

ÖZET
Yüksek Lisans Tezi

Ahmet Erol
Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimleri Enstitüsü
İslam Tarihi ve Sanatları Ana Bilim Dalı
İslam Tarihi Bölümü

Danışman: Prof.Dr. İsmet KAYAOĞLU
2006, 143 Sayfa

Jüri: Prof.Dr. İsmet KAYAOĞLU
Prof.Dr. Mehmet Ali KAPAR
Doç.Dr. İsmail Hakkı ATÇEKEN

KLASİK İSLÂM DÖNEMİNDE ULAŞIM

İslâmiyet'in yayılışına yakın yıllarda Araplar, kurak bölgeler ve çöllerde yaşıyorlardı. Bu bölgede ticarî hayat canlı idi. Ticarî faaliyetlerini gerçekleştirebilmek için seyahatlere çıkıyorlardı. Bu seyahatleri esnasında yolları ve yollarda durup dinlendikleri menzilleri iyi biliyorlardı. İslâmiyet'ten sonra yapılan fetihlerle sınırlar genişledi. Müslümanlar hac ibadetini yerine getirmek ve farklı bölgelere dağılmış olan sahabe ve onların talebelerinden ders alabilmek için seyahatlere başladılar. Hilafet merkezinden çıkan emir ve fermanların hızlı bir şekilde yerlerine ulaştırılması, ticarî faaliyetlerin gerçekleştirilebilmesi, yolcuların hızlı ve güvenli bir şekilde seyahat edebilmeleri için ulaşım çok önem verildi. Emevî halifeleri ulaşım çok önem verdiler. Devletin başkenti olan Şam yolların kesiştiği durak noktasıydı. Kuzey Afrika'dan Orta Asya'ya kadar kervan yolları mevcuttu. Bu dönemde Belh, Buhara ve Semerkant gibi şehirler yeniden canlandı. Emevîler döneminde ulaşımın rahat yapılabilmesi için yollar üzerinde hanlar, ribatlar inşa edildi. Abbasîlerde Emevîler gibi ulaşım çok önem verdiler. Bu dönemde Bağdat anayolların merkeziydi. Anadolu içlerine, Azerbaycan'a, Orta Asya'ya ve Kuzey Afrika'ya uzanan yollar mevcuttu. Hac yollarına ve posta yollarına da çok önem verilirdi. Orta Asya'ya ve Kuzey Afrika'ya uzanan yollar mevcuttu. Yolcuların yolda dinlenebilmeleri için hanlar, ribatlar, posta menzilleri inşa edilmişti.

Anahtar Kelimeler: Ulaşım, Anayollar, Kervan durakları, Deve, Nehir ulaşımı

ABSTRACT
Master Thesis

AhmetErol

Selçuk University
Islamic History and Arts
Department of Islamic History

Supervisor: Prof. Dr. İsmet KAYAOĞLU

2006, 143 Page

Jury: Prof. Dr. İsmet KAYAOĞLU

Prof. Dr. Mehmet Ali KAPAR

Assoc. Prof. Dr. İsmail Hakkı ATÇEKEN

TRANSPORTATION DURING THE CLASSICAL ISLAM

Arabs used to living in the deserts and arid areas recent years spread of Islam. Trade used to travelling in order to do commercial activity. During these travels they used to know mainroads and stations where they have a rest. After Islam with the new conquests the borders expanded. Muslims began to travel to perform hajj and to take lessons from friends of prophet who went different places and their students. Transportation was being considered important, for transporting orders of the caliphate, to do commercial activity, to travel the passengers fast and safely. Transportation was very important for the caliphs of Omayyads. The capital of the empire, Sham was station of crossing roads. From North Africa to the Middle Asia there were trunk roads. At this time Balkh, Bukhara and Samarkand became active again. Khans and ribats were built on the main roads for confident transportation. Transportation was very important for Abbasids the same as Omayyads. This period Bagdat was the centre of the main roads. There were many roads inside the Asia Minor, Adharbaycan, Middle Asia, and North Africa. The post and hajj roads were very important too. Khans, ribats, and post stations were built for passengers in order to do have a rest.

Keywords: Transportation, Mainroads, Caravan stations, Camel, River transportation

KISALTMALAR

a.g.e.	: Adı geen eser
a.g.m.	:Adı geen madde
b.	:bin
bkz.	: Bakınız
C.	: Cilt
ev.	: eviren
DİA	: Diyanet İslâm Ansiklopedisi
Eİ ²	: Encyclopaedia of Islam (New Edition)
H.	: Hicrî
H.z.	: Hazreti
İA	: (M.E.B) İslâm Ansiklopedisi
M.	: Milâdî
nşr	: Neşreden
rdk	:Redaktör
s.	: Sayfa
thk	: Tahkîk
trc	: Tercüme eden
tsz	: Tarihsiz
v.	: Vefatı
vd.	: ve diğeri

ÖNSÖZ

İslâmiyet'in yayılışına yakın yıllarda Araplar, kurak bölgeler ve çöllerde yaşıyorlardı. Bu bölgede ticari hayat canlı idi. Ticari faaliyetlerini yerine getirmek için seyahatlere çıkıyorlardı. Seyahatleri esnasında yolları, yollarda durup dinlendikleri menzilleri iyi biliyorlardı. İslâmiyet ile birlikte yapılan fetihlerle sınırlar genişledi. Müslümanlar hac ibadetini yerine getirmek ve farklı bölgelere dağılmış olan sahabe ve onların talebeleri olan tabiinden ders alabilmek için seyahatlere başladılar. Hilafet merkezinden çıkan emir ve fermanların hızlı bir şekilde yerlerine ulaştırılması ve ticarî faaliyetlerin gerçekleştirilebilmesi için yol güzergâhlarını ve bu yollar üzerindeki menzilleri iyi bilmek gerekiyordu.

Bu düşünceden hareketle İslâm Coğrafyacıları Müslümanların bu ihtiyacını göz önüne alarak birçok eser yazdılar. Ülkeler ve yollar, Ülkeler kitabı olarak isimlendirdikleri kitaplarında hem coğrafyaya hem de yol güzergâhlarına yer verdiler. Bu eserlerde yolları, yollar üzerindeki menzilleri tarif ettiler. Eserlerini yazarken kendilerinden önceki Eski Yunan coğrafyacılarından yararlandılar fakat bununla yetinmeyip kendileri de yazdıkları bilgileri doğrulamak için seyahatlere çıktılar. Bu husus onların verdikleri bilgilerin değerini artırmaktadır. Böylece el-Mesalik ve'l-Memalik adı verilen bir literatür ortaya çıktı.

İşte biz “Klasik İslâm Döneminde Ulaşım” adını verdiğimiz çalışmamızla bu coğrafyacıların kaydettikleri ulaşım yollarını, menzilleri, ulaşımında kullanılan araçları, durak noktaları olan posta menzillerini, ribatları, hanları, ulaşım araçlarını ele almayı amaçladık. Araştırmamızın giriş bölümünde faydalandığımız kaynaklardan, Cahiliye, Hz. Muhammed ve Dört Halife döneminden kısaca bahsettik. Araştırmamızın birinci bölümünde ise İslâm âleminin ulaştığı sınırları, Emevîler dönemi ulaşım yollarını, menzilleri, posta menzillerini, ribatları, hanları ve ulaşım araçlarını belirttik.

Araştırmamızın ikinci bölümünde ise, özellikle çalışmamıza konu olan coğrafya eserlerinin yazıldığı dönem olan Abbasîlerin X. yüzyılın sonlarına kadar Abbasîlerin yol güzergâhlarını ele aldık. Bu yol güzergâhlarının yanında posta

yollarını, hac yollarını da belirttik. Seyahat edilirken dinlenmek için yollar üzerinde bulunan menzilleri, posta menzillerini, ribatları, hanları da ele aldık. Bu dönemde ulaşımda kullanılan nehir ulaşımını, kervanları ve ulaşım araçlarını da belirttik.

Çalışmamızda faydaladığımız kaynaklarda okumakta güçlük çektiğimiz yer isimlerinde Yakut el-Hamevi'nin *Mucemü'l-Buldan* isimli eserinden, Mustafa Fayda'nın tercüme ettiği Belazurî'nin *Futuhu'l-Buldan* isimli eserinden geniş ölçüde faydalandık. Arap harfli özel isimlerin doğru okunması sorunu ile karşılaştık. Türk bölgelerindeki yer isimlerinde ise Zeki Velidi Togan'ın *Umumi Türk Tarihine Giriş*, Ramazan Şeşen'in *İslâm Coğrafyacılara göre Türkler ve Türk Ülkeleri* isimli eserlerindeki tercihleri dikkate aldık. Bu tarihçilerin eserlerinde bulamadığımız Arapça metindeki harekelere göre ve coğrafya eserlerini karşılaştırarak okumaya çalıştık. Tübet, Trabezunde, Teflis gibi yer isimlerini de bugünkü telaffuzlarıyla (Tibet, Trabzon, Tiflis) yazmayı tercih ettik. İslâm coğrafyacılarının yol güzergâhlarındaki farklılıklarını ve menzilleri farklı isimlerde kullanmaları da ele aldığımız diğer hususlardır.

Araştırmamızın sonuç kısmı Abbasîlerin X. yüzyılına kadar İslâm dünyasında ulaşımı, yolları ve ulaşım araçlarını değerlendirme ile sona ermektedir.

Bu araştırmanın hazırlanması isteyen ve yazılmasında kendisinden oldukça istifade ettiğim değerli hocam Prof. Dr. İsmet Kayaoğlu'na teşekkürü bir borç bilirim. Ayrıca, araştırma süresince destek ve yardımlarını esirgemeyen diğer değerli hocalarıma da sonsuz şükranlarımı sunarım.

Ahmet EROL

Konya–2006

İÇİNDEKİLER

KISALTMALAR.....	
ÖNSÖZ.....	
GİRİŞ.....	1
1-Araştırmanın Kaynakları.....	3
2-Emevîler Dönemine Kadar Ulaşım.....	10
2.1-İslâm Öncesi Dönemde Ulaşım.....	10
2.2-Hz. Muhammed Döneminde Ulaşım.....	15
2.3-Dört Halife Döneminde Ulaşım.....	19

I.BÖLÜM

EMEVÎLER DÖNEMİNDE ULAŞIM

1-İslâm Âleminin Ulaştığı Sınırlar.....	24
1.1.Arabistan.....	24
1.2.Suriye ve Anadolu.....	24
1.3.Kuzey Afrika ve İspanya.....	25
1.4.İran,Azerbaycan ve Maverâünnehir.....	26
1.5.Hindistan.....	26
2-Emevîler Döneminde Ulaşım Yolları.....	27
3- Emevîler Döneminde Posta Menzilleri.....	31
4- Emevîler Döneminde Ribatlar.....	32
5-Emevîler Döneminde Hanlar.....	35
6- Emevîler Döneminde Kervanlar.....	36
7-Emevîler Döneminde Nehir Ulaşımı.....	39
8- Emevîler Döneminde Yol Güvenliği.....	39
9- Emevîler Döneminde Ulaşım Araçları.....	41

II. BÖLÜM

ABBASÎLER DÖNEMİNDE ULAŞIM

1-Abbasîler Döneminde Ulaşım.....	42
2- Abbasîler Döneminde Ulaşım Yolları.....	43
2.1-Bağdat'tan Kûfe Üzerinden Arap Yarımadasına ve Yemen Bölgesine Yollar..	44
2.2-Bağdat'tan Rakka Üzerinden Suriye Mısır ve Kuzey Afrika'ya Giden Yollar.	50
2.3-Konstantiniyye'ye Giden Yollar.....	65
2.4-Bağdat'tan Azerbaycan ve Ermeniyye'ye Giden Yollar.....	67
2.5-Bağdat'tan Hulvan Üzerinden İran ve Orta Asya'ya Giden Yollar.....	71
2.6-Bağdat'tan Türk illerine Giden Yollar.....	82
2.7-Bağdat'tan Cibal, Huzistan, Kirman ve Horasan Bölgelerine Giden Yollar...	92
3-Abbasîler Döneminde Hac Yolları.....	98
4-Abbasîler Döneminde Posta Yolları.....	101
5-Abbasîler Döneminde Posta Menzilleri.....	102
6-Abbasîler Döneminde Ribatlar.....	103
7-Abbasîler Döneminde Hanlar.....	106
8-Abbasîler Döneminde Kervanlar.....	108
9-Abbasîler Döneminde Nehir Ulaşımı.....	113
10-Abbasîler Döneminde Yol Güvenliği.....	119
11-Abbasîler Döneminde Ulaşım Araçları.....	121
SONUÇ.....	127
KAYNAKÇA.....	130
EKLER.....	136

GİRİŞ

Yollar ve yol durumları bugün olduğu gibi, tarih boyunca bütün devletler için de daima büyük bir önem taşımıştır. Zira ulaşım, ticarî ve ekonomik faaliyetler, haberleşme işleri, nakliyat ve askerî gayelere hizmet gibi hususlar düzenli bir yol sistemiyle gerçekleştirilebilmiştir. Bu bakımdan çok geniş bir coğrafyaya yayılmış olan İslâm Medeniyeti, gerek Arabistan'da gerekse diğer topraklarda bu ihtiyaca bağlı olarak, ana yollar ve bunlarla irtibatlı lüzumu kadar tali yol yaparak ve bunlar üzerinde ulaşımın çabuk ve emin bir şekilde yerine getirilebilmesi için arazinin durumuna göre çeşitli mesafelerde konak yerleri tesis etmiştir.

İslâmiyet'ten önce Arapların, çöllerin hâkim olduğu bölgelerde yaşamaları ve geçimlerini büyük ölçüde ticaretle sağlamak zorunda kalmaları nedeniyle, en azından seyahatleri esnasında yollar üzerindeki kuyuları, kaynakları, vahaları, otlakların mevkiilerini ve en önemlisi yollar hakkında kendilerine gereken bilgilere sahip olduklarını düşünmek mümkündür.

İslâmiyet'le birlikte Müslüman Arapların bu ulaşım bilgilerine karşı duydukları ihtiyaç hissi; din, idare, çevre, ticarî ve askerî seferler, iletişim, ilim talebi gibi bir takım faktörlere göre uyarılıp harekete geçirilmiştir. Hac gibi bir ibadetin ulaşım ile ilişkisi, yoğun olarak gerçekleştirilen askerî seferlerin geniş çaplı ulaşım bilgilerine ihtiyaç göstermesi siyasî hâkimiyetin genişlemesine paralel olarak büyüyen ticaret hacmi, ulaşım bilgilerine olan ihtiyacı artırdı.

İslâm'ın beş önemli şartından biri olan hac farızası belli şartları taşıyan her müslümanın ömründe bir kere yerine getirmesi gereken bir ibadettir. İslâm dinini doğduğu yer olan Mekke'deki Kâbe'nin ziyaret edilmesiyle gerçekleştirilen bu dini vazife vesilesiyle yapılan yolculuklar, bazen çok uzun ve farklı yolların katedilmesini gerektirirken, bu amaçla yolculuğa çıkan kabileler de güzergâhları üzerinde önemli ölçüde ticarî ve içtimaî hareketliliğe sebep oluyordular.¹

¹ Kramers J.H. "Coğrafya" ,İA, Ankara,1981, III, 203–206;Kramers, *İslâm Medeniyeti Tarihinde Coğrafya ve Ticaret*, s. 8, trc. Ömer Rıza Doğrul, İstanbul,1934; Seyyide İsmail Kâşif, *İslâm Tarihinin Kaynakları Araştırma Metotları*, trc. Mehmet Şeker, vd. ,İzmir,1997,s. 49,84

İslâmiyet'in siyasî olarak genişlemesine paralel olarak Hz. Muhammed'in arkadaşları olan sahâbelerin ve bunların çocukları olan tabî'n neslinin önemli bir kısmı, İslâm dininin merkezi olan Mekke ve Medine'den taşınarak yeni fethedilen şehirlere yerleşmişlerdi. Başka şehirlerdeki insanlar, sahabelerden ve sahabelerden ders alan ilim adamlarından faydalanmak, hadis derlemek veya bedevilerden Arap dilinin inceliklerini, ince tâbir ve ıstılahlar hakkında bilgi toplamak için bazen uzun ve meşakkatli yolculuklara katlanmak zorunda kalmışlardı.² Dolayısıyla ilim tahsil etmek amacıyla çıkılan bu seyahatlerde, yollarda geçen zamanı asgariye indirecek yol bilgilerine şiddetle ihtiyaç duyulmaktaydı.

Yine, Arapların önemli geçim kaynaklarından biri de ticarî kervan yolculuklarıydı. Ticaretini yaptıkları malları muhtelif bölgelere götürüp satmak için çıktıkları seyahatlerde, tacirlerin geçecekleri yollar ve uğrayacakları yerleşim birimleri hakkında kendilerine ulaşım bilgileri çok gerekiyordu.³

Dört Halife, Emevîler ve Abbasîler döneminde fethedilen toprakların hilâfet merkezi ile haberleşmesini sağlayan posta (Berîd) teşkilatına çok önem verilmişti. Posta görevlileri geçecekleri yolların mesafelerini, oradaki istasyonların konumunu ve konaklama şartlarının ayrıntılı kayıtlarını almadan yola çıkmazlardı.⁴

Ulaşım bilgilerinin çok gerekli olduğuna inanan, Hint, İran ve Eski Yunan'ın coğrafyacıları, sadece nakledilen bu bilgilerle yetinmemişler, mevcut bilgileri daha ileri seviyeye taşımayı becermişlerdir. Birçok İslam Coğrafyacısı önceki bilgileri nakilden ziyade seyahatlere çıkarak gözlem yoluyla elde ettiği bilgileri kaydetmek taraftarı olması eserlerin değerini tartışmasız kılmıştır.⁵

²Bu konuda daha geniş bilgi için bkz: Hayri Touati'nin *Ortaçağda İslâm ve Seyahat*,Yapı Kredi Yay. İstanbul,2004

³ Kramers, *İslam Medeniyeti Tarihinde Coğrafya ve Ticaret*, s. 25–26,31–38

⁴ Seyyide İsmail Kâşif, s. 49,84

⁵ Kramers, *Coğrafya ve Ticaret*, s.12; Ramazan Şeşen, *Müslümanlarda Tarih-Coğrafya Yazıcılığı*, İstanbul, 1998,s.95

1-ARAŞTIRMAMIZIN KAYNAKLARI

“Klasik İslâm Döneminde Ulaşım” isimli çalışmamızda incelediğimiz dönemlerle ilgili bilgi veren temel kaynakların yanı sıra, son dönemde yazılmış olan birçok eser ve araştırmadan yararlandık. Yararlandığımız kaynak türleri genel tarih ve coğrafya ile ilgili eserler, şehir tarihleri ile kültür ve medeniyet içerikli eserlerdir. Zikredilen bu kaynak türleri her ne kadar ulaşım dair derli toplu ve belirli sistem dâhilinde bilgi vermese de bu dağınıklığa rağmen konumuza ilişkin bilgileri bulmak mümkündür.

Aslında ilk dönem İslâm Toplumunda yazılı bir coğrafi kaynak yoktur. Bunun sebebi doğal olarak İslâm öncesi Arap toplumunda bu şekilde yazılı bir kaynak olmamasıdır.⁶İslâm Medeniyetinde yollar ve yollar üzerindeki durak noktalarını kaydeden eserler Abbasîler döneminde yazılmıştır. Araştırma süresince yararlandığımız temel kaynaklardan ilki büyük yolların geçtiği yerlerden, durak noktalarından bahseden “*El-Mesâlik ve'l-Memâlik*” türü kitapların en eskisi Ebu'l Kâsım Ubeydullah b. Abdullah b. Hurdazbih'in (v.300\912) “*Kitâbu'l-Mesâlik ve'l-Memâlik*” isimli eseridir. İbn Hurdazbih yalnız ilk Müslüman coğrafyacılarından değil orjinal tarzda coğrafya eseri telif eden ilk kişi olması sebebiyle⁷ İslâm âleminde kendinden sonra gelen meslektaşlarına yol gösteren tarifli ve tasvirli bir coğrafya eseri ortaya koymuş ilk müelliftir.

İbn Hurdazbih'in eseri coğrafya yazıcılığında Irak bölgesini hilafet merkezi olması esasına göre düzenlenen ve Irak ekolü kitapları adıyla bilinen kitapların ilkidir, verilen bilgilerden büyük kısmı kara ve deniz yollarına hasredilmiş ve bu yolların dört yönde gelişmesi izlenerek Hindistan ve Çin gibi ülkeler tanıtılmıştır.⁸ Müellif söz konusu eserini telif ederken kendi topladığı bilgilerden başka Batlamyus'un eserinden, posta idaresinin defterlerinden ve hilâfet sarayının arşivinden de faydalanmıştır. Yazarın İran'ın Cibal bölgesinde posta işlerinden sorumlu bir görevde olması eserinin değerini artırmaktadır. Eserinde yazarın

⁶ Murat Ağarı, *İslâm Coğrafyacılığı ve Müslüman Coğrafyacılar*, İstanbul,2002,s.164

⁷ M.Hadj-Sadok, “*İbn Khordazbeh*”, EI², Leiden, 1986,III, 839

⁸ Sayyid Maqbul Ahmad, “*İbn Hurdazbih*”, DİA, XX, 79

gözlemlerine dair birçok bilgi bulunmaktadır.⁹ Muhtemelen Abbasî saray teşkilatına mensup birinin isteği üzerine yazdığı eserinde, ülkenin geliri, yolları, bu yollar arasındaki mesafeler, hilâfetin posta merkezleri ve benzeri konular hakkında istatiki ve ayrıntılı bilgi vermiştir. Eser ACES¹⁰ Koleksiyonu arasında, Kudâme b.Câ'fer'in "*Kitâbu'l Harâc*"ı ile birlikte 1889'da yayımlanmıştır.¹¹ De Goeje tarafından izah edildiği üzere eser tam bir metin şeklinde mevcut değildir. İbn Hurdazbih kitabını H.232 (846/847) senesine doğru yazmış ve sonra peyderpey ilaveler yapmıştır. Böylece ikinci bir nüsha meydana gelmiş fakat bu H.272 (885/886) senesinden evvel ikmal edilememiştir.¹² İbn Hurdazbih'in eserinde yol güzergâhları ve bu yollar üzerindeki menziller çok ayrıntılı ve sistemli bir şekilde verilmiştir. Ana yollar ve bunlara bağlı olarak tali yolları araştırırken bu eserden çok faydalandım.

Mutedil bir Şîî olan Ahmed b.İshâk b. Câ'fer b. Vehb b. Vâzih el-Ya'kûbî (v.292\905)de ünlü coğrafyacılarından biridir. Dönemin ileri gelen postacılarından biri olan babası ve dedesi sayesinde küçük yaşlardan itibaren seyahat etme imkânı bulmuş, hayatı boyunca Hindistan, Çin, Mağrip, İran, Irak, Endülüs ve Suriye'nin yanı sıra diğer birçok Arap ülkesine de seyahatlerde bulunmuştur.¹³ "*Kitâbu'l-Buldân*" adını verdiği coğrafyaya dair eserde topoğrafya, istatistik ve iktisattan bahsetmektedir. Eser De Goeje tarafından ilk olarak 1860 yılında Leiden'de neşredilmiştir.¹⁴ Ya'kûbî coğrafyacı olduğu gibi aynı zamanda bir seyyahdır. Kendisinin aynı zamanda bir seyyah olması eserinde verdiği bilgilerin değerini artırmaktadır. Eserinde diğer coğrafyacıların belirtmediği yolları ve menzilleri zikretmiştir. Tezimizde bu farklı yol güzergâhlarını ve menzilleri de belirttik.

Araştırmamızda faydalandığımız eserlerden birisi de tam adı Ebu'l Kâsım Muhammed b. Alî en-Nâsibî el-Bağdadî¹⁵ olan İbn Havkal'ın coğrafyaya dair değerli malumat veren ve İslâm Atlası olarak nitelendirilen "*Sûretu'l-Arz*" isimli

⁹ P.K. Hitti, *Siyasal ve Kültürel İslam Tarihi*, trc. S.Tuğ, İstanbul,1980,I,588

¹⁰ M. J. De Goeje tarafından neşredilen Arapça coğrafya eserlerini ACES (Arapça coğrafya eserleri serisi) diye kısalttık.

¹¹ M.Şemsettin Günaltay, *İslâm Tarihinin Kaynakları-Tarih ve Müverrihler*, Haz. Yüksel Kanar, İstanbul, 1991,s.422-428;Kramers,"*Coğrafya*" İA, III,207;Şeşen, s.98;S.İsmail Kâşif, s.53;Ağarı, s.263-266

¹² C.Van Arendonk,"*İbn Hurdazbih*",İA, VII, s.755

¹³ Şeşen, s.51,52; Seyyide İsmail Kâşif, s.53; Ağarı, s.265-268

¹⁴ Ağarı, s.265-268

¹⁵ Ramazan Şeşen,"*İbn Havkal*",DİA, XX,34;A.Miquel,"*İbn Hawqal*", EI², Leiden, 1986, VIII,786

eseridir.¹⁶İbn Havkal gençliğinde Bağdat'ta ticaret ile uğraşmıştır ve bu sırada çeşitli ülkelerden bahseden eserleri okuyup öğrendiklerini, tüccar ve seyyahlardan dinlediği hatıralarla zenginleştirmiştir, sonunda topladığı bilgileri düzeltmek, doğrulamak ve bilgisini artırmak amacıyla ticaret kervanlarına katılarak İslâm ülkelerini dolaşmıştır.¹⁷İbn Havkal 331\943'te ticaret yapmak ve coğrafi bilgiler toplamak amacıyla Bağdat'tan ayrılmış.336–340\947–951 yılları arasında Mağrip, Endülüs ve Batı Sudan bölgesini, 344\955'te Mısır, Ermeniyye ve Azerbeycan bölgesini, 350–358\961–969 yılları arasında da Horasan, Irak ve Fars bölgesini dolaşmıştır.¹⁸

Eserini Belhî¹⁹ tarzda kaleme almıştır. İbn Hurdazbih ve Kudame b. Ca'fer'in eserlerinden faydalanmıştır. Eserin birinci bölümünde Dünya haritası ve eserin telifinde takip edilen metodla ilgili verildiği bir girişten sonra sırasıyla Arap yarımadası, Basra körfezi ve çevresi, Kuzey Afrika, Endülüs, Sicilya, Mısır, Suriye, Akdeniz, Cezîre ve Irak anlatılır. İkinci bölümde ise İran, Azerbaycan, Sind, Horasan, Sicistan, Hazar Denizi ve çevresiyle Batı Türkistan ele alınır.²⁰Eseri De Goeje 1873 senesinde tamamını neşretmiş, J.Kramers ise 1938 yılında aynı eserin tenkitli bir neşrini yapmıştır.²¹ İbn Havkal İslâm atlası olarak nitelendirilen bu eserinde tasvir edilen bölgelerin haritalarını çizmiştir. Bu haritalar sayesinde okuyucu o dönemdeki yol güzergâhlarını ve menzillerin yerlerini daha iyi anlamaktadır.

Eserinden faydalandığımız diğer bir müellif de İbn Rüsteh diye tanınan Ebû Ali Ahmed b. Ömer b. Rüsteh'dir.²²(v.300\912 civarı) Onun Halife Muktedir döneminde (289–295\902–908) devlet idaresinde görev aldığı ve daha sonraki

¹⁶ Murat Ağarı, s.350

¹⁷ Ramazan Şeşen, a.g.m. ,s.34

¹⁸ Ağarı, s.350

¹⁹ Bağdat'ta Kindî'nin öğrencisi olan Ebû Zeyd Ahmed b. Sehl el-Belhî (v.322/934) ülkesine döndükten sonra, dünyanın diğer bölgelerini dışarıda bırakarak İslâm memleketlerinin değişik yerlerini kapsayan bölgesel haritalar yapmış ve bunların her birinin iklim adını vermiştir. Böyle bu ilimde yeni bir akım başlatmıştır. Belhî'nin getirmiş olduğu yeni anlayışlardan en önemlisi Mekke merkezli dünya anlayışıdır. Tasnif ettiği yedi iklimin merkezinde Mekke ve Medine yer almaktadır. Bu akıma Belhî ekol adı verilmiştir. Ağarı, s.217

²⁰ Ramazan Şeşen,a.g.m., s.34,35

²¹ Kramers, "Coğrafya", İA ,III,207; Günaltay,s.432-434; Şeşen,a.g.e., s.101-102; Ağarı, s.349-350

²² S.Mağbul Ahmad,"İbn Rusta", EP, Leiden, 1986, III, 920

dönemlerde de posta teşkilatı müdürü olarak çalıştığı kaydedilmektedir. İbn Hurdazbih, Ya'kûbî, Mes'ûdî ve İbnü'l Fakih gibi İbn Rüsteh de Irak okuluna mensup coğrafyacılarıdır.²³ Eseri "*Kitâbu'l-A'lâk'in-Nefise*"dir. İbn Rüsteh eserini genel kanaate göre 290–300\903–913 yılları arasında tamamlamıştır. Eser içerisinde bahsedilen konuların çokluğu itibarıyla bir tarih-coğrafya ansiklopedisi niteliğindedir. Eser daha çok Ya'kûbî'nin "*Kitâbu'l- Buldân*" isimli eserine benzer.²⁴Eserin neşri De Goeje tarafından 1891 yılında Leiden'de yapılmıştır.²⁵ İbn Rüsteh eserinde ulaşımda kullanılan menzillerin yerlerini ve coğrafi kanumlarını ayrıntılı bir şekilde vermektedir.

Araştırmamızda istifade ettiğimiz kaynaklardan biri de doğum yerine nispetle daha çok el-İstahrî diye bilinen, tam adı Ebû İshak İbrahim Muhammed el-İstahrî el-Farisî'nin²⁶ (v.346\952) "*Kitâbu'l Mesâlik ve'l-Memâlik*" veya "*Suretu'l-Arz*" diye bilinen eseridir. El-İstahrî, Ebû Zeyd El-Belhî'nin "*Suveru'l-Ekâlîm*" adlı eserini geliştirip bir çok yeni malumât ekleyip eserini yazmıştır. Asya'nın çoğu bölgelerini ve Hint sınırına kadar olan İslâm beldelerini gezmiştir. Kitabında belli bir tertibe riayet etmiş, her bölge için sırasıyla şehirlerden, nehirlere, dağlardan, yollardan ve sosyal durumdan bahsetmiştir. İlk defa J.H.Moeller tarafından 1839 yılında yayımlanan bu eser,1870 yılında De Goeje tarafından Leiden'de tenkitli olarak neşredilmiştir. Bu neşir 1927 ve 1967 yıllarında tekrarlanmıştır.²⁷ İstahrî eserinde Mekke ve Medine merkez olmak üzere yol güzergâhlarını ve menzilleri zikretmiştir.

Ebu'l-Ferec Kudâme b. Câ'fer b.Kudâme b. Ziyâd el-Kâtib el-Bağdadî²⁸ (v.337/948) devlet idaresinde üstlendiği görevi dolayısıyla Abbasî Devleti'nin geniş alanı içerisinde gezme imkânı bulmuştur. Araştırmamızda kullandığımız eserin adı "*Kitâbu'l-Harâc*" dır. Bu eserin yalnız ikinci cildi Köprülü Kütüphanesi'nde bulunmaktadır. De Goeje bu nüshayı temel alarak Kudâme b. Câ'fer'in eserini

²³ Sayyid Maqbul Ahmad,a.g.m.,253

²⁴ Sayyid Maqbul Ahmad, a.g.m. ,254; C.Van Arendonk, "*İbn Rüste*",İA,VIII,755

²⁵ Seyyide İsmail Kâşif, s.54; Şeşen, a.g.e. s.98–99; Ağarı, s.278–279

²⁶ A.Miquel, "*Istakhri*", EP, Leiden, 1986, IV,222;Marina A. Tolmacheva, "*Istahrî*",DİA, XXIII,203

²⁷ Günaltay,s.429-431; Şeşen,a.g.e., s.101; Ağarı, s.337-338

²⁸ Cengiz Kallek,"*Kudâme b. Ca'fer*",DİA, XXVI,311; S.A.Bonebakker, "*Kudama b. Dja'far*", EP,Leiden, 1986, 518

ACES'in 6. kitabı olarak 1889'da neşretmiştir. Bu eser İbn Hurdazbih'in "*El-Mesâlik ve'l-Memâlîk*" adlı eseri ile birlikte basılmıştır. Eserini görevli bulunduğu memuriyetin sağlamış olduğu imkânlarla görevi esnasında yazmıştır.²⁹ Eserinde yol güzergâhlarını belirtmekle beraber bu yollar üzerinde bulunan menzillerin özelliklerinden, bu menzillerde kaç görevli bulunduğundan ve bu menzilede su durumundan bahsetmektedir.

Bu eserlerin yanında İbnu'l Fakîh olarak bilinen tam adı Ebû Abdillâh Ahmed b. Muhammed b. İshak b. İbrahim el-Hemedânî'nin³⁰ (v.289\902) "*Kitâbu'l Buldân*" isimli eserinden de faydalandık. İbnu'l Fakih eserine kozmografik bir girişle başlamakta ve Arap Yarımadası, Mısır, Mağrib, Filistin, Anadolu, Irak, İran, Azerbaycan, Ermeniyeye, Maverâünnehir, Türkistan ve Yedisu bölgeleri hakkında coğrafî, edebî, efsanevî bilgiler vermektedir.³¹ Bu eserin günümüzde iki farklı nüshası vardır. Bunlardan ilki Ali b. Hasan Şeyzarî tarafından yapılan muhtasardır. Bu eserin bir yazma nüshası Atıf Efendi Kütüphanesi'nde bulunmaktadır. De Goeje bu muhtasar nüshayı 1885'te ACES'nin beşinci kitabı olarak yayınlamıştır.³² Müellif, Belâzûrî'nin kayıp çalışmasından alıntılar yapmış olması³³ ayrıca İbn Hurdazbih ve Ceyhanî gibi mühim coğrafyacılardan eserlerinden önemli bölümleri aktarması ve bunun dışında pek çok kaynaklardan alıntı yapması sebebiyle eseri birinci sınıf kaynaklar arasında zikredilmektedir.³⁴ İbnu'l Fakîh eserinde menzillerin coğrafi olarak konumlarını ve kim tarafından fethedildiklerini ayrıntılı bir şekilde bahsetmektedir.

Çalışmamızda Makdisî'nin "*Ahsenü't-Tekâsim fi Ma'rifeti'l Ekâlim*" isimli eserinden de oldukça istifade ettik. Tam adı Ebû Abdillâh Şemsüddin Muhammed b. Ahmed b. Ebî Bekr Bennâ el-Makdisî el-Beşşârî'dir³⁵. Adının Mukaddesî şeklinde anılması, Berlin yazmasını Hindistan'dan getirtmiş ve müellifi ilk defa bu şekilde tanıtmış olan Sprenger'e aittir. Ancak Kudüs şehri Beytu Makdis diye bilindiğinden Makdisî şekli daha doğrudur. Müellifin coğrafya ile ilgili telif etmiş

²⁹ Carl Brockelmann, "*Kudâme b. Ca'fer*", İA, VI, 951; Ağarı, a.g.e., s.305

³⁰ Cengiz Tomar, "*İbnu'l Fakih*", DİA, XXI, 38; Z.V. Togan, "*İbnu'l Fakih*", İA, VII, 853

³¹ Cengiz Tomar, a.g.m., s.38,39

³² Murat Ağarı, s.292

³³ Cengiz Tomar, s.39

³⁴ Z.V.Togan, 853

³⁵ Marina A. Tolmacheva, "*Makdisî*", DİA, XXVII, 431

olduğu kıymetli eseri Ahsenü't-Tekâsim fi Ma'rifeti'l-Ekâlîm'dir. Eserinin tertibi Belhî, Istahrî ve İbn Havkal'e benzer. Tasvirleri daha evvelki müelliflere nazaran daha teferruatlıdır.³⁶Makdisî meslekî terminoloji veren ve bunu kitabında açıklayan ilk Müslüman coğrafyacısıdır. Bu terminolojide kasabalar (beled), şehirler (Medine), metropoller (mısır), semtler (nahiye), yöreler (kurâ)ve bölgeler (iklim) olarak anılır.³⁷ Makdisî her bölgenin haritasını çizmiş ve burada bölge sınırları ile ticaret yollarını kırmızı, kumluk kesimleri açık sarı, denizleri yeşil, nehirleri mavi, dağları da koyu sarı ile boyamıştır³⁸Bu eser iki el yazması halinde muhafaza edilmiştir. Bu eser de De Goeje tarafından ACES içerisinde yayımlanmıştır. Ancak bunun 1906 yılında yapılan tahkikli neşri esas teşkil etmektedir. Berlin yazması Ahsenü't-Tekâsim fi Ma'rifeti'l-Ekâlîm adını taşımakta,³⁹1260 yılında istinsah edilmiş olan İstanbul yazmasında ise Kitâbu'l-Ekâlîm tabiri bulunmaktadır. 39 Makdisî eserinde yolları, yol güzergâhlarının zikretmekle beraber bu yollar üzerinde yolcular için kurulmuş hanlardan ve ribatlardan da bahsetmektedir

Klasik İslâm döneminde ulaşım adını verdiğimiz bu araştırmamda ilk döneme ait eserlerin yanında son dönemde yapılan araştırmalardan, kitaplardan ve makalelerden de faydalandım. Ulaşım yolları, haritalar, bölgeler ve menziller konusunda G.L Strange ,The Lands of the Eastern Caliphate, Mesopotamia, Persia and Central Asia from the Muslim Conquest to the time of the Timur ve Maurice Lombard'ın el-Coğfaya et-Tarihiyye li'l-Âlemi'l-İslâmî isimli eserlerinden faydalandım. Cahiliye döneminde ulaşım bölümünde Cevad Alî'nin, el-Mufassal fi Tarihi'l-Arab Kable'l-İslâm, İbn Habib'in el-Muhabber isimli eserlerinden ve son zamanda yayınlamış birçok kitap ve makaleden istifade ettim. Hz.Peygamber dönemi ile ilgili olarak İbn İshak ve İbn Hişâm'ın sîretlerinden, Vakıdî'nin Meğâzî'sinden ve son dönemde yazılmış olan kitap ve makalelerden yararlanmaya çalıştım. Raşid Halifeler dönemi ulaşımı, yolları ve menzilleri hakkında bilgi edinmek için ilk döneme ait İslâm tarihi kullanmala beraber son dönemde telif edilmiş olan Galip Abdullah el-Kureşî'nin Evveliyatü'l-Faruk fi'l-İdare ve-Kazâ

³⁶ J.H.Kramers, "Mukaddesî", İA, VIII, 563

³⁷ Marina A. Tolmacheva, 432

³⁸ Mustafa L. Bilge, "Ahsenü't-Tekasim", DİA, II, 179

³⁹ J.H.Kramers, İA, VIII, 563

İrfan Mahmud Rana'nın Hz.Ömer Döneminde Ekonomik Yapı, Şibli Numani'nin Hz.Ömer ve Devlet İdaresi, Muhammed Temmavî'nin Hz.Ömer ve Modern Sistemler, isimli eserlerine ve bu konuda yayınlanmış olan birçok makale ve kitaba müracat ettim.

Emevîler dönemine ait ulaşım ve yollar, menziller hakkında Taberî, Ebu Ca'fer Muhammed b. Cerir, Tarihu'l-Umem ve'l-Mülûk, İbnü'l-Esîr, el-Kâmil fi't-Tarih, Enver er-Rifaî, En-Nuzumu'l-İslâmiyye, Abdüşşâfi Muhammed Abdüllatif, El-Âlemü'l İslâmi fi'l-Asri'l-Umevî, Ahmed Vasfi Zekeriyya, Aşairü's-Şam, , W.Yakın Doğu Ticaret Tarihi, Vefik Dakdûkî, el-Cündiyye fî Ahdi'd-Devleti'l-Emevîyye gibi kaynaklardan istifade etmekle beraber son dönemde yayınlanmış olan birçok kitap ve makaleden faydalandım. Abbasîler dönemi ulaşımı hakkında ilk dönem İslâm tarihi kaynaklarının kullanmakla birlikte Abdülaziz ed-Durî, Asru'l-Abbasiyyi'l-Evvel, Hasan Paşa, Dirasât fî Tarihi'd-devleti'l-Abbasiyyîn, Muhammed Süheyl Takkuş, Tarihu'l-Devleti'l-Abbasiyye, Reşid Abdullah Cümeylî, Dirâsetün fi Tarihi'l-Hilafeti'l-Abbasiyye gibi eserlerden de oldukça istifade ettik. Çalışmamızda genel tarih eserlerinin yanında kültür ve medeniyet içerikli eserlerde de faydalandık. Cehşiyârî, Ebû Abdullah Muhammed (310/922),Kitabu'l Vüzerâ ve 'l Kuttab, İbn Kuteybe, Ebi Muhammed Abdullah b. Müslim ed-Dineveri, Uyunu'l Ahbar, Kalkaşandî, Subhu'-A'şâ fi Sinaati'l-İnşâ, Goitein S.D. Studies in Islamic History and Institutions, Hasen İbrahim Hasen, Tarihu'l-İslâmî es-Siyasî ve'd-Dinî ve's-Sekafî ve'l-İctimaî, Philip Hitti, Siyasal ve Kültürel İslam Tarihi, İsmet Kayaoğlu, İslam Kurumları Tarihi, Ali Mazaherî, Ortaçağda Müslümanların Yaşayışları, Adam Mez, Onuncu Yüzyılda İslâm Medeniyeti, Andre Miquel, İslâm ve Medeniyeti, Subhi Salih, İslâm Mezhepleri ve Müesseleri Tarihi, Zeydan Corci, İslâm Medeniyeti Tarihi gibi eserlerden istifade etmekle beraber son dönemde yazılmış olan makalelerden de yararlanmaya çalıştım.

2-EMEVÎLER DÖNEMİNE KADAR ULAŞIM

2.1.İSLÂM ÖNCESİ DÖNEMDE ULAŞIM

Hz.Muhammed'den önce Araplar yaşadığı coğrafyanın tarıma pek elverişli olmaması sebebiyle tarımdan daha çok ticaretle ilgileniyorlardı. Araplar dünyada uygulanan en eski bir ticaret şekli olan kervanlarla yapılan karayolu ticaretini yapıyorlardı.⁴⁰Bütün Arap kabileleri kervanlar ile birbirine bağlıydı.⁴¹ Kervanların seyri yavaş idi.⁴²Kervanlar yerine göre sadece deve, at, eşek, katır veya bunların karışımı olabilirdi. Develer daha çok düz yerlerde ve çöllerde katır, eşek ve nadiren atlar ise dağlık arazilerde yük taşırdı.⁴³

Hz.Muhammed'den önce Arap dünyasını dinî merkezlerinden biri olan, hem zengin hem de girişimci tüccarla meskûn bulunan Mekke, düzenli kervanlar gönderir ve buna karşılık oraya da kervanlar gelirdi.⁴⁴Ayrıca tüm Arap kabileleri hac yapmak üzere bu kervanlarla birlikte Mekke'ye geliyorlardı. Bu sıralardaki ticarî trafik, Kâbe ve öteki kutsal yerlerin ziyaretiyle ilgili olarak gelişen panayırlar yoluyla yeni bir nitelik kazandı. Bunun dışında Mekkeli Kureyşliler Bizans Kayseri, İran Kısrası, Habeşistan hükümdarı Necaşi, Yemen'in Kindî Hükümdarları ve diğerleriyle ticarî anlaşmalar imzalamışlardı. Her yıl âdetleri veçhiyle Suriye, Mısır, Irak, Yemen ve Habeşistan'a kervanlarla gidiyorlardı. Cahiliye Arapları gittikleri bu ülkelerin, yerlerin örf ve âdetlerini, hususiyetlerini, kanunlarını, buralara ulaşmak için izlenen yolları mükemmel biliyorlardı.⁴⁵ Fakat biz bu dönemde kullanılan yol

⁴⁰ Cevad Alî, *El-Mufasssal fi Tarihi'l-Arab Kable'l-İslam*, Bağdat,1993,VII,232,317,319, Muhammed Hamidullah "Hz. Peygamber'in İslâm Öncesi Seyahatleri "Atatürk Üniversitesi İslâmî İlimler Fakültesi, IV, Ankara,1980,s.328

⁴¹ W.Heyd, *Yakın Doğu Ticaret Tarihi*, trc. Enver Ziya Karal, Ankara,1975,s.29

⁴² H.Lammens, "Mekke", İA, VII, s.633-634

⁴³ A.Nebi Bozkurt, A.Turan Yüksel "Kervan" DİA, XXV, s.298-299;Muhammed Hamidullah, İslâm Peygamberi, trc. Salih Tuğ, İstanbul,1993, I,s.21

⁴⁴ Heyd, a.g.e. .s.29

⁴⁵ Hamidullah, a.g.e. ,I,s.21,Nebi Bozkurt,"Emân",DİA, II, s.75;Neşet Çağatay, *İslâm Dönemine Dek Arap Tarihi ve Cahiliye Çağı*, Ankara,1982,s.126;Afzalurrahman, *Sîret Ansiklopedisi*, trc. Komisyon, İstanbul, 1988, II, s.27

güzergâhlarını ve yollarda bulunan menzilleri tam ve detaylı olarak anlatan bir delile sahip değiliz.⁴⁶

Cahiliye dönemi Mekke'sinde yapılan ticarî seferlere göz attığımız zaman onların, yolculuğun ağır şartlarına rağmen uzak sayılabilecek bölgelere gitmiş olmaları, onların ulaşımına verdiği değeri göstermektedir. İslâm'dan önce Hz.Ebû Bekir ve Hz.Ömer'in İran, Suriye, Yemen pazarlarına gidip geldikleri, Ebû Süfyân'ın Suriye'de ticarethaneleri ve ticarî eşya ambarlarının olduğu⁴⁷ Mısır Fatihi Amr b. Âs'ın Mısır'a ticarî seferlere gittiği, hatta Benî Mahzûm ve Benî Ümeyye kabile tüccarlarının VI. yüzyıl sonlarına doğru Anadolu'ya kadar gittikleri Velid b. Muğire, Ebû Süfyan, Ümeyye b.Halef, Safvân b. Ümeyye, Abdullah b. Cudân ve diğerlerinin ticarî seferler sayesinde büyük servetlere sahip oldukları bilinmektedir. Kureyş'in bu ticarî ulaşımına ne kadar önem verdiğini bilmek için Benî Mahzûm'un bir ticaret kervanına en az 2500 deve, 100–300 kişi arasında tüccar, kılavuz ve muhafızın bulunduğunu söylemek sanırız kafi gelir.⁴⁸

İslâm'ın zuhur etmesinden kısa bir süre önce Bizans'la Sasanîler arasında devam eden çekişmeler yüzünden İç Asya ve Uzak Doğu ticaret yollarını Basra körfezi, Irak ve Suriye arsındaki kısımları kapanmış olduğundan Arap Yarımadasından Mısır'a geçen yollar üzerindeki bölgelerin önemi artmıştı.⁴⁹ Ayrıca Arabistan'da birçok yerde farklı tarihlerde panayırlar kuruluyordu ki bu panayırlara Mısır, Suriye, Irak ve Habeşistan'dan birçok tüccar akın ediyordu. Arabistan'ın birçok yerlerinde hemen hemen yılın her ayında kurulan panayırlara yolculuklar yapılıyordu. Bir yerde panayır müddeti bitince başka bir yere gidilerek orada alışveriş yapılırdı Meselâ kuzeyde Dûmetü'l-Cendel'de⁵⁰ rebiülevvel ayı başında

⁴⁶ Cevad Alî, El-Mufasssal, VII, s.331

⁴⁷ Bu ticaret ve ticarî eşya ambarlarının yolculuğun son durağında kurulan ambarlar şeklinde mi yoksa kervanın daha ileri devam edebilmesi için yükleme-boşaltma yeri mi olduğu hususunda kesin bir şey söylenmemekle birlikte Beni Ümeyye kabile tüccarlarının Anadolu'ya kadar gittiklerine dair rivayete bakılacak olursa bu müesseseler geçiş bölgesi konaklama, yükleme-boşaltma yeri olarak da kullanılmış olabilir.

⁴⁸ Neşet Çağatay, a.g.e., s.155,156

⁴⁹ Mehmet Erkal, "Asr-ı Saâdet'te Vergi", *Bütün Yönleriyle Asr-ı Saâdet'te İslâm*, İstanbul, 1995, III, s. 192

⁵⁰ İbn Habîb, "Kitâbu'l-Muhabber" thk. Eliza Lichtenstater, Beyrut, trz. , s.263, İbn Hişâm, Ebû Muhammed Abdülmelik, (v.213/828), *es-Siretü'n-Nebeviyye*, thk. Mustafa es-Sekkâ, İbrahim el-Ebyârî, Abdülhâfız Şilbî, Mısır, 1955, I, 78

panayırlar buradan Hicr adlı yere gidilir, burada da bir ay alışveriş yapıldıktan sonra Ummân'a hareket edilir, daha sonra Hadramevt ve Aden'e hatta San'â'ya gidilir pazarları kurarak alışveriş yapılırdı.⁵¹Suriye güneyindeki Busrâ şehri de önemli bir pazar yeri idi. Yılın diğer aylarında buralarda dolaşıldıktan sonra hara aylarında Hicaz bölgesine gelirle burada Ukaz⁵², Mecenne, Zü'l-mecaz⁵³ panayırlarında kaldıktan sonra Meke'ye gelip Kâbe'yi ziyaret ederlerdi.

Cahiliye döneminde Arabistan'da tam bir anarşi mevcuttu. Her bir kabile mutlak istiklâlini ilan ediyordu; bir kabile kendi başına hareketle harp ilan edebilir, sulh anlaşmaları akdedebilir, yabancıların kendi topraklarından geçiş serbestîsini kendi keyfine ve kendine has şartlar dâhilinde sınırlandırır veya tamamen kaldırabilir ve yabancı menşeli hiçbir yetkinin kazâî salâhiyeti bunları, ülkeyle ilgili ya da beynelminel meselelerde müeyyide ve cebir altına alamazdı.⁵⁴Mekke'ye mensup kervanlar bu yağma ve anarşi diyarında emniyet içindeydiler bunun sırrını şu tarihî belge bize tam olarak vermektedir:

“Hâşim asil bir soydan gelmekteydi. Kureyşlilerin lehine onların emniyet içinde seyahat edebilmeleri için Bizans İmparatorundan bir anlaşma elde eden işte bu kimsedir. Geçiş yolu üzerinde ikamet eden kabilelere gelince; yine o bunlarla sözleşmeler akdetti.”⁵⁵

Ondan sonra Mekkelilerde kendi kervan yolları üzerinde yaşayan muayyen bazı kabilelerle ittifak anlaşmaları ve muahedeler akdettiler. Böylece onlar muhtelif kabilelerin arazileri üzerinde kendileri için bir emniyet ve sükûn temin etmiş oluyorlardı. Bundan ayrı her kervanın bir tedbir olarak yağmacıları, gözeten silahlı “muhafız kıtaları” da vardı.⁵⁶Bunun yanında Cahiliye Arapları kendi aralarında düzenledikleri panayırların bir kısmında muhafız kıtaları ile hareket ediyorlardı. Bu muhafız kıtaları onların güvenliğini sağlıyordu. Muhafız kıtalarını bazen yanlarında götürüyorlar bazen de arazilerinden geçtikleri civar kabilelerden yardım

⁵¹ İbn Habîb, s.266

⁵² İbn Hişâm, I, 88; İbn Habîb, s.267

⁵³ İbn Habîb, s.267

⁵⁴Hamidullah, *İslâm Peygamberi*, II, s.940,941

⁵⁵İbn Sa'd, Ebu Abdullah Muhammed (230\844), *et-Tabakâtü'l-Kübrâ*, I-VIII, Beyrut, 1985,I/45,46

⁵⁶ Hamidullah, a.g.e. ,II, s.954; Afzalurrahman, II, s.268, H.Lammens, "Mekke", İA, VII, s.633-634

alıyorlardı.⁵⁷Bu kabileler kervanların geliş gidişlerinde konak verdikleri sırada bu kervanları misafir ediyorlar ve onlara su, odun, ot ve diğer ihtiyaç duyulan şeyleri satıyorlardı. Her zaman için kervanlar değişik yollardan geçebilecekleri için bu kervanları hiç rahatsız etmemek bu kabilelerin menfaatineydi. Aksi halde kervanlar diğer bir transit yolu takip edebilirlerdi.⁵⁸Cahiliye Arapları “Eşhuru'l-Hurum”⁵⁹ diye bilinen haram ayları mukaddes bir devre sayıyor ve bu aylarda rahat bir şekilde ulaşım yapıyordu.

İslâm öncesi çağda Hicaz’dan gelen yollar şuralardan geçiyordu:

a) Güneyde Yemen’den San’â şehrinde başlayıp kuzeye doğru yol alarak Tâif’e uğrar, oradan Mekke’ye gelirdi. Mekke’den kuzeye devamla Yesrib’e uğrar oradan Hıcr, Tebûk, Maân, Mu’ta, Ummân ve Busrâ’dan geçerek Şam’a ulaşırdı.⁶⁰

b) Mekke’den Kızıldeniz kıyısını takip eden bir yol güzergâhı vardı. Bu yol Bedir’den geçer. Akabe körfezinin sonunda Eyle’ye uğrar, buradan ya Maân’a dönerek Mûte yoluyla Şam’a ulaşır veya doğrudan doğruya Eyle’den Sîna yarımadasından Mısır ülkesine girerdi.⁶¹

c) Mekke’den kuzey-doğuya doğru ayrılan bir yol Hîre’ye varırdı. Bu sonuncu yolun daha doğusundan yine kuzeye çıkıp ikinci bir yol Rummâ vadisinden geçerek Basra körfezini takiben Sâsânîler ülkesine girerdi ki bu, biraz kuzeyde bugünkü Riyad şehrinin bulunduğu yerden geçerek Ahsâ bölgesine yani Bahreyn dolaylarına sapardı.⁶²

d) Diğer bir yol da Tâif şehrinin güneyindeki Tebâle’den doğuya yönelip Devasir vadisini takip ederek Bahreyn bölgesine ulaşırdı.⁶³

⁵⁷Hamidullah, a.g.e. ,II, s.946,952,

⁵⁸Hamidullah, a.g.e. ,II, s.943,944

⁵⁹Eşhuru'l-Hurum Arap takviminde 11.12. ve 1. aylar yani peşi peşine olan üç ay ki bu aylarda hiç kimse silaha sarılmıyordu. Bu aylar Zu'l-Ka’de, Zu'l-Hicce ve Muharrem’dir, Hüseyin Algül, “Haram Aylar”, DİA, XVI, s.330,331

⁶⁰ M.Ali Kapar, “Asr-ı Saadette Müşrikler ve Müşriklerle İlişkiler” Bütün yönleriyle Asr-ı Saadette İslam, Beyan Yay, İstanbul,1995,II, s.334; Neşet Çağatay, İslâm Önesi Arap Tarihi ve Cahiliye Çağı, Ankara, 1971, s.153

⁶¹ Kapar, s.334

⁶² Çağatay, s.153

⁶³ Çağatay, s.153

İslam öncesi dönemde Araplar ulaşımda develer kullanıyorlardı⁶⁴.Arapların develeri çok meşhurdu. Komşu ülkeler Arabistan'ın Hecin develerini elde etme peşinde koşuyordu.⁶⁵ Deve özellikle Araplar arasında büyük değer taşımakta ve çöl gemisi adıyla anılmaktaydı.⁶⁶Cahiliye şiirinin konularından biri de devedir. Hemen hemen bütün Muallaka şairleri deveden söz eder⁶⁷Bu devirde at da büyük bir öneme sahipti, atın bilhassa Necd bölgesinde yetiştirilip terbiye edilmiş olması epey ehemmiyetli bir konudur.⁶⁸Bedevîler de deve ve at yetiştiriyorlardı⁶⁹Bu dönemde atların eyerleri ve develerin semerleri, kayışları ve üzengileri mevcuttu.⁷⁰

Mekkelilerin ulaşımaya verdikleri önemlerden birisi de emniyetini garanti ettikleri ticaret güzergâhları özellikle yaz yolculuklarını düzenledikleri Mekke-Medine-Şam güzergâhı üzerindeki konaklama tesisleridir. Zira büyük bir kısmı çöl olan Arap yarımadasındaki tek tehlike yağmacı kabileler değildi. Çölün en mümeyyiz vasfı olan sıcak ve uzun yolculukların verdiği fiziki çöküntüyü azaltıcı olan konaklama tesisleri bu ticaretin kaçınılmaz gereklerindendi.⁷¹Araplar uçsuz bucaksız çöllerde istikameti tayin edebilmek için yıldızlardan faydalanıyorlardı. Bu yıldızlara göre gidecekleri yönü buluyorlardı. Öyle ki biri diğerine yolu sorduğunda “filan ve falan yıldızların tarafına doğru” tarzında yol tarif etmişlerdir.⁷²

Eski Araplar için uzak yerlere gitmek üzere yola çıktıkları zaman elbette yıldızlar kadar rüzgâr istikametleri de önemliydi. Araplar kuzeyden esen yele “Sabâ yeli”,batıdan esen yele “Şimâl yeli” güneyden esen yele “Debûr yeli”,doğudan esen yele Cenûp yeli derlerdi.⁷³

⁶⁴ el-Mevsuatü'l-Arabiyye, "el-Cemel", Dımeşk,2003,VII, s.696

⁶⁵Corci Zeydan,İslâm Medeniyeti Tarihi, trc.Z.Meğamiz, İstanbul, 1974, III,s.15; Hamidullah,a.g.e.,II, s.956

⁶⁶ Nebi Bozkurt, Ahmet Önkal, "Deve" DİA, IX, s.222

⁶⁷ Nebi Bozkurt, Ahmet Önkal, a.g.m. , IX, s.223

⁶⁸ Hamidullah, a.g.e. ,II, s.942

⁶⁹ Hamidullah, a.g.e. ,II, s.940,941

⁷⁰ Neşet Çağatay, a.g.e. ,s.152,Bu konuda geniş bilgi için bkz.Richard Bulliet "The Camel and the Wheel", Harvard Univercity Press, London, 1971

⁷¹Cengiz Kallek, "Asr-ı Saâdette Devlet Piyasa İlişkisi" Bütün Yönleriyle Asr-ı Saâdette İslâm, III, 409

⁷²Corci Zeydan, III, s.23; el-Mevsuatü'l-Arabiyyetü'l-Âlemiyye, "el-Coğrafya", Beyrut,1999, VIII, 406

⁷³Neşet Çağatay, a.g.e. ,s.143

2.2. HZ.PEYGAMBER DÖNEMİNDE ULAŞIM

H.z.Peygamber'in nübüvvet öncesi dönemde pek çok seyahata çıktığını görmekteyiz. Dedesinin ölümünün ardından daha sekiz yaşındayken, amcaları Ebû Tâlib ve Zübeyr'in bir kısım ticarî faaliyetlerine iştirak etmiş ve onların ticaret kervanlarıyla Suriye, Bahreyn, Uman bölgelerine gitmiştir. H.z.Peygamber ilk olarak dokuz yaşlarında kervan ticaretine katılmış; on iki yaşlarında iken amcası Ebû Talib ile birlikte Şam seferine katılmış;⁷⁴ onaltı yaşında amcası Zübeyr ve Kureyş kafilesiyle Yemen'e gitmiş;⁷⁵ daha sonra bu işi birkaç kere amcalarıyla sürdürmüştür.⁷⁶

H.z.Peygamber'in nübüvvet öncesi dönemde ticaret maksadıyla Filistin, Yemen, Bahreyn, Uman bölgelerine gitmesi, ona daha sonraları için tecrübeli bir tacir özelliği kazandırmıştır.⁷⁷ H.z. Peygamber'in bu bölgeleri tanınması ve ticaret kervanını götürebilecek kadar ulaşım bilgilerine sahip olması neticesinde zengin ve dul bir kadın olan H.z.Hatice'nin dikkatini çekmiş olmalı ki, ondan ticaret ortaklığı teklifi almıştır. H.z.Hatice kurulan bu ortaklık çerçevesinde H.z.Peygamber'i Şam'a göndermişti.⁷⁸ Şam seferinde diğer görevliler iki deve alırken H.z.Hatice, H.z.Peygamber ile dört deve karşılığında anlaşmıştı.⁷⁹ Diğer bir seferde H.z.Hatice onun yanına yardımcı verip Tihâme'deki Hubâşe panayırına gönderdi.⁸⁰ H.z.Peygamber bunun haricinde bazı panayırlara iştirak etmiş, iki kere Curaş denen şehre⁸¹ bir seferinde de Kudüs'ün ilerisinde bulunan Busrâ kentine⁸², Abdulkayslar'ın memleketinde tertiplenen Suhâr panayırı ve Debâ panayırına da gitmişti.⁸³

⁷⁴ İbn Sa'd, a.g.e. ,I,153; Muhammed Hamidullah, "H.z. Peygamber'in İslâm Öncesi Seyahatleri" Atatürk Üniversitesi İslâmî İlimler Fakültesi Dergisi, IV ,Ankara,1980,s.330,331

⁷⁵ Hamidullah, a.g.m. ,s.332

⁷⁶ Hamidullah, a.g.e. ,I,s.47,48,

⁷⁷ Hamidullah, a.g.e. ,II, s.957

⁷⁸ İbn Hibban, Ebu Hatim Muhammed, *es-Sîretü'n-Nebeviyye ve Ahbâru'l-Hulefâ*, Beyrut, trz. ,s.58-60; Hamidullah, a.g.e. ,I,s.61-63; Celal Yeniçeri "Asr-ı Saâdette H.z.Peygamber'in ve Ailesinin Geçimi", Bütün Yönleriyle Asr-ı Saâdette İslam, I,320

⁷⁹ İbn Sa'd, a.g.e. I,109

⁸⁰ Taberî, II,197

⁸¹ Yeniçeri, I,s.320

⁸² Hamidullah, a.g.e. ,I,s.61-63

⁸³ İbn Hibban, s.58-60; Ahmed İbn Hanbel, Müsned, IV,206

Nübüvvet öncesinde ticaret adamı sıfatıyla yolculuklara çıkan ve çeşitli şehirlere ve panayırlar uğrayan Hz.Peygamber, nübüvvet sonrasında bazen ailesinin geçimini ve ihtiyaçlarını tedarik etmek maksadıyla çoğu zaman da siyasî, dinî, içtimaî ve kültürel maksatlarla yolculuklara çıkmıştır. Hz.Peygamber birçok gazvelerde bulunmuş, Arabistan'ın birçok bölgesine seriyeler düzenlemiş ve yine Arap Yarımadasının birçok yerine heyetler, valiler ve kabile reislerine elçiler göndermiştir fakat takip edilen yol güzergâhı hakkında, yolculuklar sırasında inip dinlendikleri menziller hususunda bilgi verilmemiştir. Menziller ve merhaleler hususunda tafsilat yoktur.⁸⁴

Hız.Peygamber hem çocukluğunda hem de yetişkinlik döneminde Arabistan'da birçok yere seyahat ettiğinden yolları biliyordu.⁸⁵Cahiliye döneminde de ticaret ile meşgul olan sahabiler Arap Yarımadasının birçok yerlerine düzenledikleri kervanlar ve sürekli katıldıkları panayırlar sebebiyle onlar da yolları çok iyi biliyorlardı. Peygamber efendimiz birçok gazvesinde o yörenin yollarını iyi bilen sahabilerin yardımını almış ve onların kılavuzluğundan faydalanmıştır. Hz. Peygamber hicret sırasında Benî Dil'den mahir bir kılavuz olan bir adamı tutmuştur.⁸⁶Uhud savaşında Hz. Peygamber'in kılavuzu, Ebû Hayseme b. Haris'ti.⁸⁷Hudeybiye gazvesinde kılavuzu ise Eslem kabilesinden bir sahabyıdı. Yine Sabit b. Dahhâk, Hendek savaşı günü Hz. Peygamber'in terkisine binmiş ve Hamraü'l-Esed gazvesine giderken kılavuzluk yapmıştır.⁸⁸Hız.Peygamber Gatafan'a gidişinde kılavuzu Cebbar es-Sa'lebi idi.⁸⁹Hayber gazvesine giderken Hız.Peygamber Hüseyl el-Eşcai'yi para karşılığında tutmuştur.

Hız.Peygamber döneminde hac ve ticaret yolculuğu yaparken bu yolculuklar kervanlarla yapılıyordu. Kervan atlar ve kabileler topluluğudur.⁹⁰Hac kervanları amaçları Mekke'yi ziyaret ve Hac farızasını yerine getirmek olduğu için Hac kervanı veya Hac kafilesi diye isimlendiriliyordu. Yolculuğa çıkılan kervanın amacı

⁸⁴ Cevad Ali, VII, s.332

⁸⁵ Muhammed Hamidullah,a.g.m.,s.327,342

⁸⁶ Kettanî, Muhammed Abdulhay, *et-Teratibu'l-İdariyye*, trc. Ahmet Özel, I-III, İstanbul, 1981, II, s.109

⁸⁷ İbn İshak s.304

⁸⁸ İbn Hacer, el-İsabe, İbn Hacer, *el-İsabe fi Temyizi'-Sahabe*, I-IV, Beyrut,1988 I,193

⁸⁹ İbn Hacer, I,220

⁹⁰ Cevad Ali, VII, s.318

ticaret ise bu kervan taşıdığı mala göre isimlendiriliyordu.⁹¹ Mesela tarih ve siyer âlimleri Bedir savaşında lideri Ebu Süfyan olan Kureyş kervanına “îr” dedikleri gibi bunun yanında Kureyş atlıları da demişlerdir.⁹²

Hz.Peygamber döneminde ulaşım aracı olarak deve kullanılıyordu. O dönemde suyun bulunmadığı kurak ve uzak bölgelere gidecek ve uzun yolculuklara katlanabilecek ulaşım aracı olarak deveden başka bir hayvan yoktu.⁹³ Hz.Peygamber’in hayatı deve sırtında geçmiştir. Küçük yaşlarda amcalarının yanında, gençliğinde ve Hz.Hatice’nin ortağı olarak ticaret kervanını yönettiği sırada develerle yakından ilgilenmiş, bi’setten sonra hicret, askerî seferler ve hac sırasında deveden faydalanmıştır.⁹⁴ Hz.Peygamber Medine’ye hicretleri esnasında Hz.Ebu Bekir’in satın aldıkları develerle hicret etmişlerdir⁹⁵

İslâm’ın ilk dönemlerinde kaynakların yoksunluğu,300 kişiye yetmiş devenin düştüğü Bedir gazvesinde devenin seyrekliğini göstermektedir. Çölde seyahat etmek devesiz düşünülemezdi. Hatta Uhud savaşı sonrası Hamraü’l-Esed gazvesinde kaçan düşmanı kısa takip bile yaya olarak çok zor bir yolculuk olmuştu.⁹⁶ Müslümanlar yapılan birçok gazvenin neticesinde elde edilen ganimetlerin içerisinde bulunan birçok deveye de sahip olmuşlardır. Mesela Huneyn gazvesinde 6.000 deve ganimet olarak alınmıştı.

Hz. Peygamber döneminde kullanılan ulaşım araçlarından biri de attır. Atın ulaşımında büyük önemi olduğunu bilen Hz. Peygamber, kendi döneminde Medine’nin kuzeybatısında Necd mıntkasında “*Nakü’l-Hayl*” denilen yerde atlar yetiştiriliyordu. Burada sadece atlar değil aynı zamanda develer de vardı.⁹⁷ Müslümanlarda bulunan atların sayısı ilk günlerde çok az idi. Bedir savaşında Kureyş ordusunda yüz tane at vardı, bunlardan yetmiş tanesi kurtulmuş

⁹¹ Cevad Ali, *el-Mufasssal*, VII, s.316-319

⁹² Tâcu’l-Arus, III,433

⁹³ Cevad Ali, VII, s.320,321

⁹⁴ Nebi Bozkurt, Ahmet Önkal, “*Deve*”, DİA, IX, s.224

⁹⁵ Ahmet Önkal, “*Hicret*”, DİA, XVII, s.460

⁹⁶ Vakîdî, *Kitabu’l-Meğazi*, thk. Marsden Jones, Beyrut, trz. , I,s.224;R. Hill, “*The Role Of The Camel And The Horse in The Early Arap Conquests*” War Tehnology And Society In The Middle East, ed. V.J. Parry, M. E. Yapp, London, 1975, s.36

⁹⁷ Muhammed Hamidullah, “*Hz. Muhammed Zamanında Medine’nin Sosyal Yapısı*”, İlim ve Sanat Dergisi Ankara,1986, V,s.70

otuz tanesini de müslümanlar ganimet olarak almışlardır. Bu savaşta müslümanların ise sadece birkaç tane atı vardı. Gatafan gazvesinde Müslümanların atları vardı.⁹⁸Uhud gazvesinde ise Müşriklerin iki yüz müslümanların ise sadece iki atı vardı. Kureyzaoğullarının gazvesinde yine atlar kullanıldığını görüyoruz.⁹⁹ Mekke'nin fethinde Beni Süleym kabilesi Hz.Peygamber'e 800 at vermişti.¹⁰⁰Tebük savaşında ise mesafenin uzunluğu sebebiyle binek ihtiyacı başta Hz.Osman gibi bazı sahabiler tarafından karşılanmıştır.¹⁰¹

Hz.Peygamber döneminde yapılan yolculuklar esnasında en mühim ihtiyaç suydur. Gerek insanların ve gerekse hayvanların ihtiyaçları için birçok kuyu kazılması gerekiyordu. Bunun için çölde binlerce kuyu kazılmıştı. Sırf Medine civarında kazılmış olan kuyuların kaynakları tesbit edileni otuzun üzerindedir.¹⁰²Bu sebepten dolayı Hz.Peygamber de beraberindekileri su yakınlarında konaklatırdı. Bu konuda sahabilerinin tekliflerini de değerlendirir ve kabul ederdi. Bedir savaşında ve Hudeybiye gazvesinde¹⁰³ böyle olmuştur.

Hz.Muhammed Tebük seferinde Medine ile Tebük arasına konaklama menzilleri yaptırmıştır. İbn Hişâm'a göre on yedi tane menzil inşa ettirmiştir. Bu menziller bütün unsurları ile tamamlanmış binalar şeklinde mi yoksa etrafı duvarlarla çevrili platformlar halinde mi inşa edilmişlerdir? Bu konuda bilgi sahibi değiliz. Muhammed Hamidullah Tebük seferinde inşa edilen menziller hakkında şöyle demektedir: Bunlardan her biri bir gün sürekli yolculuklar sonu ihdas edilmiş konaklama mahalleri (menziller) mahiyetine idi ve içinde namaz kılınan üstü kapalı geniş odalaran ibaretti.¹⁰⁴ Hz.Muhammed döneminde ulaşımda da faydalanılan "Daru'z-Zuyûf" adı verilen yerler vardı.¹⁰⁵ Adından da anlaşılacağı üzere misafir evleri denilen bu yerlerde yolcular misafir edilmekteydi.

⁹⁸ Vakıdî, II, s.497

⁹⁹ Vakıdî, I,s.194

¹⁰⁰ F.Wire, "Khayl", EI²,Leiden, 1986, IV, 1144

¹⁰¹ R. Hill, s.37

¹⁰² Semhudî, Nureddin Ali b. Ahmed el-Mısırî (911\1505) *Vefâu'l-Vefâ bi Ahbâri Dâri'l-Mustafâ*, thk. M.Muhyiddin Abdülhamid, Beyrut,1971, II. bsk, II, s. 1133

¹⁰³ Buhari, Meğazi,37

¹⁰⁴ Muhammed Hamidullah, *İslâm Peygamberi*, I,s.337

¹⁰⁵ Vecdi Akyüz, "Hz.Peygamber Döneminde Şehir ve Yerel Yönetim Hizmetleri", İslâm Geleneğinden Günümüze Şehir ve Yönetimler, İstanbul,1996,s.54

2.3.DÖRT HALİFE DÖNEMİNDE ULAŞIM

Hız Peygamber döneminde başlayan fetih hareketleri dört halife döneminde de devam etmiştir. Hz.Ebu Bekir ve ondan sonraki halifeler de bunu bir zaruret telakki etmişlerdir.¹⁰⁶ Bu fetihleri gerçekleştirebilmek, hac yolculuklarını ve ticari faaliyetleri yerine getirmek için ulaşım bilgisine ve yolları iyi bilmeye ihtiyaç vardı.

Hız.Ebu Bekir'in kısa süren halifeliği genelde "Ridde" adı verilen dinden çıkma harpleri ile doludur. Hicaz dışında kalan ve Hız.Peygamber döneminde İslâm'ı kabul ettiklerini söyleyerek onun dünyevî hükümetine tabi olmuş tüm Arabistan onun nefesini vermesini müteakip devlet ile bağlarını kestiler ve bazı bölgelerde ortaya çıkan çok sayıda yalancı peygamberlerin peşine düştüler.¹⁰⁷Buna mukabil Hız.Ebu Bekir ridde hareketlerine katılanların kayıtsız şartsız teslimi yahut son ferde kadar imhası hususunda ısrarlı bir tutum göstermiştir.¹⁰⁸Onun altı ay zarfında gösterdiği başarı sonucu tüm Arabistan itaat altına alınmıştır.¹⁰⁹Ridde harplerinin neticelendirilmesi üzerine 633 senesinin sonbaharında her biri üçer bin kişilik üç ayrı askeri birlik sırasıyla Amr b. Âs, Yezîd bin Ebi Süfyan, Şurahbil b. Hasene komutasında kuzey bölgelerine sevk edildi.¹¹⁰Bu hareketlerin sonucunda Kuzeyde Antakya ve Halep'e kadar olan bölge fethedildi.

Hız.Ömer döneminde Kâdisiye ve Medâin'in fethinden sonra İran ve Irak şehirlerinin sırayla fethedilmesine, Basra şehrine yeni kurulan bir askeri üsten devam edilmiştir.¹¹¹640 senesinde Bizanslıların idaresindeki Ermenistan'a başlatılan fetih hareketi 652 yılında tamamlanmış ve bölge İslam hâkimiyetine girmiştir.¹¹²Doğu ve kuzeydeki bu başarılarla, Kuzey Afrika'da gerçekleştirilen Amr b. Âs idaresindeki fetih hareketlerini de eklemek gerekir. Mısır'ın fethi tesadüfen ve aniden gelişen akınlarla olmaktan çok sistematik askerî seferler devrine rastlar.

¹⁰⁶ Mustafa Fayda, *Allah'ın Kılıcı Halid b. Velid*, İstanbul,1990,s.292

¹⁰⁷ Ebu Ca'fer Muhammed b. Cerîr Taberî, *Tarihu'l-Ümem ve'l-Mülûk*, Beyrut,1987,IV, s.68

¹⁰⁸ Taberî, IV, s.76

¹⁰⁹ Robert Mantran, *İslam'ın Yayılış Tarihi*, trc. İsmet Kayaoğlu, Ankara,1981,s.86

¹¹⁰ Taberî, IV, s.253

¹¹¹ Taberî, IV, s.300

¹¹² Taberî, IV, s.415

Hz.Ömer'in vefatına yakın bir dönemde Mısır'ın fethi tamamlanmıştır. (644)¹¹³ Hz.Osman döneminin ilk yıllarında bu fetihlere ara verilmemiş fetih hareketleri valiler tarafından devam ettirilmiştir.¹¹⁴Hz.Ali döneminde ise iç karışıklardan ötürü fetih hareketleri sekteye uğramıştır.

Bu fetihler ile dört halife dönemi tamamlanmıştır. İslam bu dönemde Arabistan'dan uzaklaşıp bütün civara yayılmıştır. Burada durdukları nokta artık tabii engellerle karşılaşılan yerlerdir. Toros Dağları, Doğu İran, Habeşistan, Fizan çölleri, gibi yerler fetihlerin durmasına doğal engeller olmuştur.¹¹⁵Kısa bir sürede bu kadar çok bölgenin fethedilmesi iyi bir ulaşım ağına, yolların iyi bilinmesine ve yeterli bir ulaşım ağına sahip olmakla gerçekleşebilirdi. Fakat Raşid Halifeler döneminde Ridde harplerinde savaşan sahabilerin ve Arap yarımadasının çeşitli yerlerine giden halifelerin valilerininin kullandıkları yol güzergâhlarını, inip dinlendikleri menzilleri zikretmemişler ve menzilleri, merhaleleri tafsilatıyla açıklamamışlardır.¹¹⁶ Bu dönemle ilgili elimizde Hz.Ömer dönemine ait daha çok bilgi vardır.

Hz.Ömer döneminde fetihlerin yanında buna bağlı olarak ulaşımına dair faaliyetler de görmekteyiz. İslâm âleminin birçok yerinde ulaşımı kolaylaştırmak amacıyla yollar, kanallar ve köprüler yapılmıştır. Hz.Ömer yeni kurulan şehirler ile Medine'nin irtibatını sağlamış, Basra körfezi yoluyla Hint, Çin, Hîre şehri yakınına kurulan Kûfe yoluyla da Arabistan, Suriye, Filistin, Anadolu, İran, Orta Asya, Mısır ve Doğu Akdeniz arasında eskiden beri devam eden ticaret yolları müslümanların eline geçmiş oldu.¹¹⁷Hz.Ömer döneminde bu yolların önemi korunmuş ve gereken onarımlar yapıldığı gibi ihtiyacı hissedilen yerlere köprüler yapılmış veya kanallar kazdırılmıştır. Bu dönemde yollar ve köprüler doğrudan doğruya devlete bağlıydı, fethedilen bölgelerin halkları bu yolların ve köprülerin onarımından sorumluydu. Barış anlaşmaları yapılırken bu konuya açıklık getiren bir madde mutlaka anlaşma

¹¹³ Taberî, V,s.84,93;P.Hitti, I,s.243

¹¹⁴ Adem Apak, *Hz.Osman Dönemi Devlet Siyaseti*, İstanbul,2004, s.102,107,108,109

¹¹⁵ Mantran, s.91,92

¹¹⁶ Cevad Ali, VII, s.332

¹¹⁷ Mustafa Fayda,"*Hulefa-yi Raşidin*",DİA, XVIII, s.334

metnine konurdu.¹¹⁸ Hz.Ömer zimmîlerle yolları yıkmamaları yani tahrip etmemeleri için anlaşmıştı.¹¹⁹Hz.Ömer ulaşımda yolların önemini çok iyi biliyordu. Hulvan'ın fethinden sonra Sevâd arazilerini paylaştırılmasını kabul etmemiştir. Çünkü bu arazinin üzerinde ulaşımda da kullanılan posta yolları bulunuyordu.¹²⁰ Hz.Ömer döneminin dikkate değer uygulamalarından biri de posta teşkilatıdır. Hz.Ömer posta yollarına çok önem veriyordu.¹²¹

Hz.Ömer döneminde ulaşımı rahatlatmak için kanallar açılmıştır. Bu dönemde devlet Basra bölgesinde ticareti kolaylaştırmak amacıyla bazı kanallar açtırmıştır.¹²² Emirü'l-Müminin kanalı, Ebu Musa kanalı, Ma'kil kanalı, Sa'd kanalı bunlardandır. Emirü'l-Müminin kanalı yapıldığı zaman ulaşımına çok büyük katkı sağlamıştı. Bu kanal Nil nehri ile Kızıldeniz'i birleştirmekteydi. Hicrî XVII. yılda Arabistan'da çok büyük bir kuraklık olduğu zaman Hz.Ömer valilerinden zahire göndermelerini istedi. Bu isteğin hemen karşılanmış olmasına rağmen Mısır ve Suriye'yi Arabistan'a bağlayan karayolu çok uzun olduğundan zahirenin Medine'ye ulaşması uzun zaman aldı. Bunun üzerine Hz.Ömer bu mesafeyi kısaltmak ve eyaletler ile bağlantıyı kolaylaştırmak amacı ile bir kanal inşa etmeyi düşündü. Bu konuyu Amr b. el-Âs ile istişare etti. Amr b. el-Âs da çok uygun bularak hemen projeyi başlattı. Altmış dokuz mil uzunluğundaki kanal altı ayda tamamlandı. Kanal Kızıldeniz trafiğinin hızlanmasına da yardımcı oldu.¹²³Bu kanala Hz.Ömer'e ithafen Halîc-i Emiri'l-Müminin adı verilmiştir, kanal Babilon şehrinin hemen kuzeyinden Nil'e bağlandıktan sonra Aynü'ş-Şems ve Vadi't-Tümeilat'tan geçip Kızıldeniz kıyısındaki Kulzüm'e ulaşıyordu.¹²⁴ Fustat'dan hububat yükleyen gemiler kanal vasıtasıyla Kulzüm'e, buradan da denize çıkarak el-Carr ve Cidde limanlarına ulaşmışlardır.¹²⁵ Hz.Ömer döneminde Basra bölgesine de kanallar yapılmıştır.¹²⁶

¹¹⁸ İ.Mahmud Rana, *Hz.Ömer Döneminde Ekonomik Yapı*, İstanbul,1985,s.142;S.Muhammed et-Temmavi, *Hz.Ömer ve Modern Sistemler*, trc. Muhammed Vesim Taylan, İstanbul,1993,s.294,295

¹¹⁹ Temmavi, s.351

¹²⁰ İbnü'l-Esir, İzzuddin Ebu'l Hasan Ali b. Muhammed (v.630\1232), *el-Kâmil fi't-Tarih*, Beyrut,1965,II, s.522

¹²¹ Mücteba Uğur, *Hicri I. Asırda İslam Toplumu*, İstanbul,1980,s.82

¹²² Abdülhalık Bâkır, DİA,"Basra", V,s.110

¹²³ İrfan Mahmud Rana, s.142;Kettani, II, s.282,283

¹²⁴ Adem Apak, *İslam Siyaset Geleneğinde Amr b. el-As*, Ankara,2001,s.280

¹²⁵ İbn Hurdazbih, Ebu'l Kasım Ubeydullah b. Abdullah (300\932),*el-Mesâlik ve'l-Memâlik*, nşr. De Goeje, Brill, 1889, s.153

¹²⁶ Abdülhalık Bakır,"Basra",DİA, V,109

Hz.Ömer halifeliği döneminde yolcuların yol üzerlerinde durup su ihtiyaçlarını giderebilecekleri, kendilerinin ve hayvanlarının dinlenebilecekleri menzillerin olmasına çok dikkat etmiş ve bu konuda çalışmalar yaptırmıştır. Hz.Ömer halifeliği döneminde bazı bölgelerde Darü'r-Rakîk ismi verilen evler yaptırmıştır. Bu evde yolda kalmışlara, yolculara verilmek üzere un, kavut, hurma ve kuru üzüm gibi ihtiyaç maddeleri bulunmaktaydı. Hz.Ömer şehirlerin kenarlarında ve yollarda posta memurlarının konaklayabilecekleri Darü'l-Berid (posta evleri) inşa etmiştir.¹²⁷ Darü'l-Berid'i ilk kuran şüphesiz Hz.Ömer'dir. Posta evleri sadece Kûfe'de değil, Basra, Şam ve Mısır'da da vardı.¹²⁸ Hz.Ömer H.XVII senesinde Mekke'yi ziyaret etmiş ve halifenin emri ile yol boyunca, Mekke ile Medine arasında, bütün konaklama yerlerinde misafirhaneler ve kuyular inşa edildi. Bu daha önce yapılmamış bir işti. Hz.Ömer bu misafirhanelerde yolcuların da hakları olduğu şartını getirdi.¹²⁹ Hz.Ömer Irak ordu komutanı Sa'd b. Ebi Vakkas'a gönderdiği mektupta ulaşımına verdiği önemi şöyle belirtmiştir.

“Müslümanlara sefer sırasında yumuşak davran, onları yoracak bir yolculukla mükellef tutma. Dinlenmeleri için konaklamayı ihmal etme ki düşmanla karşı karşı geldikleri zaman yorgunluk güçlerini zayıflatmış olmasın. Emrindeki insanlarla beraber konakla ki ile hem kendileri dinlenir, hem de banyolarını yaparlar. Bizimle barış yapan yerlerde konakla .”¹³⁰

Hz.Ömer döneminde yolcuların dinlenebilmeleri amacıyla Mekke ile Medine arasına su kuyuları ihtiva eden yolcuların rahatlıkla kullanabilecekleri ve dinlenebilecekleri binalar yaptırmıştı.¹³¹

Hz.Ömer ulaşım araçlarına çok önem veriyordu. Irak'ın fetihlerinde deve en önemli araçtı.¹³² Hz.Ömer döneminde sadece bir tek otlakta muhafaza edilip yayılması için devlet malı otuz bin develik bir sürü buraya gönderilmişti. Hz.Ömer döneminde

¹²⁷ Mustafa Fayda, a.g.m., s.334, İbrahim Harekat, "Berîd", DİA, V, s.499

¹²⁸ Galip Abdülkafi el-Kureşî, *Evveliyatü'l-Faruk fi'l-Idare ve'l-Kaza*, Beyrut, 1990, I, s.218

¹²⁹ Şibli Numani, *Hz.Ömer ve Devlet İdaresi*, trc. Talip Yaşar Alp, İstanbul, 1975, II, s.121

¹³⁰ Temmavi s.150

¹³¹ Şibli Numani, II, s.120,121; Temmavî s.150; İbrahim Canan, *Kütübü Sitte Muhtasarı Tercüme ve Şerhi*, Ankara, 1988, VI, s.205

¹³² Charles Pellat, "İbl", EP, Leiden, 1986, III, 667

şehirlerin yakınlarında askerî kışlalar ve bunların her birinde geniş kapasiteli at ahırları inşa edildi.¹³³

Hız.Ömer her bölgede Müslümanların mallarından artan miktar kadarıyla, olabilecek durumlarda kullanılmak üzere ihtiyat atları hazırlamıştı. Kûfe’de bu gibi atlardan dört bin tane vardı. Bunların başlarında ise Selmân b. Rebîa el-Bâhilî ile Kûfe halkından bir grup kişi bulunmakta idi.¹³⁴ Diğer sekiz bölgede de aynı şekilde oraların imkânlarına göre ihtiyat atları bulunmaktaydı. Bu atların kullanılması gerektiği zaman askerler gelir, bu atlar ve diğer insanlar savaşa hazırlanmaya kadar bunlar hazır kuvvet olarak yollarına koyulurlardı. Mesela Ka’kaa dört bin süvari ile Hıms üzerine gitmişti.¹³⁵ Selman b. Rebia el-Bahilî bu görevlilerin başında bulunuyordu, atlar arasında yarış düzenliyor, onları her gün yürütüyordu. Basra şehrinde de Kûfe’ye benzer bir durum vardı. Burasının yöneticisi de Cez’ b. Muaviye idi.¹³⁶ Hız.Ömer döneminde Basra’da at yetiştiren kişi Nâfi b. el-Hâris’di. Hız.Ömer ona at yetiştirmesi için bir çiftlik vermişti.¹³⁷ Hız.Ömer bu atlarla yakından ilgilenir, atların bakım, eğitim ve yetiştirilmesini görmek için Medine’nin yakınında bulunan tarlaya giderdi. Bu esnada atların bakım, beslenme, hastalık ve tedavilerini iyi bildiği için “*Selmanü’l-Hayl*” adıyla anılan Selmân b. Rebîa el-Bâhilî de Halife Ömer ile beraber olurdu.¹³⁸ Bu atların sağrılarına “Allah yolunda vakfedilmiştir” damgası basılıyordu.¹³⁹ Hız.Ömer Rebeze’yi Müslümanların atlarının otlaklığı olarak tahsis etmişti.¹⁴⁰ Rebeze’nin yanında bulunan Nâki de atların otlaklığı işi için ayrılan meralardandı.¹⁴¹ Hız.Ömer yine Rebeze’ye Huney adındaki mevlasını göndererek orada 20–30 deve sürüsünü otlatlatmasını emir vermişti.¹⁴² Hız.Ömer kendisi de Araplar arasında alışılmış hayvanlara binerdi. Bunların en meşhurları at ve devedir. Hız.Ömer eşeğe de binerdi.¹⁴³

¹³³ Mustafa Fayda, a.g.m. ,s.334

¹³⁴ Ebi Muhammed Abdullah b. Müslim ibn Kuteybe ed-Dineveri, (v.276\889), *Uyunu’l-Ahbar*, Beyrut, 1996,I,s.190

¹³⁵ İbnü’l-Esîr, II,530,531

¹³⁶ Kettani, II, s.92

¹³⁷ R. Hill, s.36

¹³⁸ ed-Dineverî, I,155

¹³⁹ Yusuf Halaçoğlu, “Ar”, DİA, c.IV, s.29

¹⁴⁰ İbnü’l-Esîr, II, s.526, Beyrut, 1965; F. Wire, EI², “*Khayl*”, IV, 1144

¹⁴¹ Yusuf Halaçoğlu, a.g.m. , s.29

¹⁴² Buhari, Cihad, 180, 181

¹⁴³ İbnü’l-Esîr, II, s.500; Temmavi s.74

I.BÖLÜM

EMEVÎLER DÖNEMİNDE ULAŞIM

Emevîler döneminde birçok bölgenin fethi gerçekleşmişti, yaklaşık bir asırlık ömrüyle (661–750) Emevî iktidarı çok kısa bir zaman tarihi sahnesinde kalmıştır. Hâkimiyet süresi kısa olmasına rağmen bu dönem fetihler açısından çok verimli geçmiştir. Ulaşım yollarını, yol güzergâhlarını belirtmeden önce devletin sahip lduğu sahayı ve yapılan fetihlerle elde edilen toprakları, genişleyen sınırları belirtmek faydalı olacaktır.

1-İslâm Âleminin Ulaştığı Sınırlar

1.1.Arabistan:

Hz.Peygamber döneminde kısmen, Raşid halifeler döneminde ise tamamen İslâmlaştırılan Arap Yarımadası, iktidarın Emevîler'e geçmesi üzerine daha farklı bir mücadeleye sahne olmuştur. Muâviye b. Ebî Süfyan ile anlaşarak Medine'de kalma ve hilafetten vazgeçmeye ikna edilen Hz.Ali'nin iki oğlundan Hz.Hasan burada vefat etmiş, Hz.Hüseyin ise Muâviye'ye karşı giriştiği mücadele sonunda Kerbelâ'da hayatını yitirmiştir.¹⁴⁴Bu dönemde Abdullah b. Zübeyr, bu mücadeleyi, Arap Yarımadası halkının desteğini ve biatını alarak sürdürmüştür. Neticede olay Mekke'nin muhasara edilip Mescid-i Haram'ın mancınıklarla dövülmesi sonucunu doğurmuş ve Abdullah b.Zübeyr'in de bu olaylar esnasında hayatını yitirmesiyle halifelik müessesesindeki çift başlılık Emevî ailesi lehine ortadan kalkmıştır.¹⁴⁵

1.2.Suriye ve Anadolu:

İlk İslâm döneminde Suriye'nin fethinde görev alan, daha sonra bu bölgenin valisi olan ve devamında da halifelik merkezini Hicaz'dan merkeze taşıyan

¹⁴⁴ Mustafa Asım Köksal, *Hz. Hüseyin ve Kerbelâ Faciası*, İstanbul, trz. , s.208

¹⁴⁵ Hitti, II, s.306

Muaviye b. Ebî Süfyan sadece İslâm topraklarının güçlendirilip sağlamlaştırılmasında değil aynı zamanda toprakların genişlemesinde de etkili bir politika izlemiştir. Bunu sağleamasında değişik bölgelere yerleştirdiği valilerin büyük katkıları olmuştur. Mısır valisi Amr b. Âs',Kûfe valisi Muğîre b. Şu'be ve Basra valisi Ziyad b. Ebîh bunlar arasındadır.¹⁴⁶

İkinci İslâm futuhatı olarak tarihe geçen akınların başlangıcını kuzeydeki Bizans devleti ile olan mücadeleler ve buna bağlı olarak İstanbul'a karşı düzenlenen akınlar oluşturmaktadır. Bizans'la girilen askerî mücadeleler içinde en önemlileri İstanbul muhasaralarıdır.¹⁴⁷Bu mücadeleler sonunda Anadolu'da İslâmî bir kimlik oluşmamış, ancak bu bölge Müslümanların çok girip çıktıkları ve burayı komşu kapısı yaptıkları bir bölge olmuştur.

1.3.Kuzey Afrika ve İspanya:

Mısır'ın fethini takriben Müslümanlar akınları Libya'ya yönelttiler ve 643'te Trablus'a yaklaştılar. Bunun ardından ikinci Müslüman akını Emevî iktidarının ilk dönemlerinde 660–663 yılları arasında yapıldı. Fakat esas sonuç verici akın 670 yılında Ukbe b. Nâfi tarafından gerçekleştirildi. Bu akınların sonunda Kayrevân şehri Mısır yolunu koruma amaçlı ve Afrika Berberilerine karşı bir üs olmak üzere kuruldu.695 yılında Kartaca Müslümanların eline geçti. Bizanslılar tarafından tekrar geri alınmasına rağmen, 698'de Kartaca tekrar fethedildi.¹⁴⁸

Afrika'yı yeniden fetheden ve sukûna kavuşturan Hasan b. Numan'dan sonra, Mûsâ b. Nusayr valiliğe geldi. Onun döneminde bu bölge doğrudan doğruya eyalet statüsünde Şam halifelerine bağlandı.¹⁴⁹

Bu arada Musa b. Nusayr'ın adamlarından azatlı köle Tarık b. Ziyad 711 yılında İspanya'ya bir akın tertipleyerek müthiş bir adım atmıştır. Bu sefer ileriye

¹⁴⁶ Hitti, II, s.310,311

¹⁴⁷ Taberî, VI, 148;Abdüşşâfi Muhammed Abdüllatif, *el-Âlemü'l İslâmi fi'l-Asri'l-Ümevî*, Kahire, 1984, 249–256

¹⁴⁸ Taberî, VI,148

¹⁴⁹ Taberî, VI,148

dönük Endülüs'ün fethi olarak gelişmiş, güneyde birçok şehrin fethini müteakip, İslâm ordusunun kuzeye doğru ilerleyişi, 732 yılında Fransa içlerine doğru durdurulmuş ve bu bölge Avrupa'daki İslâm nüfuz ve ilerleyişinin kuzeybatı sınırını teşkil etmiştir.¹⁵⁰

1.4.İran, Azerbeycan ve Maveraiinnehir:

Ceyhun nehrine kadar olan Azerbeycan şehirleri Raşid Halifeler döneminde fethedilmiş bulunuyordu.¹⁵¹ Horasan valisi Kuteybe b. Müslim idaresindeki ordular bu bölgede daha ileri giderek sırasıyla Toharistan (705)¹⁵² Soğd¹⁵³ ve Buhara (706–709)¹⁵⁴, Semerkand¹⁵⁵, Harzem (710,712)¹⁵⁶, ve Fergana'yı(713–714)¹⁵⁷ fethettiler. Afganistan ise daha önce 699–700 yıllarında fethedilmişti.¹⁵⁸ Böylece Maveraiinnehir sonunda halifelerin idaresi altında büyüyüp gelişmekte olan devlete katılmış ve onun bünyesi içine alınmış oldu. Bu sayede İslâm dünyası yeni bir kültür ile temas kurmuş oluyordu.¹⁵⁹

1.5.Hindistan:

Kuzeyde Maveraiinnehr'in fethedildiği dönemlerde güneyde ise Hindistan üzerine seferler düzenlenmekteydi. Muhammed b. Kasım komutasındaki İslâm ordusu önce Belücistân'ı fethetti (710) 711–712 tarihlerinde Sind'i ve İndus nehrinin aşağı taraflarını ve deltasını fethetti.713 yılında ise Hindistan'da uzandığı en uzak nokta olan Pencap'taki Multan'ı fethetti ve bu sınırlar Emevîlerin Hindistan'daki sınırı oldu.¹⁶⁰

¹⁵⁰ Taberî, VII,369 vd.

¹⁵¹ Taberî, V,124–127

¹⁵² İbnü'l Fakih s.335

¹⁵³ Taberî, VII,344,345, İbnü'l Fakih s.336,337

¹⁵⁴ Taberî, VII,342–344, İbnü'l Fakih s.319–321

¹⁵⁵ Taberî, VII,373, İbnü'l Fakih s.323–325

¹⁵⁶ İbnü'l Fakih s.321,322

¹⁵⁷ İbnü'l Fakih s.327,328

¹⁵⁸ Taberî, VII,221,222

¹⁵⁹ Taberî, VII,222

¹⁶⁰ Taberî, VII,349

2- EMEVÎLER DÖNEMİNDE ULAŞIM YOLLARI

Emevîler döneminde Atlantik kıyılarından Hindistan'a, Maverâünnehir' den İstanbul önlerine, kuzeyde Kafkasya'dan güneyde tüm Arap Yarımadasını kaplayacak bir coğrafyaya sahip olmuşlardır.

İslâm dünyasında yol yapım çalışmaları Emevîler döneminde başlamıştı. Bu durumu dikkate alan Emevî idarecileri yeni şehir kurarken özellikle bu şehirlerin ticaret yollarıyla bağlantısını gözönünde bulundurmuşlardır. Ticaret yolları da yeni kurulan şehirlerle birlikte yön değiştirerek, çoğu kere yeni kurulan şehirlere göre yönlenmeye başlamıştır. Meselâ ilk Müslüman fatihleri tarafından kurulan Fustat, Kayrevan ve Vâsıt'a ilaveten başkent Şam bu yön değiştirmede başrolü oynamıştır.

Emevîler daha Muâviye b. Ebî Süfyân döneminden itibaren devletin iç kesimlerde bir ticaret yolu ağı ile birbirine bağlı bulunduğunu söyleyebiliriz.¹⁶¹ İslâm dünyasında ilk defa düzenli ve sistemli posta teşkilatının kurucusu olarak kabul edilen Muaviye'nin¹⁶² daha önce önce mevcut olan yolların yanı sıra, Kûfe ile Hicaz şehirlerini başkent Şam'a bağlayan yeni yollar yaptırdığı belirtilmektedir.¹⁶³ Abdülmelik b. Mervan zamanında yollara mesafe taşları diktirildi. Böylece hem gidilecek yön hem de kalan mesafe öğrenilmiş oluyordu. Bu sayede ulaşım daha hızlı yapılır oldu. Bu yüzden Abdülmelik b. Mervan Müslümanların Kanadı diye meşhur oldu.¹⁶⁴

Bu dönemde ulaşımın rahat yapılabilmesi için nehirlerin ve kanalların üzerine yolcuların rahat geçebilmeleri için köprüler de yapılmıştır. Haccac bu amaçla Vâsıt'ta Dicle nehri üzerinde iki yakayı birbirine bağlayan bir köprü yaptırmıştır.¹⁶⁵ Ömer b. Hübeyre'nin de Irak valiliği esnasında Kûfe'de bir köprü

¹⁶¹ İrfan Aycan, *Saltanata Giden Yolda Muâviye b. Ebî Süfyân*, Ankara, 1990, s.281

¹⁶² Ziya Kazıcı, *İslam Müesseseleri Tarihi*, İstanbul, 1991, 273; İrfan Aycan, İbrahim Sarıçam, *Emevîler*, Ankara, 1993, s.105

¹⁶³ Vecdi Akyüz, *Hilafetin Saltanata Dönüşmesi*, İstanbul, 1991, s.210

¹⁶⁴ Subhi Salih, *İslâm Mezhepleri ve Müesseseleri Tarihi*, trc. İbrahim Sarmış, İstanbul, 1981, s.253

¹⁶⁵ Ya'kûbî, Ahmed b. İshak b. Ca'fer b. Vehb b. Vâzih (v.292/905) *Kitabu'l-Buldân, Beyrut*, 1988, s.83; İbn Bahşel, Eslem b. Sehl (296/905), *Tarihu Vâsıt* (thk. Kurkis Avvad) Beyrut, 1986, s.24

yaptırdığı, hatta daha sonraki vali Hâlid b. Abdullah'ın bunu tamir ettirdiği belirtilir.¹⁶⁶

Hâlid b. Abdullah el-Kasrî valiliği sırasında Dicle nehri üzerinde büyük meblağlar harcayarak bir köprü yaptırmıştır.¹⁶⁷ Başka bir rivayette ise bu bölgede ilk köprü yaptıranın Muaviye'nin valisi olan Ziyâd b. Ebîh olduğu söylenir.¹⁶⁸ Ziyâd ulaşımı kolaylaştırmak için Basra'ya Ubülle ve Ma'kil isminde iki nehir kazdırmıştır.¹⁶⁹ Velid b. Abdülmelik Mekke ve Şam yolu arasına ulaşımın kolay sağlanabilmesi için su kuyuları açtırmıştır.¹⁷⁰ Hz. Muhammed döneminde ulaşım da faydalanılan “*Daru'z-Zuyûf*” adı verilen yolcuların misafir edildiği yerlere Emevîler döneminde de devam edilmiştir.¹⁷¹

Bu dönemde özellikle Hişam b. Abdülmelik zamanında yol taşımacılığının bakım, onarım ve korunmasına büyük önem verildiği belirtilmektedir. Zira Hac anayolunun senede bir kez kullanıldığı ve bu nedenle Hişam'ın anayolu birçok imkânlarla donatarak, yolcuların kolaylıkla seyahat edebilmelerini sağladığı rivayet edilir.¹⁷² Yine aynı halife döneminde yaptırılmış olan Kasru'l-Hayri'l-Garbî ve Kasru'l-Hayri's-Şarkî sarayları hakkında Oleg Grabar bu yapılarda yolcuları ve mallarını barındırabilmek için büyük hanların bulunduğunu ifade etmektedir.¹⁷³ Velid b. Yezîd tarafından ulaşımın kolay yapılabilmesi için Adana'dan Massîsa'ya doğru giden yol üzerinde bir köprü yapılmıştır.¹⁷⁴

Devletin başkenti olan Şam, ticaret için iyi bir konumda bulunuyordu. Şam Küçük Asya veya Fırat yönünden Arabistan ve Mısır'a doğru yol alan kervanlarla, yine Arabistan veya Mısır'dan gelerek Küçük Asya ve Fırat yönünde ilerleyen

¹⁶⁶ İbnu'l Fakih, Ebu Bekr Ahmed b. İbrahim el-Hemedanî (290\903) *Muhtasaru Kitabi'l-Buldân*, Beyrut, 1996, s.170; Abdülkerim Özaydın, “*Hâlid b. Abdullah el-Kasrî*”, DİA, XV, s.282

¹⁶⁷ Abdülkerim Özaydın, a.g.m. , s.282

¹⁶⁸ Belâzurî, *Futuhu'l-Buldân*, trc. Mustafa Fayda, Ankara 2002, s.411

¹⁶⁹ İbnu'l Fakih, s.176

¹⁷⁰ İbnu'l Fakih, s.103

¹⁷¹ Vecdi Akyüz, “*Hz. Peygamber Döneminde Şehir ve Yerel Yönetim Hizmetleri*”, İslâm Geleneğinden Günümüze Şehir ve Yönetimler, İstanbul, 1996, s.54

¹⁷² Abdü'l-Barî, “*Economic Aspects of the Muslim State During Caliph Hisham*” Islamic Culture, Haydarabat, 1972, s.304

¹⁷³ Oleg Grabar, *İslâm Sanatının Oluşumu*, İstanbul, 1998, s.169, 170

¹⁷⁴ Belâzurî, *Ensâbü'l-Eşrâf*, thk. Muhammed Hamidullah, Mısır, 1959, I, s.270

kervanların başlıca duraklarından biri durumundaydı.¹⁷⁵Yine Şam kuzeyden gelen hacıların ve yolcuların Mekke'ye gitmek için tercih ettikleri önemli bir ticarî güzergâhtı. Şam'a giden önemli bir yol da Basra körfezinden, Akdeniz yakınlarına kadar elverişli olan Fırat nehri idi.¹⁷⁶

Emevîler'in rağbet ettikleri, önemli bir güzergâh da, Ürdün çölünde bulunan Amman şehridir. Amman başkent Şam'ı Irak ve Arap Yarımadasına bağlayan yolların merkezi durumundaydı.¹⁷⁷Şam'la Mekke'yi birbirine bağlayan güzergâhların da kara yolu ticaretinde önemi büyüktü. Özellikle bu güzergâhlar İslâm öncesi ve Hz.Muhammed döneminden itibaren Akdeniz ticaretinde önemli bir yer işgal ediyordu.¹⁷⁸

Bu dönemde Mekke, kara yolu ticareti açısından bir kavşak konumu olma özelliğini devam ettirmiştir. Mesela, Mekke'den Irak ve Bahreyn, Ummân istikameti ile yine Mekke'den sahili takip ederek San'a'ya kadar uzanan kervan yolu, Mekke üzerinden geçer¹⁷⁹ ve Mekke'den Kızıldeniz'i takip ederek, Suriye'ye yani başkent Şam'a uzanırdı.¹⁸⁰

Karayolu ticaretinde Orta Asya ve Afrika boyunca uzanan kervan yolları da mevcuttu. Zaten belli beşli kara yollarının İslâm'dan önce Orta Asya'nın etrafında teşekkül ettiği bilinir.¹⁸¹Bu dönemde Medâin'e varmak için, Nisâbü'r, Rey ve Horasan güzergâhları takip edilirdi. Bu güzergâh aynı zamanda Horasanlı hacıların Arab çölünden geçerek Mekke'ye ulaştıkları yoldu.¹⁸²Yine Hazar denizinden Aral denizine kadar uzanan kervan yolları mevcuttu. Bu güzergâhlar üzerinde ise Semerkand ve Buhârâ gibi şehirler vardı.¹⁸³Daha önce gerileme döneminde olan Belh, Buhara, Semerkand gibi şehirler Emevîlerle birlikte yeniden canlanmıştır.¹⁸⁴

¹⁷⁵ Heyd, s.31,48

¹⁷⁶ Heyd, s.48,49

¹⁷⁷ Abidin Abdulillah, *Amman kentinde İslâm Mimarisinin Karakteristiği*, İstanbul,1985, s.345

¹⁷⁸ Cevad Ali, VII, s.292,Ahmet Turan Yüksel, *İslâm'ın İlk Döneminde Ticarî Hayat*, İstanbul,1999,s.67,68

¹⁷⁹ Heyd s.41

¹⁸⁰ Muhammed Hamidullah, "*El-İlaf*",DİA, XXII, s.215

¹⁸¹ İsmet Kayaoğlu, *İslam Kurumları Tarihi*, Ankara,1984,s.103

¹⁸² Hitti, II, s.498;Kayaoğlu s.103

¹⁸³ Heyd, s.2

¹⁸⁴ Jean Louis Michan "*Dinî Kurumlar*" *İslam Şehri*, trc. Elif Topçugil, İstanbul,1992,s.15

Diğer yandan Buhara ve Semerkand'ın yanı sıra Beykent, Fergana ve Amû Derya gibi vilayetlere uzanan yollar da mevcuttu.¹⁸⁵

Emevîler'in Sind nehrine egemen oldukları zamanlarda Sicistan vilayetinden geçerek, İran'ın içlerine doğru uzanan bir kervan yolunun olduğu da bildirilir. Yine daha kuzeyde bulunan Pencap'tan Kâbil ve Gazne'ye uzanan kervan yolları da vardı. Kâbil ve Gazne'nin aktarma merkezleri olup buralardan da batı yönünde Horasan'a ve kuzey yönünde Buhara'ya doğru uzanan yollar mevcuttu.¹⁸⁶Yine Buhara ve Fergana'dan geçerek Çin içlerine uzanan kervan yolarının olduğu da belirtilir.¹⁸⁷Ayrıca, Basra üzerinden Huzistandaki Ahvâz, Ahvaz'dan Şiraz'a uzanan kara yolu vardı. Bu hat doğu ve batı kollarına ayrılarak ilerler ve ve diğer yerleşim bölgeleriyle birleşerek daha önce zikretmiş olduğumuz Horasan ana yoluna katılırdı.¹⁸⁸Yine bu dönemde, Basra'dan Hindistan'a Ahvaz, Kirman ve Sind üzerinden geçen bir kara yolunun olduğu, fakat bu hattın daha çok Abbasîler dönemine kullanıldığı belirtilir.¹⁸⁹

Karayolundan ayrı nehir yolu olarak zikretmemiz gerektiren en önemli güzergâhlardan birisi de Fırat ve Dicle'dir. Fırat ve Dicle bu dönemde uluslar arası ticaretin başlıca iki ana yolunu teşkil ediyordu.¹⁹⁰Mesela daha önce Hindistan sahillerini takip ederek Basra körfezine ulaşan kervan yolu, özellikle Hint ve Çin ticareti açısından önemliydi. Bu şekilde Basra'ya uzanan ticaret yolu iki ayrı yol takip ederek, önce Dicle üzerinden İran içlerine, daha sonra Fırat'ı takip ederek Hire'ye,¹⁹¹buradan Nusaybin ve Rakka'ya kadar uzanırdı. Daha sonraları Hire'nin yerini alan Kûfe, Fırat üzerinde önemli bir durak olma özelliğini sürdürmüştür.¹⁹²

Emeviler döneminde Fırat'tan Rakka ve Bâlis şehirleriyle kuzeydoğu yönünde Nizip, Musul ve güney batıda Şam yönünde uzanan güzergâhlar da mevcuttu.¹⁹³ Bu yollar kullanılarak Anadolu içlerine Bizans imparatorluğu topraklarına gidilebiliyordu.

¹⁸⁵ Heyd s.43

¹⁸⁶ Heyd, s.42

¹⁸⁷ Hitti, II, s.498; Kayaoğlu s.103

¹⁸⁸ Hitti, II, s.498

¹⁸⁹ Yüksel, s.140

¹⁹⁰ Heyd, s.31,48

¹⁹¹ Heyd, s.9; Cevad Ali, VII,281

¹⁹² İbn Hurdazbih, s.155

¹⁹³ Heyd s.49

3- EMEVÎLER DÖNEMİNDE POSTA MENZİLLERİ:

Menzil kelimesi Arapça *n-z-l* (inmek) kökünden türemiş bir yer ve zaman adıdır. Menzilin inilecek yer manası da vardır. Menzil ev manasına da gelir, ev, su kaynağı, misafir konağı, hayvanlara su içirilecek yer manası da vardır.¹⁹⁴ Binbir gece masallarında kabilelerin menzili demek, çadırların dikildiği ve genelde göçebe Arapların kampı ile eş anlamda kullandıkları, kervanların indikleri yer anlamına kullanılan bir terimdir. İstilah olarak ise seyahatin belli bölümlerinde geçici bir kalışla durulan mevkidir. Bazı Arap seyyah yazarlara göre menzil Latince bir terim olan “*Mansio*”ya¹⁹⁵ tekabül eder.

Ortaçağ coğrafya araştırmalarında ve seyyah Arap müelliflerinde bu terim yerleşim yerinin yanında ya da yerleşim yerine eşit olarak, bir yer veya kervanların kampı olarak kullanılmıştır.¹⁹⁶ Muaviye Berîd (posta) teşkilatını kuran ilk halifedir.¹⁹⁷ Muaviye bu teşkilatın daha iyi çalışabilmesi ve daha hızlı haber aktarabilmesi için menzilleri kurmuş ve bu menzillerde atlar bulundurulmasını emretmişti. Hızla giden atlı, bu yerlerden birine vardığı zaman yorulan atı orada bırakır, menzilde hazır bekleyen atı alır, yoluna hızla devam ederdi.¹⁹⁸ Abdülmelik b. Mervan birbirinden dört fersah mesafede menziller yaptırmıştır. Bu menzillerden yolcular da faydalanıyordu.¹⁹⁹ Ömer b. Abdülaziz de ana yollar üzerinde posta menzilleri inşa ettirmiştir.²⁰⁰ Bu posta menzilleri Berid teşkilatında, halifenin emirlerinin bir an önce yerine ulaştırmada lojistik destek sağladığı gibi ulaşım da faydası oluyordu. Yolcular belli bir ücret karşılığında bu posta menzillerinde konaklayabiliyorlardı.

¹⁹⁴ Lisânu'l-Arab, II, s.658

¹⁹⁵ Herodot, Roma İmparatorluğunda da menziller, berîd hayvanları vardır ve yolcular da bunlardan faydalanıyordu diyerek, *Mansio'nun* menzillere tekabül ettiğini doğrulamaktadır, Hüseyin Alî Dâtûfî, “*Nizamu'l-Berîd fi'l-Hadarati'l-Arabiyye*”, el-Mevrid Mecelletü't-Turâsiyye, Bağdat,1989,XVIII, s.86

¹⁹⁶ Nikita Eliseef, “*Manzil*”, EP, IV,454

¹⁹⁷ Kalkaşandî, Ahmed b. Ali (861\1418) XIV, *Subhu'-Aşafî Sinaati'l-İnşâ, Beyrut* 1987, XIV, s.413; Fuad Köprülü “*Berîd*” İA,II,546; İsmet Kayaoğlu, *İslâm Kurumları Tarihi*, Ankara,1984,s.64; Enver er-Rifaî, *En-Nuzumu'l-İslâmiyye*, Dimeşk,1997,s.91; Fethiye Nebravî Abdülfettah, *Tarihu'n-Nuzum ve'l-Hadarati'l-İslâmiyye*, Kahire,1991,s.105; El-Mevsûatü'l-Arabiyye, “*el-Berîd*”, V,s.63, Dimeşk,2002

¹⁹⁸ Hüseyin Alî, s.87; Subhi Salih, s.252

¹⁹⁹ El-Mevsûatü'l-Arabiyye, “*el-Berîd*”, V,Dimeşk,2002, s.63

²⁰⁰ Vefik Dakdûkî, *el-Cündiyye fi Ahdî'd-Devleti'l-Emeviyye*, Beyrut,1985,s.87,103

4- EMEVÎLER DÖNEMİNDE RİBATLAR:

Ortaçağ İslam tarihinde askerî ve dinî bir kurum olan ribat, Arapça (*r-b-t*) kökünden gelmektedir. Kelime sözlük anlamı olarak ele alındığında bir şeyi bağlamak sabit hale getirmek, demir atmak anlamına gelir.²⁰¹ Kâmus-ı Türkî’de iki anlam ifade edilmektedir. İlk anlamı, iki şeyi birbirine bağlayan ip vesaire, bağ, bend ikinci anlamı ise münasebet ve alâkadır.²⁰²Ortaçağ Arap sözlüklerinde ise “Rabit” in çoğulu olarak geçmektedir. Bu kelimenin herhangi bir savaş anında kullanmak üzere bir araya getirilmiş, en az beş attan oluşan grupları ve kısırakların bakımının yapıldığı yer anlamında kullanıldığı bilinmektedir. Ayrıca Ribat tabiri, herhangi bir insana veya bir yere bağlı kalma anlamında da kullanılmıştır.²⁰³

Ribat, sınır boylarında düşmanın hucumuna maruz durumda bulunan bölgelerde İslâm yurdunu muhafaza ve müdafa amacıyla ikamet etmek anlamını ifade etmektedir. Esasen ribat, düşman taarruzuna karşı oluşturulan bir sürekliliği tanımlamaktadır. Herhangi bir şeyi zapt ve rabt için kullanılan ip, bağ, at sürüsü anlamına da gelmektedir. Sınır boylarında bağlı bulunan süvari atlarına “*Ribatü’l-hayl*” denilmesi de bu münasebetledir. Ayrıca ribatlar, zamanla imarethanelere, tekkelere, zaviyelere ve yolcular için yapılmış olan kervansaraylara da verilen bir ad halini almıştır.²⁰⁴Ribatlar bunların yanında daha sonraları haber taşıyan ulakların hayvan değiştirme konağı ve kervansaray olarak da buna çok yakın bir anlam kazanmıştır.²⁰⁵

Ribat tabiri ilk olarak karşımıza askerî bir kavram olarak çıkmıştır. Ribatların ilk olarak ortaya çıkışı, İslâm devletinin gelişmesi ile şehirlerdeki refah düzeyinin artmasına bağlanmaktadır. Çünkü şehirlerdeki ekonomik gelişme, tabiat şartları yüzünden zor duruma düşen göçebelere şehirler inmesi ve düzeni bozmalarıyla korunma ihtiyacını doğurmuştur. Zamanla şehirlerde refah seviyesinin artması, göçebelere buraya çekmeye başlamış, bunun üzerine saldırı ve yağmaların sayıları

²⁰¹ Lisânu’l-Arab, VII, 302

²⁰² Şemseddin Sami, *Kâmus-ı Türki*, İstanbul,1999,s.652

²⁰³ Nasser Rabat, “*Ribat*”, EI², Leiden, 1986, VIII, s.493–506

²⁰⁴ M.Zeki Pakalın, *Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü*, İstanbul,1993,s.37

²⁰⁵ George Marçais, “*Ribat*”, İA, İstanbul,1961,XI, s.734

da artmıştır. Emevî idaresi, şehirlere yapılabilecek saldırıları önleyebilmek için gönüllü birlikler oluşturulmuştur. Bu gönüllüler ilk İslam kaynaklarında “*Murabit*” diye adlandırılmıştır. Emevî idarecileri, bunların barınması için şehirlerin dışında “*ribat*” adı verilen kaleler, müstahkem mevkiiler inşa etmişlerdi. Murabitların işi, şehirleri ve kervanları korumanın yanı sıra, gayrimüslimleri İslâm’a davet etmek de olmuştur.²⁰⁶Ribatların inşa ve gelişmesine Emevîler döneminde başlanarak, İslâm sahası dışındaki topraklardan gelebilecek saldırıları engellemek, düşman akınları önlemek ve iç isyanları bastırmak için ribatların inşasına hız verilmiştir.²⁰⁷

Ribatlar fetih hareketlerinin devam ettiği yerlerde askerî görevini yerine getirmekteydi; ancak yapılan savaşlarla değişen sınırlarda kurulan ribatlar, askerî önemini yitirmiştir. Akınların yavaşlaması ile hizmet ve yardım anlayışları değişen ribatlar, sosyal müessese olarak da karşımıza çıkmaktadır. Bu devirde ribat, düşmanı gözetlemekten çok, gelip geçen kervanları koruyan gözetlen bir yer haline gelmiştir. Ribatların sosyal bir kurum haline gelmesine, sınırların gelişmesi etkili olmuştur. Fetihlerle sınırlar genişlediği zaman, ribatın yeni sınırlarda tekrar kurulması gerekmektedir. Bu durumda sınırın iç kısımlarında kalan ribatlar, birinci derecede askerî özelliğini kaybettiği için, sosyal hizmet müessesesine dönüştürülüyor, bina ve vakıflardan bu yönde faydalanılıyordu. Ribatlar başta askerî ve dinî hizmetle sorumlu oldukları halde daha sonra kervanlara da konaklama hususunda hizmet vermişlerdir.²⁰⁸Bir eserde ribat olarak geçen bir yerin başka bir eserde “*Hangâh*” veya “*Kervansaray*” olarak geçmesini de bu şekilde izah edebiliriz.²⁰⁹

Emevî halifeleri, yolcular için konaklama tesisleri inşa edilmesine önem vermiştir. Ömer b. Abdülaziz halifeliği döneminde, Semerkant Âmili Süleyman b. Ebî Sârf’ye gönderdiği bir yazısında; validen, eyaletin her bir yanında hanlar yaptırmasını, yolcuların buralarda bir gün bir gece misafir edilmelerini, yemeklerinin verilmesini, hayvanlarına bakılmasını, memleketlerine gitmek için

²⁰⁶ Fuad Köprülü, “*Ribat*”, Vakıflar Dergisi, 1942, Sayı.2, s.267–278

²⁰⁷ XVI. Asır müelliflerinden Zigetvar’lı Alâaddin Ali Dede, Târih-i Hulefâ’dan naklen, ilk ribatın Ukbe b. Nâfi tarafından Hz.Ömer’in halifeliği zamanında kurulduğunu aktarmaktadır. Köprülü, a.g.m. s.268

²⁰⁸ Doğan Kuban, *Muslim Religious Architecture*, II, Leiden, 1985, s.37

²⁰⁹ Mustafa Kara, “*Ribat Teşkilatı*” Fikir ve Sanatta Hareket Dergisi, VIII, sayı.87, Aralık, 1973, s.29

imkanları kalmamış olanlara yardım edilmesini, hasta olanlara iki gün iki gece bakılmasını emretmiştir.²¹⁰ Böylece Emevîler döneminde ribatların gelişimi hızlanmış ve bu yapılar, askerî özelliklerinin yanında sosyal bir kurum olma özelliğini de taşımaya başlamıştır.²¹¹

Emevî halifesi Hişam b. Abdülmelik birçok yere ribat inşa ettirmiştir.²¹² Kasru'l-Hayri'l-Garbî, 728 yılında Hişam b. Abdülmelik tarafından onun zamanında yapılmıştır. Bu kasr, Şam'dan Palmîra'ya; Nazala'dan geçerek giden eski ticaret yolu ile Humus'tan giden yolun kavşak noktasında inşa edilmiştir.²¹³ Araştırmalarımızdan edindiğimiz bilgilere dayanarak Emevîler dönemine ait olan bu kasrın planı ve yapısal özellikleri bakımından ribat mahiyetinde yapıldığı kanaatindeyiz. Akdeniz-Bağdat ticaret yolu üzerinde kurulmuş olması ve daha sonraki dönemlerde şehirleşme üzerinde etkin rol oynamış olması fikrimizi kuvvetlendirmektedir. Kasru'l-Hayri'l-Garbî, ilk dönemlerde bu amaç için kullanılmış olsa da, zaman içerisinde farklı sosyal vazifeleri yüklenmiş olabileceği de düşünülmüştür.²¹⁴ Bitişiginde bir kervansaray veya askerî bir garnizon olması muhtemel binaların da yer aldığı ana bina bünyesinde bitişik veya daha önceki devirlerden kalmış olması muhtemel dört köşe bir kule mevcuttur.²¹⁵

Hişam b. Abdülmelik döneminde, Horasan valisi olarak bulunan Esed b. Abdullah el-Kasrî'den sonra Eşres b. Abdullah es-Sülemî tayin edilmiştir. Eşres Aşağı Türkistan'da ribatları kuran ilk Emevî valisi olarak bilinmektedir. Daha ziyade sınır boylarını müdafa eden gönüllü murabitların oluşturduğu bu süvarileri, barındıkları yerler olan bu ribatlar, Orta Asya'da kısa sürede gelişmiş ve İslam düşüncesine has yolcuları barındıran hayır müesseseleri haline almıştır.²¹⁶

²¹⁰İbnü'l Esîr, *el-Kâmil fi't-Tarih*, V, s.61, Beyrut, 1965; Hüseyin Alî "Nizamu'l-Berîd fi'l-Hadarati'l-Arabiyye", *el-Mevrid Mecelletü't-Turâsiyye*, Bağdat, 1989, XVIII, , s.87

²¹¹ Mevlüt Koyuncu, *İkinci Hazreti Ömer (Ömer b. Abdülaziz)* İstanbul, 1996, s.76; Ahmed Eminoğlu, *V.Raşid Hhalife Ömer b. Abdülaziz*, İstanbul, 1984, s.118, 119, Semerkant'ta birçok han vardır, İbn Havkal, *Ebu'l-Kâsım en-Nasibi, Kitabu Suretü'l-Arz*, nşr. J.H.Kramers, Brill, 1939, s.492

²¹² İsmail Hakkı Atçeken, *Devlet Geleneği Açısından Hişam b. Abdülmelik*, Ankara, 2001. s.226

²¹³ Suut Kemal Yetkin, *İslâm Sanatı Tarihi*, Ankara, 1954, s.44

²¹⁴ Bülent Çetinkaya, *Ortaçağ İslâm Dünyasında Ribat*, Basılmamış Y.Lisans Tezi, Sakarya Ü.S.B.E; 2003, s.40

²¹⁵ A.Engin Beksaç "Kasru'l-Hayr", *DİA*, XXIV, s.577

²¹⁶ Zekeriya Kitapçı, *Türkistan'da İslâmiyet ve Türkler*, Konya, 1998, s.227, 228

5-EMEVLER DÖNEMİNDE HANLAR:

Emevîler döneminde, kervan yolları üzerinde yolcuların dinlenmesi ve hayvanların bakımı, çeşitli ihtiyaçlarını karşılamaya yönelik hanlar olduğunu görüyoruz. Emevî halifeleri, fethedilen yerlerdeki bazı arazileri ya kendi mülkiyetlerine veya göçmen Arap kabilelerinin mülkiyetine vererek, sulama imar çalışmaları ile yarı çöl alanlarında konak yerleri tesis etmişlerdir.²¹⁷ İşte hacı kolaylaştırmak ve yol üzerine dizilmiş çeşmeleri yapmak gibi hacıların güvenlik ve rahatı için halife ve valiler tarafından yapılan bu tür hizmetlerin ticarete ve tüccara faydası oluyordu.²¹⁸ Emevîlerle birlikte yolculara yönelik bu hizmetlerin daha da geliştiği ve bütün ana yollar üzerinde kervansaray diyebileceğimiz hanların yapıldığını zikredebiliriz. Mesela Ömer b. Abdülaziz, hilafeti döneminde Horasan yolu boyunca bu çeşit hanları inşa ettirmiştir.²¹⁹ Ömer b. Abdülaziz döneminde uzaktan gelen yolculara, ihtiyaç sahiplerine ve tacirlere yemek verilir ve bu hizmetten kimse geri çevrilmezdi.²²⁰ Ömer b. Abdülaziz valisi olan Süleyman b. Ebu's-Sâri'ye hanları yapması, Müslümanlardan kim buralara uğrarsa hayvanlarıyla ilgilenip bakımının yapılmasını ve onun bir gün bir gece misafiredilmesini emreden bir metup yazmıştır.²²¹ Hişam b. Abdülmelik döneminde yollar üzerinde birçok han inşa edilmiştir.²²² Horasan valisi Esed b. Abdullah'ın da Horasan bozkırlarında hanlar yaptırdığı belirtilmektedir.²²³ Yollar üzerindeki bu hanlar yolcuların, tüccarların ihtiyaçlarına cevap veriyordu. Kûfe'de şehirden uzakta Medâin ve Horasan'a uzanan güzergâhlar üzerinde bulunan hamamlar ve bunların çevresinde, dışarıdan gelen yolcuların barınacağı yerler ve depolar büyük bir ihtimalle hanların fonksiyonunu üstlenmiştir.²²⁴

²¹⁷ Andre Miquel, *İslâm ve Medeniyeti*, trc. Ahmet Fidan-Hasan Menteş, I-II, İstanbul,2003 I,106

²¹⁸ Heyd, s.30

²¹⁹ Hitti, II, s.498,Bu tür hizmetler posta işlerinin de daha kolay ve emniyetli bir şekilde yapılmasını sağlıyordu. Aycan, Sarıçam, s.106

²²⁰ Halil, İmadüddin, *Ömer b. Abdülaziz Dönemi ve İslâm İnkılabı*, İstanbul,1984,s.182,183

²²¹ İbnü'l-Esir, V, 61

²²² İsmail Hakkı Atçeken, *Devlet Geleneği Açısından Hişam b. Abdülmelik*, Ankara, 2001. s.225

²²³ W.Barthold, *Moğol İstilasına Kadar Türkistan*,(trc. Hakkı Dursun Yıldız),İstanbul 1981,s.247,635

²²⁴ Taberî, VI, s.335;Mahfuz Söylemez, *Bedevîlikten Hadarîliğe Kûfe*, Ankara,2001,s.80,Kûfe'de Ömer b.Sa'd'b. Ebî Vakkas'a ait olan hamamın, şehir dışında olup böyle bir fonksiyonu içerdiği söylenir, Taberî, VII,125;Söylemez,79

6- EMEVÎLER DÖNEMİNDE KERVANLAR:

Emevîler döneminde ulaşım kervan dediğimiz insan toplulukları ile beraber yapılıyordu. Kervan kara ticaret yollarında ulaşımı sağlayan hayvan filolarına verilen isimdi.²²⁵Eski Roma yolu ve kağının yerini şimdi kervan yolu, semerli hayvan ve özellikle de deve almıştı. Kervan yürüyen bir dünyaydı.²²⁶ Aslı farsça “*kâr-bân*” olan kervan kelime anlamı olarak işi idare eden anlamına gelir. Kervanlar yerine göre sadece deve, eşek, at veya katır veya bunların karışımından olabilirdi. Develer daha çok düzlük arazilerde ve çöllerde, katır, eşek ve nadiren atlar ise dağlık arazilerde yük taşırdı.²²⁷Bir kervandaki develer genellikle binek hayvanı olarak kullanılabilirdi, ama genellikle yük hayvanı idiler.²²⁸Bir kervan günde yedi saatten fazla gidemezdi.²²⁹Bir günde gidilen mesafe iklime göre de değişirdi. Sıcak bölgelerde kervanlar her gün 6,8,10 veya 12 saat yol alabilirdi. Günlük seyahatlar iki aşamada olurdu: sabah 3 veya 4’ten saat 10’a kadar, öğleden sonra saat 2 veya 3’ten saat 8’e kadar giderlerdi. Uzun mesafeler işleyen kervanlara “*Mevsim*” kervanları, Hindistan civarındakiler ise “*Muson*” kervanları olarak bilinirdi.²³⁰

Deve kervanları ağır ve hafif olmak üzere ikiye ayrılırdı. Ağır kervanlarda develerin herbiri beşer ya da altışar kantar (ortalama 250 kg),hafif kervanlarda ise üçer kantar (150 kg) yük taşırdı. Kervancılığın geliştiği dönemlerde 1000 develi kervanlar orta bunun altındakiler küçük,1000 devenin üzerindeki kervanlar büyük kabul edilirdi. Büyük sahrada kuzeyden güneye doğru 20.000 deveden oluşan ticaret kervanları düzenlenebilmekteydi. Hz.İbrahim’den beri bir gelenek olan hac kervanlarının da ticaret kervanları ile birlikte yolculuk yaptığı da olurdu.²³¹

²²⁵ Lombard, s.157

²²⁶ Miquel, I,s.185

²²⁷ Nebi Bozkurt, Ahmet Turan Yüksel “*Kervan*”,DİA, XXV, s.299,Lombard, s.157,CL. Huart, “*Kervan*”, İA, VI, s.597;Cengiz Orhonlu ”*Kârwan*”, EP, Leiden, 1986, IV, 676

²²⁸Cengiz Orhonlu, *Osmanlı İmparatorluğunda şehircilik ve Ulaşım üzerine araştırmalar: şehir mimarları, kaldırımculuk, köprücülük, suyolculuk, kayıkçılık, gemicilik, nehir nakliyatı, kervan yolları*, der. Salih Özbaran, İzmir,1984,s.142

²²⁹ CL. Huart, “*Kervan*”,İA, VI, s.597

²³⁰ S.D. Goitein, *Studies in Islamic History and Institutions*, Leiden,1968,s.303

²³¹ Nebi Bozkurt, Ahmet Turan Yüksel “*Kervan*”,DİA, XXV, s.298

Memleketlerinden çıkıp kutsal topraklara Hac vazifelerini eda etmek için yollara düşen hacılar da kervanlarla yolculuk yapıyorlardı. Mekke'ye gelen hac kervanları İslâm ülkeleriyle olan seyahat ve ticaret bağlantısının ortak amacıydı. Kur'anı Kerim'den Hz.İbrahim'den beri devam eden bir gelenek olduğu anlaşılan Hac kervanları²³² ticaret kervanları ile beraber yolculuk yaptığı da olurdu.²³³ Bazen bunun tam terside oluyordu, hacılara tanınan geniş ulaşım toleransından tüccarlarda faydalanmak için Hac kervanlarına katılıyorlardı.²³⁴ Hac kervanlarında insan ve hayvan sayısı 5.000–6.000'den 60.000–70.000'e kadar ulaşabiliyordu. Kahire'den gelen Hac kervanı Kuzey Afrika'dan gelenlerle ve ticaret kervanlarıyla birleşince bu sayı 100.000'i bulabilirdi.²³⁵

Issız yollarda kervanlar beraberlerinde getirdikleri çadırlarda gecelerlerdi.²³⁶ Çoğu zaman da kendileri için oluşturulmuş kervan duraklarında dinlenirlerdi. Kervan duraklarına gelince tabiri caizse kum gibi kaynayan konaklama yerleri vardı. Bunları en büyükleri Fas'ın Güney Atlantik kıyıları üzerindeki Nûl, Lamta ve Sicilmasa, Tafilet'de Sahra yollarının her iki sınırı Doğu'ya doğru, Fûzan ve Cezayir'in güney vahaları ve Kayravan sonra Mekke, Medine, Şam, Humus, Halep; nihayet Orta Asya'nın eski yolunun durakları; Hemedan, şimdiki Tahran harabelerini yanında Rey ve eski Kuzey-doğu şehirleri; Herat, Nişabur, Belh ve yüksek platolarda büyük vahalar ve Türkistan sınırları Buhara, Semerkant, Taşkent'in yanı sıra Hocende gibi şehirlerdir.²³⁷

Kervanlar seyahat ederken yolcular konak mahallerinde dururlar ve bu menzillerde hem kendilerinin hem de hayvanlarının su ihtiyaçlarını giderirlerdi.²³⁸ Menzil kervanların durup istirahat ettikleri yerdi. Ayrıca ev manası da vardı.²³⁹ Kervanlar kervansaraylarda, hanlarda (bu hanlar çevre duvarlarıyla tahkim edilmiş, geniş kare avlulu, katlı ve birçok kişiyi barındırabilen yapıları) bazen de resmi

²³² Hac,22\27

²³³ Nebi Bozkurt, Ahmet Turan Yüksel,a.g.m., s.298,299

²³⁴ Adam Mez, s.563

²³⁵ Nebi Bozkurt, Ahmet Turan Yüksel,ag.m., s.299

²³⁶ CL. Huart,ag.m., s.597

²³⁷ Miquel, I,s.175

²³⁸ İbn Cübeyr, s.149

²³⁹ Tâcu'l-Arus, VIII, s.134

posta tesislerinde konaklardı. Resmi konak yerlerinin hepsi aynı tipteydi. Bu konaklar birbirlerine 40 kilometre uzaklıkta idi ve her birinde su sarnıcı vardı.²⁴⁰Çünkü kervanların yolculuk yaparken en çok endişe ettikleri husus su kıtlığı idi.²⁴¹Kervanlar yolculuk yaparken develerinin arkalarına su tulumlarını bağlıyorlardı.²⁴²Kervanlar yolda yiyeceklerini bazen yanlarında götürüyorlardı, bazen de bedeviler yolda kervanların geçtiği yerlerde yolculara et, süt, yağ satarlardı.²⁴³Bu yolculuklar esnasında taşkın, geçit vermez ırmaklarla karşılaşıldığında karşıdan karşıya geçmek için taş köprü ve geçitler bulunmazsa ırmakların en sığ yerleri aranır veya şişirilmiş tuluklardan faydalanmıştır. Birbirine sıkı sıkı bağlı bu yürüyen dünyaya büyük nehirler engel teşkil ediyordu. O zaman da kanallar dünyası Mezopotamya’da ve Mısır’da bulunan Nil nehrinde olduğu gibi nehir ve kanallardan faydalanılıyordu.²⁴⁴Kervanlar tabiat şartlarına ve eşkiya tehlikesine karşı önlem almak zorundaydı. Araplar deve kervanlarına musallat olan düşman akınlarını kesmede ve kendilerine yapılan ani hücumları püskürtmede kullanıyorlardı.²⁴⁵ Çölde su bulunan vadilerin yerlerini iyi bilmek gerekirdi. Çöllerde “*tekşif*” denilen su bulmada mahir rehberler görevlendirilir ve Batı Sudan gibi bazı yerlerde duyarlılıkları sebebiyle bu iş için âmâlar seçilirdi. Dağlık bölgelerde özellikle kışın seyahat eden kervanlarda kar ve fırtına tehlikesi göz önünde bulundurulurdu. Kervanlar hırsızlara karşı genellikle silahlı korunmaya ve bazen de profesyonel askerlere sahipti. Gece yolculukları sırasında eşkiya baskınına karşı devamlı uyanık olmak gerekirdi. Gözcüler belli aralıklarla birbirlerini haberdar eder ve bunun için davul çalarlardı. Çöllerde yolculuk yapan kervanları bekleyen bir tehlike de kum fırtınasıydı. Kum fırtınaları esnasında kervanlar kumların altında kaldıkları için pek çok kimse boğularak ölmekteydi.²⁴⁶Kervanların güvenliği üzerlerinden geçilen güzergâh üzerindeki ülkeler de sorumluydu, yolu kapatmaları veya herhangi biçimde kervana zarar vermeleri savaflara bile yol açabiliyordu.²⁴⁷

²⁴⁰ Miquel, I,s.185

²⁴¹ İbn Cübeyr s.150

²⁴²Ortaçağda İki Yahudi Seyyahın Avrupa, Asya ve Afrika gözlemleri, *Tudelahı Benjamin'in ve Ratisbon'lu Rabbi Petachia'nın Seyahatnamesi*, trc. Nuh Arslantaş, İstanbul,2001, s.98

²⁴³ İbn Cübeyr s.150,151

²⁴⁴ Miquel, I,s.186

²⁴⁵ Ruhi Cemil, *Mevsûatü'l-Hisân ve'l-Furûsiyye*, Riyad,1984,s.24

²⁴⁶ Ortaçağda İki Yahudi Seyyahın Avrupa, Asya ve Afrika gözlemleri, *Tudelahı Benjamin'in ve Ratisbon'lu Rabbi Petachia seyahatnamesi*, trc. Nuh Arslantaş, s.84

²⁴⁷ Nebi Bozkurt, Ahmet Turan Yüksel “*Kervan*”,DİA, XXV, s.299

7- EMEVÎLER DÖNEMİNDE NEHİR ULAŞIMI:

Emevîler döneminde kara yollarına önem verildiği gibi nehir ulaşımına da önem verilmiştir. Fırat ve Dicle, bu dönemde uluslar arası ticaretin ve ulaşımın başlıca iki anayolunu oluşturuyordu.²⁴⁸ Mesela daha önce Hindistan sahillerini takip ederek, Basra körfezine uzanan kervan yolu, özellikle Hint ve Çin ulaşımı açısından çok önemliydi. Bu şekilde Basra'ya uzanan kervan yolu iki ayrı güzergâhı takip ederek, önce Dicle üzerinden İran içlerine, daha sonra Fırat'ı takip ederek Hîre'ye²⁴⁹ buradan da Nusaybin ve Rakka'ya kadar uzanırdı.²⁵⁰ Daha sonraları Hîre'nin yerini alan Kûfe, yine Fırat güzergâhı üzerinde önemli bir durak yeri olmuştur.²⁵¹ Kûfe Emevîler döneminde, İran ve Orta Asya'ya uzanan yollarla, Mezopotamya'dan Hicaz'a uzanan yollar arasında da önemli bir kavşak noktasıydı. Yine Fırat'tan Rakka ve Bâlis şehirleriyle kuzeydoğu yönünde Nizip, Musul ve güneybatıda Şam yönünde uzanan güzergâhlar mevcuttu.²⁵² Ayrıca, Fırat'tan uzanan bu kervan yolu Suriye'nin kuzeyindeki Halep'ten geçerek, buradan Şam'a ve Şam'dan da Akdeniz'e uzanırdı.²⁵³ Nusaybin'de önemli bir güzergâh olup buranın da Basra körfezinden, çıkarak devam eden Fırat'la bağlantısı vardı.²⁵⁴

8-EMEVÎLER DÖNEMİNDE YOL GÜVENLİĞİ:

Emevîler döneminde yolların ve yolcuların güvenliğini sağlamak için çeşitli tedbirler alınmıştır. Abdülmelik b. Mervan çöllere dağılan bedevîlerden Benî Hilâl ve Benî Süleym kabilelerini Süveyş bölgesinde oturmaya mecbur etmişti. Böylelikle burada yolculuk yapan kervanların emniyetini gözlüyorlardı.²⁵⁵ Emevî valilerinden Haccac b. Yusuf Vâsıt'la Kazvin arasında belirli aralıklarla gözetleme

²⁴⁸ Heyd, s. 31,48

²⁴⁹ Cevad Ali, VII, 281

²⁵⁰ Heyd, s.7; Cevad Ali, VII, 281

²⁵¹ İbn Hurdazbih, s.155

²⁵² Heyd, s.49

²⁵³ Heyd, s.50

²⁵⁴ Heyd, s.7

²⁵⁵ Maurice Lombard, *İlk Zafer Yıllarında İslâm*, trc.Nezih Uzel, İstanbul,1983,s.26

kuleleri yaptırmış ve yol güvenliğini bununla temin etmiştir.²⁵⁶Zira bu dönemde, özellikle şehirlerarası yollarda yol kesen bedeviler bulunuyordu. Haccac bu tür kişileri bu davranışlarından vazgeçirmek için uyarılmış ve gerektiğinde cezalandırmıştır.²⁵⁷

Bununla birlikte ticaret için yapılan ulaşımın doğuda yaya olarak yapıldığına dair rivayet vardır. A.Miquel bunun nedeni olarak, fetihlerle denetim altına alınan Orta Asya tarihi kervan yollarına Basra körfezinin destek vermemesini görür.²⁵⁸ Haricîlerin de yol güvenliğini tehdit eden unsurlardan olduğunu söyleyebiliriz. Nitekim doğu eyaletlerinde yıllarca süren Haricî isyanları ulaşımın aksamasına ve yol güvenliğinin bozulmasına neden olmuştur.²⁵⁹ Haricîler Kuzey Afrika yollarını da tehdit etmişlerdir.²⁶⁰ Yine Haricîlerin ve Şîîlerin Basra, Batîha, Fars ve Kirman'a uzanan yollar üzerinde ve 692 yılında da Umman, Hadramevt, Yemen ve Hicaz kıyıları üzerinde taşkınlık yapmaları ticareti ve buna bağlı olarak da ulaşımı tehdit etmiştir.²⁶¹

Diğer yandan devletin yaptığı bazı girişimlerin de ulaşımın rahat yapılmasına doğrudan faydalı oluyordu. Şöyle ki Ömer b. Abdülaziz devlete sürekli güçlük çıkaran kabilelerin yaşadığı Horasan'da merkezî idarenin nüfuzunu ve kontrolünü temin etmek, postacıların da rahat ulaşımını sağlayabilmeleri için posta menzilleri yaptırmıştır.²⁶² Bu tür hizmetlerin de ulaşımında güvenliği sağlayan etmenlerden olduğunu da söyleyebiliriz. Emeviler sahip oldukları topraklarda rahat bir ticaret yapılabilmesi, uzak yerlerden gelen hacıların rahat ve güvenli bir yolculuk yapması ve hac kervanlarının hırsızlardan ve eşkiyalardan korunması için yolların güvenliğine çok önem vermişlerdir. Yollar üzerinde inşa edilen posta menzilleri ve ribatların aslî görevlerinin yanında yolları gözetlemek ve korumak gibi görevleri de vardı. Böylelikle yollar gözetim altına alınıyor ve yolcular da korunmuş oluyordu.

²⁵⁶ Yâkût el-Hamevi, *Mu'cemü'l-Büldân*, I-V, Beyrut, Daru Sadr, trz. , V, s.350

²⁵⁷ İbn Abdîrahbih, Ahmed b. Muhammed el-Endelûsî (327/939) , *El-Ikdü'l-Ferîd* (thk. Ahmed Emîn, Ahmed ez-Zeyn, İbrahim el-Ebyari, Abdüsselam Harun) I-VII, Kahire, 1968, c.I, s.49

²⁵⁸ Andre Miquel, *İslâm ve Medeniyeti*, trc. Ahmet Fidan-Hasan Menteş, I-II, İstanbul, 2003, I, s.99

²⁵⁹ Adnan Demircan, *Haricilerin Siyasî Faaliyetleri*, İstanbul, 1996, s.254

²⁶⁰ Miquel, I, 176,

²⁶¹ Miquel, I, 118

²⁶² Aycan, Sarıçam, *Emeviler*, Ankara, 1993, s.206

9-EMEVÎLER DÖNEMİNDE ULAŞIM ARAÇLARI:

Bu dönemde karayolunda belli başlı ulaşım hayvan sırtında ve bilhasa deve ile yapılmıştır.²⁶³ Devenin o çada iki ana vatanı vardı. Bunardan bir Orat Asya diğeri de Arabistan... Özellikle Arabistan'ın ortasında yer alan ve develerin anası denilen Necd'deki tek hörgüçlü develer yetiştirilirdi. Bu bölgelerde kuvvetli ve ağır develerin yanında çok hızlı hareket edebilen süratli hecin develeri de yetiştiriliyordu.²⁶⁴ Bununla birlikte eşeklerin ve atların da kullanıldığı belirtilir. Fakat eşeklerin daha çok kısa mesafede, atların da genellikle savaşlarda kullanıldığını söyleyebiliriz.²⁶⁵

Bu dönemde yollar üzerinde bulunan konaklama yerlerinde, özellikle İran taraflarında katırlar ve eşekler bulundurulurken, Suriye ve Arabistan güzergâhları üzerinde develer emre hazır tutulurdu.²⁶⁶ Bunun sebebi İran ve Azerbaycan bölgesinin dağlık olmasından dolayı deve ile rahat hareket edilememesidir. Emeviler Hicaz bölgesinde damızlık at yetiştiriciliğini çabuklaştırmıştır. O dönemde Suriye ve Irak'ta hatırı sayılır yetiştirme çiftlikleri vardı.²⁶⁷ Safkan Arap mükemmel bir binek atı idi, ince çizgili ateşli ve hızlıydı. Basra körfezi yoluyla Doğuya gitmiş, İran atına karışmış ve Hindistan'a ulaşmıştı. Mısır toprağı Suriye-Arap atının Kuzey Afrika atı ile buluşma yeri idi.

Emevîler döneminde ata ve atçılığa dair sayısız edebî eserlerle beraber bu konuda teknik de ilerliyordu. Irklar dikatle inceleniyor, sınıflandırılıyor, atların kaliteleri ve kusurları araştırılıyor, hastalıkları ineleniyor, yürüyüşleri, derielrinin rengi söz konusu ediliyordu. At yetiştiriciliğinin önemli bir sorunu hayvanın gıdasını oluşturan bitkilerin üretiminde ve özellikle arpa ve kaba yonca ziraatine yatıyordu. Bunun için çöllük bölgelerde sunî otlaklıklar oluşturuldu.²⁶⁸

²⁶³ el-Cehşiyârî, Ebû Abdullah Muhammed (310/922), *Kitabu'l Vüzerâ ve 'l Küttab*, (thk. Mustafa es-Saka, İbrahim el-Ebyari, Abdulhafız Şelebi), Mısır, 1980, s.28

²⁶⁴ Maurice Lombard, *el-Coğrafya et-Tarihiyye li'i-Âlemi'l-İslâmî*, Dımeşk, trz, s.221, Lombard'ın iki eserini kullandık. Eserlerin karışmaması için coğrafya ile ilgili olan eserini dipnotlarda belirttik.

²⁶⁵ Cehşiyârî, s.29,30

²⁶⁶ Hitti, II,496-497

²⁶⁷ F.Wire, "Khayl", EP, Leiden, 1986, IV, s.1144

²⁶⁸ Maurice Lombard, *el-Coğrafya et-Tarihiyye*, s.222,223

II. BÖLÜM

ABBASÎLER DÖNEMİNDE ULAŞIM

1-Abbasîler Döneminde Ulaşım

Abbasîler çok geniş bir coğrafyaya yayılmıştı. Böylesine büyük bir devletin ticarî, askerî ve iletişimini tam olarak sağlayabilmesi için iyi bir ulaşım ağına sahip olması gerekiyordu. Devletin ekonomisini ayakta tutabilmek için yapılan ticarî seferlerde karayollarına ve yolların güvenli olmasına ve bu yollar üzerinde yolculuk yapan kabilelerin ihtiyaçlarını giderecekleri durak noktalarına ihtiyaç vardı. Dinî gaye ile yollara çıkmış hac kabileleri ve devlet için çok gerekli olan iletişimi sağlayan posta katarları da bu ulaşım ağına büyük ihtiyaç duyuyorlardı.

Ticaretin gelişmesini kolaylaştırmaya ve sağlamaya dayanak olan bütün bu şartlar, ilk Abbasîlerin hilafet makamına oldukları devirde bir araya toplanmış bulunuyordu. Halifeler ticaretin gelişimine paralel olarak yollar yaparak ve özellikle, devletin sınırları içinde bu yollar üzerinde çok önemli şehirler kurdular.²⁶⁹

Hacıyı kolaylaştırmak yol ve yol üzerinde dizilmiş çeşmeler yapmak gibi hacıların güvenlik ve rahatı için halifeler veya vezirleri tarafından yapılan her şeyin ticarete yararı oluyordu. Ziyaret yerleri zamanla İslâm'ın sinesinde çoğaldı; insanlarda bu ibadet arzusuna onu, bilmediği şehir ve ülkeleri gidip görmeğe götüren yaratılıştan birecessüs, maceraya atılmasını seven bir ruh katıyordu. Hacılar gibi seyyahlar da şehirlerde, gideri Beytülmalden verilen imarethaneler bulurlardı.²⁷⁰

Baltık kıyılarından Mayens'e kadar her yerde rastlanılan Müslüman tüccarların, ibadet arzusu ile yollara düşen Arabistan hacılarının yanında İran ve Irak'daki kutsal yerlere giden Şîî hacılar, Akdeniz yakınlarında İslâm ve Bizans'ın

²⁶⁹ Heyd, s.31

²⁷⁰ Heyd, s.30

mübadele ettiği mahkûmlar, ilim talebi için yollara çıkan bilim yolcuları (bu hareketin yönü batıdan doğuyadır, özellikle bilginin kaynak ve örneklerini Irak'ın sağladığı düşünülürdü), yeni yerler görme arzuları ile yollar düşen seyyahlar Abbâsî devletinin onlara sağladığı yolları kullanıyorlardı.²⁷¹

Ebû Ca'fer el-Mansur ulaşımın kolayca yapılabilmesi için yolları ıslah etmiş, posta istasyonları ve köprüler yaptırmıştır.²⁷² Mehdî ise Mekke'ye giden hac yollarını yenilemiş ticaret ve hac kabilelerinin rahatça gelip gidebilmesi için emniyeti sağlamış ve yolları çoğaltmıştır.²⁷³ Mehdî yol mesafelerinin bilinmesi için mesafeleri gösteren millerin yenilenmesini emretti.²⁷⁴ Mehdî yollar boyunca suyun bulunmadığı her yere yeni kuyular ve geniş havuzlar yapılmasını emretmişti.²⁷⁵ Halife Mu'tasım Samarra'nın ulaşımının daha kolaylaşması için Samarra'yı sandallardan köprülerle Dicle nehrine bağlamıştır.²⁷⁶ Halife Vâsık ise babası Mu'tasım'dan sonra Dicle nehrinin kenarına Bağdat'tan gelen yük gemilerinin yüklerini boşaltabilmeleri için bir liman kazdırmıştır.²⁷⁷ Bu dönemde yollar boyunca her milde "el-mil" adı verilen bir taş bütün İslâm devletlerinde bulunurdu.²⁷⁸

2-ABBASÎLER DÖNEMİNDE YOLLAR

Abbâsîler döneminde ulaşım, başkent Bağdat merkez olmak üzere Endülüs'ten Orta Asya'ya, Kuzey Afrika'dan Nube çöllerine, Yemen'den Anadolu'ya kadar uzanan yollarla yapılıyordu. Bu dönemde hacılar, ilim talep eden ilim öğrencileri, kervanlarla ticaret yapan tüccarlar bu yolları kullanıyorlardı. Bu yol güzergâhları Bizans ve Sasani imparatorluklarının kullandıkları şehir merkezlerinden geçtiği gibi Müslümanların kurmuş oldukları Kûfe, Basra, Fustat,

²⁷¹ Miquel, I, s.170

²⁷² Halid Câsim el-Cenâbî, *el-Berid el-Askeri fi'l-Asri'l-Abbâsî, Müerrihü'l-Arabî*, Bağdat, 1988, XXXV, s.152

²⁷³ Reşid Abdullah Cümeylî, *Dirâsetün fi Tarihi'l-Hilafeti'l-Abbâsiyye*, Rabat, 1984, s.55

²⁷⁴ Hasan Paşa, *Dirasât fi Tarihi Devleti'l-Abbâsiyyîn*, Kahire, 1990, s.26

²⁷⁵ Abdülaziz ed-Dürî, *Asru'l-Abbâsiyyi'l-Evvel*, Beyrut, 1988, s.98

²⁷⁶ Strange, G.L. *The Lands of the Eastern Caliphate, Mesopotamia, Persia and Central Asia from the Muslim Conquest to the Time of the Timur*, London, 1966, s.54

²⁷⁷ Strange s.54

²⁷⁸ Mazâherî, s.361

Kayrevân, Samarra, Bağdat gibi şehirlerden de geçiyordu. Abbasîler eskiden beri kullanılmakta olan meşhur İpek ve Baharat yollarını ve bunların uzantısında olan birçok ticaret yolunu ele geçirmişlerdir. Bu dönemde ele geçirilen bu tarihi yolların güzergâhları da değişmiş ve bu yollar Müslümanlarca önemli görülen şehirlere kaydırılmıştır.

2.1.BAĞDAT'TAN KÛFE ÜZERİNDEN ARAP YARIMADASI'NA VE YEMEN BÖLGESİNE GİDEN YOLLAR

1-Bağdat'tan Kûfe'ye Giden Yol:

Bağdat'tan²⁷⁹ Kûfe yoluna gitmek isteyen kişi Hicaz yoluyla Mekke, Medine ve Taif'e varır. Bağdat'tan Kûfe'ye otuz fersah²⁸⁰,bu ise üç merhaledir. Bu mesafede bulunan ilk yer Bağdat'tan on iki fersah ötede bulunan Kasr İbnu Hübeyre'dir.²⁸¹Burası valilerin gelip oturdukları mamur, görkemli, halkı karışık bir yerdir. Sûrâ dedikleri Fırat'a dökülen nehrin yanındadır. Kasr İbnu Hübeyre ile Fırat nehrinin arası, Fırat nehri üzerindeki “*Cisr-i Sûrâ*” denen köprüye kadar iki

²⁷⁹Bağdat şehrinin dört büyük kapısı vardı; bunlar Şam Kapısı, Horasan Kapısı, Kûfe Kapısı ve Basra Kapısı'dır. Kapıların birbiri ile arası, hendeğin dışından, 5.000 sevde zirasıdır. Girişlerde demirden bir kapı bulunmaktaydı. Bkz. Ya'kûbî, *Kitabu'l-Buldân*, Beyrut,1988s.11,Bağdat şehrinin sokaklarını Ya'kûbî çok ayrıntılı br şekilde vermektedir. Bkz. Ya'kûbî s.13,14

²⁸⁰Fersah: sonra fersah İran'da, atın normal yürüyüşüyle sonra saatte gittiği mesafe karşılığı kullanılmakta olup bu da 6000 zira olup bu da 6,23 km yapmaktadır. Arap fersahı ise “fersah-ı tûlî, fersah-ı sathî, fersah-ı cismî” olmak üzere üçe ayrılıyordu. Bunlardan fersah-ı tûlî 3 mile eşit olup (12.000 tûlî zira) her mil Mısır el arşını kadardı. Mısırlıların el arşını ise 49,875 cm uzunluğunda olup bu da 4 şer'î arşına yani bir kulaça (bâ') karşılıktı. Dolayısıyla 3 mil 5,985 km etmekteydi. Fersah-ı sathî ve fersah-ı cismî alan ölçüleri olarak kullanılmakta olup sathî metrekaare, cismî ise metreküüp cinsinden değerlendirilmektedir, Yusuf Halaçoğlu “*Fersah*”,DİA, XII, s.412;Cl. Huart,”*Fersah*”,İA, IV, s.574, Fersah üç ya da altı haşimi miline eşittir, bu da on bib ya da on iki bin ziraya eşitti, Tacu'l-Arus, VII, s.341;Fırat'ın doğusunda uzaklıklar fersahlar, batısında göre millere göre yapılırdı. Adam Mez, *Onuncu Yüzyılda İslâm Medeniyeti*, trc. Salih Şaban, İstanbul,2000 s.560

²⁸¹ Burasını Yezid b. Ömer b.Hübeyre Fezarî, Mervân b. Muhammed b. Mervân döneminde inşa etmiştir. İbn Hübeyre o dönemde Irak valisiydi. Ya'kûbî, s.73;İbn Hübeyre bu sarayı Sûra nehri yakınlarında yaptırmıştır, Belâzurî, Ahmed b. Yahya b. Cabir, *Futuhu'l-Buldân*, trc. Mustafa Fayda, Ankara, 2002, s.411; Makdisî Kasru İbni Hübeyre'den sonra İbn Ömer'in Hamamını daha sonra da Kûfe'yi vermektedir, Makdisî, *Ahsenü'l-Tekâsim fi Marifeti'l-Ekalim*, Kahire,1991s.134; İbnü'l-Fakih, Ebu Bekr Ahmed b. İbrahim el-Hemedanî (290/903) *Muhtasarı Kitabı'l-Buldân*, Beyrut,1996, s.170

mildir.²⁸²Kasr İbnu Hübeyre'den Fırat'ın batısına düşen ve Felce denen kasabadaki Sûk-ı Esed'e oradan da Kûfe'ye varılır. Bağdat'tan Kûfe'ye kadar olan mesafede bayındır, mamur birbirine bağlı büyük yerleşim yerleri vardır.²⁸³

2-Bağdat'tan Basra'ya Giden Yol:

Bağdat'tan Medâin'e sonra Deyrû'l-Âkül'e sonra Cercereya'ya sonra Cebbül'e sonra Femu's-Sulh'a sonra Vâsıt'a gidilir²⁸⁴,sonra Nehrevân'a sonra el-Fârûs'a sonra Deyrû'l-Ummâl'e sonra Havanât'e sonra Katr'a gidilir, Batâih'den Ebû Esed nehrine sonra Dicle sınırından Nehru Ma'kil'e sonra Feyd'e sonra Basra'ya varılır.²⁸⁵

3-Kûfe'den Basra'ya Giden Yol:

Kûfe'den Kar'âu'ye, oradan Mescidu Sa'd'a, Mescidu Sa'd'dan Mârik'e, Mârik'ten Kal'a'ya sonra Selmistan'a sonra Ekvâr'a sonra Aynü Sayd'a sonra Aynü Cemel'e sonra Basra'ya varılır. Bu güzergâh Emevî valilerinin kullandıkları güzergâhtır, mesafesi elli sekiz fersahtır, Halid b. Abdullah el-Kasrî bir gün bir gecede Kûfe'den Basra'ya gelmiştir.²⁸⁶

4-Basra'dan Mekke'ye Giden Yol:

Basra'dan²⁸⁷ El-Menceşaniyye'ye sekiz mil²⁸⁸,sonra el-Hufeyr'e²⁸⁹ on mil, sonra er-Ruhayle yirmi sekiz mil, sonra Eş-Şeciyyü'ye yirmi dokuz mil, sonra el-

²⁸² Roma imparatorluğu döneminde kullanılna "mille passus" (bin adım) teriminden kaynaklanmaktadır. Günümüzde bir mil 5.280 ayağa yani 1.609,344 metreye eşittir. *el-Mevsuatü'l-Arabiyye*, XXIV, s. 550, Ana Britanica, XVI, s.85

²⁸³ Ya'kübi s.74, Bu yol hacıların kullandıkları yoldur. Strange, s.71,82

²⁸⁴ Kudâme b. Cafer, Ebu'l-Ferec Kâtib el-Bağdadî,(v.337\948),*Kitâbu'l-Harâc*, nşr. De Goeje, Brill, 1889, s.193; İbn Hurdazbih, Ebu'l Kasım Ubeydullah b. Abdullah (300\932),*el-Mesalik ve'l-Memalik*, nşr. De Goeje, Brill, 1889, s.59;Makdisî, Medâin'den bir merhale sonra es-Seyb'i, Cebbül'den bir merhale mesafede Nehri Sâbus sonra iki berid ötede Mezâra, sonraki berid mesafede el-Harle, sonrabil merhalede İshakiyye, sonra iki berid ötede Mihraka, sonra Haddâdiyye'ye iki berid, sonra Termâne'ye bir merhale, sonra Vâsıt'a bir merhale, Makdisî s.134

²⁸⁵ İbn Hurdazbih s.59, İbn Rüsteh, s.167

²⁸⁶ İbn Rüsteh s.163,164

²⁸⁷ Basra şehri Dicle nehrine de dört fersahtır, İbnu'l Fakih s.173,Basra şahri Fırat'a bir kanal ile bağlı idi, Heyd, s.49,Basra çok ehemmiyetli yolların kavşağındaydı. Basra'ya giden kervanlar Mirbedü'l-Basra denilen yerde konaklarlardı, R.Hartmann, "*Basra*", İA, II, s.321

²⁸⁸ Mil bir uzaklık ölçüsüdür, Tacu'l-Arus, VIII, s.123

²⁸⁹ İbn Hurdazbih'te Hufeyr olarak geçen bu menzil Yâkût'ta Hafîr olarak geçmektedir, Yâkût, II,276

Harcâü'ye yirmi üç mil, sonra Ebu Musa kuyusuna yirmi altı mil, sonra Maviyye'ye²⁹⁰ otuz iki mil, sonra Zâtu'l-Uşr'a yirmi dokuz mil, sonra Yensûa'ya yirmi üç mil, sonra Es-Sümeyne'ye yirmi dokuz mil, sonra En-Nibâc'a yirmi üç mildir, sonra Avsece'ye ondokuz mil, sonra Karyeteyn'e²⁹¹ yirmi iki mil, sonra Râme'ye sonra Emerra'ya yirmi yedi mil, sonra Tifse'ye yirmi altı mil, sonra Zariyye'ye yirmi sekiz mil, sonra Cedîle'ye otuz iki mil, sonra Felce'ye otuz beş mil, sonra Defîne'ye yirmi dört mil, sonra Kuba'ya yirmi yedi mil, sonra eş-Şübeyke'ye yirmi yedi mil, sonra Vecru'ya kırk mil, sonra Evtâs'a, eş-Şübeyke'den Merrân'a üç mil, sonra Zâtu Irk'a yirmi yedi mil, Burası Iraklıların ihrama girdikleri yerdir, sonra Bustanu İbni Amir'e yirmi iki mil, sonra Mekke'ye yirmi dört mildir.²⁹²

5-Bahreyn'den Mekke'ye Giden Yol:

Yemame'den çıkılır, Yemame'den ez-Zariyye'ye, ez-Zariyye' den Mekke'ye gelinir.²⁹³

6-Kûfe-Mekke Yolu ve Medine'ye Giden Yol:

Kûfe İslâm'ın kubbesi, muhacir müslümanların yurdu ve büyük bir şehir merkezidir. Şehir Fırat kenarındadır; bu nedenle halk su ihtiyacını bu nehirden sağlar. Civardaki şehirlerin en güzeli, geniş ve sağlıklıdır.²⁹⁴

Kûfe'den çıkıp Hicaz'a gitmek isteyen kişi güney yolundan çıkar, Bu yönde mamur konak yerleri, su kaynakları ve Benî Haşim halifelerinin köşkleri vardır. Konak yerlerinin ilki Kâdisiye'dir²⁹⁵ Sonra sırasıyla Muğise, Kar'âü, Vâkisa, Akabe, Kâü, Zübâle, Şukûk ve İbadîlerin kabri olan Bitân gelir; son dört yer Benî Esed'in yurduudur. Bundan sonra ise etrafında kale duvarı olan bir şehir olan

²⁹⁰Kudâme'de Maviyye'ye kadar olan güzergâh Basra'dan el-Hufeyr'e sonra Maviyye'ye şeklinde geçmektedir, Kudâme b. Ca'fer s.190;Makdisî s.108,109

²⁹¹ Yâkût'ta bu menzilin ismi Karyetân olarak geçmektedir, IV, s.335

²⁹² İbn Hurdazbih s.146;İbn Rüsteh s.164;Kudâme b. Ca'fer s.190

²⁹³ İbn Rüsteh s.165

²⁹⁴ Ya'kûbî s.74, Ya'kûbî, Kûfe'nin fizikî planı hakkında geniş bilgi vermektedir, s.74,75

²⁹⁵ İbn Hurdazbih Kâdisiye'den sonra Uzeyb'i de zikretmektedir. s.125,Burası Bağdat'tan Mekke'ye giden Hacıların konak yeriydi, M.Streck, "Kadisiye", İA, VI, s.54;Kadisiye Hac dönemi çok kalabalık oluyordu, Strange s.76

Sa'lebiyye, Zerûd, Taylıların yurdu olan Ecfur vardır daha sonra Selmâ olarak bilinen dağın eteğinde yer alan ve halkı Tayy kabilesinden olan ve aynı zamanda Mekke yolu ile gelen valilerin de kaldığı Feyd şehri yine Taylıların yurdu olan Tûz, halkları Abs kabilesinden olan Semirâü ve Hâcir, halkları Kays ve diğerlerinden karışık olan Ma'den'i Nekra gelmektedir. Buradan Medine'ye gitmek isteyen kişi Benî Muhârib'in yurdu olan Muğise Me'vân'a varır; sonra sırasıyla Zebede, Selîle, Umak, Ma'den'i Benî Süleym, Ufeyiyye, Mislah ve Gamra'ya ulaşır sonra Zâtu Irk, Bustânu İbn Amir ve Mekke'ye varır.²⁹⁶

7-Batnu Nahle'den Medine'ye Giden Yol:

Rasûlullahın şehrine gitmek isteyen kişi, Ma'din Nekra denen mevkiden Batnu Nahle yönüne doğru yol alır. Sonra Usayle²⁹⁷, sonra Taraf sonra Medine gelir.²⁹⁸ Medine'nin denize en yakın bölgesi Câr denilen yerdir; ticarî gemiler ve Mısır'dan gıda taşıyan gemiler buraya demirler.²⁹⁹

8-Mekke'den Medine'ye Giden Yol:

Medine'den Mekke'ye on merhaledir; Bu mesafe mamur ve meskûndur. Bu mesafedeki ilk yerleşim yeri Zü'l-Huleyfe'dir. Haccın haram bölgesi buradan itibarendir. Medine'den çıkınca Medine ile arası dört mildir³⁰⁰ sonra sırasıyla; Kureyş'ten Benî Fihri'nin yurdu olan Hufeyre'ye, şimdilerde Ca'fer b. Ebî Talîb'in neslinden bir kavmin yurdu olan Melel'e gelir daha sonra Hasan b. Ali b. Ebî Talîb'in neslinden bir kavim ile Kureyş ve diğer kabilelerden bir kavmin bulunduğu Seyyâle'ye, Müzeyne'nin yurdu olan Ravha'ya, Osman b.Affân'ın neslinden ve diğer Arap kabilelerinden bir kavmin bulunduğu Ruveyse'ye yine Müzeyne'in yurdu olan Arc'a, Benî Kinane'nin yurdu Sukyâ Benî Gıfâr'a, Eslem'in yurdu olan

²⁹⁶ Ya'kûbî s.75,76;İbn Hurdazbih s.125,126;Kudâme b. Ca'fer s.185,186, İbn Rüsteh, s.160,Istahrî s.27,Strange s.84, Makdisi s.107,251,Bağdat Mekke yolu arasında Bağdat'tan Mekke'ye kadar Harun Reşid'in eşi Zübeyde havuzlar göletler, kuyular ve menziller yaptırmıştı. Strange s.152

²⁹⁷ Kudâme'de el-Aseliyye olarak geçmektedir ve bu yerin suyu azdır, Kudâme b. Ca'fer s.187

²⁹⁸ Ya'kûbî s.76;İbn Hurdazbih s.128;Kudâme b. Ca'fer s.187

²⁹⁹ Ya'kûbî s.77,99;Ma'den Nekra'dan el-Aseliyye'ye kırk altı mildir, Aseliyye'den Batnu Nahle'ye otuz altı mil, Batnu Nahle'den Taraf'e yirmi iki mil, Taraf'dan Medine'ye otuz beş mildir, Kudâme b. Ca'fer s.187

³⁰⁰ İbn Cübeyr bu mesafeyi Zu'l Huleyfe'den Medine'ye beş mildir, şeklinde vermiştir, s.135

Ebvâ'ya oradan Benî Süleym'den bir kavmin bulunduğu Cuhfe'ye gelir; Gâdiri Hum Cuhfe'den yolu takip ederek iki mildir daha sonra ise Huzâa'nın evlerinin bulunduğu Kudeyd, Usfân³⁰¹, Kinâne'nin yurdu olan Merru'z-Zahrân³⁰² vardır; bundan sonra Mekke gelir.³⁰³

9-Mekke'den Tâif'e Giden Yol:

Sakîf'in yurdu, Mekke bölgesine dâhil ve aynı zamanda Mekke vadisine bağlı olan Tâif, Mekke'den iki merhaledir³⁰⁴ Mekke'den İbnu'l-Mürtefî kuyusuna sonra Karnü'l-Menâzil'e (burası Yemenlilerin mikat mahallidir) sonra Tâif'e gelinir.³⁰⁵ Mekke'den Tâif'e Akabe yolu üzerinden gitmek isteyen Arafat'a gelir sonra Batnu Nu'mân'a sonra Hîra tepesine tırmanır, iner sonra da Hufeyfe tepesine tırmanır, sonra Tâif'e girer.³⁰⁶

10-Mekke'den Yemen'e Giden Yol:

Mekke'den San'a'ya yirmibir merhaledir. Bu mesafenin ilk yeri Melikân'dır sonra sırasıyla Yemen hacılarının ihrama girdikleri Yelemlem, Leys, Ulyeb, Kurbâ, Kanavnâ, Yebe, Ma'kır, Dankân, Zenif, Rîm, Beyş, Urş min Câzân, Şerce, Sel'â, Belha, Mehcem, Arâ, Merve Sevedân ve San'a gelir.³⁰⁷ Yemen sahilleri, Çin

³⁰¹ Bu menzilde Hz.Osman'ın açtığı rivayet edilen su kuyuları vardır, İbn Cübeyr, *İbn Cübeyr Seyahatnamesi*, trc. İsmail Güler, İstanbul,2003,s.131

³⁰² Bu menzil Yâkût 'ta Merr olarak geçmektedir, V,s.104,105

³⁰³ Ya'kûbî, s.76,77,İbn Hurdazbih, s.130,131,Makdisî, s.106,İbn Rüsteh, s.161,162,Kudâme, bu yolu daha ayrıntılı vermiştir: Medine'den eş-Şeceriyye, orada su birikintileri ve kuyular vardır fakat menzil yoktur, eş-Şecere'den Melel'e, orada sukuyuları vardır ve mesafe on iki mildir, Melel'den es-Seyyâle'ye, orada davar ve şahin satılır, mesafesi ise on dokuz mildir, Seyyâle'den Rûveyse'ye-Ya'kûbî burayı Ravha olarak vermişti-orada yağmur suyu birikintisi vardır, otuz dört mildir, Rûveyse'den Sukyâ'ya, orada akarsu ve ağaçlar vardır, yirmi yedi mildir, Sukyâ'dan Ebvâ'ya yirmi dokuz mildir ve orada kuyular ve tarlalar vardır, Ebvâ'dan Cuhfe'ye yirmi yedi mildir, burada kuylar vardır ve burası limandır, Cuhfe'den Kudeyd'e yirmi altı mildir ve orada su kuyuları vardır, Kudeyd'den Usfân'a yirmi dört mildir, Usfân'dan Batnu Merr'e on altı mildir ve orada hurmalar, ekinler, su birikintisi ve akarsu vardır, Batnu Merr, büyük ve evlerin çok olduğu bir yerdir ve aynı zamanda orada Hz.Peygamber'in zevcesi Meymûne'nin kabri vardır, altı mil ötesinde ise Hz.Aişe'nin mescidi vardır, sonra Mekke'ye altı mil kala Mekke'nin haram sınırları başlar, Batnu Merr'den Mekke'ye on altı mildir, Kudâme b. Ca'fer, s.187

³⁰⁴ Ya'kûbî, s.79

³⁰⁵ İbn Hurdazbih, s.134;Kudâme b. Ca'fer, s.187;İbn Rüsteh, s.167;Makdisî, s.112

³⁰⁶ İbn Hurdazbih, s.134;Kudâme b. Ca'fer, s.187,188;İbn Rüsteh, s.166;Makdisî, s.112

³⁰⁷ Ya'kûbî, s.79,80

gemilerinin demirlediği San'a sahili Aden, Serâhit, Mendeb, Galafıka, Hirde, Şercetü'l-Karîs diye bilinen Şerce, Asr, Hasebe, Sirrayn ve Cidde'dir.³⁰⁸

11-San'â'dan Aden'e Giden Yol:

San'a'dan Zemâr'a³⁰⁹,Zemâr'dan Nesefân ve Kehlân'a, Nesefân'dan Hucru Bedr'e³¹⁰,Hucru Bedr'den Aden'e gidilir.³¹¹

12-Dimeşk'ten Medine'ye Giden Yol:

Dimeşk'ten bir menzile sonra başka bir menzile sonra Zatü'l-Menâzil'e sonra Sergu'ya sonra Tebük'e sonra el-Muhdese'ye sonra el-Akraâ'ya sonra el-Cüneyne'ye sonra el-Hicr'a sonra Vadi'l-Kura'ya sonra er-Rahbe'ye sonra Zi'l-Merve'ye sonra el-Merr'e sonra es-Süveydâ'ya sonra Zî Hüşub'a sonra Medine'ye varılır.³¹²

13-Basra'dan Yemâme'ye Giden Yol:

³⁰⁸Ya'kûbî, s.80,81,Kudâme bu yol güzergâhını daha farklı vermektedir: Gamra'dan Yemen'e gidilir, Gamra'dan el-Ceded'e on iki mildir ve orası posta konağıdır, kabilelerin konaklama yeridir ve burada sadece bir su kuyusu, deve ile sulanan hurma ağaçları ve ekinler vardır, el-Ceded Hz.Osman'ın mevlâsı olan Yüsr'ün yeridir, el-Ceded Fetku'ya, Fetku'dan Türbe'ye gidilir, Türbe büyük bir köydür ve orada pınarlar, ekinler vardır, aynı zamanda burası Mehdî'nin mevlâsı olan Halîsa'nın köyüdür, Türbe'den Safer'e gidilir, burası bir menzildir vee çölde Sahibü'l-Berîd için iki ev vardır, burada iki kyudan tatlı su gelir, Safer'den Kerâ'ya gidilir ve burada hurma ağaçları, menzil ve tatlı su kuyuları vardır ayrıca Sahibü'l-Berîd ve kabileler için birer ev vardır, burası hurma ağaçlarının çok olduğu bir vadinin ortasındadır, Kerâ'dan Ranye'ye gidilir, burası çölde bir menzildir, büyük hurma ağaçları, büyük ve tatlı bir pınar ve etrafında binalar vardır, Ranye'den Tebâle'ye varılır, burası büyük bir köydür, nüfusu çoktur ve burada bir minber, pınarlar ve kuyular vardırTebâle'den Beyşe'ye gidilir, burası büyük bir köydür, nüfusu çoktur ve burada pınarlar ve kuyular vardır, Beşe'den Cüsdâ'ya gidilir, burası Kaysî Bedevîlerin yurdudur ve burada menzil vardır, Cüsdâ'dan Benâtu Hurum'a gidilir, burası büyük bir köydür ve burada birçok ev, tatlı su pınarı ve kuyusu, ekinler vardır, Benatu Hurum'dan Yebemnem'e varılır. burası çölde bir menzildir burad oturan yoktur, etrafında sadece Has'âm'dan Bedevîler vardır, onunla Cüraş arasında yaklaşık on dört mil vardır, buradan Küsebe'ye gidilir, Küsebe'den Secce'ye varılır, burası posta konağıdır, bir su kuyusu vardır ve kabileler buraya inerler, etrafında bedevîler vardır, Secce'den Şurûmî Râh'a orası çölde büyük bir köydürve bir çok pınar vardır, buradan Mehcer'a'ya, Mehcer'a'dan Irka'ya varılır, burası dağda bir menzildir, Havlân bedevîleri vardır, burası Yemen'in ilk kasabasıdır, Irka'da Sa'de'ye gidilir, orada bir minber ve mescidler vardır, Sa'de'den A'meşiyye'ye gidilir, dağda bir menzildir, oturan kimse yoktur, suyu ağacı altundan gelen bir kaynaktan gelir ve azdır, A'meşiyye'den Heyvân'a varılır, buranın orurunu çoktur, büyük bir, köydür cami ve minberi vardır, Heyvân'dan Esâfet'e varılır, Esâfet'ten Reyde'ye orada da San'a'ya gelinir, bu yol düzgündür, Kudâme b. Ca'fer s.188–190

³⁰⁹ Zemâr atları ile meşhurdu, De Goeje, "Arabistan", İA, I,s.474

³¹⁰ Bu menzilin ismi Yâkût'ta Hâcür olarak geçmektedir, II, s.225

³¹¹ İbn Hurdazbih, s.139

³¹² İbn Rüsteh,s.166;Kudâme, Vadi'l-Kurâ'dan sonra sadece Medine'yi vermektedir, Kudâme b. Ca'fer,s. 191

Bu yol Basra'dan Mekke'ye olan yolun aynısıdır. Karyeteyn' den Eş-Şerfa'ya sonra Surât'a sonra Seîrâ'ya sonra Es-Seniyye'ye sonra Es-Seyha'ya sonra Hadîse'ye oradan Irz'a³¹³ gelinir, burası Yemame arzıdır.

14-Yemâme'den Mekke'ye Giden Yol:

Yemame'den Irz'a sonra el-Hadîka'ya sonra es-Seyha'ya sonra es-Seniyyetül Akka'ya sonra Sükeyrâ'ya sonra es-Sind'e sonra Sadâ'ya sonra Şüreyfe'ye sonra Karyeteyn'e sonra el-Menazil'e sonra Mekke'ye gelinir.³¹⁴

15-Basra'dan Umân'a Giden Sahil Yolu:

Basra'dan Abadân'a sonra Haddûse'ye sonra Arfecâ'ya sonra Zâbûka'ya sonra Mikarr'a sonra Asâ'ya sonra Muarras'a sonra Huleyce'ye sonra Hisân'a sonra Kurâ'ya sonra Müseyliha'ya sonra Hamaz'a sonra Hecer Sahiline sonra Ukayr'a sonra Katar'a sonra es-Sebâha'ya sonra Umân'a gidilir.³¹⁵

16-Umân'dan Mekke'ye Giden Sahil Yolu:

Uman'dan Mekke'ye sahil yoluyla Ferk, Avkelân, Mina Sahili, Biladuş-Şehr, Kinde konakları, Abdullah b. Müzhic konakları, Lahc konakları, Ebyen, Aden, Benî Mecid konakları, el-Mencele, er-Rükb, el-Mendeb konakları, Rem'â konağı, Akkü'l-Harde konağı, el-Hakem konağı, Asr, Kim el-Câdde yolunu tutmak isterse, Asr'dan Ariş'e sonra el-Câdde yoluna geçilir, sahil yolundan gitmek isteyen kişi Asr'dan Mürsî sonra Zankân'a sonra Mürsî Halî'ye sonra es-Sirrayn'a sonra Ağyar'a sonra el-Hircâb'a sonra eş-Şuaybiyye'ye³¹⁶ sonra bir menzile sonra Cidde'ye sonra Mekke'ye gelinir.³¹⁷

2.2.BAĞDAT'TAN RAKKA ÜZERİNDEN SURİYE, MISIR, KUZEY AFRİKA'YA GİDEN YOLLAR

1-Bağdat'tan Musul üzerinden Rakka'ya Giden Yol:

³¹³ Bu menzil Yâkût'ta Arîz olarak geçmektedir,IV,s.114

³¹⁴ İbn Rüsteh, s.170;Kudâme b. Ca'fer, s.191

³¹⁵ İbn Hurdazbih, s.60;Kudâme, bu yol üzerindeki menzilleri şöyle vermektedir: es-Sebha-Umman ve Bahrein arasındadır-.Katar, el-Ukeyr, Hecer Sahili, Himz, Müseyliha, el-Karyeteyn, Hassân, Halîce, el-Muarras, Asâ, el-Mikarr, ez-Zâbûka, Urfecâ, el-Haddûse, Abadân, Kudâme b. Ca'fer, s.193

³¹⁶ Yâkût'da bu menzilin ismi el-Harîm olarak da geçmektedir, III, s.351

³¹⁷ Kudâme b. Ca'fer, s.192,193

Bağdat şehrinden Beredân'a³¹⁸ mesafe dört fersah, Beredân'dan Ukberâ'ya beş fersah, Ukberâ'dan Bahmeşâ'ya üç fersah, Bahmeşâ'dan Kadisiye'ye yedi fersah, Kadisiye'den sonra Samarra'ya üç fersah sonra Kerh'e beş fersah, Kerh'den Cebiltâ'ya yedi fersah, Cebiltâ'dan Südkâniye'ye beş fersah, Südkâniye'den Barmâ'ya beş fersah, Barmâ'dan Sîn şehrine beş fersah, Sîn şehrinden ortasında küçük zap akan ıssız ovadaki Hadîse'ye on iki fersah, Hadîse'den Tamyân'a³¹⁹ yedi fersah, Tamyân'dan Musul'a yedi fersah,³²⁰ Musul'dan Beled şehrine yedi fersah, Beled'den Bâaynâsâ'ya yedi fersah, Bâaynâsâ'dan Berkâid'e altı fersah, Berkâid'den Ezrame'ye altı fersah, Ezrame'den Firâşe tepesine üç fersah, Firâşe tepesinden Nusaybin'e dört fersaktır.³²¹ Nusaybin'den iki yol ayrılır:

Birisi sağ taraftan kuzey bölgelere gider ki burası bizim doğudan oraya olan yolları anlattığımız yerler yakındır. Diğer de diğer batı bölgelerine giden yoldur. Şimdi sağa giden yolu ele alalım:

Nusaybin'den Dâra'ya beş fersah, Dâra'dan Kefertûsa'ya yedi fersah, Kefertûsa'dan Benî Nâzî köşküne yedi fersah, Benî Nâzî köşkünden Âmid'e yedi fersah, Âmid'den sağdaki Meyyâfarikîn'e (Silvan) beş fersah, Meyyâfarikîn'den Erzen'e (Erzurum) yedi fersaktır. Erzen Ermeniyeye sınır bir şehirdir.³²² Erzen'den Üveys Mescidlerine bir merhale, sonra Madene bir merhale, sonra Bedlîs'e (Bitlis) bir merhaledir.³²³

2-Amid'den Rakka'ya Giden Yol:

Rakka'nın kuzeyinde olan yoldan Rum sınırına yakın olan Şimşât'a yedi fersah, Şimşât'dan Cevfer tepesine³²⁴ beş fersah, Cevfer tepesinden Cürnân'a altı

³¹⁸ Burası Dicle ile Nehrü'l-Hâlis'in kavşak noktasının biraz altındadır, Diyale nehrinden ayrılmış olan bir kanal Hâlis kanalı doğrudan doğruya Berdân'dan akmakta idi. M.Streck, "Beredân", İA, II, s.565

³¹⁹ Yâkût bu menzilin ismini Tahmaniye olarak vermektedir, IV, s.52

³²⁰ İbn Hurdazbih, s.93; Kudâme b. Ca'fer, s.214; Makdisî, s.135,148

³²¹ İbn Hurdazbih, s.95; Kudâme b. Ca'fer, s.214; Makdisî, Tellü Firâşe'yi değil el-Mûnise isimli yeri vermektedir, Makdisî, s.149, İbn Cübeyr, Musul ve Nusaybin arasında bir çok han olduğunu bize aktarmaktadır, s.174,175

³²² İbn Hurdazbih, s.96; Kudâme b. Ca'fer, s.215

³²³ Makdisî, s.149

³²⁴ Makdisî, bu menzili Tellü Hûm şeklinde isimlendirmiştir, Makdisî, s.149

fersah, burası sokakları çok şenlikli bir köydür, Cürnân'dan Bâmakda'ya³²⁵ beş fersahdır, buranın bir çarşısı vardır, fakat ahali azdır, Bâmakda'dan Cilâb'a yedi fersahdır, burası nehir üzerinde zengin bir köydür, Cilâb'dan Ruhâ'ya dört fersahdır, burası dağ eteğinde bir Rum şehridir, Ruhâ'dan Harran'a dört fersah, olup burası da bir şehirdir. Harran'dan Mehrâ tepesine dört fersah, Mehrâ tepesinden Bâcervân'a yedi fersah, Bâcervân'dan Rakka'ya üç fersahdır.³²⁶

3-Nusaybin'den Rakka'ya Giden Yol:

Nusaybin'den Dâra'ya beş fersah, burası dağ eteğinde güzel bir şehirdir, Dâra'dan Kefertûs'a yedi fersah, Kefertûs'dan Arrâde'ye üç fersahdır ve burası konak yeridir. Arrâde'den Re'si Ayn'a dört fersahdır, burası da su kaynakları çok olan bir şehirdir, Re'si Ayn'dan Cârud'a beş fersah, Cârud'dan Mesleme kalesine altı fersahdır, burası sarnıcı olan bir köydür, bu kaleden Bâcervân'a mesafe yedi fersah, Bâcervân'dan Rakka'ya üç fersahdır.³²⁷

4-Güneyde olan Beled'den Karkisiya ve Sincar'a Giden Yol:

Beled'den A'fer tepesine beş fersah, olup burası büyük bir köydür. A'fer tepesinden Sincâr'a olan mesafe beş fersahdır. Burası Rum şehridir. Sincâr'dan Ayn-ı Cibâl'e beş fersah, Ayn-ı Cibâl'den Abbas b. Muhammed'in sukeyrine dokuz fersahdır. Bu Sukeyr Habur nehri üzerinde bir şehirdir. Sükeyr'den Fûdeyn'e beş fersah, Fûdeyn'den Mâkisîn'e altı fersahdır. Mâkisîn de Habur nehri üzerinde bir şehirdir. Mâkisîn'den Karkisiya'ya yedi fersahdır ve Karkisiya Fırat ile Habur nehirleri üzerinde bulunan bir şehirdir.³²⁸

5-Rakka'dan Harp Tehlikesi Olan Sınır Boyuna Giden Yol:

³²⁵ Bu menzil Makdisî'de Bâmkarâ şeklinde geçmektedir, Makdisî, s.149

³²⁶ İbn Hurdazbih, s.96;Kudâme b. Ca'fer, s.215; Makdisî s.149,Ebu Abdillâh Muhammed b. Muhammed b. Abdullâh b. İdris el-Hammudi el-Hüseyni el-İdrisî, *Kitabu Nüzheti'l-Müştak fi İhtirâki'l-Afâk*, Beyrut,1989 , II, s.665

³²⁷ Kudâme b. Ca'fer, s.215

³²⁸ İbn Hurdazbih, s.96;Kudâme b. Ca'fer, s.216;İdrisi, II, s.665

Rakka'dan Ayn-ı Rûmiye'ye altı fersah, Ayn-ı Rûmiye'den Abdâ tepesine yedi fersah, Abdâ tepesinden Serûc'a yedi fersah, Surûc'dan Müzeniyye'ye altı fersah, Müzeniyye'den Sümeysât'a altı fersah, burası Şam tarafında bir şehirdir. Sümeysât'tan Hısn-ı Mansûr'a altı fersah, olup burası harp tehlikesi olan sınırlardandır, buranın üzerinde taştan bir hisar vardır. Hısn-ı Mansûr'dan Malatya'ya on fersahtır. Bu yol dağ yolu olup çok yokuştur. Malatya da tehlikeli sınırlardandır. Malatya'dan Kemah adı verilen şehre olan mesafe dört fersahtır. Burası da tehlikeli sınırlardandır.³²⁹

6-Aynü't-Temr'den Busrâ'ya Giden Yol:

Aynü't-Temr'den Ahdeyye'ye sonra Hafıyye'ye sonra Halat'a sonra Süvâ'ya sonra Üceyfir'e sonra Garrâbe'ye sonra Busrâ'ya gelinir.³³⁰

7-Cezîre'den Sahil Yolu:

Rakka'dan Devser'e yol sonra Dakîn'e sonra Menbic köprüsüne sonra Menbic'e sonra Halep'e sonra Esârib'e sonra Amk'e sonra Antâkiye'ye³³¹ sonra Lazkiyye'ye sonra Cebele'ye sonra Şâm Atrabulûsuna sonra Beyrut'a sonra Saydâ'ya sonra Sûr'a sonra Kades'e sonra Kaysâriyye sonra Ersûfûş-Şâmiye'ye sonra Yâfâ'ya sonra Askalân'a sonra da Gazze'ye gelinir.³³²

8-Rakka'dan Rusâfe Üzerinden Hims ve Dimeşk'e Giden Yol:

Rakka'dan Rusâfe'ye yirmi dört mil, sonra Zerraâ'ya kırk mil, sonra Kastal'a otuz altı mil, sonra Selemiyeye'ye otuz mil, sonra Hims'a yirmi dört mil, sonra

³²⁹ İbn Hurdazbih, s.97;Kudâme b. Ca'fer, s.216

³³⁰ İbn Hurdazbih, s.97

³³¹ Antâkiye'den Hades'e yol vardır, Antâkiye'den Ezine'ye üç merhale, Ezine'den Bağras'a bir gün, Asârib'e iki gün, Hims'a dört merhale, Maraş'a iki gün, Hades'e üç merhale, İbn Havkal,Ebu'l-Kâsım en-Nasîbi, *Kitabu Sureti'l-Arz*,nşr.J.H.Kramers, Brill, 1939, s.187

³³² İbn Hurdazbih, s.98

Şemsîn'e on sekiz mil, sonra Kârâ'ya yirmi iki mil, sonra Nebke'ye on iki mil, sonra Kutayyife'ye yirmi mil, sonra Dimeşk'e³³³ yirmi mildir.³³⁴

9-Hıms'dan Bâ'lebek üzeri Dimeşk'e Giden Yol:

Bu posta yoludur. Hıms'dan Cûsiye'ye dört sikke, sonra Bâ'lebek'e altı sikke, sonra Dimeşk'e dokuz sikkedir.³³⁵

10-Hıms'dan Rakka'ya Giden Yol:

Hıms'dan Selemiyye'ye bir merhale, sonra Kastal'a iki merhale, sonra Zerrâa'ya iki merhale, sonra Rusâfe iki merhale, sonra Rakka yarım merhaledir.³³⁶

11-Hıms'dan Halep'e Giden Yol:

Hıms'dan Hama'ya³³⁷ bir merhale, sonra Şeyzer'e bir merhale, sonra, Kefertâb'a bir merhale, sonra Kınnesrîn'e bir merhale, sonra Halep'e³³⁸ bir merhaledir.³³⁹

12-Kûfe'den Dimeşk'e Giden Yol:

Hîre'den Kutkutâne'ye sonra Buk'â'ya sonra Ebyaz'a sonra Hûşî'ye sonra Cem'u'ya sonra Hitâ'ya sonra Cübbe'ye sonra Kâlûfi'ye sonra Revâr'a sonra

³³³ Dimeşk şehri bir çok önemli yolların birleştiği buluşma noktası idi;bu suretle kuzeyden gelen hacılar orada birleşiyorlar ve Mekke'ye kadar beraberce yolculuk yaptıktan sonra dönüşte buradan ayrılıyorlardı, Heyd,s.48

³³⁴ İbn Hurdazbih, s.98;Makdisî, s.190;İdrisî, II,649,650;Kudâme, bu yolu daha farklı ve ayrıntılı vermektedir: Rakka'dan Rusâfe'ye sekiz fersahtır, Rusâfe'den Dimeşk'e iki yol vardır, birisi Dimeşk'e çölden yol diğeri Hıms üzerinden Mamur olan yoldur. Mamur olan yol Rusâfe'den ez-Zerrâa'ya kırk mil, ez-Zerrâa'dan Kastal'a otuz altı mil, Kastal'dan Selemiyye'ye otuz mil, Selemiyye'den Hıms'a yirmi dört mil, Hıms'dan Şemsîn eş-Şi'r'a on sekiz mil, oradan Kârâ'ya yirmi iki mil, Kârâ'dan en-Nebek'e on iki mil, en-Nebek'ten el-Kutayyife'ye yirmi mil, el-Kutayyife'den Dimeşk'e yirmi dört mildir. Rusâfe'den Dimeşk'e çöl yolu ise, Rusâfe'den el-Harbe'ye-onu ismi Batlamyâ'dır- otuz beş mil, Batlamyâ'dan Uzeyb'e yirmi dört mil, Uzeyb'den Nihyâ'ya yirmi mil, Nihyâ'dan el-Karyeteyn'e yirmi mil, el-Karyeteyn'den Cerûd'a otuz altı mil, Cerûd'dan Dimeşk'e otuz mildir, Kudâme b. Ca'fer, s.218

³³⁵ İbn Hurdazbih s.98;Kudâme b. Ca'fer, s.219;Makdisî, bu güzergâhta Ba'lebek'den sonra ez-Zebedâniyye isimli bir şehir vermektedir bir merhale sonra da Dimeşk'e gidilir, Makdisî s.190

³³⁶ Makdisî s.190,İdrisî, Nüzhetü'l-Müştak fi İhtiraki'l-Afak, II, s.649

³³⁷ Hama kentinde birçok han vardır, İbn Cübeyr, s.187,188

³³⁸ Halep şehri, Irak'ın Harp sınırlarına ve bütün Şam illerine giden yol üzerindedir, Halep şehrinde kervansaraylar ve hamamlar vardır, İbn Havkal s.177,Halep kentinde birçok han olduğunu İbn Cübeyr de söylemektedir, İbn Cübeyr Halep'teki hanın ismin Ebu'ş-Şükr olarak vermektedir, İbn Cübeyr, s.186

³³⁹ Makdisî, s.190

Sâide'ye sonra Bukay'â'ya sonra A'nâk'a sonra Ezriât'a sonra menzile³⁴⁰ sonra Dımeşk'e gelinir.³⁴¹

13- Bağdat'dan Mağrib'e Giden Yol:

Bağdat'tan Seylehîn'e dört fersahtır³⁴², oradan Anbar'a sekiz fersah, Rahbe'ye yedi fersah, oradan Hît'e on iki fersahtır. Hît'ten Nâvûse'ye yedi fersah, oradan Âlûse'ye yedi fersah, oradan Fuhayme'ye altı fersah, oradan Nehiyye'ye kara yoluyla on fersah³⁴³, oradan Dâzekî'ye altı fersah, oradan Furda'ya altı fersah³⁴⁴, oradan Vâdi's-Sibâ'ya altı fersah, oradan Halîc-i Benî Cumey'a beş fersah, oradan Fâş-ı Hıyâl-i Karkîsiyâ'ya yedi fersah, oradan Nehr-i Saîd'e sekiz fersah, oradan Ceredân'a dört fersah, oradan Mübârek'e on bir fersah, oradan Rakka'ya sekiz fersahtır. Rakka Rumca'da "Kalanikos" olarak karşımıza çıkar. Burası Mudar bölgesinin ortasıdır.³⁴⁵

Rakka'dan Devser'e kadar olan konaklama yerleri şunlardır: Öncelikle Bâlis'e³⁴⁶ gelirsın ve burada Fırat'ı boydan boya geçersın. Sonra Huşâf'a varırsın. Oradan Nâûra'ya, oradan Haleb'e oradan da Kınnesrîn'e ve Kınnesrîn'in buralarda bulunan şehirlerine varırsın.³⁴⁷

14-Hıms'dan Dımeşk'e Giden Yol:

Hıms'tan Cûsiye'ye on altı mildir. Oradan Kârâ'ya otuz mil, oradan Nebke'ye on iki mil, oradan Kutayyife'ye yirmi mil, oradan Dımaşk'a yirmi dört mildir.³⁴⁸

³⁴⁰ Bu menzilin ismi verilmemiştir.

³⁴¹ İbn Hurdazbih, s.99

³⁴² Kudâme'de Fırat yolunu kullanırsa ilavesi vardır, Kudâme b. Ca'fer, s.216

³⁴³ Kudâme'de bu mesafe on iki fersahtır ve Fırat nehri üzerinden altı fersahtır ve bu posta yoludur ilavesi vardır, Kudâme b. Ca'fer, s.217

³⁴⁴ Kudâme, Furda'dan iki yol ayrıldığını yukarıda verilen güzergâhın Fırat üzerinden olduğunu bir de karayolunun bulunduğunu belirtiyor: Furda'dan Kamratâ'ya üç fersah, Kamratâ'dan avâmil'e dokuz fersah, oradan el-Kasabe'ye sekiz fersah, oradan el-Arîr'e dokuz fersah, el-Arîr'den Rusâfe'ye sekiz fersah, Rusâfe'den Rakka'ya sekiz fersahtır, böylelikle Bağdat'tan Rakka'ya, Fırat olmaksızın mesafe yüz yirmi fersah eder, Kudâme b. Ca'fer, s.217,218

³⁴⁵ İbn Hurdazbih, s.72,73

³⁴⁶ Bâlis şehri, Fırat'ın batı tarafındaki sahili üzerinde küçük bir şehirdir, buraya kadar gelen yol mamur, buradan öte tarafı çığnektir. Bâlis, Şam ahalisinin Fırat nehri üzerinde iskelesiydi, İbn Havkal, s.180

³⁴⁷ İbn Hurdazbih, s.74

³⁴⁸ İbn Hurdazbih, s.76, Makdisî, s.190

15-Dımeşk'ten Taberiyye'ye Giden Yol:

Dımeşk'ten Kusve'ye on iki mildir, oradan Câsim'e yirmi dört mil, oradan Fık'e yirmi dört mil, oradan Ürdün'ün bir şehri olan Taberiyye'ye altı mildir.³⁴⁹

16-Dımeşk'ten Mekke'ye Giden Yol:

Dımeşk'ten Filistin yoluyla Mekke'ye gitmek isteyen kişi zorlu dağ yolunu tutar ve Eyle'ye varır, sonra Medyen'e gelir, yol burada Mısır ve Mağrib halkının yolu ile birleşir.³⁵⁰

17-Taberiyye'den Remle'ye Giden Yol:

Taberiyye'den Leccûn'a yirmi mil, oradan Kalansuve'ye yirmi mil, oradan da Filistin'in bir şehri olan Remle'ye³⁵¹ yirmi dört mildir.³⁵² Remle'den Yafa'ya gelinir. Burası suğurlara en yakın olan bölgede ve deniz kenarındadır. Remle ile Yafa'nın arası sekiz mildir. Beytü'l-Mukaddes'ten Buheyrat-i Muntine'ye dört mildir. Bu gölden tuz çıkmaktadır.³⁵³

18-Remle'den Fustat'a Giden Yol:

Remle'den Ezdûd'a³⁵⁴ on iki mildir. Oradan Gazze'ye yirmi mil, oradan Refah'a³⁵⁵ on altı mil, oradan Arîş'e³⁵⁶ kumluk bir arazide yirmi dört mil, oradan Verrâde'ye on sekiz mil, oradan Seâme'ye on sekiz mil, oradan kumluk bir arazideki Uzeyb'e yirmi mil, oradan Feramâ'ya yirmi dört mil, oradan Curcîr'e otuz

³⁴⁹ İbn Hurdazbih, s.78;Kudâme b. Ca'fer, s.219;Makdisî, Dımeşk Kusve arasını millerle değil berid ile ifade etmiştir bu mesafeye on iki mil yerine iki berîd olarak vermiştir yine Fık'ten Taberiyye'ye altı mil iken Makdisî bu mesafeyi bir berîd olarak vermiştir, öyleyse bir berid altı mildir,Makdisi, s.190; Ya'kûbî ise bu güzergâhı daha farklı vermektedir. Dımeşk şehrinden Ürdün arazisine dört merhaledir. Bu mesafede Dımeşk arazisinden sırayla Câsim, Hısfın ve daha önce zikri geçen Akabe yeralmaktadır. Buradan ise Ürdün arazisinin ilk şehri olan ve meşhur Ürdün Nehri'nin çıktığı büyük bir gölün kenarındaki dağın eteğinde bulunan Taberiyye şehrine varılır. Taberiyye'de yaz kış kaynayan ve kesilmeyen sıcak su kaynakları vardır. Sıcak suları hamamlarına kadar girdiği için herhangi bir ateşe ihtiyaç duymazlar. Yakûbî, s.88

³⁵⁰ Ya'kûbî, s.90

³⁵¹ Remle, Filistin arazisinin şehridir, halkın su ihtiyacını giderdiği küçük bir nehri vardır.Ebî Futrus Nehri buradan on iki mildir. Halk içme sularını kuyulardan ve yağmur sularının aktığı sarnıçlardan sağlar. Ya'kûbî, s.89

³⁵² İbn Hurdazbih, s.78;Kudâme b. Ca'fer, s.219

³⁵³ İbn Hurdazbih, s.79

³⁵⁴ Orada köyler ve yerleşim yerleri vardır, Kudâme b. Ca'fer, s.219

³⁵⁵ Rafah'ta bağlar ve bahçeler vardır, Kudâme b. Ca'fer, s.219

³⁵⁶ Arîş'te yol ikiye ayrılır: Ceffâr Yolu ve Deniz kenarında Sahil yolu, Ceffâr yolu Arîş'ten Verrâde'ye on sekiz mil, Verrâde'den Bekkâra'ya yirmi mil, Bekkara'dan Ferama'ya yirmi mildir, Sahil yolu ise Arîş'ten Mahlasa'ya yirmi bir mil, Mahlasa'dan Kasu'n-Nasarâ kalesine, orada hurma ağaçları ve su vardır, yirmi dört mil, Kasr'dan Ferama'ya yirmi dört mildir, Kudâme b. Ca'fer, s.219,220;Makdisî, s.213, 214

mil, oradan Gâdıra'ya yirmi dört mil, oradan Mescid-i Kudâ'a'ya on sekiz mil, oradan Bilbeys'e yirmi bir mil, oradan Mısır bölgesinin bir şehri olan Fustat'a³⁵⁷ yirmi dört mildir.³⁵⁸

19-Ferama'dan İskenderiye'ye Giden Yol:

Ferama'dan Tinnîs'e bir merhale, sonra Dimyât'a bir merhale, sonra Mahalletü'l-Kebîra'ya bir merhale, sonra İskenderiye'ye iki merhaledir.³⁵⁹

20-İskenderiye'den Fustat'a Giden Yol:

İskenderiye'den Râfika'ya bir merhale, sonra Kum Şerîk'e bir merhale, sonra Tarnut'a bir merhale, sonra Zâtü's-Selâsil'e bir merhale, sonra Fustat'a bir merhaledir.³⁶⁰

21-Mısır Bölgesi şehirlerine giden yollar:

Mısır'ın bölgeleri şehir merkezleri ile anılır: zira bütün bölgelerin bir iş ile özdeşleşen şehirleri vardır. Menf şehri Yukarı Mısır şehirlerindedir; harap vaziyettedir. Mısır halkı buranın Firavun'un oturduğu şehir olduğunu söyler, sonra Bûsîr Kûrîdis şehri ile Dellâs şehirleri gelir; Dellâsiye gemileri buraya nisbet edilir, sonra Feyyum şehri gelir, sonra Kays şehri gelir. Burada kaliteli bir yün kumaş olan Kaysiyye kumaşı imal edilir, sonra Behnesâ şehri gelir; burada Behnesiyye örtüleri imal edilir, sonra Ehnes şehri gelir, sonra Tâhâ şehri gelir, sonra Ensîna gelir, burası Nil'in doğusunda yer alır, sonra Uşmûneyn şehri gelir, burada at, eşek, katır çoktur, sonra Asyot şehri gelir, burası yukarı Mısır'ın büyük şehirlerindedir, daha sonra Kahkâva bölgesi gelir, burada Bûtîc denen eski bir şehir vardır, sonra Bişemmûr denen şehir gelir, sonra İhmîm şehri gelir; Nil'in doğu sahilinde bir şehirdir, sonra

³⁵⁷Fustat "Bâbilyûn" olarak biliniyordu; aynı zamanda "Kasr" olarak da bilinen yer burasıdır. Ya'kûbî, s.91

³⁵⁸ İbn Hurdazbih, s.80;Kudâme b. Ca'fer, s.220 bu yolu yaz yolu şeklinde vermektedir, Ya'kûbî, bu güzergâhı daha farklı vermektedir: Filistin'den Batı yönünde Mısır'a gitmek isteyen kişi Remle'den çıkarak önce Bunya'ya; oradan deniz kenarında bulunan Askalân ve Gazze şehirlerine, oradanda Şam arazilerinin sonu olan Rafah'a varır. Daha sonra Mısır arazisine ait ilk yer olan "Şecereteyn" denen mevkiye, oradan da Mısır arazisinin ilk yerleşik mekânı olan sahildeki Arîş'e varır. Arîş'ten sırasıyla Bakkâra'ya, kumluk bir tepede bulunan Verrâde'ye ve Ferama'ya varır. Ferama'dan Curcîr denen kasabaya bir merhale; oradan da Fâkûs denen kasabaya bir merhaledir. Buradan bir kasabaya varır, sonra Fustat gelir. Ya'kûbî, s.90,91

³⁵⁹ Makdisî, s.214

³⁶⁰ Makdisî, s.214;İbn Rüsteh, s.113

Deyr-i Bûşenûde olarak bilinen manastır gelir, sonra Bulyanâ denen Abşâya şehri gelir. Abşâya'dan çöldeki ve sarp dağlardaki vahalara altı merhalelik bir yol vardır, sonra Vâha'l-Hârice gelir. Burası kalelerin, tarlaların su kaynaklarının, akarsuların, hurmaların ve ağaç çeşitlerinin, üzüm bağlarının, pirinç tarlalarının bulunduğu bir şehirdir, sonra Vâha'd-Dâhile gelir, Burasının Ferferûn denen bir şehri vardır. Bulyanâ denen Abşâya şehrinde Hû şehrine varılır. Hû eski bir şehirdir. Hû şehri ile Kıft şehri arası iki merhalelikdir. Kıft'tan Meâdinu'z-Zümürüz'e yol gider. Burası Haribeti'l-Melik denen ve Kıft şehrinde sekiz merhale mesafede bulunan bir madendir Haribeti'l-Melik denen madenden Cebeli Sâid'e varılır, burası Tibr madenidir. Haribeti'den Ruham denen Tibr madenine üç merhalelikdir. Kıft şehrinde Aksar şehrine varılır, burası harap olmuş bir şehirdir. Bulduğu yerde Kûs şehri yer aldı, burası Nil'in doğu tarafında ve Nil sahilindedir, daha sonra Nil'in batı tarafında bulunan Etfû kasabası ile yine batı tarafında bulunan bir kasaba gelir. Bundan sonra Usvân şehri gelmektedir.³⁶¹

22-Usvân'dan Tibr Madenlerine Giden Yol:

Tibr madenlerine gitmek isteyen kişi Usvân'dan çıktıktan sonra iki dağ arasında Dâka denen yere gelir, sonra sıra ile Buveyb, Beydiyye, Beytu İbn Ziyad, Uzeyfer, Cebelü'l-Ahmer, Cebelü'l-Beyâd, Kabru İbn Mes'ûd ve Vâdi'l-Allâka gelir. Bu bölgelerin hepsi maden arayıcılarının gittiği Meâdinu't-Tibr'e aittir.³⁶²

23-Vâdu'l-Allâka'dan Ayzâb limanına Giden Yol:

Vâdu'l-Allâka'dan Akdeniz sahilinde bulunan Ayzâb'a³⁶³ iki merhalelikdir. Buradan İnsanlar Mekke, Hicaz ve Yemen'e gitmek üzere gemilere binerler. Tacirler gelir; altın, fildişi, diğer şeyleri gemiler içerisinde götürürler.³⁶⁴

³⁶¹ Ya'kûbî s.91-93

³⁶² Ya'kûbî s.93

³⁶³ Ayzab, dünyanın en hareketli limanıdır; çünkü hacı taşıyan gemilerin yanı sıra, Hint ve Yemen gemileri de buraya uğramaktadır. Buranın sakinleri gemileri hacılara kiraya verirlerdi, gemilerinde hacıları Cidde'ye götürüp geri getirilerdi, İbn Cübeyr, s.41, Ayzab limanından gemiler ile hacı olmak için gelen yolcular için gemilerle Cidde'ye gitmek büyük sıkıntıydı, Çünkü rüzgâr ekseriyetle onları çölde güneye doğru uzak

24-Vâdu'l -Allâka'dan Nûbe beldelerine Giden Yol:

Vâdu'l-Allâka'dan Alve denen Nûbe beldelerine varmak isteyen kişi, otuz merhale yürüdüktan sonra Kabav'a varır. Buradan Ebvâb mevkisine, oradan da Sûbe olarak isimlendirilen Alve'nin en büyük şehirlerinden birine varır. Burası Alve Melikinın kaldığı yerdir ve Müslümanlar sık sık buraya gidip gelirler. Nil nehrinin buradan başladığı söylenmektedir.³⁶⁵

25-Vâdu'l -Allâka'dan Bûce Beldelerine Giden Yol:

Vâdu'l-Allâka'dan Bûce arazisine yirmi beş merhaledir, sonra Heccir denen Bûce'nin Hadâribeli Melikinın şehri gelir. Müslümanlar ticaret amacıyla buraya gelirler. Vâdi'l-Allâka'dan Zenâfice denen Bûce arazisine yirmi beş merhaledir, sonra Zenâfice Melikinın oturduğu Balkîn denen şehir gelir. Muhtemelen Müslümanlar ticaret amacıyla buraya gelirler.³⁶⁶

26-Mısır'ın Aşağı Kısmında Olan Şehirlere Giden Yol:

Bunların ilki Etrîb şehridir. Burasının geniş bir kasabası ve kaliteli balı olan ve Babanhâ diye bilinen köyü vardır, sonra Aynu'ş-Şems şehri gelir, eski bir şehirdir, sonra sırasıyla Netû, Besta, Tarâbiye, Kurbayt, Sân ve İblîl şehri gelir. Bu dokuz şehir Kuveru'l-Havf olarak isimlendirilir, sonra eski, görkemli bir şehir olan Bena, görkem ve büyüklük olarak Bena'ya benzeyen Bûsîr, Semennûd, Nevesâ, Demîra denen Evsiye ve Bucûm şehirleri vardır. İşte Nil'in doğu tarafına düşen bu altı şehir Kuvaru Batnı Rîf olarak isimlendirilir, sonra sırasıyla Sehâ, Tîde, Efrâhûn, Tuvve ve Menûf Süflâ şehirleri yer alır.³⁶⁷

limanlara sürükler ve Buca denilen dağlarda yaşayan zencilerle karşılaşırıldı. Buca beldelerinde karşılaşıkları zencilerden deve kiralarlardı; Develerde hacıları sudan yoksun beldelerden geri getirirken bazıları susuzluktan öldü, İbn Cübeyr, s.42

³⁶⁴ Ya'kûbî, s.94

³⁶⁵ Ya'kûbî, s.94,95

³⁶⁶ Ya'kûbî s.95

³⁶⁷ Ya'kûbî, s.95,96

27-Mısır'dan Mekke'ye ve Medine'ye Giden Hac Yolu:

Hacca gitmek isteyerek Mısır'dan Mekke'ye doğru yola çıkan kişi önce Cübbe Amîra denen konak yerine varır. Burası çıkış günü hacıların toplandıkları yerdir, sonra çölde suyu bulunmayan ve Karkara denen konak yerine gelir. Buradan Acrud denen konak yerine ulaşır, burada ipsiz su sesi olmayan bir kuyu vardır, sonra Cir'i Kulzum'a varır. Kulzum şehrine gitmek isteyen kişi için burası, deniz kenarında büyük bir şehirdir. Mısır'dan Yemen'e ve Hicaz'a gitmek isteyenlere erzak ve yiyecek hazırlayan tüccarlar ve demirli gemiler vardır. Kulzum'da insanlar karaya ayak basarlar. Çöl buradan altı merhaledir, sonra Eyle'ye varırlar, bu altı merhale için su temin edilir. Eyle şehri Akdeniz kenarında görkemli bir şehirdir. Mağrib, Mısır ve Şam hacıları burada toplanırlar. Eyle'den Şerefü'l-Bâl'e, oradan Medyen'e varır. Burası eski, bayındır bir şehirdir; su kaynakları çok ve nehirleri tatlı su ile doludur.

Buradan çıkıp Mekke'ye gitmek isteyen kişi Akdeniz sahilini takip ederek Aynûnâ denen mevkiye varır, burası mamur ve hurmalık bir yerdir, sonra bir öncesi gibi olan Avnîd'e oradan da sırasıyla Salâ'ya, Nebke'ye, Kusaybe'ye, Buhra'ya, Mugayse'ye, Teb'al'e, Zuba'ya, Vech'e, inci çıkarılan bir yatak olan Munhûs'a, Havrâ'ya, Câr'a, Cuhfe'ye, Kudeyd'e, Usfân'a ve Batnı Merre'ye varır. Rasulullahın şehrine gitmek isteyen kişi Medyen'den çıkıp İgrâ denen konak yerine gelir. Buradan sırasıyla Kâlis'a, Şagb'a, Bedâ'ya, Sukyâ'ya, Zî'l-Merve'ye, Zî Heşeb'e ve en sonunda ise Medîne'ye ulaşır. İşte bunlar Mısır'dan Mekke ve Medîne'ye kadar olan konak yerleridir.³⁶⁸

28-Mısır'dan Mekke'ye deniz sahilinden giden Süvân yolu:

Süvân'dan Vadi'l-Allaka'ya on gün, Vadi'l-Allaka'dan sahile yürüyerek dört gün, sahil ve Cidde arası bir gün bir gece, Cidde'den Mekke'ye iki gündür.³⁶⁹

³⁶⁸ Ya'kûbî, s.98

³⁶⁹ İbn Rüsteh s.166, İbn Cübeyr Cidde ile Mekke arasında bu yolu kullanan hacıların kullandıkları Karın isminde hacıların ihramlarını giydikleri mikat mahallinden bahsetmektedir, İbn Cübeyr, s.53

29-Fustat'tan Medine'ye Giden Yol:

Fustat'tan el-Cübb'e sonra el-Büveyb'e sonra İbn Büdüka menziline³⁷⁰ sonra Acrûd'a sonra er-Reyse'ye³⁷¹ el-Kürsi'ye sonra Hafer'e³⁷² sonra Eyle menziline sonra Şerefü'n-Nemle'ye³⁷³ sonra Medyen'e sonra Ağrâ'ya sonra Kellâbe menziline sonra Şağbu'ya sonra Bedâ'ya sonra Serhateyn'e sonra Beyza'ya sonra Vadi'l-Kura'ya sonra er-Rahbe'ye³⁷⁴ sonra Zu'l-Merve'ye sonra el-Merr'e sonra es-Süveyda'ya sonra Zî Hüşub'a sonra Medine'ye varılır.³⁷⁵ Medine'ye sahil yolundan Şerefü'l-Bâl'den Salâ'ya sonra Nebek'e sonra Zübe'ye sonra Uveynid'e sonra el-Vech'e sonra Menhûs'a sonra el-Becera'ya sonra Ahsâ'ya sonra Yenbeû'ya sonra Mes'ûlân'a sonra el-Carr'a gelinir, el-Carr'dan Medine'ye yürüyerek iki gündür.³⁷⁶

30-Fustat'dan Berka'ya giden yol:

Fustat'tan Zâtü's-Sâhil'e³⁷⁷ yirmi dört mildir. Oradan Tarnut'a otuz mil, Kûmşerîk'e yirmi iki mil, Râfika'ya kadar Nil dâhil yirmi dört mil, oradan Kartasa'ya otuz mil, oradan Kiryevn'e yirmi dört mil, oradan İskenderiye'ye yirmi dört mil, oradan Bûmîne'ye yirmi mil, oradan Zâtü'l-Humâm'a on sekiz mil³⁷⁸, oradan Haniyyeti'r-Rûm'a otuz dört mil, Haniyyeti'r-Rûm'dan Tâhûne'ye otuz mil, oradan Kenâisi'l-Hadîd'e yirmi dört mil, oradan yağmur suyundan başka su bulunmayan Cübbi'l-Avsec'e³⁷⁹ otuz mil, oradan Sikketü'l-Hammâm'a otuz mil, oradan Kasru'ş-Şemmâs'a yirmi beş mil, oradan Hırbeti'l-Kavm'a on beş mil, Harâib-i Ebî Halîme'ye otuz beş mil, oradan otuz mil, oradan Akabe'ye yirmi mil, oradan Mercü'ş-Şeyh'e yirmi mil, oradan Hayy-i Abdullâh'a otuz mil, oradan Ciyâdü's-Sagîr'e otuz mil, oradan Cübbi'l-Meydân'a otuz beş mil, Cübbi'l-Meydân'dan Vâdî Mahîl'e otuz beş mil, oradan Cübb-i Halime'ye otuz beş mil,

³⁷⁰ Kudâme'de bu menzilin ismi İbn Merv menzili şeklindedir, Kudâme b. Ca'fer, s.190

³⁷¹ Kudâme'de bu menzilin ismi er-Rübeybe şeklindedir, Kudâme b. Ca'fer, s.190

³⁷² Kudâme'de bu menzilin ismi el-Hısn şeklinde geçmektedir, Kudâme b. Ca'fer, s.190

³⁷³ Kudâme'de bu menzilin ismi Şerefü'l-Bâl şeklinde geçmektedir, Kudâme b. Ca'fer, s.190

³⁷⁴ Kudâme'de bu menzilin ismi er-Ruhaybe şeklinde geçmektedir, Kudâme b. Ca'fer, s.191

³⁷⁵ İbn Rüsteh, s.166

³⁷⁶ Kudâme b. Ca'fer, s.191

³⁷⁷ Bu yerin ismi Kudâme b. Ca'fer'de Zâtü's-Selâsil olarak geçmektedir Kudâme b. Ca'fer, s.220

³⁷⁸ Makdisî bu yol güzergâhını merhale ve berîdlerle ifade etmektedir, Makdisî, s.215

³⁷⁹ Burası Mağrib'in konaklama yerlerinden birdir, yolu engebeli, sert ve ürkütücü bir yerdir, Ya'kûbî, s.99,100

oradan Magâr'a otuz beş mil, oradan Tâkenîst'e yirmi beş mil, oradan Nedâme'ye yirmi beş mil, oradan Berka'ya altı mildir. Burası kırmızı çölde bir şehirdir. Tıpkı, tam olgunlaşmamış kırmızı bir hurma rengindedir. Etrafında dağlar vardır. Bu dağlar da kırmızı renkli topraklarıyla bilinirler. Dağlarla Berka şehir arasındaki mesafe ise altı mildir. Berka şehri etrafına kale duvarları, demir kapılar ve hendekler bulunan bir şehirdir. Berka şehirden Kuzey Afrika'da tüm yolların kesiştiği ve kervanların uğrak yeri olan Kayrevân'a gidilir.³⁸⁰

31-Berka'dan Kayrevân'a giden yol:

Berka'dan Melîtiyye'ye on beş mildir. Oradan Kasru'l-Asel'e³⁸¹ yirmi dokuz mil, oradan Evbarân'a on iki mil, oradan Selûk'a³⁸² otuz mil, oradan Bersem'te deniz kenarından yirmi mil, oradan Belbed'e³⁸³ deniz kenarından yirmi mil, oradan Ecedâbiye'ye yirmi dört mil, oradan Harkara'ya yirmi mil, oradan Sebhat-i Menhûşa'ya otuz mil, oradan Kasru'l-Ataş'a otuz dört mil, oradan Yahûdiyyeteyn'e deniz kenarından otuz dört mil, oradan Kabru'l-İbâdî'ye³⁸⁴ otuz dört mil, oradan Surt'a otuz dört mil, oradan Karyeteyn'e on üç mil, oradan Kusûru Hassan İbn Nu'mân Gassânî 'ye otuz mil, oradan Mansıf'a kırk mil, oradan Teverga'ya yirmi dört mil, oradan Ragavga'ya yirmi mil, oradan Verdâsâ'ya³⁸⁵ on sekiz mil, oradan Muhtenâ'ya yirmi iki mil, oradan Vâdî'r-Reml'e yirmi mil, oradan Tarâblus'a yirmi dört mil, oradan Sebra'ya yirmi dört mil, oradan Bi'ri'l-Cemmâlîn'e yirmi mil,

³⁸⁰İbn Hurdazbih, s.84,85;Kudâme b. Ca'fer, s.221,Makdisî, bu yol güzergâhını Berka'dan İskenderiyye'ye şeklinde vermektedir, Makdisî s.244,245;Ya'kûbî bu güzergâhta farklı konak yerlerini zikretmektedir: Mısır'dan yola çıkarak Berka'ya ve Magrib'in uçlarına gitmek isteyen kişi Fustat'tan, Nîl'in batı tarafından yola çıkıp Tanût'a varır, sonra halkın terk ettiği ve Bû Minâ olarak bilinen Büyük Manastura varır. Burada çok sayıda mermeri, görkemli binası olan, sağlam yapılı bir kilise vardır, sonra Zâtu'l-Humâm diye bilinen konak yerine gelir, sonra Berriyye'deki Benî Mudlic'in evlerinin bulunduğu bölgeye varır. Buradan Tâhûne olarak bilinen konaklama yerine, oradan Kenâis olarak bilinen konaklama yerine, oradan da Cübbi'l-Avsec diye bilinen konaklama yerine varır. Buradan Lûbiye arazisine ulaşır. Burası İskenderiye şehirlerine geçilen yerdir. Buradan Me'an olarak bilinen konaklama yerine, sonra Kasrı'-Şemmâs olarak bilinen konaklama yerine, sonra Haribetü'l-Kavm'a, sonra Rammâda'ya varır, sonra Akabe'ye varır. Burası Akdeniz sahilinde yolu engebeli, zorlu, sert ve ürkütücü bir yerdir. Burayı geçince Kasru'l-Ebyad olarak bilinen konak yerine gelir, sonra Meğâyir Rakîm'e, Kusûru'-Rûm'a, ve Cübbi'r-Remel'e varır, sonra Vâdî Mahîl'e varır. Burası şehir gibi bir konak yeridir. Vâdî Mahîl'den Berka şehrine üç merhaledir. Ya'kûbî, s.99,100

³⁸¹ Makdisî'de Kasru'l-fîl şeklinde geçmektedir, Makdisî, s.245

³⁸² Kudâme'de Selûk'ta yol ikiye ayrılır birinci yol posta yolu, ikinci yol sahil yoludur ve yukarıdaki şekildedir, Her iki yol da Ecdâbiye'de birleşir, Kudâme b. Ca'fer, s.222,223

³⁸³ Bu menzilin ismi Makdisî'de Belderûb şeklinde geçmektedir, Makdisî, s.245

³⁸⁴ Bu menzilin ismi Makdisî'de Kasru'l-İbadî şeklinde geçmektedir, Makdisî, s.245

³⁸⁵ Bu menzilin ismi Makdisî'de Erdesâ şeklinde geçmektedir, Makdisî, s.245

oradan Kasru'd-Derek'e otuz mil, oradan Âbârı Daht'a³⁸⁶ yirmi mil, oradan Fevvâra'ya otuz mil, oradan Afrika şehri olan Kâbis'e otuz mil, oradan Bi'ri'z-Zeytûne'ye on üç mil, oradan Ketâne'ye yirmi dört mil, oradan Yesir'e otuz mil, oradan Kayrevân'a (Medîneti'l-Mahâllî) yirmi dört mildir. Burası Afrika şehridir ve Magrib'in ortasıdır. Kayrevan şehri Ağlebîlerinin elinde bulunmaktadır.³⁸⁷

Tunus ile Endülüs toprakları arasında deniz vardır ve bu ikisinin arası bu noktada altı fersahtır. Buradan Endülüs şehri olan Kurtuba'ya varılır. Burası yürüyerek iki günlük bir mesafedir. Sebte şehri çöl tarafındadır.³⁸⁸

32-Endülüs Yarımadasına Giden Yol:

Endülüs Yarımadasına gitmek isteyen kişi, Kayrevân'dan Tunus'a sapar. Buradan gemiye biner ve denizin içlerine doğru açılmadan sahili takip ederek on gün boyunca denizde ilerler. Tenes deni mevkiide Endülüs yarımadasının hizasına gelir. Tâhert ile arası yürüyerek dört günlük mesafedir. Tâhert'e varıldığında Endülüs yarımadası yakınlaşır. Buradan Tüdmîr deni mevkiye varıncaya kadar gece ve gündüz demeden denizin karanlıklarını aşar. Burası geniş ve mamur bir beldedir. Birine "Asker",diğeri ise "Lurkâ" deni iki şehir vardır. Bunların her biri idari merkezdir, sonra buradan çıkarak çoğunluğunun oluşturduğu Kurtuba deni şehire varır. Bu mevkiden altı gün boyunca birbirine bitişik köylerin, binaların, meraların, vadilerin, nehirlerin, su kaynaklarının ve tarlaların arasında yürür. Tüdmîr şehriden Kurtuba şehrine varmadan önce Bîra deni şehre varır. Kurtuba ile arası yürüyerek iki gündür. Batısında Rayye deni bir şehir vardır. Rayye'nini batısında Şezûne şehri vardır. Şezûne'nin batısında Berberîlerin yerleştiği Cezîre şehri vardır. Cezîre'nin batısında Kurtuba Nehri'nin kenarında

³⁸⁶ Bu menzilin ismi Makdisî'de Bârcemte şeklinde geçmektedir, Makdisî, s.245

³⁸⁷ İbn Hurdazbih, s.85-87;Kudâme b. Ca'fer, s.224,225;Makdisî, s.246;Ya'kûbî bu güzergâhta farklı konak yerlerini zikretmektedir: Berka şehriden Berka iki merhaledir, sonra etrafında kalesi bulunan Ecdâbiye şehri gelir. Cuma mescidi veişlek bir çarşısı vardır, oradan Surt'a gidilir, Surt arazisinin sonunda Atrâbulus vardır. Atrâbulus'tan Nefûse topraklarına varılır, sonra Karu Benî Hibbân, Fâsîlat, Kâbus gelir. Kâbus'tan Kayrevân şehrine dört merhaledir. İlk merhakede Aynu'z-Zeytûne, daha sonra meskûn olan Lilessu Kasr, Gâdiru'l-Arabî ve Kalşâne gelir. Burası Kayrevân'dan çıkan kimsenin ayak bastığı yer olan Mu'arras mevkiidir, sonra Kayrevân şehri vardır. Kayrevân'dan Akdeniz sahilinde bulunan Sûsa'ya varılır. Ya'kûbî, s.101-105, Kayrevân Tunus Sahilin'den itibaren yüksek yaylalara yönelen bütün yolların hareket noktası olmuştu, Lombard, s.72

³⁸⁸ İbn Hurdazbih, s.87

İşbîliye şehri vardır. İşbîliye'nin batısında Leble şehri vardır. Onun batısında Bâcce şehri yer alır. Batısında, Akdeniz kenarında, Uşbûne şehri vardır, batısında ve yine deniz kenarında Uhsübûne şehri vardır. İşte burası Hazar Denizine benzeyen denizin kenarındaki Endülüs'tür. İşte burası Cezîre'dedir. Kurtuba'dan doğu yönüne doğru yola çıkıldığında Ceyyan şehrine varır. Ceyyan'dan kuzey yönünde Tuleytula şehrine varılır, burası ulaşması zor ve görkemli bir şehirdir, yarımada buradan ulaşılması daha güç bir şehir yoktur.

Tuleytula'dan doğuya doğru Vâdi'l-Hicâra denen şehre varılır, doğusunda Sarakusta şehri vardır, burası Ebruh nehri kenarında Endülüs sınır şehirlerinin en büyük şehirlerindedir. Kuzeyinde Tutîle şehri vardır, Beskuns³⁸⁹ denen müşrik toprakları sınırındadır. Bu şehrin kuzeyinde Vaşka şehri yer alır. Sarakusta'nın kible yönünde Turtûşa şehri vardır, burası Efrenc'lerin bir arada toplandığı Endülüs'ün son sınır şehridir, Sarakusta'dan akan nehrin kenarındadır. Turtûşa'dan batıya doğru Belensiye şehrine varılır, burası geniş ve görkemli bir beldedir, beldede Şakra denen büyük bir nehir vardır. Buradan yarımada'nın ilk beldesi olan Tüdmîr'e varılır. İşte buralar Endülüs ve şehirleridir.³⁹⁰

33-Tâhert'den Sicilmâsa'ya Giden Yol:

Tâhert'ten yola çıkan bir kişi güney ile batı arasındaki yolu tutar. Evzkâ denen şehre üç merhale yürür. Evzkâ şehrinde batıya doğru giden kişi Zenâta topraklarına varır, yaklaşık yedi merhalelik bir yürüyüşten sonra Sicilmâsa'ya varır. Bu yürüyüş düz bir arazide değil, bazı yerleri boş olan kırsal arazidedir. Sicilmâsa Zîz Nehri kenarında bir şehirdir. Ne bir su kaynağı ve ne de bir kuyu vardır, deniz ile arası birkaç merhaledir.³⁹¹

³⁸⁹ Bu şehir İspanya'nın kuzeyinde bulunan Beşkens şehridir, İsmail Hakkı Atçeken, *Endülüs'ün Fethi ve Mûsâ b. Nusayr*, Ankara, 2002, s.60

³⁹⁰ Ya'kûbî, s.110,111

³⁹¹ Ya'kûbî, s.114

34-Sicilmâsa'dan Sûsu'l-Aksâ'ya Giden Yol:

Sicilmâsa'dan Benî Der'a olarak bilinen yere varılır. Burada Tâmdelt şehri vardır, etrafında kale duvarı bulunmaktadır. Tâmdelt şehrinden Sûs şehrine varılır. Burası Sûsu'l-Aksâ'dır. Sûsu'l-Aksâ'dan Agmât denen beldeye varılır, burası bereketli bir beldedir. Agmat'tan Mâsse'ye varılır. Mâsse deniz kenarında bir şehirdir; tüccarlar gelip giderler, içerisinde deniz kenarında bir ribat vardır.³⁹²

35-Sicilmâsa'dan Sûdan arazisine Giden Yol:

Sicilmâsa'dan kim güneye ilerlerse Sûdan arazisine varır. Sûdan'ın diğer yerlerine gitmek isteyen, boş ve çöllerle kaplı arazide yaklaşık elli rihle yürür ve sonra Gast denen beldeye varılır; burası içerisinde evler bulunan mamur bir vadidir.³⁹³

2.3.KONSTANTİNYE'YE GİDEN YOLLAR

1-Tarsus'tan Ammuriyye'ye Giden Yol:

Tarsus'tan³⁹⁴ Ulleyk'e altı mil, Rahve ve Cevzât'a on ik mildir sonra Cirdkûb'a yedi mil, sonra Bâzendûn'a yedi mil, sonra hükümdarın karargâhına, hükümdarın karargâhından Vâdi et-Tarf'a on iki mil, sonra Minâ'ya yirmi mil, sonra Hirakle Nehrine³⁹⁵ on iki mil, oradan El-Libn şehrine sekiz mil, sonra Re'sül Gâbe'ye on beş mil, sonra el-Miskineyn'e on altı mil, oradan Ayn-ı Burgût'a on iki mil, el-Ahsâ nehrine on sekiz mil, sonra Konya'ya on sekiz mil, sonra el-Alemeyn'e

³⁹² Ya'kûbî, s.115

³⁹³ Ya'kûbî, s.115

³⁹⁴ Tarsus şehrinde pek çok hanlar, at, mühimmat ve hayvanât bulunur, burada yüzbine yakın süvari olduğu söyleniyor, bunun böyle olmasının sebebi Sicistan, Kirman, Fars, Huzistan, Cibâl, Taberistan, Cezîre, Azrebeycan, Irak, Hicaz, Yemen, Şam, Mısır ve Mağrib illerinde yaşayan ahalinin burada konakları vardır, Öyle ki buraya geldikleri zaman kendi konaklarına inerler, İbn Havkal, s.183,184

³⁹⁵ Bu nehrin ismini Amuri'nin nehri olan Saghari demektir, W.M. Ramsay, *Anadolu'nun Tarihi Coğrafyası*, trc. Mihri Pektaş İstanbul,1960, s.499; Strabon, *Geographika Antik Anadolu Coğrafyası* trc. Adnan Pekman, İstanbul, 2000, isimli eserinde Sakarya nehrini Sangarios şeklinde vermektedir, s.18,19,55; Bu nehir Sakarya nehri olabilir.

on beş mil, sonra Ebrumismâne'ye yirmi mil, sonra el-Cevz vadisine on iki mil, sonra Ammuriye'ye³⁹⁶ on iki mildir.³⁹⁷

2-Alemeyn'den Konstantiniyye'ye Giden Yol:

Alemeyn'den Nasr-ı Efrayti köylerine olan mesafe on beş mil, oradan Basilyun gölüne on mil, oradan Süddü'ye on mil, oradan Sinâde kalesine on sekiz mil, oradan Ma'le yirmi beş mil, oradan Ammuriye otuz mil, sonra harap köylerine on beş mil, sonra Ammuriye nehrinin yanına iki mildir. Oradan Ak'â'ya olan mesafe on iki mil, oradan Felami ormanına³⁹⁸ on beş mil, sonra Yahudi kalesine³⁹⁹ on iki mil, sonra Sind-i Ebrâ'ye on sekiz mil, oradan Hükümdarın Derevliye'deki⁴⁰⁰ eşeklerinin çayırına otuz beş mil, hükümdarın eşeklerinin çayırından Garûbuli kalesine⁴⁰¹ on beş mil, oradan Ekvâr'a⁴⁰² on beş mil, oradan Malâcine'ye⁴⁰³ on beş mil, oradan Hükümdarın ahırına beş mil, oradan Gabrâ kalesine otuz mil, oradan Haliçe yirmi dört mildir. Nikiya,⁴⁰⁴ Gabrâ hizasındadır. Nikiya ile Konstantiniyye otuz mildir.⁴⁰⁵

3-Âmid'den Konstantiniyye'ye Yol:

Âmid'den Hûr tepesine bir merhale, sonra Malatya'ya bir merhale, sonra Tabûs'a bir merhale, sonra Şimsat'a bir merhale, sonra el-Faûniyye'ye bir merhale, sonra Hısnu Ziyâd'a bir merhale, sonra Malatya'ya bir merhale, sonra Arkâ'ya bir merhale, sonra es-Safsâf'a bir merhale, sonra Rummâne'ye bir merhale, sonra Semendû'ya iki merhale, sonra Mercü Kayseriyye'ye (Kayseri) bir merhale, sonra

³⁹⁶ Amorion, Büyük Frigya'nın bir bölgesidir, Strabon s.81,288

³⁹⁷ İbn Hurdazbih, s.100,101; İdrisi, II, s.810,811,Bu yol Bizans İmparatoru ile Halife arasında gidip gelen posta arabalarının ve elçilerin kullandıkları yoldur. Strange, s.134

³⁹⁸ Ramsay eserinde bu ormanın ismini Calami şeklinde de vermektedir, Ramsay, s.499

³⁹⁹ Burasının Çifteler olması muhtemeldir, Çiftit Yahudi demektir, Ramsay, s.260

⁴⁰⁰ Bizans şehirlerinden olan Dorylaion Eskişehir'dir, Ekrem Memiş, *Tarihi Coğrafyaya Giriş*, Konya, 1990, s.44; Dorylaion Bizans ordu birliklerinin toplanma merkezi ve yol üzerinde önemli bir durak noktasıydı, Ramsay, s.231;Strabon, s.81

⁴⁰¹ Gharubuli veya Gharoboli bölgede bulunan on bir hisardan birisidir ve burasının Kız Kalesidir. Ramsay, s.499

⁴⁰² Ekvâr'ın Bilecik civarında Vezirhan olması muhtemeldir, Ramsay, s.499

⁴⁰³ Melagina Askeri yolun üzerindeki karargâha verilen muhtelif isimlerdir. Roma İmparatorluğunda civardaki havaliden toplanan askerler imparatorun doğu seferine iştirak etmek için kendisini burada beklerlerdi, Ramsay, s.221

⁴⁰⁴ Nikiya, İznik şehridir, Büyük Larousse, I-XXIV, İstanbul, trz. , IV, s.1716;Strabon, s.60,350; Memiş, s.45

⁴⁰⁵ İbn Hurdazbih, s.101,102

Enkira'ya (Ankara) büyük bir merhale, sonra Cisru Şâğher'e üç merhale, sonra en-Nukumûziyya'ya⁴⁰⁶ bir merhale, sonra Melik'in oyun yerine bir merhaledir.⁴⁰⁷

2.4. BAĞDAT'TAN AZERBAIJAN VE ERMENİYYE'YE GİDEN YOLLAR

1-Bağdat'tan Hulvan'a Giden Yol:

Bağdat'tan Nehrevân'a kadar dört fersah⁴⁰⁸, sonra Deyr-i Bazmâ'ya⁴⁰⁹ dört, oradan Deskera'ya sekiz⁴¹⁰, oradan Celûlâ⁴¹¹, ya mesafe yedi fersahtır, sonra Hanikîn'e yedi fersah⁴¹², oradan Kasr-ı Şîrîn'e de altı fersahtır. Buradan Şehrazûr'a gitmek isteyen kimse Kasr-ı Şîrin'den⁴¹³ Dizkûrân'a kadar iki fersahlık, Dizkûrân'dan Şehrazûr'a kadar on sekiz fersahlık yol gider. Şehrazûr'un kasabası Nimezrâhtur. Nimezrâh, Medayin'den Şîz ateşgedesine (ateşe tapanların ibadethanesi) kadar olan yolun yarısı demektir. Kasr-ı Şîrin'den Hulvan'a beş fersahtır.⁴¹⁴

2-Hulvan'dan Berze'a'ya Giden Yol:

⁴⁰⁶ Nikomediya, İzmit şehridir, Büyük Larousse, I-XXIV, İstanbul, trz. , IV, s.1716;Strabon, 18,55,350

⁴⁰⁷ Makdisî, s.150;İbn Havkal, Tellü Mevzenî Ebû Hüseyin b. Abdülvehhab'dan naklederek şunu iştım diyor ve aktarıyor: Ben Kemah'tan Kostantiniyye'ye yüz seksen altı berîdde yürüdüm. Kemah Hükümdarın berîdi üzerinde mamur ve ehemmiyetli bir Rum şehridir, Kostantiniyye'den döndüğüm zaman Ankara üzerinden döndüm, bu yolla Malatya'ya yüz yirmi sekiz berîdde vardım, Kemah'tan Sarîha'ya iki gün buradan da Harşene şehrine de iki günlük bir mesafe vardır, buradan adlarını bilmediğim şehirlerden Sağire'ye gittik, Sağire Alis nehri üzerindedir, Burasını binek bir hayvanla geçtik, gölün geçidinden altı fersah yürüdük ve arka yolundan diğer bir günlük yol yürüyerek Nikomediya denen şehre vardık, buradan denizde iki gün gittik, Halkiz ve Nih denilen şehre vardık, buradan sabahleyin kalkarak haliçten gemiye bindik ve Kostantiniyye sahiline geldik, bunlara göre bir berîd bir fersahtır, İbn Havkal, s.195,İdrisî bu yolu çok farklı bir güzergâhla aktarmaktadır, İdrisî, II, s.811

⁴⁰⁸ Makdisî Bağdat ile Nehrevân arasındaki mesafeyi iki berid olarak vermiştir, Makdisî s.135

⁴⁰⁹ Ya'kûbî'de bu yer zikredilmemiştir. s.39

⁴¹⁰ Ya'kûbî, Deskera'dan sonra Tararistan'a gidileceğini belirtmektedir s.39

⁴¹¹ Burası Cibal bölgesinin ilk yeridir, Ya'kûbî, s.39

⁴¹² Makdisî, Deskera ve Celûlâ, Celûlâ ve Hanikîn arasındaki mesafeyi bir merhale olarak vermiştir, Makdisî, s.135

⁴¹³ Şîrin Kısra'nın karısıdır. Bu kasırda yazlarını geçirmekteydi. Bu bölgede Fars Krallarına ait çok sayıda eser vardır. Ya'kûbî, s.39,Strange, s.63

⁴¹⁴ İbn Hurdazbih, s.18,19;Ya'kûbî, s.39;Kudâme b. Ca'fer, s.197;İdrisi, II, s.669

Hulvan'dan Karmasin şehrine oradan da Dinever şehrine gidilir. Dinever'den Zencan'a oradan da Azerbaycan'ın⁴¹⁵ yerleşim yerleri olan Berze'a, Versan, Berzend ve Erdebil'e gidilir.⁴¹⁶

3-Berze'a'dan Erdebil'e Giden Yol:

Berze'a'dan Yunan köyüne yedi fersah, Berze'a şehri Rân ülkesinin anası ve ülkenin göz bebeği olup eskiden beri büyük bir şehirdir, bu şehir güzelliği bolluğu ve ekinlerin, yemişlerin, ağaçların ve nehirlerin çokluğu itibarıyla pek parlak bir halde nefis bir durumdadır.⁴¹⁷ Yunan köyünden Beylekân'a yedi fersah, Beylekân'dan Versân'a yedi fersaktır. Beylekân suları, bostanları ve ağaçları ve meyveleri çok olan güzel bir şehirdir. Büyük şehirlerde bulunan han ve iş türleri burada da bulunur. Versân'dan Belhâb'a⁴¹⁸ yedi fersaktır, Belhâb mamur bir köy ve bir konak yeridir. Burada yoldan geçen kervanların konakladıkları kervansaraylar ve hanlar vardır. Belhâb'dan Berzend'e yedi fersaktır. Berzend'den Erdebil'e onbeş fersaktır. Burada yol kesişmeksizin ve gözden kaybolmaksızın, sağında ve solunda bulunan köyler ve konak yerleri (menziller) arasında geçer⁴¹⁹

4-Berze'a'dan Bâbü'l-Ebvâb'a Giden Yol:

Berze'a'dan Berzenc'e⁴²⁰ on sekiz fersaktır, Berzenc Kürr nehri sahilinde elverişli bir şehirdir. Burası yoğun ticaret merkezidir. Berzenc'ten Kürr nehrini geçmek suretiyle Şemahiyye ondört fersaktır. Şemahiyye'den Şirvân'a üç gün Şirvân'dan Ebhâz'a iki gün Ebhâz'dan Semur köprüsüne on iki fersah, Semur köprüsünden Bâbü'l-Ebvâb'a yirmi fersaktır.⁴²¹ Bâbü'l-Ebvâb Hazar denizi üzerinde bir şehirdir, şehrin ortasında gemiler için bir iskele vardır, Bâbü'l-Ebvâb şehrinin Erdebil'e nisbeten ekinleri çoktur. Burası Hazar denizin, Serîr'in, Lân'ın,

⁴¹⁵ Azerbeyan Ermenistan'dan geçerek Trabzon'a varan, Hemedan ,Mezopotamya, Ray ve Orat Asya'ya uzanan yolların geçit alanıdır, Lombard, *el-Coğrafya et-Tarihyye*, s.52

⁴¹⁶ Ya'kûbî, s.40-41

⁴¹⁷ İbn Havkal, s.337

⁴¹⁸ Makdisî de Telhâb şeklinde geçmektedir, Makdisî, s.381

⁴¹⁹ İbn Havkal, s.349;Makdisî, s.381

⁴²⁰ İdrisî de Berdic şeklinde geçmektedir. İdrisî, II, s.821

⁴²¹ İbn Havkal, s.350,Bâbü'l-Ebvâb şehri Hazar Denizi üzerinde bir şehirdir, bu şehrin ortasında gemiler için bir iskele vardır, İbn Havkal, s.339

Taberistan ve Cürcan kasabalarının ve diğer gayrı Müslim şehirlerle Deylem'in iskelesidir. Burada ketenden elbise yapılır, buraya komşu olan diğer gayrı Müslim diyarından çok miktarda köle getirilir.⁴²²

5-Berze'a'dan Tiflis'e Giden Yol:

Berze'a'dan Cenze'ya dokuz fersahdır. Cenze elverişli bir şehirdir. Cenze'den Şemkûr'a on fersahdır. Şemkûr'dan Hunân'a yirmibir fersah, Hunân'dan İbn Kindman kalesine on fersah, kaleden Tiflise on iki fersahdır.⁴²³Tiflis'de bolluk vardır ve eşya fiyatı ucuzdur. Hamamları Taberiyye hamamları gibi suyu ateşsiz olarak sıcaktır⁴²⁴

6-Berze'a'dan Debîl'e Giden Yol:

Berze'a'dan Kalkâtus'a dokuz fersah, Kalkâtus'dan Metrîs'e onüç fersah, Metrîs'ten Devmîs'e on iki fersah, Devmîs'ten Kilkûyen on altı fersah, Kilkûyen'den Sîsecân on altı fersahdır, Sîsecân orta güzellikte bir şehirdir. Sîsecân'dan Debîl'e on altı fersahdır.⁴²⁵

7-Erdebil'den Zencân'a Giden Yol:

Erdebil'den Sebizrûd'un taş köprüsüne bir merhale, Sebizrûd'dan Serat'a bir gün, Serat'tan Noy'a bir gün, Noy'dan Zencân'a iki merhaledir.⁴²⁶

8-Erdebil'den Merâğa'ya Giden Yol:

Erdebil'den Kürsere'ye kadar yirmi sekiz fersahdır.⁴²⁷Kürsere büyük bir kale içinde bir köşktür. Burada senenin muayyen vaktinlerinde ve aybaşlarında kurula pazarlar vardır. Bu pazarlarda muhtelif memleketlerden tüccarlar yanlarında bez

⁴²² İbn Havkal, s.339,340; İdrisî, II, s.821

⁴²³ İbn Havkal, s.350;Makdisî s.382,Tiflis şehri Kürr nehri üzerindedir, halkı çok misafirperverdir, İbn Havkal, s.340

⁴²⁴ İbn Havkal, s.340; İdrisî, II, s.823

⁴²⁵ İbn Havkal, s.351; İdrisî, II, s.823

⁴²⁶ İbn Havkal, s.351

⁴²⁷ Serat şehri Kürsere ile Erdebil arasında güzel bir yerdir. Hayratı, bahçeleri, suları, yemişleri, ekinleri ve değirmenleri çoktur. Gayet güzel çarşıları ve temiz hanları vardır. İbn Havkal s.352

kumaşlar, hayvan derileri, berbahâr, koku va şıra çeşitlerinden ticaret malları, serrâcların ve saffârların malları, altın ve gümüş, atlar, katırlar, eşekler, sığır ve koyun getirirler.⁴²⁸ Kürsere'den Merâğa'ya⁴²⁹ on iki fersahdır.

9-Erdebil'den Amîd'e ve Cezîre Serhaddindeki İlçelere Giden Yol:

Erdebil'den Merâğa'ya kırk fersah, Merâğa'dan Urmiye'ye denizden yirmi, karadan hayvan sırtında otuz fersah, Urmiye'den Selemâs'a iki merhale, Selemâs'tan Hûyy'a dokuz fersah, Hûyy'a Bergerî'ye otuz fersah, Bergerî'den Erciş'e iki gün, Erciş'ten Hilât'a⁴³⁰ (Ahlât) üç gün Hilât'tan Bedlîs'e (Bitlis) üç gün, Bedlîs'ten Erzen'e (Erzurum) üç gün, Erzen'den Meyyafarikîn'e (Silvan) dört gün, Meyyafarikîn'den Âmid'e (Diyarbakır) iki gün, Âmid'den çıkararak Harran'a iki gündür.⁴³¹

10-Merâğa'dan Debil'e Giden Yol:

Urmiye ve Selemas üzerinden Hoy'a kadar elli üç, Hoy'dan Neşeva'ya beş gün, Neşeva'dan Debil'e dört merhaledir.⁴³²

11-Azerbeycan ve Ermeniyye'ye Giden Yol:

Sinni Sümeyrâ'dan Horasan yoluna saparsan, Sinni Sümeyrâ'dan Dinever'e olan mesafe beş fersah,⁴³³ Dinever'den Zencân'a yirmidokuz sikke, sonra Merağa onbir sikke, sonra Azerbeycan kazalarının sonuncusu olan Versân⁴³⁴ onbir sikkedir.⁴³⁵

⁴²⁸ İbn Havkal, s.351

⁴²⁹ Merâğa, Eski zamanlarda ordu durağıydı, İbn Havkal, s.335

⁴³⁰ Makdisî de Ahlât şeklinde geçmektedir, Makdisî, s.383

⁴³¹ İbn Havkal, s.353; İdrisi, II, s.826; Makdisî Erzen'i vermeyip Bedlîs'ten Âmid'e geçmektedir, Makdisî, s.383,384

⁴³² İbn Havkal, s.353

⁴³³ İbn Hurdazbih, burada beş fersahın iki sikke olduğunu belirtiyor, Sikke Arapça'da sokak, bilhassa etrafı ağaçlandırılmış büyük sokak ve basılmış altın, para anlamına gelir. İki buçuk fersahlık bir mesafe olarak kullanıldığını burada rastlıyoruz. İbn Hurdazbih s.119, İbn Havkal bir günlük yolun altı fersah, ettiğini bildirmiştir. İbn Havkal, s.360, Kudâme b. Ca'fer, s.212

⁴³⁴ Versân Azerbeycan'ın en yüksek şehridir, Ya'kûbî, s.41

⁴³⁵ İbn Hurdazbih, s.119; Kudâme b. Ca'fer, s.212

12-Ermeniyye'ye Giden Yol:

Versân'dan Berze'a'ya⁴³⁶ olan mesafe sekiz sikke, oradan Ermeniyye mansûresine dört sikke, Berze'a'dan Tiflis'e⁴³⁷ on sikke Berze'a'da Babü'l-Ebvâb'a on beş sikke, Berze'a'dan Debil'e yedi sikkedir. Versan'da Derman'a üç fersah, sonra Beylekân'a dokuz fersah, sonra Berze'a'ya on dört fersah, Berze'a'dan Bezz'e otuz fersaktır.⁴³⁸

2.5.BAĞDAT'TAN HULVAN ÜZERİNDEN İRAN VE ORTA ASYA'YA GİDEN YOLLAR

En meşhur kervan yolu Horasan yolu idi. Bu coğrafya kaynaklarında en iyi tasvir edilen yoldu. Bağdat'ın doğusundan Horasan kapısından çıkarak, çeşitli nehirlerin üzerinden iyi yapılmış köprülerle geçerek Fars topraklarının ilk kapısı olan Hulvân'a gidilir, buradan Cibal bölgesindeki Kirmanşah'a (Karmasîn) gidilir. Cibal bölgesinden kuzeydoğuya Hemedan ve Rey'e gidilir. Rey'den ilerleyerek Kumis'e gidilirdi, Taberistan dağlarını sol tarafta bırakarak ve büyük çölu güneyde bırakarak Horasan ilinin kasabası Bistam'a gidilir. Oradan ilerleyerek Nisabur'a sonra Tus'a, Merv'e, çölün ötesinde Amül'e, sonra sırasıyla Soğd illerinden Buhara ve Semerkand'a gidilir. Semerkand'dan yol ikiye ayrılır. Bunlardan biri Şâş'a gider, diğeri de Zâmin'den sağa dönerek Ahsikes ve sonra da Çin çöllерinin hududu olan Özkend'e giderdi.⁴³⁹ İran'dan Çin'e ulaşmak için iki yol bulunuyordu: Birincisi kuzeyden uzanıyor, Taşkent, Talas ve Aksu'dan geçiyor; diğeri ise güneyi izleyerek Fergana, Kaşgar, Yarkent, ve Hotan'a uğruyordu. Her iki yol Tuen-Huang'da birleşerek Çin Seddi boyunca ilerliyor ve T'angların başşehrine varıyordu.⁴⁴⁰

1-Hulvan'dan Dinever'e Giden Yol:

⁴³⁶ Berze'a şehri büyük bir şehirdir, İran ülkesinin anası ve eskiden beri güzel bir şehirdir, birçok çarşı, han ve hamamı vardır, İbn Havkal, s.337,338

⁴³⁷ Tiflis her taraftan düşmanları olan çok ehemmiyetli bir sınırdır, iki hisarı ve üç kapısı vardır, İbn Havkal, s.340

⁴³⁸ İbn Hurdazbih, s.122,Bu yol güzergâhı Kudâme'de daha farklı verilmiştir: Versan'dan Berze'a'ya gitmek isteyen kişi Versan'dan Kumam'a olan mesafe üç fersah, sonra Beylekan'a yedi fersah, sonra Berze'a'ya üç fersaktır, Kudâme b. Ca'fer, s.213

⁴³⁹ Strange, s.9

⁴⁴⁰ Lombard, *el-Coğrafya et-Tarihiyye*, s.68

Hulvan şehrinden Mercü'l-Kal'a'ya gidilir, burası halifenin binek hayvanlarının otladığı ovardır, Mercü'l-Kal'a'dan Zübeydiye'ye oradan Karmasin şehrine varılır. Karmasin şehrinden Dinever şehrine üç merhaledir.⁴⁴¹

2-Dinever'den Kazvin ve Zencân'a Giden Yol:

Dinever'den Kazvin ve Zencân'a gitmek isteyen kimse Dinever'den çıkıp Ebher şehrine varır, burada yollar ayrılır, eğer Zencan'a gitmek isterse, Ebher'den yürüyerek Zencan'a varır; oradan Kazvin'e yürür. Kazvin büyük bir yolun ortasındadır. Burası Deylem bölgesine sınır olan bir dağın eteğindedir. İki vadisi vardır. Birincisine Vâdi'l-Kebîr, ikincisine Vâdi'l-Siyrem denir. Her ikisinden de sular kışın akar, yazın kesilir. Buradan yollar Hemedân, Dinever, Şehrazûr, Isfahan ve Rey'e varılır; ayrıca Azerbeycan'a da varılır.⁴⁴²

3-Zencân'dan Azerbeycan'a Giden Yol:

Azerbeycan'a gitmek isteyen kişi Zencan'dan çıktıktan sonra dört merhalelik bir yürüyüşle Erdebil'e varır. Burası karşısına çıkan ilk Azerbeycan şehridir. Erdebil'den Azerbeycan köylerinden olan Berzend'e yürüyerek üç günlük mesafedir. Berzend'den Azerbeycan köylerinden sırasıyla Versân, Beylekân ve Merağa şehirlerine varılır.⁴⁴³

4-Dinever'den Berzend'e Giden Yol:

Dinever'den Hâbercân'a⁴⁴⁴ olan mesafe yedi fersah, sonra Van tepesine altı fersah, sonra Sîser yedi fersah, sonra Enderâb dört fersah, sonra Beylekân'a beş fersah, sonra Berze'ye altı fersah, sonra Saburhast'a sekiz fersah, sonra Merağa'ya yedi fersah, sonra Dâharrakan'a⁴⁴⁵ on bir fersah, oradan Tebriz'e dokuz fersah, oradan Merend'e on fersah⁴⁴⁶, oradan Hân'a dört fersah, sonra Hüveyy'e altı fersaktır. Merağa'dan Kürsere'ye olan mesafe on fersah, sonra Serât'a on fersah,

⁴⁴¹ Ya'kûbî, s.40

⁴⁴² Ya'kûbî, s.40

⁴⁴³ Ya'kûbî, s.41

⁴⁴⁴ Kudâme' de Havercân olarak geçmektedir ve Dinever ile mesafesi dokuz fersaktır, Kudâme b. Ca'fer, s.212

⁴⁴⁵ Kudâme' de Harrakan olarak geçmektedir, Kudâme b. Ca'fer, s.212

⁴⁴⁶ Makdisî, s.382

sonra Nîr'e beş fersah, oradan Erdebil'e oradan Mukan'a⁴⁴⁷ on fersahdır. Erdebil'den Hûş'a sekiz fersah, oradan Berzend'e altı fersahdır.⁴⁴⁸

5-Berzend'den Urmiye'ye Yol:

Berzend'den Belescân ovasına ve Versân'a olan mesafe on iki fersah, Versân Azerbeycan kazalarının sonudur, Merağa'dan Cenze'ye altı fersah, sonra Musaabâz'a beş fersah, sonra Berze'ye dört fersah, sonra Cabervân'a sekiz fersah, Nerîz'e dört fersah, sonra Urmiye'ye on dört fersah, sonra Selemâs'a karadan ve Urmiye gölünden altı fersahdır. Muhammed b.Humeyd karadan askeri birliklerini Azerbeycan'a sevk ettiği zaman Merağa'dan Berze'ye sonra Siser'e, sonra Dinever'den dört fersahlık bir mesafe olan Şiz'e sonra Dinever'e gitmiştir.⁴⁴⁹

7-Hemedân'dan Hulvân'a Yol:

Hemedân'dan Esedâbâd'a giden yol onbeş fersahdır. Hemedân büyük, güzel, kıymetli, yüksek bir şehirdir. Bu şehrin nehirleri, ağaçları, geniş sanayi ve her neviden hâsılatı vardır.⁴⁵⁰ Hemedân geniş ve görkemli bir şehirdir, su kaynakları yazın ve kışın akar⁴⁵¹ Esedâbâd'dan Kasru'l-Lusus'a yedi fersahdır. Kasru'l-Lusûs'ta bir şehirdir ve burada hükümet konağı vardır. Kasru'l-Lusus'tan Mâzeran'a kadar yedi fersah, Mâzeran'dan Kantaratü'n-Numân'a⁴⁵² kadar beş fersah, Kantaratü'n-Nûmân'dan Ebu Eyyub köyüne kadar beş fersah, Ebu Eyyub köyünden Bihsutûn'a kadar iki fersahdır. Bihsutûn büyük bir dağdır. Bihsutûn'dan Karmasîn'e kadar sekiz fersahdır.⁴⁵³ Karmasin akarsuları, ağaçları ve meyveleri çok ve ucuzdur ve bu kasabada ot çoktur, yaylım hayvanları, fişkiran kaynaklar, bereket ve ticaret vardır. Zübeydiye Karmasin'den sekiz fersah, süren bir menzildir. Zübeydiye'den Merc kalesine kadar dokuz fersahdır. Merc kalesi etrafında güzel surları olan bir

⁴⁴⁷ Kudâme'de Bu şehrin ismi Hannâbek olarak geçmektedir, Kudâme b. Ca'fer, s.212

⁴⁴⁸ İbn Hurdazbih, s.120,121;İstahrî, s.194;İdrisi, II, s.679

⁴⁴⁹ İbn Hurdazbih, s.121;Kudâme b. Ca'fer, s.213

⁴⁵⁰ İbn Havkal s.358;İstahrî s.195

⁴⁵¹ Ya'kûbî s.272; İbn Havkal s.358;İstahrîs.195

⁴⁵² Bu köprü Numan b. Amr b. Mukarrin el-Müzenî'ye nisbetle bu adı almıştır; çünkü o, bu köprünün yanında ordugâh kurmuştu, Bu köprü eskiden beri vardı. Belâzurî, Ahmed b. Yahya b. Cabir, *Futuhu'l-Buldân*, trc. Mustafa Fayda, Ankara, 2002, s.441

⁴⁵³ İbn Havkal s.358;İstahrî s.195;Makdisî s.401

kasabadır, koyunları parasız denilecek kadar çoktur.⁴⁵⁴ Merc kalesi Halifenin binek hayvanlarının otladığı yerdir. Merc kalesi'den Hulvan'a kadar on fersahdır.⁴⁵⁵

8-Hemedân'dan Dinever'e Giden Yol:

Hemedân'dan Mazerân'a kadar dört fersah, Mazerân'dan Zâvezan'a kadar dört fersah, Zâvezan'dan Esedâbad'a kadar dokuz fersahdır. Esedâbad'dan Suhne'ye kadar dokuz fersah, Suhne'den Dinever'e kadar sekiz fersahdır.⁴⁵⁶

9-Hemedân'dan Rey'e Giden Yol:

Hemedân'dan Sâve'ye kadar otuz fersahdır. Sâve, Irak yolu üzerinde bir kasaba olup, hali vakti iyi ve vaziyeti düzgündür. Devecileri çoktur. Hacıların ekserisi bunların develeri ile hacıya giderler. Save'den Rey'e kadar otuz fersahdır.⁴⁵⁷

10-Hemedân'dan Azerbeycan'a Giden Yol:

Hemedân'dan Nâristan'a on fersah, Nâristan'dan Uz'a sekiz fersah, Uz'dan Kazvin'e iki gündür. Kazvin'den Ebher'e on iki fersah, Ebher'den Zencân'a kadar yirmi fersahdır. Bu yol önceleri meşhurdu fakat sonradan emniyeti azalınca kafileler Hemedan'dan Zencân'a Sühreverd üzerinden gitmeye başladılar.⁴⁵⁸

11-Hemedân'dan Kerac'a Giden Yol:

Hemedân'dan Ayğarîn'e giden yol ise, Hemedân'dan Tâsfendiye'nin⁴⁵⁹ beş fersah, Tâsfendiye'den Cevrâb'a yedi fersah, Cevrâb'dan Kerac'a yedi fersahdır,

⁴⁵⁴ İbn Havkal s.359

⁴⁵⁵ İbn Havkal s.359;İstahrî s.196;Kudâme bu güzergâhı Karmasin şehrinden Hemedân'a olan yol şeklinde vermektedir, Kudâme b. Ca'fer s.198,Makdisî'de bu yol güzergâhında tek fark Zübeydiyye'den sonra yarım merhale mesafede Taraz'ı nakletmesidir, Makdisî s.401

⁴⁵⁶ İbn Havkal s.359;İstahrî s.196;İdrisi, II, s.673,Ya'kûbi'ye göre Dinever'den Hemedân'a gitmek isteyen kimse Dinever'den çıkıp Muhammedâbâd denen iki merhalelik yere varır. Muhammedâbâd Hemedân'a iki merhalelidir. Ya'kûbi s.41

⁴⁵⁷ İbn Havkal, s.359;İstahrî, s.196, İdrisi, II, s.673,Kudâme b. Ca'fer, Hemedan'dan Rey'e olan yolu daha farklı bir şekilde aktarmaktadır: Şimdi Hemedan'a dönelim. Hemedan'dan sair Doğu kenarlarına olan yol şudur: Hemedan'dan Derneva'ya beş fersah, Derneva'dan Buzenecird'e beş fersah, Buzenecird'den Zere'ye beş fersah, Zere'den Tazra'ya dört fersah, Tazra'dan Esâvire'ye dört fersah, Esâvire'den Rûze ve Buste'ye üç fersah, Rûze'den ve Buste'den Dâvudâbâz'a dört fersah, Dâvudâbâz'dan Sûsenlîn'e üç fersah, Sûsenkîn'den Dervez'e dört fersah, Dervez'den Sâve'ye beş fersah, oradan Meşkûye'ye sekiz fersah, Meşkûye'den Kastâne'ye sekiz fersah, Kastâne'den Rey'e yedi fersahdır. Böylece Hemedan'dan Rey şehrine yolun hepsi altmış dört fersah eder, Kudâme b. Ca'fer, s.200

⁴⁵⁸ İbn Havkal, s.360;İstahrî, s.196

⁴⁵⁹ Yâkût'ta bu menzilin ismi Tâsebendâ şeklinde geçmektedir, IV, s.4

böylelikle Hemedân'dan Kerac'a on yedi fersah eder, Hemedân'dan Kerac'a farklı bir yol ise şöyledir: Hemedân'dan Kerac'a Sevâ Köyü'nden geçerek, Hemedân'dan Cuver'e beş fersah, Cuver'den Handâb'a⁴⁶⁰ yedi fersah, Handâb'dan es-Seân'a yedi fersah, es-Seân'dan Kerac'a dokuz fersahdır, böylelikle, Hemedân'dan Kerac'a on sekiz fersah eder.⁴⁶¹

12-Kerac'dan Isfahan'a Giden Yol:

Kerac'dan, Hermebâz'a yedi fersah, Hermebâz'dan Ebgîse'ye yedi fersah, Ebgîse'den Cerbâzegân'a altı fersah, Cerbâzegân'dan Kanevrân'a sekiz fersah, Kanevrân'dan Merc ve Zühr'e yedi fersah, oradan el-Mârebîn'e⁴⁶² dört fersah, el-Mârebîn'den Ezmîrân'a on iki fersah, Ezmîrân'dan Isfahan'a üç fersahdır, böylelikle Kerac'dan Isfahan'a elli dört fersah eder.⁴⁶³

13-Hemedân'dan Isfahan'a Giden Yol:

Hemedân'dan Râmin'e kadar olan mesafe yedi fersahdır. Râmin güzel bir kasabadır. Râmin'den Burûcerd'e kadar on bir fersahdır. Burûcerd'den Kerac'a kadar on fersahdır, burası da bir kasabadır. Kerac'tan Burc'a kadar on iki fersahdır. Burc'tan Cüscân'a kadar on fersahlık bir mesafedir. Cüscân'dan Isfahan'a kadar otuz fersahdır ve bu iki yerin arasında başka şehir yoktur.⁴⁶⁴

14-Hemedân'dan Huzistân'a Giden Yol:

Hemedân'dan Ruzrâver'e kadar yedi fersahdır, burada zâferan yetişir. Ruzrâver'den Nihavend'e kadar yedi fersahdır. Nihavend büyük bir şehirdir, ticareti köyleri ve binaları çoktur. Nihaved'den Laşter'e kadar on fersah, Laşter'den kadar on fersah, Laşter'den Saburhast'a kadar on iki fersahdır. Saburhast'dan Lur'a kadar otuz fersahdır. Lur'dan Endâmiş kasabasının köprüsüne kadar iki fersahdır. Endâmiş köprüsünden Cündisâbûr'a kadar kadar iki fersahdır. Sâve'den Kum'a kadar iki günde

⁴⁶⁰ Yâkût'ta bu menzilin ismi Hundâz olarak ve bir köy olarak geçmektedir, II, s.182

⁴⁶¹ Kudâme b. Ca'fer, s.199

⁴⁶² Yâkût'ta bu menzilin ismi Mârabânân şeklinde geçmektedir, V,s.34

⁴⁶³ Kudâme b. Ca'fer, s.199,200

⁴⁶⁴ İbn Havkal, s.360;İstahrî, s.196,197; İdrisî, II, s.675

gidilir, on iki fersahtır⁴⁶⁵Kum etrafı hisarlarla çevrilmiş bir şehirdir, burası bolluktur ve içme sular kuyudandır, burada fındık ve fıstık ağaçları ile türlü meyveler bulunur.⁴⁶⁶ Kum'dan Kaşan'a kadar on iki fersahtır.⁴⁶⁷

15-Rey'den Azerbeycan'a Giden Yol:

Rey'den⁴⁶⁸ Kazvin'e dört merhale⁴⁶⁹,Kazvin'den Ebher'e iki merhale, Ebher'den Zencân'a zorlu iki gündür. Mutedil bir yol katetmek isteyen kişi Kazvin üzerinden gitmez, belki Desti köylerinden olan Yezdâbâz üzerinden gider⁴⁷⁰

16-Rey'den Cibal bölgelerine Giden Yol:

Rey'den Kustâne'ye kadar bir merhale, Kustâne'den Meşkûbe'ye⁴⁷¹ kadar bir merhale, Meşkûbe'den Sâve'ye kadar dokuz fersahtır. Sâve bazen Cibal illerinden sayılır bazen Rey'e ilhak olunur.⁴⁷²

17-Rey'den Taberistan'a Giden Yol:

Rey'den Berziban'a hafif bir merhale, Berzibân'dan Namhind'e kadar büyük bir merhale, Namhind'den Eşk'e kadar bir merhale, Eşk'den Belûr'a kadar bir konak, Belûr'dan Kenark'a kadar bir merhale, Kenark'tan Lazîr kalesine kadar bir merhale, Lazîr kalesinden Fursat'a kadar bir merhale, Fursat'tan Âmül'e kadar bir merhaledir⁴⁷³

18-Rey'den Horasan'a Kums üzerinden Nisâbur'a Giden Yol:

⁴⁶⁵ İbn Havkal s.360,361,Istahrî s.197

⁴⁶⁶ İbn Havkal s.370

⁴⁶⁷ İbn Havkal s.361, İdrisî, II, s.675,676

⁴⁶⁸ Rey şehri Horasan, Bağdat ve Fars'a doğru hareket eden ve oralardan gelen kervanların uğrak yeridir, Lombard, *el-Coğrafya et-Tarihîyye*, s.52

⁴⁶⁹ Merhale yolcunun bir günde aldığı yol anlamına gelir, Müncid, Beyrut,1960,s.253

⁴⁷⁰ İbn Havkal, s.383;Istahrî s.214

⁴⁷¹ Makdisî'de Müşkûbe şeklinde geçmektedir, Makdisî, s.400; İdrisi, II, s.679

⁴⁷² İbn Havkal, s.383;Istahrî, s.214;Makdisî, s.400

⁴⁷³ İbn Havkal s.384;Istahrî s.214,215;Makdisî s.372;, İdrisi, II, s.678

Rey'den⁴⁷⁴ Efrendîn'e kadar bir merhale, Efrendîn'den Kehde'ye kadar bir merhale, Kehde'den Hâr'a kadar bir merhale, Hâr'dan Milh Köyü'ne kadar bir merhale, Milh köyünden Re'si Kelb'e kadar bir merhale, Re'si Kelb'den Simnân'a bir merhale, Simnân'dan Aliyyebâz'a kadar bir merhale, Aliyyebâz'dan Ceremceri'ye bir konak buradan Dâmegân'a bir konak Dâmegân'dan Haddâde'ye bir konak, Haddâde'den Bezmiş'e⁴⁷⁵ bir konak, Bezmiş'den Mevrcân'a⁴⁷⁶ büyük bir konak, Mevrcân'dan Hefder'e⁴⁷⁷ bir konak, Hefder'den Esedâbâz'a bir konak⁴⁷⁸, Esedâbâz'dan Nisâbur'a bir konaktır. Esedâbâz Nisâbur nahiyelerinin ilkidir.⁴⁷⁹

19-Taberistan'dan Cürcan'a Giden Yol:

Âmul'den⁴⁸⁰ Meyle'ye iki fersaktır. Meyle bir şehirdir. Meyle'den Berca'ya üç fersaktır. Berca'dan Sâriye'ye bir merhaledir. Sâriyeden Bârist'e bir konak, Bârist'ten Abadan'a bir konak Abadan'dan Tâmiseye bir konak, Tâmise'den Esterâbâd'a bir konak, Esterâbâd'dan Ribat-ı Hafs'a bir konak, Ribat-ı Hafs'dan Cürcân'a bir konaktır. Eğer bir kimse Âmul'den Mâmetir'e çıkmak isterse bu mesafe bir konaktır. Mâmetir'den Sâriye bir konaktır. Bu takdirde yol Berca'ya uğramaz yani daha kestirmedir⁴⁸¹

20-Âmul'den Deylem'e Giden Yol:

Âmul'den Nâtil'e bir konak, Nâtil'den Şâlus'a kısa bir konak, Şâlus'tan Kellar'a bir konak, Kellar'dan Deylem'e bir konaktır. Âmul'den denize ve Aynü'l-Hem şehrine kısa bir merhaledir. Burada Âmul'den gelen bir nehir vardır.⁴⁸²

⁴⁷⁴ Rey, Horasan ana yolu üzerindedir. Ya'kûbî, s.45.Rey şehrinde meşhur pazarları vardır, bu pazarlardan en büyüğü olan Rûze büyük ticaretler yapıldığı gibi burada büyük hanlar da vardı, burada hanlar ve binalar bitişiktir, İbn Havkal, s.378

⁴⁷⁵ Makdisî'de Bedeş şeklindedir, Makdisî, s.371

⁴⁷⁶ Makdisî'deMircân şeklindedir, Makdisî, s.371

⁴⁷⁷ Kudâme'de bu menzil hefteder şeklinde geçmektedir, s.201

⁴⁷⁸ İbn Havkal'ın bir konak olarak verdiği mesafeyi Kudâme yedi fersah olarak vemektedir. s.201

⁴⁷⁹ İbn Havkal, s.384;İstahrî, s.215,216; Makdisî, s.371

⁴⁸⁰ Âmul, Hazar denizinin kenarındadır. Ya'kûbî, s.46

⁴⁸¹ İbn Havkal, s.384;İstahrî, s.216,217; Makdisî, s.372; İdrisi, II, s.685,686

⁴⁸² İbn Havkal, s.385;İstahrî, s.217; İdrisi, II, s.685,686

21-Cürcan'dan Horasan'a Giden Yol:

Cürcan'dan⁴⁸³ Dinarrâzî'ye kadar bir konak, Dinarrâzî'den İmlivatlû'ya kadar bir konak, İmlivatlû'dan⁴⁸⁴ Ecağ'a kadar bir konak, Ecağ'dan Sıbdast'a kadar bir merhale, Sıbdast'tan İsferâyin'e kadar bir konaktır.⁴⁸⁵

22-Cürcan'dan Kûms'a Giden Yol:

Cürcan'dan Cüheyne'ye bir konaktır. Cüheyne'nin bir deresi ve güzel bir köyü vardır. Cüheyne'den kasaba olan Bestam bir konak, Bestam'dan Kums'ın ortasına bir merhaledir.⁴⁸⁶

23-Rey'den Kums'a Giden Yol:

Rey'den Kûmis'a anayolu takip ederek düz bir istikamette on iki merhaledir. Bu güzergâhın bir kısmı mamur, diğer kısmı ise boştur. Kûmis geniş ve görkemli bir beldedir. Şehir merkezinin isimi Dâmeğân'dır. Burası Horasan bölgesinin ilk şehridir.⁴⁸⁷

24-Horasan Ovasına Giden Yollar:

Horasan sahrasını doğusundan Mukan sınırı ve Sicistan sınırının bir kısmı, batısından Kûmis, Rey, Kum, Kâşan ve kuzeyinden ise Horasan sınırı ve Sicistan'ın bir kısmı, güneyinden de Kirman, Fars sınırı ve Isfahan sınırının bir kısmı kuşatır.⁴⁸⁸ Bu ova kendi büyüklüğüne nisbetle İslam memleketlerinin en az meskûnu olan ve en az köyü ve kasabası bulunan ovasıdır. Fars ve Horasan ovalarında yol nişanlarından ve yol boyundaki menzillerden ve ribatlardan başka bir şey görünmez. Zira bu yolların dışındaki yerlerde binalar ve oturanlar yoktur. Bu ova hırsız ve yol

⁴⁸³ Cürcan'da funda ağacından ve diğer başka ağaçlardan iyi kereste yapılır; ipek kumaş ustaları vardır ve büyük Bahatî develeri bulunur. Cürcan arazisinde hurma çoktur. Ya'kûbî s.46, Cürcanlıların Ribatı Dihistan ismini verdikleri bir ribatları vardır ve Cürcan şehrinin denizde bir iskelesi vardır, İbn Havkal, s.383

⁴⁸⁴ Makdisî'de İmlûtâ şeklindedir, Makdisî, s.372

⁴⁸⁵ İbn Havkal, s.385; İstahrî s.217; Makdisî, s.372

⁴⁸⁶ İbn Havkal, s.385; İstahrî, s.217

⁴⁸⁷ Ya'kûbî, s.45,46

⁴⁸⁸ İbn Havkal, s.399

kesicisi en çok olan ovalardandır. Bunun sebebi de ova beli bir hükümetin idaresi altında değil, bunun tam tersine farklı farklı birçok sultanın hükmü altında bulunmasıdır. Bu bakımdan söz konusu bölge ahalileri ovanın asayişine bakmaz ve ovayı gözetmez.⁴⁸⁹Buna ilaveten bu ovaya at ile girmek de zordur. Buralarda ancak deve ile yürünebilir. Yüklü atlarla ise bilinen yollar ve sulardan başka bir yerden bu ovaya girilmez. Eğer girenler bu yolların dışına çıkarlarsa yok olurlar.⁴⁹⁰

Bu ovadaki yollardan en kestirme olanı Isfahan'dan Rey'e giden yoldur. Diğer yollar ise Kirman'dan Sicistan'a giden yol ve Fars ve Kirman'dan Horasan'a giden yoldur. Bu yollara ilaveten Fars sınırındaki Yezd yolu, Şûr yolu, Zâver yolu, Kirman sınırından Horasan'a giden Hubeys yolu, Kirman'dan Horasan'a giden yeni yol diye tanınmış olan yol da vardır⁴⁹¹

25-Rey'den Isfahan'a Giden Yol:

Rey'den Deze'ye kadar bir konaktır. Deze minberi ve küçük bir akarsuyu bulunan bir kasabadır. Rey'den iki fersah, kadar ileride yolun ortasında bulunan imareten başka Rey'den Deze'ye kadar imaret yoktur. Deze'den Deyrü'l-Ciss'e kadar bir konaktır. Deze ile Deyrü'l-Ciss arasında Kerekeskûh ve Siyahkûh hizasında çöl vardır. Deyrü'l-Ciss kireçten ve kerpiçten yapılmış bir ribattır. Burada sultanın önde gelen adamları oturur. Burası gelip geçenler için bir menzildir. Deyrü'l-Ciss'ten Kâc'a kadar bir konaktır ve burası da bir çöldür ve menzildir. Kâc'tan Kum'a kadar bir konaktır. Yol kasabadan uzaklaşınca kadar çölde gider sonra bir köye sonra çölden bir kasabaya vasıl olur. Kum'dan Mecûs köyüne kadar mamur bir yoldur. Mecûs köyünden Kâşan'a kadar ova kenarını takib ederek imaret içinden bir konaktır. Kâşan'dan Deze denilen kaleye kadar iki konaktır, Bu yolun bir kısmı ovadır, Deze'den Ebu Ali b. Rüstem'in ribatına kadar büyük bir merhale

⁴⁸⁹ İbn Havkal, s.402

⁴⁹⁰ İbn Havkal, s.402

⁴⁹¹ İbn Havkal, s.403

çöldür ve Kerkeskûh ovasına bitişiktir, burası yolcular için bir konaktır. Bu ribattan Dâncî'ye bir konaktır. Dâncî'den Isfahan'a kısa bir merhaledir⁴⁹²

26-Nâin'den Horasan'a Giden Yol:

Nâin'den Mezraa'ya kadar ova içinden bir konaktır. Mezraa'da bazen iki bazen de üç adam bulunur. Mezraa'dan Cermuk'a kadar dört konaktır, yolda her iki fersahta bir kemer (cünbüze) ve kuyu vardır. Cermuk'a üç köy anlamına gelen Sehde adı da verilir. Bu köylerden birinini adı Beyadık, diğeri Cermuk ve üçüncüsü de Erâba'dır. Bunlar Horasan'dan sayılırlar. Burada hurma ağaçları, hayvanlar ve çok miktarda ekin vardır. Cermuk'tan Nûcây'a kadar dört merhaledir, her üç veya dört fersahta bir kemer ve kuyu vardır. Nûcây'dan Hurân ribatına kadar bir merhale, Ribattan Ateşgehân denilen köye kadar bir merhale, Tabes'e kadar bir merhaledir. Bir kimse Nûcây'dan Deskerdân'a gitmek isterse bir merhaledir. Deskerdân'dan Bîn'e kadar büyük bir merhale, Bîn'den Turşîz'e kadar iki merhale, Turşîz'den Nisâbur'a kadar beş merhaledir. Yezd, Şur ve Nâin'den gelen yollar Kürî'de toplanır. Kürî içerisinde bin kadar adam bulunan bir köydür. Tabes ile Kürî arası üç fersahtır.⁴⁹³

27-Şûr ovasına Giden Yol:

Şûr ovasının merkezi Bîre denilen ve Kirman sınırında bulunan küçük bir köydür, tuzlu sudan Surh su yatağına kadar bir merhaledir. Surh'tan Câhbur denilen konak yerine kadar bir günlük mesafedir. Câhbur'dan Havzu Hazar'a kadar bir günlük mesafedir. Havzu Hazar'dan Şûr'a kadar bir günlük mesafedir. Moğol'dan Kürî'ye kadar büyük bir günlük mesafedir. Kürî'den dört fersah mesafede sel sularının toplandığı bir gölet vardır. Şûr yoluyla Berre arasındaki Şûr ovasında, Horasan'dan Kirman'a gidenin sağına düşen takriben iki fersahlık bu mesafede badem, elma, armut ve buna benzer taştan yapılmış meyve resimleri vardır.⁴⁹⁴

⁴⁹² İbn Havkal, s.403,404;İstahrî, s.230,231;İbn Rüsteh, bu yol güzergâhını Isfahan'dan Rey'e doğru şeklinde aktarmıştır. s.172

⁴⁹³ İbn Havkal, s.405;İstahrî, s.231,232

⁴⁹⁴ İbn Havkal s.405,406;İstahrî, s.232

28-Zâver'e Giden Yol:

Zâver mamur ve üzerinde hisar bulunan bir köydür. Zâver'den Derkucvâ denene yere kadar bir günlük mesafedir. Derkucvâ'dan Şürdevâzde'ye kadar bir konaktır. Burada harap olmuş bir ribat vardır. Şürdevâzde'den Deyrû Berdân'a kadar bir konaktır. Deyrû Berdân'dan içinde yağmur sularının toplandığı havuza kadar bir merhaledir. Bu havuz'dan Nâbend'e gidilir. Nâbend bir ribattır ve burada yirmi kadar mesken olup su da vardır, su üzerinde küçük bir değirmen bulunur, bunların kaynak suyu ile sulanan hurma ağaçları vardır. Nâbend'den Turşek denilen mahalleye kadar iki günlük mesafe vardır. Turşek'ten Hûr'a mesafe bir konaktır. Hûr ile Hust arası iki günlük mesafe, Hûr ile Kürî arası da üç günlük mesafe miktarındadır.⁴⁹⁵

29-Hubeys'ten Hûsb'a Giden Yol:

Hubeys Kirman'ın sıcak sahalarından olan ovanın kenarında, akarsuyu ve pek çok hurma ağacı bulunan bir kasabadır, bolluk ve ucuzluktur. Buradan Dervâzak denilen yere kadar bir günlük mesafedir. Dervâzak'tan Şûrrûz denilen yere kadar bir günlük mesafedir, Şûrrûz'dan küçük bir dağ olan Bârsek'e kadar bir günlük mesafedir. Bârsek'ten Nîme'ye kadar bir günlük mesafedir. Bu yerden yağmur sularının toplanmasından havuz ismi verilen yere ve oradan da Re'sül-Mâ'ya kadar iki günlük mesafedir. Burada içinde bir iki kişi bulunan bir ribat vardır. Re'sül-Mâ'dan Kükür köyüne bir günlük mesafedir. Kükür'den Hûsb'a kadar iki günlük yoldur.⁴⁹⁶

30-Yezd'den Horasan'a Giden Yol:

Yezd'de İncîre'ye kadar bir günlük yoldur, burada yağmur sularını toplandığı bir havuz vardır. Yezd'de İncîre arasında hiç bina yoktur. İncîre'den Hizâne'ye kadar bir günlük yoldur, burada ekinler, bahçeler, üzüm bağları ve sağılır hayvanlar vardır. Hizâne aynı zamanda yüksek bir tepeye yapılmış bir kaledir, burada her zaman bolluk vardır. Hizâne'den Tellü Siyahsebîz'e bir günlük yoldur. Tellü Siyahsebîz içinde kimse

⁴⁹⁵ İbn Havkal s.406,407;İstahrî, s.233,234

⁴⁹⁶ İbn Havkal, s.407;İstahrî, s.233,234

olmayan bir handır. Tellü Siyahsebîz'de Sâgend'e bir günlük yoldur. Sâgend'den Bestâzâm'a kadar büyük bit merhaledir. Beştbâzâm'da han ve menzil bulunur. Beştbâzâm'dan Ribatü Muhammed'e kadar küçük bir merhaledir. Ribatü Muhammed içinde otuz kadar adam bulunan bir handır, ekinlikleri ve su kaynakları vardır. Ribatü Muhammed'den Rîk'e kadar bir günlük yoldur.

Rîk'ten Mühelleb'e olan mesafe bir günlük yoldur. Mühelleb bir handan ve su kaynağında ibarettir. Mühelleb'ten Ribatü Hurân'a kadar bir günlük yoldur. Hurân kireç ve taştan yapılmış bir handır. Ribatü Hurân'dan Zâdâhare'ye olan mesafe bir günlük yoldur. Zâdâhare'de bir kuyu ve han vardır. Zâdâhare'den Beştâderan'a kadar bir günlük yoldur. Beştâderan'dan Bunn'a kadar küçük bir merhaledir. Bunn'dan Zadûne'ye bir günlük yoldur. Zadûne kuyusu ve hanı olan bir menzildir. Zadûne'den Rîken'e kadar bir günlük yoldur, Rîken bir ribattır.

Rîken'den İstilşet'e kadar bir günlük yoldur. İstilşet'ten Turşîz'e kadar bir günlük yoldur. Turşîz Beşt, Nisâbur civarındadır, ahalsi ve hayrı çok güzel bir kasabadır. Bu iki yer arasındaki iki veya üç fersahta bir han ve havuz bulunur.⁴⁹⁷

2.6.BAĞDAT'TAN TÜRK İLLERİNE GİDEN YOL

1-Bağdat'tan Hulvan'a Giden Yol:

Bağdat'tan Nehrevân'a kadar dört fersah⁴⁹⁸, sonra Deyr-i Bazmâ'ya⁴⁹⁹ dört, oradan Deskera'ya sekiz⁵⁰⁰, oradan Celûlâ⁵⁰¹, ya mesafe yedi fersahtır, sonra Hanikîn'e yedi fersah⁵⁰², oradan Kasr-ı Şîrîn'e de altı fersahtır. Buradan Şehrazûr'a gitmek isteyen kimse Kasr-ı Şîrîn'den⁵⁰³ Dizkûrân'a kadar iki fersahlık, Dizkûrân'dan Şehrazûr'a kadar on sekiz fersahlık yol gider. Şehrazûr'un kasabası Nimezrâhtır. Nimezrâh, Medayin'den Şîz ateşgedesine (ateşe tapanların

⁴⁹⁷ İbn Havkal, s.408,409,Istahrî, s.235-237

⁴⁹⁸ Makdisî Bağdat ile Nehrevân arasındaki mesafeyi iki berid olarak vermiştir, Makdisî s.135

⁴⁹⁹ Ya'kûbî'de bu yer zikredilmemiştir. s.39

⁵⁰⁰ Ya'kûbî, Deskera'dan sonra Tararistan'a gidileceğini belirtmektedir s.39

⁵⁰¹ Burası Cibal bölgesinin ilk yeridir, Ya'kûbî, s.39

⁵⁰² Makdisî, Deskera ve Celûlâ, Celûlâ ve Hanikîn arasındaki mesafeyi bir merhale olarak vermiştir, Makdisî, s.135

⁵⁰³ Şîrîn Kısra'nın karısıdır. Bu kasırda yazlarını geçirmekteydi. Bu bölgede Fars Krallarına ait çok sayıda eser vardır. Ya'kûbî, s.39,Strange, s.63

ibadethanesi) kadar olan yolun yarısı demektir. Kasr-ı Şirin'den Hulvan'a beş fersahtır.⁵⁰⁴

2-Hulvan'dan Nihavend'e Giden Yol:

Hulvan'dan Mâzervâstân'a dört fersah, sonra Merc'ül Kal'a'ya⁵⁰⁵ altı fersah, sonra Kasrı Yezid'e dört fersah, buradan Zübeydiyye'ye altı fersah⁵⁰⁶, sonra Haşkârîş'e üç fersah, buradan Kasr- Amr'a dört fersah, sonra Karmasin üç fersahtır.⁵⁰⁷ Şibdz buraya iki fersahtan az bir mesafedir ve Horasan yolunu tuttuğun zaman sola düşer, ondan sonra Dükkân'a dokuz fersahtır, buradan Nihavend ve Isfahan'a gitmek isteyen Dükkân'dan sağ tarafa Mâzerân'a sapar sonra Nihâvend'e gider.⁵⁰⁸

3-Dükkân'dan Hemedân'a Giden Yol:

Dükkân'dan Kasru'l-Lusûs'a yedi fersah, sonra Hundaz'a yedi fersah, oradan Karyetü'l-Asel'e kadara Hemedân geçidi üç fersah, sonra Hemedân'a olan mesafe beş fersahtır.⁵⁰⁹

4-Nihâvend'den Hemedân'a Giden Yol:

Nihâvend'den Hemedân'a gitmek isteyen, Nihâvend'den Râkâh'a altı fersah, Râkâh'dan ed-Deymen'e⁵¹⁰ beş fersah, Deymen'den Hemedân'a yedi fersahtır, böylelikle Nihavend'den Hemedân'a on sekiz fersah eder.⁵¹¹

⁵⁰⁴ İbn Hurdazbih, s.18,19;Ya'kûbî, s.39;Kudâme b. Ca'fer, s.197;İdrisi, II, s.669

⁵⁰⁵ Mercül-Kal'a Halifenin binek hayvanlarının otladığı yerdir. Ya'kûbî, s.40

⁵⁰⁶ Makdisî, altı fersahlık bu mesafeyi verirken yine merhale terimini kullanıyor fakat daha önce de yedi fersahlık bir mesafeyi bir merhale olarak vermişti, Makdisî, s.135

⁵⁰⁷ Kudâme b. Ca'fer, s.198; Makdisî, s.135

⁵⁰⁸ İbn Hurdazbih, s.19;Kudâme, bu yol güzergâhının mesafelerini de vermektedir: Karmasin'den Nihavend'e gitmek isteyen ne yol, Karmasin'den Dükkân'a yedi fersah, Dükkân'dan Kasru'l-Lusûs'a dokuz fersah, Kasru'l-Lusûs'dan Kehrâs'a beş fersah, Kehrâs'dan Nihâvend'e dört fersah böylelikle Karmasin'den Nihâvend'e yirmi beş fersah eder, Kudâme b. Ca'fer, s.198,199

⁵⁰⁹ İbn Hurdazbih, s.21,Makdisî, bu yolu daha farklı bir şekilde vermektedir, Hemedân'dan Buzenecird'e bir merhale, sonra el-Cinn Köyüne bir merhale, sonra Dekân bir merhaledir, Makdisî, s.401

⁵¹⁰ Makdisî'de Deymer şeklindedir, Makdisî, s.402

⁵¹¹ Kudâme b. Ca'fer, s.199,Makdisî, s.402

5-Hemedân'dan Kazvin'e Olan Yol:

Harrakân kazasından geçmek üzere Hemedân'dan Kazvin'e olan mesafe kırk fersahdır. Hemedân'dan Dernevâ'ya beş fersah, sonra Buzenecird⁵¹² beş fersah, oradan Zere'ye⁵¹³ dört fersah, oradan Tazra'ya dört fersah, sonra Esâvire'ye dört fersah, sonra Bûsta ve Rûze'ye üç fersah, sonra Dâvudabâd'a dört fersah, oradan Sûsenekin'e üç fersah, sonra Dervez'e dört fersah, sonra Sâve'ye beş fersah, oradan Meşkûye'ye dokuz fersah, sonra Kustâne'ye sekiz fersah, oradan Rey'e mesafe yedi fersahdır. Rey'den Kazvin'e mesafe yirmi yedi fersahdır.⁵¹⁴

6-Rey'den Nisâbur'a Giden Yol:

Rey'den Mufaddalabâd'a dört fersah, sonra Kâseb'e⁵¹⁵ altı fersah, oradan Efridîn'e⁵¹⁶ sekiz fersah, Huvâr'a altı fersah, oradan Kasru'l-Milh'e yedi fersah, oradan Re'sü'l-Kelb'e yedi fersah⁵¹⁷, oradan Simnân'a sekiz fersah, oradan Âhurîn'e dokuz fersah,⁵¹⁸ oradan Kûmis'e olan mesafe sekiz fersahdır, oradan Haddâde'ye yedi fersah⁵¹⁹, oradan Bezeş'e yedi fersah, sonra Meymed'e on iki fersah, sonra Heftkend'e⁵²⁰ yedi fersah, oradan Esedebâd'a yedi sonra Behmenâbâd'a altı sonra Nûk'a altı, oradan Hüsrevcird'e altı fersah, oradan Hüseyinâbâd'a altı fersah⁵²¹, oradan Senkerder'e beş fersah, sonra Beykend'e⁵²² beş fersah, sonra Nisâbur'a beş fersah, mesafe vardır.⁵²³

⁵¹² Yâkût'ta bu menzilin ismi Büznîrûz olarak geçmektedir, I,s.410

⁵¹³ Yâkût'ta bu menzilin ismi Erze olarak geçmektedir, I,s.149

⁵¹⁴ İbn Hurdazbih, s.21,22

⁵¹⁵ Yâkût'ta bu menzilin ismi Kâsen olarak geçmektedir, IV, s.430

⁵¹⁶ Kudâme b. Ca'fer, burayı Efraydîn olarak zikretmektedir. Kudâme Efraydîn'den sonra Kâseb'i de aktarmaktadır. İbn Hurdazbih'de ise Kâsib yoktur. Kudâme b. Ca'fer, s.200

⁵¹⁷ Kudâme b. Ca'fer, Re'sü'l-Kelb'den sonra Serh isimli bir yerleşim yerini vermektedir, Kudâme b. Ca'fer, s.201

⁵¹⁸ Kudâme b. Ca'fer, Âhurîn ile Kums arasında Dâye isminde bir köyden bahsetmektedir, Kudâme b. Ca'fer, s.201

⁵¹⁹ Kudâme Bezeş ile Haddâde arasında Kuzistân'ı vermektedir, Kudâme b. Ca'fer, s.201

⁵²⁰ Kudâme b. Ca'fer, bu yerleşim birimi Hefteder olarak geçmektedir. Biri yedi şehir biri e yedi kapı manasına geldiğine göre mana olarak birbirine yaklaşıyor, Kudâme b. Ca'fer, s.201

⁵²¹ Bu mesafeyi Kudâme dört fersah olarak geçmektedir, Kudâme b. Ca'fer, s.201

⁵²² Kudâme'de Bişkend şeklindedir, Kudâme b. Ca'fer s.201, Beykend'de Maverâünnehir'in hiçbir şehrinde bulunmayan veya benzeri olmayan güzellikte bir ribat vardır, İbn Havkal s.489

⁵²³ İbn Hurdazbih, s.22,23; İdrisi, II, s.684,685, Nisâbur'da hanlar ve funduklar vardır, İbn Havkal, s.432

7-Nisâbur'dan Merv'e Giden Yol:

Nîsâbur ve Merv bu dönemde kervan yollarının kesitiği çok önemi menzillerdendir. Nîsâbur'dan Beğis'e dört fersah, sonra Sahra'ya⁵²⁴ altı fersah, oradan Musakkâb'a Tus üzerinden beş fersah, sonra Nukan'a beş fersah, oradan Mezdûran'a⁵²⁵ altı fersah, oradan İbkine'ye⁵²⁶ sekiz fersah, sonra Serahs'e⁵²⁷ mesafe altı fersaktır⁵²⁸, oradan sonra Kasru Neccâr'a üç fersah oradan Uşturmeğak'a beş fersah, sonra Talistân'a⁵²⁹ altı fersah, sonra Dandanakan'a altı fersah, sonra Yezcird'e⁵³⁰ beş fersah, sonra Mervüşşahcân'a olan mesafe beş fersaktır. Merv'in eski bir kalesi vardır.⁵³¹ Merv'den iki yol ayrılır. Biri Şâş'a ve Türk İllerine doğru diğeri Belh'e ve Toharistan'a gider.⁵³²

8-Serahs'tan Merv'e Giden Yol:

Serahs'tan düz bir yolla Merv'e altı merhaledir. İlk olarak Uşturmağak, sonra sırasıyla Telestâne, Dandanakan ve Kunukîrd⁵³³ gelir. Bu civardaki konak yerleri toz toprak içerisindedir ve her bir konak yerinde halkı Türklerden koruyan bir kale vardır. Çünkü onlar bazen bu konak yerlerine saldırırlar, sonra Merv gelir; burası Horasan yerleşimlerinin en görkemlisidir. Burası Horasan valilerinin konak yeri idi. Merv halkının su ihtiyacı vadilerden akan su kaynaklarından karşılanır, Horasan kumaşlarının en iyileri oradandır.⁵³⁴

⁵²⁴ Kudâme'de Hamra olarak geçmektedir, Kudâme b. Ca'fer, s.201

⁵²⁵ Kudâme'de Mezdurân tepesi olarak geçmektedir, Kudâme b. Ca'fer, s.202

⁵²⁶ Kudâme'de bu yer Ükeyne olarak geçmektedir, Kudâme b. Ca'fer, s.202

⁵²⁷ Serahs görkemli bir şehirdir, şehir merkezi çok büyüktür. Bu civarlar boş ve kumlu arazidir, halkın su ihtiyacı kuyulardan sağlanır; zira ne bir nehir ne de bir su kaynağı vardır. Ya'kûbî s.48, Serahs'ta Ferâve isimli bir ribat vardır, İbn Havkal, s.445, Horasan'da deve en çok Serahs ve Belh bölgesindedir, İbn Havkal, s.453

⁵²⁸ Makdisî, Nisâbur Serahs yolunu şu şekilde vermektedir: Nisâbur'dan Kasru'r-Rîh'e bir merhale, sonra Rammâde'ye bir merhale, sonra Sâhe'ye bir merhale, sonra Mezdurân'a bir merhale, sonra Ukeyne'ye bir merhale, sonra Serahs bir merhaledir, Makdisî, s.351

⁵²⁹ Kudâme'de Telestâne olarak geçmektedir, Kudâme b. Ca'fer, s.202

⁵³⁰ Kudâme burayı Yenücerd olarak aktarmaktadır, Kudâme b. Ca'fer, s.202

⁵³¹ İbn Hurdazbih s.24,25; Kudâme b. Ca'fer s.201,202

⁵³² Maveraünnehir Toharistan, Soğd, Semerkand, Şâş ve Fergana şehirlerinden oluşur, Ya'kûbî s.61

⁵³³ Makdisî'de Cerûcird şeklindedir, Makdisî, s.348

⁵³⁴ Ya'kûbî, s.48, Makdisî, bu güzergâhtaki mesafeleri her bir yerleşim yeri arasında bir merhale olarak vermiştir ve güzergâh Ya'kûbî ile aynıdır, Makdisî, s.348

9-Merv'den Herat'a Giden Yol:

Merv'den Mul'a altı merhaledir. Bu mesafede ilk olarak Kuşmahân vardır. Buradan ise Zebîbü'l-Kuşmahânî'ye gidilir, yolun diğer kısmı çoraktır ve kaleler bulunmaktadır. Bu güzergâh düz bir istikamette horasan yerleşimlerinden geçer Mul halkının su ihtiyacı, su kuyularından karşılanır, ancak Belh bölgesinin nehri olan Ceyhun'a yakın olan yerler su ihtiyaçlarını buradan giderirler. Bu istikametin Hint denizi tarafına düşen aşağı kesiminde olanlara gelince: Güneydoğu istikametinde Nisâbur'dan Herat'a on merhaledir. Herat Horasan beldelerinin en kalabalık, en mamur ve halkının yüzü en güzel olanıdır, su ihtiyacı su kaynaklarından ve vadilerden giderilir⁵³⁵

10-Herat'dan Sicistan'a Giden Yol:

Herat'tan Bûşenc'e bir merhaledir. Bûşenc'den Bâdegîs'e üç merhaledir. Bûşenc'den Sicistan'a beş merhaledir, burası görkemli bir beldedir ve en büyük şehri Bust'tur.⁵³⁶

11-Merv'den Buhara'ya Giden yol:

Merv'den Kuşmahân'a beş fersah oradan Dîvab'a⁵³⁷ altı fersah oradan Mensaf'a altı fersah⁵³⁸, oradan Ahsa'ya⁵³⁹ sekiz fersah, oradan Bi'ru Osman'a⁵⁴⁰ üç fersah,⁵⁴¹ oradan Âmül'e olan mesafe sekiz fersaktır.⁵⁴² Âmül'den Belh nehrinin⁵⁴³ kenarına kadar bir fersah, nehir geçildikten sonra Firebr'e olan mesafe bir fersaktır⁵⁴⁴, oradan Ümmü Cafer kalesine altı fersah çöldür, oradan Beykend'e altı

⁵³⁵ Ya'kûbî, s.49

⁵³⁶ Ya'kûbî, s.49

⁵³⁷ Kudâme'de Divân olarak geçmektedir ve burada posta konağı vardır, Kudâme b. Ca'fer, s.202

⁵³⁸ Kudâme Divân ile Mansif arasında Tahmelc isimli bir yeri zikretmektedir, Kudâme b. Ca'fer, s.202

⁵³⁹ Burası bir posta konağıdır, Kudâme b. Ca'fer, s.202

⁵⁴⁰ Kudâme'de burası Nehri Osman olarak geçmektedir, Kudâme b. Ca'fer, s.22

⁵⁴¹ Kudâme Nehri Osman ile Âmül şehri arasında Akîr isminde bir posta konağını da aktarmaktadır, Kudâme b. Ca'fer, s.202

⁵⁴² Makdisî'de Merv Âmül yolu şu şekilde geçmektedir: Merv'den Kuşmeyhen'e bir merhale, sonra Ribatu'l-Hadîd'e bir merhale, Ribatu Nasrak'e bir merhale, sonra Cebbu Hammâd'e bir merhale, sonra Ribatu Bâris'e bir merhale, sonra Âmül'e bir merhaledir, Makdisî, s.348

⁵⁴³ Ceyhun nehrine Belh nehri de denmiştir, bu nehir Tirmiz'den, Horasan'ın diğer bölgelerinden geçer nehir ulaşımına elverişlidir, üzerinde gemiler dolaşır, Mes'udi, I,s.211

⁵⁴⁴ Kudâme'de "Firebr şehri yerine nehir geçtikten Ali Köyü'ne kadar mesafe bir fersah. Ali Köyü'nden Ümmü Cafer Kalesi'ne-Bu mesafe çölden gidilir-altı fersaktır" şeklinde geçmektedir, Kudâme b. Ca'fer,s.203

fersah, oradan Buhara surunun kapısına iki fersah, oradan Mastin'e bir buçuk fersah, oradan Buhara'ya olan mesafe bir buçuk fersaktır⁵⁴⁵

12-Buhara'dan Semerkand'a Giden Yol:

Buhara'dan Şarğ'a dört fersah, oradan Tavâvis'e üç fersah, oradan Gökeşibagan'a⁵⁴⁶ olan mesafe altı fersaktır. Bu yerin güney tarafında Çin dağları başlar. Gökeşibagan'dan Kermîniyi'ye mesafe dört fersaktır, oradan Debûsiye'ye beş fersaktır, sonra Erbincân'a⁵⁴⁷ beş fersaktır, oradan Zerman'a beş fersah⁵⁴⁸, oradan Kasru Alkame'ye beş fersah, oradan Semerkand'a⁵⁴⁹ olan mesafe iki fersaktır.⁵⁵⁰

13-Buhara'dan Kâs'a Giden Yol:

Buhara'dan Emeze'ye iki berîd, sonra Ribatı Tâş'a bir merhale Şûrûh'a bir merhale, sonra er-Remel'e bir merhale, sonra Ribatı Tuğân'a bir merhale, Ribatı Cikerbend'e bir merhale, sonra Ribatı Hasen'e bir merhale, sonra Nâbâdeğîne'ye bir merhale, sonra Muzîgünnehr'e bir merhale, sonra Ribatı Mâş'a bir merhale, sonra Ribatı Sind'e bir merhale, sonra Bağrekân'a bir merhale, sonra Şurahân'a bir merhale, sonra Kâs'a bir merhaledir.⁵⁵¹

14-Semerkand'dan Zâmin'e Giden Yol:

Semerkand'ın da eski bir kalesi vardır. Semerkand'dan Barkis'e⁵⁵² dört fersah, oradan Huşufegan'a dört fersahlık kısım ovadır, ovadan Burenmez'e⁵⁵³ beşfersaktır,

⁵⁴⁵ İbn Hurdazbih, s.25;Kudâme b. Ca'fer, s.202,203

⁵⁴⁶ Kudâme'de Kûk olarak geçmektedir, Kudâme b. Ca'fer, s.203

⁵⁴⁷ Kudâme'de Rencen olarak geçmektedir, Kudâme b. Ca'fer s.203,Makdisî'de ise Rebincen olarak geçmektedir, Makdisî, s.342

⁵⁴⁸ Bu mesafe Kudâme 'de altı fersah olarak geçmektedir, Kudâme b. Ca'fer, s.203

⁵⁴⁹ Semerkant'ta birçok han vardır, İbn Havkal, s.492

⁵⁵⁰ İbn Hurdazbih, s.25,26;Kudâme b. Ca'fer, s.271;Ya'kûbî, eserinde bu yol güzergâhını daha başka vermektedir. Buhara'dan Soğd beldesine ise kible istikametinde yedi merhaledir. Buradan Debusiyye, Kuşaniyye, Kışse ve Nesef'e varılır. Kışse'den Soğd'un en büyük şehrine, Semerkand'a dört merhaledir. Ya'kûbî, s.59

⁵⁵¹ Makdisî, s.343

⁵⁵² Kudâme'de bu menzil Barket olarak geçmektedir, Kudâme b. Ca'fer, s.203

⁵⁵³ Kudâme'de Furnemez olarak geçmektedir, Kudâme b. Ca'fer, s.203

sonra Zâmin'e olan mesafenin dört fersahlık olan kısım o vadır⁵⁵⁴.Zâmin, Şâş ve Türk illeri ile Fergana'ya giden iki yolun ayrıldığı yerdir.⁵⁵⁵

15-Şâş Yolu:

Zâmin'den Haras'a⁵⁵⁶ yedi fersah⁵⁵⁷, sonra Şâş nehrinin kıyısına köprüye kadar dokuz fersaktır.⁵⁵⁸ Köprüden Benâkit'e⁵⁵⁹ geçilir. Buradan Türk nehrine⁵⁶⁰ olan mesafe dört fersaktır, sonra Türk nehrinden Şuturkes'e⁵⁶¹ geçilir, oradan Benunket'e üç fersah sonra Şâş'a iki fersahlık bir mesafe vardır. Şâş'tan gümüş ocağına yedi fersaktır. Gümüş ocağı İlâk ve Belanke denilen yerdir, oradan demir kapıya iki mil, sonra Kübal iki fersah, sonra Garkerd'e altı fersah, sonra İsbicâb'a kadar on üç fersaktır, sonra Uz'dan Şarab'a dört fersah⁵⁶², sonra Beduhket'e beş fersah, sonra Temtâc'a dört fersah⁵⁶³, sonra Âbarcâc'a⁵⁶⁴ dört fersah, sonra nehir üzerinden bir menzile kadar olan mesafe altı fersaktır, sonra Kücayir nehrine beş fersah mesafede bulunan Cüviket'e⁵⁶⁵, sonra Taraz'a⁵⁶⁶ üç fersahta varılır. Taraz'dan sonra Küviket'e yedi fersaktır, oradan Veymek Hakanının bulunduğu yere kadar seksen günlük yoldur. Bu yolda yiyecek beraber götürülür. Taraz'dan Aşağı Nüşecan'a üç fersah, oradan Kısrbâz'a iki fersaktır. Buradan Kulşüb'e dört fersah, Culşüb'e dört fersah, sonra teğanni eden köy olan Külân'a dört fersah, oradan büyük bir köy olan Berkî'ye dört fersah, sonra Esberâ'ya dört fersah, sonra büyük bir köy olan Nüzket'e sekiz fersah, sonra diğer büyük bir köy olan Hurencuvan'a⁵⁶⁷ dört fersah, sonra Cûl'a dört fersah, sonra büyük bir köy olsun Sarg'a⁵⁶⁸ yedi fersah, oradan sonra Türkeş Hakanının

⁵⁵⁴ Kudâme bu bölgeyi ova değil de çöl olarak nitelendirmektedir, Kudâme b. Ca'fer, s.203

⁵⁵⁵ İbn Hurdazbih, s.26,27;Kudâme b. Ca'fer, s.203;Zâmin Soğd'dan Fergana'ya giden yolcuların konak yeridir, İbn Havkal, s.504, İdrisî, II, s.700

⁵⁵⁶ Kudâme'de bu şehir Hâvas olarak geçmektedir, Kudâme b. Ca'fer, s.204

⁵⁵⁷ Bu mesafe Kudâme'de altı fersaktır, Kudâme b. Ca'fer, s.204

⁵⁵⁸ Kudâme bu mesafeyi beş fersah olarak vermektedir, Kudâme b. Ca'fer, s.204

⁵⁵⁹ Kudâme'de Benâket şeklindedir, Kudâme b. Ca'fer, s.204

⁵⁶⁰ Türk Nehri'nin üzerindeki şehri Kudâme Cinancekt olarak vermektedir, Kudâme b. Ca'fer, s.204

⁵⁶¹ Kudâme'de Sütürket şeklindedir, Kudâme b. Ca'fer, s.204

⁵⁶² Bu mesafe çöl içindedir, bu çöl iki büyük nehir vardır. Birine Me'va diğerine Yüren adı verilir. Kudâme b. Ca'fer, s.204

⁵⁶³ Kudâme'de bu mesafe, Beduhket'ten Temtâc'a küçük kayıklarla beş fersaktır. Bu Temtâc şehri o vadır, şeklinde geçmektedir. Kudâme b. Ca'fer, s.204

⁵⁶⁴ Kudâme'de Bârcâc olarak geçmektedir ve Bârcâc'da büyük bir tepe vardır. Etrafında bin tane kaynak fışkırmaktadır, Kudâme b. Ca'fer, s.204

⁵⁶⁵ Kudâme'de bu menzilin ismi Cüyket olarak geçmektedir, Kudâme b. Ca'fer, s.205

⁵⁶⁶ Kudâme'de bu menzilin ismi Tırâz olarak geçmektedir, Kudâme b. Ca'fer, s.20

⁵⁶⁷ Kudâme'de burası Harancevân olarak geçmektedir, Kudâme b. Ca'fer, s.205

⁵⁶⁸ Kudâme'de bu menzil Sâriğ olarak geçmektedir, Kudâme b. Ca'fer, s.205

bulunduğu şehre dört fersah, sonra Nüvîket'e⁵⁶⁹ dört fersah sonra Kübal'a üç fersah, oradan sonra Çin sınırını teşkil eden Nûşecân'a otlak yerlerden giden kabileler için on beş günlük yol, Türk postaları için ise üç günlük bir yol vardır.⁵⁷⁰

16-Zâmin'den Fergana'ya Giden Yol:

Zâmin'den Sabât'a⁵⁷¹ olan mesafe iki fersah, oradan Uşrusana'ya⁵⁷² yedi fersaktır. Bu yolun iki fersahı düz ovada, beş fersahı ise şehrin yanında akan nehrin yanından katedilir. Sabât'dan Galûk'a altı fersah, oradan Hocende'ye dört fersah, sonra Samga'ya beş fersah, oradan Hâcistân'a dört fersah, sonra Turmukân'a yedi fersah, sonra Bâb şehrine üç fersah, sonra Fergana'ya dört fersaktır.⁵⁷³

17-Tırâz'dan Keymak'a Giden Yol:

Tırâz'dan Kevâket edenilen yerde olan ve şenlikli ve ahalisi çok iki köye varılır. Bu menzil ile Keymak padişahının bulunduğu mahal arası çabuk giden atlı için seksen günlük yoldur. Bu yolda giden kimse, yalnız kendi erzakını taşır. Zira ot ve suyu çok olan geniş oviden gider, burada en çok yonca bulunur.⁵⁷⁴

18-Fergana'dan Atbaş'a Giden Yol:

Fergana'dan Kubâ şehrine on fersah, oradan Uş şehrine on fersah sonra, Hurtekin'in şehri olan Özkend'e yedi fersah geçite bir günlük yol sonra Atbaş'a bir günlük yol, sonra yukarı Nûşecân'a altı günlük yol çeker, Atbaş ise Tibet ile Fergana arasında yüksek bir dağ yolu olan geçit üzerinde bir şehirdir.⁵⁷⁵

19-Merv'den Belh'e Giden Yol:

⁵⁶⁹Kudâme'de Nevâket şeklindedir, Nevâket'ten sonra Kudâme'ye göre yol güzergâhı değişmektedir. Nevâket şehrinde Benciket iki fersaktır. Bu da büyük bir köydür ve yine yanında büyük bir köy vardır. Bencikat'tan Suyâb'a mesafe iki fersaktır. Sâğur Kübal'dan Yukarı Nûşecân'a kabile yürüyüşüyle on beş günlük yoldur. Bu yol hep çimen içinden gider ve her yerde su bulunur. Türk Postası için bu mesafe üç günlük yoldur. Kudâme b. Ca'fer, s.206

⁵⁷⁰İbn Hurdazbih, s.27-29; Kudâme b. Ca'fer, s.205,206, İdrisî, II, s.709, Ya'kûbî, Semerkand-Şaş yolunu daha kısa vermektedir. Semerkand'dan Şâş'a gitmek isteyen kişi Hucende'ye yürür. Orası Semerkand şehirlerinden yedi merhalelik mesafede bir şehirdir. Hocende'den Şâş'a dört merhalelidir. Ya'kûbî, s.60, İbnü'l Fakih, s.296

⁵⁷¹Kudâme'ye göre Sâbât'dan iki yol ayrılır, birisi yukarıdaki güzergâh diğeri ise şöyledir: Sâbât'dan Kerket'e üç fersaktır. Kerket'ten Galûk Endâz'a üç fersaktır. Galûk Endâz'dan Şâş nehri üzerinde olan Hocende şehrine dört fersaktır, Kudâme b. Ca'fer, s.207

⁵⁷²Uşrusana Afşin'in memleketidir, Uşrusana toprakları geniş ve görkemlidir, burada dört yüz tane kalenin olduğu söylenir. Ya'kûbî, s.60

⁵⁷³İbn Hurdazbih, s.29,30; Kudâme b. Ca'fer, s.207

⁵⁷⁴Kudâme b. Ca'fer, s.209; İdrisî, II, s.715

⁵⁷⁵İbn Hurdazbih, s.30; Kudâme b. Ca'fer, s.208; İdrisî, II, s.701

Merv'den⁵⁷⁶ Fâz'a yedi fersah, sonra Mehdâbâz'a altı fersah,⁵⁷⁷ sonra Yahyaabâz'a⁵⁷⁸ yedi fersah, sonra el-Karineyn'e⁵⁷⁹ beş fersah, sonra nehir boyunda olan Havzân'a altı fersah, sonra nehir üzerinde olan Ahnef b. Kays'ın köşküne dört fersah, oradan Merver-Rûz'a beş fersah, oradan Eresker'e⁵⁸⁰ beş fersah, oradan Ussâb'a⁵⁸¹ yedi fersah, sonra Gencâbâz'a altı fersah, oradan Tâlekân'a altı fersah, oradan Keshab'a⁵⁸² beş fersah, sonra Ugîn'e beş fersah, oradan Hût köşküne beş fersah, oradan Fâryâb'a beş fersah, oradan Cüzcan kazalarından Kâ'⁵⁸³ dokuz fersah, sonra Şaburkan'a dokuz fersah, oradan Belh'e tâbi olan Sidre'ye altı fersah, oradan Destekird'e beş fersah, oradan Gûr'a⁵⁸⁴ dört fersah, oradan Belh'e⁵⁸⁵ üç fersaktır.⁵⁸⁶

20-Belh'den Tirmiz'e Giden Yol:

Belh'den Siyahcird'e beş fersah, sonra Belh nehrinden ibaret olan Ceyhun sahili yedi fersaktır.⁵⁸⁷ sağ tarafta sahil üzerinden Hulm kazası ve Durğam nehri vardır, sol tarafta ise Merv ve Harezmi vardır. Burası Belh nehrinin iki tarafına yayılmıştır ve burada Âmül, Zemim, Tâlekân dağları, Fâryâb, Nehuz, Cüzcan ve Belh'in diğer uzak köyleri vardır. Belh nehrinden Tirmiz'e⁵⁸⁸ geçilir.⁵⁸⁹

⁵⁷⁶ Merv, İran ve Ceyhun kervan yolu üzerinde önemli bir durak yeri idi, Lombard, *el-Coğrafya et-Tarihiyye*, s.55

⁵⁷⁷ Bu mesafe çöl içindedir, Kudâme b. Ca'fer, s.209

⁵⁷⁸ Burası derenin orta yerinde bir konaktır, burada hanlar ve posta konak yeri vardır, Kudâme b. Ca'fer, s.209;Makdisî'de Bahîrâbâz şelindedir, Makdisî, s.347

⁵⁷⁹ Bu yerin ahalişi eşeklerini kiraya verirler, bu eşekler her tarafa sefer ederler, Kudâme b. Ca'fer, s.209

⁵⁸⁰ Kudâme'de ve Makdisî'de Erseken olarak geçmektedir, Kudâme b. Ca'fer, s.210;Makdisî, s.347

⁵⁸¹ Kudâme'de ve Makdisî'de Esrâb olarak geçmektedir, Kudâme b. Ca'fer, s.210;Makdisî, s.347

⁵⁸² Kudâme'de ve Makdisî'de Keshân şeklindedir, Kudâme b. Ca'fer, s.210;Makdisî, s.348

⁵⁸³ Kâ iyi bir konaktır ve burada hanlar ve kuyular vardır, Kudâme b. Ca'fer, s.210

⁵⁸⁴ Kudâme'de Üd olarak geçmektedir, Kudâme b. Ca'fer, s.211

⁵⁸⁵ Belh güçlü bir şehirdir. Bir kale duvarı önde ve bir başka kale duvarı arkada olmak üzere etrafında iki sur vardı. Eski dönemlerde bu kale duvarları üç taneydi, üzerinde on iki kapı vardır. Belh şehrinin Horasanın ortası olduğu söylenir. Doğu yönünde Fergana'ya otuz merhale, Kâbul ve Kandehar'a otuzar merhale, Kirman'a otuz merhale, Kaşmîr'e otuz merhale, Hârezm'e ve Multan'a da otuz merhaledir. Ya'kûbî, s.55,56,Belh ve kazalarından meralarının ve ürünlerinin bolluğu ve güzelliği sebebiyle deve cinsinin en iyilerinden "Navk" ve Semerkand ve "Buht" develerinden çıkar, Bu deve cinsinin dünya üzerinde benzeri yoktur, İbn Havkal s.451,Horasan'da deve en çok Belh ve Serahs bölgesindedir, İbn Havkal s.453,Horasan bölgenin en güzel atları Belh'den gelir, İbn Havkal, s.453

⁵⁸⁶ İbn Hurdazbih, s.32

⁵⁸⁷ Bu mesafe çöl içerisinden geçmektedir, Kudâme b. Ca'fer, s.211

⁵⁸⁸ Tirmiz şehri Hind danizinin sağ tarafına düşer; Belhü'l-A'zam nehrinin ise güney doğu kenarında yer alır, görkemli bir şehirdir, burası yerleşik ve geniştir. Ya'kûbî, s.59,Tirmiz'de yoldan geçen kimselere yiyecek sunan ribatlar vardır, İbn Havkal, s.454

⁵⁸⁹ İbn Hurdazbih, s.33;Kudâme b. Ca'fer, s.211

21-Tirmiz'den Buhara'ya Giden Yol:

Tirmiz'den Saġâniyân'a dört merhaledir. Saġâniyân'dan Huttal topraklarına⁵⁹⁰ üç merhaledir. Huttal'dan Toharistanu'l-Ulyâ'ya Şıkınân memleketinin meliki olan Hammârbek'e ve Bezehşân'a varılır. Buradan inen bir vadi Şıkınân'a ulaşır. İşte bunların hepsi Toharistan topraklarıdır. Düz bir istikamette Belh nehrinin arka tarafında bulunan yerlerin ilki Ferebr şehridir. Ferebr'den Beykend'e bir merhaledir. Beykend görkemli bir şehirdir. Beykend'den Buhara şehrine iki merhaledir.⁵⁹¹

22-Ferebr'den Özkend'e Giden Yol:

Ferebr'den Beykend'e bir konak, Beykend'den Buhara'ya bir konak, Buhara'dan Tavâvîs'e bir konak, Tavâvîs'tan Kermîniye'ye bir konak, Kermîniye'den Debûsiyye'ye bir konak, Debûsiyye'den Erbencen'e kısa bir konak, Erbencen'den Zermân'a bir konak, Zermân'dan Semerkand'a bir konak, Semerkand'dan Ebârkes'e bir konak, Ebârkes'den Ribatü Sa'd'a bir konak, Bu konaktan Ribatü Ebî Ahmed'i geçtikten sonra Fergana ve Şâş yolları ayrılır Ribatü Sa'd'den Burnemez'e bir konak, Burnemez'den Zâmin'e bir konak, Zâmin'den Sâbat'a bir konak, Sâbat'dan Erkend'e bir konak, Erkend'den Şâvkes'e bir konak, Şâvkes'den Hocende'ye bir konak, Hocende'den⁵⁹² Kend'e bir konak, Kend'den Sûc'a bir konak, Sûc'dan Riştân'a bir konak, Riştân'dan Zenderâmeş'e bir konak, Zenderâmeş'den Kubâ'ya bir konak, Kubâ'dan Uş'a bir konak, Uş'tan Özkend'e büyük bir konaktır, Bu Ferebr'den Özkend'e en kestirme yoldur. Özkend Maverâünnehir'in sonudur.⁵⁹³

590 Huttal'dan etrafa At, Katır ve Kısrak sevk olunur, İbn Havkal, s.476

591 Ya'kûbî, s.59, Makdisî bu güzergâhı Buhara'dan Tirmiz'e şeklinde vermektedir: Buhara'dan Cekem'e bir merhale, sonra Ribatü Atîk'e bir merhale, sonra Cübbü Saîd'e bir merhale, sonra Bezde'ye bir merhale, sonra Ribatü Hurân'a bir merhale, Buhariyyîn Köyüne bir merhale, sonra Huvarizmiyyîn Köyüne bir merhale, Belhân'a bir merhale, sonra Kâlif'e bir merhale, sonra Kıyâsiyyin bölgesine bir merhale, sonra Tirmiz bir merhaledir, Makdisî s.343, İbn Havkal bu güzergâhı daha farklı vermektedir: Buhara'dan Ferâcun'a bir, sonra Meyânkâl'e bir, sonra Mâyemurg'a bir, sonra Nesef'e bir, sonra Sûbâh'a bir, sonra Dîzek'e bir, sonra Kendek'e bir, sonra Bâbü'l-Hadîd'e bir, sonra Dârbek'e bir, sonra buradan Hâşimcird'e bir buradan Tirmiz'e bir merhaledir, İbn Havkal, s.517

592 Hocende Fergana'ya ait yerdir. Fergana'yı Nuşirevan bina etmiş ve buraya her haneden bir kavim nakletmişti. İbn Hurdazbih, s.31

593 İbn Havkal s.515

23-Hocende'den Ahsîkes'e Giden Yol:

Hocende'den Fergana'nın kasabası olan Ahsîkes'e gitmek isteyen bir kimse Kend'den Hâkend'e çıkar, burası büyük bir günlük yoldur, Hâkend'den Ahsîkes'e de büyük bir günlük yoldur, Ahsîkes'ten iki yol vardır, bunlardan biri çöl ve kumluktan geçen yoldur ve Ahsîkes'e yedi fersahtır, sonra Şâş nehrini geçerek Ahsîkes'e varır, diğeri ise nehri geçerek Bâb'a kadar beş fersah, Bâb'dan Ahsîkes'e dört fersahtır.⁵⁹⁴

24-Tirmiz'den Raşt'a Giden Yol:

Tirmiz şehrinden Sarmencân'a altı fersah, Sarmencân'dan ahalisi çok ve şenlikli olan Dâr-ı Zengi'ye⁵⁹⁵ altı fersah, Dâr-ı Zengî'den Berencî adı verilen köye yedi fersah, Berencî'den Sağaniyân'a beş fersah, Sağaniyan şehrinden Raşt yoluyla Bunzâ üç fersah, Bunzâ'dan Hemverân'a yedi fersah, Hemverân'dan Ebânküsvân'a sekiz fersah, Ebânküsvân'dan⁵⁹⁶ Şûman'a beş fersah, Şûman'dan Vaşcird'e beş fersah, Vaşcird'den Raşt'a dört günlük yoldur.⁵⁹⁷Tirmiz'den Sağaniyân'a gidilir. Burası geniş ve görkemli bir beldedir ve yerleşim merkezleri çoktur.

25-Sağâniyân Yolu:

Tirmiz'den Sarmencân'a olan mesafe altı fersah, oradan Dârazenc'e altı fersah, oradan Berenci'ye yedi fersah, oradan Sağâniyân'a⁵⁹⁸ beş fersahtır. Bunza ile Hemverân arası üç fersahtır. Buradan sonra Ebanküsvân'a olan mesafe sekiz, sonra Şûman'a beş fersah, sonra Vaşcird'e⁵⁹⁹ dört fersahtır; sonra buradan Rast'a⁶⁰⁰ dört günlük yoldur. Rast bu güzergâhta Horasan'ın en son yeridir ve burası iki dağ arasındadır.⁶⁰¹

594 İbn Havkal, s.516

595 Yâkût'ta bu menzil Dârazenc olarak geçmektedir, II, s.421

596 Yâkût'ta bu menzil yalnızca Ebân olarak geçmektedir, I,s.62

597 Kudâme b. Ca'fer, s.211;İbn Havkal, bu yol güzergâhını Tirmiz'den Sağâniyan'a yol şeklinde vermektedir, İbn Havkal s.518

⁵⁹⁸Sağâniyân geniş ve görkemli bir beldedir; yerleşim merkezleri ve çok sayıda şehir merkezi vardır. Ya'kûbî s.59,Sağaniyân'da Ebu'l-Hasan Muhammed b. el-Hasan'ın ribatları vardır, İbn Havkal s.454

⁵⁹⁹ Vaşcird büyük bir süğür şehridir, aynı zamanda içerisinde mukavemetli yedi yüz kale barındıran geniş niralandır. Buralara Türkler saldırmaktadır. Ya'kûbî s.59

⁶⁰⁰ Bu menzil Kudâme'de Raşt şeklinde geçmişti, s.211

⁶⁰¹ İbn Hurdazbih s.33,34

26-Belh'ten Yukarı Toharistan'a Giden Yol:

Belh'ten Uvlari'ye⁶⁰² olan mesafe beş fersah, oradan Hulm şehrine beş fersah, oradan Behâr'a altı fersah, sonra Bekbânul'a⁶⁰³ beş fersah, sonra Kâriz Âmir'e yedi fersaktır.⁶⁰⁴

27-Serahs'tan Belh'e Giden Yol:

Serahs şehrinden Tâlekân'a⁶⁰⁵ dört merhaledir. Tâlekân'dan Fâriyâb'a dört merhaledir. Fâriyâb'dan Cûzecân'a⁶⁰⁶ beş merhaledir, doğuyu takip ederek Cûzecân'dan Belh'e dört merhaledir.

2.7.BAĞDAT'TAN CİBAL, HUZİSTAN, KİRMAN VE HORASAN BÖLGESİNE GİDEN YOLLAR

Bağdat'tan Cebel'e, Kazvin'e, Zencan'a, Kum'a, Isfahan'a, Rey'e, Cürcan'a, Taberistan'a, Siistan ve Horasan'a Tibet ve Türkistan yönünden bitişik olan yerlere Doğu bölgesi denir ve yol güzergâhları şu şekildedir:

1-Bağdat'tan Hulvan'a Giden Yol:

Bağdat'tan Nehrevân'a kadar dört fersah⁶⁰⁷, sonra Deyr-i Bazmâ'ya⁶⁰⁸ dört, oradan Deskera'ya sekiz⁶⁰⁹, oradan Celûla⁶¹⁰, ya mesafe yedi fersaktır, sonra Hanikîn'e yedi fersah⁶¹¹, oradan Kasr-ı Şîrîn'e de altı fersaktır. Buradan Şehrazûr'a gitmek isteyen kimse Kasr-ı Şîrin'den⁶¹² Dizkûrân'a kadar iki fersahlık, Dizkûrân'dan Şehrazûr'a kadar on sekiz fersahlık yol gider. Şehrazûr'un kasabası

⁶⁰² Kudâme'de Vilâri şeklinde geçmektedir, Kudâme b. Ca'fer, s.212

⁶⁰³ Kudâme'de Erkâbânul şeklinde geçmektedir, Kudâme b. Ca'fer, s.212

⁶⁰⁴ İbn Hurdazbih s.34, Kudâme b. Ca'fer, s.212

⁶⁰⁵ Tâlekân iki büyük dağın arasında, Cuma günleri toplanılan enine geniş bir camisi bulunan ve "Tâlekâniyye" kumaşının dokunduğu bir yerdir. Ya'kûbî, s.55

⁶⁰⁶ Cûzecân Hind bölgesinde bulunan Kirman'ın hizasındadır. Ya'kûbî, s.55

⁶⁰⁷ Makdisî, Bağdat ile Nehrevân arasındaki mesafeyi iki berid olarak vermiştir, Makdisî, s.135

⁶⁰⁸ Ya'kûbî'de bu yer zikredilmemiştir. s.39

⁶⁰⁹ Ya'kûbî, Deskera'dan sonra Tararistan'a gidileceğini belirtmektedir s.39

⁶¹⁰ Burası Cibâl bölgesinin ilk yeridir, Ya'kûbî, s.39

⁶¹¹ Makdisî, Deskera ve Celûla, Celûla ve Hanikîn arasındaki mesafeyi bir merhale olarak vermiştir, Makdisî, s.135

⁶¹² Şîrin Kısra'nın karısıdır. Bu kasırda yazlarını geçirmekteydi. Bu bölgede Fars Krallarına ait çok sayıda eser vardır. Ya'kûbî, s.39, Strange, s.63

Nimezrâhtır. Nimezrâh, Medayin'den Şîz ateşgedesine kadar olan yolun yarısı demektir. Kasr-ı Şirin'den Hulvan'a beş fersahtır.⁶¹³

2-Hulvan'dan Istahr'a Giden Yol:

Hulvan'dan Şehrazûr'a dokuz sikke, Hulvan'dan Masebezân'ın şehri Sîrevân'a yedi sikke, Sîrevân'dan Mihricânkazef'in şehri Saymera'ya dört sikkedir. Hemedân'dan Kumm'a kırkyedi fersahtır. Zerkâ'dan Kumm'a üç sikke, Kumm'dan Isfahan'a on altı sikke, Mazerân'dan Nihavend'e üç sikke, Medinetü's-Selâm'dan Vâsıt'a yirmi beş sikkedir. Vâsıt'a Ahvaz çarşısı sınırı arasında yirmi sikke vardır, sonra Erracân'a⁶¹⁴ yirmi sikke, sonra Nubendecân'a on yedi sikke, sonra Şiraz'a on iki sikke, sonra Istahr'a beş sikkedir.⁶¹⁵

3-Basra'dan Ahvaz çarşısına Giden Yol:

Basra'dan Ubülle'ye dört fersah, Ubülle'den Beyân'a beş fersah, Beyân'dan Hısnu Mehdî'ye kara yolundan altı fersah, Nehru Cedîd üzerinden sekiz fersah, Hısnu Mehdî'den el-Erbeâ çarşısına dört fersah, Erbeâ çarşısından el-Mehûl'e altı fersah, sonra Devlâb'a sekiz fersah, sonra Devlâb'dan Ahvaz çarşısına iki fersah, böylelikle Basra'dan Ahvaz çarşısına otuz üç fersah eder.⁶¹⁶

4-Ahvaz çarşısından Şiraz'a Giden Yol:

Ahvaz'dan Ezeme'ye altı fersah, oradan Abdeyn'e beş fersah, sonra Râmhürmüze'e altı fersah, sonra Zutt'a altı fersah, sonra zorlu ve dağlık bölgeye, Vadi'l-Milh üzerindeki köprüye sonra Dehlizân'a sekiz fersah sonra Errecân'a sekiz fersah burada, Errecân vadisinde, Kisranın uzunluğu yüz metre olan taş köprüsü vardır. Errecân'dan Dâsin' beş fersah, sonra Bendek'e altı fersah, orada Fîl vadisi vardır, sonra Hammâd'ın hanına altı fersah, sonra Derkuveyd'e⁶¹⁷ dört fersah, sonra Nubendecân'a sekiz veya altı fersah⁶¹⁸, sonra Kercân'a beş fersah orada ceviz, zeytin ve meyve

⁶¹³ İbn Hurdazbih, s.18,19, Ya'kûbî, s.39,Kudâme b. Ca'fer, s.197,İdrisî, II, s.669

⁶¹⁴ Erracân'da Erracân vadisinin üzerinde uzunluğu üç yüz zira olan, Erracân'ın güzelliklerinden bir köprü vardır, İbnü'l Fakih, s.186

⁶¹⁵ İbn Hurdazbih, s.41,42,İbn Rüsteh, s.169,İbn Rüsteh Errecân ve Şiraz arasındaki mesafeyi daha ayrıntılı bir şekilde vermektedir, s.171,172

⁶¹⁶ Kudâme b. Ca'fer, s.194

⁶¹⁷ Yâkût'ta bu zemzemin ismi Derkîd olarak geçmektedir, II, s.450

⁶¹⁸ Makdisî, s.453

ağaçları vardır, sonra Harâra'ya yedi fersah, orada incir vadisi vardır, sonra Cüveyn'e beş fersah, sonra Cüveyn'den Şiraz'a beş fersahtır.⁶¹⁹

5-Şiraz'dan Istahr'a Giden Yol:

Şiraz'dan Cûr şehrine yirmi fersah, oradan Beyzâ'ya yedi fersah, Şiraz'dan Nûbendecân'a yirmi üç fersahtır. Şiraz ve Sâbur arası yirmi fersahtır. Şiraz'dan Zerkân'a dört fersah oradan Istahr'a sekiz fersahtır.⁶²⁰

6-Şiraz'dan Kirman'a Sonra Sicistan'a Giden Yol:

Şiraz'dan Radiyân'a yedi fersah, sonra Hürreme'ye iki fersah, sonra Berencân'a dört fersah, sonra Kind'e altı fersah, sonra Hîre'ye altı fersah, Ukbe kuyusuna beş fersah, sonra Miskânân'a sekiz fersah sonra, Sâhek'e sekiz fersah, sonra Seruşk'a yedi fersah, sonra Bâbek'in şehrine⁶²¹ yedi fersah, sonra Kasru'n-Numan'a yedi fersah, sonra Ebân köyüne yedi fersah, sonra Mercân'a dört fersah, oradan da Kirman beldesi olan Bîmend'e gelinir⁶²²

7-Şiraz'dan Isfahan'a Giden Yol:

Şiraz'dan Nisâbur'a yedi fersah, Nisâbur'dan Mâîn'e yedi fersah, Maîn'den Kîsâ tepesine üç fersah, el-Akabe'den Hûsekân'a yedi fersah, Hûsekân'dan Kasrâyen'e beş fersah, Kasrâyen'den Istahrân'a yedi fersah, Istharân'dan Hevâriş'e altı fersah, Hevâriş'ten Serâ, Mâse ve Merv'e dört fersah, Merv'den Kerv'e yedi fersah, Kerv'den El-Hân'a dokuz fersah el-Hân'dan Isfahan'a yedi fersahtır, böylelikle Şiraz'dan Isfahan'a yetmiş fersah eder.⁶²³

8-Kirman'dan Sicistan'a Giden Yol:

⁶¹⁹ İbn Hurdazbih, s.43,44;Kudâme b. Ca'fer, s.194,195;İbn Rüsteh, s.170,171

⁶²⁰ İbn Hurdazbih, s.47

⁶²¹ Bâbek'in şehri Bezze'dir. Ya'kûbî, s.41

⁶²² İbn Hurdazbih, s.48,Kudâme, Şiraz'dan Kirman'a olan yolu şöyle vermektedir: Şiraz'dan Istahr'a on iki fersah, Istahr'dan Zeyâdâbâz'a sekiz fersah, oradan Cevbânân'a dört fersah, Cevbânân'dan Abdurrahman köyüne altı fersah, Abdurrahman köyünden el-Âs köyüne yedi fersah, el-Âs köyünden Sâhek'e altı fersah, Sâhek'ten Sermekân'a dokuz fersah, Sermekân'dan Beştehâm'a on fersah, Beştehâm'dan Beymend'e on fersah, Beymend'den Sîrecân'a dört fersahtır, Sîrecân Kirman'ın kasabasıdır, Kudâme b. Ca'fer, s.195

⁶²³ Kudâme b. Ca'fer, s.196,197

Kirman'dan⁶²⁴ Sîrecân şehrine dört fersah, sonra Kuhistân'a⁶²⁵ altı fersah, sonra Karâta'ya altı fersah, sonra köye altı fersah, sonra Hannâb⁶²⁶ şehrine dört fersah, sonra Gubeyrâ'ya beş fersah, sonra Cüzan Hanına beş fersah, Hûh Hanına altı fersah, sonra Servistân'a yedi fersah, sonra Diruzyen'e beş fersah, sonra Bemme'ye⁶²⁷ dokuz fersah, sonra Nermâşir'e yedi fersah, sonra Fehrec'e yedi fersah, Fehrec'den Ova'ya yedi fersaktır, sonra Ahsa'ya ve kuyulara sekiz fersah, sonra Cürce'ye dokuz fersah, burası susuz bir menzildir, sonra uzak bir ribata yedi fersah, sonra İsbîz'e dokuz fersah, sonra Kirağân'a sekiz fersah, sonra El-Kâzi kuyusuna sekiz fersah, sonra Râşid'e, orada bir kuyu vardır, altı fersah, sonra Kavnişek'e dört fersah, sonra Cârûn'a orada kuyular vardır, beş fersah, sonra Sicistan şehrine altı fersaktır⁶²⁸ Sicistan'dan Herat şehrine seksen fersaktır.⁶²⁹

9-Sicistan'dan Herat'a Giden Yol:

Sicistan'dan Herat'a giden yolun ilk merhalesi Kerkûye'dir, oradan Beşter'e kadara dört fersah, Hindmend suyunun üzerindeki köprüden geçilir, Beşter'den Cüveyn'e kadar bir günlük yoldur, Cüveyn'den Bust'a kadar bir günlük yol, Bust'tan Künkere'ye kadar bir günlük yol, Künkere'den Şerşek'e kadar bir günlük yol, Şerşek'ten Fere dersi köprüsüne kadar bir günlük yol, Deze taş köprüsünden Fere'nin kendisine kadar bir günlük yol, Deze'den Kevîsân'a kadar bir günlük yol, Kevîsân'dan Hâşân'a kadar bir günlük yoldur, Hâşân'dan Kunâhserâ'ya bir günlük yol, oradan Cebelü Esved'e kadar bir günlük yol Cebelü Esved'den Cedmân'a kadar bir günlük yol, Cedmân'dan Herat'a kadar bir günlük yoldur.⁶³⁰

10-Şiraz'dan Nisâbur'a Giden Yol:

⁶²⁴ Kirman, Sicistan'ın sağında, Cüzcan'ın hizasındadır. Kirman'ın en büyük şehri Sîracân'dır, güçlü kuvvetli ve görkemli bir yerdir, şehir yerleşimleri ve kaleleri vardır, suları azdır. Ya'kûbî, s.54

⁶²⁵ Kuhistan ovasında devecilik yapan kimseler bulunmaktadır, İbn Havkal, s.446

⁶²⁶ Kudâme Kuhistân ile Hannâb şehri arasında Kumah Ribatı ve es-Sahve isminde iki durak noktası daha vermektedir, Kudâme b. Ca'fer, s.196

⁶²⁷ Kudâme, Gubeyrâ'dan sonra Kurum, Keşk, Râin, ve Dârecîn menzillerini daha sonrada Bemme'yi vermektedir, Kudâme b. Ca'fer, s.196

⁶²⁸ İbn Hurdazbih, s.49,50

⁶²⁹ İbn Hurdazbih, s.50;İbn Rüsteh, bu yol güzergâhını Herat-Kirman güzergâhı başlığı altında vermektedir, s.158

⁶³⁰ İbn Havkal s.421;İbn Rüsteh s.158,159

Şiraz'dan Zerkân'a altı fersah, sonra Kûsehân köprüsüne iki fersah, sonra Istahr'a dört fersah, sonra Bürde'ye üç fersah, sonrakuyusu olan menzile dokuz fersah, sonra Ceh'e beş fersah, sonra Kercâr'a dört fersah, sonra Kekülân'a beş fersah, sonra Hendesek'e yedi fersah, sonra Mehrabâz'a üç fersah, sonra Eberkûye'ye üç fersah, sonra Mehâcir'e on fersah, sonra Kasru'l-Esed'e on beş fersah, sonra Kasru'l-Cevz'e yedi fersah, sonra Kaleye beş fersah, sonra Yezd şehrine altı fersah, sonra Encîre'ye altı fersah, sonra Harâne'ye on üç fersah, sonra Sâğend'e on iki fersah, sonra Muhammed bi Yezdâd'ın ribatına sekiz fersah, sonra Üstürân hanına altı fersah, sonra Hebâik'e yedi fersah, sonra Cûran'a dört fersah, sonra Tamehrehân'a dört fersah, sonra Tâbeseyn'e sekiz fersah, sonra Muhammed b. Hurrezâd'ın köyüne dört fersah, sonra Zenci'ye on iki fersah, sonra Turaysîs'e dört fersah, sonra Hâkesir'e sekiz fersah, sonra Kuhistan'ın köylerine dört fersah, sonra Hevâr'a altı fersah, sonra Akberese'ye altı fersah, sonra Nisâbur'a altı fersaktır. Nisâbur şehrinden Herat şehrine seksen fersaktır.⁶³¹

11-Şiraz'dan Darabcird'e giden yol:

Şiraz'dan Bekar köyüne üç fersah, sonra Rummân köyüne dört fersah, sonra Havristân'a dokuz fersah, sonra Kirm'e beş fersah, sonra Fesâ şehrine dört fersah, sonra Tâместân'a⁶³² dört fersah, sonra Festekân'a altı fersah, sonra Fesâruz' dört fersah, sonra Darabcird sekiz fersaktır.⁶³³

12-Istahr'dan Sîrecân'a Giden Yol:

Istahr'dan Hufr'a yedi fersah, sonra Üsnibcân'a yedi fersah, sonra Karinetü'l-Âs'a dört fersah, sonra Sâheke'l-Kübrâ'ya altı fersah, sonra El-Milh köyüne dokuz fersah, sonra Mûryâne'ye sekiz fersah, sonra Revân'a üç fersah, sonra Mercân'a, Fars illerinin sonunucusudur, on fersaktır, sonra Rûs'a üç fersah, sonra Fermân'a iki fersah, sonra Kirman'ın şehri Sîrecân'a on bir fersaktır.⁶³⁴ Mercân'dan Kirman illerinden Bîmend'e dört fersah, Sîrecan şehrine dört fersah, sonra Erhâ'ya altı fersah, sonra Estûr'a dört fersah, sonra Sâlim hanına sekiz fersah, sonra Bahte'ye

⁶³¹ İbn Hurdazbih s.49-51

⁶³² Makdisî'de Teymâristân şeklinde geçmektedir, Makdisî s.455

⁶³³ İbn Hurdazbih s.51,52;Makdisî s.455

⁶³⁴ İbn Hurdazbih s.53

sekiz fersah, sonra Kuhendiz vadisine on ik fersah, sonra Mâden'e dört fersah, sonra bir ribata dört fersah, sonra Cîreft'e dört fersah, sonra Cîreft'ten Bemme'ye yirmi fersah, sonra Süleyman nehrine yirmi fersah, sonra Dihkân'a altı fersah, sonra Mukrân'a, Mansûre'ye⁶³⁵ ve Sind beldelerine Cîreft'ten kırkbir fersaktır.⁶³⁶

13-Fehrec'den Sind'e giden yol:

Fehrec'den Tâberân'a, Mukran illerindedir, on fersah, sonra Bâsurcân'a on dört fersah, sonra Yahya b. Amr'ın köyüne on fersah, Hizâr'a on fersah, Müdre on fersah, sonra Müsâre'ye on fersah, sonra Derki Bâmûne'ye dokuz fersah, sonra Tecîn'e on fersah, sonra Bulus iktasına yirmi fersah, Milh dağına altı fersah, sonra En-Nahle'ye dokuz fersah, sonra Kalmân'a altı fersah, sonra Serâ'ya dört fersah, sonra Fenzebûr'a üç fersah, sonra Kandâbil ovası yoluyla Hayse'ye yirmi fersah, sonra Serâ Dârân'a on fersah, sonra Ceyşe'ye on fersah, sonra KUSDÂR'a on fersah, KUSDÂR'dan el-Cevr'e kırk fersah, sonra Uşrusâna'ya⁶³⁷ kırk fersah, sonra Süleymen b.Sümei'â'nın köyüne sekiz fersah, sonra el-Mansûre'ye seksen fersaktır.⁶³⁸

14-Ahvaz'dan Isfahan'a Giden Yol: Eyzec'den Ceverdân'a üç fersah, sonra Ristâcird'e dört fersah, sonra Selîdest'e altı fersah, sonra Bevîn'e beş fersah, sonra Sücer'e altı fersah, sonra ribata yedi fersah, Ebrar hanına yedi fersah, sonra Handan Isfahan'a yedi fersaktır.⁶³⁹

15-Fars'dan Isfahan'a Giden Yol:

Fars'dan Kâm Feyrûz'a beş fersah, sonra Kûred'e beş fersah, sonra Tecâbe dört fersah, sonra Sümârem'e beş fersah, sonra Siyâh'e beş fersah, sonra Bûrecân'a

⁶³⁵ Mansûra şehrini Ebu Cafer Mansûr kurmuştur. Ya'kûbî s.11

⁶³⁶ İbn Hurdazbih s.54

⁶³⁷ Burası Semerkand'ın doğusundadır, meşhur komutan Afşin buralıdır. Ya'kûbî s.60

⁶³⁸ İbn Hurdazbih s.55,56

⁶³⁹ İbn Hurdazbih s.57,58;Kudâme b. Ca'fer s.197

yedi fersah, sonra Keybalîye'ye altı fersah, sonra buradan Ebrar Hanına, Handan da Isfahan'a gidilir.⁶⁴⁰

16-İsfahan'dan Rey'e Giden Yol:

Yehûdiyye'den Burhuvâz'a üç fersah, sonra Vezz ribatına yedi fersah, sonra Enbâruz'a beş fersah, sonra Ezâfe'ye altı fersah, sonra Defâr'a dört fersah, sonra Bâz'a beş fersah, sonra Ebrûz'a beş fersah, sonra Huvâzır'a dokuz fersah, sonra ikta olunan yere beş fersah, sonra Kâris'e dokuz fersah, sonra Kumme'ye altı fersah, sonra Kâris'den Ed-Deyr'e yedi fersah, Dîze'ye yedi fersah, sonra Rey'e yedi fersaktır.⁶⁴¹

17-Dinever'den Rey'e Giden Yol:

Bir kimse Rey'e gitmek isteyen Dinever'den çıkıp Kazvin'e varır. Kazvin'den ana yolu takip derek üç merhale yürür. Rey Horasan ana yolu üzerindedir.⁶⁴²

3-ABBASÎLER DÖNEMİNDE HAC YOLLARI

1-Şam Hacılarının Kullandıkları Hac Yolu:

Dimeşk, el-Kusve, Denun Hanı,⁶⁴³ Gabâgib, Sanemeyn,⁶⁴⁴ Ezra, Zenîb hanı, Belkâ Kalesi,⁶⁴⁵ el-Kutrâne, el-Husâ,⁶⁴⁶ Meân,⁶⁴⁷ Batnu'l-Kavl, El-Müdevvera, Haletü Ammar,⁶⁴⁸ Zâtü'l-Hacc, İbn Harseme kuyusu, el-Mühnetâb, Tebük,⁶⁴⁹ Esleciyye Vadisi, el-Ahzâr Kalesi, Muazzam Kalesi, Dârü'l-Hamra, el-Mutaylî, el-Merham, Hicr,⁶⁵⁰ el-Ulâ, el-Bedî,⁶⁵¹ el-Cedîd Kuyusu ez- Zemred, el-Musavvera, Tasvîra, el-

⁶⁴⁰ İbn Hurdazbih s.58

⁶⁴¹ İbn Hurdazbih s.58,59

⁶⁴² Ya'kûbî s.45

⁶⁴³ Yâkût bu menzili el-Küsvetü'den sonra geldiğini fakat ismini Ümmü Hâkim olarak vermektedir, Yâkût, II, s.340

⁶⁴⁴ Dimeşkten ki merhale uzaklıktadır, Yâkût, III, s.431

⁶⁴⁵ Yâkût, I,s.489

⁶⁴⁶ Yâkût, II, s.258

⁶⁴⁷ Yâkût, V,s.153

⁶⁴⁸ Şam ve Medine arasında bir menzildir. Yâkût, II, s.207

⁶⁴⁹ Tebük'ten Medine'ye on iki mil vardır. Hz.Ömer buranın kuyularına ihtimam gösterirdi. Yâkût, II s. 14,15

⁶⁵⁰ Medine ve Şam arasında bir menzildir, Yâkût, II, s.221

⁶⁵¹ Yâkût, I,s.359

Muderrac,⁶⁵²Hediye, Cüd'â, Ebu'n-Naîm, İstâbele Anter, el-Buveyrâ,⁶⁵³Nusayr Kuyusu, Buvât, Medine⁶⁵⁴

2-Irak Hacılarının Kullandıkları Hac Yolu:

Irak hacılarının hac yolunun başlangıcı Irak'ın en büyük şehirlerinden biri olan Kûfe'ydi. Kûfe, Kâdisiye, Necef,⁶⁵⁵Uzeyb, er-Rahbe Hanı, Ebû Kârun, Muğîse Kuyusu,⁶⁵⁶ Hamd Kuyusu, el-Hamâm Kuyusu, Mescid Kuyusu, el-Karâü,⁶⁵⁷ ez-Zulumât Kuyusu, Şeraf,⁶⁵⁸ Vâkısa, Asâmîn Kuyusu, Akabe Kuyusu, Rafhâ, Cümeyme Kuyusu, el-Kâü,⁶⁵⁹Zubâle Kuyusu, Asâfir Kuyusu, eş-Şeyyihât, eş-Şüfuk⁶⁶⁰,Arâiş Kuyusu, es-Sa'lebiyye,⁶⁶¹Irakü'z-Zühûr, Zurûdü'l-Vâsıt, Huzeyme, Ecfur,⁶⁶² Feyd, ⁶⁶³ et-Tûzî, Semirâü,⁶⁶⁴ el-Hacez, el-Kuraşî Madeni, Muğise, el-Me'ven,⁶⁶⁵ Ebû Muğîr Kuyusu, Ebû Süleym Kuyusu, Rebeze,⁶⁶⁶Umâk Kuyusu,⁶⁶⁷ Beni Süleym Madeni,⁶⁶⁸ Sağire, el-Milh,⁶⁶⁹ Gamra,⁶⁷⁰ Zâtu Irk, el-Büstan, Sûletü,⁶⁷¹Mekke⁶⁷²

3-Mısır Hacılarının Kullandıkları Hac Yolları:

a)**Birinci Yol:**Fustat, el-Hac Vadisi, el-Akabe,⁶⁷³ Hakl⁶⁷⁴ el-Bed'ü, Aynevûne, ⁶⁷⁵ eş-Şerkatü, el-Müveylih, Zabâ, Ezlem Kalesi, Anter Kuyusu, el-Vech, el-Kasîr Kuyusu,

652 Yâkût, V,s.76

653 Yâkût, I,s.512

654 Şevki Ebu Halil, Atlasü'l-Kur'an, Dimeşk,2003,s.281

655 Yâkût, V,s.271

656 Uzeyb ile Mekke arasında bir menzildir, Yâkût, V,s.162

657 Muğîse'den sonra Vâkısa'dan önce bir menzildir, Yâkût, IV, s.325

658 Vâkısa ve Karâü arasında bir menzildir. Yâkût, III, s.331

659 Zübâle yolu üzerinde bir menzildir, Yâkût, IV, s.298

660 Yâkût'da Şükûk olarak geçmektedir, Yâkût, II, s.78

661 Şükûk'tan sonra Huzeynme'den önce Kûfe Mekke üzerinde bir menzildir. Yâkût, II,s78

662 Feyd ve Huzeyme arasında bir menzildir, Yâkût, I,s.102

663 Mekke yolu üzerinde bir menzildir. Yâkût, IV, s.282

664 Tûz'dan sonra el-Hacez'den önce Mekke yolunda bir menzildir, Yâkût, III, s.255

665 Yâkût, V,s.44

666 Mekke yolundaki en güzel menzildir. Yâkût, III, s.24

667Zâtu Irk ile Beni Süleym Madeni arasında bir menzildir. Yâkût, IV, s.156

668 Yâkût, V,s.156

669 Yâkût, V,s.191

670 Mekke yolu üzerindeki, menzillerdendir. Yâkût, IV, s.212

671 Yâkût, III, s.285

672 Şevki Ebû Halil, s.282

⁶⁷³ Yâkût, IV, s.134

⁶⁷⁴ Yâkût, II, s.278

⁶⁷⁵ Yâkût, IV, s.180

Hanek, Ümmü Lecc, Nabat Kuyusu, el-Hüreyra,⁶⁷⁶ er-Râyis, Müstevrâ, Rabîğ,⁶⁷⁷ Kuzayme, Huleys,⁶⁷⁸ Usfân,⁶⁷⁹ el-Cemûm ve Mekke⁶⁸⁰

b)İkinci Yol: Fustat, Ekser,⁶⁸¹ Benî Süveyf, el-Feşnü,⁶⁸² Mînâ,⁶⁸³ Menfelût,⁶⁸⁴ Eşyût,⁶⁸⁵ Ebû Teyc, İhmîm,⁶⁸⁶ Bulyenâ,⁶⁸⁷ Kûs,⁶⁸⁸ Kanâ, El-Lakîta,⁶⁸⁹ es-Selûl Kuyusu, el-Cudî ve Dünkâş Kuyusu, Semûn Kuyusu, Ümmü Kübûr Kuyusu, Şâzelî Kuyusu, Humeysêrâ, Ebrek Kuyusu, Ebû Sa'de Kuyusu, Mürsî Şâb, Ayzab, Cidde, Mekke.⁶⁹⁰

4-Yemen Hacılarının kullandıkları yollar:

a)Birinci Yol: Aden, Lahc,⁶⁹¹ Kirşü,⁶⁹² Demnetü Hudeyr, Teizzü,⁶⁹³ es-Siyânî,⁶⁹⁴ ,el-Mahadır, Yerîm, Zimâr,⁶⁹⁵ Muabbir,⁶⁹⁶ San'â, Hammer,⁶⁹⁷ Sa'de,⁶⁹⁸ Zahrânü'l-Yemen, Ebhâ, Bîşe,⁶⁹⁹ Taif, Mekke.⁷⁰⁰

b)İkinci Yol: Aden, Lahc,⁷⁰¹ Kirşü,⁷⁰² Demnetü Hudeyr, Hays,⁷⁰³ Zebîd,⁷⁰⁴ Beytü'l-Fakih, el-Hadîde, ez-Zâhi, el-Kanâdis, Abs,⁷⁰⁵ Haraz,⁷⁰⁶ Sabyâ,⁷⁰⁷ ed-Derbü,⁷⁰⁸ Leys, Mekke⁷⁰⁹

⁶⁷⁶ Yâkût, II, s.250

⁶⁷⁷ Hacıların kullandıkları bir menzildir, Yâkût, III, s.11

⁶⁷⁸ Mekke ve Medine arasında bir kaledir, Yâkût, II, s.387

⁶⁷⁹ Yâkût, IV, s.121

⁶⁸⁰ Şevki Ebû Halil, s.283

⁶⁸¹ Yâkût, I,s.182

⁶⁸² Mısır'ın köylerindedir, Yâkût, IV, s.267

⁶⁸³ Mısır'ın ilk nahiyelerindedir, Yâkût, V,s.245

⁶⁸⁴ Nil'in batısında bir menzildir, Yâkût, V,s.214

⁶⁸⁵ Nil'in batısında büyük bir menzildir, Yâkût, I,s.193

⁶⁸⁶ Nil kıyısında eski bir beldedir, Yâkût, I,s.123

⁶⁸⁷ Nil kıyısında bir beldedir, Yâkût, I,s.493

⁶⁸⁸ Burası tüccarların uğrak yeridir ve büyük bir şehirdir, Yâkût, IV, s.413

⁶⁸⁹ Yâkût, V,s.21

⁶⁹⁰ Şevki Ebû Halil, s.283

⁶⁹¹ Yemen kasabalarından biridir, Yâkût, V,s.14,

⁶⁹² Yemen nahiyelerinden biridir. Yâkût, IV, s.452

⁶⁹³ Meşhur Yemen kalelerinden bir kaledir, Yâkût, II,s34

⁶⁹⁴ Yâkût, III, s.292

⁶⁹⁵ Yâkût, IIIs.7

⁶⁹⁶ Yâkût, V,s.154

⁶⁹⁷ Yâkût, II, s.388

⁶⁹⁸ Yâkût , III, s.406

⁶⁹⁹ Yâkût, II, s.529

⁷⁰⁰ Şevki Ebû Halil, s.284

⁷⁰¹ Yemen kasabalarından biridir, Yâkût, V,s.14

⁷⁰² Yemen nahiyelerinden biridir. Yâkût, IV, s.452

⁷⁰³ Yemen beldelerinden geniş bir beldedir, Yâkût, II, s.332

4-ABBASÎLER DÖNEMİNDE POSTA YOLLARI

Abbasîler döneminde çok muntazam işleyen bir posta teşkilatı vardı. Posta teşkilatından ulaşımda da faydalanılıyordu. Devlet yetkilileri posta teşkilatından faydalanarak görev yerlerine gidiyorlardı. Doğu'da ve Batı'da milletler arası bağlantılar kurulmuştu; Türk Postası, Çin hududuna kadar ve her üç milde kurulmuş olan Küçük Asya postası da İstanbul'a kadar giderdi. Ana posta yolları şunlardı:

a)Bağdat-Mağrip Yolu:

Bağdat'tan Dicle boyunca Musul ve Beled'e kadar,buradan Mezopotamya'yı geçerek, Sincar, Nusaybin, Re'sü'l-Ayn ,Rakka,Menbic, Halep, Hama ,Hıms , Balebekk, Şam ,Taberiye ,Remle ,Gifar ,Kahire ve İskenderiye üzerinden Kireneyka'ya kadar giderdi.

b)Bağdat-Suriye Yolu:

Bağdat'tan çıkarak Fırat'ın batı tarafından Anbar'a gidilir oradan gemi ile Hît'e geçilirdi.

c)Bağdat-Doğu Yolu:

Bu yol eski çağ haritalarında da kaydedilmiş bulunuyordu. Bağdat' tan Nehrevân köprüsünü geçerek Hulvan'a, Esedâbâd, Hemedan, Rey, Nişâbur, Merv, Buhara ve Çin kapısı olan Semerkand'a kadar giderdi.⁷¹⁰

5-ABBASÎLER DÖNEMİNDE POSTA MENZİLLERİ

Abbasîler döneminde Berîd teşkilatına çok önem verilmiştir. Haber taşıyan berîd görevlilerinin daha hızlı hareket edebilmeleri için ana yollar üzerine menziller

704 Yâkût, III, s.131

705 Yâkût, IV, s.78

706 Yemen'den Mekke'ye olan menzillerden biridir, Yâkût, II, s.243

707 Yemen'in son nahiyelerinden biridir, Yâkût, III, s.392

708 Yâkût, IV, s.408

709 Şevki Ebû Halil, s.284

710Haşim Muhammed İbrahim, "El-Berid fî'l-İslam et-Tanzimi'l-İdari fi'd-Devleti'l-İslamiyye" Mecelletü'l-Ezher, Kahire,1950;Adam Mez, s.560,561

inşa edilmişti.⁷¹¹ Bu menziller yolculuk yapan kervanların durak noktaları olduğu gibi yolun güvenliğini de sağlıyorlardı. Bu dönemde menzillerin sayısı dokuz yüz otuzu bulmuştu.⁷¹² Abbasîlerde menzillerin birbirine olan uzaklığı Fırat'ın batısında millere göre, doğusunda ise fersahlara göre hesap edilirdi.⁷¹³ Memleketin her iki yarısında ve birbirine mutabık olarak her altı mil veya altı fersahta menziller bulunuyordu.⁷¹⁴

Bu menziller muhkem bir kale görünümündeydiler. Burada berîd görevlilerinin kaldığı odalar, su kuyuları, hayvanların ahırları ve kabilelerin yemek ihtiyaçlarını giderdikleri mutfaklar da bulunuyordu.⁷¹⁵ Abbasîler bu menzillere "Sikke" adı vermişlerdi.⁷¹⁶ Menzillerde bu kurumları idare eden kişinin yanında birçok memur çalışıyordu. Bu sayede yollar eşkıya ve hırsızlardan temizleniyordu.⁷¹⁷ Yollar üzerinde mutlaka menziller bulunurdu, yol bu menzillere göre kısımlara ayrılmıştı. Her menzilde dinlenmiş at, deve ve katır bulundurulurdu.⁷¹⁸ İran'da bu konak yerlerinde katırlar ve atlar, Suriye ve Arabistan'dakilerde ise develer emre hazır tutuluyordu. Halk bu hizmetten ağır sayılabilecek bir ücret ödemek şartı ile istifade edebiliyordu.⁷¹⁹ Ebu'l-Abbas Mekke ve Kadisiye arasında havuzlar ev mola yerleri yaptırmıştır. Ebu'l-Abbas Kâdisiye ve Zübâle arasında dinlenme yerleri inşa ettirmiştir.⁷²⁰ Mehdî yolcuların barınması ve rahat bir yolculuğun sağlanması için Mekke'ye giden yol güzergâhında, daha önceden Ebu'l-Abbâs'ın Kâdisiye ile Zübâle arasında yapmış olduğu dinlenme tesislerinden daha geniş dinlenme yerleri yapılmasını emretti. Ayrıca Ebu'l-Abbas'ın yaptığı konakların genişletilmesini, Ebu Cafer'in yaptığı konakların ise aynen bırakılmasını

⁷¹¹ Hüseyin Alî ed-Dâtûtî; "Nizamu'l-Berîd fi'l-Hadarati'l-Arabiyye", el-Mevrid Mecelletü't-Turâsiyye, Bağdad, 1989, XVIII, s.87

⁷¹² İbn Hurdazbih s.153; Corci Zeydan'ın eserinde bu bilgi yanlışlıkla posta yolları olarak yazılmıştır, Corci Zeydan, s.215

⁷¹³ İbn Hurdazbih s.83, Hüseyin Alî ed-Dâtûtî, s.86; Mazâherî, s.360

⁷¹⁴ Adam Mez, s.560; Hüseyin Alî ed-Dâtûtî ise bu menzillerin her iki fersahta bir inşa edildiğini söylemektedir; Hüseyin Alî ed-Dâtûtî s.87

⁷¹⁵ Enver er-Rifaî, *en-Nuzumu'l-İslâmiyye*, Dimeşk, 1997 s.97

⁷¹⁶ Kettâni, I, s.268, Sikke kelimesi posta evi manasına gelir, Müncid, s.341, Beyrut, 1956

⁷¹⁷ Corci Zeydan, *İslâm Medeniyeti Tarihi*, trc. Zeki Meğamiz, 1328, I, s.215

⁷¹⁸ Adam Mez, *Onuncu Yüzyılda İslâm Medeniyeti*, trc. Salih Şaban, İstanbul, 2000, s.560

⁷¹⁹ Hitti, II, 497

⁷²⁰ Cümeylî s.56

emretti.⁷²¹ Abbasî halifelerinden Mehdî oğlu Harun er-Reşid ile ulaşım ve iletişimin sağlanması için Rumlara cihada giden oğlu ile aralarına menziller yaptırmıştı.⁷²² Mehdî, Medine-Mekke ve Yemen'i birbirine bağlayan yollar üzerinde menziller kurmuş ve bu menzillerin sayısı bine yaklaşmıştı.⁷²³ Bağdat ile Bizans liman şehirleri ile bağlantıyı tekrar sağlamıştır.⁷²⁴

6-ABBASÎLER DÖNEMİNDE RİBATLAR:

Emevî Devletinin nihayeti ile İslâm dünyasının dünyasının başına geçen Abbasîler, fetih hareketlerine durmaksızın devam etmiştir. Emevîler döneminde, Kuzey Afrika'nın fethinin tamamlanması ve Abbasilerin hoşgörülü siyaseti ile Horasan bölgesinde gelişme gösteren İslamiyet, bütün siyasî ve sosyal yapısıyla bu bölgelerde gelişme göstermiştir. Böylece İslam ülkesinde Ribat tabiri yeni bir anlam kazanmış ve sosyal hayatın bir parçası haline gelmiştir. Bu durumda sınırın iç kısımlarında kalan ribatlar, birinci derecede askerî özelliğini kaybettiği için, sosyal hizmet müessesesine dönüştürülüyor, bina ve vakıflardan bu yönde faydalanılıyordu. Bir eserde ribat olarak geçen bir yerin başka bir eserde "Hangâh" veya "Kervansaray" olarak geçmesini de bu şekilde izah edebiliriz.⁷²⁵

Ribatların en parlak dönemi IX. asırdır. Bu dönemde ribatlar, İslam dünyasının sınır boylarında, askerî karakol olma görevini de üstlenmişlerdir. İslam ülkesininin sınırlarının genişlemesiyle devletin sınırlarının içerisinde kalan ribatlar devletin yol güvenliğini ve kervanların konaklama ihtiyaçlarını sağlamaya yönelik kurumlar haline dönüşmüştür. Bu yapılar yeni kazandıkları fonksiyonları nedeniyle kervansaray halini almıştır.⁷²⁶ Suriye'den Fas'a kadar uzanan ve özellikle Tunus

⁷²¹ Muhammed Süheyl Takkuş, *Tarihu'd-Devleti'l-Abbasiyye*, Beyrut,1996,s.76

⁷²² Kalkaşandî, Ahmed b. Ali (861\1418) XIV, *Subhu'-Aşa fi Sinaati'l-İnşâ*, Beyrut,1987,s.414

⁷²³ Hâşim Muhammed b. İbrahim, "el-Berîd fi'l-İslâm: et-Tanzîmü'l-İdâri fi'd-Devleti'l-İslâmiyye" Mecelletü'l-Ezher, XXII, Kahire,1950,s.367

⁷²⁴ İbrahim Harekât, "Berîd", DİA, V, 499

⁷²⁵ Georges Marçais, "Ribât", İA, IX, s.734; Mustafa Kara ,s.29; Şebnem Akalın, "Kervansaray", DİA, XXV, s.29,

⁷²⁶ Bülent Çetinkaya ,s.14

sahilini izleyen bir Ribat zinciri koruma ve haberleşme işini yürütüyor, denizleri denetim altında tutarak ulaşımı koruyordu.⁷²⁷

İbn Fazlân'ın ifadeleri arasında bir olay, o dönemde Hangâh ve Kervansaray sayısının ne kadar çok arttığıının en belirgin özelliklerindedir. Maverâünnehir hakkında bilgi veren İbn Fazlân, toprak meselesinden çıkan bir sorun dolayısı ile emniyet amirlerine gelen bir ifade üzerine, Cund Serahs'ten Beykend'e kadar Horasan yolu üzerinde bulunan, hanlarda ve kervansaraylarda ve karakollarda bir şahsın yakalanma emrini aktarmaktadır.⁷²⁸ Misafirhane tarzındaki bu ribatlar, özellikle yolcuların konaklama ihtiyaçlarını gidermek için o şehrin yerli halkı tarafından yaptırılmıştır. Özellikle bir şehrin kapılarında inşa edilmiş bazı ribatlar yolcular için bir misafirhane konumunda yapılmıştır Bunlar genellikle ünlü şahıslar tarafından kurulmuş ve bir vakfın geliriyle ayakta duran yapılardır. Nitekim İsficâb'ın dört ribatı buna örnek olarak gösterilebilir.⁷²⁹

Askerî önemini yitiren ribatlar daha sonraları vakıfları ve eski teşkilatıyla yolculara özel bir kervansaray halini almıştır. İstahrî daha X. Asırda Türkistan'da yolculara ve hayvanlara meccanen bakan ribatların mevcut olduğunu söylemektedir. Maverâünnehir halkı kadar misafirperver ve hayırsever bir halk yoktur. Başka İslam ülkelerinde zenginler mallarını zevklerine sarf ettiği halde, buradaki servet sahiplerinin mallarını hayır ve cihat uğrunda harcadıklarını, yolları imar ve تنها yollarda ribatlar inşa ettiklerini söylemektedir. Hiçbir belde, bir köy, yol giden bir çöl veya yolcuların konakladıkları bir yer yoktur ki orada ribat yapılmamış olsun. Hatta Semerkant bölgesinde bulunan bir ribata, çok defa aynı anada yüz, iki yüz yolcu hayvanları ile birlikte konaklayıp ihtiyaçlarının karşılandığı ifade edilmektedir.⁷³⁰

Ribatların nitelik değiştirmesiyle Mısır, Suriye ve Filistin'de Ribat kelimesi dervişlere mahsus zaviye, yolcuları, kimsesizleri ve hacıları barındıran misafirhane

⁷²⁷ Lombard, s.68

⁷²⁸ Ahmed b. Fazlân, *İbn Fazlân Seyahatnamesi*, trc. Ramazan Şeşen, İstanbul,1995,s.28

⁷²⁹ Rabat, s.501

⁷³⁰ Osman Turan, *Selçuklular ve İslâmiyet*, İstanbul,1971,110

anlamında kullanılmıştır. Maveraünnehir’de ve İran’da ise XI. Yüzyıldan itibaren kervansarayla aynı manayı ifade etmeye başlamıştır.⁷³¹

Bağdat ve Mısır arasında da birçok ribat vardı bunlar askerî görevlerinin yanında toplumun faydasına yönelik işlevleri de vardı.⁷³²Horasan bölgesinde Belh’den Huttal yolu üzerinde yol güzergâhında Ebu’l-Hasan Muhammed b. el-Hasan’ın yapmış olduğu ribata inilir, bu ribat en güzeli ve mevki itibarıyla da en faydalısıdır. Zira burada ona olan ihtiyaç pek büyük ve insanların oana olan ihtiyacı pek şiddetlidir, bu ribat bu zâtın Horasan’daki ribatlarının en değerlisidir. Bu zâtın Kuvâziyan’da da ribatları vardır, en güzelleri ise yoldan geçen kimselere yiyecekler sunan Tirmiz’deki ribatlarıdır, Yine onun Şûman, Sarmencî ve Sağaniyân’da da ribatları vardır, bunların hepsi haddi zatında güzeldirler, bunların ıslahı ve nafakalarının temini içinde vakıfları vardır.⁷³³

Abbasîler döneminde Versân’da⁷³⁴,Cürcan’da⁷³⁵, Isfahan’da,⁷³⁶ Horasan’da,⁷³⁷ Serahs’ta⁷³⁸ Nisâbur’da⁷³⁹, Herat’ta,⁷⁴⁰ Keşmihen’de⁷⁴¹, Tirmiz, Şûman, Sarmenci ve Sağaniyân’da,⁷⁴² Sicistan’da⁷⁴³Beykend’de⁷⁴⁴Dîzek’te,⁷⁴⁵Maveraünnehir’de⁷⁴⁶ ve buna benzer birçok yerde ulaşımın kolaylaştırılması ve ulaşımın güvenliği için ribatlar yapmışlardır. Abbasiler dönemi ribatlarına örnek olarak Manastır Ribatını,⁷⁴⁷Sûs ribatını⁷⁴⁸örnek verilebiliriz.

⁷³¹ Şebnem Akalın, "Kervansaray", DİA, XXV, s.29

⁷³² "el-Berîd", *el-Mevsûatü'l-Mısriyye Tarihu Mısru'l-Kadîme ve Âsârüha*, s.798

⁷³³ İbn Havkal s.453,454

⁷³⁴ İbn Havkal s.349

⁷³⁵ Cürcan’da Ribatü Dihistan isimli bir ribat vardır, İbn Havkal s.383

⁷³⁶ Isfahan’da Ebû Ali b.Rüstam ribatı vardır, Kerkesküh ovasına bitişiktir ve yolcular için burası iyi bir konaktır, İbn Havkal s.404

⁷³⁷ Ribatü Hûrân, Ribatü Muhammed, İbn Havkal s.408,409

⁷³⁸ Serahs’ta Ferâve isminde bir ribat vardır, İbn Havkal s.445

⁷³⁹ Nisâbur’da Ribatü Rîken vardır, İbn Havkal s.409

⁷⁴⁰ Herat’ta Ribatü Kirvân isminde bir ribat vardı, İbn Havkal s.438

⁷⁴¹ İbn Havkal s.436

⁷⁴² Bu ribatlar Ebu’l-Hasan Muhammed b.el-Hasan’ın kurmuş olduğu ribatlardır, bu ribatlarda yolculara yemek veriliyordu, İbn Havkal s.453,454

⁷⁴³ Sicistan’da Ribatü Kerûvin, Ribatü Hefşiyân, Ribatü Abdullah, Ribatü Dehk, Ribatü Miğûn, Ribatü Kesîr, Ribatü Hedvâ, Ribatü Avk, Ribatü Kenkî isimli ribatlar vardı ve bunkar Sicistan-Gazne güzergâhında bulunuyordu, İbn Havkal s.422,423

⁷⁴⁴ İbn Havkal s.489

⁷⁴⁵ Ribatü Hudeyser, İbn Havkal s.504

⁷⁴⁶ Ribatü Ebî Ahmed, Ribatü Sa’d, bu ribatlar yol güzergâhı üzerindedir, İbn Havkal s.515

⁷⁴⁷ Abbâsî halifesi Harun El-Reşîd’in Afrika valisi Harsame b. Ayan zamanında inşa edilmiştir ve günümüzde Tunus’un sınırları içerisinde yer almıştır. Marçais s.275

⁷⁴⁸ Abbasîler döneminde Ağlebîler tarafından 821’de inşa edilmiştir. Yetkin s.55

7-ABBASÎLER DÖNEMİNDE HANLAR:

Abbasîler döneminde kervan yolları boyunca gerek hacıların gerekse seyyahların kullanması için her menzilde kervansaraylara ve hanlara rastlanırdı.⁷⁴⁹Yollar üzerinde muayyen aralıklarla hanlar yapılırdı.⁷⁵⁰Uzaktan bakılınca bir kaleyi andıran kervansaraylar, İslâm dünyasında ribatların bir devamıdır.⁷⁵¹Kervansarayların kitabelerinde ve kaynaklarda han, ribat olarak da anılmaktadır. Şehirlerarasında yaptırılan ve kuruluşları bakımından çeşitli ihtiyaçları karşılayacak şekilde inşa edilenlere sonraları kervansaray denildi. Kervanlar burada geçici olarak kalırlardı. Ribat olarak da anılmaları kaynağını işaret etmektedir. Semerkant ve Merv çevresinde ve Maverâünnehir'in çeşitli yerlerinde VIII-IX. yüzyıla askerî amaçla yapılmış fakat IX. yüzyılın sonuna doğru Müslümanlığın yayılmış olmasıyla sınır boyunda bulunan ribatlar kervansaraylara dönüşmüştür.⁷⁵²Kervansarayların küçüğüne de han deniyordu. Eski büyük kervansaraylara da han denildiği gibi umumiyetle bu tabir küçük kervansaraylar için kullanılırdı.⁷⁵³Tenha yollardaki hanlar da ücretsiz vakıflardı. Bu hanların sayısı Türkistan'da fazla idi. Birçoklarında muhtaç kişilere hayvanları için yem, kendileri için yemek bedava veriliyordu.⁷⁵⁴

Nasır Hüsrev kışın soğuk bir zamanda Ahlat'ta bir kervansaray'a sığınmıştı.⁷⁵⁵Sur şehrinde birçok kervansaray vardı.⁷⁵⁶Mısır'da birçok han vardı ve bu hanların büyüklüğü otuz arşın kare idi. Bu hanlar üçyüz elli kişi ve daha fazlasını barındırabiliyorlardı. Bunların birçok kiralık odaları vardı.⁷⁵⁷Ubulle şehrinde de hanlar vardı.⁷⁵⁸Semerkant'ta birçok han vardı.⁷⁵⁹Mehrubân şehrinde üç tane han

⁷⁴⁹ P. Hitti, II, s.498

⁷⁵⁰ Hasen İbrahim Hasen, *Tarihu'l-İslâmi es-Siyasi ve 'd-Dinî ve 's-Sekafî ve 'l-İctimâî*, Kahire, 1987, III, s.276

⁷⁵¹ Osman Turan, *Selçuklular ve İslâmiyet*, İstanbul,1971,s.109

⁷⁵² Şebnem Akalın,"*Kervansaray*",DİA, XXV, s.299

⁷⁵³ Celal Es'ad, *Türk Sanatı*, İstanbul,1928,s.103

⁷⁵⁴ İstahrî, s.290

⁷⁵⁵ Nasır Hüsrev, *Sefername*, trc. Abdülvehhab Terzi, İstanbul,1985,s.10

⁷⁵⁶ Nasır Hüsrev, s.22

⁷⁵⁷ Nasır Hüsrev, s.78

⁷⁵⁸ Nasır Hüsrev, s.138

⁷⁵⁹ İbn Havkal, s.492

vardı.⁷⁶⁰İsfahan'ın hanları tertemizdi ve Ku-Tıraz denen mahallesinde elli tane han vardı.⁷⁶¹Nişabur'da da bu hanlar yolculara hizmet veriyordu.⁷⁶²Serahs yolunda Ca'ferî, Amrî, Ni'metî isminde kervansaraylar vardı.⁷⁶³Onlardan yüzbinlercesi ülkelere yayılmıştı; bunlar mola sırasında kervanları barındırmak amacı ile yapılmış çok geniş bir otelcilik sistemiydi. Kimisi devlete kimisi de özel kişilere aitti. Kimisinde yolcular belli bir ücret ödedikleri halde, hayır için yapılmış ötekilerinde yiyecek de içinde, insanlar ve hayvanlar için her şey bedavaydı. Giderek sütün bile yolculara bedava dağıtıldığı kervansaraylardan bahsedilmektedir. İran'ın kimi köylerinde “*Güzâr*”⁷⁶⁴ adı verilen memur yolcuları köye girerken karşılamak ve onları yerleştirmeğe yardım etmekle görevliydi.

Bir kervansaray her zaman bir veya birçok kapısı bulunan, köşeleri kuleli bir duvarla çevrili olurdu; bu kapılar her akşam kapatılır, ancak nöbetçiler bir kervan gelir gelmez gecenin her saatinde onları açarlardı. İçerde geniş bir avlu uzanır, bu avluda çok kez birkaç ağaç dikili olur, hayvanları sulamak için bir havuz veya kuyu bulunurdu. Avlunun çevresinde hayvanları, insanları barındırmak malları koymak için binalar ayrılmış olurdu. Yolculara ayrılmış olan binalar kimi zaman iki üç katlı olup avluya bakan terasa açılan odacıklara ayrılırdı. Bu odacıklarda hiçbir eşya bulunmazdı. Yolcular beraberlerinde yatak, kap ve kacaklarını getirmek zorundaydılar. Ancak yolcuların böyle eşyaları yoksa onları kiralamak veya satın almak olanağına sahiptiler; çünkü giriş kapısının kubbeli geçidinde, genel olarak, dükkânlar dizili olurdu. Bu dükkânlarda bakkaliye, kap kacak, çuvallar, fenerler ve yolcuların ihtiyacı olan her çeşit eşya satılırdı.⁷⁶⁵Şehirlerde hanların mevcudiyetine sadece eskiden İran'a ait bölgelerde rastıyoruz. Mesela Nisâbur'da Şebistan denen bir konaklama evi, Şiraz'da da bir başkası vardı. Batı'nın tenha ve emniyetsiz bölgelerinde yine vakıflar sığınma ve konaklama imkânları vermişlerdi.⁷⁶⁶

⁷⁶⁰ Nasır Hüsrev, s.141

⁷⁶¹ Nasır Hüsrev, s.143

⁷⁶² İbn Havkal s.432

⁷⁶³ Nasır Hüsrev, s.149

⁷⁶⁴ Adam Mez'de bu görevli “*Cezâr*” olarak geçmektedir, Adam Mez s.558

⁷⁶⁵ Ali Mazaherî, *Ortaçağda Müslümanların Yaşayışları* trc. Bahriye Üçok, İstanbul,1972,s.347,348

⁷⁶⁶ Adam Mez, s.558

Bu dönemde ulaşımda yolcuların kullandıkları “*funduk*” ismi verilen yerler vardı. Aslı Yunanca bir terim olan funduk han ve kervansaray gibi yolcuların ve yolcuların hayvanlarının kullandıkları yere denir. Burası dört tarafı çevrilmiş binalardan ibaretti. Fundukların zemin katını yoldan geçen kervanlar, o yörenin insanları kullanırdı ve gerektiği zamanda buraya ticaret eşyası sevkedilirdi. Fundukların ikinci katında (genellikle yukarıda bir kat olurdu) yolcular burada kalırlardı. Caddeye açılan kapısı büyük hayvanların geçebileceği kadar genişti. Funduklar fakirleri yolda kalmışları da barındırırdı. Funduklar dini vakıflar tarafından da idare edilirdi. Funduklar Ortaçağ’da Avrupalılara da açıldı.⁷⁶⁷ Funduk kelimesini daha çok Şam civarındaki Müslümanlar han ve menzil manasında kullanıyorlardı.⁷⁶⁸

Hristiyan ülkelerinde manastırların bir fonksiyonu da Han vazifesi görmektir. Dicle üzerindeki Tikrit’deki Saint Jean manastırında yolcuların kabul edildikleri böyle özel bir bina vardı.⁷⁶⁹ Tikrit civarında Dicle kenarında bulunan Yuhanna manastırı ile biraz daha kuzeyde bulunan Bâ’arbâ’ın da misafirhaneleri vardı.⁷⁷⁰ İbn Cübeyr, Kâre denilen Hristiyan bulunup, Müslümanların bulunmadığı bir yerde kervanlarının konakladığından bahsetmektedir.⁷⁷¹

8-ABBASÎLER DÖNEMİNDE KERVANLAR

Abbasîler döneminde ulaşım ferdi ulaşımdan daha çok kervan dediğimiz insan toplulukları ile beraber yapılıyordu. Kervan kara ticaret yollarında ulaşımı sağlayan hayvan filolarına verilen isimdi.⁷⁷² Eski Roma yolu ve kağının yerini şimdi kervan yolu, semerli hayvan ve özellikle de deve almıştı. Kervan yürüyen bir dünyaydı.⁷⁷³ İslâm öncesi dönemde Araplar gidiş gelişi ifade eden yolculuklara *ayr*

⁷⁶⁷ R. Le Tourneau, “*Funduk*”, *Et*, Leiden, 1986, II, 945

⁷⁶⁸ Cevad Ali, VII, 324

⁷⁶⁹ Ali Mazaherî s.348

⁷⁷⁰ Adam Mez, s.558

⁷⁷¹ İbn Cübeyr, *İbn Cübeyr Seyahatnamesi*, trc. İsmail Güler, İstanbul,2003 s.190

⁷⁷² Lombard, s.157

⁷⁷³ Miquel, I,s.185

kökünden *ir*⁷⁷⁴ diyorlardı; daha sonra da kabile kelimesi yaygınlaşmıştır. Kur'an'da kervan ve kervancı anlamına gelen *İr*⁷⁷⁵ ve *seyyare*⁷⁷⁶ kelimeleri geçmektedir. Aslı farsça “*kâr-bân*” olan kervan kelime anlamı olarak işi idare eden anlamına gelir. Kervanlar yerine göre sadece deve, eşek, at veya katır veya bunların karışımından olabilir. Develer daha çok düzlük arazilerde ve çöllerde, katır, eşek ve nadiren atlar ise dağlık arazilerde yük taşırdı.⁷⁷⁷ Bir kervandaki develer genellikle binek hayvanı olarak kullanılabilir, ama genellikle yük hayvanı idiler.⁷⁷⁸ Bir kervan günde yedi saatten fazla gidemezdi.⁷⁷⁹ Bir günde gidilen mesafe iklime göre değişirdi. Sıcak bölgelerde kervanlar her gün 6,8,10 veya 12 saat yol alabilir. Günlük seyahatler iki aşamada olurdu: sabah 3 veya 4'ten saat 10'a kadar, öğleden sonra saat 2 veya 3'ten saat 8'e kadar giderlerdi. Uzun mesafeler işleyen kervanlara “*Mevsim*” kervanları, Hindistan civarındakiler ise “*Muson*” kervanları olarak bilinirdi.⁷⁸⁰

Deve kervanları ağır ve hafif olmak üzere ikiye ayrılırdı. Ağır kervanlarda develerin herbiri beşer ya da altışar kantar (ortalama 250 kg), hafif kervanlarda ise üçer kantar (150 kg) yük taşırdı. Kervancılığın geliştiği dönemlerde 1000 develi kervanlar orta bunun altındakiler küçük, 1000 devenin üzerindeki kervanlar büyük kabul edilirdi. Büyük sahrada kuzeyden güneye doğru 20.000 deveden oluşan ticaret kervanları düzenlenebilmekteydi. Hz. İbrahim'den beri bir gelenek olan hac kervanlarının da ticaret kervanları ile birlikte yolculuk yaptığı da olurdu.⁷⁸¹

Kervanların başında bir lider bulunurdu. “*Mükârî*” ismi verilen bu kervan lideri yönetiminde seyahatler yapılırdı.⁷⁸² Bazen de kervanlar yolu iyi bilen

⁷⁷⁴ İr zahire taşıyan deve, eşek, katır topluluğuna da denir, Tacu'l-Arus, III, s.433, Bu kabileler taşıdıkları mallara göre isim alırlardı, bkz. Tacu'l-Arus, IX, s.60

⁷⁷⁵ Yusuf, 12\70,82,94

⁷⁷⁶ Yusuf, 12\19

⁷⁷⁷ Nebi Bozkurt, Ahmet Turan Yüksel “*Kervan*”, DİA, XXV, s.299, Lombard, s.157, CL. Huart, “*Kervan*”, İA, VI, s.597; Cengiz Orhonlu “*Kârwan*”, EI², Leiden, 1986, IV, 676

⁷⁷⁸ Cengiz Orhonlu, *Osmanlı İmparatorluğunda şehircilik ve Ulaşım üzerine araştırmalar: şehir mimarları, kaldırımculuk, köprücülük, su yolculuk, kayıkçılık, gemicilik, nehir nakliyatı, kervan yolları*, der. Salih Özbaran, İzmir, 1984, s.142

⁷⁷⁹ CL. Huart, “*Kervan*”, İA, VI, s.597

⁷⁸⁰ S.D. Goitein, *Studies in Islamic History and Institutions*, Leiden, 1968, s.303

⁷⁸¹ Nebi Bozkurt, Ahmet Turan Yüksel “*Kervan*”, DİA, XXV, s.298

⁷⁸² Mazâherî, s.346

kılavuzlar tutarlardı⁷⁸³Kervanların konaklama ya da hareket hallerinde borazan ya da davul çalınırdı. Kervan yüklerini indirip konakladığında ve daha sonra kafilе başkanı hareket için davul çaldığında bineklerin yükleri ve binicileri hazır olmaları gerekirdi. Davul üçüncü kez vurulduğunda artık yolcular yola koyulmuş olurlardı⁷⁸⁴Kervancılar yavaş ve aceleye gelmeyen insanlardı. Bunların vazifesi menzile gelince yükleri indirmek ve hayvanlara bakmak ve yem vermektir.⁷⁸⁵

Kervanlar genelde uzun yolculuklara ve susuzluğa dayanıklı olan develerden oluşurdu. Kervanlar bazen çok kalabalık olur ve göz alabildiğine uzardı. Herhangi bir kimse bir ihtiyacını gidermek için yerini terk ettiği zaman eğer yerine bir işaret bırakmamışsa kaybolur ve diğer kaybolanlar gibi aranmaya başlanırdı. Eğer bu kişi bulunmazsa kafilе başkanı kervanı gezerek bu kimsenin adını, devecisini, memleketini bağırarak bulmaya çalışırdı.⁷⁸⁶

Kervanlardaki develer bir eşek önden gitmedikçe hareket etmezlerdi.⁷⁸⁷ Kervanda yer alan develer birbirlerinin ardında giderler fakat yol geniş olduğu zaman dağınık yürüyebilirdi.⁷⁸⁸ Kervandaki develer yediden yirmiye kadar gruplar halinde tehlike anında çabuk kopabilen ince iplerle burunlarından birbirine bağlanır ve en arkadakine çingirak takılırdı. Çingirak sesinin kesilmesi küçük sicimlerden birinin koptuğuna delalet ederdi.⁷⁸⁹ Hac maksadıyla yola çıkan kervanlar gündüzün kavurucu sıcakından dolayı geceleri yolculuk yaparlardı. Yanlış bir yöne sapmak ihtimali olduğundan yıldızları takip ederek yol alırlardı.⁷⁹⁰

Kervan geceleri yayaların ellerinde tuttıkları meşaleler ile yol alırdı. Her bineğin önünde bir meşale bulunurdu. Bazen gece yapılan yolculuklarda kayalık bölgelerden geçerken develer telef olabiliyorlardı.⁷⁹¹

⁷⁸³ Nasır Hüsrev, s.54

⁷⁸⁴ İbn Cübeyr, s.132,133

⁷⁸⁵ CL. Huart, "Kervan", İA, VI, s.597

⁷⁸⁶ İbn Cübeyr, s.132

⁷⁸⁷ Cengiz Orhonlu, "Kârwan", EP, Leiden, 1986, IV, s.677

⁷⁸⁸ İbn Cübeyr, s.133

⁷⁸⁹ Nebi Bozkurt, Ahmet Turan Yüksel "Kervan", DİA, XXV, s.299

⁷⁹⁰ Muhammed Hamidullah, II, s.783

⁷⁹¹ İbn Cübeyr, s.133

Memleketlerinden çıkıp kutsal topraklara Hac vazifelerini eda etmek için yollara düşen hacılar da kervanlarla yolculuk yapıyorlardı. Mekke'ye gelen hac kervanları İslâm ülkeleriyle olan seyahat ve ticaret bağlantısının ortak amacıydı. Kur'anı Kerim'den Hz.İbrahim'den beri devam eden bir gelenek olduğu anlaşılan Hac kervanları⁷⁹² ticaret kervanları ile beraber yolculuk yaptığı da olurdu.⁷⁹³ Bazen bunun tam terside oluyordu, hacılara tanınan geniş ulaşım toleransından tüccarlarda faydalanmak için Hac kervanlarına katılıyorlardı.⁷⁹⁴ Hac kervanlarında insan ve hayvan sayısı 5.000–6.000'den 60.000–70.000'e kadar ulaşabiliyordu. Kahire'den gelen Hac kervanı Kuzey Afrika'dan gelenlerle ve ticaret kervanlarıyla birleşince bu sayı 100.000'i bulabilirdi.⁷⁹⁵

Issız yollarda kervanlar beraberlerinde getirdikleri çadırlarda gecelerlerdi.⁷⁹⁶ Çoğu zaman da kendileri için oluşturulmuş kervan duraklarında dinlenirlerdi. Kervan duraklarına gelince tabiri caizse kum gibi kaynayan konaklama yerleri vardı. Bunları en büyükleri Fas'ın Güney Atlantik kıyıları üzerindeki Nûl, Lamta ve Sicilmasa, Tafilet'de Sahra yollarının her iki sınırı Doğu'ya doğru, Fûzan ve Cezayir'in güney vahaları ve Kayravan sonra Mekke, Medine, Şam, Humus, Halep; nihayet Orta Asya'nın eski yolunun durakları; Hemedan, şimdiki Tahran harabelerini yanında Rey ve eski Kuzey-doğu şehirleri; Herat, Nişabur, Belh ve yüksek platolarda büyük vahalar ve Türkistan sınırları Buhara, Semerkant, Taşkent'in yanı sıra Hocende gibi şehirlerdir.⁷⁹⁷

Kervanlar seyahat ederken yolcular konak mahallerinde dururlar ve bu menzillerde hem kendilerinin hem de hayvanlarının su ihtiyaçlarını giderirlerdi.⁷⁹⁸ Menzil kervanların durup istirahat ettikleri yerd. Ayrıca ev manası da vardı.⁷⁹⁹ Kervanlar kervansaraylarda, hanlarda (bu hanlar çevre duvarlarıyla tahkim edilmiş, geniş kare avlulu, katlı ve birçok kişiyi barındırabilen yapıları) bazen de resmi

⁷⁹² Hac,22\27

⁷⁹³ Nebi Bozkurt, Ahmet Turan Yüksel,a.g.m., s.298,299

⁷⁹⁴ Adam Mez, s.563

⁷⁹⁵ Nebi Bozkurt, Ahmet Turan Yüksel,ag.m., s.299

⁷⁹⁶ CL. Huart,ag.m., s.597

⁷⁹⁷ Miquel, I,s.175

⁷⁹⁸ İbn Cübeyr, s.149

⁷⁹⁹ Tâcu'l-Arus, VIII, s.134

posta tesislerinde konaklardı. Resmi konak yerlerinin hepsi aynı tipteydi. Bu konaklar birbirlerine 40 kilometre uzaklıkta idi ve her birinde su sarnıcı vardı.⁸⁰⁰Çünkü kervanların yolculuk yaparken en çok endişe ettikleri husus su kıtlığı idi.⁸⁰¹Kervanlar yolculuk yaparken develerinin arkalarına su tulumlarını bağlıyorlardı.⁸⁰²Kervanlar yolda yiyeceklerini bazen yanlarında götürüyorlardı, bazen de bedeviler yolda kervanların geçtiği yerlerde yolculara et, süt, yağ satarlardı.⁸⁰³Bu yolculuklar esnasında taşkın, geçit vermez ırmaklarla karşılaşıldığında karşıdan karşıya geçmek için taş köprü ve geçitler bulunmazsa ırmakların en sığ yerleri aranır veya şişirilmiş tuluklardan faydalanmıştır. Birbirine sıkı sıkı bağlı bu yürüyen dünyaya büyük nehirler engel teşkil ediyordu. O zaman da kanallar dünyası Mezopotamya’da ve Mısır’da bulunan Nil nehrinde olduğu gibi nehir ve kanallardan faydalanılıyordu.⁸⁰⁴Kervanlar tabiat şartlarına ve eşkiya tehlikesine karşı önlem almak zorundaydı. Araplar deve kervanlarına musallat olan düşman akınlarını kesmede ve kendilerine yapılan ani hücumları püskürtmede kullanıyorlardı.⁸⁰⁵ Çölde su bulunan vadilerin yerlerini iyi bilmek gerekirdi. Çöllerde “*tekşif*” denilen su bulmada mahir rehberler görevlendirilir ve Batı Sudan gibi bazı yerlerde duyarlılıkları sebebiyle bu iş için âmâlar seçilirdi. Dağlık bölgelerde özellikle kışın seyahat eden kervanlarda kar ve fırtına tehlikesi göz önünde bulundurulurdu. Kervanlar hırsızlara karşı genellikle silahlı korunmaya ve bazen de profesyonel askerlere sahipti. Gece yolculukları sırasında eşkiya baskınına karşı devamlı uyanık olmak gerekirdi. Gözcüler belli aralıklarla birbirlerini haberdar eder ve bunun için davul çalarlardı. Çöllerde yolculuk yapan kervanları bekleyen bir tehlike de kum fırtınasıydı. Kum fırtınaları esnasında kervanlar kumların altında kaldıkları için pek çok kimse boğularak ölmekteydi.⁸⁰⁶Kervanların güvenliği üzerlerinden geçilen güzergâh üzerindeki ülkeler de sorumluydu, yolu kapatmaları veya herhangi biçimde kervana zarar vermeleri savaflara bile yol açabiliyordu.⁸⁰⁷

⁸⁰⁰ Miquel, I,s.185

⁸⁰¹ İbn Cübeyr s.150

⁸⁰²Ortaçağda İki Yahudi Seyyahın Avrupa, Asya ve Afrika gözlemleri, *Tudelahı Benjamin'in ve Ratisbon'lu Rabbi Petachia'nın Seyahatnamesi*, trc. Nuh Arslantaş, İstanbul,2001, s.98

⁸⁰³ İbn Cübeyr s.150,151

⁸⁰⁴ Miquel, I,s.186

⁸⁰⁵ Ruhi Cemil, *Mevsûatü'l-Hisân ve'l-Furûsiyye*, Riyad,1984,s.24

⁸⁰⁶ Ortaçağda İki Yahudi Seyyahın Avrupa, Asya ve Afrika gözlemleri, *Tudelahı Benjamin'in ve Ratisbon'lu Rabbi Petachia seyahatnamesi*, trc. Nuh Arslantaş, s.84

⁸⁰⁷ Nebi Bozkurt, Ahmet Turan Yüksel “*Kervan*”,DİA, XXV, s.299

9-ABBASÎLER DÖNEMİNDE NEHİR ULAŞIMI

Abbasîler döneminde karayollarının yanı sıra nehir ulaşımından da istifade ediliyordu. Fırat ve Dicle gibi iki büyük nehrin yanında ye alan Abbasilerin başkenti Bağdat nehir ulaşımı vasıtasıyla Akdeniz, Basra körfezi ve Hint okyanusuna açılıyordu. Fırat ırmağı Bu dönemde Irak için olduğu kadar Suriye bölgesi için de önemli bir yoldu. Basra körfezinden Fırat'ın Akdeniz'e yaklaştığı en fazla yaklaştığı noktada bulunan Bâlis şehrine kadar nehir boyunca veya nehir kıyısını takip eden kervan yoluyla devam edilirdi. Bâlis'e kadar gelen nehir taşımacılığı en kısa karayolunu takip ederek Akdeniz kıyısında İskenderun ya da Lazkiye limanına aktarılıyordu. Bu dönemde ticari ulaşım için yollar çıkan yahudiler Asi nehrinin denize ulaştığı yerde yere ayak basarlar, Antakya ve Halep'ten geçtikten sonra Fırat nehrine varırlar, Fırat nehrinin Dicle nehrine en çok yaklaştığı noktaya kadar takip ettikten sonra Bağdat'a geçip Dicle yoluyla Basra körfezine ve Hint Okyanusuna çıkarlardı.⁸⁰⁸

Irak'ın su şartları Fırat'ın Dicle'den biraz daha yüksek bulunması sayesinde nehir ulaşımı emsalsiz denebilecek kadar müsaitti. Fırat'tan açılan kanallarda gemiler rahatça Dicle nehrine kayar ve o gemileri batıya doğru çekmek pek zor olmazdı. Bu durumdan H.IV\M.X. yüzyılda da büyük ölçüde istifade edilmiştir. Bu dönemde Irak'ta çeşitli türlerde birçok tekne dolaşıyordu.⁸⁰⁹

Fırat nehri Anadolu'dan doğar, Anadolu'da Malatya'ya kadar olan akış uzunluğu yüz fersahtır, sonra Fırat nehri Menbic köprüsüne ulaşarak, topraktan yapılmış Samsat kalesinini altından geçer Bâlis'e ulaşarak Rakka, Rahbe, Hit ve Anbar'a vasil olur. Fırat, Sûra, Kasr İbn Hubeyre, Kûfe, topraklarından geçerek Basra ve Vasıt arasında geniş alanda son bulur. Akış uzunluğu beş yüz fersahtır.⁸¹⁰ O zamanlarda Anbar şehri hızlı taşımacılık bakımından bugünkü Felluce'nin oynadığı rolü oynuyordu. Orada bugün olduğu gibi duba köprü vardı. Bağdat'a olan uzaklığı

⁸⁰⁸ Heyd, s.31, Metin Tuncel, "Fırat", DİA, XIII, s.31

⁸⁰⁹ Adam Mez, s.549

⁸¹⁰ Mes'udî, I,103; Adam Mez, s.550

on iki fersahtı. Fırat'tan Bağdat'a giden kanal buradan başlıyordu.⁸¹¹Fırat üzerinde gemiler çok rahat bir şekilde yolculuklarını yapabiliyorlardı.⁸¹²Bu gemiler kocaman "kerkûr"⁸¹³ adı verilen gemilerdi ve 18x55 metre boyutlarındaydı.⁸¹⁴Fırat nehri Anbar'ın ötesine doğru gitikçe daha çok bataklık görünümü kazanıyor ve ulaşım yapılamıyordu. Aşağı Dicle yolu bu bakımdan ulaşımına daha çok elverişliydi.⁸¹⁵

Dicle nehri Diyarbekir'in Amid bölgesinden doğar, Dicle'ye Ermenistan'dan doğan Duşa ve Habur gibi nehirlerle, Silvan'dan doğan Seryat ve Satiyema nehirleri dökülürdü. Akış uzunluğu üç yüz ya da dört yüz fersahtır diyenler vardır.⁸¹⁶ Dicle nehrine Ortaçağ Arap coğrafyacıları Nehrü'l-Melik de diyorlardı. Dicle, tarihin ilk yıllarından beri işlek bir ticaret yolu vazifesi görüyordu. Yolların kavşağına kurulan Bağdat şehrinde ulaşım ve karşılıklı alışverişleri Dicle nehri sağlar ve aynı zamanda bu nehir şehrin su ihtiyacını sağlıyordu.⁸¹⁷Dicle nehri Bağdat'ın tam ortasından geçiyordu ve üzerinde sayısız kanallar dolaşıyordu.⁸¹⁸ Bağdat Dicle yoluyla Musul ve Eski Ermenistan'a geçiş sağlıyordu.⁸¹⁹Basra körfezinden getirilen inciler bu nehirdeki taşımacılıkla kuzeye götürülür ve Bağdat'ta piyasaya sürülürdü. Yine bu dönemde önemli bir yere sahip ipek ticareti de Bağdat'a kervan yolları ile gelen ipek bazen de Basra Körfezi'nden Dicle yoluyla da gelirdi. Abbasîler için ulaşımında kullanılan ticaret yollarından biri de Dicle nehri idi. Doğuya giden gemiler Fırat nehrinden gelip Dicle nehrine geçerek Basra Körfezinden denize açılıyordu.⁸²⁰ Dicle'nin her iki tarafında ikişer gemi birbirine kenetlenerek, sahilde bir yere bağlanırdı. Bundan sonra su üzerinde halatlar gerilir ve uçları hiçbir şey geçemesin diye gemilere takılırdı.⁸²¹Dicle nehrinin üzerinde posta gemileri de çalışırdı, bunlar günde otuz fersah yani 180 mil alırlardı. Bu

⁸¹¹ Adam Mez, s.550

⁸¹² Mesudî, I,s.103;İbn Cübeyr, *İbn Cübeyr Seyahatnamesi*, trc. İsmail Güler, İstanbul,2003, s.156

⁸¹³ Akdenizde Müslümanların ve Hristiyanların kullandıkları bir gemi çeşididir, Derviş Nuhayli, *es-Süfunu'l-İslamiyye ala Hurufi'l-Mu'cem*, İskenderiye,1974,s.120

⁸¹⁴ Adam Mez, s.550;Mazâherî, s.358

⁸¹⁵ Lombard, s.122

⁸¹⁶ Mesudî, I,s.105

⁸¹⁷ Miquel, I,s.152

⁸¹⁸ İbn Cübeyr s.164

⁸¹⁹ Lombard, s.122

⁸²⁰ Metin Tuncel, "Dicle",DİA, IX, s.282

⁸²¹ Adam Mez, s.553

gemilere yolcular da binerdi.⁸²²Halife Vâsık babası Mutasım'dan sonra Dicle nehrinin kenarına bir liman kazdırmıştı. Bağdat'tan gelen gemiler buraya gelirlerdi.⁸²³Diyâle nehrinin de Dicle'ye katılmasıyla yüksek İran yaylalarına kadar gidiyordu.⁸²⁴ Diyâle nehri Dicle nehrine sol taraftan kavuşan en önemli kollardan biriydi. Abbasîler devrinde Diyâle, Bağdat ve civarı Dicle'nin yanında bulunan Nehri Hâlis ve Nehri Bîn isminde iki kanalla hilafet merkezinin sokaklarına kadar giriyordu.⁸²⁵Diyale nehrine Nehrevân nehri de deniliyordu. Diyâle nehrinden ayrılan bir kanal olan Hâlis kanalı doğrudan doğruya Bağdat şehrine dört fersah mesafede bulunan Beredân şehrinden akıyordu.⁸²⁶

Nil nehri de üzerinde gemiler ile ulaşım yapılan nehirlerdi. Nasır Hüsrev, Nil nehri üzerinde yolculuk yapmıştı.⁸²⁷Nil nehrinin akış uzunluğu dokuz yüz fersah kadardı.⁸²⁸Bu dönemde Nil üzerinde gemi trafiği o kadar yoğundu ki Makdisî Kahire'nin liman ağzında demirleyen ve seyreden gemileri görünce çok şaşırılmıştı.⁸²⁹Nil; Delta'dan Usvan'a kadar bir şehir duvarı ile örülü olarak, deve yahut eşek kervanlarının devamlı hareket halinde oldukları gittikçe yükselen bir ana yol durumundaydı.⁸³⁰Nil üzerinde gemiler Mağrib beldelerine, Berka'ya hatta İskenderiye çarşılarına kadar gidiyordu.⁸³¹Nil'in üzerinde o kadar çok kayık ve mavna vardır ki o devirde yaşayanlar Bağdat ve Basra'da kullanılan araçların tümü bir araya gelse aynı sayıya ulaşamayacağını belirtiyorlardı.⁸³²Kayıklar genellikle eski dört köşe yelkenli yahut "*Latin*" adı verilen üçgen yelkenli gemilerdi. IX. yüzyılda ortaya çıkan bu yelken biçimi nehir trafiğine pek uygun şekilde rüzgârı daha kuvvetli tutma imkânı veriyordu.⁸³³Dicle nehri gibi Nil nehrinde de ulaşım gemileri vardı. Bu gemilere yolcular da binerdi.⁸³⁴

⁸²² Mazâherî, s.361

⁸²³ Strange s.54

⁸²⁴ M.Streck, "*Bağdad*", İA, II, s.197

⁸²⁵ M.Streck, "*Diyâle*", İA, II, s.599,600

⁸²⁶ M.Streck, "*Beredân*", İA, II, s.534

⁸²⁷ Nasır Hüsrev, s.59

⁸²⁸ Mesudî, I,s.100

⁸²⁹ Adam Mez, s.553

⁸³⁰ Lombard, s.29

⁸³¹ Mesudî, I,s.101

⁸³² Nasır Hüsrev, s.82

⁸³³ Lombard, s.29

⁸³⁴ Mazâherî, s.361

Ortaçağ Arap coğrafyacılarının Belh nehri diye isimlendirdikleri Ceyhun nehri de bu dönemde ulaşım yapılan nehirlerdendi. Bu nehir kaynaklarından doğarak Harezm topraklarına ulaşır. Ancak Harezm'e gelmeden önce Tirmiz ve Horasan'ın diğer bölgelerinden geçirdi.⁸³⁵Belh Ceyhun'a giden ticaret yolu üzerinde kurulmuştu.⁸³⁶

Fırat ve Dicle nehrinden başka bu dönemde ulaşım elverişli nehirler de vardı. Bunlardan birisi Kürr nehridir. Bu Dicle diyarına varan Zap nehri ile sınır topraklarındaki Ceyhan ve Berdân gibi büyük bir nehirdir. Ceyhan nehri Rum ülkesinden çıkar bu nehirle Massîsa'ya oradan da Melvan diye bilinen ilçeye varır, sonra Rum denizine dökülür.⁸³⁷Kürr nehri Kafkas dağları kenarından çıkar oradan Tiflis taraflarına döner Tiflis'i geçmeden önce yabancı memleketleri dolaşır. Ve Berze'a yakınlarında Hazar denizine dökülür. Ulaşım yapılan bir başka nehir de Ress nehridir. Ress nehri İç İrminiyye taraflarından çıkar, Versân kapılarına kadar gider, sonra oradan çıkarak bir kısmı Kürr'ü dolaşır, diğer kısmı Hazar denizine dökülür. Bu iki nehir sularının derinliği ve çokluğu açısından birbirine çok benzer.⁸³⁸

Huzistan'da üzerinde rahatça ulaşım yapılan Karun ve Kerha isminde iki nehir vardı. Bu nehirlerin üzerinde büyük çalışmalara girişmişler ve üzerlerinde ulaşım sağlanan kanallar açmışlardı.⁸³⁹

Bağdat'a Musul üzerinden sallar geliyor buna karşılık Bağdat da Musul şehrine sallar gönderiyordu. Kuzeyden gelen hacılar bile bu yolu kullanıyorlardı. 348\959 senesinde Musul'dan gelen on büyük tekne "zevrak"⁸⁴⁰ ile gelen hacılardan bin kişisi boğulmuştu.⁸⁴¹Gemileri yukarı çekmek için Dicle'de buraya mahsus bir usul kullanılıyordu. Uzun çekme halatı sahilde yüksekçe bir nokta etrafına sarılırdı. Gemiye çekenler ise gemide dururlardı, halata ait ilmik her birinin

⁸³⁵ Mesudî, I,100

⁸³⁶ R.Hartmann, "Belh", İA, II, s.485

⁸³⁷ İbn Havkal s.183

⁸³⁸ İbn Havkal s.345

⁸³⁹ Lombard, s.33

⁸⁴⁰ Zevrak küçük gemilerdir, İbn Cübeyr Akdenizde bu gemilerden gördüğünü belirtmektedir. Derviş Nuhayli, s.59,60

⁸⁴¹ Adam Mez s.551

omzuna geçirilmiş olduğu halde çekerlerdi, tıpkı Asur resimlerinde görülen ağır yüklerin çekilmesi usulü gibi öndekiler tekrar arkaya geçerek çekmeye devam ederlerdi.⁸⁴²

Bu dönemde ulaşımda faydalanılan nehirlerin yanında ulaşımı rahatlatmak için açılan kanallardan da faydalanılıyordu. Dicle ile Fırat'ın birbirine en ziyade yaklaştığı pek münbit bir sahada ve bir kısmı seyrü sefere elverişli olan birçok kanallar ile birlikte bu iki nehrin bir akarsu teşkil ettiği yerde kurulan Bağdat'ta açılan bu kanallardan çok faydalanılıyordu.⁸⁴³Fırat ve Dicle bağlantısını sağlayan en büyük kanal "*Nehrü İsa*" diye bilinen İsa kanalı idi. Bu kanal Yukarı Fırat ile Dicle arasında bağlantıyı sağlıyordu. Bunun yanında Bağdat İsa kanalı vasıtasıyla Suriye'ye açılıyordu.⁸⁴⁴Bu kanalın yanında Fırat Dicle arası ulaşımı sağlayan başka bir kanal da Düceyl kanalıydı.⁸⁴⁵Orta çağda Fırat'tan ayrılan dört önemli kanal vardı. Bunlar Nehrü İsâ, Nehrü Sarsar,⁸⁴⁶ Nehrü Mâlik, Nehrü Kûsâ'ydı.⁸⁴⁷Dicle nehrinin en önemli kanalları Nehri Hâlis ve Nehri Bin isimli kanallardı.⁸⁴⁸

En hareketli kanal hayatı Basra civarında cereyan ediyordu.⁸⁴⁹Eski vekâyinamelerde burada gemiciliğe elverişli 120.000 dereden bahsetmektedir ki İbn Havkal bunu bir mübalağa olarak görmüştü; fakat orada ok atışı menzil dairesinde, üzerinde gemilerin seyrettiği çok sayıda dere görünce iddiayı mümkün kabul etmiştir.⁸⁵⁰Nasır Hüsrev de Basra'dan Abadân'a bir nehir yolculuğu yapmıştı.⁸⁵¹

Bağdat ve Basra'nın yanında Samarra şehrinde de ulaşım yapılan üç tane kanal vardı. Yahudi Kanalı, el-Memunî Kanalı, Ebu'l-Cünd Kanalı (bu kanalı Harun Reşid kazdırmıştır) vardı.⁸⁵²

Bağdat'ta da ulaşımı kolaylaştıracak birçok kanal vardı. Bağdat'ın kendisi Venedik gibiydi; Bağdat'ta insanlar gemilere binip gider ve karşı tarafa geçerler.

⁸⁴² Adam Mez, s.552

⁸⁴³ M.Streck, "*Bağdad*", İA, II, s.197

⁸⁴⁴ Lombard, s.36,122;Strange, s.66, Lombard, *el-Coğrafya et-Tarihyye*, s.46

⁸⁴⁵ Strange, s.51

⁸⁴⁶ İbn Havkal, Nehri Sarsar üzerinde gemiler dolaştığından bahsetmektedir, Strange, s.67

⁸⁴⁷ R.Hartmann, "*Furât*", EI²,Leiden, 1986, II, 946;Metin Tuncel, "*Fırat*", DİA, XIII, s.33

⁸⁴⁸ R.Hartmann-S.H. Longrigg, "*Didjla*", EI², Leiden, 1986, II, s.250

⁸⁴⁹ Heyd, s.49;Mazâherî, s.358;Strange s.44

⁸⁵⁰ Adam Mez, s.551;Strange s.46

⁸⁵¹ Nasır Hüsrev, s.139

⁸⁵² Strange, s.58

Bağdat'ın mallarının üçte ikisi nehir üzerindedir. Burada yük gemileri birçok çarşıya yanaşabiliyordu ve dar sokaklar birçok yerde örülmüş yüksek kemerler üzerinden kanalları geçiyordu.4\10. asrın başında yolcu ve yük taşımada kullanılan teknelerin sayısı otuzbini buluyordu. Kayıkçılar teşkilatı günde 90.000 dirheme ulaşan günlük gelirinden vergi ödüyordu. Kamu hizmetine ait olan bu tekneler bugünkü yuvarlak cuffelerden farklıydı. Onlara ise “*Sümevriyyat*”⁸⁵³ (Sümer tekneleri) denirdi. Bundan başka birçok hususi tekne vardı, rahatını düşünen bir Bağdatlının ahırda bir eşeğinin ve nehir üzerinde de teknesinin (tayyar)⁸⁵⁴ bulunması gerekirdi. Yüksek sosyete mensupları umumiyetle su üzerinde hareket etmeyi tercih ediyorlardı. Halife Emîn 200\800 senesi civarında eğlence için arslan, fil, kartal, at, yunus balığı ve yılan suretinde altı tane kayık (Harrakât) yaptırmıştı.333\944 senesinde halifenin resmi tayyarının adı “*Ceylan*” idi.⁸⁵⁵

Abbasiler döneminde yukarıda ismini verdiğimiz gemi isimlerinin yanında Abbasilerin Dicle nehri üzerinde hem ulaşım hem de savaşta faydalandıkları “*Şezat*” isimli gemiler vardı. Mes’udi, Beridîler ile savaş yapılırken bu gemilerden faydalandığını bahsetmektedir.⁸⁵⁶Yine Irak’ta Dicle üzerinde görülen “*Zebzeb*” ulaşımında ve nehir savaşlarında kullanılıyordu.⁸⁵⁷Bağdat halifeleri “*Zülal*” isimli küçüklüğü ve hızıyla dikkat çeken Irak gemilerini de kullanıyorlardı.⁸⁵⁸Irak’ta nehirlerde kullanılan gemilerden biri de “*Mi’ber*” gemileriydi. Bu gemiler nehirlerde kullanılırdı. İbn Cübeyr bu gemileri Bağdat’ta gördüğünü belirtmektedir.

Dicle ve Fırat üzerinde dolaşan kayıklar yuvarlak sepet şeklinde, üst üste tahtalarla örülü, Kerkük dolaylarında yetişmiş bittum ağacından yapılmış basit araçlardı. Kereste ithaline ihtiyaç vardı.⁸⁵⁹Nil nehrindeki kayıklar palmiye dâhil tüm ağaçlardan yapılıyordu. Mısır’da ağaç kütüğü, kayık yapmaya yarayan her tahta

⁸⁵³ Abbasiler üzerinde Dicle ve Fırat üzerinde kullanılan nehirlerdi, Derviş Nuhayli, s.67,68

⁸⁵⁴ Tayyar nehir gemilerindendi. Irak nehirlerinde kullanılıyordu ve çok hızlıydı. Aynı zamanda Nil nehri üzerinde de bu gemilerden vardı, Derviş Nuhayli, s.92,93

⁸⁵⁵ Adam Mez, s.551

⁸⁵⁶ Derviş Nuhayli, s.75,76

⁸⁵⁷ Derviş Nuhayli, s.54

⁸⁵⁸ Derviş Nuhayli, s.57

⁸⁵⁹ Lombard, s.120

parçası Nil'in emrine veriliyordu. Buna rağmen zorunlu olarak uzak pazarlara başvurmak berekiyordu. Hindistan'dan gelen "tik" adı verilen ağacı Kızıl Deniz yolu ile Adriyatik çevrelerinin kütüğü Venedik karaborsacıları ile Mısır'a taşıyordu.⁸⁶⁰ Bağdat ile Samarra arasında Als kasabası civarında el-Ebvab yani kapılar denilen ve geçmesi güç olan bir yer vardı. Burada nehir kayalıklar arasında hızla akıyordu. Gemiler burada demir atmak ve kılavuz almak zorunda idiler. Bu yerden geçinceye kadar kılavuz dümeni elinden bırakmazdı.⁸⁶¹

10-ABBASÎLER DÖNEMİNDE YOL GÜVENLİĞİ

Abbasî İmparatorluğunun geniş topraklarında askerî ve ticarî bakımlardan birinci derecede ehemmiyetli yolları tanzim ve bu yollar üzerinde asayiş ve emniyeti temin etmek, muntazam posta menzilleri vucuda getirmek ve bu menzillerde daima harekete hazır at ve hecin devesi gibi vasıtalar bulundurmak lazımdı. Bu yolların emniyeti ve tanzimi için büyük hademe kadrosuna ihtiyaç vardı.⁸⁶² Abbasîler'de Berîd teşkilatı yolları korumakla görevli yol bekçilerini de barındırıyordu.⁸⁶³ Bu dönemde yapılan ulaşımı birçok tehlike bekliyordu. Talancı bedeviler, disiplin altına alınamayan kabileler, huysuz vahşi dağlılar aç köylüler, fikir ve dinleri ayrı olan insanlar, eşkiyalar ticaret, hac yolculuğu ve ilim talebi için yollara düşmüş bu yolcular için en büyük tehlikeydi.⁸⁶⁴ İlk başta tesis edilme sebebi devletin sınırlarını korumak olan ribatlar sınırlar genişleyip iç kısımlarda kalınca yolları denetim altına alıp güvenli bir ulaşım sağladılar.⁸⁶⁵

Haccac tarafından Bataih bölgesine yerleştirilen Zuttlar, zamanla nüfuslarının artması ve bazı grupların katılmasıyla iyice kuvvetlenmişler ve çapulculuğa başlamışlardı, özellikle nehir ulaşımını tehdit etmişlerdi. Me'mun bu tehlikeyi tam olarak ortadan kaldıramadı. Hatta bunlar Mu'tasım halife olduğu zaman Vasıt ve

⁸⁶⁰ Lombard, s.30

⁸⁶¹ Adam Mez, s.552

⁸⁶² Fuad Köprülü, "Berîd", İA, II, s.543

⁸⁶³ Corci Zeydan, I,217; Nebi Bozkurt, Ahmet Önkal "Deve", DİA, IX, s.222; Charles. Pellat, "Ibil", EI², Leiden, 1986, III, s.667

⁸⁶⁴ Miquel, I,s.186

⁸⁶⁵ Lombard, *el-Coğrafya et-Tarihyye*, s.92

Basra'ya tamamen hâkim olmuşlar ve ulaşımı tamamen ele geçirmişlerdi, Mutasım, Zuttlar üzerine Uceyf b. Anbese'yi gönderdi ve bu bölgenin ulaşımını eski güvenliğini kazandırdı.⁸⁶⁶

Bataih bölgesi içinden geçilmez bir halde bulunduğu için her devirde asi ve haydutlara çok müsait bir in olmuştu. Hatta yolcuları himaye maksadı ile kanallar üzerinde seyrüseferi temin için muhtelif noktalarda birçok tarassut kulesi temin edilmişti. Benî Lâm ile Ebû Muhammed burada ulaşımı aksatan, küçük kayıklarıyla büyük gemilere saldırıp soyan ve sonra gemilerin giremeyeceği kanallara saklanan haydutlardandı.⁸⁶⁷

Fars ve Horasan ovalarında yol nişanlarından, yol boyundaki menzillerden ve ribatlardan başka bir şey gözükmezdi. Bu ova, hırsız ve yol kesicisi en çok olan ovalardandı. Bunun sebebi ova belli bir hükümetin idaresi altında değil, bilakis birbirinden ayrı birçok sultanın hükmü altında bulunmasındandı. Hiçbirisi bu bölgenin yol güvenliği ile ilgilenmezdi. Ovanın bir kısmı Horasan ve Kumis idaresinde, bir kısmı Sicistan idaresinde, bir kısmı da Kirman, Fars, Isfahan, Kum, Kâşan ve Rey idaresindedir. Bu yüzden yol kesici bir suç işlerse diğer tarafa geçer ve suçunun takibi yapılamazdı.⁸⁶⁸

Bâbek çıkardığı isyanla ulaşımı tehlike altına atmıştı. Hareketini Ermenistan'a, İran ve Horasan'a yaymaya çalışıyordu. Böylece bütün İran ve bir kısım Mezopotamya'yı tesiri altına alan Bâbek kervanları soyuyor ve ulaşımı engelliyordu.⁸⁶⁹

Basra körfezi ve Aşağı Mezopotamya'nın en önemli şehirlerini başlarındaki "Sahibü'z-Zenc" ismini verdikleri liderleriyle ele geçiren köleler Ubülle, Vasıt, Ahvaz ve Basra'yı kontrolleri altına alıp ulaşımı ele geçirmişlerdi. Halifenin birlikleri tarafından bertaraf edildiler.⁸⁷⁰

⁸⁶⁶ Maurice Lombard, el-Coğrafya et-Tarihiyye li'l Âlemi'l-İslâmî, trc. Abdurrahman Hamîde, Dımeşk, trz. s. 40; Hakkı Dursun Yıldız, "Batîha", DİA, V, s.195,196; Strange s.45

⁸⁶⁷ M.Streck, "Batîha", İA, II, s.337

⁸⁶⁸ İbn Havkal s.402

⁸⁶⁹ Lombard, s.145

⁸⁷⁰ Lombard, s.146

Bahreyn'den Hicaz'a, Irak'da ve Suriye'ye doğru çıkan Karmatîler büyük bir emniyet yokluğuna yol açmıştır.890 yılında başlayan bu aşırı hareket imparatorluğu tam kalbinden vurup, ticareti felç edip koca bölgelerin ıssızlaşmasına ve Mekke'ye giden hac kervanlarının yağmalanmasına neden oldu.⁸⁷¹Bu dönemde Yemen bölgesinde de ulaşımı etkileyen ve yolcuları tehlikeye sokan hırsız, katil ve eşkıyalar vardı.⁸⁷²

11-ABBASÎLER DÖNEMİNDE ULAŞIM ARAÇLARI

Abbasîler çok geniş bir coğrafyaya yayılmıştı. Ulaşım araçları bölgelere göre değişirdi. Arabistan yarımadasında deve kullanılıyordu. Fakat dağlık bir bölge olan İran ve Küçük Asya'da devenin yerini at ve katır kullanılmıştır.⁸⁷³ Horasan'a yapılan akınlarda at ve katır bu bölge şartlarına uymayınca deve kullanılmıştır.⁸⁷⁴Horasan ovasına at ile girmek zordu. Burada ancak deve ile gidilebilirdi.⁸⁷⁵

Deve bu dönemde en çok kullanılan ulaşım aracıydı. Devenin Araplar arasında büyük değeri vardı ve ona “*sefinetü's-sahra*” (çöl gemisi) ismiyle anıyorlardı.⁸⁷⁶İbn Haldun'a göre deve eski dünyada kıtalar arası ticarete oynadığı rolle medeniyetin gelişmesine büyük katkıda bulunmuş bir hayvandır.⁸⁷⁷Devenin gücü hayranlık uyandırıcıdır. Dengeyi sağlayan uzun boynuyla ağır yükler yüklendiğinde rahatlıkla yerden kalkar. İslâmî literatürde deve fülle kıyaslanmıştır, filin Hintliler için değeri ne ise devenin Araplar için değeri odur.⁸⁷⁸

⁸⁷¹ Hayri Touati “*Ortaçağda İslâm ve Seyahat*”,İstanbul, 2004,s.61,Strange s.45

⁸⁷² Nasır Hüsrev, s.108

⁸⁷³ Bu bölgede her türlü ağır yükü taşımak için yetiştirilmiş olan İran atları kullanılıyordu, Lombard, *el-Coğrafya et-Tarihiyye*, s.50

⁸⁷⁴ R. Hill,“The Role Of The Camel And The Horse İn The Early Arap Conquests” , War Tehnology And Society İn The Middle East, ed. V.J. Parry, M. E. Yapp, London, 1975

London, 1975,s.33;Arib b. Sa'd el-Kurtubî, *Sılatü't-Tarihi't-Taberî*, Kahire,1960,X,s.110,Mazaherî, s.346

⁸⁷⁵ İbn Havkal s.402

⁸⁷⁶ Charles Pellat, EP², Leiden ,1986, III, “*Ibil*”,s.668;R.G. Khoury, “*Camel*”,Encyclopedia of Qur'an, I,Leiden,2001,s.287

⁸⁷⁷ Nebi BozkurtAhmet Önkal,a.g.m.,s.222,223

⁸⁷⁸ Charles Pellat, “*Ibil*”, EP², Leiden, 1986, III, s.667

Deve ağır bir yükü çok uzun bir mesafeyi, birkaç hafta bir şey yiyip içmeden ve günde iki yüz kilometre yürüyerek katedebilen yegâne hayvandır.⁸⁷⁹ Bu bölgede deve ulaşımında en rahat ve yük taşımada en iyi hayvandır.⁸⁸⁰ Hatta deve su içmeden sekiz ya da dokuz gün sabredebilir.⁸⁸¹ Deve gerektiğinde gıda olarak kullanılmak ve bir takım karmaşık kimyasal işlemler sonucu suya çevirmek üzere yağ depolayan hörgücü, kum fırtınalarına karşı özel perdelerle donatılmış olan burnu çift sıra kirpikli gözleri, içi tüylü kulakları, dikenli bitki yemeye uygun ağız yapısı ve bunları hazmedebilen sindirim sistemi, aşırı sıcağa ve soğuğa dayanma kabiliyeti ve bir defada yaklaşık altmış litre su içebilmesi gibi özellikleriyle deve tam bir ulaşım aracıdır. Kuvvetli bir hafızası olan deve çölde sahibinin kılavuzudur, fırtınalarda kum tepelerinin yer değiştirmelerine rağmen çöllerde yolunu şaşırır.⁸⁸²

Deve +70 ile -52 dereceler arasında yaşayabilir. 50 derece sıcaklıkta 8 gün aç susuz kalabilir. İki kat kirpikleriyle kum fırtınalarına karşı gözlerini koruyabilmektedir. Dikenle beslenmesinin yanında besinlerden ve sudan vücudunda devir yaptırarak maksimum istifade sağlar. Sıcak ve soğuktan koruyucu kürkü vardır. Kuma batmayacak şekilde ve kızgın kumdan etkilenmeyecek kalınlıkta deriye sahip ayaklarıyla tam bir çöl hayvanıdır.⁸⁸³

Arapçada deveye verilen isimler pek çok olmakla beraber en fazla kullanılanlar ibil, cemel, bair, naka, hecin, fâlic ve buht'tur.⁸⁸⁴ Cinsiyet ayırt etmeden tek bir deveye baîr, dişi deveye nâka, tek hörgüçlü deveye Arap devesi anlamına gelen ırab, çift hörgüçlü Asya devesine de Horasan devesi, fâlic veya buht denilmektedir.⁸⁸⁵ VIII. ve XI. Yüzyıllar arasında başlıca deve yetiştiren yerler şuralardı: Orta Asya'nın bir kısmı, İran ve Mezopotamya, Arabistan (Necid, Umman, Hadramut, Hicaz), Arap tipi çöle dayanıklı hayvan yetiştiren Habeşistan ve Nûbe ve nihayet Batı Sahra'nın vahalarında deve yetiştiriliyordu. Deve alanı daha

⁸⁷⁹ Cevad Ali, VII, s.320;el-Mevsuatü'l-Arabiyye,"*el-Cemel*",Dımeşk,2003,VII, s.695

⁸⁸⁰ Ahmed Vasfi Zekerıyya, *Aşairü'ş-Şam*, Dımeşk,1983, I,s.241

⁸⁸¹ Muhammed Ahmed Sellâme, *el-İbil fi't-Türâsü'l-Arabî*,1996,baskı yeri yok, s.56

⁸⁸² Nebi Bozkurt, Ahmet Önkâl, a.g.m. ,s.222,223

⁸⁸³ Cavit Yalçın, *Düşünen İnsanlar İçin*, İstanbul,1995,s.38,39

⁸⁸⁴ Ahmed Vasfi Zekerıyya,,I,s.240-244'de deve çeşitlerinin isimlerini tafsilatlı vermektedir.

⁸⁸⁵ Kalkaşandi, II, Subhu'l-Aşa, s.35;Nebi Bozkurt,Ahmet Önkâl, a.g.m.s.222,223;Charles Pellat, EP2, Leiden ,1986, III, "*Ibil*", s.665; Lombard, s.158,el-Mevsuatü'l-Arabiyye,"*el-Cemel*" ,Dımeşk,2003,VII, s.693;Paula Wapnish, "*Camels*" ,The Oxford Encyclopedia of Archeology İn The Near East, New York,1997,s.407

sonra Kuzey Suriye, Küçük Asya, Kafkaslar, İspanya ve Sudan'a doğru uzanıyordu.⁸⁸⁶

Tek hörgüçlü develer Arabistan ve Kuzey Afrika'da, çift hörgüçlü develer ise Asya'da bulunurdu, bunların arasındaki fark tek hörgüçlü develerin susuzluğa karşı çok dayanıklı olmasıdır; oysa daha sık ve daha kürklü çift hörgüçlü develer çok soğuklara karşı dayanıklıdır.⁸⁸⁷ Tek hörgüçlü develer Uzak Batı'ya, çift hörgüçlü develer İran ve Kuzey Kafkasya steplerine ilerliyorlardı.⁸⁸⁸ Tek hörgüçlü develer Arabistan ulaşımı için çok uygundu, hızlıydı, Medine, Basra, Kûfe sınır habercileri bu deveyi kullanıyordu, iki hörgüçlü deve ise hız için değil yük hayvanı ve yürümek için binilirdi.⁸⁸⁹

Deve fiyatları kaliteye, yaşa ve buna benzer durumlara göre değişirdi.⁸⁹⁰ Develerin ömürleri yaklaşık 25 yıl civarındadır. Hızları saatte 5–12 km olarak değişebilmektedir. 90 mil mesafeyi 15–20 saatte alabilmektedir, bir yük devesi ise saatte 2,5–3 mil yürümektedir.⁸⁹¹

Yolcular için yol üzerlerinde bedevîler deve satabiliyorlardı.⁸⁹² Kuhistân ovasında devecilik yapan kimseler oturmaktaydı.⁸⁹³ Horasan bölgesinde ise deve en çok Serahs ve Belh bölgesinde bulunurdu.⁸⁹⁴ Şam'ın güneyinde ulaşım için deve ve at yetiştiriliyordu.⁸⁹⁵ Taif'in güneyinde bulunan Necid yüksekliklerinde *Curaşiyye* (Curaş) denen bölgeye ait develer vardı.⁸⁹⁶ İran'da yollar üzerinde Horasan'ın merkezinde Belh şehrinde yetiştirilen çift hörgüçlü Baktriyan develeri kullanılıyordu, aynı zamanda her türlü ağır yükü taşıması için yetiştirilmiş İran atlarından da faydalanılıyordu.⁸⁹⁷

Medeniyet tarihinde çok önemli bir yeri olan atın, İslam dünyasında da bu mevkiini devam ettirdiğini görmekteyiz. İslamiyetin İspanya'dan Hindistan'a kadar

⁸⁸⁶ Lombard, s.158

⁸⁸⁷ Abdullah Mardukh, *Encyclopedia Iranica, "Camel"*, IV, s.703, Newyork, 1990; Büyük Larousse, VI, s. 3099

⁸⁸⁸ Miquel, I, s.170

⁸⁸⁹ R. Hill, s.33

⁸⁹⁰ Muhammed Hamidullah, II, 989

⁸⁹¹ Charles Pellat, "*Ibil*", *IEP*, Leiden, 1986, III, s.668

⁸⁹² İbn Cübeyr s.151, Lombard, *el-Coğrafya et-Tarihyye*, s.62

⁸⁹³ İbn Havkal s.446

⁸⁹⁴ İbn Havkal s.453

⁸⁹⁵ Lombard, s.34

⁸⁹⁶ Lisânü'l-Arab, VI, s.273

⁸⁹⁷ Lombard, s.39

yayılmada, Anadolu'nun fethinde büyük rol oynamıştır.⁸⁹⁸İslam'ı ilk dönemlerinde attan çok az bir şekilde faydalanılmıştır."Kitabu'l-Hayl" türü eserlerden öğrenildiğine göre Araplar arasında ata sahip olan üstünlük ve zenginlik alameti idi. Bu bakımda Necd bölgesinde at cinsleri ıslah edilmekte ve ticareti yapılmaktaydı. Atların ıslah edildiği en eski ve en meşhur yer Hima Der'iyeye denilen yerdi.⁸⁹⁹Atlar renkler, işaretlere, mizaç ve huylara, techizatlara ve isimlere göre değişirdi.⁹⁰⁰At dört ana ırk çevresinde tanınmıştı. Orta Asya'nın Türk-Moğol atı küçüktü, kalın ve toplu çizgileri vardı. Güçlü dayanıklı ve az yiyiciydi. Büyük Asya akınlarının süvari birliklerini bunlar meydana getiriyordu. Türk-Moğol atının cinsi bir taraftan Doğuya diğer taraftan Batıya uzanırdı. İran atı iri ve kuvvetliydi. Ağır zırh giymiş bir savaşçıyı saatlerce taşıyabilirdi. Berber atı ise Nümidyalı ve daha çok Sahara bölgesinin yüksek yaylalarında yetiştirilirdi.⁹⁰¹Abbasiler döneminde Berber atı ile İran atının birleşiminden meydana gelen Arap atları kullanılıyordu. Bu atlar Necd yaylalarında uygun iklim şartlarında yetişiyorlardı.⁹⁰²Bu atlara Suriye atı da deniliyordu, ince çizgili, ateşli ve hızlıydı.⁹⁰³Bu atlar önemli bir misafiri karşılamada, deve kervanlarına musallat olan düşman akınlarını kesmede ve kendilerine yapılan ani hücumları püskürtmede kullanılıyorlardı. Bunlara ilaveten posta taşımacılığında ve tarla sürmede atlardan önemli derecede istifade etmişlerdir.⁹⁰⁴Abbasîler döneminde bu atlar arasında yarışlar yapılıyordu.⁹⁰⁵

At bu dönemde akınlarda da kullanılmış ve yapılan savaşları olumlu yönde etkilemiştir. Akınlarda kullanılan atlar görevlerine ve sayılarına göre isim alırlardı. Bir süvari bölüğüne eşit olana "Kâtibe", Küçük casus birliklerine veya bilgi elde etmek için gönderilmiş keşif devriyesine "Seriyye", Bağımsız hareket eden, düşman bölgelerine uzun mesafeli akınlar yapan süvari bölüklerine "Cerîde", Savaşta süvari

⁸⁹⁸ Yusuf Halaçoğlu, "At", DİA, IV, s.28

⁸⁹⁹ F. Wire, "Khayl" EI², Leiden, 1986, IV, s.1144, Yusuf Halaçoğlu, a.g.m., s.29

⁹⁰⁰ R. Hill, s.35

⁹⁰¹ Lombard, s.159

⁹⁰² Lombard, s.28

⁹⁰³ Lombard, s.159

⁹⁰⁴ Rûhî Cemil, *Mevsûatü'l-Hisân ve'l-Furûsiyye*, Riyad, 1984, s.24

⁹⁰⁵ Hasan Karaköse, *Ortaçağ Tarihi ve Uygarlığı*, Ankara, 2002, s.131

bölüklerine “Mücerrede”, Bir bölge fethedildiğinde oradaki güvenliği sağlayan bölükle “Râbîta” denirdi.⁹⁰⁶ Atlılar savaşlarda bazen kanatlarda bazen de ana birliğin önünde kullanılırdı.⁹⁰⁷ Cizre bölgesinin atları çok meşhurdu.⁹⁰⁸ Massîsa bölgesinin atları çok makbuldü.⁹⁰⁹ Tarsus’da da birçok at bulunuyordu.⁹¹⁰

Bu dönemde genel olarak araba bilinmezdi.⁹¹¹ Bu dönemde Arabistan bölgesinde araba kullanımı yoktur. Ulaşımında kullanılan çöl şartlarına uyumlu deve, öküzlerin çektiği iki teker üzerine kurulmuş kağrı arabalarından daha hızlıydı ve bu sebeple deve ulaşımı daha çok rağbet görüyordu. Yük taşıyan develer muntazam yollara ve köprülere ihtiyaç duymaksızın engebeli arazileri aşabilir ve nehirlerin, ırmakların sığ yerlerinden çok rahat bir şekilde geçebilirlerdi. Güçlerinin tamamını hiç zorlanmaksızın yük taşımaya harcayabilen develer için ayrıca yük arabasının ağırlığını çekmek gibi bir sorun da söz konusu değildi.⁹¹² Araba kelimesi daha sonraki dönem seyyahlarından İbn Battuta’da görülmektedir.⁹¹³ Abbasî hükümeti savaş anında posta evraklarını çok süratli atların çektiği araba üzerindeki mahfile benzeyen “*Cemmâze*”lere taşıtırdı. Nitekim Fatimîler 301 yılında Mısır’a saldırıya karar verdikleri sırada, Abbasî halifesi Muktedir’in veziri Ali b. İsa gelişmelerden günü gününe haberdar olmak için Bağdat-Mısır yolunda Cemmâzeleri kullanmıştır.⁹¹⁴ Develere genelde eyelerle binilmiştir. Deveye biniş ve binen kişinin hörgüçle olan ilişkisi W.Dostal tarafından araştırma konusu olmuştur; bu yazara göre hörgücün arkasında oturma uygulaması hörgücün üstüne eyer koymaktan daha öncedir. İlk Araplar deveye eyersiz binerlerdi. Fakat daha çok eyer kullanılırdı, eyer deri ile süslendiği zaman “*Rihâle*” olarak isimlendirilirdi. Bu eyer tahtalarla birlikte deri parçalarıyla yapılırdı, yere hörgüçten minderlerle ayrılırdı. Bir ip hayvanı daha kolay kontrol edebilmek için devenin burun halkasına bağlanırdı. Ta ki basit bir yular kullanan kadar “*Rasân*” ve eğilmiş bir sopa “*Mihcân*” ona kılavuzluk ederdi.⁹¹⁵ Rahatını sevenler için deve üzerine konulan tahtrevanlar vardı. Bu

⁹⁰⁶ R. Hill, s.35

⁹⁰⁷ R. Hill, s.39

⁹⁰⁸ Strange, s.124

⁹⁰⁹ İbn Havkal, s.183

⁹¹⁰ İbn Havkal, s.183

⁹¹¹ Ali Mazâherî, s.346; Adam Mez, s.557

⁹¹² George Basalla, *The Evoloton of Tecnology*, trc..Cem Soydemir, Ankara, 1996, s.13,14

⁹¹³ M.Rodinson, “*Araba*”, *EP, Leiden, 1986*, I, 557

⁹¹⁴ Hasen İbrahim Hasen, *Tarihu’l-İslâmi es-Siyasî ve’ d-Dinî ve’ s-Sekaftî ve’ l-İctimaî*, Kahire, 1987, III, s.275

⁹¹⁵ Charles Pellat, , “*Ibil*”, *EP, Leiden, 1986*, III, 667

tahtırevanları genelde kadınlar da kullanırdı.⁹¹⁶Tahtırevanlar kayın ağacından yapılırdı. Mahfe'ye benzeyen bu tahtırevanların en güzelleri Yemen yapımı olanlarıydı, çünkü eyeri tıpkı bağı gibi kayış ve deriden olurdu. Bunlardan iki tanesi sağlamca bir birine bağlanır ve deve üzerine konulurdu. Üzerinde bir örtü bulunur ve bu sayede yolcu ve arkadaşı güneşin verdiği rahatsızlıktan kurtulurdu, uzanıp oturabilir, yaslanılabilir; istediği yiyecek veya diğer şeyleri yanına alabilir; dilediği zaman Kur'an veya başka bir kitap okuyabilirdi. Bu tahtırevan yolcuların yol yorgunluklarını alıyordu. Tahtırevanı olmayan yolcular develerinin üzerindeki yüklerin üstüne oturlardı.⁹¹⁷

916 R. Hill, s.32, Charles Pellat, a.g.m. s.666

917 İbn Cübeyr s.39

SONUÇ

İslâmiyetten önce Arapların bir kısmı kervan ticareti ile uğraşıyorlardı. Yaz ve kış seferleri adını verdikleri bu seferlerde gidilecek yol güzergâhlarını ve menzilleri iyi biliyorlardı. Ulaşımında yol bilgisine önem veriyorlardı. İslâmiyetle birlikte yapılan fetihlerle sınırlar genişledi. İslâm'ın doğduğu Mekke'den uzakta yaşayan müslümanlar hac ibadetin yerine getirmek için yollara çıkıyorlardı. Bazen çok uzun ve meşekkatli olan bu yolculukta Mekke'ye olan yolların ve menzillerin iyi bilinmesi gerekiyordu. Yapılan fetihlerle çok değişik bölgelere dağılmış olan sahabilerden ve onlardan ders almış olan tabiinden ders almak isteyen ilim talebeleri için de yolları ve yollar üzerindeki menzilleri bilmeye çok ihtiyacı vardı. İlim gönüllüleri Bağdat, Endülüs gibi ilim merkezlerine gitmek için yol güzergâhlarını bilmek istiyorlardı.

Müslüman tacirler ticaretini yaptıkları malları muhtelif bölgelere götürüp satmak için çıktıkları seyahatlerde geçecekleri yollar ve uğrayacakları yerleşim birimleri hakkında bilgi sahibi olmak istiyorlardı. Yol güzergâhları, yollar üzerindeki menzillerin durumunu bilmek, ticaret erbâbı için altın değerindeydi. Hilafet merkezinden çıkan emir ve fermanların hızlı bir şekilde yerine ulaşması gerekiyordu. Aynı zamanda yerleşim birimlerinde görevli istihbarat memurlarının raporları da merkeze zamanında ulaşmalıydı. Posta görevlileri geçecekleri yolların mesafelerini, aradaki istasyonların durumlarını ve konaklama şartlarını bilmeden yola çıkmazlardı.

İslâm Coğrafyacıları tüm bu ihtiyaçları göz önüne alarak yol güzergâhlarını ve bu yollar üzerindeki yerleşim birimlerini kayıt altına almışlardır. Birçok coğrafyacının önceki bilgileri nakilden ziyade,seyahatlere çıkarak gözlem yoluyla elde ettiği bilgileri aktarması eserlerinin değerini tartışmasız kılmıştır. Müslüman yöneticiler devraldıkları yol sistemini muhafaza etmiş ve geliştirmeye çaba göstermiştir.

Müslümanlar Doğuda Horasan'dan Batıda Endülüs'e kadar geniş bir coğrafya üzerinde seyahat ediyorlardı. Bu seyahatleri esnasında ana yolların yanında birçok

tali yolları da kullanıyorlardı. Bu yollardan ilki Bağdat'tan Kûfe üzerinden Arap yarımadasına ve Yemen bölgesine giden yoldur. Bu yol ile Mekke'ye ve Medine'ye gidilir ve hac ibadeti yerine getirilirdi. Aynı zamanda bu yola bağlı tali yollar ile Arap yarımadasının tüm şehirlerine ulaşılırdı. Anadolu içlerine o zamanki Bizans topraklarına da yollar vardı. Bu yollardan biri kuzeyden Karadeniz sahilinden, diğeri de Tarsus'tan Konya ve Ankara üzerinden Bizans'a gidiyordu. Bu yollar vasıtasıyla tüccarlar ticaret yapıyordu. Halifenin ve Bizans Kayserinin posta görevlileri ve elçileri de bu yol güzergâhlarını kullanıyorlardı.

Başka bir yol güzergâhı da Mısır ve Endülüs bölgesine giden ana yol güzergâhıydı. Bu yol Mısır'dan aşağı bölgelere kadar uzanmaktaydı. Bu yol güzergâhı ile ve buna bağlı olan tali yollarla, ticaretin yanı sıra ilim talep eden öğrenciler de Endülüs'e gidiyordu. Endülüs, Kuzey Afrika ve Mısır hacıları da bu yol güzergâhını kullanıyorlardı. Mısır bölgesinin zahire ve ticaret malları da bu yolla taşınıyordu.

Azerbeycan ve Ermeniye bölgelerine de yol güzergâhı vardı. Bu yol ve bu yolla bağlı tali yollarla bu bölgede birçok yerleşim yerine ulaşım sağlanıyordu. Müslüman tüccarlar bu yolu kullanarak Rusya'nın içlerine kadar ticaret mallarını götürebiliyorlardı. Bu bölgelerde yaşayan müslüman hacılar da bu yolları kullanıyorlardı.

Orta Asya'ya ve Türklerin yaşadıkları bölgelere de yol güzergâhları vardı. Bu bölgelerde bulunan birçok şehire ulaşım vardı. Müslümanlar hac ibadetini yerine getirebilmek için bu yollarda seyahat ederlerdi. Çin'den ticaret malları almaya giden tüccarlar bu yolları kullanıyorlardı. Müslümanlar meşhur İpek yolu ve Baharat yolunu ellerinde bulunduruyorlardı. Bu meşhur ticaret yollarının eski güzergâhları terk edilmiş ve bu yollar müslümanların hakim olduğu şehirlerden geçmeye başlamıştı.

Bu dönemde ulaşımında karayollarının yanı sıra kanallar ve nehirler yoluyla da ulaşım yapılmaktaydı. Bağdat ve Basra şehri civarında birçok kanal mevcuttu. Bu kanallar üzerinde ulaşım yapılırdı. Fırat, Dicle, Nil gibi nehirlerde de ulaşım

yapılıyordu.Ulaşım aynı zamanda,Müslüman tacirler arasında kısmen de olsa Akdeniz ve Hint Okyanusunda mevcuttu..

Bu yollar üzerine seyahat eden yolcular bu yollar üzerinde bulunan yerleşim birimlerinde konaklardı. Yollar üzerlerinde kurulmuş olan hanlar, ribatlar, posta menzilleri, yolculara hizmet veriyorlardı. Bu yerlerin devlet tarafından atanmış olan görevlileri seyahat eden yolculara dinlenme imkanı sağlıyordu.Bu yerlerde yolcuların ihtiyacı olan herşey mevcuttu. Yollar üzerine kurulmuş olan bu yerler yolların güvenliğini sağlıyordu.

Bu dönemde ulaşım araçları bölgenin iklimine ve arazi durumuna göre değişiyordu. Çöl ve sıcak olan bölgelerde ulaşım aracı olarak susuzluğa karşı dayanıklı olan deve kullanılıyordu. Deve özellikle Arap yarımadasında ve çöl özelliği olan yerlerde kullanılıyordu. Susuzluğa ve sığağa karşı çok dayanıklı olan tek hörgüçlü deve sıcak olan Arab Yarımadasında, soğuga dayanıklı ve çift hörgücü olan Horasan devesi Orta Asya'da kullanılıyordu. Dağlık bölgeler olan İran ve Deylem bölgelerinde bu bölgelere dayanıklı olan katırlar kullanılıyordu. Kuzey Afrika, Anadolu ve çöllük ve dağlık olmayan bölgelerde at kullanılıyordu. Bu dönemde İran atları, Arap atı, Berberî atları meşhurdu.Bu dönemde araba kullanımı yok denecek kadar azdır. İslam coğrafyacıları ulaşım araçlarından bahsederken arabadan ziyade deve ve atdan bahsetmektedirler. Bunun nedeni çöl arazilerinin araba kullanma uygun olmaması, deve ve atın o dönemde arabadan daha hızlı hareket etmesidir. Yük taşıma ihtiyacını da deve büyük oranda karşılamış ve arabaya lüzum kalmamıştır.

Bu dönemde yollar üzerinde yol güvenliği sağlanmaya çalışılmıştır. Eşkiya ve yol kesicilere karşı önlem alınmıştır.

Sonuç olarak bu dönemde İslâm medeniyeti çok geniş bir alana yayılmıştı. Hac ibadeti, ilim talebi, ticari ve askeri seferler ve haberleşme için yolları ve yollar üzerindeki menzilleri bilmek gerekiyordu. İslâm coğrafyacıları bu yolların güzergâhlarını ve bu yollar üzerindeki menzilleri öğrenmek için seyahatlara çıkmışlardır. Eserlerine bu yollar ve bu yollar üzerindeki yerleşim birimlerini en ince ayrıntısına kadar belirtmişlerdir. Ulaşıma verilen önemin sonucu Hac ibadeti, ilim talebi, ticarî ve askerî seferler ve haberleşme kolaylıkla yerine getirilmiş olmaktadır.

KAYNAKÇA

- **Abdülaziz ed-Durî**, Asru'l-Abbasiyyi'l-Evvel, Beyrut,1988
- **Abdü'l-Barî** "Economic Aspects of the Muslim State During Caliph Hisham" Islamic Culture, Haydarabat, 1972
- **Abdüşşâfi Muhammed Abdüllatif**, El-Âlemü'l İslâmi fi'l-Asri'l-Umevî, Kahire,1984
- **Abidin Abdulillah**, Amman Kentinde İslâm Mimarisinin Karakteristiği, İstanbul, 1985
- **Afzalurrahman**, Sîret Ansiklopedisi, trc. Komisyon, I-VI, İstanbul,1988
- **Ahmed İbn Fazlân**, İbn Fazlân Seyahatnamesi, trc. ve hzr. Ramazan Şeşen, İstanbul,1995
- **Ahmed İbn Hanbel**, Müsned, Beyrut, 1986
- **Ahmed Vasfi Zekerriyya**, Aşâirü's-Şam, Dimeşk,1983,I-II
- **Ağarı, Murat**, İslâm Coğrafyacılığı ve Müslüman Coğrafyacılar, İstanbul,2002,
- **Akalın, Şebnem**, "Kervansaray", DİA, XXV,299–302
- **Akyüz, Vecdi**, Hilafetin Saltanata Dönüşmesi, İstanbul,1991
- “ “ ”Hz. Peygamber Döneminde Şehir ve Yerel Yönetim Hizmetleri” İslâm Geleneğinden Günümüze Şehir ve Yönetimler, İstanbul,1996
- **Algül, Hüseyin**, "Haram Aylar", DİA, XVI, 105–106
- **Apak, Adem**, İslam Siyaset geleneğinde Amr b. Âs, Ankara,2001
- “ “ Hz. Osman Dönemi Devlet Siyaseti, İstanbul,2004
- **Arib b. Sa'd el-Kurtubî**, Sılatü't-Tarihi't-Taberî, Kahire,1960
- **Arendonk, C.Van**, "İbn Hurdazbih", İA, VII, 755
- “İbn Rüste", İA, VII, 781
- **Arslantaş Nuh**, Ortaçağda İki Yahudi Seyyahın Avrupa, Asya ve Afrika gözlemleri Tudela'ı Benjamin ve Ratisbon' lu Rabbi Petachia Seyahatnamesi, İstanbul,2001
- **Atçeken, İsmail Hakkı**, Endülüs'ün Fethi ve Mûsâ b. Nusayr, Ankara, 2002
- “ “,Devlet Geleneği Açısından Hişam b. Abdülmelik, Ankara,2001
- **Aycan, İrfan; Sariçam, İbrahim**, Emevîler, Ankara,1993
- **Aycan, İrfan**, Saltanata giden Yolda Muaviye b. Ebî Sufyan, Ankara,1990
- **Bakır, Abdülhalık**, "Basra", DİA, V,109–111
- **Barthold, W**, Moğol İstilasına kadar Türkistan, trc. Hakkı Dursun Yıldız, İstanbul,1981
- **Basalla, George**, The Evolotion of Tecnology, trc. Cem Soydemir, Ankara,1996
- **Beksaç, A.Engin** "Kasru'l-Hayr", DİA, XXIV, 576–577
- **Belâzurî**, Ahmed b. Yahya b. Cabir, Futuhu'l-Buldân, trc. Mustafa Fayda, Ankara, 2002
- “ “ Ensâbü'l-Eşrâf, thk. Muhammed Hamidullah, Mısır,1959
- **Bilge, Mustafa L.** "Ahsenü't-Tekasim", DİA, II, 179–180
- **Bonebakker S.A.** " Kudama b. Dja'far", Eİ, V,318–320
- **Brockelmann Carl** "Kudâme b. Ca'fer", İA, VI,951–952
- **Bozkurt, Nebi; Yüksel, A.Turan** "Kervan" DİA, XXV, 298–299
- **Bozkurt, Nebi; Önkal, Ahmet** "Deve" DİA, IX,222–226
- **Bozkurt, Nebi**, "Eman", DİA, XI, s.75–77
- **Bulliet, Richard** "The Camel and Wheel" , London, 1971
- **Canan, İbrahim**, Kütübü Sitte Muhtasarı Tercüme ve Şerhi, Ankara,1988

- Ceşiyârî**, Ebû Abdullah Muhammed (310/922), Kitabu'l Vüzerâ ve 'l Kuttâb, thk. Mustafa es-Saka, İbrahim el-Ebyari, Abdulhafız Şelebi, Mısır, 1980
- Cevad Alî**, El-Mufasssal fi Tarihi'l-Arab Kable'l-İslam, Bağdat, 1993
- Çağatay, Neşet**, İslâm dönemine dek Arap Tarihi ve Cahiliye Çağı, Ankara, 1982,
“ “ İslâm Önesi Arap Tarihi ve Cahiliye Çağı, Ankara, 1971
- Çetinkaya, Bülent**, Ortaçağ İslâm Dünyasında Ribat, basılmamış Y.Lisans tezi, Sakarya Üniversitesi, 2003
- De Goeje M.J.** “Arabistan”, İA, I, 472–479
- Demircan, Adnan**, Haricilerin Siyasî Faaliyetleri, İstanbul, 1996
- Derviş Nuhayli**, es-Süfunu'l-İslamiyye ala Hurufi'l-Mu'cem, İskenderiye, 1974
- Eliseef, Nikita**, “Manzil”, Eİ, VI, 454–456
- Eminoğlu, Ahmed**, V. Raşid halife Ömer b. Abdülaziz, İstanbul, 1984
- Enver er-Rifaî**, En-Nuzumu'l-İslâmiyye, Dimeşk, 1997
- Erkal, Mehmet** “Asr-ı Saadet'te vergi”, Bütün yönleriyle Asr-ı Saâdet'te İslâm, Beyan yay, İstanbul, 1995, I-V
- Celal Es'ad**, Türk Sanatı, İstanbul, 1928
- Fayda, Mustafa**, Allah'ın kılıcı Halid b. Velid, İstanbul, 1990
“ “ ”Hulefa-yi Raşidin”, DİA, XVIII, 324–338
- Galip Abdülkafi el-Kureşi**, Evveliyatü'l-Faruk fi'l-İdare ve'l-Kaza, Beyrut, 1990, I-II
- Goitein, S.D.** Studies in Islamic History and Institutions, Leiden, 1968
- Graba, Oleg**, İslâm Sanatının Oluşumu, İstanbul, 1998
- Günaltay, M.Şemsettin**, İslâm Tarihinin Kaynakları-Tarih ve Müverrihler, haz. Yüksel Kanar, İstanbul, 1991
- Halaçoğlu, Yusuf**, “At”, DİA, c.IV, 8–31
“ “ “Fersah”, DİA, XII, 412
- Halid Câsim el-Cenâbî**, el-Berid el-Askeri fi'l-Asri'l-Abbasi, Müerrihü'l-Arabî, XXXV, Bağdat, 1988
- Halil İmadüddin**, Ömer b. Abdülaziz Dönemi ve İslâm İnkılâbı, İstanbul, 1984
- Hamidullah, Muhammed**, “Haz. Peygamber'in İslâm öncesi seyahatleri” AÜİİFD, IV, Ankara, 1980
“ “ İslâm Peygamberi, trc. Salih Tuğ, İstanbul, 1993, I, s.21
“ “ ”Haz. Muhammed Zamanında Medine'nin Sosyal Yapısı”, İlim ve Sanat Dergisi Ankara, 1986
“ “ ”El-İlaf”, DİA, XXII, 63–64
- Harekât, İbrahim**, “Berîd”, DİA, V, 498–501
- Hartmann, R.** “Basra”, İA, II, 320–327
“ “ “Belh”, İA, II, 485–487
“ “ “Didjla”, Eİ, II, -249–251
“ “ “Furât”, Eİ, II, 945–947
- Hasan Paşa**, Dirasât fî Tarihi'd-Devleti'l-Abbasiyyîn, Kahire, 1990
- Haşim Muhammed İbrahim**, “El-Berid fi'l-İslam et-Tanzimü'l-İdari fi'd Devleti'l-İslamiyye” Mecelletü'l-Ezher, Kahire, 1950
- Hasen İbrahim Hasen**, Tarihi'l-İslâmi es-Siyasî ve'd-Dinî ve's-Sekaffî ve'l-İctimaî, Kahire, 1987
- Heyd, W.** Yakın Doğu Ticaret Tarihi, trc. Enver Ziya Karal, Ankara, 1975
- Hill, R.** “The Role Of The Camel And The Horse in The Early Arap Conquests”, War Tehnology And Society In The Middle East, ed. V.J. Parry, M. E. Yapp, London, 1975

- Hitti, Philip K.**, Siyasal ve Kültürel İslam Tarihi, trc. S.Tuğ, İstanbul, I-II,1980
- Huart, Cl.** “Fersah”,İA, IV, 574
 “ “ “Kervan”,İA, VI, 597
- Hüseyin Alî Dâtûfî**,”Nizamu’l-Berîd fi’l-Hadarati’l-Arabiyye”, el-Mevrid Mecelletü’t-Turâsiyye, Bağdat,1989,XVIII
- Istahrî**, Ebu İshak el-Farisi , (346/952) el-Mesalik ve’l-Memalik, nşr. De Goeje, Brill, 1927
- İbn Abdirabbih**, Ahmed b. Muhammed el-Endelûsî (327/939) ,El-Ikdü’l-Ferîd, thk. Ahmed Emîn, Ahmed ez-Zeyn, İbrahim el-Ebyari, Abdüsselam Harun, I-VII, Kahire, 1968
- İbn Bahşel**, Eslem b.Sehl (296/905),Tarihu Vâsıt (thk. Kurkis Avvad) Beyrut,1986
- İbn Cübeyr**, İbn Cübeyr Seyahatnamesi, trc. İsmail Güler, İstanbul,2003
- İbnü’l Esîr**, İzzuddin Ebu’l Hasan Ali b. Muhammed (v.630\1232),el-Kâmil fi’t-Tarih, Beyrut,1965
- İbn Habib**, Kitâbu’l-Muhabber, thk. Eliza Lichtenstater, Beyrut, trz
- İbn Hacer**, el-İsabe fi Temyizi’-Sahabe, I-IV, Beyrut,1988
- İbn Havkal**, Ebu’l-Kâsım en-Nasibi, Kitabu Sureti’l-Arz, nşr. J.H.Kramers, Brill, 1939
- İbn Hibban**, Ebu Hatim Muhammed, es-Sîretü’n-Nebeviyye ve Ahbâru’l-Hulefâ, Beyrut, trz.
- İbn Hişâm**, Ebû Muhammed Abdülmelik, (v.213/828), es-Sîretü’n-Nebeviyye, thk. Mustafa es-Sekkâ, İbrahim el-Ebyârî, Abdülhâfız Şilbî, Mısır, 1955
- İbn Hurdazbih**, Ebu’l Kasım Ubeydullah b. Abdullah (300\932),el-Mesalik ve’l-Memalik, nşr. De Goeje, Brill, 1889
- İbnü’l-Esîr**, İzzuddin Ebu’l Hasan Ali b. Muhammed (v.630\1232), el-Kâmil fi’t-Tarih, Beyrut, 1965
- İbn Kuteybe**, Ebi Muhammed Abdullah b. Müslim ed-Dineveri, (v.276\889), Uyûnu’l Ahbâr, Beyrut,1996
- İbn Manzur**, Ebu’l-Fadl Cemaluddin Muhammed (711\1311), Lisanu’l-Arab, I-XV, Beyrut, trz
- İbn Sa’d**, Ebu Abdullah Muhammed (230\844),et-Tabakâtü’l-Kübrâ, I-VIII, Beyrut, 1985
- İbn Rüsteh**, Ebû Ali Ahmed b. Ömer b. Rüsteh (v.300\912), Kitabu A’laki’n-Nefise ,Beyrut,1988
- İbnü’l-Fakih**, Ebu Bekr Ahmed b. İbrahim el-Hemedanî (290\903) Muhtasaru Kitabi’l-Buldân, Beyrut,1996
- İdrisî** Ebu Abdillâh Muhammed b. Muhammed b. Abdullah b. İdris el-Hammudi el-Hüseyni el- Nüzhetü’l-Müştak fi İhtiraki’l-Afak, Beyrut,1989,I-II
- Kalkaşandî**, Ahmed b. Ali (861\1418) XIV, Subhu’l-A’şâ fi Sinaâti’l-İnşâ, Beyrut 1987,I-XIV
- Kallek, Cengiz**,”Asr-ı Saâdette Devlet Piyasa İlişkisi” Bütün Yönleriyle Asr-ı Saâdette İslâm Beyan yay, İstanbul,1995
 “ “ “Kudâme b. Ca’fer”,DİA, XXVI,311–312
- Kapar, Mehmet Ali**,”Asr-ı Saadette Müşrikler ve Müşriklerle İlişkiler” Bütün Yönleriyle Asr-ı Saadette İslam, Beyan yay, İstanbul,1995
- Kara Mustafa**,”Ribat Teşkilatı” Fikir ve Sanatta Hareket Dergisi, VIII, sayı.87, Aralık,1973

- Karaköse, Hasan**, Ortaçağ Tarihi ve Uygarlığı, Ankara,2002
- Kayaoğlu, İsmet**, İslam Kurumları Tarihi, Ankara,1984
- Kazıcı, Ziya**, İslam Müesseseleri Tarihi, İstanbul,1991
- Kettani, Muhammed Abdulhayy**, et-Teratibu'l-İdariyye, trc. Ahmet Özel, I-III, İstanbul, 1981
- Khoury, R.G.** "Camel",Encyclopedia of Qur'an, Leiden,2001,I-IV
- Kitapçı, Zekeriya**, Türkistan'da İslâmiyet ve Türkler, Konya,1998,s.227,228
- Koyuncu, Mevlüt**, İkinci Hazreti Ömer (Ömer b. Abdülaziz)İstanbul,1996
- Köksal, Asım Mustafa**, Hz.Hüseyin ve Kerbela Faciası, İtanbul, trz.
- Köprülü, Fuad** "Ribat", Vakıflar Dergisi,1942,II, 267–278
 " " "Berid",İA, II, 546
- Kramers, J.H** "Coğrafya" İA, III, 203–220
 " " İslâm Medeniyeti Tarihinde Coğrafya ve Ticaret, trc. Ömer Rıza Doğrul, İstanbul,1934
 " " "Mukaddesî",İA, VIII, 563
- Kuban, Doğan**, Muslim Religious Arcitecture, II, Leiden,1985
- Kudame b. Cafer**, Ebu'l-Ferec Kâtib el-Bağdadî,(v.337\948),Kitâbu'l-Harâc, nşr. De Goeje, Brill, 1889
- Lammens, H.**"Mekke",İA, VII, s.630–636
- Lombard, Maurice**, İlk Zafer Yıllarında İslâm, trc. Nezih Uzel İstanbul,1983
 " " el-Coğrafya et-Tarihiyye li'i-Âlemi'l-İslâmî, Dimeşk, trz
- Makdisî**, Ebû Abdillâh Şemsüddin Muhammed b. Ahmed b. Ebî Bekr Bennâ el-Makdisî el-Beşşârî, Ahsenü't-Tekasim fi Marifeti'l-Ekalim, Kahire,1991
- Mantran, Robert**, İslâm'ın Yayılış Tarihi, trc. İsmet Kayaoğlu, Ankara,1981
- Marçais, George**,"Ribat" İA, İstanbul,1961, IX, s.734–737
- Mardukh, Abdullah**, Encyclopedia Iranica,"Camel",IV, s.703,Newyork,1990
- Mazaherî, Ali**, Ortaçağda Müslümanların Yaşayışları, trc. Bahriye Üçok, İstanbul,1972
- Memiş, Ekrem**, Tarihi Coğrafyaya Giriş, Konya, 1990
- Mes'udî**, Ebu'l Hasan Ali b. Hüseyin,(346\956) Murucu'z-Zeheb ve Meadinu'l-Cevher, thk. M. Muhyiddin Abdülhamid, Dimeşk,1979,I-IV
- Mevsûatü'l-Arabiyye**, "el-Berîd",V,s.63,Dimeşk,2002
- Mevsuatü'l-Arabiyye**,"el-Cemel",Dimeşk,2003,VII, 696
- Mevsûatü'l-Arabiyyetü'l-Alemiyye**, Beyrut,1999"El-Coğrafya",VIII, 406
- Mevsûatü'l-Mısriyye Tarihu Mısri'l-Kadime ve Âsârüha**, "el-Berîd", 798
- Mez, Adam**, Onuncu Yüzyılda İslâm Medeniyeti, trc. Salih Şaban, İstanbul,2000
- Miquel, Andre**, İslâm ve Medeniyeti, trc. Ahmet Fidan-Hasan Menteş, I-II, İstanbul,2003
 " " "İbn Hawqal",Eİ, III, 786–788
 " " "İstakhri",Eİ, IV, 222–223
- Michan, Jean Louis** "Dinî Kurumlar" İslam Şehri, trc. Elif Topçugil, İstanbul,1992
- Muhammed Ahmed Sellâme**, el-İbil fi't-Türâsü'l-Arabî,baskı yeri yok,1996
- Muhammed Süheyl Takkuş**, Tarihu'l-Devleti'l-Abbasiyye, Beyrut,1996
- Muhibbüddin Ebi Feyz** es-Seyyid Muhammed Murteza el-Hüseyini el-Vasiti, Tâcu'l-Arûs min Cevahiri'l-Kâmus, I-X,Darü'l-Fikr, trz
- Muncid**, Beyrut,1986
- Nasır Hüsrev**, Sefername, trc. Abdülvehhab Terzi, İstanbul,1985

- Nebravî Fethiye Abdülfettah**, Tarihu'n-Nuzum ve'l-Hadaratü'l-İslâmiyye, Kahire,1991
- Orhonlu, Cengiz** "Kârwan",Eİ, IV, 676–679
- “ “ Osmanlı İmparatorluğunda Şehircilik ve Ulaşım Üzerine Araştırmalar: şehir mimarları, kaldırımcılık, köprücülük, su-yolculuk, kayıkçılık, gemicilik, nehir nakliyatı, kervan yolları Der. Salih Özbaran, İzmir,1984
- **Önkal, Ahmet**, "Hicret",DİA, XVII, 458–462
- **Önkal, Ahmet; Bozkurt, Nebi**, "Deve",DİA, IX,222–226
- **Özaydın, Abdülkerim**, "Hâlid b. Abdullah el-Kasrî",DİA, XV, 281–282
- Pakalın, M.Zeki**, Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü, MEB, İstanbul, 1993,I-III
- Pellat, Charles** "İbıl",EP², III, 665–668
- Rabat, Nasser**, "Ribât" EP²,1994,Leiden, VIII, 493–506
- Ramsay, W.M.** Anadolu'nun Tarihi Coğrafyası, trc. Mihri Pektaş, İstanbul,1960
- Rana, İrfan Mahmud**, Hz.Ömer Döneminde Ekonomik Yapı, İstanbul,1985
- Reşid Abdullah Cümeylî**, Dirâsetün fi Tarihi'l-Hilafeti'l-Abbasiyye, Rabat,1984
- Rodinon, M.**"Araba", EP², I,556–558
- Rûhi Cemil**, Mevsûatü'l-Hisân ve'l-Furûsiyye, Riyad,1984
- Sadok M.Hadj**, "İbn Khordazbeh",Eİ, III, s.839–840
- "İbn Hurdazbih",DİA, XX, s.79
- Semhudî**, Nureddin Ali b. Ahmed el-Mısrî, Vefau'l-Vefa bi Ahbari Dari'l-Mustafa (v.911\1505) thk. M.Muhyiddin Abdülhamid, Beyrut, 1971, I-II
- Sayyid Maqbul Ahmad**, "İbn Hurdazbih",DİA, XX, s.79
- “ “ "İbn Rusta",Eİ, III, s.920–921
- Seyide, İsmail Kâşif**, İslâm Tarihinin Kaynakları Araştırma Metotları, trc. Mehmet Şeker, vd. ,İzmir,1997
- Söylemez, Mahfuz** Bedevîlektен Hadârîliğe Kûfe, Ankara,2001
- Strabon**, Geographika Antik Anadolu Coğrafyası trc. Adnan Pekman, İstanbul, 2000
- Strange, G.L.** ,The Lands of the Eastern Caliphate, Mesopotamia, Persia and Central Asia from the Muslim Conquest to the time of the Timur, London,1966
- Streck, M.** "Bağdad",İA, II, 195–199
- “ “ "Batîha",II, 334–339
- “ “ "Beredân",İA, II, 534
- “ “ "Diyâle",İA, III, 599–601
- “ “ "Kadisiye",İA, VI, 54–57
- Subhi Salih**, İslâm Mezhepleri ve Müesseseleri Tarihi, trc. İbrahim Sarmış, İstanbul, 1981
- Şemseddin Sami**, Kâmusu Türkî, İstanbul,1999
- Şeşen Ramazan**, Müslümanlarda Tarih-Coğrafya Yazıcılığı, İstanbul,1998
- “ “ İslâm Coğrafyacılarına göre Türkler ve Türk Ülkeleri, Ankara, 1985
- “ “ "İbn Havkal",DİA, XX, 34–35
- Şevki Ebu Halil**, Atlasü'l-Kur'an, Dimeşk,2003
- Şibli Numani**, Hz. Ömer ve Devlet İdaresi, trc. Talip Yaşar Alp, İstanbul,1975,I-II
- Taberî**, Ebu Ca'fer Muhammed b. Cerir, Tarihu'l-Umem ve'l-Müluk, Beyrut, 1987,I-XIII
- Temnavî** S.Muhammed, Hz. Ömer ve Modern Sistemler, trc. M.V. Taylan, İstanbul,1993

- Tolmacheva, Marina A.** "Istahrî", DİA, XXIII, 203–205
 " " "Makdisî", DİA, XXVII, 431–432
- Tomar, Cengiz**, "İbnü'l Fakih", DİA, XXI, 38–39
- Togan, Z.V.** "İbnü'l Fakih", VII, 853
- Tuncel, Metin**, "Dicle", DİA, IX, 281–282
 " " "Fırat", DİA, XIII, 31–33
- Turan, Osman**, Selçuklular ve İslâmiyet, İstanbul, 1971
- Touati, Hayri**, Ortaçağda İslâm ve Seyahat, İstanbul, 2004
- Tourneau, R. Le.** "Funduk", EI², II, 945
- Uğur, Mucteba**, Hicri I. Asırda İslam Toplumu, İstanbul, 1980
- Vakıdî**, Muhammed b. Ömer, Kitabu'l-Meğazi, thk. Marsden Jones, I-III, Beyrut, trz.
- Vefik Dakdûkî**, el-Cündiyye fî Ahdi'd-Devleti'l-Emevîyye, Beyrut, 1985
- Wapnish, Paula** "Camels", The Oxford Encyclopedia of Archeology in the Near East, New York, 1997
- Wire, F.** "Khayl", EI, IV, 1143–1146
- Yakubi**, Ahmed b. İshâk b. Câ'fer b. Vehb b. Vâzih, (v.292\905) Kitabu'l-Buldan, Beyrut, 1988
- Yakut el-Hamevi**, Mu'cemü'l-Büldân, I-V, Beyrut, Daru Sadr, trz.
- Yalçın, Cavit**, Düşünen İnsanlar İçin, İstanbul, 1995
- Yeniçeri, Celal** "Asr-ı Saadette Hz. Peygamber'in ve Ailesinin Geçimi", Bütün yönleriyle Asr-ı Saadette İslâm, Beyan yay, İstanbul, 1995, I-V
- Yetkin, Suut Kemal**, İslâm Sanatı Tarihi, Ankara, 1954
- Yıldız, Hakkı Dursun**, "Batiha", DİA, V, 195–196
- Yüksel, Ahmet Turan**, İslam'ın İlk Döneminde Ticarî Hayat, İstanbul, 1999
- Zeydan, Corci**, İslâm Medeniyeti Tarihi, trc. Z.Meğamiz, İstanbul, 1974