde işçi olarak çalışmaktaydılar<sup>1297</sup>.

Abbasîler döneminde Basra Körfezi tüccarları ticarî anlamda iyi bir seyir yakalayarak, ticârette altın çağ olarak nitelendirilen dönemi yaşadılar. Hiç şüphesiz bu durum, Körfez Araplarının, ticâretlerini gerçekleştirdikleri coğrafyaları ve kültürleri çok iyi tanıyor olmalarından kaynaklanıyordu. Tecrübeleri sayesinde Doğu Afrika'daki birçok bölgeyi kendilerine ticarî merkez edinerek servetlerine servet kattılar. Aynı zamanda Doğu Afrika'ya yaptıkları yolculukları esnasında, eskiden kalma ticarî merkezleri ve yolları tekrar imar etmenin yanı sıra, bunlara yenilerini de ekleyerek ticâretlerini daha da canlandırdılar<sup>1298</sup>. Örneğin Afrika'nın en doğu ucunda yer alan Somali toprakları, Basra Körfezi tüccarlarının ilk ticarî seferlerini gerçekleştirdikleri bölgelerden biri olmuştur. Arapların bu bölgeye gerçekleştirdikleri ticarî seferler, yeni ticarî merkezlerin ortaya çıkmasını sağladığı gibi, Somali sahilindeki eski liman şehirlerini de tekrar canlandırdı. Milattan önce kurulmuş olan ve Yunanlı tüccarlar tarafından "Abunî" diye isimlendirilen liman şehri bunlardan biriydi. Tarçın, deri, fildişi gibi ürünleri almak üzere bugünkü Somali topraklarını ziyaret eden Körfez tüccarları, zaman içinde bu bölgeyle kurdukları sıkı ticarî ilişkinin ardından buranın eski Yunanca adını değiştirerek "hafuni" veya "cefuni"<sup>1299</sup> olarak isimlendirdiler<sup>1300</sup>. Yine bunun yanı sıra Siraf ve Şiraz tüccarları, Somali bölgesinde önemli bir ticarî merkez kurmuşlar ve burayı Makdişu (Mogadişu) diye isimlendirmişlerdi<sup>1301</sup>. Makdişu İtalya'nın bu bölgeyi işgali sırasında Somali'nin başkentiydi. Makdişu limanı Basra Körfezi ile Doğu Afrika arasındaki ticarî yolculukları düzenlemede önemli rol oynuyordu. Bu limanın güneyinde Zengibar (Kanblo-Tanzanya) toprakları içerisinde kurulan "Brava" şehri ise daha sonra Kilva<sup>1302</sup> diye bilinmiştir<sup>1303</sup>. Kilva, uzak mesafeli ticâret yapan Arap tüccarların, uygun rüzgârın olduğu her mevsimde uğradığı yerler arasındaydı<sup>1304</sup>.

<sup>1297</sup> Cünhanî, *a.g.m.*, s. 693-694.

<sup>1298</sup> Thomas Arnold, *el-Da'vetû İla'l İslam (trc. Hasan İbrahim Hasan)*, Kahire, 1970, s. 378.

<sup>1299</sup> Mes'ûdî bugünkü Somali topraklarını "Cefuni" olarak zikretmektedir. Mes'ûdî, *a.g.e.*, c. I, s. 107-108.

<sup>1300</sup> Houranî, *a.g.e.*, s. 233; Askerî, *a.g.e.*, s. 184.

<sup>1301</sup> Askerî, *a.g.e.*, s. 184; Arnold, *a.g.e.*, s. 378. Ayrıca bkz; Yusuf Kemal, *Vesaik Tarihiye ve Coğrafiye ve Ticarîyye an Afrikiyatî'ş-Şarkîyye*, Kahire, 1977, s. 85.

<sup>1302</sup> Onuncu yüzyılın ortalarında Şiraz hükümdarı, annesinin Habeş asıllı olması sebebiyle diğer kardeşleri tarafından aşağılayıcı bir muameleye maruz kalınca; aile ve tebaasından bir grupla birlikte Hürmüz adasından hareketle Afrika sahillerine yöneldi. Kendileri Şii olduklarından Makdişu limanı'na uğramayarak daha güneylere indiler ve bugünkü Tanzanya kıyılarında bulunan Kilva şehrini kurdular. Burada zamanla güçlü bir devlet meydana getiren Şiraziler'in hâkimiyeti altındaki topraklar kuzeyde Zengibar ve Pempa adasına, güneyde Süfâle'ye kadar uzanmaktaydı. Bunlar XVI. yüzyılın başlarında Portekizliler'in gelişine kadar hâkimiyetlerini sürdürdüler. Kilva ve Zengibar havalisi, XVII. yüzyılın sonlarına doğru

Körfez tüccarları, kendilerinden önce Doğu Afrika'daki üstünlüğü elinde tutmaya çalışan Farslıların bilgi ve birikimlerinden faydalandılar. Farslıların Kısra Narseh's döneminde (292-302), doğu Somali'de ki Zenc Meliki ile ikili bir ticarî antlaşma imzalamaları, buradaki ticârete ne derece ehemmiyet verdiklerini göstermektedir<sup>1305</sup>. Basra Körfezi tüccarlarının eskiden miras alarak devam ettirdikleri Doğu Afrika yolculukları, Zenc topraklarının en uzak noktası olan Süfâle (Mozambik) bölgesine kadar uzanmaktaydı<sup>1306</sup>. Müslüman tüccarlar ticarî faaliyetlerini Zambezi<sup>1307</sup> nehrinin deltasıyla, Güney Afrika'nın merkezindeki Limpopo nehri arasında sürdürmekteydiler. Bu bölgeler özellikle altın madeniyle meşhurdu. Süfâle, bilhassa altın ve demir gibi pahallı madenlerin dışarıya ihraç edildiği ticarî bir merkezdi<sup>1308</sup>. Basra Körfezi'nden ticarî amaçla gelen birçok kişi bu bölgelerdeki zenginlikleri görmelerinin ardından tıpkı Hindistan ve Çin'de olduğu gibi, Doğu Afrika sahillerinde bulunan ticarî merkezleri kendilerine yurt edindiler. Bu yerleşimciler ticarî kalkınmaya verdikleri desteğin yanı sıra, tüccarların işini kolaylaştırmada da büyük rol oynamışlardır. Basra Körfezi'nden Doğu Afrika sahillerine doğru yönelen gemiler, bu yolculukları sırasında birçok merkeze uğramaktaydılar. Öyle ki Umman topraklarındaki Maskat veya Suhâr limanından tatlı su ve diğer ihtiyaçlarını karşılayan gemiler<sup>1309</sup>, Arap Yarımadası'nın güneyindeki Yemen'in Kızıldeniz ticâretinin en vazgeçilmez denizcilik üssü ve Kızıldeniz'e giren-çıkan malların en büyük<sup>1310</sup> aktarma merkezi olan Aden limanına<sup>1311</sup> doğru yola koyulmaktaydılar<sup>1312</sup>. Başta Habeş ve Hind gemileri olmak üzere, bölgeye gelen birçok yabancı geminin demir attığı meşhur ticâret limanı

---

Maskat (Umman) sultanları tarafından Portekizliler'den geri alınarak tekrar Müslümanların hâkimiyetine sokuldu. Ahmet Özel, "Afrika", *DİA*, c. I, s. 436.

<sup>1303</sup> Mez, *a.g.e.*, s. 575; Arnold, *a.g.e.*, s. 377; Yusuf Kemal, *a.g.e.*, s. 86-87.

<sup>1304</sup> Curtin, *a.g.e.*, s. 39.

<sup>1305</sup> Houranî, *a.g.e.*, s. 91.

<sup>1306</sup> Curtin, *a.g.e.*, s. 40.

<sup>1307</sup> Zambezi Nehri, Afrika'nın dördüncü büyük nehridir. Nehir, Orta Afrika Platosu'ndan doğar ve S biçimli bir vadi izleyerek Hind Okyanusu'na dökülür. Zambiya'daki Kalene Hill yakınlarında 1.460 m yükseklikte doğan başlangıç kaynağı, Angola'dan gelen kollarla beslenerek Zambiya'nın batı kesimi boyunca güney yönünde ilerler. Ardından kuzeydoğuya dönerek Zambiya-Zimbabve sınırını oluşturur. Mozambik topraklarına girdikten sonra güneybatıya yönelerek Hind Okyanusu'ndaki deltasına ulaşır. [http://tr.wikipedia.org/wiki/Zambezi\\_Nehri](http://tr.wikipedia.org/wiki/Zambezi_Nehri)

<sup>1308</sup> İdrisî, *a.g.e.*, c. I, s. 46; Kazvînî, *a.g.e.*, s. 22-24; Mez, *a.g.e.*, s. 575; Curtin, *a.g.e.*, s. 40; Abdurrahman Anî, *a.g.e.*, s. 150.

<sup>1309</sup> Sirafî, *a.g.e.*, s. 35; Hemedanî, *a.g.e.*, s. 11; Houranî, *a.g.e.*, s. 208; Abdurrahman Anî, *a.g.e.*, s. 79 vd; Şâmî, *a.g.m.*, s. 111.

<sup>1310</sup> Hurdâzbih, *a.g.e.*, s. 59.

<sup>1311</sup> Nuveyrî, *a.g.e.*, c. I, s. 241; Curtin, *a.g.e.*, s. 143.

<sup>1312</sup> Sirafî, *a.g.e.*, s. 136-137.

Aden'den itibaren gemiler farklı rotalar takip ediyorlardı<sup>1313</sup>. Basra Körfezi'nden gelen gemilerin bir kısmı, ürünlerini Arap Yarımadası'nın batı tarafına ve Mısır'a ulaştırmak için Cidde limanına uğruyordu<sup>1314</sup>. Özellikle Hindistan'dan gelen gemiler de, hem Kızıldeniz'in barındırdığı tehlikelerden (Mercan kayalıkları) sakınmak, hem de doğabilecek gecikmeler yüzünden kendilerini geri götürecek muson rüzgârlarını<sup>1315</sup> kaçırmamak için, çoğu zaman yüklerini Aden veya nadiren de olsa Cidde gibi limanlara indirmeyi tercih ediyorlardı. Mallar buralardan ya daha küçük teknelerle diğer limanlara, ya da karayolu üzerinden Suriye, Irak ve Mısır gibi merkezlere taşınıyordu<sup>1316</sup>. Basra Körfezi'nden gelen gemilerin çoğunluğunu Sıraflı tüccarlar teşkil ediyordu. Sıraflıların Cidde limanına gerçekleştirdikleri ticarî seferler o derece yoğundu ki zamanla burada kendilerine oldukça gösterişli binalar inşa ettiler<sup>1317</sup>. Onuncu Milâdî asırda 304/916 Ebu Zeyd es-Sırafi bu konuya dair şu bilgiyi vermektedir: “*Sıraflı tüccarları gemileriyle, Hind Okyanusu'ndan daha iyi olan bu denize geliyorlardı. Bu denizden ise Cidde'ye yöneliyorlardı. Cidde'den ise Mısır'a götürülecek olan ürünleri el-Kulzüm (Suveys) adı verilen küçük gemilere yüklüyorlardı. Çünkü Sıraflıların gemileri hacim olarak oldukça büyüktü ve Kızıldeniz'deki mercan kayalıklarına çarpıp zarar görürler endişesiyle bu sulara girmek istemiyorlardı*”<sup>1318</sup>. Ebu Zeyd es-Sırafi'nin sözünü ettiği bu kayalıklar Cidde'nin kuzey taraflarında yer almaktaydı. Bu yüzden ağırlık bakımından oldukça hafif ve bu sularda ilerlemesi daha kolay olan gemiler tercih

<sup>1313</sup> Utku, *a.g.e.*, s. 133, 198.

<sup>1314</sup> Sırafi, *a.g.e.*, s. 136-137.

<sup>1315</sup> Muson rüzgârları Hind sularında kendisini yılda ancak iki kez göstermekteydi. Muson, oldukça düzenli rüzgârlar olması bakımından belli avantajlar taşımaktaysa da, dönüş için musonun yeniden esmesini bekleyen yolcular için, birkaç ayı bulan zorunlu molalar vermek anlamına geldiğinden, aynı zamanda bunaltıcı ve zahmetli bir seyir anlamına da geliyordu. Bütün bunlar bir yana, muson rüzgârlarının, yolcuların ve geminin içindekilerin kaderine hükmeden bir hükümlerliği de söz konusuydu. Zira, IX. yüzyılda, Basra Körfezi'nden Hindistan ve Çin taraflarına doğru seyreden gemilerin, dönüş yolunda zaman zaman, muson rüzgârları yüzünden, Basra Körfezi'ne gidecekleri yerde Arabistan'a ve Doğu Afrika'ya kaydıkları olurdu. Muson rüzgârları başlamadan önce, büyük çaplı sahil şehirlerinde, günlerce devam eden önemli bir hareketlilik yaşanırdı. Bu rüzgârların başlamasından önce atmosferde yaşanan değişikliklere paralel olarak havada oluşan ve bu iklimlere alışık olmayan yolcuları hasta edecek kadar ağır ve boğucu olan ortama aldırılmadan yüklerini dolduran gemilerin oluşturduğu bu hareketlilik, musonun başlamasıyla yelkenlerini şişirerek açık denize doğru yola koyulan gemilerin limanı terk etmesiyle, yerini uzun süren bir sessizliğe bırakırdı. Yola çıkma heyecanının yerini, ürpertinin aldığı bu uzun süreli yolculuklar, gemiciler için önemli bir sınav anlamına geliyordu. Arap gemicileri bu tehlikeli deniz seferlerinin riskini azaltmaya ve deniz içinde buldukları yer anlamalarına imkân verecek türlü metotlar geliştirmişlerdi. Meslekleri hakkında derin bir bilgiye sahip olan Ortaçağ kaptanı bu konuda oldukça tecrübe ve başarı kazanmıştı. Uzun aralıklarla denizin dibine attıkları sondalarla yukarıya çıktıkları kum ve deniz hayvanlarını incelemek suretiyle, geminin tam olarak yerini tespit edebilmekteydiler. Utku, *a.g.e.*, s. 228.

<sup>1316</sup> Utku, *a.g.e.*, s. 326.

<sup>1317</sup> Makdisî, *a.g.e.*, s. 79; Houranî, *a. g. e.*, s. 229.

<sup>1318</sup> Sırafi, *a.g.e.*, s. 137.

ediliyordu. Bu tip özel gemiler ise sadece o bölgedeki Mısırlılar tarafından inşa ediliyordu<sup>1319</sup>. Kızıldeniz’de, özellikle Mısır sahili üzerinde yer alan Ayzab ve Kulzüm tersanelerinde inşâ edilen ve “celebe” adı verilen bu küçük gemiler<sup>1320</sup>, esnek yapılarıyla sığıklar ve Kızıldeniz’de bolca rastlanan mercan kayalıklarına karşı oldukça uygun olarak geliştirilmişlerdi. Zira küçük çaplı dağıtımlar gerçekleştirmek ve balıkçılık yapmak amacıyla kullanılan bu tekneler sığ limanlara yanaşabilecek ölçüde hafif araçlardı ve su seviyesi altında kalan kısımları da fazla olmadığından kayalıklara çarpıp hasara uğrama riskleri çok azdı. Tabanı hayli yayvan olan ve önemli bir kısmı güvertesiz inşa edilen bu gemilerin çoğunun tek yelkeni bulunmaktaydı. Hindistan ve Yemen’den getirilen ahşap ve ip kullanılarak çivisiz inşa edilen ve yelkenlerinin yapımında da sedir ağacının yaprakları kullanılan bu gemiler, büyük ölçüde Batı Hind geleneğine uygun imâl edilmekteydiler. Ayrıca hızlı manevra kabiliyetine sahip olduğundan kaçakçılar ve korsanlar tarafından da tercih ediliyorlardı<sup>1321</sup>.

Sıraflılara ait büyük hacimli gemiler, Cidde limanına gidip burada yüklerini boşlattıktan sonra Aden’e geri dönüyorlardı. Aden limanından çıkan gemilerin diğer kısmı ise Somali sahili boyunca ilerleyerek Doğu Afrika’ya yöneliyorlardı. Gemilerin Somali sahili boyunca ilerlemelerinin asıl nedeni deniz korsanlarının saldırılarından korkmalarıydı. Zira Ortaçağ denizciliğinin “eşkıya zihniyetli” korsanları, deniz ticâreti için ciddi bir tehdit oluşturuyorlardı. Örneğin Miladî IV./X. asırda Kızıldeniz’de gemiciliğe ancak asker ve bilhassa Rum ateşini kullanabilen Neffâtînlerin gemiye alınmasıyla cesaret edilebiliyordu. Özellikle tehlikeli bir korsan yuvası olan Sokotra adası<sup>1322</sup>, Hind korsanlarının üssü olup, bölgeden geçen gemiler için büyük bir tehdit oluşturuyor ve Kızıldeniz-Hind Okyanusu denizciliğini olumsuz yönde etkiliyordu<sup>1323</sup>. Hatta bu tehlike yüzünden gemilerin konvoy halinde gitmeyi tercih ettikleri bilinmektedir. Öyle ki Hind Okyanusu’ndan Aden’e doğru seyreden bir gemiye, aynı kişiye veya ortağına ait bir geminin eşlik etmesi, sık rastlanan bir

<sup>1319</sup> İbn Cübeyr, *Rihle*, s. 42-50.

<sup>1320</sup> Şâmî, *a.g.m.*, s. 111.

<sup>1321</sup> Utku, *a.g.e.*, s. 265-268.

<sup>1322</sup> Yemen’in güney tarafından Arap Yarımadası’na 350 km, Afrika boynuzuna ise 250 km uzaklıkta bulunan bu ada, Hind Okyanusu’nda yer alan dört adacıktan oluşur. Deniz seviyesinden 1500 metre yükseklikteki bu adanın uzunluğu 130, genişliği ise 40 km’dir. Bkz; <http://tr.wikipedia.org/wiki/Sokotra>; <http://www.world-of-islands.com/Offres/Yemen>

<sup>1323</sup> Mez, *a.g.e.*, s. 576.

durumdu. Bunun ile ilgili olarak Geniza vesikaları<sup>1324</sup>, hem gidişte, hem de dönüşte soyulan tacirlere, kaybolan insanlara veya batan gemilere ilişkin önemli bilgiler içermektedir<sup>1325</sup>. Gemilerin ve içinde ki yolcuların korkulu rüyası olan Sokotra adası, tıpkı Sind topraklarında bulunan Deybul gibi korsanların en önemli karargâhlarından biriydi<sup>1326</sup>.

Sokotra adası geçildikten sonra Doğu Afrika sahillerinde bulunan ticarî merkezlere doğru yol alınmıyordu. Buralardan fildişi, anber, çeşitli hayvan derileri ve daha birçok ürünle gemiler doldurulmaktaydı. Özellikle Siraflılar, fildişini, Doğu Afrika'dan satın alarak Çin'e kadar götürüyorlardı. Zira Doğu Afrika'dan getirilen fildişi Annam ve Tongking'den getirilen ve daha küçük ve kızılımsı olan fildişinden daha fazla para getiriyordu. Ayrıca Çinliler fildişine diğer alıcılardan daha fazla fiyat vermekteydiler. Fildişinin ihracatıyla ilgili olarak; doğuda (Çin-Hindistan) bu kadar büyük talep olmasaydı, Müslüman memleketlerinde fildişi bol bol bulunurdu denilmektedir<sup>1327</sup>.

Afrika'ya giden Müslüman tüccarların en son noktası Zenc Denizi'nin güney kısmında yer alan ve bugün Mozambik olarak bilinen Süfâle (Sefâle) bölgesi<sup>1328</sup> ile günümüzde Madagaskar olarak tanınan Kanblo (Zengibar) adasıydı<sup>1329</sup>. Müslümanların Afrika seferlerinin son durağı olan ve daha ziyade altın ve anber gibi ürünlerin getirildiği bu bölge, Araplar tarafından vakvak toprakları olarak da adlandırılıyordu. Çünkü ortaçağ tüccarları, hakkında bilgi sahibi olmadıkları veya gitmeye cesaret edemedikleri toprakları vakvak ülkesi şeklinde isimlendirmektedirler. Ortaçağ'da özellikle altın ve abanoz gibi ürünleriyle meşhur olan Japonya'da<sup>1330</sup> benzer şekilde vakvak ülkesi<sup>1331</sup> olarak bilinmekteydi<sup>1332</sup>.

<sup>1324</sup> 1960'lı yıllarda Goitein adlı müsteşrikin Hind ticâreti ile ilgili yaptığı araştırmada Cambridge Üniversitesi kütüphanesinde karşılaştığı Vesâiku'l-Geniza ismiyle bilinen Arap Yahudileri vesikalarında, Fatimîler ve Eyyübîler dönemi Hind Okyanusu ve Kızıldeniz'deki Mısır ticâreti hakkında bilgiler bulunmaktadır. Goitein, aynı vesikaların bir tomarı ile de Oxford kütüphanesinde karşılaşmıştır. Bu belgeler 1097-1098/491-492 tarihleri arasını kapsamaktadır. Belgeler, Kızıldeniz yoluyla yapılan Hind ticâreti hakkındaki ilk belgeler olma özelliğini taşımaktadır. Bkz; Aydın Çelik, *Fatimîler Döneminde Kahire Şehri*, Elazığ, 2008, s. 228. Ayrıca bkz; Lebid İbrahim, *a.g.m.*, s. 624-625.

<sup>1325</sup> Utku, *a.g.e.*, s. 285.

<sup>1326</sup> Mes'ûdî, *a.g.e.*, c. II, s. 20; Makdisî, *a.g.e.*, s. 14.

<sup>1327</sup> Mez, *a.g.e.*, s. 502; Şâmî, *a.g.m.*, s. 112.

<sup>1328</sup> Mez, *a.g.e.*, s. 575; Şâmî, *a.g.m.*, s. 112.

<sup>1329</sup> Mes'ûdî, *a.g.e.*, c. I, s. 107-8; Houranî, *a. g. e.*, s. 230; Şâmî, *a.g.m.*, s. 112; Cünhanî, *a.g.m.*, s. 692-94.

<sup>1330</sup> Abdurrahman Anî, *a.g.e.*, s. 165.

<sup>1331</sup> Kazvînî, *a.g.e.*, s. 33; İdrisî, *a.g.e.*, s. 87.

<sup>1332</sup> Houranî, *a. g. e.*, s. 230-232; Durî, *Irakî'l-İktisâdî*, s. 149; Hurdâzbih, *a.g.e.*, s. 65; Hartmann, "Çin", *İA*, c. III, s. 403; Askerî, *a.g.e.*, s. 186-187.

Hicrî 304/916 yılında Siraflı Ahmet b. Cafer es-Sirafî'ye ait gemi ile Zengibar'dan (Kanblo) Umman'a giden Mes'ûdî, Körfez tüccarlarının ve gemicilerinin yolculuk esnasında karşılaştıkları zorlukları bizzat müşahede ederek bu hususa dair güzel bilgiler vermektedir. Zenc Denizi'nin diğer sulara oranla daha tehlikeli olduğunu söyleyen Mes'ûdî, bu yolculukta gidiş ve dönüşünde kendisi ile birlikte bulunan gemicilerin (Ahmet b. Cafer ve kardeşi Abdussamed b. Cafer) hepsinin sonradan mürettebatlarıyla birlikte denize kurban gittiklerini zikretmektedir<sup>1333</sup>. Yine bu yolculuklar esnasında denizdeki bir diğer tehlikeyi ise büyük balinalar oluşturuyordu<sup>1334</sup>. Özellikle “uvâl” (ispermeçet) adı verilen bu balinaların uzunluğu yaklaşık 400-500 ziraya (300x54) ulaşıyordu<sup>1335</sup>. Öyle ki bu balinalar yüzgeçlerini denize vurduklarında büyük dalgalara neden oluyor ve hatta bazen gemileri alabora dahi edebiliyorlardı. Denizciler bu tehlikeyi kendilerinden bertaraf etmek için genellikle uzun zıpkınlar kullanıyorlardı<sup>1336</sup>.

Basra Körfezi'nden Doğu Afrika'ya yapılan ticarî seferler, bu bölgede yaşayan topluluklara büyük bir maddi destek ve güç sağladı. Öyle ki burada kurulan ticarî merkezler sayesinde bu durum daha da pekişerek uzun yıllar boyunca kendisini muhafaza etti<sup>1337</sup>. Nitekim Abbasî devletinin yıkılışından yaklaşık iki yüz yıl sonra Doğu Afrika'yı (Magdişu) ziyaret eden İbn Batuta; bölge yöneticilerinin ve halkının nezdinde ticâretin ne denli bir öneme sahip olduğunu bizlere açıklamaktadır. Ki bu durum Körfez tüccarlarının o bölgelere gerçekleştirdiği ticarî seferlerin bir neticesiydi. Aden'den hareketle dört günlük deniz yolculuğunun ardından Berberilerin merkezi olan Zeylâ'ya, ardından ise onbeş gün sonra Zenc bölgesinin ilk şehri olan Magdişu<sup>1338</sup> şehrine varan İbn Batuta burayı ve halkını şöyle anlatmaktadır; “*Magdişu çok büyük bir şehirdir. Halkının çok devesi olup, her gün yüzlercesini boğazlarlar. Koyunları çoktur. Magdişu sakinleri zengin tüccardır. Orada şehre nisbetle imal olunan kumaşlar eşsiz olup Mısır ve sair ülkelere sevk edilir. Bu şehir halkının âdetince, ne zaman limana bir gemi gelirse, “sanbuk” denilen küçük kayıklar yanaşır. Her sanbukta ahaliden birtakım gençler bulunarak, her biri içinde yemek bulunan kapalı bir tabak getirip gemide olan tüccardan birine takdim ile, “Bu adam benim misafirimdir” der. Gemide bulunan*

<sup>1333</sup> Mes'ûdî, *a.g.e.*, c. I, s. 108; Mez, *a.g.e.*, s. 575; Şâmî, *a.g.m.*, s. 112.

<sup>1334</sup> İdrisî, *a.g.e.*, c. I, s. 64.

<sup>1335</sup> Bu balina akyâl, bâl ve bettân şeklinde de adlandırılmaktaydı. Bakır, *İtriyat*, s. 66.

<sup>1336</sup> Mes'ûdî, *a.g.e.*, c. I, s. 108; Hurdâzbih, *a.g.e.*, s. 59; Askerî, *a.g.e.*, s. 187.

<sup>1337</sup> Askerî, *a.g.e.*, s. 188.

<sup>1338</sup> Kazvînî, *a.g.e.*, s. 62.

*tüccar bu misafir eden gencin evinden başka yere inemez. Bir tacir hane sahibinin evine inerse; ev sahibi tacirin yanında bulunan eşyayı satıp onun için başka eşya satın alır. Bir kimse bu tacirden kıymetinden aşağı bir şey satın alır veya misafirin huzurunda olmaksızın ona bir şey satarsa böyle satış onlarca iyi karşılanmaz. Belde halkı bu şekilde davranarak kendilerine bu ticâretten menfaat (kâr) sağlıyorlardı”<sup>1339</sup>.*

Magdişu’dan ayrıldıktan sonra Basra Körfezi tüccarlarının kullandığı yolu izleyerek önce Bilad-ı Sevahil’e ve Bilad-ı Zence, oradan ise Magdişu’nun güneyinde bulunan Kulva’ya (Kilva) hareket eden İbn Batuta, Kulva’da Doğu Afrika seyahatini noktalandırarak, Yemen (Aden) üzerinden Umman’a, oradan da Hürmüz’e dönmüştür<sup>1340</sup>. İbn Batuta’nın bu seyahati, tıpkı Abbasîler dönemindeki Körfez tüccarlarının Doğu Afrika’ya gerçekleştirdikleri ticarî seferlerin bir devamı niteliğinde olmuştur. Zira Doğu Afrika’nın yanı sıra Uzakdoğu’ya ve daha birçok bölgeye seyahat eden İbn Batuta, kendisinden önceki Müslüman tüccarların gezdiği bölgelerde bırakmış oldukları etkileri gözler önüne sererek, bir nevi ticâretin kültürel etkileşimde ne denli önemli olduğunu açıkça göstermektedir<sup>1341</sup>.

### **2.2.1. Doğu Afrika ile Basra Körfezi Arasında Değişimi Yapılan Ticarî Ürünler**

Doğu Afrika, Yemen, Hindistan ve Uzakdoğu bölgeleri arasında gerçekleştirilen ticâretten elde edilen kazanç, Bağdat başta olmak üzere, Basra Körfezi’ndeki liman şehirlerine ve Arap Yarımadası’na büyük bir canlılık ve bolluk kazandırdı. Ticâret hususunda oldukça deneyimli olan Körfez tüccarları, Biladû’l-Zenc’e düzenledikleri seferler esnasında, oradaki ticâreti belirli bir düzene oturtarak, ticâretlerine herhangi bir zarar gelmemesi için o bölgeler ile alakalı her türlü (siyasî, ekonomik, kültürel) bilgiyi ediniyorlardı. Örneğin tüccarlar bu kapsamda, Habeşistan topraklarıyla Biladû’l-Zenc topraklarını birbirinden ayırmışlardır. Mes’ûdî bu iki ülkenin Körfez tüccarları tarafından ayrı birer bölge olarak değerlendirildiğini kaydetmektedir. Bununla ilgili olarak, Habeşistan topraklarını geçtikten sonra Zenc bölgesinde Nil nehrinin kollarından birinin döküldüğü bölgede durduklarını ve bu bölgenin Biladû’l-Zenc’in en uzak noktası olan Süfâle bölgesi olduğunu söylemektedir. Mes’ ûdî buraya en çok Ummanlı ve Sıraflı tüccarların geldiği bilgisini de eklemektedir. Tıpkı Çin’in en uzak bölgesi olan

<sup>1339</sup> İbn Batuta, *a.g.e.*, s. 172.

<sup>1340</sup> İbn Batuta, *a.g.e.*, s. 172 vd.

<sup>1341</sup> Askerî, *a.g.e.*, s. 189.

el-Şılâ (Kore)<sup>1342</sup> gibi, Süfâle'de (Mozambik) Doğu Afrika tüccarlarının gittiği en uzak nokta oldu<sup>1343</sup>. Basra Körfezi tüccarları işlerinin daha iyi gitmesi amacıyla, Hindistan ve Çin'de olduğu gibi bu bölgenin kralları hakkında da gerekli bilgiyi elde ederek onların kültürüne uygun bir politika izliyorlardı. Bilad'l-Zenc topraklarının kralları "Vaklimi" -adaleti ve mülkü yönetmek üzere tanrı tarafından görevlendirilen kişi- lakabıyla bilinmekteydiler. Allah lafz-ı kerîm'i ise "Melikenclu" olarak bilinmekte ve "Büyük Tanrı" anlamına gelmekteydi. Vaklimi adı verilen bu krallıklar, günümüzdeki Uganda, Kenya, Tanzanya ve Mozambik gibi ülkeleri kapsamaktaydı. Bu coğrafyanın insanı gıda olarak daha ziyade bal, et ve mısır gibi ürünleri tüketiyordu. Ayrıca bu bölge büyükbaş hayvan ve muz yetiştiriciliği ile tanınıyordu<sup>1344</sup>. Basra Körfezi tüccarlarının yaptıkları araştırmalar sonucu Biladû'l-Zenc'e taşıdıkları ürünler arasında işlenmiş pamuk ve dokuma ürünleri yer almaktaydı. Zira Körfez bölgesi dokuma sanayisinde oldukça gelişmiş bir durumdaydı. Doğu Afrika insanların pamuktan imal edilen kumaşlara karşı ilgi duymalarının nedeni; hem ülkelerinin sıcak olmasından dolayı bu elbiselerin serinletici bir özellik taşımaları, hem de oldukça kaliteli dokunmuş olmalarıydı. Basra Körfezi'nden Biladû'l-Zenc'e giden ticarî gemiler, gıda olarak Basra, Bahreyn ve Kirman gibi bölgelerin meşhur hurmalarını taşımaktaydılar. Özellikle hurma, Doğu Afrika sahillerinde büyük bir rağbet görmekteydi. İdrisî; Zenclilerin hurmadan dolayı Arap tüccarlarına çok büyük değer verdiklerini ve hatta onların bir Arap tüccarla karşılaştıklarında onun önünde diz çökerek "selam size ey hurma bahçelerinin sahipleri" diye saygı gösterdiklerini ifade etmektedir<sup>1345</sup>. Hatta hurma öylesine değerliydi ki bazen tüccarlar hurma vermek sureti ile Zencli çocukları kandırıp kaçırarak başka ülkelerde satmaktaydılar<sup>1346</sup>. Yine Sahra üzerinden Zenc diyarına giden kervanlar da, esas itibarıyla hurma götürüyor ve bunun karşılığında köle ve altın satın alıyorlardı<sup>1347</sup>.

<sup>1342</sup> Özellikle altın'ı ile meşhur olan bu bölgeye müslümanlardan her kim gittiyse, güzelliğinden dolayı geri dönmeyerek burayı vatan edinmiştir. Hurdâzbih, *a.g.e.*, s. 65, 146; Kazvîni, *a.g.e.*, s. 33, 50; Hartmann, "Çin", *İA*, c. III, s. 403.

<sup>1343</sup> Mes'ûdî, *a.g.e.*, c. II, s. 6; İdrisî, *a.g.e.*, c. I, s. 46; Mez, *a.g.e.*, s. 575; Şâmî, *a.g.m.*, s. 112. Houranî, *a.g.e.*, s. 231; Askerî, *a.g.e.*, s. 190.

<sup>1344</sup> Mes'ûdî, *a.g.e.*, c. II, s. 16-17; Askerî, *a.g.e.*, s. 190.

<sup>1345</sup> İdrisî, *a.g.e.*, c. I, s. 41.

<sup>1346</sup> İdrisî, *a.g.e.*, c. I, s. 41; Abdurrahman Anî, *Tarihu'l Ummân*, s. 156-157.

<sup>1347</sup> Mez, *a.g.e.*, s. 492.



### 2.2.1.1 Maden, Deri ve İtiryat Ürünleri

Tıpkı Hindistan ve Çin örneğinde olduğu gibi, Biladû'l-Zencin de ihraç ettiği ürünler, ithal ettiklerinden çok daha fazlaydı. Nitekim Doğu Afrika ile Basra Körfezi arasında gerçekleştirilen ticarî alışverişlerde en çok Doğu Afrika'ya özgü ürünler yer almaktaydı. Bu ürünleri Basra Körfezi'nden gelen ticarî gemiler sadece Abbasî devletinin sınırları içindeki şehirlere değil, aynı zamanda Hindistan'a ve Çin'e kadar götürüyorlardı. Basra Körfezi gemilerinin Hindistan'a taşımış olduğu ürünler arasında ise en çok Süfâle bölgesinden getirilen demir<sup>1348</sup> yer alıyordu. Afrika'dan getirilen bu demir, Hindistan topraklarında çıkarılan demirden daha kaliteli ve daha iyi işlenebilir bir özelliğe sahipti<sup>1349</sup>. Hindistan'daki en yüksek kıymeti olan eşyalar, Afrika'dan getirilen demirden yapılıyordu<sup>1350</sup>. Hindistan endüstrisindeki en önemli metallerden olan demir, özellikle meşhur Hind kılıçlarının ana malzemesini oluşturuyordu. Afrikalılar tarafından hammadde olarak çıkarılan bu maden, Müslüman tüccarlar tarafından Hindistan'a taşınır ve orada Hind çeliği haline getirildikten sonra brüt çelik yahut kılıç şeklinde İslam dünyasına sevk edilirdi<sup>1351</sup>.

Maden yatakları bakımından oldukça önemli bir bölge olan Doğu Afrika, zengin altın yatakları ile de meşhurdur. Hatta bu bölgelerin İslam hilafetinin denetimine geçmesiyle, artan sikke tedavülü sayesinde İslam devletlerinin uzun mesafeli ticarete etkinliğinin arttığı üzerinde durulmaktadır<sup>1352</sup>. Doğu Afrika'da altın arayıcılarının büyük rağbet gösterdiği bölgelerin başında, Asvan'a 15 günlük mesafede bulunan el-'Ullâki (Allâki)<sup>1353</sup> vadisiydi. Adam Mez'in ifadesine göre altın arayıcıları mehtapsız gecelerde dışarı çıkarlar ve biraz parladığını gördükleri yerlere işaret koyarlardı. Ertesi günü de parlayan yerlerdeki kumları alarak yıkarlar ve altını civa ile karıştırarak eritirlerdi<sup>1354</sup>. Özellikle Güney Mısır ve Kuzey Sudan'da zengin altın yataklarının olduğu, altının daha güneylere Etiyopya'ya dek bulunduğu Yunanlı tarihçilerden beri bilinen ve İslam kaynaklarında da işlenmiş bir husustur<sup>1355</sup>. Siyahîlerde esas eşya olan ve küçük-büyük

<sup>1348</sup> Abdurrahman Anî, *a.g.e.*, s. 150.

<sup>1349</sup> Lombard, *a.g.e.*, s. 186.

<sup>1350</sup> Mez, *a.g.e.*, s. 498, 574.

<sup>1351</sup> İdrisî, *a.g.e.*, c. I, s. 46; Askerî, *a.g.e.*, s. 191; Lombard, *a.g.e.*, s. 166, 186.

<sup>1352</sup> Houranî, *Arap Halkları*, s. 145.

<sup>1353</sup> Klasik İslam tarihi kaynaklarında Allâki vadisinin, altının yanı sıra, gümüş, bakır ve demir madenleri bakımından da zengin olduğu zikredilmektedir. Bkz; Yaku'bi, *Kitabü'l Büldan*, s. 333-334; İstahrî, *a.g.e.*, s. 5; İbn Havkal, *a.g.e.*, s. 162; Mes'udî, *Mürûc*, c. II, s. 19; Bekrî, *Mesâlik*, c. I, s. 325; Kazvinî, *Asâr*, s. 11. Kalkaşendî, *a.g.e.*, c. V, s. 274.

<sup>1354</sup> Mez, *a.g.e.*, s. 497.

<sup>1355</sup> Utku, *a.g.e.*, s. 457; İbn Haldun, *Mukaddime*, c. II, s. 283.

herkesin onunla yaşadığı nitelendirilen altın, Doğu Afrika'da oldukça yaygın biçimde kullanılmaktaydı. Zira dışarıya altın ihraç eden bu bölge, bunun karşılığında tuz gibi ihtiyacı olan malzemeleri almaktaydı. Sudan'a gelen tacirlerin başlıca amacı ise özellikle altın ve köle satın almaktı<sup>1356</sup>.

Doğu Afrika'dan en çok getirilen bir diğer ürün ise deriydi. Özellikle vahşi hayvanlara ait bu deriler içerisinde en değerli olanı kırmızı leopar derisiydi ve bölge insanı tarafından daha ziyade elbise olarak kullanılıyordu<sup>1357</sup>. İslam topraklarının yanı sıra Hindistan'a ve Çin'e giden derilerin de büyük bir kısmını Doğu Afrika karşılıyordu. Bu ürünler daha ziyade eğerlerin kaplanması, ciltçilikte ve ayakkabı yapımında kullanılıyordu<sup>1358</sup>. Doğu Afrika'dan getirilen bir diğer önemli ürün ise kaplumbağa kabuğuydu<sup>1359</sup>. Körfez tüccarlarının İslam topraklarına taşımış oldukları en değerli ürünler arasında yer alan deniz kaplumbağalarına ait kabuklar, tarak imalatında ve inci avcılığı yapan dalgıçların güvenliğini sağlamada kullanılıyordu. Öyle ki dalgıçlar inci çıkartımı yapacakları zaman, yüzlerine kaplumbağa kabuğundan bir maske geçirir ve yine bu kabuktan yaptıkları makasa benzer bir aletle burunlarını tıkayarak yaklaşık bir iki saat kadar suda kalırlardı<sup>1360</sup>. Doğu Afrika'ya özgü ürünler arasında bir diğer önemli sırayı ise fildişi<sup>1361</sup> işgal ediyordu<sup>1362</sup>. İbn Batuta, bu bölgedeki sultanların fakir halka ihsanda buldukları zaman altın yerine daha ziyade fildişi bahşettiklerini belirtmektedir<sup>1363</sup>. Doğu Afrika'nın ihraç etmiş olduğu fildişi miktarı, Hindistan'dan çok daha fazlaydı. Zira Afrikalılar, Hindistanlılar gibi filleri savaşlarda kullanmıyor, onları sadece avlayıp dişlerini alıyorlardı. Daha sonra bu dişlerin her birini bazen 50, bazen ise 100 küçük parçaya ayırıp satıyorlardı. Ummanlı ve Sıraflı tüccarlar ise bu fildişlerini Doğu Afrika'dan getirdikten sonra işleyerek Hindistan ve Çin'e pazarlamaktaydılar. Mes'ûdî'nin de zikrettiği gibi fildişi bu şekilde işlenmeyip Hind ve Çin'e ihraç edilmemiş olsaydı, İslam topraklarında fazlasıyla bulunmuş olacaktı<sup>1364</sup>. Kıymetli madenlerin

<sup>1356</sup> Mez, *a.g.e.*, s. 497.

<sup>1357</sup> Mes'ûdî, *a.g.e.*, c. II, s. 4; Askerî, *a.g.e.*, s. 191.

<sup>1358</sup> Mez, *a.g.e.*, s. 502; Şâmî, *a.g.m.*, s. 112; Bakır, "Deri, Tahta", s. 81-94.

<sup>1359</sup> Lombard, *a.g.e.*, s. 176; Curtin, *a.g.e.*, s. 32.

<sup>1360</sup> İbn Batuta, *a.g.e.*, s. 190; Mes'ûdî, *a.g.e.*, c. I, s. 143; Mez, *a.g.e.*, s. 501; Bakır, *Toprak Ma'mulleri*, s. 113-114.

<sup>1361</sup> Fildişi ile ilgili ayrıntılı bilgi için bkz; Nebi Bozkurt, "Fildişi", *DİA*, c. XIV, s. 73-74. Büyük Larousse, *Fildişi*, 1986, c. VIII, s. 4103-4104.

<sup>1362</sup> Askerî, *a.g.e.*, s. 189; Curtin, *a.g.e.*, s. 32.

<sup>1363</sup> İbn Batuta, *a.g.e.*, s. 176.

<sup>1364</sup> Mes'ûdî, *a.g.e.*, c. II, s. 6-11; Şâmî, *a.g.m.*, s. 112; Mez, *a.g.e.*, s. 502.

işlenmesinde ve süslenmesinde kullanılan fildişi, daha ziyade üst makamdaki devlet görevlileri tarafından büyük rağbet görüyordu. Çinliler fildişini süs eşyası ve buhurdanlık<sup>1365</sup> (tütsü yakmak için kullanılır) işleminde kullanırlarken, Hindliler hançer ve Hind cenbiyesi denilen eğri kılıçların saplarını süslemede<sup>1366</sup> ve satranç taşları yapmada kullanıyorlardı. Zira fildişinin düz şekli, satranç taşı yapan ustalara istedikleri şekli kolayca vermelerine yardımcı oluyordu. Bu yüzden Doğu Afrika’da fil yetiştirmek oldukça kârlı bir kazanç haline dönüşmüştü. Mes’ûdî bununla ilgili olarak; “*filler sadece el-Zenc topraklarında yetiştirilir*” demektedir. Sind ve Hind topraklarında bulunan fildişi, Zenc topraklarındaki kadar kaliteli değildir. Zenciler tıpkı Hindistanlılar gibi fil derisini kalkan imalatında kullanırlardı<sup>1367</sup>. Doğu Afrika’nın dışarıya ihraç ettiği ürünlerden bir diğeri ise Ortaçağ’da itriyat ve ilaç sanayinin en önemli hammaddelerinden biri olan anberdi. Doğu-Batı ticâretine konu olan ve miskten sonra itriyat alanında kullanılan en değerli hammadde sayılan anber; hararet tesiri ile kolayca eriyen, yandığı zaman da parlak bir alev veren misk gibi tatlı kokan bir maddedir<sup>1368</sup>. Oldukça değişik tür ve renkleri olan anberin menşei ve teşekkülü hususunda kaynaklarda birbiriyle çelişen muhtelif görüşler yer almaktadır. Bu görüşlerden birine göre anber bitkisel kökenlidir ve beyaz siyah ve diğer renklerdeki mantarlar gibi deniz dibinde bitmektedir. Diğer bir görüşe göre, o, zamk maddesi gibi deniz dibinde bulunan bazı ağaçlardan akararak kütleler haline gelmektedir. Üçüncüsüne göre, o denizde yaşayan bazı hayvanların (balinalar vb.) dışkılarının istihalesi sonucunda oluşmuştur<sup>1369</sup>. Bir diğer görüşte, anberin, deniz adalarına gökten inen bir tür çiğ tanesi olduğu, dalgaların da onu sahile attığı ileri sürülmektedir. Bir başka tezde de, anber’in ineğe benzeyen bir deniz hayvanının dışkısı olduğu ya da “bir nevi denizköpüğü” oluşu üzerinde durulmaktadır. Anber esas itibariyle anber balığının safra

<sup>1365</sup> İbn Batuta, Hindistan ve Çin bölgelerini ziyaret ettiği seyahati sırasında, bir bayram günü huzuruna çıktığı Sind ve Hind hükümdarının köşkünde süren yoğun hazırlıklarla ilgili yaptığı tasvirde, görkemli buhurdanlardan bahsetmektedir. Seyyah, kuleye benzeyen ve saf altından yapılmış parçalardan oluşan devasa buhurdanın her bir parçasının ancak birkaç kişiyle taşınabildiğinden bahsetmekte, aletin üç bölmesinden birine giren tütsücülerin içerde kaman ve kakum ud’u ile beraber ak amber ve cavi denilen cava amberi yaktıklarını, tütsülerin dumanının büyük salonun her tarafına yayıldığını zikretmekte ve bu buhurdanın yalnızca Ramazan ve Kurban bayramlarında çıkarıldığını nakletmektedir. İbn Batuta, *a.g.e.*, s. 323; Utku, *a.g.e.*, s. 434. Buhurluklar ile ilgili ayrıntılı bilgi için ayrıca bkz; Sargon Erdem, “Buhurdan”, *DİA*, c. VI, İstanbul, 1992, s. 384-85; Bakır, *Madencilik*, s. 365.

<sup>1366</sup> Bakır, *a.g.e.*, s. 414.

<sup>1367</sup> Mes’ûdî, *a.g.e.*, c. II, s. 6-11; Askerî, *a.g.e.*, s. 189.

<sup>1368</sup> J. Ruska; “Anber”, *İA*, c. I, İstanbul, 1978, s. 431.

<sup>1369</sup> Bakır, *Itriyat*, s. 64-65.

keselerinin marazi bir ifrazından oluşur ve hayvanın bağırsaklarında bulunur. Anberin nasıl teşekkül ettiği konusunda yapılan modern tanımlamalara gelince; “Anber, denizlerde yaşayan memeli hayvanlardan bazılarının (özellikle ispermeçet balinaları), bağırsaklarındaki çökeltilerin taşlaşmasıyla oluşur ve bu hayvanların yediği kafadanbacaklı yumuşakçaların salgıladıkları siyah maddeleri içerir. Deniz yüzeyinde, ispermeçet balinalarının dışkılarıyla birlikte, tıkız, mumsu, gri<sup>1370</sup> ya da bej renkli kütleler halinde bulunur<sup>1371</sup>. Miske benzeyen ve oldukça ağır olan kokusu, uzun süreli bir kurutmadan sonra keskin ve hoş bir nitelik kazanır. Çok pahalı bir hammadde olan anber, parfümleri yumuşatıp, kalıcı duruma getirerek onlara doğal ve canlı bir özellik kazandırır<sup>1372</sup>. Bu özelliklerinin oldukça eski dönemlerden itibaren keşfedilmesiyle anber, Doğu-Batı ticâretine konu olmuştur. Genellikle miske nispetle tasvir edilmiş olan anber, kimi zaman “*miskten sonra en değerli koku*” olarak tavsif edilirken, kimi zaman da “*miskten daha değerli*” olduğu yönünde görüşler öne sürülmektedir. Anberin, miskten daha değerli olduğu yönündeki iddialar, muhtemelen uzun zaman geçmesine rağmen değişikliğe uğramayan özelliği nedeniyle atfedilmektedir<sup>1373</sup>. Daha ziyade Doğu Afrika kıyıları<sup>1374</sup> ile Arap Yarımadası'nın güneydoğusunda yer alan Şihr ve Aden sahillerinde görülen anberin, en kaliteli türünün, Yemen topraklarında yer alan Şihr sahillerinde görülen beyaz renkli, yuvarlak “Şihri anber” olduğu zikredilmektedir. “Eşheb” olarak da adlandırılan bu anber çeşidi, ağırlık yönünden hafif, kokusu misk kokusundan daha az, açık havada siyah, kırıldığında ise kırmızıya çalan siyah bir renkte görünürdü. Mes'ûdî, Yemen'in Şihr bölgesinde yaşayan Mehre kabilesi mensuplarının geceleyin hızlı koşabilme özelliğine sahip olan develerine binerek sahil boyunca yol aldıklarını, bu süre içinde sahile vuran anberin kokusunu alan develerin yere çökerek bölgede bulunan anberden sahiplerini haberdar ettiklerini zikretmekte ve bunun anber toplayıcılarının işini kolaylaştırıcı etkisine dikkat çekmektedir<sup>1375</sup>. İtiryat dışında eczacılık, mumculuk ve sabunculuk gibi alanlarda da çokça kullanılan ve muhtelif türleri ile Doğu-Batı hattında ticâreti yapılan anberin birçok çeşidi vardı. Bunlardan ilki boyu 400-500 arşın uzunluğunda olduğu iddia edilen ve “uval” (ispermeçet) olarak

<sup>1370</sup> Kaşalot adı verilen balığın sindirim organlarında gelişen gri amber, özellikle Arabistan sahillerinde, doğu ve batı Afrika kıyılarında ve İberya Yarımadası'nın Atlantik tarafında ele geçirdi. Lombard, *a.g.e.*, s. 176.

<sup>1371</sup> Utku, *a.g.e.*, s. 437.

<sup>1372</sup> Büyük Larousse, “*Amber*”, c. I, s. 492.

<sup>1373</sup> Utku, *a.g.e.*, s. 437.

<sup>1374</sup> Mes'ûdî, *Mürûc*, c. I, s. 150; Kalkaşandî, *a.g.e.*, c. II, s. 123.

<sup>1375</sup> Mes'ûdî, *a.g.e.*, c. II, s. 144-145.

adlandırılan balina ölünce, deniz suları onu sahile atardı. Sonra insanlar, bu hayvanın karnındaki anber'i çıkararak kendi aralarında paylaşırlardı. Bu şekilde elde edilen anber'e "semeki" adı verilirdi. Çirkin bir kokusu bulunan bu anberi Irak ve İran'daki (Fars) attarlar "nidd" olarak adlandırıyorlardı. Balinanın üzerinden toplanan anber, karnından çıkarıldandan daha güzel kokulu ve daha temiz olmaktaydı. Bazen de anber maddesi sahile vurunca kırlangıca benzeyen siyah renkli bir kuş, onun üzerine gelerek almak isterdi ve bu esnada gagası ve ayakları anbere yapışır ve oracıkta ölürdü, buna da "menâkiri" anber denilirdi. Üçüncü anber çeşidine "zencî" adı verilirdi. Bu ise, beyaz renkli olup, zencilerin ülkesi Afrika'dan, Aden'e getirilmekteydi. Anberin bir çeşidine de "selâhiti" adı verilmekteydi. Bunun en kalitelisi ise, mavi renkli ve aşırı derecede yağlı olanıydı. Bu tür anber daha çok "gâliye"<sup>1376</sup> adındaki koku imalinde kullanılıyordu. Kalite olarak selâhitiden sonra "kâkulî" anber gelirdi. Bu anber çeşidi, güzel görünümlü, hafif ve azıcık kuruluğa sahipti. Fakat galiye kokusunun imali için elverişli değildi. Mecbur olunmadıkça dezenfekte etmek maksadıyla da kullanılmazdı. Fakat o zerîre (bir çeşit kokudur) ve mükellesât (kireç ve alçıdan imal edilen süs eşyaları) için uygun bir hammadde idi. Bu nevi anber ise, Kâkule denizinden Aden'e getirilmekteydi. "Hindi" olarak adlandırılan anber, Hindistan sahillerinden<sup>1377</sup> toplanarak Basra şehrine getiriliyordu. Ayrıca Hindistan'ın Kerek Bâlus bölgesinden "kerekî" olarak adlandırılan bir anber çeşidi daha getirilmekteydi. Hindistan'da yaşayan bir topluluğa nisbet edilerek bu adı alan bu anber türü, Hindistanlı tüccarlar tarafından Umman'ın yakınındaki bir yere getirilir ve gemicilerce satın alınırdı. "Mağribî" olarak adlandırılan anber ise, çok kalitesiz ve ucuza satılan bir anberdi. İspanya sahillerinde çıkarılan bu anber, tüccarlar tarafından Mısır'a getiriliyordu. Şihri anbere çok benzediğinden dolayı da bazen onunla karıştırılırdı. Ortaçağ'da gerek üretimi gerekse ticâreti safhasında, miskte olduğu gibi birçok hileli yöntemlere başvurulmuş ve sunî anber elde etmeye yönelik çeşitli yöntemler geliştirilmiştir. Bu maddenin hileli olup olmadığını anlamak için koku uzmanları tarafından bazı deneyler yapılıyordu. Anberin bir özelliği de diğer yağ maddeleri gibi kolayca eriyebilmesidir. Bu işin uzmanları, bir cam parçasını güneşe koyarlar, sonra da üzerine bir miktar anber serperlerdi. Bu işlem sonucunda eğer çevreye halis anber kokusu yayılırsa, bu onun iyi olduğunu gösterirdi. Aksi meydana

<sup>1376</sup> Kadınların saçlarına sürdükleri, misk ve anber karışımı siyah renkli hoş kokulu bir macundur. Kalemis yağı da denilen Gâliye, güzel kokuların en nefisi olarak tabir edilmektedir. Bkz; Büyük Larousse, "Gâliye", c. IX, İstanbul, 1986, s. 4372; Mez, a.g.e, s. 502.

<sup>1377</sup> Kalkaşandî, a.g.e, c. II, s. 124; Sirafî, a.g.e, s. 36; Houranî, a.g.e, s. 212, 318.

gelmişse, sahte olduğuna karar verirlerdi. Aynı zamanda erimiş anberden bir miktarı beyaz bir kumaşa sürülür, onda sarı bir renk meydana getirirse, bu da onun iyi ve saf olduğunu gösteren bir deney olarak kabul edilirdi<sup>1378</sup>.

### 2.2.1.2. Köle ve Canlı Hayvan Ticareti

Uzun mesafeli ticaretin en değerli emtiası olan ancak bugün yadırganan köle ticareti Doğu Afrika ticaretinin en değerli kalemini oluşturmaktaydı<sup>1379</sup>. İslam'ın kölelik müessesini zorlaştırmış olmasına rağmen önceki dönemlerde olduğu gibi Abbasi döneminde de, İslam coğrafyasındaki köle ticareti, yetiştirilmesi ve eğitimi yaygın bir sektör konumunda olmuştur. Hiç şüphesiz köle ticaretinde en büyük kaynağı sağlayan bölge ise Afrika kıtası idi. Doğu Afrika'daki Sudan ve Habeşistan (Etiyopya) bölgeleri<sup>1380</sup> önemli miktarlarda köle ihraç etmekteydi<sup>1381</sup>. Özellikle altın ve köle ticaretiyle ticarî mübadeleye önemli katkı sağlayan<sup>1382</sup> Doğu Afrika, siyah köle ticareti sayesinde tacirlere yüzlerce yıl boyunca büyük servetler kazandırdı<sup>1383</sup>. Sevilin, Badı, Dehle, Zeyla', Beylul, Barbera, Magdişu, Merka, Bezava, Mombassa ve Zengibar gibi şehir ve limanlar üzerinden Hindistan, Mısır ve Arabistan'a köleler gönderiliyordu<sup>1384</sup>. Doğu Afrika veyahut bir başka tabirle siyahlar ülkesi, köle ikmâlî bakımından çok uzun bir süre birinci sırada yer almış hatta söz konusu bu durum günümüze kadar da devam etmiştir. Yukarı Nil yörelerinden getirilen Nubyalılar, orta Mısır'ın giriş kapısı Asvan'da toplanıyor ve burada hadım ediliyorlardı. Miladî IV/X. yüzyılda siyah cariyeler arasında en kıymetlisi sayılan güzel bir Nubyalı kızın fiyatı yaklaşık 300 dînardı<sup>1385</sup>. Özellikle Hristiyan manastırlarında bir araya gelen kölelere "barabra" deniyordu. Bu sözcük günümüze kadar ulaşmış ve "barbarin'ler" şekline dönüşmüştür. Bu köleler genellikle ev işlerinde çalıştırılıyordu. Habeşistanlılar Nil vadisinden getiriliyor ve Kızıldeniz limanlarından Mısır'a veya Arabistan'a gönderiliyordu. Barbera ülkesinin Somalilileri Zeyla' yolu ile Aden'e geliyor ve büyük bir dağıtım

<sup>1378</sup> Bakır, *Itriyat*, s. 65-68; Utku, *a.g.e.*, s. 436-438.

<sup>1379</sup> Utku, *a.g.e.*, s. 472.

<sup>1380</sup> Nâsır-ı Husrev, Mısır'da gördüğü kölelerin ya Nübe'li, ya da Rum ülkesinden gelme olduğunu, Nübe'ye giden tacirlerin ise boncuk, tarak ve mercan karşılığında köle getirdiklerini zikretmektedir. Nâsır Husrev, *a.g.e.*, s. 60.

<sup>1381</sup> İdrisî, *a.g.e.*, c. I, s. 41 vd; Nâsır Husrev, *a.g.e.*, s. 60; Mazaherî, *a.g.e.*, s. 345; Houranî, *Arap Halkları*, s. 145.

<sup>1382</sup> Mez, *a.g.e.*, s. 196, 497; Curtin, *a.g.e.*, s. 32, 39, 40, 43.

<sup>1383</sup> David Arnold, *Coğrafi Keşifler*, s. 28.

<sup>1384</sup> Utku, *a.g.e.*, s. 299.

<sup>1385</sup> Mez, *a.g.e.*, s. 196.

pazarı olan Zâbid'e ulaşıyordu. Bu şehir II./VIII. yüzyılda kuruldu. Afrika'nın doğu kıyılarında gelen Zenci'ler bir başka deyimle Bantu'lar yeni gelişmekte olan İslam dünyasının büyük Hind Okyanusu ticâretini besliyorlardı. Bantu'lar ya çeşitli hileler ile yakalanıyor<sup>1386</sup> yahut çeşitli süs eşyası karşılığı iç bölgelerin küçük krallıklarından satın alınıyordu. Sokotra ve Aden kıyılarında kurulmuş olan liman şehirlerinden geçerek daha sonra Kızıldeniz yolu ile Mısır'a yahut Basra Körfezi yolu ile Irak'a gönderiliyorlardı. Son köle kaynağı ise Batı Sudan'dı. Bu bölge, köle ve altın ticâreti yapan tüccar gurupları tarafından ele geçirilmiş bir köle yakalama alanıydı. Bu köleler Senegal Sarakoleleri (Takrur)<sup>1387</sup>, Gana Soninke'leri, Gao Songhai'leri ve Çat yakınlarındaki Kanem Sao'ları idi. Bu köleler, Nul Lamta ve Sicilmâse yolu ile sevk edilerek Fas ve İspanya'ya ulaşıyorlardı. İfrikiyye'ye gönderilenler Urgla ve Carid'den, Mısır ve bütün doğu Müslüman ülkelerine gönderilenler ise Fizan, Trablusgarb ve Libya'dan geçiriliyorlardı<sup>1388</sup>.

Afrika'da çok önemli bir ticarî emtia olarak değerlendirilen temel gıda maddesi tuz, vahalar ve sahillerdeki tuzlalardan yüklenerek, kervanlarla Senegal, Nijer ve Sudan kıyılarına taşınarak, buralarda altın ve köle ile değiştiriliyordu<sup>1389</sup>. Köle alımı ile ilgili farklı bir rivayet nakleden İdrisî, Arap tüccarların Zenclî çocukları hurmayla kandırıp yakaladıklarını ve daha sonra köle olarak sattıklarını zikretmektedir<sup>1390</sup>. Nitekim iyi bir kölenin satın alınması için uyulması gereken birtakım hususlar vardı. Köle ticâretinde kazanılan deneyime göre; “Hindli kadınlar uysaldı fakat çabuk solarlardı. Çocuk büyütme bakımından ise mükemmellerdi. Genellikle Kandehâr üzerinden satılmaktaydılar. Sindli kadınlar ince belleri ve uzun saçları ile şöhrat kazanmışlardı. Medineli kadın, tatlı dili ile vücûdunun güzelliğini şakacılık ve espri ile bir araya getiriyordu. Kiskanmaz, hiddetlenmez, bağırılmaz ve şarkıcı olmaya istidadı vardır. Mekkeli kadın ise naziktir, mafsalları ince, bakışları süzgündür. Taifli kadın altın rengi, esmer, uzun boylu ve hoppadır; oyuna ve şakaya mütemayildir, fakat anne olarak iyi değildir. Gebe kalmak bakımından tembeldir ve doğum yaparken ölmeye yatkındır<sup>1391</sup>. Buna karşın Berber kadını en uysaldır, her işte beceriklidir ve doğum bakımından

<sup>1386</sup> Abdurrahman Anî, *a.g.e.*, s. 156-157.

<sup>1387</sup> Sudan'ın en büyük şehirlerinden biri olan Takrur, Müslüman bir melik tarafından idare ediliyordu. Geniş bilgi için bkz; Kazvîni, *Âsâr*, s. 26.

<sup>1388</sup> Lombard, *a.g.e.*, s. 183-184; İdrisî, *a.g.e.*, c. I, s. 44, 53; Nâsır-ı Hüsrev, *a.g.e.*, s. 61; Delafosse, “Sudan”, *İA*, c. X, s. 772.

<sup>1389</sup> Lombard, *a.g.e.*, s. 165, 176.

<sup>1390</sup> İdrisî, *a.g.e.*, c. I, s. 41.

<sup>1391</sup> Mez, *a.g.e.*, s. 199.

hamarattır. Denilmektedir ki; bir Berber kızı dokuz yaşındayken memleketinden alınıp, üç sene Medine’de ve üç sene Mekke’de kaldıktan sonra on altı yaşında Irak’ta güzel sanatlarda eğitilirse ideal bir cariye olur. Yirmi beş yaşındayken satın alındığı takdirde kendinde iyi ırk yanında Medine kadınlarının şakacılığı, Mekkelilerin yumaşaklığı ve Irak’ın terbiyesi birleşmiş olur. En çok pazara sürülen zenci kadınlar ise ne kadar siyah ise o kadar çirkin ve dişleri sivri olurlardı. Bunlar işe pek yaramamakla birlikte kolay firar ederler ve hiçbirşey için endişelenmezler. Tabiatları tempo tutmak ve dans etmektir. Buna karşılık Habeşli kadınlar ise yumuşak ve zaif bir vücûda sahiplerdir. Ancak halsizlikten muzdariplerdir. Şarkıya ve dansa istidatları yoktur. Başka memleketlere intibak edemezler. İtimada şayandırlar, zayıf bedenlerinde güçlü bir iradeye sahiplerdir<sup>1392</sup>. Habeş ile Nubya arasında bulunan Bucceli kadınlar ise altın renginde güzel yüzlü ve yumuşak ciltlidirler ancak vücûtları güzel değildir. Bütün bu zenci kadınlar içerisinde Nubyalılar en uysal ve en neşeli olanlardır. Gözleri küçük fakat sevimli, boyları bodur veya kısa olan Türk kadınları ise kendilerinde güzellik, sevimlilik ve beyaz ten gibi birçok özelliği bir arada bulundururlar. Çocuklar bakımından onlar zengin bir kaynaktır. Doğurdıkları çocuklar nadiren çirkin olur ve her biri aynı zamanda iyi at binerler. Temiz olmakla beraber güzel yemek yaparlar ancak eli açık olduğundan itimada şayan değillerdir. Düz saçları, mavi gözleri, kırmızımsı beyaz bir tene sahip olan Rum kadınları ise uysal olmakla birlikte, iyi niyetli, sadık ve itimada şayandırlar. Erkekleri kâhya olarak kullanılabilirler, zira intizamı severler ve cömertliğe temayülleri yoktur. Ayrıca ince zanaat sahibidirler. Nasıl siyahlar arasında en kötülerini zenciler ise, beyazlar arasında da en kötülerini Ermenilerdir. Vücûd yapısı ince fakat ayakları çirkindir. Onlarda iffet diye bir şey yoktur, hırsızlığa çok meyillidirler ancak cimri değillerdir. Tabiatları ve konuşmaları kabadır. Ermeni bir köle biran olsun boş kalırsa, tabiatı onu hemen kötülüğe sevkeder. O ancak sopa altında ve korku içinde işini yapar” denilmektedir<sup>1393</sup>.

Doğu Afrika’nın ihraç ürünleri arasında yer alan bir diğer ürün ise canlı hayvan ticaretiydi. Uzun ve oldukça meşakkatli olmasına rağmen, sağladığı kârlarla insanları cezbeden uzun mesafeli Doğu - Batı ticareti, günlük ihtiyaç maddesi hububattan değerli taşlar gibi lüks tüketim mallarına kadar uzanan geniş yelpazesine, canlı hayvan türlerini de dâhil etmişti. Özellikle Abbasi dönemi, bir anlamda hayvan göçünün yaşandığı bir

<sup>1392</sup> Mez, a.g.e, s. 199.

<sup>1393</sup> Mez, a.g.e, s. 199-200.



evre olmuştur<sup>1394</sup>. Çok eski dönemlerden itibaren kimi egzotik hayvanlar ve kuşlar bir bölgeden başka bölgelere aktarılmaktaydı. Farklı amaçlarla da olsa yine bu çerçevede ticareti yapılan hayvanlar arasında Yemen'in deniz kenarındaki Şihr (Şecer) şehrinin iyi cins develeri<sup>1395</sup> ve Kızıldeniz kıyısında yer alan Ayzab şehrindeki soy develerin<sup>1396</sup> yanı sıra dönemin mühim bir taşıma ve binek aracı olan at önemli bir yer tutmuştur<sup>1397</sup>. Özellikle de Kızıldeniz havzasından gerek Akdeniz, gerekse Hindistan bölgelerine ihraç edilen İran ve Berberi cinslerinin birleşiminden doğmuş olan "Arap atı" adı verilen Suriye cinsi atlar önemli bir yere sahipti<sup>1398</sup>.

Körfez gemileri tarafından, toprakları verimsiz olan Habeşistan'a ve Yemen<sup>1399</sup> sahillerine taşınan sığır ve camuz (Manda) eti ise bölge insanı tarafından oldukça beğeni görüyordu. Körfez gemileri daha sonra Abbasîler döneminde buhur ticâreti içerisinde oldukça önemli bir yer işgal eden lübbân ve anber gibi değerli ürünleri bu bölgelerden toplayarak Basra Körfezi'ne doğru hareket ediyorlardı<sup>1400</sup>.

Irak'taki iktisadî canlanmanın bir sonucu olarak Sevâd topraklarındaki büyük ölçekli ziraat çiftliklerinde çalıştırılmak üzere Afrika'dan getirilen köleler<sup>1401</sup>, Irak'ta muazzam sayılabilecek bir köle kalabalığının oluşmasına ve neticede de 249-268/863-883 yılları arasında ortaya çıkan ve Abbasî devletini oldukça zor durumda bırakan zenci isyanına neden oldular<sup>1402</sup>. Bu ayaklanma Basra mıntıkasındaki ikta'nın genişlemesinin ve Afrika'dan getirilen binlerce kölenin istihdam edilmesinin bir sonucuydu<sup>1403</sup>. Sevâd mıntıkasındaki siyah kölelerin hürleştirilmesinden başka bir hedefi olmayan, ama taraftarlarının fırsat bulunca beyaz efendileri köleleştirmekte de tereddüt göstermediği dar ufuklu sınıfsal bir ayaklanma olan zenci isyanı, Basra Körfezi'ndeki ticârete ve denizciliğe büyük bir darbe vurarak, Abbasî devletini hem siyasî hem de iktisadî açıdan büyük bir çıkmaza soktu<sup>1404</sup>.

<sup>1394</sup> Utku, *a.g.e.*, s. 475.

<sup>1395</sup> Minorsky, *a.g.e.*, s. 107.

<sup>1396</sup> Nâsır-ı Hüsrev, *a.g.e.*, s. 100.

<sup>1397</sup> Utku, *a.g.e.*, s. 475-476.

<sup>1398</sup> Miguel, *a.g.e.*, c. I, s. 170-171.

<sup>1399</sup> Mez, *a.g.e.*, s. 509.

<sup>1400</sup> Askerî, *a.g.e.*, s. 194; Mez, *a.g.e.*, s. 494.

<sup>1401</sup> Dürî, *Irakî'l-İktisâdi*, s. 26, 66.

<sup>1402</sup> Lombard, *a.g.e.*, s. 185.

<sup>1403</sup> Dürî, *İslam İktisat*, s. 101.

<sup>1404</sup> Bu isyan ile ilgili geniş bilgi için bkz; Mustafa Demirci, *Siyah Öfke*, Konya, 2005.

### 2.3. Basra Körfezi ile Kızıldeniz Arasındaki Ticarî Rekabet ve Kızıldeniz'in Başlıca Limanları

Yeni kurdukları devleti, iktisadî açıdan rahatlatmak isteyen Abbasîler, Körfez bölgesinin ekonomik gücünden faydalanarak, Kızıldeniz üzerinden geçen deniz ticâret yolunu, Basra Körfezi ve Irak bölgesine çekmek için yoğun çaba sarf ettiler<sup>1405</sup>. Özellikle Ebu Cafer el-Mansûr (137-159/754-775) döneminden itibaren Kızıldeniz üzerinden geçen deniz ticâret yolu, tedrici bir şekilde Basra Körfezi'ne kaydırılarak bu güzergâhın önemi arttırılmaya çalışıldı. Öyle ki Uzakdoğu'ya uzanan deniz yolu trafiğinin Kızıldeniz'den Basra Körfezi yönüne kaydırılması bu bölgedeki limanlara büyük bir canlılık kazandırdı. Buna karşılık Kızıldeniz kıyısında bulunan limanların ise önemleri azaldı. Özellikle Abbasîlerin Bağdat'ı başkent olarak inşa etmelerinin ardından, İran üzerinden kara yolunu, Hind Okyanusu ticâretinde ise Basra Körfezi'ni tercih etmeleri ve Nil ile Kulzüm'ü birbirine bağlayan "Halicü Emiri'l-Müminin" kanalının<sup>1406</sup> Ebu Cafer el-Mansûr tarafından kapatılması, Kızıldeniz limanlarının eski

<sup>1405</sup> Kûsî, *Ticâretu'l Mısır*, s. 46; Salim, *a.g.e.*, s. 13-14.

<sup>1406</sup> İlk inşa tarihi net olmamakla birlikte antik Mısır firavunlarınca, M.Ö 2000 ila 1788 arasında hüküm sürmüş olan XII. Hanedan krallarından Bilbays veya Sesotris veya daha sonraları XIX. Hanedan Firavunlarından I. Seti (M.Ö. 1318-1298) tarafından yaptırılan ve hatta Firavun Nehav'ın başlatıp, Pers hükümdarı Dara'nın tamamladığı iddia edilen söz konusu kanal, Acıgöl üzerinden geçerek Nil nehri ile Kulzüm yakınlarında Kızıldeniz'i birbirine bağlamaktaydı. Bu kanal, zaman içinde bölgeyi ele geçiren her yeni hükümdarın adıyla anılmıştır. Batlamyus, II. Philadelphos ve nihayet Trajan tarafından tamir ettirilen kanal VIII. asra gelindiğinde dahi "Amnis Augustus Trajanis" olarak anılmaya devam etmiştir. Coğrafi olarak ve yaşam şartları bakımından oldukça elverişsiz bir durumda olan ve ıssız bir çölü andıran Kulzüm'ün, Kızıldeniz denizciliği açısından taşıdığı önem, büyük ölçüde bu kanal üzerinden yapılan ticârete dayanmıştır. Bu güzergâh, çöl yolculuğundan çekinen seyyah ve hristiyan hacılar tarafından da daha güvenli ve kolay bir alternatif olarak görülmüştür. İslam'ın ilk devirlerinde Medine'de yaşanan kuraklık ve akabinde gelen kıtlık sıkıntısının ( Ramade Yılı) ardından Halife Hz. Ömer birtakım arayışlar içerisine girdi. Bu kapsamda kutsal toprakların işesini Mısır'dan temin edebilmek amacıyla Nil nehri kıyısındaki Babilon ile Kızıldeniz sahilindeki Kulzüm (Süveyş) limanını birbirine bağlayan ve ilk olarak Firavunlar döneminde yapılan ancak kumla dolmuş olan eski kanalın açılması gündeme geldi. Hz. Ömer'in emriyle Amr b. El-âs gözetiminde Hicrî 23/644 yılında, 6 ay boyunca kazımı devam eden ve o zamana kadar muhtelif isimler ile anılan ancak bu dönemden itibaren "Halicü Emiri'l-Müminin" adıyla anılmaya başlanan bu kanalın hizmete açılması, Mısır hububatının Kulzüm üzerinden Medine'ye gönderilmesine imkân sağladı. Mısır'dan yüklenilip Kulzüm kanalından geçerek Medine'nin Car'a limanına ulaştırılan tahıllar, daha sonraki dönemlerde Haremeyn-i Şerifeyn'e bu yol üzerinden yapılacak seyrüseferlerinde başlangıcını oluşturmuştur. Böylece daha önce Konstantiniyye'ye (İstanbul) gitmek için kullanılan kanal, artık kutsal şehirlerin sakinlerini beslemek için kullanılmaya başlanmıştır. Bu zamandan itibaren "Halicü Emiri'l-Müminin" kanalı olarak anılmaya başlanan bu kanal, bir müddet sonra da Mısır ile Kızıldeniz ve Hindistan arasında en büyük bağlantı yeri olmuştur. 5 günde kat' edilen kanal, ağırlıklı olarak tacirler ve hacılar tarafından kullanılmıştır. Diğer yandan da Kızıldeniz ve Nil arasındaki sahra yolunun, su güzergâhı üzerinden nispeten daha rahat bir şekilde aşılması sağlanmıştır. Özellikle de Kulzüm'e 1 mil mesafedeki Zenbu't Timsah denilen mevkiye ulaşan deniz yolundan gidecek hacı adaylarının kutsal topraklara geçmek için kullandıkları mühim bir güzergah olmuştur. Bkz; Utku, *a.g.e.*, s. 528, 537, 538; Ayrıca bkz; Taberî, *a.g.e.*, c. IV, s. 98-100; Ya'kûbî, *Tarih*, c. II, s. 46; Abdurrahman b. Ebî Bekr b. Muhammed es-Süyûti (911/1505); *Tarihu'l-Hulefa* (thk. Muhammed Muhyiddin Abdülcebbar), Mısır, 1952, s. 132; Hitti, *a.g.e.*, c. I, s. 58; Çağatay, *Arap Tarihi*, s. 33; E. Honigmann, "Kulzüm" *İA*, c. VI, İstanbul, 1988, s. 979.

önemlerini kaybetmelerinde etkili oldu<sup>1407</sup>.

Uzakdoğu ile yürütülen deniz ticâreti güzergâhının Kızıldeniz'den, Basra Körfezi bölgesine kaydırılması, Bahreyn, Basra, Übulle, Umman, Maskat, Suhar, Hürmüz, Sîraf... vs. gibi Basra Körfezi limanlarına canlılık kazandırırken, İskenderiye'nin yanı sıra, Kulzüm, Cidde, Car... vs. gibi Kızıldeniz kıyısında bulunan limanların da önemlerinin azalmasına sebep oldu. Ayrıca bu durum doğu ile batı arasındaki ticârette Kızıldeniz'in darbe alarak, Basra Körfezi karşısında zayıflamasına neden oldu. Özellikle yukarıda adlarını zikrettiğimiz Basra Körfezi limanları, Uzakdoğu'dan gelen ticarî ürünleri hem dâhildeki şehirlere dağıtma görevini yerine getiriyorlar hem de bu mallardan bir kısmını ya İslam âleminin başkenti Bağdat'a veya Doğu Afrika kıtasının doğusuna (Zenc ülkelerine) ihraç etmek için körfez gemileri ile götürmek üzere muhafaza ediyorlardı<sup>1408</sup>. Abbasîlerin ikinci halifesi Ebu Cafer el-Mansûr, iktidara geldiği günden itibaren icraatlarını, Uzakdoğu ticâretinin yönünü Kızıldeniz'den, Basra Körfezi'ne kaydırma amacına uygun olarak devam ettirdi. Öyle ki hilafet merkezi olarak Bağdat'ın seçilmesinde, iktisadî ve stratejik özellikler dikkate alınmış ve Basra Körfezi'nin Hindistan ile Çin gibi Uzakdoğu ülkeleriyle olan ticarî bağlantı kolaylığı göz önünde bulundurulmuştur<sup>1409</sup>. Doğuyu-Batıya bağlayan ticarî bir güzergâh konumunda olan Basra Körfezi'nin<sup>1410</sup>, önem ve ehemmiyetinin Abbasîler dönemine gelindiğinde hızlı bir ivme kazanmasında hiç şüphesiz yukarıda da değindiğimiz üzere başkent Bağdat'ın; Basra Körfezi'nin önemli kollarından biri olan Dicle nehri üzerinde kurulmasının büyük etkisi vardır. Bağdat'ın, Körfez'e yakın bir bölgede kurulması, Basra Körfezi'ni adeta cazibe merkezi haline getirerek, dünyanın dört bir yanından tüccarların buraya akın etmelerine imkân sağladı<sup>1411</sup>.

Abbasîlerin ilk dönemlerinde uygulamış oldukları iktisadî politikalardan en fazla etkilenen bölge hiç şüphesiz Mısır ve beraberinde Kızıldeniz oldu. Bu dönemde Mısır, halifelğe tabi iken dış ticâreti sınırlı ve cılız bir seviyeye geldi. Dış ticâret, ağırlıklı olarak diğer İslam devletleri ile kısmen de Bizans'la yapılan alışverişlerden ibaretti.

<sup>1406</sup> Salim, *Bahru'l-Ahmer*, s. 13-14.

<sup>1407</sup> Utku, *a.g.e.*, s. 192; Salim, *a.g.e.*, s. 13-14.

<sup>1408</sup> Şâmî, *a.g.m.*, s. 102.

<sup>1409</sup> Taberî, *a.g.e.*, c. IX, s. 204-205, c. III, s. 272; Hamevî, *a.g.e.*, c. V, s. 238-250; Ya'kûbî, *Ülkeler*, s. 20; Hitti, *a.g.e.*, c. I, s. 449-450; Mez, *a.g.e.*, s. 492; Utku, *a.g.e.* s. 192; Salim, *a.g.e.*, s. 13-14.

<sup>1410</sup> Şâmî, *a.g.m.*, s. 102.

<sup>1411</sup> Ya'kûbî, *a.g.e.*, s. 17; Tudelalı Benjamin, *a.g.e.*, s. 67; Mez, *a.g.e.*, s. 534.

Özellikle Mısır nezdinde önemli bir tersane ve denizcilik üssü olan Kulzüm<sup>1412</sup> gibi Kızıldeniz'in önemli limanları, ancak Hicaz'la sürdürdükleri hac seferleri ve zahire nakliyatı münasebeti sayesinde ayakta kalabildiler<sup>1413</sup>. Arabistan dışındaki yerlerle temaslar İslam öncesi döneme oranla büyük ölçüde azaldı. Mısır, II./VIII. asırdan itibaren İslam âlemi ile Uzakdoğu arasında yeniden canlanan ve büyük ölçüde Basra, Übulle, Hürmüz, Siraf... gibi önemli merkezlerde gelişen ticâretten yeterince nasiplenemedi. Bununla birlikte Kızıldeniz ve Mısır'ın dünya ticâretinden kopuş süreci, Mısır'da müstakil bir devletin doğuş ve yükselişi ile tersine dönmeye başladı. Mısır'ın İslam sonrası ilk müstakil ve muhtar hâkimi olan Türk asıllı kumandan Ahmet b. Tolun (254-269/868-884), doğu ticâretine Mısır'ı da katmak ve memleketin halifeliğe olan iktisadî bağıllığını azaltmak gayesiyle çeşitli girişimlerde bulundu<sup>1414</sup>; ancak bu çabalar onun ölümünün ardından son buldu. Ahmet b. Tolun'un ardından gelen diğer Tolunoğulları ile İhşidiler, Abbasîler'e devamlı surette meydan okuyacak kadar kuvvetli olamadılar. Bununla birlikte, Avrupa'nın, Uzakdoğu'nun mallarına olan talebinin artmaya başlaması ve Mısır'ın bu talebe aracılık etme imkânının çoğalması, Mısır ve Kızıldeniz lehine yaşanacak gelişmeler için müspet bir ortam hazırladı<sup>1415</sup>. Nitekim Kuzey Afrika'da (Mağrib)<sup>1416</sup> kurulan Fâtımîler devleti 359/969'da Mısır'ı fethedip başkentlerini Kahire'ye taşımakla birlikte<sup>1417</sup>, bu durum, sadece Bağdat'taki

<sup>1412</sup> Houranî, *Milâhe*, s. 189. Roma döneminde Kulzüm, gemi yapım ve onarımının gerçekleştirildiği önemli bir merkez ve Kızıldeniz korsanlarına karşı mücadele edilen askerî bir üs olarak kullanılmıştır. J. Walker, "Süveys", *DİA*, c. II, İstanbul, 1979, s. 256. Yine aynı dönemlerde Mısırdaki mevcut iki tersaneden birisi olan Kulzüm tersanesinin Kızıldeniz'e, İskenderiye tersanesinin ise Akdeniz donanmasına hizmet verdiği zikredilmektedir. Abdulhalik Bakır, "*Deri, Tahta*", s. 129.

<sup>1413</sup> Utku, *a.g.e.*, s. 347, 526. Bkz; Ya'kûbî, *Kitabu'l Büldân*, s. 340; Nâsır-ı Hüsrev, *a.g.e.*, s. 214-215.

<sup>1414</sup> Tolunoğulları devletinin kurucusu olan Ahmet b. Tolun (868-884) döneminde Mısır filosu güçlendirilmiş ve Müslüman tersanelerin en gelişmiş olan Fustat'taki tersane yeniden inşa edilmiştir. Bkz; Utku, *a.g.e.*, s. 195; Hasan İbrahim, *a.g.e.*, c. IV, s. 222. Yine bu dönemde ticâret için çok sayıda gemi tahsis edilerek bu gemiler korsan saldırılarına karşı donanmalar ile koruma altına alınmıştır. Kızıldeniz'deki ticarî hareketliliğin artışı ile birlikte çok sayıda Yahudi tüccar topluluğunun yanı sıra Fars ve Irak bölgelerinden de birçok tüccar tekrar bu bölgeye akın etmiştir. Özellikle bu tüccarlardan biri olan Irak'lı Ebu Bekr Muhammed b. el-Mâzerâî adlı tacir oldukça büyük bir servet (yıllık geliri 400.000 Dînar) sahibiydi. Rivayete göre yaklaşık 21 kez hac'ca giden el-Mâzerâî her seferinde yaklaşık 100 bin dînarı Hicaz'da infak ediyor, geri dönüş yolculuğunda ise buradan satın aldığı elbise, koku, baharat, şekerleme, yağ, hububat vs. gibi ürünleri 90 bin deve ve 400 araba'ya yükleyerek beraberinde memleketine götürüyordu. Öyle ki bu kişinin Hicaz bölgesine her geliş gidişinde, oradaki esnafın bir anda servete kavuştuğu zikredilmektedir. Yine bir sonraki dönemde Şam'dan Mısır'a gelen Yahudi tüccarlar arasında bulunan Yakub b. Killis adlı tacir de büyük servetiyle tanınıyordu. Hicrî 331/944 yılında Mısır'a gelerek Fustat'ta yaşamaya başlayan bu tacir, zenginliği vasıtasıyla Muhammed b. el-İhşid b. Tuğc'un (935-946) veziri Kafûr ile yakınlık kurmuş ve zamanla Kafûr'un taciri olarak anılmıştır. Nuveyrî, *a.g.e.*, c. 28-29, s. 102-104; Salim, *a.g.e.*, s. 17-18; Mez, *a.g.e.*, s. 539.

<sup>1415</sup> Utku, *a.g.e.*, s. 346-347.

<sup>1416</sup> Kuzey Afrika (Mağrib) coğrafyası ile ilgili geniş bilgi için bkz; Aydın Çelik, *Kuruluş*, s. 1 vd.

<sup>1417</sup> Geniş bilgi için bkz; Aydın Çelik, *a.g.e.*, s. 223-228.

Abbasîlerden büyük bir eyaleti alıp götürmekle kalmadı, aynı zamanda Mısır'ın kıtalar arası ticârette yeni geçit olmasını sağladı. Evvelce ağırlıklı olarak Mezopotamya ve Basra Körfezi üzerinden yapılan uluslararası ticâret böylelikle Mısır ve Kızıldeniz üzerine kaymaya başladı. Mısır'a intikal eden Fâtımîler Abbasîlerle olan siyâsî rekabetleriyle birlikte doğu-batı ticâretini, karayolları ve Kızıldeniz'den geçen deniz güzergâhına yönlendirme politikaları, Basra Körfezi ticâretine önemli ölçüde darbe vurdu ve Abbasîleri ekonomik anlamda oldukça zor durumda bıraktı.

Fâtımîlerce fethedilen Mısır'ın, "İslam tarihinde ilk defa Bağdat'a sureten dahi bağlı olmayan bir hanedan" tarafından idare edilmeye başlandığından ve "İslam dünyasına hâkim olmak bakımından Abbasîlerle rekabete girişecek olan hür ve müstakil bir devletin merkezi" haline geldiğinden bahseden müellifler, Fâtımî halifelerinin, Sünni rakiplerine karşı üstünlüğü harp ve diplomasiden ziyade, Şii propaganda ve ticâret ile sağladıklarına dikkat çekmektedirler<sup>1418</sup>. Abbasîler gibi dini bir hareketle ve gizli bir propaganda teşkilatından istifade ederek iş başına gelen Fâtımîler, iktidara geldikten sonra bu teşkilatla olan bağlarını kesmeyip, onları devletin yüksek siyasetinde bir araç olarak kullanmaya devam etti. Ayrıca "Dâi'd-duat" denen propaganda reislerinin, ordu ve idare teşkilatı yanında rejimin üçüncü esas direğini oluşturmaları da bunu göstermektedir. Kahire'deki Dâi'd-duat'ın idaresi ve talimatı doğrultusunda faaliyetlerine başlayan Şii Fâtımîlerin Abbasîler karşısında devletlerini iyileştirme ve kalkındırma yönünde teşebbüslerde bulunmaları, mezhebi bir egemenliğin gerçekleştirilmesinin hedeflendiği yönünde bir imaj yansıtmışsa da, esasında bu hareket, büyük ölçüde iktisadî bir dürtüyle şekillenmiş olup, Abbasî hilafeti için ciddi bir tehdit oluşturmuştur<sup>1419</sup>. Neticede Basra Körfezi'nde ticarî amaçla kurulmuş birçok liman şehri bütün bu süreçten olumsuz yönde etkilendi ve hatta bazı liman şehirleri terk edildi. Fâtımîler ile birlikte önemli bir aşama kaydeden ve güvenli bir hale gelen Kızıldeniz ise, ticarî öneminin yanı sıra, Kuzey Afrika taraflarından Hicaz bölgesine yolculuk yapacak olan hacı adaylarının da önemli bir güzergâhı haline geldi. Kızıldeniz'in daha önce sahip olduğu ticarî ve stratejik üstünlüğünü tekrar ele geçirmesi, Hicrî IV./X. yüzyıl başlarında Mısır'da kurulan Fâtımî hilafetini bu ticâretten faydalanmak için adeta tetikledi. Özellikle de o dönemde Basra Körfezi'nin daha önce sahip olduğu ticarî

<sup>1418</sup> Utku, *a.g.e.*, s. 196. Ayrıca bkz; Bernard Lewis, "Fâtımîler ve Hindistan Yolu", *İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Mecmuası*, XIV/1-4, İstanbul, (Ekim-1949-Temmuz 1950), s. 350.

<sup>1419</sup> Utku, *a.g.e.*, s. 196.

ehemmiyetini gerek Zencililerin isyanı<sup>1420</sup> gerekse Karmatilerin çıkarmış oldukları kargaşalıkların<sup>1421</sup> etkisiyle kaybetmiş olması, Kulzüm'den sonra gelen Ayzab, Cidde ve el-Kusayr gibi limanların büyük bir önem kazanmasına katkı sağladı<sup>1422</sup>.

### 2.3.1. Aden

Kızıldeniz'in girişinde stratejik açıdan çok önemli bir yerde bulunan ve üç tarafı dağ yamaçlarıyla çevrilmiş olup, tek açık tarafı denize bakan kısmı olan Aden<sup>1423</sup>

<sup>1420</sup> Abbasî hilafet merkezindeki karışıklığı görerek, devletin aciz ve zayıf kaldığı noktaları anlayan Ali b. Muhammet adlı kişi Hicrî 255./869 yılda Basra'da bütün gücüyle tahriklere başlayıp, Basra'luların içinde bulunduğu çekişmelerden de istifade ederek isyana girişti. Büyük çiftliklerde çalışan Afrika'lı kölelerin perişanlığından da faydalanan Ali b. Muhammet, bu zenci köleleri de isyana teşvik ederek binlerce kişiyi kendisine katmayı başarmıştır. Hızlı bir şekilde Basra'ya ve civarına hâkim olan Ali b. Muhammet, hareketini Ahvaz, Curcan ve Kûfe taraflarına kadar genişletmeye muvaffak oldu. Onun bu hareketine başta Beni Temim olmak üzere birçok Arap kabilesi ve Bahreyn'den onunla birlikte gelen Arap'lar destek vermekteydiler. Abbasî hilafeti, bu isyanı bastırmakta oldukça aciz kalmış ve göndermiş olduğu ordular Hicrî 258. yıla kadar her defasında mağlup olarak geri dönmek zorunda kalmıştır. Bunun üzerine zayıf bir kişiliğe sahip olan halife el-Mu'temid, Mekke'de bulunan el-Muafak lakaplı kardeşi Talha'dan yardım talep etmek zorunda kalmıştı. Muafak oldukça zeki biri olup, iyi bir komutan, idareci ve savaşçı bir kişiliğe sahipti. Muhammed b. Ali ile onun arasında yaklaşık 12 yıl süren mücadelenin ardından bu isyan hareketi ortadan (h. 270/884) kaldırılmıştır. Bu isyan hareketi yaklaşık onbeş yıl devam etmiştir. Sahibu'z-Zenc hareketi, gerek Abbasî hilafeti gerekse de İslam toplumu için, iktisadî, mali kayıplar bir tarafa, bunun yanı sıra, kan, gözyaşı, yıkım ve üzüntü bırakmıştı. Bu hareketin yaşandığı dönem içerisinde Basra'nın harap olduğu, birçok insan'ın öldürüldüğü ve yine bu dönemde Irak'ın yıkıcı depremlere maruz kaldığı zikredilmektedir. Ayrıca abartılı bir şekilde Muhammet b. Ali ve taraftarlarının elinde öldürülen insan sayısının milyona ulaştığını, Basra'da bir gün içerisinde 300.000 insan'ın katledildiği dile getirilmektedir. İsyana ile ilgili geniş bilgi için bkz; Mustafa Demirci, *Siyah Öfke (Ortaçağ İslam Dünyasında Zenci Kölelerin İsyanı 869-883)*, Konya, 2005; Ayrıca bkz; Taberî, *a.g.e.*, c. XI, s. 178 vd; Mes'ûdî, *Mürûc*, s. 194; İbnü'l Esîr, *a.g.e.*, c. VII, s. 197 vd. ; Süyûtî, *Tarihü'l-Hulefa*, s. 364.

<sup>1421</sup> Karmatîler, Kûfe yakınlarında kendi başına derviş hayatı yaşayan Hamdan b. Karmat adlı kişinin, halkın yoksulluğu ve Abbâsîler'in ülkede meydana getirdiği baskıdan yararlanarak "ortak mülkiyet" anlayışını amaç edinen bir tarikat kurmasıyla ortaya çıktılar (890). Zenginlerin malını paylaşmayı ana ilke olarak benimseyen bu tarikat, kısa süre içinde bütün Irak'ta yayıldı. Nitekim beklenen ilk isyan Vasıt civarında (Kûfe) Hamdan b. Karmat ile başladı (899). Bkz; L. Massignon, "Karmatîler", *DİA*, c. VI, İstanbul, 1977, s. 353. Ayrıca bkz; N. Çağatay-İA. Çubukçu, *İslâm Mezhepleri Tarihi*, c. I, Ankara, 1965, s. 65-68. Bu isyan özellikle her sene şahıs başına bir dinarlık yeni bir vergi konulmasına karşı bir tepki idi. Karmatîler'in bu hareketi yaklaşık olarak on sene sürmüştür (277-288/890-901). İkinci Karmatî hareketi ise Bahreyn'de ortaya çıkmış ve (286/899) Ebû Said el-Cünnâbî liderliğinde başlayan bu hareket, bedevilerden ve bu mezhebe bağlı olanlardan birçoğunun da desteğiyle bir hayli güç kazandı. Bkz; İbnü'l Esîr, *a.g.e.*, c. VII, s. 410 vd. Neticede Bahreyn Ebû Said zamanında Karmatîler'in hâkimiyetine girdi. Ahsâ şehri ise müstakil bir devlet haline geldi. Bkz; İbnü'l Esîr, *a.g.e.*, c. VIII, s. 74. İsmailiyye mezhebinin imamlarından olan Dâî Ebu Zekerriyya Yahya b. Ali et-Temimi'nin çalışmaları sayesinde İsmailiyye mezhebinin taraftarları sürekli çoğalmaktaydı. Karmatîler, davetçilerini Basra Körfezi muntıklarına yollayarak onları başlattıkları bu harekete destek olmaya çağırıyor ve özellikle Bahreyn bölgesindeki Karmatî davetini yüklenen Ebu Said el-Cünnâbî, yapmış olduğu propagandalarla, Bahreyn'in baş şehri olan Hacer hariç, bütün Bahreyn'i ele geçirecek burada çok sayıda taraftar topladı. Bkz; İbn Kesir, *a.g.e.*, c. XI, s. 150. Karmatîlerin Bahreyn'de bu şekilde yayılmaları ve güçlenmeleri, burada ki Abbasî valisini (el-Abbas b. Amr el-Ganavi) rahatsız etti ve onun bu bölgeye bir ordu sevk etmesine neden oldu. Ancak gönderilen bu ordu Ebu Said el-Cünnâbî tarafından mağlup edildi ve ardından el-Cünnâbî, bu bölgedeki et-Temimi'yi de tasfiye ederek kontrolü tamamen kendi eline alıp, Hicrî 286/899 yılında bağımsız bir devlet kurdu. Aydın Çelik, *Kuruluş*, s. 101.

<sup>1422</sup> Salim, *a.g.e.*, s. 19-20.

<sup>1423</sup> İbn Batuta, *a.g.e.*, s. 171.

(Athana)<sup>1424</sup> kendi adını taşıyan körfezin kuzeybatısındaki Aden ve Küçük Aden Yarımadalarının etrafında uzanır<sup>1425</sup>. Kızıldeniz'in kıyısı üzerinde yer almadığı halde, tarih boyunca gerek tarihî ve kültürel, gerekse iktisadî açıdan Kızıldeniz'den ayrı düşünülmemiştir. İslam coğrafya kaynakları, Kızıldeniz'in güney sınırını genellikle Bâbü'l-mendeb'le sonlandırırken, Yâkut el-Hamevî gibi bazı müellifler bu sınırı Bâbü'l-mendeb'in ötesine taşımaktadırlar<sup>1426</sup>.

Büyük bir şehir olup ekili toprağı, ağacı ve suyu olmayan Aden<sup>1427</sup>, platoların ve dar vadilerin hâkim olduğu kıraç ve taşlık bir coğrafyada kuruludur. Şehir, bugün “Aden” ile “Küçük Aden” olarak bilinen iki Yarımadanın ortasındaki körfeze açılan ince bir vadi ile daha yukarıda kalan ve 550 metrelik bir rakıma sahip “Ur Aden” isimli sönmüş yanardağ kraterinin üzerinde yer almaktadır<sup>1428</sup>. Sıcak iklimi ve kuraklığı bilinen Aden<sup>1429</sup> Dünyanın coğrafi anlamda yedi ayrı bölge şeklinde ele alındığı tasnifte, İslâm tarih ve coğrafyacılarının<sup>1430</sup> çoğunluğu tarafından birinci iklimde gösterilmiş olmakla birlikte, iki bölge arasında sınır bir noktada yer almasından dolayı, bazı coğrafyacılar<sup>1431</sup> tarafından birinci iklimin dışında tutulup ikinci iklime dâhil edilmektedir<sup>1432</sup>.

Makdisî'nin; “Çin'in dehlizi, Yemen'in limanı, Mağrib'in zahire deposu, muhtelif ticarî emtianın merkezi” şeklinde tanımladığı<sup>1433</sup> Yemen'in en büyük liman şehri Aden'in<sup>1434</sup> geçmişinin, M.Ö. 4000'lere kadar uzandığı tahmin edilmektedir<sup>1435</sup>. Yemen ile Doğu Afrika arasındaki ilişkilerin başladığı günden itibaren var olduğu söylenen Aden, elverişsiz iklimi ve kuraklığına rağmen stratejik konumu sayesinde tarih boyunca bölgenin en canlı limanlarından biri olarak ön plana çıkmaktadır<sup>1436</sup>. Örneğin Mısır'dan Hind Okyanusu'nun limanlarına gitmeye cesaret edilemediği dönemlerde,

<sup>1424</sup> Grek ve Romalılar tarafından “Athana” şeklinde isimlendirilmekteydi. Besim Darkot, “Aden” *İA*, İstanbul, 1978, c. I, s. 136.

<sup>1425</sup> Mustafa L. Bilge, “Aden”, *DİA*, İstanbul, 1988, c. I, s. 367.

<sup>1426</sup> Yâkut, *Mu'cem*, c. II/I, s. 21.

<sup>1427</sup> İbn Batuta, *a.g.e.*, s. 171.

<sup>1428</sup> Bilge, “Aden”, *DİA*, c. I, s. 367.

<sup>1429</sup> İbn Batuta, *a.g.e.*, s. 171.

<sup>1430</sup> İbn Rüste, *a.g.e.*, s. 96; Mes'ûdî, *Tenbih*, s. 32; Bekri, *Mesâlik*, c. I, s. 182; İdrisî, *a.g.e.*, c. I, s. 54; Makdisî, *a.g.e.*, s. 73.

<sup>1431</sup> Ebü'l Fida, *Takvimü'l Buldân*, s. 92; Kalkaşendî, *Subhu'l-a'sâ*, c. V, s. 10; Kazvîni, *Âsâr*, s. 101 vd.

<sup>1432</sup> Utku, *a.g.e.*, s. 478.

<sup>1433</sup> Makdisî, *a.g.e.*, s. 92.

<sup>1434</sup> Hurdâzbih, *a.g.e.*, s. 59; Istahrî, *Mesâlik*, s. 25; Kalkaşendî, *a.g.e.*, c. V, s.10-11.

<sup>1435</sup> Bilge, “Aden”, *DİA*, c. I, s. 367.

<sup>1436</sup> Şihâb, *a.g.e.*, s. 237.

bütün gemilerin bulunduğu bir liman şehri olan Aden, her iki ülkenin ticarî yüklerini boşalttıkları ana antropolardan<sup>1437</sup> biriydi<sup>1438</sup>.

Şehri üç tarafından çevreleyen dağlar, Aden'in tarihinde, karayoluyla gelenlerin şehre girmelerindeki en büyük engeli oluşturuyordu<sup>1439</sup>. Şehri sarp bir mevkide<sup>1440</sup> bırakan bu engeli, dağ geçidi yapma fikriyle aşmayı düşünen Yemenliler, çok zor şartlar altında oydukları dağ içinde inşâ ettikleri geçit sayesinde Aden'i dağların arkasındaki dünya ile buluşturup, koydukları demir kapıyla da Aden'e girişi kontrol altına aldılar<sup>1441</sup>. Uzunluğu bir mili bulan bu geçidin hangi tarihte veya hangi Yemen kralının emriyle kazıldığı tam olarak bilinmemekte; ticâret kervanlarının rahat yolculuk yapmalarını sağlamak amacıyla dağlarda geçit ve yol açılmasını emreden her hangi bir vesikaya rastlanmamaktadır. Bu zor projenin bânîsi olarak Ad kavminin kurucusu Âd b. Avs'ın oğlu Şeddâd b. Âd adı zikredilirken, kanal, geçit ve kuyu gibi mühendislik gerektiren inşaatların, eskilerin nazarında insan gücünü aşan harikalar olarak gözükmemesinin bir sonucu olmasından olsa gerek, bunların yapımını Hz. Süleyman'ın cinleri veya İskender Zülkarneyn'e kadar götürenler vardır<sup>1442</sup>.

Aden, tarih boyunca Yemen'i denetimi altına alan bütün devletlerin kontrollerine almak istedikleri bir yer oldu. Bu yüzden Aden'in tarihi, siyasî bakımdan Yemen'in tarihi ile iç içedir. Yemen krallarının mâlî hazinesi olan Aden, sırasıyla Yemen bölgesinde hâkimiyet kuran Mainliler, Sebeliler ve Himyerîler tarafından idare edildi ve Himyerîler zamanında bölgenin en önemli limanı haline geldi<sup>1443</sup>. Güney Arabistan'ın İslâm öncesindeki en uzun ve görkemli medeniyetini temsil eden Himyerî Devleti'nin, Akdeniz Havzası ile Uzakdoğu arasındaki kara ve deniz ticâret yolu üzerinde bulunması, bölgeye iktisadî bir hareketlilik getirdiğinden; bu dönemde Aden panayırı gerek Arabistan Yarımadası'ndan, gerekse Akdeniz, Çin ve Hind ülkelerinden gelen tüccarlarla dolup taşıyordu<sup>1444</sup>.

Sadece Yemenli Arapların değil, antik çağın büyük devletlerinin de hâkimiyet ve nüfuz alanlarına sokmak istedikleri Aden, Firavun döneminde Mısırlıların, ardından da

<sup>1437</sup> Curtin, *Ticâret*, s. 142.

<sup>1438</sup> Houranî, *Arab Seafaring*, s. 22.

<sup>1439</sup> Utku, *a.g.e.*, s. 482.

<sup>1440</sup> Hasan İbrahim, *a.g.e.*, c. V, s. 258.

<sup>1441</sup> Makdisî, *a.g.e.*, s. 92; Yâkut, *a.g.e.*, c. III/2, s. 622; Kalkaşendî, *a.g.e.*, c. V, s. 11; Kazvîmî, *Âsâr*, s. 101.

<sup>1442</sup> Utku, *a.g.e.*, s. 483; Şihâb, *a.g.e.*, s. 241.

<sup>1443</sup> Utku, *a.g.e.*, s. 485.

<sup>1444</sup> Hüseyin Algül, "Himyerîler", *DİA*, İstanbul, 1988, c. XVIII, s. 62.



Habeş ve Romalılar'ın büyük ilgisini çekiyordu<sup>1445</sup>. Câhiliye dönemine gelindiğinde ise Arap Yarımadası'nda senelik olarak tertip edilen panayırlardan biri de Aden'de<sup>1446</sup> bulunmaktaydı. Ramazan ayının ilk on gününde kurulan<sup>1447</sup> ve doğu mallarının satışının yapıldığı Aden, bu geleneğini İslâmî dönemlerde de devam ettirerek; bölgenin ticarî hareketliliğini büyük ölçüde arttırdı. Arapların en eski çarşılarından biri olan<sup>1448</sup> ve Hz. Peygamber tarafından kutsanan<sup>1449</sup> Aden pazarında yer alan en cazip malları, parfüm çeşitleri, buhur ve bürde gibi Yemen malları oluşturmaktaydı. Yine bu ürünlerin yanı sıra Aden tüccarının çarşılarında sergilediği; demir, bakır, kurşun, civa, inci, mercan, damarlı akik, kırmızı yâkût, safran, bakkam, yünlü - pamuklu - ipekli giyecekler, işlemeli kumaşlar, ilaçlar, baharatlar, şeker, pirinç, hindistan cevizi ahşabı, değerli kırmızı boya veren ağaç, tik ve susam ağacı, misk ve her türlü parfüm ve sakız, biber, kâkule<sup>1450</sup>, tarçın, havlıcan, kara ve sarı helile, kâfur, sarısabır, abanoz ve sandal ağaçları, kamyş, fildişi, cam ve toprak kaplar gibi her biri ayrı ülkelerden gelen zengin ticâret malları büyük bir çeşitlilik ortaya koyuyordu<sup>1451</sup>.

Aden'in, İslâmî dönemlerde de Uzakdoğu mallarının yer aldığı çarşısında yoğun bir hareketlilik yaşanıyor, bölgeye gelen çok sayıda gemi buradan yüklediği mallarla, Hicaz, Sudan ve Mısır limanlarına yöneliyordu. Aden özellikle koku imalâtının<sup>1452</sup> yanı sıra, Hindistan'ın doğu sahillerinden getirilen zümrütlerin ve Yukarı Mısır ve Habeşistan'dan gelen vahşi fildişlerinin en mühim pazar yerlerinden biriydi<sup>1453</sup>. Bu sayede gümrük gelirlerini artıran Aden, kısa sürede yüksek bir kazanç merkezi haline geldi<sup>1454</sup>. Özellikle Aden'deki sınırsız mal akışına ve zenginliğe dikkat çeken Makdisî, bu şehirdeki refah seviyesinin yükselmesi ile birlikte ahlaki bir takım çöküşlerin yaşandığını ve burada zina'nın oldukça yaygın olduğunu dile getirmektedir<sup>1455</sup>.

Aden'in, tam Kızıldeniz sınırında (Afrika, Arabistan, Hindistan, Çin ve Irak arasındaki ticâret güzergâhında)<sup>1456</sup> kilit bir noktada yer almasının yanı sıra gerek Kızıldeniz, gerekse Hind Okyanusu'nun Arap Yarımadası'nı dolaşan kısmındaki yegâne

<sup>1445</sup> Bilge, "Aden", *DİA*, c. I, s. 368.

<sup>1446</sup> Hamidullah, *İslam Peygamberi*, c. II, s. 945-946.

<sup>1447</sup> Ya'kûbî, *Târih*, c. I, s. 326.

<sup>1448</sup> Hamevî, *Mu'cem*, c. III/2, s. 622.

<sup>1449</sup> Makdisî, *a.g.e.*, s. 92.

<sup>1450</sup> Hindistan'dan getirilen bir tür baharattır. Abdurrahman Anî, *a.g.e.*, s. 158.

<sup>1451</sup> Utku, *a.g.e.*, s. 492.

<sup>1452</sup> Kalkaşendî, *a.g.e.*, c. V, s. 11; Hamidullah, *a.g.e.*, c. II, s. 1063.

<sup>1453</sup> Heyd, *a.g.e.*, s. 41.

<sup>1454</sup> Utku, *a.g.e.*, s. 488; Şihâb, *a.g.e.*, s. 246.

<sup>1455</sup> Makdisî, *a.g.e.*, s. 97-98, 103.

<sup>1456</sup> Kazvînî, *Âsâr*, s. 101.

güvenli liman olma özelliği taşıması, adeta onun her geçen gün yıldızının daha da parlamasını sağladı. Zira Kızıldeniz sahili boyunca devam eden mercan kayalıklarına karşılık, Aden limanının Okyanus tipi büyük gemilerin yanaşmasını engelleyen sığıklardan uzak, tabii bir liman oluşu, Aden’i, Doğu - Batı ticâret hattındaki en önemli buluşma noktası yaptı. Bunun yanı sıra, Arap Yarımadası’nın tüm kervan yollarının son noktası durumunda bulunması ve bu limanın hinterlantını oluşturan Batı Yemen beldelerinin, antik çağdan beri dünya ticâretine konu olan değerli emtiadan önemli bir kısmının zengin üreticisi olması, Aden’i bölge için vazgeçilmez kılmıştır<sup>1457</sup>. Sahip olduğu bütün bu özellikler nedeniyle Aden, İslâm tarih ve coğrafya kaynakları tarafından bölgenin en önemli limanı<sup>1458</sup> olarak gösterilmiş ve bu yüzden Kızıldeniz’e giriş ve çıkışlarda Aden’e uğramak, hep tabii olmuştur<sup>1459</sup>.

### 2.3.2. Cidde

Arap Yarımadası’nın güneybatısındaki Hicaz bölgesinde, Kızıldeniz kıyısı üzerinde Mekke’ye 70, Medine’ye ise 420 km. mesafede yer alan<sup>1460</sup> ve Mekke’nin limanı olarak tasvir edilen<sup>1461</sup> Cidde’nin, kuruluşu İslâm öncesi dönemlere uzanmaktadır. Kızıldeniz’e bir körfez oluşturan bu liman şehri, zaten sığ olan deniz suları ve körfez girişinde geçiş için sadece dar kanallar bırakan kayalıklara rağmen, VI. yüzyıldan itibaren günümüze kadar Arap Yarımadası’nın dış dünyayla ticarî ve kültürel bağını sağlayan önemli kapılarından biri oldu. Ayrıca bu liman, Avrupa ve Afrika’dan Asya’ya geçişin önemli bir hattı olmanın yanı sıra Mekke’nin iâşesinin temininde mühim bir yere sahipti<sup>1462</sup>. Abbasîlerin Basra Körfezi’ne ağırlık vermeleri sonucu Cidde bu dönemde fazla bir varlık gösteremedi ancak Fâtımîler döneminde Kızıldeniz’in yeniden yükselişi ile birlikte bu liman şehri de tekrar canlandı. Mekke ve Medine’nin kapısı Cidde<sup>1463</sup> özellikle Câr limanının sahip olduğu ticarî önemini bedevilerin

<sup>1457</sup> Utku, *a.g.e.*, s. 488; Heyd, *a.g.e.*, s. 41, 179; Cevâd Ali, *a.g.e.*, c. VII, s. 274.

<sup>1458</sup> Hurdâzbih, *a.g.e.*, s. 61; İstahrî, *a.g.e.*, s.25; Ya’kut, *a.g.e.*, c. III/2, s. 621; Kalkaşendî, *a.g.e.*, c. V, s. 11.

<sup>1459</sup> Utku, *a.g.e.*, s. 489.

<sup>1460</sup> Mustafa Bilge, “Cidde”, *DİA*, c. VII, İstanbul, 1993, s. 523-524; Hartmann, “Cidde”, *İA*, c. III, İstanbul, 1988, s. 159.

<sup>1461</sup> Ya’kûbî, *a.g.e.*, s. 317; Hemdânî, *a.g.e.*, s. 47; İstahrî, *a.g.e.*, s.19; İbn Havkal, *a.g.e.*, s. 31; Mınorsky, *a.g.e.*, s. 148; Bekrî, *Mesâlik*, c. I, s. 145; İdrîsî, *a.g.e.*, c. I, s. 138-139; Yâkût, *a.g.e.*, c. II/1, s. 41.

<sup>1462</sup> Utku, *a.g.e.*, s. 505; Hamidullah, *a.g.e.*, c. I, s. 294.

<sup>1463</sup> Miguel, *a.g.e.*, c. I, s. 175.

yağmaları sonucu yitirmesinin ardından, Hicrî VI./XII. yüzyılın sonlarına doğru Hicaz bölgesine gidecek olan hac kabilelerinin doğrudan yöneldikleri bir liman şehri oldu<sup>1464</sup>.

Cidde'nin sıcak ve rutubetli iklimi, güneydoğusundaki tuz kütleleri ve çevresini saran çöllerle daha da kurak ve elverişsiz bir özellik göstermektedir<sup>1465</sup>. Cidde'nin oldukça sıcak iklim yapısına dikkat çeken Makdisî'nin<sup>1466</sup> yanı sıra Nâsır-ı Hüsrev'de Cidde'nin iklim bakımından taşıdığı elverişsizlik nedeniyle ağaç ve ekin yetiştirmeye uygun olmadığını ve işe yarar her şeyin köylerden getirildiğini<sup>1467</sup> ifade etmektedir. Yine XIV. yüzyıl seyyahlarından İbn Batûta ise Cidde'nin kurak iklimine işaret ederek bölgedeki su sıkıntısının bir günlük mesafeden getirilen su ile giderildiğini ifade etmektedir<sup>1468</sup>.

Cidde, tarih ve coğrafya kaynaklarında Dünyanın coğrafi anlamda yedi ayrı bölge şeklinde ele alındığı tasnifte, ikinci iklime dâhil edilmektedir<sup>1469</sup>. Arabistan'ın en batısında gösterilen<sup>1470</sup> bu liman şehrini İbn Hurdâzbih ise Mekke ile Şuaybe'nin kuzeyinde isimsiz bir menzil arasına yerleştirmiştir<sup>1471</sup>. Bölgedeki diğer tüm limanlarda olduğu gibi, Cidde çevresinde de Kızıldeniz genellikle "Cidde Denizi" olarak adlandırılıyordu<sup>1472</sup>.

Mekke'ye bağlı bir sahil kasabası olan ve buraya 40 mil uzaklıkta bulunan bu liman şehrinin, ticâreti oldukça bol olup halkı cömert ve zengin kimselerdi. Hac mevsiminde oraya getirilen nadir türdeki kıymetli eşyalar, hemen alıcı bulurdu. Hicaz bölgesinde Mekkelilerden sonra zenginlik bakımından Ciddelilerden daha üstünü yoktu<sup>1473</sup>. Bu konuda İdrisî, Cidde'de hac mevsimi öncesinde ithal edilen malların, seçilmiş ürünlerin ve harikulade hazinelerin güzel kârlarla mübadele edildiği yıllık bir panayırın varlığından bahsetmektedir<sup>1474</sup>. Özellikle Uzakdoğu'dan ve Basra Körfezi'nden gelen gemilerin bir kısmı, ürünlerini Arap Yarımadası'nın batı tarafına ve Mısır'a ulaştırmak için Cidde limanına uğruyordu<sup>1475</sup>. Genellikle Hindistan'dan gelen

<sup>1464</sup> Salim, *a.g.e.*, s. 142.

<sup>1465</sup> Hitti, *a.g.e.*, c. I, s. 36; Hartmann, "Cidde", *İA*, c. III, s.159.

<sup>1466</sup> Makdisî, *a.g.e.*, s. 79.

<sup>1467</sup> Nâsır-ı Hüsrev, *a.g.e.*, s. 102.

<sup>1468</sup> İbn Batûta, *a.g.e.*, s. 166.

<sup>1469</sup> İbn Rüste, *a.g.e.*, s. 96; Mes'ûdî, *Tenbih*, s. 32; Bekri, *Mesâlik*, c. I, s. 183; İdrisî, *a.g.e.*, c. I, s.132; Makdisî, *a.g.e.*, s. 74.

<sup>1470</sup> Bekrî, *a.g.e.*, c. I, s. 145.

<sup>1471</sup> Hurdâzbih, *Mesâlik*, s. 148.

<sup>1472</sup> İbn Rüste, *a.g.e.*, s. 87; Bekrî, *a.g.e.*, c. I, s. 208.

<sup>1473</sup> İdrisî, *a.g.e.*, c. I, s. 138-139; Mez, *a.g.e.*, s. 539.

<sup>1474</sup> İdrisî, *a.g.e.*, c. I, s. 139.

<sup>1475</sup> Sirafî, *a.g.e.*, s. 136-137.

gemiler, hem Kızıldeniz'in barındırdığı tehlikelerden (Mercan kayalıkları) sakınmak, hem de doğabilecek gecikmeler yüzünden kendilerini geri götürecek muson rüzgârlarını kaçırmamak için, çoğu zaman yüklerini Aden veya nadiren de olsa Cidde gibi limanlara indirmeyi tercih ediyorlardı. Mallar buralardan ya daha küçük teknelerle diğer limanlara, ya da karayolu üzerinden Suriye, Irak ve Mısır gibi merkezlere taşınıyordu<sup>1476</sup>. Basra Körfezi'nden gelen gemilerin çoğunluğunu Siraflı tüccarlar teşkil ediyordu. Siraflıların Cidde limanına gerçekleştirdikleri ticarî seferler o derece yoğundu ki zamanla burada kendilerine oldukça gösterişli binalar inşa etmişlerdi<sup>1477</sup>. Onuncu Milâdî asırda 304/916 Ebu Zeyd es-Siraflî bu konuya dair şu bilgiyi vermektedir: “*Siraflı tüccarları gemileriyle, Hind Okyanusu'ndan daha iyi olan bu denize geliyorlardı. Bu denizden ise Cidde'ye yöneliyorlardı. Cidde'den ise Mısır'a götürülecek olan ürünleri el-Kulzüm (Suveys) adı verilen küçük gemilere yüklüyorlardı. Çünkü Siraflıların gemileri hacim olarak oldukça büyüktü ve Kızıldeniz'deki mercan kayalıklarına çarpıp zarar görürler endişesiyle bu sulara girmek istemiyorlardı*”<sup>1478</sup>.

Zaman içinde kazandığı dînî, iktisadî, stratejik önemle Kızıldeniz ve Arap Yarımadası'nın en hareketli ve mühim limanı haline gelen Cidde<sup>1479</sup>, Kızıldeniz seferlerinin durak iskelesi olması bakımından da tarih boyunca önemini hep korudu. Ticarî bakımdan taşıdığı ehemmiyet ile de Ortaçağlarda dünyanın sayılı ticâret merkezleri arasında yer almayı başardı. Dahası zamanla, ama özellikle de Haçlı seferlerinin kuzeyden gelen karayolunun güvenliğini tehlikeye attığı dönemlerde Cidde, Kızıldeniz havalisinden gelen ve deniz yolunu tercih eden hac kabileleri için önemli bir buluşma ve transit noktası oldu<sup>1480</sup>. İşlek bir ticâreti, zengin bir sermaye yatırımı, büyük kârlar getiren canlı bir ekonomisi ve ortalamanın üzerinde bir hayat standardı olan ve gelişmesi devam eden bir şehir olarak vasıflandırılan Cidde; Mısır, Hindistan ve Doğu Afrika gemilerini karşılayan mühim bir ticâret limanıydı<sup>1481</sup>. Ayrıca o döneme göre yoğun bir nüfusu barındıran şehirde asıl kalabalığı tacir zümresi teşkil ediyordu<sup>1482</sup>. Öyle ki Nâsır-ı Hüsrev, V/XI. yüzyılda buranın nüfusunu beş bin olarak belirtmektedir<sup>1483</sup>. Özellikle bu nüfus içinde Farslılar önemli bir yer işgal ediyor ve

<sup>1476</sup> Utku, *a.g.e.*, s. 326.

<sup>1477</sup> Makdisî, *a.g.e.*, s. 88; Houranî, *a. g. e.*, s. 229.

<sup>1478</sup> Siraflî, *a.g.e.*, s. 137.

<sup>1479</sup> Istahri, *a.g.e.*, s. 19.

<sup>1480</sup> Utku, *a.g.e.*, s. 509.

<sup>1481</sup> İdrisî, *a.g.e.*, c. I, s. 139.

<sup>1482</sup> Makdisî, *a.g.e.*, s. 88.

<sup>1483</sup> Nâsır-ı Hüsrev, *a.g.e.*, s. 101.

Arapça konuşuyorlardı<sup>1484</sup>. İslâm âleminin en önemli noktası olan Mekke ile Cidde arasındaki ilişki, buranın ana liman olmasından kaynaklanmaktaydı. Zira, Mekke'nin hac ve umre gibi tüm İslâm âlemini buralara sürükleyen dînî farizalara ev sahipliği yapması, bölgeye dünyanın her tarafından muazzam bir insan ve maddî kaynağın akması anlamına geliyordu. Mekke ve haliyle Cidde hac döneminde ciddi bir ticarî ve iktisadî etkinliğe ev sahipliği yapıyordu. Öyle ki Mekke'nin dış âlemle irtibatı, esas olarak üç noktadan sağlanmaktaydı. Bunlardan ilki, kuzeye, Mezopotamya ve İpek Yolu'nun zengin kaynaklarına ulaşan karayolu, bir diğeri bereketli Yemen'e uzanan Güney karayolu idi. Üçüncüsü ise, Mekke'nin deniz yoluyla dış dünyaya açılan ve denizin taşımacılıkta taşıdığı önemin idrak edilmesiyle büyük bir önem kazanan Cidde kapısıydı. Mısır hububatının Mekke'ye ulaştırılmasında yaygın olarak kullanılan Mısır-Cidde deniz yolu, Kızıldeniz'de önemli bir hareketliliğin yaşanmasına vesile oldu<sup>1485</sup>. Hububat başta olmak üzere, Mısır'dan Cidde bölgesine sevk edilen bol miktardaki mahsul, İslâm coğrafyacılarının Cidde'yi, "Mısır'ın tahıl ambarı", "Mekke'nin tahıl ambarı", "Mısır ve Yemen'in ticâret merkezi"<sup>1486</sup> gibi tanımlamalar ile anmalarına imkân sağladı. Mısır'la yaşanan yakın ticarî ilişkiler, Cidde'yi Mısır'ın siyasî yükselişi ile düşüşüne ortak etti ve özellikle de Fatimî ve Eyyübî dönemlerinde Cidde ticarî olarak büyük bir canlılık kazandı<sup>1487</sup>.

### 2.3.3. Câr (Büreyke)

Kızıldeniz sahili üzerinde bulunan ve Medine'ye ait bir sahil kasabası olan Câr, eski bir Arap yerleşim yeridir. Kaynaklarda<sup>1488</sup>, bu şehrin yarısı sahilde, diğer yarısı da sahilin tam karşısında Karaf köyünün yer aldığı adada olmak üzere, iki kısımdan oluştuğu zikredilmektedir<sup>1489</sup>. Medineye bir gecelik (9 konaklık) mesafede bulunan Câr; özellikle Mısır, Habeşistan, Aden, Hindistan ve Çin taraflarından gelen gemilerin demir attığı bir liman şehriydi<sup>1490</sup>. Sahilde oluşu nedeniyle geniş topraklara sahip olmayan Câr, şehirdeki zenginliği yansıtan çok sayıda yüksek konaklarıyla, mamur ve meskûn

<sup>1484</sup> Makdisî, *a.g.e.*, s. 96; Istahri, *a.g.e.*, s. 19.

<sup>1485</sup> Utku, *a.g.e.*, s. 513.

<sup>1486</sup> Makdisî, *a.g.e.*, s. 88.

<sup>1487</sup> Utku, *a.g.e.*, s. 513.

<sup>1488</sup> İbn Havkal, *a.g.e.*, s. 18; Bekrî, *Mu'cem*, c. I, s. 225; Yâkut, *a.g.e.*, c. II/I, s. 5.

<sup>1489</sup> Utku, *a.g.e.*, s. 523.

<sup>1490</sup> Bekrî, *a.g.e.*, c. I, s. 225; Hartmann, "Câr", *İA*, c. III, s. 26; Nâsır-ı Hüsrev, *a.g.e.*, s. 214-215.

arazisi ve belli bir potansiyeli yakalamış nüfusu ile Ortaçağlarda Kızıldeniz sahilinin önemli limanlarından biriydi<sup>1491</sup>.

Büyük bir yerleşim yeri olan Câr<sup>1492</sup> aynı zamanda yoğun bir nüfusa sahipti<sup>1493</sup>. Bu konuda İbn Havkal, Kulzüm limanından hareket eden hacıların Medine'nin bir sahil kasabası olan ve bol miktarda emtianın aktığı bu limana gittiklerini kaydetmektedir<sup>1494</sup>. Mekke'nin meşhur limanı Cidde'den küçük olmasına rağmen, ticâretinin ve malının çokluğu nedeniyle Câr limanının, Mekke ve Medine'nin kapısı Cidde ile mukayese edilecek bir ilgi ve şöhrete sahip olduğu bilinmektedir. Câr limanında özellikle Farisi tacirler önemli rol oynuyorlardı<sup>1495</sup>. Ancak Câr'ın sahip olduğu bu ticarî canlılık fazla uzun sürmedi. Özellikle bedevilerin burayı yağmaları sonucu eski önemini yitirdi. Bu nedenle Hicrî VI./XII. yüzyılın sonlarına doğru Hicaz bölgesine gidecek olan hac kafileleri doğrudan Cidde limanına yönelmişlerdir<sup>1496</sup>. Câr, her ne kadar yaşanan bu gelişmelerle, İslâm'ın ilk asrında oynadığı önemli rolünü büyük ölçüde yitirmişse de, Yenbu limanının yerini almasına kadar kullanılmaya devam etti. Câr'ın 70 km. kuzeyindeki bu liman şehrinin, Medine'nin denizle irtibatını sağlayan bir yerleşim merkezi olarak transit ticârette Car'ın rolünü devralmasıyla bu liman şehri unutulmaya yüz tuttu<sup>1497</sup>. Ayrıca Bağdat'ın kurulması ve bu başkentte önemli bir yükseliş yaşayan Abbasîlerle birlikte seyreden gelişmelerden de Câr olumsuz bir şekilde etkilenip, bariz bir terk edilme yaşadı. Bunda, Doğu - Batı arasında cereyan eden deniz trafiğinin yoğun olarak Siraf ve Basra limanlarına kaymasının da büyük rolü oldu. Bundan sonra Nil ile Kulzüm'ü birbirine bağlayan kanalın ve dolayısıyla da Câr'ın kullanımı ciddi azalma gösterdi<sup>1498</sup>. Yine Kızıldeniz'in batı sahili üzerinde yer alan ve Câr'a sıkı bağlantılar içinde olduğu bilinen Mısır'ın önemli bir limanı olan Kulzüm'den, Câr'a kadar uzanan bölgede çok miktarda büyük hacimli kayaların olması, bu iki yaka arasındaki deniz ticâretini oldukça zorlaştırıyor, hatta bu yüzden geçiş ancak gündüz sağlanıyordu. Bölgedeki gemiciliğin gelişmesinin önünde bir engel olarak duran bu faktör, Câr'ın zaman içinde terk edilmesinin bir diğer sebebiydi<sup>1499</sup>. Zira bu kayaların seyrin hızını

<sup>1491</sup> Utku, *a.g.e.*, s. 524.

<sup>1492</sup> Yâkut, *a.g.e.*, c. III, s. 5.

<sup>1493</sup> Bekrî, *a.g.e.*, c. I, s. 225.

<sup>1494</sup> İbn Havkal, *a.g.e.*, s. 31-32, 39.

<sup>1495</sup> İbn Havkal, *a.g.e.*, s. 31-32,39.

<sup>1496</sup> Salim, *a.g.e.*, s. 142.

<sup>1497</sup> Utku, *a.g.e.*, s. 530; Hartmann, "Câr", *İA*, c. III, s. 26.

<sup>1498</sup> Utku, *a.g.e.*, s. 530.

<sup>1499</sup> Utku, *a.g.e.*, s. 526.

yavaşlattığı bir gerçektir. Kulzüm-Câr arasındaki yolun ne kadar sürede alındığına ilişkin malûmat vermesi bakımından Nâsır-ı Hüsrev'in nakilleri oldukça önemlidir. Hüsrev, her yıl olduğu gibi, 439/1047 yılında da halife tarafından kutsal topraklara gönderilecek olan iki Kâbe örtüsünün bulunduğu gemide kendisinin de yer aldığından bahsetmekte ve Kulzüm'den yola çıkan bu geminin Câr'a yetişmesinin 15 gün sürdüğünü nakletmektedir<sup>1500</sup>. Öyle ki, Kulzüm'den kutsal şehri beslemek üzere Medine'nin limanı Câr'a yapılan hububat sevkiyatı, Kulzüm'ün önem kazanmasında da mühim bir faktör oldu<sup>1501</sup>.

### 2.3.4. Kulzüm

Arap topraklarının sınırı<sup>1502</sup> olarak gösterilen Kulzüm, Kızıldeniz'in en kuzeyinde<sup>1503</sup> kurulmuş eski bir liman kasabasıdır<sup>1504</sup>. Bu liman şehri en kuzeyde gösterildiğinden, genellikle Kızıldeniz'i tarif eder bir özellik kazanmıştır. Bulunduğu mevki, kuzeyde Sînâ Yarımadası'nın Kızıldeniz içine doğru uzanmasıyla oluşan iki körfezden batıda yer alan ve denizin dili olarak bilinen Süveyş Körfezi'nin sonundadır. Doğusunda kalan körfez ise Akabe körfezi adıyla bilinmektedir. Zaten dar bir deniz olarak algılanan Kızıldeniz, özellikle bu iki körfezde iyice daralmaktadır. Öyle ki, bir kıydan öbür yaka özellikle de daha kuzey kısımlarda rahatlıkla görülebilmektedir. Denizin dili olarak bilinen Süveyş körfezi, Sînâ Yarımadası'nın ucunda Akabe körfeziyle birleşerek Kızıldeniz'in en tehlikeli bölgelerinden birini oluşturmaktadır<sup>1505</sup>. Kulzüm'ün, Kızıldeniz ve Süveyş Körfezi'ni Nil ve Akdeniz'e bağlayan iki yoldan birisi olan kuzey yolu üzerinde yer almasının yanı sıra Tur veya Yotabe'den, Feremâ, Dimyat (Damiette)<sup>1506</sup> veya Kahire'ye giden antik ve ortaçağların en önemli güzergâhlarından biri üzerinde yer alması burayı oldukça önemli kılıyordu<sup>1507</sup>.

<sup>1500</sup> Nâsır-ı Hüsrev, *a.g.e.*, s. 89.

<sup>1501</sup> Utku, *a.g.e.*, s. 526.

<sup>1502</sup> Kalkaşendî, *a.g.e.*, c. III, s. 239.

<sup>1503</sup> Hamevî, *a.g.e.*, c. IV/I, s. 161.

<sup>1504</sup> Ya'kübî, *a.g.e.*, s. 340; Kalkaşendî, *a.g.e.*, c. III, s. 388; Honigmann, "Kulzüm" *İA*, c. VI, s. 979.

<sup>1505</sup> Utku, *a.g.e.*, s. 532.

<sup>1506</sup> Aşağı Mısır'da, Nil deltasının doğu kolu ile Menzele gölü arasında, 13 km. güneyde yer almaktadır. İlkçağ'dan itibaren Mısır'ın iktisadî, ticarî ve sınaî bakımından önemli bir limanı olan Dimyat, Mısır halk lehçesinde Dumyat olarak anılır. Batı dillerinde ise Damiette şeklinde yazılır. Dimyat'ın İslâm öncesi devri hakkında fazla bilgi yoksa da İslâm fethinden önce buranın önemli bir liman şehri olması kuvvetle muhtemeldir. Nitekim milâttan önce 322'den sonra İskenderiye'nin gelişerek Dimyat'a rakip olduğu bilinmektedir. Dimyat'ın İslâm ordularınca fethi, Amr b. Âs'ın emri üzerine Mikdâd b. Esved tarafından gerçekleştirilmiştir. Fetihden sonra İslâm şehri haline gelen Dimyat'a bazı Arap kabileleri yerleştirildi. Zamanla bilhassa dokumaları ile ünlü bir ticaret merkezi oldu. Şehir düz ve açık arazide bulunduğu, Akdeniz'e yakın ve Mısır'ın giriş kapılarından biri olduğu için İslâm hâkimiyeti devrinde sık sık istilâ ve

Mısır'dan denize açılıp Hicaz ve Yemen'e gidecek olan Hac kabileleri ve diğer yolcular, Mısır'ın Tinnîs şehri kıyısından büyük gemilerle denize açılıp Kulzüm limanına ulaşıyorlardı. Bu sayede Kulzüm limanı büyük bir gelişme kaydetti<sup>1508</sup>. Kulzüm'ün gelişmesinde etkili olan en önemli husus; bu limanların Mısır tarafında bulunan ve Hicrî III./IX. yüzyıl başlarında İslamiyet'i kabul eden el-Yucat adlı bedevi kabilelerinin elinde olmasıydı. Yine bunun yanı sıra Kulzüm limanının "Emiri'l-Müminin" kanalı ile Hicrî II./VIII. yüzyıl başlarına kadar direkt bir bağlantısının olması da bunda etkiliydi. Özellikle bu durum Kulzüm'e ayrıcalıklı bir önem kazandırdı. Aden ve Car limanlarında toplanan Hind menşeli ürünler direkt Kulzüm'e naklediliyor, oradan da İskenderiye'ye taşınıyordu<sup>1509</sup>. Aynı zamanda Mısır ve Suriye'nin müşterek limanı olan Kulzüm, bu bölgelerin mallarının Hicaz ve Yemen'e naklinde de önemli bir rol oynuyordu. Kulzüm'ün bu bölgeler için önemi, yalnızca liman olarak ifa ettiği rolle sınırlı kalmadı<sup>1510</sup>. Öyle ki Kulzüm, Hicaz ve Yemen bölgesine gönderilecek ticarî emtianın depolandığı bir merkez olmanın yanı sıra Mısır nezdinde önemli bir tersane ve denizcilik üssüydü<sup>1511</sup>. Mısır'ın Müslümanlar tarafından fethinden sonra büyük bir canlanma yaşayan bu liman şehri, Kızıldeniz üzerindeki denizcilik tarihinin ilk merhalesini teşkil etmektedir. Arapların doğu sınırında güçlü bir nüfuz kazandığı Emevîler iktidarında, İslami dönem Mısır'ının medeniyet merkezi olan Fustat'a ve deltanın doğusuna olan yakınlığının da etkisiyle önemli bir gelişme kaydetti<sup>1512</sup>. Burası, Mısır'ın İskenderiye'den sonra en önemli ikinci liman şehriydi<sup>1513</sup>. Kızıldeniz'in kuzeyindeki en aktif liman şehri olan Kulzüm, gerek daha önceki dönemlerde, gerekse İslâmiyet'in ilk devirlerinde, Kızıldeniz üzerindeki nakliyatın başlangıç ve bitiş noktası

---

hücumlara uğradı. Özellikle Bizans ve Haçlı ordularının işgal ve saldırıları şehrin tahribine yol açtı. Hicrî 90/709 ve 121/739 yıllarında, ayrıca Milâdî III./IX. yüzyılın başında denizden gelen hücumlar şehri sarstı. Miladî 238/853 yılındaki saldırının ardından Halife Mutevekkil-Alellah Dimyat'ı tahkim için bir kale inşasını emretti. Ayrıca burada Akdeniz kıyılarını korumak için tahkimat yapıldı. Uzun süren barış döneminden sonra şehir 357/968 yeniden Bizanslıların saldırılarına uğradı. Miladî 550/1155 yılında Sicilya'dan gelen Normanlar tarafından tahrip ve yağma edildi. Atilla Çetin, "Dimyat", *DİA*, c. IX, İstanbul, 1994, s. 309.

<sup>1507</sup> Utku, *a.g.e.*, s. 535.

<sup>1508</sup> Salim, *a.g.e.*, s. 13-14.

<sup>1509</sup> Salim, *a.g.e.*, s. 13-14; Hasan İbrahim, *a.g.e.*, c. IV, s. 265; Curtin, *a.g.e.*, s. 131; W. Heyd, *a.g.e.*, s. 137-138.

<sup>1510</sup> Utku, *a.g.e.*, s. 543.

<sup>1511</sup> Hourani, *Milâhe*, s. 189. Roma döneminde Kulzüm, gemi yapım ve onarımının gerçekleştirildiği önemli bir merkez ve Kızıldeniz korsanlarına karşı mücadele edilen askerî bir üs olarak kullanılmıştır. J. Walker, "Süveyş", *DİA*, c. II, İstanbul, 1979, s. 256. Yine aynı dönemlerde Mısırdaki mevcut iki tersaneden birisi olan Kulzüm tersanesinin Kızıldeniz'e, İskenderiye tersanesinin ise Akdeniz donanmasına hizmet verdiği zikredilmektedir. Bakır, "Deri, Tahta", s. 129.

<sup>1512</sup> Utku, *a.g.e.*, s. 540.

<sup>1513</sup> Bakır, *a.g.e.*, s. 129.



olarak mühim bir rol oynuyordu<sup>1514</sup>. Dört halife ve akabinde Emevîler döneminde yıldızı sürekli parlayan Kulzüm, hicaz bölgesine gidecek olan ürünlerin limanı olduğu gibi, Kuzey Afrika'dan gelip deniz yoluyla hacca gidecek olan kabilelerin de ana limanıydı<sup>1515</sup>. Bununla ilgili olarak İbn Havkal, Kulzüm limanından hareket eden hacıların Medine'nin bir sahil kasabası olan ve bol miktarda emtianın aktığı Car limanına gittiklerini kaydetmektedir<sup>1516</sup>. Makdisî ise Kulzüm'ü "Mısır'ın hazinesi, Hicaz'ın limanı, hacıların ise rahatlama yeri" olarak tanımlamaktadır<sup>1517</sup>.

Kulzüm gelişmesini uzun süre devam ettiremedi. Çünkü bu liman şehrinin önem kazanmasında en belirleyici rolü alan Emirü'l-Mü'minin kanalı'nın el-Mansûr tarafından Muhammed en-Nefsü'z-Zekiyye isyanının bahane edilerek kapatılması, Kulzüm'ü ciddi bir gerilemiş sürecine soktu. Halife Mansûr'un, deniz ticâret yolunu Basra Körfezi'ne çevirmesiyle başlayan gelişmeler, ticarî canlılığını kaybeden Kızıldeniz limanlarını ise tedrici bir gerileme sürecine düşürdü. Böylece Doğu ile Batı arasındaki iktisadî değişim ve ticâret merkezlerinin yerini Basra, Maskat, Suhar, Sîraf... gibi Basra Körfezi'nin limanları alırken, Kulzüm'ün de içinde bulunduğu Kızıldeniz limanları ise giderek eski önemlerini kaybetmeye başladılar<sup>1518</sup>. Halife Mansûr'un, Muhammed Nefsü'z-Zekiyye'nin isyanı ile uğraştığı süreç içerisinde Kulzüm limanı, Uzakdoğu ve Doğu Afrika taraflarından gelen gemileri karşılayarak Kızıldeniz üzerinde önemli bir ticâret limanı olma özelliğini devam ettiriyordu<sup>1519</sup>. Bunun yanı sıra İslam âleminin batısından gelen ticâret malları, Ferema'dan Kulzüm'e, Kulzüm'den de Kızıldeniz aracılığıyla Şuaybe<sup>1520</sup>, Car, Cidde ve Yemen taraflarına naklediliyordu. Özellikle Irak üzerinden Basra Körfezi'ni veya Mısır üzerinden Kızıldeniz'i kullanarak denizyolu ile Hindistan'a kadar giden Yahudi Razaniye tüccarları, daha ziyade Mısır'ın Feremâ ve Kulzüm şehirleri ile Aden'i kendilerine merkez edinerek yanlarında getirdikleri köleler, ipek kumaşlar, hayvan derileri, kürkler, kılıçlar vb. ürünlerle<sup>1521</sup>

<sup>1514</sup> Honigmann, "Kulzüm" *İA*, c. VI, s. 979.

<sup>1515</sup> Ya'kûbî, *a.g.e.*, s. 340.

<sup>1516</sup> İbn Havkal, *a.g.e.*, s. 31-32,39.

<sup>1517</sup> Makdisî, *a.g.e.*, s. 97, 196.

<sup>1518</sup> Salim, *a.g.e.*, s. 13; Utku, *a.g.e.*, s. 542.

<sup>1519</sup> Salim, *a.g.e.*, s. 13.

<sup>1520</sup> Mekke'nin deniz kıyısında ve Cidde'nin yaklaşık 40 km. güneyinde kalan Şuaybe, Cidde'den daha eski bir geçmişe sahip olup, eski dönemlerde Uzakdoğu ve Doğu Afrika'dan gelen gemilerin yüklerini boşaltıp, su ve yiyecek ihtiyaçlarını temin ettikleri bir liman şehriydi. Cevad Ali, *a.g.e.*, c. VIII, s. 98.

<sup>1521</sup> Mez, *a.g.e.*, s. 534; Kûsî, *a.g.e.*, s. 32; Hurdâzbih, *Yollar ve Ülkeler*, s. 130. W. Heyd, *a.g.e.*, s. 138; Hasan İbrahim, *İslam Tarihi*, c. IV, s. 265.

İslam coğrafyasının birçok köşesine gidiyorlardı<sup>1522</sup>. Mekke ile Mısır arasındaki ilişkilerde de önemli bir yeri olan Feremâ-Kulzüm yolu, dönemin Doğu ve Batı arasındaki en önemli bağlantı halkalarından biri olarak kabul edilmektedir<sup>1523</sup>.

Kızıldeniz güzergâhı ticarî ehemmiyetini her ne kadar bir takım olumsuzluklar sonucu yitirmiş olsa da elbette bu sulardaki hareket devam etti. Ancak bu hareketlilik büyük ölçüde Kulzüm gemileri olarak bilinen küçük gemilerin seyri ile sınırlı kaldı. Zira büyük çapta olmasa da Aden'e gelen Şark mallarının Mısır'a naklinde Kızıldeniz'in kullanımına devam edilmekteydi. Güneyden gelen gemiler, Afrika'nın ve Uzakdoğu'nun ürünlerini boşaltmak üzere özellikle Ayzab, Kusayr ve Kulzüm gibi limanlara demir atıyorlardı<sup>1524</sup>. Kızıldeniz'in, Hicrî IV./X. yüzyıl başlarında Mısır'da kurulan Fâtımî hilafeti ile ticarî ve stratejik üstünlüğünü tekrar ele geçirmesi, buna karşılık Basra Körfezi'nin ise daha önce sahip olduğu ticarî ehemmiyetini karışıklık (Zenc isyanı, Karmatilik, Buveyhiler vb.) ortamının etkisiyle kaybetmiş olması, Kızıldeniz'de ki birçok liman şehri gibi Kulzüm'ünde tekrar canlanmasını sağladı<sup>1525</sup>.

### 2.3.5. Ayzab

Kızıldeniz'in Afrika sahili üzerinde bulunan Ayzab, Ortaçağ'da hem Mısır hacılarının hareket noktası<sup>1526</sup> hem de Aden üzerinden gelen Hind ve orta Afrika emtiasının taşındığı bir liman şehriydi<sup>1527</sup>. Cidde'nin tam karşısında yer alan Ayzab, ortaçağlarda Akdeniz - Hind Okyanusu ticâretinde önemli rol oynamış, ancak zaman içinde terk edilmiştir. Kızıldeniz'in Müslüman gölü haline gelmesiyle uluslararası çapta ticarî bir antrepo olarak faaliyet göstermeye başlayan ve dünyanın en işlek limanları<sup>1528</sup> arasına giren Ayzab, Mısır'ın güney sahilinin en uç noktasında, Sudan (Nûbe) sınırı yakınında bulunmaktaydı<sup>1529</sup>.

Ortaya çıkışı İslam öncesi dönemlere rastlayan Ayzab'ın, asıl ikbal devri 450-770/1058-1368 seneleri arasındadır<sup>1530</sup>. Mısır'ın en güneyinde Asvan'dan Ayzab'a uzanan Allâki vadisinde bol olarak bulunan altın ve zümrüt madenlerinin işletilmesi ve

<sup>1522</sup> İbn Hurdazbih, *a.g.e.*, s. 131; Hasan İbrahim, *a.g.e.*, c. IV, s. 265; Curtin, *a.g.e.*, s. 131; W. Heyd, *a.g.e.*, s. 137-138.

<sup>1523</sup> İbn Havkal, *a.g.e.*, s. 31 vd.

<sup>1524</sup> Utku, *a.g.e.*, s. 193,542-543.

<sup>1525</sup> Salim, *a.g.e.*, s. 19-20.

<sup>1526</sup> Mez, *a.g.e.*, s. 575.

<sup>1527</sup> Hamevî, *a.g.e.*, c. IV, s. 193; C. H. Becker, "Ayzab", *İA*, C. II, İstanbul, 1979, s. 80.

<sup>1528</sup> Mez, *a.g.e.*, s. 575.

<sup>1529</sup> Utku, *a.g.e.*, s. 578; C. H. Becker, "Ayzab", *İA*, C. II, s. 80.

<sup>1530</sup> C. H. Becker, "Ayzab", *İA*, C. II, s. 80; Mez, *a.g.e.*, s. 575.

dağıtımını sırasında kullanılan Ayzab'ın, Batlamyus ve Roma asırlarıyla Bizans hâkimiyeti döneminde de bu vazifesini îfâ ettiği bilinmektedir. Ancak Ayzab'ın, Mısır'ın en güney sahilinde yer almasından dolayı, Bizanslıların, zaman içinde, kolay irtibat kurabilecekleri Kuseyr limanına yönelmeleri, Ayzab'ın kısmî bir unutulma yaşamasına yol açtı. Ayzab'ın canlı bir şekilde yeniden tarih sahnesine çıkışı, Arapların Mısır'ı fethiyle gerçekleşti. Bizans döneminde yaşadığı durgunluğu, Arapların buranın imar edilmesi yolunda verdiği çabalarla kısa sürede aşan Ayzab, Mekke'nin limanı Cidde'ye yakınlığının da etkisiyle Müslüman Araplar'ın özel bir teveccühüne mazhar oldu<sup>1531</sup>. Ancak Ayzab'ın bölgede mühim bir liman olarak doğuşunu sağlayan esas faktör, söz konusu vadideki altın madenlerinin, bölgeye belli bir insan kitlesini çekmesi oldu. Bu coğrafyanın zengin altın, zümrüt, gümüş, bakır ve demir madenlerine yataklık etmesi, bölgenin belli bir cazibe merkezi olmasını sağlayan çok önemli bir unsurdur<sup>1532</sup>. Öyle ki, buranın benzeri olmayan seçkin zümrüt madenlerinin tek alternatifi, Hindistan topraklarında bulunmaktaydı<sup>1533</sup>.

Basra Körfezi'nin daha önce sahip olduğu ticarî ehemmiyetini kaybetmesiyle yıldızı parlamaya başlayan Ayzab<sup>1534</sup>, coğrafi konumunun da etkisiyle, V./XI. asrın sonlarında, büyük bir inkişaf kaydederek “dünyanın en önemli limanlarından biri” oldu<sup>1535</sup>. Bir vadiden geçilerek girilen limanın bulunduğu Ayzab sahilinde, Kızıldeniz'de denizciliğin maruz kaldığı en büyük tehlike olan mercan kayalıklarının olmayışı, gemilerin demirlemeleri için elverişli bir ortam oluşturmaktaydı. Belli bir derinliğin ve emniyetin sağlandığı limanın gelişmesinde bu faktör önemli bir rol oynamaktaydı<sup>1536</sup>. Demirleme kolaylığı yüzünden denizci ve tacirler tarafından konaklama mekânı olarak tercih edilen Ayzab, Akdeniz'i Doğu'ya bağlayan Hind Okyanusu -Kızıldeniz - Mısır - Akdeniz transit yolu üzerinde oynadığı önemli rolle, Ortaçağ'da İslâm coğrafyasındaki ticarî faaliyet zinciri içinde haklı bir şöhretin sahibi olmuştur. Zira Güneydoğu Asya, Hindistan ve Doğu Afrika'dan gelen kıymetli yüklerle dolu gemiler Aden'de<sup>1537</sup> birleşip, buradan Ayzab'a geliyorlardı. Ayzab'da indirilen

<sup>1531</sup> Sâlim, *a.g.e.*, s. 39-40.

<sup>1532</sup> Utku, *a.g.e.*, s. 579-580. Ayrıca bkz; İstahri, *a.g.e.*, s. 54; İdrisî, *a.g.e.*, c. I, s. 46.

<sup>1533</sup> Ya'kûbî, *Kitâbü'l-Büldân*, s. 333-334; Kalkaşendî, *a.g.e.*, c. V, s. 274; Makrizî, *Hıtat*, c. I, s. 197; Kazvinî, *a.g.e.*, s. 11.

<sup>1534</sup> Salim, *a.g.e.*, s. 19-20; Kûsî, *a.g.e.*, s. 128.

<sup>1535</sup> Mez, *a.g.e.*, s. 575.

<sup>1536</sup> Utku, *a.g.e.*, s. 584.

<sup>1537</sup> Hamevî, *a.g.e.*, c. IV, s. 193.

mallar, sevk edilecekleri bölgelere gönderilmek üzere buradan develere yüklenip<sup>1538</sup> kervanlarla yola çıkarılıyordu. Ayzab ile Kûs arasındaki yolu kat eden kervanlar, Nil nehri yoluyla da İskenderiye, Dimyat, Reşîd ve Tinnîs gibi Mısır'ın Akdeniz'e açılan limanlarına ulaşıyorlar, bu limanlardan da Avrupa ülkelerine geçiş yapıyorlardı. Veya aynı süreç tersinden işliyor; İskenderiye'den çıkıp Nil nehri yoluyla Kûs ve Asvan üzerinden Ayzab'a nakledilen mallar, Aden üzerinden doğu'ya gönderiliyordu<sup>1539</sup>.

Deniz üzerinden gerçekleştirilen sevkiyatta dünyanın en uğrak limanlarından biri olarak telakki edilen<sup>1540</sup> Ayzab<sup>1541</sup> aynı zamanda geniş bir hinterlanta sahipti<sup>1542</sup>. Limanların kurulup gelişmesinde önemli bir faktör olan kara güzergâhı bakımından da oldukça avantajlı olan Ayzab; Kızıldeniz ve Süveyş Körfezi'ni Nil ve Akdeniz'e bağlayan iki ana yoldan birisi olan güney yolu üzerinde bulunuyordu. Bu yol Etiyopya'da Adulis ve Sevâkin'den başlayıp Ayzab üzerinden geçiyor ve Kûs'a (Ayzab ile Kûs arasındaki yol yaklaşık 20 gün sürüyordu)<sup>1543</sup> kadar devam ediyordu<sup>1544</sup>.

Hindistan, Hicaz ve Yemen menşeli olan gemilerin önemli bir trafik oluşturduğu<sup>1545</sup> Ayzab limanı, özellikle Habeşistan, Afrika, Yemen ve Hindistan bölgelerinden gelen kölelerin<sup>1546</sup> önemli bir nakil güzergâhıydı. Hind (Basra Körfezi) ve Yemen gemileri Aden'e kadar getirmiş oldukları ticarî emtialarını burada büyük tonajlı gemilerden daha küçük ve hafif olan Arap ve Mısır gemilerine aktarıyorlardı. Böylece ürünler Ayzab'a kadar bu gemilerde götürülüyordu. Oradan da deve sırtında çölün içerisinden geçilerek iç bölgelere taşınıyordu<sup>1547</sup>.

Kızıldeniz sahilinde yer alan ortaçağların bu önemli ticarî merkezi, her ne kadar bölgedeki diğer limanlar ile belli bir işbirliği ve sıkı münasebetler içinde olsa da, zaman zaman bir rekabet<sup>1548</sup> ortamı da oluşuyordu. Ayzab'ın özellikle hac dolayısıyla önemli bağlantılar içinde olduğu limanlar arasında Kuseyr, Tur ve Cidde yer almaktaydı<sup>1549</sup>. Ticâret gemilerinin, mevsim rüzgârlarıyla Ayzab'ın kuzeyine çıkma şansı az

<sup>1538</sup> W. Heyd, *a.g.e.*, s. 425.

<sup>1539</sup> Utku, *a.g.e.*, s. 584; Hurdâzbih, *a.g.e.*, s. 153-154; Nâsır-ı Hüsrev, *a.g.e.*, s. 98; Kalkaşendî, *a.g.e.*, c. III, s. 464; Hasan İbrahim, *a.g.e.*, c. VI, s. 74; Heyd, *a.g.e.*, s. 425; Salim, *a.g.e.*, s. 67; Mez, *a.g.e.*, s. 575.

<sup>1540</sup> Mez, *a.g.e.*, s. 575.

<sup>1541</sup> Hasan İbrahim, *a.g.e.*, c. VI, s. 74.

<sup>1542</sup> Salim, *a.g.e.*, s. 67.

<sup>1543</sup> İdrisî, *a.g.e.*, c. I, s. 313 vd.

<sup>1544</sup> Utku, *a.g.e.*, s. 584; Heyd, *a.g.e.*, s. 425.

<sup>1545</sup> Mez, *a.g.e.*, s. 575.

<sup>1546</sup> Utku, *a.g.e.*, s. 585.

<sup>1547</sup> Heyd, *a.g.e.*, s. 424-425.

<sup>1548</sup> Hasan İbrahim, *a.g.e.*, c. VI, s. 73.

<sup>1549</sup> Darkot, "Kızıldeniz", *İA*, c. VI, s. 797.

olduğundan, Ayzab'dan sonra kuzeye ulaşım deniz üzerinden değil, umumiyetle karadan sağlanmaktaydı. Bu durum da, Ayzab'ın Kızıldeniz'in batı sahilinde yer alan diğer limanlar üzerinde bariz bir üstünlük kurmasına yol açtı. Çünkü Ayzab; Mağrib ve Mısır hacıları için yol güzergâhı olarak seçilecek en iyi alternatifti. Zira Mekke'nin limanı Cidde'ye geçmek için Kızıldeniz'in batı sahilindeki en yakın limanı, Ayzab'tı. Mısır'ın diğer limanları arasında onu avantajlı kılacak bu özelliğine ilâveten, Cidde'nin tam karşı sahilinde yer alması deniz ulaşımını kolaylaştırıcı bir rol oynamaktaydı. Zira, Kızıldeniz'de karşıdan karşıya seyr ve seferin, rüzgâr rejiminin müsaitliği yüzünden, kuzeye nispetle çok daha rahat yapılabilmesinin getirdiği kolaylık, Ayzab'ın işine yarıyordu. Bütün bu unsurlara, Ayzab'ın, Kızıldeniz sahillerinde yoğunluk gösteren mercan kayalıklarının az olduğu bir mevkide bulunma özelliği de eklenince, onun neden önemli bir indirme ve aktarma merkezi olarak tercih edildiği anlaşılmaktadır<sup>1550</sup>.

Neticede Fâtımîler'in Uzakdoğu ticâretinin Kızıldeniz üzerinden sağlanması yolunda gösterdikleri çabanın bir sonucu olarak, Mısır'a akan büyük kazançlardan Ayzab da önemli ölçüde nasiplenmiştir<sup>1551</sup>.

### 2.3.6. Kusayr

Mısır'ın Kızıldeniz sahili (batı sahili) üzerinde bulunan Kusayr limanı<sup>1552</sup> Süveyş'in yaklaşık 624 km. güneydoğusunda yer alan bir liman şehridir. Bu liman Kızıldeniz sahillerinde sıkça rastlanan mercan kayalıkları açısından nispeten rahat mevkii ve belli bir büyüklükteki gemilerin yanaşmasına imkân veren elverişli koyu ile tarih boyunca Mısır'ın denize ve dış dünyaya açılan pencerelerinden biriydi. Kusayr; Nil nehri kıyısında yer alan Kûs, Kınâ ve Kıft gibi Mısır'ın belli başlı merkezlerinin denize en yakın noktası (yaklaşık 200 km.) olması sebebiyle de ayrı bir öneme sahipti. Ayrıca bu liman, Mısır'ı uluslararası doğu ticâretine bağlayan en önemli ticâret güzergâhı üzerinde yer almaktaydı<sup>1553</sup>.

Yemen taraflarından gelen gemilerin demirleme yeri olan Kusayr limanı<sup>1554</sup>, özellikle İslami döneme gelindiğinde önemli bir gelişme kaydetti. Daha önce Kuzey Afrika'da (Mağrib) bulunan Fâtımîler'in tedrici bir şekilde Mısır'a intikalleri ile birlikte Mısır daha önce Irak'ın sahip olduğu konuma yükselmiş, neticede ise Mısır'ın

<sup>1550</sup> Utku, *a.g.e.*, s. 579-580.

<sup>1551</sup> Salim, *a.g.e.*, s. 33; Utku, *a.g.e.*, s. 595.

<sup>1552</sup> M. Plessner, "Kusayr", *İA*, c. VI, İstanbul, 1967, s. 1027.

<sup>1553</sup> Utku, *a.g.e.*, s. 616-617.

<sup>1554</sup> Yâkût, *a.g.e.*, c. IV/I, s. 126-127; Kûsî, *a.g.e.*, s. 103; Salim, *a.g.e.*, s. 32.

Kızıldeniz üzerindeki en önemli limanlarından biri olan Ayzab ve Kusayr gibi önemli limanlar ortaya çıkmıştır<sup>1555</sup>. Fâtımîler döneminde Mısır'ın dört eyaletinden biri olan Kûs'un<sup>1556</sup> idarî bir merkez olarak değer kazanmasıyla birlikte yıldızı parlamaya başlayan Kusayr, Ayzab limanından sonra bölgede ikinci önemli liman olma hüviyetini kazandı<sup>1557</sup>.

Doğu ticâretinin ana güzergâhlarının Basra Körfezi'ne kaydığı Abbasîlerin zirve döneminde, Kızıldeniz'in yaşadığı düşüşe paralel olarak belli bir suskunluk yaşayan Kusayr limanı, Mısır'ı fetheden ve Abbasîler'e karşı iktisadî bir cephe açan Fâtımîlerin etkili himaye, düşük vergiler ve geniş dâhili ilişkiler aracılığıyla Kızıldeniz ticâretini canlandırdıkları iktidar döneminde önemli bir gelişme gösterdi. Zira Hind Okyanusu'ndan gelen gemiler, Aden'e uğradıktan sonra, önce mukaddes şehirlerin (Mekke-Medine) limanları Cidde veya Car'a, ardından da Kızıldeniz'in batı sahili üzerinde yer alan Mısır'ın limanları Ayzab veya Kusayr'e gitmişler ve bu limanlarda önemli bir hareketliliğin yaşanmasına vesile olmuşlardır<sup>1558</sup>.

Abbasîler döneminde ehemmiyetli bir şehir olan Kusayr<sup>1559</sup>, Hind, Yemen, Habeş ve Mısır mallarının dolu olduğu geniş ve işlek çarşılarıyla meşhur Kûs'un<sup>1560</sup>, limanı olarak bilinmekteydi<sup>1561</sup>. Doğu ile Akdeniz ülkeleri arasında gerçekleştirilen ticârette, dönemlere göre inişli çıkışlı bir seyir izleyen Kusayr<sup>1562</sup>, özellikle Kârimiyye tüccarının, Mısır'da merkez olarak seçtiği Kûs'a yakın olması nedeniyle de önemli bir denizcilik merkeziydi<sup>1563</sup>.

<sup>1555</sup> Salim, *a.g.e.*, s. 18-19.

<sup>1556</sup> Hasan İbrahim, *a.g.e.*, c. V, s. 412.

<sup>1557</sup> Utku, *a.g.e.*, s. 618.

<sup>1558</sup> Utku, *a.g.e.*, s. 621; Salim, *a.g.e.*, s. 25, 33.

<sup>1559</sup> Plessner, "Kusayr", *İA*, c. VI, s. 1027.

<sup>1560</sup> Bekri, *Mesâlik*, c. II, s. 618.

<sup>1561</sup> Kalkaşendi, *a.g.e.*, c. III, s. 240, 464 vd.

<sup>1562</sup> Plessner, "Kusayr", *İA*, c. VI, s. 1027.

<sup>1563</sup> Kûsî, *a.g.e.*, s. 103-104; Salim, *a.g.e.*, s. 32-33.

## ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

### 3. BASRA KÖRFEZİ İLE DÜNYA TİCARET YOLLARI ARASINDAKİ ÖNEMLİ KARAYOLU GÜZERGÂHLARI

#### 3.1. Çin-Hind ve Orta Asya'ya Uzanan Karayolu Güzergâhı

Kara yolculuğundaki en önemli nakil araçlarından olan ve çöl gemisi olarak telakki edilen deve kullanımının yaygınlaşmasıyla birlikte, kervanların düzenlenmesine hız verildi. Develer normalde oldukça rahatsız edici ve uyumsuz olsalar da, hem zor iklim şartlarına dayanabilmeleri ve suya ihtiyaç duymadan uzun süre yol alma kabiliyetleri<sup>1564</sup>, hem de uygun eyerlerle daha fazla yük taşıyabilmeleri nedeniyle, at ve katırlara oranla daha çok tercih ediliyorlardı. Milattan sonraki yıllarda Arabistan, Güneybatı Asya, Kuzey Afrika ve Orta Asya'da uygun deve eyerlerinin imaline başlanmasıyla, develerin kervanlarda, özellikle de sıcak ve kurak iklimlerde kullanımı hızla arttı<sup>1565</sup>. İslam ülkelerini bir baştan bir başa geçen deve kervanlarının sayısı Abbasîler dönemine gelindiğinde yaklaşık beş bine varıyordu. Bağdat'tan ayrılıp doğuya (Orta Asya-Çin) gidecek bu kervanlar; Rey<sup>1566</sup>, Nişabur, Buhara, Semerkant, Merv yolunu takip ederek Çin sınırındaki Kaşgar'a, oradan ise Çin'e ulaşıyorlardı<sup>1567</sup>. Güneye ve batıya gidecek kervan kabileleri ise yine, Bağdat, Basra, Kûfe, Medine, Mekke, Yemen, Aden yolunu tercih ediyorlardı. Bağdat'tan, Şam (Dımaşk) taraflarına gidecek olanlar ise Musul yolunu izliyorlardı<sup>1568</sup>.

Bağdat'tan başlayıp doğuya doğru (Orta Asya-Çin) yol alan kervan kabileleri öncelikle Nehrevan'a<sup>1569</sup> (Bağdat ile Nehrevan arası 4 fersahtır) oradan ise sırası ile Hulvan, Hemedan, Kazvin, Rey ve Nişabur'a gitmekteydiler<sup>1570</sup>. Bağdat ile Nişabur

---

<sup>1564</sup> Curtin, *a.g.e.*, s. 27.

<sup>1565</sup> Abdullah Saud al-Saud, *Central Arabia During the early Hellenistic period*, Riyad, 1997, s. 48; Curtin, *a.g.e.*, s. 27.

<sup>1566</sup> Hemedanî'nin "Tacirlerin yöneldiği, yeryüzündeki kapılardan bir kapı" olarak tanımladığı Rey, büyük bir ticarî merkez olup, Irak, Azerbaycan, Ermenistan ve Horasan'dan gelen tacirlerin toplandığı bir şehirdi. Sekiz büyük pazar yeri bulunan ve bunun yanı sıra çok sayıda dükkânı barındıran Rey, mutfak malzemeleri (cılalı tabaklar), dokuma elbiseler, pamuk ve tarak gibi ürünleriyle o dönem ki ticârete dâhil oluyordu. Hemedanî, *a.g.e.*, s. 270; İstahrî, *Mesâlik*, s. 122; Makdisî, *a.g.e.*, s. 395-396; V. Minorsky, "Rey", *IA*, c. IX, İstanbul, 1964, s. 721-724.

<sup>1567</sup> Hasan İbrahim, *a.g.e.*, c. III, s. 137-144; c. VI, s. 70 vd.

<sup>1568</sup> Mısıri, *a.g.e.*, s. 230.

<sup>1569</sup> Mez, *a.g.e.*, s. 561.

<sup>1570</sup> Durî, *İrâkî'l-İktisâdî*, s. 151-153; Fehmi, *Turuku't-Ticâre*, s. 154; Abdülkerim Ânî, *a.g.e.*, s. 1-2.

arasındaki mesafe yaklaşık olarak 305 fersaktır<sup>1571</sup>. Nişabur'dan Merve uzanan yol, Horasan veya İpek yolu olarak da biliniyordu. Daha sonra Merv'den hareketle Beykent'e ulaşıyordu. Buhara'nın en meşhur ticâret merkezi olan Beykent, tüccarlar şehri olarak bilinmekteydi. Tüccarlar, Beykent'ten sonra ise Semerkant ve Zâmîn'e gidiyorlardı. Buradan itibaren yol ikiye ayrılmaktaydı. Bu yollardan ilki Harezmi'nin güneyine, ikincisi ise Şaş'ın doğusundan Biladu't-Türk'e oradan da Fergana'ya gidiyordu<sup>1572</sup>. Fergana'dan ise Çin'in batı sınırında bulunan Kaşgar'dan (Doğu Türkistan) güney yolunu takiple Hoten'e ve nihayet ipeğin ilk çağlardan beri hakiki yurdu olarak bilinen Çin topraklarına giriliyordu<sup>1573</sup>. Özellikle kervanların Çin'e yolculukları sırasında geçtikleri Soğd beldesi<sup>1574</sup>, İslam öncesi dönemde büyük bir ticarî merkez olmasına rağmen, bölgenin İslamiyet'e girişinin ardından ticarî üstünlüğünü, kaliteli kâğıt üretiminin ve köle ticâretinin merkezi olan Semerkant'a<sup>1575</sup> ve Buhara'ya kaptırdı<sup>1576</sup>.

Horasan yolu takip edilerek Çin'e yapılan seyahatler yaklaşık dört ay sürüyor ve bu süre içerisinde de yollarda birçok tehlikeyle karşılaşılıyordu. Yolların kesilerek tüccarların zarara uğratılması; bu yolculuklara çıkanların birtakım tedbirler almasını gerektiriyordu. Bu yüzden de tüccar kabileleri genellikle Türklerden oluşan muhafız birlikleri ile bu yolculuklara çıkmaktaydılar. Kara yolculuğunun tüm tehlikelerine rağmen bazı tüccarlar yine de kara yolunu tercih etmekteydiler. Kış aylarında Horasan yolunu takip ederek Çin'e gitmek isteyen tüccarlar, Soğd bölgesinden sonra Nişadır veya Amonyum dağı<sup>1577</sup> diye bilinen bölgeyi geçip önce Tibet'e, oradan ise Çin'e gidiyorlardı. Kabileler için diğer yola oranla daha kestirme olan bu yol, özellikle yazın

<sup>1571</sup> 1 fersah=6 km'dir. Hinz, *a.g.e.*, s. 76.

<sup>1572</sup> Hurdâzbih, *a.g.e.*, s. 32-39; Hasan İbrahim, *a.g.e.*, c. III, s. 137-144, c. VI, s. 70 vd.

<sup>1573</sup> Zeki Velidi Togan, *Türk İli Türkistan Tarihi*, İstanbul, 1947, s. 94.

<sup>1574</sup> Ya'kûbî; Velid b. Abdülmelik (86-96/705-714) zamanında, Kuteybe b. Müslim Bâhilî tarafından fethedilen Soğd beldesinin, Buhara'nın güneyinde yer alan, geniş ve fethedilmesi zor, görkemli şehirlerinin olduğunu zikretmektedir. Bkz; Ya'kûbî, *Kitabü'l Büldan*, s. 73. Göktürklerin 552 yılında bağımsızlıklarını ilan edip, 558 yılında da Akhun devletini ortadan kaldırmalarının ardından, Çin'den İran topraklarına kadar uzanan ipek yolu Göktürklerin kontrolüne geçti. Ancak Göktürkler İpek yolu üzerinde ticâret yapamadı. Bu alanda onlar, Soğdlara geniş tolerans tanıyınca onlar İpek yolunun hâkimi oldular. Akdeniz limanlarından Çin'e kadar ticâret onların eline geçti. Neticede çok zenginleştikleri gibi dilleri Soğdca'da ticarî dil haline geldi. Boris Marshak, "Türkler ve Sogdlar", *Türkler*, c. II, Ankara, 2002, s. 170-178; Ayrıca bkz; Zekeriyya Kitapçı; *Yeni İslam Tarihi ve Türkler I-II*, Konya, 1994, s. 296.

<sup>1575</sup> Sahiplerine itaat noktasında oldukça disiplinli yetişen Semerkantlı köleler, buranın canlı bir köle pazarı haline gelmesini sağlamışlardır. En iyi beyaz kölelerin tedarik edildiği Semerkant özellikle miladî IV./X. yüzyılda köle endüstrisi ile geçimini sağlamaktaydı. Bkz; İstahrî, *a.g.e.*, s. 178; Kazvinî, *Asâr*, s. 536; Mez, *a.g.e.*, s. 197.

<sup>1576</sup> Sîrafi, *a.g.e.*, s. 201.

<sup>1577</sup> Nişadır dağı ile ilgili bkz; Mez, *a.g.e.*, s. 495-496.



sıcaklığın arttığı dönemlerde, Nişadır dağının yaymış olduğu yüksek ısıdan dolayı tüccar kabilelerinin geçmesine asla imkân vermiyordu. Tehlikeli ve zor bir coğrafyadan geçtiği için daha ziyade misk ticâreti yapan tacirlerlerin kullandığı bu güzergâh, Horasan ile Çin arasındaki mesafeyi yaklaşık kırk güne indiriyordu<sup>1578</sup>.

Hind, Sind ve Multan'dan çıkıp Çin'e gitmek isteyen tüccarlarda yine aynı şekilde Horasan yoluna girmektedirler. Bağdat'tan başlayıp Çin'e giden bu yol üzerinde, kabileler belli mesafelerde yanlarındaki ticarî emtiaları bir başka kabileye devrediyorlardı. Zira Çin'e devam edip giden bu uzun ticarî yolculuğu başka bir kafilenin desteğini almaksızın devam ettirmek pek de kolay değildi<sup>1579</sup>. Nitekim Abbasîler döneminde yolcu kabilelerinin konaklaması ve ihtiyaçlarını karşılaması amacıyla inşa edilmiş yaklaşık 1000'e yakın menzilhaneler (ribat, istasyon vs.) bahsedilmektedir<sup>1580</sup> ki bu sayı hiçte az değildir<sup>1581</sup>.

Tüccar kabilelerinin Hindistan taraflarına yapacakları karayolculuğu için başlangıç merkezleri ise Basra şehriydi. Basra'dan başlayan yolculuk öncelikle Ahvaz'a oradan ise Kirman'a ve Mekran'a gidiyordu. Son olarak Sind şehirlerinden olan Mekran'dan ise artık Hindistan topraklarına ulaşıyordu<sup>1582</sup>.

### 3.1.1. Orta Asya'dan Geçen İpek Yolu Güzergâhları

Bölgelerarası ticâretin doğuşuyla birlikte her bölge, kendi ürettiği veya bölgesinde tabii olarak var olan ürünlerden ihtiyaç fazlasını, kendisinde bulunmayan diğer ürünlerle, farklı bölgelerden değiştirme yoluna gidiyordu. Doğuda Çin'e, Batıda Avrupa içlerine, kuzeyde Rusya'ya, güneyde ise Afrika savanlarına kadar geniş bir coğrafyayı etkisine alan bölgeler arası ticâret ağının ilk temsilcileri şüphesiz Mezopotamya, Doğu Akdeniz ve Mısır uygarlıkları oldu. Bu geniş ticâret ağının oluşmasında ve yürütülmesinde şüphesiz ki, her coğrafyanın kendince belli bir katkısı olmuş, bu çerçevede Yunanlılar, İskender sonrası Helen devletleri, Güney Arapları ve Farisiler gibi milletler belli tarihlerde kendilerini bu ticâretin öncüleri olarak bulmuşlardır. Ancak çoğunlukla Doğu bölgesi üretimin, Batı ise sürekli tüketimin merkezi olarak karşımıza çıkmaktadır. Zira itriyat, gıda mensucat ve daha birçok farklı

<sup>1578</sup> Mes'ûdi, *Mürûc*, c. I, s. 157; Sîrafî, *a.g.e.*, s. 200-202; Mez, *a.g.e.*, s. 495-496.

<sup>1579</sup> Mısırî, *a.g.e.*, s. 225.

<sup>1580</sup> Hurdâzbih, *a.g.e.*, s. 153.

<sup>1581</sup> Bu durumu bir kıyaslama ile açıklamak gerekirse, 1869'da Osmanlı devletinin sınırları içindeki menzilhanelerin tamamı 133 tane idi. Mehmet Aykaç, *a.g.e.*, s. 60.

<sup>1582</sup> Durî, *Irakî'l-İktisâdî*, s. 153.

türdeki ürün Uzakdoğu'dan; Arabistan, Mısır, Kuzey Afrika, Anadolu ve Avrupa'daki tüketicilere taşınmaktaydı. Buna karşılık batı ise daha ziyade ham madde ve değerli madenleri ihraç ediyordu. İşte tüm dünyayı birbiriyle bütünleştiren bu ticâretin seyrettiği başlıca genel güzergâhlar bulunuyordu. Ana kara yolu, Avrasya kıtasını bir baştan öbürüne geçiyordu. Han başşehri Chang'an ve ötesindeki Loyang'dan (Hânfü) başlayan güzergâh, Moğolistan ve Türkistan üzerinden dünyanın en tehlikeli ve kurak bölgelerinden biri olan ve Tarım Havzası olarak da bilinen Taklamakan çölüne ulaştınca ikiye ayrılıyordu. Bir kısmı denziden olmak üzere birçok güzergâhı bulunan İpek yolu<sup>1583</sup> Taklamakan çölünün güneyinden-kuzeyinden dolaşarak ve bölgedeki vaha kasabalardan geçerek ilerliyordu. İpek yolunun geçtiği önemli güzergâhları ise üç kısımda ele almak mümkündür. Buna göre;

Birinci yol: Çin İmparatorluğu'nun Orta çağdaki iki büyük idare merkezi Çang-ngan ve Loyang'dan başlayan bu yol, Taklamakan çölünü geçtikten sonra ilk büyük yerleşim merkezi olan Hami şehrine geliyordu. Yol, buradan kuzeye yönelerek Barkul gölüne ulaşırdı. Buradan batıya yönelerek bugünkü Çungarya'dan geçerek, Balkaş gölü yakınlarındaki Uygur kabilelerinin oturduğu bölgeden sonra batıya doğru uzanarak Talas nehri üzerindeki Talas şehrine varırdı. Daha sonra Seyhun nehrini aşarak Bizans topraklarına doğru devam eden bu yol nihayet İstanbul'da son bulurdu<sup>1584</sup>.

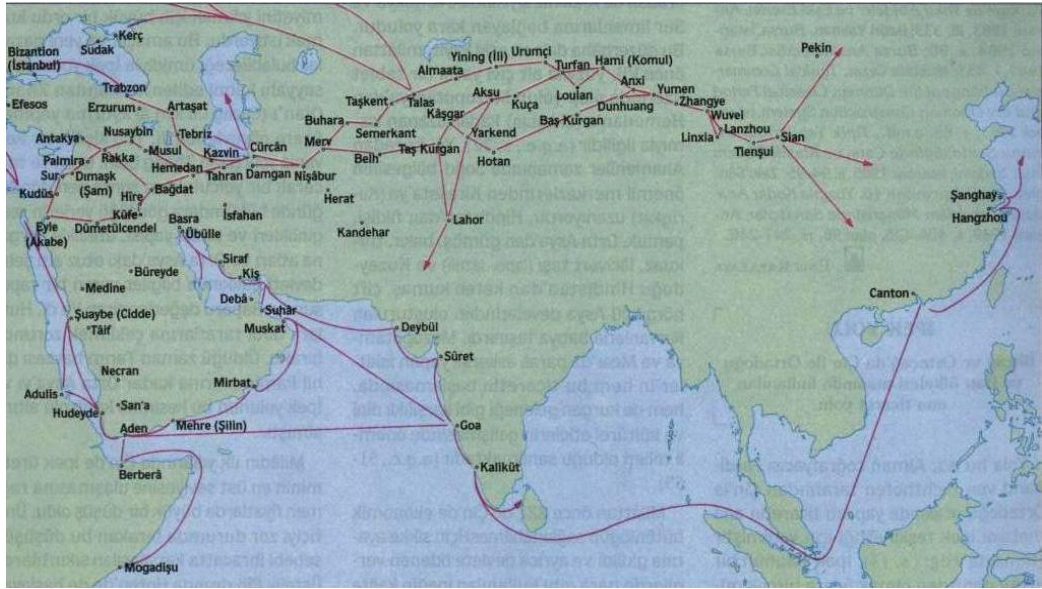
İkinci yol (Orta yol): Antakya'dan başlayan İpek yolu, Menbic'de Fırat nehrini geçmekte, buradan Hemedan'a, şimdiki Tahran yakınlarındaki Rey şehrine ve Merv'e uğramakta, oradan Belh şehrine uzanmaktaydı. Daha sonra İpek yolu buradan Pamir'e geçmekteydi. Pamir vadisindeki Komeday dağlarının eteğinde bulunan şimdiki Taşkurgan'da, batıdan gelen kervancılar ile doğudan gelen (Çin) kervancılar mal değişimi yapıyorlardı. Taşkurgan'dan, Kaşgar'a gelen yol, burada ikiye ayrılıyordu. Kuzeye giden yol (ikinci yol), tanrı dağlarının güneyinden Kuça şehrine doğru ilerliyor, Karaşar, Lob-nor üzerinden Leu-lan ve Yumen-kuan (Tuen-haung batısında ) kapısından geçiyordu. Burada güney ipek yolu ile birleşen bu ikinci yol daha onra Ts'ieu-ts'iuen ve Çang-ye'de Çin'e giriyor, devlet merkezleri Chang'an ve Loyang'da (Hânfü) son buluyordu<sup>1585</sup>.

<sup>1583</sup> Nebi Bozkurt, "İpek Yolu", *DİA*, c. XXII, İstanbul, 2000, s. 369.

<sup>1584</sup> Ö. İzgi, "Çin ile Batı Arasındaki İpek Yolları (VIII. Yüzyıla kadar)", *Hacettepe Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Dergisi*, c. II, Sayı 1, Ankara, 1984, s. 96.

<sup>1585</sup> R. Grousset, *Bozkır İmparatorluğu*, İstanbul, 1980, s. 58; Jean-Paul Rux, *Orta Asya Tarih ve Uygarlık* (çev. Lale Arslan), İstanbul, 2001, s. 31-35. Nebi Bozkurt, "İpek Yolu", *DİA*, c. XXII, s. 370.

Üçüncü yol: Kaşgar'da ikiye ayrılan yolun güney kısmı, Kâşgar'dan Yarknet'e, Hoten'e Niya ve Miran'a uğruyordu. Tuen-huang'da orta ipek yolu ile birleşen bu yol onunla birlikte aynı güzergâhı takip ederek Çin'in başkentinde son buluyordu<sup>1586</sup>. Ayrıca bu yola Pamir dağlarının yaylalarından dolaşp Bedehşan, Bamian ve Gazen şehirlerinden sonra Hindistan'a giden bir yol da bağlanmakta idi<sup>1587</sup>. Ayrıca Türkistan'daki bu İpek yoluna bağlanan tali yollar da bulunuyordu. Aynı zamanda batı ülkelerini birbirine bağlayan bu yollar arasında özellikle Merv-Harezmi yolu, büyük öneme sahip işlek ticarî yollardan biriydi. Kervanlar Ortaçağ'da saydığımız bu yollar üzerinde batıdan-doğuya, doğudan ise batıya birçok farklı ürünü taşıyorlardı. Özellikle Çin'den getirilen mallar, batı pazarları için özel olarak hazırlanmış güzel kokular, ipek, porselen, kâğıt<sup>1588</sup>, mürekkep, vahşi atlar ve eyerlerden oluşuyordu. Türkistan'dan ise hem doğuya hem de batıya halı, kilim, altın, gümüş gibi değerli eşyaların yanı sıra Sibiryadan gelen kürk, deri ve süt mamulleri satılıyordu. Kuzey yolu ile bağlantısı olan Fergana ve orta yol ile irtibatı olan Tohoristan'dan iyi cins at ve develer gönderilmekteydi. Güneyde ki Hindistan'dan ise, türlü baharatlar, ilaç yapımında kullanılan bitkiler ve değerli taşlar geliyordu. Batıdan ise bu yol üzerinden doğuya her türlü dokuma, metal eşyalar, kadın süs eşyaları, cam ve değerli taşlar taşınıyordu<sup>1589</sup>.



**Harita:** Nebi Bozkurt, “İpek Yolu”, *DİA*, c. XXII, s. 370.

<sup>1586</sup> Grousset, *a.g.e.*, s. 58-59.

<sup>1587</sup> İzgi, *a.g.e.*, s. 96.

<sup>1588</sup> Yazma malzemesi olarak yaklaşık iki bin yıl önce Çin'de icat edilen kâğıt, ipek yolu tacirleri tarafından birçok bölgeye taşınmıştır. Jonathan M. Bloom, *Kağıda İşlenen Uygarlık*, İstanbul, 2003, s. 34, 62-73.

<sup>1589</sup> K. Özergin, *İpek Yolu*, İstanbul, 1985, s. 16; Nebi Bozkurt, “İpek Yolu”, *DİA*, c. XXII, s. 369.

### 3.2. Arap Yarımadası'nın Başlıca Kara Yolu Güzergâhları

Geçtiği bölgelerde birçok şehrin ve limanın kurulup gelişmesinde rol oynayarak, medeniyetlerin teşekkülüne ve yükselişine imkân sağlayan başlıca güzergâhlar şunlardır:

#### 3.2.1. Kızıldeniz ve Süveyş Körfezi'ni Nil ve Akdeniz'e Bağlayan Güzergâh

Bu güzergâh iki farklı yoldan oluşmaktaydı. Bunlardan ilki güney yolu olup, Etiyopya'da Adulis ve Sevâkin'den başlayıp Ayzab, Berenike veya Kuseyr ile Ayzab'ın kuzeyindeki Kûs'a kadar devam etmekteydi. Kuzey yolu ise, Süveyş'teki Kulzüm'den veya Tur ya da Yotabe'den Pelusiyum (el-Ferema), Danietta (Dimyat) veya Kahire'ye gitmekteydi. Kuzey Afrika hacılarının da takip ettikleri bu iki yol eşzamanlı olarak kullanılmakla birlikte, trafiğin yoğunluğu açısından birbirine rakip olmuş ve dönemin şartlarına göre biri diğerine üstünlük sağlamıştır<sup>1590</sup>.

#### 3.2.2. Akabe Körfezi'ni Suriye ve Mısır'a Bağlayan Yol Ağı

Akabe Körfezi'ni Sina Yarımadası üzerinden Mısır'a ve Ürdün vadisinden geçerek Suriye kıyısına bağlayan birkaç yol bulunmaktaydı<sup>1591</sup>.

#### 3.2.3. Arabistan Yarımadası'nın Güneydeki Uç Noktalarını Kuzeye Bağlayan Batı Sahili Güzergâhı

Aden ve Zebid'den başlayıp Hicaz üzerinden geçerek Akabe Körfezi'nden dolaşan bu kervan yolu, hac için de kullanılmış olup, İslam tarihinin özellikle ilk dönemlerinde hayli önemli bir rol oynamıştır. Bu yol Yemen'den çıktıktan sonra Taif'e uğruyor, oradan da Mekke'ye geliyordu. Mekke'den kuzeye doğru Yesrib, Hıcr, Tebük, Maan, Muta, Uman ve Busra'dan geçerek Şam'a ulaşıyordu. Mekke'den çıkıp Kızıldeniz kıyısını takip eden bir diğer yol ise, Bedir'den geçerek Eyle'ye uğruyor; buradan da ya Maan'a dönerek Muta yoluyla Şam'a ulaşıyor veya Eyle'den sonra Sina Yarımadası üzerinden Mısır'a gidiyordu<sup>1592</sup>.

#### 3.2.4. Arabistan Yarımadası'nın Güneydoğu'sunu Mezopotamya'ya Bağlayan Doğu Sahili Güzergâhı

Kalhad, Maskat, Suhâr, Bahreyn ve Katif gibi alternatif limanlardan

<sup>1590</sup> Utku, *a.g.e.*, s. 301; Hasan İbrahim, *a.g.e.*, c. IV, s. 265.

<sup>1591</sup> Utku, *a.g.e.*, s. 301.

<sup>1592</sup> Utku, *a.g.e.*, s. 302; Çağatay, *Arap Tarihi*, s. 153; Abdullah Saud, *a.g.e.*, s. 48.

başlayarak, kuzeyde Mezopotamya içine doğru giden ve Basra Körfezi'nin batı tarafında kalan bu ana yol, Arabistan Yarımadası'nın doğu yakasındaki başlıca güzergâhtı. İslam öncesi Arap panayırlarına gelen tüccarlar da, kuzeyden inip Basra Körfezi, Suhâr, Debâ ve Şıhr üzerinden, Arabistan Yarımadası'nın güney sahilini takip ederek Aden ve San'a yönünde ilerleyip, buradan da Hicaz'a Ukaz panayırına gitmekteydiler<sup>1593</sup>.

### 3.2.5. İran İçlerine Uzanan Yollar

Doğuda İran içlerine doğru giden iki ana yol mevcut olup, ilki Sirâf ve Fars üzerinden, diğeri ise, Hürmüz ve Kirman'dan geçmekteydi.

### 3.2.6. Mezopotamya Nehir Güzergâhları

Ûbulle'den (Basra) başlayıp, Fırat ve Dicle nehirleri üzerinden, Bereketli Hilâl<sup>1594</sup> olarak bilinen Mezopotamya içlerine (kuzeye doğru Suriye'ye ve Anadolu'ya) devam eden su yolu da, Doğu-Batı ticâretinin ana güzergâhını destekleyen kara içi lojistik yollar arasındaydı<sup>1595</sup>.

Aşağıda da her birini ayrı ayrı ele alacağımız üzere bu yolların dışında daha birçok önemli ticâret yolu yer almaktaydı. Özellikle Anadolu üzerinden (Antakya) Avrupa'ya giden yolun yanı sıra, Hazar Denizi kıyısından Rusya'ya ulaşan yol ve İspanya (Endülüs ) ile Mısır'ı tüm Kuzey Afrika sahilini boylu boyunca aşarak bağlayan yol, oldukça yoğun kullanılmaktaydı. Antakya üzerinden uzanan Avrupa-Doğu yolu daha ziyade Razzaniye tüccarları tarafından kullanılmaktaydı. Provence'den denize açılan bu tüccarlar, Antakya'ya gelir, daha sonra taşıdıkları ticaret eşyalarını oradan kara yoluyla hayvanlar üzerinde Fırat'a, daha sonra da bu nehir ve kolları yoluyla Bağdat'a ulaştırırlardı. Oradan Dicle üzerinden Basra Körfezin'deki Ûbulle'ye, Ûbulle'den Umman, Hindistan ve Çin'e naklederlerdi. Hazar Denizi üzerinden uzanan Kuzey Rusya-Doğu yolu ise Kuzey Rusya'dan başlıyordu. Hazar Denizi aracılığıyla, Horasan'ın merkezi Merv, Belh, Maveraünnehir'deki Buhara ve Semerkant şehirlerine uğrayan bu yol daha sonra Çin'de son bulurdu<sup>1596</sup>.

<sup>1593</sup> Utku, *a.g.e.*, s. 303.

<sup>1594</sup> Wilson, *Persian Gulf*, s. 7-23.

<sup>1595</sup> Utku, *a.g.e.*, s. 303.

<sup>1596</sup> Hasan İbrahim, *a.g.e.*, c. IV, s. 266, c. VI, s. 70-71.

### 3.3. Basra Körfezi'nden Batıya Açılan Kara Yolu Güzergâhları

Basra Körfezi Abbasîler döneminde batıya ve güneye birçok kara ve deniz yolu ağı ile bağlanmış durumdaydı. Bu yolların başlıcaları ise şunlardı.

#### 3.3.1. Şam, Mısır Ve Endülüs'e Uzanan Kara Yolları

Abbasîler, doğudan-batıya, kuzeyden-güneye uzanan tüm ticarî yollara büyük bir önem vererek onların geliştirilmesi ve düzenlenmesi hususunda gerekli tüm gayreti sarf ettiler. Örneğin III./IX. yüzyılda, Kuzey Afrika'daki yolları Ağleb hanedanına teslim eden Abbasîler, böylece güvenlik zafiyetini ortadan kaldırmayı hedefliyorlardı. Bu kapsamda Ağlebiler, Abbasîlerin desteğiyle o bölgede büyük ticarî yatırımlar yaparak, deniz kıyılarına kaleler ve gözetleme kuleleri<sup>1597</sup> inşa edip ticâret trafiğinin emniyetini sağladılar<sup>1598</sup>.

Bağdat'tan başlayıp Kuzey Afrika kıyılarına doğru uzanan bu yol, öncelikle Enbâr'a, oradan ise sırasıyla Rakka (Kalanikos), Dımaşk (Şam), Ürdün şehirlerinden olan Taberîyye, Filistin şehirlerinden olan Remle, Gazze, Rafah, Arîş ve son olarak Mısır bölgesinin önemli şehirlerinden olan Fustat'a uğruyordu. Bağdat'tan Mısır'a kadar yaklaşık 570 fersah (6 km x 570)<sup>1599</sup> uzunluğunda olan ve Fustat'tan itibaren kuzeye doğru ilerleyen bu yol, Mısır'ın liman şehirlerinden olan İskenderiye'ye gidiyordu. Rakka'dan Şam'a doğru ilerleyen bu yolun bir diğer ucu ise Halep'e, oradan Antakya'ya ve daha sonra ise Anadolu'ya uzanmaktaydı<sup>1600</sup>. İbn Hurdâzbih'in, köle<sup>1601</sup>, esir, ipek kumaş, işlenmiş deri, yaban eşeği, kürk ve kılıç ticâretiyle uğraştıklarını söylediği ve "Razaniye Yahudileri" diye tanımladığı tüccar kabilelerinin takip ettiği karayolu ise Endülüs'ten (İspanya) hareketle Cebelitarık boğazını geçtikten sonra

<sup>1597</sup> Özellikle Kuzey Afrika kıyılarındaki bu kuleler, daha ziyade ateşle haberleşmenin yaygın olduğu ve başarılı bir şekilde yürütüldüğü yerler arasındaydı. Öyle ki bu usulle herhangi bir haber, Sebte'den (Ceuta) İskenderiye'ye bir gecede ulaştırılmaktaydı. Yine aynı şekilde Trablus'tan ise 3-4 saat içinde İskenderiye'ye ulaşıyordu. Mez, *a.g.e.*, s. 564. Özellikle doğudan gelen istilâ hareketlerine karşı Müslümanlar tarafından kullanılan bu haber şekli sayesinde düşmanın takip ettiği yol ile ağırlık noktaları merkeze bildiriliyordu. Ateş ocakları ise genelde tepebaşlarında veya dağlarda bulunmaktaydı. Genellikle buralardan sorumlu kişiler belirli yerlerde gizlenir ve yöre halkından yardım görürlerdi. İbrahim Harekât, "Berid", *DİA*, c. V, İstanbul, 1992, s. 498-500.

<sup>1598</sup> Mez, *a.g.e.*, s. 563.

<sup>1599</sup> Walther Hinz, *a.g.e.*, s. 76.

<sup>1600</sup> Hurdâzbih, *Yollar ve Ülkeler*, s. 68, 72, 73, 74; Durî, *Irakî'l İktisâdi*, s. 151-152; Fehmi, *Ticâreti'l-Düveliyeye*, s. 154; Abdülkerim Ânî, *a.g.e.*, s. 1.

<sup>1601</sup> Avrupa'daki köle ticâretini elinde bulunduran Yahudi tüccarlar, özellikle Slav kölelerini Almanya'dan İspanya'ya ve Provens ile İtalya'nın Akdeniz limanlarına nakletmekteydiler. Bu tüccarların, Batı Slav memleketlerinden gelen köleleri naklettikleri bir diğer güzergâh ise Prag-Polanya ve Rusya üzerinden doğruca Şark'a doğru uzanmaktaydı. Mez, *a.g.e.*, s. 197-198.

Tanca'ya, oradan ise İfrikiyye'ye (Tunus) ulaşıyordu. Daha sonra Mısır'a, oradan Remle'ye (Filistin), oradan Dımaşk'a (Şam), oradan Kûfe'ye, Kûfe'den ise çöl yolu takip edilerek önce Bağdat'a daha sonra ise Basra'ya geliyordu. Basra'dan ise kuzeye doğru gidilip ipek yolu takip edilerek Hindistan ve Çin taraflarına hareket ediliyordu. Uzakdoğu'ya has ürünlerle geri dönüş yolculuğuna çıkan bu tüccar zümresi, yanlarında getirdikleri ud, kafûr, misk ve tarçın gibi ürünleri Akdeniz'e taşıyıp kısmen İstanbul'daki Rumlara, kısmen de Frank kralının payitahtında satmaktaydılar<sup>1602</sup>. Yine bunun yanı sıra Irak üzerinden Basra Körfezi'ni veya Mısır üzerinden Kızıldeniz'i kullanarak denizyolu ile Hindistan'a kadar giden Razaniye tüccarları, özellikle Mısır'ın Feremâ ve Kulzüm şehirleri ile Aden'i kendilerine merkez edinerek İslam coğrafyasının birçok köşesine gidiyorlardı<sup>1603</sup>. Mes'ûdî, Razaniye Yahudilerinin ticâretlerini gerçekleştirmek üzere geldikleri Feremâ'nın, özellikle Hicrî IV./X. asırda oldukça önemli bir ticâret şehri olduğunu ve tüm ülkelerden gelen ticarî ürünlerin burada toplandığı bilgisini vermektedir<sup>1604</sup>. Kızıldeniz, daha ziyade Mısır üzerinden gelen Avrupa mallarını doğuya taşıyor olmakla birlikte, Bizans - Mezopotamya - İran hattı üzerinden geçen kimi mallar da buradan geçmekteydi. Yine bölgeden geçen ve başta Bizans olmak üzere kuzey ülkelerinden doğuya yöneltilen mallar arasında bal, balmumu, çeşitli kürkler, köleler, kumaşlar, boyalar, başta zeytinyağı olmak üzere çeşitli yağlar, gümüş levhalar ve balık mutfak eşyaları gibi işlenmiş madenler ve fildişi yer alıyordu. Müslüman ülkeler, Avrupa'dan yalnızca kürk ve deri almıyorlar; gemi inşaatında kullanılacak kerestenin bir bölümü ile silah yapımında kullanılan demiri de buradan getiriyorlardı. Tüm bunların karşılığında Avrupa da, Müslüman ülkelerden lüks mallar ve gıda maddesinin yanı sıra, şap<sup>1605</sup> gibi dokuma sanayinde gerekli<sup>1606</sup> hammaddeleri ithal ediyordu<sup>1607</sup>.

Muhtemelen Hicrî II./VIII. asrın başlarından itibaren etkili olan Razaniye

<sup>1602</sup> Hurdâzbih, *a.g.e.*, s. 131; Hemedanî, *a.g.e.*, s. 270; Curtin, *a.g.e.*, s. 131; Mez, *a.g.e.*, s. 534.

<sup>1603</sup> Hurdâzbih, *a.g.e.*, s. 131; Hasan İbrahim, *a.g.e.*, c. IV, s. 265; Curtin, *a.g.e.*, s. 131.

<sup>1604</sup> Mes'ûdî, *et-Tenbih*, s. 19.

<sup>1605</sup> Bu madenin iki çeşidi vardır. Birisi şifa verici beyaz Yemen şapıdır, ikincisi ise, beyaz ve beyaz ile sarı karışımından meydana gelen Arap şapıdır. Ortaçağ'da bu madenin birçok yerde (Yemen, Anadolu, Azerbaycan, Hemedan, Sistan, Sudan, Sicilya Adası, Endülüs ) ocakları vardı. Tuza benzeyen bu madenin birçok faydası bulunmaktadır. Boyacılar bir elbiseyi boyamadan önce mutlaka onu şapa batırırlardı. Ayrıca bu maden kimya çalışmalarında ve sürmelerin hazırlanmasında da oldukça önemliydi. Şapın boyası çok kalıcı olduğundan ve kolay kolay elbiselerden çıkmadığı için kumaş boyamasında çok değerliydi. Antikçağlardan beri bilinen ve boyacılar tarafından "billurzâcî" olarak da adlandırılan şap madeni, yalnız Batı Avrupa'daki boya endüstrisinde kullanılmaktaydı. Çünkü doğuda şapın kullanılmasına gerek bırakmayan başka boyalar biliniyordu. Bakır, *Madencilik*, s. 173-177.

<sup>1606</sup> Watt, *a.g.e.*, s. 42.

<sup>1607</sup> Utku, *a.g.e.*, s. 416.

tüccarının, iki yüz elli yıla yakın bir süre faaliyetlerini sürdürdüğü ve Hicrî IV./X. asrın ortalarına kadar varlıklarını devam ettirdikleri sanılmaktadır. Razaniye Yahudilerinin etkinliğinin kırılmasında bu dönemde Çin’de oluşan yabancı düşmanlığının yanı sıra, Abbasî Devleti’nin zayıflaması ile birlikte özellikle karayollarının hâkimiyetinin kaybedilmesi başlıca sebep olarak gösterilir. Ölçeği tartışılrsa da, bu dönemde uluslararası ticâretin belli bir bölümü, Yahudilerin ve onların kurduğu ticâret evlerinin üzerinden yapılmaktaydı. Herhangi bir mal üzerinde uzmanlaşmış olmayan bu ticârethanelerde, Yahudiler bütün kâr getiren ürünleri alıp satıyorlardı. Bunlar içinde kumaş ticâreti ilk sırada yer alıyordu. İslam dünyasının ipeklileri, Bizans’ın brokarı, IV./X. yüzyıl İspanyası’nda alıcı buluyordu. Toptan tahıl ticâreti Mısır’dan başlıyor ve Kızıldeniz ile Basra Körfezi’ni dolaşarak Bağdat’a ulaşıyordu. Yahudi-Arap tıbbını ilgilendiren baharat ve ecza ticâreti ile altın ve kuyumculuk, nadir bulunan Çin malları gibi kıymetli olan ve uzaklardan gelen her şey İslam dünyasında değerini buluyordu. Bütün İslam dünyasında devam eden köle ticâreti ile onun tamamlayıcısı olan harem ağaları, Yahudilerin ticarî faaliyetleri arasına giriyor ve kölelerin eğitim ve öğretimi, para ticâreti ve banka işlemleri gibi hizmet sektörlerinde de bu tacirler önemli bir rol oynuyorlardı<sup>1608</sup>.

Miladî IV/X. yüzyıla gelindiğinde Mısır’a uzanan karayolunun en önemli durak merkezi hiç şüphesiz Abbasî hilafetini meşru görmeyen Fâtımîlerin hilafet merkezi Fustat (Kahire) idi<sup>1609</sup>. Makdisî’nin, tüm insanların ticâret yaptığı bir barış kenti olarak nitelendirdiği ve güzelliklerini saymakla bitiremediği Fustat<sup>1610</sup>, Kızıldeniz sahillerinde bulunan ticarî merkezlerin gelişmesine yardımcı olduğu gibi, Kızıldeniz’den Akdeniz’e uzanan kara yolunun da en önemli geçiş güzergâhıydı. Öyle ki Nil nehri Fustat’ı geçtikten sonra dört ana kola ayrılmaktaydı. Bir kol Dimyat üzerinden (Caphor), ikinci kol İskenderiye yakınlarındaki Reşid (Rosetta) şehrinden, üçüncü kol Aşmûn (Ashmun) üzerinden, dördüncü kol ise Mısır sınırından denize dökülmekteydi. Nil’in aktığı bu kolların kıyılarında pek çok şehir, kasaba ve köy kuruluydu. İnsanlar bu yerlere kara ile deniz yollarını kullanmak suretiyle sürekli gidip gelmekteydiler<sup>1611</sup>.

Diğer İslam şehirleriyle kıyaslandığında, coğrafi konumdan dolayı onlara oranla daha fazla gelişme kaydeden Fustat’ın ve dolayısıyla Mısır’ın ticarî manadaki hızlı

<sup>1608</sup> Utku, *a.g.e.*, s. 381.

<sup>1609</sup> Aydın Çelik, *Fatimîler Döneminde Kahire Şehri*, s. 19 vd.

<sup>1610</sup> Makdisî, *a.g.e.*, s. 197.

<sup>1611</sup> Benjamin, *a.g.e.*, s. 86.



yükselişinde, şüphesiz “Kârimî” adı verilen tüccar topluluğunun büyük etkisi vardır. İlk olarak ne zaman ortaya çıktıkları tam olarak bilinmeyen, ancak muhtemelen Fâtımî döneminde teşekkül etmiş olan bu tacir sınıfının, kayıtlara ilk geçtiği tarihin miladî 581/1181 olduğu yönünde görüşler öne sürülse de, faaliyetlerinin bunun öncesine, 456/1063 yılına kadar uzandığı tahmin edilmektedir. “*Tüccari'l-Kârim*”, “*Kârimî*”, “*Ekârim*”, “*Kârimiyye*” gibi isimlerle anılan ve ağırlıklı olarak baharat ticâreti ile uğraşan bu tüccar tabakasının nasıl doğduğu ve bunlara verilen Kârimî isminin nereden geldiği pek bilinmemektedir. Bu tacir taifesi aslen Batı Sudan’daki Karim bölgesine nispet edilmektedir. Kârimî isminin daha sonraları Mısır’da deniz aşırı buhur ve baharat ticâreti (tevabil) yapan<sup>1612</sup> herkes için kullanılmaya başlandı. Ortaçağ’da Mısır’ın Kanim memleketleri ile bilinen irtibatı, Fâtımî asrına kadar uzatılmaktadır. Özellikle Mısır’a biber getiren tüccar kabilelerinin Kanim bölgesinden geçtiği ifade edilmektedir. Bununla birlikte Karim isminin, esasen Hindistan’da doğduğu, Hindçe meslek ve iş anlamına gelen “kâr” ile deniz anlamına gelen “im” kelimelerinden oluştuğu ve tamlamanın “deniz taciri” anlamına geldiği üzerinde de durulmaktadır<sup>1613</sup>.

Fâtımîlerin, hızla büyüyerek kapsamı genişleyen Kârimî tüccarlarını kendi davalarını (İsmailiyye-Şia) yaymada kullandığı<sup>1614</sup> ve bu tacirin iştegal sahası olan baharat ticâretine sermaye koyduğu anlaşılmaktadır. Şii Fâtımî kontrolünde gerçekleşen baharat ticâretini temin etmek üzere Hindistan ve Sind’e tacirlerin yerleştiği ve bunların yerel dilleri öğrendiğinden bahsedilmektedir. Kârimîler, Mısır ticâreti üzerinde hâkimiyet kurmuş, aynı zamanda dünyanın en mühim ticâreti olan baharat ve doğu ipeği ticâretinde üstünlük sağlamışlardır. Kârimî tüccarlar, kültür ve ilimden nasiplenmiş Müslüman tüccarlardı. Özellikle Mısır’da hadis, şeriat ve dil ilimlerine yönelik okul ve hadis evleri tesis etmişlerdi. Esas olarak biber ve baharat taciri olarak tanınan Kârimî tüccarlar, aynı zamanda buğday, un, pirinç ve şeker gibi zirai maddeler ve kereste, ipek, silah, zırh ve Yemen mücevheratı gibi alanlarda da ticarî faaliyetlerde bulunuyorlardı. Yemen, onların hem emtia tedarik merkezi, hem de ticarî hareketlerinin merkezi üssüydü. Büyük bir kısmı Hindistan menşeli olan bu emtia, Hindli tacirler tarafından Hindistan’dan Yemen’e gemilerle getiriliyor, buradan da Kârimî tacirler tarafından Mısır’a sevk ediliyordu. Hind Okyanusu ile Kızıldeniz arasında mühim bir transit liman

<sup>1612</sup> Atıyye el-Fevzi (Kûsî), *Ticâretu-Mısır fi'l Bahri'l-Ahmer: Munzu Fecri'l-İslam Hatta Sûkuti'l Hilafeti'l-Abbasîyye*, Kahire, 1976, s. 91.

<sup>1613</sup> Utku, *a.g.e.*, s. 384; Salim, *a.g.e.*, s. 31; Fevzi, *a.g.e.*, s. 91-92, 101; Curtın, *a.g.e.*, s. 144; Çelik, *a.g.e.*, s. 228.

<sup>1614</sup> Fevzi, *a.g.e.*, s. 100.

ve büyük bir ticâret merkezi olan Aden'den hareket eden ve çoğu bu tacirlerin tasarrufları altında bulunan “Kârim” gemileri, bu liman ile Kızıldeniz'in batı sahillerindeki Ayzab ve Kuseyr limanları arasında mekik dokuyorlardı. Ayzab limanı, gemilerin kolayca yanaşmalarına her bakımdan müsait olması sebebiyle, bu tacirlerin bir konaklama ve buluşma mahalli olarak oldukça revaçtaydı. Buna karşılık daha kuzeyde bulunan Kuseyr limanı ise deniz yolunun uzamasına karşılık, karayolunu büyük ölçüde kısaltması sebebiyle tercih ediliyordu<sup>1615</sup>.

Söz konusu limanlardan emtia, iyi organize edilmiş bir kara nakliyatı teşkilatı sayesinde, yüzlerce köle ve devenin yardımıyla, Nil nehri sahilinde bulunan Kûs şehrine naklediliyordu. Bir darphanesi ve çevresinde zengin madenleri bulunan bu şehir, aynı zamanda Nil nehri üzerinde işleyen gemilerin de inşa edildikleri bir merkez idi. Mallar buradan itibaren, Nil nehri yoluyla Fustat'a naklediliyordu<sup>1616</sup>. Kârim ticâretinin güvenliği için ‘Ayzab limanında bir donanmayı sürekli hazır bulunduran Fâtımîler, böylece Aden, ‘Ayzab, Kûs ve İskenderiye arasındaki yolu güvenli bir hale getirmişlerdi<sup>1617</sup>. Öyle ki Yemen, Umman ve Hindistan'a giden ticâret yolu boyunca davalarını (Şia) yaymak isteyen Fâtımîler, bu yüzden doğuya uzanan ticâret yollarına değer veriyorlardı. Bu nedenle de Ayzab limanının emniyetine önem verip buranın önemli bir deniz üssü olarak gelişmesine katkı sağladılar. Nitekim Kûs valisi, korsan saldırılarından burayı korumak için “Kârim” adı verilen gemilerden bir donanma hazırlatmıştır<sup>1618</sup>.

Başta baharat olmak üzere Doğu ve Güneydoğu Asya'nın, Doğu Afrika'nın değerli mallarını Aden limanına getiren Kârim tüccarları, buradan Ayzab'a, Ayzab'dan Kûs'a, Kûs'tan Kahire'ye, oradan da İskenderiye, Dimyat, Tinnis gibi Mısır'ın Akdeniz limanlarına ulaşırlardı. Kârimîyye, Kızıldeniz üzerinden getirdiği bu malları, söz konusu bölgelerdeki ikili anlaşmalara göre, buralara gelen Avrupalı tacirlere satardı. Kârimî tüccarı, faaliyetlerini “funduk”, “fundaco” ya da “feitoria”<sup>1619</sup> olarak bilinen han depolarda sürdürürdü. Özellikle Fustat'da sıklıkla rastlanan bu yapılar, Zebîd, Ta'as, Kûs, Ayzab ve İskenderiye gibi diğer güzergâh beldelerinde de kurulmuştu. Bir kısmının iç avlusunda cami de bulunan bu yapıları Kârimîyye'nin zaman zaman vakıflaştırdığı ve sahiplerine izafeten isimlendirdiği de olmuştur. Kârimi tüccarının

<sup>1615</sup> Utku, *a.g.e.*, s. 385; Curtin, *a.g.e.*, s. 144.

<sup>1616</sup> Utku, *a.g.e.*, s. 386.

<sup>1617</sup> Çelik, *a.g.e.*, s. 229.

<sup>1618</sup> Eymen Fuad Seyyid, *ed-Devletü'l Fâtımîyye fi Mısır*, Kahire, 1992, s. 150-151; Fevzi, *a.g.e.*, s. 96.

<sup>1619</sup> Curtin, *a.g.e.*, s. 47, 144.

taşıdığı mallar, ağırlıklı olarak deniz yoluyla taşındığı için, İpek Yolu'ndan gelen mallara göre, daha ucuza mal oluyor ve bu sebeple Avrupa tacirince tercih ediliyordu. Müellifler, bu teşkilatın baharat ticâreti maksadıyla bir tacirler zümresinin işbirliği yapmasıyla meydana gelmiş kapalı bir korporasyon veya lonca şeklinde organize olduğunu gösteren haklı sebeplerin bulunduğunu ileri sürmektedirler. Onlara göre, bu kadar geniş bir coğrafyayı kapsayan ve hacmi itibariyle de bu bölge üzerinden geçen neredeyse tüm trafiği denetleyen bu deniz aşırı ticarî teşebbüsü kurtarmak ve devamlılığını sağlamak ciddi bir dayanışmayı gerektirmektedir. Farklı siyasî yapıları ve kültürel çeşitliliği taşıyan bu coğrafyada malların tedariki ve ithalatı, nakliyesi ve depolanması, satışı ve ihracatı gibi çeşitli aşamalar, fertlerin işbirliğini, karşılıklı yardım ve dayanışmasını zaruri kılmaktadır. Bu yüzden, dağınık ve bağımsız bir tacirler zümresinin, servet ve kudretleri ne olursa olsun, bu türden bir ticarî faaliyeti tek başına yürütmesi beklenemez. Bununla birlikte Kârimî teşkilatının, sadece mesleki bir birlik olmadığı, aynı zamanda dini bir yapı da arz ettiği, bu teşkilatı meydana getiren tacirlerin, mezhep itibariyle mütecanis, dindar kimseler oldukları ve aralarına katılan münferit yabancı tacirlerin de kısa zamanda ihtida ettikleri ileri sürülmektedir. Öte yandan, Kârimî tacirlerin arasında başta Yahudiler ve Avrupalı Hıristiyanlar olmak üzere diğer din mensuplarının da bulunduğu ve bu tüccarın Mısır ve Mağrib başta olmak üzere muhtelif memleketlere mensup insanlardan teşekkül ettiği belirtilmektedir<sup>1620</sup>. Örneğin Aden'de ki büyük Yahudi tüccarlardan biri olan Bilal b. Cerir el-Ahvâzi'nin serveti, milyon dînarlar ile ifade edilmektedir<sup>1621</sup>. Mısır ve Yemen'deki yönetimler tarafından himaye gören ve bazen de bu yönetimlere oldukça yüklü miktarda borç para veren Kârimî tüccarların<sup>1622</sup>, bu geniş ticâretin tabii bir neticesi olarak servetleri muazzam seviyelere ulaştırmışlardır. Bu tacirlerin servetlerinden bahsedilirken, ”sayılamayacak derecede idi” ve “para bahis konusu olunca, onunla hiç kimse başa çıkamıyordu” gibi ibareler kullanılmaktadır. Bu tacirlerin Mekke ve Kahire gibi bazı beldelerdeki cami, medrese, han, hastane gibi tesislerin inşa, ikmal ve tamir edilmelerinde rolü büyük olmuştur. Bu servet birikimi, tabii olarak bu tüccar sınıfının Mısır'ın para piyasaları üzerinde nüfuz kazanmalarına, bankacı ve sarraf olarak faaliyet göstermelerine, beynelmilel girişimlere kredi verebilecek ölçüde gelişmelerine imkân sağladı. Zamanla bu krediler devlet tarafından

<sup>1620</sup> Utku, *a.g.e.*, s. 386-387.

<sup>1621</sup> Fevzi, *a.g.e.*, s. 98.

<sup>1622</sup> Curtin, *a.g.e.*, s. 144; Fevzi, *a.g.e.*, s. 99.

da özellikle savaş giderlerinin kapanması, ordunun teçhizatı ve askerîn maiyeti amacıyla kullanılıyordu. Şüphesiz ki, hem ticarî faaliyetleriyle devlet maliyesine sağladıkları gelir, hem de doğrudan devlete temin ettikleri bu tarz krediler, Kârimî tüccara siyasî bir güç kazandırdı. Öyle ki Mısır ile Yemen arasında vuku bulan ihtilafta, arabulucu olarak Kârimî tüccarı önemli bir rol oynamıştır<sup>1623</sup>.

Gittikçe güçlenen Kârimî tüccarlar, zamanla ticarî ve sınaî tekeller kurup, özellikle baharat, buhur ve fildişi ticâretinde hâkimiyetlerini temin etmek amacıyla teşkilatlandılar. Kendilerine “*Reisü'l-Kârimîyye*” adı verdikleri bir sandık oluşturan bu tüccarlar, Memlûk devleti tarafından da resmen tanınmış ve bu sandık, hem ticâreti denetlemiş, hem de oluşan fonların uygun yatırımlara dönüşmesinde rol almışlardır. Zaman içinde bu tacir sınıfının siyaseten ve iktisaden aşırı derecede büyümesi ve hükümlanlık için bir tehdit oluşturması sonucu 832/1429 yılından itibaren Memlûk sultanı baharat ticâretini tekeline alıp Kârimî tüccarların etkinliklerini fiilen ortadan kaldırmıştır. Ümit Burnu'nun Avrupalılar tarafından dolaşılması ve Portekizlerin Hind Okyanusu'na hâkim olmaları gibi yaşanan bir dizi değişimlerin ardından, Kârimî tüccarlarının ehemmiyeti giderek azalmış ve çok geçmeden de tamamen ortadan kalkmışlardır<sup>1624</sup>.

### 3.3.2. Arap Yarımadası'nın Güneyine Uzanan Kara Yolları

Basra Körfezi'nden Arap Yarımadası'nın güneyine doğru uzanan ve Hicaz bölgesinde (Mekke-Medine) son bulan bu yolun ilk ayağı Bağdat'tan başlıyordu. Daha sonra öncelikle Kûfe'ye ardından ise Fırat geçildikten sonra sırasıyla Kadisiyye'ye<sup>1625</sup>, Bâdiye tarafına, Muğise'ye ve içerisinde su kuyularının bulunduğu Vâkisa'ya ve sonra da Sa'lebiyye'ye doğru uzanmaktaydı. Sa'lebiyye, Bağdat'tan başlayan yolun üçte birlik kısmını oluşturuyordu. Daha sonra yol Ecfâr'e doğru devam edip Feyd'e ulaşıyordu. Feyd'e ulaşıldığında yolun yarısı tamamlanmış demektir. Özellikle Feyd'de tüccarların ticâretlerini gerçekleştirecekleri alış veriş mekânlarının yanı sıra tatlı su kaynakları yer almaktaydı<sup>1626</sup>. Buna ek olarak İstahrî ise Feyd ile ilgili olarak; “*Irak*

<sup>1623</sup> Utku, *a.g.e.*, s. 386-389; Fevzi, *a.g.e.*, s. 98; Subhi Y. Labib, “Karimi”, *Encyclopedia of İslam*, Leiden, 1979, c. IV, s. 640-643.

<sup>1624</sup> Utku, *a.g.e.*, s. 389; Curtin, *a.g.e.*, s. 144.

<sup>1625</sup> Irakta Necef şehrinin batısında yer alan bir bölgedir. Hicrî 15./637 yılda ünlü sahabî Sa'd b. Ebî Vakkas ile Sâsânî kumandanı Rüstem arasında yapılan savaş neticesinde Müslümanlar, bu bölgede Farşlıları mağlup etmişlerdir. Halife b. Hayyât, *a.g.e.*, s. 164.

<sup>1626</sup> Hurdâzbih, *a.g.e.*, s. 109-110.

*şehirleri arasında binaları ile insanları bir arada bulunan ve güzel olan başka bir yer yoktur*" bilgisine yer vermektedir<sup>1627</sup>. Feyd'den sonra yol sırasıyla Kârain'e, Tûz'a, Kurneteyn'e, Semîrâi'ye, Fehime'ye, Hâcir'e, Abbâsiyye'ye ve halk arasında Ma'deni'n-Nekra olarak isimlendirilen ve tatlı su kuyularının bulunduğu Ma'deni'l-Kuraşî'ye ulaşıyordu<sup>1628</sup>. Ma'deni'l-Kuraşî'den ise yine sırasıyla Samt'a, Rebeze'ye, Erîme'ye, Ma'den-i Beni Süleym'e, Şeravrâ'ya, Selile'ye, Künâbîn'e, Umuk'a, Since'ye, Ufeyyiye'ye, Kirâ'ya, Mislâh'a, Kibrâne'ye, Gamra'ya, Kasr'a, Zât'u Irk'a, Evtas'a, suyun çok miktarda bulunduğu Bustân-u Benî Âmir'e ve Mekke'ye 20 mil uzaklıkta bulunan Gamr Zî Kinde'ye varılıyordu. Buradan ise artık Mekke'ye giriliyordu<sup>1629</sup>. Basra'dan başlayıp, Kûfe yoluyla Ma'deni'n-Nekra'da birleşen<sup>1630</sup> ve Hicaz bölgesine doğru uzanan bir diğer güzergâh ise sırasıyla şu rotayı takip ediyordu. Bu yol öncelikle Hufeyr'e daha sonra Ruhayl'e, Şeciy'e, Harcâ'ya, Hafer'e, Mâviyye'ye, Zâtü'l-Uşar'a, Yensû'a'ya, Semeyne'ye, Nebbâc'a, Avsece'ye, Karyeteyn'e, Râme'ye, Emerra'ya, Tihfe'ye, Dariyye'ye, Cedile'ye, Felce'ye, Defîne'ye, Kuba'ya, Merrân'a, Vecrâ'ya, Evtâs'a, Zât'u Irk'a, Bustân-u Benî Âmir'e ve Mekke'ye varıyordu<sup>1631</sup>. İbn Rüste, özellikle ağacı ve suyu bol olan Zât'u Irk bölgesinin, Irak'tan gelen tacirler için önemli bir konaklama yeri olduğunu zikretmektedir<sup>1632</sup>. Irak'tan Mekke'ye gelen bu tüccar kabileleri yanlarındaki yüklerini birbirlerine aktarmalı bir şekilde devrederek Yemen'e doğru gitmekteydiler<sup>1633</sup>. Yemen'e doğru hareket eden tüccar kabileleri ise sırasıyla şu güzergâhı takip etmekteydiler. Mekke'den önce Bi'r'i İbn Mürtefi'e varılırdı. Daha sonra büyük bir yerleşim yeri olan Karnı'l Menâzil gelirdi. Buradan yine büyük bir yerleşim yeri olan Futuk'a gidilirdi. Ardından Safin'a, Terba'ya ve buradan da hurmanın ve su kaynaklarının oldukça bol olduğu Kerâ'ya varılırdı. Kerâya'dan, Ranye'ye, ardından yine bol su kaynaklarının bulunduğu büyük bir şehir olan Tebâle'ye, oradan Bîşe'ye, Cusdâ'ya, buradan içerisinde akarsu kaynakları bulunan Benât-u Harb köyüne, ardından Kutne'ye, Sücce'ye, Surûm Râh'a, Curaş'a, Mahcera'ya, deri tabaklama ve nal yapım işinde meşhur olan Sa'da'ya, oradan Hayavân'a ve bol su kaynaklarına ve tarım

<sup>1627</sup> Istahrî, *a.g.e.*, s. 24.

<sup>1628</sup> Hurdâzbih, *a.g.e.*, s. 110.

<sup>1629</sup> Hurdâzbih, *a.g.e.*, s. 113-114.

<sup>1630</sup> Istahrî, *a.g.e.*, s. 28; Hamevî, *a.g.e.*, c. I, s. 440.

<sup>1631</sup> Hurdâzbih, *a.g.e.*, s. 125.

<sup>1632</sup> İbn Rüste, *a.g.e.*, s. 179.

<sup>1633</sup> Mısrî, *a.g.e.*, s. 288.

ürünlerine sahip olan Asâfet'e varılırdı. Buradan ise artık Yemen topraklarının en önemli şehirlerinden olan San'a'ya giriliyordu<sup>1634</sup>.

Sahil yolu takip edilerek Mekke'ye ve Doğu Afrika'ya doğru uzanan bir diğer yol ise; Basra'dan başlayarak Umman'a, oradan Fırak'a, oradan Avkalân'a, ardından ise Arap Yarımadası'nın güney sahilleri üzerinden Yemen'in Şihr bölgesindeki Mehre'ye ve daha sonra yine sahil takip edilerek Yemen'in en büyük liman şehri olan Aden'in<sup>1635</sup> Ebyen limanına gidiyordu. Ebyen'den, Mendeb'e, oradan Dankân limanına, oradan Haley limanına, oradan Serayn'a, oradan Âğyar'a, oradan Hircâb'a, oradan Şuaybe'ye, oradan Menzil'e, oradan Kızıldeniz sahilindeki Cidde'ye ve nihayet buradan da Mekke'ye ulaşıldı<sup>1636</sup>.

### 3.3.3. Arap Yarımadası'nın Kuzeyine Uzanan Kara Yolları

Rus "Norman" kuzey bölgelerinin ticârete açılması, Milâdî onuncu asrın en büyük kazançlarından biriydi. Hiç şüphesiz karşılıklı münasebetler önceki dönemlerde de vardı ancak Rusların İslam dünyası ile asıl yoğun ilişkileri, ticârete destek sağlayan Abbasîler döneminde belli bir ivme kazandı. Rus tacirler, İdil nehri üzerinde kurulmuş olan İdil şehrinde hareketle batıda Endülüs'e, doğuda Çin'e, güneyde ise Bağdat'a kadar gitmekteydiler. İbn Hurdâzbih'in, Sakâlibe'nin bir kolu olarak zikrettiği Rus tacirler, Slav ırkından<sup>1637</sup> olup memleketlerinin en ücra köşelerinden, işlenmiş deri, kılıç, siyah tilki ve kunduz kürkü gibi ürünleri Rum Denizi kıyılarına kadar getirerek, burada Rum hükümdarına 10/1 gümrük vergisi öderlerdi. Bazen ise Slav bölgesinin nehri olan Don nehri üzerinden veya Tennîs nehrinden aşağıya inerek, Hazarların başkenti Chamlic'e uğrayıp, Hazar hükümdarına öşür<sup>1638</sup> verdikten sonra, Cürcân (Hazar) Denizi'ne varıp burada nereden isterlerse karşıya geçerlerdi<sup>1639</sup>. Hazarlar, ülkelerinde her milletten tüccarların gelip yerleşmesine ve ticâret yapmasına izin veriyorlardı. Öyle ki Hazar toprakları; Batı Avrupa, Yakındoğu ve Uzakdoğu arasındaki transit ticârette çok önemli bir yer işgal ediyordu. Nitekim bu ticâretten elde edilen

<sup>1634</sup> Hurdâzbih, *a.g.e.*, s. 115-116; Kazvînî, *a.g.e.*, s. 50-51.

<sup>1635</sup> Hurdâzbih, *a.g.e.*, s. 59.

<sup>1636</sup> Hurdâzbih, *a.g.e.*, s. 126.

<sup>1637</sup> Heyd, Rus'ların Slav kabilelerinden değil, Baltık Denizi'nin ötesinde bulunan Skandinav kabilesinden olduklarını söylemektedir. W. Heyd, *a.g.e.*, s. 69.

<sup>1638</sup> Öşür/Uşûr; İslam beldesinde ticâret mallarını bir beldeye nakleden Gayr-i Müslimlerden alınan 10/1 oranında ki vergiye denir. Geniş bilgi için bkz; Nezihammâd, *İktisadi Fıkıh Terimleri* (çev. Recep Ulusoy), İstanbul, 1996, s. 359; A. Grohmann; "Öşür", *İA*, c. IX, İstanbul, 1964, s. 482-485.

<sup>1639</sup> Mez, *a.g.e.*, s. 534 Ayrıca bkz; W. Heyd, *a.g.e.*, s. 67, 75.

gümrük vergisi, Hazar Hakanlığı'nın en önemli gelir kaynağını oluşturduğundan, tüccarların her türlü güvenliği sağlanıyordu<sup>1640</sup>. Rus tüccarlar bazı zamanlarda Hazar denizi kıyılarına vardıklarında, beraberlerinde getirdikleri ürünleri develere yükleyerek Bağdat'a götürürlerdi. Bu yolculukları sırasında Slav köle kadınlar onlara tercümanlık yapıyorlardı<sup>1641</sup>. Bu tüccarlar kendilerini Hıristiyan olarak tanıttıklarından, gittikleri İslam beldelerinin yöneticilerine cizye öderlerdi<sup>1642</sup>.

Onuncu yüzyıla gelindiğinde, önemli kesişme yollarının kavşağında bulunan Hazarlar, uluslararası ticârette dikkat çekecek ölçüde rol oynamaya başladılar. Hazar bölgesinin bizzat ihraç ettiği ürünler azdı. Daha ziyade kuzeyden gelen sığır, deri ve balık gibi ürünler gemilerle İstanbul'a (Kostantinopolis) gönderiliyordu. Hazar memleketinin imal ettiği yegâne ihraç malı ise balık tutkalı idi. Bununla birlikte belli fasılalarla Rusya'dan ve İdil Bulgaryası'ndan gönderilen değişik türde kürkler de Hazar bölgesi üzerinden Ön Asya'ya ulaştırılırdı. Özellikle Bulgar samur kürkleri ve Burtas ülkesinden gelen siyah ve kızıl tilki kürkleri en değerlileriydi ve 100 dînar'a alıcı buluyordu<sup>1643</sup>. Yine bunun yanı sıra bal, balmumu, oklar, kılıç, kayın kabuğu, kürk kalpaklar, at derisi, şahin, fındık, akçaağaç, keçe, kuştüyü, balina çubuğu, balıkyağı, kunduz kürkü ve kehribar gibi ürünler, kuzeyden alınıp ihraç edilen ürünler arasındaydı. Buna karşılık Ruslar'a ise demir mamulleri (kılıç demiri) gönderiliyordu. Bunlar kadar önemli bir başka ticârî emtia ise, Rusların İdil'e kadar getirip açık pazarlarda sattıkları kölelerdi. Avrupa'nın başlıca ticâret malı olan köleler Yahudilerin tekelinde idi, ancak 356/965 senesinde "Türklerin memleketinden Müslümanlar, Yahudiler ve Türkler, mallarla ve Bizans sikkeleriyle Avrupa'nın başlıca köle pazarı olan Prag'a gelip, oradan köle, kalay ve kunduz kürkleri götürmeye başladılar<sup>1644</sup>.

Kuzeyden gelen tüm ürünler uluslararası bir ticâret merkezi konumunda olan İdil'den<sup>1645</sup>, Azerbaycan, Ermenistan, İran, Horasan ve Bizans pazarlarına sevkediliyor; Bağdat, Cürcâniye (Urgenç), Merv, Buhara, İstanbul ve hatta İskenderiye'ye kadar

<sup>1640</sup> Ahmet Taşağıl, "Hazarlar", *DİA*, İstanbul, 1998, c. XVII, s. 116-120.

<sup>1641</sup> Mez, *a.g.e.*, s. 534; Hurdâzbih, *a.g.e.*, s. 130-131; W. Heyd, *a.g.e.*, s. 70; Hasan İbrahim, *a.g.e.*, c. IV, s. 265-266.

<sup>1642</sup> Hurdâzbih, *a.g.e.*, s. 130-131; Hemedanî, *a.g.e.*, s. 270-281; İbn Rüste, *a.g.e.*, s. 145; Mez, *a.g.e.*, s. 534.

<sup>1643</sup> M. İ. Artamonov, *Hazar Tarihi*, İstanbul, 2004, s. 517; Ahmet Taşağıl, "Hazarlar", *DİA*, c. XVII, s. 116-120; Durî, *İraki'l-İktisâdi*, s. 151.

<sup>1644</sup> Artamonov, *a.g.e.*, s. 517; Mez, *a.g.e.*, s. 196, 198, 535; Durî, *a.g.e.*, s. 151; M. V. Levçenko, *Kuruluşundan Yıkılışına Kadar Bizans Tarihi* (çev. Maide Selen), İstanbul, 1999, s. 130-131; W. Heyd, *a.g.e.*, s. 69-72; Bernard Lewis, *Tarihte Araplar* (çev. Hakkı Dursun Yıldız), İstanbul, 2001, s. 123; W. Barthold, *İslam Medeniyeti Tarihi* (çev. Fuat Köprülü), Ankara, 1973, s. 58.

<sup>1645</sup> Ahmet Taşağıl, "Hazarlar", *DİA*, c. XVII, s. 116-120.

ulaştırılıyordu. Sevkedilen bu malların karşılığında doğunun zanaat mahsulleri, özellikle kumaşlar ve bol miktarda gümüş dirhemler getiriliyordu<sup>1646</sup>. Öyle ki her ne kadar Ruslar ve diğer Slav toplulukları İdil şehrinde önemli bir grup oluşturuyor olsa da asıl kalabalık tüccar sınıfının en yoğun kesimini 10.000 kişiyle Müslümanlar teşkil etmekteydi. Bu yüzden Hazar hakanı, ülkesinde oturan ve buraya gelip giden Müslümanların hukukî işlerine bakması için “hız” adı verilen bir memur tayin etmişti<sup>1647</sup>. Hız’dan başkası Müslümanlar arasındaki hukuki davalara bakamazdı. İbni Fazlan ülkeyi ziyaret ettiği sırada İdil şehrinde bir caminin olduğundan bahsetmektedir. İbni Fazlan’dan muhtemelen elli yıl sonra İdil’i ziyaret eden Mes’ûdî ve İbni Havkal gibi müellifler ise şehirdeki cami sayısının otuz olduğunu ve Müslümanların ticarî ve ilmi hayattaki etkilerinden bahsetmektedirler<sup>1648</sup>. Müslümanların bu bölgeyle olan yoğun ticarî faaliyetlerine ilişkin olarak, Doğu Avrupa’nın kuzey şeridinde bulunan VIII.-X. yüzyıla ait pek çok mezarda, Hazarlar döneminde buraya doğudan bol miktarda “Kûfi” dirheminin getirildiği görülmektedir. Bunlar arasında ise en çok Orta Asya’da darbedilen Sâ mânî sikkeleri bulunmaktadır<sup>1649</sup>.

Onuncu yüzyılda hem Avrupa, hem Bizans, hem İslam âlemi, hem de Çin’i kapsayan büyük çaplı bir ticarî organizasyonun destekçisi konumunda olan İdil Bulgarları, Hârizm ve İran’dan ticâret yapmak için ülkeye gelen Müslüman tüccarların faaliyetleri sonucu İslamiyet’i kabul etmeye başladılar<sup>1650</sup>. Ülkedeki Müslümanların sayısı giderek arttı. Gerek ülkeye gelen tüccarlar ve Müslüman olan ahalinin etkisi, gerekse Hazar Hakanlığı’na karşı müttefik aramak arzusu, İdil Bulgar Hanı Şükey oğlu Yeltever (İlteber) Almış’ı, Abbasî halifesiyle münasebet kurmaya sevketti. Halife Muktedir-Billâh’a (296-320/908-932) elçi gönderen Almış Han, İslâmiyet’i kabul etmek arzusunda olduğunu belirterek ülkesine din adamları gönderilmesini istedi. Bunun üzerine halife, Sevsen (Sûsen) er-Res-sî başkanlığındaki bir heyeti Bulgar ülkesine yolladı. Meşhur seyyah İbn Fadlân’ın danışman ve kâtip olarak bulunduğu heyet, Milâdî 309/921 yılında Bulgar hanının İdil boyundaki karargâhına ulaştı. Almış Han ve devletin ileri gelenleri elçi heyetini çok iyi karşıladılar. Hanın resmen Müslümanlığı kabul etmesiyle Abbasî hilâfetine tâbi Müslüman bir devlet haline gelen İdil Bulgar

<sup>1646</sup> Artamonov, *a.g.e.*, s. 517.

<sup>1647</sup> Taşağıl, “Hazarlar”, *DİA*, c. XVII, s. 116-120.

<sup>1648</sup> Ahmed Bin Fazlan, *İbn Fazlan Seyahatnâmesi*, (trc. Ramazan Şeşen), İstanbul, 1975, s. 79. Ramazan Şeşen, *İslam Coğrafyacılarına Göre Türkler ve Türk Ülkeleri*, İstanbul, 1985, s. 25 vd.

<sup>1649</sup> Artamonov, *a.g.e.*, s. 517; Heyd, *a.g.e.*, s. 66-68.

<sup>1650</sup> Barthold, *İslam Medeniyeti*, s. 58.



devleti, bu tarihten sonra İslâm dininin Doğu Avrupa'daki temsilcisi oldu. Abbasî halifesi ve Bulgar hanı adına sikkeler basılıp, camiler, saraylar inşa edildi ve kadılık müessesesi kuruldu<sup>1651</sup>. Abbasîlerin İslam memleketinin kuzeydoğusundaki sınır bölgelerini emniyet altına alıp geliştirmeleri ve yabancı tüccarlar için rahat bir kazanç temin edebilmeleri en büyük ehemmiyeti haiz bir gelişme oldu<sup>1652</sup>. Yine denilmektedir ki Bulgar kralı, oğlunu hac farızasını yerine getirmesi üzerine Mekke ve Medine'ye gönderdi. Prens geri dönüşünde Bağdat'ı ziyaret ederek, halife Muktedir 'in misafiri olmuş ve onun büyük teveccühüne mazhar olmuştu. Halife'nin ilgisi karşısında Bulgar prensi üzerinde oldukça olumlu etki yapan bu ziyaret, Bulgar bölgesine giden Müslüman Arap tüccarların ticâretlerine olumlu bir şekilde yansdı. Bunun yanı sıra hacca gitmek üzere yola çıkan tüm Bulgarlar Bağdat'a uğramaktaydılar. Buna örnek olarak 433/1041 yılında Bağdat'a oldukça büyük bir hac kfilesi gelmiş ve bunlar en iyi şekilde ağırlanmışlardı<sup>1653</sup>. İbn Rüste'nin zikrettiğine göre Bulgarlar, Müslüman tüccarlar ile alış veriş yaptıklarında “ed-Dekl” adı verilen para birimini kullanıyorlardı. Her bir Dekl'in değeri iki dirheme eşitti. Müslüman tüccarlar ise ellerindeki ürünleri satıp, oradan ihtiyaç duydukları ürünleri aldıklarında, yanlarında getirdikleri “Kuff” yazılı dirhemleri veriyorlardı<sup>1654</sup>.

Milâdî sekizinci yüzyıla gelinceye dek iki temel para birimi tedavülde bulunmaktaydı. Bunlardan biri Sâsânî dirhemi, diğeri ise Bizans dînarıydı. İslam'ın ilk asrında da bunların kullanılmasına devam edildi ancak Hicrî birinci yüzyılın sonundan itibaren bu durum değişiklik göstermeye başladı ve ardından İslam dünyasının, ikinci büyük altın kaynağı olan Sudan'ı (Nûbe)<sup>1655</sup> keşfetmesiyle birlikte Müslümanların ve İslam devletinin para politikası değişmeye başladı.

Abbasî hilafetine ait ilk para Abdullah b. Muhammed el-Saffâh tarafından el-Enbâr şehrinde basıldı. Kendisinden önce basılanlar ile arasında bir değişiklik olmayan bu paraların tek farkı, dînarların ön yüzü ile dirhemlerin arka yüzünün ortasındaki ayeti kerime (ihlas süresi) yerine “Muhammedun Resulullah” ibaresinin konulmuş olmasıydı. Kenarlarındaki yazılar ise Emevî dirhemlerinde olduğu gibi eski durumunda

<sup>1651</sup> Ahmet Taşağıl, “İdil Bulgar Hanlığı”, *DİA*, c. XXI, İstanbul, 2000, s. 472-473, İbn Fazlan, *Seyahatnâme*, s. 43 vd.

<sup>1652</sup> Mez, *a.g.e.*, s. 535.

<sup>1653</sup> Mısrî, *a.g.e.*, s. 304.

<sup>1654</sup> İbn Rüste, *a.g.e.*, s. 142; Heyd, *a.g.e.*, s. 66.

<sup>1655</sup> Mez, *a.g.e.*, s. 497. Ayrıca bkz; Kazvînî, *Âsâr*, s. 24-25.

bırakıldı<sup>1656</sup>. Ebu'l-Abbas el-Saffâh döneminde doğu vilayetlerinde görev yapan bazı vali ve kumandanlar, İran şehirlerinin bir kaçında bastırdıkları dirhemlere Peygamber ailesine sevgi ve bağlılıklarını göstermek maksadıyla "kul lâ es'elukum aleyhi ecnen illâ'l-mevedde fi'l kurbâ" yani Ey Muhammed de ki: "Ben sizden buna karşı yakınlarına sevgiden başka bir ücret istemem" şeklindeki Kur'ân ayetini yazdırıyorlardı<sup>1657</sup>. Ebu Cafer el-Mansûr halife olunca 136-158/754/775 Abbasî dirhemlerinden<sup>1658</sup> üç habbe eksiltti, bu yüzden de bunlara  $\frac{3}{4}$  kîrat denilmeye başlandı. Sonra bu halife döneminde Basra miskalini ve hatta tam ağırlıklı bütün miskalleri aşan Haşimiye paraları imal edildi. Buna rağmen Ebu Ca'fer'in hilafetinden Hicrî 148/765 yılına kadar basımına devam edilen bu paralar, bütün diğer miskal ve utuklardan  $\frac{3}{4}$  kîrat eksik geliyordu<sup>1659</sup>. Hicrî 148/765 yılında el-Mehdi Muhammed b. Cafer yuvarlak ve noktalı bir para darbetti<sup>1660</sup>. Bunların ayarları bir kırattan 4/1 habbe eksikti. Daha sonra dördüncü Abbasî halifesi Musa el-Hâdi (169-170/785-786) dînar ve dirhem şeklinde paraların basılması için Ali b. Süleyman b. Ali el-Abbas'a emir verdi. Hârûnürreşîd iktidara gelince, darphane sorumlusu Ca'fer b. Yahya b. Halid el-Bermeki'ye emir vererek Bağdat ve Rey mülhakatından olan Muhammediye'de her dînarı 100 miskal ağırlığında dînarlar bastırdı. Halife basılan bu dirhem ve dînarların üzerine kendi adını kazdırtmıştır. Kendisinden evvelki halifeler dirhem ve dînarların ayarları ile bizzat meşgul olurken, Hârûnürreşîd paraların ayarları ile ilgilenmeyen ilk halifedir<sup>1661</sup>. Bu

<sup>1656</sup>Takiyuddin Ahmet b. Abdülkadir el-Makrîzî, "el-Nukud el-Kadime ve'l-İslâmiye" (çev. İbrahim Artuk), *Belleten*, c. XVII, Sa. 67, Ankara, (Temmuz 1953), s. 374-376; Bakır, *Madencilik*, s. 173-177.

<sup>1657</sup>Bakır, *a.g.e.*, s. 213; İbrahim Artuk, "Abbasîler Devrinde Sikke", *Belleten*, Ankara, (Ocak 1960), Sa. 93, s. 25.

<sup>1658</sup>Yaptığı hesaplarda tek bir Danik'i (dirhem'in altıda biri) dahi göz ardı etmemesi nedeniyle "el-Mansûr ed-devânîkî" veya "Ebu'd-devânîk" yani danik'lerin babası diye şöhret bulan Halife el Mansûr son derece ihtiyatkardı ve para biriktirmeğe oldukça haris idi. Ancak onun paraya olan bu hırsı cimrilik nevinden değildi. Çıkması muhtemel olan fitne ve ihtilallere karşı gelebilmek için onun lüzumunu takdir ediyordu. Öldüğü zaman beytülmalde 60 milyon dirhem, 140 milyon dînar bırakmıştır. Ölümünü hissedince oğlu Mehdi'ye; "Bu şehirde sana o kadar para biriktirdim ki harac on sene mütevaliyen eksik alınsa bile yine askerîn maaş ve nafakasına, akraba ve taallûkata, sınırların muhafazasına verilecek tahsilata kifayet eder. Bu parayı iyi muhafaza et, zira beytülmalin mamur oldukça sen de kuvvetli ve şanlı olursun" diye öğüt vermişti. Mes'ûdî, *Mürûc*, c. II, s. 177; Taberî, *a.g.e.*, c. III, s. 444; Makrîzî, "el-Nukud el-Kadime ve'l-İslâmiye", *Belleten*, c. XVII, Sa. 67, s. 379.-380; Hasan İbrahim, *a.g.e.*, c. III, s. 208.

<sup>1659</sup>Makrîzî, *a.g.e.*, *Belleten*, c. XVII, Sa. 67, s. 379-380.

<sup>1660</sup>el-Mehdi döneminde (158-169/775-785) ilk defa olarak halife isminin sikkelerde yazıldığı görülmektedir. Bazen de halife ve valilerin ismi bir arada hak olunurdu. Yine bu devirde dirhemlerin arka yüzünün ortasındaki ibareye tasliye ilavesi ile halifenin ismi zikrolunurdu. Markizi, halife Musa el-Hadi'nin maruf bir sikkesi olmadığından bahsetmektedir. Ancak bu zatın Abbasîye, Haruniye, Ermeniye, İfrikiye, Kirman, Medinetü's-selam (Bağdat), el-Muhammediye ve Yemame'de basılmış müteaddit dirhemleri vardır. Ölümü sıralarında kestirdiği dînarın ön yüzünde Ali ismi okunmaktadır. Bu zat o devirde vezarete bulunmuş olan Ali b. İsa b. Mahan'dır. Çevirenin açıklaması için bkz; Makrîzî, *a.g.e.*, *Belleten*, c. XVII, Sa. 67, s. 380.

<sup>1661</sup>Makrîzî, *a.g.e.*, *Belleten*, c. XVII, Sa. 67, s. 380.

paralar genellikle Nevruz ve Mihracan bayramlarında çiftçilere dağıtılıyordu. Ca'fer b. Yahya, halife tarafından öldürtülünce darphane işi, es-Sindi b. Şahik'e devredildi ve o dirhemleri dînarlar ölçüsünde bastırdı. Babasından sonra halife olan Muhammedu'l-Emin ise, biraz noksan ayarda dînar ve dirhemler kestirdi. Onun zamanında imal edilen paraların en üst kısmına "Rabbiye'l-Lâ-hu", en alt kısmında ise "el-Abbas b. Fadl" kelimeleri yer almaktaydı. Daha sonrada kardeşi Muhammed el-Me'mun Merv şehrinde "rubaiyat" olarak adlandırılan paraları bastırdı. Me'mun halife olunca, paralarının darbu için usta bir nakkaş bulamadığından sikkelerini mühür gibi kazdırmak zorunda kaldı. - Bu paraların basımına el-Me'mun, el-Mutasım, el-Vâsik ve el-Mutevekkil dönemlerinde devam edildi<sup>1662</sup>.

Baltık Denizi ve Rusya'nın bazı bölgelerinde bulunup günümüze kadar gelen yüklü miktardaki bu Abbasî paraları, bölgelerarası ticarî ilişkilerin boyutunu göstermesi bakımından oldukça önemlidir. Çoğunluğu gümüş olan bu paralar, Rusya'daki göller bölgesinde yer alan Novagard, Paskow ve orta Rusya'da veya Volga nehri kenarındaki Jaraslova, Vladimir ve Kazan bölgelerinde bulundu. Yine bu paralara Dinieper, Baltık bölgesi ve Finlandiya Körfezi'nde de rastlanıldı<sup>1663</sup>. Arkeologlar yine bu paraların büyük bir kısmını ise İsveç, Norveç, İngiltere ve İzlanda'da ele geçirdiler. Bu paralar arasında en eski olanlar, Abdülmelik b. Mervan 66-86/685-705 döneminde<sup>1664</sup> basılmış olmakla beraber önemli bir kısmı Hicrî III./IX. yüzyıla aittir. Özellikle paralar üzerindeki yazı ve resimlerden, bu sikkelerin hangi prensin hükümdarlığı zamanında, hangi memleket veya yerde basıldığı kolayca anlaşılmaktadır. Bunlardan en fazlası (üçte ikisi) Miladî IX. yüzyılın son çeyreğinden X. yüzyılın sonuna kadar Maverâünnehir ve Horasan'da hükümler olan Samanîler'e ait sikkelerdir<sup>1665</sup>. Rusya ve İsveç'te bulunan sikkeler üzerinde ki yazı ve resimlerde Semerkand, Buhara, Kâş (Taşkent), Belh, Enderâb ve Nişabur, isimlerine en çok rast gelinen yerlerdir. Bunlardan sonra ise Hazar Denizi'nin güney sahili boyunca ve az önce saydığımız memleketlere göre batıda bulunan Cürcân, Taberîstan ve Deylem memleketleri gelir. Bulunan bu

<sup>1662</sup> Makrîzî, *a.g.e.*, *Belleten*, c. XVII, Sa. 67, s. 380; Bakır, *Madencilik*, s. 214.

<sup>1663</sup> Durî, *Irakî'l-Iktisâdi*, s. 152; Heyd, *a.g.e.*, s. 66.

<sup>1664</sup> Misrî, *a.g.e.*, s. 305. Abdülmelik b. Mervan (685/705) hilafete geçince kendisinden önceki paralar üzerinde değişiklikler yaparak hicretin 76./m. 696 yılında yeni dînar ve dirhemler kestirdi. Dînarların veznini Şam miskaline göre tayin eden Abdülmelik, dînarı 22 kırıttan (22x0, 2232 gr) bir habbe eksik, dirhemi ise 15 kırıttan ağırlığında kestirdi. Bu sikkelerin bir yüzünde "Kul huvallahu ehad", diğer yüzünün ortasında ise "La ilahe illallah" yazılmış olup, her iki yüzündeki yazının etrafını ise noktalı bir daire çevirmektedir. Makrîzî, *a.g.e.*, s. 374-376.

<sup>1665</sup> Durî, *a.g.e.*, s. 152; Heyd, *a.g.e.*, s. 66.

sikkeler, saydığımız bölgelerde kurulan küçük prensliklerin adını vermesi bakımından da oldukça önemlidir. Bu paraların içerisinde özellikle Bağdad'ta darp edilen sikkelere çok rastlanılmaktadır<sup>1666</sup>. Rusya ve İskandinavya bölgesinin birçok yerinde<sup>1667</sup> bulunan bu paralar, Araplar ile bu ülkeler arasındaki ticarî faaliyetlere en güzel delillerden biridir. Ayrıca İsveç paralarının dirhem veznine dayanması ve İzlanda edebiyatında birçok Arapça kelimenin yer alması Kuzey Avrupa ile yürütülmüş olan bu ticâretin bir diğer yönünü ortaya koymaktadır<sup>1668</sup>. ed-Durî ve W. Heyd, Arap paralarına Kuzey Avrupa'daki memleketlerde bu denli çok rastlanılmasının nedenini, paraların tedavüldeki gücüne ve bu bölgelerle yapılan ticârete dayandırmaktadırlar. Ayrıca daha ziyade onuncu yüzyıla ait olan bu paralar, ticâretin bu asırda altın çağını yaşadığına dair en önemli göstergedir<sup>1669</sup>.

Bölgeye yerleşmelerinden itibaren Hazar Hakanlığı'nın siyasî üstünlüğünü kabul eden İdil Bulgarları, bu hakanlığın doğudan gelen Peçenek ve Kuman-Kıpçak akınları ve Ruslar'dan yediği ağır bir darbe neticesinde zayıflaması üzerine 354/965 yılında tam olarak bağımsızlıklarını kazandılar. İdil Bulgar ülkesi 353/964 ve 374/985 yılında iki defa Kiew Rus Knezliği'nin istilâsına uğradıysa da bu hücumlar etkisiz hale getirildi. 397/1006 yılında iki ülke arasında ticâret anlaşması imzalandı<sup>1670</sup>.

Hazar Hakanlığı'nın zayıflaması, İdil nehrinin Hazar Denizi'ne döküldüğü yerde kurulan ve çok canlı bir ticâret merkezi olan İdil şehrinin önemini azalttı. Buna karşılık ticarî faaliyetlerin yoğunlaştığı Bulgar şehri; Arap, İran, Türkmenistan, Hazar, İskandinavya, Rus ülkelerinden ve Baltık denizinden gelen tüccarların alışveriş yaptığı büyük bir pazar haline geldi. Miladî on birinci yüzyıldan itibaren kuzeydeki kürk ticâreti yüzünden İdil Bulgarları ile Ruslar arasında uzun süreli mücadeleler yaşandı. Kürk, deri, ok, kılıç, zırh, kereste, ceviz, mum, bal, arpa, buğday, çavdar, koyun ve

<sup>1666</sup> Heyd, *a.g.e.*, s. 66; Durî, *a.g.e.*, s. 152; Bakır, *Madencilik*, s. 216.

<sup>1667</sup> Avrupa'nın kuzeyinde yapılan kazılarda İslam dünyasının çeşitli bölgelerinde basılmış şaşılacak miktarda gümüş sikkeler ele geçirilmiştir. Gümüş paraların ortaya çıktığı memleketler arasında; Orta Rusya eyaletleri, Volga yatağı ve güney kolları üstünde Dnieper nehrinin yukarı mecrasında bulunan memleketler, Baltık denizi ve Finlandiya Körfezi civarındaki eyaletler, Aland adaları, Gotland (Gothland) ve Öland (Oeland) adaları yer almaktadır. Bu adalar Rusya'nın Baltık eyaletleri ile İskandinavya arasında bir köprü meydana getirirler. Rusya ve Baltık eyaletlerinde gümüşten yapılmış Arap sikkelerinin (dirhem) üzerinde, basıldıkları tarih bulunduğundan hangi döneme ait oldukları kolayca tespit edilebilmektedir. Buna göre en eskileri VII. yüzyıl sonlarına, en yenileri ise XI. yüzyılın başlarına aittir. İsveç'te bulunan dirhemlerin serisi 698 tarihli, Emevîler hanedanına ait bir para ile başlamakta ve 1010 tarihli Büveyh sülalesine ait bir para ile son bulmaktadır. Özellikle XI. yüzyılın ilk on senesinden sonra artık hiçbir sikkeye rast gelinmez. Heyd, *a.g.e.*, s. 65-66; Bakır, *a.g.e.*, s. 216.

<sup>1668</sup> Lewis, *Araplar*, s. 123.

<sup>1669</sup> Durî, *a.g.e.*, s. 152; Heyd, *a.g.e.*, s. 67-68.

<sup>1670</sup> Taşağıl, "İdil Bulgar Hanlığı", *DİA*, c. XXI, s. 473.

sığır, İdil Bulgarlarının başlıca ihraç maddelerini oluşturmaktaydı. Buna karşılık kumaş ve seramik gibi maddeleri ise İslâm ülkelerinden ithal etmekteydiler. Özellikle dericilik zanaatında oldukça gelişen İdil Bulgarlarının “Bulgar gönü” adı verilen işlenmiş derileri çok meşhurdu<sup>1671</sup>.

Rus tacirlerin Avrupa'nın batısına doğru yönelerek Bağdat'a gittikleri bir diğer güzergâh ise Endülüs'ten başlıyordu. Tüccar kabileleri Endülüs'ten yola çıkıp Cebelitarık boğazını geçtikten sonra Tanca'ya, oradan ise İfrikiyye'ye (Tunus) ulaşıyorlardı. Daha sonra sırasıyla Mısır'a, oradan Remle'ye (Filistin), oradan Dımaşk'a (Şam), oradan Kûfe'ye, Kûfe'den ise çöl yolu takip edilerek önce Bağdat'a daha sonra ise Basra'ya yöneliyorlardı. Basra'dan hareket eden tacirler önce Ahvaz'a, oradan Fâris'e, oradan Kirmân'a, oradan Sind'e, oradan Hind'e ve oradan da Çin'e ulaşıyorlardı<sup>1672</sup>. Orta Asya yolunu takip ederek Çin'e gitmek isteyen bu tacirlerin bir diğer güzergâhları ise Hazar şehri ve Cürcan denizi geride bırakıldıktan sonra önce Belh'e daha sonra Maverâünnehir bölgesine ve Semerkant'a doğru uzanıyordu. Semerkant'tan itibaren yollar Harezmi'nin güneyine ve Şaş'ın doğusuna doğru ikiye ayrılıyordu. Çin'e gitmek isteyen kabileler Şaş'ın doğusuna yönelerek önce Biladu't-Türk'e oradan ise Fergana'ya gidiyorlardı<sup>1673</sup>. Fergana'dan sonra, Çin'in batı sınırında bulunan Kaşgar'dan Çin topraklarına giriliyordu<sup>1674</sup>.

Ticarî faaliyetler Milâdî onuncu yüzyıla gelindiğinde belirttiğimiz bu yollar üzerinde önemli bir gelişme kaydetti. Özellikle Gaznelilerin, Kuzey Hindistan fütuhata yol açarak İslâm dinine güçlü bir dayanak noktası sağlamaları ve daha sonraki Hindistan fetihlerine zemin hazırlamış olmaları hem bu bölgede İslam'ın yayılmasını kolaylaştırdı<sup>1675</sup> hem de ticâretin geniş alanlara yayılmasına katkı sağladı. Öyle ki bu ticâret Kuzey Avrupa'ya kadar uzanıyordu. Nitekim arkeolojik kazılar sonucu Kuzey Avrupa'da bulunmuş Arap sikkelerinin büyük kısmı IV./X. asırdan kalmadır ve bunların içinde üçte ikisinden fazlası ise Sâmanîler'e aittir. Rusya, özellikle onuncu asırdan haçlı seferlerinin sonuna kadar, İskandinavya ile şark (doğu) arasında önemli bir irtibat yolu olmuştur<sup>1676</sup>.

<sup>1671</sup> Akdes Nimet Kurat, “Bulgar”, *İA*, c. II, İstanbul, 1987, s. 781-796.

<sup>1672</sup> Hurdâzbih, *a.g.e.*, s. 131.

<sup>1673</sup> Hurdâzbih, *a.g.e.*, s. 32-39.

<sup>1674</sup> Hurdâzbih, *a.g.e.*, s. 131; Zeki Velidi, *Türkistan Tarihi*, s. 94.

<sup>1675</sup> Erdoğan Merçil, “Gazneliler”, *DİA*, c. XIII, İstanbul, 1996, s. 481-484; M. Longworth Dames, “Gazneliler”, *İA*, c. IV, İstanbul, 1987, s. 742-748.

<sup>1676</sup> Mez, *a.g.e.*, s. 534; Hasan İbrahim, *a.g.e.*, c. IV, s. 405; Heyd, *a.g.e.*, s. 66; Artamonov, *a.g.e.*, s. 517.

Kuzeyde olduğu gibi doğuda da İslam muazzam bölgeler elde etmiş ve 331/943 senesinde Kan-Çan'da oturan Uygur kralı, Buhara'da oturan Sâ mânî hükümdarı ile dostane münasebetler kurarak Müslüman tüccarlara Çin'e giden yolu açtı. Hicrî 400/1000 senesi civarında Hindistan'dan büyük ve ticarî bakımdan son derece mühim bölgeler İslam memleketine katıldı. Diğer taraftan IV./X. asırda Slav kuzey mntıklarında bilhassa Normanların ilerlemesinin sebep olduğu büyük bir huzursuzluk vardı. Bunlar 270/883, 297/910, 300/912 senelerinde 300'er kişilik 500 gemi ile Volga üzerinden Hazar Denizi'ne inerek her tarafı talan etmiş ve 358/969 senesinde Hazarların başkentlerini (Chamlic) yıkmışlardı. Bu yüzden İslam memleketlerine yaptıkları barışçı ziyaretleri son bulmuş ve İran tüccarları eskisi gibi kuzeyden gelen malların aracısı olan Hazarlar ile ilişki kurmaya başlamışlardır<sup>1677</sup>. Rusların, Müslüman Bulgarları nüfuzları altına alıp zorla Hristiyanlığı kabul ettirmeleri, doğuda ise ticâretin gelişmesi için pek çok emekler sarfetmiş olan Samanîlerin ortadan kaldırılması ve Türk toplulukları arasında meydana gelen savaşlar, Mâverâünnehri harap etti. Tüm bunların ardından Hazar denizi yoluyla Doğudan Baltık Denizi'ne giden bu ticâret yolu artık önemini yitirerek kullanılamaz hale geldi<sup>1678</sup>.

### 3.3.4. Basra Körfezi İle Avrupa Arasında Yürütülen Ticarî Faaliyetler

Kuzey Afrika ile İspanya'nın Müslümanlar tarafından fethi, ticâretin eski tarzını değiştirerek, Avrupa'nın Akdeniz'den ziyade kuzeye doğru meyletmesine sebep oldu. İspanya'nın, VIII. asrın sonunda Doğu Akdeniz'le irtibatı olduğu halde, birçok Batı Avrupa ülkeleri ile olan ticarî münasebetleri çok düşük bir seviyede bulunuyordu. Müslümanlar ile Avrupa arasındaki ticâret ise yavaş yavaş geliyordu. Bu ticâreti geliştirmede özellikle Müslüman Arap tüccarların çok büyük etkisi oldu. Takriben Miladî 800 yılında, Ege ve Adriyatik denizlerine Bizanslılar sahip olurken, Akdeniz'in büyük bir kısmında ise İslam donanması hâkimdi<sup>1679</sup>.

Abbasîler, yönetimi Emevîlerden devraldıktan sonra, hilafet merkezlerini Şam'dan, Bağdat'a taşımış ve böylece yüzlerini doğuya döneceklerinin sinyalini vermişlerdi. Avrupa ile ticarî ilişkilerin, Uzakdoğu ticâretine oranla zayıf olması her ne kadar taşıma ve nakliye gibi sebeplere dayandırılrsa da, aslında Uzakdoğu (Çin-Hind) ile hilafet merkezi (Bağdat) arasındaki mesafe hem daha uzun hem de daha meşakkatliydi.

<sup>1677</sup> Mez, *a.g.e.*, s. 535; Heyd, *a.g.e.*, s. 67.

<sup>1678</sup> Heyd, *a.g.e.*, s. 75.

<sup>1679</sup> Watt, *İslâm Avrupa'da*, s. 44.

Ancak Abbasî hanedanlık üyelerinin ve devlet ricalinin lüks mallara (değerli taşlar, itriyat, ipek...) olan düşkünlükleri, Uzakdoğu ile aradaki bu zorlukları ortadan kaldırıp, mesafeyi yakınlaştırıyordu. Abbasîler doğuda Çin ile Hindistan'a uzanan kara ve deniz yollarının kontrolünü tekellerinde tutarken, batıda Akdeniz'in kontrolü Bizanslıların, Kuzey Afrika'ya ve Endülüs'e doğru uzanan kara yolu güzergâhının kontrolü ise Abbasîler ile mezhebi ve siyasi çatışma içerisinde olan Fâtımîlerin elindeydi. Bizans ve Fâtımî muhalefetinden dolayı Kuzey Afrika ve Akdeniz'de varlık gösteremeyen Abbasîler böylece güçlerini daha ziyade doğuya kaydırmak zorunda kaldılar. Ancak, Avrupa ile olan ticarî ilişkilerini de belli bir seyirde devam ettirdiler.

### 3.3.4.1. Bizans İmparatorluğu İle Abbasîler Arasında Yürütülen Ticarî Faaliyetler

Abbasîler döneminde gelindiğinde savaş gemileri ile desteklenen Müslüman tacirler, sadece ticârette değil, deniz taşımacılığında da rol almaya başlamışlar ve deniz ticâretinin birçok aşamasında hizmet verir olmuşlardı. Zaman içinde geliştirdikleri savaş filoları ve denizcileri ile III./IX. yüzyılın başlarında Bizans'a karşı gerçek anlamda meydan okuyan Abbasîler, IX. yüzyılda bu alanda zirveye ulaştılar. Arapların uzun süren sabırlı ve inatçı bir askerî hazırlığın neticesinde gerçekleştirdikleri kara zaferleri, denizcilik aletleri ve etkin savaş makina ve silahları sahasındaki bilimsel gelişmelerle desteklenmiş ve büyük Arap askerî ve ticarî filolarının oluşması tamamlanmıştır. Müslüman gemilerinin, Akdeniz'de Bizans gemileriyle birlikte yelken açmak bir yana, Hindistan, Güneydoğu Asya ve Çin'e kadar gitmelerini sağlayan bütün bu gelişmeler, gemi sahibi<sup>1680</sup> ve zengin deniz tacirlerinden oluşan ve ticarî ilişkilerde ortaklıklar kurup deniz ticâret organizasyonları tesis eden bir tacir sınıfının doğmasına yol açtı<sup>1681</sup>.

Doğu ile batı (Pers-Yunan) arasında eskiden beri süregelen üstünlük mücadeleleri, Abbasîler ve Bizanslılar tarafından da bir nevi miras alınmak kaydıyla aynen devam ettirildi. Her iki devlet arasındaki anlaşmazlığın iki ana sebebi vardı. Bunlardan ilki; ortak sınır olan Anadolu ve Ermenistan toprakları, ikinci ise her iki devletin bu bölgelerden geçen ticarî yollara ve iktisadî güce tek başlarına hâkim olma düşünceleriydi<sup>1682</sup>. Öyle ki Çin, Hindistan ve Orta Asya'ya uzanan Uzakdoğu ticâreti, Avrupa ile bağlantısını farklı rotalar takip ederek devam ettiriyordu. Bazen Türkistan

<sup>1680</sup> Curtin, *a.g.e.*, s. 64.

<sup>1681</sup> Utku, *a.g.e.*, s. 193.

<sup>1682</sup> Dürî, *Asru'l-Abbasi'l-Evvel*, c. I, s. 91.

üzerinden devam edip Hazar Denizi'nin kuzeyine doğru yönelerek Volga nehri üzerinden Karadeniz'e, ya da İran'ın kuzey sınırlarından güneye doğru inilerek, Bizans sınırları içerisinde bulunan Nusaybin'e varılıyordu. Ya da Ermenistan üzerinden önce Trabzon'a, buradan ise İstanbul'a gidiliyordu. Diğer tüccarlar ise Hindistan, Afganistan ve İran'ın orta bölgelerinden geçip direkt olarak Nusaybin'e ya da Suriye'ye gidiyorlardı<sup>1683</sup>. Ancak ipek, baharat ve diğer ürünlerin birçoğu İstanbul'a veya Akdeniz ülkelerine İran üzerinden taşınmaktaydı<sup>1684</sup>.

Tüccar kabilelerinin katetmiş oldukları yolların en önemli kısmı İslam devletinin himayesi altındaki topraklardan geçiyordu. Bu yüzden doğu Avrupa'nın en önemli ticarî pazarı olan İstanbul'a, ürünlerini götürüp satmak isteyen tüccar kabileleri birçok yerde İslam halifesine yapacakları bu ticâret karşılığında vergi ödemek zorundaydılar<sup>1685</sup>. İşte her iki devletin (Abbasî-Bizans) bu ticâretten elde edeceği maddi menfaatler, Uzakdoğu ticâreti ile ilgili mücadelenin boyutunu gösterdiği gibi Bağdat ile İstanbul arasındaki ekonomik rekabetin de önemini açıkça ortaya koymaktadır. Abbasî hanedanının, Emevîlerin izlemiş oldukları politikanın aksine başkentlerini Bağdat'a taşımaları sonucu o bölgede meydana gelen otorite boşluğu, Bizans'a Akdeniz'in birçok noktasında savaş donanması bulundurup hâkimiyetlerini tesis etmeleri için gerekli imkânı sağladı. Özellikle Milâdî IX. yüzyıl'dan XI. yüzyılın başlangıcına kadar bu durum devam etti. Nitekim II. Basileios (366-415/976-1025) dönemine gelindiğinde Bizans, Avrupa'nın en güçlü deniz devletiydi<sup>1686</sup>.

İstanbul'a ulaşan doğu ürünleri, burada Bizans gemileri tarafından yüklenilerek Avrupa'nın çeşitli limanlarına taşınmaktaydılar. Bizans bu aracılıktan oldukça büyük kârlar elde ediyordu. Avrupa'ya nakledilecek ürünlerin ticâretini tamamen kendi tekeline almak isteyen Bizans, diplomatik yollara başvurarak karşısındaki rakipleri birer birer ortadan kaldırıyor. Örneğin Venedik Doge'si IV. Pietro'nun; seleflerinin yasaklamış oldukları Araplarla ticâreti sürdürmesi üzerine Bizans imparatoru tarafından 361/971 yılında İstanbul'dan Venedik'e elçilik heyeti gönderildi. Bunun ardından Doge IV. Pietro, Arap limanlarına silah ve gemi inşasında kullanılacak her Venedik gemisinin, bütün mürettebatı ve kargosuyla birlikte yakılacağını ilan etti. Doge, Müslümanlara yardım ve kolaylık getiren bu trafikten dehşete düştüğünü ve bu işe son

<sup>1683</sup> Mısıfı, *a.g.e.*, s. 306.

<sup>1684</sup> Archibald Lewis, *el-Kuvval Bahriyye ve't-Ticarîye fî'l Bahri'l-Mutevassıt*, (trc. Ahmed Muhammed İsa), Kahire, 1960, s. 188.

<sup>1685</sup> Dürî, *a.g.e.*, c. I, s. 91.

<sup>1686</sup> Levçenko, *a.g.e.*, s. 149.



vermeye kararlı olduğunu söyledi. Oğlu patrik Vitale ve öteki piskopos, ruhban ve Venedik halkıyla birlikte, uyruklarının Serasen (Ortaçağ'da Franklar'ın İspanya ve Kuzey Afrika Müslümanlarına verdikleri ad) topraklarına silah, demir, kereste ya da onların savaşta veya Hıristiyanlara karşı kendilerini savunmakta kullanabilecekleri her tür malı taşımalarını yasakladı. Bu yasayı çiğneyenler, Doge'ye ödeyecekleri 1000 altın poundluk bir cezaya çarptırılacaklardı. Ödeme yapamayanlar, idam edilecekti. Yasa ya da Doge'nin buyruğu, Hıristiyan imanından esinlenmiş ve o dönemde kutsal toprakları Müslümanların elinden almayı planlayan Konstantinopolis imparatorunu memnun etme arzusundan kaynaklanıyordu. Bu ve benzeri bir takım tedbirler sayesinde Bizans, Akdeniz ve Karadeniz üzerinde oldukça etkili olmaya başladı<sup>1687</sup>.

Ülkeye gelen her yabancı tacir denetlenip takip edilmekte ve düzgün referanslara sahip olmayanlar veya kanuna aykırı davrananlar ise cezalandırılmaktaydı. Bizans'ın İstanbul'a gelen ürünleri denetlemesi ve bunlardan vergi alması hususunda Mes'ûdî, yaklaşık kırk kişilik bir ekibin sürekli Haliç'te bekleyerek hem güvenliği sağladığını hem de gelen ürünleri kontrol edip vergi aldıklarını zikretmektedir<sup>1688</sup>.

Kıbrıs, Girit, Sicilya, Sardunya ve Malta gibi birçok adanın yanı sıra doğu ile batı arasındaki geçişi sağlayan önemli boğazlara da hâkim olan Bizans, bu sayede ticarî yolların kontrolünde oldukça etkili rol oynuyordu. Akdeniz ve Karadeniz üzerindeki önemli ticarî güzergâhların kaderini bir nevi Bizans belirlemekteydi. İstanbul'a, Bağdat'tan veya doğudan getirilen ürünler, Arap ticâretinin Bizans girişi olarak nitelendirilen Karadeniz yolu üzerinden yapılıyordu. Karadeniz'e yönelen bu ticarî yolun orta kısmını teşkil eden Ermenistan, Abbasîler ve Bizanslılar arasında tampon bir bölgeydi<sup>1689</sup>. İstanbul'a gidecek olan tüccar kabileleri, Ermenistan topraklarından hareketle Bizans imparatorluğundaki en önemli koloni olan Trabzon'a gitmekteydiler<sup>1690</sup>. İran vasıtasıyla, Orta Asya ve Hindistan'dan gelen ticarî ürünler, Trabzon limanı üzerinden İstanbul'a sevk edilmekte ve buradan da Akdeniz ve Avrupa'ya gönderilmekteydi. Arap fütuhatının dışında kalan Trabzon limanı, ticarî önemini koruyarak birçok kavim için önemli bir mübadele merkezi olmuştur. Eski İslam müelliflerinin Bahr Terâbezün<sup>1691</sup> olarak adlandırdıkları Trabzon, Anadolu'nun

<sup>1687</sup> Donald M. Nicol, *Bizans ve Venedik Diplomatiği ve Kültürel İlişkiler Üzerine Bir Araştırma* (çev. Gül Çağalı Güven), İstanbul, 2000, s. 36; Heyd, *a.g.e.*, s. 123.

<sup>1688</sup> Mes'ûdî, *et-Tenbih*, s. 122.

<sup>1689</sup> Lewis, *a.g.e.*, s. 158, 181, 189.

<sup>1690</sup> Mez, *a.g.e.*, s. 535.

<sup>1691</sup> Belâzurî, *Fütûh*, s. 279; Kazvinî, *Âsâr*, c. II, s. 104.

medhâli sayılıyor ve buraya gelen Müslüman tacirler şehrin valisine oldukça önemli bir gelir sağlıyorlardı<sup>1692</sup>. Tüccarlardan alınan bu vergiler, Bizans'ın da en önemli ekonomik girdileri içinde yer alıyordu. Anadolu'ya has ürünler ile kıymetli kumaşları ve daha birçok ürünü İslam âleminin çeşitli bölgelerine ihraç eden Trabzon, farklı bölgelerden gelen birçok tacirin toplandığı bir liman şehriydi. Müslüman Arap tüccarlar burada Ermeni, Rum ve Kafkas tüccarlarla bir araya geliyordu<sup>1693</sup>. Karşılıklı mal alış-verişinden sonra Trabzon'dan ayrılan tacirlerin yolu, Erzurum'dan (Kalikalâ) Azerbaycan'a, oradan ise Maverâünnehre kadar uzanıyordu<sup>1694</sup>.

Büyük bir ticâret yolunun denize açılan bir kapısı ve doğu ile batıyı birleştiren önemli bir ticâret merkezi olan Trabzon, ortaçağlarda muhtelif milletlere mensup tüccarların mallarını mübadele ettikleri önemli bir pazar yeri idi. Kafkasya ve Rusya ile deniz yolu ile ticarî münasebet kuran Müslüman tacirler, Sivas'ta toplanarak Trabzon'a gelir ve buradan da Kafkasya'ya giderlerdi. Ortaçağlarda yünlü kumaşlar, keten ve ipekli mamuller burada işlenerek dışarıya ihraç ediliyordu. XIII. asrın sonlarında, Karadeniz'deki ticâretlerini diğer devletlere oranla daha fazla geliştiren Cenevizliler, XIV. asrın başından itibaren, karadan ve denizden Trabzon'a ulaşan ticâret yollarının inhisarını üzerlerine aldılarsa da, bu ticâret 1320'den sonra Venediklerin eline geçince, gelirinin büyük bir kısmını harici ticâretle temin etmek mecburiyetinde bulunan Trabzon, 1340'tan sonra ticarî ehemmiyetini kaybetti<sup>1695</sup>.

Abbasîler ile Bizans (Bağdat-İstanbul) arasında yürütülen ticâret, Anadolu'dan (Bizans) veya Şam'dan gelen karayolu üzerinden yapılmaktaydı. Anadolu topraklarından çıktıktan sonra güneye doğru akan Fırat nehrinin, doğuya doğru (Basra Körfezi) yön değiştirdiği noktada bulunan Meskene (Bâlis)<sup>1696</sup> şehri, aynı zamanda kabilelerin ürünlerini gemilere yükleyerek yolculuklarına devam ettikleri bir bölgeydi<sup>1697</sup>. Tüccarlar buradan itibaren ürünlerini Fırat nehrinin kollarından olan İsa nehri üzerinden Bağdat'a ulaştırıyorlardı<sup>1698</sup>. Kazvinî'nin de işaret ettiği üzere Rum bölgesinden, Irak'tan veya Şam'dan gelip-giden tüccar kabileleri, tam bu bölgede

<sup>1692</sup> Makdisî, *a.g.e.*, s. 148; İbn Havkal, *a.g.e.*, s. 177-179, 344.

<sup>1693</sup> İbn Havkal, *a.g.e.*, s. 344.

<sup>1694</sup> M. C. Şehabeddin Tekindağ, "Trabzon", *İA*, c. XII/I, İstanbul, 1979, s. 457-458; Heyd, *a.g.e.*, s. 50-51.

<sup>1695</sup> Tekindağ, "Trabzon", *İA*, c. XII/I, s. 469; Donald Nicol, *a.g.e.*, s. 393.

<sup>1696</sup> Suriye'nin kuzeyinde Fırat nehri kenarında kurulu Bâlis (Meskene), Bağdat veya Musul'dan, Rakka yolu ile Suriye'ye gidecek olanlar için, Suriye'nin ilk şehriydi. Ernst Herzfeld, "Bâlis", *İA*, c. II, İstanbul, 1979, s. 279.

<sup>1697</sup> Besim Darkot, "Fırat", *İA*, c. IV, İstanbul, 1991, s. 624; Herzfeld, "Bâlis", *İA*, c. II, s. 279-280.

<sup>1698</sup> Mısıri, *a.g.e.*, s. 309.

(Bâlis) Fırat'ın başlıca geçit yerlerinden biri olan Menbic köprüsünü (Kal'at el-Necm) kullanmaktaydılar<sup>1699</sup>. Yine Kazvinî'nin, bu yol kullanılarak Irak ile İstanbul arasında yürütülen ticârete dair vermiş olduğu örnek, hem ticâreti yapılan ürünü, hem de bu ticâret sonucu elde edilen kâr oranını görmemiz açısından oldukça ilgi çekicidir; Elindeki kumaşları İstanbul'a götürüp satmak üzere Vasıt'tan yola çıkan Hıristiyan bir kumaş tüccarı, yolculuğu esnasında Malatya yakınlarında bulunan ve aşağıdan bakıldığında tıpkı bir kaleyi andıran Deyr Barsuma<sup>1700</sup> manastırının faziletleri hakkında birçok şey duyduğundan buraya uğramak istedi. Tacir, kendisine 5000 dirheme mal olan bu kumaşları İstanbul'da 7000 dirheme sattığı takdirde, 50 dirhemini bu manastıra hibe edeceğine dair adakta bulunmuştu. Nitekim tacir, elindeki ürünleri 2000 dirhem kâr ederek satmış ve geri dönüş yolculuğunda ise tekrar bu manastıra uğrayarak adağını yerine getirmiştir<sup>1701</sup>.

Özellikle ortaçağ ipek ticâretinde Fırat nehrinin önemli bir rolü vardı. Zira Abbasîler döneminde ticâretin başlıca iki ana yolu Dicle ve Fırat nehirlerini izlemekteydi. Fırat nehri Ortaçağ'da Irak için olduğu kadar Suriye için de önemli bir yoldu. Basra Körfezi'nden, Fırat'ın Akdeniz'e en fazla yaklaştığı noktada bulunan Bâlis şehrine kadar nehir boyunca veya nehir kıyısını takip eden kervan yoluyla, mal akışı sağlanıyordu. Bu yol üzerinde Rakka ve Bâlis gibi iki önemli merkez vardı. Bunlardan Rakka İranlıların ipek aldıkları pazar yerlerinden biriydi. Bu şehir Arap hâkimiyeti altında, özellikle Sâsânîler zamanında Fırat boyunca kuzeydoğu yönünde Nizip, güneybatıda Şam ile olan bağı sonucunda zenginlik ve refahını sürdürdü. Bâlis şehri ise Fırat'ın Akdeniz kıyılarına en fazla yaklaştığı noktada kurulmuş olması dolayısıyla ayrı bir öneme sahipti. Bu avantajı sayesinde Bâlis'e kadar nehir taşımacılığı ile gelen mallar, en kısa karayolunu takip ederek Akdeniz kıyısında İskenderun ya da Lazkiye limanına aktarılıyordu. Suriyelilerin limanı<sup>1702</sup> olarak nitelendirilen Bâlis ile Antakya arasındaki karayolu, tüccarlar tarafından üç günde katediliyordu<sup>1703</sup>.

Bu yol üzerinde bulunan bir diğer önemli merkez ise Cezire-î İbn Ömer (Cizre)<sup>1704</sup> idi. Anadolu ve Ermenistan topraklarından gelen birçok ürünün toplanma

<sup>1699</sup> Kazvinî, *Âsâr*, s. 241, 529; Darkot, "Fırat", *İA*, c. IV, s. 624; Herzfeld, "Bâlis", *İA*, c. II, s. 279.

<sup>1700</sup> Diyarbakır, el-Cezire, Suriye ve daha birçok bölgeden ziyaretçilerin akın ettiği bu manastırın, bir takım faziletlerinin olduğuna inanılıyordu. Hamevî, *a.g.e.*, c. III, s. 335; Kazvinî, *Âsâr*, s. 529.

<sup>1701</sup> Kazvinî, *a.g.e.*, s. 529.

<sup>1702</sup> İstahrî, *a.g.e.*, s. 12-15.

<sup>1703</sup> Heyd, *a.g.e.*, s. 49; Metin Tuncel, "Fırat", *DİA*, c. XIII, İstanbul, 1996, s. 31-33.

<sup>1704</sup> Güneydoğu Anadolu bölgesinde, Dicle'nin Türkiye'yi terkedip Suriye topraklarına girdiği mevkiin çok yakınında bulunan Cizre, Dicle ırmağının sağ (batı) kıyısında deniz seviyesinden 400 m. kadar

yeri olan bu bölge, aynı zamanda Anadolu'dan gelip, Musul'a gidecek olan ürünlerin de aktarılma merkeziydi. Bununla ilgili olarak İbn Havkal; “*Cezîre-i İbn Ömer; Ermenistan, Anadolu, Meyyâfârikîn (Silvan) ve Erzen*<sup>1705</sup> bölgelerinin bulunduğu bir noktada yer alıp, buralardan gelen yağ, peynir, bal, ceviz, badem, fındık, kuru üzüm, kuru incir... gibi birçok ürün, teknelere yüklenerek Musul'a ulaştırılırdı” demektedir<sup>1706</sup>.

Bizans ile Abbasî devleti arasında geleneksel hale gelen mücadeleler, her ne kadar karşılıklı ilişkilere zarar veriyor gibi görünse de, iki devlet arasında sürdürülen ticarî faaliyetlere pekte engel teşkil etmemekteydi. Öyle ki İstanbul'a veya Bağdat'a karşılıklı gidip-gelecek tüccar kabileleri, her iki devlete ait sınırlar içerisinde rahatça hareket edebiliyorlardı. Bununla ilgili olarak “*Ben sık sık onlarla (Rumlarla) yolculuk yaptım*” diyen Makdisî (308/990), eman hakkı verilmiş olan Bizanslı tüccarların, İslam

---

yüksekte kurulmuştur. Günümüzde Cizre'nin bulunduğu yörede, eski çağlarda Bâzabdâ Kalesi adı verilen bir kale ve bu kalenin yakınında da Dicle nehri üzerinde bir geçit yeri vardı. Şehrin kuzeyinde bulunan ve Sâsânîler döneminden kaldığı sanılan köprünün kalıntıları, eski yerleşme yerinin bu köprüye yakın olduğunu göstermektedir. Anadolu'yu Kuzey Mezopotamya'ya bağlayan, Büyük İskender'in de Dicle'yi aşarken kullandığı bu önemli geçit noktasını kontrol eden ve Ortaçağ Arap coğrafyacılarının sık sık sözünü ettikleri Bâzabdâ Kalesi ve çevresi İslâm'dan önce çeşitli imparatorlukların hâkimiyeti altında kalmış, İslâmiyet'in doğuşuna yakın tarihlerde Bizans İmparatorluğu ile Sâsânîler arasında çetin mücadelelere sahne olmuştur. Daha sonra Sâsânîler'in eline geçen yöre, Hz. Ömer zamanında İyâz b. Ganm tarafından fethedildi (17/638). İslâm topraklarına katıldıktan sonra büyük imar faaliyetlerine sahne olan yörede, bugünkü şehrin bulunduğu yani İlk-çağ'dan kalan surların kuşattığı yerde “Cezîre” (ada) adı verilen şehrin temelleri âdeta yeniden atıldı. Bir kiliseden çevrilen Ulu camii de bu dönemde açıldı. Şehre bu adın verilmesi, Dicle'nin eski bir bükümünde kurulduğu için sularla kuşatılmış durumda olmasından ileri gelmektedir. Kaynaklarda, şehrin kurulduğu yerin sunî bir kanal vasıtasıyla Dicle ırmağının eski bükümünün kesilerek ada durumuna getirildiği ileri sürülürse de mahallinde yapılan incelemeler, şehrin doğusundan geçen nehir yatağının sunî bir mecra olmadığını, nehrin bükümünün (menderes) akarsu tarafından aşındırılıp kesilmesi gibi fizikî coğrafyada çok rastlanılan tabii bir olayın sonucunda meydana gelen “kopmuş mendereslere” ait tipik bir örnek olduğunu ortaya koymuştur. Ancak nehirlerde görülen ve oldukça yavaş cereyan eden bu olayı hızlandırmak için kazma kürekle müdahale edilmiş olması da mümkündür. Ortaçağ İslâm coğrafyacılarının şehrin doğusundan geçen mecraanın sunî olduğunu ileri sürmeleri, tabii olayı hızlandırmak için yapılan bazı müdahaleleri bizzat müşahade etmiş olmalarından ileri gelmiş olabilir. Başlangıçta Cezîre adıyla anılan şehir, daha sonra Cezîre-i İbn Ömer adını aldı. Şehrin bu adı almasıyla ilgili olarak farklı bilgiler vardır. Buna göre Irâk-ı Arab ve Irâk-ı Acem Emîri Yûsuf b. Ömer'e, Musul'a bağlı Ber-kaîd beldesinden Abdülazîz b. Ömer'e, Maaddîler'den Benî Ömer kabilesine veya Hasan b. Ömer b. Hattâb et-Tağlibî'ye nisbetle şehir bu adı almıştır. Metin Tuncel-Abdulkerim Özaydın, “Cizre”, *DİA*, c. VIII, İstanbul, 1993, s. 37.

<sup>1705</sup> Doğusunda Siirt, batısında ise Meyyâfârikîn'in (Silvan) yer aldığı Erzen, bugünkü Batman'ın Kozluk ilçesine bağlı Oyuktaş köyü Yeşilyurt mezasındadır. Bulduğu konum itibarıyla Yeşilyurt mezarı, Erzen harabeleri üzerine kurulmuştur. Ortaçağ'ın en büyük başkentlerinden biri olarak ifade edilen Erzen, 13.yüzyılda burayı ziyaret eden İslam coğrafyacıları tarafından, geniş bir yerde kurulu, han ve medreseleri bulunan 32 burçla çevrili müreffeh bir kent olarak, tasvir edilmektedir. Erzen'in, Ortaçağ'da Diyarbakır, Mardin ve Hasankeyf ile birlikte dört önemli şehirden biri olduğu ve ayrıca o dönemde Erzen'in yerleşim alanı itibarıyla Diyarbakır şehirden daha büyük olduğu ifade edilmektedir. [http://okulweb.meb.gov.tr/okulsitesi\\_dosyalar/erzen.htm](http://okulweb.meb.gov.tr/okulsitesi_dosyalar/erzen.htm); M. Streck, “Erzen” *İA*, c. IV, Eskişehir, 1997, s. 337; Kazvinî, *Âsâr*, s. 494.

<sup>1706</sup> İbn Havkal, *a.g.e.*, s. 224-225; Hamevî, *a.g.e.*, c. III, s. 57.

toprakları içinde serbestçe dolaşabildiklerini ifade etmektedir<sup>1707</sup>. Nitekim Müslüman Araplar ve Bizanslılar arasında gerçekleştirilen bu ticarî mübadeleler, kültürel ve sosyal yaşama olduğu kadar siyasî hayata da olumlu bir şekilde yansiyordu. Zira her iki tarafında ihtiyaç duyduğu ürünler ancak karşılıklı ticâret sayesinde temin edilebilmekteydi<sup>1708</sup>. Bu kapsamda özellikle karşılıklı olarak gönderilen elçilik heyetleri sayesinde hem iki taraf arasındaki mücadeleler asgariye indirildi hem de sosyal, kültürel ve ekonomik anlamdaki ilişkiler gittikçe pekiştirildi<sup>1709</sup>. Elçilere verilen değer ile alakalı ise oldukça ilginç hikâyeler anlatılmaktadır. Mehdi'nin halifeliğini tebrik maksadıyla Bizans'tan gelen elçi (158/775), halifenin büyük iltifatına mazhar olmuş ve kendisine Bağdat'ta büyük bir çiftlik tahsis edilmişti. Öyle ki bu çiftliğin gelirleri, elçinin Bağdat'tan ayrılmasının ardından, onun ölümüne kadar her yıl düzenli olarak İstanbul'a gönderilmiştir<sup>1710</sup>.

İslâm dünyasında Emevîlerin yıkılışı ve Abbasî devletinin kuruluşu ile 133/750 son bulan iç mücadele devresi, İslâm fetihlerinin hızını kestiğinden, V. Konstantinos devrinde (123-159/741-775) Bizans doğu sınırındaki Müslümanlara karşı oldukça önemli başarılar elde etti. Ancak V. Konstantinos'un ardından imparator olan oğlu IV. Leon'un (159-164/775-780) dönemi fazla uzun sürmedi ve yerine küçük yaştaki oğlu VI. Konstantinos (164-180/780-797) geçti. VI. Konstantinos'un yaşı küçük olduğundan yönetimi annesi İrene devraldı ve bir süre sonra da ordunun sevgisini kaybetmiş bulunan oğlu VI. Konstantinos'u öldürterek iktidara tek başına sahip oldu. İrene zamanında (180-187/797-802) kudreti gittikçe artan Abbasî devleti, Hârûnürreşîd'in hilâfetinde en parlak devrini yaşamaktaydı. Daha Halife Mehdi-Billâh zamanında (158-169/774-785) Anadolu'ya derinlemesine giren İslâm orduları, Thrakesion teması içinde yapılan savaşı kazanarak Kadıköy'e kadar ilerleyip (165/782) İmparatoriçeyi barış istemek zorunda bıraktı. İrene, Müslümanlarla imparatorluğun gururunu kıran bir barış antlaşması yaptı ve buna göre; üç yıl süreyle iki taraf arasında savaş duracak, her yıl 90.000 dînar haraç ödenecekti. Ne var ki bu antlaşma Abbasî ordularının bir süre sonra yeniden Anadolu'ya girmelerini önleyemedi. İmparatorluk tekrar büyük haraç ödemek suretiyle Abbâsîler ile anlaşma (182/798) imzalayabildi. 184/802 yılında İrene düşürülüp yerine I. Nikephoros (186-195/802-811) getirilince o Müslümanlara vermeye

<sup>1707</sup> Makdîsî, *a.g.e.*, s. 331.

<sup>1708</sup> Mısrî, *a.g.e.*, s. 310.

<sup>1709</sup> İbrahim Ahmet Adevî, *es-Seferâtü'l İslamiyye İlâ Urubba fi'l-Usûru'l-Vüstâ*, Kahire, 1957, s. 13-14.

<sup>1710</sup> Mısrî, *a.g.e.*, s. 311-312; La Strange, *Hilafetü'l-Abbâsîyye*, s. 127.

mükellef olduğu vergiyi ödemeyi reddetti. Bunun üzerine Halife Hârûnürreşîd büyük bir orduyla ilerleyerek 191/806 yılı Ağustosunda Herakleia'yı (Ereğli) zaptetti<sup>1711</sup> ve Tyana (Niğde) bölgesini işgal ederek birçok sınır kalesini de eline geçirdi. Bunun üzerine Nikephoros daha ağır ve küçük düşürücü bir anlaşmayı kabul etmek zorunda kaldı. Fakat 194/809 yılında Halife Hârûnürreşîd'in ölümünden sonra oğulları arasında başlayan iktidar mücadelesi, Bizans yararına olmak üzere doğu sınırındaki tehlikeyi bir süre durdurmuş oldu<sup>1712</sup>.

İbn Tayfur'un zikrettiğine göre Hicrî 214/829 yılında Bizans tahtına geçen Theophilos, tacını giyer giymez ilk iş olarak Bağdat'a bir mektup gönderdi. Theophilos bu mektubunda özetle; "*Ben, bu mektubu size, sulh yapmak ve bizi tüketen bu savaflara son vermenizi dilemek için gönderiyorum. Sizi, aramızdaki bu düşmanlığa son verip, ticâreti yeniden canlandırmaya, yolların güvenliğini sağlamaya ve esirlerimizi bırakmaya davet ediyorum*" diyordu<sup>1713</sup>. Halife el-Me'mun döneminde (198-218/813-833) Bizans tahtına geçen Theophilos (214-228/829-842) ilim ve sanat hayranı bir kişi olmakla birlikte Bizans'ın yanı sıra İslâm kültürünün de etkisinde kalmıştı. Bu etkilenmenin açık bir kanıtı olarak Theophilos, Bağdat saraylarının resimlerini getirterek Bryas (bugünkü Küçükyalı) mevkiinde Abbasî saraylarının benzeri bir saray yaptırmış ve kaynaklara göre eşsiz güzellikteki bu sarayda yaşamayı tercih etmiştir. Bununla birlikte onun krallığı Abbasî halifeleri Me'mûn ve Mu'tasım-Billâh'a karşı savaflarla geçti. Halife Me'mûn'un 215/830'dan itibaren 218/833 yılına kadar her yıl Bizans arazisine giren ordularının Orta Anadolu'da (Tyana ve Herakleia bölgesi) ele geçirdiği kalelerde Müslüman halkın yerleştirilmeye çalışılması gözlenecek olursa bu seferlerin bir fetih hareketi anlamını taşıdığı düşünülebilir. Me'mûn'un ölümünden sonra halife olan kardeşi Mu'tasım-Billâh, Bizans'a karşı savafları sürdürdü. 223/837 yılından sonra bu savaflar sınır bölgesindeki çatışmalardan Anadolu'nun içine yönelen büyük bir sefer haline dönüştü. Ertesi yıl Abbasî ordusunun bir kısmı Yeşilirmak boyunca ilerleyerek Dazimon (Kazova) denilen yerde İmparator Theophilos'un bizzat kumanda ettiği Bizans ordusunu yenerek Ankara'yı zaptetti. Mu'tasım ise ordunun diğer kısmıyla hükümdar ailesinin doğum yeri olan Amorion (Ammûriye) üzerine yürüyerek on iki günlük bir kuşatmadan sonra şehri 12 Ağustos'ta zaptetti. Bu olay

<sup>1711</sup> Brockelmann, *İslam Ulusları*, s. 95.

<sup>1712</sup> Mes'ûdî, *et-Tenbih*, s. 142; Işın Demirkent, "Bizans", *DİA*, c. VI, İstanbul, 1992, s. 235; Ahmet Çelebi, "Abbasîler Devri", *D.G.B.İ.T.*, c. III, s. 140-141.

<sup>1713</sup> İbn Tayfur, *Târihu Bağdad*, c. VI, s. 284-285.

Bizans'ta büyük korku meydana getirdi. Öyle ki İmparator Theophilos kapıldığı endişe duyguları içinde Müslümanlara karşı yardım rica etmek üzere Fransa ve Venedik'e elçiler göndermek zorunda kaldı<sup>1714</sup>.

Bizans ve Abbasî yöneticileri arasındaki savaflara rağmen iktisadi ilişkiler devam etmekteydi. Bu ilişkiye dair bir örnekte, halife el-Müstâîn'in (248-252/862-866), Rumca bilen bir elçisini İstanbul'a göndererek kendisine meşhur Bizans ipeğinden mamul bir taht istemesini görmekteyiz<sup>1715</sup>. Miladî III./IX. yüzyıla gelindiğinde lüks malların başlıca üreticisi ve dağıtıcısı konumunda olan Bizans, özellikle hammaddesi ipeğe dayalı dokuma sanayinin geliştiği önemli bir merkezdi. Miladî III./IX. yüzyıl ortaçağ'ının ince lüks eşya olarak tanıdığı her ürün İstanbul atölyelerinden çıkıyordu. Bunlar arasında altın işlemeli brokarlar, zarif kuyumculuk işleri, değerli taşlar ile incilerden yapılmış mücevherler, fildişi işleri, minyatürlerle bezenmiş el yazmaları, mineyle süslenmiş altından rölik muhafaza kutuları yer alıyordu. İpek dokuma ve purpura kumaş (bazı midye ve şeytanminaresi kabuklarından yapılan, maviden kırmızımsı mora değişen boyayla renklendirilmiş bir tür kumaş) sanayi, Bizans üretiminde büyük bir yer kaplıyordu<sup>1716</sup>. Yine bu yüzyılda İstanbul, "patern" adı verilen görüntülü kumaşların dokunduğu bir merkezdi. Öyle ki desenlerinin göz alıcılığıyla ve süsüyle olağanüstü ipekler büyük bir ustalıkla imparatorluk atölyelerinde dokunuyordu. Bunların arasında özellikle görkemli brokarlar, hükümdarlar ve ileri gelen insanlar tarafından büyük bir hırsla isteniyordu. Bizans imparatorları, yabancıların bu kumaşların küçük bir parçasını dahi ele geçirmelerini istememelerine karşın, zaman zaman özellikle önemsediklerini belirtmek istedikleri kimselere armağan olarak bu değerli ipek kumaşlardan gönderiyorlardı<sup>1717</sup>.

Bizans İmparatoru VII. Konstantinos Porphyrogennetos (301-348/913-959), Miladî 304/917 ve 311/924 yıllarında, Abbasî halifesi el-Muktedir'e, değerli hediyelerle birlikte elçiler göndererek Abbasîler ile ateşkes antlaşması talebinde bulundu ancak onun bu isteği halife tarafından kabul edilmeyerek elçiler geri gönderilmiştir<sup>1718</sup>. Halife er-Razî (322-328/934-940) dönemine gelindiğinde ise Bizans tekrar harekete geçerek ateşkes talebini yineledi. Neticede karşılıklı hediyeleşmeler ve esir değişimi sonucunda,

<sup>1714</sup> Demirkent, "Bizans", *DİA*, c. VI, s. 235.

<sup>1715</sup> Mısıri, *a.g.e.*, s. 313.

<sup>1716</sup> Levçenko, *a.g.e.*, s. 129.

<sup>1717</sup> Bakır, *Tekstil*, s. 267.

<sup>1718</sup> Miskeveyh, *Tecârib*, c. I, s. 53, 139.

halife er-Razî antlaşmayı kabul etmiştir<sup>1719</sup>. Her ne kadar vermiş olduğumuz bu örnekler, her iki devlet arasında yürütülen diplomasi trafiğinin sadece birkaçını yansıtsa da, Bizans ve Abbasîler arasında yürütülen siyasî ve ekonomik ilişkiler, Batı Avrupa'ya kıyasla daha iyi bir seviyede idi<sup>1720</sup>. Doğu Avrupa'yı temsil eden Bizans imparatorluğunun, gerek Avrupa'da gerekse İslam dünyasında bu derece önemli olmasının en büyük nedeni ise daha öncede zikrettiğimiz üzere Abbasîler ile aynı sınırı paylaşmalarıydı. Ancak Uzakdoğu ülkelerine uzanan önemli kara yollarının Abbasîlerin kontrolü altında bulunması, Bizans'ın ticarî hareket özgürlüğünü kısıtlamaktaydı. Bu yüzden Bizans, Uzakdoğu'dan gelen birçok ürünü Anadolu topraklarından geçirerek önce İstanbul'a ardından ise Batı Avrupa'daki ülkelere nakledebilmek için Abbasîler ile ilişkilerini iyi tutmak zorundaydı. Nitekim tacirler için uygun şartların (güvenlik-istikrar) olduğu dönemlerde, birçok Müslüman tüccar İstanbul'a akın etmiş ve Bizans imparatorluğu bunlar için özel ticarî merkezler tahsis etmiştir. Bunu teyid eden Makdisî, *“Müslümanların İstanbul'da bir araya gelip ticâret yaptıkları ve İslam'ı yaşadıkları bir merkezleri vardır”* demektedir. Ayrıca, İstanbul'a giden yolları çok iyi bildiğini ifade eden Makdisî, Müslümanların buraya esir satın almak, ticâret yapmak, savaşmak veya elçilik maksadıyla sürekli gelip-gittiklerini de zikretmektedir. Yine İstanbul'u Basra'ya benzeten müellif, şehrin çarşı ve pazar yerlerinin güzelliğinden övgüyle söz ederek, bu pazarlarda her türlü meyve ve sebze için oldukça ucuz fiyata alabilmenin mümkün olduğunu vurgulamaktadır<sup>1721</sup>. On ikinci yüzyıl Yahudi seyyahlarından olan Tudelalı Benjamin ise İstanbul'daki ticarî hareketliliği överek; Irak, İran, Mısır, Suriye, Rusya<sup>1722</sup>, Macaristan, Bulgar, Hazar ve İspanya gibi değişik memleketlerden kara ve deniz yoluyla gelen tüccarların akın ettiği İstanbul'un, İslam dünyasındaki Bağdat hariç

<sup>1719</sup> Mısri, *a.g.e.*, s. 314.

<sup>1720</sup> Adevi, *Seferâtü'l-İslamiyye*, s. 59.

<sup>1721</sup> Makdisî, *a.g.e.*, s. 147-148.

<sup>1722</sup> Onuncu yüzyıla gelindiğinde Bizans ile Ruslar arasında yürütülen ticâret yeni bir boyut kazanmış ve Bizans malları için yeni bir pazar açılmıştı. Söz konusu ticâret, kürk, balmumu ve köle alımı karşılığında, altın ve gümüş simli broker, ipekliler, şarap ve doğu baharatları satımına dayanıyordu. Neticede her iki taraf arasında yürütülen bu ticâret, antlaşmalarla güvence altına alınmıştı. Bizans'ın Karadeniz ticâret yollarını istediği gibi kullanması ve yabancı tüccarlara isteklerini dayatması sonucunda antlaşma talebi Ruslardan gelmişti. Rus tüccarların İstanbul'da en fazla altı ay kalmalarına ve Aya Mamas (Beşiktaş) mahallesinde ikametlerine izin veriliyordu. Kente geldiklerinde hükümdarlarından aldıkları, bugünkü pasaporta benzer bir izin belgesi göstermek zorundaydılar. İstanbul'a ulaştıkları zaman, en fazla elli kişilik gruplar halinde, silahsız ve bir imparatorluk görevlisinin eşliğinde içeri girebilirler; “bir kötülük yapmayacakları” konusunda teminat verirlerdi. Belirli bir fiyatın altında kumaş satın almaya hakları yoktu. Satın alınan mallar, bunları damgalamakla görevli bir memura gösterilirdi. Bu koşullara uyan Rus tüccarların ekme, şarap, et, hamam da içinde olmak üzere, bedava konaklama hakları vardı ve hiçbir ticarî vergiye tabi değillerdi. Levçenko, *a.g.e.*, s. 149-150; Heyd, *a.g.e.*, s. 77-83.



dünyada bir benzerinin daha olmadığını ifade etmektedir<sup>1723</sup>. İstanbul'un o dönemde dünya ticâretinin merkezi olarak tanımlanmasının nedeni, IV./X. yüzyıl kaynaklarının, İstanbul'daki Hazarlar, Ruslar, Yahudiler, Bulgarlar, İtalyanlar, Araplar ve Suriyeliler gibi yabancı kolonilerini de kaydetmesidir<sup>1724</sup>.

İstanbul, özellikle ticarî alanda, tüm yabancı tüccarların yerleştiği bir dünya merkezi görünümündeydi. Bizans, geçmişteki gibi, bir yandan doğu ve Asya, öte yandan da batı ve Kuzey Avrupa ticâreti arasındaki tek aracı ülke olma özelliğini sürdürüyordu. Orta Asya'nın baharatı, güzel kokuları, değerli taşları, ülkeye Karadeniz ve Hazar Denizi yoluyla geliyordu. Trabzon, doğu mallarının İstanbul'a gönderildiği bir transit merkeziydi<sup>1725</sup>. Yine daha ziyade işinin ehli olan zanaatçıları ve meyvesiyle tanınan Sivas ise Müslüman ve Hıristiyan tüccar taifesinin merkezi konumunda olan bir diğer önemli Bizans şehriydi<sup>1726</sup>.

Bizans'ın, Irak ve Uzakdoğu ticâretine açılan penceresi konumunda olan Trabzon daha öncede ifade ettiğimiz üzere İstanbul'a gidecek olan ürünlerin nakil merkeziydi. Ayrıca deniz yolu ile Batı Avrupa'ya gidecek olan ürünler de yine buradan sevk edilmekteydi<sup>1727</sup>. Hicrî IV./X. asırda en güzel kumaş olarak telakkî edilen Rum atlası ve ipek sanayii<sup>1728</sup> Bizans'tan doğu'ya yayıldı ve bu ürünlerin nakli ise Trabzon üzerinden gerçekleşti<sup>1729</sup>.

İstanbul'a doğudan gelen ürünlerin diğer bir kısmı ise yine Karadeniz üzerinden, Hazar bölgesindeki tüccar toplulukları tarafından getiriliyordu. Hazar tüccarları, Bizans imparatorluğu ile Orta Asya arasında yürütülen ticâretin aracılığı konumundaydılar<sup>1730</sup>. Bizans'a özgü ürünleri satın alma düşüncesiyle Irak'tan çıkıp Trabzon'a doğru yönelen Arap tüccarlar özellikle ipek, keten kıyafetler, yünlü dokumalar ve çeşitli Rum elbiselerini Trabzon'dan alarak İslam beldelerine götürüyorlardı. Trabzon ahalisinin

<sup>1723</sup> Benjamin, *a.g.e.*, s. 41.

<sup>1724</sup> Levçenko, *a.g.e.*, s. 149.

<sup>1725</sup> Levçenko, *a.g.e.*, s. 130.

<sup>1726</sup> Kazvinî, *Âsâr*, s. 537.

<sup>1727</sup> Archibald, *el-Kuvval Bahriyye*, s. 189; Heyd, *a.g.e.*, s. 50.

<sup>1728</sup> Bizans'ta IV./X. yüzyılda başlayan İpekçilik, sonraki dönemlerde hızlı bir ivme yakalamış ve zamanla ipekli dokumaların üretiminde Bizans ilk sıralarda yer almıştır. En değerli ipek kumaşların üretimi, imparatorluk harem dairesinin tekelindeydi. Altın işlemeli brokarlar gibi ipekliler de dünya çapında bir üne sahipti. Levçenko, *a.g.e.*, s. 129.

<sup>1729</sup> Mez, *a.g.e.*, s. 524; Levçenko, *a.g.e.*, s. 151.

<sup>1730</sup> Archibald, *a.g.e.*, s. 189.

zenginliğine ve şehrin pazarlarının ticarî canlılığına işaret eden İbn Havkal, farklı bölgelerden çok sayıda tüccarın buraya akın ettiğini ifade etmektedir<sup>1731</sup>.

Bizans imparatorları Trabzon limanından en iyi şekilde istifade ediyorlardı. Öyle ki burası Karadeniz üzerindeki sağlam ve aynı zamanda deniz saldırılarından uzakta bulunan bir liman şehriydi. Bizans'ın doğudan gelen ticâretin son durağını Trabzon'a nakletmelerinin, en önemli nedenleri arasında daha önceden Bizans imparatorluğunda büyük ihtiyaç duyulan İpek ve baharat gibi ürünlerin Irak yolu üzerinden gelmesiydi. Trabzon her ne kadar o dönemde birinci sırada yer almasa da, bölgesel anlamda Şam'dan sonra ikinci sırada yer alıyordu<sup>1732</sup>.

Abbasiler döneminde, Bizans imparatorluğundan getirilenler arasında köle<sup>1733</sup>, hizmetçi, Rum cariyeler ve mustakî adı verilen (eczalıkta kullanılan bir tür sakız) ürün, oldukça önemli bir tutuyordu. Bağdat'ta özellikle Bizans'tan getirilen bu köle ve cariyelerin satıldığı; Suku'n-Nehhasîn (النخاسين) adında bir pazar yeri bulunuyordu<sup>1734</sup>.

Mes'ûdî'nin naklettiğine göre ipek ve dokuma sanatı, İran'ın Sûs bölgesine Bizans imparatorluğundan geçti. Zira Sâsânî hükümdarı Sâbur, el-Cezire bölgesini<sup>1735</sup> ve diğer Bizans şehirlerini ele geçirdikten sonra, buradaki bazı dokumacıları yanına alarak İran'ın Tüster ve Ahvaz bölgelerine yerleştirdi. Bunun ardından Tüster'de ipekten yapılmış Tüster dibâcı ve Sûs şehrinde "hazz" denilen dokumalar imal edilmeye başlandı<sup>1736</sup>.

Bizans imparatorluğu ipek ve bez üretiminin yanı sıra, kaleler, gözetleme kuleleri, köprü ve kemer gibi yapıların inşasında da ustalık gösterdi. Ayrıca

<sup>1731</sup> İbn Havkal, *a.g.e.*, s. 344.

<sup>1732</sup> Archibald, *a.g.e.*, s. 140-143.

<sup>1733</sup> Çoğunlukla Hazarlar tarafından İstanbul'a getirilen köleler, Bizans ekonomisinde önemli bir yer tutuyordu. İmparatorlukta her köle satışı, özel bir tarifeyle narha bağlanmıştı; köleler, ev hizmetlerinde, tarımda, hatta sanayide kullanılıyordu. IX. yüzyılda, ipek dokuma atölyeleri sahibi, zengin Peloponnesoslu Danielis öldüğünde, kölelerinden üç bin tanesine özgürlükleri bağışlanmıştı. Levçenko, *a.g.e.*, s. 131.

<sup>1734</sup> Mısırî, *a.g.e.*, s. 317; İbn Havkal, *a.g.e.*, s. 97; Hurduzabîh, *a.g.e.*, 130.

<sup>1735</sup> Arap coğrafyacıları tarafından Ceziretü Akûr (Hamevî, *Mu'cem*, c. III, s. 54.), iklimi Akûr veya el-Cezire (İstahrî, *Mesâlik*, s. 71; Makdisî, *a.g.e.*, s. 137-138; Ebü'l Fida, *Takvimü'l Buldân*, s. 273.) diye isimlendirilen bölge, Fırat ile Dicle nehirlerinin arasında yer alan toprakların kuzey kısmına (Yukarı Mezopotamya) verilen isimdir. Dicle nehrinin doğusunda kalmakla birlikte Meyyafârikin, Erzen, Siirt, Zap havzası ile Fırat nehrinin batısında yer alan Adıyaman bu bölgeye dâhil edilmektedir. Batıda Suriye, kuzeybatıda Gaziantep, Maraş ve Malatya, kuzey ve kuzeydoğuda İrmîniye, doğuda ise Azerbaycan ile çevrelenen Cezire bölgesi, güneyde Enbâr'dan Tikrit'e uzanan bir hat ile Irak'tan ayrılır. Cezire bölgesi İslam'dan önce ve İslam'ın ilk dönemlerinde buraya yerleşen Arap kabilelerine göre başlıca üç tarihi kısma ayrılmıştır. Bölgenin batı kesiminde yer alan Diyar-ı Mudar kısmında Urfa, Harran, Rakka, Samsat, Re'sûlayn; doğu kesiminde yer alan Diyarırebîâ kısmında Musul, Nusaybin, Sincar, Darâ, Cizre; kuzey kesiminde yer alan Diyarıbekr kısmında ise Amid (Diyarbakır), Mardin, Meyyafarikîn, Hıskeyfâ gibi önemli merkezler yer alır. Ramazan Şeşen, "Cezire", *DİA*, c. VII, İstanbul, 1993, s. 509.

<sup>1736</sup> Mes'ûdî, *Mürûc*, c. I, 219-220; Bakır, *Tekstil*, s. 143.

kimyacılıkta ve altın gibi değerli madenlerin çıkartılmasında da önemli mesafeler kat edildi<sup>1737</sup>.

Kazvinî, Bizans pazarlarından bahsederken bu pazarlar arasında ayrı bir yeri olan ve her bahar başlangıcında kırk gün süreyle devam eden Bîle “بيله” pazarından bahsetmektedir. Bizans’ın en hareketli ticarî pazarlarından olan Bîle’ye, doğudan-batıdan ve kuzeyin uzak noktalarından birçok tacir gelmekteydi. Bizanslı tacirlerin mümkün olduğunca iştirak ettiği bu pazarda, doğulular-batılılar ile kuzeyliler ise güneyliler ile ürün alış verişinde bulunuyorlardı. Birçok kıymetli eşyanın el değiştirdiği bu pazarda, köle ve cariyeler, cins atlar, elbiseler, atlas kumaşlar ve çeşitli hayvanlara (tilki-kunduz) ait kürkler başlıca ürünler arasındaydı. Bu pazarın en önemli özelliği ise satılan malın bir daha geri alınmamasıydı. Öyle ki bu pazardan güzelliğine aldanılıp satın alınan birçok köle ve cariyenin sonradan çeşitli hilelerle süslenip satıldığı anlaşılmiş ancak geri vermek mümkün olmamıştır<sup>1738</sup>. Ortaçağ’da köle ve cariyelerin çeşitli şekillerde süslenip satılması nedeniyle bilhassa şenlikler ve başka pazar yerlerinde köle alınırken dikkatli olunması gerekiyordu. Çünkü: “*cildi temiz olmayan kaç esmer kız sarışın olarak, kaç cılız tombul olarak, kaç şişman karınlı narin olarak satılmıştır. Mavi gözler kara, solgun yanaklar kırmızı, kuru yüzler yağlı olur, yanaklardan kılları yolunur, rengi güzel olmayan saçlar simsiyah olur, düz saçlar kıvrırcık yapılır, çopurlar, siğiller cilt lekeleri ve uyuz bertaraf edilirdi. Bir çeyrek dirhem verilerek alınan kına sayesinde bir kızın fiyatı yaklaşık 100 dirhem artardı. Saçlar, uçlarına aynı renkte iğreti saçlar bağlamak suretiyle uzatılırdı. Burnun pis kokusu güzel kokulu yağları burundan çekmekle giderilirdi. Dişler potasyumla şeker veya odun kömürü ve tuzla beyazlatılırdı. Tüccarlar, kızlara yaşlı ve utangaç müşterilerle onların sempatisini kazanmak maksadıyla meşgul olmalarını, buna karşı genç olanların karşısında kalplerini fethetmek gayesiyle nazlanmalarını tavsiye ederdi. Beyaz bir kıza parmak uçlarını kırmızı, siyah birisine altın sarısı veya kırmızı, sarı birisine ise siyah boyarlardı. Beyaz kızlara rengi koyu ve pembe, siyahlara ise kırmızı ve sarı renkte ince elbise giydirirlerdi. Böylece çiçeklerde nasıl ki zıt renkler birbirini açıyorsa, o şekilde tabiat taklit edilirdi”<sup>1739</sup>.*

Daha önce de zikrettiğimiz üzere Karadeniz ve Akdeniz’deki deniz ticâretinin egemenliği Hicrî II./VIII. yüzyıldan itibaren Bizanslıların elindeydi. Bu egemenliğe güç

<sup>1737</sup> Câhız, *Ticare*, s. 39; Hemedanî, *a.g.e*, s. 251-252.

<sup>1738</sup> Kazvinî, *Âsâr*, s. 531.

<sup>1739</sup> Mez, *a.g.e*, s. 198.

katan sebepler arasında Milâdî 134/752 yılında Akdeniz’de Emevîlerin, Bizanslılara karşı başlatmış oldukları mücadelenin başarısızlıkla sonuçlanmasıydı. Bu mücadele Akdeniz’deki deniz ticâreti açısından olduğu kadar, Bizans’ın Akdeniz’deki hâkimiyetini göstermesi bakımından da oldukça önemliydi<sup>1740</sup>. Çünkü bu galibiyetin ardından Bizans, Akdeniz’den geçen tüm ticâret yolları üzerindeki üstünlüğünü kabul ettirmiş oldu. Böylece Akdeniz’deki ticarî faaliyetlerin idaresi Avrupalı tüccarların kontrolüne geçmiş ve bu da Bizans’a ayrı bir güç katmıştır<sup>1741</sup>. Bizans’ın Akdeniz’deki üstünlüğü, doğu ve batı arasında yürütülen ticâreti de olumsuz yönde etkileyerek, her iki bölge arasında aracılık hizmeti gören Suriyeli ve Mısırlı tüccarların faaliyetlerini ise sekteye uğrattı<sup>1742</sup>.

Milâdî 312/924 yılında Araplara ait filonun tamamına yakın bir kısmını batıran Bizans, denizdeki tehlikeyi böylece gidermiş oldu. Bu sırada Abbasî halifeliğinin ise bir dizi bağımsız ve birbirleriyle çatışan küçük beyliklere ayrılması, Bizans’ın işini daha da kolaylaştırarak, ön Asya’nın sınır kentlerinde rahatça ilerlemelerine ve doğu sınırını önemli ölçüde genişletmelerine imkân sağladı<sup>1743</sup>. Bizans imparatorluğunun deniz ticâretindeki hâkimiyeti, onların Müslüman toprakları üzerinde güneye ve doğuya doğru ilerlemelerinden kaynaklanmaktaydı. Öyle ki Nikephoros Phokas (352-358/963-969) döneminde, Girit ve Kıbrıs adaları Bizans’ın hâkimiyetine girmiş, bu ise Bizans’a Suriye ve Mısır bölgelerinin, batı ile yürüttükleri ticâretten büyük kâr elde etmesine imkân sağlamıştır. Çünkü Akdeniz’deki ticarî yol üzerinden gidip gelen gemiler, bu adalarda mola verdiklerinde, Bizans’ın belirlemiş olduğu vergiyi ödemek zorundaydılar. Neticede bu adaların ticarî önemi Bizans’ın daha sonraki dönemlerde Suriye’nin kuzeyinde bulunan Antakya ve Halep’i ele geçirmesinde etkili oldu. Bu bölgelerde kontrolü sağlayan Bizans, Kuzey Irak’a kadar üstünlük sağlamayı becerdi. Böylece I./VII. yüzyılda bu bölgede kaybetmiş olduğu siyasî nüfuzunu tekrar ele geçirerek, Irak ve Basra Körfezi’nden, Akdeniz’e uzanan ticarî yol üzerinde söz sahibi oldu<sup>1744</sup>. Yine tüm bunların yanı sıra Abbasî halifesi el-Mütevekkil’in öldürülmesinin ardından Fâtımîler, siyasî boşluğu doldurmak üzere harekete geçtiler. Miladî 297/909’da Tunus’ta hükümet kuran Fâtımîler, Mısır’ı hâkimiyetleri altına alarak 358/969 yılında hükümet merkezlerini buraya naklettiler. Bu ise sadece İslam dünyasındaki etkileri

<sup>1740</sup> Archibald, *a.g.e.*, s. 157.

<sup>1741</sup> Mısırî, *a.g.e.*, s. 318.

<sup>1742</sup> Archibald, *a.g.e.*, s. 198.

<sup>1743</sup> Levçenko, *a.g.e.*, s. 163.

<sup>1744</sup> Archibald, *a.g.e.*, s. 198; Levçenko, *a.g.e.*, s. 166-167.

bakımından değil, Akdeniz'deki kuvvet dengelerini değiştirmesi yönüyle de oldukça önemlidir<sup>1745</sup>.

Bizans'ın Akdeniz üzerinde gittikçe güçlenen hâkimiyeti, Suriye ve Mısır kıyılarında büyük sıkıntılara neden oluyordu. Zira kendisine karşı koyacak güçlü bir İslam devletinin olmayışı nedeniyle, rahatça ilerleme imkânı bulan Bizans, Müslüman ticâret gemilerinin birçoğuna el koyup yağmalyordu. İbn Havkal bununla ilgili olarak, Bizans'ın bazen Suriye, bazen ise Mısır sahillerine saldırarak buralardan gemi kaçırdıklarını kaydetmektedir. Yine İbn Havkal, Bizans'ın Hicrî IV./X. yüzyılda Müslümanlara karşı izlediği saldırgan tutum ile ilgili olarak; “*Bizanslılar savaş gemileri ile Müslümanların yaşadığı sahillere baskınlar yapıyor ve zorla her evden iki dinar haraç alıyordu*” demektedir<sup>1746</sup>. Ancak Bizans'ın Müslümanlara uygulamış oldukları zorbalıklar bunlarla sınırlı değildi. Öyle ki kendi belirlemiş oldukları sınırların dışına çıkan Müslüman ticâret gemilerinin Akdeniz'de ilerlemelerine fırsat vermiyorlardı. Özellikle bu durum Suriye ve Mısır gibi bölgelerin ticâretine ağır darbe indirerek buradaki deniz taşımacılığını neredeyse durma noktasına getirdi<sup>1747</sup>.

Bizans, Müslüman tüccarlara yaşatmış olduğu tüm zorluklara rağmen yine de Müslümanların o bölgedeki aracılık rolünü ortadan kaldırmak istemiyordu. Çünkü Bizans aristokrasisinin ihtiyaç duyduğu nadir doğu ürünleri, daha ziyade Müslüman tüccarlar vasıtasıyla getirilmekteydi. Bu yüzden Bizans ilerleyen dönemlerde Müslüman tüccarlara karşı takındığı olumsuz davranışlarından sıyrılarak onlara ayrı bir önem vermeye başladı. Bu bağlamda Müslüman ticâret gemilerini karşılamak üzere yeni limanlar tesis edildi<sup>1748</sup>. Bu dönemin ardından Bizans ve Müslümanlar arasındaki ticarî ilişkiler yeni bir boyut kazandı ve karşılıklı yapılan ticâret belli bir düzene girdi. Bizans, İstanbul'a gelen Arap tüccarları karşılayıp onlarla özel olarak ilgilenmeleri için memurlar görevlendiriyordu. Yanlarında daha ziyade ıtriyat ve mensucat gibi ürünler ile İstanbul'a gelen bu tüccarlar, burada kaldıkları sürece diğer tüccarlardan daha fazla ilgi görüyorlardı. Bunun ile birlikte Avrupa'ya özgü ürünleri Abbasî başkentine kadar getiren Rum (Bizans) tüccarlar, İstanbul'da Müslümanlara gösterilen ilginin bir benzerini Bağdat'ta görüyorlardı. Kendilerine özel hanlar tahsis edilen Rum tüccarlar,

<sup>1745</sup> Bkz; Nebi Bozkurt, “Bahriye”, *DİA*, c. IV, s. 498; Bernard Lewis, “Fâtımîler ve Hindistan Yolu”, *İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Mecmuası*, XIV/1-4, İstanbul (Ekim 1949-Temmuz 1950), s. 357; Hasan İbrahim, *a.g.e.*, c. VI, s. 30; Aydın Çelik, *Kuruluş*, s. 57, 191 vd.

<sup>1746</sup> İbn Havkal, *a.g.e.*, s. 205.

<sup>1747</sup> Archibald, *a.g.e.*, s. 140.

<sup>1748</sup> Archibald, *a.g.e.*, s. 140.

daha ziyade “*Daru’r-Rumiyyîn*” olarak bilinen handa konaklamaktaydılar. Bizans’tan getirilenler arasında en değerli ürünü özellikle halife sarayına sunulan köleler teşkil etmekteydi. Örneğin halife el-Muktedir’in sarayında yer alan yaklaşık 11000 kölenin çoğunluğu Bizans ve Sudanlı kölelerden oluşmaktaydı<sup>1749</sup>.

Doğu’dan batıya nakledilen ürünlerin taşınmasında Müslüman Arap tüccarları kadar, Yahudiler de önemli rol oynuyorlardı. Öyle ki bu tüccarların İstanbul ve İtalya’daki ticarî merkezlere götürmüş oldukları mensucat ve halılar Avrupalılar tarafından büyük talep görüyorlardı. Yine bu ürünlerin yanı sıra, susam, pirinç, limon, karpuz, sarımsak, çeşitli ilaçlar, esanslar, boya ve baharatlar ise Avrupalı tüketicilerin ilgi gösterdiği diğer ürünlerdi. Özellikle İtalyanlar, Bağdat’tan gönderilen ipekli kumaşlara nispeten bu tüccarları “*Baldacco*” diye isimlendirmekteydiler. Özellikle Batı kiliselerinin çoğunda altınların üzerini örtmede kullanılan “*Baldachin*” adındaki ipekli örtüler de keza Bağdat’tan gönderilmekteydi<sup>1750</sup>.

Yedi ve dokuzuncu yüzyıllar arasında Bizans’ın (İstanbul) ipek üretiminde gerilemeye başlamasıyla birlikte, Müslümanların üretmiş olduğu kumaşlara olan ilgi giderek arttı ve çok geçmeden de doğuya özgü ipek kumaşlar, Antakya, İskenderiye ve Trabzon gibi antrepolar üzerinden Bizans’a gitmeye başladı. Ancak Bizans onuncu yüzyıla gelindiğinde eski itibarını tekrar kazanarak ipeğin seri üretimine başlamış ve Avrupa’nın kuzeyine kadar uzanan bölgelere ipek ihracatı yapan bir merkez olmuştur. Özellikle bu kıymetli kumaşlar, kuzey memleketlerinde o kadar makbule geçiyordu ki, Hazarlar, Türkler, Ruslar ve diğer yabancılar gördükleri iş karşılığında bu kumaşlardan edinmek istiyorlardı. Onların bu kumaşı elde etmekteki ısrarları o derece ileriye varıyordu ki, Constantin Porphyrogenete (301-348/913-959) onların bu hareketlerine saygısızlıktan başka bir anlam veremiyordu. Çünkü bu kumaşlar özellikle imparatorluk sarayının törenlerine ve Ayasofya kilisesinde yapılan mutantan bayramlara ayrılıyordu<sup>1751</sup>.

Bizans imparatorluğunda her türlü el işleri ve zanaatları loncalar tarafından denetleniyordu. İstanbul’daki zanaatkâr sınıfının en özde ürünü ise ipek kumaşlardı. Özellikle III./IX. yüzyılın başlıca zanaat merkezleri arasında, İstanbul, Selanik ve ipekli dokumalarıyla ünlü bazı Yunan kentleri yer alıyordu. Patras’ta, zengin işlemlerle bezeli purpura kumaştan elbiseler, üstüne baştanbaşa tablolar işlenmiş yünlü kumaşlar,

<sup>1749</sup> Mısıri, *a.g.e.*, s. 322.

<sup>1750</sup> Mısıri, *a.g.e.*, s. 322; Bakır, *Tekstil*, s. 521; Hitti, *a.g.e.*, c.II, s. 942; Zeydan, *a.g.e.*, c. I, s. 475.

<sup>1751</sup> Heyd, *a.g.e.*, s. 80; Mısıri, *a.g.e.*, s. 323.

incelikleriyle nam salmış ipekliler üretilirdi. Bu sanayi kolunu, hiçbir hareket özgürlüğü olmayan, görevliler tarafından sıkıca denetlenen zanaatçı loncaları yürütüyordu<sup>1752</sup>. Saray işliklerinden çıkan büyük boy erguvani kumaşlar imparatora ayrılırdı. Bunlardan bazılarına Bizans'ın gücünü simgeleyen kartal motifi işleniyordu. İmparator üst düzey görevlilerine ve antlaşma yaptığı yabancı hükümdarlara bu kumaştan yapılmış görkemli armağanlar verirdi. Bu kumaş saray protokolünün bir parçasıydı ve onun görkemi imparatorluğun en önemli dayanaklarından birini oluşturmaktaydı. “Siyasal” önemi olan bu erguvani ipeğin dışında, halk ipek alıp giymekte serbestti. Bizanslı ya da yabancı tüccarlar ipek dışsatımı bile yapardı ancak yine de, siyasi önemi olan bir ürün olduğu için yasal düzenleme biraz katıydı<sup>1753</sup>. Ticâret ve sanayi, devlet görevlilerinin sıkı gözetimi ve denetimi altında yürütülüyordu. İstanbul vali yardımcısı, kente giriş yapan her tüccarın ve malın nereden geldiğini ve ne olduğunu bilmesi gerekiyordu. Yine bu kişi, getirilen ürünleri inceleniyor, tüccarlara bunu hangi koşulda satabilecekleri ve başkentte (İstanbul) ne kadar kalabileceklerini bildiriliyordu. Özellikle doğu tüccarları Bizans'ta üç aydan fazla kalamazlardı<sup>1754</sup>. Yine vali yardımcısı kendilerine verilen sürenin bitiminde “yasak malları” götürmemeleri için, tüccarları valinin huzuruna çıkartarak satın alınan malların hesap pusulasını sunuyordu<sup>1755</sup>. Bizans imparatorluğunun sınırları içerisinde Müslüman tüccar topluluğunun en fazla bulunduğu şehir, Bizans'ın en önemli koloni merkezi olan Trabzon'da idi<sup>1756</sup>. İbn Havkal, Bizans topraklarına giden bütün Arap tüccarlardan vergi alındığını ve bu merkezlerin başında ise Hısn-ı Ziyad (Harput), Malatya, Samsat (Adıyaman) ve Trabzon'un geldiğini belirtmektedir<sup>1757</sup>.

Doğudan (İslam dünyasından) gelen ürünlerin İstanbul'a ulaştırılmasında özellikle Ermenistan'ın büyük rolü vardı. Ancak Bizans'ın Suriye'nin kuzey bölgelerine hâkim olmasının ardından, Milâdî V./XI. yüzyılda da Ermenistan topraklarını kendi sınırları içine katması, onların önemini büsbütün ortadan kaldırdı<sup>1758</sup>.

İmparatorluk atölyeleriyle sınırlı olmasının dışında, ipek sanayi beşten az olmayan sayıda lonca tarafından denetleniyordu. Bunlardan biri ithal edilen ham ipekle

<sup>1752</sup> Levçenko, *a.g.e.*, s. 129-131.

<sup>1753</sup> Bakır, *a.g.e.*, s. 266.

<sup>1754</sup> Mez, *a.g.e.*, s. 535.

<sup>1755</sup> Levçenko, *a.g.e.*, s. 130.

<sup>1756</sup> Mez, *a.g.e.*, s. 535; Archibald, *a.g.e.*, s. 140-143, 189.

<sup>1757</sup> İbn Havkal, *a.g.e.*, s. 198-199.

<sup>1758</sup> Archibald, *a.g.e.*, s. 140-143, 189.

ilgili tüccarlara ve bir diğeri de ipeği kumaş olarak dokuyanlara ya da ipek giysi yapanlara ayrılmıştı;  c nc s  ipeği eğirenleri ve dokuyanları kapsıyordu; dördüncüsü ipeği erguvani rengi dışında herhangi bir renge boyayanlarındı; bu boyacılar çok ustaydı ve boyalarından birçoğunu doğudan ithal etmek zorunda olmalarına karşın, IV./X. yüzyılda bir tek rengin çok sayıda tonunu sunarak çok çeşitli renk n ansı oluşturabiliyorlardı. Bazı ayrıcalıklı durumlarda belli dokumacıların kendi malzemelerini boyamalarına izin veriliyordu. Beşinci lonca ipeği satanlara ayrılmıştı. Kaynak arttıka, bu iş onlar için kolaylaşmıştı.  unk  h k met, bedeli altınla ödenen ipeğin satışının, ülkenin değerli altın parasının imparatorluk sınırlarının içinde kalmasına yardımcı olduğunu anlamıştı<sup>1759</sup>.

Doğu ile batı arasındaki ticarî yollar üzerinde hâkimiyetini kurarak, özellikle Akdeniz'in doğu havzasında üstün duruma gelen Bizans, daha önce bu yol üzerinde söz sahibi olan Suriyeli ve Mısırlı tüccarların nüfuzunu büyük oranda kıarak adeta onlara bu bölgeden el  ektirtti. Bu ise beraberinde İtalyan tüccarların (Venedik) bu bölgede etkili olmalarına imkân sağladı. Bizans'ın desteğini alan Venedikli tüccarlar, doğunun baharat ve ipeğini Avrupa'ya, Avrupa'nın ahşap, zeytinyağı, demir ve köle gibi ürünlerini ise İslam dünyasına taşımaya başladılar<sup>1760</sup>. Özellikle Bari, Amalfi, Venedik gibi Bizans İtalya'sı kentleri, İstanbul ile düzenli bir ticâret ilişkisi içerisindeydiler. İstanbul'a giren ya da çıkan her ürün, imparatorluk hazinesine önemli bir girdi sağlayan yüzde on tutarında bir vergiye bağlanmıştı<sup>1761</sup>. Tudelalı Benjamin, Bizans imparatorluğunun hâkimiyeti altındaki topraklardan vergi olarak gelen altın işlemeli ipek erguvani kumaşların kalelerdeki depolarda istiflendiği ve bu depoların, ambarların ve zenginliğin dünyada bir benzerinin daha olmadığını ifade etmektedir. Ayrıca İstanbul'daki depo ve d kk n kiralarının yanı sıra tüccarların ödedikleri yıllık gümrük vergisinin ise yaklaşık 20.000 altın (d nar) civarında olduğu ifade edilmektedir<sup>1762</sup>. İstanbul'a fiili ticâret tekeli sağlama amacındaki Bizans yönetimi, malların üretim bölgelerinden alınmasını yasaklıyordu. Yabancı tüccarları, alışverişlerini İstanbul'dan, hatta çoğunlukla devlet ambarlarından yapmaları hususunda zorluyorlardı. Bir nevi

<sup>1759</sup> Bakır, *Tekstil*, s. 266-267.

<sup>1760</sup> Archibald, *el-Kuvval Bahriyye*, s. 198.

<sup>1761</sup> Levçenko, *a.g.e.*, s. 130

<sup>1762</sup> Tudela'lı Benjamin, *a.g.e.*, s. 42.



devlet en büyük tüccardı; çeşitli vergilere ve narhlara tabi buğday, en kaliteli kumaşlar, şarap, zeytinyağı gibi ürünlerin ticâreti devletin tekelindeydi<sup>1763</sup>.

Milâdî on ikinci yüzyıla gelindiğinde ticarî arenada kendilerini iyiden iyiye gösteren Venedikliler, Akdeniz’de güçlü bir taraf olarak ortaya çıkarak Bizans’ın nüfuzunu belli oranda kırdılar. Venedikli tüccarların bu derece güçlenmesinde ise Bizans imparatoru Aleksios Komnenos (469-508/1078-1118) ile birlikte verilmeye başlanan imtiyazlar etkili oldu. Öyle ki Komnenos hanedanının yönetimi, devlet gelirlerinin düşmesine ilişkin şikâyetlerle geçti. Batı Avrupa’yı doğuya doğrudan bağlayan Haçlı seferlerinin imparatorluk ekonomisine önemli ölçüde zarar verdiği kuşkusuzdur. Bu zarar, İtalyan kent-cumhuriyetlerine ölçüyü aşan ticarî imtiyazlar tanımak zorunda kalan Bizans yönetiminin siyasetiyle daha da ağırlaştı. Söz konusu siyaset, 473/1081’den itibaren uygulanmaya kondu. Komnenosların, imparatorluk ordularını yeniden örgütleme amacıyla aldıkları tedbirlerin (iyi ya da kötü) hayata geçirilmesi için belirli bir süreye ihtiyaç vardı. Ancak, Bizans’ın varlığını tehlikeye sokan Türk (Selçuklular) ve Norman (Rus) saldırıları, acil savunma tedbirleri almayı gerektiriyordu. Bu koşullar altında Aleksios, Normanlara karşı savaşta, Venedik donanmasının yardımı için talep edilen pazarlıksız ödemek zorunda kaldı ve Venediklilere, imparatorluğun yaklaşık tüm limanlarına gümrüksüz serbest giriş hakkı tanıdı. Kendi halklarının yararlanamadığı avantajlar yabancılara veriliyordu. Yerli tüccarlar ise Venedikliler tarafından bütün pazarlardan atılmalarına çok kızıyorlardı. Aleksios’un dar kapsamlı olmakla birlikte Pisalılara da benzer imtiyazlar tanınması üzerine durum daha da vahimleşti. İtalyanlara verilen imtiyazlar, Bizans’ı çağlar boyu koruduğu ticarî üstünlükten uzaklaştırdı. Bu durum yerli ticâreti tam anlamıyla çökme noktasına getirdi. Daha sonra Bizans yönetimi bu külfetli antlaşmalardan defalarca kurtulmaya çalışsa da bunu hiçbir zaman başaramadı. Aksine, Venediklilere bağımlılıkları gittikçe arttı. Aleksios Komnenos (469-508/1078-1118)’den sonra başa geçen İmparator Ioannes Komnenos (508-533/1118-1143) ve Manuel Komnenos (533-576/1143-1180) döneminde de bu imtiyazların verilmesine devam edildi. Neticede İstanbul’un yanı sıra Girit ve Kıbrıs adalarında da nüfuzu artan ve güçlenen Venedikliler, artık gerek Bizans’ı, gerekse İslam âlemini tehdit eder bir hale geldiler. İmparatorluk sınırları içinde gittikçe kalabalıklaşan Venedik kolonileri kurulmaya başlandı ve İstanbul’un en güzel semtleri, Venedik’in diplomatik dokunulmazlığına

<sup>1763</sup> Levçenko, *a.g.e.*, s. 129-131.

sahip imtiyazlı bölgeleri haline geldi. Evrensel ticâretin merkezi konumunda olan İstanbul'un, Haçlı seferleri yüzünden önemi yitirmesinin ardından, Bizans devlet hazinesinin açığı artmaya başladı. Her ne kadar I. Haçlı seferi, Bizans'a Anadolu'daki topraklarının büyük bir kısmını alma imkânı sağladıysa da, hemen ardından Cenovalılar ile Venediklilerin Suriye limanlarına yerleşmeleri, İstanbul ticâretini kısa sürede olumsuz bir biçimde etkiledi. Batı Avrupa ile İran, Mısır, Suriye ve Hindistan arasındaki değişim artık İstanbul boğazı yoluyla gerçekleştirilemiyordu. İtalya'ya, Fransa'ya, Almanya'ya gidecek doğu mallarını artık Venedik ve Cenovalılar pazarlamaya başladı<sup>1764</sup>. Özellikle Venedikli tüccarlar, batının kurutulmuş meyve, balık, et, ham veya işlenmiş madenler, yapı malzemeleri, ahşap, mensucat, keten, kadife kumaşlar ve kürk gibi ürünlerini doğuya taşıyorlardı. Buna karşılık ise Suriye'den; meyve, altın sırmalı veya kırmızıya boyanmış ipekliler, pamuklu dokumalar... Orta Asya'dan ve Uzakdoğu'dan; şarap, şeker, özel üretilmiş parfümler, Tibet miski, boya, sandal ağacı, tutkal... Arap ülkelerinden; karabiber, tarçın, karanfil, kâfur ve lübban, hurma, mücevherat, cam eşyalar, fildişi, anber, altın ve İnci gibi ürünleri alarak Avrupa'nın büyük bir kısmına dağıtıyorlardı<sup>1765</sup>.

Neticede Haçlı seferlerinin ardından Venediklilerin ve Cenovalıların, ticarî yolların seyrini değiştirerek doğu ile yapılan ticâreti kendi kontrolleri altına almaları, daha önce belirttiğimiz Trabzon ve İstanbul gibi büyük ticarî merkezlerin eski önemini yitirmesine neden oldu. Bu durum ise Bizans'ı maddi açıdan oldukça zor durumda bıraktı. Çünkü devlet hazinesine doğrudan gelir sağlayan ticarî gümrük vergilerinin alınamaması, Bizans'a ağır bir darbe indirdi<sup>1766</sup>.

### 3.3.4.2. Fransa İle Abbasîler Arasında Yürütülen Ticarî Faaliyetler

Fransa, eski dönemlerden itibaren ya Arap topraklarına has ürünlerin yahut da Arap memleketlerinden geçip gelen birçok ürünün Avrupa'ya taşınmasında önemli bir role sahipti. Fransa'nın ithal ettiği ürünler arasında daha ziyade karanfil, sümbül, karabiber ve tarçın gibi baharat çeşitlerinin yanı sıra hurma ve kâğıt yer alıyordu. Milâdî II./VIII. yüzyılda, Asya'dan ve Afrika'dan gelen ürünler deniz yolculuğu ile Rhône nehrinin denize döküldüğü noktaya ulaştırılıyor ve buradan da Avrupa'nın çeşitli merkezlerine naklediliyordu. Bu dönemde Avrupa'nın en çok ithal ettiği ürünler

<sup>1764</sup> Levçenko, *a.g.e.*, s. 213-214; Heyd, *a.g.e.*, s. 120-122.

<sup>1765</sup> Hüseyin Mısırlı, *a.g.e.*, s. 331.

<sup>1766</sup> Levçenko, *a.g.e.*, s. 213.

arasında olan baharat, şüphesiz ilk sırada yer alıyordu. Öyle ki Fransa kralları bu ürünlerin ithali konusunda bütün tüccarları teşvik etmekteydiler. Çünkü içecekler ve şekerleme ürünleri gibi gıda sektörünün yanı sıra ilaç sanayisi bakımından da önemli bir ürün olan baharat, büyük kârlar getiren bir ticâret malı olması hasebiyle de, oldukça değerliydi. Özellikle VIII. ve IX. yüzyıllarda Cermen kökenli Karolenj hanedanı üyesi krallar tarafından yönetilen Fransa’da, baharatın daha çok kullanıldığı görülmektedir. Öyle ki bu yüzyıllarda Avrupa’nın birçok yerinde küresel ticâret canlanmış<sup>1767</sup> ve Avrupa’nın dışarıdan ihraç etmiş olduğu bu baharatlar; ya yemekleri lezzetlendirmek ya şaraplara bir koku vermek için yahut da ilaç terkiplerinde kullanılıyordu. Fiyatlarının çok pahalı olmasına rağmen birçok kimse, özellikle de kilise mensupları onları arıyorlar, doktorlar da ilaçlarına, daha kuvvetli olsun diye bu baharatlardan katıyorlardı<sup>1768</sup>. Bu baharatların içinde tarih boyunca bölgelerarası ticâret açısından hiç şüphesiz en değerlisi karabiberdir<sup>1769</sup>. Avrupa’nın okyanus ötesine açıldığı XVI. yüzyılda bile en aranılan ürün olan karabiber, Braudel tarafından “kitlesel bir ticârete konu olan yegâne mal” olarak vasıflandırılmaktadır<sup>1770</sup>. Karabiber, kullanım yaygınlığı ile baharat türü içinde en çok talep edilen ve bu yoğun talebe nispetle arzın oldukça düşük olması nedeniyle maddi değeri oldukça yüksek olan bir üründü. Ortaçağlarda Avrupa’da nadir bulunan bir şeyi ifade etmek için kullanılan “*Karabiber gibi kıtlık oldu*” deyiimiyle de bu durum vurgulanmıştır. Arz ve talep arasındaki bu dengesizlik karabiberin değerini arttırıyor, diğer baharatlara nispetle yüksek miktarlarda alıcısı olan bu ürün, tabii olarak uzun mesafe tüccarının başlıca metâi oluyordu. İlk dönemlerde karabiberin ortalama tüketici için fiyatı yüksek kalmış olsa da, özellikle Hind Okyanusu’nda deniz aşırı ticâretin etkinliğinin artmasıyla bu baharat, zengin soyluların, dini kurumların ve idarecilerin tekeline çıkararak; şehirli nüfusun da tüketebildiği bir ürün haline geldi<sup>1771</sup>.

Fransa ile Abbasî devleti arasındaki ilişkiler özellikle Şarlman dönemine geldiğinde hızlı bir ivme kazandı. Şarlman’ın, İmparatorluğunun sınırları içinde sağladığı inzibat ve asayiş, genel refahın artmasında etkili olduğu gibi ticâretin gelişmesini de teşvik etti. Her ne kadar Şarlman’ın kendisi lüks yaşamdan uzak durmuş

<sup>1767</sup> Muammer Gül, *Ortaçağ Avrupa Tarihi*, İstanbul, 2009, s. 80.

<sup>1768</sup> Heyd, *a.g.e.*, s. 98; Mısırî, *a.g.e.*, s. 334.

<sup>1769</sup> Sâlih, *a.g.e.*, s. 169.

<sup>1770</sup> Fernand Braudel, *Akdeniz ve Akdeniz Dünyası* (trc. M. Ali Kılıçbay), c. I, İstanbul, 1989, s. 368.

<sup>1771</sup> Utku, *a.g.e.*, s. 423-424.

olsa da, ticâretin sağladığı güzel şeylerin kıymetini takdir ediyordu<sup>1772</sup>. Bununla ilgili olarak Abbasî halifesi Hârûnürreşîd'e gönderdiği mektubunda; iki imparatorluğun denizle birbirinden ayrılmış olmasından dolayı üzüldüğünü, çünkü bu yüzden Yunanlılarla birlikte doğunun zenginliklerine sahip olamadıklarını belirtiyordu. Aynı zamanda Abbasî halifesi Hârûnürreşîd'e elçi gönderen<sup>1773</sup> ilk batılı hükümdar unvanına sahip olan Şarlman'ın bu girişimi, halife tarafından memnuniyetle karşılanarak çeşitli hediyelerle taltif edildi. Halifenin, Şarlman'a gönderdiği bu armağanlar arasında; Nadir hayvanlar, (fil, maymun), makineli eşyalar, musiki aletleri, avizeler, ipekli kumaşlar, perdeli çadırlar, ilaçlar, baharat ve güzel kokular yer alıyordu. Bunun akabinde her iki devlet arasında karşılıklı saygıya dayanan dostça ilişkiler gelişmeye başladı. Bu sıralarda Şarlman İspanya'daki Müslümanlara (Endülüs Emevîleri) karşı harp halindeydi. Ancak bu durum aralarındaki ilişkilere soğukluk katmak şöyle dursun, Bağdat'taki halifeye göre İspanya'daki Arapların başı bir asi olduğundan, dostluklarını kuvvetlendirmiş oldu. Şarlman'ın halifeye göndermiş olduğu elçilerin görevi ikili ilişkileri güçlendirmenin yanı sıra, Kudüs'teki kutsal makamların korunmalarını ve hacıların güven içinde seyahat edebilmeleri amacını da gütmekteydi. Çünkü Şarlman İmparator olduğu günden itibaren kendisini tüm Hıristiyan âleminin başı sayıyor ve bu yetkilerle Doğu Hıristiyanları ve hacıları ile de ilgileniyordu<sup>1774</sup>.

Çeşitli bahanelerle kendi ülkesi ile doğu arasında direkt bir bağlantı sağlamak isteyen Şarlman, Bizans'ın denetiminden ve Venedikli tüccarların aracılığından kurtulmak istiyordu. Bu kapsamda bizzat kendisinin seçerek Abbasî halifesi Hârûnürreşîd'e gönderdiği çeşitli renklerdeki Frise kumaşlar, nadir bulunduğu; doğuda hem oldukça pahalı hem de çok büyük ilgi görüyordu. Bu kumaşları halife sarayına tanıtıp kabul ettiren Şarlman, böylece Fransız ürünlerinin doğu pazarlarına girmesini ve rağbet görmesini sağladı<sup>1775</sup>. Çünkü sekizinci yüzyılda Akdeniz'deki güç dengesini elinde bulunduran Bizans, batıdan-doğuya yönelen veya tam tersi şekilde yürütülen bütün ticarî faaliyetleri kendi kontrolünde bulunduruyor ve bu işten oldukça büyük kâr elde ediyordu<sup>1776</sup>. Bizans'ın ticâret üzerinde koyduğu sıkı denetim ve bu işten sağladığı kazanç'tan rahatsız olan Şarlman, 202/817 yılında harekete geçti. Zira o, ticâretin ekonomi üzerinde ne derece etkili olduğunun farkındaydı. Bu yüzden de

<sup>1772</sup> Heyd, *a.g.e.*, s. 99.

<sup>1773</sup> Brockelmann, *a.g.e.*, s. 94-95.

<sup>1774</sup> Heyd, *a.g.e.*, s. 99.

<sup>1775</sup> Heyd, *a.g.e.*, s. 100.

<sup>1776</sup> Mısıri, *a.g.e.*, s. 338-339.

kurduğu güçlü donanmasıyla Adriyatik'te ilerleyerek başta Dalmaçya kıyıları olmak üzere, Mayorka, Sardunya ve Güney İtalya'ya kadar birtakım seferler düzenledi. Vatikan'ın desteğini de arkasına alan Şarlman, siyasî açıdan da Bizans'a karşı oldukça önemli bir güç elde etmiş oldu. Tüm çabası, doğu'dan gelen ürünlerin İstanbul'a uğramaksızın direkt olarak Fransa'ya ulaşmasını sağlamak olan Şarlman, böylece doğu pazarlarına daha yakın olacağını düşünüyordu<sup>1777</sup>. Nitekim bu dönemde Fransa başta olmak üzere İspanya ve İtalya gibi Avrupa'nın başlıca devletlerinin tacirleri özellikle kendi bölgelerinin ihtiyaç duyduğu ürünlerin önemli bir kısmını Mısır üzerinden temin etmekteydiler<sup>1778</sup>.

Şarlman döneminde özellikle Rhône (Ren) ve Tuna nehirleri ticarî ulaşım sektöründe oldukça büyük bir önem kazandı. Yine bunun yanı sıra Metz, Magde Burg, Erfurt, Nuremberg, Ratisbon gibi şehirler de önemli birer ticarî merkez olarak ön plana çıktılar. Ayrıca bu şehirlerin yanı sıra Provens ve Sebtmania bölgeleri ile Nims, Maguelonne, Narbonne, Montpellier ve Arles<sup>1779</sup> gibi birtakım şehirler ise doğuya doğru sefer yapacak tacirlerin başlıca hareket merkezleriydi<sup>1780</sup>.

Abbasî halifesi Hârûnürreşîd ile Şarlman arasında gelişen dostluk ilişkileri, doğu ve batı arasında yürütülen ticârete hızlı bir ivme kazandırdığı gibi, ticarî yollar üzerinde bulunan birçok şehrin de gelişmesine katkı sağladı. Bununla ilgili olarak Heyd, Kudüs patriğinin Milâdî 183/799 yılında şehir ve makamlar üzerinde İmparatorun koruma hakkını resmen tanıdığını ve bir zaman sonra da halife'nin memleketin hükümdarı sıfatıyla bu hakkı İmparatora (Şarlman) verdiğini kaydetmektedir. Şarlman'ın bu kadar uzak bir memlekette kendine ait bir donanması olmadan nasıl olup da böyle bir hak elde etmiş olması pekte anlaşılır değildir. Şarlman'ın kuvvet ve kudretinin yanı sıra Abbasî halifesi ile olan iyi ilişkileri hakkında bilgi sahibi olan Müslümanlar, ister istemez ona saygı duyuyorlardı. Bu ise gerek Hristiyan hacılara gerekse Avrupalı tacirlere olumlu bir şekilde yansıyordu. İmparator, kendisine verilen imtiyazlar sayesinde, Kudüs'teki hacılar ve batılı tüccarlar için özel bir hastane yaptırarak, bu hastanenin tam karşısına ise Avrupalı tacirlerin rahatça alışverişlerini gerçekleştirebilecekleri bir pazar kurdu. Bu pazara gelen her tüccar, yılda iki altın karşılığı ürününü getirip teşhir etmekte ve satmakta serbestti. Zengin ipekli ve yünlü kumaşların yanı sıra, tarçın, karabiber, tıbbi

<sup>1777</sup> Archibald, *a.g.e.*, s. 166, 167, 182.

<sup>1778</sup> Utku, *a.g.e.*, s. 407.

<sup>1779</sup> Arles; Rhône nehri yoluyla, Narbonne; Aude nehri yoluyla, Montpellier ise Lattes limanı ve daha sonrada Aude Mortes yolu ile deniz sahilindeki şehirlerle bağlantı kuruyordu. Heyd, *a.g.e.*, s. 202.

<sup>1780</sup> Mısır, *a.g.e.*, s. 340; Heyd, *a.g.e.*, s. 202.

bitkiler ile daha birçok emtianın yer aldığı bu çarşıda, farklı bölgelerden çok sayıda tüccar bir araya gelmekteydi<sup>1781</sup>.

Şarلمان'ın İslam topraklarına gönderdiği büyük kabileler ya ticâret ya da hac maksadıyla bu toprakları ziyaret etmekteydiler. Fransa topraklarından doğuya doğru yürütülen ticarî faaliyetlerde asıl etkin rol oynayan tüccar taifesi ise daha öncede adlarını zikrettiğimiz Razaniye Yahudileriydi. Deniz tüccarları olarak ta bilinen bu gurubu genellikle Fransa'nın Provens bölgesinde yaşayan Yahudiler oluşturuyordu. Sadece ticâret ile yaşadıkları için bunlar özellikle ticâret şehirlerinde toplanıyorlar ve bu konuda Suriyelilerin yanında anılıyorlardı. Narbonne, Marsilya, Arles, Cenova, Napoli, Palermo... gibi şehirler ise tercih ettikleri başlıca merkezlerdi<sup>1782</sup>. Şarلمان döneminde doğu ile batı ticâretinin gelişmesinde önemli rolleri olan Yahudi tüccarlar, ticarî anlamda hiçbir baskı ile karşılaşmadıklarından, ticâretin yanı sıra para ve finans işlerinden de büyük kâr elde ediyorlardı<sup>1783</sup>. Bunlar; hadım, cariye ve kölelerin yanı sıra kunduz, sansar ve diğer kürk çeşitleriyle beraber Fransa'dan gemilere binerek Akdeniz'i geçtikten sonra Mısır'ın el-Faramâ şehrine ulaşırlardı. Burada mallarını develere yükleyerek, Kızıldeniz'e ulaşıncaya kadar (Suveyş berzahını beş günde geçerlerdi) yürümek mecburiyetindeydiler. Daha sonra gemilere binip Mekke ve Medine ile irtibatlı limanlara uğrayıp, buradan da Basra Körfezi'ne, Hindistan ve Çin'e doğru yol alırlardı. Bazen ise karayolu ile Antakya'dan geçerek Fırat'a varırlar ve Fırat'ın yatağını Bağdat'a kadar izlerlerdi. Oradan da Dicle nehri ve Basra Körfezi ile Hind Okyanusu'na açılırlardı. Fakat Yahudilerin izledikleri yol her ne olursa olsun, asıl gayeleri Sind nehri ağızlarına, Hindistan'a ve sonra da Çin'e varmaktı. Dönüşte de aynı yolu izlerlerdi; şu farkla ki, bu defasında hepsi Franklar ülkesine dönmezlerdi. İçlerinden bir kısmı ticâret eşyalarıyla İstanbul'da kalırdı. Niteliğini belirttiğimiz iki yol üzerinde seyahatin büyük bir kısmı denizden yapılmaktaydı. Fakat sık sık gidip gelinen iki yol daha vardı ki, bu yollar üzerinde karadan izlenecek bölüm, denizden izlenecek olandan daha uzundu. Öyle ki ya Fransa veya İspanya'dan hareket edilip, Cebelitarık'tan geçilecek, sonra da büyük Afrika, Suriye, Babilonya, İran'ın güney eyaletleri, Farsistan ve Kirman geçilip, böylece Hindistan ve Çin'e varılacak; yahut da Almanya'dan ve Hazarların şehirleri (Volga munsabı üzerinde İtil)'ne kadar Slav ülkelerinden geçilip, Hazar Denizi aşılacak, sonra da tekrar karayolundan Belh'e varılacak, oradan da Maveraünnehir üzerinden

<sup>1781</sup> Heyd, *a.g.e.*, s. 100.

<sup>1782</sup> Heyd, *a.g.e.*, s. 136.

<sup>1783</sup> Mısıfı, *a.g.e.*, s. 342.

Çin'e ve Tokuz oğuzların (Uygurlar) ülkesi yönüne dönülecekti. Bu tüccarlar geri dönüşlerinde; Misk, sarıçabır, tarçın ve diğer şark (doğu) baharatlarını Akdeniz'e getirip<sup>1784</sup> kısmen İstanbul'daki Rumlar'a, kısmen de Frank kralının payitahtında satarlardı. Rhône nehri kıyılarında ortaçağın ortalarına kadar oturan ve Farsça, Rumca, Frenkçe, İspanyolca, Slavca gibi birçok dili konuşabilen bu tüccarların, onuncu asırda artık etkileri kayboldu. Çünkü İslam ticarî denizciliğinin gelişmesi yabancı aracılara yerlerinden oynattı<sup>1785</sup>. Bu tüccar gurubunun o dönemdeki siyasî çekişmelerin ve mücadelelerin uzağında durup tarafsız kalmaları, onlara çok büyük avantaj sağladığı gibi ticâretlerini istedikleri topraklarda rahatça gerçekleştirmelerine de imkân sağladı<sup>1786</sup>. Yine Razaniye Yahudilerinin yanı sıra Abbasî topraklarında rahatça ticâretlerini gerçekleştiren bir diğer topluluk ise Venediklilerdi. Abbasî halifesi ile çeşitli ittifak antlaşmaları yapan Şarlman bu kapsamda Venediklilerin de çıkarlarını ele alıp onlara tam bir ticâret serbestliği sağladı. Ayrıca Şarlman, Venediklilere imparatorluğunun içinde, yük boşaltma yerlerinde ve nehirlerinden geçişlerinde gereken vergileri vermek şartıyla ticâret serbestliği verdi. İmparatorluğun bütün eyaletleri içinde Venedik'e, en yakın olanı yukarı İtalya idi. İki büyük ticarî kan damarı teşkil eden iki yol, Po ve Adige nehirleri Venedik gemilerine ülkenin ortalarına kadar girme olanağı veriyordu. Po nehri yoluyla Pavie'ye kadar çıkıyorlardı. Büyük Alp geçitleri ağzında bulunan Pavie şehri, Fransa, İsviçre ve Almanya ile Büyük St. Bernard ve Spulgen aracılığıyla ticarî ilişkilerde bulunuyordu. O dönemde oldukça ilgi çekici bir şehir olan Pavie aynı zamanda Venediklilerin Yakındoğu ürünlerini taşıdıkları önemli bir ticarî merkezdi<sup>1787</sup>.

Gerek, Fransa ile Endülüs Emevîleri arasındaki mücadeleler, gerekse de Bizans İmparatorluğu ile Abbasî devleti arasındaki çekişmeler, doğu ile batı arasında gerçekleştirilen ticârete pek fazla bir zarar vermemiştir. Özellikle Hârûnürreşîd ve Şarlman arasındaki yakınlığın tezahürü olan hoşgörü ortamı, Fransa ile doğu toprakları arasında yürütülen ticarî ilişkilere de olumlu bir şekilde yansdı. Şarlman döneminde Fransa ile Abbasî devleti arasında gelişen dostluk ilişkileri, daha sonraki dönemlerde de aynen sürdürülmüş ve Milâdî 293/905 yılında Şarlman'ın torunu kraliçe Biritta tarafından, halife el-Muktefi Billah'a birçok kıymetli hediye gönderildi. Bunların

<sup>1784</sup> Tüccarların takip ettikleri yollar ile ilgili bkz; Durî, *Irakî'l-İktisâdî*, s. 151-152; Naim Fehmi Zeki, *Turuku't-Ticâre*, s. 154; Abdülkerim Ânî, *a.g.e.*, s. 1.

<sup>1785</sup> Mez, *a.g.e.*, s. 534, 571; Hurdâzbih, *Yollar ve Ülkeler*, s. 130-131; Heyd, *a.g.e.*, s. 137-138.

<sup>1786</sup> Archibald, *a.g.e.*, s. 203.

<sup>1787</sup> Heyd, *a.g.e.*, s. 121-122.

arasında “50 adet kılıç, 50 adet kalkan, 50 adet Fransız mızrağı, 20 parça altın işlemeli elbise, en iyilerinden 20 Rus hizmetçi, 20 Rus cariye, aslanlara karşı koyabilecek güçte 10 tane büyük köpek, 7 tane şahin, 7 tane kartal, 1 adet ipek dokuma makinası ve 20 parça yünden dokunmuş elbise” bulunuyordu. Yine bu hediyelerle birlikte kraliçe, halife el-Muktefi Billah’a bir de mektup gönderdi. Kraliçe, mektubunda özetle her iki ülke arasındaki dostluğa vurgu yaparak bunu daha da pekiştirmek istediğinden ve aralarındaki barışın sürekli kalmasını temenni ettiğini yazıyordu. Ayrıca halifeye; “*Senin, benim memleketimde her istediğin senindir, benim ise senin memleketinde isteyeceklerim ancak senin yüce iznin dâhilinde benim olabilir*” diyerek adeta halifeyi yüceltiyordu. Onun halifeye karşı takip ettiği bu ince diplomasi, halifenin çok hoşuna gitti. Halife de cevaben; onun bu yakınlığından duyduğu memnuniyeti dile getirerek, isteklerinin kesinlikle yerine getirileceğini belirtiyordu<sup>1788</sup>.

Abbasî devleti ile Fransa imparatorluğu arasında dostça yürütülen karşılıklı diplomasi sayesinde, ticâret iyi bir seyir yakaladı. Öyle ki her iki ülkenin tüccarları güven ve huzur ortamı içerisinde karşılıklı olarak birbirleriyle ticâret yapmaktaydılar. Özellikle doğunun ticarî ehemmiyetinin ortaya çıkmasında etkili olan en önemli faktör şüphesiz İslam toprakları içerisindeki kutsal mekânların (Kudüs, Antakya...) varlığıydı. Zira bu mekânları ziyaret amacıyla gelen hac kabileleri, geri dönüş yolculuğuna çıktıklarında, doğuya özgü mensucat, dokumalar, ipekli kumaşlar, halılar, süs eşyaları, gıda ürünleri, çeşitli ilaçlar, esanslar, boya ve baharat gibi birçok farklı ürünü Avrupa’ya taşımaktaydılar<sup>1789</sup>.

Avrupalı tüketicilerin doğu ürünlerine olan ilgisi, batılı tüccarların doğudaki ticarî merkezlere yönelmesinde etkili olduğu gibi, her iki bölge arasında yürütülen ticâreti de olumlu bir şekilde teşvik etti. İslam toprakları ile Avrupa arasında ortaya çıkan bu ticarî kalkınma, Milâdî sekizinci yüzyılda hızlı bir ivme yakalayarak en parlak dönemini yaşadı. Bu dönem içerisinde Fransa ve Abbasî devleti sınırları içindeki ticarî merkezler adeta tüccarların karşılıklı akınına uğrayarak, farklı türdeki birçok ürün değişiminin yapıldığı pazarlar oldular. Öyle ki Doğudan (İslam dünyasından), Fransa’ya taşınan ürünlerin başında daha ziyade hanedanlık üyelerinin ve kilise mensuplarının en çok talep ettiği; pahallı ipek mensucatlar, pamuklu dokumalar, ıtriya, baharat, değerli taşlar ve fildişi gibi ürünler yer alırken; bu ürünlere karşılık batıdan ise yüklü miktarda

<sup>1788</sup> Mısrî, *a.g.e.*, s. 342.

<sup>1789</sup> Mısrî, *a.g.e.*, s. 343; Bakır, *Tekstil*, s. 521; Hitti, *a.g.e.*, c.II, s. 942; Corci Zeydan, *a.g.e.*, c. I, s. 475.



hububat, içki, sirke, mum, bal, çeşitli madenler, yağ ve lüks kumaşlar getirilmekteydi<sup>1790</sup>.

---

<sup>1790</sup> Mısırî, *a.g.e*, s. 344.

## DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

### 4. BASRA KÖRFEZİ'NDE DENİZCİLİĞİN GELİŞMESİ VE GEMİ SANATI

#### 4.1. İslam Öncesi Medeniyetlerde Denizcilik Kavramı

Antik çağ denizciliği denince akla gelen ilk isim Fenikelilerdir. Kendi yapımları olan gemilerle Çanakkale ve İstanbul boğazlarını aşarak Karadeniz kıyılarını, tüm Akdeniz'i, Avrupa sahillerini, Britanya adalarını, Kuzey ve Baltık denizlerini dolaşan ve Gine Körfezi'ni bulup üç yıl boyunca Afrika'da gezip birçok keşiflerde bulunan bu denizci kavmin denizcilik gücü, M.Ö. birinci bin yılda zirveye ulaşarak, Akdeniz'de ilk olarak hâkimiyet kuran Girit ve Greklerin deniz gücünün yerini aldı. Hem ticâret, hem de gemicilikte oldukça ilerleyen Fenikelilerin, ihtiyati olarak açık denizlere gece çıkmadıkları ve geceyi sığındıkları bir koy ya da limanda geçirdikleri, karayı gözden kaçırmamak için de gündüz seferlerini dahi kıyı boyunca yaptıkları bilinmektedir. Birçok yerde sömürgeler kurmuş olan Fenikelilerin başarısında, denizlere hâkim olan filolarının önemli bir etkisi oldu. Kendilerinden önce gemicilikte hayli ilerleme kaydetmiş olan Ege ve Girit gibi Akdeniz adaları halkının tecrübelerinden istifade eden Fenikeliler<sup>1791</sup>, bu sayede gemiciliği en iyi şekilde öğrenip, filolarıyla önemli kazançlar elde ettiler. Gemi yapma ve donatmakta maharetli ustalar, sanat sahipleri, gemileri idare edecek cesaretli ve bilgili kaptanlar ve tayfalar yetiştirmiş olan Fenikeliler, bu çağlarda donanma inşa etmek isteyen komşu memleketlerin de müracaat mercii oldu. Elli kürekli savaş gemisi “*pentekonter*” ile üç sıra kürekli kadirga (trireme), Fenike kökenliydi. Kendi ihtiyaçlarından ziyade tamamen bölgeler arası arz ve talep doğrultusunda ticâretle uğraşan Fenikeliler, Asur, Babil ve Fars hegemonyalarına girdikleri dönemlerde bile önemlerini kaybetmemişlerdir. Asurlulara, gemi yapan ustalar ve mahîr kaptanlar göndermek suretiyle yardım sağlayan Fenikeliler, Akdeniz bölgesindeki bütün askerî hareketlere deniz desteği temin ederek Farisî denizciliğine de katkıda bulundular. Bünyesinde korsan faaliyetleri de barındıran Fenike denizciliği, etkisi zaman zaman azalmakla beraber, İskender istilasına kadar Akdeniz'de üstünlüğü elinde tuttu. Akdeniz'de yoğunlaşan Fenikeliler, özellikle kralları Hiram zamanında güneydeki deniz ticâretinin cazibesi sebebiyle Kızıldeniz'e de yönelmişlerdir. Daha sonra Farisîler ve

---

<sup>1791</sup> Nitekim Müslümanlar da Fenike geleneklerini sürdüren Suriyeli ve Mısırlı ustaları kendi hizmetlerine alarak güçlü bir donanma kurmuşlardır. İdris Bostan, “Gemi”, *DİA*, c. XIV, s. 10.

Araplar tarafından yüzyıllarca takip edilecek olan Baharat yolunu sağlam bir şekilde tesis edip; bu arada Hz. Davud ve Hz. Süleyman zamanında, Kızıldeniz ve Fenikelilerin ülkesini birbirinden ayıran toprakların hâkimi olan İbranilerle dostluklarını geliştirmeye gayret gösterdiler. Hz. Süleyman'ın yeni kurulmuş filosu için Ezion Geber'den denizci tedarik ederek bölgeye gönderen Hiram, bunun karşılığında, Kızıldeniz'in güney sahillerindeki ülkelerle ticâret yapma hakkı elde etmiş ve bu sayede Umman ve Hindistan'a kadar ilerleme imkânı bulmuştur. Altın, papağan ve sair malların, Hindistan ve Güney Arabistan'dan Filistin'e kadar naklinde Fenikeliler önemli bir rol oynadı. Ptolemy Krallığı (Batalime) ve Romalıların hâkim olduğu dönemde de faaliyetlerde bulunan Fenikelilerin gücü, Romalıların Doğu'yu istilasıyla beraber zayıflama sürecine girdi ve zaman içinde de yok oldu<sup>1792</sup>.

Akdeniz'de Yunan ve ardından Roma hâkimiyetinin yaşandığı dönemlerde ise Hind Okyanusu'nun batısında (Güney İran ve Basra Körfezi), Pers etkisinin hâkim olduğuna şahit olmaktayız. İpek Yolu ticâret hattının da önemli bir kısmını kontrol eden Farslılar, önce Basra Körfezi'ni, ardından da Kızıldeniz'i hâkimiyetleri altına almak için teşebbüslerde bulundular. Basra Körfezi bölgesinin kontrolünü büyük oranda ellerinde tutan Persler, M.Ö. 525 yılında kralları Kambis yönetiminde Mısır'ı işgal ederek Kızıldeniz üzerindeki hedeflerini büyük ölçüde gerçekleştirdiler. Basra Körfezi bölgesinin ve Kızıldeniz'in, İskender ve ardından da Yunanlılar ile Romalılar tarafından istilası, Perslerin bu bölgeler üzerindeki hâkimiyetlerini önemli ölçüde zayıflattı. Farslılar, bölge üzerindeki nüfuzlarını, ancak M.Ö 225'de Sâsânilerin iktidara gelmesi ile kısmi de olsa kazanma imkânı buldular. Sâsânîler her ne kadar karada, Bizanslılarla yüzyıllarca rekabet edecek bir güce ulaşmışlarsa da, bu başarıyı denizde fazla gösteremediler. Çünkü Arabistan'ın güney sahillerinde yaşayan Habeşliler ile Arapların, yoğun rekabet ve direnişi ile karşılaştılar. Ancak tüm bunlara rağmen Farslı tacir ve denizciler, uzun yıllar bölgenin en etkin deniz ticâreti yapan milletlerinden biri oldular. Deniz ticâreti yapmakla denizci olmak arasındaki farklılığa dikkat çeken bazı tarihçiler, Farslıların esasında Fenike, Yunan, Roma ve Bizans gibi denizci bir millet olmadığını, zira onların genişleme ve büyüme stratejileri içinde deniz fetihleri gerçekleştirmemiş olduklarını zikrederler. Hatta Farslıların kayda değer askerî bir deniz filosuna bile sahip olmadıklarını iddia ederek, Akdeniz'de Fenikeli, Kıbrıslı ve Mısırlı denizcilerle çalışan

<sup>1792</sup> Utku, *a.g.e.* s. 121. Ayrıca bkz; Şemseddin Günaltay, *Yakın Şark III-Suriye ve Filistin*, Ankara, 1947, s. 201-202; Charles Freeman, *a.g.e* s. 121; Christides, *a.g.e.*, s. 41.

Farslıların, Hind Okyanusu'nda da Araplara ve Hindlilere muhtaç olduklarını ve denizciliği onlardan öğrenmiş olduklarını öne sürerler<sup>1793</sup>. Diğer taraftan Akdeniz'de, M.Ö. IX. yüzyıldan sonra büyük ölçüde Yunan-Helen etkisi ağırlık kazanmış ve bu üstünlük M.Ö. V. yüzyıl itibariyle Akdeniz'in büyük ölçüde bir Grek gölü haline gelmesiyle iyice pekişmişse de, daha sonraları Roma'ya teslim edildi. Helenizm'i doğuya yayan kumandan Büyük İskender, doğunun büyük ticâret hacmini keşfetmiş ve bu çerçevede Doğu-Batı ticâret yollarını Hindistan sınırlarına kadar karadan fethedip, bu arada Pers, Mezopotamya ve Mısır'ı da iktidarı altına aldı. Ancak güneyden geçen deniz ticâret yollarının da ele geçirmenin gerekli olduğunu ve buraya ancak Arap Yarımadası'na hâkim olarak sahip olunabileceğinin farkına vardığından, Fenikelilerin yardımıyla Kızıldeniz ve Basra Körfezi'nin deniz yoluyla keşfi yönünde teşebbüslere girişti. Ancak İskender'in ölümüyle birlikte bütün bu faaliyetler yarım kaldı. Helen krallığının ardından ise Romalılar, hâkimiyetlerini bu bölgelerde tesis etmek üzere faaliyetlere giriştiler. Böylece Doğu deniz ticâret yollarının kontrolünü ellerinde bulundurmak ve denetlemek amacıyla bölgenin üç hâkim gücü olan Nabâtîler, Habeşliler ve Yemen Himyerîleri ile çatışmayı göze aldılar. Neticede bölgedeki üstünlüğü ele geçiren Romalılar, Arapların Doğu ticâretindeki tekeline büyük oranda sekteye uğrattılar. Ki bunda da Romalıların o zamana kadar sadece yerli denizcilerin bildiği muson rüzgârlarının esiş zamanını keşfetmiş olmalarının etkisi büyüktür. Çünkü bu sayede Mısır'dan kalkan büyük tonajlı<sup>1794</sup> yük gemileri, Arap Yarımadası'nın güneyinde durmaksızın Hind Okyanusu'na açılabilir ve böylece aracılık yapan Araplar devreden çıkarılmış oluyordu. Roma, deniz ticâreti sayesinde hem anavatanlarının ihtiyacı olan tahıl, baharat, tekstil ürünleri gibi malları tedarik etme imkânı buluyor hem de söz konusu ticâretten büyük gelir elde ediyordu. Ancak M.S. III. yüzyıldan itibaren Romalıların hem imparatorluk içinde yaşanan dâhili sıkıntılar hem de Sâsânîlerle rekabet gibi harici nedenlerle zayıflaması sonucu, M.S. IV. yüzyıldan itibaren ticâretteki yoğunluk Kızıldeniz'den Basra Körfezi'ne kaydı. Romalıların mirasçısı olarak ortaya çıkan Bizanslılar, doğu ticâretinde söz sahibi olabilmek amacıyla, Sâsânîler'in tekelindeki İpek yolu ve Basra Körfezi üzerinden yürütülen

<sup>1793</sup> Utku, *a.g.e.*, s. 121-122.

<sup>1794</sup> Batık gemi analizlerinden anlaşıldığı kadarıyla ortalama bir Roma ticâret gemisinin 100-150 ton civarında taşıma kapasitesine sahip olduğu tahmin edilmektedir. M.S. II. yüzyıl yazarı Lucian'ın anlattığı tek bir istisnai gemi (İsis) dışında -ki 1.200 ton olarak hesaplanan kapasitesiyle İsis'in XVI. ve XVII. yüzyıllara dek emsali yoktur-. Tahıl filoları muhtemelen 300-500 ton arasında bir taşıma kapasitesine sahipti. Bkz; Charles Freeman, *a.g.e.*, s. 524.

ticârete karşı, tekrar Kızıldeniz ticâretini ön plana çıkartmaya çalıştılar. Neticede yalnız Mezopotamya ve Anadolu da değil, tüm Arap Yarımadası'nda etkili olan Bizans - Sâsânî mücadelesi, İslam'ın ortaya çıkışına kadar da devam etti<sup>1795</sup>.

Hiç şüphesiz Arap denizciliği, İslam'dan sonra ortaya çıkmış değildi. Öyle ki İslam öncesi Arapların denizcilik birikimleri konusunda yazılıp çizilenler, genellikle Arapların bu dönemde belli bir denizcilik faaliyeti yürüttüklerinde hem fikirdedirler. Ortaya çıkan görüş ayrılıkları ise daha ziyade bu faaliyetin çap ve sınırları etrafında yoğunlaşmaktadır. Bir tarafta, İslam öncesi dönemde denizcilik faaliyetini ilkel ölçeklerde yapılan kıyı balıkçılığı ve taşımacılığı ile sınırlı gösteren görüşler yer alırken, diğer tarafta İslam öncesi Arap denizciliğine tüm Hind Okyanusu ve hatta Akdeniz ticarî denizciliğine hâkim bir mevkiî biçenler vardır. Bu konudaki fikri ayrılıklar, genellikle Arap denizciliğinin kapsamı konusundaki görüş farklılıklarından kaynaklanmaktadır. Zira, İslam'ın doğduğu dar bir coğrafya olan Hicaz bölgesini esas alanlar, haklı olarak bu bölgede esaslı bir denizcilik geleneğinin olmadığını söylerken, Arap Yarımadası'nın doğu (Basra Körfezi), batı ve güney yakasından yola çıkanlar, oldukça eskilere dayanan bir denizcilik geleneğinden bahsetmektedirler. Bu bakımdan İslam öncesinde Arap Yarımadası'nda belli bir denizcilik gelenek ve tecrübesinden bahsedilecekse, bunun daha ziyade doğu ve güneydoğu sahilindeki Araplar için geçerli olduğunu belirtmek gerekmektedir. İslam'dan önceki dönemde ticâretin en yoğun şekilde yapıldığı bölge olan Hicaz ve çevresi için gelişmiş bir denizcilik geleneği olduğunu söylemek zordur. Ancak bu durum; Arap Yarımadası'nın doğu (Basra Körfezi) ve güneydoğusunda denizle iç içe yaşayan ve geçimlerini denizcilikten sağlayan sahil halklarının İslam öncesi dönemlere uzanan denizcilik faaliyetlerini görmemize ve bunun Arap denizciliğinin gelişiminde oynadığı rolü takdir etmemize engel olmamalıdır. Özellikle ilk dönem İslam kaynaklarının daha ziyade Hz. Peygamber dönemi siyasî olayları üzerinde durması, Arap Yarımadası'ndaki iktisadî ve ticarî hayatın belli oranda geri planda kalmasına etki etmektedir. Ancak bu durum İslam öncesi dönemde herhangi bir denizcilik faaliyetinin olmadığı anlamını taşımamalıdır. Zira İslam'dan önce yaklaşık 1000 yıllık bir deniz tecrübesine sahip olan ve gemilerinin seyri için gerekli muson rüzgârlarının düzenini bilen Güney Araplarının, Hind Okyanusu'nda Çin'e kadar yol aldıkları ve deniz üzerinden ticâret yaptıkları bilinmektedir. Milâdî 414 yılında Seylan'ı ziyaret eden ve buranın

<sup>1795</sup> Utku, *a.g.e.*, s. 126-128.

“Sebeli Arap tüccarın diyarı” olduğunu söyleyen Çinli Fa-hian’ın ifadeleri de bu gerçeği doğrulamaktadır<sup>1796</sup>.

#### 4.2. İslam Denizciliğinin Gelişimi ve Gemi İnşa Sanatı

Aşağıda zikredeceğimiz İslam denizciliğinin geçirdiği gelişim evrelerini görüp, Abbasîler dönemi ile bağlantı kurabilmek açısından elzemdir.

Üç bir etrafı sular ile çevrili olan Arap Yarımadası’nın halkı her ne kadar denizcilik hususunda belli aşamalar kaydetmiş olsalar da, ilk denizci milletler arasında girememişlerdir. İslam öncesi dönemde Araplar ve onların denizle olan irtibatları ve ticâretleri konusunda Yunan ve Latin kaynaklarının ağız kalabalıklığından öte bir şey ortaya koymadıklarını söyleyen Cevad Ali, İslam kaynaklarının da pek fazla bir malumat vermediklerini zikretmektedir<sup>1797</sup>. Arapların denizcilik faaliyetlerinde kendi adlarından gerçek manada söz ettirmesi ise, Hicaz’da doğup gelişen İslam medeniyetinin Abbasîler döneminde hızlı yükselişiyle gerçekleşti. Zira İslam fetihlerinin ardından farklı kültür ve coğrafyalardaki topluluklarla karşılaşma fırsatı bulan Müslümanlar, bu süreç içerisinde denizci milletlerle de karşılaştılar ve ister istemez onlardan etkilendiler. Öyle ki, karadan fethedilen birçok bölgenin sınırları belli bir süre sonra denizlere yaklaşınca, ellerindeki bölgeleri düşman saldırılarına karşı koruyabilmek için deniz gücü oluşturmanın gerekliliğini hissettiler. Örneğin Bizans gibi donanması güçlü bir düşman karşısında, fethedilen yerlerin emniyetinin sağlanması ve o bölgelerde kalıcı olabilmenin<sup>1798</sup> yolunun en az onların ki kadar iyi bir donanma inşa etmek gerektiğini fark ettiler<sup>1799</sup>. Hz. Osman dönemine gelindiğinde önemi daha da iyi kavranan, Emevîler döneminde ise gittikçe canlanan güçlü donanma inşa etme düşüncesi, İstanbul’un fethi için bir ön şart olarak görülmekteydi<sup>1800</sup>.

İslam öncesi dönemlerde deniz ve denizcilikten uzak yaşayan Arap Yarımadası’nın tüccar taifesi Hicazlılar, İslam’dan aldıkları güç sayesinde korkularını

<sup>1796</sup> Utku, *a.g.e.*, s. 128-129; Abdulcebbâr Mahmud es-Samirâî, *el-Milâha ‘Inde’l-Arab Kable’l-İslam*, c. IIXVII, Riyad, 1980, s. 112; Cemil Hee-Soo Lee, “Çin”, *DİA*, c. VIII, s. 323-324; Martin Hartmann, “Çin”, *İA*, c. III s. 401; Mısıri, *a.g.e.*, s. 246.

<sup>1797</sup> Cevad Ali, *a.g.e.*, c. VII, s. 244.

<sup>1798</sup> Belâzurî, *Fütûh*, s. 181-182.

<sup>1799</sup> Utku, *a.g.e.*, s. 134; Hasan İbrahim, *a.g.e.*, c. IV, s. 221.

<sup>1800</sup> Hasan İbrahim, *a.g.e.*, c. IV, s. 221.

yenerek<sup>1801</sup> denize olan bakışlarını değiştirdiler. Hiç şüphesiz bunda etkili olan amillerin başında ise Kur'ân-ı Kerîm'deki ayetler<sup>1802</sup> ve Hz. Peygamber'in sözleri etkili oldu. Gemilerden, taze balık, inci ve mercan gibi deniz nimetlerinden bahsederek, o dönemde çoğu bedevilerden oluşan, daha ziyade ticâret ve hayvancılıkla uğraşan Arap toplumunun ufkunu genişletecek mesajlar veren Kur'ân-ı Kerîm'in ayetleri<sup>1803</sup>, toplumu denizin nimetlerinden faydalanmaya teşvik etmekteydi. Nitekim Kur'ân, gemilerini yabancı ülkelere götürmeleri için insanoğluna yardımcı olacak rüzgârların yaratıldığına dikkat çekmektedir: “*Sizi karada ve denizde gezdiren Allah'tır. Hatta siz gemide olduğunuz zaman, güzel bir rüzgârla, o gemi içindekilerle giderken, onlar ferahlanırlar*”<sup>1804</sup>. İlk Müslümanların, yıl boyunca, rüzgârların sunduğu imkânlardan faydalanarak doğu ve batı yönünde seferler yapmalarının ve kara ve deniz yoluyla uluslararası çapta bir ticâret ağı kurmaları, Kur'ân'ın sunduğu mesajdan yeterince ilham aldıklarının göstergesidir. Aksi takdirde denize yabancı bir topluluğun, VIII. asır gibi erken bir dönemde, Afrika'nın doğu kıyılarına, Madagaskar ve Hindistan'a, IV./X. asırda da Çin, Kore, Doğu Hind adaları ve Filipinler sahillerine kadar gitmiş olmaları izah edilemez bir durumdur<sup>1805</sup>. Gerçek manada da bu böyle olmuştur. Zira denize ve deniz savaşına karşı korkuyla bakan Arapların düşünceleri Kur'ân'ın ayetleri ve Hz. Peygamber'in hadisleri<sup>1806</sup> sayesinde, tamamen değişim göstererek farklı bir mahiyet kazanmış ve Müslüman Araplar bu konuda oldukça cesaretlenmişlerdir.

İslam denizciliği adına pek fazla önemli bir gelişmenin yaşanmadığı Hz. Peygamber döneminde, denizin kullanıldığına dair örnekler sınırlıdır. Müslümanların Hz. Peygamber döneminde denizi kullanmalarına örnek teşkil eden ilk hadise, 615 yılında gerçekleşmiştir. Rivayete göre, Habeşistan'a hicret etmek üzere Mekke'den gizlice çıkarak Kızıldeniz sahili üzerinde bulunan Şuaybe limanına ulaşan ve aralarında Hz. Osman ve eşi Hz. Rukıyye gibi meşhur şahsiyetlerin de yer aldığı 11 erkek ve 4

<sup>1801</sup> İslam öncesi dönemde Arapların denize açılmaktan korktukları ve Hicaz halkının denizciliği pek sevmedikleri söylenmektedir. Martin Hartmann, “Çin”, *İA*, c. III, s. 406; Mustafa Küçükaşçı, “Hicaz”, *DİA*, c. XVII, s. 433.

<sup>1802</sup> Kur'ân-ı Kerîm ayetleri ile ilgili bkz; el-Bakara, 164; Hud, 37,38; İbrahim, 32; Kehf; 71,79; Yunus, 22; el-Mü'minûn, 27; el-Ankebut, 65; es-Saffat, 140; eş-Şûrâ, 32; el-Kamer, 13.

<sup>1803</sup> Nebi Bozkurt, “Bahriye”, *DİA*, İstanbul, 1991, c. IV, s. 496.

<sup>1804</sup> Kur'ân-ı Kerîm ayeti için bkz; Yunus, 22.

<sup>1805</sup> Utku, *a.g.e.*, s. 148.

<sup>1806</sup> “Deniz (savaşı) şehidi, sevap bakımından iki kara (savaşı) şehidine bedeldir”. Deniz savaşında başı dönen gazi, kara savaşında kanı içinde kıvranan kimse gibidir. Denizin iki dalgası arasında mesafeyi kat'eden gazi de Allah'a ibadet yolunda dünyayı bir baştan bir başa kat'eden kimse gibidir. Şüphesiz Allah ruhları almak görevini ölüm meleğine (Azrail) vermiştir. Ancak deniz şehitlerinin ruhlarını bizzat Allah alır. Bkz; Ebu Abdullah Muhammed b. Yezîd İbn Mâce (275/888), *Sünenü İbn Mâce* (trc. Haydar Hatipoğlu), İstanbul, 1983, c. VII, bâb 10, hadis no. 2778, s. 493.

kadıncan oluşan ilk muhacir kafilesi, Kızıldeniz üzerinden Habeşistan sahillerine<sup>1807</sup> ulaşmışlardır. Hz. Peygamber döneminde denizle ilgili olarak yaşanan bir diğer gelişme, korsan faaliyetlerinde bulunan bir kısım Habeşlinin zerine, deniz yoluyla askerî bir birliğin gönderilmiş olmasıdır. Rivayete göre, Hz. Peygamber’in İşlam’a davet çağrısını kabul ederek Müslüman olan Necaşi Ashame’nin vefatının ardından Habeşistan tahtına çıkan yeni Necaşi döneminde, Mekke’nin limanı şuaybe açıklarında gemilere binmiş bir halde görülen ve bir adada üstlendiği sanılan Bece kabilesine mensup Habeşli korsanların İşlam memleketlerinin sahillerine akınlarda bulunuyorlardı. Bunun zerine, Hz. Peygamber, 8/630 yılında bunların zerine Müdlic kabilesinden Alkâme b. Mücezziz el-Mdlic kumandasında 300 kişilik bir kuvvet gönderdi ancak söz konusu bölgeye giden askerî birlik, fırtınanın yol açtığı aşır dalga nedeniyle korsanları bulamadan geri döndü. Hamidullah bu seferi; Reslllah’ın sağlığında çıkılan yegâne deniz seferi olarak belirtirken, Alkâme’yi ise ilk deniz harp kumandanı olarak işaret etmektedir<sup>1808</sup>. Hz. Peygamber döneminde Müslümanların deniz seferiyle ilgili yaşadıkları son olay ise, Habeşliler zerine askerî birliğin gönderilmesinden iki yıl sonra, Mte harbi 8/629 sırasında yaşandı. Hz. Peygamber, Bizans sınırında bulunan Mte’ye karadan sefer düzenleyen İşlam ordusunu takviye etmek amacıyla, Eş’ar kabilesine mensup bir sahabe başkanlığında küçük bir askerî birliği Eyle’den gemiyle İşlam ordusunun saflarına katılmak üzere bölgeye gönderdi<sup>1809</sup>.

Hz. Peygamber’in vefatının ardından halife olan ve yalnızca iki yıl hilafette kalabilen Hz. Ebu Bekr döneminde 10-12/632-634<sup>1810</sup>, İşlam dininin temel ilkelerinin korunmasına dair gösterilen çabalar nedeniyle bu dönemdeki fetihler genellikle karada cereyan etti. Bunda Suriye ve Mısır gibi önemli denizcilik merkezlerinin henüz fethedilmemiş olmasının da rolü vardı. Bu bakımdan Hz. Ebu Bekr’in hilafet döneminin, İşlam ncesi dönemlerde denizciliği pek sevmediği anlaşılan Hicaz halkının denizde gazaya çıkması için henüz erken bir dönem olduğu söylenebilir. Her ne kadar bu dönemde Ssnlere karşı yapılan fetihler sırasında zaman zaman kayıkların kullanıldığı söylenirse de bu ilk Müslümanların denizi bir nakil aracı olarak kullandıkları anlamına gelmez. Diğer yandan Kıbrıs’a yapılan ilk seferin Hz. Ebu Bekr’in hilafeti döneminde gerçekleştiği yolunda bazı iddialar ortaya atılmışsa da, İşlam

<sup>1807</sup> İbn KesİR, *a.g.e.*, c. III, s. 66; Hamidullah, *İşlam Peygamberi*, c. I, s. 293; Bostan, “Gemi”, *DİA*, c. XIV, s. 9.

<sup>1808</sup> Hamidullah, *a.g.e.*, c. I, s. 442.

<sup>1809</sup> Hamidullah, *a.g.e.*, c. I, s. 335.

<sup>1810</sup> Halife b. Hayyât, *a.g.e.*, s. 125 vd.



tarihi kaynaklarında, Kıbrıs'a ilk seferin Hz. Osman döneminde gerçekleştiği konusunda umûmi bir kanaat hâkimdir<sup>1811</sup>.

Hz. Ebu Bekr'in iki yıl süren hilafetinin ardından halife olan Hz. Ömer 12-23/634-644<sup>1812</sup> döneminde başarılı kara harekâtları ve İslam denizciliğinin gelişmesini sağlayacak önemli adımlar atıldı. Öyle ki düzenlenen kara seferleri sonucunda Mısır ve Şam gibi yerleşim bölgeleri kontrol altına alındı ve Akka, Beyrut, İskenderiye, Trablus ile Sûr gibi önemli deniz üsleri ele geçirildi<sup>1813</sup>. Böylece sınırlarını denizlere dayandırıp hızlı bir şekilde büyüyen İslam devleti, deniz ve denizcilik bakımından gelişmiş olan devletlerle karşıya geldi. Bu durum ise güçlü bir donanmanın kurulması gerekliliğini ortaya çıkardı. Nitekim Suriye'nin fethinden kısa bir süre sonra Akka (Acre)'da Bizanslılar tarafından çok güzel bir şekilde teçhiz edilmiş olan tersaneler ele geçirilip tamir ettirilerek, İslam deniz filosunun tesis edilmesi yönünde büyük bir adım atıldı<sup>1814</sup>. Ancak tüm bu gelişmelere rağmen güçlü bir deniz gücünden söz etmek mümkün değildir. Çünkü ele geçirilen sınırların (sahil kesimi) korunması deniz kuvvetlerinden ziyade yine kara kuvvetleriyle sağlanıyordu<sup>1815</sup>.

Hz. Ömer gerek Müslümanların yeterli donanım ve tecrübeye sahip olmamaları gerekse de dönemin iki büyük gücü olan Sâsânî ve Bizanslılara kıyasla Müslümanların denizcilikte geri olması nedeniyle deniz seferlerine karşı tepki<sup>1816</sup> gösteriyor ve Müslümanları denizin tehlikelerine karşı korunmaları hususunda sürekli uyarıyordu<sup>1817</sup>. Öyle ki ilk deniz savaşı teşebbüsü sayabileceğimiz ve Hz. Ömer tarafından büyük tepki alan olay, Hz. Ömer'in Bahreyn ve Umman'a vali tayin ettiği 16/637 Osman b. Ebi'l-Âs es-Sakafi'nin, gaza amacıyla Umman'dan çıkarak Hind sahillerine yaptığı deniz hücumudur. Bombay yakınlarındaki Tâne adasına kadar uzanan İslam ordusunun seferden dönmesinin ardından olup bitenleri bir mektupla halifeye bildiren Osman es-Sakafi, Hz. Ömer'in "*Ey Sakif'in kardeşi! Sen böcekleri tahta parçası üzerine yükledin: Allah'a yemin ederim ki, eğer gönderdiğin bu askerler ölmüş olsalardı, kabilenden onların sayısınca insan alırdım*"<sup>1818</sup> şeklindeki büyük tepkisine maruz kalmıştır. Hz.

<sup>1811</sup> Utku, *a.g.e.*, s. 158; Belâzurî, *Fütûh*, s. 218-220; İbnü'l Esîr, *a.g.e.*, c. III, s. 142; İbn Kesîr, *a.g.e.*, c. VII, s. 153; Süyûtî, *Târîhu'l-Hulefâ*, s. 155.

<sup>1812</sup> Halife b. Hayyât, *a.g.e.*, s. 150 vd.

<sup>1813</sup> Belâzurî, *a.g.e.*, s. 168-169, 173-176, 181-182, 315-316.

<sup>1814</sup> Hitti, *a.g.e.*, c. I, 307; Belâzurî, *a.g.e.*, s. 169.

<sup>1815</sup> Belâzurî, *a.g.e.*, s. 183.

<sup>1816</sup> Belâzurî, *a.g.e.*, s. 218; İbn Kesîr, *a.g.e.*, c. VII, s. 153; Süyûtî, *a.g.e.*, s. 155.

<sup>1817</sup> Cevâd Ali, *a.g.e.*, c. VII, s. 244.

<sup>1818</sup> Belâzurî, *a.g.e.*, s. 629.

Ömer'in tepkisine neden olan bir diğer gelişme ise Bahreyn valisi Âla b. Hadramî'nin deniz üzerinden Farslılar üzerine yaptığı saldırıdır. Bu saldırı sonucu Âla b. Hadramî'nin kuvvetleri bozguna uğradı ve ancak halifenin karadan gönderdiği takviye birlikler sayesinde bu zor durumdan kurtulabildiler<sup>1819</sup>. Hz. Ömer döneminde başarıya ulaştırılmayan ve halifenin deniz seferleri konusunda ki kesin kararını etkileyen bir diğer olay ise Milâdî 20/641 veya 21/642 yılında Alkârne b. Mücezziz el-Müdlîcî komutasında küçük bir deniz kuvvetinin, Habeşistan'ın Kızıldeniz sahillerindeki korsan saldırılarını durdurmak amacıyla Habeşistan kıyılarına sefere çıkıp, fırtına sonucu Kızıldeniz'de batmasıdır. Bunun ardından Hz. Ömer deniz yoluyla savaşa girmeme konusunda katî bir karar aldı<sup>1820</sup>. Sorumlu bir devlet idareciliği vasfına sahip olan Hz. Ömer, yeteri kadar donanımına sahip olmayan Müslümanların denizcilik maceralarına atılıp hayatlarını kaybetmelerine rıza göstermiyordu. Ancak şu da var ki Hz. Ömer dönemi, İslam denizciliğinin fikri anlamda gelişmesi bakımından önemli bir yer işgal etmektedir<sup>1821</sup>.

Müslümanların, fiili anlamda denizciliğe başladığı ve Hz. Ömer döneminde denizciliğe karşı takınılan olumsuz görüşün yıkıldığı Hz. Osman'ın hilafeti 24-35/645-

<sup>1819</sup> Milâdî 638 yılında Basra Körfezi'nin doğu sahillerindeki Fars bölgelerine saldırıyı planlayan Bahreyn valisi Âla b. el-Hadramî, denizden saldırmak üzere gemiler tahsis ederek harekete geçti ve ordusunu üç kısma ayırdı. Birinci kısmın başına Carud b. Mualla'yı, ikinci kısmın başına Sevvar b. Hümam'ı, üçüncü kısmın başına ise Huleyd b. Munzir'ı getirmiş ve aynı zamanda tüm ordunun genel kumandanlığında ona (Huleyd b. Munzir) teslim etmişti. İslam ordusu Basra Körfezi'nin doğusuna doğru hareket ederek, Hümmüzan'ın sahipliğini yaptığı İstahr şehrine gitti. Müslümanlar şehre doğru ilerleyince, Farslılar'da İslam donanmasına yönelerek bütün gemileri yakıp, onların geri dönüş yolunu kestiler. Bu durum üzerine komutan Huleyd b. Munzir, askerlerine bir hutbe vererek onları coşturdu. Nitekim İstahr şehrindeki Tavs denilen bölgede iki taraf arasında başlayan şiddetli mücadelede ilk önce birinci kısmın kumandanı Carut, onun ardından ise Sevvar öldürülünce İslam ordusu dağılmaya yüz tutmuş ve bunun üzerine Huleyd askerî planda değişiklik yaparak askerlerine atlarından inip, ayakları üzerinde savaşmalarını emretti. Bu değişiklik üzerine hernekadar belli bir noktaya kadar başarılı olunmuşsa da Müslümanlar ağır kayıp verdiler. İslam ordusunun içine düştüğü bu zor durumun haberi halife Hz. Ömer'e ulaştınca, hemen Basra valisi Utbe b. Gazvan'a mektup yollayarak, bir ordu hazırlayıp İstahr şehrine yardıma göndermesini emretti. Hz. Ömer, Utbe b. Gazvan'a şu mealde bir mektup göndermişti: "*Âla b. el-Hadremî askerleriyle birlikte Farslıların üzerine gitmiş, bu hususta bana isyan ederek emrimi dinlememiştir. Farslılar da onların yollarını kesmişlerdir. Öyle inanıyorum ki, onun böyle yapmasını Allah da dilememişti. Şimdi onların muzaffer olamamalarından, mağlub olmalarından ve ok yağmuruna tutulmalarından korkuyorum. Askerlerini toplayarak onların yanına git ve tamamen kırılıp yok olmadan önce onları kendi yanına al*". Utbe, Subre b. Ruhm komutasında onikibin kişilik bir orduyu hazırlayıp, Basra'dan, İstahr şehrine hareket etti. Bu ordu içerisinde başta Asım b. Amr olmak üzere, Arrafce b. Herseme, Huzeyf b. Muhzin, Haşim b. Vakkas, Ahnef b. Kays gibi savaş konusunda uzman ve tecrübe sahibi kişiler bulunmaktaydı. Deniz kıyısındaki yolu takip ederek İstahr şehrine giren İslam ordusu, Müslümanları içinde bulunduğu durumdan kurtarıp birçok ganimet alarak Basra'ya geri döndü. Taberî, *a.g.e.*, c. IV, s. 113, 212 vd; İbnü'l Esîr, *a.g.e.*, c. II, s. 492-494; İbn Sa'd, *a.g.e.*, c. III, s. 285.

<sup>1820</sup> İbnü'l Esîr, *a.g.e.*, c. II, s. 519; Taberî, *a.g.e.*, c. IV, s. 112;; Ya'kûbî, *Târîh*, c. II, s. 48; Hamidullah, *a.g.e.*, c. I, s. 442.

<sup>1821</sup> Utku, *a.g.e.*, s. 164 vd.

656<sup>1822</sup>, bir anlamda denizcilik bakımından zaruri gelişmelerin yaşandığı dönem olarak karşımıza çıkmaktadır. Zira sınırları genişlemiş olan İslam devletini kendisi için büyük bir tehlike olarak gören Bizans, kaybettiği toprakları geri alma düşüncesiyle hareket ediyor ve böylece Müslümanlarla-Bizanslılar her fırsatta karşı karşıya geliyordu. Öyle ki Müslümanlar, önemli bir denizcilik merkezi olan Mısır'ı ele geçirerek Bizans'a ağır bir darbe indirdiler. Bizans ise buna karşılık İskenderiye'ye saldırıp 24/645 geri almak suretiyle bir nebze de olsa moral buldu. Ancak Bizans'ın bu zaferi de uzun sürmedi ve Amr b. el-Âs'ın gayretleri sonucu bölge tekrar fethedilerek kontrol altına alındı<sup>1823</sup>. Müslümanlar görünürde her ne kadar Bizanslılara karşı kara harekâtlarında başarılı olsalar da, bir filoya sahip olunmaksızın yeni fethedilen yerleri korumanın mümkün olamayacağı gerçeğini de bu sayede gördüler. Eski Fenike şehirlerini fethetmelerinin ve Mısır limanlarına sahip olmalarının bir sonucu olarak Akdeniz'e has denizcilik problemleriyle karşılaşan Müslümanlar, hızla genişleyen devletleri için denizin hayati bir önem taşıdığı bilinciyle, denizcilik alanında ciddi hazırlıklara giriştiler. Denizcilikte önemli bir tecrübesi olan Bizans'ın örnek alınmasıyla temelleri atılan Arap-İslam denizciliği alanında, Müslümanları deniz faaliyetlerine girişmeleri konusunda cesaretlendiren Muaviye'nin teşebbüsleri ile önemli adımlar atıldı. Deniz seferi gerçekleştirme konusunda Hz. Ömer'e yönelttiği, ancak müsbet karşılık alamadığı talebini, halife olmasından hemen sonra bir mektupla Hz. Osman'a ileten Muaviye'nin, getireceği avantajları dikkate alarak, fetih kolaylığı da bulunan Kıbrıs adasının fethedilmesi yolunda duyduğu arzuyu yeniden dile getirmesi ile başlayan gelişmeler, denizcilik alanında önemli sonuçlar doğurdu. Öyle ki, Kıbrıs'ın fethinde ısrar eden Muaviye'nin, 27-28/647-48 yılında halifeye yaptığı ısrarlı talep, Hz. Osman'ın Muaviye'ye, *“eğer bu görüşünde ısrarlı isen, denizin tehlikeli olmadığını ispatı bakımından çoluk çocuğunu da birlikte götür, yoksa gitme!”*<sup>1824</sup> cevabıyla şartlı bir kabul görmüştür. Halifenin: *“Bu sefer için Müslümanlardan asker seçme, kura çekme yoluna da gitme, onları serbest bırak! Böyle bir gazaya çıkmak isteyen varsa kendi arzusuyla ve gönüllü olarak çıksın. Sen de ona gerekli teçhizat yardımında bulun”*<sup>1825</sup> ifadeleri, denizin güvensiz ortamına karşı Müslümanların can güvenliğinin sağlanmasının halife nezdinde ne kadar büyük bir sorumluluk ifade ettiğinin anlamlı bir

<sup>1822</sup> Halife b. Hayyât, *a.g.e.*, s. 195,209, 221.

<sup>1823</sup> Belâzurî, *a.g.e.*, s. 304-309.

<sup>1824</sup> Belâzurî, *a.g.e.*, s. 218.

<sup>1825</sup> Taberî, *a.g.e.*, c. IV, s. 260; İbnü'l Esîr, *a.g.e.*, c. III, s. 102.

göstergesidir. Zira halife, ancak gönüllülerden oluşacak bir orduyla bu sefere çıkılmasına izin vermektedir. Telkinleri ve ısrarlı talebi Hz. Osman nezdinde şartlı bir kabul gören ve gönüllülüğün esas olduğunu söyleyen halifenin emrine<sup>1826</sup>, sefere ailesini de götürme şartını kabul ederek itaat eden Muaviye, bu amaçla Suriye sahillerinde ilk İslam donanmasının kurulması yolunda hazırlıklara başladı. Bu kapsamda sahildeki idarecilerine ve şehir halkına haberler göndererek bölgedeki gemilerin bakıma alınması talimatını verdi. Muaviye'nin, gemilerin inşası yerine bakımından bahsetmesinin, Kıbrıs'a yapılacak seferin hazırlıklarının önceye dayandığının işaretçisi olabileceği ya da sefere çıkacak olan gemilerin sahil şeridinin fethedilmesi esnasında, Rumlardan ganimet olarak elde edilmiş olabileceği ihtimalleri üzerinde durulmaktadır. Sefer sırasında çok miktarda geminin kullanılmış olması ikinci ihtimali daha güçlü kılmaktadır; zira bu kadar geminin kısa bir sürede inşa edilmiş olması makul gözükmemektedir<sup>1827</sup>. Bir diğer görüş ise Hz. Ömer döneminden itibaren Kıbrıs'a' sefer konusunda ısrarlı bir yaklaşımı olan Muaviye'nin, valiliğinden itibaren bu yönde hazırlıklarda bulunduğu ve Kıbrıs seferi sırasında kullanılan gemilerin çoğunun İskenderiye'de, küçük çaplı olanların ise Sur, Akka ve Tripoli tersanelerinde yapıldığı yönündedir. Görüldüğü üzere, köklü bir gemicilik geleneğine ve meşhur bir tersaneye sahip olan Mısır'ın, bu ilk Kıbrıs gazvesinde kullanılacak donanmanın hazırlanması sırasında, önemli bir katkısı olmuştur<sup>1828</sup>. Mısır'ın yanı sıra, Sur ile Akka'yı ve Akka gemi iskelesini yeniden inşa ettirerek Suriye tersanelerini de devreye sokan Muaviye, gemi ve gemicilik sanatına vakıf kimseleri Akka'da toplayıp<sup>1829</sup>, İslam donanmasının oluşturulmasında önemli bir potansiyel oluşturdu. Bu dönemde idaresini bütünüyle elinde bulundurduğu Suriye'nin tüm geliri ile asker ve gemilerini geliştirmekte olan İslam Devleti'ne tahsis eden Muaviye, söz konusu donanmayı inşa ederken, sahil şehirlerinde yaşayan ve ihtida eden Rum ve Kıpti denizcilerden istifade etmiştir<sup>1830</sup>. Neticede Anadolu, Suriye ve Mısır için stratejik bakımdan büyük bir önem taşıyan Kıbrıs<sup>1831</sup> seferi için aralarında Ubade b. Es-Sâmit ve hanımı Ümmü Hirâm bint Milhan el-Ensariyye, Ebu Zer el-Ğıfârî, Ebu'd Derdâ, Ebu Eyyûb el-Ensarî gibi birçok

<sup>1826</sup> Corci Zeydân, *a.g.e.*, c. I, s. 266.

<sup>1827</sup> Utku, *a.g.e.*, s. 167

<sup>1828</sup> Utku, *a.g.e.*, s. 168.

<sup>1829</sup> Belâzurî, *a.g.e.*, s. 218.

<sup>1830</sup> Utku, *a.g.e.*, s. 169.

<sup>1831</sup> Muhammed el-Hudarî, "Tarihu'l Umemi'l-İslâmiyye", *D.G.B.İ.T.*, İstanbul, 1992, c. II, s. 199.

sahabenin<sup>1832</sup> olduğu Müslümanlar Akka'dan hareket ederek Kıbrıs sahiline (28/648-49) çıktılar<sup>1833</sup>. Kıbrıs'a yapılan bu ilk seferin ardından, oranın valisi, Müslümanlara bir elçi gönderip halkının da muvafakatiyle sulh istedi ve Müslümanlara yılda yedi bin iki yüz dînar vergi ödemek şartıyla anlaştı<sup>1834</sup>. Ayrıca bu antlaşmaya göre, Müslümanların başkalarıyla savaşlarında Kıbrıs halkının aleyhte müdahalede bulunmamaları, Rumlara karşı yapılacak herhangi bir seferde Müslümanlara adadan geçiş izni vermeleri hususunda mutabık kalındı. Ancak 32/653 yılında Kıbrıslılar, Rumların kendilerine verdikleri gemilerle, denizde ki Müslüman savaşçılara karşı Rumlara yardım ettiler. Bunun üzerine Muaviye 33/654 yılında, beş yüz gemi ile onlara karşı savaştı ve Kıbrıs'ı fethetti. Bu fethin ardından Kıbrıslılar ile yapılan antlaşma yenilenerek, Muaviye tarafından oraya adları divan defterine kayıtlı 12.000 asker ve Ba'lebek (Lübnan) halkından bir cemaat gönderilip, şehrin Müslümanlaşması yolunda önemli bir adım atıldı<sup>1835</sup>. Şüphesiz Kıbrıs'ın fethiyle birlikte Akdeniz adalarına karşı yapılacak seferlerde önemli bir avantaj elde edildi<sup>1836</sup>. Nitekim ilerleyen dönemlerde Sicilya, Rodos, Girit ve İstanbul yakınlarındaki Arvad adaları (Kapıdağı Yarımadası) fethedildi<sup>1837</sup>.

Müslümanların Kıbrıs'taki başarılarını hazmedemeyerek ertesi yıl 34/655 Akdeniz'e büyük bir donanma hazırlayıp gönderen Bizans'ın teşebbüsü üzerine, Hz. Osman'da yaklaşık 200 veya daha fazla parçadan<sup>1838</sup> oluşan bir filo hazırlatıp düşman üzerine gönderdi. Müslümanlar ile Rumlar arasındaki ilk büyük deniz savaşı olarak bilinen ve *Zâtü's-Savâri* (gemi direkleri) *Zü's-Savâri* veya *Mevkıatü's-Savâri* ismiyle zikredilen<sup>1839</sup> ve İfrikiyye sahillerindeki Zivâre koyunda yapılan bu savaşta ki gemi sayısı yaklaşık iki bin civarında idi<sup>1840</sup>. Muhtemelen bu savaşa katılan gemilerin direklerinin çokluğu sebebiyle bu isim verilmişti<sup>1841</sup>. Müslümanların galibiyetiyle sonuçlanan ve İslam tarihinin ilk büyük deniz zaferi olan<sup>1842</sup> bu savaş ile Bizans'ın

<sup>1832</sup> Halife b. Hayyât, *a.g.e.*, s. 200; Belâzurî, *a.g.e.*, s. 220.

<sup>1833</sup> Belâzurî, *a.g.e.*, s. 218; Corci Zeydân, *a.g.e.*, c. I, s. 266.

<sup>1834</sup> Corci Zeydân, *a.g.e.*, c. I, s. 266.

<sup>1835</sup> Belâzurî, *a.g.e.*, s. 219.

<sup>1836</sup> Hudarî, "Tarihu'l-Umemi'l-İslâmiyye", *D.G.B.İ.T.*, c. II, s. 199.

<sup>1837</sup> Belâzurî, *a.g.e.*, s. 337-339; İbnü'l-Esîr, *a.g.e.*, c. III, s. 494 vd.

<sup>1838</sup> Makrîzî, *Hıtât*, c. II, s. 190.

<sup>1839</sup> Taberî, *a.g.e.*, c. IV, s. 288; İbnü'l-Esîr, *a.g.e.*, c. III, s. 152; İbn Kesîr, *a.g.e.*, c. VII, s. 157; Makrîzî, *Hıtât*, c. II, s. 190; Hasan İbrahim, *a.g.e.*, c. I, s. 334-335; Hitti, *a.g.e.*, c. I, s. 253; Bostan, "Gemi", *DİA*, c. XIV, s. 9.

<sup>1840</sup> Hasan İbrahim, *a.g.e.*, c. I, s. 335.

<sup>1841</sup> Bostan, "Gemi", *DİA*, c. XIV, s. 9.

<sup>1842</sup> Hasan İbrahim, *a.g.e.*, c. I, s. 334-335.

Doğu Akdeniz'deki üstünlüğü büyük yara aldığı gibi Müslümanların denizde ne denli bir güce eriştiğinin görülmesi bakımından da oldukça önemlidir. Ayrıca bu savaş sonrasında ele geçirilen çok sayıdaki Bizans gemisi, İslam donanmasının daha güçlü bir hale gelmesine de katkı sağladı<sup>1843</sup>. Hz. Osman döneminde gerçekleştirilen kara ve özellikle de denizdeki (Akdeniz ve Kızıldeniz) fetih hareketlerinin, İslam denizciliğinin gelişimine büyük katkısı olmuş, bu sayede Müslümanlar deniz ve denizcilikle alakalı birçok konuda bilgi sahibi olmuşlardı. Ancak Hz. Osman'ın hilafetiyle gelişme gösteren İslam denizciliği, ne yazık ki İslam devleti içerisinde meydana gelen iç çekişmeler ve akabinde de halifenin şehit edilmesiyle 35/656<sup>1844</sup> birlikte tamamen akamete uğramıştır.

Hz. Osman'ın şahadetinin ardından hilafete geçen Hz. Ali'nin 35/656 siyasi alandaki şöhreti ve başarısı, askerî, ilmî ve edebi alandaki şöhreti ve başarısı kadar parlak olmadı. Zira Hz. Ali, ilk günden itibaren karşılaştığı iç çekişmeler ve gerekse Muaviye ile yaşadığı hilafet mücadelesi nedeniyle pek fazla bir şey yapamamış ve Müslümanların gücü belli oranda kırılmıştır<sup>1845</sup>.

Daha Suriye valiliği sırasında deniz işlerine önem veren ve denizcilik alanında önemli başarılar imza atan Muâviye b. Ebû Süfyân, hilafete geçince ilk iş olarak Akkâ'daki tersaneyi tamir ettirip gemi inşa faaliyetlerine hız verdi<sup>1846</sup>. Araplara, “denizlere hâkim olmanın” önemini kavratmada muvaffak olan Muaviye, kendi dönemi ve sonrasında, deniz hâkimiyetinin gerçekleşmesini sağlayan başarılı bir kumandan olarak zikredilmektedir<sup>1847</sup>. Öyle ki kendi hilafeti döneminde Müslümanları, düşmanlarıyla cihâd etmek üzere denize çıkmaya davet eden Muaviye, hükümler alanları genişleyen Arapların, idareleri altına aldıkları denizci milletlerin tecrübe ve birikimlerinden yararlanmalarına imkân sağladı. Yeni gemi ve donanmaların tesis edildiği, mevcut donanmaların takviye edilip, tersanelere özel bir önemin verildiği, halkın deniz savaşları konusunda oldukça cesaretlendirildiği Muaviye döneminde, Şam, Mısır ve Kuzey Afrika donanmalarından oluşan İslam filosunun personel ve silahla donatılmış gemi sayısı 1700'lere ulaşıyordu<sup>1848</sup>. Bizans'a karşı hemen her yıl yaz-kış

<sup>1843</sup> Hudarî, “Tarihu'l-Umumi'l-İslâmiyye”, *D.G.B.İ.T.*, c. II, s. 199; Hasan İbrahim, *a.g.e.*, c. I, s. 334-335.

<sup>1844</sup> Halife b. Hayyât, *a.g.e.*, s. 209.

<sup>1845</sup> Geniş bilgi için bkz; Abdulhalik Bakır, *Ali b. Ebî Talib*, s. 123 vd.

<sup>1846</sup> Bostan, “Gemi”, *DİA*, c. XIV, s. 9.

<sup>1847</sup> H. Lammens, “Muaviye”, *İA*, c. VIII, İstanbul, 1979, s. 443.

<sup>1848</sup> Hasan İbrahim, *a.g.e.*, c. I, s. 355; Bostan, “Gemi”, *DİA*, c. XIV, s. 9.

deniz seferleri düzenlenip<sup>1849</sup>; deniz güvenliği açısından bazı grupların sahil bölgelerinde iskân ettirilmesine özel bir önem verilerek, sahil boyunca muhtelif kaleler yaptırılarak, buralara muhafızlar yerleştirildi<sup>1850</sup>. Muaviye döneminin denizcilik açısından ifade ettiği bir başka anlam ise, deniz emirliğinin tanzim edilmesi ve yaygınlaştırılması oldu. Nitekim Muaviye'nin de aralarında olduğu ilk Müslüman amiraller içinde, Abdullah b. Sa'd,<sup>1851</sup> Suriyeli Ebu'l-A'vard, Busr b. Ebî Ertah ve Abdullah b. Kays gibi isimler yer alıyordu<sup>1852</sup>.

Bizanslıların İslam topraklarının sahillerine hücum ettiği 49/669 yılında, Müslümanların Mısır'da faaliyet gösteren tersane dışında herhangi bir tersaneye sahip olmaması, Muaviye'yi harekete geçirdi ve Suriye'de ki Akka tersanesi Müslümanların hizmetine sunuldu<sup>1853</sup>. İskenderiye'den sonra gemi inşasına uygun ikinci büyük tersane özelliğine sahip olan Akka, Müslümanların Akdeniz'deki ilk deniz seferleri için donanma üssü olarak kullanıldı ve Emevîler dönemi boyunca da önemli bir liman olma özelliğini korudu<sup>1854</sup>. Akka ve Sur gibi Bizans'tan kalma ilk Suriye tersaneleri, deniz seferlerinin başlatıldığı üsler olmanın yanı sıra, İslam donanma geleneğinin teşekkülünde de önemli bir görev üstlenmekteydiler<sup>1855</sup>. Her iki tersanenin de Suriye-Lübnan ormanlarına yakın olmaları gemi yapımı için gerekli olan sedir kerestelerinin Lübnan ormanlarından kolayca teminini sağladığı gibi zaman açısından da büyük fayda sağlıyordu<sup>1856</sup>. Muaviye döneminde Müslümanların denizcilik alanında gerçekleştirdikleri en önemli teşebbüsler arasında hiç şüphesiz ilki 48-49/668-669, ikincisi ise 54/674 yılında yapılan İstanbul kuşatmaları yer almaktadır<sup>1857</sup>. Ancak her iki seferde de İslam donanması, hastalıklar, şehrin surlarının sağlamlığı, şehrin mevkiinin müstahkem oluşu ve Bizans'ın "Gregeois" denen Rum ateşini kullanmaları gibi nedenlerden ötürü başarısız olarak geri çekilmek zorunda kaldı. İslam donanması, yaklaşık yedi yıl süren zorlu kuşatmanın ardından geri dönüş yolculuğunda Antalya

<sup>1849</sup> Emevîler, Şam ve el-Cezire halkı askerleriyle, Rumlara yazın ve kışın, Şam ve el-Cezire hudutlarına yakın yerlerde savaşırlardı. Onlar savaş için sahillerde sürekli gemi ve muhafız bulundurarak teyakkuzda beklerlerdi. Belâzurî, *a.g.e.*, s. 233.

<sup>1850</sup> Belâzurî, *Futûh*, s. 233.

<sup>1851</sup> Hitti, *a.g.e.*, c. I, s. 253-254.

<sup>1852</sup> Utku, *a.g.e.*, s. 180.

<sup>1853</sup> Belâzurî, *a.g.e.*, s. 169.

<sup>1854</sup> Feridun Emecen, "Akka", *DİA*, c. II, İstanbul, 1989, s. 265.

<sup>1855</sup> Utku, *a.g.e.*, s. 181.

<sup>1856</sup> Bostan, "Gemi", *DİA*, c. XIV, s. 9.

<sup>1857</sup> Belâzurî, *a.g.e.*, s. 338; İbnü'l Esîr, *a.g.e.*, c. III, s. 465, 497; Hudarî, "Tarihu'l-Umumi'l-İslâmiye", *D.G.B.İ.T.*, c. II, s. 304-305.

açıklarında tutulduğu fırtına sonucu gemilerinin büyük bir kısmını da kaybetti<sup>1858</sup>. Halife Süleyman b. Abdülmelik dönemine (95-99/714-717)<sup>1859</sup> gelindiğinde, Mesleme b. Abdülmelik kumandasında tekrar İstanbul'u kuşatmaya giden (99/717)<sup>1860</sup> Emevî donanmasında irili ufaklı yaklaşık 1800 gemi bulunuyordu<sup>1861</sup>. Ancak çok büyük bir açlık ve hastalıkla karşı karşıya kalan İslam donanması, içine düştüğü bu durum sonucu yine başarısızlığa uğrayıp birçok zayıyat verdi<sup>1862</sup>.

Emevîlerin son dönemlerine gelindiğinde donanma gücünün ihmal edilmesi nedeniyle Bizans, Doğu Akdeniz'de ki üstünlüğü ele geçirdi. Öyle ki hilafeti Emevîler'den devralan Abbasîlerin, güçlü bir donanmaya sahip olmayışı bu üstünlüğü daha da perçinledi. Bizans'ın bu üstünlüğü Abbasî halifesi Hârûnürreşîd dönemine kadar devam etti<sup>1863</sup>. Emevîlerin başkenti Suriye yerine, Irak'ı iktidar merkezi kabul eden Abbasîler, Bizanslılara karşı ağırlıklı olarak İstanbul'un alınmasına dayalı bir siyaset güden Emevîlerden farklı olarak, daha ziyade sınıra yakın yerleşim bölgelerine yönelik sefer ve vur-kaç harekâtı düzenleyip, deniz gücünü kara fetihlerini pekiştirici bir unsur olarak kullanmayı tercih etmişlerdir<sup>1864</sup>.

Bağdat'ı başkent seçerek bu bölgeyi İslam Devleti'nin siyasî ve kültürel ağırlık merkezi kılmak için çaba gösteren Abbasîler, ikinci halifeleri olan Ebu Cafer el-Mansûr döneminden itibaren bunu gerçekleştirmek için Kızıldeniz üzerinden geçen deniz ticâret yolunu, Basra Körfezi ve Irak bölgesine çekerek yeni bir ticâret güzergâhı oluşturmak için faaliyete giriştiler. Deniz trafiğinin yönünün Kızıldeniz'den, Basra Körfezi mıntıkasına kaydırılması, Basra, Suhâr, Siraf, Maskat... gibi Basra Körfezi'nin önemli limanlarına canlılık kazandırırken, İskenderiye'nin yanı sıra, Kulzüm, Cidde, Car ve Aden gibi Kızıldeniz kıyısında bulunan limanların da önemlerinin azalmasına sebep oldu. Ayrıca doğu ile batı arasındaki iktisadî mübadele ve ticâret de Kızıldeniz'in darbe almasına ve Basra Körfezi karşısında zayıflamasına yol açtı. Öyle ki halife Mansûr'un icraatları, başından beri bu amaca hizmet etmekteydi. Zira hilafet merkezi olarak

<sup>1858</sup> Hudarî, "Tarihu'l-Umumi'l-İslâmiyye", *D.G.B.İ.T.*, c. II, s. 304-305; Demirkent, "Bizans", *DİA*, İstanbul, 1992, c. VI, s. 233-234.

<sup>1859</sup> Halife b. Hayyât, *a.g.e.*, s. 378 vd.

<sup>1860</sup> Halife b. Hayyât, *a.g.e.*, s. 388.

<sup>1861</sup> Bostan, "Gemi", *DİA*, c. XIV, s. 9; Hasan İbrahim, *a.g.e.*, c. I, s. 409-410.

<sup>1862</sup> İbnü'l Esîr, *a.g.e.*, c. V, s. 31; Hasan İbrahim, *a.g.e.*, c. I, s. 409-410; Hudarî, "Tarihu'l-Umumi'l-İslâmiyye", *D.G.B.İ.T.*, c. II, s. 400.

<sup>1863</sup> Bostan, "Gemi", *DİA*, c. XIV, s. 9.

<sup>1864</sup> Utku, *a.g.e.*, s. 191; Hasan İbrahim, *a.g.e.*, c. III, s. 54.



Bağdat'ın seçilmesinde, iktisadî ve stratejik özellikler dikkate alındı<sup>1865</sup>. Özellikle de Basra Körfezi'nin, Hind, Çin, Ermenistan ve el-Cezire gibi bölgelerin önemli ticâret merkezleriyle olan bağlantı kolaylığı göz önünde bulunduruldu<sup>1866</sup>. Diğer yandan, Muhammed Nefsü'z-Zekiyye ve kardeşi İbrahim'in Medine'de kendisine karşı başlattığı isyanı bahane eden Ebu Cafer el-Mansûr'un, Medine halkına buğday ulaşmasını engellemek amacıyla, 145/762'de Nil ile Kulzum'ü birbirine bağlayan ve Kızıldeniz'e açılan Emirü'l-Mü'minin kanalını kapatması, Nil ve Kızıldeniz arasındaki bağlantının kesilmesine yol açtığı gibi, Kızıldeniz'in deniz taşımacılığına da büyük bir sekte vurdu ve ağırlığı Basra Körfezi'ne kaydırıldı<sup>1867</sup>. Körfez bölgesinin ekonomik gücünden faydalanmak isteyen Abbasîler, bu amaçla Kızıldeniz üzerinden geçen deniz ticâret yolunu, Basra Körfezi ve Irak bölgesine çekmek için yoğun bir çaba sarfettiler<sup>1868</sup>. Uzakdoğu ile yürütülen deniz ticâreti güzergâhının Kızıldeniz'den Basra Körfezi bölgesine kaydırılması, Umman, Hürmüz, Basra, Maskat, Suhar, Bahreyn, Übulle, Sîraf... gibi Basra Körfezi limanlarına canlılık kazandırırken, İskenderiye'nin yanı sıra, Kulzüm, Cidde, Car... gibi Kızıldeniz kıyısında bulunan limanların da önemlerinin azalmasına sebep oldu. Ayrıca bu durum doğu ile batı arasındaki ticârette Kızıldeniz'in darbe alarak, Basra Körfezi karşısında zayıflamasına neden oldu. Özellikle yukarıda adlarını zikrettiğimiz Basra Körfezi limanları, Uzakdoğu'dan gelen ticarî ürünleri hem dâhildeki şehirlere dağıtma görevini yerine getiriyorlar hem de bu mallardan bir kısmını ya İslam âleminin başkenti Bağdat'a veya Doğu Afrika kıtasının doğusuna (Zenc ülkelerine) ihraç etmek için körfez gemileri ile götürmek üzere muhafaza ediyorlardı<sup>1869</sup>. Nitekim Basra Körfezi, konumu itibarıyla Uzakdoğu (Hind, Çin ve Doğu Hind Adaları) ile o zamanki İslam dünyası devletleri (Irak, Şam, Arap Yarımadası ve Mısır) arasındaki direkt bağlantılı halkayı teşkil etmekteydi. Yine bu bölge dolaylı olarak da Uzakdoğu ile Doğu Afrika ve Orta Karadeniz adaları ve bazı güney Avrupa şehirleri arasındaki ulaşım halkasını oluşturuyordu<sup>1870</sup>.

<sup>1865</sup> Ya'kübî, *Ülkeler Kitabı*, s. 17; Taberî, *a.g.e.*, c. IX, s. 207.

<sup>1866</sup> Taberî, *a.g.e.*, c. III, s. 272; Hamevî, *Mu'cem*, c. V, s. 238-250; Ya'kübî, *a.g.e.*, s. 20; Hasan İbrahim, *a.g.e.*, c. III, s. 193-195; Hitti, *a.g.e.*, c. I, s. 449-450; Mez, *a.g.e.*, s. 492.

<sup>1867</sup> Utku, *a.g.e.*, s. 192; Salim, *a.g.e.*, s. 13-14.

<sup>1868</sup> Fevzi, *a.g.e.*, s. 46; Salim, *a.g.e.*, s. 13-14.

<sup>1869</sup> Şâmî, *a.g.m.*, s. 102.

<sup>1870</sup> Şâmî, *a.g.m.*, s. 101.

#### 4.2.1. Abbasîler Öncesi Gemi İnşa Sanatı

Kabileler halinde yaşayan ve belli bir devlet geleneğinden yoksun olan Arap Yarımadası'nın sakinleri, buldukları coğrafyanın verimsizliği nedeniyle, kendi sınırlarını aşarak önemli bir deniz gücü olmanın arayışına girdiler. Çünkü üç tarafı denizlerle çevrili olan Arap Yarımadası'nın topraklarının büyük bir kısmını, çorak topraklar ve ıssız çöller oluşturmaktaydı. Arap Yarımadası'nın verimsizliği ve su kaynaklarının azlığı nedeniyle, tek geçim kaynakları olan hayvanlarına otlak bulabilmenin ardı sıra giden Araplar, konargöçer bir yaşam tarzı benimsemek zorundaydılar. Belli bir sermayeye sahip olan zengin kimseler ise ticâretle uğraşarak hayatlarını devam ettirmekteydiler. İşte tüm bunlardan yola çıkarak; süratle kendi coğrafyalarının sınırını aşp, önemli bir deniz gücü haline gelen Arapların, denizcilik ve denizcilik faaliyetlerinde bu denli başarılı olmalarının sırrını, Arap Yarımadası'nın bölge halkına sunmuş olduğu imkân ve imkânsızlıklar çerçevesinde aramak gerekir. Bizi asıl ilgilendiren Basra Körfezi'ndeki denizcilik faaliyetleri ise kendisine has birtakım özelliklerinin yanı sıra şüphesiz genel Arap denizciliğinin de birçok özelliğini yansıtmaktaydı. Öyle ki Arap denizciliği büyük oranda Hind Okyanusu ve Akdeniz'de yürütülen denizcilik faaliyetlerinin tecrübelerinden faydalandı. Neticede ise her ikisi arasında bir sentez yaparak kendi tarzını ortaya koydu. Genellikle Akdeniz'de ve Hind Okyanusu'nda kullanılan gemiler arasında önemli farklılıklar vardı. Kızıldeniz ve Basra Körfezi'nde bulunan gemilerin de dâhil olduğu Hind Okyanusu gemilerinin özellikleri, İslam öncesi devirlerden XV. yüzyılda Portekizliler'in bölgeye gelmesine kadar değişmeden sürdü. Önceleri Arap *dehûsu* (dühû) veya *haytiyye* denilen ve dört köşeli yapılan bu gemiler, tahtaların birbirine ağaç liflerinden elde edilen ince organlarla bağlanması suretiyle çivisiz olarak inşa ediliyordu<sup>1871</sup>.

Basra Körfezi bölgesinde özellikle coğrafi keşiflerin neticesinde kesintiye uğrayan denizcilik faaliyetlerini ve geleneğini daha iyi anlayabilmek için, İslam öncesi ve sonrası Arap Yarımadası üzerinde var olan denizcilik kültürünü ele almak elzemdir. Su kenarlarında bina edilmiş eski medeniyet merkezleri dikkate alındığında görülmektedir ki, su üzerinde yapılan nakliyat ve seferlerin tarihi, insanlık tarihi kadar eski bir geçmişe sahiptir. Öyle ki İnsanoğlu suyu, tüketmenin yanı sıra kendisine bir araç edinerek, onun üzerinde kalabilmeye dönük birçok çözüm teorisi geliştirdi. Neticede ise bugünkü su taşıtlarının ilk ürünleri (sallar, hayvan derilerinden yapılan

<sup>1871</sup> Bostan, "Gemi", *DİA*, c. XIV, s. 10.

şişirilmiş tulumlar...) ortaya çıkarıldı. Bugün dahi birçok bölgede henüz kullanılmakta olan bu ilkel araçlar, günümüzdeki modern deniz taşıtlarının üretilmesine kadar, bütün insanlık tarihi için aynı süreci yaşamışlardır. Şüphesiz İran ve Arap Yarımadası arasında uzanan Basra Körfezi'nde, tarih boyunca faaliyet gösteren nakil araçları da aynı gelişim sürecini tecrübe ettiler. Ancak şu var ki, su taşıtlarının tarihi gelişimi, nehir veya denizlerin özelliklerine göre bazen bölgesel farklılıklar göstermekteydi. Biz bu farklılıkları göz önünde bulundurmak kaydıyla, bu ortak geçmişin kısaca bir değerlendirmesini ele alacağız. Zira Basra Körfezi'nde de uygulanan bu ortak tecrübenin gözden geçirilmesi; Arap denizciliğinin ve bunun bir uzantısı olarak gelişen Basra Körfezi gemiciliğinin tekniğini anlamak için gereklidir.

Su taşımacılığının tarihi gelişiminde, “saz demetlerine ata biner gibi oturup gölleri geçen Yeni Zelanda yerlileri, şişirilmiş keçi derisi tulumları üzerinde ırmakları aşan Iraklı çobanlar, kollarının altına koydukları bir kütükle kıyı boyunca sürüklenerek balık avlayan Tamil yerlileri ve geniş ağızlı küplerin üzerine yatarak benzer faaliyetleri gerçekleştiren Sindliler”, basit ve ilkel tarzda da olsa bu türün ilk örneklerini oluşturmuşlardır. Zaman içinde insanların, açık denizlere açılacakları araçlara duydukları ihtiyaçla başlattıkları arayış sonunda, birden fazla kişinin taşınabildiği ve bölgede yetişen ağaçların kütüklerinden ya da birbirine yığınlar halinde bağlanmış sazlardan yapılan sallar kullanılmaya başlandı. Ancak akıntı ve kayalıkların yoğun olduğu yerlerde salların dağılması, Dicle ve Fırat'ın sakinlerini, bir ahşap iskeleti ve şişirilmiş hayvan derilerinin tulumlar halinde bir araya getirilmesinden oluşan şamandıralı sallar inşa etmeye itmiş; zaman içinde bu taşıyıcı şamandıra üzerine bir platformun monte edilmesiyle daha fazla insan ve yükün taşınabildiği, hızlı akan nehirler için de ideal olan nakliyat türleri icat edildi. Bu arada delinen tulumlar için geliştirilen yama yapma formülüyle bu nakil araçlarının ömrünü uzatacak formüller bulundu<sup>1872</sup>. Akıntının hızlı olmadığı yerlerde ise şamandıra olarak temini daha kolay olan çömlükler kullanılıyordu. Döneme ait arkeolojik kalıntılar, antik çağlarda Yunanlıların bu tip sallar kullandıklarını tasvir ederken, M.Ö. 252'de Romalı bir komutanın da yüz kırk civarında savaş filini Messenia Boğazı'ndan bu tür sallarla geçirdiğini ortaya koymaktadır. Tulum ve sallarla başlayan su taşımacılığında asıl önemli adım, yolcu

<sup>1872</sup> Utku, *a.g.e.*, s. 114; Ayrıca bkz; Lionel Casson, *Antik Çağda Denizcilik ve Gemiler* (trc. Gürkan Ergin), İstanbul, 2002, s. 1-3.

ve yüklerin su üzerinde kuru kalabilmelerini sağlayan kayıkların inşasıyla atıldı. Hafif dallardan oluşan bir iskeletin üzerine hayvan postlarının gerilerek, söğüt dalları, saz, ip ve sıyrımlarla örülmesiyle elde edilen ilk sepet işi kayık türleri, Mezopotamya'nın nehir medeniyetleri tarafından yaygın bir şekilde kullanılıyordu. Bunlar sırta taşınabilecek kadar küçük ve hafif olabildiği gibi, birkaç ton yükü kaldırabilecek kadar geniş ve büyük de olabilmekteydi. Zira bu kayıklar, kereste ve sair ağır inşaat malzemesinin yanı sıra, asker ve at taşımada da kullanılmaktaydı. Yalnızca kaya bulunmayan nehirlerde kullanılabilen tek kişilik küp-kayıklar da bir başka kayık türü arasında yer almaktaydı<sup>1873</sup>.

Mezopotamya bölgesinde rüzgârın hep akıntı yönünde esmesi ve nehirlerin yukarı kısımlarında sığlıkların ve kayalıkların sıklaşması, buralarda su taşımacılığındaki tekniklerin gelişmesine fazla imkân vermezken<sup>1874</sup>, Nil sayesinde Mısır, su taşımacılığı tarihinde küçümsenmeyecek bir rol kazanmıştır. Zira, beş yüz deniz mili boyunca problemsiz bir yolculuk imkanı sağlayan Nil'de, akıntı ve rüzgârın ters yönde işliyor olması, iki istikamette de rahat bir yolculuk yapılmasını mümkün kılmaktaydı. Çoğunlukla nehrin iki yakasından yardımcılarla çekilen Mezopotamya sandallarına nispetle Nil kayıkları kuzeye, yani nehrin akış yönüne doğru akıntıyla giderken, ters yönde yolculuk daha ziyade yelkenlerle yapılıyordu. Ancak bölgedeki elverişli ağaç miktarının az oluşu, Mısırlıların, en azından ilk dönemlerde muhtelif alternatifler oluşturmaya itmiş; bu çerçevede başlangıçta Hz. Musa'nın da bebekken içine konulduğu beşiğin yapımında kullanılan sazların birbirlerine bağlanmasıyla imal edilen salları kullanılmıştır. Daha ziyade sazlık ve bataklıklarda avlanmak ve seyir maksadıyla kullanılan bu kayıklar zamanla gelişmiş, büyümüş ve kürekle hareket ettirilir olmuştur. Arkeolojik bulgular, bu kayıkların iki ucunun kalkık olduğunu ve üzerindeki süslemeler gibi kendine has muhtelif özellikler taşıdığı ortaya koymaktadır. Hatta, bu dönemlerde özel merasimlerden taşımacılığa kadar, muhtelif amaçlar için tasarlanmış özel kayıkların imal edildiği bilinmektedir. Zamanla tekneler büyümüş ve uzamış; küreklerden bir veya birkaçının, taşıtın arka tarafına doğru, yanlara, bazen de tam arkaya yerleştirilmesiyle dümen oluşturulmuştur. İki çift güverte kabini yerleştirecek ve uzun sıralar halindeki küreklerle hareket ettirilebilecek kadar büyük gemiler inşa eden Mısırlıların, denizcilik alanındaki en önemli katkıları, gemilerin hareketini sağlamada

<sup>1873</sup> Utku, *a.g.e.*, s. 114-115.

<sup>1874</sup> Utku, *a.g.e.*, s. 115; Casson, *a.g.e.*, s. 3-8.

rüzgârın gücünden istifade etmeleri oldu. Rüzgârın nasıl dizginleneceğini keşfeden Mısırlılar, ilk zamanlarda kayığın ön kısmına yerleştirdikleri eğreltiotu ya da hurma yaprağını yelken olarak kullanırlarken, daha sonraları bunun yerine saz veya yapraklardan örülerek, kayığın ucuna yerleştirilmiş bir direğe takılan gerçek yelken kullanmaya başlamışlardır. Öyle ki M.Ö. 3200’de kürek çekmeksizin ilerleyen bir kayığın ortaya çıkarmış olduğu manzara, XVIII. yüzyılda buharlı vapurun yaptığı etki kadar mucizevîydi. Öte yandan dünyanın bol ağaca sahip diğer bölgelerinde, uzun ağaç kabuklarının uçlarının kille sıvanarak tekne şekli verilmesiyle yapılan ilk kayıklar, zamanla yerini kütüklerin içinin oyulmasıyla elde edilen<sup>1875</sup> kayık türlerine bıraktı. Taş ya da sert bir deniz kabuğu veya kontrollü kullanılacak ateşle açılarak yapılan bu kütük kayıklar, antik çağın sonuna kadar kullanılmış; zaman içinde, daha zorlu şartlara uygun olarak imal edilen ve antik çağlardan günümüze kadar gelen kalaslı kayıkların yapımına başlanmıştır. Bugün dahi temel yapısını koruyan bu kayıklar, esas itibariyle bir omurga, enlemesine yerleştirilmiş kaburgalar (ıskarmoz) ve dış yüzey (borda) kaplamalarından oluşmaktadır. Bununla birlikte kalaslı kayıkların bize kadar ulaşan en eski kalıntıları Mısır’a ait olup, bunların yapısı ve imalatı, yukarıda bahsi geçen ve alışageldiğimiz yapıdan kısmen farklıdır. Kaburgaların kullanılmadığı bu teknikte, teknenin inşasına dış kaplamanın kalasların döşenmesiyle başlanırdı. Önce omurga görevini de ifa edebilecek orta kalas yerleştirilir, ardından iki tarafta sırt sırta gelecek şekilde diğer kalaslar eklenir (armuz tekniği) ve bunlar birbirlerine iplerle tutturulurdu. Kalasların istenilen yüksekliğe ulaştırılmasıyla tamamlanan tekne, bir küpeşteden diğerine uzatılan kirişlerle (kemere) muhkem hale getirilirdi. Bölgede yetişen tek ağaç cinsi, ancak kısa parçaların kullanılabilirdiği, zayıf bir kerestesi olan akasya idi. Tabii olarak bundan mamul tekneler de ekli ve parçalı olarak yapılıyordu. Kalasların uçlarına yakın yerlere açılan çentiklerden geçirilen sicimlerle, kalaslar birbirine bağlanıyordu. Bu sicimler, aynı zamanda kalasların birleşme çizgileri olan armuzlardan su sızmamaları için bunların üzerine kapatılan ahşap veya halattan mamul tirizlerin de sabitlenmesini sağlamaktaydı<sup>1876</sup>. Kaplama tahtaları birbirlerine sicimle bağlandığı gibi, armuzlarla da tutturulabiliyordu. İskeletsiz kabuk yapma tekniği olarak da bilinen bu teknikte inşa edilen gemi tekneleri çok sağlam olmasa da, nehir sularında seyretmek için uygundu. Büyüklüğü ne olursa olsun, teknelere eklenen güverteler, dayanaklılığı biraz daha

<sup>1875</sup> Bostan, “Gemi”, *DİA*, c. XIV, s. 8.

<sup>1876</sup> Utku, *a.g.e.*, s. 116.

artırıyordu. Kamaralar, güvertenin üzerine, yük teknelerinde arka tarafında tek bir baraka şeklinde, yolcu teknelerinde ise geniş ve hasır gibi hafif malzemeden inşa ediliyordu. Bu tarz, Portekizlilerin Kızıldeniz ve Hind Okyanusu'na Avrupa teknolojisini getirmesine kadar hâkim olmuştur. İskelet oluşturulmaksızın kaplamaların muhtemelen ip ve sıırımlarla birbirine tutturulmasıyla inşa edilen bu tarz gemiler, oldukça eski dönemlerden bugünlere kadar varlığını korumuştur<sup>1877</sup>. Periplus'ta, Zengibar açıklarında ve Güney Arabistan kıyılarında bu tür küçük örme kayıkların kullanıldığından bahsedilmektedir. Bugün “*zambûk*” veya “*sanbûk*” olarak bilinen ve Arabistan sahillerinde seyreden küçük gemilerde de bu tarz hala kullanılmaktadır<sup>1878</sup>.

### 4.3. Basra Körfezi'nin ve Körfez Toplumunun Arap Denizciliğinin Gelişimine Etkileri

Eski dönemlerden itibaren Basra Körfezi mıntikasının halkı deniz ile iç içe bir yaşam sürdürmekteydi. Zira tabii şartlar, onları hayatlarını kazanmak ve geçimlerini temin etmek için denize yönelmeye mecbur ediyordu. Çünkü ellerinde deniz araçlarından başka bir şey olmayan (sınırlı ziraat) körfez insanı, zamanla hem iyi birer tüccar, hem maharetli birer avcı hem de tehlikelere karşı cesur birer denizci oldular. Dalgıçları büyük bir maharetle deniz dibindeki mücevher ve incileri çıkarıp bunlarla insan yaşamı için lazım olan zaruri eşyaları, değış-tokuş etmek suretiyle satın alıyorlardı. Körfez Araplarının her ne kadar bazıları koyun ve deve gütmeye veya hurma yetiştiriciliğı gibi birtakım ziraî faaliyetlerle uğraşıyor idiyse de, kalpleri daima denizi arzuluyor, akılları ise su üstünde gemiye binmek isteğı ile meşgul oluyordu. Haliyle kendilerine lazım olan şeyleri kendi elleriyle yapmak mecburiyetindeydiler. Bu mecburiyetlik ise onlara ortaçağ âleminin bildiğı en önemli sanatı yani muhtelif çeşitlerde, değışik isimlerle ve çok amaçlı yapılan gemi inşaa sanatını elde etme imkânını sundu. Böylece Basra Körfezi etrafındaki şehirler; okyanus dalgalarını yarıp giden gemiler için, ehil kaptanların ve mahir denizcilerin yetiştirildiğı birer ana merkez oldular. Bu denizciler tehlikelere atılmaya, denizlere açılmaya, dalgalara, rüzgâra, yağmura ve fırtınalara meydan okumaya kendilerini alıştırmışlardı. Bütün zorluklara rağmen başarının en üst noktasına ulaşmayı başardılar. Bu arenada ortaya çıkan kaptanlardan Muhammed b. Şazân ve Suheyl b. Ebân -her ikisi de deniz ilminde ve

<sup>1877</sup> Utku, *a.g.e.*, s. 116-117; Casson, *a.g.e.*, s. 5-13; Şâmî, *a.g.m.*, s. 110-111; Bostan, “Gemi”, *DİA*, c. XIV, s. 9-10.

<sup>1878</sup> Utku, *a.g.e.*, s. 115; Casson, *a.g.e.*, s. 5-10.

buna lazım olan astronomi (felek) ilminde iki büyük bilgindi. Akabinde Ahmed b. Macid'in temsil ettiği bir nesil bu iki âlime tabi oldular. O, bu ilim için sabit kaideleri ve eski İran papirüslerindeki (Rah Namek) kaideleri tespit etme noktasında kendisinden önceki bu iki âlimden ders aldı. Bu kaidelere, deniz ilimleri ve bu ilimlerde tecrübeli mahir kapatanlar çıkararak bir okul teşekkül edinceye kadar, ilave, deney ve eğitim suretiyle nesilden nesile aktararak ulaşıldı<sup>1879</sup>.

İşte Ortaçağ'da insanları denizciliğe hazırlayan bir okul olarak nitelendirilen Basra Körfezi, özellikle Abbasîler döneminde, Arapları uluslararası denizcilik ve deniz bilimleri konusunda büyük bir tecrübeye ulaştırdı. Körfez Arapları, denizcilik alanında oldukça önemli mesafeler kat ettiler. Çünkü Basra Körfezi'nin stratejik konumu ve diğer coğrafi özellikleri, bu bölgenin uluslararası ticâretin ana yollarından biri olmasına imkân sağladı. Basra Körfezi'nin bu sürekli yükselişi ve yıldızının her geçen gün parlaması ise adeta burayı dünya denizciliğinin ve ticâretinin cazibe merkezi haline getirdi. Bu bakımdan Basra Körfezi'ndeki denizciliğin yükselişine ve rağbet görmesine imkân tanıyan başlıca faktörleri; Körfezin coğrafi yapısı, adaların varlığı, med-cezir olayı ve ticarî yolculuklar olarak saymak mümkündür.

#### 4.3.1. Basra Körfezi'nin Coğrafi Yapısı

Körfezin coğrafi yapısı buradaki denizcilerin emniyet ve güven içerisinde cesurca gemilerini yürütmelerine imkân tanıdığı gibi onların tecrübe sahibi olmasını da sağladı. Zira Basra Körfezi'nin suları derin olmadığı gibi oransal olarak pek fazla genişte değildir. Bu durum ise eski ve ortaçağlarda denizcilik faaliyetleri açısından oldukça önemliydi. Öyle ki Basra Körfezi'nin uzunluğu, düz bir çizgi şeklinde düşünüldüğünde, Basra'daki Arap sahilinden, Umman sahiline kadar 800 km, genişliği ise Katar Yarımadası'nın doğu ucundan, Hürmüz boğazına kadar 228 km ile 46 km arasında değişen bir yapıya sahiptir<sup>1880</sup>.

Haliç dediğimiz yapının oluşumu esnasında körfez tabanı aşamalı bir şekilde derinleşerek, doğu ve batı sahilleri arasında farklılıklar meydana geldi. Nitekim bu derinlik, batıdaki Arap Yarımadası yönünden, doğudaki (İran sahilleri) iç bölgelere doğru gidildikçe orantısız olarak ani bir şekilde derinleşmektedir<sup>1881</sup>. Basra Körfezi'nin bu yapısı bölge insan'ını eski dönemlerden itibaren denizciliğe sevk ettiği gibi; bunların

<sup>1879</sup> Şami, *a.g.m.*, s. 107.

<sup>1880</sup> İbrahim Şerif, *a.g.e.*, c. I, s. 225-226; Şakir, *a.g.e.*, s. 6-7; Mutevelli, *a.g.e.*, s. 82.

<sup>1881</sup> Ebu'l A'la, *a.g.e.*, s. 41.

kendi iç sularındaki kıyılardan güven ve emniyet içerisinde ilerlemelerine ve denizcilikte yavaş yavaş tecrübe kazanmalarına da yardımcı oldu. Yine körfezdeki Med-Cezir sonucu deniz suları çekilmekte ve bunun sonucunda insanların, hayvanların ve kafilelerin rahatça yürüyüp, istediği yere ulaşabileceği düz ve geniş alanlar ortaya çıkmaktaydı. Ayrıca sahilden çıplak gözle görülebilen adaların varlığı da, bu bölgedeki insanların ilgisini çekerek onları denize meylettirdi. Coğrafyacılar, Ahsa (Bahreyn) yakınlarında bulunan Cerha adası sakinlerinin Milâdî üçüncü asra kadar aktif bir ticârette bulduklarını ve Irak'ta ki eski Babil ile Arap Yarımadası'nın güney sahilleri arasında ticâret kervanları çalıştırdıklarını zikretmektedirler<sup>1882</sup>. İşte yukarıda saymış olduğumuz tüm bu özel durumların neticesinde Basra Körfezi denizcileri; kendilerine olan güvenlerini kazanmalarının ardından güneye doğru (Hürmüz boğazı) inmek için cesaretlendiler. Her ne kadar Basra Körfezi'ndekinin aksine, Hind Okyanusu'na doğru deniz hareketlerinde farklılıklar görülse de, Basra Körfezi denizcilerinin kendi iç sularında edindikleri tecrübe, onlara okyanusa açılma hususunda deneyim kazandırdı<sup>1883</sup>. Örneğin Hindistan, Çin ve Doğu Afrika ile yapılan denizcilik faaliyetleri, özellikle Basra Körfezi'ndeki Arap denizcilerinin, mevsimlik rüzgârlar hakkında bilgi sahibi olmasını gerektirdi. Çünkü Hind Okyanusu'ndaki mevsimlik rüzgârların esiş vakitleri, Basra Körfezi'nden daha farklıydı. İran veya Mezopotamya'dan yola çıkan gemiler, Eylül ayında Körfeze ulaştıktan sonra Arap Denizi'ni artık aşına olunan yöntemle üç ay boyunca kuzeydoğu muson rüzgârına karşı yelken açıp geçerek Hindistan'ın güney ucuna varıyorlardı. Sonra Aralık ayı civarında Bengal Körfezi'ndeki yeni güney batı musonunu yakalıyor; böylece Güney Çin denizi'nde onları nisan veya mayıs aylarında Kanton'a götürecek olan güney muson rüzgârından fayadalanabiliyorlardı. Sonra sonbaharda kuzey muson rüzgârıyla yola çıkıyor ve böylece Hind Okyanusu'ndaki kuzeydoğu muson rüzgârının başlangıcına yetişerek nisan veya mayıs ayında Basra Körfezi'ne geri dönebiliyorlardı. Bu zamanlama sayesinde yaz başındaki şiddetli rüzgârlardan kaçınılıyor, yine de ticâret için verilen molalarla birlikte yaklaşık birbuçuk yıl süren, gidişli dönüşlü bir seyahat yapılabiliyordu. Tamirat ve benzeri işlere ayrılan zaman da hesaba katılırsa bir gemi iki yılda gidişli-dönüşlü bir seyahat yapabiliyordu<sup>1884</sup>.

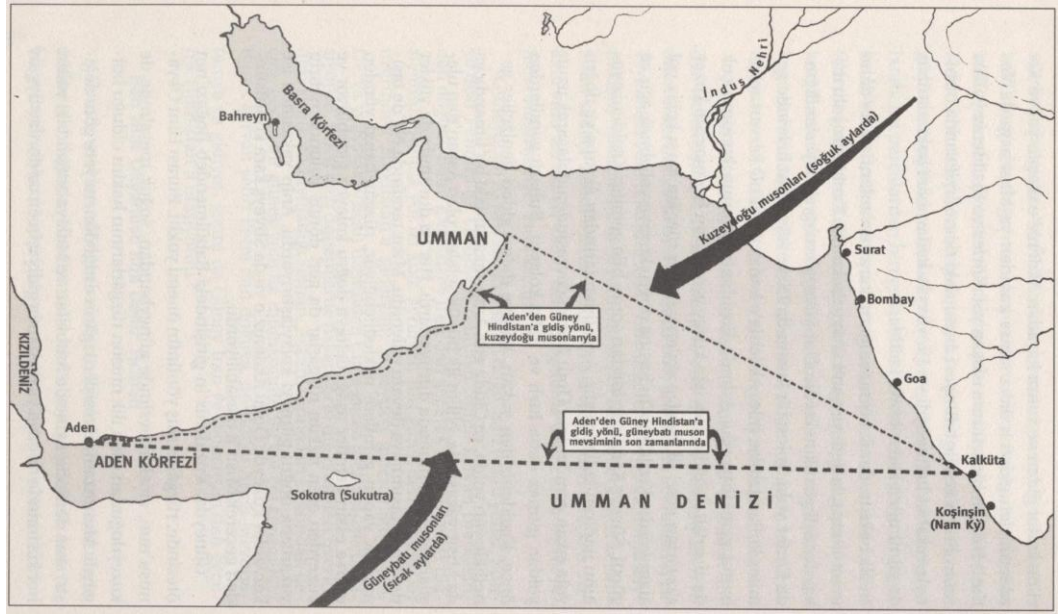
<sup>1882</sup> Hemdanî, *Cezîre*, s. 136; Hâşimî, *a.g.m.*, s. 593; Wilson, *a.g.e.*, s. 4; Houranî, *Arab Seafaring*, s. 14.

<sup>1883</sup> Mutevelli, *a.g.e.*, s. 48; Ebu'l A'la, *a.g.e.*, s. 41.

<sup>1884</sup> Curtin, *a.g.e.*, s. 134; Houranî, *a.g.e.*, s. 73-75.



Bu mevsimlik rüzgârların öneminden dolayı, Astronomi âlimleri ve Arap denizcileri, kitaplarında gemicilere yol göstermek için bu mevsimlik rüzgârların esişiyle ilgili bilgileri ve birtakım kuralları ele almaya başladılar. Özellikle Arap denizcileri, okyanusu ve denizleri yakından tanımaya başladıkları andan itibaren kullandıkları deniz araç ve gereçlerini zaman içerisinde çeşitli teknik eklemelerle birlikte daha da geliştirdiler. Örneğin ilk olarak M.Ö. III. yüzyılda Yunanlı denizciler tarafından kullanılan ve denizcilerin bulunduğu yeri saptaya bilmesi için gerekli olan Usturlâb<sup>1885</sup> bu aletlerden biri oldu.



#### 4.3.2. Adaların Varlığı

Kuzeyden güneye doğru, batı sahilleri (Arap Yarımadası) boyunca, içinde barındırdığı irili ufaklı adaların varlığı ve derinliğinin az olması gibi birtakım nedenlerden dolayı Basra Körfezi'nin denizciliğe oldukça uygun bir yapısı vardı<sup>1886</sup>.

Abbasîler döneminde sınırları Kuzeyde Şattu'l-Arap'tan başlayarak güneyde Hürmüz Boğazıyla son bulan Bahreyn, özellikle içindeki adalar topluluğuyla şöhret buldu<sup>1887</sup>. Bu adaların varlığı, denizcilerin körfez sularını keşfetmesine ve kademeli olarak körfezi kat edip tecrübe sahibi olmalarına zemin hazırladı. Bahreyn adalarının

<sup>1885</sup> Usturlâb, yıldızların hareketlerini tetkik ve hesap etmek için yapılan aletin adıdır. Bu aletin İsa'nın doğumundan iki asır evvel eski Yunan âlimlerinden Hipark tarafından icat edildiğine ve Batlamyus tarafından kullanıldığına dair işaretler vardır. Münecimler, kullandıkları bu aletle herkesin talihini, savaşların geleceğini söylerlerdi. Zeki Pakalın, *Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü*, İstanbul, 1993, c. II, s. 554.

<sup>1886</sup> İbrahim Şerif, *a.g.e.*, c. I, s. 229.

<sup>1887</sup> Hamevî, *a.g.e.*, c. I, s. 506.

çoğunluğu kıraç veya yarı kıraç bir yapıya sahip olmasına rağmen, bu adalar gemilerin yanaşması için oldukça güvenli birer liman özelliğini taşıyorlardı. Özellikle inci avcılığında önemli bir merkez konumunda olan Bahreyn, çevresindeki bölgelerle -Arap Yarımadası'nın batı sahillerine kadar- sıkı ilişki içerisindeydi<sup>1888</sup>. Öyle ki Medine ile Bahreyn arasında eskiye dayanan ticarî ilişki<sup>1889</sup>, İslami döneme gelindiğinde Müslümanlığın körfezde yayılmasına büyük fayda sağladı. İbn Batuta Bahreyn'de ki ticarî hareketlilik konusunda; Nisan ve Mayıs aylarında, Siraf ve Bahreyn arasındaki Rakid Körfezi mıntıkasına düşen bölgede, dalgıçlar gördüğünü ve ayrıca bu mıntıkaya içinde Katif, Bahreyn ve Faris'ten gelen tüccarların ve dalgıçların bulunduğu pek çok kayıkların uğradığını söylemektedir<sup>1890</sup>. Burada çıkarılan incilerin 1/5'i halifeye, geri kalan kısmı ise Çin ve Hindistan'a ihraç edilmek üzere tüccarlara satılıyordu. Bunların çok az bir kısmı ise Rum, Suriye ve Mısır'a ihraç edilmekteydi<sup>1891</sup>.

### 4.3.3. Med-Cezir Hareketleri

Basra Körfezi'nin su seviyesi ve denizciliğe uygun oluşu med-cezir<sup>1892</sup> hareketleriyle yakından ilgilidir. Med-cezir özelde körfezdeki, genelde ise Hind Okyanusu'ndaki coğrafi olayların en önemlilerinden biridir. Körfez sahilleri küçük adalara yakın olmasına ek olarak, aynı zamanda yerleşimcilerini suyla buluşmaya sevk

<sup>1888</sup> İbrahim Şerif, *a.g.e*, c. I, s. 229; Mutevelli, *a.g.e*, s. 9-10.

<sup>1889</sup> Belâzûri, *Ensâbu'l-Eşraf*, c. II, s. 171.

<sup>1890</sup> İbn Batuta, *Seyahatname*, s. 190.

<sup>1891</sup> Şami, *a.g.m*, s. 105.

<sup>1892</sup> Ay ve Güneşin aynı doğrultuda oldukları zaman çEkim güçlerinin birbirlerini etkilemesi sonucu okyanuslarda meydana gelen su yükselmeleri ve alçalmaları olayına Med-Cezir (Gel-Git) denmektedir. Ay ile Güneş'in deniz suyu üstündeki çEkim gücünden kaynaklanan Med-Cezir olayına, Dünya'nın dönmesi ile ortaya çıkan merkezkaç gücü de eklenince, Dünya'nın Ay'a dönük yüzündeki sular kabarırken, öteki yerdekiler alçalır. Ay, Dünya çevresinde dolaştıkça kabarma bölgesi de yer değiştirir. Ay, Dünya'nın herhangi bir yerine göre tam çevrimini 24 saat 50 dakikada tamamladığından, yarım günlük gelgit periyodunun süresi ise 12,5 saattir. Bkz; <http://tr.wikipedia.org/wiki/Gelgit>. Nâsır-ı Husrev, Basra Körfezi'nde bir gün bir gece içinde bir kere med, bir kere cezir olur demekte ve bu olayı şöyle açıklamaktadır; Med zamanı sular on arşın miktarı kabarır, yükselir. Tam yükselince yavaş yavaş cezir olmaya başlar ve sular on, on iki arşın alçalır. Bu yükseliş, Basra'da, deniz kıyısına diktikleri bir direkte yahut yapılı bir duvarda görülür. Fakat kıyı düz ve ova olursa deniz ilerler, tâ uzaklara kadar yürür. Öyle ki Dicle ve Fırat, bazı yerlerde ne tarafa aktıkları belli olmayacak kadar hafif akarlar. Denizde med oldu mu onların aktıkları yeri kırk fersah kadar kaplar. Adeta gerisin geriye akıyorlar, yukarı doğru gidiyorlar zannedilir. Fakat başka yerlerdeki med, kıyının ova veya yüksek oluşuna göredir. Ovada, bir hayli yeri su kaplar. Yüksek olan yerlerdeki med az olur. Bu med ve cezir hadisesinin ay ile münasebeti vardır derler. Ay, semt-i reis'te ve kademde, yani onuncu ve dördüncü derecede olunca med, son derece fazla olur. Ay, iki ufukta, yani doğu ve batı ufukunda olursa cezir, son dereceyi bulur. Bir de ay, güneşle içtima ve istikbal halinde olursa bu sefer med, yine ziyadedir, sular daha fazla kabarır, yükselir. Fakat terbîlerde azalır. Yani ay terbî halindeyken med, içtima ve istikbal zamanına nazaran o kadar fazla olmaz ve sular yükselmez. Aynı zamanda cezirde içtima ve istikbal zamanlarında alçaldığından daha ziyade alçalır. Bu delillerle med ve cezir hadisesi Ay'ın tesiriyle olur denmektedir. Nâsır-ı Husrev, *Sefernâme*, s. 138; Hurdâzbih, *a.g.e*, s. 65.

eden ve kıyılarda kolayca ilerlemelerini sağlayan çok sayıda yola da sahipti. Çünkü suların çekilmesiyle birlikte insanların ve diğer canlıların rahatça yürüye bileceği ve istenilen yerlere rahatça ulaşabileceği düz ve geniş alanlar ortaya çıkmaktaydı. Halic'in sahil yapısını iyice kavrayan Basra Körfezi halkı böylelikle denizcilik konusunda cesaretlenmiş oldu. Med-cezir hareketleri, dalgaların biriktirdiği artıkları temizlemeye yardımcı olduğu gibi, aynı zamanda gemilerin körfezdeki (Basra) limanlara yanaşabilmesi için kıyılara rahatça sokulmasına da imkân sağlıyordu. Med-cezir hareketlerini iyice gözlemleyen denizciler, böylece limanlara kolayca yanaşabilmek için, en uygun vakti hesaplayabiliyorlardı<sup>1893</sup>. Asıl kaynağı Basra Körfezi'nin güney ucundaki Hürmüz Boğazı olan med-cezir hareketi, denizcilik faaliyetlerinin ilk beşiği olan körfezde, iç ve dış denizciliğin düzenlenmesine yardımcı olduğu gibi, Hind Okyanusu ile ticarî bağlantıların sağlanmasına da vesile olan en önemli hususlardan biridir<sup>1894</sup>.

Körfezdeki bu durumu oldukça iyi gözlemleyen bölge insanı, bundan en iyi şekilde yararlanabilmenin gayreti içerisindeydi. Birçok coğrafyacının eserlerinde dile getirdiği med-cezir olayı, körfez denizciliğinin büyük bir detayı olarak ifade edilmektedir. Özellikle Mes'ûdî bu konuda, Körfez insanının deneyimlerinden büyük oranda faydalanan âlimler içerisinde yer almaktadır. Aynı zamanda Basra Körfezi ve Hind Okyanusu'nda denizciliğin önemini de açıklayan Mes'ûdî, med-cezir olayını modern araştırmalarında kabul ettiği bir üslup ile şöyle ifade etmektedir: “*Med; suyun gidiş yönünde akmasıdır. Cezir; gidiş yoluna zıt olarak suyun dönmesi, yükseldiğin de ise geçtiği yerlerin açığa çıkması olayıdır. Habeş, Çin, Hind, Basra ve İran denizi böyledir.*” Mes'ûdî bu olayın sebeplerini ise Ay'ın hareketleriyle ilişkilendirmektedir. Bu durum, günümüz modern biliminin de desteklediği bir tezdır. Mes'ûdî tüm bunlara ek olarak “*Ay, med'in çok olmasının sebebidir. İran denizindeki (Basra Körfezi), med ve cezir ise çoğunlukla fecrin doğusunda meydana gelirdemektir*”<sup>1895</sup>. Modern bilimin desteklediği bir coğrafi olaya daha işaret eden Mes'ûdî, Nâsır-ı Husrev'in aksine<sup>1896</sup>, med'in ortaya çıktığı zaman diliminin altı saat olduğunu ve bunu ise diğer altı saatlik cezir'in takip ettiğini zikretmektedir<sup>1897</sup>. Böylece her yirmi dört saatte iki med ve iki

<sup>1893</sup> Mutevelli, *a.g.e.*, s. 55; İbrahim Şerif, *a.g.e.*, c. I, s. 226-227.

<sup>1894</sup> Mutevelli, *a.g.e.*, s. 56.

<sup>1895</sup> Mes'ûdî, *Mürûc*, c. I, s. 113-115.

<sup>1896</sup> Nâsır-ı Husrev, Basra Körfezi'nde bir gün bir gece içinde bir kere med, bir kere cezir olur demektir. Nâsır-ı Husrev, *a.g.e.*, s. 138.

<sup>1897</sup> Mes'ûdî, *a.g.e.*, c. I, s. 113-115.

cezir gerçekleşmektedir. Med-cezir olayı yılın bazı mevsimlerinde artış göstermektedir. Bu mevsimlerde Güneş, Ay ve Dünya genelde dik bir açı şeklinde yer alırlar<sup>1898</sup>. Modern bilim ile benzer bir şekilde zikredilen bu bilgiler ise Basra Körfezi bölgesinde edinilen tecrübenin ne derece ileri bir safhada olduğunun en açık göstergesidir. Yine Mes'ûdî, Umman'lı ve Siraflı birçok denizcinin yol aldığı Basra Körfezi'nde, med-cezir olayının fazla olmadığını, ancak yılda iki kez görüldüğünü belirtmekte ve med-cezir'in, Ay'ın bazı yıldızlarla uygunluk göstermesine bağlı olarak arttığını kaydetmektedir. Mes'ûdî son olarak ise Basra Körfezi'nde med-cezir'in şiddetini artırması konusuna değinerek, med-cezir'in, Basra ve Ahvaz arasında daha yoğun olduğunu ve bu olayın "kurt" olarak isimlendirildiğini belirtmektedir. Ayrıca tüm bunlara ilave olarak, gemicilerin en çok korktuğu olaylardan olan med-cezir sonucu, büyük taşmaların ve gürültülerin ortaya çıktığı bilgisini de eklemektedir<sup>1899</sup>. Diyebiliriz ki med-cezir olayı hem Basra Körfezi Araplarının denizcilik konusunda maharet kazanmasına hem de Arapları, Hind Okyanusu'na açılma konusunda teşvik ederek, dünya ticâretinin gelişmesine, kültürler arası etkileşime ve Basra Körfezi'nde çok sayıda liman şehrinin kurulup canlanmasına vesile olmuştur.

#### 4.3.4. Ticarî Yolculuklar

Ticarî yolculuklar, Basra Körfezi sahillerinde yaşayanların yeteneklerini arttırdığı gibi, onları denizcilikte maharetli kılarak, deniz ticâreti ve denizcilik alanında da önder yaptı. Basra Körfezi'nin bulunduğu coğrafya, iklim yönünden bitkisi az çöl ikliminin bir parçası olduğundan, eski dönemlerden itibaren Basra Körfezi mıntikasının halkı ticâretle iç içeydi. Körfez halkını denize yönelmeye sevk eden tabii şartlar, onları hayatlarını kazanmak ve geçimlerini temin etmek için denize yönelmeye mecbur ediyordu. Elllerinde geçimlerini temin etmek için deniz araçlarından başka bir şey bulunmayan körfez insanı, zamanla iyi birer denizci ve maharetli birer avcı oldular<sup>1900</sup>. Körfez insan'ının denizdeki doğal kaynakları (balık, inci, mercan...) keşfetmek için karadan denize doğru sürekli kaçıışı, beraberinde onların farklı tecrübeler edinmesinin de önünü açmış oldu. Böylelikle Hind Okyanusu ve dolayısıyla da doğu ticâreti kademeli bir şekilde tanınmaya başladı<sup>1901</sup>. Bu durum ise körfez halkının ticârette hâkim

<sup>1898</sup> Mutevelli, *a.g.e*, s. 55; Muhammed Şerif, *Coğrafyatı'l-Bahr ve'l-Muhitât*, Kahire, 1964, s. 170-171.

<sup>1899</sup> Mes'ûdî, *a.g.e*, c. I, s. 115-117.

<sup>1900</sup> Şami, *a.g.m*, s. 107.

<sup>1901</sup> Mutevelli, *a.g.e*, s. 48; Ebu'l-Alâ, *a.g.e*, s. 14.

bir konuma yükselmeleriyle neticelendi. Hind Okyanusu'nun derin sularına açılmanın beraberinde getirdiği bilgi ve birikimin sonucunda, denizcilikte uzmanlaşan Basra Körfezi Araplarının bu tecrübeleri, özellikle Abbasîler döneminde zirveye ulaştı. İktisadi hayatın gelişmesi için ihtiyaç duyulan maddi gereksinimlerin yanı sıra, Afrika, Çin ve Hindistan'dan gelen yabancı aksesuar ve lüks eşyalara karşı halife, saray ricali, büyük devlet adamları ve tüccarlar tarafından gösterilen ilgi, bölge halkını daha da şevklendirdi<sup>1902</sup>. Yine bir diğer husus, Emevî hilafetinde, Akdeniz'de mevcut olan yoğun ticâret merkezlerine uzak bulunan Körfez bölgesi, doğuya doğru yönelen Abbasî devleti için tabii bir deniz girdisi oldu. Abbasîler döneminde, Ticâret ağırlık merkezinin Basra Körfezi'ne kayması ise Abbasîlerin başkenti Bağdat'a yakın olmasından dolayı zaruri olmuştu. Bu nedenle, özellikle Hind, Çin ve Basra Körfezi şehirleri arasında çok iyi bir ticarî canlılık meydana geldi. Arap-Müslüman gemiciler gitgide çoğalarak, İslami ticâreti en parlak görüntüsüne kavuşuncaya kadar devam ettirdiler. Bu tüccarlar zamanla ticârette geniş imkânlarla ve gemilere sahip olarak, mallarını en iyi şekilde değerlendiren zengin kimseler oldular. Bu husus, İslam medeniyetinin önemli bir yönünü teşkil etmektedir. Çin, Hind, Doğu Afrika ve Körfez şehirleri arasındaki ticarî canlılığın artması, özellikle Basra Körfezi şehirlerinin dünya ticâreti ve iktisadında önemli bir yer almalarını sağladı.

#### **4.4. Basra Körfezi ile Bağlantılı Yolların Denizciliğe Etkileri**

##### **4.4.1. Çin-Hind Yolu**

Körfez Araplarının denizcilik konusundaki deneyimleri ve birikimleri, onların doğu ticâreti konusunda lider olmasını sağladı. Böylece Uzakdoğu'dan (Hind, Çin), Doğu Afrika ülkelerinin en uç noktalarına kadar uzanan geniş bir ticâret ağına sahip oldular. Körfez Araplarının geldikleri bu nokta, onların Hind Okyanusu'nun özellikleri hakkında bilgi ve tecrübe sahibi olmalarına da imkân sağladı. Çünkü burada Çin ve Hindistan gibi büyük ülkelere giden birçok deniz yolu bulunmakta ve bu yollarda karşılaşılan zorluklar ise ister istemez denizcilere tecrübenin yanı sıra özgüven de kazandırmaktaydı. Bu tecrübede ortaya çıkan ilk şey ise, Basra Körfezi Araplarının, Hind Okyanusu ile Basra Körfezi arasında sağlam bir ilişki kurmaları oldu. Çünkü çok iyi biliyorlardı ki, Basra Körfezi ile Hind Okyanusu arasındaki ilişki sadece ekonomik

---

<sup>1902</sup> Şami, *a.g.m*, s. 112-113.

değil aynı zamanda denizcilik kurallarının ve öğretilerinin kavranabilmesi içinde gerekliydi<sup>1903</sup>.

Özellikle Müslüman coğrafyacılar eserlerinde, edindikleri bilgi ve birikimlerini aktarma hususunda oldukça cömert davrandılar. Örneğin İbn-i Rüste, eserinde Basra Körfezi yollarını, Hind Okyanusuyla ilişkilendirerek ilk kez ele alıp açıklayan coğrafyacısıdır. İbn-i Rüste, Körfez Araplarının doğuda Aden'den, batıda Tizmukrân ve Çin sınırına kadar gittiklerini belirtmektedir<sup>1904</sup>. Bu sınırlama, Basra Körfezi'nin giriş ve çıkışlarında denizcilik düzenini ortaya çıkardı. İbn-i Rüste bu konuda şöyle demektedir; Basra Körfezi ve Hind Denizi'nin her ikisi genelde bir denizdir. Birinin diğeriyle bağlantısı vardır. Deniz bilimciler ise bu iki denizin her birini bilinen bir yol olarak tarif ederek şöyle derler; İran denizi (Basra Körfezi) doğudan Tizmukrân denilen adaya kadar bir yol çizer ve burası Sind sınırı olarak kabul edilir. Buranın sınırı Mağripten, Aden'in sonuna kadardır. İbn Rüste'ye göre Hind denizi Tizmukrân'ın doğusundan başlar ve Çin'de son bulur. Aynı zaman Aden'in batısından Zenç ülkesine kadar uzanır<sup>1905</sup>. Yine İbn Rüste, denizcilik alanında Hind Okyanusu ile Basra Körfezi arasında ilişki birliği olduğunu dile getirerek şöyle demektedir; *“Gemicilerin Basra'dan Çin'e gittikleri deniz, Çin ile Hind'i birbirine bağlayan tek denizdir. Bu denizde, Basra'dan Çin'e kadar yedi deniz olduğu kabul edilir, burada ki her bir denizin bir sınır ve alameti bulunmakta ve yine her bir denizin başka bir tadı, kokusu ve rengi vardır. Ayrıca her bir denizde, gizli ve açık med-cezir olayları görülmektedir”*<sup>1906</sup>.

Mes'ûdî ise bu konuda İbn Rüste'nin açıklamalarına ilave olarak şöyle demektedir; *“ Basra'dan Çin'e kadar olan sular, yedi denizdir. Burada ki bir denizin diğerinden ayrıldığı, denizcilerin tecrübeleriyle ortaya çıkmıştır. Bu denizlerde ki farklılıklar ise su akıntıları ve rüzgârların esme mevsimleridir. Bu denizlere verilen isimler ise o bölgeye hâkim olan memleket ve şehirlere nispetledir”*<sup>1907</sup>. Mes'ûdî, Basra Körfezi ile Çin arasındaki deniz yolları ve deniz adları konusunda bilgi vermeye devam ederek bu yolları ve denizleri yedi kısımda ele almaktadır;

1- Fars Denizi ve Umman Körfezi: Bu iki denizden maksat Basra Körfezi olup, burası körfez denizcilerinin ilk başlangıç noktasıdır.

<sup>1903</sup> Askerî, *a.g.e.*, s. 207.

<sup>1904</sup> İbn Rüste, *a.g.e.*, s. 87; Askerî, *a.g.e.*, s. 208.

<sup>1905</sup> İbn Rüste, *a.g.e.*, s. 87.

<sup>1906</sup> İbn Rüste, *a.g.e.*, s. 88-89; Hartmann, *“Çin”*, *DİA*, c. III, s. 402.

<sup>1907</sup> Mes'ûdî, *a.g.e.*, c. I, s. 149.

2- Larvey Denizi: Sind ve Malibar kıyılarından, Katîf civarına kadar uzanan denizdir.

3- Herkent Denizi: Bu deniz Serendip adasıyla, Bengal Körfezi arasındadır<sup>1908</sup>.

4- Kalah ve Şelâhit Denizi: Nikobar adası, Malakka Yarımadası ve Doğu Hind adaları arasındadır<sup>1909</sup>.

5-Kendric Denizi: Siyam körfezidir.

6- Sanf Denizi: Bu denizin suları Çin ve Hind kıyıları boyunca uzanmaktadır. Sanf ülkesi ise bu coğrafi bölgenin bir parçası sayılır<sup>1910</sup>.

7- Sanc Denizi: Burası Çin denizidir. Basra Körfezi'nden yapılan gemi yolculuklarının tamamlandığı meşhur Hânfü limanı burada bulunmaktaydı<sup>1911</sup>.

Ayrıca Mes'ûdî bu yedi denizle ilgili olarak; “ *Bu denizlerde yolculuk eden herkesin esme zamanını bildikleri rüzgârlar vardır. Bunu tecrübe ve deneyimleri yoluyla bilirler. Teorik ve uygulamalı olarak da bunu nesilden nesile aktarırlar. Denizcilerin; deniz ürünlerini, denizin durgunluk ve dalgalı zamanlarını bildikleri alamet ve işaretleri vardır*” demektedir<sup>1912</sup>.

Yukarıda Mes'ûdînin de belirttiği üzere; Hindistan, Çin ve Doğu Afrika ile yapılan deniz ticâreti faaliyetleri, özellikle Basra Körfezi'ndeki Arap denizcilerinin, mevsimlik rüzgârlar hakkında bilgi sahibi olmalarını gerektiriyordu. Çünkü daha önceden de bahsettiğimiz üzere Hind Okyanusu'ndaki mevsimlik rüzgârların esiş vakitleri, Basra Körfezi'nden daha farklıydı. Mes'ûdî, özellikle sonbaharın sonlarına doğru aşırı dalga sebebiyle körfez denizciliğinin tehlikeli bir hal aldığını ifade etmektedir<sup>1913</sup>. Bu mevsimlik rüzgârların öneminden dolayı, Astronomi âlimleri ve Arap denizcileri, kitaplarında gemicilere yol göstermek için bu mevsimlik rüzgârların esişiyile ilgili bilgileri ve birtakım kuralları ele almaya başlamışlardır. Özellikle Arap denizcileri, okyanusu ve denizleri yakından tanımaya başladıkları andan itibaren kullandıkları deniz araç ve gereçlerini zaman içerisinde çeşitli teknik eklemelerle birlikte daha da geliştirdiler. İlk olarak M.Ö. III. yüzyılda Yunanlı denizciler tarafından kullanılan ve

<sup>1908</sup>Hemedanî, *a.g.e*, s. 10.

<sup>1909</sup>Hurdâzbih, *a.g.e*, s. 62; Hemedanî, *a.g.e*, s. 10.

<sup>1910</sup>Hemedanî, *a.g.e*, s. 12.

<sup>1911</sup>Mes'ûdî, *a.g.e*, c. I, s. 149; Hemedanî, *a.g.e*, s. 12-13.

<sup>1912</sup>Mes'ûdî, *a.g.e*, c. I, s. 149-150.

<sup>1913</sup>Mes'ûdî, *a.g.e*, c. I, s. 147; İbn Rüste, *a.g.e*, s. 86-87; Askerî, *a.g.e*, s. 209-210.

denizcilerin bulunduğu yeri saptayabilmesi için gerekli olan Usturlâb, bu aletlerden biridir<sup>1914</sup>.

Körfez Arapları, gerek Hind Okyanusu, gerekse de Basra Körfezi'ndeki doğal şartlarla bağlantılı olarak yönlerini denize çevirdiler. Özellikle yük gemileri, körfez içinde veya dışında yapacakları yolculuklarda, mevsimsel rüzgârların yanı sıra mahalli rüzgârlara da önem veriyorlardı<sup>1915</sup>. Tıpkı İslam'dan önce doğu ticâret geleneklerine hâkim olan hicaz Araplarının yaptıkları yaz ve kış yolculukları gibi<sup>1916</sup>, körfez Arapları da yaz ve kış mevsimsel rüzgârlarına bağlı olarak ticarî faaliyetlerini devam ettirip, doğu ticâretinin liderliğini ve zenginliklerini elde ettiler.

Çin'e ve Hindistan'a gitmeyi hedefleyen gemiler, henüz daha körfez rüzgârlarının şiddetlenmediği Eylül veya Ekim ayında Maskat, Siraf, Bahreyn, Katif, Ūbulle gibi limanlardan hareket ederek Hindistan'ın batısında bulunan Malabar sahilindeki Khûlam limanına yönelmekteydiler<sup>1917</sup>. Umman sahilindeki limanlardan yiyecek ihtiyaçlarını karşıladıktan sonra<sup>1918</sup> yollarına devam eden bu gemilerin Khûlam limanına yolculukları yaklaşık bir ay sürmekteydi<sup>1919</sup>. Aralık ayının son iki haftası da dâhil olmak üzere Khûlam limanında ticarî etkinliklerini devam ettiren bu gemiler, Herkent (Bengal körfezi) Denizi'nin güney bölümünde o dönemde hâkim olan rüzgâr dalgalarının sakinleşmesini beklerlerdi<sup>1920</sup>. Daha sonra Malaka Yarımadası'nın batı kıyılarında yolculuklarını devam ettiren bu gemilerin yolculukları Ağustos ayı boyunca devam ediyordu. Bu süre içerisinde Kuzeydoğu musonları da artık son bulmaya başlıyordu. Gemiler yaz rüzgârlarının esmesiyle ve yeni mevsimin yardımıyla Malakka boğazını geçerlerdi. Öyle ki bu rüzgârlar Kendric ve Sanf isimleriyle bilinen denizleri Çin'e kadar denizcilik için emniyetli bir yer yapmaktaydı. Bu vakitteki yolculuk nisan ve mayıs aylarını kapsıyordu. Çünkü bu aylarda deniz rüzgârlarının şiddetinde azalma olurdu<sup>1921</sup>.

<sup>1914</sup> Şakir, *a.g.e.*, c. I, s. 79.

<sup>1915</sup> Mutevellî, *a.g.e.*, s. 118-119; Bekr, *Milâhe fî Muhîti'l-Hind*, s. 220-221.

<sup>1916</sup> Kur'ân ayeti için bkz; Kureyş, 2.

<sup>1917</sup> Sirafî, *a.g.e.*, 34-35; Yakub Bekr, *a.g.e.*, s. 208-220.

<sup>1918</sup> Sirafî, *a.g.e.*, s. 35.

<sup>1919</sup> Houranî, *a.g.e.*, s. 213-222; Mez, *a.g.e.*, s. 579-580; Maqbul Ahmed, "Hindistan", s. 73-74; Hemedanî, *a.g.e.*, s. 11; Askerî, *a.g.e.*, s. 211.

<sup>1920</sup> Bekr, *a.g.e.*, s. 220; Houranî, *Milâhe*, s. 213-222; Mez, *a.g.e.*, s. 579-580.

<sup>1921</sup> Sirafî, *a.g.e.*, s. 36-38; Houranî, *a.g.e.*, s. 90-91.



Basra Körfezi gemileri, yaz mevsimini Çin'in Hânfü (Kanton)<sup>1922</sup> limanında geçiriyorlardı. Öyle ki dönüş yolculuğu bu mevsimin sonunda (kış aylarında) esen Kuzeydoğu musonları yardımıyla başlardı. Hânfü'dan, Malakka boğazına kadar olan yolculuk, Kasım ve Aralık ayları arasında sürmekteydi. Bu sürede, gemiler Malakka boğazını geçerlerdi. Daha sonra ise ocak ayında Herkent Körfezi'nden (Bengal Körfezi) denize açılırlardı. Dönüş yolu Hindistan'daki Khûlam limanından Arap Yarımadası'nın güneyinde bulunan Muhre sahilindeki Risut limanına kadar Şubat ve Mart ayları boyunca devam ederdi. Bu yolculuk ise diğer Kuzeydoğu Musonları yardımıyla olurdu<sup>1923</sup>. Gemilerin Rusta (Risut) Körfezi'ne varması nisan ayında güneybatı musonlarının sakinleşme zamanına bir hazırlıktı. Bundan dolayı gemiler Basra Körfezi'ne, sükûnetin ve hareketsizliğin hâkim olduğu bu mevsimde açılırlardı. Bu şekilde gidiş ve dönüş yaklaşık olarak bir buçuk yıl sürmekteydi. Bu süreye limanlarda bekleme ve ihtiyaçları karşılama da dâhildi. Dönüş yolculuğuyla birlikte, Aden Körfezi için Basra Körfezi'nin batı yolunun önemi ortaya çıktı. Kuzeydoğu musonları, gemileri bazen Rusta limanına veya Şihr ve Muhre sahillerindeki herhangi bir noktaya, bazen de Hindistan yolu üzerindeki ana antrepolardan biri olan Aden'e<sup>1924</sup> götürmekteydi. Daha sonra denizciler bu vakitte sakinleşen güneybatı musonları yardımıyla sahil boyunca doğuya yönelerek Umman Körfezi'ne ulaşmaktaydılar. Denizciler Hürmüz boğazında son kez demir atarak, Siraf ve Ūbulle'ye gitmek için hareket etmekteydiler<sup>1925</sup>.

#### 4.4.2. Doğu Afrika Yolu

Basra Körfezi'yle Doğu Afrika arasındaki deniz yolları, tıpkı Çin ve Hind yolculuklarında olduğu gibi mevsimsel rüzgârların esiş düzenine boyun eğmek zorundaydı<sup>1926</sup>. Zira Körfez Arapları, doğu ticâretinde Afrika'nın önemine binaen, Habeş Denizi olarak da isimlendirdikleri Doğu Afrika sahilleriyle kendi ülkeleri arasında uzanan bölgeyi, Hind Denizi'nin bir uzantısı olarak görmekteydiler. Mes'ûdî, bu duruma şöyle işaret etmektedir; "*Hind Okyanusu denilen fakat aynı zamanda Habeş denizi olarak da bilinen bu denizin uzunluğu batıdan doğuya (Habeşistan'dan*

<sup>1922</sup> Buraya, özellikle Siraf ile Basra'dan, Fars ve Arap kökenli birçok tüccar gelmekteydi. Lebîd İbrahim Ahmed, *a.g.m*, s. 634.

<sup>1923</sup> Houranî, *a.g.e*, s. 221.

<sup>1924</sup> Curtin, *Ticâret*, s. 142.

<sup>1925</sup> Houranî, *a.g.e*, s. 219-221; Askerî, *a.g.e*, s. 211-212.

<sup>1926</sup> Askerî, *a.g.e*, s. 214; Ebu'l-Alâ, *a.g.e*, s. 31.

*Hindistan ve Çin'in en son noktasına) kadar 8000 mil<sup>1927</sup> uzunlukta, 2700 mil (bazı yerlerde 1900 mil) genişliktedir". Bu denizden daha büyük bir yer yoktur<sup>1928</sup>. Özellikle Hind Okyanusu'nun ilk batı kısmı olarak kabul edilen Berberi Körfezi (Somali Körfezi), dünya ticâretinde önemli bir kavşak konumunda olması nedeniyle denizcilik alanında geniş bir şöhrete sahipti. Ayrıca bu körfez, Kızıldeniz'in kolu olması nedeniyle de önemliydi. Çünkü burası Akdeniz'i doğu pazarlarına bağlamaktaydı. Buna ek olarak Berberi Körfezi, bu günkü Madagaskar'a ve Kanblo adası'nın (Zengibar) güneyine kadar uzanmaktaydı. Bu güney su yolu, Afrika kıtasının doğu sahilleri boyunca uzanan Zenc ülkesine nispetle, Zenc Denizi olarak tanınmaktaydı.*

Basra Körfezi'nden hareket eden gemiler, Afrika sularına, Hind ve Çin'e yönelen gemilerin döndüğü aynı duraklardan yani Hind Okyanusu'ndan açılıyorlardı<sup>1929</sup>. Hind Okyanusu'nun batısına hâkim olan muson rüzgârları, Doğu Afrika'ya uzanan su yolunda ki rüzgârlarla aynıydı. Güneş yay burcunda olduğu zaman onların doğası denge açısından aynı özellikleri taşımaktaydı. Yani Kasım ayının ikinci yarısı ve Aralık ayının ilk yarısı Güneydoğu rüzgârları, kışın Basra Körfezi'nin gemilerini Afrika'nın doğusuna götürmekteydi. Buna karşılık Güneybatı rüzgârları yazın onları Basra Körfezi'ne geri getirmekteydi. Bu yolculuklar Abbasî hilafeti boyunca etkinliklerini bu şekilde sürdürdüler. Çünkü Doğu Afrika ticâret pazarı, Basra Körfezi gemilerinin Çin'e taşıdığı mallarda büyük bir paya sahipti. Basra Körfezi gemilerinin çoğunluğu Arap Yarımadası'nın güney kıyıları boyunca ilerleyerek Aden'e gitmekte ve daha sonra ise yolculuklarını Afrika'nın doğu sahilleri boyunca, Zenc ülkesinin ürünlerini elde etmek için devam ettirmektedirler. Bu deniz yolculuğu günümüzdeki Mozambik (Süfâle) ve Zengibar (Kanblu) adasına kadar gitmekteydi<sup>1930</sup>.

Zamanla Doğu Afrika'ya doğru uzanan bu ana yoldan, Kızıldeniz'in içlerine doğru giden birtakım yollar ayrıldı. Habeş ülkelerindeki deniz kıyılarının, gemilere uygun yanaşma imkânı sunması ise bunda etkin rol oynadı<sup>1931</sup>. Ancak körfez gemileri, kıyılarında derin mercanlıkların olması korkusuyla Kızıldeniz'e yönelmekte tereddütlü davranıyorlardı. Bu durumun üstesinden gelebilmek için denizcilik hususunda ince detayları bilmek gerekiyordu. Her ne kadar Basra Körfezi sakinleri cesur birer denizci,

<sup>1927</sup> Bir Deniz mil'inin uzunluğu metrik hesaba göre tam: 1.852,2 metredir. Bir Kara mil'inin uzunluğu ise yine metrik hesaba göre tam: 1.609,344 metredir. Hinz, *a.g.e.*, s. 77.

<sup>1928</sup> Mes'ûdî, *a.g.e.*, c. I, s. 107, 207; Bedr, *a.g.e.*, s. 173; Şafî, *a.g.e.*, c. I, s. 105; Askerî, *a.g.e.*, s. 214.

<sup>1929</sup> Ebu'l-Alâ, *a.g.e.*, s. 31.

<sup>1930</sup> Askerî, *a.g.e.*, s. 215; Houranî, *a.g.e.*, s. 31.

<sup>1931</sup> Houranî, *a.g.e.*, s. 229.

mahir birer kaptan olsalar da çoğunlukla buradan uzak durup, Zenc Denizi veya Berberi Körfezi olarak bilinen anayol boyunca ilerlemeyi tercih ediyorlardı. Mes'ûdî, Basra Körfezi'yle, Doğu Afrika arasındaki denizcilik faaliyetlerini açıklarken; Basra Körfezi sakinlerinin özellikle Siraf'tan, Zenc Denizi'ne doğru yaptıkları yolculuklarında, ne kadar zor şartlar altında ilerlediklerini belirtmektedir. Ayrıca o; *“Bu denizi Sirafiler keser, ben; Sirafilerden bir grupla beraber Umman ülkesi Suhâr şehrinden bu denize (Zenc denizi) doğru açıldım. Onlar geminin sahipleriydi. Bunlar arasında Muhammed b. Ridun Es- Sirafî ve İbn Sire diye bilinen Ahmed b. Cafer'de vardı. Onlar tüm olumsuzluklara rağmen bu denizde ustalıkla ve korkusuzca ilerlemekteydiler”* diyerek onların denizcilik hususunda ne kadar marifetli olduklarını dile getirmektedir. Bu deniz, bulunduğu yere nispetle bazen *“Cefuni Denizi”* bazen ise *“Berberi Denizi”* olarak isimlendirilmekteydi<sup>1932</sup>.

Doğu Afrika'ya doğru yapılan deniz yolculukları, Uzakdoğu'ya gerçekleştirilen uzun tecrübeli yolculukların aksine daha hızlı bir şekilde ivme kazandı. Basra Körfezi'nden Çin'e doğru seferlerin düzenlendiği dönem içerisinde, aynı mevsimsel rüzgârların yardımıyla, Doğu Afrika tarafına da seferler düzenlendi. Ancak Zenc Denizi'ndeki rüzgârlar, bu denizde ilerleyen gemilere, Çin'e doğru hareket eden gemiler kadar lütufkâr değildi. Ayrıca Çin'e yönelen körfez gemilerinin duracağı birçok liman olmasına karşın, Zenc Denizi'nde ilerleyen gemilerin duraklayacağı liman sayısı da sınırlıydı. Câhız bu konuda; *“Zenc Denizi geniş, derin bir çukur idi. Dalgaları büyüktü. Bundan dolayı denizde, Umman'dan Zenc yönüne iki ay süreyle esen rüzgârlar vardı. Yine yumuşaklıkla sertlik arasında, iki ay Zenc ülkelerinden Umman'a doğru esen rüzgârlar vardı. Bunlar çoğunlukla şiddetli oluyordu. Deniz derin, rüzgâr kuvvetli, dalgalar büyük olduğunda yelkenler inmezdi. Onların gidişi düz bir şekildeydi. Kavisli değildi. Gemilerin Zence yolculuk yaptığı günler az oldu”* demektedir<sup>1933</sup>. Buradaki denizcilik yüksek bir yetenek ve cesaret gerektiriyordu. Çünkü denizin dalgaları yüksek dağlar gibi büyüktü. Mes'ûdî, bu dalgaları *“Deniz, dağların yükselişi gibi kabarır ve vadilere inişi gibi hızlıca iner. Dalga diğer denizlerde olduğu gibi kırılmaz ve köpük de çıkarmazdı. Ezd kabilesine mensup Ummanlı denizciler bu dalgaları deli dalgalar olarak tanımlardı”* diyerek açıklamaktadır. Son olarak Mes'ûdî, *“Ben birkaç denizde seyahat ettim: Çin, Rum, Hazar denizi, Kızıldeniz ve Arap denizi. Sayısız defa korku ve*

<sup>1932</sup> Mes'ûdî, *Mürûc*, c. I, s. 107-108; Mez, *a.g.e*, s. 575; Şâmî, *a.g.m*, s. 112; Askerî, *a.g.e*, s. 216.

<sup>1933</sup> Câhız, *Kitâbü'l-Hayevân*, c. III, s. 264.

*dehşet anları yaşadım, fakat Afrika denizinden daha korkuncunu görmedim*” diyerek hem Körfez denizcilerinin yetenek ve cesaretlerini ortaya koymakta, hemde gemilerin bu denizde nasıl bir tehlikeyle mücadele ettiklerini gözler önüne sermektedir<sup>1934</sup>.

#### 4.5. Basra Körfezi Denizcilerinin Karşılaştığı Başlıca Tehlikeler

Abbasîler döneminde Basra Körfezi insanların gerçekleştirdiği deniz yolculukları zorluklarla ve kişiliklere işleyen korkunç sürprizlerle doluydu. Basra Körfezi denizcileri, Arap körfeziyle, bütün Uzakdoğu (Hind, Çin ve Doğu Afrika) arasında uzanan deniz yollarında bazı sıkıntılarla karşılaştılar. Bazılarının üstesinden gayretleri ve tecrübeleriyle, bazılarının üstesinden ise cesaretleri ve kahramanlıklarıyla gelmeyi başardılar. Abbasîler dönemine gelindiğinde Basra Körfezi Arapları, denizcilik faaliyetlerindeki liyakatleriyle, uluslararası ticâret ve denizcilik faaliyetlerinde hâkim konuma yükselerek kendilerine maddi faydalar edindiler. Ancak Basra Körfezi denizcileri kendilerine bu kazanımları sağlarken de bir takım zorluklarla karşı karşıya kalıyorlardı. Zira Basra Körfezi’nden başlayarak Uzakdoğu’ya ve Doğu Afrika’ya uzanan deniz yolundaki tehlikeler oldukça çeşitlilik arz etmekteydi. Genelde Müslüman seyyah ve coğrafyacıların bize naklettiği bu tehlikelerin başlıca çeşitlerini aşağıda ele almaya çalışacağız.

##### 4.5.1. Deniz Suyunun Sırlığı ve Mercan Kayalıkları

Basra Körfezi’nde gemilerin karşılaştığı ilk tehlike, özellikle de körfezin kuzey bölgelerinde su derinliğinin az olması nedeniyle gemilerin karaya oturma riskiydi. Örneğin Fırat ve Dicle nehirlerinin bir araya gelerek oluşturdukları Şattü’l-Arap nehrinin döküldüğü yerde bulunan Abbâdan adası<sup>1935</sup>, gemilerin yanaşıp demirlemesine uygundu<sup>1936</sup> ancak Abbâdan’dan denize doğru üç mil boyunca tahta kazıklar koyularak bu tahtalar üzerinde gözetleme kuleleri<sup>1937</sup> inşa edilmişti. Nazur (gözetleyen) adı verilen

<sup>1934</sup> Mes’ûdî, *Mürûc*, c. I, s. 88-89; Mez, *a.g.e.*, s. 575.

<sup>1935</sup> Basra yakınlarında, nehrin denize döküldüğü yerin önünde üzerinde küçük Abbâdan kalesinin olduğu bir ada bulunuyordu. Buranın sakinleri “halfa” hasırları yapmakla geçiniyorlardı. Zühd ve takva yolunu seçenlerin gittiği bu ada da gemilerden gümrük vergisi alınıyordu. Ayrıca bu şehirde korsanlara karşı bir garnizon vardı. Denize doğru altı mil uzaklığında ise kazıklar üzerinde bir bina bulunuyordu. Kazıklar yere çakılmış ve gemiler buraya çarpmasın diye üzerinde geceleyin ışıktandırılmış bir gözetleme kulesi bulunuyordu. Miladî IV./X. asırda bu kulelerden üç tane olduğu söylenmektedir. Mez, *a.g.e.*, s. 577. Hicri V./XI. asırda (1051) Nâsır-ı Husrev ise iki tanesinden bahsetmektedir. Nâsır-ı Husrev, *a.g.e.*, s. 140.

<sup>1936</sup> Makdisî, *a.g.e.*, s. 118, Istahri, *a.g.e.*, s. 32; İbn Havkal, *a.g.e.*, s. 52.

<sup>1937</sup> Meşe veya Sac ağacından dört büyük kazığın kare şeklinde eğik olarak yere çakılması suretiyle yapılan bu kulelerin kaidesi geniş, üst tarafı dardı. Bunlar su üzerinde 50 metre yüksekliğinde ve

görevliler, gemilerin yollarını bulabilmeleri için gece bu kulelerin üzerinde fener (ateş) yakıyorlardı. Görevliler yakmış oldukları ateşin üzerine camdan fenerler koyarak hem bu ateşin ışığının geniş bir alana yayılmasına hem de rüzgârın bu ateşi söndürmesini engellemeye çalışıyorlardı<sup>1938</sup>. Gemilerin karaya oturmaması için bu işaretlemeler Kummul Bahr'dan, Úbulle ve Abadan'a doğru devam ediyordu<sup>1939</sup>. Bu fenerler körfezdeki birçok liman şehrinde olduğu gibi Fırat ve Dicle nehrinin sularının sığ olduğu yerlerde de kuruluydu<sup>1940</sup>. Çünkü gemiler, yollarını kaybedip bu yol işaretlerini göremedikleri takdirde kıyının sığılığı nedeniyle karaya oturarak zarara uğrayabiliyorlardı. Bu gözetleme kuleleri, görüntüleri nedeniyle insanlar arasında nükte ve şakalara konu oluyordu. Basradaki şairlerden birinin, şiddetli bir değişim geçiren birisine yazdığı: “*Baharın oğluna âşık olma, Bir yüzü var, Abbâdan gibi; âşığına sonra ahşaptan başka bir şey kalmaz*” şiiri buna örnek olarak verilebilir<sup>1941</sup>.

Bu bölgede gemilerin karaya oturma ve kayalıklara çarpması olayı ile oldukça fazla karşılaşılıyordu. Öyle ki Makdisî buradaki çarpma vakalarının fazlalığına değinerek; “*Bu bölgeye kırk gemi gelir ancak bunlardan sadece biri geri dönerdi*” demektedir<sup>1942</sup>. Bütün bunlara rağmen Basra Körfezi Arapları, yaptıkları denizcilik faaliyetlerinden dolayı en ufak bir pişmanlık hissine kapılmadan işlerine devam ettiler. Körfez Araplarının denize olan sevgileri ve doğu ticâret kaynaklarının zenginliği, onları sürekli denize ve denizcilik faaliyetlerine meylettirmekteydi. Doğuda ki ticâret kaynaklarının zenginliği ve buradan elde edilecek kâr oranının yüksek olması, tüm olumsuzluklara rağmen Basra Körfezi denizcilerini bu sevdadan vazgeçirmedi<sup>1943</sup>.

#### 4.5.2. Med-Cezir Olayı ve Haliçlerin Varlığı

Basra Körfezi kıyılarındaki haliçlerin çokluğu ve med-cezir olayı, körfez denizciliğini olumsuz yönde etkileyen unsurların başında gelmekteydi. Med esnasında suların yükselmesi, cezir durumunda ise suların alçalması gibi olaylar sonucu gemiler

---

zirvesinde bekçi için dörtgen bir kulübe bulunuyordu. Bu husus Şattü'l-Arap'taki liman şehrinin (Abbâdan) zayıf noktasına delalet ediyordu. Çünkü buranın girişi sığ ve dardı. Öyle ki bazen buraya giren kırk gemiden yalnızca biri geri dönerdi. Mez, *a.g.e*, s. 578; Nâsır-ı Husrev, *a.g.e*, s. 140.

<sup>1938</sup> Cüneydi, *a.g.e*, s. 216.

<sup>1939</sup> Mes'ûdî, *Mürûc*, c. I, s. 87.

<sup>1940</sup> İskender'in Pers istilası döneminde komutanlarından Nearkos'un, Dicle nehri kenarında görmüş olduğu bu fenerlerden bir tanesinden kendi seyahatnamesinde ilgiyle bahsettiği rivayet edilmektedir. Cüneydi, *a.g.e*, s. 215.

<sup>1941</sup> İbn Havkal, *a.g.e*, s. 52, Mez, *a.g.e*, s. 577.

<sup>1942</sup> Makdisî, *a.g.e*, s. 12; Mez, *a.g.e*, s. 578.

<sup>1943</sup> Askerî, *a.g.e*, s. 220.

karaya oturarak büyük zarara uğramaktaydı. Kıyı haliçleri ise iki çeşitti. Bunlardan biri “Ğub” ismiyle bilinen ve denizden karaya doğru gelişen hareketti. Bu durum gemiler için oldukça zorlu bir süreç olup özellikle med-cezir esnasında daha da vahim bir şekil almaktaydı. Diğer kıyı çeşidi ise haliç tipi kıyılara örnek olarak vereceğimiz türden olan ve “Havr” diye isimlendirilen kıyı çeşidiydi. Bu kıyı çeşidi gel-git (med-cezir) olaylarının fazla olduğu kıyılarda okyanus sularının akarsu ağızlarından iç kısımlara kadar girerek akarsuyun ağızlarını aşındırması ve genişletmesiyle oluşan kıyılar olup, önemli limanları barındırmaktaydı. Körfez Arapları ilk dönemler tecrübesizlikleri nedeniyle bu tür kıyı haliçlerini tehlikeli görmekteydiler. Ancak zamanla kazandıkları deneyimleri ve birikimleri sonucu bunun üstesinden gelmeyi başardılar. Özellikle Hind, Çin ve Doğu Afrika’ya yaptıkları her seferde kıyıların bu olumsuzluklarından mümkün olduğu kadar kaçınmaya çabalıyorlardı. Ancak Hind Okyanusu’na her açıldıklarında “Ğub” ve “Havr “ kıyı tiplerinin ortaya çıkardığı tehlikelerle yüzleşmek zorunda kalıyorlardı<sup>1944</sup>.

Müslüman coğrafyacılar, Basra Körfezi’ndeki en tehlikeli ve en şiddetli tehditleri bu kıyı tiplerinin ortaya çıkardığı sonuçlarla sınırlandırmaktadırlar. İbn Havkal, Basra Körfezi’ndeki zorluklara değinip, bu zorlukların en şiddetli biçimde yaşandığı yer olarak Basra ile Cünnabe arasında ki bölgeyi zikretmekte ve gemilerin bu bölgede neredeyse denizin dalgalarına tamamen teslim olduklarını ifade etmektedir<sup>1945</sup>.

Basra Körfezi denizcileri, Hind ve Çin taraflarına yaptıkları yolculukları esnasında, kıyı şekillerinin oluşturduğu tehlikelerle ve zorluklarla Serendib (Seylan) adası taraflarında da karşılaşmaktaydılar. Akarsular bakımından zengin olan Serendib adası, yük gemilerinin buraya girebilmelerine imkân sağlıyor ancak “Ğub” nedeniyle de gemilere zorlu anlar yaşatıyordu. İdrîsî’nin naklettiğine göre buraya gelen gemiler, burada bir iki ay mola verip, çeşitli ticarî faaliyetlerde bulunup, ihtiyaçlarını temin ettikten sonra yollarına devam etmekteydiler<sup>1946</sup>. Ancak Basra Körfezi denizcileri bu tarafa gerçekleştirdikleri seferlerinde oldukça temkinli davranmak zorundaydılar. Çünkü oradan uygun vakitte ayrılmadıkları takdirde yolculukları tehlikeye girebilirhatta hayatlarını kaybedebilirlerdi<sup>1947</sup>. Bu sebeple yolculuklar, hava şartlarının (rüzgârların

<sup>1944</sup> Askerî, *a.g.e.*, s. 221-222.

<sup>1945</sup> İbn Havkal, *a.g.e.*, s. 52.

<sup>1946</sup> İdrîsî, *a.g.e.*, c. I, s. 49; Askerî, *a.g.e.*, s. 221.

<sup>1947</sup> Houranî, *Milâhe*, s. 267-268.

esiş vakti) uygun olduğu dönemler esas alınarak düzenlenmekteydi<sup>1948</sup>. Rüzgârların, yılın ancak belirli aylarında yola çıkmayı zaruri kılmaması denizciliği sınırlayıcı bir faktör olmuştur. Keza, kıyıda büyük ve iyi limanların olmaması, denizciliğin önünde ciddi bir engel teşkil ediyordu. Öyle ki bu husus, Hindistan'dan itibaren bütün Hind Okyanusu sahili için geçerli olup, bu deniz boyunca elverişli liman sayısı oldukça azdı. Kıyıların, denizden gelenlere karşı takındığı isteksiz tavrı, büyük nehirlerin beslediği bataklıklarla çevrili Güney ve Batı Hindistan sahil şehirlerinden başlamak üzere, Arap Yarımadası'nın güney sahilleri boyunca devam ediyor ve Aden gibi birkaç istisna dışında bozulmuyordu<sup>1949</sup>. Bu yüzden körfez denizcileri, kendi yurtlarını terk etmeden önce, denize ve denizciliğe ait tüm sırları ve usulleri en iyi şekilde öğrenip, bunları tatbik etmek zorundaydılar. Aksi takdirde karşılaşacakları tehlikeler ya maddi kayıplara ya da hayatlarını yitirmelerine sebep olabilirdi.

#### 4.5.3. Deniz Akıntıları

Daha ziyade “*Derdur*” ismiyle bilinen deniz akıntıları, Basra Körfezi denizcilerinin Uzakdoğu ve Doğu Afrika'ya gerçekleştirdikleri ticarî seferler boyunca karşılaştıkları en tehlikeli deniz olaylarından biridir. *Derdur*'un tehlikesi özellikle “*Ğub*” ve “*Havr*” ismiyle bilinen haliçler yönünde daha da artmaktaydı. İdrisî, *Derdur*'u; suyun değirmen taşı gibi aralıksız ve daimi olarak dönmesi şeklinde tasvir etmekte ve ayrıca gemi ya da herhangi bir nesnenin oraya düştüğü takdirde yok oluncaya kadar dönerek denizin dibine gömüldüğünü zikretmektedir<sup>1950</sup>. Özellikle Umman dağlarının uzandığı Basra Körfezi'nin güney bölgeleri, *Derdur* benzeri deniz akıntılarının çokluğuyla meşhurdur. Basra Körfezi'nden Umman'ın Suhâr şehrine kadar, gemilerin batmasında etkili olan *Derdur*'u denizciliğin en büyük tehlikesi olarak vasıflandıran Ebu Zeyd es-Sirafî; “*Bu denizde (Basra Körfezi), Umman dağı vardır. Orada, iki dağ arasında yer alan boğazda “Derdur'un” olduğu yerler bulunmaktadır. Küçük gemiler burada Derdur'a tutulur ve ilerleyemez, ancak Çin'e giden büyük yük gemileri geçebilirdi*” demektedir<sup>1951</sup>. Çünkü Uzakdoğu ve Doğu Afrika ülkeleri

<sup>1948</sup> Mes'ûdî, *a.g.e*, c. I, s. 147; İbn Rüste, *a.g.e*, s. 86-87; Curtin, *a.g.e*, s. 134; Houranî, *Arab Seafaring*, s. 73-75; Mazaherî, *a.g.e*, s. 355.

<sup>1949</sup> Utku, *a.g.e*, s. 282.

<sup>1950</sup> İdrisî, *a.g.e*, c. I, s. 108.

<sup>1951</sup> Sirafî, *a.g.e*, s. 34; Hemedanî, *a.g.e*, s. 11.

arasındaki ticarî münasebetlerde kullanılan büyük yük gemileri ancak edindikleri tecrübe ve birikimleri sayesinde, Derdur'a yakalanmadan ilerleyebilmekteydiler<sup>1952</sup>.

Basra Körfezi'ndeki Derdur'un tehlikelerine karşı kendilerini koruyarak tecrübe kazanan Basra Körfezi denizcileri, doğuya gerçekleştirecekleri seferler için kendilerine özgüven sağladılar. Çünkü Derdur'un ortaya çıkardığı tehlikeler, Doğu Afrika'ya ve Çin'e uzanan yol boyunca devam etmekte ve hatta bazı yerlerde etkisini olabildiğince arttırmaktaydı. Coğrafyacı İdrisî, Derdur'un özellikle de Doğu Afrika'ya yapılan yolculuklarda, Mombassa ve Zenc'in alt taraflarında gemileri kendisine çeken büyük bir çizgi şeklinde ilerlediğini zikretmektedir<sup>1953</sup>. Kazvinî ise Derdur'un zorlukların en şiddetli biçimde ortaya çıktığı yerin Çin denizi olduğuna işaret ederek; “Çin denizinde Derdur vardı. Oraya bir gemi girdiğinde dönerdi ve çıkamazdı. Denizciler ancak deneyimleri sayesinde onun yerini bilirler ve ondan kaçınırlardı” demektedir<sup>1954</sup>.

#### 4.5.4. Kasırga

Basra Körfezi denizcilerinin, deniz yolculukları sırasında karşılaştıkları bir diğer tehlike; Hindistan ve Çin'e doğru yapılan yolculukların son aşamasında beyaz bulutların ortaya çıkmasıydı. “Beyaz Bulut” tabiri, Basra Körfezi denizcileri tarafından verilen bir isim olup bu kavram, günümüzde “kasırga”<sup>1955</sup> diye bilinen olaydır. Özellikle Bengal Körfezi ve Çin denizinde bu olaya çok sık rastlanmaktaydı. Körfez denizcileri bu kasırga üzerinde özenle durup onu anlatmaya çalışmışlardır. Müslüman coğrafyacılar ve seyyahlar ise bu denizcilerden dinlediklerini bizlere nakletmektedirler<sup>1956</sup>. Ebu Zeyd Sirafî, 237/851 yılında Herkend denizinde (Bengal Körfezi) yolculuk yapan Süleyman tacir adlı bir kişinin şahit olduğu kasırga olayını, onun ağzından şöyle nakletmektedir; “Bazen bu denizde beyaz kasırga görürdüm. Gemiler hareket ederken, denizden uzun ince bir dil çıkararak, tekrar deniz suyuna yapışırdı. Bunun ardından deniz suyu sanki fırtına çıkmış gibi kaynamaya başlardı. Gemiler bu fırtınayı fark ettiklerinde, fırtına

<sup>1952</sup> Askerî, *a.g.e*, s. 222.

<sup>1953</sup> İdrisî, *a.g.e*, c. I, s. 41.

<sup>1954</sup> Zekariyya b. Muhammed Kazvinî, *Acaibu'l Mahlûkat ve Garâibu'l-Mevcûdât*, Kahire, 1963, c. I, s. 195.

<sup>1955</sup> Sıcak iklim kuşağında, ani basınç farklarından kaynaklanan ve hızları saatte 100 – 150 km.ye kadar çıkabilen çok şiddetli rüzgârlardır. Daha çok okyanuslar üzerinde oluşurlar. Belirli yollar izleyerek karaların üzerine de sokulurlar. Sarmal hava hareketleri halinde olduklarından, genellikle hortumlara sebep olurlar. Kasırgalara Asya'nın güney kıyılarında ve Avustralya'nın Büyük Okyanus kıyılarında Tayfun (Çince “Büyük rüzgâr” demektir), Meksika Körfezi kıyılarında Hurrican (Hariken), Afrika'nın bazı kesimlerinde ve Latin Amerika kıyılarında da Tornado (Hortum) adı verilir. <http://tr.wikipedia.org/wiki/Kasırga>

<sup>1956</sup> Askerî, *a.g.e*, s. 223.



*gemileri yutardı. Daha sonra deniz, içerisinde toz bulunan bir bulut gibi yükselirdi". Ayrıca "Bulutların denizden su istemelerini anlamadım" diyerek bu olay karşısındaki şaşkınlığını da dile getirmektedir<sup>1957</sup>.*

Mes'ûdî ise yukarıda anlattığımız olayı doğrular mahiyette, Basra Körfezi denizcilerinden bir gurubun kendisine anlattığı kasırga olayını onların dilinden: *"Deniz suyuna bitişinceye kadar uzun, beyaz bir dil ortaya çıkmaktadır. Denizin kaynamaya başlamasıyla birlikte büyük bir fırtına ortaya çıkar ve her şeyi yok edinceye kadar bu fırtına devam eder"* şeklinde aktarmaktadır<sup>1958</sup>.

Günümüzde yapılan gözlem ve araştırmalardan da açıkça anlaşılmaktadır ki, Basra Körfezi denizcilerinin ve seyyahların bizlere aktardığı bu korkutucu ve zorlu deniz fırtınaları, bugün bile Hindistan, Çin ve Asya'nın güneydoğusunda aynı şiddette vuku bulmakta ve denizcileri tehdit etmeye devam etmektedir.

Yukarıda vermiş olduğumuz bilgiler bize çeşitli bağlantılar yoluyla Hindistan, Çin ve Doğu Afrika'ya kadar uzanan Basra Körfezi denizcilerinin yüksek tecrübelerini, doğu ticaretinin gerçek efendileri olduğunu ve bu işi rastgele denizcilerin yürütemeyeceğini, ayrıca bölgenin cazibesi nedeniyle bölgede ciddi savaşlar ve çekişmelerle birlikte ciddi bir tecrübenin de oluştuğunu tescil etmektedir<sup>1959</sup>.

#### **4.5.5. Korsan Saldırıları**

Basra Körfezi'nde ve Hind Okyanusu'nda denizciliği problemlile hale getiren tek unsur şüphesiz sadece iklim ve coğrafya değildi. Özellikle gemilerin her zaman seyretmesine elverişli yapısı nedeniyle Basra Körfezi, deniz korsanlarının başlıca hareket sahasını teşkil ediyordu<sup>1960</sup>. Korsanlar yüzünden Basra Körfezi sahilleri oldukça kötü bir üne sahipti. Örneğin daha 200/815 senesi civarında Basra sakinleri, Bahreyn<sup>1961</sup> korsanlarına karşı talihsiz bir sefer düzenlemek zorunda kalmışlardı<sup>1962</sup>. Gerek Hind Okyanusu'nda, gerekse Basra Körfezi ve Kızıldeniz'de, denizciliği problemlile bir hale getiren antik ve ortaçağ denizciliğinin eşkıya zihniyetli korsanları, Basra Körfezi ve Kızıldeniz üzerinden sağlanan geçiş üzerinde ciddi bir tehdit oluşturuyorlardı. Öyle ki

<sup>1957</sup> Sirafi, *a.g.e.*, s. 33.

<sup>1958</sup> Mes'ûdî, *a.g.e.*, c. I, s. 153.

<sup>1959</sup> Askerî, *a.g.e.*, s. 225-226.

<sup>1960</sup> Abdülkerim Ânî, *a.g.e.*, s. 4.

<sup>1961</sup> İbn Hurdâzbih, Bahreyn'deki bu korsanlar yüzünden bölge halkını hırsız ve kervanların önünü kesen haramiler olarak nitelendirmektedir. Bkz; İbn Hurdâzbih, *a.g.e.*, s. 58.

<sup>1962</sup> Mez, *a.g.e.*, s. 576.

VIII. ve X. asırda İslam dünyasında denizcilik faaliyetlerine ancak asker ve bilhassa topçuların (neffatîn) gemiye alınmasıyla cesaret edilebiliyordu. Örneğin tehlikeli bir korsan yuvası olan Sokotra adası, Hind korsanlarının üssü olup, bölgeden geçen gemiler için büyük bir tehdit oluşturuyor ve Hind Okyanusu denizciliğini olumsuz yönde etkiliyordu<sup>1963</sup>.

Eski dönemlerden itibaren denizcilerin en büyük korkusu olan korsan saldırıları, Ortaçağ'da da en büyük sorunlardan biriydi. Güney Arabistanlı Arap tüccar ve denizcilerinin, çok eski tarihlerde yüzertoplarla desteklenen sandallarla Afrika ile ticâret amacıyla deniz trafiğinde yer aldıkları tahmin edilmektedir. Keza bu dönemlerde Kızıldeniz kıyısında yaşayan bazı Arap kabilelerin daimi geçim kapısını oluşturan korsanlığın, zaman zaman bölgeyi denetimi altına almak isteyen Mısırlı ve Romalı denizciler için ciddi bir tehdit oluşturduğu, hatta bu korsan tehlikesine karşı Romalıların ticâret gemilerine muhafız koymak zorunda kaldıkları bilinmektedir<sup>1964</sup>.

İslami döneme gelindiğinde korsan faaliyetleri ile ilgili gelişmelerden biri Hz. Peygamber devrinde yaşandı. Kızıldeniz'de yaşanan bu olay, korsan faaliyetlerinde bulunan bir kısım Habeşlinin üzerine, deniz yoluyla askerî bir birliğin gönderilmiş olmasıydı. Rivayete göre, Hz. Peygamber'in İslam'a davet çağrısını kabul ederek Müslüman olan Necaşi Ashame'nin vefatının ardından Habeşistan tahtına çıkan yeni Necaşi döneminde, Mekke'nin limanı Şuaybe açıklarında gemilere binmiş bir halde görülen ve bir adada üstlendiği sanılan Bece kabilesine mensup Habeşli korsanların İslam memleketlerinin sahillerine akınlarda bulunmaları üzerine, Hz. Peygamber, 9/630 yılında bunlar üzerine Müdlic kabilesinden Alkâme b. Mücezziz el-Müdlîcî kumandasında 300 kişilik bir kuvvet gönderdi. Söz konusu bölgeye giden askerî birlik fırtınanın yol açtığı aşırı dalga nedeniyle korsanları bulamadan geri döndü. Hamidullah bu seferi "*Resûlullah'ın sağlığında çıkılan yegâne deniz seferi*" olarak vasfederken, Alkâme'yi de "*İslam'ın ilk deniz harp kumandanı (amiral)*"<sup>1965</sup> olarak zikretmektedir. Hz. Ömer dönemine tekabül eden 20/641 yılında da Habeşli korsanlar üzerine Alkâme b. Mücezziz kumandasında askerî bir birliğin gönderilmiş olması, olay etrafında belli bir şüphe ve karmaşa doğursa da, aynı gerekçelerle Habeşliler üzerine ikinci bir seferin

<sup>1963</sup> Mez, *a.g.e.*, s. 576; Mahfuz Söylemez, *Kûfe*, s. 230. vd; Utku, *a.g.e.*, s. 285.

<sup>1964</sup> Utku, *a.g.e.*, s. 131.

<sup>1965</sup> Hamidullah, *a.g.e.*, c. I, s. 442.

düzenlenmiş olması, korsan faaliyetlerinin o zamana kadar devam ettiğinin bir göstergesi olarak yorumlanmaktadır<sup>1966</sup>.

İlk Müslümanların, Hz. Ömer'in deniz konusundaki ihtiyat ve tedbir siyasetinin etkisiyle denize açılma konusunda tereddüt göstermeleri, Habeşli korsanları Müslüman sahillerine saldırma konusunda cesaretlendirmiştir. Öyle ki korsanların, Emevî halifesi Süleyman b. Abdümelik (96-99/715-717) ve Abbasî halifesi Ebu Câfer el-Mansûr (136-158/754-775) dönemlerinde Cidde'yi yağmalamaları ve İslam topraklarının sahillerine saldırılarda bulunmaları, korsan tehdidinin bu döneme kadar varlığını koruduğunu göstermektedir. Söz konusu tehlikenin bertaraf edilebilmesi ise ancak Ebu Câfer el-Mansûr'un başarılı teşebbüsleri sayesinde mümkün olabildi<sup>1967</sup>.

Mes'ûdî, Müslümanlar tarafından deniz hırsızları (mutelessis el-bahr)<sup>1968</sup> diye adlandırılan korsanların, denizlerde korkusuzca yapmış oldukları yağma ve çapulculuk faaliyetlerine ve Basra Körfezi ile Kızıldeniz'e kadar ilerlemelerine dair önemli bilgiler vermektedir<sup>1969</sup>. Bu korsanlar genellikle, Sind bölgesindeki Mansûra ahalisinden olan Mid'lerden<sup>1970</sup> oluşuyordu. Büyük gemilere sahip olan bu korsanlar, Çin'e, Cidde'ye, Kulzüm'e ve daha birçok yere seyahat eden Müslümanların yolunu kesiyorlardı<sup>1971</sup>. Abbasîler, halife Mansûr'dan itibaren Basra Körfezi ticâretine darbe vuran bu yağmacılarla mücadeleye girişerek onları ortadan kaldırabilmenin çözüm yollarını aradılar. Çünkü Körfez ticâreti, Abbasî ekonomisinin bel kemiğini oluşturuyor ve bu yüzden de her ne şekilde olursa olsun ona zarar verecek unsurların ortadan kaldırılması gerekiyordu. Taberî'nin rivayetine göre, Hicrî 151/768 yılında halife Mansûr'a 137-159/754-775 deniz korsanlarının Kızıldeniz'de bulunan Cidde limanındaki ticâret gemilerine saldırı düzenledikleri haberi geldi. Bunun üzerine Hicrî 153/770 yılında halife el-Mansûr, bunları yok etmek amacıyla büyük bir ordu hazırladı. Bu durum korsan tehdidinin ne boyuta ulaştığını açıkça göstermektedir<sup>1972</sup>. Halifenin amacı, korsanları kendi merkezlerinde yok etmektir. Ancak halifenin tüm gayretine rağmen korsanlar tamamen ortadan kaldırılamadı. Çünkü korsanlar, gemileriyle kendilerini Sind sahillerinde ve Basra Körfezi'ndeki haliçlerde ustalıkla gizleyebiliyorlardı. Özellikle

<sup>1966</sup> Utku, *a.g.e.*, s. 154; Hamidullah, *a.g.e.*, c. I, s. 442.

<sup>1967</sup> Utku, *a.g.e.*, s. 156.

<sup>1968</sup> İstahrî, *a.g.e.*, s. 31.

<sup>1969</sup> Mes'ûdî, *Tenbih*, s. 49.

<sup>1970</sup> Mid'ler için bkz; Mes'ûdî, *a.g.e.*, c. I, s. 49; Belazurî, *a.g.e.*, s. 629, 641-650; Hurdâzbih, *a.g.e.*, 60.

<sup>1971</sup> Mes'ûdî, *a.g.e.*, s. 49.

<sup>1972</sup> Taberî, *a.g.e.*, c. VIII, s. 42; Belazurî, *a.g.e.*, s. 640; Makdisî, *a.g.e.*, s. 14; Utku, *a.g.e.*, s. 156; Mustafa L. Bilge, "Kızıldeniz", *DİA*, c. XXV, s. 558.

Bahreyn sahilleri ve Fars (İran) tarafındaki sahil şeridi bu korsanların saklanabilmesi için en müsait koyalara sahipti. Abbasîlerin korsanlarla mücadele siyasetini el-Memun ve el-Mutasım aynen devam ettirdi ve Nitekim halife el-Memun 70 gemiden oluşan bir filo hazırlayarak Arap Yarımadası'nın güneyinde bulunan ve korsanların ikinci merkezi olan Sokotra adasını ele geçirdi. Nitekim Abbasîler, kervanların gelip geçtiği yollarda kuyular kazdırıp kervansaraylar yaptırarak ve sınırlarda fenerler dikip sahilleri deniz korsanlarının saldırılarından korumak için seferler düzenleyerek, iç ve dış ticâretin gelişmesi için oldukça çaba sarf etmişlerdir. Özellikle ticarî gemiler bu korsan saldırılarına karşılık verebilmek amacıyla, gemilerinde Rum ateşi (Grejuva)<sup>1973</sup> atan mancınıkları kullanabilen askerler taşıyorlardı. Hemen hemen bütün ticâret gemilerinde bu ateşi fırlatacak bir mancınık ve onu kullanabilecek askerler bulunuyordu<sup>1974</sup>. Müslümanlar, Yunan ateşi olarak da şöhret bulan bu tekniği ise Bizanslılardan

<sup>1973</sup> Bizans kaynaklarının VII. yüzyılın son çeyreğinde Bizanslılar tarafından icat edildiğini söylediği, muhtemelen Hellenistik bilimden aktarılan ve daha önceden kullanılan bir silahın geliştirilmiş şekli olan Yunan ateşi, "Grejuva" adıyla da bilinmekte olup, İstanbul'da ikamet eden Kallinikos isminde Suriyeli bir mülteci tarafından ortaya çıkarılmıştır. Terkibinin başlangıçta yalnızca Bizanslılar tarafından bilindiği bu kimyasal bileşim, hem savunma, hem de saldırı amaçlı kullanılmakta olup, gemilerini vurucu mancınıklarla silahlandıran Bizans kuvvetlerinin en korkunç ve keskin silahı olarak şöhret bulmuştur. Karaya ve gemiler üzerine yerleştirilen hususi tarzda imal edilmiş borular yahut sifonlar vasıtasıyla farklı şekillerde kullanılan ve düşmana patlayıcı maddeler yağdıran bu silah, yanıcı olsun ya da olmasın, değdiği her yüzeye yayılıyor ve suyla söndürülemediği gibi, suda bile yanma özelliği gösteriyordu. Hatta suyla temas halindeyken bile ateşlenebiliyor ve büyük bir yangın başlatıyordu. Uzak hedeflere ulaştırılabilmesi için kimyevi terkibine katılan barut tozu sayesinde büyük bir gürlüme çıkaran Rum ateşinin kimyasal yapısı hakkında modern dönemlerde dahi kesin şeyler söylenememektedir. Ancak, bir tür damıtılmış petrolle, yapışkanlık sağlayan başka maddelerin ve muhtemelen patlayıcı etkiyi daha da artırmak için eklenen güherçilenin bir birleşimi olduğu şeklinde yorumlar yapılmıştır. Her halükarda deniz savaşçılığı açısından oldukça önemli bir keşif sayılan Rum ateşi, 54-60/674-680 tarihleri arasında, yedi yıl boyunca İstanbul'a karadan ve denizden sefer düzenleyen Arapların başarısız olmalarının ve çok sayıda zayıat vermelerinin altında yatan oldukça önemli bir unsurdur. Zira Rum ateşinin Rumlar tarafından kullanımı, ilk defa bu seferler sırasında gerçekleşmiştir. Bazı tarihçiler, Rum ateşinin, Milâdî 1000 yıllarından sonra bu uygulamanın asıl sahipleri olan Bizanslılar tarafından kullanıldığına işaret eden referansların çok nadir olduğunu zikretmektedirler. Öyle ki bu tür yanıcı maddelerin, medeniyetler beşiğindeki önemli merkezlerin hemen hepsi tarafından 1200'lü yıllardan itibaren yoğun olarak kullanılmasına rağmen, Bizans tarafından kullanıldığına dair pek fazla bir delilin bulunmadığına dikkat çekmektedirler. Emevîlerin son dönemiyle, Abbasîlerin ilk zamanları başta olmak üzere, müteakip devirlerde Müslüman filoları tarafından da yoğun olarak kullanılan Rum ateşi, Müslümanlara müthiş bir ivme kazandırmıştır. Bu sayede Müslümanlar, alternatif savaş ateşleri ve kimyasal silahlar geliştirerek bunları etkin bir şekilde kullanmaya başlamışlardır. Arapların, Bizans teknolojisi ile olan bu hızlı iletişimleri, onlara karşı galip geldikleri savaşlar sırasında, mürettebatıyla birlikte komple Bizans savaş gemilerini ele geçirmeleri ile mümkün olmuştur. Müslümanların savaş ateşleri ve kimyasal silahların imali konusunda gösterdikleri maharete dikkat çeken tarihçiler, bunların fırlatılmasıyla düşmanın gözlerini kör edebilecek bir etkinin sağlandığına, kalelerin ateşe verilip, en kuvvetli duvarların bile havaya uçurulabildiğine dikkat çekmişlerdir. Müslümanların düşman gemilerini tutuşturmaya yarayan mancınık ve neft gibi yanıcı maddeleri taşıdıkları "harraka" isimli gemileri, yüz kürekle çekilebilen küçük araçlar olmakla birlikte, gerektiğinde sür'at yapabilme özelliğine sahipti. Utku, *a.g.e.*, s. 259-260; Bakır, *Madencilik*, s. 417 vd.

<sup>1974</sup> Makdisî, *a.g.e.*, s. 12.

almışlardı<sup>1975</sup>.

Basra Körfezi'nden giden gemiler özellikle ticarî yolculukları esnasında Sind (Pakistan) bölgesinin batı sahilinde bulunan Deybul ve el-Mansûra gibi önemli Arap ticâret merkezlerinin kıyılarından geçerken büyük zorluklarla karşı karşıya geliyorlardı. Özellikle el-Mansûr'a limanı girişinde, ticarî mallarla yüklü gemiler büyük bir kalabalık oluşturuyorlardı. Bu yüzden el-Mansûr'a yakınlarına gelindiğinde korsanların sayısı oldukça artıyordu. Bu korsanların çoğunluğunu Müslüman tarihçilerin eserlerinde Mîd-Miz veya Kirecliler olarak isimlendirdikleri topluluklar oluşturuyordu<sup>1976</sup>. Mîdler özellikle hırsızlık ve gaspçılıkla ün salmışlardı<sup>1977</sup>. Yine Sind bölgesinde yer alan Deybul limanı, Hind Okyanusu'nda bulunan korsanların ana vatanıydı. Genellikle Sindli Budist kabilelerden oluşan bu korsanların faaliyetleri Basra Körfezi, Kızıldeniz ve Doğu Afrika sahillerine kadar uzanmaktaydı. Özellikle ticâret gemilerine ve tüccarlara büyük korku yaşatan bu korsanlar yüzünden tüccarlar, kendilerini bu korsanların saldırılarından korumak amacıyla yanlarına neffâtîn adı verilen ve Yunan ateşi atmakta tecrübeli olan askerleri almak zorunda kalıyorlardı<sup>1978</sup>. Çoğu zaman da bu korsan tehlikesinden dolayı güvenlik maksadıyla konvoylar düzenleniyor ve aynı mal sahibine ait iki veya daha çok gemi, tıpkı Akdeniz'de olduğu gibi birlikte seyahat ediyordu<sup>1979</sup>. Bu korsanlara karşı ilk defa savaş açan kişi, Emevîlerin Irak valisi Haccac es-Sakafî idi. Haccac, Irak valisi olduğu dönemde Serendip'ten (Sri Lanka) gelen ve Müslüman bayanları taşıyan gemiye korsanların saldırması sonucu onlara savaş açtı. Abbasîler dönemine gelindiğinde ise korsanlara karşı tedbirler artırılarak onlarla daha geniş bir şekilde mücadeleye girişildi. Çünkü korsanlar yapmış oldukları yağmalarla deniz yolunu tehlikeli bir boyuta getirerek, denizcilik faaliyetlerinin gelişmesinin önünde büyük bir engel teşkil ediyorlardı. İbn Batuta ise bununla ilgi olarak Hind Okyanusu'nda seyahet eden kimselerin, hırsızlardan (korsan) kendilerini kurtardıkları takdirde çeşitli nezirlerde (adak) bulduklarını kaydetmektedir<sup>1980</sup>.

Her ne kadar devletler, ticâretin mümkün olduğunca güvenli ve problemsiz bir şekilde yapılmasını temin etmeye çalışsa da, klasik ve ortaçağlarda ticâret meşakkatli,

<sup>1975</sup> Mes'ûdî, *Ahbaru'z-Zaman*, Kahire, 1938, s. 39.

<sup>1976</sup> Mes'ûdî, *a.g.e.*, c. I, s. 49; Halife b. Hayyât, *a.g.e.*, s. 507-509; Hurdâzbih, *a.g.e.*, s. 60; Belazurî, *a.g.e.*, s. 641, 649.

<sup>1977</sup> Mes'ûdî, *a.g.e.*, c. I, s. 49; Hurdâzbih, *a.g.e.*, 60; Belazurî, *a.g.e.*, s. 641, 649.

<sup>1978</sup> Mes'ûdî, *a.g.e.*, c. I, s. 49; Mez, *a.g.e.*, s. 576; Houranî, *a.g.e.*, s. 221-222.

<sup>1979</sup> Curtin, *a.g.e.*, s. 143.

<sup>1980</sup> Batuta, *a.g.e.*, s. 149.

tehlikeli ve riskli bir uğraş idi. Zira her şeyden önce taşımacılık ve dağıtım maliyetli ve tehlikeli idi. Özellikle devlet otoritesinin sınırlı kaldığı bölgelerdeki ticâret güzergâhlarında, yerel güçler haraç ve vergi yoluyla, eşkıyalar ise kervanlara paralı korumaların eşlik etmesini zorunlu kılarak maliyetleri arttırıyorlardı. Bu maliyetlere bir de temel ihtiyaç maddelerinin nakliyesinde yaşanan güçlükler ekleniyordu. Nüfusun temel ihtiyaç maddeleri, genellikle pahada hafif, yükte ağır ve çoğu zaman da bozulma ihtimali yüksek mallardan oluşuyordu. Her şey bir yana, tek bir sefer bile oldukça uzun bir zaman almaktaydı. Hind Okyanusu'nda bir gidiş-geliş, asgari olarak bir yıla yakın bir zaman<sup>1981</sup> alıyordu. Uzak ülkelerle ticâret, malların ağırlık ve büyüklüklerine göre fiyatları çok yüksekse, yani lüks eşya veya değerli mallar olduğu takdirde verim sağlayabilmekteydi. Tabii olarak bölgelerarası ticâret, ihtiyaç duyulan ürünler dikkate alınarak geminin ambarını dolduran yükte hafif, pahada ağır mallara bağlı olarak yürütülmekteydi. XIII. yüzyılda dümen tekniğinin gelişmesi ve XIV. yüzyılda pusulanın yaygınlaşmaya başlamasına kadar seyir yeteneği kısıtlı olan deniz ticâreti, mümkün olduğunca kıyılara yakın ve hava şartlarına bağımlı bir şekilde seyrediyordu. Gemiler genellikle bir arada sefere çıkıyor ve korsanlığın böylesine yaygın olduğu bir çağda, kaçınılmaz bir önlem olarak, çoğu kez savaş gemilerince korunuyorlardı<sup>1982</sup>.

#### 4.6. Basra Körfezi'nde Gemi Yapım Tekniği ve Gemi Çeşitleri

Gemiler için, en genel anlamda İslam öncesi zamanlardan itibaren nehir ve denizlerde nakil vasıtası olarak tanımlanan “sefine” ile ilk dönem klasik Arap kullanımında yaygın bir yeri olan “taşıyıcı” anlamındaki “merkeb” kelimeleri kullanılıyordu. Araplar bu kelimelere bazı sıfatlar ekleyerek özel gemi tiplerini ifade etmişlerdir. Örneğin büyük gemiler için “Merkeb-i kebîr”, uzun gemiler için “merkeb-i tavîl”, güverteli gemiler için “merkeb-i muttasıla”, ağır yük gemileri için “merkeb-i sakil”, hafif yük gemileri için ise “merkeb-i hafîf” tabirini kullanmaktaydılar<sup>1983</sup>. Ancak İslami literatürde gemi karşılığı olarak çok sayıda kelimenin kullanılması ve aynı kelimenin farklı zamanlarda farklı gemi türlerini adlandırması, deniz tarihi araştırmalarında büyük karışıklıklara yol açmaktadır<sup>1984</sup>. Kur'ân-ı Kerim'de ise gemi

<sup>1981</sup> Curtin, *a.g.e.*, s. 134; Houranî, *Arab Seafaring*, s. 73-75.

<sup>1982</sup> Utku, *age*, 292.

<sup>1983</sup> Utku, *a.g.e.*, s. 114-115; Bostan, “Gemi”, *DİA*, c. XIV, s. 9.

<sup>1984</sup> Bostan, “Gemi”, *DİA*, c. XIV, s. 9.

karşılığı olarak sefîne<sup>1985</sup>, fülk<sup>1986</sup>, cârîye<sup>1987</sup> (çoğulu cevârî ve cârîyât) kelimeleri kullanılmaktadır<sup>1988</sup>. Hz. Nuh, Hz. Musa ve Hz. Yunus'un kıssalarında geminin önemli bir yer tutması, insanlığın en eski devirlerinden itibaren bilindiğini göstermektedir. Hz. Nuh ve çevresindeki inananlar tufan sırasında, tahta ve çivi ile inşa ettikleri gemiye<sup>1989</sup> binerek kurtulmuşlardır. Bu geminin “sac” ağacından yapıldığı, 60 metre uzunluğunda, 38 metre eninde ve su seviyesinden itibaren 23 metre yüksekliğinde üç katlı bir yelkenli olduğu rivayeti yanında vapur türü buharlı bir gemi olduğu da ileri sürülmüştür<sup>1990</sup>.

#### 4.6.1. Basra Körfezi Gemilerinin İnşa Tekniği ve Gemi Yapımında Kullanılan Malzemeler

Genellikle Akdeniz’de ve Hind Okyanusu’nda kullanılan gemiler arasında önemli farklılıklar vardı. Kızıldeniz ve Basra Körfezi’nde bulunan gemilerin de dâhil olduğu Hind Okyanusu gemilerinin özellikleri, İslam öncesi devirlerden XV. yüzyılda Portekizlilerin bölgeye gelmesine kadar değişmeden sürdü. Önceleri Arap dehûsu (dühû) veya haytiyye denilen ve dört köşeli yapılan gemiler, tahtaların birbirine ince urganlarla raptedilmesi suretiyle çivisiz olarak inşa ediliyordu. Teknelerin kerestesi, gemi yapımına uygun olan Sâc ağacından<sup>1991</sup> elde ediliyor, halatlar da Hindistan cevizi liflerinden<sup>1992</sup> örülüyordu. Küçük gemilerde omurga ve iskelet yoktu. Zaman içerisindeki gelişmeler ile birlikte çivi kullanılarak inşa edilen ve yağ-kireç gibi maddelerle kalafatlanan<sup>1993</sup> gemiler Hind Okyanusu’nda seferlere başlamışlardır<sup>1994</sup>.

Gemi yapım malzemelerinin temininde ve özellikle de ahşap ihtiyacının karşılanmasında Arap Yarımadası büyük sıkıntı çekiyordu. Bu yüzden gemi inşasında kullanılacak tahta ve keresteler genellikle dışarıdan ithal ediliyordu. Basra Körfezi gemilerinin yapımında gerekli olan ahşap malzeme, sac ağacı (Hind çınarı-meşesi-tik ağacı) veya Hindistan yöresinde “*narcil*” diye bilinen ancak Basra Körfezi

<sup>1985</sup> Kur’ân’da “sefîne” kelimesinin geçtiği yerleri görmek için bkz; Kehf, 71, 79; Ankebût, 15.

<sup>1986</sup> Kur’ân’da “fülk” kelimesinin geçtiği yerleri görmek için bkz; Bakara, 164; A’râf, 64; Yunus, 22, 73; Hûd, 37; İbrahim, 32; Nahl, 14; İsa, 66; Mü’minûn, 22, 27, 28, Şûara, 119; Ankebût, 65; Rûm, 46; Lokman, 31; Fâtır, 12; Yâsîn, 41; Sâffât, 140; Mümin, 80; Zuhruf, 12; Câsiye, 12.

<sup>1987</sup> Kur’ân-ı Kerim’de “cârîye” veya “cevârî” kelimelerinin geçtiği yerleri görmek için bkz; Şûra, 32; Zâriyât, 3; Rahman, 24; Hakka, 11.

<sup>1988</sup> Bostan, “Gemi”, *DİA*, c. XIV, s. 8.

<sup>1989</sup> Kur’ân ayeti için bkz; el-Kamer, 13.

<sup>1990</sup> İdris Bostan, “Gemi”, *DİA*, c. XIV, s. 8.

<sup>1991</sup> Abdurrahman Anî, *a.g.e.*, s. 164.

<sup>1992</sup> İbn Batuta, *a.g.e.*, s. 421.

<sup>1993</sup> Mez, *a.g.e.*, s. 572.

<sup>1994</sup> İdris Bostan, “Gemi”, *DİA*, c. XIV, s. 10.

denizcilerinin arasında Hindistan cevizi olarak şöhret bulan bir ağaç türüydü. Arap gemi yapımında kullanılan ahşap türleri içinde, özel bir yeri olan ve bugün de dünyanın en kıymetli ahşapları arasında yer alan “*tik ağacı*” (sac) özel bir yere sahipti. Zira bu ağacın ahşabı, dayanıklılık, sertlik ve ağırlık gibi özellikleri ile ideal bir gemi yapım malzemesiydi. Malayca bir kelime olan “*tekku*’dan” gelen ve Hindistan’da dört bin yıldan uzun bir süredir yaygın bir şekilde kullanılan “*tik*”, antik çağlardan beri bilinmekte olup, Burma, Hindistan, Tayland, Java ve Seylan adalarından getirilmekteydi<sup>1995</sup>. Hind arıncı olarak da bilinen Sac ağacı, Hindistan cevizi ağacının ahşabından daha güçlü ve daha kuvvetliydi. Ayrıca Hind arıncı; suya karşı daha dayanıklıydı. Çünkü bu ağaç türünde, çatlama, şişme ve şekil değiştirme gibi bozulmalar görülmediği gibi, kuvvet açısından oldukça sert, kullanım ve şekil vermede ise çok yumuşaktır. Gemi yapımında ve şekillendirilmesinde büyük bir öneme sahip olan her iki ağaç (Sac ağacı-Hindistan cevizi) türü de Hindistan ve Hind adalarından<sup>1996</sup> ithal ediliyordu. Zira Basra Körfezi bölgesi ormanlık alanlardan yoksun olduğundan, buradaki insanlar genel anlamda ağaç malzemeye muhtaçtı. Bu yüzden Basra Körfezi denizcileri, gemi yapımında kullanacakları ağaç malzemeyi elde edebilmek için birçok farklı yol denemişlerdir. Bu amaçla Hindistan adalarına ve özellikle de Dibcad (Zibe-i Mehel veya Maldiv)<sup>1997</sup> adasında bol miktarda bulunan Hindistan cevizi ağaçlarından yararlanmak için buraya çok sayıda sefer düzenlediler. Çünkü bu ağaçların bulunduğu bölgede gemi yapmak daha ucuza mal oluyordu. Öyle ki bir geminin yapımı için gerekli olan tahta, kazık, ip... vb. bütün parçaları burada toplu halde bulmak mümkündü. Böylece hem gemi üretimi ucuza mal edilmiş oluyor hem de gerekli malzemenin temini kolay olduğundan zaman açısından da kayba uğranılmıyordu. Gemilerin yapımı tamamlanıp geri dönüş yolculuğuna çıkılacağı zaman ise, bu gemiler ambarlarını; Hind adalarında üretilen eşyalar ve özellikle de Hindistan cevizi vb. meyveler ile doldurup ülkelerine doğru denize açılıyorlardı<sup>1998</sup>.

Körfez gemileri ister Hind adalarından getirilen Hindistan cevizi ağacından yapılsın ister ise ithalat yoluyla Afrika bölgelerinden getirilen ağaçlardan yapılsın, bütün hepsi şekil ve içerik bakımından aynı yapıdaydılar. Her birine ait iskeletin parçalarını basit bir şekilde birbirine monte etmek mümkündü. Gemiler genellikle Hind

<sup>1995</sup> Utku, *a.g.e.*, s. 217-218.

<sup>1996</sup> Abdurrahman Anî, *a.g.e.*, s. 165.

<sup>1997</sup> İbn Batuta, *a.g.e.*, s. 418.

<sup>1998</sup> Sirafî, *a.g.e.*, s. 100.



Çınarı (sac) kerestesinden inşa edilmekteydi. Gemi ustaları bu kerestelere çok dikkatli bir şekilde daracık delikler açar, sonrada bu keresteler uzunlamasına doğru her iki yönden<sup>1999</sup>, Hindistan cevizi (Narcil) bitkisinden bükülmüş olan iplerle<sup>2000</sup> sıkı sıkıya bağlanırdı. Bunun haricinde herhangi bir çivi ya da kazık türü bir şey kullanılmazdı<sup>2001</sup>. Basra Körfezi'ndeki denizciler; gemilerini yaparken, Çin Denizi'nde bulunan Mıknaş dağı, çivileri çekip söker korkusuyla veya çivilerin paslanma sonucu tahtaları telef edebileceği ihtimaline karşın çivi kullanmamışlardır<sup>2002</sup>. Bir başka varsayıma göre ise gemi sanayisinde çivi kullanılmamasının nedeni; gemi sanayinde demirin az kullanılmasından dolayı fiyatının son derece yüksek olmasıydı. Belki de çiviler gemilerin yan tarafındaki tahtaların infilak etmesine neden olduğundan gemi ustaları bunu kullanmakta tereddüt gösteriyorlardı. Zira dünya henüz helezonik çiviye tanımadığından, gemi sanayi bu tarz üzere XVI. yüzyıl sonrasına kadar devam etti. Bu yüzyılın sonlarına doğru İngilizlerden Ralf Fetş (Arapça) adında bir seyyah ve üç arkadaşı denize açılarak körfez bölgesini ziyaret etmiş ve Fetş, Hürmüz'den Hindistan'a kadar olan seyahatinde binmiş olduğu gemiyi “ Gittiğim gemi, kenevir veya Hind çınarı yapraklarından örülmüş iplerle birbirine bağlı kerestelerden yapılmış olduğu için, gemi çok su alıyordu” sözleriyle tasvir ederek bir anlamda körfez bölgesindeki gemi yapım tekniğinin XVI. yüzyıla kadar aynı şekilde sürüp geldiğini doğrulamaktadır<sup>2003</sup>.

Körfez gemilerine has olan bu yapım özelliği, Hind Okyanusu çevresindeki tüm sahil devletleri için geçerli bir durumdu. Ancak bu gemilerin ilk olarak inşa edildiği yer şüphesiz Basra Körfezi oldu. Gemi parçalarını birbirine bağlamak için gerekli olan ipler ve diğer araç gereçler temin edildikten sonra kalan diğer işlemler buradaki mahir gemi ustaları tarafından yapılmaktaydı. Körfez halkı geçmiş asırlardan itibaren yapmış oldukları deniz yolculukları esnasında edindikleri bilgi ve birikimleri sonucu, kendi memleketlerinde yetiştirdikleri hurma ağaçlarını gemi yapımında kullanmayı başardılar. Özellikle Hurma ağacının (Narcil) liflerinden ip üreterek büyük bir ilerleme kaydettiler.

<sup>1999</sup> Deniz marangozcuları, “ıdan” veya “tekfise” diye isimlendirilirler. Bkz; Şami, *a.g.m*, s. 110.

<sup>2000</sup> Hindistan ve Züfar'da, narcil ağacı (Hindistan cevizi)'nin “Kanber” denilen lifleri deniz kenarında kazılmış çukurlarda kumlarla avuşturulur, sopalarla dövülür ve sonra da kadınlar tarafından eğirilerek ipler yapılırdı. Bunlar, Çin ve Yemen gibi ülkelere ihraç edilerek buralarda gemilerin yapımında kullanılırdı. Zira Hindistan Okyanusu'nda bulunan çok sayıdaki kayalar çivilerle yapılan gemilerin parçalanmasına sebep oluyordu. İplerle yapılan gemiler ise, rutubetli olduklarından kayalara çarpınca herhangi bir yaralanma tehlikesiyle karşı karşıya kalmıyorlardı. Bakır, *Tekstil*, s. 307; İbn Batuta, *a.g.e*, s. 421.

<sup>2001</sup> İdrisî, *a.g.e*, c. I, s. 63; Houranî, *a.g.e*, s. 248-249.

<sup>2002</sup> Şami, *a.g.m*, s. 110.

<sup>2003</sup> Arlond Wilson, *Persian Gulf*, s. 134; Şami, *a.g.m*, s. 10.

Meydana getirmiş oldukları eserlerini başta Hind Okyanusu'nun çeşitli bölgeleri olmak üzere, güney Afrika'ya kadar taşımayı becerdiler<sup>2004</sup>.

Körfez Arapları, Hindistan cevizi ağacından gemi yapma sanatını öğrenince, bu ağacı çok miktarda ithal ederek işlemeye koyuldular. Daha sonra bu ağacın kabuğundan ip ve halatlar yaparak, bunu gemi yapımında kullanılacak elverişli bir malzeme haline dönüştürdüler. Zamanla bu meslek, Basra Körfezi kıyılarındaki en parlak zanaat haline geldi. Öyle ki Abbasîler döneminde Basra Körfezi sahilleri, uzak diyarlardan gelen gemiciler için birer tersaneydi. Örneğin Maldiv adalarından<sup>2005</sup> gelen denizciler, gemi inşa ettirmek üzere Basra Körfezi'ndeki tersanelere adeta akın ediyorlardı<sup>2006</sup>. Gemi gövdesini birbirine bağlamak için kullanılan iplikler, ister Hind cevizi kabuğundan, isterse hurma liflerinden üretilsin, her ikisinde de belli kurallar esas alınarak yapılmaktaydı. Her iki ağaçtan da elde edilen lifler, özellikle kadınlar tarafından bükülüp ip haline getirildikten sonra, bu ipler birleştirilip kalın şeritler oluşturularak gemilerin yapımında kullanılan tahta levhaları birbirine bağlamada kullanılmaktaydı. Bu meslek çeşidi başta Basra Körfezi olmak üzere, Hind Okyanusu ve Kızıldeniz bölgelerinde oldukça şöhret buldu<sup>2007</sup>. Bu yüzden Basra Körfezi denizcileri, gemileri ile doğuda Hindistan'a, batıda ise Doğu Afrika'ya gitmede herhangi bir sıkıntı yaşamıyorlardı. Çünkü gemilerinde herhangi bir arıza veya sıkıntı ile karşılaştıklarında, Hind Okyanusu'nun herhangi bir limanında gerekli malzemeyi ve donanımı kolayca temin etmeleri mümkündü. Örneğin bazen gemilerin gerekli bakımını ve onarımını yapabilmek için bütün tahta levhaların çözülmesi gerekiyordu. Dolayısıyla sökülen tahta levhaların yenisiyle değiştirilip sağlam iplerle birbirine bağlanması için gerekli olan tüm malzeme, körfez boyunca uzanan deniz yollarında ki bütün limanlardan temin edilebilmekteydi. Günümüzde yedek parça olarak nitelendirdiğimiz bu gemi malzemelerinin bolluğu, gemilerin süratli bir şekilde onarılıp tekrar yollarına devam etmesine imkân sağlamaktaydı.

Ağaç levhaları birbirine bağlamak için gerekli olan şerit yapma sanatının yanı sıra bir diğer önemli meslek türü ise hiç şüphesiz rötuşlama işlemiydi. Çünkü levhaları birbirine bağlayabilmek için açılan deliklerin, bağlama işleminden sonra tekrar kapatılması gerekmektedir. Bu işlem için, Basra Körfezi'nde veya Zenc Denizi'nde

<sup>2004</sup> Sirafî, *a.g.e.*, s. 100; İdrisî, *a.g.e.*, c. I, s. 49.

<sup>2005</sup> Yaklaşık iki bin adadan oluşan bu ada topluluğunun bir diğer adı ise Zibe-i Mehel adalarıydı. İbn Batuta, *a.g.e.*, s. 418.

<sup>2006</sup> Sirafî, *a.g.e.*, s.100; İdrîsî, *a.g.e.*, c. I, s. 49.

<sup>2007</sup> İbn Cubeyr, *a.g.e.*, s. 74, İbn Batuta, *a.g.e.*, s. 421; Houranî, *a.g.e.*, s. 250.

avlanan bir tür köpek balığının veya okyanuslarda avlanan balinaların yağlarından faydalanılıyordu. İdrisî, okyanuslardaki balinalar hakkında bilgi verirken, bu balıktan elde edilen yağı ise şöyle açıklamaktadır; “*Denizciler, küçük balinaları avlarlar, tencerelerde kaynatıp bütün etleri eritir ve erimiş yağa dönüştürürler. Bu yağlar, Yemen’de, Aden’de, İran’da, Umman sahillerinde, Hindistan, Çin ve sahil şehirlerinde meşhurdur. Bu yağ, gemilerin çatlak ve deliklerini kapatmada temel malzemeler arasındadır*”<sup>2008</sup>. Denizcilerin gemi deliklerini kapatmada kullandıkları bir diğer malzeme ise balık yağı, zift<sup>2009</sup> ve çam reçinesi kullanılarak elde edilen karışımdı. Ayrıca denizciler tarafından “*nüret*” diye isimlendirilen bir nevi kireç benzeri malzeme ile gemilerin ahşap yüzeyi sıvanarak tuzlu suya karşı ömrü uzatılmaktaydı. Gemi boyama malzemeleri ise birbirinden farklılıklar göstermekteydi. Özellikle Basra, Nüret diye bilinen ilacı kullanmada meşhurdur. Öyle ki bu boyamanın sonucunda bütün gemiler bembeyaz bir görünüme bürünmekteydi<sup>2010</sup>. Körfez bölgesinde ki bu gemi yapma sanatı, ister istemez geçmişteki ve günümüzdeki araştırmacıların ilgisini çekerek önemli bir inceleme alanının da ortaya çıkmasına zemin hazırladı. Öyle ki gemi yapma sanatı geçmişten aktarılan bilgi birikimi sayesinde önemli bir aşama kaydetti. Bu aktarım ise, bazen geçmişteki efsanelere, bazen ise özenli bir araştırmaya ve tecrübeye dayalı olarak şekillendi. Ancak Müslüman coğrafyacılar ve gemiciler, Kızıldeniz, Basra Körfezi ve Hind Okyanusu’nda ki gemiler hakkında aktarılan efsanevi söylemleri reddetmişlerdir. Efsanelerde, Hind Okyanusu’nda kullanılan gemilerin çivi ile değil de ip ile yapılmalarının sebebi, suyun altındaki mıknatıs dağlarının varlığına dayandırılmaktadır. Öyle ki bu dağların, çivi kullanılarak yapılmış gemileri kendine doğru çekerek dağıtacağına dair bir inanış vardı<sup>2011</sup>. Yunanlı ve Romalı birçok coğrafyacı tarafından reddedilen bu efsane, sonraki dönemlerde Müslüman tarihçi ve coğrafyacılar tarafından da desteklendi. Özellikle Abbasîler döneminde ki birçok âlim, Basra Körfezi ve Hind Okyanusu’nda ki gemi yapım sanatı konusunda aktarılan efsanelerin doğru olmadığı konusunda görüş birliğine vardılar. Bu konuda Mes’ûdî şöyle demektedir; *Gemilerin yapımında çivi yerine ipin kullanılması, sadece Habeş denizinde oldu. Çünkü Roma ve batı gemilerinin hepsi çivilerle yapılmıştır. Habeş denizindeki gemiler, demir çivilerle yapılmamıştır. Çünkü deniz suyu demiri eritir.*

<sup>2008</sup> İdrisî, *a.g.e*, c. I, s. 64.

<sup>2009</sup> Bakır, “*Deri, Tahta*”, s. 140.

<sup>2010</sup> Mez, *a.g.e*, s. 571-572; Houranî, *a.g.e*, s. 259.

<sup>2011</sup> Mes’ûdî, *Mürûc*, c. I, s. 174; İdrisî, *a.g.e*, c. I, s. 50; Kazvinî, *Acâibu’l-Mahlûkât*, s. 120; Houranî, *a.g.e*, s. 255; Mez, *a.g.e*, s. 572; Askerî, *a.g.e*, s. 231-233.

*Denizde demir incelir ve zayıflar. Bu yüzden orada ki insanlar çivi yerine lifleri kullandılar. Gemilerini ise “Nüret” ile sıvadılar*<sup>2012</sup>. Mes’ûdî’den sonraki Müslüman coğrafyacılar, bu açıklamalardan tatmin olmadıklarından, daha fazla araştırmaya yönelerek bu konuda daha çok bilgi sahibi olmayı arzuladılar. Kızıldeniz, Basra Körfezi ve Hind Okyanusu sularında seyreden gemiler hakkında en çok fikir beyan eden âlimlerin başında ise İdrîsî gelmektedir. İdrîsî, özellikle bu denizlerde seyreden gemilerin yapımının oldukça zarif olduğunu belirtmektedir<sup>2013</sup>. Mes’ûdî ise gemilerin yapımını anlatırken; “*önce yere göğüs tahtası denilen tahta uzatılır, daha sonra belli bir düzen içinde tahta levhalar birbirine kuvvetli lif iplerinin yardımı ile yapıştırıldıktan sonra, boşluk kalan levha aralıkları ise balina ve köpek balığı gibi deniz hayvanlarından elde edilen yağlar ile sağlamlaştırılırdı. Gemi burunları ise çok yük taşıyabilmesi amacıyla derin değil, geniş yapılırdı*” demektedir<sup>2014</sup>.

Basra Körfezi, Kızıldeniz ve Hind Okyanusu’nda seyreden gemilerin zarifliğine işaret eden İdrîsî, gemileri parçalayıp birbirinden ayıran mıknaş dağı efsanesini ortadan kaldırmıştır. Öyle ki İdrîsî, gemilerin bu denizlerde büyük bir tehlike arz eden mercan kayalıklarına karşı korkusuzca ilerlemelerini daha hafif ve daha esnek malzemedan yapılmalarına bağlamaktadır. Zira, şerit liflerin yardımıyla birbirine bağlanan tahta levhalar, yağlanıp yumuşak ve elastiki bir yapı kazandığından, çivi ile monte edilenlere göre daha güvenli bir görünüm arz ediyordu. Böylece karşılaşılabilecek herhangi bir çarpmada, zarar en asgari seviyeye indiriliyordu<sup>2015</sup>. Gerçekte mıknaş dağı efsanesi, ticarî emtialarla yüklü gemilerin deniz dibindeki kayalıklara çarpması sonucu parçalanmasından ibaretti. Hâlbuki gemiciler, kullandıkları malzemeyi daha hafif ve daha esnek ürünlerden yana tercih edince, bu tür olaylarla daha az karşılaştılar. Hind Okyanusu gemilerinde demir çivilerin neden kullanılmamış olduğuna dair izahta bulunan Mes’ûdî ise bu denizin suyunun demiri olumsuz yönde etkilediği ve çivilerin zamanla zayıflamasına yol açtığını ifade etmektedir<sup>2016</sup>.

Basra Körfezi veya Hind Okyanusu’nda hâkim olan dalgalar, deniz yolculuğunda çekilen zorlukların anlaşılması açısından iyi birer örnektir. Bu dalgalar, özellikle seyir halindeki gemileri gidecekleri güzergâhlarından çevirerek tehlikeli bir girdabın içine sürüklemekteydiler. Gemiler mıknaş dağları diye bilinen mercan

<sup>2012</sup> Mes’ûdî, *Mürûc*, c. I, s. 163.

<sup>2013</sup> İdrîsî, *a.g.e*, c. II, s. 210-211.

<sup>2014</sup> Mes’ûdî, *a.g.e*, c. I, s. 123.

<sup>2015</sup> İdrîsî, *a.g.e*, c. II, s. 212; Askerî, *a.g.e*, s. 234.

<sup>2016</sup> Mes’ûdî, *a.g.e*, c. I, s. 157, 174.

kayalıkları bölgesine geldiğinde, gemi yapımında kullanılan demir çiviler, dalgalarla doğan tehlikeyi daha da arttırmaktaydı. Bu yüzden halatlarla (ağaç liflerinden) bağlanarak yapılan gemiler, fırtınada ve sığ sularda mercan kayalıklarına çarptıkları zaman, çivilerle imal edilen gemilere oranla hem daha dayanıklı hem de daha esnek oluyorlardı. Çünkü yağlanan tahta levhalar esneklik ve yumuşaklık kazanıyordu. Böylece çarpma sonucu oluşabilecek zarar en asgari düzeye indirgeniyordu<sup>2017</sup>.

Modern tarih araştırmacıları, Basra Körfezi'ndeki gemi yapım tekniğini bu perspektiften yola çıkarak araştırmaya ve anlamaya çalışmışlardır. Bunlardan biri olan Houranî; çivilerin, ucuz bir yöntem olan ağaç lifleriyle bağlama işine göre neden tercih edilmediğini izah ederek bu hususun iktisadî boyutunu da ortaya koymaktadır. Zira demir çivileri imal veya ithal etmek yüksek bir maliyet gerektiriyordu. Çünkü bu maddenin çıkarılıp eritilmesi ve çivi haline getirilmesi oldukça masraflı bir işti. Buna karşın liflerinin gemileri bağlama maddesi olarak kullanıldığı Hindistan cevizi ağacı ise bölgede bol miktarda bulunuyordu. Ayrıca bunun yanı sıra balık yağı ve kalafatlama maddelerinin ucuz oluşu, bu metodun kullanımını daha da cazip hale getiriyordu<sup>2018</sup>. Ancak kaynaklar olayın bu iktisadî durumu üzerinde pek fazla durmaksızın direkt gemilerin yapım tekniği ve şekilleri üzerinde yoğunlaşmaktadır. Öyle anlaşılıyor ki, yukarıda da belirttiğimiz üzere İdrisî'nin görüşü, klasik ve modern görüşlere daha yakındır. Zira Hind Okyanusu ve Basra Körfezi'nde gemi yapma tekniği, geçmişten XVI. yüzyıl sonrasına kadar Hurma, Narcil ve Sac ağacı bitkilerine dayanmaktaydı. İlk denizciler için, bu ağaçlardan elde edilen tahta levhaları, yine bu ağaçlardan elde edilen liflerle birbirine bağlamak ve bu gemileri Med-Cezir'in kaldırıp indirdiği sularda herhangi bir parçalanmaya veya kırılmaya maruz kalmaksızın yüzdürmek daha kolaydı. Şartların ortaya çıkardığı bu yapım tekniği asırlarca bu şekilde sürüp gitti. Abbasîler dönemine gelindiğinde ise bu sanat önemli bir ilerleme kaydederek zirveye çıktı. Basra Körfezi gemilerine has olan bu yapım tekniğinin uzun süre devam etmesinin en önemli nedeni ise hiç şüphesiz demirin az kullanılmasından dolayı fiyatının son derece yüksek olmasıydı<sup>2019</sup>. Çünkü Basra Körfezi gemileri, daha ziyade Zenc bölgesinde çıkarılan ham demiri, Hindistan'a taşıyıp farklı ticarî emtialarla değiştirme amacı güdüyorlardı<sup>2020</sup>.

<sup>2017</sup> İbn Cübeyr, *a.g.e.*, s. 47.

<sup>2018</sup> Houranî, *a.g.e.*, 96-97, 258; Şâmî, *a.g.m.*, s. 110.

<sup>2019</sup> Şâmî, *a.g.m.*, s. 110.

<sup>2020</sup> İdrisî, *a.g.e.*, c. I, s. 146.

Basra Körfezi ve Hind Okyanusu'nda yapılan gemilerin özelliklerinde hiç şüphesiz çevrenin etkisi çok büyüktür. Çünkü Hind Okyanusu'na açılmak için aynı zamanda birçok denizi de geçmek zorunda olan gemiciler için, hem mahalli rüzgârların esiş yönünü ve vakitlerini bilmek, hem de bu rüzgârların ortaya çıkaracağı tehlikelere karşı koyabilecek gemiler inşa etmek gerekiyordu. İşte tüm bunlardan hareket edilerek tecrübenin ve birikimin birer eseri olan gemiler inşa edildi. Ön ve arka taraflarından dar bir şekilde inşa edilen gemiler, geçmişten orta asırlara kadar kendi dalında mümtaz bir sanat eseri olarak karşımıza çıkmaktadırlar. Hind Okyanusunu geçmek için ön ve arka kısımları dar olarak tasarlanan bu gemilerin bu şekilde inşa edilmelerinde ki esas amaç ise hem hızlı yol alabilmek hemde dalgaların etkisini en aza indirmektir<sup>2021</sup>. Basra Körfezi sakinleri tarafından “Çin gemisi” (yani Hind Okyanusu'ndan Çin'e geçen) olarak isimlendirilen bu gemiler büyük yük taşıma kapasitesine sahip olup, bazen 1000'e yakın yolcu taşırldı. Ayrıca içlerinde şarap ve gıda maddeleri dükkânları ve dokuma tezgâhları da vardı. Bunlar Basra Körfezi'nde, başka gemilerin geçebildiği dar yerlerden geçemezlerdi. Öyle ki bu gemiler bazı limanlarda, diğer gemilerin ödediği ücretin 5-50 mislini ödemek mecburiyetindeydiler. Yine bu gemiler, Milâdî sekizinci yüzyılda Çin'in Kanton limanında hayret verici derecede büyük olarak kabul ediliyorlardı. Çinli olmayan kaptanlar tarafından idare edilen bu gemilerin yüksekliği, su seviyesinden o derece yüksekteydi ki insanlar onun üstüne çıkmak için merdiven kullanmak zorundaydılar<sup>2022</sup>.

Her gemide Yunanca'dan gelen “Ancur” ismiyle bilinen gemi çapaları vardı. Geminin su üzerinde sabitlenebilmesi için kullanılan bu malzeme, büyük bir taştan ibaret olup, taşın orta kısmı delinip, halatın buradan geçirilmesi suretiyle kullanılıyordu. Bazı gemilerde her ne kadar taş yerine bazen demir kullanılıyor idiyse de XIII. yüzyıla kadar bölgede, muhtemelen demir azlığı nedeniyle çapalar taştan yapılıyordu. Zira bu tarihten sonra Hind Okyanusu gemilerinde, Akdeniz'de çok daha önceden beri yaygın olarak kullanılan dört tırnaklı demir çapalara rastlanmaktadır. Bu geçişin tam olarak ne zaman gerçekleştiği bilinmemektedir. Genelde gemilerin çapa olarak tercih ettikleri malzemenin esasını taş oluşturuyordu. Öyle ki okyanuslarda dolaşan büyük gemiler, yanlarında çapa yerine kullanılmak üzere farklı nitelikte birçok taş bulundurlardı.

<sup>2021</sup> Houranî, *a.g.e*, c. I, s. 165.

<sup>2022</sup> Mez, *a.g.e*, s. 572; Durî, *Irakî'l-İktisâdî*, s. 145.

Geminin bulunduğu yerin derinliğine ve denizin durumuna göre hangi şekil ve hangi ağırlıktaki taşın kullanılacağı belirlenirdi<sup>2023</sup>.

Basra Körfezi denizcilerinin, Çin gemisi diye bilinen büyük gemilere eklemiş oldukları en önemli yenilik hiç şüphesiz yelken ve gemi direği düzeneği oldu. Bu düzeneğin geliştirilmesi, mevsimsel rüzgârların esişini takip eden Basra Körfezi denizcileri için en zirve gelişmelerden biridir. Nitekim Akdeniz'deki gemiciler tarafından Sâri<sup>2024</sup> diye isimlendirilen gemi direkleri, körfezde “dekl” olarak adlandırılıyordu. Kelime anlamı olarak hurma ağacı gövdesi demek olan “dekl”, geminin en önemli parçalarından birini teşkil etmekteydi. Görünüm olarak Basra Körfezi kıyılarında bolca yetişen hurma ağacının gövdesine benzediğinden, bu şekilde isimlendiriliyordu<sup>2025</sup>. Gemi yapımında ki gelişmelerle birlikte, yelken direği (dekl) yapımında da önemli aşamalar kaydedildi. Gemi inşası için en ideal ahşap türlerinden biri olan sert ve dayanıklı Hind meşesinin veya Hindistan cevizi palmyesinin kerestesi, dekl'in yapımında da ana malzeme olarak kullanılmaktaydı. Bu yüzden de daha ziyade meyvesi için yetiştirilen hurma ağacı dışında uygun ağacın yetişmediği İslam dünyası, gemi yapımı için gerekli olan bu ürünleri dışarıdan, özellikle de Burma, Hindistan ve Doğu Afrika gibi ülkelerden ithal ediyordu<sup>2026</sup>. Yelken direğinin (dekl) uzunluğu ve kısalığı, geminin hacmine ve yük taşıma kapasitesine göre değişiklik gösteriyordu. Ancak her durumda yelken direğinin uzunluğu, geminin gövde uzunluğundan fazlaydı. Rüzgâr ve hava dalgalarından en iyi şekilde yararlanılıp mesafe kat edebilmek için yelken direğinin bu denli uzun olması doğal bir durumdu. Öyle ki bazı gemilerde yelken direğinin uzunluğu 23 metreye ulaşmaktaydı<sup>2027</sup>. Ayrıca yelken direğinin (dekl) imal edildiği aynı ahşap türünden yapılan ve yelken bezinin sabitlenebilmesi için direğin en üst kısmına “T” şeklinde monte edilen ve “el-karye” adı verilen malzeme ise dekl'in en önemli parçasıydı<sup>2028</sup>. Basra Körfezi'nde hareket eden gemilerin özelliklerinden anlaşılan odur ki, her gemide büyük ve küçük olmak üzere iki yelken bulunmaktaydı. Küçük yelkenler; genelde büyük yelkenin arızalandığı zaruret hallerinde veya gece denize açılmak istendiğinde kullanılıyordu<sup>2029</sup>.

<sup>2023</sup> Nedvî, *a.g.e.*, s. 83-84; Mez, *a.g.e.*, s. 573; Utku, *a.g.e.*, s. 255; İdris Bostan, “Gemi”, *DİA*, c. XIV, s.10.

<sup>2024</sup> Mes'ûdî, *a.g.e.*, c. I, s. 155.

<sup>2025</sup> Askerî, *a.g.e.*, s. 236.

<sup>2026</sup> Bakır, “*Deri, Tahta*”, s. 127-128.

<sup>2027</sup> İdris Bostan, “Gemi”, *DİA*, c. XIV, s. 9.

<sup>2028</sup> Houranî, *a.g.e.*, s. 264.

<sup>2029</sup> Sirafî, *a.g.e.*, s. 100; Houranî, *a.g.e.*, s. 265.

Hind Okyanusu ve onun uzantısı olan Basra Körfezi gemilerinde dikkat çekici özelliklerinden biri olarak tanımlanan yelken sistemi “Latin yelkeni”dir. Özellikle Arap Yarımadası’nın her iki yanındaki Körfezlerde (Basra Körfezi-Kızıldeniz), gemilerin kürek çektiğine ilişkin bir geleneğin izine rastlamak zordur. Çünkü okyanus gemiciliğinde kürekler daha ziyade yedekte tutulmaktaydı. Zira ağırlıklı olarak mevsimsel rüzgârlara dayalı bir denizcilik anlayışı çerçevesinde şekillenen ve rüzgârı ardına alarak bu durumdan azami faydalanmayı hedefleyen söz konusu sistemde, kürek seyri yavaşlatıcı bir rol oynuyordu. Tam olarak ne zaman doğduğu bilinmese de, bölgede uzun süredir kullanıldığı anlaşılan ve Avrupalılar tarafından “Latin yelkeni” olarak anılan bu yelkenler, başlangıçta dörtgen şeklinde ve ön tarafı ucundan kesilmiş bir özellik gösterirken, daha sonra Abbasîler dönemine gelindiğinde gelişerek ana direk ve serene bağlı, üçgen şeklini aldı<sup>2030</sup>. Rüzgârı ardına aldığı zaman, geminin muazzam hızlara ulaşmasını sağlayan Latin yelkeni sistemi, ana direk ile bir ucu bu ana direğe, diğeri hareket ettirilebilecek şekilde boşta bırakılan bir serene arasına gerilen üçgen bir yelkenden oluşuyordu. Hind Okyanusu’nda ilk defa İslam’dan önce kullanımına başlanan üç köşeli yelkenler, müteakip dönemlerde de Müslümanlar tarafından kullanıldı. Rüzgâra karşı mukavemetleri ve rüzgârı kullanabilme esneklikleri sayesinde, sadece rüzgârın yelkenleri şişirmesiyle yüzebilen Akdeniz’in dört köşeli kalyon tarzındaki gemilerine tercih edilmiş olan bu yelkenler, zamanla Avrupa’da da benimsenmeye başladı<sup>2031</sup>. Avrupa gemi inşaatçılarınca da kabul gören ve daha ziyade pupa ve pruva yelkenleri olarak kullanılmaya başlayan Latin yelkeni, geliştirilerek daha büyük ve Atlantik’i geçebilecek gemilerin yapımına zemin hazırladı ve böylece bu sistem büyük coğrafi keşiflerin yapılmasına önemli katkı sağladı. IX. yüzyıldan sonra Akdeniz’de kare yelkenlerin yerini alan Latin yelkenlerin kâşifinin, Hind Okyanusu sularında seyreden Müslümanlar olduğu söylenmektedir<sup>2032</sup>. Latin yelkeninin en büyük dezavantajı olarak, yelken bölgesinin geniş bir yer kaplaması ve önden gelen rüzgâr karşısında sönmeye gösterilmektedir. Zira, iki yüz elli tonluk küçük bir geminin sereni dahi, ana direk kadar uzun oluyordu. Serene bağlı ana yelken, özellikle de rüzgâr henüz tazeyken, oldukça ağır ve hantaldı. Yelkeni, iskeleden sancağa veya tersine çevirmek, tehlikeli ve çoğu zaman uygulanmayan bir yöntemdi. Teknenin rüzgâra olan açısının artması, hızı ve manevra kabiliyetini azaltıcı ve kontrolü zorlaştırıcı bir etki

<sup>2030</sup> Houranî, *a.g.e.*, s. 101-103.

<sup>2031</sup> Watt, *a.g.e.*, s. 43.

<sup>2032</sup> İdris Bostan, “Gemi”, *DİA*, c. XIV, s. 10; Watt, *a.g.e.*, s. 43.



yapmaktaydı. Latin yelkenin bu eksiklikleri ve denizde zor manevraları yapamaması, Hind-Arap geleneğinin temel taşı olan “boom” ile Malay adalarının “bagla”nın Portekiz gemilerine karşı iyi bir performans gösterememelerinin önemli bir nedeni olarak gösterilmektedir<sup>2033</sup>.

Latin yelkeni kullanan gemilerde, seren bazen direktten ve hatta geminin kendisinden bile uzun olabilmekteydi. Hind Okyanusu gemilerinin küçük olanları tek direkli olsa da, büyük olanlarının her biri ayrı yelken taşıyan iki veya üç direğe sahip olabiliyordu. Pruva ve pupa tarafına konan ilave direklere yerleştirilen yelkenler, rüzgârdan faydalanma imkânlarını arttırıyordu. Bu direkler genelde bir miktar öne eğik olarak durmaktaydı. Arkada kalan direk ise, “Mizana direği” olarak bilinmekte olup, muhtemelen Arapçada ki “mizan” kelimesine atfen bu ismi almıştı. Önceleri Hindistan cevizi veya papirüs liflerinden yapılan yelkenler, sonraları umumiyetle pamuk, keten ve kenevirden dokunmaya başlandı<sup>2034</sup>. Bütün bu donanımın, gemiciliğin genel anlamdaki gelişmesinde önemli katkısı oldu. Zira, kareden üçgen denebilecek şekle dönüşen yelkenin, hem kıyıya yakın yerlerde, hem de açık denizlerde kullanılması belli bir avantaj sağlıyordu. Yelkenin yükseltilmesinden sonra seren, geminin direğini ve sereni çevreleyen bir destekle gemi direğine sağlam bir şekilde tutturulurken, rüzgârın gücüne göre yükseltilip alçaltılarak geminin seyrine imkân sağlamaktaydı. Hind Okyanusu gemileriyle Akdeniz gemileri arasındaki bir başka fark ise, dümen teknolojisiydi. Umumiyetle bir güvertesi, bir direği ve bir dümeni olan Hind Okyanusu gemilerinin aksine<sup>2035</sup>, Akdeniz gemileri iki uzun küreğin pupa tarafında küpeştenin üzerinden arkaya doğru salınması esasına dayanan bir dümen sistemine sahipti<sup>2036</sup>. Boyna kürek olarak bilinen bu sistemin yerine, özellikle Kızıldeniz gibi mercanlık ve sığ bölgelerde pupa bodoslama üzerinden veya yanından uzatılmış bir mekanizmaya bağlı tek dümen sistemi tercih edilmekteydi. Dümen, kış bodoslamasına iple veya başka bir yolla sağlam bir şekilde tutturulmaktaydı. Dümen, küçük teknelerde nispeten zayıf ve basit bir mekanizma olarak yer alırken, büyük gemilerde karmaşık ve sağlam bir yapıya dönüşüyordu. Pupa dümen mekanizmasının tam olarak ne zaman icat edildiği bilinmemekle birlikte, 1250’li yıllarda kullanıldığı kesindir. Ancak çok daha öncesinden icat edilmiş olabileceği ve belli bir süre kullanılmış olması da ihtimal dairesindedir.

<sup>2033</sup> Utku, *a.g.e.*, s. 252-253; Chaudhuri, *Trade and Civilisation in the Indian Ocean*, s. 156.

<sup>2034</sup> İdris Bostan, “Gemi”, *DİA*, c. XIV, s. 10.

<sup>2035</sup> Mez, *a.g.e.*, s. 572; Bakır, “*Deri, Tahta*”, s. 140.

<sup>2036</sup> Mez, *a.g.e.*, s. 572.

Kullanımının yaygınlaşması ise, büyük tonajlı gemilerin bu tip bir dümene duyduğu ihtiyaçtan değil, daha ziyade mekanizmanın kurulması için gerekli olan kuvvetli mengenelerin üretimi sayesinde gerçekleşti. Zira, bazı büyük kargo gemilerinin dümen olmaksızın, çift boyna kürekle rahatlıkla idare edilebilmeleri bunu göstermektedir. Öyle ki XII. yüzyılda Müslümanların dümeni icat etmeleriyle<sup>2037</sup> birlikte daha sonraki dönemlerde bu Avrupalılar tarafından da benimsendi<sup>2038</sup>.

Nitekim Abbasîler dönemine gelindiğinde Basra Körfezi'ndeki gemi yelkenlerinin en önemli görüntüsü üçgen şeklindeydi. Bu şekilde ki gemiler Abbasîler döneminde Basra Körfezi'nden başka hiçbir yerde bulunmuyordu. Çünkü yukarıda da ifade ettiğimiz üzere eski dönemlerde gerek Akdeniz'de gerekse Hind Okyanusu'nda kullanılan gemi yelkenleri dörtgen şeklindeydi. Bu yelkenler rüzgârdan en iyi şekilde faydalanmak için geminin ön tarafında "Mizana direği" diye adlandırılan ve bir yelkenli geminin baştan üçüncü direğini oluşturan direğe monte edilmişti. Muhtemelen bu isim Arapça "mizan" kelimesinden gelmekteydi<sup>2039</sup>. Bu dörtgen yelkenlerin, diğerlerine kıyasla üstün olması, gemi üzerinde oturması ve sabit olmasından kaynaklanıyordu. Ancak bu yelkenler, rüzgârın normal estiği yönden başka tarafta kullanılamıyordu. Abbasîler döneminde de Basra Körfezi bu türde yelken kullanan gemilerin kullanımına devam etti. Öyle ki edindikleri tecrübe ile mevsimsel rüzgârların esiş vakitlerini gayet iyi bilen Basra Körfezi denizcileri, kış aylarında Hind Okyanusu'ndan Basra Körfezi'ne geri dönecekleri zaman, mevsim rüzgârlarını beklemek zorundaydılar. Daha öncede ifade ettiğimiz üzere Hind Okyanusu'ndaki mevsimlik rüzgârların esiş vakitleri, Basra Körfezi'nden daha farklıydı. Basra Körfezi'nden yola çıkacak gemiler, Eylül ayında üç ay boyunca kuzeydoğu muson rüzgârına karşı yelken açarak Hindistan'ın güney ucuna varıyorlardı. Sonra Aralık ayı civarında Bengal Körfezi'ndeki yeni güney batı musonunu yakalıyor; böylece Güney Çin denizinde onları nisan veya mayıs aylarında Kanton'a götürecek olan güney muson rüzgârından faydalanabiliyorlardı. Sonra sonbaharda kuzey muson rüzgârıyla yola çıkıyor ve böylece Hind Okyanusu'ndaki kuzeydoğu muson rüzgârının başlangıcına yetişerek nisan veya mayıs ayında Basra Körfezi'ne geri dönebiliyorlardı<sup>2040</sup>. Aynı mevsim içinde değişen rüzgâr yönlerinden dolayı, yelkenler her defasında rüzgâr yönüne doğru çevrildiğinden, kullanılan

<sup>2037</sup> İdris Bostan, "Gemi", *DİA*, c. XIV, s. 10.

<sup>2038</sup> Utku, *a.g.e.*, s. 254-255.

<sup>2039</sup> İdris Bostan, "Gemi", *DİA*, c. XIV, s. 10.

<sup>2040</sup> Curtin, *a.g.e.*, s. 134; Houranî, *Arab Seafaring*, s. 73-75.

yelkenlerin onarımı gerekmektedir. Öyle ki doğuda Çin, batıda ise Afrika taraflarına gidecek olan gemiler herhangi bir süre kaybına ve tehlikeye uğramaksızın zamanında gidecekleri yerlere varmak zorundaydılar. Aksi takdirde Hind Okyanusunu geçecek olan bu gemiler, birçok tehlikeyle karşı karşıya kalabilirlerdi<sup>2041</sup>. Nitekim IX. yüzyılda, Basra Körfezi'nden Hindistan ve Çin taraflarına doğru seyreden gemilerin, dönüş yolunda zaman zaman, muson rüzgârları yüzünden, Basra Körfezi'ne gidecekleri yerde Arabistan'a ve Doğu Afrika'ya kaydıkları olurdu<sup>2042</sup>.

Abbasîler döneminde Basra Körfezi denizcilerinin geliştirdiği üçgen yelkenler, daha ziyade dörtgen yelkenliğin ön tarafını aşağıya eğip, yeni yelkenin geminin önüne koyulması suretiyle kullanılıyordu. Bu eğimli yelken altta gemi boyunca genişler ve sonra yukarıya doğru yükseldikçe Abbasîler döneminde ki meşhur üçgen görünümünü alırdı. Öyle ki Müslüman seyyah ve coğrafyacılar, gemilerin bu özgün şekillerini şaşkınlıkla ifade etmektedirler. Çünkü bu üçgen şekilli gemiler, denizde yol aldıklarında tıpkı balınaya benzemektedirler<sup>2043</sup>. Yelkenlerin üçgen şeklinde yapılması ve gemi üzerinde uzunca yayılması, gemilerin denizde veya nehirlerde kolayca manevra yapabilmesine yardımcı oluyordu. Gemilerin nehirlerdeki seyrini oldukça kolaylaştıran bu yelkenler özellikle rüzgârdan en üst seviyede faydalanılmasını sağlıyordu<sup>2044</sup>. Basra Körfezi gemilerinin yönelmiş olduğu Hind limanlarının bazıları büyük nehirlerle bağlantılı olduğundan, bazen gemiler bu nehirlere girmekte zorlanıyorlardı. Ancak üçgen yelkenlerin vermiş olduğu kolay manevra kabiliyeti sayesinde bu zorluklar aşıldı ve daha iç kesimlere kadar gitme fırsatı elde edildi. Kolay kullanımı sayesinde hızlı bir şekilde Hind Okyanusu'ndaki bütün gemilerde kullanılmaya başlanan üçgen yelkenler, Abbasî hilafetinin sonlarına gelindiğinde, artık Akdeniz gemilerinde kullanılan dörtgen yelkenlerin yerini almıştı. Nitekim Akdeniz'in sularında yüzen bu üçgen yelkenli gemiler, bu yeniliği tüm Avrupa'ya taşıdılar. Bu ise Avrupa da aydınlanma çağının doğuşu olarak kabul edilen coğrafi keşiflere zemin hazırladı. Houranî bu büyük etkiyi; *“Araplar, üçgen yelkenli gemileriyle Atlas Okyanusu'na geldiler ve maddi uygarlık, onların yüce eliyle hayat buldu. Çünkü üçgen yelkenli gemiler olmasaydı, bugün*

<sup>2041</sup> Houranî, *Milâhe*, s. 267-268.

<sup>2042</sup> Utku, *a.g.e.*, s. 228; İsmet Kayaoğlu, *İslam Kurumları Tarihi*, Ankara, 1985, s. 100.

<sup>2043</sup> Mes'ûdî, *a.g.e.*, c. I, s. 108; Houranî, *a.g.e.*, c. I, s. 269.

<sup>2044</sup> Houranî, *a.g.e.*, s. 269.

*Avrupa'da yan üç direkli gemiler olmayacak ve böylece büyük kâşiflerin yaptığı keşiflerde gerçekleştiremeyecekti*" diyerek açıklamaktadır<sup>2045</sup>.

#### **4.6.2. Ortaçağ'da Hind Okyanusu ve Basra Körfezi'nde Kullanılan Başlıca Gemi Çeşitleri ve Ekipmanları**

Bazı coğrafyacı ve edipler, İslam öncesi şiir geleneğine uyarak birtakım gemilerin özelliklerini anlatırken nasıl ve ne maksatla kullanıldıklarını değil daha çok güzelliklerine temas etmektedirler. Verilen bilgilere göre ayrı tiplerde olan savaş ve ticâret gemileri, gerektiğinde her iki amaçla da kullanılıyordu. Ayrıca ticâret filoları ile savaş filoları arasında yakın bir ilişki vardı ve ticâret gemilerinde çalıştırılan tecrübeli tayfalar aynı zamanda harp gemilerinde de yer almaktaydılar<sup>2046</sup>.

Hind Okyanusu gemileri ile ilgili bilgilerimizin edebi kaynaklarda verilen malumatlarla sınırlı kaldığını söyleyen Houranî ise, Hind Okyanusu gemilerini ancak XII. yüzyılda yaşamış olan İdrîsî ile İbn Cübeyr'in yanı sıra, XIV. yüzyılda yaşamış olan İbn Batûta, Avrupalı seyyahlar Marco Polo (XII. yüzyıl), Montecorvino'lu John (XIV. yüzyıl), Müslüman denizcilerden Ahmed b. Macid ve Süleyman el-Mehri'nin verdiği sınırlı bilgiler ile tahlil edebileceğimizi ifade etmektedir. Ayrıca yavaş ilerleyen teknoloji sebebiyle, bu kaynaklarda yapılan tariflerin Portekizlerin bölgeye ilk gelişine kadar geçerli olabileceğini ve büyük ihtimalle Abbasîlerin ilk dönemlerinde kullanılan gemi çeşitleri ile buralarda geçenler arasında fazla bir farkın olmadığını ileri süren Houranî, gemilerin söz konusu geniş dönemdeki gelişimlerini kronolojik olarak vermenin mümkün olmadığını, bu yüzden farklı dönemlere ait malzemedan ancak ortalama bir tanımın yapılabileceğini dile getirmektedir<sup>2047</sup>.

Hind Okyanusu'nda gemi çeşitliliğini belirleyen birçok etken yer almaktaydı. Bunlar, hem bölgelere, hem de bir bölge içindeki özel şartlara göre değişiklikler göstermekteydi. Yani, hem bölgelere göre değişen gövde yapısı ve genel şekil farklılıklarıyla, hem de tek bir bölge içinde, farklı amaçlara, farklı su ve hava şartlarına uyum sağlayacak şekilde düzenlenmiş üslup farklılıklarıyla karşılaşmak mümkündü. Sözelimi, Cambay Körfezi'nin<sup>2048</sup> şiddetli gelgitlerinde seyir için geliştirilmiş özel

<sup>2045</sup> Mezin, Arapça "mizan" kelimesinden türemiştir. İtalyancaya "mezanne", Fransızcaya "misaine" ve İngilizceye "mizzen" olarak çevrilmiştir. Houranî, *a.g.e.*, s. 221.

<sup>2046</sup> Bostan, "Gemi", *DİA*, c. XIV, s. 9.

<sup>2047</sup> Houranî, *a.g.e.*, s. 87-88.

<sup>2048</sup> Kuzey batı Hindistan'da İndus-Ganj ovalarının merkeziyle, Guceratta'ki batı sahili limanları arasındaki bağlantıyı sağlayan Cambay Körfezi, Portekizli seyyah Tome Pires'e göre VI. yüzyılın

tekneleri, yalnızca bölge ahalisi kullanabiliyor, ancak aynı bölge halkı bu gemileri kıyıdan uzak noktalara yönlendiremiyordu. Bölgede kullanıldığından bahsedilen çok miktardaki gemi sayısı bile, esasında bu konuda belli bir fikir vermektedir. Ancak her bir gemi adının, bir gemi çeşidini ifade ettiği şeklinde bir yanlışlığı içine de düşülmemesi gerekir. Zira bunlardan bir kısmı aynı türü ifade etmelerine rağmen, aksan ya da bölgelere göre değişen farklı kullanımlar yüzünden çok farklı gemi çeşitleri gibi gözükülebilmekteydi. Buna rağmen, modern gemi uzmanları, o gemilerin bugünkü torunlarına bakarak, arada belli farklılıkların olduğundan bahsedebilmektedir. Hind Okyanusu'nun genelinde bölgesel olarak tanımlanabilir üç ayrı gemi türünün varlığından söz etmek mümkündür: Arap - Hind, Malay ve Çin. Arap - Hind geleneğinin ortak bir gövde yapısından ürettiği çeşitli gemi tiplerinin ortak özelliği, Latin yelkeni ve benzer yapımların tekniklerine sahip olmasıydı. Tipik bir Arap - Hind "boom"unun şekli oldukça barizdi. Teknelerin her iki ucu (pupa ve prova) da sivri olup, geminin iskeletinden önce dış kabuğu yapılmaktaydı. Bu yöntem Asyalılarda oldukça yaygındı. Endonezya - Malay adalarında "prahu" ve "sapman" gibi güçlü akıntılarıyla marûf adalar topluluğuna has seri tekneler yaygınlık gösterirken, Çin'de de kendine has tarzları olan bambu yelkenli cönkler (Çink)<sup>2049</sup> kullanılmaktaydı<sup>2050</sup>. Ayrıca, bu üç farklı geleneği bünyesinde barındıran belli bir gemi çeşitliliği de dikkat çekmekteydi. Büyüklük ve şekle yansıyan bu çeşitliliğin üç temel sebebi vardı. Zira gemi gövdesinin suyun altında kalan kısmının şekli, girilecek suların ve kıyıların tabiatı ve derinliği ile liman ve demirleme mekânlarının sıklığına göre biçimlendiriliyordu. Keza, Endonezya ve Kızıldeniz gibi mercan kayalıklarının yoğun olduğu bölgelerde, "boyna kürek" olarak bilinen normal dümen mekanizması yerine, "pupa dümen" düzeneği kullanılıyordu. Zira bu tip dümenler sayesinde, hem geminin manevra kabiliyetini arttırmak, hem de engellerin etrafından daha dar bir açıyla dolanabilmek mümkün oluyordu. Bu da, geç fark edilen bir engeli bertaraf etmek için elzem bir hareketin gerçekleştirilebilmesi anlamına geliyordu. Geminin büyüklüğünü etkileyen temel unsur ise, büyük gemilerin bir defada daha fazla yük taşıma imkânlarıyla, bunun hem risk, hem maliyet açısından seferler üzerindeki etkilerinin değerlendirilmesinden geçmekteydi. Genellikle dört kulaçtan fazla su çeken gemiler, daha ziyade derin su

---

başında, gemiyle varılacak en önemli yerler arasındaydı. Öyle ki bu körfez, sağ koluyla Aden'e, sol koluyla ise Malakka'ya uzanıyordu. Curtin, *Ticâret*, s. 152.

<sup>2049</sup> Şâmî, *a.g.m.*, s. 111.

<sup>2050</sup> Utku, *a.g.e.*, s. 241.

gemisi olarak biliniyordu. Bu tip gemilerin<sup>2051</sup> iskelelere yanaşması tehlikeli olduğundan, bunlar daha ziyade ya açıkta demirliyorlar ya da limana “mavna” ve “salapurya” gibi çekici teknelerle çekiliyorlardı. Her iki halde de küçük tekneler vasıtasıyla yüklenip boşaltılıyorlardı. Bu ise hem zorlu, hem de maliyetli bir uygulama anlamına geliyordu. Dahası yük ne kadar fazla ise, gemi de o kadar hantal olmak zorundaydı. Üstelik bu aynı zamanda yolculuğun uzaması anlamına geliyordu. Bu şartlarda gemi, o yüküyle, hem fırtınalara, hem de korsanlara daha kolay yem olabilmekteydi<sup>2052</sup>. Buna karşılık, ortalama bir tüccar gemisinin Malabar veya Guccerat’ı<sup>2053</sup> geçip, değerli bir yükü aynı takvim yılında geri dönmesi oldukça nadir karşılaşılabilecek bir vakıya idi. Çin ve Malaka gibi yerlere gidiş-geliş ise, 2-3 sezon sürmekteydi<sup>2054</sup>. Bu sebeple ya aktarma yapılmalı, ya da 2-3 sezonun kârını temin edecek büyüklükte gemilerle yola çıkılmalıydı. Zira aktarmalar maliyetli olup, tacirlerin benimsemediği bir yöntemdi. Tabii olarak, uzun mesafeli gemilerin daha büyük ve hacimli olmaları beklenirken, devasa büyüklüklerde olmaları da tercih edilmiyordu. Bu bölgedeki gemilerin şekil ve hacimlerini etkileyen bir başka faktör de uygulama alanları idi. Sahil ticâreti ile uğraşanların iktisadî mantığı, uzun mesafelilerden farklıydı. Bunlar, ağırlıklı olarak aktarmaya dayalı, hızlı ve küçük çaplı ticâretten kazanıyorlardı. Gemileri seri ve küçük olmalı, sığılık suları ve kayalık bölgeleri rahatlıkla aşabilmeliydi. Bu tip gemileri, Hind Okyanusu’nun her sahilinde bölgenin şartlarına uygun şekilde imal edilmiş olarak bulmak mümkündür<sup>2055</sup>.

Gemilerin kullanımı yalnızca ticarî nakliyat amaçlı değildi. İster körfezin iç sularında olsun isterse dış sularında olsun, bu durum fark etmezdi. Özellikle turizm, ulaştırma, ticâret ve yolcu taşımacılığı için de kullanılırdı. Bu gemiler arasında harp gemileri ve yük gemileri de bulunmaktaydı. Bu gemiler sadece körfezdeki limanlardan, nehirler üzerinde yer alan iç kısımdaki şehirlere ticâret nakli yapmakla kalmıyor, aynı zamanda bir yerden başka bir yere yolcu nakli içinde kullanılıyorlardı<sup>2056</sup>.

<sup>2051</sup> Özellikle yük gemilerinin bazısı son derece büyüktü. Öyle ki XI. yüzyılda kullanılan bu gemilerden bir tanesinin direk uzunluğu yaklaşık 23 metre’ye, yük kapasitesi ise 300 tona ulaşmaktaydı. Bostan, “Gemi”, *DİA*, c. XIV, s. 9.

<sup>2052</sup> Utku, *a.g.e.*, s. 241-242.

<sup>2053</sup> Kuzeybatı Hindistanda Cambay Körfezi’ne yakın bölgede yer alan Guccerat, özellikle 15. yüzyılda Kuzey Hindistan’ın iktisadî gelişmesinde büyük bir rol oynamıştır. Curtin, *a.g.e.*, s. 42, 152.

<sup>2054</sup> Houranî, *a.g.e.*, s. 219.

<sup>2055</sup> Utku, *a.g.e.*, s. 243.

<sup>2056</sup> Şami, *a.g.m.*, s. 110.

Ortaçağda gemilerin tasnifinde teknenin şeklinin belirleyici olduğunu söyleyen Houranî, gemi ve kayık isimlerinin yer aldığı listelerde geçen herhangi bir ismin ne şekildeki bir gemiyi ifade ettiğinin zikredilmediğini ifade etmektedir<sup>2057</sup>. İslam dünyasının çeşitli bölgelerindeki tersanelerde imal edilen gemilerin isim ve modellerine gelince, bunların bazılarını şöyle sıralamak mümkündür;

*Hatiyye*; Bu gemiler Hürmüz Boğazında yer alan Übülle liman şehrinde yapılıyordu ve buradan Çin'e yolcu taşımaktaydı<sup>2058</sup>.

*Cülâb*; Kızıldeniz ve Hind Okyanusu'nda yolcu taşıyan bu gemilerin tahtaları ve ipleri Hindistan ve Yemen'den getiriliyordu. Ayrıca bunların yelkenleri sedir ağacının yapraklarından yapılıyordu<sup>2059</sup>. Bu gemiler, esnek yapılarıyla sığıklar ve mercan kayalıklarına karşı oldukça uygun olarak geliştirilmişlerdi<sup>2060</sup>. Makrîzî ve İbn Cübeyr'in çivisiz olarak inşa edildiklerini rivayet ettikleri<sup>2061</sup> bu gemiler, büyük ölçüde Batı Hind geleneğine uygun olarak imal ediliyorlardı. Bu tür gemilerin çivili olarak imaline, Güney Hindistan'ın Malabar sahilinde ancak Miladî XV. yüzyılda başlanmış; bu da büyük ihtimalle, Portekiz savaş gemilerinden esinlenerek gerçekleşmiştir. Bu gemiler özellikle Kızıldeniz üzerinde yer alan Ayzab ve Kulzüm tersanelerinde inşa ediliyordu<sup>2062</sup>.

*Cudî*; Çok büyük olan bu gemi Suriye'nin Hayfa limanında imal ediliyordu<sup>2063</sup>.

*Zûme, Sanbûk (Zambuk)*; Bu iki gemi, Kızıldeniz ve Hind Okyanusu'nda yolcu taşımaktaydı<sup>2064</sup>. Zûme, celebe ve sanbuk arasında bir büyüklükteydi<sup>2065</sup>. Bu küçük teknelere bugün artık büyük ölçüde "sanbûk" veya "zambuk" denmektedir. Ancak sanbûkların iki ayrı su nakil türü için kullanılması, bir karışıklığa yol açmaya müsaittir. Bunlardan ilki Basra Körfezi'nde, Umman'da, Arap Yarımadası'nın güneyinde ve Kızıldeniz'de kullanılan Arap gemilerinin en meşhurlarından olup, uzak mesafelere dahi tercih edilmekteydi. Bugün de kullanılan ve 20 ila 120 ton yük taşıma kapasitesine sahip olan bu tekneler, ortalama 25 metre uzunluğunda inşa edilmekte olup, özellikle

<sup>2057</sup> Houranî, *a.g.e.*, s. 89.

<sup>2058</sup> Bakır, "*Deri, Tahta*", s. 143.

<sup>2059</sup> Makrîzî, *Hıtat*, c. II, s.203; İbn Cübeyr, *a.g.e.*, s.47; Bakır, "*Deri, Tahta*", s. 143; Seyyid Abdulaziz Salim, *el-Bahrü'l-Ahmer fî Târihi'l-İslamî*, İskenderiye, 1993, s. 123.

<sup>2060</sup> Abdulaziz Salim, *a.g.e.*, s. 123.

<sup>2061</sup> İbn Cübeyr, *a.g.e.*, s. 37.

<sup>2062</sup> Utku, *a.g.e.*, s. 268; Kûsî, *Ticâretü'l Mısır*, s. 16.

<sup>2063</sup> Nasır-ı Hûsrev, *a.g.e.*, s. 29.

<sup>2064</sup> Bakır, "*Deri, Tahta*", s. 143; Ahmed Muhtar el-Abbâdî-Abdulaziz Salim, *Tarihi'l Bahriyeti'l İslamiyye fî Mısır ve Şam*, Beyrut, 1972, s. 255; Nuhaylî, *a.g.e.*, s. 63.

<sup>2065</sup> Nuhaylî, *a.g.e.*, s. 63.

daha sonraki dönemlerde Basra Körfezi'nde inci avlamak amacıyla yaygın bir şekilde kullanılmaktaydı. Yedi ilâ on üç metre arası uzunlukta inşa edilen daha küçük teknelerse, ahşaplarının Hindistan cevizi ağacının lifleriyle birbirine dikilmesiyle imal edilmekteydi. Dört ilâ sekiz mürettebatı olan bu teknelerde üçgen yelken yerine, kare yelken kullanılıyordu. Bir ara Avrupa'nın etkisiyle pupanın kare olarak yapıldığı gemiler için kullanıldığı belirtilen bu ismin, bugün kare kış tipi gemilerden ziyade, geleneksel üslûpla inşa edilmiş olan yerel tekneler için kullanıldığı anlaşılmaktadır<sup>2066</sup>. Ağırıklı olarak hacılarla<sup>2067</sup> balıkçı ve yolcuları taşımada kullanılan bu tekneler<sup>2068</sup>, Hicaz'a hububat ve mısır taşıyan Hind menşeli büyük yük gemilerinden farklı olarak Kızıldeniz menşeli idi. Söz konusu büyük Hind gemilerinin, ithal mi edildiği, yoksa Hind tasarımlarından hareketle bölgede mi inşa edildiği konusunda herhangi bir kanaata ulaşmak mümkün değildir. Ancak bunların en azından geleneksel "zambuk" lardan farklı olarak bölgeye sonradan geldiği tahmin edilmektedir<sup>2069</sup>.

*Cenûk, Zev, Kekem*; Büyük, orta ve küçük hacimli olan bu gemiler, Çin'de Zeytûn ve Kanton şehirlerinde imal ediliyordu. Cenûk adı verilen büyük gemilerde Hayzeran adı verilen bir tür bitkiden dokunan 3 ila 12 arasında yelken bulunurdu. Bu gemilerin her biri dört kattan oluşmaktaydı. Ayrıca her geminin içinde evler, müstakil yerler ve tüccar kameraları vardı. Yaklaşık 1000 kişilik kapasiteye sahip olan bu gemilerde çalışanlar ailelerini de yanlarında götürürlerdi ve tahtadan yapılmış havuzlarda sebze ve zencefil yetiştirirlerdi<sup>2070</sup>.

*Câkir-Çâgir*; Büyük gemi çeşitlerinden olup, Çin ile Körfez şehirleri arasında ticâret nakliyatı için kullanılan bu gemiler, yüz kadar adam ve yetmiş kadar at taşıma kapasitesine sahipti<sup>2071</sup>.

*Ukeyrî*; Ğurab adındaki gemiye benzeyen, fakat ondan biraz daha geniş olan bu gemide 60 kadar kürekçi bulunurdu. Savaş zamanında kürekçilere ok veya taş isabet etmemesini temin için geminin üzeri örtülüydü<sup>2072</sup>.

<sup>2066</sup> Houranî, *a.g.e.*, s. 89.

<sup>2067</sup> Makrîzî, *Hitat*, c. II, s. 203.

<sup>2068</sup> Bakır, "*Deri Tahta*", s. 143.

<sup>2069</sup> Utku, *a.g.e.*, s. 268-269; Cengiz Orhonlu, "XVI. Asrın İlk Yarısında Kızıldeniz Sahillerinde Osmanlılar", *İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fak. Tarih Dergisi*, (Eylül 1961), XII/16, İstanbul 1962, s. 3.

<sup>2070</sup> İbn Batuta, *a.g.e.*, 413.

<sup>2071</sup> Şami, *a.g.m.*, s. 110; İbn Batuta, *a.g.e.*, s. 404.

<sup>2072</sup> İbn Batuta, *a.g.e.*, s. 404.



*Muša'iyât*; Hind Okyanusu'nda çalıştırılan bu gemilerin uzunluğu 60 kulaç idi. Tek parçadan oluşan bu taşıtlar mükemmel bir işçiliğe ve yüz elli kadar insan taşıma kapasitesine sahipti<sup>2073</sup>.

*Bağle*; Basra Körfezi'nde ticarî nakliye için kullanılan ve en büyük gemiler arasında zikredilen bu deniz taşıtlarının taşıma kapasitesi 2000 torba yaş hurmaydı<sup>2074</sup>.

*Buzî*; Bu gemi, yalnız yolcu taşımada kullanılıyordu ve genellikle Dicle nehrinde çalıştırılmaktaydı<sup>2075</sup>.

*Bûm*; Basra Körfezi'nde ticâret mallarını taşımada kullanılan bu gemi, 1200 çuval hurma taşıyabiliyordu<sup>2076</sup>.

*Sumeyriyyât (Sümer tekneleri)*; Genişliği 16 ile 20 kulaç olan bu gemiler, Bağdat'ta Dicle nehrinde İnsan ve ziraî ürünleri taşımada kullanılıyordu. Rivayete göre Hicrî IV./X. yüzyılda Bağdat'ta 30.000 kadar gemi çalışıyor ve bu gemiler sahiplerine günde 90.000 dirhem gelir sağlıyordu<sup>2077</sup>.

*Şû'i*; Yük taşıma ve kullanım bakımından Bûm adındaki gemiye benzemektedir<sup>2078</sup>.

*Karkûr*; Bu gemiler, on metre uzunluğunda olup, Ermenistan'dan gelen inşaat tahtası ve Suriye'den gelen zeytinyağı gibi maddeleri taşıyorlardı<sup>2079</sup>.

*Belem*; Bu gemi Şattu'l-Arap'tan, Basra Körfezi ülkelerine sebze, meyve ve kereste yüklerini taşımada kullanılıyordu<sup>2080</sup>.

*Tekne*; İçi ziftle sıvalı ve düz olan bu taşıt, silahlandırılmış küçük bir gemi türüdür<sup>2081</sup>.

*Zavrak*; Bu gemi 1.000 kişilik bir kapasiteye sahipti ve Musul ile Bağdat arasında hacıları taşımada kullanılıyordu<sup>2082</sup>.

*Misbahıyye, Acûz, Kanca*; Kızıldeniz ve Hind Okyanusu'nda kullanılan gemi türleri içinde yer almaktaydı<sup>2083</sup>.

<sup>2073</sup> İdrisî, *a.g.e*, c. I, s. 72.

<sup>2074</sup> Şami, *a.g.m*, s. 110.

<sup>2075</sup> Mazaharî, *a.g.e*, s. 353.

<sup>2076</sup> Şami, *a.g.m*, s. 110.

<sup>2077</sup> Mez, *a.g.e*, s. 551.

<sup>2078</sup> Şami, *a.g.m*, s. 111.

<sup>2079</sup> Ali Mazaherî, *a.g.e*, s. 258.

<sup>2080</sup> Şami, *a.g.m*, s. 110.

<sup>2081</sup> Şami, *a.g.m*, s. 111.

<sup>2082</sup> Mazaherî, *a.g.e*, s. 358.

<sup>2083</sup> Fehmi, "el-Bahriyyetu'l İslâmiyye", s. 424; Mâhir Suâd, *el-Bahriyye fî Mısri'l-İslamiyye ve Asâruhe'l-Bakıyye*, Cidde, 1979, s. 355, 364.

*Tayyârat, Hadîdiyyât*; Bu gemiler, Hicrî IV./X. yüzyılda zengin ve büyük işadamları tarafından kullanılıyordu<sup>2084</sup>.

*Zebâzib*; Bu gemiler Bağdat'ta halifeye tahsis edilmişti<sup>2085</sup>.

*Gulâfe*; Körfez Arapları bu gemi türünü Portekizlilere karşı olan savaşlarında kullanmışlardır<sup>2086</sup>.

*Hudûc*; İslam öncesi de bilinen ve Kızıldeniz'de oldukça özel bir kullanım alanı olan bir tür gemiydi<sup>2087</sup>.

*Bikre*; Hind Okyanusu'nda faaliyet gösteren Arap korsan gemilerine deniyordu.

*Bur'ânî*; Daha çok meyve ve bal gibi yiyecekler taşıyan bir tür nakliye gemisiydi<sup>2088</sup>.

*Cebeliye*; Adını Suriye kıyılarındaki "Cebele" şehrinden alan bu gemi türü daha çok keşif ve casusluk hizmetlerinde kullanılıyordu.

*Kârevâniyye*; Hac veya ticarî maksatlı seyahatlerin birlikte yapıldığı bir gemi türü idi<sup>2089</sup>.

*Mızrap*; Kızıldeniz'de, savaş sırasında yol bulmaya ve Kızıldeniz ve Hind Okyanusu'nun barındırdığı tehlikelere karşı uyarmaya yönelik olarak kullanılan keşif maksatlı bir gemi türüydü. Ticarî donanmalar tarafından da kullanılan bu uzun araçlar, işlevleri itibariyle atak olup, muhkem bir özellik göstermekteydiler<sup>2090</sup>.

*Şenkûliyye*; Bir çeşit korsan gemisiydi<sup>2091</sup>.

*Sûkiyye*; Arapça çarşı manasına gelen adından anlaşıldığına göre kıyı sakinlerine doğrudan mal satan bir ticâret gemisiydi<sup>2092</sup>.

*Bur'ani*; İslam öncesi Araplar tarafından Kızıldenizde kullanılan bir tür gemi çeşidiydi<sup>2093</sup>.

*Zevrâk*; Daha ziyade nakliye maksadıyla kullanılan bir tür küçük gemiydi<sup>2094</sup>.

*Abari*; Büyük yelkeni ve beş tayfası bulunan bir gemi türüydü<sup>2095</sup>.

*Birce (barca)*; Üstü örtülü büyük bir gemi çeşidiydi<sup>2096</sup>.

<sup>2084</sup> Mez, *a.g.e.*, s. 551; Şami, *a.g.m.*, s. 111.

<sup>2085</sup> Şami, *a.g.m.*, s. 111.

<sup>2086</sup> Şami, *a.g.m.*, s. 110.

<sup>2087</sup> Mâhir Suâd, *a.g.e.*, s. 340.

<sup>2088</sup> Mâhir, *a.g.e.*, s. 334.

<sup>2089</sup> Bostan, "Gemi", *DİA*, c. XIV, s. 10.

<sup>2090</sup> Utku, *a.g.e.*, s. 269; Mahir, *a.g.e.*, s. 345-346.

<sup>2091</sup> Bostan, "Gemi", *DİA*, c. XIV, s. 10.

<sup>2092</sup> Bostan, "Gemi", *DİA*, c. XIV, s. 10.

<sup>2093</sup> Mâhir, *a.g.e.*, s. 355.

<sup>2094</sup> Bostan, "Gemi", *DİA*, c. XIV, s. 10.

<sup>2095</sup> Bostan, "Gemi", *DİA*, c. XIV, s. 10.

*Galyon (kalyon)*; Yelkenli büyük bir savaş gemisi türüdür<sup>2097</sup>.

*Haşebe*; Yelkenli bir gemi çeşididir<sup>2098</sup>.

*Zehebiyye*; Doğu Afrika kıyıları ile Hind Okyanusu arasında kullanılan bu gemi çeşidinin kadınlara tahsis edilmiş olduğu söylenmektedir<sup>2099</sup>.

*Mismariyye*; Bir tür nakliye gemisiydi<sup>2100</sup>.

*Taliâ*; Hızlı gidebilme özelliğine sahip bir gemidir<sup>2101</sup>.

*Dramonaria*; Özellikle Nil'in ağzında sahil koruma hizmeti gören bu gemiler, Emevîler döneminde İstanbul'un ikinci kuşatmasına da (717) katılmışlardı<sup>2102</sup>.

*Akatia*; Donanmaya asker, at, mühimmat vb. taşıyan yardımcı gemilerdendi<sup>2103</sup>.

*Şelendi*; Büyük güverteli savaş gemilerinin, şînî (şîniyye veya şânî) kadirga türü gemilerin yaygın adı idi. Fâtımîler'in son dönemlerinde bir şînî 1000 asker taşıyordu<sup>2104</sup>.

*Gurâb*; Yelken ve kürekle hareket eden kadirga türünden bir gemi idi ve 140 ila 180 kürekçisi vardı<sup>2105</sup>.

*Harrâka*; Düşman gemilerini yakmak için tutuşturucu maddelerle ve bunları atmak için mancınıklarla donatılmış bir savaş gemisiydi; 100 küreği vardı ve Şînî'den biraz daha küçüktü<sup>2106</sup>.

*Tarride*; Esas olarak Akdeniz'de kullanılmakla beraber, gördüğü işlev itibariyle benzerlerinin Kızıldeniz'de kullanılmış olması muhtemel gemilerdendir. Zira, zaman zaman Akdeniz tipi gemilerin de seyrettiği bilinen bu denizde<sup>2107</sup>, at ticaretinin yaygın olduğu bölgenin özelliği dikkate alındığında, at nakli için tasarlanmış olan bu gemilerin de kullanılmış olması muhtemel gözükmektedir. Hacimce küçük, ancak sürat bakımından hızlı bir harp nakliye gemisi olan bu gemi türü<sup>2108</sup>, Mısır donanmasını oluşturan mühim parçalar arasında yer alıyordu. Daha ziyade harpte kendilerinden istifade edilen hayvan ve özellikle de atların taşınmasında kullanılan ve azami kırk at

<sup>2096</sup> Bostan, "Gemi", *DİA*, c. XIV, s. 10.

<sup>2097</sup> Corci Zeydan, *İslam Uygarlıkları Tarihi*, s. 272.

<sup>2098</sup> Bostan, "Gemi", *DİA*, c. XIV, s. 10.

<sup>2099</sup> Utku, *a.g.e.*, s. 269.

<sup>2100</sup> Bostan, "Gemi", *DİA*, c. XIV, s. 10.

<sup>2101</sup> Bostan, "Gemi", *DİA*, c. XIV, s. 10.

<sup>2102</sup> Bostan, "Gemi", *DİA*, c. XIV, s. 10.

<sup>2103</sup> Bostan, "Gemi", *DİA*, c. XIV, s. 10.

<sup>2104</sup> Bostan, "Gemi", *DİA*, c. XIV, s. 10.

<sup>2105</sup> Bostan, "Gemi", *DİA*, c. XIV, s. 10.

<sup>2106</sup> Zeydan, *a.g.e.*, s. 272; Bostan, "Gemi", *DİA*, c. XIV, s. 10.

<sup>2107</sup> Orhonlu, "XVI. Asrın ilk yarısından Kızıldeniz Sahillerinde Osmanlılar", s. 3.

<sup>2108</sup> Zeydan, *a.g.e.*, s. 272; Mâhir Suâd, *a.g.e.*, s. 353.

taşıma kapasitesine sahip olan bu nakliye gemileri, hayvanların inip binmelerinde kolaylık olması bakımından arka kısımlarından açılır ve yükleme ve indirme, kilitli ağır kapıların açılmasının ardından gerçekleştirilirdi. İçlerinde hayvanlar için özel rampaların bulunduğu bu gemilerde, ayrıca asker, erzak ve silah nakli de mümkün oluyordu<sup>2109</sup>. Askerî amaçlı kullanımı nedeniyle bir savaş gemisi gibi görülmekle birlikte, esasında bir nakliye gemisi olarak işlev gören bu gemiler, Memlûkler döneminde yaygın olarak kullanılmıştır. Emevî halifesi Velid döneminde (86-97/705-715) Hindistan'a gerçekleştirilen sefer sırasında, Umman'dan Hindistan'a çok sayıda atın bu gemilerle taşındığı bilinmektedir. Atlı süvarilerin karaya büyük bir hızla ulaşmalarının ve doğrudan savaşa girebilmelerinin mümkün olması yüzünden, at nakliye gemileri savaş donanmalarının ayrılmaz bir parçasıydı. Kargo ve at nakliye gemilerinin ağır makineler de dâhil olmak üzere silahlandırılması gereği yüzünden, zamanla bu gemilerin bir taraftan taşıma kapasitelerinin, diğer taraftan da hız ve etkinliklerinin artırılması yoluna gidildi. At nakliye gemilerinin, esasında hem Bizanslıların, hem de Arapların askerî gerekçelerle yüksek bir teknik gelişme gösterdikleri bir alan olduğu anlaşılmaktadır. Öyle ki, X. yüzyıl sonunda Bizans süvarilerinin at üstünde doğrudan karaya inmeleri, bu gemiler sayesinde mümkün olabiliyordu<sup>2110</sup>.

*Mi'ber, Rakkiyye, Tayyâr, Vasıtiyye*; özellikle nehirlerdeki nakliye işlerinde kullanılan küçük gemi türlerindedir<sup>2111</sup>.

Bu gemilerin Basra Körfezi dışında kalan yerlerde bulunan birçok güzergâhları vardı. Körfez sınırları içerisinde ise iki güzergâhları bulunmaktaydı. Bu güzergâhlardan birincisi; ister Basra yönünden isterse körfezin her iki yakasında bulunan limanlardan birinden gelsin, tüm gemiler, Umman (Maskat veya Sûhar)'da demirler, burada su ve yemek gibi azıklarını temin eder, ticarî eşyalarından dilediğini yükleyip, Malabar'a doğru yönelerek Khûlam limanında demir atarlardı<sup>2112</sup>. Bu güzergâhlardan ikincisi ise; doğu sahillerine paralel olarak denize açılmak isteyen gemilerin güzergâhıdır. Bu gemiler körfezin iç sularında herhangi bir yerden, denize açılarak doğu sahillerine yakın bir şekilde seyredip sonra yağışlı ve bereketli olan Pakistan kıyılarına ulaşıncaya kadar, İran'ın güney kıyılarını takip etmek mecburiyetinde kalırlardı. Orada Züdd topraklarına

<sup>2109</sup> Fehmi, *a.g.e.*, s. 409-410; Bakır, "*Deri, Tahta*", s. 144; Bostan, "Gemi", *DİA*, c. XIV, s. 9.

<sup>2110</sup> Utku, *a.g.e.*, s. 270.

<sup>2111</sup> Bostan, "Gemi", *DİA*, c. XIV, s. 10.

<sup>2112</sup> Hemedanî, *a.g.e.*, s. 11.

hükmeden iki millete, daha sonra bu gemilerin yolu Hindistan veya buraya dâhil olan kıyıları üzerinden seyrederek, Çin’de son bulurdu<sup>2113</sup>.

Diğer bir yol olan Doğu Afrika güzergâhına yolculuk ise yine körfezdeki herhangi bir deniz merkezinden (Basra, Siraf, Umman, Mudgaşkir) başlamaktaydı. O zamanın ana ticâret merkezi (Aden) Yemen idi. Daha doğrusu bura, Bağdat, Hind ve Çin’den gelen ticarî malların toplandığı merkezdi. Gemiler, Doğu Afrika’ya nakliyat yapmak için veya Kızıldeniz yoluyla Mısır’dan, Aden’e ihtiyaçları olan, koku ve baharat gibi çeşitli ticâret malları satın almak için giderlerdi<sup>2114</sup>. Mes’ûdî, Doğu Afrika sahilleri üzerinden Umman’a yapmış olduğu yolculuğun ardından, Müslüman gemicilerin Sefâle (Mozambik) denilen bölgeye kadar gittiklerini ifade etmektedir<sup>2115</sup>.

Körfezde, deniz yolu güzergâhlarının yanı sıra, kara yolu güzergâhları da mevcuttu. Bu yol Uzakdoğu ülkelerinden gelen çeşitli ticâret mallarının hepsinin toplandığı yer olan Bağdat’tan başlamaktaydı. Tüccarlar, ticâret mallarını binek hayvanlarının sırtında Suriye’ye ve orada bulunan Akdeniz limanlarına, oradan da Roma ülkelerine ya da Avrupa şehirlerine ihraç etmekteydiler. Suriye’ye gönderilen malların başında; işlenmemiş ipek, tüccarlara satılmadan önce dokunmak üzere boyanmamış iplik ve matbu gümüş süslemeler yer alıyordu. Geriye kalan ticâret mallarını ise kürk, demir, baharat, nebati bitkiler oluşturmaktaydı. Bu mallar daha sonra Akdeniz havzasında bulunan birçok şehre dağıtılmaktaydı<sup>2116</sup>.

Basra Körfezi özellikle Abbasîler döneminde, devletin iktisadî hayatı için çok önemli bir yere sahip oldu. Bu yüzden Abbasî devletinin başkenti olan Bağdat, bu yönüyle İslam âleminin en önemli parçasını teşkil etmekteydi. Özellikle de iktisadî bakımdan kalkınmanın yaşandığı ve ticarî gelişmede gözle görülen bir ilerlemenin kaydedildiği ilk Abbasî asrında bu daha belirgindi. Çünkü Arap-İslam medeniyeti, ilk dönemlerde maddî gereksinimlere ihtiyaç duymaktaydı. Nitekim halife, saray ricali, büyük devlet adamları ve tüccarlar, Afrika, Çin ve Hindistan’dan gelen yabancı aksesuar ve lüks eşyalara daima rağbet gösteriyorlardı<sup>2117</sup>.

Basra Körfezi’nde yol alan gemiler tecrübeli denizciler sayesinde güven içerisinde yollarına devam ederek doğunun zengin ticâret kaynaklarına ulaşıyorlardı. Mes’ûdî’ gemilerde, yöneticiler ve hizmetliler olmak üzere iki tür görevlinin yer

<sup>2113</sup> İstahrî, *Mesâlik*, s. 34-35.

<sup>2114</sup> Şami, *a.g.m.*, s. 111.

<sup>2115</sup> Mes’ûdî, *Mürûc*, c. I, s. 234; Mez, *a.g.e.*, s. 575.

<sup>2116</sup> Şami, *a.g.m.*, s. 112.

<sup>2117</sup> Şami, *a.g.m.*, s. 112-113.

aldığını belirtmektedir<sup>2118</sup>. Bu tecrübeli denizciler, görev dağılımlarına göre ise şu şekilde bilinmekteydiler;

**Nahuda:** Günümüzdeki armatörün karşılığı olan Nahuda, Farsça'dan türemiş bir kelime olup, gemi sahibi demektir. Nav; gemi, Huda ise sahib manasındadır. Gemi sahipleri, Rabbu-sefine diye de adlandırılmaktaydı. Gemi sahipleri genelde tüccar veya geniş sermaye sahiplerinden oluşurdu<sup>2119</sup>.

**Rebak:** Gemi sahibinden sonra gemide ki ikinci kişidir. Geminin yönetiminden, personelden ve denizcilikle ilgili olan her şeyden sorumluydu<sup>2120</sup>.

**Rubbân veya Rahbân:** Gemiye idare eden asıl kaptandır<sup>2121</sup>.

**İştiam:** Kaptandan sonraki kişidir. Gemideki mürettebatın başkanlığını yapar ve kaptanın bilgilerini personele ulaştırarak, onların işlerini denetlerdi<sup>2122</sup>.

**Dîdbân:** Yelken direğinin tepesinde kendisine tahsis edilmiş yerde durarak, gemileri, kayalık vb. tehlikelere karşı korumakla veya karaya yaklaşıldığı zaman kaptanı yönlendirmekle görevli gözetleyicilerdi<sup>2123</sup>.

**Riyâziyyîn:** Harita ve teknik aletleri kullanarak, izlenecek rotayı tespit ederdi<sup>2124</sup>.

Ortaçağ da kurmuş oldukları donanmalar sayesinde gerek Hind Okyanusu ve Akdeniz'de gerekse diğer denizlerde büyük başarılar imza atan Müslüman denizciler, bu başarılarını güçlü donanmalarının yanı sıra, denizcilik alanında geliştirdikleri tekniklere de borçludurlar. Yukarıda da bahsettiğimiz üzere muson rüzgârlarının esiş vakitlerini oldukça iyi bilen Müslüman denizciler, her yıl, gidecekleri her liman için bu rüzgârların esiş vakitlerini ve yönlerini belirleyen çizelgeler çıkarıyorlardı. Çünkü Hind Okyanusu'nda gerçekleştirecekleri seferler açısından oldukça önemli olan bu çizelgeler, sadece yola çıkacakları zamanı belirlemelerine değil, aynı zamanda büyük yük gemilerinin gidecekleri limana kaç günde varacakları konusunda da bilgi veriyordu<sup>2125</sup>. Hind Okyanusu'nun zorlu ve tehlikeli sularında yol alan Müslüman denizciler, gidecekleri bölgelerin uzaklığını derece ve dakika ile değil, parmak ve düğüm ile ölçüyorlardı<sup>2126</sup>. Nitekim bunların yanı sıra daha birçok yöntem ve teknik geliştiren

<sup>2118</sup> Bostan, "Gemi", *DİA*, c. XIV, s. 11.

<sup>2119</sup> Houranî, *a.g.e.*, c. I, s. 199; Bostan, "Gemi", *DİA*, c. XIV, s. 11.

<sup>2120</sup> Ahmet bin Macid, *Selase Ezhar fi Ma'rifeti'l-Bihâr* (trc. Muhammed Munir Musa), Kahire, 1969.

<sup>2121</sup> Makdisî, *a.g.e.*, s. 10; Bostan, "Gemi", *DİA*, c. XIV, s. 11.

<sup>2122</sup> Makdisî, *a.g.e.*, s. 10; Houranî, *a.g.e.*, s. 279-280; Bostan, "Gemi", *DİA*, c. XIV, s. 11.

<sup>2123</sup> Mez, *a.g.e.*, s. 577; Bostan, "Gemi", *DİA*, c. XIV, s. 11.

<sup>2124</sup> Makdisî, *a.g.e.*, s. 10; Bostan, "Gemi", *DİA*, c. XIV, s. 11.

<sup>2125</sup> Mazaherî, *a.g.e.*, s. 355.

<sup>2126</sup> Mazaherî, *a.g.e.*, s. 353.

Müslüman denizcilerin kullandıkları en önemli teknik aletlerden biri usturlâb'dır. Yıldızların hareketlerini tetkik ve hesap etmek için yapılan bu alet, Hz. İsa'nın doğumundan iki asır evvel eski Yunan âlimlerinden Hipark tarafından icat edildi. Münecimler, kullandıkları bu aletle herkesin talihini ve savaşların akıbetini söylerlerdi. Öyle ki İslami döneme gelindiğinde Müslüman Araplar, Yunanlıların icadı olan bu aleti<sup>2127</sup>, becerikli zanaatkârları vasıtasıyla zaman içinde oldukça estetik bir hale getirerek, yıldızlarla ilgili bilgi edinmede ve denizcilikte kullandılar<sup>2128</sup>. Usturlâb aletini ilk yapan Müslüman İbrahim el-Fezâridir (öl. takribi 777)<sup>2129</sup>. İlk Müslüman denizciler, Usturlâb yardımıyla yıldızlara bakarak yön tayini ve enlem-boylam ölçümlerinde şaşırtıcı derecede isabet kaydetmişlerdir<sup>2130</sup>. Öyle ki Şerâfüddin et-Tûsî'nin (XII. yüzyıl) "el-Balisti" denilen usturlâbı Müslümanlara, tam olarak saati belirleme ve geminin nerede bulunduğunu tespit imkânı vermekteydi<sup>2131</sup>. Diğer yandan Ahmed el-Siczi'nin takriben 400/1009 yıllarında "Zavrakî" usturlâbından bahsetmesi, Müslümanların bu dönemde erişilemeyen bir yerin uzaklığını tespite yarayan usturlâbı da kullandıklarına işaret etmektedir<sup>2132</sup>.

Hind Okyanusu'nda seyreden Arap denizcilerinin olmazsa olmaz malzemeleri arasında yer alan bir diğer alet ise, yön tayinine ve kötü havalarda dahi kıyı noktalarının yerlerinin tespitine imkân sağlayan<sup>2133</sup> ve Çinlilerden sonra ilk defa Müslümanlar tarafından kullanılmaya başlanan pusulalardı. Çinlilerin, kara yolculuklarını belirlemede kullandıkları, mıknatıslı basit bir ibreden oluşan pusula, Basra Körfezi denizcilerinin Çinlilerle olan alışverişleri sonucunda İslam dünyasına kazandırıldı<sup>2134</sup>. Müslümanların farklı maksatlarla dünyanın her tarafına seyahat etmelerine ve bu sayede Hind Okyanusu'nda, Hindistan kıyılarında ve Hind adalarında kendilerine yer edinmelerine imkân sağlamış olan pusulanın Müslümanlar tarafından kullanımının, 1242'den itibaren kesin olduğu bilinmekle birlikte, esas olarak 1200'lerden itibaren kullanıldığı sanılmaktadır<sup>2135</sup>. Avrupalılara geçişi Müslüman denizciler eliyle gerçekleşmiş olan pusula, Avrupalıların Araplardan aldığı en mühim tekniklerden birisi olarak

<sup>2127</sup> Fuat Sezgin, *Bilimler Tarihçisi*, İstanbul, 2010, s. 31.

<sup>2128</sup> Pakalın, *a.g.e.*, c. II, s. 554; Hourani, *a.g.e.*, s. 228.

<sup>2129</sup> Hitti, *a.g.e.*, c. II, s. 572.

<sup>2130</sup> Mazaherî, *a.g.e.*, s. 353; Hitti, *a.g.e.*, c. II, s. 572-573; Sezgin, *a.g.e.*, s. 29.

<sup>2131</sup> Mazaherî, *a.g.e.*, s. 356.

<sup>2132</sup> C. A. Nallino, "Usturlâb", *İA*, İstanbul, 1986, c. XIV, s.67-68

<sup>2133</sup> Mazaherî, *a.g.e.*, s. 353.

<sup>2134</sup> Houranî, *a.g.e.*, s. 284.

<sup>2135</sup> Watt, *a.g.e.*, s. 44.

gösterilmektedir. Pusulanın mucidi olma konusunda, İtalya, Fransa, İngiltere, İskandinavya gibi birçok ülke hak sahibi olduğunu iddia etse de, pusulanın asıl menşeinin Çin olduğunda, Arapların da bunu onlardan devraldığına şüphe yoktur. Zira Ahmed b. Macid'in, XV. yüzyılda, Hind denizinde Portekizli denizci Vasco de Gama'ya rehberlik ettiği sırada, usturlâb ve pusula gibi denizcilik aletlerini de onun istifadesine sunduğu bilinmektedir<sup>2136</sup>.

Hind Okyanusu'nda seyreden Müslüman Arap denizcilerin vazgeçilmezleri arasında, yer alan bir diğer malzeme ise gemiler için sığınabilecekleri limanların, kıyıların, adaların, durak yerlerinin belirtildiği "portolan" adı verilen deniz haritalarıdır. Özellikle Müslüman Arapların oldukça iyi haritalara sahip oldukları bilinmektedir<sup>2137</sup>.

Ortaçağ denizciliğinde harita kullanımının vazgeçilmez bir hale gelmesi, gemicilik aletlerinin gelişmesine paralel olarak gemi donanımlarında meydana gelen ilerlemelerin bir sonucudur. Ortaçağ haritacılığına damgasını vuran İbn Havkal ve İdrîsî gibi Müslüman coğrafyacıların eserlerinde yer alan mufassal haritalar, esasında Müslümanların sahip olduğu kara ve deniz telakkisi konusunda önemli ipuçları veren belge niteliğinde eserlerdir. Söz konusu haritaların Ortaçağ Avrupası'nda bir benzerinin olmadığını söyleyen müellifler, İdrîsî'nin haritalarının çok kullanışlı olmasa da çok güzel olduğunu vurgulamaktadırlar. Portekizlilerce bolca kullanılan Arap haritalarına Yunan ve Latin kökenli adlar dışında, *es-sahîfa*, *es-sûra*, *tersim*, *defter* gibi Arapça kökenli çok sayıda isim verilmesi, Müslüman Arapların denizcilikte ne kadar önemli bir yere sahip olduğunu ispat etmeye yeterlidir<sup>2138</sup>. Ayrıca Avrupalıların edindiği en kapsamlı ve doğru coğrafi bilgilerin ana kaynağı olan Müslümanlar, özellikle Avrupa gemicilik tekniğinin gelişiminde de çok büyük bir etkiye sahiptir<sup>2139</sup>.

Kutup ve kutup çevresi yıldızların yüksekliğini ölçmeye yönelik cihazlar kullanan ve bu sayede yön, güzergâh ve pozisyon tayini yapabilen Müslüman denizciler, Vasco de Gama'dan itibaren yakın zamanlara kadar Avrupalı kaptanların da bu aletleri kullanmalarına vesile oldular. Vasco de Gama dönemindeki denizcilik bilim ve uygulaması hususunda Portekizli denizcilerden hiç de aşağı kalmayan Müslüman Araplar, astroloji, enlem-boylam bilimi, rüzgârların tabiatı, yönü ve mevsimi, sahillerdeki yerlerin ve mevsimlerin bunlar üzerindeki etkileri, ülkelerin coğrafi tarifî,

<sup>2136</sup> Utku, *a.g.e.*, s. 230; Watt, *a.g.e.*, s. 44.

<sup>2137</sup> Maqbul Ahmad, "Harita", *DİA*, c. XVI, s. 209. Ayrıca bkz; Mez, *a.g.e.*, s. 329.

<sup>2138</sup> Utku, *a.g.e.*, s. 231.

<sup>2139</sup> Watt, *a.g.e.*, s. 45.



liman, kasaba ve adalarının tehlikeli sahilleri, dar deniz yolları, muhtelif astronomik ölçüm aletlerinin kullanımı, şemsi ay ve günlerin hesabı gibi konuları çok iyi bilmekteydiler<sup>2140</sup>. Özellikle Abbasîler devrinde kutup yıldızı ve güneşin yüksekliği sayesinde yön ve güzergâhlarını belirleyebilen Müslüman denizciler, ilmu'l-felek adını verdikleri astronomiden en üst seviyede yararlanıyorlardı<sup>2141</sup>.

Müslümanlar, bir taraftan mevcut denizcilik aletlerini geliştirirken, diğer yandan da yeni denizcilik aletleri icat ettikleri Abbasîler döneminde, usturlâb, pusula ve harita gibi teknik malzemelerin yanı sıra, denizcilik defterlerinden de faydalanmışlardır. Daha ziyade Rah-Nâme (yol kitabı) olarak bilinen bu denizcilik defterleri, Farsça yol anlamındaki Rah ve kitap anlamına gelen Name sözcüklerinin birleşiminden oluşmuştur. Burç cetvellerinden, rüzgâr ve sahil bilgilerine kadar birçok konuda ayrıntılı bilgi içeren bu defterler, denizciler için büyük bir önem arz ediyordu<sup>2142</sup>. Özellikle Abbasîler devrinde Basra Körfezi denizcilerinin yazmış oldukları Rahnameler, Körfezin büyük denizcisi Ahmet b. Macid'in dönemine (XV. yy) gelinceye kadar Hind Okyanusu ve Çin denizinde yolculuk yapanlar için en önemli rehberlerden biriydi. Ahmet b. Macid, Basra Körfezi'nin zorlu arenasında ortaya çıkan kaptanlardan Muhammed b. Şazân ve Suheyl b. Ebân gibi deniz ve astronomi ilminde iki büyük bilginine tabiydi. İbn Macid, eski İran papirüslerindeki (Rah Nâmek) kaideler ile kendisinden önceki diğer denizcilik ilimlerini tespit edip geliştirmek suretiyle, hem bilgilerin nesilden nesile aktarılmasını sağlamış hem de bu bilgileri sağlam temeller üzerine oturtmuştur<sup>2143</sup>. Nitekim XIV. ve XV. asırlarda, büyük İspanyol ve Portekiz gemiciliği devirlerine kadar, medeniyet tarihinde derin bir iz bırakan Arapların, özellikle denizcilik alanındaki hızlı gelişimlerinde Ahmed b. Macid ve Süleyman el-Mehrî gibi önemli denizcilerin büyük etkisi olmuştur<sup>2144</sup>.

Kendi gemicilik geleneklerini oluşturan Müslüman Araplar, çok geçmeden gemicilikte kullandıkları tekniklerle sonraki dönem Avrupa denizciliğinin gelişimine önemli katkılarda bulunup, Avrupa dillerine denizcilikle ilgili çok sayıda Arapça kelimenin geçmesine de aracı oldular. Önce Akdeniz, sonra tüm dünya donanmalarının benimsediği Arapça kökenli bu kelimeler arasında, amiral anlamındaki “emîrû'l-bahr”dan gelen “admiral”, halat anlamındaki “habl”den gelen “cable” (kablo), tersane

<sup>2140</sup> Nedvi, *a.g.e.*, s. 5-6.

<sup>2141</sup> Houranî, *a.g.e.*, s. 228; Şami, *a.g.m.*, s. 107.

<sup>2142</sup> Houranî, *a.g.e.*, s. 279.

<sup>2143</sup> Şami, *a.g.m.*, s. 107.

<sup>2144</sup> Utku, *a.g.e.*, s. 232.

anlamındaki “daru’s-sinâa”dan<sup>2145</sup> gelen (Arsenal) veya (darcinah) kelimelerinin yanı sıra, küçük kayık (shallop) veya tek direkli yelken gemisi (sloop), üç direkli yelken gemisi barko (barque), muson rüzgârı (manson) ve korvet anlamında “gurabu’l-arabiyye” (corvette), gibi çok sayıda kelime yer almaktadır. Denizcilik konusunda bugün Avrupa dillerine girmiş birçok kelimenin sahibi olan Araplar da tabii olarak kendilerinden önceki büyük medeniyetlerin bu konudaki mirasından nasiplenmişler ve bazı yabancı kökenli - iştiyâm, nahudâ, nûti (nevvâtin), scâla (iskele), stolos (ustû’l)-kelimeleri zaman içinde Araplaştırmışlardır<sup>2146</sup>.

---

<sup>2145</sup> C. H. Becker, “Darussina’a”, *İA*, Eskişehir, 1997, c. III, s. 490.

<sup>2146</sup> Utku, *a.g.e.*, s. 232-233, Watt, *a.g.e.*, s. 45.

## SONUÇ

Asıl amacı ve hedefi dünyanın en önemli medeniyet havzalarından biri olan Basra Körfezi'nin, Abbasîler döneminde nasıl bir ticarî potansiyele sahip olduğunu irdelemek olan bu tez, ne tek başına bir coğrafya araştırması ne de monografik bir çalışmadır. Bu yüzden belli yerlerde tezin sınırlarını belirleyen zaman ve mekân çizgilerini ihlal etmek zorunda kaldık. Bu bakımdan, Arap Yarımadası ile İran toprakları arasında kalan ve bir iç deniz olan Basra Körfezi'ni ele alan bu tez, sadece bölgenin fiziki özelliklerini ele almamıştır. Bu çalışmanın temel amacı, Abbasîler döneminde Basra Körfezi coğrafyası ile karşılıklı etkileşim içinde olan bölgeler arası ticâreti ele almaktır. Bu nedenle tez, Basra Körfezi'ni denizden öte bir yaşam alanı, bu denize sahili olan, bağlantısı olan ve bu denizi ticâret ve ulaşım maksadıyla kullanan toplumların ortak kullanım ve etkileşim mekânı, yani bir anlamda bir medeniyet havzası olarak ele almaktadır. Doğal olarak irdelediğimiz konular, Basra Körfezi'nin başlıca coğrafi özelliklerinin yanı sıra, bu coğrafyada ön plana çıkan ticâret, Abbasîlerin ticâretin gelişmesine kazandırdıkları ivme, deniz taşımacılığı, gemicilik ve Basra Körfezi kıyılarındaki yerleşimler oldu. Özellikle körfez kıyılarında gerçekleşen sosyal faaliyetlerin ise büyük ölçüde ticârete dayalı olduğu açıkça görüldü.

Konumu itibariyle eski çağlardan itibaren en önemli ticâret yollarından biri olarak; Çin, Hind, Yemen, Umman, Bahreyn, Sümer, Akad, Babil, Asur, Kenan ve Mısır gibi birçok medeniyeti birbirine bağlayan Basra Körfezi, dönemsel iniş çıkışlara rağmen, eski çağlardan itibaren gerek doğunun (Uzakdoğu) aranılan mallarının batıya nakli, gerekse Doğu Afrika ve Akdeniz bölgesinden (Avrupa) doğu istikametine gidecek olan ürünlerin sevkiyatında, sürekli istifade edilen bölgelerden biriydi. Doğu ile batı arasında gerçekleştirilen söz konusu ticâret, kıyılarına çöllerin ve dağların hâkim olduğu, nüfus yoğunluğunun ise bazı bölgelerde yok denecek kadar az olduğu bu bölgeye önemli bir canlılık kazandırdı. Bu sayede yaşanan ticarî hareketlilik, bu verimsiz coğrafyayı ekonomik anlamda cazip bir hale getirdi. Dolayısıyla Basra Körfezi coğrafyası tarih boyunca bölge denizciliğini elinde tutmak isteyen siyasî iktidarların yoğun ilgi ve teveccühlerine mazhar oldu. Zira bölge üzerinde siyasî hâkimiyet kurma isteği, büyük ölçüde Basra Körfezi'ndeki deniz taşımacılığının ve bu deniz yolu güzergâhı boyunca gerçekleştirilen kârlı ticâret imkânlarının kontrol ve emniyet altına alınma ihtiyacından kaynaklanıyordu. Basra Körfezi'ne yönelik bu tarihi ilgi ve

teveccühün en önemli yansımasını, bu denize verilen isim çeşitliliğinde görmekteyiz. Öyle ki Basra Körfezi'ne isnat edilen isimlerin bir kısmı bu denizin bağlantısı olan bölgeleri ve sahip olduğu özellikleri ön plana çıkarırken, diğer bir kısmı ise bu denize sahip olmak isteyenlerin arzusunu ortaya koymaktadır. Örneğin X. yüzyıl İslâm coğrafyacılarından biri olan Makdisî, Fırat ve Dicle nehirlerinin müşterek olarak döküldüğü Basra Körfezi'ne, Çin Denizi adını vermektedir. Çünkü Uzakdoğu'ya gidecek olan gemilerin çıkış noktası Basra Körfeziydi. Uzakdoğu (Hind, Çin ve Doğu Hind Adaları), Doğu Afrika, Orta Karadeniz, Güney Avrupa ve İslam dünyası devletleri (Irak, Şam, Yemen, Hicaz, Mısır) arasındaki direkt bağlantılı halkayı teşkil eden Basra Körfezi, çok sayıda topluluğu belli bir tanışıklık ve ilişki seviyesine çıkararak, bu sayede uluslararası bir boyut kazanmıştır.

Esasında, içerisinde sürekli iletişim imkânlarını zorlaştıracak şartlar taşıyan Basra Körfezi, dünyanın en sıcak ve bunaltıcı denizlerinden biridir. Bu durum sadece üzerinde seyir eden gemiler ve yolcular için değil, aynı zamanda kıyılarında ve adalarında yaşayanlar için de bazen zor ve tahammül edilemeyen bir sorun olmuştur. Barındırdığı tehlikelerle (med-cezir, mercan kayalıkları, sığıllıklar, korsan saldırıları) ürkütücü bulunan ve bu yüzden de bazen kötü şöhretle anılan Basra Körfezi'ndeki tehlikeler bununla sınırlı kalmamıştır. Özellikle denizcilik penceresinden bakıldığında, Basra Körfezi'ndeki hâkim rüzgâr rejimi olan muson rüzgârlarının yanı sıra zamansız ve kararsız esen rüzgârlar ve ters akıntılar, deniz üzerinde seyri oldukça zorlaştıran başlıca etkenlerdi. Basra Körfezi denizciliğinin gelişimini engelleyici bu özelliklere ek olarak, kıyı kesimlerinin de birtakım olumsuzluklar taşıdığı görülmüştür. Gemilerin yanaşmasına elverişli pek fazla bir koy ve limanın olmayışı, tarih boyunca bu denizde pek az liman kasabasının dikkate değer bir öneme ulaşmasına imkân sağlamıştır. Kıyı coğrafyasının yoğun bir nüfusu desteklemeyecek ölçüde kurak olması, bu bölgede şehirleşmenin de önünde ciddi bir engel teşkil etmiştir. Sahil şeridi boyunca uzanan kurak ve ıssız çöller, liman yerleşimlerinin iç kara ile bağlantılarını olumsuz yönde etkilemiş, bu durum söz konusu limanların destek ve dağıtım işlevini istenilen düzeylere çıkarmalarına engel teşkil etmiştir.

Çalışmamızda ele aldığımız başlıca sorulardan biri, denizcilik açısından belli tehlikeler ve sıkıntılar barındıran bu bölgenin neden Doğu – Batı ticâreti açısından bu denli önemli olduğudur. Çünkü tüm sıkıntılara rağmen Basra Körfezi, tarih boyunca insanoğlunun bıkip usanmadan birçok denizcilik serüvenine kalkıştığı önemli

coğrafyalardan biri olmuştur. Bu sorunun cevabı, o dönemde kara yolculuğunun taşımış olduğu tehlikelerde ve sıkıntılarda gizlidir. Çünkü her şeyden önce Basra Körfezi güzergâhını (deniz yolu) kullanarak Uzakdoğu'ya gidip-gelecek olan kabilelerin, bu sayede yollarını kısalttığı görülmektedir. Ayrıca karayolu ile taşımacılığın, denizyolu taşımacılığına göre daha pahalı olduğu ve kimi zaman ise güvensiz ve zor olduğu görülmüştür. Karayolu güzergâhları üzerinde yer alan hemen her şehir, kasaba ve sınır noktalarında haraç ve vergi talep eden yerel iktidarlar, siyasî istikrarsızlık dönemlerinde artan eşkiya saldırıları, kurak çöller ve geçit vermeyen dağlar vb. tüm zorluklar, Basra Körfezi deniz yolu güzergâhının kullanımını elzem kılmıştır.

Ortaya çıktıkları ilk dönemlerden itibaren, kendi hilafet bölgelerinin ekonomik canlılığını ve devletlerinin temel gücünü oluşturacak olan ticâret yollarını birbirine bağlama gayreti içerisinde olan Abbasîler, doğunun ticarî mallarını dünyanın geneline taşıyacak çok büyük ticarî yollar inşa ederek, bunları hem kara hem de deniz ticâret kabilelerini taşıyacak şekilde tanzim ettiler. Çin'den başlayarak Hindistan'ın kuzeyinden Abbasî devletinin topraklarına kadar gelip, Akdeniz'in doğusuna doğru uzanan bu yollar, ciddi askerî birlikler ile koruma altına alınarak, ticarî güvenliğin sağlanması hususunda üstün bir çaba sarf edildi. Özellikle Abbasî halifelerinin, kervanların gelip geçtiği yollarda kuyular açtırması, yolcuların konaklaması için kervansaraylar yaptırması, akarsular tarafından kesilen ticâret yolları üzerinde köprüler inşa ettirmeleri, sınırlarda gözetleme kulesi ve fenerler dikip sahilleri deniz korsanlarının saldırılarından ve gemilerin karaya oturup zarara uğramalarından korumaları vb. çalışmalar sayesinde ticâretin hızlı bir ivme yakaladığı görülmüştür.

Emevîlerin başkenti Şam yerine, kendilerine Bağdat'ı merkez edinen Abbasîler, böylece Basra Körfezi'ni ticarî faaliyetlerin en yoğun şekilde yaşandığı bir merkez haline getirdiler. Abbasîlere karşı koyu bir Emevî taraftarlığı olan Farslıların, Şam'da yoğun bir şekilde yaşamaları, Abbasîleri bu bölgeden uzak bir yerde başkent kurmaya sevk etmiş ve neticede bu durum Abbasîleri, Basra Körfezi ile Kızıldeniz arasında yeni yollar kurmaya yöneltmiştir. Her iki bölgenin de deniz yolu olması ve ticâretlerinin tek bir kaynağa (Hind Okyanusu) uzanması ve yine tek bir pazarda (Doğu Akdeniz ülkeleri) buluşmaları gibi sebeplerden ötürü Abbasîler, Bağdat'ı tercih ettiler. İnşa ettikleri ticarî yollar sayesinde, Basra Körfezi'nin ve ona uzanan yolların, iktisadî gücü sağlamada ki önemini çok iyi kavrayan Abbasîler, bunun sadece kendileri için değil aynı zamanda tüm dünya açısından da bir birliktelik sağlayacağını farkındaydılar. Çünkü Basra

Körfezi, yolları ve kuşatmış olduğu toprakları sayesinde, güneybatı Asya ile Akdeniz'in doğusunu doğal bir bağ ile biri birine bağlamaktaydı. Basra Körfezi'nin deniz yolu bağlantıları sayesinde, hem Basra Körfezi'nin kendi topraklarında hem de çevresindeki topraklarda, siyasî ve coğrafi birliktelik meydana geldi. Öyle ki bu birlikteliğin beraberinde getirmiş olduğu huzur ortamı, hem bölgedeki ticarî canlılığın hem de siyasî istikrarın gelişmesine önemli katkı sağlamıştır.

Ticâreti teşvik ederek ona olan ilginin artmasına ve bu faaliyetlerin genişlemesine zemin hazırlayan Abbasîler, böylece bir yandan Endülüs'e ve Doğu Afrika'ya, bir yandan Rusya ve Baltık havzasına, diğer yandan ise Hindistan'a, Çin'e ve Kore'ye kadar uzanma fırsatı yakaladılar. Tüccarlar, deniz yollarındaki aktivitelerin yanı sıra kara yolları üzerinde de etkili olarak Hindistan'a ve Uzakdoğu'ya giden yollar üzerinde hâkimiyet kurup birçok ürünü Basra Körfezi'ne taşıdılar. Örneğin Hicrî üçüncü ve dördüncü yüzyıllardaki ticâret mallarıyla ilgili olarak; Altın ve kölenin Doğu Afrika'dan (Sudan-Habeşistan), misk'in Tibet'ten; kaliteli kurşun'un Malaga'dan; ipek elbiselerin Çin'den; kilim ve yaygıların Ermenistan'dan; baharat, değerli taşlar, ilaçlar, mızraklar ve Kâfûr'un Hindistan'dan; pamuk, ipek dokumalar, kâğıt, kürk ve köle'nin Maveraünnehir'den; kilimler, başlıklar, meyveler ve içecekler'in İran'dan; Bizans ipeklileri, keten elbiseler, eteklikler ve yine yaygıların ise Bizans'tan getirildiği görülmüştür.

Basra Körfezi'nin kendine has şartlarının, bu bölgede gerek gemilerin yapımını ve gemi yapımında kullanılan malzemeleri, gerek denizciliğin mahiyetini, gerekse de deniz ticâretinin organizasyonunu belli oranda etkilediği görülmüştür. Bu kapsamda Basra Körfezi'nin söz konusu olumsuz şartlarının bölge insanını nasıl etkilediği irdelenerek ne gibi sonuçlar doğurduğunu da ortaya koymaya çalıştık. Neticede birtakım olumsuzlukların, bazen bölge insanının lehine sonuçlar doğurabileceği görüldü. Örneğin Uzakdoğu'dan Basra Körfezi'ne gelen büyük hacimli yük gemileri daha ziyade Suhâr ve Maskat gibi limanlara yüklerini boşaltarak daha içlere çıkmayı yeğlememişlerdir. Bunda Körfezin tehlikeli sığ sularında ilerlemekten kaçındıkları kadar, daha içlere girmeleri halinde doğabilecek gecikmelerin kendilerini geri götürecektir muson rüzgârlarını kaçırmalarına sebep olabileceği korkusu da etkiliydi. Bu durum, Basra Körfezi'nin zorlu şartlarına karşı lojistik destek sağlayan bölge insanını, doğu ile batı arasında yürütülen transit ticâretin içine çekerek onlara önemli bir gelir kaynağı oluşturmuştur. Doğal olarak Basra Körfezi'nin kendine özgü şartları, bölge denizciliğini

ve gemiciliğini de etkilemiştir. Basra Körfezi'nde seyreden gemiler ağırlıklı olarak, Akdeniz ve Hind Okyanusu'ndaki muadillerinden daha küçük, daha az derin, buna karşılık manevra kabiliyetleri ise daha yüksekti. Ayrıca, Basra Körfezi denizcilerinin birçok tehlikeyi tecrübeleri ve becerileri sayesinde ustalıklarla bertaraf ettikleri ve kendilerine has birtakım yöntem ve teknikler geliştirdikleri görüldü.

Uluslararası ticâretin, Basra Körfezi'nde önemli bir boyuta ulaştığı ve bu durumun ise büyük ölçüde körfezin stratejik konumu sayesinde gerçekleştiği anlaşılmaktadır. Basra Körfezi'nin kıyısında kurulmuş liman, kasaba ve şehirlerin hemen hepsi, tamamen bu ticâret ağına belli noktalarda lojistik destek sağlamak için kurulmuştur. Tabii olarak Basra Körfezi'nin bu kapsamda en önemli özelliği; ticâreti içerisinde transit olarak barındırması ve bu anlamda desteklemiş olmasıdır. Çünkü ticarî daralmaların yaşandığı dönemlerde, Basra Körfezi'ndeki limanlardan bazılarının önemini yitirdiğine ve nüfus açısından da gerilediği görülmüştür. Yine diğer taraftan Basra Körfezi havzası içerisinde yer alan veya uzantısı olan bölgelerin (Fars bölgesi, Yemen), gerek üretmiş oldukları ürünler ile gerekse transit ticârete kattıkları değerle, çok sayıda büyük çaplı pazarın oluşmasını sağlayarak ticârete önemli ölçüde destek sağladığı anlaşılmıştır. Ayrıca tüccar taifesinin alış veriş amaçlı uzun mesafeler kat etmeleri, beraberinde birçok ticarî kurumun ve organizasyonun tesis edilmesine vesile olduğu gibi uluslararası diplomasinin ve kültürel etkileşiminde gelişmesine katkı sağladığı müşahade edilmiştir. Devletlerin ve yerel iktidarların bu sürece ne şekilde etki ettikleri, tezimizin üzerinde durduğu hususlardan biri oldu. Öyle ki vergi, haraç ve hizmet bedeli gibi birtakım adlar ile tüccarlardan alınan ücretlerin bazen devletleri ve yerel yönetimleri maddi anlamda refaha kavuşturduğuna bazen ise hizmet kalitesini artırmak amaçlı kullanıldığına şahit olunmuştur. Yine bazı devletlerin ihtiyaç duydukları ürünleri temin edebilmek amacıyla bir dizi tedbirler alarak bazen ithalatı bazen ise ihracatı kontrol altında tuttukları tespit edilmiştir.

Tabii ve teknik şartlar nedeniyle seyri ve mahiyeti değişen ticâret, tüm dünyada olduğu gibi Basra Körfezi ticâretinde de birtakım değişiklikler yaşadı. Tezimizde ele almaya çalıştığımız hususlardan biri de işte bu değişimlerin yanı sıra bölgede meydana gelen siyasî ve sosyal olayların Körfez ticâreti üzerinde ne gibi değişimlere neden olduğudur. Nitekim Abbasî hilafeti Milâdî 287/900 yılından sonra siyasî kargaşa içine girdi. İslam dünyası XI. yüzyıldan itibaren, birkaç cephede yabancı işgaline direnmek zorunda kaldı. Doğu Akdeniz'deki Frank haçlıları bunlardan biriydi; Sahra'dan ve Orta

Asya'dan gelen bir dizi göçebe işgali de başka bir tehditti. Fakat buna rağmen Müslüman Akdeniz dünyasında yaklaşık 970 yılından 1250'ye kadar belirgin bir refah dönemi hüküm sürmüştü. Siyasî üs, bu dönemin çoğunda Doğu Akdeniz'e de hâkim olan Fâtımî hanedanının hüküm sürdüğü Mısır'dı. Fâtımîler Tunus'a hükmeden, Berberî bir hanedan olarak ortaya çıkmış ve Şiâ mezhebini benimsemişlerdi. Miladî 969 yılında ise Mısır'ı fethedip başkentlerini Kahire'ye taşıdılar. Bu durum, sadece Bağdat'taki Abbasîlerden büyük bir eyaleti alıp götürmekle kalmadı, aynı zamanda Mısır'ın kıtalar arası ticârette yeni geçit olmasını da sağladı. Evvelce Mezopotamya ve Basra Körfezi üzerinden yapılan ticâret böylelikle Mısır ve Kızıldeniz üzerinden yapılmaya başlandı. Öyle ki hilafetlerini Mısır da ilan eden Fâtımîlerin doğu-batı ticâretini, karayolları ve Kızıldeniz'den geçen deniz güzergâhına yönlendirme politikaları, Basra Körfezi ticâretine önemli ölçüde darbe vurmuş ve Abbasîleri ekonomik anlamda oldukça zor durumda bırakmıştır. Neticede Basra Körfezi'nde ticarî amaçla kurulmuş birçok liman şehri bu süreçten olumsuz yönde etkilenerek, terk edilmiştir.

Sonuç olarak, İslam dünyasının Uzakdoğu'ya ve Avrupa'ya geçiş kapısı olan Basra Körfezi, özellikle Abbasîler döneminde altın çağını yaşayarak ticarî arenadaki faaliyetlerini Portekizlilerin bölgeye gelişine kadar sürdürdü. Basra Körfezi'nin barındırdığı zor şartlara rağmen, gerek bölge insanının ve gerekse Abbasî hilafetinin elinden gelen tüm gayreti sarf etmesi ise bu denizi uluslararası bir boyuta taşıyıp döneminin fevkine çıkarmıştır.



## BİBLİYOGRAFYA

- ABBÂDÎ, Ahmed Muhtâr; *Fi't Tarîhi'l Abbasî ve'l Fatimî*, Beyrut, 1971.
- ABBÂDÎ, Ahmed Muhtâr-Abdulaziz Salim, *Tarihu'l Bahriyetu'l İslamiyye fî Mısır ve'ş-Şam*, Beyrut, 1972.
- ABBÂDÎ, Ahmed Muhtâr; *Fi't-Tarihi'l-Abbasî ve'l-Endelüsî*, Beyrut, ts.
- ABBAS, Abdullah; *Muraca'a Kitabu'l-Miyâh es-Sükkân fi'l-Kuveyt*, Kuveyt, 1974.
- ABDULAZİZ, Hüseyin; *el-Halîcu'l Arabî ve'l-Kuveyt*, Kuveyt, 1965.
- ABDÜLAZİZ, Salih; *er-Rihla ve'l Keşfu'l Eseriyye 'Asru'l Hadîs fi Şibhi Cezireti'l-'Arab*, Kuveyt, 1981.
- ABDÜLBÂKÎ, Muhammed Fûad; *Konularına Göre Kur'ân-ı Kerîm* (çev. Bekir Karlığa), İstanbul, 2008.
- ABDULLAH, Muhammed Emin; *Saltanatu'l-Umman*, Umman, 1983.
- ABDULLAH, Muhammed Emin; *el-Halîc Buldân ve Kaba'ile*, Umman, 1983.
- ABDÜLMÜNİM, Abdulhalim; *Mıntukatü's-Sahrâi'ş-Şarkiyye*, İskenderiye, 1976.
- İBN ABDİRABİH, Ahmed Bin Muhammed (328/939); *el-İkdu'l-Ferîd*, c. I-IX, Beyrut, 1949→Kahire, 1973.
- ADEVÎ, İbrahim Ahmet; *es-Seferâtü'l İslamiyye İlä Urubba fi'l-Usûru'l Vüstâ*, Kahire, 1957.
- ADEVÎ, İbrahim Ahmet; *ed-Devletu'l İslamiyye ve İmparatoriyye Rum*, Kahire, 1958.
- ADEVÎ, İbrahim Ahmet; *el-Emeviyyûn ve'l-Bizantiyyûn*, Kahire, 1963.
- AFĖANÎ, Said; *Esvâku'l-Arab fî Cahiliye ve'l-İslam*, Dımaşk, 1960.
- AFFÂNE, Hüsameddîn; *Fikhî ve Ahlakî Yönleriyle İslâm'da Ticaret* (çev. Servet Bayındır), İstanbul, 2007.
- AĞIRAKÇA, Ahmet; "Gassaniler", *DİA*, c. XIII, İstanbul, 1996.
- AHMAD, S. Magbul; "Coğrafya", *DİA*, c. VIII, İstanbul, 1993.
- AHMAD, S. Magbul; "Hindistan", *DİA*, c. XVIII, İstanbul, 1998.
- AHMED, Lebîd İbrahim; "İslam Ortaçağında Basra Körfezinin Tarihsel Kaynakları" (çev. Abdulhalik Bakır), *Ortaçağ Tarih Ve Medeniyetine Dair Çeviriler I*, Ankara, 2008.
- AHMED, İbrahim; *Mu'cemü'l Müdüni'l-Kabâ'ili'l-Yemeniyye*, San'a, 1985.
- AHMET, Muhammed Hilmi; *el-Hilâfetü ve Devletü fî Asri'l Emeviyyîn*, Kahire, 1960.
- AKŞİT, Mustafa Cevat; *İslam'da Ticaret Prensipleri*, İstanbul, 2004.

- EBUL A'LA, Muhammed Taha; *Coğrafiyatü'l Alemî'l İslamî*, Kahire, 1968.
- ALGÜL, Hüseyin; "Evs", *DİA*, c. XI, İstanbul, 1995.
- ALGÜL, Hüseyin; "Himyerîler", *DİA*, c. XVIII, İstanbul, 1988.
- ALGÜL, Hüseyin; "Ficâr", *DİA*, c. XIII, İstanbul, 1996.
- ALÎ, Ahmet; *Sevretü'z-Zenc ve Kâiduha Ali bin Ahmed*, Beyrut, 1961.
- ALÎ, Cevâd; *el-Mufasssal fi Târîhi'l-Arab Kable'l-İslâm*, c. I-X, Beyrut, 1968.
- ALTUNGÖK, Ahmet; *Siyasi, İdari, İktisadi, Sosyal ve Kültürel Açından Sâsânî Devleti*, (Basılmamış Doktora Tezi), Elazığ, 2012.
- ALÎ, S. Ahmed; *Tanzîmâtü'l-İktisâdiyye ve'l-İçtimâiyye fi'l-Basra*, Bağdat, 1953.
- AMADÎ, Muhammed Hasen Abdulkerim; *et-Ticare ve Turûkuha fi'l Cezireti'l-Arabiyye Ba'de'l-İslam Hatta Karni'r-Rabi'il Hicrî*, Basım yeri yok, 1997.
- ANANÎ, Ahmed; *The Early History Of The Gulf Arabs*, London, 1986.
- ÂNÎ, Abdurrahman Abdulkerim; *Devru'l Ummaniyyîn fi'l Milâhe ve't-Ticareti'l İslamiyye Hatta Karni'r-Rabi'il-Hicrî*, Bağdat, 1981.
- ÂNÎ, Abdurrahman Abdulkerim; *Tarihu'l-Ummân fi'l-Usûri'l-İslamiyye el-Ulâ*, (thk. Salih Ahmed Ali), Londra, 1999.
- ANTAKÎ, Yahya b. Sâid, *Tarih*, Lübnan, 1990.
- APAK, Âdem; *Ana hatlarıyla İslam tarihi: (Abbasiler dönemi)*, İstanbul, 2011.
- ARNOLD, T. Wilson; *The Persian Gulf*, Londra, 1978.
- ARNOLD, Toynbee W. ; *İntişâr-ı İslâm Tarihi*, (trc. Hasan Gündüzler), Ankara, 1982.
- ARNOLD, T. Wilson; *el-Halîcu'l-'Arabî*, (çev. Abdulkadir Yusuf), Kuveyt, 1991.
- ARNOLD, David; *Coğrafi Keşifler Tarihi*, (trc. Osman Bahadır), İstanbul, 1995.
- ARNOLD, Thomas; *el-Davetu İlal İslam*, (trc. Hasan İbrahim Hasan) Kahire, 1970
- ARSLANTAŞ, Nuh; *İslam Toplumunda Yahudiler (Abbâsî ve Fâtımî Dönemi Yahudilerinde Hukukî, Dinî ve Sosyal Hayat)*, İstanbul, 2008.
- ARSLANTAŞ, Nuh; *İslam Dünyasında Sâmirîler (Osmanlı Dönemine Kadar)*, İstanbul, 2008.
- ARTAMONOV, M. İ. ; *Hazar Tarihi, Türkler, Yahudiler, Ruslar*, (Çev. Ahsen Batur), İstanbul, 2004.
- el-ASKALÂNÎ, İbn Hacer Ahmed b. Ali (852/1448); *el-İsâbe fi-Temyîzi's Sahâbe*, c. I-IV, Beyrut, 1940.
- el-ASKALÂNÎ, İbn Hacer Ahmed b. Ali; *Bulûğû'l-Merâm "Ahkam Hadisler"*, (trc. Mehmet Alioğlu-Betül Bozali), İstanbul, 2012.

- ASKERÎ, Süleymân İbrahim, *et-Ticâre ve'l Milahe fi'l Halici'l-Arabî fi Asri'l Abbasî*, Kuveyt, 1998.
- AVCI, Casim; "Kûfe", *DİA*, c. XXVI, İstanbul, 2002.
- AVCI, Casim; "Sugûr", *DİA*, c. XXXVII, İstanbul, 1991.
- AYKAÇ, Mehmet; *Abbâsi Devletinin İlk Dönemi İdarî Teşkilâtında Dîvânlar (132-232/750-847)*, Ankara, 1997.
- AZZÂVÎ, Abbas; *Târîhu'l-'Irâk Beyne Hilâleyin*, Bağdad, 1937.
- el-BAĞDÂDÎ, Ebu Bekr Ahmet b. Ali Hatîb (463/1071); *Târîhu Bağdâd*, c. I-XXIV, Kahire, 1951.
- BAKIR, Abdulhalik; *İktisadi ve İdari Yönden Hz. Ali Dönemi*, Ankara, 1991.
- BAKIR, Abdulhalik; *Ali b. Ebî Talib (Hayatı, Kişiliği ve Faâliyetleri)*, Elazığ, 1998.
- BAKIR, Abdulhalik; *Ortaçağ İslam Dünyasında İtiryat, Gıda, İlaç Üretimi ve Tağşişi*, Ankara, 2000.
- BAKIR, Abdulhalik; *Ortaçağ İslam Dünyasında Taş ve Toprak, Ma'mulleri Sanayi*, Ankara, 2001.
- BAKIR, Abdulhalik; *Ortaçağ İslam Dünyasında Madencilik ve Maden Sanayi*, Ankara, 2002.
- BAKIR, Abdulhalik; *Ortaçağ İslam Dünyasında Tekstil Sanayi Giyim-Kuşam ve Moda*, Ankara, 2005.
- BAKIR, Abdulhalik; *Ortaçağ Tarih Ve Medeniyetine Dair Çeviriler I-II*, Ankara, 2008.
- BAKIR, Abdulhalik; "Ortaçağ İslam Dünyasında Dokuma Sanayi", *Belleten*, LXIV, (Aralık 2000), sa. 241.
- BAKIR, Abdulhalik; "Ortaçağ İslam Dünyasında Deri, Tahta ve Kâğıt Sanayi", *Belleten*, LXV, (Nisan 2001), sa. 242.
- BAKIR, Abdülhalik; "Basra", *DİA*, c. V, İstanbul, 1992.
- BAKIR, Abdülhalik; "Erken Ortaçağlarda Irak'ın Meşhur Şehri el-Hîre", *Fırat Üniversitesi Orta Doğu Araştırmaları Dergisi*, c. VI, sa. 2, Elazığ, 2010.
- BAKIR, Abdülhalik; "Ortaçağ Coğrafyacılarının İzlenimleri Işığında İstanbul" *İmparatorluk Başkentinden Kültür Başkentine İstanbul*, (Ed. Feridun M. Emecen) İstanbul, 2010, s. 149-174.
- BARAN, Hayri; *Gemicilik*, İstanbul, 1939.
- BARKAN, Ömer Lütfi; "Öşür", *İA*, c. IX, İstanbul, 1964.
- BARTHOLD, W. ; *İslam Medeniyeti Tarihi*, (çev. M. Fuad Köprülü), Ankara, 1973.

- BARTHOLD, W. ; “Hânfû”, *İA*, c. V/I, Eskişehir, 1997.
- BARTHOLD, W. ; “Kânsu”, *İA*, c. VI, Eskişehir, 1997.
- el-BATAYÎNE, Muhammed Dayfallah; “Arap Kökenli Hıristiyanlar Ve İslam Fetihleri İle Olan İlişkileri”, (çev. Abdulhalik Bakır), *Ortaçağ Tarih Ve Medeniyetine Dair Çeviriler I*, Ankara, 2008.
- İBN BATÛTA, Muhammed b. Abdullah; *İbn Batûta Seyahatnamesi*, (çev. Mümin Çevik), İstanbul, 1993.
- BAYINDIR, Abdülaziz; *Ticaret ve Faiz*, İstanbul, 2007.
- BECKER, C. H. Becker, “Ayzab”, *İA*, c. II, İstanbul, 1979.
- BECKER, C. H. Becker, “Kahire”, *İA*, c. VI, Eskişehir, 1997.
- BECKER, C. H. ; “Darussıma’a”, *İA*, c. III, Eskişehir, 1997.
- BEDR, Süleyman Sadun; *Mıntıkâtü’l-Halîci’l-’Arabî Hilale’l-Elfeyni’s-Sanî ve Evveli Kable’l-Mîlâd*, Kuveyt, 1978.
- BEHÇET, Mahmud; *el-Bahreyn Daretü’l-Halic*, Bahreyn, 1963.
- BEKKÂR, Zubeyr; *el-Ahbaru’l Muvaffakiya*, Beyrut, 1996.
- BEKRÎ, Ubeydullah b. Abdulaziz (487/1094); *Mu’cem mâ İsta’cem mîn Esmâ-i’l-Bilâd ve’l Mevâzi’*, (thk. Mustafa es-Sakkâ), c. I-IV, Beyrut, 1983→ Mısır 1945.
- BEKRÎ, Ubeydullah b. Abdulaziz; *Kitâbü’l-Mesâlik ve’l-Memâlik* (thk. A.P. Van Leeuwen), c. I-II, Tunus, 1992.
- BEKR, Seyyid Yakub; *el-Arab ve’l Milahe fi Muhîti’l-Hind*, Kahire, 1958.
- EL-BELÂZURÎ, Ahmet b. Yahya; *Fütûhu’l-Buldân*, (çev. Mustafa Fayda), Ankara, 2002.
- EL-BELÂZURÎ, Ahmet b. Yahya; *Ensâbu’l-Eşrâf*, (thk.. Muhammed Hamidullah) c. II, Kahire, 1959.
- İBNÜ’L-BELHÎ, *Farsname*, (çev. Abdülhalik Bakır- Ahmet Altungök), *Ortaçağ Tarih Ve Medeniyetine Dair Çeviriler I*, Ankara, 2008.
- BENNETT, Matthew - J. Bradbury; *Ortaçağ Dünya Savaş Tarihi “Teçhizat, Savaş Yöntemleri, Taktikler 500-1500”* (çev. Özgür Kolçak), c. I, İstanbul, 2011.
- BENJAMİN, Tudelalı-Ratisbonlu Petachia; *Ortaçağda İki Yahudi Seyyahın Avrupa, Asya ve Afrika Gözlemleri*, (trc. Nuh Aslantaş), İstanbul, 2001.
- BENİKAR, K. M.; *Asya ve Saytaratu Garbiya*, (çev. Abdülaziz Cavid), Kahire, 1962.
- BENSON, Brian; *Gemiler*, (çev. Uğur Uluç), Ankara, 1973.
- el-BEYHAKÎ, Ebu Fadl; *Tarihu’l Beyhakî*, (trc. Yahya Hişab), Beyrut, 1982.

- BİLGE, Mustafa L. ; “ Aden”, *DİA*, c. I, İstanbul, 1988.
- BİLGE, Mustafa L.; “Ahvaz”, *DİA*, c. II, İstanbul, 1989.
- BİLGE, Mustafa L. ; “Bahreyn”, *DİA*, c. IV, İstanbul, 1991.
- BİLGE, Mustafa L. ; “Berka ”, *DİA*, c. V, İstanbul, 1992.
- BİLGE, Mustafa L. ; “Basra Körfezi” *DİA*, c. V, İstanbul, 1992.
- BİLGE, Mustafa L.; “Hürmüz”, *DİA*, c. XVIII, İstanbul, 1998.
- BİLGE, Mustafa L. ; “Cidde ”, *DİA*, c. VII, İstanbul, 1993.
- BİLGE, Mustafa L. ; “Katif”, *DİA*, c. XXV, İstanbul, 2002.
- BİLGE, Mustafa L. ; “Kızıldeniz”, *DİA*, c. XXV, İstanbul, 2002.
- BİLMEN, Ömer Nasuhi; *Büyük İslam İlmihali*, İstanbul, trs,
- BLOOM, Jonathan M.; *Kâğıda İşlenen Uygarlık* (trc. Zülal Kılıç), İstanbul, 2003.
- BOLAY, Süleyman Hayri; “Adem”, *DİA*, c. I, İstanbul, 1988.
- BOSTAN, İdris; “Gemi”, *DİA*, c. XIV, İstanbul, 1996.
- BOSWORTH, C. Edmund (ed.); *Hudûdü'l-Â'lem Mine'l-Meşrik ile'l-Mağrib* (İng. trc. V. Minorsky), London, 1970; V. Minorsky, *Hudûdü'l-Â'lem Mine'l-Meşrik ile'l-Mağrib*, (Türk. çev. Abdullah Duman-Murat Ağarı), İstanbul, 2008.
- BOZKURT, Nebi; “Bahriye”, *DİA*, c. IV, İstanbul, 1991.
- BOZKURT, Nebi; “Fildişi”, *DİA*, c. XIII, İstanbul 1996.
- BOZKURT, Nebi; “İpek Yolu”, *DİA*, c. XXII, İstanbul, 2000.
- BROCKELMAN, Karl; *Tarihu 'ş-Şuubi'l-İslamiyye*, Beyrut, 1973.
- BROCKELMAN, Karl; *İslam Ulusları ve Devletleri Tarihi*, (çev. Neşet Çağatay), Ankara, 2002.
- BROOK, Kevin Alan; “Hazar-Bizans İlişkileri” (çev. Zülfiye Veliyeva), *Türkler Ansiklopedisi*, c. II, Ankara, 2002.
- BUCHNER, V. F. ; “Samaniler”, *İA*, c. X, İstanbul, 1988.
- BUHÂRÎ, Ebu Abdullah Muhammed b. İsmail (256/879), *Sahîhu'l Buhârî*, I-VIII, İstanbul, 1981.
- BURY J. B.; *History of the Later Roman Empire*, Londra, 1889.
- BUŞHİRÎ, Ali Ekber; *Tarihu'l-Kadîm el-Bahreyn ve Halîci'l-'Arabî*, Bahreyn, 1987.
- CAHEN, Claude; “Ekonomi, Toplum ve Müesseseler”, *İslâm Tarihi Kültür ve Medeniyeti* (trc. Ufuk Uyan), c. IV, İstanbul, 1989, s. 61-84.
- CHAUDHURÎ, K.N; *Trade and Civilisation in the Indian Ocean: An Economic History from the Rise of Islam to 1750*, Cambridge, 1985.

- CÂHİZ, Ebu Osman Amr b. Bahr (255/869), *Kitabu't-Tebzir bi't-Ticare*, (thk. Hasan Hüsni Abdul Vehhab), Beyrut, 1966.
- CÂHİZ, Ebu Osman Amr. b. Bahr; “Yurtlar ve Ülkeler” (çev. Abdülhalik Bakır), *Ortaçağ Tarih Ve Medeniyetine Dair Çeviriler II*, Ankara, 2008.
- CÂHİZ, *Cimriler Kitabı*, (çev. Selahattin Hacıoğlu), İstanbul, 2004.
- CÂHİZ, *Kitâbü'l-Hayevân*, (thk. Abdusselam Muhammed Harun), Kahire, 1938.
- CAN, Yılmaz; *İslam Şehirlerinin Fiziki Yapısı*, Ankara, 1995.
- CANEPÄ, Matthew P. ; *The Two Eyes of the Earth: Art and Ritual of Kingship Between Roma and Sâsânian Iran*, Los Angeles, 2009.
- CASİM, Abdullatif; *El-Bahreyn fî Sadru'l-İslam*, Bahreyn, 1985.
- CASSON, Lionel; *Antik Çağda Denizcilik ve Gemiler* (trc. Gürkan Ergin), İstanbul, 2002.
- CEHŞİYÂRÎ, Ebu Abdullah Muhammed b. Abdûs (331/942), *Kitâbü'l-Vüzerâ' ve'l-Küttâb* (thk. Mustafa es-Sakkâ), Kahire, 1938.
- CENNÂBÎ, Hâlid Câsim, “el-Berîdü'l-‘askerî fi'l-asri'l-‘Abbâsî”, *Mü'errihu'l-‘Arabî*, sa. 35, Bağdad, 1988.
- İBNU'L CEVZÎ, Ebû Abdurrahman b. Ebi'l Hasan (597/1201); *Zekiler Kitabı*, İstanbul, 2006.
- İBNU'L CEVZÎ; *Miratu'z-Zaman fî Tarihü'l-Ayan*, Bağdat, 1990.
- CEZZAR, Mustafa; *Türkler'de Şehir ve Mimarlık*, İstanbul, 1977.
- CHALMETA, Pedro; “Pazarlar” *İslam Şehri*, (çev. Elif Topçugil ), İstanbul, 1992.
- CHEGİNİ, N. N. -A. V. Nikitin; “Sâsânian İnan-Economy, Society, Arts and Crafts”, *History of civilizations of Central Asia*, c. III, (ed. Ahmad Hasan Dani), Delhi, 1999, s. 39-80.
- CLOT, Andre; *Harun Reşid ve Abbasiler Dönemi*, (çev. Nedim Demirtaş), İstanbul, 2007.
- İBN CÜBEYR, Ebu'l- Hüseyin Muhammed b. Ahmed el-Kinanî; *Rihletü İbn Cubeyr*, Beyrut, 1964→1980.
- CÜNEYDÎ, Feridun; *Tarih-i Mühendisî der İnan*, Nişabur, 1376.
- el-CÜNHÂNÎ, Habib; “İslamın İlk Asrında Dünya Ticaretinin Canlanmasında Ummanın Rolü” (çev. Abdülhalik Bakır), *Ortaçağ Tarihi Ve Medeniyetine Dair Çeviriler I*, Ankara, 2008.
- CURTIN, PHILIP D. ; *Kültürler Arası Ticaret*, (trc. Şaban Bıyıklı), İstanbul, 2008.

- CURTIN, Philip D. ; *Cultural Trade in World History*, New York, 1984.
- ÇANDARLIOĞLU, Gülçin, “Çin”, *DİA*, c. VIII, İstanbul, 1993.
- ÇAĞATAY, Neşet; *İslâm Öncesi Arap Tarihi ve Câhiliye Çağı*, Ankara, 1982.
- ÇAĞATAY, Neşet; *Başlangıcından Abbasilere Kadar (Dini- İctimai-İktisadi-Siyasi Açıdan) İslam Tarihi*, Türk Tarih Kurumu, Ankara, 1993.
- ÇELEBİ, Ahmet; “Tarihu’l-İslâmî ve’l-Hadâratî’l-İslâmiyye”, *D.G.B.İ.T*, c. I-III, İstanbul, 1992.
- ÇELİK, Aydın; *Kuruluş Dönemi Fatimîler Devleti Siyasî Tarih (909-969)*, Ankara, 2007.
- ÇELİK, Aydın; *Fatimîler Döneminde Kahire Şehri*, Elazığ, 2008.
- ÇELİK, Aydın; “Deylem’de İslamiyetin Yayılması ve Zeydiler”, *F.Ü. Orta Doğu Araştırmaları Dergisi*, c. VII, Say. 1, Elazığ, 2010.
- ÇETİN, Atilla; “Dimyat”, *DİA*, c. IX, İstanbul, 1994.
- ÇETİN, Osman; “Horasan”, *DİA*, c. XVIII, İstanbul, 1998.
- DAKÛKÎ, Hüseyin Ali; “Hîre”, *DİA*, c. XVIII, İstanbul, 1998.
- DALYAN, Gökhan Murat; *Başlangıcından 1570 Yılına Kadar Adıyaman Tarihi*, Ankara, ts.
- DAMES, M. Longworth; “Gazneliler”, *İA*, c. IV, İstanbul, 1987.
- DAUGHTY, Charles M.; *Wanderings in Arabia*, Londra, 1926.
- DARKOT, Besim; “Aden”, *İA*, c. I, İstanbul, 1978.
- DARKOT, Besim; “Fırat”, *İA*, c. IV, İstanbul, 1991.
- DARKOT, Besim; “Musul”, *İA*, c. VIII, İstanbul, 1979.
- DARKOT, Besim; “Katar”, *İA*, c. VI, Eskişehir, 1997.
- DARKOT, Besim; “Katif”, *İA*, c. VI, Eskişehir, 1997.
- DARKOT, Besim; “Kıbrıs”, *DİA*, c. IV, İstanbul, 1988.
- DARYAEE, Touraj; “The Persian Gulf Trade in Late Antiquity”, *Journal of World History*, V. 14, No. 1, Hawai, 2003.
- DECEL, A. ; “İstanbul”, *İA*, c. V/II, İstanbul, 1977.
- DELAFOSSÉ, Maurice; “Sudan”, *İA*, c. X, İstanbul, 1988.
- DEMİRCİ, Mustafa; Bütün Yollar Bağdat’a Çıkar: “Antik Çağ Bilim ve Düşüncenin Bağdat’a İntikali” *Uluslar arası Medinetu’s-Selam Sempozyumu*, İstanbul 2008.

- DEMİRCİ, Mustafa; *Siyah Öfke (Ortaçağ İslam Dünyasında Zenci Kölelerin İsyanı 869-883)*, Konya, 2005.
- DEMİRKENT, Işın; “Bizans”, *DİA*, c. VI, İstanbul, 1992.
- DIETRICH, A; “Medâin”, c. VII, *İA*, İstanbul, 1977.
- DİGNAS, Beate-Engelbert Winter; *Rome and Persia in Late Antiquity Neighbours And Rivals*, New York, 2007.
- ed-DİMAŞKÎ, Ebul Fadl Cafer b. Ali; *el- İşâre ilâ Mahâsini't Ticâre*, İskenderiye, 1977. (Türkçe trc. Abdülhalik Bakır, “Ticâretin Güzelliklerine İşâret”, *Ortaçağ Tarih Ve Medeniyetine Dair Çeviriler I*, Ankara, 2008.)
- DİNEVERÎ, Ebu Hanife Ahmet b. Davud (282/895), *Ahbâru't Tivâl*, Beyrut, ts.→ Kahire, 1960.
- DİRİNGER, David; *The Alphabet*, İngiltere, 1949.
- DONKİN, R. A. ; *Beyond Price: Pearls and Pearl- Fishing; Origins to the Age of Discoveries*, Philadelphia, 1998.
- DÖNDÜREN, Hamdi; *Delilleriyle Ticaret ve İktisat İlmihali*, İstanbul, 1993.
- DÛRÎ, Abdulaziz; *İslam İktisat Tarihine Giriş*, (çev. Sabri Orman), İstanbul, 1991.
- DÛRÎ, Abdulaziz; *Târihu'l-'Irâkî'l-İktisâdî fi'l-karni'r-râbi'i'l-hicrî*, Beyrut, 1974.
- DÛRÎ, Abdulaziz; *Asru'l Abbasî'l Evvel*, c. I, Bağdat, 1945.
- DÛRÎ, Abdulaziz; “Bağdat”, *DİA*, c. IV, İstanbul, 1991.
- DÛRÎ, Abdulaziz; “Hükümet Kurumları”, *İslam Şehri* (çev. E. Topçugil), İstanbul, 1992.
- DURŞUN, Davut; “Benderabbas”, *DİA*, c. V, İstanbul, 1992.
- ELİSSEEF, Nikita; “Fiziki Plan”, *İslam Şehri* (çev. E. Topçugil), İstanbul, 1992.
- EMECEN, Feridun; “Akka”, *DİA*, c. II, İstanbul, 1989.
- ERDEM, Sargon; “Abanoz”, *DİA*, c. I, İstanbul, 1988.
- ERDEM, Sargon Erdem; “Buhurdan”, *DİA*, c. VI, İstanbul, 1992.
- ERDEM, Sargon; “Buhur”, *DİA*, c. VI, İstanbul, 1992.
- ESİN, Emel; “Amuderya”, *DİA*, c. III, İstanbul, 1991.
- İBNÜ'L ESÎR, Ali b. Muhammed (630/1232); *el-Kâmil fi't-Târih* (trc. A. Ağırakça-A. Özeydin), c. I-XII, İstanbul, 1985.
- FAHRÎ, Ahmed; *Târihu'l Şarki'l Ednâ'l-Kadîm*, , Kahire, 1962.
- FÂRÛKÎ, İsmâil Râci-Luis Lâmia; *İslam Kültür Atlası*, (çev. Mustafa Okan Kibaroglu-Zerrin Kibaroglu), İstanbul, 1999.



- FÂRUK, Ömer; *The Abbâsîd Caliphate*, Bağdad, 1969.
- FÂRUK, Ömer; *Tarihü 'l-Halîci 'l-Arabî*, Bağdad, 1985.
- FATTAH, Hala Mundhir-Frank Caso; *A Brief History of Iraq*, New York, 2009.
- FAYDA, Mustafa; *İslâmiyet'in Güney Arabistan'a Yayılışı*, Ankara, 1982.
- FAYDA, Mustafa; *Halid bin Velid*, İstanbul, 1992.
- İBN FAZLAN, Ahmed; *İbn Fazlan Seyahatnâmesi*, İstanbul, 1975.
- FEHMÎ, Ali Muhammed; *el-Bahriyyetü 'l-İslâmiyye fî Şarki 'l-Bahri 'l-Mütevassıt "Tarihü 'l Bahriyyetü 'l-İslâmiyye"*, İskenderiyye, 1976.
- FERNESİS, Beşir; *Bağdad Tarihûha ve Asarûha*, Bağdat, 1959.
- FEVZÎ, Faruk Ömer; *el-İstişrak ve 't-Tarihi 'l İslami*, Amman, 1997.
- FEVZÎ, Faruk Ömer; *el-Hilafetü 'l-Abbasiyye: Asrü 'l-Kuvve ve 'l-İzdihar*, Amman, 1998.
- FEVZÎ, Hüseyin; *el-Milahatu 'l-Arabiyyâ fî Usûri 'l-Vustâ*, Kuveyt, 1956.
- FIĞLALI, E. Ruhi; "İbaziyye", *DİA*, c. XIX, İstanbul, 1999.
- EBU'L FİDÂ, İmâdüddin İsmail b. Ali; *el-Muhtasar fî Ahbari 'l-Beşer*, c. I, Kahire, 1966.
- EBU'L FİDÂ, İmâdüddin İsmail b. Ali; *Takvimü 'l Büldân* (nşr. De Slane ), Beyrut, 1840.
- FOLTZ, Richard C. ; *İpek Yolu Dinleri: Antik Dönemden 15. Yüzyıla Kadar Kara Yolu Ticareti ve Kültürel Etkileşim* (çev. Aydın Aslan), İstanbul, 2006.
- FOSTER, Benjamin Read-Karen Polinger, *Civilizations of Ancient Iraq*, New Jersey, 2009.
- FREEMAN, Charles; *Mısır, Yunan ve Roma Antik Akdeniz Uygarlıkları* (çev. S. Kemal Angı), Ankara, 2003.
- GLKUB, S. John Bgot; *The Great Arab Conguests*, Londra, 1960.
- GOEJE, M. J. De; "Arabistan" *İA*, c. I, İstanbul, 1978.
- GÖKBİLGİN, M. Tayyib; "İstanbul", *İA*, c. V/II, İstanbul, 1977.
- GÖZENÇ, Selami; *Afrika Ülkeler Coğrafyası*, İstanbul, 1995.
- GURZON, C. N. ; *Persia and Persian Questions*, Londra, 1966.
- GÜL, Muammer; *Orta Çağ Avrupa Tarihi*, İstanbul, 2009.
- GÜL, Muammer; "Ortaçağ İslam Tarihinde Sosyal Sınıfların Tarihine Bir Bakış: Ahdas Hareketi", *Balıkesir Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, c. V, S. 7, Mayıs, 2002.

- GÜL, Muammer; “İslam ve Şehir”, *Muhafazakâr Düşünce*, Yıl 6, S. 23, Ocak-Şubat-Mart, 2010.
- GÜNALTAY, Şemseddin; *Yakın Şark III-Suriye ve Filistin*, Ankara, 1947.
- GÜNALTAY, Şemseddin; “Abbas Oğulları İmparatorluğunun Kuruluş ve Yükselişinde Türklerin Rolü”, *Belleten*, c. VI, Sa. 23-24, Ankara, Temmuz-1942.
- GÜNENÇ, Halil; *İslam'da Ticaret*, Faisal Finans Kurumu Kültür Yayınları, İstanbul, ts.
- GÜRSOY, Cevat Rüştü; “Abbâdân”, *DİA*, c. I, İstanbul, 1988.
- GROUSSET, R. ; *Bozkır İmparatorluğu*, İstanbul, 1980.
- GROHMANN, Adolf; “Katif”, *İA*, c. VI, Eskişehir, 1997.
- GROHMANN, Adolf; “Öşür”, *İA*, c. IX, İstanbul, 1964.
- GROHMANN, Adolf; “Umman”, *İA*, c. XIII, İstanbul, 1986.
- GROHMAN, Adolf; “Maskat”, *İA*, c. VII, İstanbul, 1977.
- GROHMANN, Adolf; “Yemame”, *İA*, c. XIII, İstanbul, 1986.
- GROHMANN, Adolf; “Yemen”, *İA*, c. XIII, İstanbul, 1986.
- ĞULEB, Muhammed Seyyid; *et-Ticare fî Asri mâ Kable'l-İslam*, Riyad, 1974.
- HUDARÎ, Muhammed; *Muhâdarâtü târîhî'l-Umumi'l-İslâmiyye: ed-Devletü'l-Abbâsiyye*, Kahire, ts.
- HAIG, T.W. ; “Sind”, *İA*, c. X, Eskişehir, 1997.
- İBN HALDÛN, Abdurrahman b. Muhammed (808/1405) ; *Mukaddime* (çev. Halil Kendir), c. I-II, Ankara, 2004.
- HAMEVÎ, Ebu Abdullah Şihâbeddîn Yâkût (626/1229); *el-Mucemü'l-Büldân*, c. I-VI, Leipzig, 1866-73 →Beyrut, 2008.
- HAMD, Fehd Abdülazîz; *el-Emn ve'l-İlâm fî'd-Devleti'l-İslâmiyye*, Riyad, 1986.
- HAMİDULLAH, Muhammed; *Mecmu'atu'l-Vesâikü's-Siyasiyye*, Beyrut, 1969.
- HAMİDULLAH, Hamidullah; *İslam Peygamberi* (çev. Salih Tuğ), c. I-II, Ankara, 2003.
- HAMİDULLAH, Hamidullah; “Çin ile İlk Devir Müslüman Ülkelerinin Temasları”, *İslam Tetkikleri Enstitüsü Dergisi*, VI/1-2, İstanbul, 1975.
- HAMMÂD, Nezi; *İktisadî Fıkah Terimleri*, (trc. Recep Ulusoy), İstanbul, 1996.
- HAREKÂT, İbrahim; “Berid”, *DİA*, c. V, İstanbul, 1992.
- HARL, Kenneth W. ; *Coinage in the Roman Economy; 300 BC to Ad 700*, London, 1996.
- HARTMANN, R. ; “Cürcan”, *İA*, c. III, İstanbul, 1988.

- HARTMANN, R. ; “Câr”, *İA*, c. III, İstanbul, 1988.
- HARTMANN, R. ; “Cidde”, *İA*, c. III, İstanbul, 1988.
- HARTMANN, Martin; “Çin” , *İA*, c. III, İstanbul, 1988.
- HARTMANN, R. ; “Dicle” *İA*, c. III, İstanbul, 1988.
- HARTMANN, R. ; “Fırat” *İA*, c. IV, İstanbul, 1991.
- HASAN, İbrahim Hasan; *Târîhu'l-İslâm: es-siyâsî ve 'd-dîni ve 's-sekâfî*, c. I-IV, Kahire, 1976. (Türkçe trc. İsmail Yiğit, *İslâm Tarihi: Siyasî, Dinî, Kültürel, Sosyal*, c. I-VI, İstanbul, 1988).
- HAŞİMÎ, Rıza Cevad; *et-Tarîh ve Asâru'l-Halîci'l-Arabî*, Bağdat, 1985.
- HAŞİMÎ, Rıza Cevad; “Basra Körfezinde Eski Ticarî Faaliyetler ve Bu Faaliyetlerin Medeniyete Tesirleri” (çev. Abdulhalik Bakır), *Ortaçağ Tarih Ve Medeniyetine Dair Çeviriler I*, Ankara, 2008.
- HAUSSIG, Hans Wilhelm, *İpek Yolu ve Orta Asya Kültür Tarihi*, (çev. Müjdat Kayayerli), Kayseri, 1997.
- İBN HAVKAL, Kasım Muhammed (367/977); *Kitabu Sûreti'l-Arz*, (nşr. J. H. Kramers), Leiden, 1938.
- HAYYÂT, Halife b. Hayyât (240/854), *Tarihu Halife b. Hayyât*, (trc. Abdülhalik Bakır), Ankara, 2008.
- İBN HAZM, Ebu Muhammed Ali b. Ahmed (456/1064); *Cemheretü Ensâbi'l-'Arab* (thk. Abdusselâm M. Harun), Kahire, 1981.
- HEE, Cemil-Soo LEE; “Çin”, *DİA*, c. VIII, İstanbul, 1993.
- HELL, J. ; “Abanoz”, *İA*, c. I, İstanbul, 1978.
- HELWING, Barbara; “İranda İlk Kentler” *Arkeoatlas*, (Ed. N. Karul ), Sa. 2, 2003, s. 80-89.
- HEMEDANÎ, Ahmed b. Muhammed b. Fakîh; *Muhtasaru Kitâbi'l-Büldân* (nşr. M. J. De Goeje), Leiden, 1967 → (thk. Yusuf el-Hâdî), Beyrut, 1996.
- HEMDANÎ, Hasan b. Ahmed b. Yakub; *Sıfatu Cezîreti'l-'Arab*, Kahire, 1953.
- HERZFELD, Ernst; “Bâlis”, *İA*, c. II, İstanbul, 1979.
- HEYD, W. ; *Yakın Doğu Ticaret Tarihi* (çev. Enver Ziya Karal), Ankara, 2000.
- HİTTİ, P. K; *Tarihul Arap*, Beyrut, 1965,
- HİTTİ, Philip K. ; *Siyasi ve Kültürel İslam Tarihi*, (çev. Salih Tuğ), c. I-IV, İstanbul, 1989.
- HİŞAB, Yahya; *İran Fi Ahdul Sâsânîyyin*, Kahire, 1957.

- İBN HİŞÂM, Ebu Muhammed Abdülmelik (218/833); *Sîretü'n Nebeviyye* (thk. Mustafa es-Sakkâ-İbrâhim el-Ebyârî), c. I-IV, Kahire, 1955.
- HINZ, Walther; *İslamda Ölçü Sistemleri*, (çev. Acar Sevim), İstanbul, 1990.
- HOMMEL, F. ; "Arabistan" *İA*, c. I, İstanbul, 1978.
- HONİGMANN, Ersnt; *Bizans Devletinin Doğu Sınırı* (çev. Fikret Işıltan), İstanbul, 1970.
- HONİGMANN, E. ; "Musul", *İA*, c. VIII, İstanbul, 1979.
- HONİGMANN, E. ; "Kulzüm" *İA*, c. VI, İstanbul, 1988.
- HOURANÎ, George Fadlo, *Arab Seafaring, In The Indian Ocean in Ancient*, Princeton 1995.
- HOURANÎ, George Fadlo; *el-Arab ve'l Milahe fi'l Muhitil Hind* (trc. Seyyid Yakup Bekr), Kahire, 1958.
- HOURANÎ, George Fadlo; *Arap Halkları Tarihi* (çev. Yavuz Alogan), İstanbul, 1991.
- HOROVITZ, J. ; "Deybul" *İA*, c. III, İstanbul, 1988.
- HUART, CL. ; "Fars", *İA*, c. IV, Eskişehir, 1997.
- HUDARÎ, Muhammed, *Muhâdarâtü Târîhu'l-Umemi'l-İslâmiyye: ed-Devletü'l 'Abbâsiyye*, Kahire, ts.
- HUDARÎ, Muhammed; "Tarihu'l Umemi'l-İslâmiyye", *D.G.B.İ.T*, İstanbul, 1992.
- İBN HURDÂZBÎH, Ubeydullah b. Abdullah (300/913); *Kitabu'l-Mesâlik ve'l-memâlik*, Leiden, 1967→Bağdat, ts. (Türkçe trc. Murat Ağarı, *Yollar ve Ülkeler Kitabı*, İstanbul, 2008.)
- HUSAIN, Syed Sajjad; "Bengladeş", *DİA*, c. V, İstanbul, 1992.
- HUZAYYİN, Suleyman; *Arabian and the far East*, Kahire, 1942.
- HÜSEYİN, Abdulaziz; *el-Halicu'l Arabî ve'l Kuveyt*, Kuveyt, 1965.
- HUSREV, Nâsır-ı; *Sefernâme*, (trc. Abdülvehhab Tarzî), İstanbul, 1994.
- İBN SÎNA, Ebu Ali el-Hüseyn b. Ali, *el-Kânûn fi't-Tıb*, Beyrut, ts.
- İBRAHİM, Hakkı İsmail; *Esvâkü'l-Arab et-Ticarîyye fi Şibhi'l-Cezireti'l-Arabiyye*, Amman, 2002.
- İDRÎSÎ, Ebu Abdullah eş-Şerif; *Nüzhetü'l-Müşâk fi İhtirâki'l-Âfâk*, Kahire, 1994.
- İHVANUS SEFA, *Resailu İhvanu's-Sefa*, c. I, Kahire, 1928.
- İMRANÎ, Muhammed b. Ali b. Muhammed; *el-Enbâu fi't-Tarihî'l-Hulefâ* (thk. Kasım es-Samirâî), Kahire, 1999.
- İNAYE, Ğazi; *Davabitü Tanzîmi'l-İktisat fi's-Sûki'l-İslamî*, Beyrut, 1992.

- İNANDIK, Hamit; *Deniz ve Kıyı Coğrafyası*, İstanbul, 1971.
- İSFEHANÎ, Hamza b. el-Hasen (351/962); *Tarihu's-Sinî Mülûki'l Arz ve'l Enbiyâ*, Beyrut, 1961.
- İBN İSHÂK, Muhammed; *Siretü İbn İshâk el-Müsemmâtü bi Kitâbi'l-Mübtede-i ve'l-Meb'as ve'l-Meğâzî*, (thk. Muhammed Hamidullah), Konya, 1981.
- İSTAHRÎ, Ebu İshak İbrahim b. Muhammed; *el-Mesâlik ve'l-Memâlik*, Kahire, 1961.
- İZBIRAK, Reşat; *Coğrafya Terimleri Sözlüğü*, İstanbul, 1986.
- İZGİ, Özkan; "Çin'de İslâmiyet'in Yayılışı ve Gelişmesi", *Milli Kültür*, c. XI/I, Ankara, 1980.
- İZGİ, Özkan; "Çin ile Batı Arasındaki İpek Yolları (VIII. Yüzyıla kadar)", *Hacettepe Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Dergisi*, c. 2, Sayı 1, Ankara, 1984.
- KAEGİ, Walter E. ; *Bizans ve İlk İslam Fetihleri*, İstanbul, 2000.
- KAFESOĞLU, İbrahim; *Harzemşahlar Devleti Tarihi*, Ankara 1992.
- KAL'ACÎ, Kadri; *el-Halicu'l Arabî*, Beyrut, 1965.
- İBNUL KALÂNİSÎ, Ebu Ya'la Hamza; *Zeylû Târihi Dimaşk*, Kahire, ts.
- KALKAŞANDÎ, Ahmed b. Ali (821/1418); *Subhu'l-a'sâ fî Sinâ'ti'l-inşâ*, c. I-XV, Kahire, 1922.
- KALKAŞANDÎ, Ahmed b. Ali; *Nihâyetu'l Ereb fî Ma'rifeti Ahvâli'l-Arab*, Beyrut, 1984.
- KALLEK, Cengiz; *İslam İktisat Düşüncesi Tarihi I (Harac ve Emvâl Kitapları)*, İstanbul, 2004.
- KANDİL, Fuad; *Edebü'l-Rihle fî't-Turasil Arabî*, Kahire, 2002.
- KASANÎ, Mes'ud b. Muhammed; *Bedâiu's-Senâi fî Tertîb el-Şerâyi'*, c. VI, Beyrut, 1974.
- KAVSÎ, Atıyye Fevzi; *Ticaretu Mısr fî'l Bahri'l-Ahmer: Munzu Fecri'l-İslam Hatta Sûkuti'l Hilafetil-Abbasiyye*, Kahire, 1976.
- KAYAOĞLU, İsmet; *İslam Kurumları Tarihi*, Ankara, 1985.
- KAZVÎNÎ, Zekeriyya b. Muhammed; *Âsâru'l-Bilâd ve Ahbâru'l-İbâd*, Beyrut, 1969.
- KAZVÎNÎ, Zekeriyya b. Muhammed; *Acaibu Mahlûkat ve Garâibu'l-Mevcüdât*, c. I, Kahire, 1963.
- KEMAL, Yusuf; *Vesaik Tarihiye ve Coğrafiye ve Ticarîyye an Afrikiyatî's-Şarkîyye*, Kahire, 1977.

- KENAİ, Abdulkadir; *Tarihu Sina'ati's- Sefîne fi'l-Kuveyt ve Enşitatuha'l-Muhtelifa*, Kuveyt, 1982.
- İBNÜ'L-KESİR, İsmâîl b. Ömer (774/1373); *Tefsiru'l-Kur'ani'l-Azim*, c. VI, İstanbul, 1985.
- İBNÜ'L-KESİR, İsmâîl b. Ömer; *el-Bidâye ve'n-nihâye*, (trc. Mehmet Keskin), İstanbul, 1994→Kahire, 1939.
- KILINÇ, Alparslan; *Sâmâniler Döneminde Buhara Şehri*, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), Elazığ, 2002.
- KINAL, Firuzan; *Eski Mezopotamya Tarihi*, Ankara, 1983.
- İBNÜ'L-KİLBÎ, Hişam b. Muhammed (204/820); *Kitâbu'l-Asnâm* (thk. Ahmed Zeki), Kahire, 1924.
- İBNÜ'L-KELBÎ, Hişam b. Muhammed (204/820); *Putlar Kitabı* (çev. Beyza Düşüngen), Ankara, 1969.
- KİTAPÇI, Zekeriyâ; *Yeni İslam Tarihi ve Türkler I-II*, Konya, 1994.
- KORDATOS, Yannis; *Bizans'ın Son Günleri* (çev. Muzaffer Baca), İstanbul, 1999.
- KUDÂÎ, Muhammed b. Selâme; *Kitâbü'l-İnbâ'ani'l-enbiyâ ve Târihi'l-Hulefâ*, (thk. Ömer Abdüsselam Tedmürî), Beyrut, 1998.
- İBN KUTEYBE, Ebu Muhammed b. Müslim (276/889); *el-Ma'ârif*, (thk. Servet Ukkâşe), Kahire, 1969.
- İBN KUTEYBE; *Uyûnu'l-Ahbar*, c. I-IV, Kahire, 1963→Beyrut, 1986.
- KÜÇÜKAŞÇI, Mustafa; "Hicaz", *DİA*, c. XVII, İstanbul, 1998.
- KRAMERS, J. H. ; "Ubullâ", *İA*, c. XIV, Eskişehir, 1997.
- KRAMERS, J. H. ; *İslam Medeniyeti Tarihinde Coğrafya ve Ticaret* (trc. Ömer Rıza Doğrul), İstanbul, 1934.
- KRAMERS, J. H. ; "Coğrafya", *İA*, c. III, Eskişehir, 1997.
- KRAMERS, J. H. ; "Kûs", *İA*, c. VI, İstanbul, 1979.
- KOMİSYON, *Doğuştan Günümüze Büyük İslam Tarihi*; c. I-XIII, İstanbul, 1992.
- KOMİSYON, Ana Britanica; "İnci", c. XI, İstanbul, 1988.
- KOMİSYON, Meydan Larousse; "Kanton", c. X, s. 467.
- KOMİSYON, Büyük Larousse; "Fildişi", c. VIII, İstanbul, 1986.
- KOMİSYON, Büyük Larousse; "Amber", c. I, İstanbul, 1986.
- KOMİSYON, Büyük Larousse; "Gâliye", c. IX, İstanbul, 1986.
- KÖKTÜRK, Mustafa; *Av Hayvanları ve Avcılık*, Ankara, 1946.

- KÖPRÜLÜ, M. Fuad; "Berid", *İA*, c. II, İstanbul, 1979.
- KURAT, Akdes Nimet; "Bulgar", *İA*, c. II, İstanbul, 1979.
- LAMMENS, H. ; "Muaviye", *İA*, c. VIII, İstanbul, 1979.
- LEVÇENKO, M. V. ; *Kuruluşundan Yıkılışına Kadar Bizans Tarihi* (çev. Maide Selen), İstanbul, 1999.
- LEWİS, Archibald R. ; *Naval Power And Trade İn The Mediterranean : A.D. 500-1100*, New Jersey , 1951.
- LEWİS, Archibald R. ; *el-Kuvval Bahriyye ve 't-Ticarîye fî Bahrî'l Mutevassıt*, (trc. Ahmed Muhammed İsa), Kahire, 1960.
- LEWİS, Bernard; *Tarihte Araplar* (trc. H. Dursun Yıldız), İstanbul, 2000.
- LEWİS, Bernard; *Ortadoğu*, İstanbul, 1996.
- LEWİS, Bernard; *Soures for the Economic History of Middle East in Islam in History*, Londra, 1973.
- LEWİS, Bernard, "Fatimiler ve Hindistan Yolu", *İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Mecmuası*, XIV/1-4, İstanbul (Ekim 1949-Temmuz 1950).
- LEWİS, Bernard; "İsmâîliler", *İA*, c. V/II, İstanbul, 1977.
- LOMBARD, Maurice; *İlk Zafer Yıllarında İslâm* (trc. Nezih Tuncel), İstanbul, 1983.
- LOMBARD, Maurice; *el-Coğrafiyyetü 't-Tarihiyye li 'l-Alemi 'l-İslamî Hilale 'l-Kuruni 'l Erbaati 'l-Üla* (trc. Abdurrahman Hamide), Dımaşk, 1998.
- İBN MÂCE, Ebu Abdullah Muhammed b. Yezîd (275/888); *Sünenü İbn Mâce*, (trc. Haydar Hatıboğlu), c. I-II, İstanbul, 1983.
- İBN MÂCİD, Şehabeddin Ahmed; *Selase Ezhar fî Ma'rifeti 'l-Bihâr* (trc. Muhammed Munir Musa), Kahire, 1969.
- İBN MÂCİD, Şehabeddin Ahmed; *Kitâbü 'l-Fevâid fî Usûl 'il-bahr ve 'l Kavâid (Arab Navigation in the Indian Ocean Before the Coming of the Portuguese ismi altında)*, (trc. G.R. Tibbets), Londra, 1981.
- MAKDİSÎ, Muhammed b. Ahmed b. Ebu Bekr (375/985); *el-Bed' ve 't-Tarih*, c. I-II, Mısır, ts.
- MAKDİSÎ, Muhammed b. Ahmed b. Ebu Bekr; *Ahsenü 't tekâsîm fî mâ'rifeti 'l-ekâlîm*, (nşr. . Muhammed Ali Baydoun), Beyrut, 2003.
- MAKRÎZÎ, Takiyüddin Ahmed b. Ali (845/1441); *Kitâbü 'l-mevâiz ve 'l-i'tibâr bi-zikri 'l-hutat ve 'l-âsâr*, c. I-II, Beyrut, ts.

- MAKRÎZÎ, Takiyuddin Ahmed b. Ali; *İğâsetü'l-Ümme bi Keşfi'l Ğimme*, (thk. Mustafa es-Saka- Cemâluddin eş-Şeyyal), Kahire, 1940.
- MAKRÎZÎ, Takiyuddin Ahmed b. Ali; *Emevî-Haşimî Çekişmesi*, (çev. İrfan Aycan- Abdülhalik S. Bakır), Ankara, 1993.
- MAKRÎZÎ, Takiyuddin Ahmet b. Ali; el-Nukud el-Kadime ve'l-İslâmiye (çev. İbrahim Artuk), *Belleten*, c. XVII, Sa. 67, Ankara, (Temmuz 1953).
- MALEKANDATHİL, Pius; *Maritime, India: Trade, Religion and Polity in the Indian Ocean*, New Delhi, 2010.
- MARSHAK, Boris; "Türkler ve Sogdlar", *Türkler*, c. II, Ankara, 2002.
- MASSIGNON, L. ; "Karmatiler", *İA*, c. VI, İstanbul, 1977.
- MARTİN, Peggy J. ; *5 Steps to 5 Ap World History*, New York, 2008.
- MÂVERDÎ, Ebü'l-Hasen Ali b. Muhammed (450/1058); *el-Ahkâmü's-sultâniyye ve'l-velâyetü'd-diniyye*, Beyrut, 1985.
- MAZAHERÎ, Ali; *Ortaçağda Müslümanların Yaşayışları*, (trc. Bahriye Üçok), İstanbul, 1972.
- MEDENÎ, Emîn; *et-Tarihu'l Arabî ve Coğrâfiyyetuhu*, Kahire, (trs.).
- MES'ÛDÎ, Ali b. Hüseyin (346/957); *Mürücu'z-Zeheb ve Me'adinü'l-Cevher fi't-Tarih*, (thk. Said Muhammed el-Hâm), Beyrut, 1997→ (thk. Muhammed Muhyiddin Abdulhamid), Kahire, 1964. (Türkçe trc. Ahsen Batur, *Murûc ez-Zeheb (Altın Bozkırlar)*, İstanbul, 2004.)
- MES'ÛDÎ, Ali b. Hüseyin (346/957); *et-Tenbîh ve'l İsrâf* (thk. Abdullah İsmail es-Savi), Kahire, 1938→Beyrut, 1981.
- MES'ÛDÎ, Ali b. Hüseyin (346/957); *Ahbaru'z-Zaman*, Kahire, 1938.
- MEZ, Adam; *Onuncu Yüzyılda İslam Medeniyeti-İslam Rönesansı*, (trc. Salih Şaban), İstanbul, 2000.
- MERÇİL, Erdoğan; "Büveyhiler", *DİA*, c. VI, İstanbul, 1992.
- MERÇİL, Erdoğan ; "Gazneliler", *DİA*, c. XIII, İstanbul, 1996.
- MISRÎ, Hüseyin Ali; *Ticâretü'l-'Irak fi'l-'Asri'l-'Abbâsî*, İskenderiyye, 1982.
- MISRÎ, Hüseyin Ali; *Tarihu'l Bahreyn ve Ummân*, Kuveyt, 2000.
- MISRÎ, Abdûssemi; *et-Ticare fi'l-İslâm*, Kahire, 1986.
- MİCHON, J.J. ; "Dini Kurumlar", *İslam Şehri*, (çev. E. Topçugil), İstanbul, 1992.
- MİGUEL, Andre; *İslam ve Medeniyeti-Doğuştan Günümüze*, (trc. Ahmet Fidan- Hasan Menteş), c. I-II, Ankara, 1991.



- MILWRIGHT, Marcus; *An Introduction Islamic Archaeology*, Edinburgh, 2010.
- MİNORSKY, V. ; “Rey”, *İA*, c. IX, İstanbul, 1964.
- İBN MİSKEVEYH, Ebû Ali b. Muhammed (421/1030); *Tecâribü'l-ümem ve Teâkibü'l-Himem*, (thk. Seyyid K. Hasan), Beyrut, 2003→(nşr. Leone Caetani), Leiden, 1913.
- İBNU'L MÜCÂVİR, Yusuf b. Ya'kub b. Muhammed, *Sifâtü Bilâdi'l-Yemen ve Mekke ve Ba'zı'l-Hicaz, el-Müsemmât Târîhu'l-Müstebtır*, (nşr. O. Löfrenge), Leiden, 1951-53
- MÜSLİM, Ebü'l Hüseyin Müslim b. el-Haccâc (261/875); *el-Câmiu's Sahih*, (thk. M. Fuad Abdülbâkî), I-V, İstanbul, ts.
- MUHAMMED, Sevadi Abd; *Ticaratü'l-Basra ve Turukuha ila Büldani'l-Magribi'l Arabiyyi'l-İslâmî Mine'l-Karni's-Sani el-Hicrî Hatta Evahiri'l-Karni'r-Rabi'*, Basra, 1990.
- MUTEVELLÎ, Muhammed; *Havzu'l Halicî'l Arabî*, Kahire, 1970.
- MUTÇALI, Serdar, *Arapça Türkçe Sözlük*, İstanbul, 1995.
- NACI, A. C. - Y. L. Ali, “ Basra Çarşıları Bir Ortaçağ İslam Şehrinde Ticarî Örgütlenme ve Faaliyeti” (çev. Abdulhalik Bakır), *Ortaçağ Tarih Ve Medeniyetine Dair Çeviriler I*, Ankara, 2008.
- NALLİNO, C. A. ; “Usturlab”, *İA*, c. XIII, İstanbul, 1986.
- NALLİNO, C. A. ; “Bettânî”, *İA*, c. II, İstanbul, 1979.
- NAFÎ, Muhammed Mebruk; *Asr ma Kable'l-İslam*, Kahire, 1952.
- NEDVÎ, Seyyid Ebu Zafer; *Ustû'l Kecerât*, Delhi, 1965.
- el-NERŞAHÎ, Ebi Bekr Muhammed b. Cafer; *Tarih Buhara* (thk. Emin Abdulmecid Bedevi), Kahire, 1993.
- NICOL, Donald M.; *Bizans ve Venedik Diplomatik ve Kültürel İlişkiler Üzerine Bir Araştırma* (çev. Gül Çağalı Güven), İstanbul, 2000.
- NUHAYLÎ, Derviş; *es-Süfünü'l-İslâmiyye'alâ Hurûfi'l-Mu'cem*, İskenderiye, 1974.
- NUVEYRÎ, Şehabeddin Ahmet b. Abdulvehhab (733/1332) ; *Nihayetu'l Ereb fi Funûni'l-Edeb*, Kahire, 1923.
- OESTRUP, J; “Bahreyn”, *İA*, c. II, Eskişehir, 1997.
- ORHONLU, Cengiz; “XVI. Asrın İlk Yarısında Kızıldeniz Sahillerinde Osmanlılar”, *İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Dergisi*, (Eylül 1961), XII/16, İstanbul 1962.
- OSBORNE, Christine; *The Gulf States and Oman*, Londra, 1977.

- OSTROGORSKY, Georg; *Bizans Devlet Tarihi* (çev. Fikret Işıltan), Ankara, 1991.
- OURESHI M. Naeem; “Belûcistan”, *DİA*, c. V, İstanbul, 1992.
- ÖMER, Mustafa; *Ceziretu'l-Feyleke*, Kuveyt, 1988.
- ÖMER, Faruk; *Muhasarat fî Tarihi'l Hulefatu'l Abbasiye fî Asri'l Fevzu'l Askeriyye*, Bağdat, 1973.
- ÖNGÖR, Sami; *Coğrafi Keşifler ve Tetkik Seyahatleri Tarihi*, İstanbul, 1954.
- ÖNGÖR, Sami; *Coğrafya Sözlüğü*, İstanbul, 1961.
- ÖNKAL, Ahmet; “Hazrec”, *DİA*, c. XVII, İstanbul, 1998.
- ÖZAYDIN, Abdulkerim; “Câr”, *DİA*, c. VII, İstanbul, 1993.
- ÖZAYDIN, Abdulkerim; “Arap”, *DİA*, c. III, İstanbul, 1991.
- ÖZEL, Ahmet; “Afrika” *DİA*, c. I, İstanbul, 1988.
- ÖZERGİN, K. ; *İpek Yolu*, İstanbul, 1985.
- ÖZEY, Ramazan; *Dünya ve Ülkeler Coğrafyası*, İstanbul, 2001.
- ÖZCAN, Azmi; “Bengal”, *DİA*, c. V, İstanbul, 1992.
- ÖZDEMİR, Mehmet Nadir; *İslam'ın İlk Döneminde Kölelik (Abbasilerin İlk Yüzyılı)*, İstanbul, 2006.
- PAKALIN, M. Zeki; *Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü*, c. II, İstanbul, 1993.
- PİRENNE, Henri; *Ortaçağ Kentleri; Kökenleri ve Ticaretin Canlanması* (çev. Şadan Karadeniz), İstanbul, 1991.
- PLESSNER, M. ; “Kusayr”, *İA*, c. VI, İstanbul, 1967.
- POLO, Marco; *Doğu ve Batı Kaynaklarında Çin Seyahati*, (trc. Hande Loddi), İstanbul, 2003.
- REYHANÎ, Emin; *Mulûku'l- Arab ve'r-Rihle fî'l-Beledi'l- Arabîyye*, Beyrut, 1951.
- RIZA, Muhammed Ali; *Envâru'l-Bedriyyîn fî Terâcimi 'Ulemai'l-Katif ve'l-Bahreyn*, Necef, 1958.
- RIZA, Seyyid Muhammed; *İmran-ı Bağdat*, Bağdat, 1930.
- RUSKA, J; “Anber”, *İA*, c. I, İstanbul, 1978.
- RUSKA, J; “Sandal”, *İA*, c. X, İstanbul, 1978.
- RUX, Jean-Paul; *Orta Asya Tarih ve Uygarlık* (çev. Lale Arslan), İstanbul, 2001.
- İBN RÜSTE, Ahmed b. Ömer; *el-'A'lâ'ku'n-Nefise*, (E. J. Brill), Leiden, 1891.
- ES-SABÎ, Hüseyin Hilal b. El-Muhsin; *Rusumu Dari'l-Hilafe*, Bağdat, 1964.
- İBN SA'D, Ebu Abdillah Muhammed (230/844); *et-Tabakâtu'l Kübrâ*, c. I-VIII, Beyrut, 1985.

- SAUD, Abdullah, *Central Arabia During the early Hellenistic period*, Riyad, 1997.
- SALİM, Muhammed; *İzmihlalu'l-İmparatoriyyeti'r-Rumaniyye ve Sukûtuha*, c. I-III, Kahire, 1969.
- SALİM, Seyyid Abdulaziz; *el-Bahru'l-Ahmer fi Târihi'l-İslamî*, İskenderiye, 1993.
- SAHİLLİOĞLU, Halil, "Dînar", *DİA*, c. IX, İstanbul, 1994.
- SAHİLLİOĞLU, Halil, "Dirhem", *DİA*, c. IX, İstanbul, 1994.
- SAMÎ, Said Ahmet; *Tarihu Halici'l Arabî min Akdemi'l Usûr hattâ Tahrîri'l Arabî*, Basra, 1985.
- SAMİRÂÎ, Abdulcebbâr Mahmud, *el-Milâha 'inde'l-Arab Kable'l-İslam*, Faysal, c. 37, Riyad, 1980.
- SARGON, Erdem; "Buhur", *DİA*, c. VI, İstanbul, 1992.
- SARIÇAM, İbrahim; *Hiz. Muhammed ve Evrensel Mesajı*, Ankara, 2004.
- İBN SERAÎ, Hammad Muhammed, *el-Alâkatu'l-Hadâriye Beyne Mintakati'l Halici'l-Arabî ve Şibhi'l Kârreti'l Hindiyiye ve Cenubi Şarkî Asyâ*, Riyad, 2006.
- SERANCAVi, Abdulfettah; *En-Nizââ'tu'l İstiklaliyye fi Hilâfeti'l-'Abbasiyye*, Kahire, 1945.
- SERHAN, Muhyî Hilâl; "Ribâtlar; Tanımı, Tarihçesi ve Sınır Savunmasındaki Rolü", (çev. Aydın Çelik) *Türk Dünyası Araştırmaları Dergisi*, Sa. 144 (Haziran 2003), s. 161-182.
- SEVER, Erol, *Asur Tarihi*, İstanbul, 1993.
- SEYYİD, Eymen Fuad; *ed-Devleti'l Fatimiyye fi Mısr*, Kahire, 1992.
- SEZGİN, Fuat; *Bilimler Tarihçisi*, İstanbul, 2010.
- SİRAFÎ, Ebu Zeyd, *Rihletu es Sirafi ile'l-Hind ve's Sin*, Bağdat, 1961.
- SIRMA, İhsan Süreyya; "Yemen", *İA*, c. XIII, Eskişehir, 1997.
- SIRMA, İhsan Süreyya; *Abbasiler Dönemi*, İstanbul, 2007.
- SÖYLEMEZ, M. Mahfuz, *Emeviler Döneminde Kûfe*, Doktora Tezi, Ankara, 2000.
- SUÂD, Mâhir; *el-Bahriyye fi Mısrî'l-İslamiyye ve Asâruhe'l-Bakiyye*, Cidde, 1979.
- SÜRÛR, Muhammed Cemâlüddin; *el-Hayâtu's-Siyâsiyye fi'd-Devleti'l-Arabiyyeti'l-İslâmiyye*, Kahire, 1966.
- SÜRÛR, Muhammed Cemâlüddin; *Kıyamu'd-Devleti'l Arabbiyyeti'l İslamiyye*, Kahire, 1966.
- SÜRÛR, Muhammed Cemâlüddin; *Tarihu'l Hadaratu'l İslamiyye fi Şark*, Kahire, 1965.

- SÜRÛR, Muhammed Cemâlüddin; *Tarihu'd-Devleti'l-Fâtümiyye*, Kahire, 1995.
- SÜYÛTÎ, Abdurrahman b. Ebî Bekr b. Muhammed (911/1505); *Tarihu'l-Hulefa* (thk. Muhammed Muhyiddin Abdülcebbar), Mısır, 1952.
- SÜLEYMAN ET-TÂCİR, *Ahbâru's-Sin ve'l-Hind*, (es-Sirafî'nin Silsiletü't Tevârih risalesi ile birlikte), (Ed. Fuat Sezgin), Frankfurt, 1994.
- LA STRANGE; *Baghdad During the Abbasid Caliphate*, Oxford-London, 1924.
- LA STRANGE; *Bağdat fi Ahdi'l-Hilafeti'l-Abbasiyye*, (trc. Beşir Yusuf Fransis), Bağdat, 1936.
- STRECK, M; "Abbâdan", *İA*, c. I, İstanbul, 1978.
- STRECK, M; "Batiha", *İA*, c. II, İstanbul, 1979.
- STRECK, M; "Erzen", *İA*, c. IV, Eskişehir, 1997.
- STRECK, M; "Kerh", *İA*, c. VI, İstanbul, 1977.
- STRECK, M; "Vasıt", *İA*, c. XIII, İstanbul, 1986.
- STRECK, M; "Medâin", *İA*, c. VII, İstanbul, 1977.
- ŞAFÎ, Selahuddin Osman; *Tarihu'l Edebu'l Coğrafi'l Arabî*, Kahire, 1963.
- ŞAKİR, Muhammed; *Tarihu'l Halîci'l-Arabî*, Amman, 2003.
- ŞELLAK, Ahmed Zekeriyya; *Tarihi Katar'ul Siyasi*, Doha, 1999.
- eş-ŞÂMÎ, Ahmet; "Körfez ve Uzak Doğu Ülkeleri Arasındaki Ticarî Münasebetler Ve Bu Münasebetlerin Ortaçağ Medeniyetine Etkileri" (çev. Aydın Çelik) *Türk Dünyası Araştırmaları Dergisi*, Sa. 134 (Ekim 2001) s. 101-124.
- ŞEKERCİ, Osman; *İslam Şirketler Hukuku*, İstanbul, 1981.
- ŞERİF, İbrahim; *el-Şarku'l Evsat*, Bağdat, 1965.
- ŞERİF, İbrahim; *el-Mevkiu'l Coğrafiyu'l Irak ve Eseruhu fi Tarihü'l Amm Hatta el-Fethu'l İslamî*, c. I, Bağdat, 1993.
- ŞERİF, Şerif Muhammed; *Coğrafiyatü'l-Bahr ve'l-Muhitât*, Kahire, 1964.
- ŞEŞEN, Ramazan, *Müslümanlarda Tarih-Coğrafya Yazıcılığı*, İstanbul, 1998.
- ŞEŞEN, Ramazan; *İslam Coğrafyacılarına Göre Türkler ve Türk Ülkeleri*, Ankara, 2001.
- ŞEŞEN, Ramazan; "Buhara", *DİA*, c. VI, İstanbul, 1992.
- ŞEYZERİ, Abdurrahman b. Nasr (589/1193); *İslâm Devletinde Hisbe Teşkilâtı*, İstanbul, 1993.
- ŞİHÂB, Hasan Sâlih, *Edvâun 'alâ Târîhi'l Yemeni'l-Bahrî*, Beyrut, 1981.

- TABERÎ, Muhammed b. Cerîr (310/922); *Târîhu't-Taberî "Tarîhu'l-Umem ve'l-Mulûk"* (thk. Muhammed Ebü'l Fazl İbrahim- Muhammed Ali Baydoun), c. I-XI, Beyrut, 1962 → Kahire, 1960-70.
- İBN TAHİR, Ebu Fadl Ahmed; *Tarihu'l-Bağdad*, c. VI, Irak, 1968.
- TAŞAĞIL, Ahmet; "İdil Bulgar Hanlığı", *DİA*, c. XXI, İstanbul, 2000.
- TAŞAĞIL Ahmet; "Hazarlar", *DİA*, c. XVII, İstanbul, 1998.
- İBN TAYFUR, (Ebu fadl Ahmed b. Tahir el-Katib); *Târîhu Bağdâd*, c. VI, Beyrut, 1968.
- TEKİNDAĞ, M. C. Şehabeddin; "Trabzon", *İA*, c. XII/I, İstanbul, 1979.
- İBN TEYMİYE, *Bir İslam Kurumu Olarak Hisbe* (çev. Vecdi Akyüz), İstanbul 2001.
- TİRMİZÎ, Ebû İsâ Muhammed b. İsâ (279/892), *el-Câmi'us-sâhîh*, (nşr. Ahmed Muhammed Şakir), c. I-V, Kahire, 1937.
- TREADGOLD, Warren T. ; *A History of the Byzantine State and Society*, California, 1997.
- TOGAN, Zeki Velidi; *Türk İli Türkistan Tarihi*, İstanbul, 1947.
- TOGAN, Zeki Velidi; "Harizm", *İA*, c. V/I, İstanbul, 1987.
- TONSEND, John; *Oman The Making of Modern State*, Londra, 1975.
- TUNCEL, Metin; "Fırat", *DİA*, c. XIII, İstanbul, 1996.
- TUNCEL, Metin - Abdülkerim Özaydın; "Cizre", *DİA*, c. VIII, İstanbul, 1993.
- USLU, Recep, "Sind'de İslam Fetihleri (15-240/636-854)" *Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü*, İstanbul, 1990, (Yüksek Lisans Tezi).
- UTKU, Nihal Şahin; *Kızıldeniz'de Denizcilik, Ticaret ve Yerleşim* (VII. – XI Yüzyıllar), Doktora Tezi, İstanbul, 2005.
- UDOVİTCH, Abraham L.; *Commercial Techniques in Early Medieval Islamic Trade*, *Islam and the Trade of Asia, A Colloquium* (ed. D. S. Richards), Oxford, 1970, s. 37-62.
- ÜLGER, Nevzat, *İslam Tarihinde İktisadi Uygulamalar*, Elazığ, 2009.
- ÜÇOK, Bahriye; *İslam Tarihi Emeviler- Abbasiler*, Ankara, 1968.
- ÜLKEN, H. Ziya; *Doğu Uygarlığının Yükselişinin Tarihsel Nedenleri*, İstanbul, 2009.
- WATT, Montgomery; *İslâm Avrupa'da* (trc. Hulûsi Yavuz), İstanbul, 1989.
- WANDELL, Philips; *Oman a History*, Londra, 1966.
- WILKINSON, J. E. ; *The Origins of The Oman State*, Londra, 1972.
- WILSON, Arnold T.; *The Persian Gulf*, Londra, 1959.

- VAHABÎ, Abdullah; *The Northern Hijaz in the Writings Of The Arab Geographers 800-1150*, Beyrut, 1973.
- VÂKIDÎ, Muhammed b. Ömer (207/823); *Kitâbü'l Meğâzî*, (thk. Marsden Jones ), c. I-III, Beyrut, 1984.
- VIOLLET, H. ; "Sâmerrâ", *İA*, c. X, Eskişehir, 1997.
- YALÇIN, Osman, *Ansiklopedik Coğrafya Sözlüğü*, İstanbul, 1957.
- YA'KÛBÎ, Ahmed b. İshâk b. Cafer (292/905) ; *Târihu'l-Yakûbî*, (nşr. Muhammed Ali Baydoun), c. I-II, Beyrut, 1980→2002.
- YA'KÛBÎ, *Kitabü'l-Büldan*, Leiden, 1892. (Türkçe trc. Murat Ağarı, *Ülkeler Kitabı*, İstanbul, 2002.
- YENİÇERİ, Celal; *İslam'da Devlet Bütçesi*, İstanbul, 1984.
- YENİÇERİ, Celal; "Cehbez" *DİA*, c. VII, İstanbul, 1993.
- YILMAZ, Saim; *Mutazid ve Müktefi Döneminde Abbasiler*, İstanbul, 2006.
- YILDIZ, Hakkı Dursun; *İslamiyet ve Türkler*, İstanbul, 2000.
- YILDIZ, Hakkı Dursun; "Abbasiler", *DİA*, c. I, İstanbul, 1988.
- YILDIZ, Hakkı Dursun; "Avâsım", *DİA*, c. IV, İstanbul, 1991.
- YILDIZ, Hakkı Dursun; "Batihâ", *DİA*, c. V, İstanbul, 1992.
- YILDIZ, Hakkı Dursun; "Berberîler", *DİA*, c. V, İstanbul, 1992.
- EBÛ YÛSUF, Ya'kûb b. İbrâhim (181/798); *Kitabu'l-Harâc* (çev. Ali Özek), İstanbul, 1973.
- YÜCE, Nuri; "Bulgar", *DİA*, c. VI, İstanbul, 1992.
- ZEHEBÎ, Muhammed b. Ahmed b. Osman (748/1347); *Siyeru a'lâmi'n-nübelâ*, (thk. Hüseyin Esed), c. I-III, Beyrut, 1982.
- ZEHRA, Ebu Muhammed; *İslam'da Siyasi ve İtikadi Mezhepler Tarihi*, (çev. E. Ruhi Fırlalı, Osman Eşkicioğlu), c. I, İstanbul, 1970.
- ZEKÎ, Naim Fehmi; *Turuku't-Ticâreti'd-Düveliyye ve Mahattatuha beyne'ş-Şark ve'l-Garb*, Kahire, 1973.
- ZETTERSTEEN, K. V; "Abbasiler", *İA*, c. I, Eskişehir, 1997.
- ZEYDAN, Corci; *İslam Uygarlıkları Tarihi* (çev. Nejdet Gök), c. I, İstanbul, 2004.
- ZEYDAN, Corci; *el-Arab Kablel İslam*, Beyrut, 1966.
- ZORLU, Cem; *Abbasilere Yönelik Dini ve Siyasi İsyenlar*, Ankara, 2001.

[http://tr.wikipedia.org/wiki/Akabe\\_Körfezi](http://tr.wikipedia.org/wiki/Akabe_Körfezi)  
<http://www.siirtkulturturizm.gov.tr/belge/1-57660/akarsular.html>  
<http://tr.wikipedia.org/wiki/Cibuti>  
[http://okulweb.meb.gov.tr/okulsitesi\\_dosyalar/erzen.htm](http://okulweb.meb.gov.tr/okulsitesi_dosyalar/erzen.htm)  
<http://tr.wikipedia.org/wiki/Eritre>  
<http://tr.wikipedia.org/wiki/Etiyopya>  
<http://tr.wikipedia.org/wiki/Kasırga>  
[http://tr.wikipedia.org/wiki/İhvan-1\\_Safa](http://tr.wikipedia.org/wiki/İhvan-1_Safa)  
<http://en.wikipedia.org/wiki/Madagascar>  
<http://www.turkcebilgi.com/ansiklopedi/madagaskar>  
<http://tr.ansiklopedi.bibilgi.com/Suudi-Arabistan>  
<http://tr.wikipedia.org/wiki/Sumatra>  
<http://tr.wikipedia.org/wiki/Somali>  
<http://tr.wikipedia.org/wiki/Sokotra>  
<http://www.world-of-islands.com/Offres/Yemen>  
[http://tr.wikipedia.org/wiki/Zambezi\\_Nehri](http://tr.wikipedia.org/wiki/Zambezi_Nehri)  
<http://tr.wikipedia.org/wiki/Zimbabve>

## EKLER

### I. GEMİCİLİK TERİMLERİ

**Alabanda:** 1- Gemi Kaplamalarının iç yüzeyleri. 2- Dümenin sağa veya sola çevrilmesi

**Arma:** Geminin güvertesi üzerinde bulunan dikme, direk, seren ve sair aksamaları ile bunların donanımı.

**Armada:** Donanma

**Armuz:** Kaplama tahtalarının bindirme olmaksızın yan yana gelmesi ile oluşan tahtalar arasındaki ince açıklık.

**Baş:** Geminin baş omuzluklarını da içine alan ön taraf.

**Bodoslama:** Geminin başını ve kış tarafını teşkil etmek üzere omurgadan uzayan demir veya ağaç çıkma.

**Borda:** Geminin su hattının üzerindeki dış kesimidir.

**Boyna Kürek:** Sandal ve kayık gibi küçük çaptaki deniz araçlarında, dümen kullanılmadığı veya dümen zarar görüp işe yaramadığı zamanlarda dümenlik yapmak ve yeterli kürek olmadığı zaman küreklik yapmak üzere kış taraflarından kullanılan kürek.

**Cıvadra:** Geminin baş tarafından dışarıya doğru biraz kalkık uzanan direk.

**Direk:** Gemilerin güvertelerinden yukarı doğru dikilen ve topukları bazı gemilerden omurga, bazı gemilerde güvertelerinden herhangi biri üzerinde bulunan ıskaçalara bindirilen ve eğrilmemesi için baştan, arakadan ve yanlardan bağlanan serenler.

**Donanım:** Gemi için gerekli direk, seren, halat ve yelken gibi gereçlerin tümü.

**Dümen:** Geminin seyir durumunda iken rotasını değiştirmeye veya manevra yapan geminin hareketlerini kolaylaştırmaya yarayan saçtan veya ağaçtan yapılan ve geminin kış tarafında bulunan levhalardır.

**Filika:** umumiyetle harp gemilerinde kürek veya yelkenle yürütülen güvertesiz küçük taşıtlardır.

**Gabya:** Ana direklerin üzerinde sürülen çubuklara ve ana direklerin üstlerinde bulunan serenlere verilen isimdir.

**Güverte:** Gemilerin üzerinde baştan kışa kadar uzunluğuna döşenen döşeme tahtaları veya saçları olup, en üstteki birinci kat döşemeye verilen addır.

**Iskaça:** direklerle cıvadraların alt başlarının (topuklarının) oturduğu yuvalardır.



**İskele:** 1- Büyük küçük deniz taşıtlarının doğrudan doğruya karaya yolcu ve yük çıkarabilmesi veya alabilmesi için limanlarda ve lüzum görülen işlek sahillerde ve deniz kenarı olan ticâret yerlerinde gemilerin yanaşmaları için yapılmış bir nevi sabit rampadır. Gemilere girip çıkmak veya gemi içinde bir güverteden diğerine inip çıkmak için bordolarda asılı bulunan veya gemi içinde bir güverteden diğerine geçmek için konulmuş olan merdivenlerle muhtelif maksatlar için gemi bordolarına sarkıtılan tahtalar da aynı adla anılıyordu. 2- Geminin baş tarafına dönüldüğünde omurganın solunda kalan taraftır.

**Kadırğa:** Özellikle Akdeniz’de kullanılmış olan kürek ve yelkenle idare edilen bir tür harp gemisidir.

**Kalafat:** Kaplama ve güverte döşeme tahtalarının arasındaki armuz ve üzerindeki deliklere üstü�ü sıkıştırdıktan sonra zift denilen kaynatılmış katranla doldurma işlemine verilen addır.

**Kalas:** Boylu ve kalın (kaplaMâlik tahta çıkarmaya elverişli tarzda) olarak biçilmiş kereste.

**Kalyon:** En büyük yelkenli savaş veya yük gemisidir. Birkaç güverteden oluşur ve alt güverteleri ise top taşırdı.

**Kasara:** Geminin baş ve kıç tarafında, asıl güverteden yüksek olan kısa güvertedir.

**Kıç:** Geminin kıç omuzluklarını da içine alan arka taradır.

**Küpeşte:** Borda kaplamalarının üst güverteden yukarda kalan kısmıdır.

**Kürek:** Filika, sandal ve benzeri küçük deniz araçlarını yürütmek için her birinin büyüklüklerine göre yapılmış; suya daldırılacak tarafları enli ve yassı, tutulup çevrilecek ve çekilecek tarafları ise yuvarlak olan malzemedir.

**Latin yelkeni:** Daha sonraki gemilerde pruva ve pupa yelkenlerine şeklini veren ve aslen Hind okyanusu geleneğinden gelen üç köşeli yelken türüdür.

**Liman:** Denizlerin karalara doğru; gemilerin emniyetle yatabilmelerine, fırtına veya denizlerden kaçıp barınabilmelerine elverişli girintilerine, tabî ve sunî yatak yerlerine denir.

**Mahmuz:** Düşman gemisini delmek için gemilerin başa taraflarında yapılan sivri kısımdır.

**Med-cezir:** Muhtelif yerlerde muayyen müddet zarfında deniz suyunun muntazaman yükselip alçalmasıdır.

**Mizana direği:** Bir geminin baştan üçüncü direğidir.

**Omurga:** Gemilerin kaburgalarını denem postalarının dayandığı ağaç veya tabanlar olup, geminin temelini teşkil eder ve baştan kıça doğru uzanır. Küçük gemilerde yekpare ve büyüklerde birkaç parça olarak yapılır.

**Pruva:** Geminin baş kısmı, ön tarafıdır.

**Pruva direği:** Gemilerin baştan ikinci direğidir.

**Pupa:** Geminin kık kısmı, arka tarafı.

**Rota:** Geminin izlediği ya da izleyeceği; gidiş yönü.

**Sancak:** Geminin baş tarafına döndüğünde omurganın sağında kalan taraftır.

**Seren:** Yelkenli gemilerde direkler üzerinde yelken açmak ve işaret kaldırmak üzere yatay olarak konmuş, uçları ince ağaç çubuklardır.

**Seyretmek:** Denizde bir yöne doğru gitmek, denize açılmak.

**Tayfa:** Ticâret gemilerindeki gemicilere (personel) verilen addır.

**Yelken:** Direklere, çubuklara veya bunlara bağlı serenlere sabitlenerek açılan ve satırlarına çarpan rüzgâr tesiriyle geminin seyrine vasıta olan bezdir.

**Zivana:** Umumiyetle bir tahtanın başının, bu tahtayı bir başka tahtaya sabitlemek amacıyla yuvarlak veya dört köşe olarak yontulmasıdır. Zivanaların geçtiği oluklara ise yuva denir.

**Gemicilik terimleri ile ilgili kullanılan kaynaklar:**

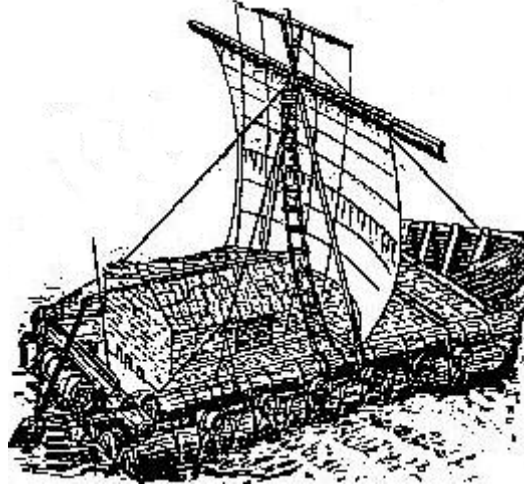
Nihal Şahin Utku, *Kızıldeniz'de Denizcilik*, s. 637-640.

Brian Benson, *Gemiler*, (çev. Uğur Uluç), Ankara, 1973.

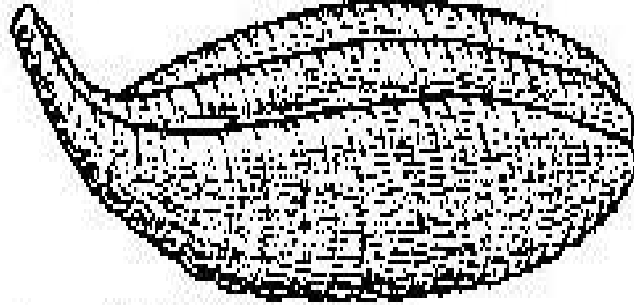
Hayri Baran, *Gemicilik*, İstanbul, 1939.

**GEMİLER**

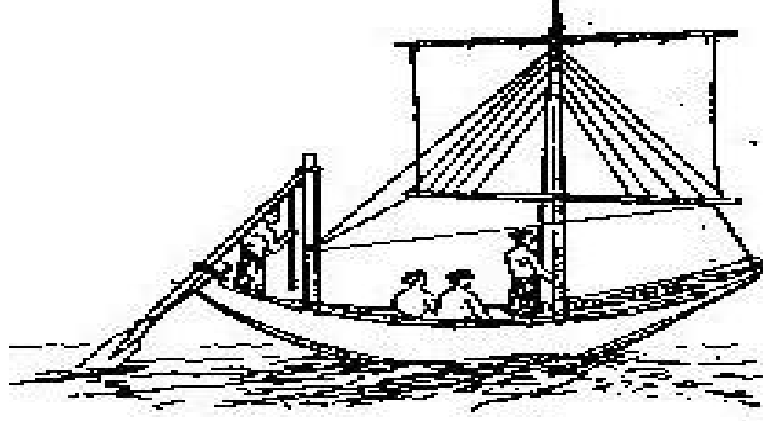
Oyulmuş kütükten Kano (İ.Ö. 6000). (Brian Benson, *Gemiler* (çev. Uğur Uluç), Ankara, 1973, s. 3.)



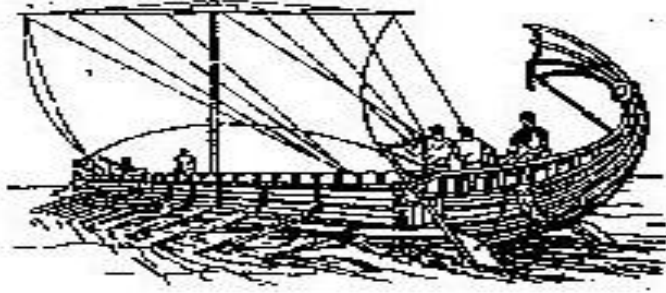
Balsa ağacından sal. (Brian Benson, *Gemiler*, s. 3.)



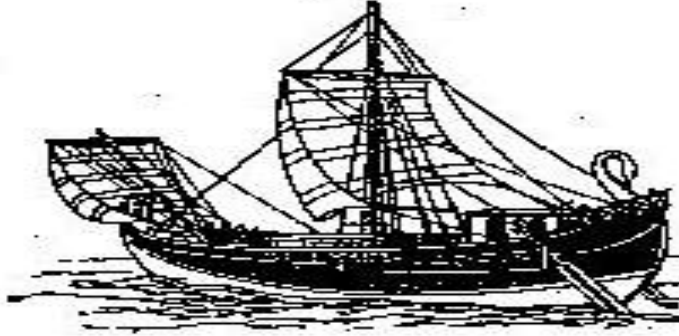
Mısırlıların Papirus Salı. (Brian Benson, *Gemiler*, s. 3.)



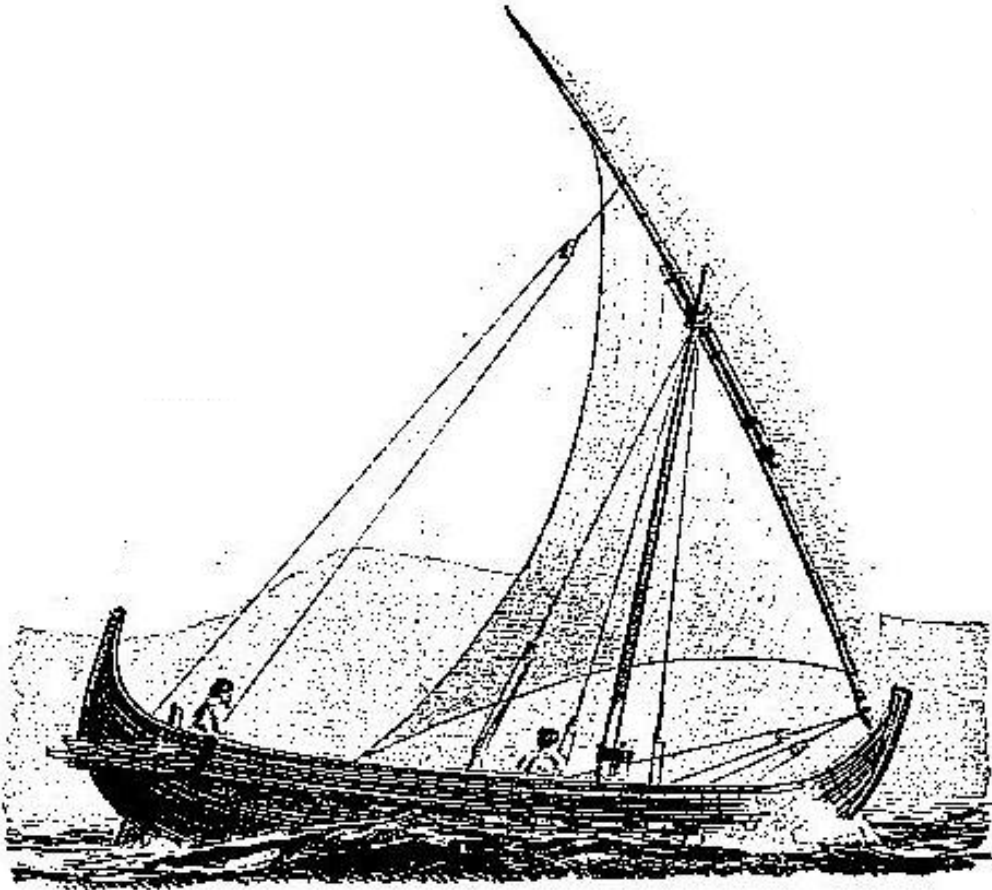
Mısırlıların nehir aracı İ.Ö. 2000. (Brian Benson, *Gemiler*, s. 4.)



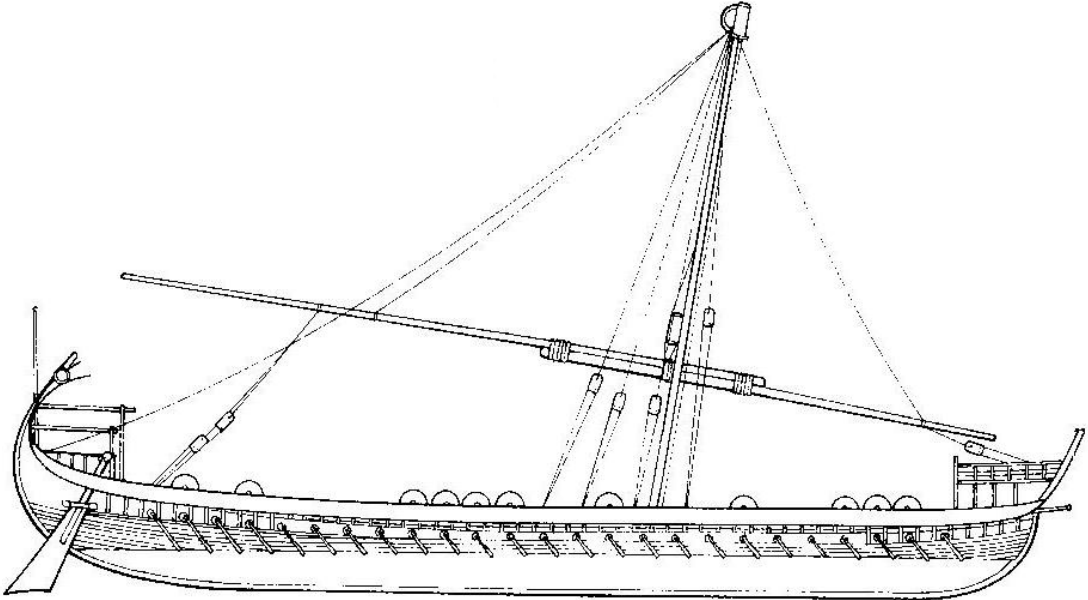
Yunan Kadırgası İ.Ö 500. (Brian Benson, *Gemiler* (çev. Uğur Uluç), Ankara, 1973, s. 4.)



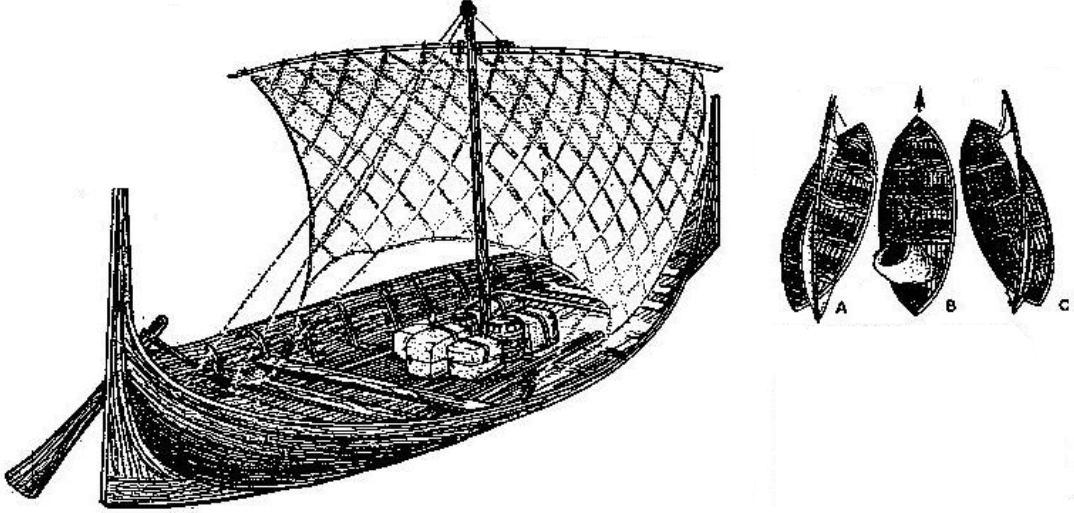
Roma ticâret gemisi İ.S 200. Bu ticâret gemisi olasılıkla Eski Mısır'dan Roma'ya mısır taşıyordu. (Brian Benson, *Gemiler*, s. 4.)



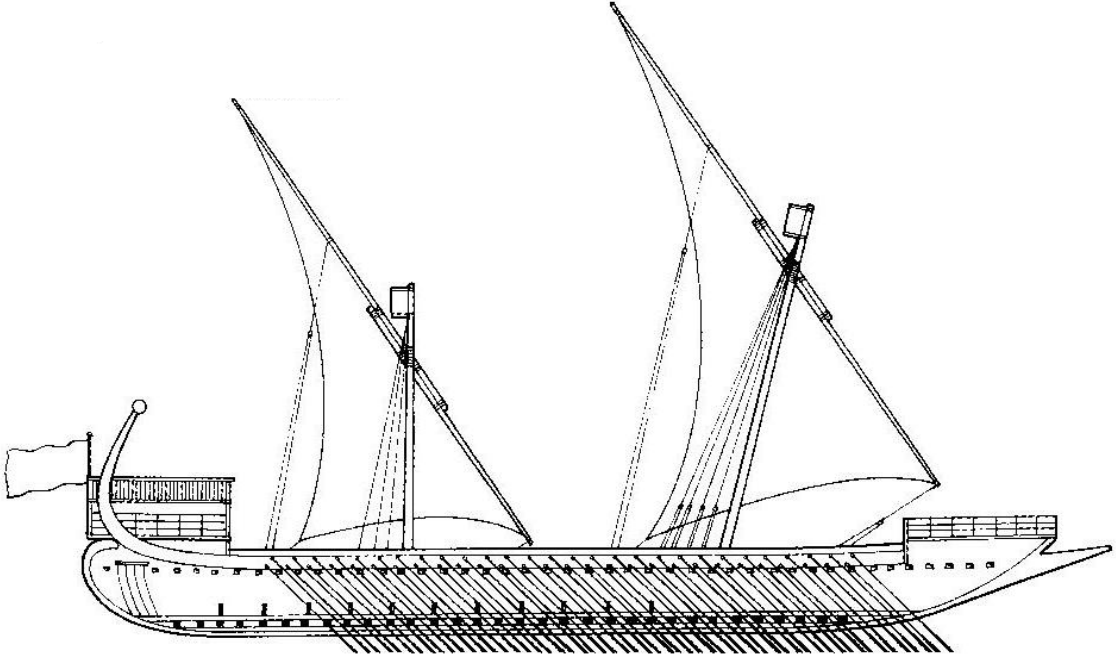
Zambuk, Basra Körfezi, Kızıldeniz ve Hind Okyanusu'nda kullanılan bir tip yelkenli gemidir. Üç köşeli Latin yelkeni daha sonra modern yatlarda baş (pruva) ve kık (pupa) yelkenleri oldu. (Brian Benson, *Gemiler*, s. 4.)



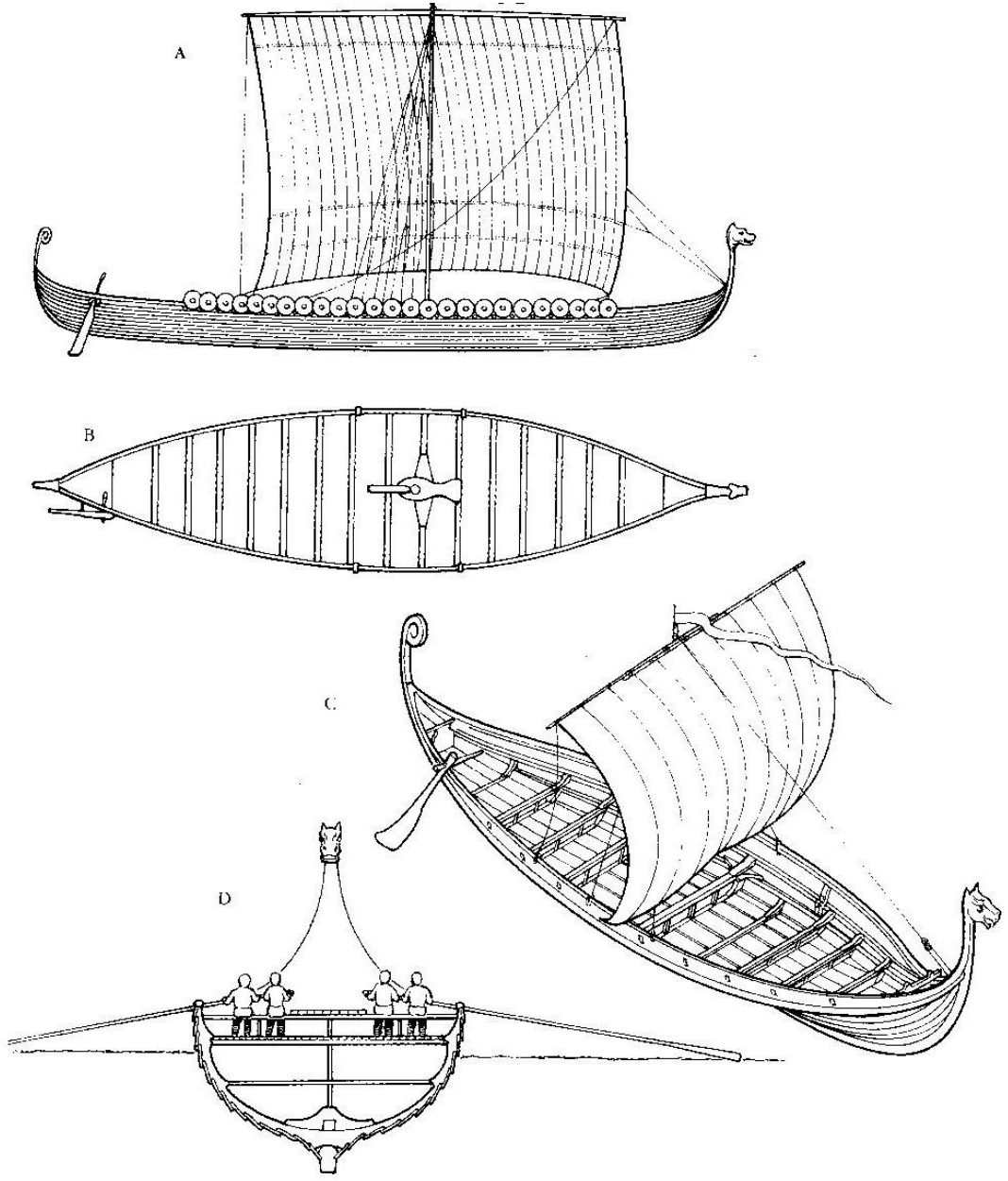
VII. yüzyıl Bizans Dromonunun rekonstrüksiyonu. Bu gemi sürat ve yüksek manevra kabiliyeti gözetilerek inşa ediliyordu. (Matthew Bennett-J. Bradbury, *Ortaçağ Dünya Savaş Tarihi "Teçizat, Savaş Yöntemleri, Taktikler 500-1500"*, c. I, (çev. Özgür Kolçak), c. I, İstanbul, 2011, s. 212.)



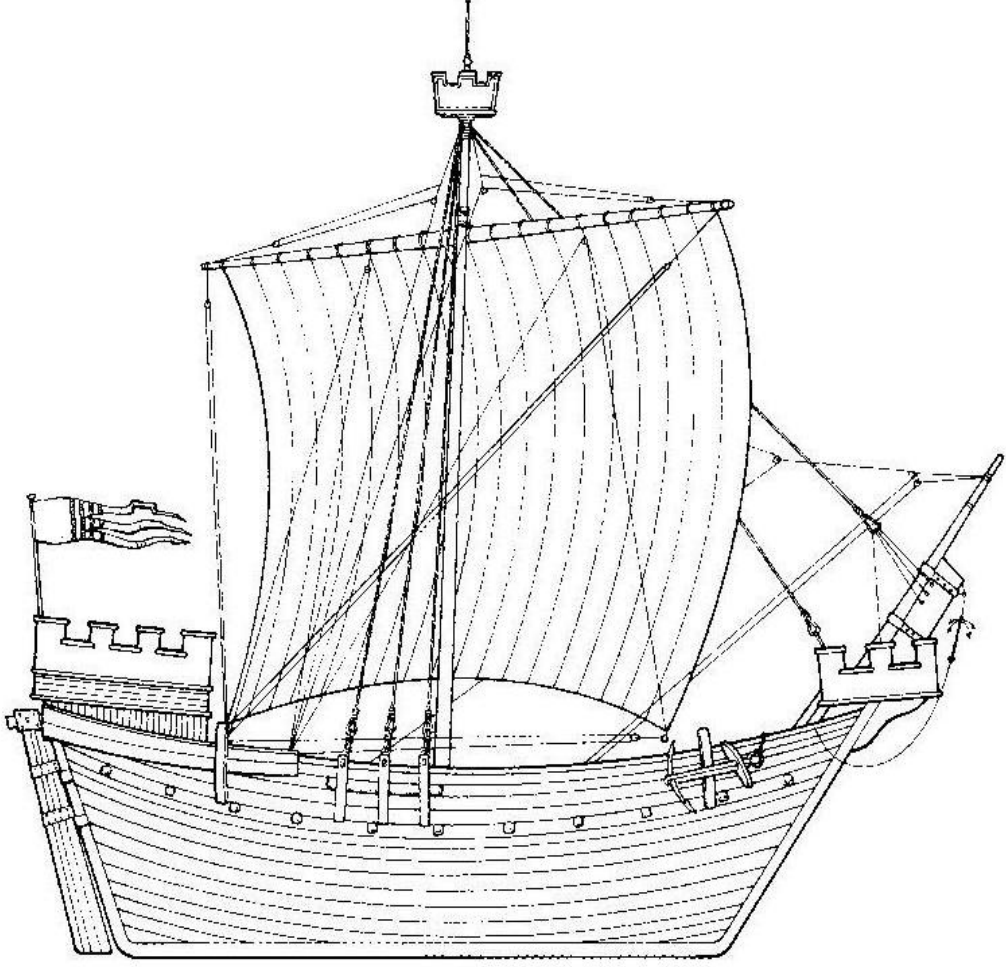
Viking ticâret gemisi VII-X. yüzyıllar. Ticâret gemilerindeki buna benzer yelkenler, küreklerden daha önemliydi. Yelken bezi, yırtılmaması için sağlam bantlarla takviye edilirdi. (Brian Benson, *Gemiler*, s. 4.)



Tarriden (At gemisi) Rekonstrüksiyonu. (Matthew Bennett-J. Bradbury, “Ortaçağ Dünya Savaş Tarihi “Teçizat, Savaş Yöntemleri, Taktikler 500-1500” (çev. Özgür Kolçak), c. I, İstanbul, 2011, s. 234.)



Viking gemisine ait dört görünüm (A) tek kare yelken ve teçhizatı, ( B ve C) yelken takımının tertibi, (D) su seviyesine göre kürekçilerin konumu. (Matthew Bennett-J. Bradbury, *Ortaçağ Dünya Savaş Tarihi*, c. I, s. 216.)



XIV. yüzyıl tüccar Coku. (Matthew Bennett-J. Bradbury, *Ortaçağ Dünya Savaş Tarihi*, s. 237.)



## ABBASİ DÖNEMİ PARALARI



Emevî Felsi/ Anonim / Dimaşk / Çapı:19 mm / Ağırlık:5.70 gr (Kitabesi, benzerlerinden farklı olarak “Besmele” İle başlamaktadır.)



Emevî Felsi /Anonim Dimaşk / Çapı:14 mm / Ağırlık: 1.70 gr.



Abbasî Dînarı /Al-Saffah / H. 134 / Çapı:19 mm / Ağırlık: 4.15 gr (H.198 tarihine kadar Abbasî dînarlarında darp yeri yazılmadığı görülür.)



Abbasî Dînarı / Al- Saffah / H. 132 / Çapı: 19 mm / Ağırlık: 4.20 gr (En erken tarihli Abbasî altın sikkesidir.)



Abbasî Dirhemi / Harun Reşid Abbasîye /H. 170 / Çapı:25 mm / Ağırlık: 2.80 gr. (Sikkenin arka yüzünde Vali Yezid bin Hatem'in (Ölümü: H.170) adı yer almaktadır.)



Abbasî Dînarı / Harun Reşid / H.176 / Çapı: 19 mm / Ağırlık: 4.20 gr (Arka yüz ortasında yer alan vali adı “İbrahim”, gümüş sikkelerden örnek alınmıştır.)



Abbasî Dirhemi / Harun Reşid / Medinet-us Selam H. 180 / Çapı: 25 mm / Ağırlık: 2.90 gr. (Darp yeri bugünkü Bağdat şehridir.)



Abbasî Dirhemi / Harun Reşid / Basra H.181 / Çapı: 24 mm / Ağırlık: 2.88 gr.



Abbasî Dirhemi / Harun Reşid / H. 184 / Çapı: 26 mm / Ağırlık: 2.90 gr.



Abbasî Dirhemi / Harun Reşid / Muhammediye H.185 / Çapı: 26 mm / Ağırlık: 2.93 gr. (Muhammediye, Rey kentinin Halife Muhammed el-Mehdi'den sonra kullanılan ikinci adıdır.)



Abbasî Dirhemi / Harun Reşid / Ermeniye / H. 187 / Çapı: 26 mm / Ağırlık: 2.70 gr.



Abbasî Dînar / Harun Reşid / H.190 / Çapı: 17 mm / Ağırlık: 4.05 gr.



Abbasî Dirhemi / Harun Reşid / Nifahur / H. 193 / Çapı: 22 mm / Ağırlık: 2.85 gr.



Abbasî Dînarî / Mutasım / Mısır / H.218 / Çapı: 20.5 mm / Ağırlık: 4.20 gr  
(Mısır'da Abbasî Halifelerinden Mu'tasım'ın saltanatının ilk yılında basılmıştır.)



Abbasî Dirhemi / Mütevekkil / Medinet-i Mah-el Kûfe / H.239 / Çapı: 27 mm /  
Ağırlık: 2.88 gr. (Önyüzünde "Ebu Abdullah" adı okunmaktadır.)



Abbasî Dînarî / Mutemid / Nusaybin / H. 272 / Çapı: 24 mm / Ağırlık: 5.15 gr.  
(Darp yeri Nusaybin, Mardin yakınlarındaki antik Nisibis kentidir.)



Abbasî Dînarı / Mutemid b. Mütevekkil / Vasıt / H.277 / Çapı: 24 mm / Ağırlık: 3.95 gr. (Vasıt, başkent Bağdat'ın dışında önemli bir merkez darphanesiydi.)



Abbasî Felsi / El-Cezire / Çapı: 21 mm / Ağırlık: 2.20 gr. (Geç Emevî bakır sikkeleri tipindedir ve tarihsizdir. Vali adına göre teşhis edilmektedir.)



Abbasî Felsi / Abbas b. Muhammed / El-Cezire / Çapı: 21 mm / Ağırlık: 2.65 gr.



Abbasî Dînarı / El-Nasır / Bağdat / H. 611 / Çapı: 31 mm / Ağırlık: 9.50 gr. (İki buçuk dînar)



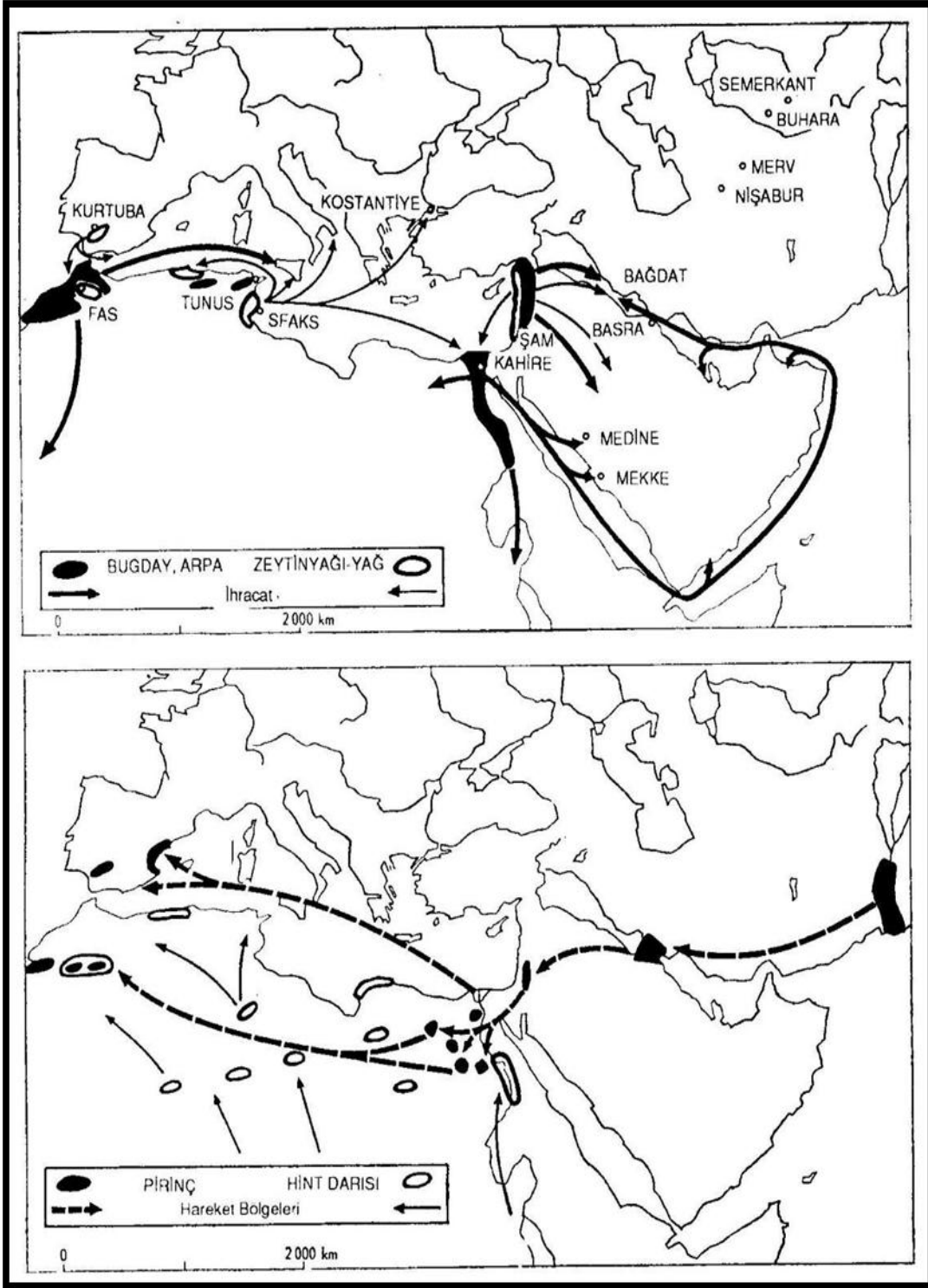
Endülüs Emevî Dirhemi / Abdurrahman I (H. 138-172/756-788) / Endülüs / H. 150 / Çapı: 25 mm / Ağırlık: 2.50 gr. (İspanya'daki Emevî Devletinin kurucusu Abdurrahman b. Muaviye dönemine aittir.)



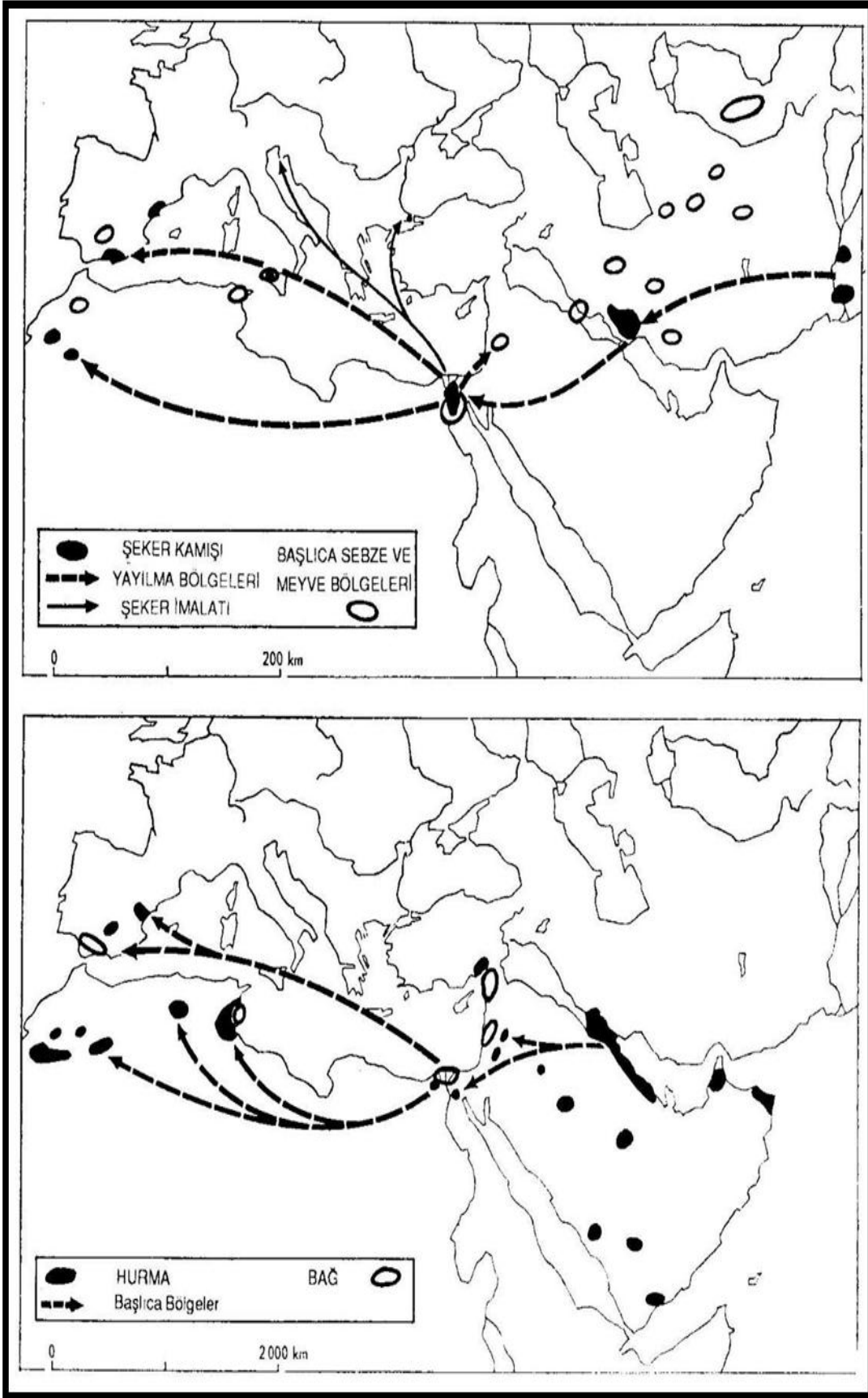
Endülüs Emevî Dirhemi / Abdurrahman / Endülüs / H. 165 / Çapı: 29 mm /  
Ağırlık: 2.70 gr. (Genel çizgileriyle Şam Emevîleri geleneğinin, sikkelerde  
sürdürüldüğü görülmektedir.)

Kaynak: Yapı kredi sikke koleksiyonu segileri, c. I.

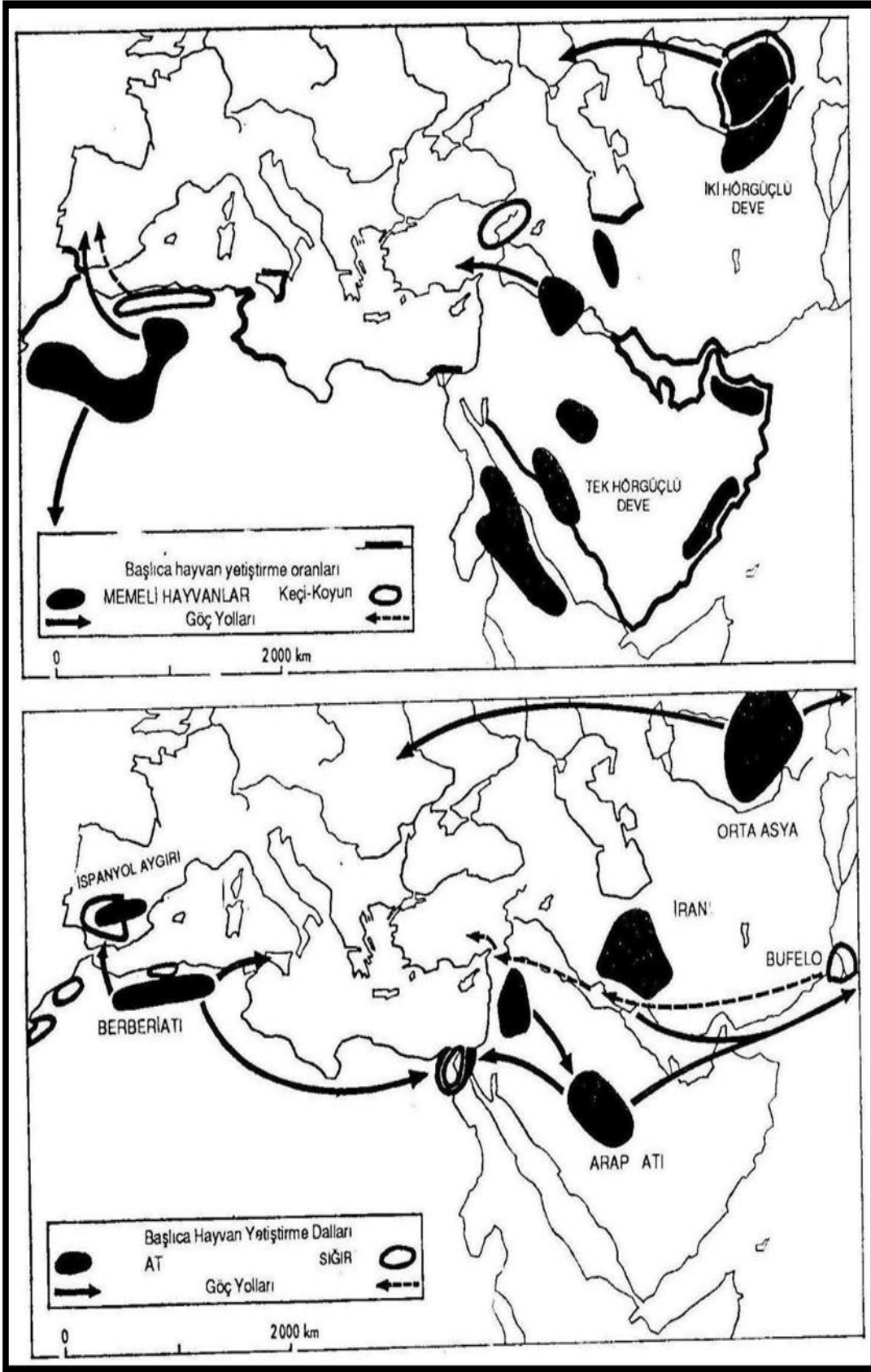
## HARİTALAR



Abbasîler Döneminde Tahıl ve Zahire (Andre Miguel, *İslam ve Medeniyeti Doğuştan Günümüze*, c.I, s. 188.)

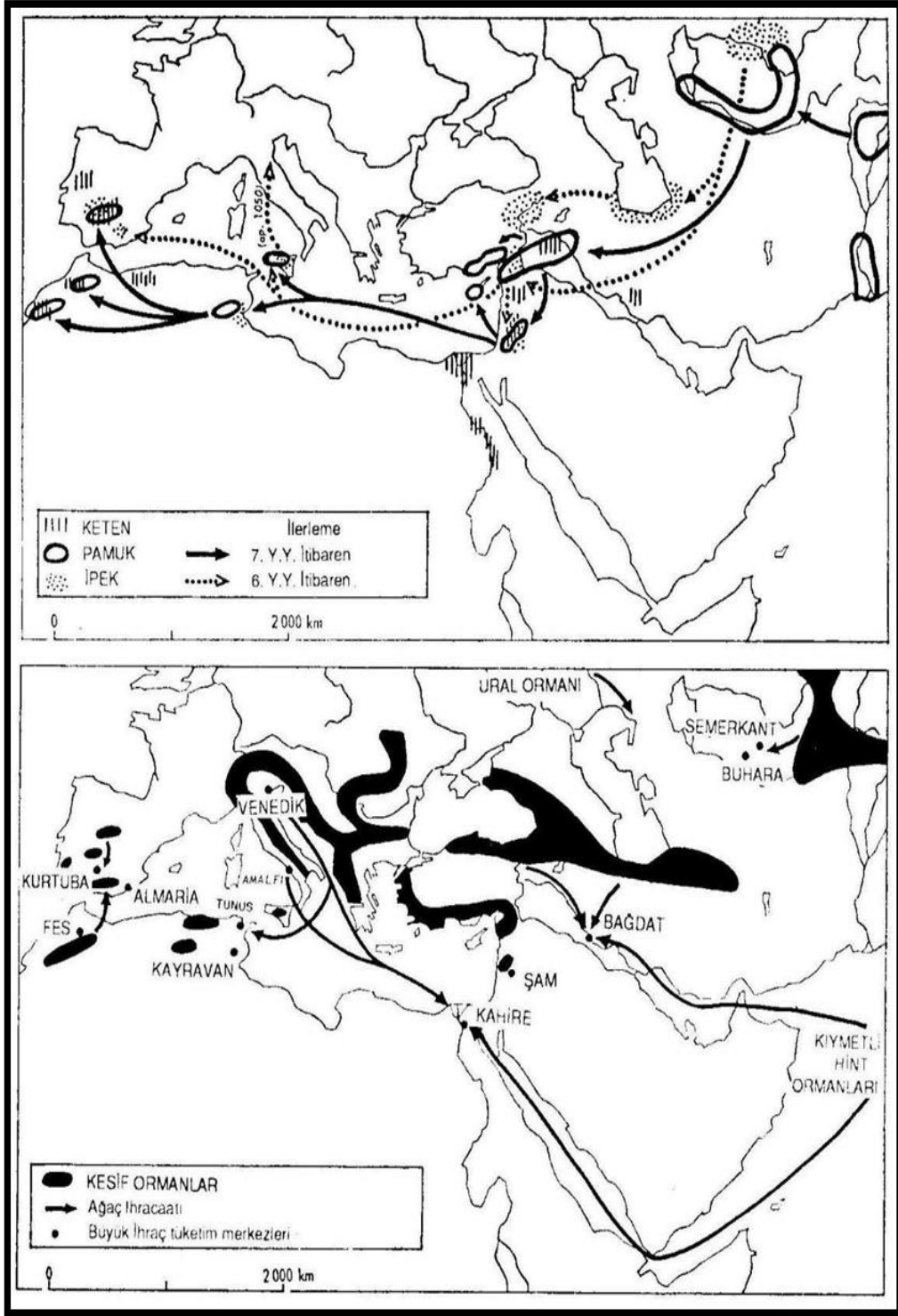


Abbasiler Döneminde Yiyecek ve Bitkiler (Andre Miguel, *İslam ve Medeniyeti Doğuştan Günümüze*, c.I, s. 188.)

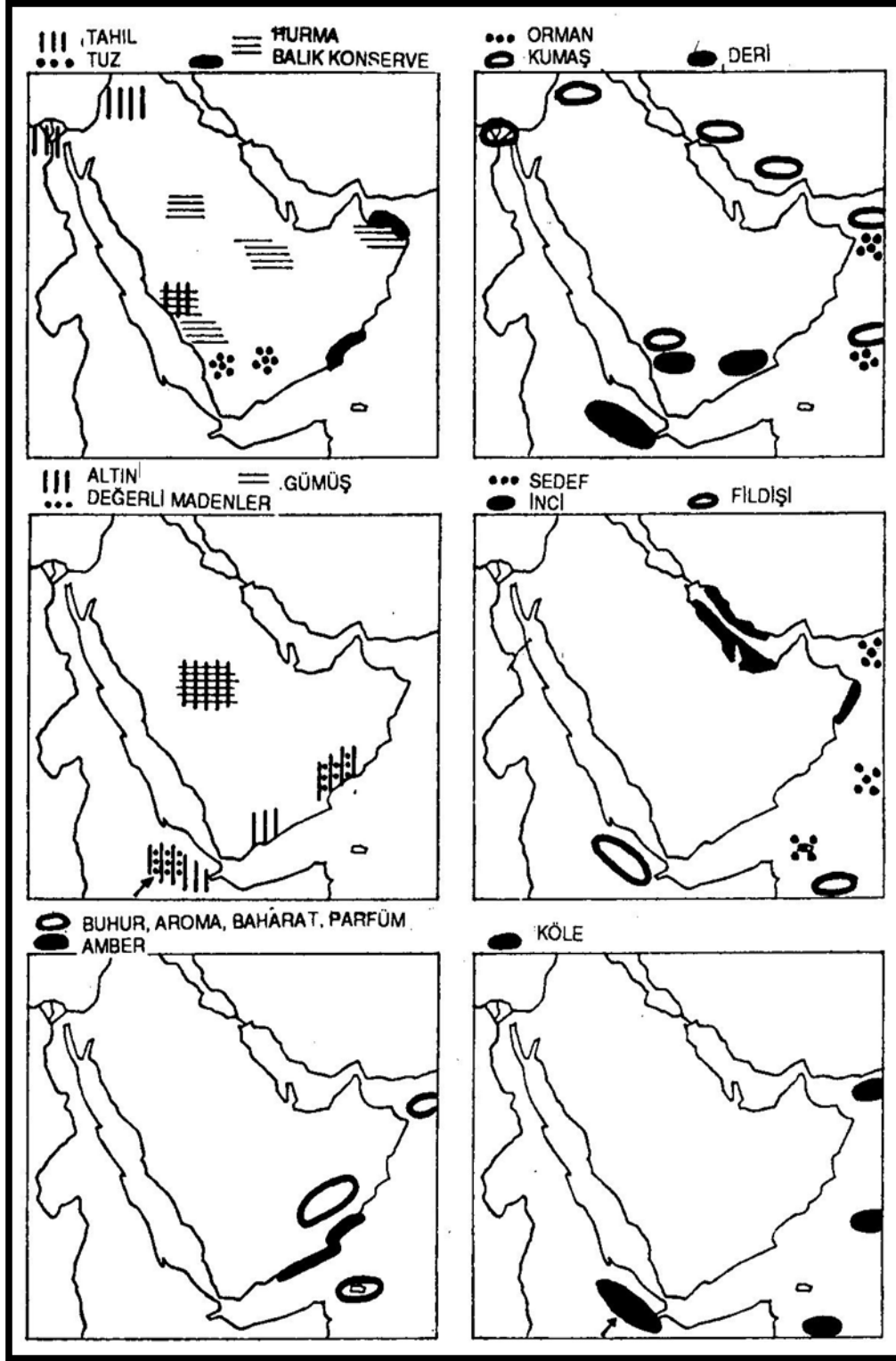


Abbasîler Döneminde Hayvan Türleri (Andre Miguel, *İslam ve Medeniyeti Doğuştan Günümüze*, c. I, s. 190.)

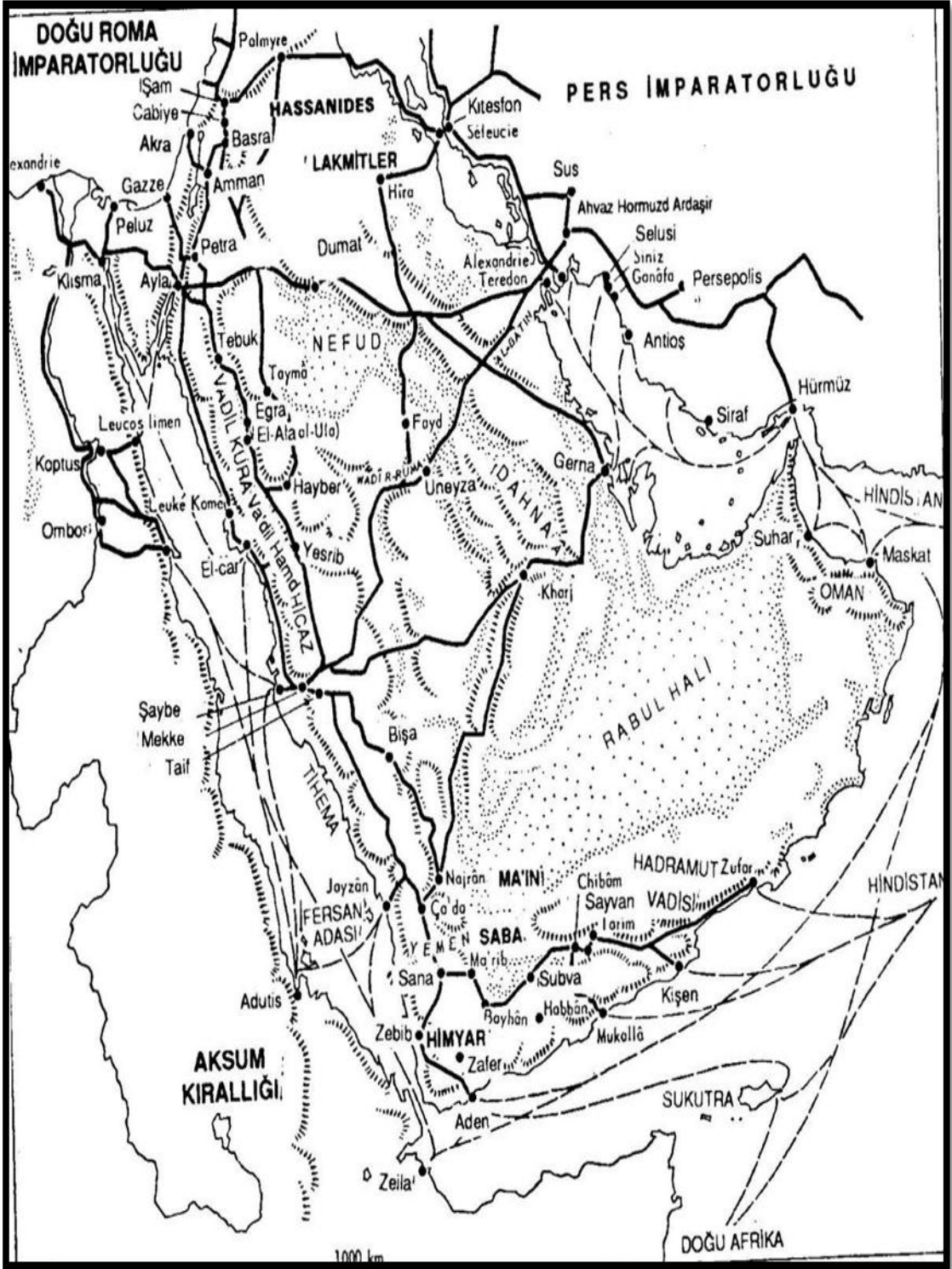




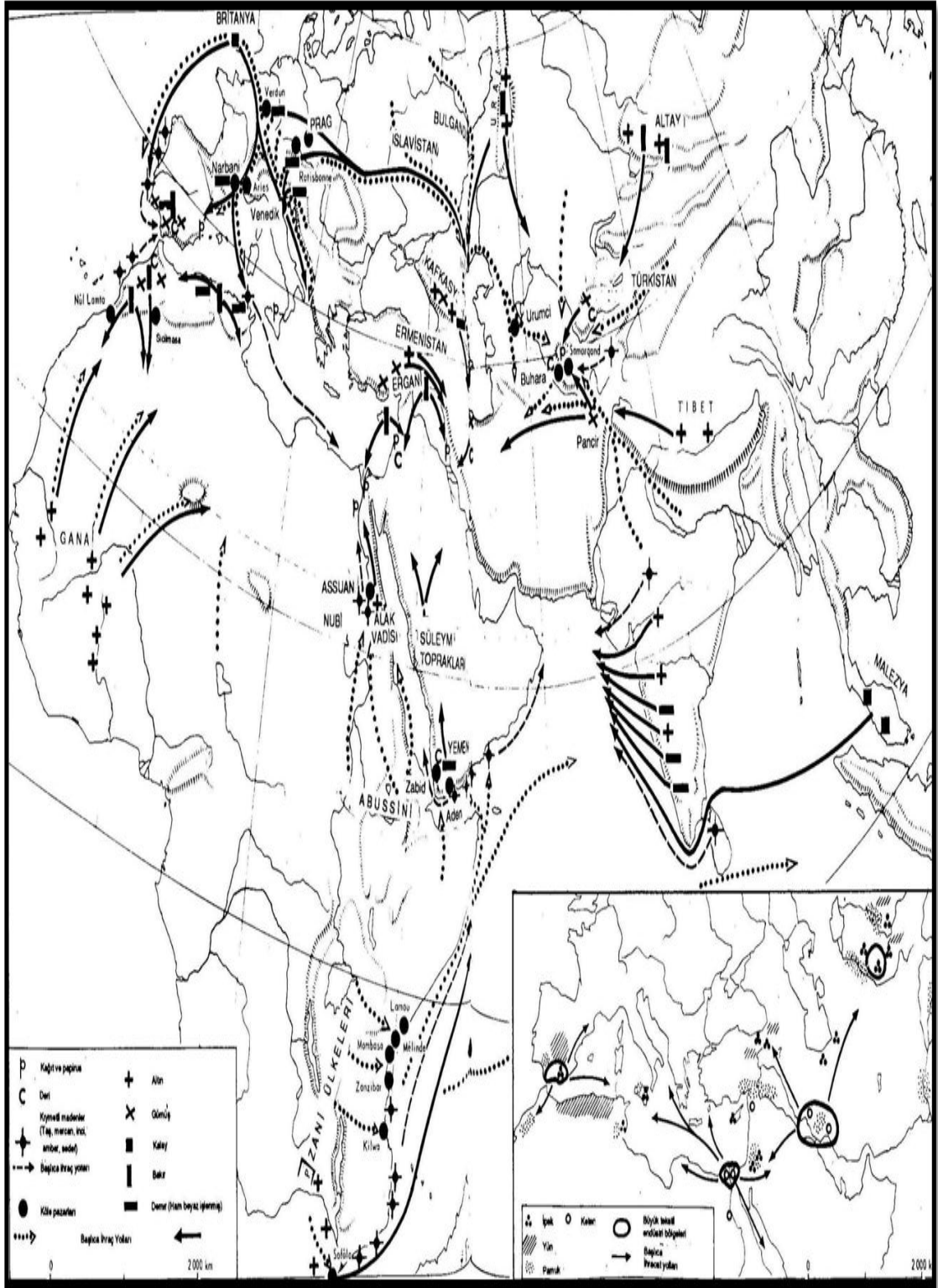
Abbasîler Döneminde Kereste ve Tekstil Ürünleri (Andre Miguel, *İslam ve Medeniyeti Doğuştan Günümüze*, c. I, s.190.)



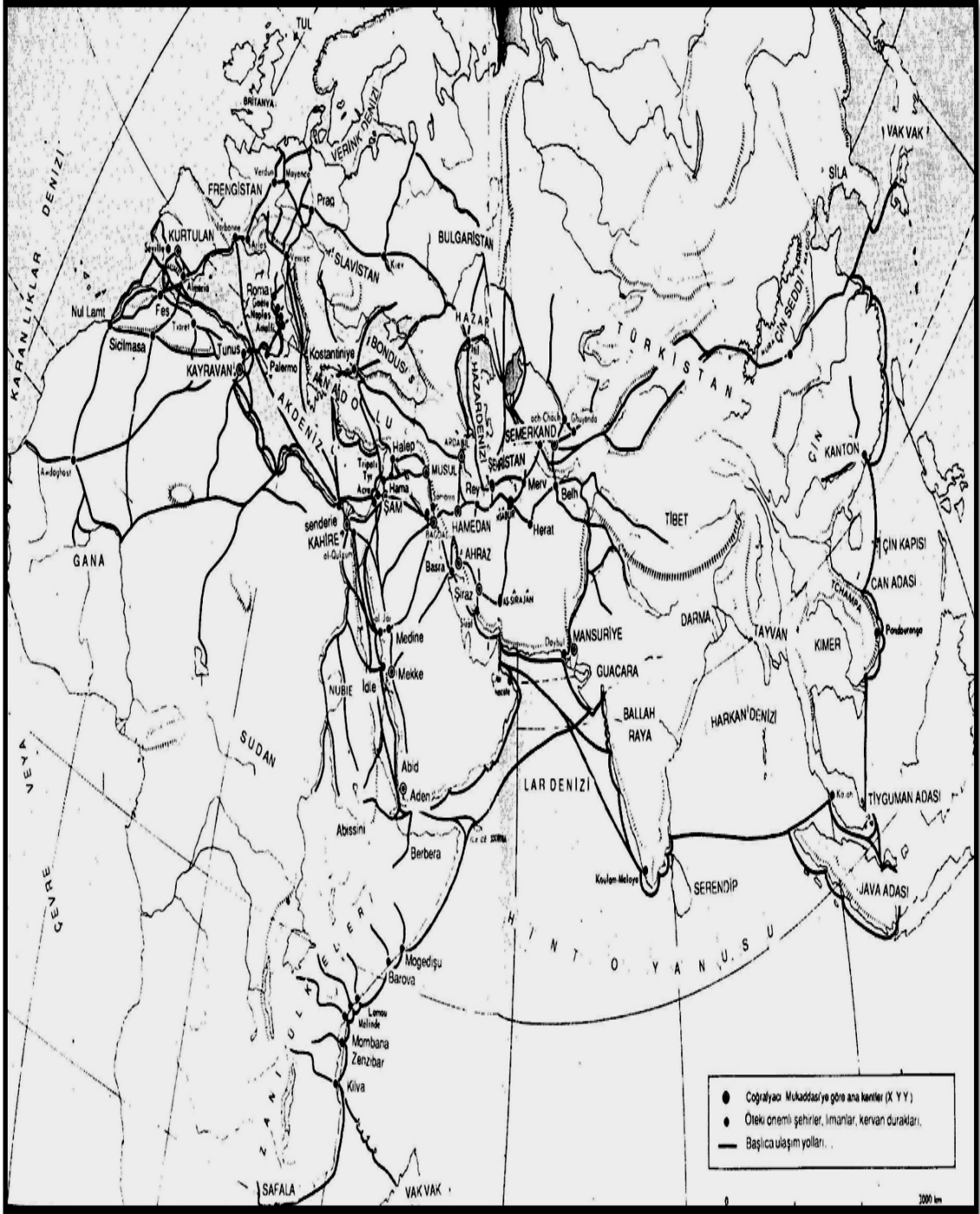
İslam Öncesi Başlıca Arap Ticâret Malları, (Andre Miguel, *İslam ve Medeniyeti Doğuştan Günümüze*, c. I, s. 46.)



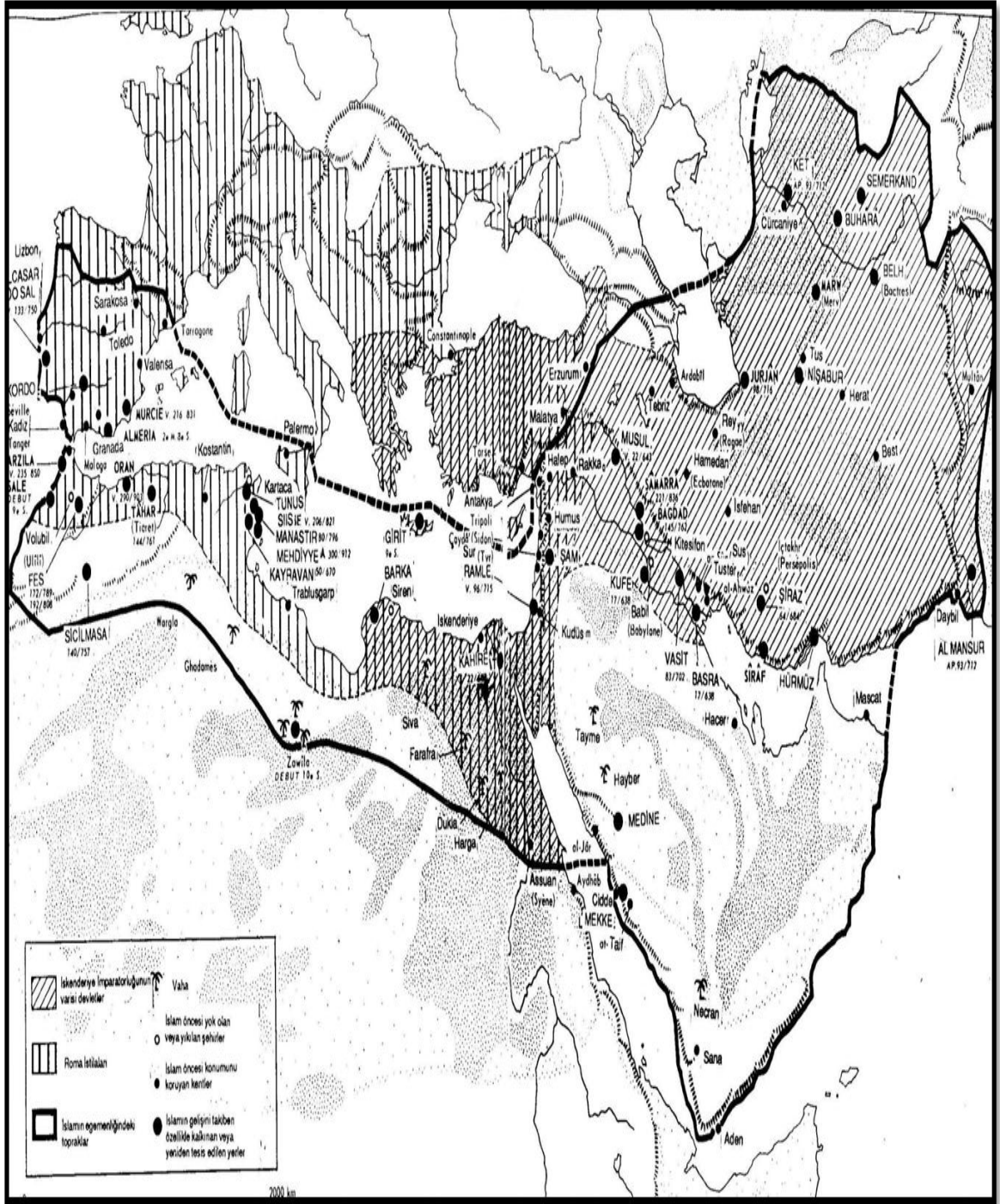
İslam Öncesi Arabistan ve Dünya Ticâret Yolları, (Andre Miguel, *İslam ve Medeniyeti Doğuştan Günümüze*, c. I, s. 48.)



Abbasîler Döneminde Köle Ticâreti ve Başlıca Zanaat Hareketleri, (Andre Miguel, *İslam ve Medeniyeti Doğuştan Günümüze*, c. I, s. 200-201.)



Abbasîler Döneminde Dünya ve İslam, (Andre Miguel, *İslam ve Medeniyeti Doğuştan Günümüze*, c. I, s. 180-181.)



X. Yüzyıl Ortalarına Doğru İslam Dünyası (Andre Miguel, *İslam ve Medeniyeti Doğuştan Günümüze*, c. I, s. 94-95.)

## ÖZGEÇMİŞ

Ad – Soyad	Taner YILDIRIM
Doğum Yeri ve Tarihi	Elazığ - 01.01.1982
Cinsiyet	Erkek
Medeni Durum	Evli
Askerlik Durumu	Terhis
E-Posta Adresi	tyildirim23@hotmail.com
<i>İLKOKUL: Elazığ Yakup Şevki Paşa</i>	Mezuniyet Tarihi: 1992
<i>ORTAOKUL: Elazığ Vali Muharrem Göktay Oğlu</i>	Mezuniyet Tarihi: 1995
<i>LİSE: Elazığ Korgenaral Hulusi Sayın</i>	Mezuniyet Tarihi: 1998
<i>LİSANS: Fırat Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü</i>	Mezuniyet Tarihi: 2005
<i>YÜKSEK LİSANS: Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Ortaçağ Tarihi Ana Bilim Dalı</i>	Mezuniyet Tarihi: 2007
Yüksek Lisans Tez Konusu:	VI.-IX. Yüzyıllarda Basra Körfezi
<i>DOKTORA: Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Ortaçağ Tarihi Ana Bilim Dalı</i>	Mezuniyet Tarihi:
Doktora Tez Konusu:	Abbasiler Dönemi Basra Körfezinde Uluslararası Taşımacılık ve Ticâret