

Keyifli Okumalar Dileriz

Binlerce kategoride milyonlarca PDF e-kitap, ders kitapları, dergiler ve romanlara platformumuz üzerinden ücretsiz ulaşabilirsiniz.

RESMİ WEB SİTEMİZ

<https://rantey.org>

Yedek ve Duyuru Kanallarımız

Sitemize erişim engeli gelmesi veya adres değişikliği durumunda aşağıdaki kanallardan güncel giriş adresine erişebilirsiniz:

- Telegram: <https://t.me/birkitapbir>
- WhatsApp Kanalımız : <https://whatsapp.com/channel/0029VbDHv8uE50Us4lvMoc0Y>

NİHAL ŞAHİN UTKU

ÇÖL, GEMİ VE TACİR •

KIZILDENİZ

2010 Prof. Dr. İŞİN DEMİRKENT
TARİH ÖDÜLÜ

2. baskı

KIZILDENİZ

–Çöl, Gemi ve Tacir–

NİHAL ŞAHİN UTKU

KLASİK

KLASİK
77. Kitap

İslâm Tarihi 2

KIZILDENİZ
–Çöl, Gemi ve Tacir–

Nihal Şahin Utku

© Nihal Şahin Utku, 2012
© Klasik, 2012

Haritalar ve İllüstrasyon Mustafa Utku
tarafından çizilmiştir; telif hakları
Nihal Şahin Utku'ya aittir.

Dizin **Nihal Şahin Utku**
Yayına Hazırlık **Semih Atış**

Birinci Basım Mayıs 2012
İkinci Basım Haziran 2017

ISBN 978-975-8740-99-4

TC Kültür ve Turizm Bakanlığı
Sertifika no: 15813

Tasarım/Kapak **Salih Pulcu**

Baskı/Cilt Şenyıldız Matbaacılık
Sertifika No: 11964
Gümüşsuyu Cad. Işık San. Sit.
No: 19/C 102
Topkapı/İstanbul
Tel: 0212 483 47 91

KLASİK

Vefa Cad. No: 48 34134 Vefa Fatih İstanbul
Tel 0212 520 66 41-42 Faks 0212 520 74 00
klasik@klasikyayinlari.com
www.klasikyayinlari.com
facebook.com/klasikyayinlari
twitter.com/klasikyayinlari

Nihal Şahin Utku

1992 yılında Hacettepe Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü'nden mezun oldu. 1996 yılında “Abbâsî Devleti'nin Kuruluş Safhasında Abbasoğlu-Altıoğlu İlişkileri” adlı tezle Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü – İslam Tarihi bölümünde yüksek lisans yaptı. Ardından aynı enstitüde “Kızıldeniz'de Denizcilik, Ticaret ve Yerleşim (VII.-XI. Yüzyıllar)” konulu doktora tezini hazırladı (2005). Utku, İslam tarihinin muhtelif alanlarında akademik çalışmalarına devam etmektedir.

Anneme ve babama...

TAKRİZ

Rabbimiz, lutfuna nail olmanız için denizde gemileri sizin için yüzdürendir. Doğrusu O, sizin için çok merhametlidir.
(el-İsrâ, 17/66)

Deniz gücü, tarih boyunca dünya üzerinde hakimiyet kuran büyük güçlerin en önemli dayanak noktalarından biri olmuştur. Zira denize hükmetme becerisi, kara üzerinde kurulan hakimiyetin pekiştirilmesi adına daima önemsenmiştir.

Tarih boyunca ilk büyük medeniyetler büyük nehir yataklarında doğmuş, deniz kıyılarında gelişmiştir. Bölgeler arası ulaşımın ağırlıklı kısmı, denizler üzerinden sağlanmıştır. Kara trafiği boyunca karşılaşılan her yeni sınır, geçit ve köprüde bölgeye hükmeden devletlere ödenen vergi ve haraçlar, eşkiya ve yağmalanma korkusu, ticarî ve askerî faaliyetlerde deniz yolunun tercih edilmesinin en önemli gerekçelerini oluşturmuştur. Dağ engelleri, rakip siyasî güçlerin ilerlemeyi zorlaştıran politikaları, toplumları riskin ve maliyetin daha az olduğu denize yöneltmiştir. Zira deniz gücüne dayanan devletler, umumiyetle daha uzun soluklu iktidarlar tesis etmişlerdir.

Tarih boyunca ana rotalar üzerinde hakimiyet kurmak adına sayısız deniz savaşları yapılmıştır. Denize karşı oldukça mesafeli olan ilk dönem İslam toplumunun kısa süre içinde dünya üzerinde hakimiyet kuran büyük bir güce dönüşmesi de Bizans gibi denizcilik güçlerine karşı üstünlük kurması sayesinde mümkün olmuştur. Deniz gücü, Müslüman devletlerin ticarete dayanan ekonomilerinin zenginleşmesinde büyük katkı sağlamıştır. Deniz üzerinde savaş, yeni bölgeler fethetmek kadar, mevcut sınırların korunması ve adalardaki

ve anakaradaki üsleri elde tutmak için de başvurulmuş zorunlu bir yöntem olmuştur.

Tarihin bilinen en eski yollarından biri kabul edilen ve üç kıta ile iki deniz arasında merkezî bir bağlantı noktası olan Kızıldeniz havzasının ele alındığı bu çalışma da medeniyetlerin doğup gelişmesinde deniz gerçeğinin ne kadar önemli olduğunu ortaya koymaktadır.

Nihal Şahin Utku'nun "Kızıldeniz'de Denizcilik, Ticaret ve Yerleşim (VII.-XI. Yüzyıllar)" adıyla Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü'nde doktora çalışması olarak hazırladığı bu eser, Kızıldeniz'de dört asır süren bir faaliyet alanına odaklanmıştır. Utku, aynı denize kıyı olmak dışında fazlaca ortak noktası olmayan çok sayıda ülkenin Kızıldeniz ortak kültüründe buluşturulması gibi zor bir görevi üstlenmiştir.

Bu havzanın denizcilik, ticaret ve yerleşim gibi farklı disiplinlerden yola çıkılarak ele alındığı bu çalışma, tarihin tek bir sebebe indirgenemeyecek çok yönlü bir ilmî teşebbüs olduğunu, din, ticaret, denizcilik gibi alanların tek başına tarihi belirleyen dinamikler olmadığını, bunların birbirlerini etkileyerek ve birbirlerinden etkilenecek bir medeniyet tasavvuru ortaya koyduklarını göstermiştir.

Öte yandan, denizciler için ciddi tehlike oluşturan fırtınaları; su sathının altına gizlenmiş sığ mercan kayalıkları; bölgesel, zamansız ve kararsız rüzgârları; ters akıntıları; çorak kıyı coğrafyası; sahil şeridine paralel uzanan dağları; kurak ve ıssız çölleri ve hatta korsanları gibi birçok olumsuz özelliği nedeniyle İslam tarih kaynaklarında kötü bir şöhretle anılan Kızıldeniz'in, tarih boyunca yaşadığı iniş ve çıkışların çok yönlü olarak izahına çalışılmış, interdisipliner bir çaba gösterilmiştir.

Geçmişte bu denizi kullanan sahil medeniyetleri üzerinde önemli izler bırakan, bugün de Doğu-Batı ilişkilerinde önemli bir yeri olan Kızıldeniz'in tarihî rolünü ve zenginliğini gün yüzüne çıkaran bu çalışmanın basılmasından memnuniyet duyduğumu belirtmeliyim. İmam Hatip ve İlahiyat kültürünü tarih formasyonu ile birleştirmiş olan ve akademik araştırmalarına devam eden meslektaşım Dr. Nihal Şahin Utku Hanımefendi'nin bu değerli çalışması, denizcilik çalışmaları

rının henüz çok yetersiz olduğu ÷lkemizde, bu alana yapılmış önemli bir katkıdır. Özgün tarih çalışmalarını günyüzüne çıkarmak amacıyla kıymetli arkadaşım ve meslektaşım merhume Prof. Dr. Işın Demirkent adına düzenlenen “Prof. Dr. Işın Demirkent Tarih Öd÷lü”ne de layık gör÷len bu eser, Türkiye’de ilk dönem İslam denizciliğı konusunda yapılan bilimsel ve orijinal çalışma olma özelliğı taşımaktadır.

Bugün yalnızca deniz turizmi ile öne çıkarılan ve dünyanın en zengin denizaltı faunasına sahip özelliğıyle yetinilen Kızıldeniz’in İslâm tarihinde oynadığı mühim tesir ve rolünü çok yönlü olarak ortaya koyan bu çalışması dolayısıyla sayın Utku’yu gön÷lden tebrik ederken, bu sahada kendisinden yeni çalışmalar beklediğimi ifade etmek isterim.

Prof. Dr. Mustafa Fayda

ÖNSÖZ

Deniz, çözemediğim çok eski bir dildir.

Jorge L. Borges

Bir kara insanı için denizi anlamaya çalışmak, içinde sonsuz merakları barındıran bir sırra ortak olmak gibi bir şey.

Her baktığımızda ilk defa görüyor gibi bir tutkuyla bağlandığımız, hayranlıkla korkunun elele verdiği bir hissiyatla seyrettiğimiz denizler, tarih boyunca bazen kutsanıp “gönüllü çile çekme” deneyimlerine şahitlik etmiş; bazen de forsa ve esirlerin acı hikayelerini kayda geçmiştir. İnsan trajedileriyle yoğrularak edebiyatta kendine özel bir makam edinmiş olan denizin tarih ilmine girişi ise, medeniyetlerin doğup büyümesine ve kimi zaman da yıkılmasına yaptığı katkılarla olmuştur. Kıyısına yerleşmiş toplumlardan ancak denizin dilini çözebilenler, medeniyet tarihinde kalıcı izler bırakmayı başarmışlardır.

Elinizdeki çalışma da, Araplar nezdinde denizin taşıdığı ve çağrıştırdığı tüm ürperti ve dehşet tanımlamalarına rağmen, İslam'ın Arabistan Yarımadası'nda ortaya çıkmasıyla birlikte Kızıldeniz havzasında yayılan yepyeni bir medeniyetin inkişafına tanıklık etmektedir. Kızıldeniz ortak paydasında buluşan toplumların, bu denizle denizcilik, ticaret ve yerleşim ekseninde kurdukları yakın temasa odaklanan bu çalışma; Kızıldeniz'in, bir dönemin dünya tasavvurunda edindiği merkezî rolünün gün ışığına çıkmasına katkıda bulunmayı hedeflemektedir. Roma İmparatorluğu'nun Kızıldeniz'e hâkim olduğu bir çağdan başlayıp, Avrupa'nın Haçlılar aracılığıyla Kızıldeniz'e indiği çağa kadar uzanan geniş bir zaman diliminde, kendine has özel şartları içinde, kendi ta-

rihini yazan Kızıldeniz'in inşa ettiği medeniyet birikimine dikkat çekmektedir.

Kurak Arabistan ile kavurucu Afrika arasına sıkışmış olan Kızıldeniz, klasik İslam tarih ve coğrafya kaynaklarında oldukça kötü bir şöhretle anılmıştır: Tarih boyunca hep ferahlık ve huzuru simgelemiş olan su, burada neredeyse “rahmet” özelliğini yitirmiş gözükmektedir. Erişilmesi zor ender koyları, fırtınaları, su altına gizlenmiş keskin mercan kayalıkları ve ters akıntılarıyla sayısız kurban almış olan Kızıldeniz, dünyanın en “berbat” denizi olarak tasvir edilmiştir. Dünyanın en sıcak ve tuzlu denizi olarak bilinen Kızıldeniz'in bu kötü şöhreti modern çalışmalara da yansımıştır. Milyonlarca yıl önce yaşanan jeolojik gelişmeler sonucunda Arabistan'ı Afrika'dan ayıran Kızıldeniz'in, Hz. Peygamber'in Afrikalı olmasını engellediğine hayıflanılan Mazrui'nin Kızıldeniz tasviri de bir o kadar iç karartıcıdır: “Daracık, tehlikeli ve ölümcül bir su şeridi.” Süveyş Kanalı'nı saymazsak Kızıldeniz'in tek girişi olan Babülmendep Boğazı, bu denizde yitirilen insanların ölümüne matem tutulan bir kapıdır. Tarih boyunca bir su birikintisi için yapılacak en kötü tasvirler yapılmıştır Kızıldeniz için. Ancak Kızıldeniz'in tarih içinde oynadığı rol, onun tüm bu kötü şöhretini boşa çıkartacak mahiyettedir.

Maurice Lombard'ın “berzahlar, kavşaklar bölgesi” olarak tanımladığı İslam topraklarının en önemli kavşaklarından biridir Kızıldeniz. Müslümanlar, İslam'ın ilk yıllarından itibaren Afrika kıtası ile bağlantılarını bu deniz üzerinden gerçekleştirmişlerdir. Kızıldeniz'e tarihi ehemmiyet kazandıran en önemli faaliyet alanları, hiç şüphesiz denizcilik ve ticaret olmuştur. Bölge şartları düşünüldüğünde denizcilik ve ticaretin birbirinden ayrılması mümkün değildir. Ticaret, milletleri ve medeniyetleri birleştirip buluşturan çok önemli bir belirleyici olmasına rağmen, Kızıldeniz özelinde sadece ticaretin takibini yapmak oldukça zordur. Zira Kızıldeniz ticaretindeki dalgalanmalar, medeniyet dalgalanmaları ile yakından irtibatlıdır. Bu nedenle çalışmamızın ilgi alanları, denizcilik, ticaret ve yerleşim olmuştur.

Kızıldeniz, tüm olumsuz özelliklerine rağmen, İslam'ın doğup geliştiği havzada yer almasının da etkisiyle, büyük an-

tik imparatorlukların ticari mirasını devralmış; Uzakdoğu ve Akdeniz gibi iki önemli ekonomik gücü irtibatlandıran tarihî bir köprü olmuştur. Braudel'in ifadesiyle, Kızıldeniz'in sakin su havzalarından bir "denizcilik sanatı" ortaya çıkmıştır.

İslam'ın gücüyle antik dünyanın maddi ve manevi mirasını devralan Müslümanlar, denizaşırı ticarete yalnızca ticari emtia değil, inanç ve kültürlerini de taşımışlar; çok geçmeden bu diyarları Müslümanlığın bakış açısıyla donatmışlardır.

Bu çalışma, denizcilik araştırmalarının çok az olduğu ülkemizde, bu alana yapılan mütevazı bir katkıdır. Açıkça ifade etmek gerekirse, söz konusu çalışma Braudel'in *Akdeniz Dünyası*'nın açtığı yoldan ilerlemeyi tercih etmiştir. Tarihin sadece muzafferlerin siyasî tarihinden ibaret olmadığı yaklaşımdan hareketle, coğrafyadan ticarete, sosyolojiden teknolojiye kadar toplumları bir bütün olarak ele alan bir tarih anlayışını benimsemiştir. Tabiatıyla bu tarz tarih çalışmalarının malzemesi, siyasî tarih çalışmalarından çok daha kıt ve dolaylı olmaktadır. Zira tarihi kaydedenler, büyük ölçüde kendi zamanlarının istisnai gelişmeleri üzerinde durmaktadır. Bu kayıt yöntemi, dönemin şartlarında normal olanı genellikle atladığından, bu durum bizim gibi sonraki dönem tarihçilerini, geçmişini ancak dolaylı yollardan keşfetmeye yöneltmiştir. Bu çalışmadaki çıkarımların önemli bir kısmının, bu tür küçük ipuçlarından kotarıldığı görülecektir. Bu ipuçları, Collingwood'un tabiriyle aralarını tarihçinin dolduracağı ve böylece tarihi yeniden inşa edeceği kolon ve kirişleri oluşturmaktadır.

Fizikî coğrafyadan iktisat tarihine, tarihten gemiciliğe uzanan muhtelif dallarda hiç değilse asgari bir vukufiyet gerektiren böyle bir çalışmanın ortaya çıkmasında, hiç şüphesiz birçok kişinin çok değerli katkıları oldu. Burada onların her birine minnet ve şükranlarımı ifade etmek istiyorum. En başta, eşsiz eseri *Akdeniz Dünyası* ile bana deniz sevdası aşılayan Fernand Braudel'in aziz hatırasını anmak isterim. Tarihe olan merakımı, akademik bir ilgiye dönüştürmemi sağlayan ve tarihin sosyal bilimler içinde interdisipliner yanını görmeme vesile olan değerli hocalarım Prof. Dr. Ahmet Yaşar Ocak ve Prof. Dr. Bahaeddin Yediyıldız'a,

bu çalışmanın en başından itibaren her aşamasında birlikte yol aldığım değerli hocam Prof. Dr. Mustafa Fayda Bey'e en içten teşekkürlerimi sunuyorum. Bu süreçte denizcilik araştırmaları ile ufkumu açan kıymetli ilim adamı Prof. Dr. İdris Bostan Bey'e, çalışmayı muhtelif aşamalarında okuyarak değerlendirmelerde bulunan Prof. Dr. Hüseyin Algül, Prof. Dr. İsmail Yiğit, Prof. Dr. İsmail Safa Üstün ve Prof. Dr. Levent Öztürk Beylere müteşekkirim. Kitabın basımını üstlenen Klasik Yayınları'na ve çalışmanın editörlüğünü yapan sayın Semih Atış Bey'e şükranlarımı iletiyorum. Ve nihayet hayatımın her anında verdiği desteği bu çalışmada profesyonel bir katkıya dönüştüren değerli eşim Melikşah Utku'ya, her zaman dua, teşvik ve destekleriyle yanımda olan aileme şükranlarımı sunuyorum.

Dr. Nihal Şahin Utku

İÇİNDEKİLER

GİRİŞ 21

I. COĞRAFİ AÇIDAN KIZILDENİZ 45

1. Kızıldeniz'e Verilen İsimler 49
2. Kızıldeniz'in Sınırları, Yapısı ve Oluşumu 55
3. Kızıldeniz'in Su Yapısı ve İklim Özellikleri 65
4. Kızıldeniz'in Adaları 73
5. Kızıldeniz'in Kıyı Coğrafyası 81
 - a. Arabistan 82
 - b. Mısır 89
 - c. Sudan 92
 - d. Habeşistan 94

II. KIZILDENİZ HAVZASINDA DENİZCİLİK VE GEMİCİLİK 97

1. Kızıldeniz Havzasının İslam Öncesi Dönemden Devraldığı Denizcilik Mirası 99
2. İslam Denizciliğinin Tarihî Gelişimi 115
 - a. Hicaz Araplarında Deniz Tasavvuru 115
 - b. Hz. Peygamber Dönemi: Denizle İlk Temaslar 124
 - c. Hz. Ömer Dönemi: Denizcilik Alanında İlk Teşebbüsler ve Tepkiler 130
 - d. Hz. Osman Dönemi: Denizcilik Alanında İlk Büyük Başarılar 135
 - e. Emevi Dönemi: Denizciliğin Kurumsallaşması 140
 - f. Abbasi - Fatımi Dönemi: Kızıldeniz - Basra Körfezi Rekâbeti 146

3. Arap Gemiciliğinin Mâhiyeti 159
 - a. Arap Gemiciliğinin İlk Merkezleri 159
 - b. Gemi Yapımında Kullanılan Malzemeler 163
 - c. Tersane İşletmeciliği, Arap Donanmasının Yapısı ve Mürettebatı 167
 - d. Arap Gemicilik ve Denizcilik Teknikleri 172
4. Hint Okyanusu Denizciliğinin Bir Kolu Olarak Kızıldeniz'de Gemicilik ve Denizcilik 177
 - a. Kızıldeniz Gemiciliğini Etkileyen İki Gelenek: Hint Okyanusu ve Akdeniz - Etkileşimler 177
 - b. Kızıldeniz Gemiciliğini Etkileyen İki Gelenek: Hint Okyanusu ve Akdeniz - Farklılıklar 181
 - c. Kızıldeniz'de Hâkim Hint-Arap Gemiciliğinin Temel Özellikleri 187
 - d. Kızıldeniz-Arap Savaş ve Ticaret Gemileri 193
 - e. Kaynaklarda Geçen Gemi Tasnif ve İsimleri 198
 - f. Kızıldeniz Gemilerinin Yapım Tekniği 202
 - g. Kızıldeniz Denizciliğinin Başlıca Özellikleri 207

III. VII.-XI. YÜZYILLARDA DÜNYA TİCARETİ İÇİNDE KIZILDENİZ HAVZASININ YERİ 213

1. Geleneksel Dünya Ticaretinin Mâhiyeti 217
 - a. Bölgeler Arası Ticaretin Doğuşu ve Genel Özellikleri 217
 - b. Geleneksel Dünya Ticaretinin Ana Merkezleri ve Güzergâhları 224
2. Kızıldeniz Havzasının Dünya Ticareti İçindeki Yeri 233
 - a. İslam Öncesi Dönemde Kızıldeniz Ticaretine Hâkim Milletler 233
 - b. İslam'ın Doğduğu Yüzyılda Kızıldeniz Havalisinde Ticaretin Gelişimi 245
 - c. Abbasi ve Fatımi Asırlarında Kızıldeniz Ticaretinin Seyri 257
3. Kızıldeniz Ticaretinin Özellikleri 265
 - a. Kızıldeniz'de Ticaretin Organizasyonu 265
 - b. Devletlerin Ticarete Müdahalesi ve Kızıldeniz Ticaretinin Baş Aktörleri 276
 - c. İslam'ın Yayılışında Tacirlerin Rolü ve İktisadî Bir Faaliyet Olarak Hac Organizasyonu 290

4. Kızıldeniz Havzasının İktisadî ve Ticarî Kaynakları 297
 - a. Kızıldeniz'in Doğu Yakası 297
 - b. Kızıldeniz'in Batı Yakası 300
5. Ticarete Konu Olan Mallar 305
 - a. Kızıldeniz'de Ticarete Konu Olan Malların Genel Özellikleri 305
 - b. Baharat ve Gıda Malzemeleri 310
 - c. Buhur, Aromatik, Tıbbi ve Kimyevi Bitkiler 317
 - d. Dokuma, Tekstil, Deri 327
 - e. Maden, Kereste ve Toprak Sanayi 334
 - f. Değerli Taşlar, Mücevherat ve Egzotik Maddeler 341
 - g. Köleler ve Canlı Hayvanlar 346

IV. KIZILDENİZ HAVZASINDA YERLEŞİM VE LİMAN ŞEHİRLERİ 349

1. Aden 351
2. Cidde 369
3. Car (Büreyke) 381
4. Kulzüm 385
5. Eyle (Akabe) 395
6. Ayzab 411
7. Şuaybe 423
8. Sevakın 427
9. Kuseyr 433
10. Moha 439
11. Kaynaklarda Adı Geçen Diğer Yerleşimler 443
 - a. Yenbu 443
 - b. Zebid (Galafika) 444

SONUÇ 449

EK I SÖZLÜKÇE 457

Gemicilik Terimleri Sözlüğü 457

EK 2 HARİTALAR 460

- Harita 1 Kızıldeniz Havzasındaki Başlıca Yerleşim Yerleri 460
- Harita 2 Güney Kızıldeniz 461
- Harita 3 Geleneksel Doğu'nun Ticaret Yolları 462
- Harita 4 Arabistan Yarımadası'ndan Geçen Ana Ticaret Yolları ve
Başlıca Ticaret Merkezleri 464
- Harita 5 Mısır'ın Ana Ticaret Yolları 466
- Harita 6 Arabistan Yarımadası'ndan Akdeniz'e Açılan Ticaret Yolları 467
- Harita 7 Kızıldeniz Ticaretine Konu Malların Bölgelere Göre Dağılımı 468
- İllüstrasyon Gemi Aksanı 470

NOTLAR 471

KAYNAKÇA 575

DİZİN 593

- Kişiler 593
- Yer İsimleri 599
- Devletler, Milletler ve Mensubiyetler 608
- Ticarete Konu Mallar/Hammedeler 611
- Kavramlar 614
- Metinde Geçen Eserler 615
- Gemi Çeşitleri 616

KISALTMALAR

BL	Büyük Larousse
DİA	Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi
DMA	Dictionary of the Middle Ages
DSB	Dictionary of Scientific Biography
EB	Encyclopaedia Britannica
EI	Encyclopaedia of Islam
EI ²	Encyclopaedia of Islam (New Editon)
EJ	Encyclopaedia Judaica
GMA	Grand Master Genel Kültür Ansiklopedisi
HA	Hayat Ansiklopedisi
İA	İslâm Ansiklopedisi
İÜFTD	İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Dergisi
NEB	The New Encyclopaedia Britannica
TA	Türk Ansiklopedisi
→	Ofset (Kaynakçada)

GİRİŞ

1. Çalışmanın Mâhiyeti

Su ve toprak...

Antik dünyanın kaynaşması zor, ama aynı zamanda ayrılması imkânsız iki temel unsuru...

İnsanoğlu, tarih boyunca her ne kadar tüm varlığı ile toprağın üstünü kendine vatan edinmişse de, yerkürenin ağırlıklı bir kısmını kaplayan su ile ilişkisini de tarih öncesi dönemlerden itibaren hep sürdürülmüştür. Hatta ilk büyük medeniyetler, Mezopotamya, Mısır ve Hindistan'daki büyük nehir yataklarında kök salmış ve nehrin denize aktığı güzergâh üzerinden dallanıp budaklanmıştır. Nehirler, zirai üretimin yanı sıra temel hayvansal gıda üretimini sağlamakla kalmamış; aynı zamanda bölgeler arası ulaşımın ana arterlerini de oluşturmuşlardır. Zira insanoğlunun suyu aşma ihtiyacını tatmin etmesinin hemen ardından, su bir nakil ortamı olarak kullanılmaya başlanmış ve nehirler tabii ticaret ve nakil güzergâhlarını belirleyen önemli havzalar olmuştur.

Ancak nehirlerle medeniyetler arasındaki bu yakın ilişki, deniz söz konusu olduğunda bu nispette geçerli değildir. Zira su havzalarının genişlediği ve sudaki tuz oranının oldukça arttığı denizler, zirai ve hayvansal üretim için gerekli olan ortamı sağlama konusunda nehirler kadar elverişli bir özellik göstermezler. Fırtınalar, su sathının altına gizlenmiş kayalıklar, ters akıntılar, anafolar ve korsanlar, denize açılma cesaretini göstermiş balıkçılar, denizciler, askerler ve tacirler için her zaman ciddi tehditler oluşturmuştur. Tabiatıyla tarih boyunca deniz, insanoğlunun zihnine daha ziyade korku salan bir ruh hali içinde kazanmıştır. Denizsiz bir yaşantının hayal dahi edilemeyeceği Yunanlılarda bile, denizcilik faaliyetleri yaz aylarıyla sınırlı kalmıştır. M.Ö. VIII. yüzyılın ortalarında yaşayan Yunanlı şair Hesiodos, "Mecbur kaldıysan, haziranın ortasıyla eylül arasında denize açıl. Ama o zaman bile aptalsın sen!" diye uyarır çağdaşlarını. Denize açılmaya, ancak tanrılara adanan adakların ve belli ibadet ve duaların tamamlanmasından sonra cesaret edilebilmiştir.¹

Yunanlılar gibi Araplar da denize karşı oldukça temkinli davranmışlardır. Denizi, üzerinde gezinen insanlara hiç de misafirperver davranmayan çöle benzetmişler; çölün yolcularını kum fırtınası ve susuzlukla, denizin ise, kasırga, kayalıklar ve hastalıklarla tehdit ettiğini dile getirmişlerdir. Denizin de çöl gibi “öfke”sinin olduğunu, Basra Körfezi, Hint Okyanusu ve Kızıldeniz hattındaki deniz güzergâhının, birçok gemiye mezar olmasının da denizin kustuğu bu öfkeden kaynaklandığını dillendirmişleridir.²

Ancak bütün bunlara rağmen deniz, tarih boyunca insanoğlunun aşma planları kurduğu ve üzerinde türlü denizcilik teşebbüslerine giriştiği önemli alanlardan biri olmuştur. Bunda, kara ulaşımını tercih edenlerin, kara güzergâhları üzerinde yer alan hemen her şehir, kasaba, geçit, köprü ve sınır noktasında haraç ve vergiye tabi tutulmaları kadar, denizlerdeki korsanlardan çok daha yakın olan eşkiya tehdidinde maruz kalmaları da etkili olmuştur. Ulaşılmak istenen memlekete varılana kadar geçilen tüm toprakların belli siyasî güçlere ait olması, sadece tacirler için değil, askerler için de ciddi bir problem oluşturmıştır. Bu bakımdan ulaşımda ticarî ve askerî amaçlarla denizi tercih edenlerin, kara hakimiyeti kuran güçlere karşı daima önemli bir üstünlüğü olmuştur. Çünkü dağlarla kaplı veya güçlü devletlerle çevrili bir ülkede iletişimin ve ulaşımın en makul yolu denizdir. Bu sebeple tarih boyunca denizler ayrılık ile birlikteliğin, çatışma ile bir arada yaşamın, savaş ile ticaretin paylaşıldığı önemli havzalar olarak büyük bir ilgi görmüştür. Orta Çağın sonlarına kadar sadece sunduğu bereket ve zenginlikle değil, kustuğu öfke ile de belli bir cazibe merkezi olmuş bu büyük su havzaları, kendileriyle baş edebilmeyi bilen devlet ve milletler için de uzun yıllar ayakta kalabilmenin en önemli aracı olmuştur. Deniz kuvvetlerinin Orta Çağ için taşıdığı öneme temas eden Runciman, Batı Roma İmparatorluğu’nun yıkılmasına rağmen, Doğu Roma İmparatorluğu’nun yaşamaya devam etmesinin, büyük ölçüde kudretli bir donanmaya sahip olması sayesinde mümkün olabildiğini zikreder.³ Bu gerçeğin farkına varan Avrupalılar için de deniz, her zaman için ele geçirilmek istenen, kıskançlıkla korunan ve gıpta edilen bir unsur olarak görülmüştür. Hatta öyle ki, Avrupa’da denizci milletler, diğer milletlere göre daha erken bir dönemde devlet kurmuşlardır.⁴

Tarihin en eski çağlarından beri insan üzerinde büyümlü bir etki bırakan ve tarih boyunca bazen bir güvenlik sübabı, bazen bir sürgün güzergâhı, bazen de yeni yerleşimler için bir ilerleme mekânı olarak işlev gören deniz,⁵ bu çalışmanın da ana öznesini teşkil etmiştir. Dünyanın en sıcak ve tuzlu denizi olarak bilinen ve yazılı tarihte bahsi geçen ilk büyük su yollarından biri olan Kızıldeniz’in⁶ ele alındığı bu çalışmada, sadece söz konusu denizin değil, bir yaşam alanı olarak coğrafi bir bölgenin, belli bir

zaman dilimi dahilinde ele alınmasını hedefledik. Bu çerçevede ilgili dönemde bu coğrafyanın toplumsal dinamiklerini en uygun şekilde ortaya koyan iki faaliyet alanı olarak tanımlanabilecek denizcilik ve ticaret üzerinde yoğunlaştık. Konunun üçüncü bir sacayağı olarak da, dünya ticaretinin şekillendirdiği bir hareketlilik ve kendine has denizcilik geleneğiyle, kıyısına kurulu yerleşim bölgelerinin hayatını yönlendiren Kızıldeniz limanlarını ele aldık. Bu sayede insanla denizin buluştuğu önemli noktalar olarak söz konusu bölgelerin coğrafi ve tarihî tasvirlerini ortaya koymaya, tümevarımcı bir metodla bölgelerden yola çıkarak bir Kızıldeniz tasavvuru oluşturmaya gayret ettik. Bu tasavvurun inşası sırasında, bu deniz sahili- nin hemen içlerinde doğan ve hızla klasik dünyanın hemen hepsine yayılan yeni bir dinin, bu bölgeler üzerinde cereyan eden gelişmelere kazandırdığı seyir ve dinamizmin ortaya konmasına da özel bir önem atfettik.

Yaklaşık 400 yılı kapsayan bir zaman dilimini ele alan bu çalışmanın, hem kapsadığı dönemin genişliği, hem de ele aldığı coğrafi bölgenin büyüklüğü nedeniyle, bizi oldukça zorladığını itiraf etmeliyiz. Aynı denize kıyı olmak gibi çok genel bir müşterekte birleşmiş bir havzanın, insanoğlunun en temel faaliyet alanları olan denizcilik, ticaret ve yerleşim gibi konulardaki yaklaşım ve tarzlarını ortaya koymak ve bütün bunları yaparken bu sürece etki eden bütün dinamikleri yerli yerine oturtmak, oldukça meşakkatli oldu. Belli bir süreç olarak görülmesinin anlamlı olacağını düşündüğümüz Kızıldeniz’de yaşanan bu tarihî seyrin ortaya konması sırasında, sınırları muhafaza etmede zaman zaman oldukça zorlandık. Zira deniz üzerine yapılacak bir çalışma her şeyden önce bu coğrafi tanım üzerindeki insan faaliyetlerini de içermek durumundaydı. Bu çerçevede denizcilik, gemicilik ve deniz ticareti, işlenmesi gereken temel konular olmalıydı. Ancak bu faaliyetlerin hiçbiri, genel dünya tarihi içindeki gelişimlerinden tamamen bağımsız bir şekilde belli bir bölgeye has tezâhür etmemiş olduğundan, Kızıldeniz denizciliğinden bahsederken Akdeniz’i, Kızıldeniz’deki gemileri ele alırken Hint Okyanusu gemilerinde rastlanan benzer özellikleri, Kızıldeniz’de yapılan deniz ticaretini kaleme alırken bu ticaretin Hindistan’a uzanan diğer ucunu da ele almak durumunda kaldık. Zira bunu yapmamak çalışmayı eksik bırakacağından, belli bir ilmi disiplin için taşıdığı önemi göz ardı etmeksizin, sınırlar konusunda nispeten esnek davrandık. Dahası bu denizin, dünya tarihinin en güçlü siyasî, iktisadî ve kültürel dinamiklerinden birine kaynaklık eden İslam’ın doğuş, yayılış ve dış tehditlere direnişine şahitlik etmesi, dar bir çerçeve içinde kalmamızı engelleyen bir başka önemli faktördü. Bu yüzden gerek Emevîlerin ilk denizcilik tecrübelerinin, gerekse Abbasîlerin Basra Körfezi’ni ön plana çıkaran siyasetlerinin ele alınması, Kızıldeniz’in bu tanıklığını anlama adına önemli bir yer tutmuştur.

Kızıldeniz'in dar bir zaman dilimi içinde ele alınması, Kızıldeniz'in inişli çıkışlı tarihinde herhangi bir anın fotoğrafının çekilmesi demek olacağından, bu da onun İslam ve dünya tarihi içinde yanıltıcı bir resmini vermek anlamına geleceğinden, çalışmamızı bütün zorluklarına rağmen, geniş bir zaman dilimiyle çerçeveledik. Zira İslam'ın doğuşundan çok kısa bir süre sonra Müslümanların iç denizi haline gelen Kızıldeniz, bulunduğu coğrafi mevkii ile kapılarını beynelmilel bir ticarete açmış ve sularında savaşçılardan ziyade ticarî zümreleri ağırlamıştır. Belki de bu yüzden klasik tarih kaynaklarının bu denize ilgisi nispeten zayıf kalmıştır. Ancak genel bir yaklaşım içinde anlamlı olabilecek az sayıdaki doğrudan bilgi kırıntıları ışığında, Kızıldeniz'in bazen Batı'nın ve Doğu'nun en canlı ve hayatî köprüsü olduğuna, bazen de kurak Arabistan ile Afrika sıcağı arasında kendi kaderine çekilmiş sessiz dünyasına tanıklık ettik. Bir yanda sıradan bir iç deniz kimliğine, diğer yanda Doğu'yu Avrupa'ya taşıyan muktedir kimliğine şahit olduk.

Giriş bölümünün bundan sonraki kısımlarında, çalışmanın ana malzemesini oluşturan klasik tarih ve coğrafya kaynaklarının bir değerlendirilmesi yapılmıştır. Çalışmanın mahiyeti ve geniş çerçevesi, bu kaynakları ve bu kaynaklar üzerine inşa edilmiş literatürü sistematik olmayan bir tarzda ele almamızı zorunlu kılmıştır. Zira dönemin tabii seyri ni ve gündelik hayatını yansıtmakta klasik kaynaklar çoğu zaman yetersiz kalmış veya söz konusu kaynaklarda yer alan malumatın farklı bölümler için taşıdığı değer oldukça değişken bir özellik göstermiştir. Her hâlükârda, kaynakların sessiz kaldığı noktalarda, özellikle de liman şehirlerinde denizcilik-ticaret ekseninde yaşanan gelişmelerin ele alındığı kısımlarda, daha farklı tarihî ve arkeolojik malzemeyi kullanan akademik çalışmalardan istifade ettik. Zira başta ticaret olmak üzere sosyal hayata dair konularda hayli suskun kalan kaynakların Kızıldeniz liman şehirleri hakkında sunduğu genel malumatın zenginleştirilmesinde, muhtelif arkeolojik çalışmalarla kent tarihi araştırmalarının ortaya koyduğu özel tasvirlerin önemli katkılarının olabileceğini gördük.

Çalışmanın genel başlıklarını teşkil eden her bir bölümün girişi, ilgili bölümün başında ele alınmış; bu metot, çalışmanın her bölümünün birbirinden bağımsız alanlar üzerinde yükselmesi nedeniyle tercih edilmiştir. Bölge denizcilik ve ticaretinin İslam öncesi dönemden itibaren yaşadığı tarihî gelişim sürecinin bir bütünlük içinde görülmesine imkân sağlayan bu uygulama, her bir liman şehrinin yazımı sırasında da gerekli görülmüş ve uygulamaya konmuştur.

Denizle ilgili bir çalışmada öncelikle ele alınması gereken hususlardan birisi, hiç şüphe yok ki, söz konusu coğrafi bölgenin tarih boyunca nasıl ve ne şekilde tanımlandığının ve sınırlarının ne şekilde çizildiğinin açıklı-

ğa kavuşturulmasıdır. Bu bakımdan tarih boyunca farklı isimlerle anılan ve bu isimlendirmelerin her zaman için aynı sınırların kapsadığı bir bölgeyi tanımlamadığı Kızıldeniz'in bu çerçevede ele alınması, zaruri olmuştur. Zira bir kaynakta yer alan bir bilginin, bir başka kaynakta verilen bilgi ile çelişmesinin ilk sebeplerinden birisi, yapılan bu farklı tanımlamalardır. Bu gerekçe ile çalışmamızın ilk bölümünü, Kızıldeniz'in isimlendirilmesi ve sınırları ile ilgili değerlendirmelere tahsis ettik. Bu bölümde ayrıca Kızıldeniz'in coğrafi özelliklerini ve iklimini ele almaya çalıştık. Zira bu özelliklerin, Kızıldeniz'in ve bu denizi çevreleyen sahil hattının tarihî gelişimi üzerinde önemli etkileri olmuştur. Kızıldeniz havzası üzerinde belirleyici olan coğrafi faktörlerin, gerek bu denizde yapılan denizcilik ve ticaret faaliyetleri, gerekse Kızıldeniz kıyı şeridi üzerindeki yerleşim bölgelerinin gelişimleri üzerinde oynadığı rol, ilgili bölümlerin ele alındığı kısımlarda açıkça görülecektir.

İkinci bölümde, Kızıldeniz ekseninde Arap ve İslam denizciliği ele alınmıştır. Ancak Kızıldeniz'in denizcilik tarihine katkısını tam olarak anlayabilmek için, öncelikle insanlık tarihinin denizi kullanma konusunda gösterdiği ortak çaba ve mirasın gözden geçirilmesi gerekiyordu. Böylece tarih içinde su nakil araçlarının geçirdiği gelişim sürecinin, başta Arap gemiciliği olmak üzere Kızıldeniz gemiciliği üzerindeki etkisini aydınlatmaya çalıştık. Nitekim özelde Kızıldeniz, genelde Arap denizcilik geleneğini değerlendirirken ve bu alanda kullanılan teknikleri ele alırken, bunların büyük ölçüde bu havzaya komşu bölgelerdeki denizcilik geleneklerinden neşet ettiğine şahit olduk. Bu bakımdan Kızıldeniz denizciliğinin önemli ölçüde beslenmiş olduğu kaynak ve gelenekleri görme adına, ikinci bölümün başına koyduğumuz özetin anlamlı bir katkı sağlayacağına inanıyoruz.

Kızıldeniz denizciliğini anlamak açısından elzem olan nispeten uzun bu girişin ardından, İslam denizciliğinin gelişim sürecini ele aldık. Özellikle Arapların İslam öncesi dönemlerden bir denizcilik mirası devralıp devralmadıkları, aldılarsa bunun ne boyutta olduğu, İslamî dönemlerde bunun üzerine neyin, nasıl inşa edildiği gibi sorulara, Kızıldeniz'in kaderinde söz sahibi tarihî birikimin mahsullerini de dikkate alarak cevap bulmaya çalıştık. Bu kısımda, Kızıldeniz ile Arap denizciliğini büyük ölçüde etkilemiş olan diğer denizcilik ve gemicilik geleneklerinin de mukayeseli bir değerlendirmesini vermeye gayret ettik. Bu bölümün son kısmında ise, Arap denizcilik tecrübesinin ilk durağı sayılabilecek Kızıldeniz gemiciliğinin genel hususiyetlerini, bölgedeki gemi yapım tarzı ve gemi yapım malzemelerini, Kızıldeniz'e has denizcilik şartlarıyla birlikte mercek altına yatırdık.

Çalışmamızın üçüncü bölümü, Kızıldeniz üzerinde seyreden bölgeler arası ticaretin geniş çaplı bir tahlilini içermektedir. Zira Kızıldeniz'in ticarî tarihi, Mısırlıların deniz ticareti seferleri düzenlediği M.Ö. ikinci bin yıla kadar uzanmaktadır. Yine Mısırlıların en azından ilk bin yıldan itibaren Kızıldeniz üzerinden Hindistan ile ticarî ilişkiler kurdukları bilinmektedir. Keza Arapların bu denizi kullanma gerekçeleri de büyük ölçüde İran, Doğu Afrika ve Hindistan'la kurulan sıkı ticarî ilişkiler çerçevesinde gerçekleşmiştir.⁷ Uzun mesafeli bölgeler arası ticaret, bu işle iştigal edenlere sağladığı büyük çaplı katma değer dışında, bu ticarete dâhil tüm devletlere de belli bir gelir sağlamış; dış ticaretin denetim ve kontrolü, şimdi olduğu kadar o dönemlerde de devletlerin başlıca iktisadî politikalarından biri olmuştur. Çalışmanın bu bölümünde, Kızıldeniz havzasının Doğu ile Batı'yı birleştiren "küresel" ticarete hangi aşamada ve ne ölçüde eklemlendiği konusunu ortaya koymaya yönelik bir çaba gösterilmiştir. Ticaretin gelişimi, belli başlı ticaret yolları ve bu yollardaki ana güzergâhlar, bu ticaretin tarafları ve doğurduğu kurumlar, ticarî faaliyetlerin dinî ve kültürel hayat üzerindeki etkileri, bölgenin ticarî mekanizmaya hangi ürün ve hizmetlerle dâhil olduğu ve bu hatta ticareti yapılan mallar, bu bölümün temel konularını teşkil etmiştir.

Son bölümde ise, Kızıldeniz'e sahili bulunan ve incelenen dönem boyunca belli bir öneme sahip olan bölge limanları ele alınmıştır. Bu bölümde her ne kadar öncelik, klasik kaynaklarda söz konusu limanlar bağlamında zikredilen malzemelerin bir araya getirilmesine verilmişse de, belli bir sistematik içinde değerlendirilen bu malzemenin, arkeolojik çalışmalarla elde edilmiş bulgularla ve şehir tarihçiliği araştırmalarınca ortaya konmuş bilgilerle zenginleştirilmesi ve belli bir ruh kazanması yönünde çaba harcanmıştır. Bu bölüm, bir anlamda Kızıldeniz'in liman olmaya elverişli nadir sahil şehirlerinin kaderinin, Kızıldeniz'le ne kadar iç içe olduğunu ortaya koymuş ve uzun mesafeli ticarete yaşanan dalgalanma ve siyasî istikrarsızlıklarla ortaya çıkan yükseliş ve çöküşleri aydınlatmayı amaçlamıştır.

Kızıldeniz, Orta Çağın kapanışını simgeleyen büyük keşifler çağında, gemicilik ve denizcilikteki büyük ilerlemelerin bölgeye getirdiği Portekizlilerle oldukça geri plana itilmiş; Memlukların ve Osmanlıların bölgedeki faaliyetlerine rağmen bir türlü yükselişe geçememiştir. Bu sessizliğini, büyük ölçüde Süveyş Kanalı'nın açılması ile bozan Kızıldeniz, bugün eski önemini kazanmakla kalmamış; aynı zamanda dünyanın en önemli ticarî yollarından biri haline gelmiştir. Tüm bu düşüş ve yükselişlerle kendi tarihini yazan ve "Batı'nın karanlık çağlarında İslam medeniyetini, Doğu'nun düşünürlerini ve Antik Çağın zenginliğini"⁸ Batı'ya taşımış olan Kızıldeniz, bugün de dünya tarihinin özünü oluşturan Doğu - Batı eksenli ilişkilerde önemi göz ardı edilemez bir yer edinmiştir.

2. Kaynaklar

a. Tarih Kaynakları

Çalışmamızın Kızıldeniz gibi tarihin en eski medeniyet havzalarının buluşma ve kesişme noktasını teşkil eden coğrafi bir bölgeyi ele alması, daha da önemlisi bu bölge tarihine denizcilik, ticaret ve yerleşim gibi toplumsal yönü ağır basan üç ana zaviyeden bakması, daha ziyade vaka ek-senli yazılmış kimi yaygın bol malzemeli tarih klasiklerinin, bu çalışmaya mahiyet itibariyle katkısını sınırlı kılmıştır. Bu anlamda İslam tarih yazı-mının siyasal tarihe ışık tutan kaynakları, daha ziyade çalışmamızın üze-rinde yükseldiği tarihî zemini inşa etme sırasında kullanılmıştır. Belli bir coğrafi bölge olarak fizikî tasvirlerini coğrafya kaynaklarından yaptığımız Kızıldeniz'in, oldukça erken bir dönemde Müslümanların kapalı denizi haline gelmesi ve bölgede büyük ölçüde barış ortamının hüküm sürme-si, bu coğrafyanın tarihinin, daha ziyade sıra dışı olayları konu alan ta-rih kroniklerine yansımaları engellemiştir. Buna paralel olarak da Müs-lümanların tabii bir yaşam alanı haline dönüşen bu havzanın günlük ya-şamın bir parçası olan denizcilik ve ticaret gibi tabii sosyal faaliyetlerinin ortaya konmasında, klasik tarih kaynaklarının sunduğu malumat yeterli olamamıştır. Yerel tarih çalışmaları ile nispeten bertaraf edilebilen bu ek-siklik, coğrafya, seyahatname ve denizcilik alanında kaleme alınan eserle-rin yanı sıra arkeoloji çalışmalarıyla giderilmeye çalışılmıştır.

Klasik tarih kaynaklarının söz konusu alanlardaki yetersizliği, hiç şüphe yok ki onlara duyduğumuz ihtiyacı önemsiz kılmaz. Zira gerek bölgede ger-çekleşen denizcilik teşebbüslerinin, gerekse bu havzada gelişen ticarî faali-yetlerin, tarihî bağlamları içinde anlamlı bir yere oturtulması ve Kızıldeniz havzasının dönemin dünya denizcilik ve ticareti üzerindeki konumunun anlamlı bir şekilde tespit edilmesi, bu kaynakların sunduğu zenginliğin bü-tünüyle gözden geçirilmesini zorunlu kılmıştır. Bu bakımdan konunun ge-nel çerçevesini ve ana malzemelerini tespit etme adına İslam tarih kaynak-larının çalışmaya katkısı doğrudan ve oldukça önemli olmuştur.

Bu kaynaklar içinde, müellifinin yaşadığı dönem dikkate alındığında, Hz. Peygamber'in hayatını konu alan Muhammed b. İshâk (ö. 151/768) ve İbn Hişâm'ın (ö. 218/833) *Sîre* kitapları ile Vâkıdî'nin (ö. 207/823) *Kitâbü'l-Meğâzî*, İbn Sa'd'ın (ö. 230/845) ise *et-Tabakâtü'l-Kübrâ* kitap-ları başta gelir. Daha ziyade Hz. Peygamber dönemi ve sonrasındaki de-nizcilik ve ticaret faaliyetleri konularında mevcut olan rivayetlerin değerkendrilmesi sırasında sınırlı miktarda kullanılan bu kaynakların yanı sıra İbn Seyyidinnâs (ö. 734/1334) ve İbn Kayyim el-Cevziyye (ö. 751/1350) gibi sonraki dönem müelliflerin eserlerinden de istifade edilmiştir.

Oldukça erken dönemde telif edilen ve İslam öncesinden başlamak üzere, Mısır ile ilgili oldukça eski ve zengin rivayetlere ulaşma imkânı veren İbn Abdülhakem'in (ö. 214/830) bölge tarihi konusunda yapılmış çalışmalar içinde öncü olan *Fütûhu Mısır ve ahbâruhâ* adlı eseri, çalışmanın özellikle Mısır ile ilgili kısımlarında sıkça kullanılmıştır. İbn Abdülhakem'in yanı sıra Mısır'ın canlı kültür muhitinde yetişen ve Mısır tarihine ilişkin malumat sunan el-Kindî (ö. 350/961) ve ondan çok daha sonraki dönemlerde yaşayan ve eserleri bizim için muahhar kaynak olma niteliği taşıyan İbn Tağrıberdî (ö. 874/1469) ve Süyûtî (ö. 911/1505) gibi Mısırlı tarihçilerin eserlerinden de, özellikle Mısır ile ilgili kısımlarda istifade edilmiştir.

Belâzürî'nin (ö. 279/982) İslam fetihleri konusunda temel başvuru kitabı olma özelliği taşıyan *Fütûhu'l-büldân* kitabı, Müslümanların, fethetdikleri yeni ülkelerin tarih ve coğrafyalarına duydukları ilgiyi gösteren güzel bir örnek olup, yalnızca siyasî tarihle yetinmeyen tarzı nedeniyle Kızıldeniz havzasında yer alan coğrafyaların tasviri sırasında başvurduğumuz kaynaklar arasındadır.

İslam denizciliğinin tarihî gelişim sürecinin ele alındığı bölümde, Müslümanların, Hz. Peygamber döneminden itibaren denizde yaşadıkları tecrübelerin gözden geçirilmesi amacıyla, Taberî'nin (ö. 310/922) erken dönem tarih kroniklerinin en kapsamlı örneğini sunan meşhur *Târîhu'l-ümem ve'l-mülûk* adlı eserinin yanı sıra İbnü'l-Esir'in (ö. 630/1233) *el-Kâmil fi't-târîh'i* ile İbn Kesîr'in (ö. 774/1373) *el-Bidâye ve'n-nihâye* adlı muahhar çalışmalarına müracaat edilmiştir.

Oldukça muhtasar telif edilmiş olmaları nedeniyle çalışmamız içinde yaygın bir kullanım imkânı bulamamış olsalar da, erken bir dönemde kaleme alınmaları nedeniyle Halife b. Hayyât'ın (ö. 240/854) *Târih*, İbn Kuteybe'nin (ö. 276/889) *Ma'ârif*, İbn A'sem'in (ö. 314/962) *Fütûh*, el-Kudâî'nin (ö. 454/1062) *Kitâbü'l-İnbâ anî'l-enbiyâ ve târihi'l-hulefâ* adlı kitaplarından da istifade edilmiştir.

Tecessüs ve merakının, onu Afrika'nın içlerine ve Çin'e kadar sevkettiği⁹ el-Mes'ûdî'nin (ö. 346/957), seyahatleri sırasında coğrafya ve etnografyaya ait topladığı birçok malzemeyi içeren meşhur *Mürûcû'z-zeheb ve Meâdinü'l-cevher* adlı eseri, denizler, denizciler ve genel olarak da denizcilik konularında sunduğu bol malzeme nedeniyle çalışmamızda önemli bir yer tutmuştur. Daha az olmakla birlikte, el-Mes'ûdî'nin *Mürûcû'z-zeheb*'deki konuları daha kısa bir şekilde ele aldığı *et-Tenbîh ve'l-İşrâf* ile İbn Şebbe (ö. 262/876), Ya'kûbî (ö. 292/905), İbn Haldûn (ö. 808/1406) ve el-Versilânî (ö. 1193/1779) gibi daha sonraki dönemlere ait tarihçilerin eserlerinden de istifade edilmiştir.

b. Coğrafya Kaynakları

Yukarıda da izah ettiğimiz üzere, çalışmamızın odak olarak, Kızıldeniz gibi birçok ülke, şehir, kasaba, liman ve ada barındıran geniş bir coğrafi bölgeyi ele alması, tabii olarak coğrafya kaynaklarına duyduğumuz ihtiyacın büyüklüğünü de ortaya koyar.

Hız. Peygamber'in vefatından sonra gittikçe genişleyen ve İslam Devleti'nin sınırlarına dâhil olan bölgelerin, özellikle coğrafi açıdan tavsifine yönelik olarak IX. yüzyıldan itibaren yazılmaya başlanan İslam coğrafya kaynakları, dünya hakkında verilen kısa bir girişin ardından, dünyanın kara, denizler, dağlar, nehirler gibi muhtelif yeryüzü şekillerinin ve sırasıyla İslam dünyasının bütün bölgelerinin siyasi, sosyal, iktisadi coğrafyalarının zengin bir tasvirini verdiklerinden, çalışmamızın bütünü içinde olmazsa olmaz bir yer tutmuşlardır. Ya'kûbî'nin (ö. 284/897) İran, Hindistan, Mısır, Kuzey Afrika dolaylarında yaptığı uzun seyahatlerinin ürünlerini bir araya getirdiği *Kitâbü'l-Büldan*'ı, İslam coğrafya kaynakları içinde önemli bir yere sahiptir. Arap coğrafyacılığının kurucusu sayılan ve "Arap coğrafyasını bağımsız bir biçimde ele alan ve başlı başına bir ihtisas sahası durumuna getiren"¹⁰ Ya'kûbî'nin bu eseri, sahasının ilklerinden olması ve müteakip dönemlerde kaleme alınan eserlere dayanak teşkil etmesinin yanı sıra güvenilir özelliği nedeniyle de başvuru kitabı olmuştur. Zira Ya'kûbî, söz konusu eserinde, İslam memleketlerinin gayet düzenli ve sistematik bir tasvirini vermektedir. Tarih kaynakları içinde ele aldığımız Mes'ûdî'nin *Mürûcû'z-zeheb*'inin yanı sıra deniz ve denizcilik konularında bol malumata yer veren Fars asıllı coğrafyacı İbn Hurdâzbih'in (ö. 299/912) coğrafya alanında kaleme aldığı *Kitâbü'l-Mesâlik ve'l-memâlik* adlı eseri de, belli bir geleneği temsil eden ve büyük yolların geçtiği yerlerden ve diğer coğrafi konulardan bahseden¹¹ *el-mesâlik ve'l-memâlik* kitapları içinde, bize ulaşan en eski tür olma özelliği taşımaktadır. İslam coğrafyasının ana ticaret yollarının bir özetini veren ve Ubulle şehri yakınlarında, Dicle'nin denize döküldüğü yerden Hindistan ve Çin'e kadar ulaşan deniz yolunu takip eden bir seyir izleyen söz konusu kitap, bu yolu takip edecek denizciler için de iyi bir "kılavuz" olmuştur.¹² Müellifin, Batlamyus'un eserinden, posta idaresi defterlerinden elde ettiği istatistiksel bilgilerden, Hilafet Sarayı'ndan ve seyahat dönemlerinde kazandığı tecrübelerden istifade ederek kaleme aldığı bu eser,¹³ aynı zamanda Arapça yazılmış ilk coğrafya kitaplarından biri olma özelliği taşımaktadır.

İstifade ettiğimiz bir başka coğrafi eser, III./IX. yüzyılda yaşamış İbn Rüste'nin (ö.300/913'ten sonra), gökyüzü ve yeryüzü hakkında verdiği bir girişin ardından İslam coğrafyasının başlıca ülke ve şehirlerini ele aldığı *el-A'lâku'n-nefise*'sidir.

Kitâbü'l-Büldân tarzı coğrafyanın zirvesi kabul edilen İbnü'l-Fakîh el-Hemedânî'nin (ö. 334/945) aynı adı taşıyan *Kitâbü'l-Büldân* adlı kitabı, İslam coğrafya kaynakları içindeki müstesna konumu nedeniyle bizim de müracaat kaynaklarımız arasında yer almıştır. Zira ele aldığı bölgeleri yalnızca tarihî ve coğrafi yanlarıyla değil, kültürel özellikleriyle de tanıtmaya çalışan İbnü'l-Fakîh'in söz konusu eseri, müellifin yaşadığı dönemin kültür tarihine de ışık tutması bakımından önemli addedilmiştir.¹⁴

Çok yönlü kimliğiyle İslam dünyasının önde gelen âlimleri arasında sayılan Ebû Zeyd el-Belhî'nin (ö. 850-934) *Suverü'l-ekâlim* adlı coğrafya eseri bugüne ulaşmasa da, takipçileri İstahrî ve İbn Havkal'ın coğrafya kitaplarının temel malzemesini teşkil etmiş ve onlar aracılığıyla bugünlere gelebilmiştir.

Tarih, coğrafya, ensâb, dil ve astronomi gibi konulara hâkim bir âlim olan el-Hemdânî'nin (ö. 345/956) bu alanlardaki geniş birikimini aktardığı *Sifâtü Cezîreti'l-Arab* kitabı, Arabistan'ın özellikle de güney kısmıyla ilgili önemli coğrafi ve topografik bilgiler içermekte, ayrıca bölgedeki yaşam ve bölgeler arası uzaklıklar konularında tafsilatlı tasvirler sunmaktadır. Bu yanılla çalışmamız sırasında Arap coğrafyası ve toplumuyla ilgili bilgilerin açığa çıkarılmasında katkı sağlamıştır.

Ebû Zeyd el-Belhî'nin eserini temel almakla birlikte, bol miktarda bilgiyle zenginleştirerek, *Sûretü'l-Arz* veya *Mesâlikü'l-memâlik* adıyla yeni bir eser kaleme alan İstahrî'nin (ö. 346/957), 340/951 yılında görüştüğü İbn Havkal'dan, seyahat ettiği çok sayıda ülke ve coğrafi bölgeyle ilgili müşahedelerine de yer verdiği söz konusu kitabını tamamlamasını ve eksikliklerini düzeltmesini istemesi, coğrafya alanında yeni bir eserin daha ortaya çıkmasını sağlamıştır. İbn Havkal (IV/X. yüzyıl) tarafından kaleme alınan bu yeni eser, İstahrî'nin kitabını temel almakla birlikte, yazarın ticaret yapmak ve coğrafi malumat toplamak amacıyla çıktığı seyahatler sırasında kazandığı birikimle daha da zenginleştirilmiş; hatta bu muhtevası nedeniyle, "Arap coğrafya literatürünün zirvesi" olarak tavsif edilmiştir.¹⁵ IV/X. asrın ikinci yarısında telif edilen ve İslam coğrafyasına tahsis edilmiş her iki eser de, diğer coğrafya kaynakları ile birlikte, Kızıldeniz havzasında yer alan bölgelerin coğrafi tasvirlerinin yanı sıra iktisadî kaynaklarının ortaya konmasında temel bir rol üstlenmişlerdir.

Müteakip dönem coğrafyacıları tarafından da örnek alınan İbn Havkal'ın kitabı ile, yine aynı dönemlerde yaşayan ve IV/X. asrın en büyük seyyah ve coğrafyacılarından biri olarak bilinen Kudüslü Makdisî (ö. 380/990) tarafından kaleme alınan *Ahsenü't-tekâsim fî ma'rifeti'l-ekâlim*, "klasik coğrafya literatürünün en büyük türleri arasında"¹⁶ olmayı hak edecek bir şöhretin sahibi olmuştur. Farklı okuma biçimleri nedeniyle adının "Mukaddesî" şeklinde de telaffuz edildiği Şemseddin Ebû Abdul-

lah Muhammed, bütün İslam dünyasını karış karış dolaşmış; on bin dirhem sarf ettiği bu seyahatleri sırasında, dilencilik hariç bir seyyahın başına gelebilecek her türlü şeyle karşılaşmıştır.¹⁷ Makdisî'nin İslam memleketleri bünyesinde gerçekleştirdiği bu yoğun seyahatler sayesinde elde ettiği çok yönlü ve orijinal bilgiler, eserini salt bir coğrafya kitabı olmaktan çıkarmıştır. Ele aldığı bölgelerde yaşayan halkın sosyal yaşamını ilgilendiren birçok konuya el atan ve *el-Büldân* geleneğini kozmografya ilmiyle buluşturan bu kitap, hem tarih hem de coğrafya alanında önemli bir boşluğu doldurmuştur. Yoğun bir çabanın emeği olan bu eser, araştırmamız sırasında kullandığımız kitaplar içinde, mühim bir yer tutmuştur.

Miladi X. asrın ikinci yarısında Farsça kaleme alınan ve ilk olarak 1937 yılında Minorsky tarafından İngilizceye çevrilen *Hudûdu'l-âlem*, çok geniş bir coğrafi bölgeyi ele almaktadır. “Bölgesel bir temel üzerine yazılmış bir dünya coğrafyası”¹⁸ olma özelliği taşıyan bu kitapta, hakkında malumat verilen her bir ülke ve bu ülkeye bağlı belli başlı yerleşim bölgeleri, belli bir sistem dâhilinde ana hatlarıyla ele alınmıştır. Çalışma sırasında, söz konusu eserin İngilizce çevirisinden istifade edilmiştir.

“Müslüman Batı'nın iki büyük coğrafyacısı” olarak takdim edilen¹⁹ Kordabalı el-Bekrî (ö. 487/1094) ve İdrîsî (ö. 560/1165), belli bir İslam coğrafyası üzerinde çalışan tüm araştırmacılar için olduğu gibi, bizim için de temel başvuru mercii olmuştur. Bu bakımdan el-Bekrî'nin hadislerde, şiirlerde ve Arap edebiyatında yer alan bölge isimleri hakkında malumat verdiği *Mu'cemü me'sta'cem min esmâi'l-bilâd ve'l-mevâzi*'i ile ona büyük şöhret kazandıran ve bölgeleri yalnızca coğrafi yanlarıyla değil, aynı zamanda iktisadî ve sosyal açıdan bir bütün olarak ele aldığı *Kitâbü'l-Mesâlik ve'l-memâlik* adlı coğrafya lügatı da, küçük büyük, onlarca yerleşim yerinin mercek altına alındığı bu çalışmada temel başvuru kaynakları arasında yer almıştır.

Orta Çağın önde gelen İslam kozmografyacılarından biri, hatta “en büyüğü”²⁰ şeklinde tavsif edilen İdrîsî'nin, zamanının bilinen bütün dünya ülkelerinden bahsettiği, coğrafya alanında önemli bir boşluğu dolduran *Nüzhetü'l-müştâk fî ihtirâki'l-âfâk* adlı eseri de çalışmamıza önemli katkılar sağlamıştır. “Orta Çağ Avrupası'nda benzeri olmayan”²¹ ve o dönem şartları için oldukça doğru ve ayrıntılı olan haritaları²² ile takdir toplamış olan İdrîsî, haritalarının yanı sıra gemicilik âletlerinin gelişmesine paralel olarak gemi donanımındaki ilerlemelerin de yer aldığı eseriyle,²³ Orta Çağ'da, karaların olduğu kadar denizlerin bilgisine ulaşmak isteyenler için de bir rehber vasfı taşımıştır.

Alfabetik tertibinin de etkisiyle büyük bir kullanım kolaylığı sağlayan ve ele aldığı bölgelerin yalnızca coğrafi özelliklerini vermekle yetinme-

yip, sosyal tarihlerine ilişkin de malumat sunan Yâkût el-Hamevî'nin (ö. 626/1229) *Mu'cemü'l-büldân* adlı coğrafyayı en geniş anlamıyla ele aldığı abidevi büyük coğrafya lügatı, çalışmamız sırasında bölgelerin coğrafi tavsiflerini yapmada en çok başvurduğumuz coğrafya kitapları arasında yer almıştır. Orta Çağın zengin Arap coğrafya literatürüne nüfuz etmiş olan ve İslam dünyasının şehir ve bölgeleri ile ilgili olarak kendi döneminde bilinen bütün bilgileri eserine alan Yâkût'un bu kitabı, antik malzeme ile çağdaş kaynaklar arasında bir ayırım yapmamış olması nedeniyle eleştiri olsa da²⁴ diğer kaynaklarla mukayeseli bir şekilde kullanıldığında istifade imkânı sunmaktadır.

Yâkût'un kitabı gibi, ilgilendiğimiz dönem açısından çalışmamız için kaynak vasfı taşımasa da, coğrafi bölgelerin çok istisnai durumlar dışında ancak uzun vadede dönüştüğü gerçeğinden yola çıkarak, sık olarak başvurmakta sakınca görmediğimiz muahhar kaynaklardan bir diğeri de, Ebü'l-Fidâ'nın (ö. 732/1331) *Takvîmü'l-büldân* adlı eseridir. Belli başlı coğrafi bölgelerin ve onlara bağlı önemli yerleşim merkezlerinin genel hususiyetlerinin tablolar halinde sunulduğu, "tavsîfi bir coğrafya kitabı"²⁵ olma özelliği taşıyan bu eserin, kendisinden önce yaşamış İbn Havkal ve İdrîsî gibi coğrafyacıların eserlerinden de istifade etmiş olması, coğrafi bölgelere ait malumatın uzun süre geçerlilik taşıdığını göstermesi bakımından da önemlidir.

Kazvîni'nin (ö. 682/1283) *Âsâru'l-bilâd ve ahhâru'l-ibâd* adlı coğrafya eseri, el-Himyerî'nin (ö. 797/1395) *Ravzu'l-mi'târ fî haberi'l-aktâr* adlı alfabetik esasa göre tertip edilmiş coğrafya kitabı, İbn Fazlullah el-Ömerî'nin (ö. 749/1349) tarih, coğrafya ve devlet teşkilatı konularında önemli bir yeri olan *Mesâlikü'l-ebâr fî memâlikü'l-emsâr* adlı eseri, Hamdullah Müstevfî'nin (ö. 750-1350) İslam dünyasının kapsamlı bir coğrafyasını içeren Farsça kaleme aldığı *Nüzhetü'l-kulûb* adlı coğrafya kitabı, çalışmamız açısından muahhar kaynak olma özelliği taşısa da diğer coğrafya kitapları ile birlikte kullanılmışlardır. Söz konusu eserlerde yer alan malzemelerin kimi zaman çalışmamıza yeni pencereler açma yönünde ufuk açıcı etkileri olmuş; kimi zaman da benzer rivayetlerin değerlendirilmesi sırasında anlamlı bir sonuca ulaşma veya bilgileri test etme yönünde katkıları olmuştur.

Bu muahhar kaynaklar dışında, kendilerinden çokça faydalandığımız iki önemli eser daha mevcuttur. Daha geç dönemlerde yazılmaları nedeniyle çok sayıda rivayete yer vermeleri ve coğrafi bölgelerin zaman içindeki gelişim ve değişim trendlerini göstermelerinin yanı sıra ele alınan bölgelerde yaşanan siyasî gelişmelerden bölge coğrafyalarının ne ölçüde etkilendiğini görme adına ipuçları sunan bu eserlere, yazıldıkları dönem dikkate alınmak suretiyle, çalışma boyunca sık sık müracaat edilmiştir.

Söz konusu çalışmalardan ilki, Kalkaşendî (ö. 821/1418) tarafından kaleme alınan ve daha ziyade bir tarih kitabı olmasına rağmen, çok sayıda coğrafi esere atıf yapması yüzünden aynı zamanda bir coğrafya kitabı kadar malumat içeren *Subhu'l-a'sâ fi sinâ'ati'l-inşâ* adlı eserdir.

İkincisi ise, Makrîzî (ö. 845/1441) tarafından kaleme alınan ve Mısır'ın Antik Çağdan başlatılan tarihinin İslami dönemlerdeki en meşhur ve detaylı tasvirini veren *Kitâbü'l-mevâ'iz ve'l-î'tibâr fi zikri'l-hutat ve'l-âsâr* adlı eserdir. Bu eser, özellikle Fatımi ve Memluk dönemi Mısır tarihi açısından çok değerli ve zengin bir malumat içermektedir. Zira kitapta, ilgili dönemlerde Mısır'ın sosyal, siyasi, iktisadi ve kültür hayatına ışık tutan yığınla malzeme yer almaktadır. Eserin, çok iyi tahlil edilmesi durumunda çalışmamıza yapacağı katkı hiç şüphesiz daha fazla olabilirdi. Ancak çalışmamızın geniş bir havzayı ve çok sayıda bölge ve konuyu ele alması, bu eserden arzuladığımız ölçüde istifade etmemizi engellemiştir. Ancak Mısır merkezli yapılacak çalışmalar için çok iyi tahlil edilmesi gereken bir eserdir.

c. Seyahatnameler ve Denizcilik Kitapları

Kızıldeniz'i konu alan seyahatname ve denizcilik risaleleri içinde, bütün Antik Çağa ışık tutan temel başvuru kaynağı olma niteliğindeki *The Periplus of the Erythraean Sea* adıyla İngilizceye çevrilen risale büyük bir önem taşımaktadır. Yaklaşık olarak M.S. ikinci yüzyılda, Mısırlı veya burada mukim Yunan asıllı İskenderiyeli bir tacir tarafından kaleme alınan ve rüzgarlar, dalgalar, mercan kayalıkları, Hint Okyanusu'nda yaşanan mevsimsel deniz akıntıları, Arabistan limanları ve Arabistan'ın güney kıyısı boyunca ve Kızıldeniz üzerinden yapılan ticaret konularında son derece değerli bilgiler ihtiva eden *The Periplus of the Erythraean Sea*,²⁶ Kızıldeniz ile ilgili en eski bilgi kaynaklarımız arasında yer almaktadır. El yazması kopyaları kayıp olan bu eser, ilk olarak Erasmus ve Luther'in yakın arkadaşı Gelenius tarafından 1533 yılında tahkik edilerek basılmış olup, bu ilk baskı daha sonraki edisyonlara da kaynaklık etmiştir. Bununla birlikte bu ilk edisyon çalışmalarında karşılaşılan ciddi hatalar uzun süre düzeltilememiştir. Bu durum, ancak orijinal el yazmasından yapılan tercümelerin yardımıyla ve Batılıların Hint Okyanusu'na açılma süreçlerine bağlı olarak, eserde geçen yerlerle ilgili malumatın artmasıyla tashih edilebilmiştir.²⁷ Yazarın, deniz yoluyla daha ötesine olmasa da, en azından Hindistan'ın kuzeybatısında bugün Ahmedabad şehrinin güneyinde kalan Kanbay Körfezi'ne kadar gittiği anlaşılmaktadır.²⁸ Bosworth bu eserin, denizci vasfı üzerinde durduğu Yunanlı müellif tarafından, muhtemelen M.S. I. yüzyılın son yılları ile III. yüzyılın ilk yılları arasında yaşamış muhtelif denizcilerin risale ve rivayetlerinden derlenmek suretiyle kaleme alınmış olabi-

leceğini zikretmektedir.²⁹ Hem Kızıldeniz bölgesinde cereyan eden denizcilik faaliyetlerinin anlaşılabilmesi, hem de çalıştığımız dönemde Kızıldeniz havzasında yer alan yerleşim yerlerinin İslam öncesi dönemlerdeki durumlarının tasviri açısından söz konusu eser özel bir yere sahiptir. Ancak biz bu çalışmada, doğrudan *Periplus*'ı değil, Vincent'in bu eseri esas alarak dercettiği *The Commerce and Navigation of the Ancients in The Indian Ocean* adlı çalışmasını kullanmayı tercih ettik. Bu sayede hem *Periplus* metinlerinden haberdar olma imkânı bulduk; hem de oldukça eski bir dönemde ve bir başka tarih geleneğinin etkisinde kaleme alınmış bu risalenin, süzgeçten geçirilmiş ve zengin yorumlarla işlenmiş şeklini görme fırsatı bulduk. Bu tercihte, söz konusu tarih geleneğinin inceliklerinden ve metodolojisinden uzak olmamız da etkili olmuştur.

Yapılan yolculukların coğrafya çalışmaları için bir vasıta olarak kullanılması geleneği, İslam dünyasında oldukça önemli seyahatname türlerinin yazılmasına yol açmıştır. Özellikle de Abbasilerin ilk dönemlerinde yaşanan ekonomik gelişmelere paralel olarak bu seyahatlerde belli bir artış olmuştur. Gerek tacir, gerekse seyyah özellikleri ile yola çıkan kimselelerin yaygın olarak yöneldikleri bölgelerin başında da Hint ve Çin sahilleri yer almıştır. Söz konusu seyahatlerin bu bölgelerde İslamiyetin yayılması yönünde önemli katkıları olmuştur. Deniz yoluyla Uzak Doğu'ya seyahat edenlerden biri de Sıraflı Süleyman et-Tacir'dir. Seyyahın hatıralarını anlattığı bir şahıs tarafından 851 yılında kaleme alınan bu seyahatnamede, Hindistan ve Çin'in sahil bölgeleri, adaları, adalarda yaşayan halkın giyim kuşamdan beslenme şekillerine, geçim kaynaklarından dinî eğilimlerine, geleneklerinden idarecilerine kadar oldukça detaylı tasvirleri verilmiş ve uğranılan bölgelerin kendilerine mahsus ürünleri tanıtılmıştır. Ebû Zeyd es-Sıraflî'nin *Ahbârü's-Sind ve'l-Hind*'i ile *Silsiletü't-tevârih* içinde yayınlanmış *Ahbârü's-Sîn ve'l-Hind* adlı bu eserden çalışmanın muhtelif kısımlarında, özellikle de Müslümanların Çin ile kurdukları temaslara, ticareti yapılan mallar bahislerinde istifade edilmiştir.

Seyahatname türleri arasında, Belhli seyyah ve coğrafya âlimi Nâsir Hüsrev'in (ö. 453/1061) *Sefernâme* adlı eseri, yazıldığı dönem de dikkate alındığında önemli bir yer tutmaktadır. Hüsrev'in, Basra, Mekke, Doğu ve Güneydoğu Anadolu'nun yanı sıra daha ziyade Fatîmi halifesi Mustansır döneminde ziyaret ettiği ve iki yıl boyunca kaldığı Mısır ve bölgeleri hakkındaki intibalarını kaleme aldığı bu çalışması, Mısır konusunda değerli bilgiler ihtiva etmektedir. Hüsrev'in nispeten dar bir bölgeyi kaleme alması ve eserini seyyah gözüyle yazması, ele aldığı bölgelerin sosyal hayatlarına yönelik bol ve oldukça renkli tasvirlerin ortaya çıkmasını sağlamıştır.

Seyahatname türünün bir başka güzel örneği sayılan Fatîmi döneminin ikinci seyyahı İbn Cübeyr ismiyle maruf Valensiyalı Muhammed b. Ahmed b. Cübeyr el-Kinânî'nin (ö. 614/1217) Arap edebiyatında kendi

türü içinde yapılan en iyi çalışmalardan biri³⁰ olarak gösterilen *Rihle*'si, ihtiva ettiği bol miktardaki özel malumat nedeniyle çalışmamıza önemli katkılar sağlamıştır. Edebî yetenekleriyle ün salmış bir nedim ve kâtip olan İbn Cübeyr, saray hayatı sırasında ihlal ettiği İslam'ın içki yasağı yüzünden büyük bir pişmanlık duymuş ve bu amaçla kutsal topraklara yönelmiştir.³¹ Seyahati sırasında Mısır, Irak, Arabistan ve Şam bölgelerini gezen, özellikle de Suriye ve Mısır bölgelerinde yaşayan halkın hayat şartları ile ilgili önemli gözlemlerde bulunan İbn Cübeyr, dolaştığı yerlerle ilgili hatıra ve müşahedelerini "seyahatname" tarzının sunduğu renk ve çeşitlilik içinde yazıya dökmüştür. Bu bakımdan söz konusu eserin, bizim olduğu kadar söz konusu bölgeler konusunda çalışma yapan araştırmacılar için taşıdığı önem ortadadır.

Ancak belli bir şahsın kişisel gözlemlerine dayanarak kaleme alınmış seyahatnameler, her ne kadar içerdikleri özel malumat nedeniyle ilim geleneği içinde mühim bir yer tutsalar da, sübjektif özellikleri nedeniyle başka bilgilerle teyit edilme zarureti de gösterirler. Bu özelliklerini dikkate almak suretiyle çalışmamız sırasında oldukça istifade ettiğimiz bir başka seyahatname, Eyyubi devri tarihçilerinden Cemaleddin Yusuf b. Yakub b. el-Mücâvir'e (ö. 690/1291) aittir. Hicaz, Güney Arabistan, Yemen ve Bahreyn bölgelerinin tarih ve coğrafyalarına dair detaylı bilgiler veren ve aynı zamanda bir tarih kitabı olma özelliği gösteren *Tarihu'l-Müstebsır*, söz konusu bölgeler üzerinde çalışacak araştırmacılar için önemli bir başvuru kitabıdır. Daha ziyade, XII. yüzyılın ilk yarısıyla, XIII. yüzyılın ilk otuz yılına tekabül eden Eyyubi ve Resûlî dönemindeki Arabistan'ın batı ve güneybatı sahilleri ele alan ve Güney Arabistan'ın Hint Okyanusu kıyıları hakkında sağlam bilgiler ihtiva eden eser,³² söz konusu bölgelerdeki halkın hayat biçimi, örf ve âdetleri, dini inanışları, zirai üretimleri, limanları, gümrük vergileri, gemi türleri, giyim tarzları gibi hayatın bütününü ilgilendiren alanlarda zengin bilgiler sunmaktadır. Zaman zaman efsane ve hikâyelerin de yer verildiği söz konusu eser, kılavuz kitaplar kullanmak suretiyle çok sayıda yolculuk yapmış müellifin gittiği yerlerde kazandığı zengin birikimi yansıtmaktadır. Aden, Cidde ve Zebid limanlarının ele alındığı kısımlarda bu eserden biz de bolca istifade ettik. Eser, İbnü'l-Mücâvir'den epeyce sonra yaşamış olan Bâmahreme (ö. 947/1540) tarafından yazılan *Târihu Sagri Aden* kitabının da ana kaynağını teşkil etmiştir.

Orta Çağ İslam dünyasının en büyük seyyahı olarak takdim edilen ve o güne kadarki Müslüman seyyahlardan farklı olarak, dönemin bilinen dünyasını baştan sona gezmesiyle dikkat çeken³³ İbn Battûta'nın (ö. 770/1368 veya 779/1377) seyahatname türüne damgasını vuran eserinden de oldukça istifade ettik. Seyyahın İslam coğrafyasında ilgilendiğimiz Kahire, Mısır, Şam, Mekke, Irak, Fars, Aden, Mogadişu, Umman ve Basra Körfezi gibi bölgelerin yanı sıra bütün Anadolu, Güney Rusya, Hindistan,

Seylan, Maldiv Adaları, Güneydoğu Asya ve Çin gibi pek çok bölgeyi kapsayan yoğun seyahatleri sırasında topladığı malumatı bir araya getirdiği *Tuhfetü'n-nuzzâr fi garâibi'l-emsâr ve acâibi'l-esfâr* adlı eseri, birçok defa neşredilmiş olup, haklı bir şöretin sahibidir.

Seyahatname türünde yazılan ve ilgili dönemler üzerinde çalışan araştırmacılar için belli bir zenginlik sunan söz konusu eserlerden istifade etmekle birlikte, denizcilik konusunda ciddi anlamda kaynak eksikliği hissettik. Zira Hint Okyanusu ve Kızıldeniz denizciliği konusunda istifade edebileceğimiz kaynaklar, Süleyman et-Tacir ve Ebû Zeyd es-Sirafi'ninki istisna edilecek olursa, tarihî olarak oldukça geç devirlere tekabül etmektedir. İslam'ın ilk dönemlerinden itibaren karada gerçekleştirdiği fetihlerle önemli deniz güçleri ile karşı karşıya gelen Müslümanların, her ne kadar hem bu yolla elde ettikleri toprakları muhafaza etmek, hem de söz konusu güçlere karşı mücadele etmek amacıyla denizcilğe özel bir önem atfettiklerine ve denizcilik ilminin bir disiplin olarak oldukça erken bir dönemde vücut bulmasına vesile olduklarına³⁴ şahit olsak da, denizcilik üzerine ilk dönem kaynaklara ulaşmamız mümkün olamamıştır. Bunun sebepleri arasında, bu sanatın bütün usul ve kaidelerinin yalnızca hafızaya işlenmesinin bir sonucu olarak, harita ve güzergâh notlarının pek hazırlanmamış veya muhafaza edilememiş olması,³⁵ keza denizcilik ilmine yönelik ilk dönem Arapça el yazmalarının hemen hemen bütünüyle kaybolması³⁶ gibi hususlar zikredilebilir. Erken dönemlerden itibaren telifine başlanan bu risaleler, Mes'ûdî gibi müelliflerin yaptığı atıflarla kısmi olarak bugünlere ulaşma imkânı bulmuşsa da bu yetersiz kalmıştır. Yalnızca denizcilik ilmiyle sınırlı kalmayan, özellikle deniz savaşlarında kullanılan âletler ve denize açılmak için gerekli malzemeler hakkında da malumat sunan bu eserler, daha ziyade denizde yol alan kaptanlar tarafından kaleme alındıklarından,³⁷ deniz pratiği açısından da bir değer taşımaktadır. İslamî dönemde denize karşı uyanan erken ilginin tezâhürü sayılabilecek denizcilik konusunda yazılan bu risalelerin bugünlere ulaşamaması, Müslümanların denizcilik tarihlerinin gün yüzüne çıkmasında önemli bir engel teşkil etmiştir.

Kaleme aldığı 40 kadar eseriyle bugünlere ulaşan ve denizcilik ilminde Arap dâhileri arasında yer alan³⁸ İbn Mâcid adıyla tanınan Şehâbeddin Ahmed b. Mâcid'in (ö. 1553 civarı) çalışmaları, ele aldığı konular itibarıyla bizim açımızdan özel bir önem taşımaktadır. Kızıldeniz ve Hint Okyanusu denizciliği üzerine önemli risaleler telif eden İbn Mâcid, 895/1490 tarihli *Kitâbü'l-Fevâid fi usûli'l-bahr ve'l-kavâid* adlı eserinde, Hint Okyanusu üzerindeki deniz yollarını, deniz seyahatleri için elverişli muson rüzgarlarını, hava ve mevsim şartlarını, birçok limanın enlem derecelerini, Kızıldeniz'in demir atmaya müsait yerleri ile büyük derinliklerini, tek tek bütün sığlık ve kayalıklarını ve benzeri bilgileri kendi zamanının imkânlarıyla oldukça gerçeğe yakın ve tafsilatlı bir şekilde ele almıştır. Her ne kadar yazıldığı dönem

itibariyle çalışmamızın sınırlarını aştığından muahhar bir kaynak olma özelliği taşısa da, Hint Okyanusu ve Kızıldeniz denizciliğine ilişkin oldukça genel ve önemli bilgiler ihtiva etmektedir. Zira, İbn Mâcid'in, söz konusu denizlerde 400/1009-1010 gibi erken dönemlerde yol almış Ahmed b. Ta-beriyye ve Hıvaş b. Yusuf gibi kaptanların denizcilik alanında yazdığı risalelerden edindiği bilgi ve birikimleri kullanması, bu eseri önceki dönemleri incelemek için de oldukça değerli kılmıştır. Müellifin, 50 yıllık deniz tecrübelerini de katarak kaleme aldığı 12 bölümden oluşan bu eserin, Hint Okyanusu çevresinde 300 yıl kadar kullanıldığı³⁹ göz önüne alındığında, geniş bir zaman dilimi için tartışmasız klasik bir başvuru kitabı olma özelliği taşıdığı söylenebilir. Çalışmalarıyla Orta Çağ Arap denizcilik prensiplerinin öz olarak formüle edilebileceğini gösteren İbn Mâcid,⁴⁰ kendisinden sonra gelen Süleyman el-Mehrî gibi denizciler tarafından da takip edilmiş; onun çalışmaları olmaksızın Hint Okyanusu'nda seyrüsefer yapmanın ve bu denizde seyir için gerekli manevraları öğrenmenin fevkalade güç olduğu üzerinde durulmuştur.⁴¹ İbn Mâcid'in, bir anlamda Hint Okyanusu denizcilik geleneğini formüle eden ve "deniz bilimi konusunu modern bir algılayışla yazan ilk yazar" olduğunu söyleyen Gabriel Ferrand tarafından "teorik ve pratik denizcilik bilgisinin bir hülasası" ve "Orta Çağların son yıllarının denizcilikle ilgili biliminin sentetik bir çeşidi" olarak tanımlanan *Kitâbu'l-Fevâid*, gemicilik açısından taşıdığı değerini yanı sıra Kızıldeniz'de seyrin detaylarını açıklaması bakımından da büyük bir değer taşır.⁴²

Vasco de Gama'nın Afrika'nın Kenya sahilindeki Malindi'den başlayıp Hindistan'daki Kalkuta'ya kadar devam eden yolculuğu sırasında ona da rehberlik eden İbn Mâcid, de Gama'nın bu yolculuk sırasında elde ettiği denizcilik bilgilerinin önemli bir kaynağı olmuştur.⁴³

Müteakip dönem denizcilerinin açık denize çıkma cesareti kazanmalarında önemli bir katkısı olan İbn Mâcid'in bu birikiminin arkasında, denizcilerin korkulu rüyası Kızıldeniz'de seyir kaptanlığı yapan baba ve dedesinden devraldığı mirasın oldukça önemli bir katkısı olmuştur. Denizciler tarafından "Şeyh Mâcid" diye adlandırılan ve deniz seferleri öncesinde ruhuna gönderilen Fatihalarla yad edilen ve efsanevi bir kimliğe büründürülen İbn Mâcid'in,⁴⁴ İslamî dönem Kızıldeniz denizciliği üzerine yapılacak bir çalışma için taşıdığı önem tartışma götürmez.

3. Araştırmalar

Çalışmanın konusu ve geniş bir coğrafi havzayı ele alması, zorunlu olarak çok sayıda araştırmadan istifade etmemizi kaçınılmaz kılmıştır. Özellikle de Kızıldeniz'i çevreleyen sahil bölgelerinin ve bu bölgelerde yer

alan yerleşim yerlerinin ve bizzat denizin içinde yer alan adaların ele alındığı kısımda, İslam tarih ve coğrafya kaynaklarının yanı sıra modern dönemlerde yazılmış coğrafya, hidrografiya ve denizaltı kitaplarıyla çok sayıda ansiklopedi maddesinden faydalanılmıştır.⁴⁵ Bunda, bölgelerin coğrafi özelliklerinin dönemsel nitelikler taşımaktan uzak, uzun bir zaman dilimi için geçerli özellikler taşımaları etkili olmuştur. Bu arada liman şehirlerinin ele alındığı kısımda, söz konusu bölgeler bağöolamında yapılan arkeoloji çalışmalarından büyük yarar sağlanmıştır. Sharon, Schick, Parker ve Whitcomb'un Akabe bölgesinde yapılan kazı çalışmalarının sonuçlarını değerlendirdikleri makaleleri, bölgelerdeki hayat tarzına ilişkin bilgiler sunmaları ve söz konusu bölgenin kültürel hayatına ışık tutmaları bakımından ilgili bölümlerin yazımı sırasında önemli katkılarda bulunmuşlardır. Tarihin coğrafya, arkeoloji, sosyoloji ve antropoloji gibi diğer sosyal bilimler alanındaki disiplinlerin ilmî verilerinden faydalanmasını mümkün kılan modern tarih anlayışının sunduğu imkân çerçevesinde, liman şehirlerinin çok yönlü tasvirlerini yapmada bu malzemelerin önemli rol oynadıkları kanaatindeyiz. Özellikle Kızıldeniz coğrafyası ile liman şehirlerinin ele alındığı kısımlarda kullanılan bu malzemenin, İslam tarih ve coğrafya kaynaklarında yer alan sınırlı bilgilerle belli bir disiplin dâhilinde bütünleştirilmesine özen gösterilmiştir.

Çalışmanın, her biri ayrı bir ihtisas alanı olabilecek üç sacayağı üzerinde yükselişi, tabii olarak söz konusu alanlarda yapılmış ihtisas çalışmalarından istifademizi kaçınılmaz kılmıştır. Bu anlamda Kızıldeniz denizciliğini ele aldığımız kısımda, denizcilik ve gemicilik gibi özel ihtisas alanlarında yapılmış birçok araştırmadan faydalandık. Ve bugüne kadar genel anlamda denizcilik ve gemicilik adına ortaya konanların, Kızıldeniz denizciliğine bir bütün olarak bakabilmek ve Kızıldenizin söz konusu üç sacayağı çerçevesinde anlamlı ve kapsamlı bir şekilde yükselebilmesini sağlamak yönünde rehberliklerine başvurduk. Bunlar arasında, İslam öncesi dönemlerden itibaren Arapların genel olarak denizcilik faaliyetlerini ve Arap gemilerinin yapım ve fonksiyonlarına yönelik pek çok teknik meseleyi, sahasında uzman müelliflerin kaleminden sunan *Târîhu'l-bahriyyeti'l-İslâmiyye* özel bir yer teşkil etmiştir. İskenderiye Üniversitesi tarafından 1973'te basılan bu ortak çalışma, alanında önemli bir boşluğu doldurmaktadır. Yine Derviş Nuhayli'nin, 1974'te Fars dilinde neşrettiği İslamî dönemlerde kullanılan gemilerin geniş bir listesini verdiği Arap-İslam gemiciliğini ele aldığı *es-Sufunü'l-İslâmiyye alâ hurûfi'l-mu'cem* adlı eseri, bu alanda yapılmış mühim bir telifdir. Bu çalışmada, söz konusu eserin 1979 yılında neşredilen *es-Sufunü'l-İslâmiyye* adlı Arapça çevirisi kullanılmıştır. Bosworth ve Kindermann'ın İslamî dönem gemiciliğini belli başlı yönleriyle ele aldığı derli toplu bir tasvir niteliğindeki *Ency-*

clopaedia of Islam'da neşredilen "Safina" maddesi ile Christides'in Arap denizciliğine ilişkin kısa ve öz bir değerlendirme yaptığı yine *Encyclopaedia of Islam*'da yer alan "Milaha" maddesi, bizim için oldukça ufuk açıcı olmuştur. Editörlüğünü Joseph R. Strayer'ın yaptığı *Dictionary of the Middle Ages*'de gerek denizcilik, gerekse ticaret konularında kaleme alınan muhtelif maddelerin, konunun genel çerçevesini görme yönünde önemli katkıları olmuştur. Bunlar arasında, Sarah Arenson'un "Ships and Shipbuilding, Red Sea and Persian Gulf", Shuiskii'nin "Navigation: Indian Ocean, Red Sea", Christides'in "Navies, Islamic" başlıklı maddeleri özellikle zikredilmeye değerdir. Christides'in *Byzantion* dergisinde yayınlanmış "Naval History and Naval Technology in Medieval Times" makalesi de, denizcilik tarihi bağlamında sunduğu teknik malumat nedeniyle çalışmamıza önemli katkılar sağlamıştır.

Hourani'nin daha ziyade Kızıldeniz ve Hint Okyanusu gemilerini ele aldığı ve ilk baskısı 1951 yılında Princeton Üniversitesi tarafından yapılmış *Arab Seafaring* adlı eseri, Fehmi'nin, papirüslere dayanarak İslam donanma teşkilatının yapısına ilişkin önemli bilgiler naklettiği *Tarihu'l-bahriyyeti'l-İslâmiyye* adlı çalışması, Nedvi'nin Arap denizciliğini ele aldığı *al-'Ilm* dergisinde çıkan "Arab Navigation" adlı makalesi, Corci Zeydân'ın özellikle *Medeniyet-i İslâmiyye Tarihi*'nde yer alan "Donanmalar" kısmı, Arap-İslam denizciliğine ışık tutan önemli malzemeler içermekte olup, İslam denizciliğini ele aldığımız kısımda başvurduğumuz araştırmalar içinde önemli bir yer tutmuşlardır. Söz konusu çalışmalar, modern dönemlerde İslam denizciliğine ışık tutmalarının yanı sıra yeni araştırmacılar için de belli bir ilgi alanı oluşturacak ve Arap-İslam denizciliği konusunda yeni çalışmaların yapılmasını teşvik edecek bir rol oynamışlardır.

Arap-İslam denizciliğini, Kızıldeniz zaviyesinden belli bir disiplin içinde ele alan çalışmaların Arap dünyasında özellikle 1980'li yıllardan itibaren artan bir ilgiyle ele alındığını görmekteyiz. Bu sürecin başlangıcını teşkil etmesi açısından Atıyye Kavsi'nin Mısır ticaretini, Suad Mâhir'in ise Mısır denizciliğini ele aldıkları doktora çalışmaları oldukça önemlidir. Bu sürecin, Ahmed Muhtar Abbadi ile Seyyid Abdülaziz Sâlim'in İslam denizciliğini geniş bir perspektiften ele alan derleme çalışmaları ile önemli bir meyve verdiğini görüyoruz.⁴⁶ Seyyid Abdülaziz Sâlim'in 1993'te yayınladığı *el-Bahrü'l-Ahmer fî târihi'l-İslâm* adlı kitabı, sistematik olmamakla birlikte, bir bütün olarak Kızıldeniz bölgesindeki denizcilik, ticaret ve muhtelif limanlar konularında önemli bilgiler ihtiva etmektedir. Zira söz konusu kitap, Kızıldeniz'in müstakil bir tarihini ele almaktan ziyade, müellifin Ayzab liman şehri üzerine yaptığı araştırmaların Kızıldeniz başlığı altında değerlendirilmesinden oluşmuştur. Umumiyetle Kızıldeniz'in Mısır bölgesinde gelişen denizcilik ve ticaret faaliyetleri üzerinde yoğun-

laşmış bu çalışmaların yanı sıra Hasan Sâlih Şihâb'ın Yemen'in denizcilik tarihini konu edindiği kitabı⁴⁷ ile Naim Zeki Fehmî'nin İslam dünyasının doğu ve batı yakası arasında yer alan ticaret yolları ve ticari istasyonlarını ele aldığı doktora çalışması,⁴⁸ bölge denizcilik ve ticaretine ilişkin genel problemleri görme ve mevcut malzemeden haberdar olma yönünde önemli katkılar sağlamıştır. Söz konusu eserlerin adlarından da anlaşılacağı üzere bir kısmı, genel anlamda İslam denizciliğini, bir kısmı ise Kızıldeniz'i, Mısır ya da Yemen kapsamında ele almıştır. Yahut da Atıyye Kavsi'nin kitabında olduğu gibi, Mısır ticaretinden yola çıkılarak yazılmış bir Kızıldeniz portresi ortaya konmuştur.

Doğu ve Batı'yı birbirine bağlayan çok önemli bir su geçidi olarak, Kızıldeniz'in hem denizcilik hem de ticaret tarihini ele alan ve bu faaliyetlerin kıyılarda oluşturduğu önemli yaşam merkezlerini resmeden ve bunları Kızıldeniz'in dünya coğrafyası üzerindeki özel konumu ile irtibatlandıran bir çalışmaya rastlamadık. Kızıldeniz'in söz konusu edilen yönleriyle bir bütün olarak ele alınması yönünde gösterdiğimiz çabanın, bu alanda yapılmış araştırmalardan olabildiğince istifade etme arzumuzun gerekçelerini de açıkladığı kanaatindeyiz.

Chaudhuri'nin 1985 yılında yayınlanan *Trade and Civilisation in the Indian Ocean* adlı araştırması, Hint Denizi'ni birçok medeniyetin buluşup kaynaştığı ortak bir kültürün buluşma alanı olarak değerlendiren ve İslam'ın doğuşundan 1750'ye kadar bu geniş havzada cereyan eden ticaret ve denizcilik faaliyetlerini mercek altına yatan önemli bir çalışmadır. Bu ortak kültürün denizcilik ve gemi yapımında nasıl bir tarz ve gelenek oluşturduğunu açık bir şekilde ortaya koyan söz konusu eser, Hint Okyanusu denizciliğini, çok ayrı bir kültür ve geleneği temsil eden Akdeniz denizciliği ile mukayeseli bir şekilde ele aldığından, her iki denizcilik geleneği ile de beslenmiş İslam dünyasının sahip olduğu bu kültür ve gelenekleri ayırt edici yanlarıyla görmemize imkân sağlamıştır.

Kızıldeniz havzasında ticarete konu olan malların ele alınması sırasında, İslam coğrafya kaynaklarının yanı sıra yazıldıkları konularda bir klasik haline gelmiş ve içinde birçok detayı barındıran Mazaherî ile Lombard'ın çalışmalarından⁴⁹ çokca istifade ettik. Bunun yanı sıra Cevâd Ali'nin Arapların İslam öncesi siyasî, iktisadî ve sosyal tarihini bütün yönleriyle tasvir ve tahlil eden kapsamlı eseri *el-Mufasssal fî târihi'l-Arab kable'l-İslâm* ile Abdulhalik Bakır'ın kaynaklara dayanarak Orta Çağ gıda, baharat, itriyat, dokuma ve sanayii sektörünü oldukça detaylı bir şekilde ele aldığı kapsamlı makalesi, hem bölge hem de denizaşırı ticaretin mahiyetini oluşturan zengin ürün yelpazesini topluca görmemize katkıda bulunan önemli çalışmalar arasında yer almıştır.⁵⁰

Kızıldeniz kıyısında yer alan yerleşim yerlerini ve bölge limanlarını ele aldığımız son bölümde istifade ettiğimiz önemli araştırmalar arasında, yukarıda da zikrettiğimiz Sharon, Schick, Parker ve Whitcomb'un Akabe ve Eyle hakkında kaleme aldıkları arkeolojik kazılara dayalı çalışmalarının yanı sıra⁵¹ Cobb'un İslamî dönemdeki Eyle'nin âlim zümreleri ve toplum yapısı hakkında değerli bilgiler verdiği araştırması,⁵² Greenlaw'un mimari ve şehir planlamadan yola çıkarak Sevakın özelinde Orta Çağ Müslümanlarının yaşam alanlarını resmettiği ve Sevakın hakkındaki bilgilerimize önemli bir zenginlik kattığı çalışması,⁵³ Serjeant'ın yoğun olarak Aden'le ilgili olmakla birlikte, bölgedeki diğer limanlar için de geçerli liman organizasyon ve uygulamaları hakkında mühim malumat sunduğu makalesi,⁵⁴ özel olarak zikredilmeye değer. Bütün bu çalışmaların, tarihî rivayetleri temel alarak inşa ettiğimiz liman şehirlerindeki yaşamın ortaya konması adına önemli bir katkı sağladığını belirtmeliyiz.

Abdullah Vahabi'nin, Arap coğrafyacılarının nakillerinden yola çıkarak, Kuzey Hicaz'ı ele aldığı çalışmasının da liman şehirlerinin yazımı sırasında ufuk açıcı bir etkisi olmuştur.⁵⁵

Yukarıda söz konusu edilen çalışmalar dışında, özellikle 1980'li yıllarda Arap dünyasında İslam denizciliği konusunda çok sayıda makale ve kitap kaleme alınmıştır. Ancak bunlar büyük ölçüde birbirinin tekrarı mahiyetinde olup, Müslümanların Hz. Osman ile başlayan ve Muaviye ile devam eden deniz sefer ve gazalarının genel bir özetini vermekten öteye gidememişlerdir.

Son olarak Goitein'in, Orta Çağda büyük ölçüde Hint kaynaklı malların Mısır, Lübnan ve Suriye üzerinden Batı'ya ihracının gerçekleştiği deniz aşırı ticarete rol alan ve bu sayede gelişip serpilen yüzlerce Yahudi tacirin ve onlarla irtibat halindeki muhtelif çevrelerin hayatlarına dair ayrıntılı tasvirlerin yer aldığı Geniza vesikalarına dayanarak kaleme aldığı çalışmaların, Kızıldeniz üzerinden gerçekleştirilen ticareti anlamaya yönelik çok önemli malzemeler ihtiva ettiklerini belirtmeliyiz. Bugün, ABD'deki çeşitli kütüphanelerle, İtalya, Fransa ve İspanya kraliyet ve şehir arşivlerinde yer alan ve İbrani harflerle Arapça yazılmış bu vesikalar, esas itibarıyla Akdeniz havzası ülkeleri arasında yapılan ticaretten bahsetmekle birlikte, Orta Çağ dünyasında mühim bir yere sahip Hint ticareti açısından da büyük bir önem taşımaktadır.⁵⁶ Bu vesikaların temel malzemesini, büyük ölçüde Aden veya Kızıldeniz'e limanı olan Güney Arabistan şehirleri ile Hindistan'dan Mısır'a veya tersi istikametlere gönderilmiş iş mektupları oluşturmaktadır. Böylesine uzun süreli bir ticarî yolculuğa çıkanların, yalnızca kendi işlerini değil, başkalarının da ticarî işlerini takip veya temsil ediyor olmaları, bu ticareti gerçekleştirenlerle bunların ortakları veya temsil ettikleri kimseler arasında belli ortaklıklar doğurmuş

ve belli bir muhaberatın zorunlu olduğu bu uzun yolculuklarda tacirlerin iş ve aileleri ile irtibatları, mektuplarla sağlanmıştır.⁵⁷ Yahudi tacirlerin bu ihtiyaçla yazdığı yığınla iş mektubu, Kızıldeniz üzerinden gerçekleştirilen Hint ticaretine yönelik birçok unsur barındırması nedeniyle, klasik kaynaklarda asla bulamayacağımız türde birçok bilgiye ulaşma imkânı sunmuştur. Zira, ortalama 4 ila 16 satır arasında değişen nezaket cümleleriyle başlayan bu mektupların girişinde yer alan kelimelerden, gerek mektubu yazanın, gerek mektubun gönderildiği kişinin sosyal pozisyonlarını görmek ve iş durumlarını anlamak mümkün olabilmektedir.⁵⁸ Keza malların ilgili bölgelere ulaşmasının önündeki engellerin, mektubu yazanın ticarî sevk ve siparişlerinin, ayrıca mektupla birlikte gönderilen hediyelerin yazılı olduğu bu vesikalar sayesinde, Kızıldeniz ticaretine yönelik önemli ipuçları elde etmek mümkün olmuştur. Diğer yandan bazen detaylı, bazen kısa bir şekilde kişisel ve toplumsal gelişmelerin söz konusu edildiği bu mektuplar, sonlarında mektubu alanın ailesine ve onun Hintli iş aracıyla dostlarına gönderilen selamlara yer verdiklerinden, aynı ismin geçtiği diğer mektuplarla birlikte değerlendirildiklerinde, Hint ticaretinde görev alan kesimlere yönelik de belli bilgilere ulaşma imkânı sunmaktadır.⁵⁹

İçlerinde Tanrının adının yazılı bulunma ihtimaline karşı herhangi bir saygısızlığın yapılmasını önlemek maksadıyla saklanarak muhafaza edilmiş bütün bu yazılı vesikalara, ilk olarak Fustat'ta yer alan Filistinlilere ait bir sinagogun yıkılıp 1889-1890'da yeniden inşa edilmesi sırasında rastlanmış ve sinagogun mahzeninde yer alan evrak mezarlığında saklanan bu el yazmalarının çoğu, 1897'ye kadar Avrupa'nın muhtelif kütüphanelerine dağıtılmıştır. Bu yazmaların muhafaza edildiği yere de, Arapçada "cenaze" anlamına gelen, Fars kökenli İbranice bir kelime olan "Geniza" adı verilmiştir. Sinagogun yıkılmasından sonra bu yazmaların önemli bir kısmı, İngiltere'deki Cambridge Üniversitesi Kütüphanesi'ne getirilmiştir.⁶⁰ Cohen, "Geniza" adının Yahudilikte, kovuşturmalar nedeniyle saklanması gereken kutsal belgelerin ve ibadet gereçlerinin saklandığı özel bölmeler için kullanıldığını, bu mekânın da genellikle sinagogların tavan arası ya da bodrumları olduğunu zikretmektedir.⁶¹

İslam-Yahudi hukuku arasındaki ilişkiler konusunda yaptığı çalışmalar sırasında, Cambridge Üniversitesi Kütüphanesi'nde yer alan bu kayıtlarla karşılaşan Goitein, yaptığı yayınlarla bu malzemeyi gün yüzüne çıkartmakla kalmamış; bu vesikalara dayanarak muhtelif çalışmalar kaleme almıştır. Geniza'nın bir arşiv değil, çoğu yırtık veya kayıp olsa da kendi içinde anlamlı 10 bin dokümandan oluşan bir çöp sepetini andırdığını söyleyen Goitein'in, her biri başka bir yere dağılmış, bir seride arka arkaya iki dokümanın birbiriyle hiçbir ilişkisinin bulunmadığı, dil, yazım ve konu itibarıyla oldukça problemlili ve bu yüzden de baştan sona taranması

gereken bu malzemelere⁶² dayanarak yazdığı makaleleri ve *A Mediterranean Society* adlı kitabı, dolaylı da olsa Geniza vesikalarının sunduğu verilerden istifade etmemizi mümkün kılmıştır.

Çoğunun, Fatımi ve Eyyubi iktidarları döneminde kaleme alınması ve bu yönde mevcut tek kaynak olmaları, bu vesikaların İslamî dönem için doğrudan önem taşımasında etkili olmuştur. Goitein, bu vesikaların Yahudiler tarafından kaleme alınmış olmasının, Yahudi tüccarın Hint ticaretindeki payının büyüklüğünü göstermeyeceğini, bu vesikaların öneminin, dönemle ilgili tek kaynak olmalarından kaynaklandığını vurgulamaktadır.⁶³

Söz konusu malzemenin hepsinin Kahire’de (Fustat) toplanmış olması da dikkat çekicidir. Goitein, bunda, Kahire’nin bu dönemde hem Akdeniz hem de Hint ticaretinin buluşma noktasını teşkil etmesinin etkili olduğundan bahsetmektedir. Ayrıca Batı Akdeniz’den Hindistan’a gerçekleştirilen yolculuğun çok uzun olmasının, buralardan siparişle iş yapmayı imkânsız kıldığını, bunun da ticaretin, fiyatların çok değişken olduğu Kahire’ye kaymasına yol açtığını, hatta malların İskenderiye’ye bile Kahire’den gittiğini zikretmek suretiyle, Geniza vesikalarının neden toplu olarak Kahire’den çıkmış olduklarına dair gerçekçi bir izah vermektedir.⁶⁴

I. COĞRAFÎ AÇIDAN KIZILDENİZ

Adı efsanelere ve ilahi dinlerin kitaplarına işlenmiş olan ve eski dünyanın merkezinde yer aldığına inanılan Kızıldeniz, üç kıta ve iki deniz arasında önemli bir bağlantı noktası olması nedeniyle¹ tarih boyunca coğrafi, siyasi ve iktisadi bakımdan mühim bir yer teşkil etmiştir. 4 bin yılı aşan kadim mazisi, denizlerin öneminin bu deniz aracılığıyla keşfedildiği yönünde yorumların yapılmasına dahi sebep olmuştur.² Kızıldeniz'in Eski ve Orta Çağlarda taşıdığı önemin, modern asırlardan daha önemsiz olmadığını ifade eden görüşler de,³ esasında hep Kızıldeniz'in tarih boyunca yüklendiği role vurgu yapmışlardır.

Tarihi önemi, Eski Mısırlıların M.Ö. 2000 sene önce ahşap, buhur ve ıtır toplamak üzere Doğu Afrika sahillerine ulaşmak maksadıyla bu denizi kullanmaları ile başlayan Kızıldeniz, bu dönemde Firavun hanedanlarını Afrika, Arabistan ve ötesiyle buluşturan bir kapı olmuştur. Gerek Hindistan ve Yemen bölgesine ait ticaret mallarının batıya nakli, gerekse Kuzey Afrika ve Akdeniz bölgesinden doğu istikametine gönderilecek ticari emtianın sevki sırasında, Kızıldeniz hattı, ana güzergâhlardan birisi olmuştur. Doğu ile Batı arasında gerçekleştirilen söz konusu ticaretin bölgeye getirdiği hareketlilik sayesinde önemli bir canlılık kazanan Kızıldeniz, bu sebeple de tarih boyunca bölge denizciliğini elinde tutmak isteyen siyasi iktidarların ilgisini çekmiştir. Zira bölge üzerinde siyasi hakimiyet kurma isteği, büyük ölçüde Kızıldeniz deniz taşımacılığının ve bu güzergâh boyunca gerçekleştirilen kârlı ticaret imkânlarının kontrol ve emniyet altına alınma ihtiyacından doğmuştur.⁴

Antik ve Orta Çağlar boyunca yoğun olarak kullanılan Akdeniz ve Hint Okyanusu'nu birbirine bağlayan coğrafi konumunun etkisiyle Kızıldeniz, Süveyş Kanalı'nın açılmasına kadar Hint Okyanusu'ndan gemilerle Aden'e getirilen ticari emtianın, Mısır'ın Akdeniz sahilindeki limanlarına sevki sırasında ana geçiş güzergâhı olmuş ve bu bölgede muhtelif liman ve yerleşim yerlerinin doğup gelişmesinde belirleyici bir rol oynamıştır. Hindistan - İskenderiye hattı boyunca karşılıklı olarak yaşanan ticari hareketliliğin yanı sıra⁵ Mısır'ın liman şehri Kulzum'den bindikleri gemilerle, Yenbu ve Cidde gibi Kızıldeniz'in doğu sahili üzerinde yer alan limanlara inen Kuzey Afrika ve Şam hacı adaylarının Kızıldeniz üzerinde oluşturdukları deniz trafiği⁶ tarih boyunca Kızıldeniz'e yönelik ilginin iki ana sebebinin teşkil etmiştir. Üzerinden geçen ticaret sayesinde Doğu ile Batı dünyasının buluşma noktası, hac yolları güzergâhında oluşu nede-

niyle de İslam dünyasının muhtelif havzalarında yer alan farklı kültürlerin karşılaşma ve kaynaşma mekânı olan bu deniz, Afrika'nın doğu kıyılarından çıkarak doğuya doğru göç eden toplulukların da geçit hattı olmuştur.⁷ Kızıldeniz'de deniz taşımacılığını teşvik eden bütün bu faktörler, Arap-İslam gemiciliğinin gelişiminde de oldukça belirleyici rol oynamıştır.

1. Kızıldeniz'e Verilen İsimler

Bu coğrafi konumu ve tarihî işlevi ile tarih boyunca çok sayıda millet ve toplulukla yakın bir ilişki kurmuş olan Kızıldeniz, bu sayede beynelmilel bir özellik kazanmıştır. Kızıldeniz'e olan bu tarihî ilginin önemli yansımalarından birini, Kızıldeniz'in sahip olduğu isim çeşitliliğinde görmekteyiz. Zira Kızıldeniz tarih boyunca, sahili olduğu bölgelerin bu denizi sahiplenme arzularını gösteren bölge adlarının yanı sıra bu denizin karakteristik özelliklerini ön plana çıkaran muhtelif isimlerle anılmıştır.

Üç kitabî dinin oluşturduğu gelenek nazarında, düşmanlarına karşı mücadele eden bir Peygambere kucak açmasıyla şöhret bulan bu deniz, aynı zamanda denizin ürküten dehşetini inananlarının zihnine işleyerek tarih boyunca farklı bir ilginin de kaynağı olmuştur. Musevilik ve Hristiyanlıkta deniz seferleri teşvik edilmediği gibi, balıkçılar peygamberler tarafından “Leviathan” ve “Rahab” gibi deniz canavarları ile korkutulmuştur. Matvejevic, Orta Çağ haritacılarının Batlamyus'u tanımamış olmalarının temelinde de denize karşı oluşan bu ürpertinin yattığını nakleder.⁸ Esasında antikçağ insanının, su ve hava gibi iki muazzam ve kaprisli temel unsurun buluşma noktası olan denize karşı takındığı bu mesafeli yaklaşımı anlamak zor değildir. Zira bu coğrafya, geçmişte ilahî mucizenin tecellisiyle hem bir peygamberi ve onun takipçilerini kurtaracak, hem de onların düşmanlarını yok edecek muhteşem bir sahne olmuştur.

Dinler tarihi geleneğinde, kutsal kitaplarda bahsi geçen ve Hz. Musa'nın asasıyla yararak mucizevi bir şekilde geçtiği denizin Kızıldeniz olduğu konusunda ortak bir kanaat hâkimdir. Kitâb-ı Mukaddes'te özel olarak “Yam Suf” (Sazlık Denizi) adıyla (mesela Çıkış, 13/18) anılan bu deniz,⁹ kimi zaman da belli bir isim verilmeksizin yalnızca deniz vasfıyla zikredilmiştir (mesela Çıkış, 14/2, 9). Rivayete göre, Hz. Musa, Mısır'dan “kadınlar hariç”, sayıları 600 bin kişiye varan kalabalık bir toplulukla Filistin topraklarına gitmek üzere yola çıkmış (Çıkış, 12/37); ancak Firavun büyük bir orduyla peşlerine düşmüştür (Çıkış, 14/6 ve 8). Deniz kenarına kadar gelen Hz. Musa'nın asasını kaldırmasıyla yardığı deniz mucivezi bir

şekilde onlara geçit vermiş ve bu sayede Hz. Musa ve taraftarlarının selamete karşı kıyıya ulaşmaları mümkün olmuştur. Hz. Musa ve kavmine yetişen Firavun da bütün atlıları ve savaş arabaları ile onun yardığı denize girmiş (Çıkış, 14/23); ancak üzerlerini örten su ve azgın dalgalara yenik düşmüştür.¹⁰ Bu kurtuluş hikâyesi, en içinden çıkılmaz şartlarda dahi Allah'ın inananlara destek ve yardımlarını esirgemeyeceğini ifade eden bir darbimesel olarak diğer semavî dinlerce de benimsenmiştir. Hz. Musa ve kavmine gönderilen ilahî yardımla vaftiz arasında bir bağ kurulduğunu söyleyen Matvejevic, buna Paul'un "Bütün atalarımız bulutun altındaydı, hepsi denizin ortasından geçti, bulutta ve denizde hepsi Musa tarafından kutsandı" ifadelerini dayanak göstermektedir.¹¹

Söz konusu rivayetin Kızıldeniz ile ilişkisi, bilim dünyası başta olmak üzere, zaman zaman sorgulanmıştır. Kimileri, bu geçişin, Süveyş yakınlarında gerçekleştiği üzerinde durmuş ve olayı Kızıldeniz'in 2 metreye kadar varan gelgit hareketi ile izah etmişlerse de, bu yorum yavaş hareket eden bir med-cezir olayının Firavun ordusunu sahile çıkamadan nasıl gafil avladığını açıklayamamaktadır. Diğer yandan geçişin, güney güzergâhında, özellikle de Acı Göl civarında gerçekleştiğini öne süren başka görüşler ortaya atılmış; ancak bunlar da kabul görmemiştir. Çünkü bu iddialar da, rivayetlerde geçen doğu rüzgarının etkisini ve suyun geride kalan yüzlerce askeri boğacak ölçüde açılıp aniden kapanmasını açıklayamamaktadır. Son zamanlarda geliştirilen bir başka görüş ise, söz konusu geçişin Akdeniz sahillerindeki lagünlerden biri üzerinden gerçekleştiğini ileri sürmüştür.¹²

Hz. Musa ve Firavun arasında yaşanan gelişmelere işaret eden Kur'an'da ise, Hz. Musa'nın asasıyla yarararak geçtiği mucizevî denizin ismi verilmemişse de (mesela bkz. el-Enfal 8/54),¹³ asırların İslam geleneği içinde bu denizin Kızıldeniz olduğu konusunda bir tereddüt yaşanmamıştır. İslam tarih ve coğrafya kaynaklarının geneli, söz konusu geçişin Kızıldeniz'in kuzeyinde yer alan Kulzum yakınlarında gerçekleştiğini dile getirmiştir.¹⁴

Kitâb-ı Mukaddes'te Kızıldeniz bağlamında geçen bir başka rivayet, Hz. Süleyman döneminde Ofir'e düzenlenen ticaret seferlerinde kullanılan gemilerin Kızıldeniz sahilinde yapıldığına dairdir. (Krallar I, 9/26-8; Tarihler I, 9/10). Matvejevic, Eyle'de inşa edilen deniz ticaret filolarına yüklediği altın, sandal ağacı, kıymetli taşlar ve mücevherat gibi ticarî emtia ile Ofir limanına gitmek üzere yola çıkan Hz. Süleyman'ın,¹⁵ bu filonun kurulması sırasında Kızıldeniz sahillerini tercih etmesinden yola çıkarak, Kızıldeniz'i Akdeniz'den daha önemli saydığı anlamını çıkarabileceğimizi söylese de,¹⁶ bu değerlendirme isabetli gözükmemektedir. Zira Umman¹⁷ veya daha ziyade Hindistan'da olduğu sanılan¹⁸ Ofir'e düzenlenecek bu seferde kullanılacak filonun inşası için bölgeye yakınlığı nede-

niyle Kızıldeniz sahillerinin kullanılması gayet tabiidir. Bu rivayetin asıl önemi, Kızıldeniz'in kıtalararası ticaretteki tarihî rolünün oldukça eskilere uzandığını ortaya koymasıdır.¹⁹

Kızıldeniz'e ait Eski Ahit kaynaklı bu tür rivayetlerde denizin ismi genellikle kullanılmamıştır. Yukarıda ifade edilen "Sazlık Denizi" ifadesinin de tam olarak hangi sınırları ifade ettiği bilinmemektedir. Matvejevic, bu isimlendirmenin Eski Mısırlılar tarafından da Kızıldeniz'i anlatmak için kullanıldığını söylerken,²⁰ Darkot bu tabirin İbraniler tarafından yalnızca Kızıldeniz'deki *Birketü'l-Garandal* için kullanıldığını, bunu Kızıldeniz'in bütünü ile irtibatlandırmanın yanlış olduğunu vurgular.²¹

Öte yandan Eski Mısırlıların "Büyük Yeşil"²² adıyla andıkları Kızıldeniz'in Araplarca bilinen en eski adı "Bahrü'l-Kulzüm" olup, bu deniz klasik İslam tarih ve coğrafya kaynaklarında büyük ekseriyetle bu isimle anılmıştır.²³ Tabii olarak da Kızıldeniz'in neden bu adla anıldığı konusunda muhtelif görüşler ortaya atılmıştır. Bu ismin Süveyş yakınlarında bulunan antik *Clysma* kasabasına atfen verildiği ve bu kelimenin zaman içinde Arapçaya "Kulzüm" haline geldiği şeklindeki yorumlar ağırlık kazanmakla birlikte,²⁴ söz konusu kasabanın adını, Arapçada "sıkıntı" veya "büyük problem" anlamına gelen "kulzüm" kelimesinden (çoğulu kelâzim) aldığı, bunda da kasabanın sıradağlar arasında dar bir vadi içine sıkışmış rolünün etkili olduğu ileri sürülmüştür.²⁵ Diğer yandan "kulzüm" kelimesinin Arapçada "bir şeyi yutmak" anlamından neşet ettiğini söyleyen Yâkût, bu kelimenin, söz konusu denizin Firavun ve ordusunu yutmasından dolayı verildiğine dair bir yorumda bulunur.²⁶

"Bahrü'l-Kulzüm" tabiri her ne kadar Araplar nezdinde büyük bir kabul görmüşse de, genel olarak bu deniz, eski çağlardan itibaren onu "kırmızı" renkle tasvir eden isimlerle tanımlanmıştır. Nitekim Türkçede de "Kızıldeniz" adıyla anılan bu denizin, bugün birçok dilde genellikle bu kelimenin karşılığı olan isimlerle tanımlandığını görmekteyiz. Zira Grekçe'deki *Erythra thalassa*, Latince'deki *Erythraeum Mare* veya *Rubrum Mare*, Arapçadaki *Bahr-i Ahmer*, İngilizce'deki *Red Sea*, Fransızcadaki *Mer Rouge*,²⁷ Almancadaki *Rotes Meer*, İtalyancadaki *Mare Rosso*, keza İspanyolcadaki *Mar Rojo* tabirleri, Kızıldeniz'in "kırmızı" renkle anılışının muhtelif örnekleridir.

Kızıldeniz'in kırmızı rengi ile anılması tabii olarak bu konuda çeşitli yorumların da yapılmasına yol açmıştır. Daha ziyade bu denizin suyunda gözlenen renk değişimlerinin denize bu rengi verdiği yönündeki görüşler yaygınlık kazanmıştır. Bunun yanı sıra denizin kenarındaki mercan kayalarının, keza denize vuran güneş ışığının akislerinin, hatta kıyılarında ki toprağın kırmızı renginin etkisi üzerinde durulmuş; Kızıldeniz'in muhte-

lif sahil bölgelerinde rastlanan yaygın kırmızı su yosunlarının, hatta deniz içinde serbest olarak gezen ve üzerinde kırmızı bir pigment süsü olan mavi-yeşil renkte mikroskobik varlıkların denize bu rengi vermiş olabileceği yönünde birçok tez ileri sürülmüştür.²⁸

Denizin kızıl rengini alışı konusunda tarihin eski zamanlarından itibaren ileri sürülen bütün bu inanışların yanı sıra Kızıldeniz adının, eski çağlarda yaşamış şahsiyetlerden geldiği yönünde farklı görüşler de ortaya atılmıştır. M.Ö. IV. yüzyılın sonu ile III. yüzyılın başında yaşamış olan tarihçi Colophonlu Dinon'un ve M.Ö. 110 yıllarında yaşamış Mısır'daki Batalime (Ptolemy) Hanedanının memurlarından Agartharchides'in nakillerine dayanan Bosworth'un, bu denizin adıyla ilgili olarak zikrettiği bir rivayete göre, Med göçlerinin yaşandığı sırada, körfez kıyısında yaşayan İranlı bir asilzade olan Erythras, bu denizden geçmeyi başarmış ve o dönemde henüz kimsenin yaşamadığı bazı adaları denetim altına alarak bölgede hakimiyet kurmuştur. Bu başarısı nedeniyle geçtiği deniz, "Erythras'ın Denizi" anlamında "hē Erythra Thalassa: Eritre Denizi" şeklinde anılmaya başlanmıştır. Bu yaklaşıma göre, söz konusu isim zaman içinde "hē Thalassa Erythrē: Kızıldeniz" şekline bürünmüştür.²⁹

Öte yandan Yunanca *Erythrean* kelimesinin hem "kızıl" hem de "doğu" anlamlarına geldiği de ifade edilmiş; Kızıldeniz'in güneşin doğduğu "Doğu Denizi" anlamında kullanıldığı dile getirilmiştir.³⁰

Yunan kaynaklarda Kızıldeniz'e atfedilen isimlerden bir diğeri de "Arabios Kolpos: Arap Körfezi" (Latince "Sinus Arabicus") tabiri olup,³¹ bu tabirin Arap kaynaklarında "Halicü'l-Arabî" şeklinde yaygınlık kazandığı görülmüştür.³² Bununla birlikte "hē Erythra Thalassa: Eritre Denizi" tabiri, Kızıldeniz (Sinus Arabicus) ve Fars denizi (Sinus Persicus) kolları da dâhil olmak üzere muhtemelen bütün Hint Okyanusu'nu veya onun batı kısmını içine almaktadır.³³ Gerek yazarı bilinmeyen *Periplus of the Erythraean Sea* gerekse de M.Ö. V. yüzyılda yaşamış Herodot'un yazıları, Yunanlıların Arabistan'ın doğu ve batı sahilleri boyunca uzanan iki denizi, bağımsız birer deniz olarak değil, birer körfez olarak algıladıklarını ortaya koymaktadır.³⁴

Kızıldeniz'in isimler bakımından taşıdığı zenginlik, İslam coğrafya kaynaklarında da karşımıza çıkmaktadır. Kimi zaman kıyısını teşkil eden muhtelif bölge ve şehirlere, kimi zaman da İran ve Umman Körfezleri'ni de içine alan Hint Okyanusu'na atıfla anılmıştır. Kızıldeniz'in komşu olduğu coğrafyalardan veya tarihî olaylardan ödünç aldığı isimler arasında, Bahrü'l-Hicaz,³⁵ Bahr-i Cidde,³⁶ Bahr-i Ayzab,³⁷ Bahrü'l-Car,³⁸ Bahr-i Habeş,³⁹ Bahrü'l-Yemen,⁴⁰ Bahr-i Eyle,⁴¹ Bahrü'l-Halic,⁴² Bahrü'n-Niâm,⁴³ Bahr-i Firavun,⁴⁴ Bahr-i Musa, Bahr-i Mendem ve Bahr-i Aden,⁴⁵ ön plana çıkmaktadır. Halicü'l-Eyle ve Bahr-i Mekke de, ona atfedilen diğer

isimler arasında yer alır.⁴⁶ Kızıldeniz'i "Muhîd denizinden Aden iline doğru açılmış bir haliç" şeklinde tarif eden Nâsır Hüsrev de bu denizin isim zenginliğine, "Kulzüm şehrine kadar nerede bir şehir varsa, Kulzüm Denizi o şehrin adıyla anılır" sözleriyle dikkat çekmiştir.⁴⁷

Bütün bu isimler arasında şehir adına nispet edilenler, umumiyetle Kızıldeniz'in bütünü için kullanılmayıp, daha ziyade söz konusu bölgelerin önündeki dar bir sahil bölgesini tanımlamışlardır. Öte yandan bu denizin güneyi için kullanılan "Habeş Denizi" ile kuzey kısmı için kullanılan "Hicaz Denizi" tabirleri, daha geniş coğrafyaları kapsamıştır. Şehre nispetle tanımlandığı halde Kızıldeniz'in bütününe içine alan tek istisna, Bahrü'l-Kulzüm tabiridir.⁴⁸ "Bahrü'l-Kulzüm" olarak bilinen denizin sınırları Kulzüm'den Yemen ortalarına kadar⁴⁹ uzatılmış ve bu anlamda Kızıldeniz'in modern dönemlerde de ifade edilen sınırlarına yaklaşılmıştır. Öte yandan daha sonraki dönemlerde kullanılmaya başlanan "Bahrü'l-Ahmer" tabirinin ise Yunanlılarda olduğu gibi, Hint Okyanusu'nun batısını da içine alacak şekilde oldukça geniş bir bölgeyi içine aldığı anlaşılmaktadır.⁵⁰

Kızıldeniz, kaynağını kendisine has özelliklerinden alan başkaca isimlerle de anılmıştır. Mesela Makdisî, bölgedeki gemi ustaları ve denizcilerinin çoğunun İranlı olmalarından hareketle Kızıldeniz için "Bahr-i Fâris" tabirini kullanmıştır.⁵¹ Öte yandan, gemiler için ciddi bir tehdit oluşturan mercan kayalıkları sebebiyle Türkçe halk dilinde bu deniz "Şap Denizi"⁵² olarak anılmıştır. "Şapa oturmak" deyiminin de, kıyıya yakın sığ sularda seyreden küçük gemi ve kayıkların sık sık mercan kayalıklarına oturmasından doğmuş olabileceği üzerinde durulmuştur.⁵³

Kızıldeniz'in Osmanlı coğrafyacıları tarafından "Bahrü'l-Ahmer" olarak benimsenmesinden önce çeşitli şekillerde anıldığı görülmektedir. Pîrî Reis, Afrika'nın doğusuna düşen Kızıldeniz için "Bahr-i Zenc",⁵⁴ Kâtip Çelebi ise "Habeş Denizi" tabirlerini kullanmayı tercih etmiştir.⁵⁵ Darkot, Kâtip Çelebi'nin Arabistan'ı ihtiva eden haritasında bu denizi "Bahr-i Süveyş" olarak gösterdiğine işaret etmekte, ancak bununla sadece Süveyş Körfezi'nin kastedilmiş olabileceği yorumunda bulunmaktadır.⁵⁶ Öte yandan İbn Haldûn'un da Kızıldeniz'i "Bahr-i Süveyş" olarak andığına şahit olmaktadır.⁵⁷ Yaygın bir kullanımı olmasa da Kızıldeniz'e isnad edilen isimler arasında "Bahrü'l-Fermâ" ismi de yer almaktadır.⁵⁸ İlginç bir durum da, "Bahrü'l-Kulzüm" tabirinin, Pîrî Reis tarafından Hazar Denizi için kullanılmasıdır.⁵⁹

2. Kızıldeniz'in Sınırları, Yapısı ve Oluşumu

Klasik dönem İslam coğrafyasının zirvesini temsil eden IV-VI./X-XII. asır müelliflerinin dünyayı küre şeklinde tasvir eden harita ve şemalarında, bilinen dünyanın üç kıtasını çepeçevre saran devasa bir okyanus dikkat çekmektedir. Bu okyanustan kol şeklinde uzanan iki deniz, birer körfez şeklinde üç kıtadan oluşan bu anakarayı sağdan ve soldan keserek haritanın ortaya yakın bir noktasında buluşmaktadır. Bir tarafında Akdeniz (Rum Denizi), diğer tarafında ise Hint Okyanusu'nu (Fars Denizi) barındıran ince bir çizgi şeklindeki bu toprak parçası, adeta iki denizin buluşma noktasına bekçilik eden Sina Yarımadası'dır. Anakaranın denizlerle bölünmesini engelleyen bu küçük yarımada, muhtemelen bu iki deniz arasındaki bekçilik konumundan dolayı, dönemin coğrafyacıları tarafından olduğundan daha büyük çizilmiştir. Arabistan Yarımadası'nı ve Mekke'yi arzun merkezine yerleştiren bu tasavvurda, Hint Okyanusu'nun bu kutsal beldeleri saran iki kolu, yani Kızıldeniz ve İran Körfezi de ölçeklerinin üzerinde yer alırlar.⁶⁰

Akdeniz ve Kızıldeniz'i birbirine kavuşturma fikri, bu sebepten dolayı sadece stratejik ve iktisadî gerekçelerle değil, biraz da bu dünya tasavvurunun bir sonucu olarak birçok hükümdarın ilgi alanına girmiştir. Kızıldeniz'in sınırlarını ve limanlarını tanıtırken, Akdeniz ve Kızıldeniz'in en yakınlaştığı hattın güneyde Kulzüm ile kuzeyde Ariş arası olduğunu dillendiren İbn Haldûn, 6 konaklık bu mesafenin, hem İslam öncesinde hem de İslam sonrasında devlet yöneticilerinin önemli bir kısmında iki denizi birleştirme isteği doğurduğunu, ancak bu projeyi kimsenin hayata geçiremediğini zikretmektedir.⁶¹

Rum ve Hint ana denizlerinin varlığı, bu iki denizdeki körfezlerin ve alt-denizlerin de bunların adıyla anılmasına yol açmıştır. Yukarıda da ifade edildiği gibi, farklı isimlerin farklı sınırları ifade etmesi, benzer şekilde aynı ismin zamanla daha farklı sınırlarla ifade edilen coğrafyaları tanımlaması, bölgeye yoğunlaşan kimi coğrafyacıları bir tarifleme endişesine sevk etmiştir. Mesela Makrîzî, Karanlık Denizi'ni (Büyük Okyanusu) beş kola ayırmaktadır: Çin Denizi, Hint Denizi, Fars Denizi, Yemen Denizi ve Habeş Denizi. Ona göre, en doğuda yer alan Çin Denizi'nin hemen

batısından Arabistan'ın güneydoğu açıklarına kadar uzanan Hint Denizi, burada ikiye ayrılmaktadır. Yarımada'nın doğu kıyısını saran Fars Denizi kuzeye çıkarken, Yemen Denizi yarımada'nın güney sahillerini kuşatarak Aden'e kadar ilerlemektedir. 8.000 mil uzunluğu ve yaklaşık 1.700 mil genişliği ile bu deniz, yarımada'nın güneybatı ucu ile Afrika kıyılarının birbirine yaklaştığı Bâbülmendeb Boğazı'nda sonlanmakta, bu noktadan sonra ise Kulzüm (Habeş) Denizi başlamakta ve kuzeye Tur limanına kadar uzanarak bugün bildiğimiz Kızıldeniz'i oluşturmaktadır.⁶² Her yanı karalarla çevrili Kızıldeniz'in güneyde Bâbülmendeb ile sınırlandırılması genel bir kabul görmüştür.⁶³ Bununla birlikte, Yâkût gibi coğrafyacıların Aden Körfezi'ni de Kızıldeniz sınırları içine dâhil etmiş olması,⁶⁴ bu denizin güney sınırı hususunda Müslüman coğrafyacılar arasında fikir ayrılıklarının olduğunu göstermektedir.⁶⁵

Genel kabul görmüş sınırları ile Kızıldeniz'in kuzeydoğusunda Arabistan'ın batı sahillerini oluşturan Hicaz ve Yemen, güneybatısında ise Afrika'nın kuzeydoğu sahillerini teşkil eden Mısır, Sudan ve Habeşistan yer almaktadır. Bâbülmendeb'in güneyinde kalan Cibuti ve Somali, tabii olarak Kızıldeniz sahili dışında kabul edilmiştir.⁶⁶

Modern dönemlerde de "Hint Okyanusu'na mensup büyük bir körfez" olarak tanımlanan Kızıldeniz,⁶⁷ coğrafi olarak 12° 40' 30" kuzey enlemleri arasında, aşağı yukarı 1.860 km² bir saha üzerinde, tamamen çöl kuşağı içinde yer almaktadır.⁶⁸ Afrika'nın kuzeydoğusu ile Arabistan arasında uzanan ve toprakla çevrili bir içdeniz mahiyetindeki Kızıldeniz, dünyada okyanusa bağlı dört içdenizin en küçüğüdür.⁶⁹

Asya ve Afrika'yı birbirinden ayıran dar ve uzunca bir tektonik çukuru dolduran Kızıldeniz,⁷⁰ güneyde Bâbülmendeb Boğazı'ndan girildikten sonra kuzeybatıya doğru genişleyerek ilerlemekte ve en kuzeyinde iki dar kola ayrılmaksuretiyle bir çatal teşkil etmektedir. Sina Yarımadası'nın ayırdığı bu çatalın batı ucunda, yaklaşık 315 km uzunluk, 80 km genişlik ve 80 m derinlikteki Süveyş Körfezi, doğu ucunda ise Lut Gölü'ne doğru yönelen ve takriben 180 km uzunluk, 25 km genişlik ve 1.800 m derinliğe sahip Akabe Körfezi yer almaktadır.⁷¹ Bu çatalın ortasında bulunan ve tarihi ve dinî bir önem taşıyan Sina Yarımadası, her ne kadar Kızıldeniz'in Akdeniz'e açılmasının önünde bir kara engeli gibi dursa da, tarih boyunca Arabistan'ın karayoluyla Afrika'ya bağlanmasında önemli bir rol oynamıştır.⁷² Batı yönündeki Süveyş Körfezi, Kızıldeniz'i Akdeniz'le birleştiren Süveyş Kanalı ile tarihî bir şöret yakalamış ve bu kestirme çıkışı sayesinde Kızıldeniz, son dönemlerde deniz ulaşımında önemli bir yer edinmiştir. Diğer yandan Akabe Körfezi de Ürdün ve İsrail'in denize açılan önemli kapıları sayılan Akabe ve Eyle liman-şehirlerini barındırmaktadır.⁷³

Modern coğrafyacıların Afrika ile Asya kıtaları arasına çektiği sınırı oluşturan Kızıldeniz, bu haliyle Arabistan Yarımadası'nı Asya'nın bir parçası yapmaktadır. Afrika'nın kuzeydoğu sınırının İran Körfezi değil de, Kızıldeniz olarak tanımlanmasının Avrupalıların marifeti ile olduğuna hükmeden ve böyle bir tasnife tepki gösteren Ali Mazrûî, bunun Hz. Muhammed'in Afrikalılaşmasını engellemeye yönelik bir çaba olduğunu iddia etmektedir. Mazrûî, Arabistan ile Afrika'nın milyonlarca yıl önce ayrılmasının ardından Hz. Musa'nın denizi yararak geçişinin yeni köprüler attığını da savunmaktadır.⁷⁴ İslam'ın doğuşu ve yayılışı ile birlikte ise, fiziken koparılmış Afrika ile Arabistan Yarımadası kültürel olarak yeniden birleştirilmiştir.⁷⁵

Kanaatimizce Mazrûî'nin ifadeleri, sınır konusunda bugünün genel kabul görmüş anlayışını sorgulayan kültürel bir karşı duruşu ifade etmektedir. Zira Mazrûî'nin iddia ettiği türde bir yaklaşım, yalnızca Avrupalılar tarafından değil, Kızıldeniz'i umumiyetle İslam dünyasının doğusu ile batısını ayıran bir çizgi olarak tasavvur eden Müslüman müellifler tarafından da benimsenmemiştir. Böyle bir kavramsallaştırma, fikrî bir yaklaşımdan ziyade, muhtemelen Kızıldeniz'in bu iki havzanın buluşma noktasında yer alan coğrafi konumunun etkisiyle yapılmış olmalıdır.⁷⁶

Gerek tarihî, gerekse modern kaynaklarda Kızıldeniz'in boyutları hususunda ortaya çıkan farklılıklar, esasında ölçüm yapılan noktaların farklı olmasından kaynaklanmaktadır. Bu çerçevede, modern verilere göre, Kızıldeniz'in uzunluğunun Sina Yarımadası'nın güney ucundan Bâbülmendeb'e kadar yaklaşık olarak 1.900 km,⁷⁷ Süveyş Körfezi'nin en kuzeyinden Bâbülmendeb'e kadar ise yaklaşık 2.250 km⁷⁸ olduğu yönünde muhtelif rakamlar telaffuz edilmiştir. Bu mesafeyi 1.400⁷⁹ veya 1.500 mil⁸⁰ gibi rakamlarla ifade eden klasik dönem İslam coğrafya kaynakları, bugün verilen rakamlara hayli yaklaşmışlardır. Her iki rivayete de yer veren el-Bekrî, 1.400 milin deniz, 1.500 milin ise kara mesafesi olduğunu zikretmiştir.⁸¹ Miladi XIV. yüzyılın başlarında yazan Hamdullah Müstevfî ise, Kulzüm'den Yemen'e uzanan güzergâhın 460 fersah olduğunu nakletmiştir ki, bu rakam da biraz fazla olmakla birlikte gerçeğe yakındır.⁸² Keza Yâkût ve İbn Havkal da bu denizin boyunu dönemin seyir imkânlarının bir ölçüsü olarak 30 merhale şeklinde ifade etmişlerdir.⁸³

Bütün bu bilgiler ışığında, Kızıldeniz'de deniz yolculuğunun günde 60-80 kilometrelik bir hızda ilerlediği yönünde bir tahmin yapabiliriz. Zira bu hız, Yâkût ve İbn Havkal'ın aşağıda, Kızıldeniz'in eni için verdiği merhale sayısı ile de uyumludur. Aynı zamanda bir seyyah olan Yunanlı tarihçi ve coğrafyacı Herodot'un da Kızıldeniz'deki seyir mesafesi ile ilgili verdiği rakamların isabetli olduğuna şahit olmaktayız. Zira, bir geminin Süveyş'ten Bâbülmendeb'e 40 günde gidebileceğini, Bâbülmendeb

Boğazı'nı ise yarım günde geçebileceğini söyleyen Herodot'un nakillerinden çıkarılacak mesafeler, modern rakamlarla örtüşmektedir.⁸⁴

Klasik İslam coğrafyacılarının Kızıldeniz'in uzunluğu bağlamında verdikleri rakamlar oldukça isabetli gözükse de, Kızıldeniz'in enini bildiren rakamlarda aynı tutarlılık söz konusu değildir. Zira, modern coğrafya verileri ile 30 kilometreden 320 kilometreye kadar yer yer daralıp genişlediği tesbit edilen Kızıldeniz'in⁸⁵ ortalama genişliği için verilen rakamlar, 220 km ile 280 km⁸⁶ arasında seyretmektedir. Akabe ve Süveyş'in 600 km kadar güneyinde 145 km olan genişliğin,⁸⁷ Kızıldeniz'in en geniş kısmında 320 km,⁸⁸ 350 km,⁸⁹ hatta 400 km⁹⁰ gibi rakamlara ulaştığı son bir yüzyıl içinde yazılmış kaynaklarda geçmektedir.

Klasik kaynaklarda da benzer tutarsızlıklar bulunmaktadır. Esasında Yâkût ve İbn Havkal'ın Kızıldeniz'in 3 gecede geçildiği konusundaki nakilleri,⁹¹ yukarıda yapılan hesapla uyumlu gözükmeyle birlikte, klasik dönem coğrafyacılarının Kızıldeniz'in enini, olduğundan hayli fazla takdir ettikleri görülmektedir. Mes'ûdî'nin de içinde olduğu bazı coğrafyacılar, Kızıldeniz'in en dar kısmında 200 mil olan genişliğin orta kısımlarda 700 mile kadar çıktığını naklederken,⁹² Makrîzî, buradaki genişlik için 400 mil rakamını vermektedir.⁹³ Hamdullah Müstevfî ise, Kulzüm Körfezi'nde 6 fersaha (yaklaşık 35 km) kadar düşen genişliğin, güneye doğru arttığını ve çoğunlukla 60 fersahta (yaklaşık 350 km) kaldığını, ancak zaman zaman 100 fersah (550 km) seviyelerine de çıktığını zikretmektedir.⁹⁴ Nâsır Hüsrev'in verdiği genişlik ölçüsü ise 200 fersaha kadar ulaşmaktadır.⁹⁵

Kızıldeniz hususunda önemli tecrübeleri olan Arap denizcilerin kaleme aldıkları coğrafya ve denizcilik eserlerinde, bu deniz hakkında ortaya konan ve denizcilerin tecrübelerini yansıtan bilgiler, bugün için dahi önemini korumaktadır. İbn Mâcîd'in 895/1490 yılında kaleme aldığı *Kitâbu'l-Fevâid fi usûli'l-bahr ve'l-kavâid* adlı eserinin küçük bazı enlem hataları dışında hâlâ aşılmamış olması, Batılı modern araştırmacıların da dikkatini çekmiş; Kızıldeniz'in boyunu 30 günlük gemi mesafesi veya 1.400 ile 1.500 mil arası gibi değerlerle hesaplamış Müslüman coğrafyacıların verdikleri rakamların, doğruya oldukça yakın oluşlarına vurgu yapılmıştır. Ancak yukarıda da zikredildiği üzere, Kızıldeniz'in boyu konusunda ortaya konan tutarlılık eni söz konusu olduğunda geçerli değildir. Öyle ki Kızıldeniz'in azami eni için verilen 700 mil rakamı, gerçek değerinin oldukça üstünde kalmıştır.⁹⁶ Bu rakamlara nasıl ulaşıldığını, dönemin coğrafyacılarının Kızıldeniz'in eni ve boyunu hangi tekniklerle hesaplamaya giriştiklerini takdir edemiyoruz. Bununla birlikte boyu hususunda anlamlı rakamlar verirken, eni hususunda gerçek değerinin 3 katı gibi rakamlara ulaşmalarını, teknik bir hata ile izahta da zorlanıyoruz. Özellikle de Nâsır Hüsrev gibi seyyahların verdikleri rakamların, büyük ihtimalle Kulzüm ile

Hicaz kıyısının limanlarından biri arasındaki uzaklığı tanımladığını düşünürüz. Nitekim benzer bir mantık, coğrafyacıların en için esas aldıkları noktalar hususunda da söz konusu olabilir.

Güneyi, kuzeyine nispetle daha geniş olan Kızıldeniz'in yüzölçümü yaklaşık 438 bin km²,⁹⁷ hacmi ise 230 bin km³ civarındadır.⁹⁸ Sığ bir deniz olan Basra Körfezi'nde 90 metreden daha derine inen çok az nokta varken,⁹⁹ tektonik bir çukuru işgal ettiğinden bir hayli derinliği olan Kızıldeniz'in¹⁰⁰ %70'inde derinlik 200 metrenin üzerindedir.¹⁰¹ Bunun da önemli bir kısmı 1.000 m civarındadır.¹⁰² Hatta derinlik bazı yerlerde 2.000 m civarına çıkmaktadır.¹⁰³ Kızıldeniz için verilen azami derinliğin, 20° ilâ 26° kuzey enlemleri arasındaki derin çukurda 2.920 metreye kadar ulaştığı bilinmektedir.¹⁰⁴ Ortalama derinliğin 490 m civarında seyrettiği Kızıldeniz'deki¹⁰⁵ bu derinliklerin dağılımı oldukça düzensiz olup, sıklıkla mercan kayalıklarının arttığı kıyı bölgelerine gidildikçe hızla yoğunlaşmaktadır.¹⁰⁶

Kızıldeniz'in derinliğinin bu kadar geniş bir aralıkta, oldukça düzensiz bir yapı gösteriyor olmasında iki temel sebebin etkili olduğundan bahsedilebilir. Bunlardan ilki, mercan oluşumuna bağlı olarak sualtı derinliğinin değişmesidir. Özellikle sahillere ve denizdeki adacıklara yakın bölgelerde karşılaşılan söz konusu durum, son zamanlara kadar bu denizin birçok noktasında denizcilği hayli zorlu ve tehlikeli bir hale sokmuştur.

İkinci sebep, Kızıldeniz'in dip coğrafyasından kaynaklanmaktadır. Kuzeyde klasik coğrafyacıların "denizin dili" şeklinde tavsif ettikleri Süveyş Körfezi,¹⁰⁷ büyük ölçüde karşı kıyıların birbirini görebilecek kadar yakın seyrettiği¹⁰⁸ dar ve sığ bir körfezdir. Zira geniş bir kıta sahanlığının kuşattığı körfezin derinliği, 50 m ile azami seviye olan 65 m arasında değişmektedir. Körfezin ağzında Kızıldeniz bir anda derinlik kazanmakta ve 27° 30' kuzey enleminde 1.250 metreye kadar ulaşmaktadır.¹⁰⁹ Sadece 16 km genişliğindeki Akabe Körfezi ise, dar kıta sahanlığı ile kimi yerde 1.800 metreyi aşan derin bir yapı göstermektedir.¹¹⁰ Körfezin girişine doğru azalan dip derinliği, Akabe Körfezi'nin Kızıldeniz'e açıldığı noktada, yüzeyin 180 m kadar aşağısına kadar çıkmakta ve burada denizin bu iki kısmını birbirine bağlayan bir eşikle buluşmaktadır.¹¹¹

Süveyş ve Akabe Körfezleri'nin bulunduğu 28° ile 25° kuzey enleminin aşağısında Kızıldeniz'in iki sahili, aralarında yaklaşık 180 kilometrelik bir mesafe bırakarak paralel bir şekilde güneydoğu yönünde büyük ölçüde düz bir sahil şeridi halinde ilerlemektedir. En güneyi hariç tutulduğunda, Kızıldeniz sahillerinde kıyı girintilerinin umumiyetle az olduğu dikkat çekmektedir.¹¹² Doğu ile batı sahil şeridinin büyük ölçüde birbirini paralel bir şekilde takip etmesi, tabir caizse makasla kesilmiş bir kağıdın iki kenarı gibi

bir görüntü çizmesi, Kızıldeniz'in oluşumuna neden olan Arabistan'nın Kuzey Afrika'dan kopuşunu çok açık bir şekilde ortaya koymaktadır.¹¹³ Öte yandan Kızıldeniz'in kuzeydeki üçte birlik kısmına kadar büyük ölçüde birbirine paralel bir şekilde ilerleyen iki sahil çizgisi, yaklaşık 25° kuzey enleminin altında, birbirlerinden hem uzaklaşmakta, hem de aralarındaki paralellik önce kavisleşmekte, ardından da büyük ölçüde kaybolmaktadır.

Sina Yarımadası'nın güney ucu olan Re's-i Muhammed'in hemen açıklarından başlayan ve yaklaşık olarak iki kıyı şeridinden eşit uzaklıkta bulunan tekne şeklindeki bir çukur, Afrika ile Arabistan'nın kopuşunun denizaltındaki zirvesini oluşturmaktadır. Ortalama 50 km genişliğindeki bu tektonik çukur, 1.000 ile 1.200 m civarındaki ortalama derinliği ile Kızıldeniz'in güney kapısı yakınlarındaki Moha açıklarında yer alan Haniş Adaları'na kadar uzanmaktadır.¹¹⁴ Bu çukur, iki taraftaki sahillerin çizgisine paralel 25° kuzey enlemi ile Yengeç Dönencesi arasında genişlemekte, bu hattın güneyine doğru gittikçe daralarak mahiyetini yitirmeye başlamaktadır.¹¹⁵ Cidde açıklarının hemen kuzeyinde, tabandaki kanyonda 2.000 metreyi aşan çökmeler yer almaktadır.¹¹⁶ Ana çukurun daha derin bölümlerinde karşılaşılan bu eşkenar dörtgen şeklindeki çukurluk bölgeler, suyun hayli sıcak (56°C) ve salamura yoğunluğunda (%270) olduğu sıra dışı zemin bölgeleridir. Bunların gidiş yönü, genel çukurun izlediği kuzeybatı - güneydoğu yürüyüşünden farklı olarak, kuzeyden güneye doğrudur. Bu derin çukurların dibindeki bölgelerde 10 m ile 20 m kalınlıkta, ağır metal oksitler barındıran eşsiz çökelti bulundurmaktadır. Sıcaklığın, tuz yoğunluğunun ve ağır metal oksitlerin varlığı, buralardan yeryüzüne taze magma çıkışının olduğunu göstermektedir.¹¹⁷

Daha güneyde, özellikle de 17° kuzey enlemi civarında deniz tabanında beliren keskin yükseltiler, deniz dibindeki çukuru keserek, zaman zaman 350 m derinliğe kadar yükselmektedir.¹¹⁸ Öte yandan kuzeyde sadece Süveyş açıkları ile Yengeç Dönencesi civarında kısmen yoğunlaşan mercan kayalıkları, güneyde Sevakin Adaları'ndan başlamak üzere, giderek kıyından daha açık kısımlara uzanmaktadır. Sığlık Kızıldeniz'in doğu sahillerinde daha belirgindir; zira bu kıyılar batı sahiline nispetle hem daha geniş bir kıta sahanlığına sahiptir, hem de daha yoğun bir mercan resifi oluşumu ile karşı karşıyadır. Bu sahillerde Feresan Adaları ile başlayan şeritte, 200 metrelik kıta sahanlığı denizin içine doğru uzanmaktadır. Mercan kayalıkları bu sahil boyunca 300 metre açığa kadar uzanan bir şerit oluşturmaktadır.¹¹⁹ Bu sebeple özellikle dipteki kanalın artık kaybolduğu Haniş Adaları açıklarında derinlik 100 metreye kadar düşerken, deniz tabanı, burada Aden Körfezi ile Kızıldeniz'in daha derin bölgelerini ayıran geniş bir eşik şeklini alarak Bâbülmendeb'e yönelmektedir.¹²⁰

Tarihî bazı itirazlar dışında Kızıldeniz'in güney sınırı olarak tanımlanan Bâbülmendeb Boğazı, Arabistan'ın güneybatısında Afrika ile Arabistan arasında yer almaktadır. Boğaz, hem oldukça dar, hem de mercan kayalıkları ve adacıklarla kaplı olup, deniz trafiği açısından taşıdığı tehlike ile şöhret bulmuştur.¹²¹ İki yüksek dağın arasına sıkışmış Bâbülmendeb Boğazı, ters, dengesiz ve sert rüzgar ve akıntılarıyla eski dönemlerde âdeta bir gemi mezarlığıdır.¹²²

Adını, Arapça “nadaba” (ölenin arkasından matem tutmak) fiilinden aldığı nakledilen ve “ölü için matem tutma yerinin kapısı” manasında “Bâbülmendeb” adıyla adlandırılmış bu boğazın,¹²³ söz konusu ismi almasında tarih boyunca sık sık deniz kazalarına şahit oluşunun oldukça etkili olduğu bilinmektedir.¹²⁴ Orta Çağ kaynaklarında tehlikelerine sıkça vurgu yapılan bu boğaz etrafında, kuvvetli rüzgarlar ve çok düzensiz gelgit akıntıları birleştigiinden; önceden tahmin edilemeyen büyük dalgaların ortaya çıktığından bahsedilmiş; söz konusu tehlikeleri aşmak için o dönem denizcilerinin bu bölgede olağanüstü bir çaba gösterdiğine dikkat çekilmiştir.

Nisan ayında batı musonları ile kuzey batı musonlarının karşı karşıya geldiği Bâbülmendeb çıkışında, uygun rüzgarın esmesi için bazen günlerce beklemek zorunda kalan gemiler, oldukça değerli ticarî emtia taşıdıklarından veya hacılarla yüklü olduklarından büyük sorumluluk altında yol alıyorlardı. Su stoklarının sınırlı oluşu da tedirginliklerini artırıyor; geminin en ufak bir duraklaması bile yolcuların paniğe kapılmasına yol açıyordu. Zira Afrika sahillerinin meskûn olmayan yerlerini menzil yapmış korsanlar için Bâbülmendeb Boğazı, paha biçilmez bir pusu noktası olarak tanınıyordu.¹²⁵ İlk dönem Müslüman coğrafyacı ve seyyahı Makdisî'nin, “Mendem Boğazı” olarak andığı ve “güçlü bir rüzgarın uygun bir yönde esmesi dışında geçilmesinin imkânsız olduğu zor bir boğaz” şeklinde tarif ettiği,¹²⁶ İdrisi'nin de büyük gemilerin girmesinin mümkün olmadığını söylediği Bâbülmendeb Boğazı,¹²⁷ bütün bu özelliklerine rağmen Orta Çağın deniz ticaretinde önemli bir rol oynamıştır.¹²⁸

Bâbülmendeb Boğazı, yaklaşık 30 kilometrelik eniyle Kızıldeniz'in en dar ve Afrika ve Arabistan arasındaki en yakın noktasıdır.¹²⁹ Karşı kıyının çıplak gözle görülebildiği bu boğaz,¹³⁰ Diluvyum öncesi alçalması ile meydana gelmiş olup,¹³¹ Arap kıyısından 3 km. açıktaki Perim Adası tarafından eşit olmayan iki parçaya bölünmüştür. Buradan geçecek kaptanların Perim'in ayırdığı iki kanaldan birini tercih etmek zorunda kaldığı bu boğazın daha dar doğu kanalı (Scilla), 10 metrelik virajlarla deniz trafiği için elverişsizdir. Azami 30 m derinliğe sahip bu kanal, ancak 4 ile 15 m derinliği olan hafif taşıtlarla kullanılabilirken, yaklaşık 15 km genişlikte olan batı kanalı (Charybdis) ise, Perim Adası ile Afrika kıyısı arasında-

ki jilet gibi keskin mercan kayalıkları nedeniyle daha az tehlikeli olmasa da, kanal ortasında 400 metreye uzanan derinliği ile bir miktar daha deniz trafiğine imkân vermektedir.¹³² Bütün bu olumsuzluklara ilaveten, deniz altında devam eden ve açık olan kanalı tehdit eden resif oluşumları mevcuttu. Modern dönemlerde bu oluşumlarla, ancak deniz altının belli aralıklarla dinamitlenmesi ve dipten kum çekilmesi gibi metodlarla mücadele edilebilmiştir.¹³³

Kızıldeniz'in sualtı coğrafyası, kuzeyde Sina Yarımadası'nın şekli, güneyde Bâbülmendeb Boğazı'nın yapısı ve her iki sahilin birbiri üzerine neredeyse oturan çizgisi gibi muhtelif faktörler, Afrika kıtasıyla Arabistan Yarımadası'nın bir zamanlar tek bir bütünün parçası olduğunu göstermektedir. Afrika boynuzunun ucuna kadar Afrika'nın doğu sahilleri, neredeyse Arabistan'ı sarabilecek bir özellik göstermektedir. Bu uyumun bozulduğu tek bölge ise, Arabistan'ın Bâbülmendeb'de sivrileşen burnudur. Ancak bu burnun Afrika sahillerindeki kısmının coğrafyacılarca "Afar Üçgeni" olarak anıldığı ve bu kara parçasının sonradan katılaştıran yanardağ lav akıntılarıyla hayli geç bir dönemde oluştuğu göz önüne alındığında, Kızıldeniz'in coğrafi oluşum süreci çok daha iyi netleşir.¹³⁴

Afrika kıtası ile Arabistan Yarımadası'nın tek bir bütün oldukları ve Kızıldeniz'in yerinde bir zamanlar verimli toprakları olan mamur bir ülkenin yer aldığı tezi, bir rivayetle de desteklenmiştir.¹³⁵ Yâkût'un zikrettiği söz konusu rivayete göre, bu toprakları ele geçirmek isteyen bir kral, güneydeki dağı kazdırarak içinden geçilebilecek büyüklükte bir kanal açtırmış; bu yolla açılan Bâbülmendeb Boğazı'ndan giren okyanus sularının söz konusu kara parçasını istila etmesiyle Kızıldeniz oluşmuştur.¹³⁶

Kızıldeniz'in oluşumu, büyük ölçüde Afrika ile Arabistan'dan oluşan devasa masifteki bir kırıkla başlamıştır. Kızıldeniz'i oluşturan kırık, sadece Arabistan Yarımadası'nın değil, aynı zamanda Afrika Boynuzu'ndan itibaren tüm doğu sahillerini kıtadan koparabilecek bir seyir izleyen ve dünyanın en uzun fay hatlarından birini oluşturan¹³⁷ karmaşık fay hattı sisteminin de bir parçasıdır. Bu fay sistemindeki hareketlilik, Kızıldeniz'in oluşum sürecinde hayli etkili olmuştur. Jeolojik etütler, dünyanın en önemli kırıklar bölgesinde bulunan Kızıldeniz çukurundaki ilk kırılmaların, "Eosen Dönem" olarak tanımlanan 50 milyon yıl öncesinde Afrika kıtasının Arabistan'dan ayrılmasıyla başladığını ortaya koymuştur. Süreç, yaklaşık 35 milyon yıl öncesinde, Süveyş Körfezi'nin yırtılarak ortaya çıkması ve bundan sonraki 20 milyon yıl boyunca da (Miyosen) Kızıldeniz kıyılarının oluşması ile devam etmiştir.¹³⁸

Arabistan'ı kuzeye ve doğuya doğru iten tektonik hareket, yarımada'nın iç kısımlarında muhtelif çatlama ve kırılmalarla, yükseklik ve çukur-

laşmaların oluşmasına yol açmıştır. Sahildeki kırılmalar kıyıları şekillendirirken, iç bölgelerdeki kırılmalar sebebiyle yüzeye çıkan magma da, Necid gibi yüksek lav platolarını oluşturmuştur. Yine aynı süreç sonucunda kuzeydeki bölgeler tepeleşirken, kırılma ve kuzeye doğru oluşan basınç sebebiyle Kızıldeniz şeridinde, Hicaz gibi dağ kütleleri belirmiştir.¹³⁹

3-4 milyon yıl önce başlayan ikinci aşamada ise, Akabe Körfezi'nin çukuru ile Kızıldeniz vadisinin güney kısmı ortaya çıkmış¹⁴⁰ ve bu sürece kıyı şeritlerine yakın bölgelerde mercan kayalıklarının oluşumu eşlik etmiştir.¹⁴¹ Yılda 1,5 santimetreye karşılık gelen bu hareketlilik, bugün dahi büyük ölçüde devam etmektedir. Zira son 10 bin yıldır bölgede yaygın olarak bilinen volkanik faaliyet ve depremlerin yanı sıra Kızıldeniz dibindeki derin çukurlarda karşılaşılan sıcak tuzlu konsantrasyonların varlığı buna işaret etmektedir.¹⁴² Bu anlamda Dehlek Adaları'nın hemen güneyinde bir grup aktif volkanın bulunması, diğer yandan Cebelü't-Tayr üzerinde de henüz sönmüş bir volkanın yer alması,¹⁴³ dikkat çekicidir.

3. Kızıldeniz'in Su Yapısı ve İklim Özellikleri

Dünyanın en sıcak, tuzlu ve bunaltıcı denizlerinden biri olarak şöhret bulan Kızıldeniz,¹⁴⁴ denizciler için tehdit oluşturan diğer özellikleriyle birlikte çoğu zaman “tahammül edilmesi zor bir coğrafya” şeklinde tanımlanır. Nitekim Makrizî, Kızıldeniz'i dış görünüşü ve kokusu kötü bir deniz olarak nitelemektedir.¹⁴⁵

Kızıldeniz'in bu denli tuzlu olması, daha ziyade bölgenin sıcak iklimiyle irtibatlandırılmıştır. Kızıldeniz'in her iki tarafında çöl iklimin hüküm sürmesi ve çok az sayıda akarsunun bulunması,¹⁴⁶ bölgenin dünyanın en yağışsız ve sıcak bölgelerinden biri olması, denizde yüksek bir buharlaşmanın varlığı,¹⁴⁷ havzanın diğer deniz ve okyanuslarla kısıtlı bir bağ içinde olması,¹⁴⁸ volkanik faaliyetler sonucu denizaltı tabanındaki çukur ve çatlaklardan yoğun bir magma ve gaz sızışının gerçekleşmesi¹⁴⁹ gibi sebeplerle Kızıldeniz'deki tuzluluk oranı, muhtelif bölgelerde ‰40'ların üzerinde seyretmektedir.¹⁵⁰ Bu seviyedeki bir tuzluluk oranı, okyanuslarla temas halindeki bir deniz için oldukça şaşırtıcıdır.¹⁵¹

Tuzluluk, hem yüzeyde bölgesel farklılıklar, hem de derinlik bazında oynamalar göstermektedir. Yine de tuzluluk oranlarının kuzeyden güneye, batıdan doğuya azaldığı söylenebilir.¹⁵² Süveyş Körfezi'nde ‰41 ile 45 arasında seyreden yüzey tuzluluğu, güneye inildikçe düşmekte, Bâbülmendeb Boğazı civarında ‰35'lere gerilemektedir.¹⁵³ Akabe Körfezi'ndeki tuzluluk ise, ‰40 ortalama ile genellikle sabit ve düzensiz bir dağılım göstermektedir.¹⁵⁴ Diğer yandan Süveyş Kanalı'nın Acı Göl bölgesinde, ‰50 ile ‰55 oranında tuzluluk oranlarına rastlansa da akıntılar, bu suların çoğunu Akdeniz'e taşımaktadır.¹⁵⁵

Tuzluluk oranı derinliğe bağlı olarak da değişmektedir. Kızıldeniz'in kuzeyinde yüzey ile dip arasındaki tuzluluk oranı çok farklı değilken, güneye inildikçe yüzey ile dip arasındaki oranlarda ciddi farklılıklar gözlemlenmektedir. Böylesi bir tuzluluk dağılımı, Hint Okyanusu'ndan gelen az tuzlu yüzey sularının, Kızıldeniz'in tuzluluğu oldukça yüksek sularının üstüne yayılmasından kaynaklanmaktadır.¹⁵⁶

Bu yüksek tuzluluğa rağmen Kızıldeniz'in suları ne çok mavi, ne de çok şeffaftır. Deniz altındaki merkezi çukurda hâkim renk yeşil-mavi

iken, kıyılara ve güneye doğru gidildikçe sular renklerini kaybetmektedir. Mercan oluşumlarının etrafında ise açık yeşil veya süt beyaz bir renk dikkat çekmektedir.¹⁵⁷

Kızıldeniz'in su sıcaklığı da belirgin bir dağılım göstermektedir. Büyük bir kısmı tropikal kuşak içinde bulunan Kızıldeniz'in yüzey suyunun sıcaklığı, ağustos ayında 30°C üstünde seyretmektedir.¹⁵⁸ Tuzluluk dağılımının tersine, sıcaklık düzeyi Bâbülmendeb Boğazı istisna edilecek olursa, kuzeyden güneye inildikçe genel bir yükseliş kaydetmektedir.¹⁵⁹ Bâbülmendeb Boğazı'nda sıcaklığın yaklaşık 28°C seviyelerine kadar düşmesi ise,¹⁶⁰ Somali açıklarında derinlikten yüzeye çıkan soğuk suların akıntı şeklinde boğaz civarına kadar sokulmasından ve yaz musonlarının etkisiyle kuzeye doğru sürüklenmesinden kaynaklanmaktadır.¹⁶¹ Bu sıcaklıklar, kış aylarında ortalama 5°C altında, yaz aylarında ise 5°C'den yüksektir. Sıcaklıklar genellikle, Arabistan kıyılarında Mısır kıyılarından, sahile yakın bölgelerde açıklardan daha fazladır.¹⁶² Muson rüzgarlarının durduğu veya ters yönden estiği zamanlarda iklimi yumuşatan nispeten soğuk akıntılar durduğu için, Kızıldeniz'in güney kısımlarında sıcaklık artışları gözlenmekte, özellikle eylül ayında azami sıcaklıklara ulaşılmaktadır. Tabii olarak yerel sıcaklıklar rüzgarın ve akıntılarının şekline göre hayli değişmektedir.¹⁶³

Sıcaklıklar su yüzeyinin altında, derinlik nispetinde oldukça hızlı bir düşüş göstermektedir. İlk 45-50 metrede suyun sıcaklığında 5-6°C kadar, 170 ile 350 m arasında ise daha yavaş bir düşüş yaşanmaktadır. Bu bantta su sıcaklığı ortalama olarak 21,5°C civarındadır. Bu sıcaklık, deniz boyunca ve bütün bir yıl süresince sabit kalabilmektedir.¹⁶⁴

Dünyanın en kurak ve sıcak bölgelerinden Kızıldeniz çevresinde kış ayı hemen hemen hiç hissedilmemekte, sahillerde sıcaklık yıl boyunca 15°C'den aşağıya nadiren düşmektedir.¹⁶⁵ Aşırı sıcak, deniz ortamında buharlaşmanın da etkisiyle atmosferde göz yanılmalara sebep olmakta, bu da denizde seyredenler için görüş imkânlarını hayli daraltabilmektedir.¹⁶⁶ Bölgedeki hayatı ve seyahati hayli zorlaştıran sıcaklık, bölgeyi ziyarete giden seyyahların eserlerine de konu olmuştur. Bu meyanda 1299/1882'de gerçekleştirdiği Hicaz yolculuğunu yazıya döken Muhammed es-Senûsî, Süveyş'ten Cidde'ye yaptığı 4 günlük deniz yolculuğu sırasındaki aşırı sıcaklara dikkat çekmekte,¹⁶⁷ ancak sıcaklığın, mevsimden mevsime esen ve dâhili kısımlara pek az nem bırakan "semum"¹⁶⁸ denen sam yelinden sonra hayli düştüğünü nakletmektedir.¹⁶⁹

Orta Çağın rüzgar gücüne dayalı deniz taşımacılığını inceleyen bir çalışma için, Kızıldeniz coğrafyası ve iklim şartlarının ana hatlarıyla orta-

ya konulmasının gerekliliği açıktır. Zira teknik imkânların yeterince gelişmediği bir çağda, tabiatın insan yaşamı üzerindeki etkisi oldukça fazla olduğundan, hayatta kalabilmenin ilk adımı tabiat şartlarının yakından tanınmasından geçmekteydi. Bu durum, Kızıldeniz gibi tabiat şartlarının oldukça zorlu olduğu bir bölgede kendini çok daha yoğun hissettirmektedir. Buradan geçen denizciler, bu denizin coğrafi özelliklerini, rüzgar ve akıntılarının şiddet ve düzenini, emniyetli bir deniz seferi gerçekleştirebilmek için yakından bilmek durumundaydı. Bu yolla bölgenin rüzgar ve akıntı rejimi sadece tehlikelerden korunmak maksadıyla değil, seyri kolaylaştırmak için de kullanılmaktaydı.¹⁷⁰

Kızıldeniz bölgesinde, sıcak ve kurak iklimden kaynaklanan sıcaklıklar, düşük yağış oranı¹⁷¹ ve denize açılan tüm nehir ve dere yataklarının kuru olması gibi sebepler, buharlaşma sebebiyle yılda 2 metreye varan su kaybının tabii yollarla telafi edilmesini neredeyse imkânsız kılmaktadır. Bu durum, sadece Kızıldeniz yüzeyinde sıcak ve oldukça tuzlu su kütlelerinin oluşmasına yol açmamakta; aynı zamanda bu su kütlelerinin kışın kuzeybatıya, yazın ise güneydoğuya doğru ilerlemesine sebep olmaktadır.¹⁷² Her ne kadar Bâbülmendeboğazı Kızıldeniz'in su kaybını bir miktar telafi etse de, boğazın iki yanı arasında oluşan tuzluluk ve yoğunluk farklarını kaldırmaya yetmemektedir. Buna rağmen, Kızıldeniz'in suyunun 20 yılda bir değişecek ölçüde tazelendiği tahmin edilmektedir.¹⁷³

Kızıldeniz'deki su akıntıları hayli karmaşık ve düzensiz bir özellik göstermekte olup, yön ve şiddetleri mevsimsel olarak değişiklikler gösterebilmektedir. Dahası bu akıntılar, sadece Kızıldeniz'le Hint Okyanusu arasındaki su geçişinden kaynaklanmamakta, özellikle Süveyş Körfezi'nde med ve cezirin etkisiyle de şekillenmektedir. Kızıldeniz denizciliğini zor ve tehlikeli kılan hususlardan biri de, akıntıların bu karmaşık özelliğidir.¹⁷⁴

Kızıldeniz'in yüzeyinde yaşanan akıntıları büyük ölçüde rüzgarlar belirlemektedir. Kuzey ve kuzeybatı rüzgarlarının estiği yaz aylarında yüzey suyu Kızıldeniz'den Aden Körfezi'ne doğru akarken, kış aylarında yüzeydeki akıntı tersine dönmekte ve Hint Okyanusu'ndan Kızıldeniz'e doğru daha az tuzlu taze su girişine sebep olmaktadır.¹⁷⁵

Ancak yüzey suyunun bu mevsimselliği, yüzeyin seviyesinin biraz altında kalan ikinci bir akıntı katmanında kaybolmaktadır. Bu katman, senenin tüm aylarında, Kızıldeniz'e tuzluluğu ve yoğunluğu daha az taze su taşımakta, kuzeye seyreden bu düşük yoğunluklu su, Kızıldeniz'in kuzey bölgelerinde bulunan tuzlu ve yoğun suyu dibe doğru itmektedir. 100

ile 400 m arasında bir katman oluşturan bu tuzlu su, nispeten sabit ve istikrarlı bir iklime sahip olup (22°C sıcaklık ve ‰40 civarında bir tuzluluk oranı), kuzeyden güneye doğru akmakta ve Bâbülmendebe'in doğu kanalından Aden Körfezi'ne geçmektedir.¹⁷⁶ Hayli düşük bir erimiş oksijen oranına sahip bu dip akıntının kendine has özellikleri sayesinde, Hint Okyanusu'na geçtikten sonra dahi bir müddet çevre sularla karışmadığı ve ekvatoru geçinceye kadar okyanusun orta seviyedeki derinliklerinde ilerlediği gözlemlenmiştir.¹⁷⁷

1960'lı yıllarda bu akıntının da altında, Kızıldeniz çukurunun en dip bölgelerinde 25 m kalınlığında bir başka geçiş katmanının daha olduğu ve bu katmanın yaklaşık 1.950 m altında sıcak tuzlu sudan oluşan birkaç havuzun bulunduğu keşfedilmiştir. Bu havuzlarda su sıcaklığı yaklaşık 60°C, tuzluluk ise ‰256 seviyelerine çıkmakta ve sudaki oksijen oranı sıfıra düşmektedir. Altan gelen sıcaklık, bu havuzları dengesizleştirmekte ve içerdikleri sular, diğer sularla karışarak, denizin genel sirkülasyonu içine dâhil olmaktadır.¹⁷⁸

Akıntıların ikinci kaynağı olan med-cezir ise, bölgeden bölgeye değişmekte ve mevsimsel farklılıklar göstermektedir. Med-cezir hareketlerinin en bariz yaşandığı bölgeler Süveyş ve Akabe Körfezleri olup, buralarda su seviyesi 2 m civarında oynayabilmektedir. Diğer bölgelerde ise su seviyesini ve yüzey akıntılarını şekillendiren ana unsur, med-cezirden ziyade, hâkim rüzgar rejimidir. Bu sebeple yüzeyde zaman zaman karmaşık ters akıntılarla karşılaşmakta; özellikle mercan kayalıklarının çevrelediği kanallar, kıyılara yakın bölgelerde akıntıları daha tehlikeli yapabilmektedir.¹⁷⁹

Mevsimlerden bağımsız olarak gemicilik yapmanın oldukça zor olduğu Kızıldeniz ve Hint Okyanusu hattında gerçekleşen denizciliği anlayabilmek için, Hint Okyanusu açıklarında esen ve Kızıldeniz'e uzanan rüzgar düzeninin bilinmesi zorunludur. Kızıldeniz üzerinde daima mevcut mevsim rüzgarları, marttan ekim ayına kadar bütün yaz döneminde genel bir düzen içinde kuzeydoğudan güneybatıya, senenin geriye kalan kısmında ise güneybatıdan kuzeydoğuya doğru esmektedir. Dolayısıyla Kızıldeniz'de rüzgarın esme düzeni, denizciliğin yaz mevsiminde kuzeyden güneye, kış mevsiminde de güneyden kuzeye doğru gerçekleştirilmesine imkân tanımaktadır.¹⁸⁰

Rüzgar rejimi her ne kadar genel anlamda bu şekilde tarif edilebilse de, Kızıldeniz'in suyu ve iklimi gibi, rüzgarları da bölgeden bölgeye değişen çok karışık bir yapı göstermektedir. İdrîsi bu denizi, "rüzgarları sevilmeyen, içinde de dışında da hayır olmayan, ıssız adalarıyla bilinen karanlık bir deniz"¹⁸¹ şeklinde tarif etmektedir. ed-Dımaşki'nin ifadeleri de

benzer niteliktedir: “İçinde hayrın az olduğu ve üzerinde seyreden sıkıntı içinde bırakan meşakkatli bir deniz.”¹⁸²

Karmaşık bir yapı arzeden bu rüzgar rejimi, yerel düzlemde mevsimsel ve bölgesel özelliklerden farklılaşmakta ve oldukça istikrarsız ve düzensiz bir hâl almaktadır.¹⁸³ Kuzeyde 19° kuzey enlemine kadar rüzgarlar ağırlıklı olarak kuzey ve kuzeybatı cihetinden eserken, daha güneyde, güneydoğu ve doğu rüzgarları dikkat çekmektedir. Eritre ve Güney Sudan aralığına denk gelen ve alçak basınç alanının bulunduğu orta bölgede ise değişken rüzgarlarla karşılaşmaktadır. Haziran-ağustos ayları döneminde kuzeybatı rüzgarı bütün deniz boyunca eserken, eylül ayında 16° kuzey enlemine kadar gerilemektedir. Süveyş Körfezi'nde hâkim rüzgar, kuzey-kuzeybatı yönünde eserken, kışın arada sırada batıdan “Mısır” rüzgarı esmektedir. Bazen çok şiddetli esen bu rüzgar, çoğu zaman beraberinde sis ve toz bulutu da taşımaktadır.¹⁸⁴ Zaman zaman kum fırtınası şekline dönüşen bu rüzgar, denizde olanlar için ciddi bir tehdit oluşturabilmektedir.¹⁸⁵ Akabe Körfezi'nde ise, yılın önemli bir kısmında kuzey-kuzeydoğu rüzgarları eserken, nisan-mayıs aylarında rüzgarın hızında büyük azalma görülmektedir.¹⁸⁶

Kızıldeniz'in iç kısımlarını etkileyen bu rüzgarlar bir yana, bölgeyi etkisine alan ana rüzgar sistemi, musonlardır. Tüm Güneydoğu Asya'yı etkisi altına alan bu rüzgar ve yağmur sistemi, Kızıldeniz ve bağlı olduğu Hint Okyanusu denizciliğini doğrudan etkileyen çok temel bir unsurdur. Muson rüzgarları, kasım ile mart arasındaki kış aylarında Asya kıtası üzerinde oluşan yüksek basınç bölgesinden, okyanus üzerinde şekillenen alçak basınç bölgesine doğru güney-güneydoğu yönüne esmektedir. Nisan ile eylül arasındaki yaz aylarında ise rüzgarlar, bu arada yer değiştirmiş basınç sistemlerinin tersine işleyerek kuzey-kuzeydoğuya yönelmektedir. Muson rüzgarlarının etkin kullanımı sayesinde kıtalar arası denizciliğin süresi oldukça kısılırken, Çin ile Doğu Afrika arasındaki geniş bölgede denizcilik ve ticaretin seyri ve yönü, büyük ölçüde musonlar tarafından belirlenmekteydi. İlk fırtınaların ardından, aralık ayında doğudan yola çıkan gemiler dönüşlerini nisan, mayıs veya yaz fırtınalarının dinmeye başladığı ağustos ayında yapmaktaydı. Aden'den doğuya gitmek isteyen denizci, tüccar ve yolcular için senenin en uygun ayları nisan-mayıs iken, ideal dönüş zamanı ocak-şubat ayları idi.¹⁸⁷

Takdir edilebileceği gibi, muson mevsimleri tamamen istikrarlı ve düzenli bir rüzgar rejimi değildi. Her iki muson mevsiminde sıklıkla yaşanan şiddetli fırtınalar sebebiyle ters akıntılar ve rüzgarlar, denizcilik için elverişli zaman dilimini oldukça kısaltıyor ve buna bağlı olarak da ulaşımında ciddi kesintiler yaşanıyordu. Tabiatıyla bölge denizlerinde za-

manlamanın oldukça önemli bir yeri vardı.¹⁸⁸ Özellikle ekim, kasım, haziran ve temmuz ayları, Hint Okyanusu'nun batı kısımlarında fırtınaların oldukça kabardığı dönemlerdi.¹⁸⁹

Yaz aylarında Hint Okyanusu'nda güneybatı yönünde esen rüzgara yağmur ve fırtınaların da eşlik etmesi, ayrıca özellikle Doğu Afrika kıyısı boyunca güneye doğru güçlü bir yüzeysel akıntının esmesi, Kızıldeniz'de güneyden kuzeye çıkılmasını oldukça zorlaştırmaktaydı. Buna karşın Doğu Afrika kıyısı boyunca güneye doğru yapılan seyirler, denizcilik için daha uygun bir özellik göstermekteydi. Bu bölge, limanlarının çok az sayıda olması yüzünden yelkenliler döneminde seyir halindeki gemiler için olumsuz bir özellik taşısa da, gökyüzünün nadiren kapalı olması ve fırtınalara oldukça seyrek rastlanması sebebiyle seyri kolaylaştırıcı özellikler de taşımaktaydı.¹⁹⁰

Her şeye rağmen denizcilik açısından bir bütün olarak bakıldığında Kızıldeniz, gemi ulaşımının güçlüğüyle sağlandığı bir deniz olarak karşımıza çıkmaktadır. Arapların ürkütücü bulduğu ve hayırla anmadığı Kızıldeniz'in bu kötü şöhretinin oluşmasında, su altında uzanan sığ mercan kayalıklar kadar ters rüzgar ve akıntıların oluşturduğu tehlikeler de önemli bir rol oynamıştır.¹⁹¹

Kızıldeniz'in özellikle bazı bölgeleri, bu kötü şöhreti pekiştirici yapılarıyla dikkat çekmektedir. Örneğin, Süveyş ve Akabe körfezlerinden gelen rüzgarların buluşma noktası olan ve "Re's-i Muhammed" adıyla bilinen Sina Yarımadası'nın "ürkütücü" güney burnu,¹⁹² gemi kalaslarının bağlandığı halatları parçalayan ve çok sayıda geminin batmasına yol açan oldukça tehlikeli girdaplar barındırmaktaydı.¹⁹³ Bu sebeple klasik tarih ve coğrafya kaynakları tarafından Kızıldeniz'in en berbat yeri olarak "Fâran"¹⁹⁴ veya "Tiran" adıyla anılan Eyle ve Kulzüm arasındaki yaklaşık 10 kilometrelik bu bölge, Süveyş ve Akabe Körfezi'nden gelen rüzgarların karşılaşması sonucu büyük hava cereyanlarına sahne olmaktaydı.¹⁹⁵ Bölgenin deniz seyri bakımından taşıdığı tehlikelere dikkat çeken tarih kaynakları, yan yana duran iki mercan kayalığının arasında oluşan ve "Cübeylât" adıyla bilinen 2 fersah uzunluğundaki, girdaplarıyla meşhur bu bölgenin Firavun'a da mezar olduğundan ve gemilerin, çoğu zaman zorunlu geçiş alanı olan söz konusu bölgenin kuşattığı tehlikelerden, ancak çok iyi bir denizcilik tekniği sayesinde kurtulabildiklerinden bahsetmektedir.¹⁹⁶ Makdisî de, denizcilerin bu tehlikeli kısımdan geçmeden önce, bölgeye bir keşif kolu gönderdiklerine ve geçiş durumlarını onların vereceği haber doğrultusunda yaptıklarına dikkat çekmektedir. Bu arada gemilerin, ancak rüzgarların dinmesi veya tek taraflı esmesi halinde yollarına devam edebildiklerini, aksi takdirde geçiş imkânı bulunmaya kadar beklediklerini nakletmektedir.¹⁹⁷ Kızıldeniz'de ortaya çıkan

bu girdaplara, XVII. yüzyıl Osmanlı müellifi Kâtip Çelebi de dikkat çekmiş ve gece ile gündüzü birbirinden ayırt edilmez kılan bu girdaba yakalanan gemilerin kurtulmasının mümkün olmadığını yazılı olduğu denizcilik kitaplarına atıflar yapmıştır.¹⁹⁸

Tüm bu olumsuz şartların etkisiyle, Hindistan'dan Kızıldeniz bölgesine gelen gemiler, çoğu zaman yüklerini Aden veya Cidde'de bırakmayı tercih etmişler, genellikle Süveyş'e kadar çıkmamışlardır. Bunda, söz konusu tehlikelerden sakınma arzusu kadar, Kızıldeniz'e girmeleri halinde doğabilecek gecikmelerin kendilerini geri götürecek muson rüzgarlarını kaçırmalarına sebep olabileceği korkusu da etkili olmuştur. Dönüş için muson rüzgarlarını bekleyen ve getirdikleri ticarî emtiayı Aden ve Cidde'ye boşaltan Hint gemilerinin söz konusu bölgelerde oluşturduğu hareketlilik, Mekke'nin ticarî açıdan gelişmesinde önemli bir rol oynamıştır.¹⁹⁹

Muson rüzgarlarının bölgeden bölgeye çeşitlilik gösteren yapısı, Arabistan'ın sahil bölgelerini de önemli ölçüde etkilemiştir. Muson mevsiminin ulaştığı Güney Arabistan'ın bazı bölgelerinde toplumsal yapı, bu rüzgar ve yağmurlardan ciddi anlamda etkilenmiştir.²⁰⁰ Hint Okyanusu denizciliği, karmaşık gözüken mevsimsel ve bölgesel rüzgarlardaki düzenin anlaşılmasıyla büyük bir aşama kaydetmiştir. Bölge insanı tarafından oldukça erken bir dönemde denizden faydalanmayı mümkün kılacak ölçüde keşfedilen ve nesilden nesile aktarılan bu "sır" sayesinde, "Baharat Yolu" ticaretinin, asırlarca bölge insanının tekelinde kalması sağlanmıştır.²⁰¹

Bu sırrın Batı dünyasının denizcilerince keşfedilmesinden sonra bölge, önce Yunanlıların, ardından da Romalıların ilgisine mazhar olmuştur. Hint Okyanusu'ndaki mevsimsel deniz akıntıları, rüzgarlar ve mercan kayalıkları gibi konularda bilgiler sunan *Periplus of the Erythraean Sea* adlı eserde, Muza (bugünkü Moha), Aden, Umman, Eyle gibi limanların isimleri verilmekte, mevsim rüzgarlarının sırrını ve Hint yolunu bilen eski Yunanlı denizci Hippalus'tan bahsedilmektedir.²⁰²

Kızıldeniz'de başarılı bir denizciliğin yapılabilmesinin ön şartı olan mevsim rüzgarlarının, İslamî dönem denizciliğine de damgasını vurduğunu görmekteyiz. Öyle ki, Müslüman denizciler yolculuğa çıkışlarını tamamen bu denizdeki rüzgar rejimine uygun olarak düzenlemişlerdir.²⁰³ İranlı seyyah Nâsır Hüsrev'in kuzey rüzgarlarının esme mevsimi olduğu için gemilerin güneye gidememesi yüzünden Cidde'ye gitmek için Ayzab'da 3 ay boyunca güney rüzgarının esmesini beklediğine dair nakli, rüzgarın durumunun bu hatta gerçekleşecek deniz yolculukları için ne kadar belirleyici olduğunu ortaya koymaktadır.²⁰⁴ Mes'ûdî, bu zorluğa rağmen Müslüman denizci ve tüccarının Kızıldeniz'i kullan-

ma konusunda büyük bir beceri gösterdiklerine dikkat çekmiş ve yerli denizcilerin babalarından devraldıkları tecrübeyi yeterince iyi taşıdıklarına vurgu yapmıştır.²⁰⁵

4. Kızıldeniz'in Adaları

Kızıldeniz sularında, genellikle küçük ve gruplar halinde olmak üzere çok sayıda adanın mevcut olduğu bilinmekle birlikte, bunların miktarı hakkında net bir rakam vermek oldukça güçtür. Zira gerek klasik, gerekse modern kitaplarda Kızıldeniz'deki ada sayısıyla ilgili 380,²⁰⁶ 300,²⁰⁷ 300'ün üzerinde,²⁰⁸ 100²⁰⁹ ve 15²¹⁰ gibi birbiriyle çelişen ve büyük farklılıklar gösteren rakamlar söz konusudur. Bu farklılıklar, Kızıldeniz'de bol miktarda bulunan mercan kayalıklarının ada kapsamına sokulup sokulmaması konusunda yaşanan ihtilafın yanı sıra Kızıldeniz'in sınırları konusunda ortaya çıkan görüş ayrılıklarından da kaynaklanmaktadır.

Burada bizi ilgilendiren ada türü, yerleşim merkezi olma vasfını taşıyanlardır. Bu yönüyle bakıldığında Kızıldeniz'de yerleşime imkân sunan ada sayısı oldukça sınırlıdır. Ağırlıklı olarak Kızıldeniz'in güneyine inildikçe artan bu ada ve adacıklar, gerek eski, gerekse modern zamanlarda askerî ve denizcilik açısından stratejik bir önem taşımışlardır. Modern zamanlarda bu açıdan değerlendirilebilecek ada sayısı 126 olup, bölgelelere göre şöyle bir dağılım göstermektedir: Mısır açıklarında, içlerinde Şedvan, Sanafir ve Tiran'ın da olduğu 26 ada; Arabistan açıklarında Feresan başta olmak üzere 144 ada; Sudan açıklarında en önemlisi Sevakin olmak üzere 36 ada; Yemen açıklarında Perim, Haniş, Kamaran ve Zukur'un da dâhil olduğu 41 ada ve Etiyopya açıklarında en önemlisi Dehlek, Fatıma ve Haleb olmak üzere 126 ada.²¹¹ (Bkz. Harita 2: Güney Kızıldeniz)

Bu adaların en büyüklerini, Habeşistan sahilleri açıklarında yer alan Dehlek adalar topluluğu ile bunların tam karşı hizasında Arabistan-Yemen sınırı açıklarında yer alan Feresan Adaları oluşturmaktadır. Yemen sahiline yakın bir mevkide yer alan Kamaran Adaları ile daha güneyde kalan Büyük ve Küçük Haniş adaları, 700 m yüksekliği ile Kızıldeniz'in en yüksek adası olma özelliği taşıyan Zukur, Bâbülmendeb girişindeki Meyyûn (Perim), kuzeyde Akabe Körfezi önündeki Tiran (Târan, Fâran, Sub, Sut ve Savb isimleriyle de anılmıştır) ve Sanafir (Sanafir) adaları, Süveyş Körfezi açıklarında bulunan Şedvan ile Sudan açıklarındaki Sevakin,

Kızıldeniz üzerinde bulunan belli başlı adalar arasında yer almaktadır.²¹² Bunlardan Haniş ve Zukur adaları, modern dönemlerde Eritre ve Yemen arasında siyasi sürtüşme sebebi olarak da gündeme gelmiştir.²¹³

Kızıldeniz'deki diğer adalar daha ziyade kayalıklar şeklindedir.²¹⁴ Bunun dışında Aden Körfezi'nin ağzının güneyinde kalan, ana karadan yaklaşık 400 km uzaklıkta yer alan ve 110 km uzunluğa sahip Sokotra Adası da Kızıldeniz üzerinde yer almamakla birlikte, politik ve etnografik sebepler yüzünden yarımada ya ait kabul edildiğinden ve Kızıldeniz denizciliği ile ilişkilendirildiğinden zikredilmeye değerdir.²¹⁵

Kızıldeniz'de yer alan adaların önemli bir kısmı, volkanik niteliktedir.²¹⁶ Hatta Kamaran'ın batısında deniz yolu üzerindeki volkanik Cebelü't-Tayr'da olduğu gibi, XX. yüzyılın ikinci yarısı gibi geç bir zamanda dahi buhar püskürmelerinin yaşandığı adalardan söz edilebilmektedir.²¹⁷ Müstevfi, bölgede Cesasa gibi bazı manyetik demir madeni olan tepeler barındıran adaların varlığından bahsetse de,²¹⁸ bunlar efsaneden öte bir anlam taşımamaktadır.

Kızıldeniz'de güneye ve doğuya doğru gidildikçe artış gösteren ve Kızıldeniz'in doğu ve batı yakasında, sahile paralel 1.360 km boyunca devamlı denebilecek bir şekilde uzun bir şerit halinde uzanan çok sayıda mercan kayalıkları da bulunmaktadır. Cezir zamanlarında su yüzeyinde gözükmekle birlikte, sahile yakın yerlerde çoğunlukla deniz yüzeyinin altında gizlenen bu irili ufaklı muhtelif büyüklüklerdeki mercan kayalıkları yaşam için elverişli değildir.²¹⁹ Söz konusu mercan kayalıkları ve 1-1,5 m derinlikte oluşan ve "mercan tepesi" olarak da isimlendirilen küçük sualtı adacıkları, aralarında barındırdıkları girdap ve ters akıntılar nedeniyle Kızıldeniz denizciliğinin son dönemlere kadar kötü bir şöhretle anılmasında etkili olmuş ve Arap gemicilerinin cesaretlerini kırıcı bir rol oynamıştır.²²⁰ Geceleri fark edilmeleri oldukça zor olan ve bu sebeple gemiler için ciddi bir tehlike oluşturan bu kayalar, Kızıldeniz'de seyrin gündüz yapılmasını zorunlu kılmıştır. Hatta gündüz yapılan seyirlerde dahi bölgeye aşina kaptanların öncülüğüne ihtiyaç duyulmuştur. Muhtemel risklere karşı ve güvenlik nedeniyle gemiler geceyi mercan kayalarının gerisinde demirlemek suretiyle geçirmek zorunda kalmıştır.²²¹ Ancak bu önlemlerin, hiç şüphe yok ki, yolculukları uzatan bir bedeli olmuştur.

Kızıldeniz'de, diğer benzer büyüklüklerdeki denizlere göre daha çok karşılaşılan ve şap döküntüleri adıyla da bilinen bu mercan kayalıkları,²²² esasında mercan denilen ve koloniler halinde bir arada yaşayan basit deniz hayvanlarının meydana getirdikleri teşekküllerdir. "Resif" de denen bu oluşumlar, mercanların kalkerli iskeletlerinden ve bunlarla birlikte yaşayan diğer organizmanın kalıntılarından ibarettir. Mercanlar canlı iken kırmızı, pembe, sarı, yeşil, mor ve beyaz renk yansıtmaktadır.²²³

Kızıldeniz üzerinde yer alan bu ada ve kayalıklar, her ne kadar Kızıldeniz denizciliği üzerinde olumsuz etkiler yapmış olsalar da, kimi zaman bölgede mevcut az sayıdaki limanı dalgalara karşı korumak suretiyle avantajlı bir özellik oluşturmuşlardır.²²⁴ Zira mercan kayalıklarından özellikle sahilin yakınında yer alanlar, mahalli şartların bilinmesi ve seferlerin gündüz yapılması şartıyla küçük gemi denizciliği için bazen elverişli şartlar sağlamışlardır. Çoğu bölgede bu kayalıklar su yüzeyinin 1,5 m ve daha altında olduklarından aşırı bir sıklık teşkil etmemişlerdir. Bilakis kimi yerde sahilten denize doğru bir “kanal ağı” oluşturduklarından, fırtınalı havalarda coğrafyaya hâkim denizciler için güvenli bir seyir imkânı sunmuşlardır. Senenin birçok gününde Kızıldeniz üzerinde gökyüzünün durumuna ve suyun saflığına bağlı olarak mercan kayalıklarının kolaylıkla görülmesi, keza mercan döküntülerinin güçlü rüzgar ve med-cezir hareketleriyle bu kayaları çevreleyen suya beyaz bir renk vermesi sayesinde, denizcilerin bölgedeki mercan kayalıklarının varlığından haberdar olmaları mümkün olabilmiş ve uyarıcı bir anlam taşıyan bu ipuçları ile gündüz yapılan seferlerde mercan kayalıklarının oluşturduğu tehlikelere karşı daha temkinli olunabilmiştir.²²⁵ Orta Çağ ve öncesinde, söz konusu kayalıklar, kıyıları denizin dalgalarından veya deniz tarafından gelecek hücumlardan koruyan tabii bir savunma hattı da oluşturmuşlardır.²²⁶

Mercan adacıkları bir kenara bırakılacak olsa da, Kızıldeniz'deki adaların önemli bir çoğunluğu yaşamaya uygun imkânlar sunmamaktadır. Makrizî'nin Kızıldeniz üzerinde 15 adanın yer aldığından, bunların içinde de yalnızca Dehlek, Sevakin, Nu'man ve Samirî adalarında yerleşim merkezlerinin bulunduğu bahseden ifadeleri,²²⁷ bu gerçeği net bir şekilde ortaya koymaktadır. İdrisî de 15 adanın varlığına atıf yapmakta,²²⁸ bunlardan Nu'man adasının yaşanabilir bir özellik gösterdiğinden ve orada geçimlerini balık tutarak sağlayan eşkıya bir Arap topluluğunun,²²⁹ Samirî adasında ise Yahudi bir zümrenin yaşadığından bahsetmektedir.²³⁰ İslam coğrafya kaynaklarında Kızıldeniz adaları çoğunlukla hiçbir detaya girilmeksizin, bazen ismen, bazen de bir iki cümle ile anılmıştır. Dehlek,²³¹ Sevakin,²³² Kamaran,²³³ Feresan,²³⁴ Zeyla ve Bâdî²³⁵ kaynaklarda adı geçenlerdir.

Mesela Yemen adaları içinde ele alınan Zeyla'da, Habeşistan'dan getirilen keçilerin alınıp satıldığı bir piyasa olduğu ve burada özellikle keçi derilerinin ticaretinin yapıldığı rivayet edilmektedir.²³⁶ el-Bekrî de Zeyla, Bâdî, Sevakin ve Dehlek'te yaşam süren Müslümanların varlığına dikkat çekmekte ve bölge idarecileriyle mescitlere atıflar yapmaktadır.²³⁷ Öyle anlaşıyor ki, bu adaların bir kısmı erken dönemde Müslümanların eline geçmiş ve İslam'ın güney Etiyopya'ya yayılmasında bir sıçrama taşı olmuştur.²³⁸

Kızıldeniz'in en büyük adaları, Eritre kıyısı açıklarında yer alan ve Etiyopya'ya bağlı bir adalar topluluğu olan Dehlek takımadalarında yer

almaktadır.²³⁹ Bu takımda, nispeten büyük adalarla çok sayıda küçük adacık ve mercan kayalarından oluşmaktadır.²⁴⁰

Yâ'kûbî'nin Yemen adalarından biri olarak, Galafika'nın karşısında olduğunu söylediği ve "Necâşî'nin adası" şeklinde naklettiği²⁴¹ bu adanın ismi konusunda kaynaklarda bazı yorumların olduğu görülmektedir. Arap dil âlimi el-Cevâlîkî, "Dehlek" kelimesinin Fars kökenli olduğunu ve Arapçaya sonradan girdiğini söylerken,²⁴² Yâkût da aynı görüşü tekrarlamakta ve buranın "Dehîk" adıyla da adlandırıldığını zikretmektedir.²⁴³ Ancak modern dönemlerde, kelimenin kaynağının bilinmediği ifade edilmiştir.²⁴⁴

İslam coğrafya kaynaklarının, genellikle fazla bir bilgi vermeksizin "Kızıldeniz'de bir ada" şeklinde zikrettiği Dehlek,²⁴⁵ birinci iklimde, 14° enlem, 61° 14' boylamı²⁴⁶ arasına yerleştirilmiştir. Aralarında, yaklaşık 1.350 km² yüzölçümü ile²⁴⁷ Dehlek el-Kebîr ve Nura gibi adaların yer aldığı Dehlek takımadaları içinde, Nokra, Dohol, Harat Kubari, Daraka ve Dinifarih gibi küçük adacıklar da bulunmaktadır.²⁴⁸

Dehlek, çok ağır ve sıcak bir havaya ve kurak bir iklime sahip olsa da üzerinde belli bir nüfusu barındırmaktadır.²⁴⁹ Bazı kısımlarında yağmur mevsiminde çimen bitse de, Dehlek genellikle yağmur ve bitki örtüsü yönünden oldukça fakirdir. Düz ve alçak bir özellik gösteren Dehlek'te, eşek, keçi, koyun ve çok miktarda ceylanın yaşadığı bilinirken,²⁵⁰ halkın başlıca geçim kaynakları arasında, keçi ve deve çobanlığı, balıkçılık, inci ve mercan avcılığı ile küçük çapta deniz ticareti yer almaktadır.²⁵¹ İklim bakımından taşıdığı elverişsizliğin de etkisiyle olsa gerek, yerleşim ve nüfusun mevsimden mevsime farklılık gösterdiği bu adalarda,²⁵² halk Tigre dilini konuşmaktadır.²⁵³ Müslümanlardan oluşan bölge halkı arasında, Habeş kökenli²⁵⁴ Tigre ve Denkali halkları ile Sudanlılar, Somalililer ve Yemenli Araplar dikkat çekmektedir.²⁵⁵

Romalılar zamanında inci toplayıcılığı ile meşhur olduğu ve zengin bir tacir zümresine sahip olduğu rivayet edilen Dehlek'e²⁵⁶ İslamiyetin girişi, erken denebilecek bir dönemde gerçekleşmiştir.²⁵⁷ Emevi halifesi Abdülmelik b. Mervan'ın hilafetinde (685-705), 83/702 yılında fethedilen Dehlek Adası,²⁵⁸ bundan önce zaman zaman Beceli korsanlara yataklık etmiştir. Kaynaklarda, bunu önlemek üzere Hz. Peygamber tarafından 9/630 yılında korsanları aramak üzere bölgeye askerî bir müfrezenin gönderildiği, ancak bu seferin sonuçsuz kaldığı geçmektedir.²⁵⁹ Keza Hz. Ömer döneminde de (20/641) Hristiyan Habeşler üzerine bir deniz gücünün gönderildiği, ancak bunda da başarı sağlanamadığı zikredilmektedir.²⁶⁰ Müslümanların 55/675'de Sudan ve Nûbe'yi ele geçirdiklerinde dahi Kızıldeniz'de belli bir gücü elinde tuttukları anlaşılan korsanların Cidde'ye kadar uzanan saldırılar düzenleyebildikleri vurgulanmış-

tır.²⁶¹ Ada, Abdülmelik b. Mervan döneminde (685-705) Müslümanlar tarafından fethedilmiş olmasına rağmen, Halife Mansûr dönemine kadar korsan yatağı olarak kalmış; Mansûr döneminde yapılan bir sefer sonucunda bu tehdit büyük ölçüde ortadan kalkmış²⁶² ve Kızıldeniz'de denizcilik faaliyetlerinde olumlu bir gelişme yaşanmıştır.²⁶³

Dehlek Adaları'nda, II/VIII. yüzyıla ait kûfi kitabelere rastlanması, bölgedeki Müslüman yerleşiminin geçmişine ışık tutması bakımından önem taşımaktadır.²⁶⁴ Keza XI. yüzyıldan itibaren adada, Arap yazısının gelişimi açısından büyük değer taşıyan muhtelif mezar taşlarının ortaya çıkarılması da bölgedeki Müslüman varlığının bir başka işaretçisi sayılmıştır.²⁶⁵

Dehlek, X. yüzyıl başlarında kendi kıyıları üzerinde hakimiyet kurmak isteyen Habeşistan tarafından işgal edimişse de,²⁶⁶ takımadalarda İslam varlığı büyük ölçüde devam etmiştir. Emeviler döneminde suçlu ve sakıncalı bulunanların sürgün edildiği²⁶⁷ Dehlek-i Kebîr Adası, Abbasiler döneminde de aynı amaçla kullanılmıştır.²⁶⁸ Adanın ağır ve sıcak bir havaya sahip olması sürgün yeri olmasında etkili olmuştur.²⁶⁹ Buraya sürgüne gönderilen önemli şahsiyetler arasında, şair Ahvas el-Ensârî ve Medine kadısı Arrak b. Mâlik²⁷⁰ ile Abbasilerin Horasan valisi Abdülcebbar el-Ezdi'nin oğullarının adı geçmektedir.²⁷¹

Hem Emevi, hem de Abbasi döneminde, ancak daha ziyade V./XI. yüzyılın ikinci yarısından itibaren, Kızıldeniz'in en işlek limanlarından Sevakin'e yakın olması sebebiyle Hindistan ile Mısır arasındaki deniz ticaretinde kayda değer bir yer edinen Dehlek, Sudan ve Habeşistan bölgelerinden Hindistan, Mısır ve Arabistan'a sevk edilen esirlerin taşınması sırasında da kullanılmıştır.²⁷²

Yâkût, Yemen ile Habeşistan arasında seyreden gemilerin Dehlek civarında demirlediğini kaydetmiş;²⁷³ Dehlek halkının liderinin Habeş Müslümanlarından olduğunu söyleyen Kalkaşendî de, Yemen topraklarına da yakın bu adanın, kuzeyden güneye sefer yapanların yolu üzerinde kaldığını zikretmektedir.²⁷⁴ Bölge ticaretinden nasiplenene adanın bu sayede belli bir zenginliğe sahip olduğu anlaşılmaktadır.²⁷⁵ Kızıldeniz'de seyahat eden tacirlere yakınlık gösteren ve onları gözeten Memluk sultanı Baybars'ın, toprakları dâhilinde ölen tüccarın malına el koyan Dehlek ve Sevakin yöneticilerini uyarmak amacıyla bölgeye elçi göndermesi, söz konusu adaların bölge ticareti üzerinde etkili olduğunu göstermektedir.²⁷⁶

Bölgenin belli başlı büyüklükteki bir diğer adası, 16° 30' ve 17° kuzey enlemleri ile 42° doğu boylamı arasında yer alan ve Kızıldeniz'in güney kısmında yer alan Feresan takımadalarıdır. Feresan, Arabistan sahilinden 49 km. mesafede iki büyük, on iki kadar da küçük ada ile kayalıklardan meydana gelen oldukça geniş bir adalar topluluğunu içine almakta-

dır. Bugün Tihame'nin Yemen sınırına yakın limanlarından Cizan'ın kuzeybatısına düşen bu adaların içinde en büyükleri, Feresan-ı Kebîr ve Feresan-ı Sagîr'dir.²⁷⁷

Sahile daha yakın duran 40 km uzunluğundaki Feresan-ı Kebîr, güzel su membaları, hurmalıkları, güneydoğu köşesindeki güzel limanı ve iki köyü ile Kızıldeniz adaları arasında ayrı bir yere sahiptir. "Muharrîk" adıyla da anılan 30 kilometrelik Feresan-ı Sagîr ise, daha kuzeyde yer almaktadır. Her iki ada ahalisinin de tarihte mercan avcılığıyla uğraştığı bilinmektedir.²⁷⁸ Modern dönemlerde inci toplayıcılığı ve kaplumbağa avcılığı sayesinde halkının refah seviyesinin arttığı adada, çok sayıda ceylan ve keçi yetiştirmek olup, bol miktarda hurma, kavun ve karpuz ekimi yapılmaktadır.²⁷⁹

Hemdânî ve Yâkût, Kuzey Arabistan'ın büyük kabilelerinden Taglib kabilesine mensup olduğunu ileri sürdükleri Feresan halkının eskiden Hristiyan olduğunu ve adalarda, çoğu o dönemlerde dahi tahrip olmuş çok sayıda kilisenin bulunduğunu kaydetmişlerdir. Güney Arabistanlı neseb bilginlerinin ada halkını "Himyeri" olarak tanımladıklarını da ifade eden bu müellifler, Feresan ile Habeşistan arasında işlek bir ticaretin varlığına dikkat çekmiş; senede bir defa gerçekleşen ticarî seyahatlere çok sayıda insanın katıldığından bahsetmişlerdir.²⁸⁰ "Feresan" adının, esasında Taglib boyuna mensup bir kabilenin adı olduğu ve ada halkının daha ziyade bu kabileye mensup olduğu da rivayetler arasındadır.²⁸¹

Kızıldeniz'in başlıca adalarından biri de, Bâbülmendeb çıkışında 12° 40' 30" kuzey enlem ve 41° 3' doğu boylamında yer alan ve Araplarca "Meyyûn" olarak da anılan at nalı şeklindeki Perim Adası'dır. 5,5 km uzunluk, 2 km genişlik ve 13 km² yüzölçümüne sahip bu ada, 155 km batısında yer alan Aden'e bağlı olup, Kızıldeniz'in ağzında hâkim bir mevkide yer almaktadır.²⁸² Bâbülmendeb Boğazı'nı eşit olmayan iki parçaya bölen ve bu boğazdan geçecek gemileri, adanın iki yanında kalan bu iki kanalın birinden geçmek zorunda bırakan Perim Adası,²⁸³ gemiler için zaten riskli bir geçiş alanı oluşturan Bâbülmendeb Boğazı'nı daha da ürkütücü kılmaktadır. Etrafı keskin mercan kayalıkları, sahili ise dik uçurumlarla çevrili adanın,²⁸⁴ en geniş kısmı oldukça sert ve siyahımsı bir lav örtüsü altında bulunan volkanik bir tabaka ile kaplıdır. Kıyı istikametinde, en yükseği yaklaşık 75 m olan ve yavaş yavaş alçalan bazı tepelikler yer almaktadır. Perim'de tatlı su hiç bulunmazken, ziraî üretim için uygun toprak da oldukça sınırlı miktardadır.²⁸⁵ Her şeye rağmen, tarih boyunca Kızıldeniz'in girişine hâkim olmak isteyen güçlerin dikkatini çeken Perim,²⁸⁶ eski çağlardan beri muhtelif milletler tarafından farklı isimlerle anılmıştır. Zaman zaman Kızıldeniz ve Hint Okyanusu'nda faaliyet gösteren korsanlar tarafından "sığınak" olarak kullanılmışsa da, bu çok uzun süreli olmamıştır.²⁸⁷ Perim'in modern dönemlerde önem kazanması, XIX. yüzyıldan itibaren

gemilerin ikmal noktası (özellikle buharlı gemilere kömür ikmali) olması ve güneybatısında bir demirleme mevkiinin yer alması sayesinde.²⁸⁸

Kızıldeniz'de yer alan bir başka ada, Arabistan'nın Asir bölgesinde sahilden hemen dışarıda, 17° 52' kuzey enleminde yer alan küçük bir volkanik ada niteliğindeki Kudummul olup, zengin bir bitki örtüsüne sahiptir.²⁸⁹ İbnü'l-Mücâvir (ö. 630/1233), adanın demir madenleri bakımından taşıdığı zenginliğe dikkat çekmiştir.²⁹⁰

Kızıldeniz'in güneyinde Yemen sahilinin batısında, Hudeyde'ye 72 km. kuzey mesafede yer alan ve 56 km² yüzölçümüne sahip²⁹¹ Kamaran ise, "er-Re'su'l-ebyâd" adıyla bilinen burnun karşısında yer alan küçük bir ada olup, alçak ve kuru bir araziye sahiptir.²⁹² Makdisî, Kamaran Adası'nın girişinin, mercan kayalıkları bakımından taşıdığı yoğunluk nedeniyle, gemilerin parçalanmasına yol açabilecek çapta büyük riskler taşıdığını ve denizciler üzerinde büyük bir korku uyandırdığını nakleder.²⁹³ Yâkût da, Kamaran Adası'nda, Şeyh Ebû İshâk eş-Şirâzî'nin öğrencisi Muhammed b. Abduh'un kabrinin yer aldığını ve denizde dalgaların arttığı zamanlarda, bu zatın kabrinden alınıp denize atılan toprakla dalgaların sakinleştiğini dile getirir.²⁹⁴ Özellikle Yemen bölgesinde kahve yetiştirilmesine paralel olarak yıldızları parlayan Moha ve Hudeyde ile birlikte, Kamaran'ın nüfusu da hızlı bir artış göstermiştir.²⁹⁵ Osmanlı döneminde de Bâbülmende'b'den gelen hacılar için karantina hıfzıhanesi olarak hizmet veren adanın,²⁹⁶ Yemen için stratejik önemi büyüktür. Zira ada, bölge idarecilerince koruyucu bir kale olarak kullanılmıştır.²⁹⁷

Kulzüm ile Eyle arasında yer alan ve yoğun girdapların yaşandığı bir bölge olarak Kızıldeniz'in bu kısmından geçişin oldukça zor olduğu Tiran Adası,²⁹⁸ kaynaklarda ilginç rivayetlerle birlikte anılmaktadır. Mesele Yâkût, bu adada parçalanmış kırık teknelerde hayatını sürdüren "Benî Haddan" adlı sefil bir topluluğun yaşadığını; balık tutarak geçimlerini sağlamaya çalışan bu topluluğun, hayvancılık ve ziraatın yapılmadığı, tatlı suyun olmadığı bu adada, bölgeye nadiren uğrayan gemilerin yolunu gözleyerek yaşadıklarını nakleder. Kimsenin uğramadığı bu adada neden ikaamet ettikleri sorulduğunda da, geçimlerini sürdürdükleri ve vatanları adettikleri bu toprakları terk edemeyeceklerini söylediklerini zikreder.²⁹⁹

Son olarak, Kızıldeniz'in batı sahilinin tam karşısında derin bir körfez içinde yer alan küçük Sevakin Adası'na gelince,³⁰⁰ bu ada, üzerinde kurulmuş bir limana da adını vermiş olup,³⁰¹ tipik bir Arap-İslam Hint Okyanusu tüccar yerleşimidir. Bir mercan adası olan Sevakin,³⁰² Kızıldeniz sahili üzerinde yer alan yerleşim yerlerinin ele alındığı kısımda daha detaylı bir şekilde ele alınacaktır.

5. Kızıldeniz'in Kıyı Coğrafyası

Kızıldeniz'i çepeçevre saran, hatta bir anlamda sıkıştıran toprakların coğrafi olarak bu deniz üzerindeki etkilerini bilmeksizin, Kızıldeniz'de cereyan eden gelişme ve faaliyetleri yeterince anlayamayız. Zira tarihin eski devirlerinden beri belli bir medeni gelişime şahit olan ve “yazılı tarihte bahsi geçen ilk su yollarından biri olan”³⁰³ Kızıldeniz, hiç şüphe yok ki, tarihi boyunca kendisine refakat eden çevre coğrafyasından ayrı düşünülemez. Her ne kadar bizzat denizin ve rüzgar rejiminin bölge denizciliği üzerinde doğrudan bir etkisi olsa da, sahil şeridinin liman olma özelliği, çevre iklimi ve nüfus yoğunluğu ve yapısının da bölge denizciliği üzerinde önemli bir rol oynadığı açıktır. (Bkz. Harita 1: Kızıldeniz Havzasındaki Başlıca Yerleşim Yerleri)

Tehlikelere açık bir denizde gemilerin yanaşması için elverişli bir özellik gösteriyor olmak, dünyanın birçok bölgesinde bir limanın tek başına hayatiyetini sürdürmesine yetecek bir özelliktir. Ancak içinde bulunan kıyı coğrafyalarındaki şartlar da liman şehirlerinin gelişimi açısından doğrudan etkilidir. Mesela limanların iç kara bağlantılarının düzeyi oldukça önemlidir; zira, sırtını geçilmez dağlara yaslamış nice uygun körfez, bazen bir liman olarak gelişemeyebilmiştir.

Bu durum, özellikle Kızıldeniz sahilindeki limanlar için daha da geçerlidir. Yemen'in ve Doğu Afrika'nın muhtelif bölgeleri ile Arabistan'ın kuzey kıyılarında dağ şeritlerinin sahili kapatması, yolların kurak ve ıssız çöllere yönelmesine yol açmış; bu da bölgedeki liman şehirlerinin kaderini olumsuz yönde etkilemiştir.³⁰⁴ Diğer yandan Aden ve Akabe gibi dağlarla çevrili kimi limanların, bu dağlara rağmen geliştikler, hatta karada yaşadıkları bu olumsuzluğu denize açılan kapılarını güçlendirerek giderdikleri ve önemli limanlar haline gelebildikleri görülmüştür.

Dünyanın en az yağış alan bölgelerinden Kızıldeniz'in bu özelliği, büyük ölçüde kendisini kuşatan kıyı bölgelerine de yansımış ve kurak sahilleri nedeniyle kıyı bölgeleri, yoğun bir insan yerleşimine tanıklık edememiştir.³⁰⁵ Söz konusu kuraklık ve yüksek sıcaklığa ilaveten, rahatsızlık verici boyutlara ulaşan yüksek rutubet, sahil bölgelerinde yaşam kalitesini olumsuz etkilemiştir.

Bölgenin kaya yapısı ve tarih öncesi kalıntılarında rastlanan izler, bu olumsuz iklim koşullarının, tarih öncesi dönemler için söz konusu ol-

madığına işaret etmektedir. Zira Kızıldeniz'i çevreleyen Arap dağlarının eteklerinde ve Sina Dağı'nda ortaya çıkan oluşumlar, bölgenin önceki jeolojik dönemlerde iyi yağmur aldığıının işareti sayılmaktadır.³⁰⁶

Kimilerine göre, Kızıldeniz'in her iki yakasında uzanan susuz çöller, yerleşim imkânlarını zorlayan dağlar, denize dik açılan ve insan yerleşimini zorlaştıran kurumuş vadiler, kuzey kesimlerde düz sahil şeridi, güneyde ise sahillerin önünü kapatan mercan kayalıklarının kısıtlayıcı etkisi yüzünden liman olmaya elverişli kıyıların azlığı, keza denizciliği zorlaştıran rüzgar ve akıntıların varlığı gibi sebepler, Kızıldeniz'i geçişi büyük ölçüde zorlaştırmış; bu noktada da Kızıldeniz, Afrika ile Arabistan'ı birleştirmekten ziyade, ayıran bir deniz olarak ön plana çıkmıştır.³⁰⁷ Kızıldeniz'in özellikle Arabistan kıyısında karaya doğru bir miktar içeri giren çok sayıda dar koyun denize doğru genişlemesiyle oluşan kısımları, daha ziyade küçük gemilerin demirlemesi için uygundur.³⁰⁸ Çöllü sahilleri nedeniyle Kızıldeniz'in kuzeyinde elverişli bir liman yer almazken, güney kısmında 15° kuzey paraleldeki Masavva ve tam karşısındaki Kamaran'dan itibaren bu tip koyların sayısı artmaktadır.³⁰⁹ Yarımada'nın Hint Okyanusu'na bakan güney şeridinde ise Aden, tek tabii liman olarak dikkat çekmektedir.³¹⁰

a. Arabistan

Eski Yunan ve Latin kaynaklarında, Arabistan ile Suriye ve Sina Yarımadası'nın yanı sıra Nil Nehri ile Kızıldeniz arasındaki Doğu Mısır'ı da içine alacak şekilde "Arabia" olarak tanımlanan Arabistan,³¹¹ Asya kıtasının güneybatı kısmında mevzilenmiş olup, güneyde Hint Okyanusu, doğuda Umman ve Basra Körfezleri, batıda ise Kızıldeniz ve Akabe Körfezlerinin çevrelediği üç tarafından denizlerle kuşatılmış coğrafyasına rağmen, dünyanın en kurak ve yağmursuz bölgeleri arasında yer almaktadır.³¹² Yıllık yağış ortalamasının genelde 150 milimetrenin altında kaldığı ve çöl ikliminin hüküm sürdüğü bu geniş topraklar,³¹³ 3.184.515 km² civarında bir alanı kaplamaktadır.³¹⁴ Yarımada'nın, girinti ve çıkıntıları fazla olmayan kıyılarının uzunluğu ise, 9.000 kilometreyi bulmaktadır.³¹⁵

Geçirdiği jeolojik gelişim sonucunda Asya ve Afrika kıtaları arasında uzanan koca bir dikedörtgeni andıran Arabistan Yarımadası, önce Jura devrinde (130 ile 200 milyon yıl önce) Hindistan ve İran'dan, daha sonra da Afrika'dan ayrılmıştır. Kızıldeniz'in kapladığı büyük çöküntünün her iki yanında yer alan Afrika ve Arabistan kıyılarında yükselen dağlar tektonik dengeyi sağlamış; böylece Arabistan'ın batı yanı, doğusundan daha çok yükseldiğinden bu tarafta dağların kıvrımlı kristal yapısı yüzeye çıkmıştır. Yarımada, yapısı, yeryüzü şekilleri ve diğer tabii özellikleri ile Kuzey Afrika'yı andırmaktadır.³¹⁶

Araplar tarafından “Cezîretü'l-Arab” diye isimlendirilmiş bölge toprakları, eski coğrafyacılar tarafından *Arabia Petrix*, *Arabia Deserta* ve *Arabia Felix* olmak üzere üç kısma ayrılmıştır. Bunlardan Batlamyus tarafından *Arabia Petraea* olarak da isimlendirilen ilki, yarımada'nın kuzey kısmını tanımlamak için kullanılmıştır. Bu bölge, Basra Körfezi'nden Akabe Körfezi'ne kadar Arabistan'ın kuzeyini çevreleyen ve ağırlıklı olarak Ürdün ile Basra Körfezi arasındaki coğrafyayı içine almaktadır. İkincisi ise daha ziyade Arabistan'ın tüm orta kesimlerini kapsamaktadır. *Arabia Felix*'e gelince, bundan Sebe ve Main medeniyetlerinin kurulduğu bölgeler olan ve *el-Bilâdü's-Sâide* (Mutlu ülkeler) ve *el-Ardü'l-Hadrâ* (Yeşil Yurt) gibi isimlerle adlandırılan Yemen ve civarı kastedilmiştir.³¹⁷ Görüldüğü üzere Arabistan; kabaca kuzey ve güneydeki yaşanan bölge ile orta ve doğusundaki çöl olarak taksim edilmiştir. Bu taksim, antik dünyanın bölgeye bakışını yansıtmaları bakımından önemlidir.

Kızıldeniz'in doğusunda yer alan bu geniş topraklar, klasik İslam coğrafyacıları tarafından da Yemen, Necid, Hicaz ve Tihame;³¹⁸ Yemen, Necid ve Hicaz;³¹⁹ Yemen, Necid, Hicaz, Tihame, Arûz³²⁰ ile Yemen ve Şam³²¹ gibi muhtelif tasniflere tabi tutulmuştur.

Bu tasniflerde bahsi geçen Necid, Arabistan'ın orta kesimlerini ifade eder. Yüksek ve düz bir bölge oluşu nedeniyle “yüksek yer” anlamında “Necid” adı verilen bu bölge, kimi zaman Yemame, Umman ve Bahreyn'i de içine alan doğu sahil şeridini (Arûz) de kapsamıştır.³²²

Bugün de benzer bir yaklaşımla bölgesel tasniflere tabi tutulmuş Arabistan topraklarının batı kanadı, esas itibarıyla birbirinin içine geçen üç bölge ile tanımlanmaktadır ki, bunlar Tihame, Hicaz ve Yemen'dir.³²³ Bunlardan Tihame'nin Hicaz ve Yemen bölgelerinin kıyı şeridi için kullanıldığı dikkate alındığında, geriye iki ana bölge, yani Hicaz ve Yemen kalmaktadır. Yemen'in sınırları, Necid bölgesinden, güneyde Hint Okyanusu, batıda ise Kızıldeniz'e kadar uzanmasına rağmen, Yemen'in doğu bölgelerini oluşturan Hadramut, Şihr ve özellikle de Umman, kimi zaman Yemen'den ayrı değerlendirilmiştir. Hicaz ise, Yemen'in kuzeyinde, Tihame'nin doğusunda yer almakta olup, Şam ile Yemen bölgesindeki Necran arasında uzanan Serat Dağları'nı yer yer kesen vadilerden meydana gelmiştir.³²⁴

Son olarak Tihame, Arabistan'ın güneybatı kesiminde, Kızıldeniz'in doğu kıyısı boyunca birkaç bin metreye ulaşan dağların dik yamaçları önünde yer yer genişleyip daralarak dar bir kıyı ovası şeklinde uzanan ve genişliği zaman zaman 80-100 kilometreyi bulan alçak kıyı şeridi için kullanılmaktadır.³²⁵ Bu ismin, “kıyı”, “çukurluk”, keza “alçak memleket” anlamlarına gelen Sami kökenli bir kelimedenden neşet ettiği düşünülmek-

tedir.³²⁶ Diğer yandan aşırı sıcaklarıyla meşhur bu bölgenin, adını, şiddetli sıcaklıkları ve rüzgarının durgunluğunu belirten “et-tehem” kökünden aldığı zikredilmiştir. Necid’den daha alçak bir mevkiide bulunması nedeniyle “el-Gavr” ismiyle anıldığı da olmuştur.³²⁷ Kuzeyde Sina’dan başlayarak güneye doğru Kızıldeniz kıyısı boyunca uzanan ve hem Hicaz hem de Yemen topraklarına giren bu dar sahil ovası, aşağıya inildikçe Tihametü’l-Hicaz, Tihametü’l-Asîr ve Tihametü’l-Yemen gibi muhtelif isimler almıştır. Tihame’nin doğusunda dik yamaçlarla yükselen kıyı dağları, kuzeyde Akabe Körfezi’nin doğusunda 2.000 metreyi aşarken, Hicaz’da biraz yükseklik kaybetmekte; Asîr’de yeniden yükselerek 2.750 metreye, daha güneyde Yemen’in Hadur Şuayb zirvesinde ise 3.760 metreye kadar çıkmaktadır.³²⁸ Bugün Tihame topraklarının kuzeydeki büyük kısmı, Suudi Arabistan sınırları içinde yer alırken, güney kısmı ise Yemen sınırları içinde kalmaktadır.³²⁹

Genişliği 50 ile 80 km arasında değişen Tihame sahil şeridi, yüzeyi hafif dalgalı bir arazi olup, özellikle dağlara doğru fosiller ihtiva eden son dönem kireç taşlarından veya volkanik kayalardan oluşan tepeler barındırmaktadır. Bu tepelerin arasında yüksekliği 1.800 metreye ulaşan, hatta bazen bunu da aşan dağlar yer almaktadır. Jeolojik oluşumu, Kızıldeniz çöküntüsünün teşekkülü ile aynı devreye rastlamaktadır.³³⁰

Arabistan’ın batı sahilini oluşturan Tihame’nin kuzeydeki hinterlandı Hicaz olarak bilinir. Bu bölgenin “iki şeyi birbirinden ayıran sınır, sed” anlamına gelen “hicaz” kelimesi ile anılması, iki farklı bölgeyi birbirinden ayıran konumuna bağlanmışsa da, bu iki bölgenin neler olduğu konusunda farklı yorumlar yapılmıştır. Bölgedeki Serat Dağları’nın, bölgenin doğusunda yer alan ve geniş bir kısmı Nufûd Çölü olan yarımada’nın yüksek yaylası Necid’i, sahildeki Tihame arazisinden ayırması nedeniyle bu ismi aldığını öne sürenler olduğu gibi,³³¹ Yemen ile Şam (Suriye) bölgelerini ayırması nedeniyle bu ismi aldığı üzerinde duranlar da olmuştur.³³² Ayrıca bölgenin “harre” denen ve hemen her konuda tabii bir engel oluşturan çok sayıda bazalt kayalık barındırması nedeniyle bu ismi aldığı yönünde yorumlar yapılmıştır.³³³

Kızıldeniz’e paralel olarak uzanan Hicaz Tihamesi ile onun doğusunda kalan ve dağlık olan hinterlandı, çok farklı iki coğrafi bölge görüntüsü çizmektedir. Hicaz topraklarının büyük kısmı, çok sıcak, kumlu bir yapı arz etmekle birlikte, düz araziler, dağlar, alçak kısımlar, harreler, vadiler ve çöller iç içe geçmiş bir haldedir.³³⁴ Bölge toprakları içinde yer alan ve kuzeyde Şam’dan (Suriye), güneyde Yemen içlerine kadar uzanan ve zaman zaman 2.000 metreye varan bir yüksekliğe erişen Serât dağ silsilesi,³³⁵ zaten üç tarafı denizle çevrili bölgenin bu konumunu daha da pekiştirmektedir.³³⁶ Yamaçları dik ve keskin kırıklarla dolu bu dağ silsilesi

pek çok yerde içleri volkanik kalıntılarla dolu çok sayıda vadi ve çukurlarla kesilmiş; lav platosunun derinlerinden çıkan kaynak suları sayesinde, kimi bölgelerde Medine gibi büyük vahaların gelişmesi mümkün olmuştur.³³⁷

Sellerin derinleştirdiği vadilere yakın yerlerde bereketlenen bu araziler tabii yerleşim alanları olmuştur. Arabistan'ın en büyük vadisi Dehna, verimin bol olduğu yıllarda Araplara bereket getirmişse de, bölgenin kumluk yapısı ve buna bağlı olarak da su tutamaması bölgedeki yerleşimi menfi yönde etkilemiştir. Sürekli su imkânından mahrum kalan bu bölgeler, yağmurun yağmasıyla birlikte göçebe kabilelerin akınına uğramışsa da, bazen de vadi tabanlarına çadır kurmuş bedevilerin can, mal ve sürülerini kaybetmelerine yol açan aşırı yağışlara sahne olmuştur.³³⁸ Yemen'de, bu tür aşırı yağış dönemlerinde derinlere çekilen vadi sularının kullanımını mümkün kılacak bazı teknikler geliştirilmiş ve bu sayede bu tür vadiler iskâna müsait hâle getirilmiştir.³³⁹ Yerleşim, daha ziyade –Arapların “hasa” kelimesinin çoğulu olan ve üstü kumluk, altı sert kaya yerler için kullandıkları– “Ahsâ” adlı bölgelerde gerçekleşmiştir. Bu sert tabakanın, yağmur yağdığında suların yerin derinliklerine çekilmesini engelleyici bir rol oynaması ve bu sayede suyun kullanımını mümkün hale getirmesi, bu bölgelerin tercih sebebi olmasında temel belirleyici olmuştur.³⁴⁰

Yarımadada, özellikle yazları tüm eziciliği ile ortaya çıkan sıcaklık ve belki de daha önemlisi, mevsimler, hatta gece ile gündüz arasındaki ısı farkları, toplum hayatında çelişkili tablolar doğurmuştur.³⁴¹ Sıcaklığın kuzeyden güneye ve plato kesiminden alçak kesimlere inildikçe arttığı ve zaman zaman 50°C'ye ulaştığı Arabistan'da, kış mevsimi, kuzeyde ve Basra Körfezi kıyılarında kısmi olarak hissedilirken, sıcaklığın 15°C'nin altına nadir düştüğü Kızıldeniz kıyılarında hemen hemen hiç hissedilmemektedir.³⁴² Şubattan marta veya mayıstan eylül sonuna kadarki dönemde düzensiz bir seyir izleyen yağmurlar, yarımadanın karakteristik sıcak ve kurak iklim özelliğinin oluşturduğu bunaltıcı etkiyi kısmen azaltsa da, kıyıda gündüzleri 40°C, geceleri ise 30°C'ye çıkan sıcaklıklara engel olamamaktadır. Sıcaklığın kışın bile 25°C ile 35°C arasında değiştiği Tihamer'den sabah vakitlerinde dağlık bölgeye doğru uzanan nemli sis, bölgede kahve başta olmak üzere kıymetli zirai mahsullerin yetişmesi için uygun bir ortam oluşturmaktadır.³⁴³

Bölgede ziraatın ancak suni sulama ile yapılabilmesi ekim dikim alanlarını daraltmakta, yağmur rejimi sağlıklı bir zirai üretim şeklinin gelişmesine imkân vermemektedir. Yağmurun, güneybatı, güney ve güneydoğuda yaz yağışları şeklinde (muson) düştüğü yarımadada, ani ve kısa süreli yağışların doldurduğu vadilerdeki suların, sıcak iklim yüzünden hızla buharlaşması veya kum tarafından emilmesi, akarsu vadilerinin hep kuru

kalmasına yol açmaktadır. Bu da zaten az miktarda yağışın düştüğü bölgede, çok az sayıda küçük vadinin dolu kalabilmesi anlamına gelmektedir.³⁴⁴ Derin vadilerin çoğu yerde kuru kalmasına yol açan bütün bu faktörler, yer altı su kaynaklarının da azlığı ile birleşince, tabii sulamaya dayalı tarla ziraatı, yalnızca güneybatı ile sınırlı kalmaktadır. Ülkenin bitki örtüsünü de belirleyen söz konusu iklim şartları, ancak ağaççıklar, çalılar, bodur çalılar ve yarıçalılar gibi uzun ömürlü ve kurak iklime uyum sağlayan bitkilerle, yalnızca yağmur mevsiminde gelişebilen, kısa bir zamanda da yaşamlarını tamamlayan bitkilerin varlığına imkân vermiştir. Bölgenin en büyük ve ürkütücü çölü olan güneydoğudaki *Rub'u'l-hâlî*'de olduğu gibi, bitkilerin yer altı su kaynaklarına erişemedikleri yerler ise çırılçıplak kalmıştır. Vahalar ve ekilen alanların daha ziyade Necid ve kenar bölgelerde, bitki örtüsünün ise çoğunlukla Yemen topraklarında yer aldığı Arabistan Yarımadası'nın Kızıldeniz kıyısında, tarım alanları kuzeye doğru azalma göstermektedir.³⁴⁵

Bütün bunlar esasında yarımada hâkim elverişsiz tabiat şartlarının, büyük ölçüde ülkenin su kaynakları bakımından yaşadığı mahrumiyetten kaynaklandığını ortaya koymaktadır. Büyük kısmı çorak bu coğrafyanın nispeten bol yağışın düştüğü verimli güneybatı bölgesi ile iç bölgelerin kurak ve verimsiz toprakları arasındaki uçurumun temelinde bu unsur yatmaktadır. Bölgeler arası bu farklılık, kendini bitki örtüsünde de göstermiştir. İç bölgelerin kurak bitki örtüsünü yansıtan ve susuzluğa alışkın hurma ağacı ile güneyin verimli ve değerli bitki örtüsünün sembolü olan "günlük" ağacı, iki bölge arasındaki farklılığın anlamlı bir yansımasını oluşturmaktadır.³⁴⁶ Halkın ana besin kaynağını hurmanın oluşturduğu yarımadanın vaha kısımlarında, az da olsa buğday ve arpanın yanı sıra darı, soğan, susam, muhtelif sebze, baklagiller, tütün, kayısı, badem, incir, üzüm ve narenciye yetiştirilebilmekte; buna karşılık, güneyde muz, pamuk, kahve, hatta pirinç ve şeker kamışı gibi çok daha geniş bir mahsül çeşidi üretilmektedir.³⁴⁷

İklim şartları, hiç şüphesiz yarımada hayvancılık üzerinde de etkili olmuştur. Deniz ticaretinin kıyı taşımacılığı ile paslaştığı zamanların vefakâr nakliye araçları olan develer, bedevi yaşamının vazgeçilmez parçasıdır. İç ticareti elinde tutan bedeviler için devenin ifade ettiği anlam yanında çok değersiz ve sınırlı kalsa da, zaman zaman eşek ve katırlarla at, hatta sığır da çekim hayvanı olarak kullanılmıştır.³⁴⁸ Arabistan'ın kıyı halklarının başlıca geçim kaynakları arasında önemli bir yer tutan ticaret, gemicilik, balıkçılık, inci ve sünger avcılığı ile sınırlı ölçüde gerçekleştirilen tarım türü faaliyetler, güney kıyılarında çok daha yoğunluk göstermiştir.³⁴⁹

Yarımadanın kıyı coğrafyası da kıyı yerleşimlerinin gelişmesine imkân tanımamıştır. Varlık sebeplerini daha ziyade bölgeye gelen çok sayıda-

ki hacıya borçlu olan Cidde ve Yenbu gibi limanlar dışında, Arabistan'ın batı kıyısında belli bir ölçeğin üzerinde liman yok gibidir. Mekke ve Medine'nin eski limanları Şuaybe ve Car örneklerinde olduğu gibi, liman olabilenler ise genişleyen mercanlık- lar sebebiyle denizden erişimin zamanla imkânsızlaşması tehdidiyle karşı karşıyadır.³⁵⁰

Arabistan'ın çöl ve kurak bozkırlardan oluşan iç bölgelerinin elverişsiz iklim şartlarından farklı bir özellik gösteren Yemen toprakları, Kızıldeniz boyunca uzanan sahil şeridinin en verimli ve bereketli kısmını teşkil etmektedir.³⁵¹ Bereketini, bol miktarda yağmurların beslediğı verimli topraklarının sunduğu zengin mahsullerinden alan Yemen³⁵² asıl şöhretini, Hindistan, Endonezya ve Çin'den gelen deniz ticaret filoları ile Şam'dan gelen ticaret kervanlarının buluşma noktası olan coğrafi konumuna borçludur. Bilinen dünyanın dört bir yanından gelen tacir, seyyah, iş takipçisi ve denizciler sayesinde önemli bir ticaret merkezi haline gelen Yemen, dönemin en kozmopolit ülkelerinden biri haline gelmiş; bu sayede de Kızıldeniz denizciliğinin gelişimine önemli bir katkıda bulunmuştur.³⁵³ Bölgenin her cins aromatik ve yemeklik bitki bakımından taşıdığı zenginliğin yanı sıra bol miktarda su kaynaklarına sahip olması ve etrafını çevreleyen denizden gelen refah, yöre halkının Arabistan'ın "mutlu" insanları olarak anılmasında etkili olmuştur.³⁵⁴ Yunanlılar tarafından "Arabia Felix", yani "Mutlu Arabistan" şeklinde isimlendirilen Yemen, mamurluk ve yeşilliği sembolize etmiştir.³⁵⁵ "Yeşilyurt" anlamında *el-Ardu'l-Hadrâ* diye adlandırılması da³⁵⁶ bu özelliği nedeniyledir. Tüm bu yönleriyle Yemen, bu coğrafyanın Arabistan'a bahşettiğı en büyük zenginliktir.

İstilahta Hicaz'a *Arap*, Yemen ülkesine ise *Himyer* dendiğini ifade eden Nâsır Hüsrev, Hicaz'da olduğu gibi Yemen'in de kıyıdaki Tihame ile içeride kalan dağlık Necid'den oluştuğunu kaydetmektedir.³⁵⁷ Hüsrev'in kıyı ve içteki dağlık kısım şeklinde tanımladığı bu iki Yemen, Arap coğrafyacıları tarafından da sahil düzlükleri ile yüksek arazi kısmı olmak üzere farklı iklim özellikleri gösteren iki bölge olarak ele alınmıştır.³⁵⁸ Farklı coğrafi tanımlamalara göre 40-70 km³⁵⁹ veya 32-48 km³⁶⁰ arasında bir genişliğe sahip sahil ovası, kimi volkanik olan alçak dalgalı kumlu tepeler ve adacıklar biçiminde yer yer tecrit edilmiş çökmemiş oluşumlar barındırmaktadır.³⁶¹ Sahil ova şeridinin atmosferik rutubet oranı yüksek olmasına rağmen, dağlara nispetle hayli az yağış almaktadır. Bu kesimde yıllık ortalama sıcaklık 29°C olup, azami sıcaklıklar, haziran ve temmuz aylarında 43°C'yi geçebilirken, şubat ayında ise 16°C'ye kadar düşebilmektedir. Bu haliyle sahil ova şeridi kurak ve çölümsü bir özellik gösterse de, tepelere yakın yerlerde bulunan sulak vahalarla, kıyıdaki dağların ve batıdaki yaylaların vadileri verimli bir zirai alan teşkil etmektedir. Yoğun gece sis-

leri, antik dönemlerde ve Orta Çağda olmasa da, son birkaç yüzyıldır bölgenin en önemli ürünü haline gelen kahvenin yetişmesi için ideal bir ortam sağlamaktadır. Sana'da azami sıcaklıkların yaşandığı haziran ayında bile sıcaklıklar 28°C'nin üzerine fazla çıkmazken; aralıkta, hatta bazen kasım ayında dona ve nadir de olsa kar yağışına rastlanmaktadır. Yazın Kızıldeniz yönünden esen muson rüzgarları, Yemen'in batı yamaçlarına hayli yağmur getirirken, doğuya doğru gidildikçe yağış miktarında azalma görülmektedir.³⁶²

Bütün bu iklim özellikleri sayesinde dönemin şartlarına göre etkin bir ziraatın yapılabilirdi Yemen'in adını, uğur, bereket anlamındaki "yüm" kelimesinden aldığı sanılmaktadır.³⁶³ Gerçekten de çok eski zamanlardan beri ziraatla uğraşan toplulukların yaşadığı Yemen'de, ikliminin de etkisiyle ileri derecede ziraat ve karmaşık sulama teknikleri gelişmiş; Yemen tarih boyunca önemli medeniyetlere beşiklik etmiştir. Dünyanın en önemli "buhur" ve "mür" üretim merkezlerinden Yemen,³⁶⁴ "gerçek bir bereket boynuzu" olarak tarif edilmiş; zarurisinden lüksüne kadar batıya akan her şeyin burada üretildiği düşünülmüştür.³⁶⁵

Yemen'in daha yüksek kısımlarında kalan ve yağmur alan bölgeler, eski zamanlardan itibaren yerli halk tarafından ustalıkla açılarak ekim yapılabilir taraçalara dönüştürülmüştür. Sahil kesimlerine nispetle, iklimin daha elverişli olduğu iç kesimlerde toplanmış nüfusun³⁶⁶ önemli bir kısmını, küçük ölçekli ziraatla uğraşan köylüler oluşturmaktadır. Büyük toprak sahibi çiftçilerin nispeten az olduğu Yemen'in kuzey kesimlerinde ise hayvancılıkla uğraşan kabileler yer almaktadır.³⁶⁷ 1.000 metreden yüksek yerlerde keçi boynuzu ve incir gibi Akdeniz ikliminde görülen bitkilerin yetiştiği Yemen'de, ülkenin başlıca tarım ürünü olan darının yanı sıra buğday, arpa gibi tahıllarla, meyve ve sebze üretimi de gerçekleştirilmektedir.³⁶⁸ Bunun dışında "günlük" ve benzeri baharat ve tutsüleri,³⁶⁹ dokumacılıkta kullanılan ve "vers" adıyla anılan sarı bir renk veren bitkisiyle³⁷⁰ de şöhret bulmuş bölge, Kızıldeniz ticaretine, yalnızca limanlarıyla değil, aynı zamanda iç bölgelerin mahsül çeşitliliğiyle de iştirak etmiştir.³⁷¹

Yemen'in güneyinde bulunan ve en az iki bin yıllık tarihiyle Arap şehirlerinin en eskilerinden biri olan Aden, sadece Yemen'in değil, aynı zamanda tüm yarımadanın bir zamanlar dışarıya açılan en önemli kapısı olmuştur. Dik bir dağ duvarının eteğinde oturan ve sönmüş bir yanardağ kraterinin içinde, derin ve uzun bir körfeze yukarıdan bakan, üç tarafı dağ sırasıyla çevrili bu liman-şehrinin denize açılan taraftaki devasa duvarları, şehrin Antik Çağa kadar uzanan geçmişiye tanıklık etmektedir.³⁷² Yarımadanın Hint Okyanusu boyunca uzanan sahilinde tek tabii liman olması,³⁷³ Aden'i bölge için daha da önemli kılmıştır. Mısır, Habeşistan ve

Yemen bölgelerinin tacirleriyle Hint ve Çin mallarının dolup taşıdığı³⁷⁴ önemli bir ticaret merkezi haline gelen bu liman şehri, özellikle İslamiyet sonrasında Mekke ve Medine odaklı Kızıldeniz ticaretinin gelişmesinde merkezî bir rol oynamıştır. Hint Okyanusu üzerinden Aden'e gelen kargo ve yolcu yüklü gemilerin, Kızıldeniz'in kuzeyine kadar çıkmaksızın bazen Aden'den, bazen de Cidde ve Car'dan geri dönüşe geçmeyi tercih etmeleri,³⁷⁵ Aden'in bölge üzerinde oynadığı baskın rolü iyice pekiştirmiştir. Söz konusu mal ve yolcuların kuzeye nakline yönelik organizasyonların burada yapılması, kargo ve yolcuların, indikleri limana göre, Kızıldeniz'deki yolculuklarına daha küçük gemilerle denizden ya da kervan kabileleriyle karadan devam etmeleri, tüm tehlike ve zorluklarına rağmen Kızıldeniz üzerinde Aden merkezli canlı bir transit nakliye ağı oluşturmuştur. Hint - Mısır arasında cereyan eden bu ticaret yolunun önemli bir ayağı haline gelen Kızıldeniz, Abbasiler döneminde parlayış gösteren İran Körfezi'ne rağmen baharat ticaretinin vazgeçilmez bir ayağı olmuştur.³⁷⁶

b. Mısır

Süveyş Kanalı ile Sina Yarımadası dışında, ülke toprakları Afrika kıtası üzerinde yer alan Mısır, bu kıtanın kuzeydoğu köşesinde mevzilenmiş olup, gerek Akdeniz'e, gerekse Kızıldeniz'e açılan sahilleriyle önemli bir coğrafi konuma sahiptir. Bugün yaklaşık 1 milyon km²lik bir alanı kaplayan ülke toprakları,³⁷⁷ Akdeniz-Hint ticaretinin Kızıldeniz'deki son, Akdeniz'deki ilk durağı olduğundan, tarih boyunca önemli bir hareketlilik yaşamıştır. Daha ziyade sahil kısımlarında yaşanan bu hareketlilik, iç kısımların da katkısıyla, Mısır'ı Kızıldeniz ticaretinde merkezî bir noktaya yerleştirmiştir.

Coğrafi olarak, billurlu şist ve granit üzerine yerleşmiş kalker ve kumtaşlarından oluşan geniş bir plato görünümündeki Mısır toprakları, 1.280 km uzunluğundaki Nil Nehri sayesinde adeta iki kısma bölünmüştür. Nehrin batı kesimi daha az eğim ve yüksekliğe sahipken, Kızıldeniz'e de sınır olan ve Doğu Çölü veya Arap Çölü olarak bilinen doğu kesimi, Kızıldeniz kıyısını teşkil eden dar bir şerit halindeki kıyı ovası dışında, genellikle dik ve eğimli bir özellik göstermektedir. Volkanik asıllı billurlu kayaların önemli bir yer kapladığı bu dağlık kısım,³⁷⁸ oldukça seyrek bir nüfusa sahiptir.³⁷⁹

Mısır, İslam coğrafyacıları tarafından umumiyetle, "kuzeyde Refah ile Arış arasındaki iki ağaçlık bölgeden güneyde Asvan'a, diğer yandan batıda Berka'dan doğuda Eyle'ye kadar uzanan toprakları içine alan bir dörtgen" olarak tanımlanmıştır. Ülke topraklarının en ve boyunun birbirine eşit olduğu varsayılmış ve her iki mesafenin de yaklaşık olarak 40 günlük bir yaya

yolculuğuna karşılık geldiği ifade edilmiştir.³⁸⁰ İstahrî'nin Akdeniz tarafında İskenderiye'den Berka'ya uzandığını söylediği, oradan da Nûbe, Asvan, Bahru'l-Kulzüm, Tûr-i Sina, Tih-i Benî İsrail boyunca devam ederek Cifar bölgesi ile Refah ve Arîş arasından İskenderiye'ye ulaştığını zikrettiği Mısır toprakları,³⁸¹ Makdisî tarafından altısı mamur, birisi çöl olmak üzere yedi coğrafi bölge olarak,³⁸² Yâkût el-Hamevî tarafından ise, *Esfelü'l-Arz* (*Suflâ: Aşağı Mısır*) ve *Sâid-i Mısır* (*Ulyâ: Yukarı Mısır*) olmak üzere iki ayrı bölge şeklinde ele alınmıştır.³⁸³ Eski Mısırlıların bölgeyle alakalı olarak yaptıkları *Vadi* ve *Delta* tasnifleri de yalnızca coğrafi bir tasnif içermemekte; aynı zamanda Mısır'ın Akdeniz ve Afrika tipi iki farklı iklim özelliğini yansıtmaktadır. Nitekim Mısır'ın Nil boyunca dar bir alanda uzanan yeşil kısmı dışında çıplak ve kayalık bir arazi ortasında yer alan ve "Yukarı Mısır" diye adlandırılan vadi kısmı, kayalıkların azaldığı, buna karşılık hem çölün hem de sulak arazilerin oldukça genişlediği delta kısmından oldukça farklıdır.³⁸⁴

Çok sıcak ve kurak bir iklimin hâkim olduğu Mısır'da, yıllık yağış miktarı oldukça düşük olup, 300 milimetrenin altında kalmaktadır. Çöllerden gelen aşırı ısı, zaman zaman ülkede, güney-güneybatı, güneydoğu yönlerinde "hamsîn" ve "semum" denen toz ve kum tanecikleri ile yüklü kavurucu sıcaklıkta fırtınaların çıkmasına sebep olmaktadır.³⁸⁵

Oldukça eskilere dayanan zengin bir tarihî geçmişe sahip bu coğrafyanın, tarihin en eski yerleşim yerlerinden biri olmasında,³⁸⁶ Nil'in sunduğu bereketin katkısı büyüktür.³⁸⁷ Zira bölgede ilk olarak Nil kıyısı boyunca başlayan yerleşim, nehrin çok sayıda çiftçi aileye beslenme imkânı sunmasıyla daha da genişlemiş; sıcak ve yağmurdan nasipsiz bu topraklar için Nil, yegâne hayat kaynağı olmuştur. Buğday, arpa, bakla, bezelye, nohut, mercimek, keten, yonca, soğan, sarımsak, lahan ve tirmizin (hayvan yemi) yanı sıra haşhaş, keten, şeker kamışı, kavun, karpuz, muz, havuç, turunc, limon, nar, armut, şeftali, kayısı, zeytin, salatalık, kabak, nane, bürülce, susam, pamuk, yer elması, patlıcan, salatalık, acur, çivit otu, kara turp, şalgam, marul, karnabahar ve bazı sulak yerlerde pirinç olmak üzere oldukça zengin mahsulün yetiştirildiği bölge,³⁸⁸ Afrika, Asya ve Avrupa arasında gerçekleştirilen ticaretin tabii merkezi olarak ön plana çıkmıştır.

Daima sulanan topraklarından senede üç mahsulün alınabildiği Mısır, Orta Çağ'da her ne kadar umumiyetle bir tarım ülkesi olarak bilinse de, tarıma dayalı sanayii kolları da önemli bir gelişme göstermiştir. Bölgenin en önemli sanayii kolu olan dokumacılık, Araplardan ziyade Tinnîs, Dimyat, Asiyut gibi Hristiyan halkın daha yoğun yaşadığı bölgelerde gelişmiştir.³⁸⁹ Orta Çağın en değerli ve eşi bulunmaz dokuma çeşitlerini üreten Mısır,³⁹⁰ bu değerli dokuma türlerini, dünyanın en aranan malları arasına sokmayı başarmıştır.³⁹¹ Öyle ki Şata, Dabik gibi kasabalarında üretilen dokumalarıyla Mısır,³⁹² Orta Çağ dokumacılığına damgasını vurmuştur.

Antik dünyanın en önemli tahıl üreticisi olan Mısır toprakları,³⁹³ Müslümanlarca fethinden itibaren de çorak Arabistan'ın, özellikle de kutsal şehirlerin önemli bir tahıl ambarı olarak hizmet vermeye devam etmiş³⁹⁴ ve yalnızca tahılla sınırlı kalmayan bereketli mahsulleri ve güçlü vergi gelirleri ile İslam devletinin hazinesinin zenginleşmesine önemli bir katkı sağlamıştır. Sahip olduğu liman, karargâh ve ticaret merkezleriyle, Akdeniz ve Afrika yönüne doğru yola çıkan Müslüman donanma, ordu, tüccar ve davetçilerin hareket üssü olan Mısır,³⁹⁵ İslam tarihinde siyasi ve iktisadî açıdan önemli bir görev yüklenmiştir.

Kaynaklarda bereketli arazisine vurgu yapılan,³⁹⁶ Hz. Peygamber'in Müslümanlara ilgi göstermelerini tavsiye ettiği³⁹⁷ Mısır toprakları, İslam geleneğinde belli bir teveccüh kazanmıştır. İslam tarih kaynakları içinde, çoğu Mısır kökenli tarihçilerce kaleme alınmışsa da, Mısır'ın faziletlerini anlatan kitapların yazılmış olması, bu ilginin açık bir göstergesidir. İbn Abdülhakem ve İbn Tağrıberdî gibi Mısır menşeli tarihçiler de, Hz. Peygamber'in Mısır'ı fetheden Müslümanlara, Mısırlılara karşı iyi davranıp onları gözetmeleri konusunda tavsiyede bulunduğunu, zira Hz. İsmail'in annesi Hacer'in de onlardan olduğunu söylediğini aktarırlar.³⁹⁸ Daha ziyade bir hadisçi olmasına rağmen memleketi Mısır'ın tarihine duyduğu özel ilgiyle Mısır tarihi ile ilgili kitaplar kaleme alan Muhammed b. Yusuf el-Kindî (897-961) de, Mısır'ın üstünlüklerini anlattığı kitabında, bazı insanların diğer insanlar, bazı gecelerin diğer geceler üzerindeki üstünlüğü gibi Mısır'ın da diğer memleketler üzerinde üstünlüğü olduğunu zikreder ve kutsal şehirlerin yiyecek ve giyecek ihtiyacını karşılayan bu beldenin, muhtelif bölgelerden gelen çok sayıda hacıyı doyuran dinî ve dünyevî bir berekete sahip olduğuna dikkat çeker.³⁹⁹ Mısır'ın meyve ve sebzeden hububata, ağaç türlerinden balık ve maden kaynaklarına uzanan bir çeşitlilik gösteren ürün yelpazesine atuf yapan el-Kindî, yaz-kış, sıcak-soğuk her zaman mevcut bu mahsul türlerine dair örnekler sunar.⁴⁰⁰ Mısır'ın zirai zenginliğine ışık tutan bir başka müellif de Nâsir Hüsrev'dir. Mısır'da dört mevsime ait çeşit çeşit meyve ve çiçekleri aynı anda gördüğünü zikreden ve bunun mümkün olmayacağını düşünenlerin çıkabileceğini, ancak gördüklerini yazdığını söyleyen seyyah, Mısır topraklarının şaşırtıcı bir verimlilik taşıdığını zikreder.⁴⁰¹ Mısır'ı "Bereketin anası", "dünyanın cenneti" gibi oldukça taltif edici sıfatlarla anlatan Süyûtî de, diğer Mısırlı müellifler gibi, bu bölgenin fazilet ve bereketine oldukça geniş bir yer verir. Onun, "Yeryüzündeki on bereketin dokuzunun Mısır'da bulunduğu" dair ifadeleri, oldukça çarpıcıdır.⁴⁰² İbn Memmâtî'nin Mısır'ın dünya zümrüt üretimi açısından taşıdığı değere vurgu yapması da dikkate değerdir.⁴⁰³

İslam geleneği içinde Mısır'a özel bir önem atfedilmesinde, Kur'an'da bu topraklarla ilgili geçen hikâyelerin de etkisi olmuştur. Mesela "Biz Meryem'in oğlunu da, annesini de bir âyet kıldık. Her ikisini de sulak, oturmaya elverişli yüksek bir yere yerleştirdik." (Müminûn, 50) ayetinde geçen yüksek yerin Mısır olduğu yönünde görüşler ortaya atılmıştır.⁴⁰⁴ Keza "Hani siz, 'Ey Musa! Bir tek yemekle yetinemeyiz; bizim için Rabbine dua et de yerin bitirdiği şeylerden; sebzesinden, hıyarından, sarımsağından, mercimeğinden, soğanından bize çıkarsın' dediniz. Musa ise, 'Daha iyiyi daha kötü ile değiştirmek mi istiyorsunuz? O halde şehre inin. Zira istedikleriniz sizin için orada var' dedi." (Bakara, 61) ayetinde sözü edilen şehrin de Mısır olduğu yönündeki yorumlar,⁴⁰⁵ Mısır'a olan ilgiyi arttırmıştır. el-Kindî, bu ayetlerden yola çıkmak suretiyle, Mısır'ı bütün Müslümanlar nezdinde merkezî bir yere oturtmuştur. Hz. İbrahim'in annesi Mariye'nin, Ansina'nın köyü Hafn'a mensup bir Kıpti olmasından hareketle, Arapları ve Müslümanları Mısır'a nispet etmiş ve Resulullah'ın eşlerinin, müminlerin anneleri olduğuna dair hadisini de bu görüşüne dayanak yapmıştır.⁴⁰⁶ Hatta, "Mısır, bütün yeryüzünün hazinesidir; Mısır'ın sultanları da yeryüzünün sultanlarıdır" ifadeleriyle,⁴⁰⁷ Mısır konusundaki görüşlerini oldukça abartılı bir tarafgirliğe götürmüştür. Kimi zaman aşırılığa giden bu ilgi, Mısır'ın bugünlere uzanan tarihî, coğrafi ve kültürel zenginliğine dikkat çekmesi bakımından anlamlıdır.

Mısır toprakları içinde yer almakla birlikte, nüfus yapısı ve yüzey şekilleri bakımından Arabistan'la benzerlikler taşıyan çöllük Sina Yarımadası ise Akdeniz ile Kızıldeniz, Asya ile Afrika arasındaki konumu ile dikkat çekmektedir.⁴⁰⁸ Doğuda çok dik bir eğimle Akabe Körfezi'ne, batıda ise daha eğik bir yamaçla Süveyş Körfezi kıyısındaki geniş bir sahil ovasına hâkim durumdaki Sina Yarımadası'nın merkezî kısmı, büyük engebeler ihtiva ederken, kuzeyi Akdeniz kıyısında uzanan killi ve kumlu bir ova olup, 935 m yüksekliğe ulaşan birkaç yassı tepe ve büyük el-Ariş havzasıyla çeşitlilik göstermektedir.⁴⁰⁹ Modern dönemlerde de petrol yatakları bakımından taşıdığı zenginlikle önemi artan yarımada, Süveyş Körfezi kıyısında etkinlik gösteren petrol üretimiyle, Mısır petrol üretiminin büyük bir kısmını karşılamaktadır.⁴¹⁰

c. Sudan

4°-23° kuzey enlemleri arasında yer alan ve ekvator bölgesinden Sahra Çölü'ne kadar uzanan Sudan, 2011 yılında Güney Sudan'ın bir referandum ile bağımsızlığını ilan etmesine kadar çağımız Afrikası'nın en büyük devletiydi. Yer şekillerinin önemli bölgesel farklılaşmalara yol açmadığı ülkede, güney kesimlerde ova ve platolar, kıyı kısımlarında ise umumi-

yetle yüksek alanlar yer almaktadır. Ülkenin batısında yer alan ve 3.000 metrenin üstünde bir yüksekliğe sahip Cebel Marra'nın sönmüş bir yarıdağ olduğu ve çevresindeki daha küçük yüksekliklerin de benzer nitelikte olduğu düşünülmektedir. Bunların yanı sıra yükseklikleri genelde 1.000 metrenin altında kalan güneydeki Nûbe Dağları ile doğudaki Kızıldeniz tepeleri gibi alanlar, önemli bir kısmı nispeten düz bir arazi üzerinde oturan Sudan'da, düzlüğün bozulduğu sayılı sıra dışı bölgeler arasında yer almaktadır.⁴¹¹

Uçtan uca neredeyse geniş bir düzlük olan Sudan'da iklim ve bitki örtüsü bölgeden bölgeye oldukça çeşitlilik göstermektedir. Bu çeşitlilik, her zaman yüksek sıcaklıklardan ziyade, yağışlardan kaynaklanmaktadır. Yağmur mevsiminin yazları yaşandığı bölgede, yıllık yağış miktarı bölgeler arasında hayli farklılıklar göstermektedir.⁴¹² Ekvator ile çöl arasında bir geçiş özelliği gösteren ve çoğunda tropik-Afrika ikliminin hâkim olduğu Sudan'ın güney kısımlarında ekvatorial bir yağmur iklimi yaşanırken, yağmurların gittikçe azaldığı kuzeye doğru bu iklimin çöle dönüştüğü görülmektedir. Kuzeydeki çöllerde, neredeyse hiçbir bitki örtüsü yokken ülkenin ortalarında steplere özgü bitkiler göze çarpmaktadır. Daha güneye doğru, önce kısa ve uzun otlardan oluşan savanalar dikkat çekerken, daha güney kısımlarda sulak otlakların, mera ve ormanlık savanalarla yağmur ormanlarının yer aldığı görülmektedir. En güney kısımda ise, kuzeye doğru akan Nil ve onu besleyen Subat, Mavi Nil ve Etbara gibi, ülkenin ihtiyaç duyduğu suyu karşılayan kaynaklar yer almaktadır. Yıllık su taşkınlıkları, güneyde geniş bir bataklık bölge oluşturmuştur.⁴¹³ Zira yıllık yağış tutarının 1.000 milimetrenin üstünde olduğu güneyde, yağmur mevsimi mayıstan ekime kadar devam etmekte, hatta güney sınırına yakın küçük bir bölgede yıllık yağış 1.500 milimetreyi geçmektedir. Yaz sıcaklıklarının 30°C civarında olduğu ülkede kış mevsimi yaşanmamaktadır.⁴¹⁴

Ekonomisi büyük ölçüde ziraat ve hayvancılığa dayalı olan Sudan'da bugün dahi birçok yerde yağmur suyuna dayalı geçimlilik çiftçiliği yapılmakta ve ülkenin ana geçim kaynağını büyük ölçüde hayvancılık teşkil etmektedir. Geleneksel ve ticarî ziraatın yapıldığı Darfur ve Kassala arasında, bir yandan darı, yerfıstığı, susam ve arap zambakı üretimi yapılırken, diğer yandan da inek, koyun ve deve güdülmektedir. Gelecekte Arap dünyasının tahıl ambarı olmaya namzet bir ülke olarak gösterilen Sudan'daki zirai üretimin önemli bir kısmı da, sulama sistemleriyle bölgedeki ticarî tarımı destekleyen Nil'den çıkmaktadır.⁴¹⁵

En kadim çağlardan itibaren Mısır kanalıyla Akdeniz dünyası arasında yapılan ticarete dâhil olan Sudanlıların, ülkelerine sefer yapan Mısırlılar için temin ettikleri zenci köleler de, Sudan'ın ticaretinde hatırı sayılır bir

yer teşkil etmiştir. Keza başta Kartaca olmak üzere Finike kolonilerinden hareket eden ve Sudan'a, dokuma, bakır ve züccaciye eşyası getiren kervanların, buradan kölelerin yanı sıra bol miktarda altın ve fildişi yükleyerek ayrıldıkları bilinmektedir. Yunan-Roma hakimiyetinden itibaren hem Nil yolu ile hem de sahra vasıtasıyla gerçekleştirilen bu faaliyetler, Kuzey Afrika'nın Araplar tarafından fethini takip eden dönemde de devam ettirilmiştir. VII. asrın sonlarından itibaren, Mısır ve Kuzey Afrika Müslümanları tarafından sık sık ziyaret edilen büyük Sudan pazarları, zaman zaman bu pazarlarla Akdeniz sahillerinde ticaret yapan hemşehrileri arasında aracılık yapmak isteyen Müslümanların bu bölgeye yerleşmelerine vesile olmuştur. XI. asırda Sudanlılar arasında İslamiyet'in yayılmasında, özellikle bu bölgeye yerleşen tacirlerin önemli bir etkisi olmuştur.⁴¹⁶

d. Habeşistan

Dünyanın en eski yerleşim bölgelerinden biri olan kadim Habeşistan, bugünkü Etiyopya ve Eritre'nin yanı sıra Cibuti'yi de kapsayan bir coğrafyayı tanımlamaktadır. Yunan kaynaklarında *Aithiopia* (Abyssinia) olarak geçen bu coğrafyanın, adını Yunancada yüz manasına gelen "opsis" ile yanık anlamına gelen "aitho" kelimelerinden aldığı ve bu isimlendirmenin, bölgenin "kırmızı, yanık yüzlü insanların ülkesi" anlamında kullanıldığı zikredilmektedir.⁴¹⁷ Bununla birlikte antik Yunan'da Etiyopyalı kelimesi, sadece bölge insanını tanımlamak için kullanılmamış; bu kavram, klasik Yunan yazarlarından Homeros, Herodot ve Batlamyus'un eserlerinde tüm Hint Okyanusu sahillerinde karşılaşılan siyahi insanları da içine alacak şekilde genelleştirilmiştir. Bu çerçevede Nil'in Asvan yakınındaki Birinci Çağlayan'ın güneyinde kalan ve o dönemde bilinen dünyanın batısı ile doğusu arasında yaşayan tüm siyah tenlilere bu isim verilmiştir. Bu suretle sadece Habeşliler değil, Sudanlılar ve hatta Hintliler dahi bu kullanımın içine dâhil edilmiştir. Antik Yunan döneminde, batılı Etiyopyalılarla doğulu kuzenlerinin, tenlerinin tonu, saçlarının renk ve tarzı gibi bazı temel özelliklerde ayrıldıklarına dikkat çekilmiştir. Yunanlı kaynakların bu farkın bilincinde olmaları, aynı isimle adlandırmalarına rağmen Hintlilerle zencilerin farklı ırklar olduklarının farkında olduklarını göstermektedir.⁴¹⁸

İrk olarak Habeşliler, kuzeydeki akraları Mısırlılardan ve tam anlamıyla zenci bir ırk olan ve Nil-Sahralı olarak bilinen Nûbelilerden oldukça farklıdır. Zira Habeşliler, ten renklerine yansıyan siyahiliğe rağmen Sami bir ırk olan Kûşî kökenlidir. Araplarla ırkî akrabalıkları ise, Kuzey Afrika'nın yerli Berber ırkı ile karışmış Mısırlılara olan akrabalıklarından daha fazladır. Kûşî ve Nil-Sahralı ırkların M.Ö. III. bin yılda büyük sahra-

nın hemen güneyinde uzanan “Sahil” koridoru boyunca batıya göç ettikleri ve bu bağlamda bugünkü Çadlıların da Habeşlilerle akrabalıklarının bulunduğu sanılmaktadır.⁴¹⁹

Habeşliler için “Kûş” tanımlası, tarih boyunca kullanılmış bir ifadedir. Diğer Sami ırkların, Etiyopya’yı ve Nûbe’yi de kapsayacak şekilde Asvan’ın güneyindeki geniş bölgeye Kûş adını verdikleri bilinmektedir. Nitekim Mısır, Babil ve Asur tabletlerinde de bölgenin ismi Kûş olarak geçmektedir.⁴²⁰ “Habeş” kelimesinin, “muhtelif kabilelerin birleşmesinden teşekkül eden cemaat” manasında h-b-ş kökünden neşet ettiği tezinin bugün geçerliliği kalmamış; kelimenin aslının, buraya yerleşen Yemenlilere dayandığı tezi kabul görmüştür.⁴²¹ Bölge daha ilk çağlardan itibaren sık sık Arabistanlı Samilerin akınlarına maruz kalmıştır. Habeş kelimesinin de Yemen bölgesindeki Hubeyş Vadisi’nden neşet ettiği, Sebe kitabelerinde geçen “Habeşet” ifadesinin de bu ilişkiyi ortaya koyduğu öne sürülmüştür. Keza “el-Câ’z” veya “Agâzi” olarak bilinen bir Arap kabilisinin de bölgeye göçtüğü ve Habeşistan’ın yaygın dili Gez’in bunların kullandıkları lisandan türediği bilinmektedir. Her hâlükârda Arabistanlı Samilerin yerel Kûşileri egemenlikleri altına aldıkları ve kendi hükümlerini altındaki kesimleri medenileştirdikleri, bu sayede yine Kûş ırkından sayılan kuzeydeki Bece ile güneydeki Denkali’i iterek genişledikleri anlaşılmaktadır.⁴²²

Gez dilinin bölgenin kaynaşmasında oynadığı rol, bilahare bölgede Hristiyanlığın yayılması ile pekişmiş; Yunanlıların bölgeyi tasvir için kullandıkları “Etiyopya” terimi yerli halk tarafından da kullanılmaya başlanmıştır. Miladi V. ve VI. yüzyıllardan günümüze gelen incillerde Etiyopya ismi dikkat çekmekle birlikte, bölge özellikle İslam tarihinde daha ziyade Yemenli göçebelerin getirdiği “Habeş” ismiyle anılmıştır.⁴²³

İslam tarihinin ilk dönemlerinde Hz. Muhammed’in etrafında nüveleyen ilk Müslümanların, hicret mekânı olarak Habeşistan topraklarını tercih etmelerinde, Habeşistan yaylasına yakınlığı ile bilinen Adulis (Zula) sahillerinin, Kızıldeniz’de emniyetle yanaşılmaya oldukça müsait konumunun yanı sıra Hz. Peygamber zamanında ticaret hayatı hayli gelişmiş Mekke ile ticarî ilişkisinin etkili olduğu üzerinde durulmuştur.⁴²⁴

Derin vadilerle kesilen ve dar ovalarla çevrilen devasa dağ ve plato-lar karışımından oluşan Habeşistan topraklarının yüksek kısımlarını ikiye ayıran büyük rift vadisi üzerinde, bir dizi göl yer almaktadır. Dağlardan muhtelif istikametlere doğru derin dere yatakları açılmış olsa da asıl su çıkışı, Subat, Mavi Nil ve Tekeze nehirleri aracılığıyla Nil Vadisi’ne doğru gerçekleşmektedir. Bölgenin iklim ve faunası, yüksekliklerdeki aşırı değişkenliğe bağlı olarak hayli çeşitlilik göstermektedir. Alçak bölgeler sıcak

olup, genellikle çöl veya steplerden oluşmakta, bu çöl ve stepler, daha ziyade yüksek kısımların etrafını çevrelemekle birlikte bazen 1.500 m kadar yüksekliklerde de görülebilmektedir. Daha yukarılarda ise, 2.400-2.700 metreye kadar ulaşan, daha serin ve rutubetli olan bir kuşak yer almaktadır. Normalde bol ağaçlı ve ormanlık olması gereken bu bölgelerde daha ziyade otlaklar ve tarlalar bulunmaktadır. Biraz daha yukarılarda, dağların zirvelerinde ise, ağırlıklı olarak otlaklarla kaplı rutubetli bir iklim hüküm sürmektedir. Yağmur yağışlarının hemen her yerde yaz aylarında yoğunlaştığı Habeşistan topraklarında, sadece birkaç istisnai bölgede, kış sonlarına doğru küçük yağmurlar görülebilmektedir.⁴²⁵

Yıllık yurtiçi hasılanın yarısını teşkil eden ve Habeşistan'ın ana kaynakları olan ziraat ve hayvancılık, nüfusun %90'ının geçim kaynağını oluşturmaktadır. Ziraatın hemen hemen tamamen yağmur suları ile yapıldığı ülkede geçimlilik, büyük ölçüde buğday, arpa, sorgum, darı, mısır gibi ürünlere dayanmaktadır. Modern dönemlerde, ülkenin ürettiği en değerli zirai ihracat ürünü kahve olup, toplam tarımsal ihracatın 4'te 3'ünü teşkil etmektedir. Kahveden sonra bölgenin önemli ihracat ürünleri arasında, muhtelif tohum, yağ ve bakliyat yer almaktadır.⁴²⁶ Hayvancılığın çok önemli bir yer tuttuğu ülkede, daha serin bölgelerde sığır, at ve katır; doğu ve güneydoğuda ise deve yetiştirilirken, kimi bölgelerde de iklime bağlı olarak muhtelif koyun ve keçi cinslerine rastlanmaktadır. Modern dönemlerde yer altı servetleri bakımından taşıdığı zenginlikle de dikkat çeken Habeşistan'da çıkarılan belli başlı maden cevherleri arasında demir, bakır, çinko ve kurşun yer almaktadır.⁴²⁷

İlk dönem Müslümanlarının hicret mekânı olarak önem atfettiği Habeşistan'a, müteakip dönemlerde ilginin azaldığını görürüz. Nitekim Guidi, Hz. Ömer tarafından Habeşistan üzerine düzenlenen seferden sonra Müslümanların asırlar boyunca Habeşistan'a nüfuzunun âdeta hiç denecek kadar az olduğuna dikkat çeker ve İbn Hurdâzbih, Ya'kûbî, İbn Rüste, Makdisî gibi Arap coğrafyacılarının Habeşistan hakkında hemen hemen hiçbir nakilde bulunmalarının da bu duruma işaret ettiğini dile getirir. Habeşistan ile ilgili bilgilerin, genellikle memleketin başkenti Carmi şehri ile sınırlı kaldığını belirten Guidi, bu sınırlı malumatın kaynağını da, halife Me'mun'un isteğiyle 201-210/816-825 yılları arasında Harizmî tarafından kaleme alınan coğrafya haritası *Sûretü'l-arz*'ın teşkil ettiğini nakleder.⁴²⁸

II. KIZILDENİZ HAVZASINDA DENİZCİLİK VE GEMİCİLİK

1. Kızıldeniz Havzasının İslam Öncesi Dönemden Devraldığı Denizcilik Mirası

Üç taraftan denizlerle çevrilmiş olan Arapların, İslam öncesinde belli bir denizcilik geleneğine sahip olup olmadıkları meselesi, İslamî dönem denizciliğinin gelişimini görmek açısından son derece önemlidir. Devlet geleneği olmayan ve elverişsiz bir coğrafya üzerinde yaşayan Bedevi bir toplumun, bulundukları coğrafyanın sınırlarını aşarak kısa sürede önemli bir deniz gücü haline gelmesi, kolay anlaşılır bir durum değildir. Söz konusu yükselişin arkasında belli bir denizcilik birikiminin olup olmadığı, çevre şartlarının bu yükselişi ne ölçüde desteklediği sorusu, hiç şüphesiz tetkike muhtaçtır.

Orta Çağ Kızıldeniz denizciliği, kendine has bazı özellikleri dışında büyük ölçüde genel Arap gemi ve denizciliğinin bir türevi olarak gelişmiştir. Akdeniz ve Hint Okyanusu tecrübelerinden beslenen Arap denizciliği ise, bu iki denizcilik geleneğinin etkileşim sahasında yeni bir tarz ortaya koymuştur. Portekizlilerin Ümit Burnu'nu dolaşarak Kızıldeniz ve Hint Okyanusu'na gelişleriyle birlikte bariz bir kesintiye uğrayan bu denizcilik geleneğini daha iyi analiz edebilmek için bu bölümde, ilk olarak İslam öncesi Arabistan üzerinde mevcut denizcilik mirası ve bunun İslam denizciliğinin gelişimi ve genel seyri üzerindeki etkisi incelenecektir. Ardından Kur'an'ın ve ilk dönem Müslümanlarının denizciliğe bakışı ele alınacaktır. Hz. Peygamber döneminden itibaren Hulefâ-yı Râşidîn, Emevi, Abbasi ve Fatımi iktidarları döneminde, Kızıldeniz merkez olmak üzere bölgede yaşanan denizcilik tecrübelerinin tarihi gelişimi ve bu geleneklerin Kızıldeniz ve Müslümanların faaliyet halinde olduğu diğer denizlerdeki denizcilik gelenekleri ile karşılaştırılması, ardından da özel olarak Kızıldeniz denizciliği üzerinde durulacaktır.

Tüm bu değerlendirmelerin yapılması sırasında, gerek klasik gerekse modern dönemlerde İslam denizciliği üzerine kaleme alınan eserlerdeki farklı görüş ve iddiaların oluşturduğu zenginlikten istifade edilecek; bunların ışığında İslamî dönemlerden yaklaşık Haçlılar dönemine kadar eski dünyanın merkezi içinde yer alan Kızıldeniz'in, bölgede kurulmuş

siyasî iktidarlar tarafından güdülen politikalara göre değişen, iniş ve yükselişlerle dolu, bazen canlı, bazen sönük istikrarsız tarihi geçmişi gözden geçirilecektir.

En kadim medeniyet merkezlerinin, su kenarlarında inşa edilen yerleşim bölgelerinde geliştiği dikkate alındığında, esasında su üzerinde taşımacılık ve seyahatin suyla hayat bulan insanlık tarihi kadar eski bir geçmişe sahip olduğu kolaylıkla görülecektir. Su üzerinde kalabilmeye yönelik çok erken dönemlerden itibaren geliştirilmeye başlanan bölgesel çabalar, aynı zamanda bugünkü modern su taşıtlarının da hazırlayıcısı olmuştur.

“Saz demetlerine ata biner gibi oturup gölleri geçen Yeni Zelanda yerlileri, şişirilmiş keçi derisi tulumları üzerinde ırmakları aşan Iraklı çobanlar, kollarının altına koydukları bir kütükle kıyı boyunca sürüklenerek balık avlayan Tamil yerlileri, keza geniş ağızlı küplerin üzerine yatarak benzer faaliyetleri gerçekleştiren Sindliler”, suyu bir taşıma aracı olarak kullanan ilk topluluklar arasında yer alır. Bu tek kişilik araçları, birden fazla kişinin taşınabildiği ve bölgede yetişen ağaçların kütüklerinden ya da birbirine yığınlar halinde bağlanmış sazlardan yapılan sallar takip etmiştir. Tabii olarak daha bu ilk kullanımlarda bile, bölgelerin özelliklerinden kaynaklanan farklılıklar ortaya çıkmış; bunlar daha sonraları farklı denizcilik ve gemicilik geleneklerinin ilk nüvelerini oluşturmuştur. Örneğin, akıntı ve kayalıkların yoğun olduğu yerlerde salların dağılması, Dicle ve Fırat’ın sakinlerini, bir ahşap iskeletin ve şişirilmiş hayvan derilerinin tulumlar halinde bir araya getirilmesinden oluşan şamandıralı sallar inşa etmeye itmiş; zaman içinde bu taşıyıcı şamandıra üzerine bir platformun monte edilmesiyle daha fazla insan ve yükün taşınabildiği, hızlı akan nehirler için de ideal nakil araçları icat edilmiştir. Bu arada delinen tulumlar için geliştirilen yama yapma formülüyle bu nakil araçlarının ömrünü uzatacak yöntemler bulunmuştur. Akıntının hızlı olmadığı yerlerde ise şamandıra olarak, daha kolay temin edilebilen çömllekler kullanılmıştır. Döneme ait arkeolojik kalıntılar, Antik Çağda Yunanlıların bu tip sallar kullandıklarına işaret ederken, M.Ö. 252’de Romalı bir komutanın da 140 civarında savaş filini Messina Boğazı’ndan bu cins sallarla geçirdiğini ortaya koymaktadır.¹

Tulum ve sallarla başlayan su taşımacılığında asıl önemli adım, yolcu ve yüklerin su üzerinde kuru kalabilmelerini sağlayan kayıkların inşa edilmesidir. Hafif dallardan oluşan bir iskeletin üzerine hayvan postlarının gerilmesi ve bu kısmın söğüt dalları, saz, ip ve sırimlarla örülmesiyle elde edilen ilk sepet işi kayak türleri, Mezopotamya’nın nehir medeniyetleri tarafından yaygın bir şekilde kullanılmıştır. Bunlar sırtta taşınabilecek kadar küçük ve hafif olabildiği gibi, birkaç ton yükü kaldırabilecek geniş ve büyüklükte de tasarlanabilmiştir. Öyle ki bu kayıklar, kereste vesair ağır inşaat malzemesinin yanı sıra asker ve at taşımada da kullanılmıştır.

Mezopotamya bölgesinde rüzgarın hep akıntı yönünde esmesi ve nehirlerin yukarı kısımlarında sığlıkların ve kayalıkların sıklaşması, burarlarda su taşımacılığındaki tekniklerin gelişmesine fazla imkân vermezse de,² Nil sayesinde Mısır, su taşımacılığı tarihinde küçümsenmeyecek bir yer edinmiştir. Zira 500 deniz mili boyunca problemsiz bir yolculuk imkânı sağlayan Nil'de, akıntı ve rüzgarın ters yönde işlemesi sayesinde iki istikamette de rahat bir yolculuk yapılabilmekteydi. Çoğunlukla nehrin iki yakasından yardımcılarla çekilen Mezopotamya sandallarına nispetle Nil kayıkları kuzeye, yani nehrin akış yönüne doğru akıntıyla giderken, ters yönde yolculuk daha ziyade yelkenlerle yapılmaktaydı. Ancak bölgedeki elverişli ağaç miktarının az oluşu, Mısırlıları, en azından ilk dönemlerde muhtelif alternatifler geliştirmeye itmiş; bu çerçevede başlangıçta sazların birbirlerine bağlanmasıyla imal edilen sallar kullanılmıştır. Daha ziyade sazlık ve bataklıklarda avlanmak ve seyir yapmak maksadıyla kullanılan bu kayıklar zaman içinde gelişmiş, büyümüş ve kürekle hareket ettirilir hale gelmiştir. Arkeolojik bulgular, bu kayıkların iki ucunun kalkık olduğunu ve üzerindeki süslemeler gibi kendine has özellikler taşıdığını ve farklı ihtiyaçlar için değişik sandal tipleri üretildiğini ortaya koymaktadır. Zamanla tekneler büyüyüp uzarken, küreklenden bir veya birkaçının, taşıtın arka tarafına doğru yanlara, bazen de tam arkaya yerleştirilmesiyle de dümen oluşturulmuştur. İki çift güverte kabini yerleştirecek ve uzun sıralar halindeki kürekle hareket ettirilebilecek kadar büyük gemiler inşa eden Mısırlıların denizcilik alanındaki en önemli katkıları, gemilerinin hareketini sağlamada rüzgarın gücünden istifade etmeleridir. Rüzgarın nasıl dizginleneceğini keşfeden Mısırlılar, ilk zamanlarda kayığın ön kısmına yerleştirdikleri eğreltiotu ya da hurma yaprağını yelken yaparken, daha sonraları bunun yerine saz veya yapraklardan örülen ve kayığın ucuna yerleştirilmiş bir direğe takılan bir yelken kullanmaya başlamışlardır.³ M.Ö. 3200'de kürek çekmeksizin ilerleyen bir kayığın etkisinin, en az XVIII. yüzyılda buharlı vapurun yaptığı etki kadar mucizevi olduğunu söyleyen Casson, zaman içinde yelkenin daha etkin bir şekilde idaresini sağlayan seren direğinin de kullanıma girdiğini kaydetmektedir.⁴

Öte yandan dünyanın daha ağaçlı bölgelerinde, uzun ağaç kabuklarının uçlarının kille sıvanarak tekne şekli verilmesiyle yapılan ilk kayıklar, zamanla yerini kütüklerin içinin oyulmasıyla elde edilen kayık türlerine bırakmıştır. Kesici âlet veya kontrollü ateşle oyulan bu kütük kayıklar Antik Çağın sonuna kadar kullanılmış; zaman içinde, daha zorlu şartlara uygun imal edilen ve Antik Çağdan günümüze kadar gelen kalaslı kayıkların yapımına başlanmıştır. Bugün dahi temel yapısını koruyan bu kayıklar, esas itibarıyla bir omurga, enlemesine yerleştirilmiş kaburgalar (iskarmoz) ve dış yüzey (borda) kaplamalarından oluşmuştur. Bununla bir-

likte kalaslı kayıkların bize kadar ulaşan en eski kalıntıları Mısır'a ait olup, bunların yapısı ve imalatı, yukarıda bahsi geçen ve alışılageldiğimiz yapıdan kısmen farklıdır. İskelet oluşturulmadan kaplamaların daha ziyade iplerle birbirine tutturulmasıyla inşa edilen gemilerle yapılan bu gemicilik tarzı, Portekizlilerin Kızıldeniz ve Hint Okyanusu'na Avrupa teknolojisini getirmesine kadar hâkim gelenek olmuştur.⁵

Periplus'ta, Zengibar açıklarında ve Güney Arabistan kıyılarında bu tür küçük örme kayıkların kullanıldığından bahsedilmektedir.⁶ Bugün *zambuk* olarak bilinen ve Arabistan sahillerinde seyreden küçük gemilerde de bu tarz hâlâ kullanılmaktadır.⁷

Gemi imalatı için gerekli kaliteli kereste bakımından ormanları yetersiz kalan Mısır'da geliştirilen bu teknik, Akdeniz'de kullanılan ve omurga ile kaburgalardan oluşan bir iskeletin kaplanmasıyla oluşturulan üretim tekniğinden oldukça farklıydı. Mezar resimleri ve kazılarda ortaya çıkarılan kayıklar ve Herodot gibi Antik Çağ tarihine ışık tutan yazarlarca kaleme alınan eserlerden edinilen intibalar, bu tekniğin yüzlerce yıl boyunca kullanıldığını ortaya koymaktadır. Kaburgaların kullanılmadığı bu teknikte, teknenin inşasına dış kaplama kalaslarının döşenmesiyle başlanırdı. Önce omurga görevini de ifa edebilecek orta kalas yerleştirilir, ardından iki tarafa sırt sırta bindirilerek diğer kalaslar eklenir (armuz tekniği) ve bunlar birbirlerine iplerle tutturulurdu. Kalasların istenilen yüksekliğe ulaştırılmasıyla tamamlanan tekne, bir küpeşteden diğerine uzatılan enlemesine kirişlerle (kemere) güçlendirilirdi. Mısır'da yetişen kullanılabilir tek ağaç cinsi, kısa ve zayıf bir kerestesi olan akasya idi. Tabii olarak bundan mamul tekneler de ekli ve parçalı oluyordu. Kalasların uçlarına yakın yerlere açılan çentiklerden geçirilen sicimlerle kalaslar birbirine bağlanıyordu. Bu sicimler, aynı zamanda kalasların birleşme çizgileri olan armuzlardan su sızmamaları için bunların üzerine kapatılan ahşap veya halattan mamul tirizlerin (kaplama aralarına geçirilen şeritler) de sabitlenmesini mümkün kılıyordu. Kaplama tahtaları birbirlerine sicimle bağlandığı gibi, armuzlarla da tutturulabiliyordu. Bu teknikle inşa edilen tekneler çok sağlam olmasa da, nehir sularında seyretmek için uygundu. Büyüklüğü ne olursa olsun, teknelere eklenen güverteler, dayanaklılığı biraz daha arttırıyordu. Yük teknelerinde kamaralar güvertenin üzerine, kış tarafına gelecek şekilde tek bir baraka şeklinde inşa edilirken, yolcu teknelerinde kamara yapımında, hasır gibi hafif malzemeler kullanılıyordu.⁸

Mısır gemilerine ait çok sayıdaki çizim, bize gemi direkleri, kürekler, dümenler ve kaşık şeklindeki gövdelerin detaylı tasvirleri ve gelişimi hakkında bilgiler verse de, esasında Mısır'ın, Kızıldeniz, Hint Okyanusu ve Arap Körfezi'nin sahil halklarıyla ilişkileri, Mısır'ın denizcilik ve ticaretinden bahseden kitâbe ve resimlerin tarihlerinden de önceye uzanmak-

tadır. Zira bronz, alüminyum, buhur ve boya gibi Doğu'ya özgü malların çok eski dönemlerden itibaren Mısır'a ulaştığı bilinmektedir. Mısır mabetlerinde Somali'de yetişen ağaçlara ait resimlere rastlanması, yine tarihî eser uzmanlarının Irak süslemeli kayık resimlerini hanedanlık öncesi döneme ait eserlerde tespit etmesi, Mısır'ın, güneyindeki devletlerle ilişkilerinin eskiliğini ortaya çıkarmaktadır. Öyle anlaşıyor ki, Orta İmparatorluk devrinde, ülkenin toprak mahsullerinin artmasına paralel olarak genişleyen iç ve dış ticaret, nakil vasıtalarına olan ihtiyacı da artırmıştı. Bu dönemde ülke dışından ithalatla temin edilen kaliteli keresteler, özellikle gemi yapımına yönlendirilmeye başlanmıştı. Tabii olarak bu da, dönemin gemilerinde bazı değişikliklere yol açmış; özellikle de yelken sistemi ve kürekler de farklılaşma görülmüştür. Gemi imal tarzları ve özellikle devletin gemi ihtiyacı, Mısır'da gemiciliğin sevk ve idaresinin önemli ölçüde devlet tarafından yapıldığı fikrini akla getirmektedir. Yeni İmparatorluk devrine gelindiğinde, Mısır'ın hem bir savaş donanması, hem de ciddi bir ticaret filosuna sahip olduğu bilinmektedir. Nehir ve denizde işleyen bu dönem gemileri biçim itibarıyla birbirine benzetmekle beraber, denizde kullanılanlar daha sağlam ve kuvvetli idi.⁹ Buna rağmen Eski Mısır taşıtlarının açık denizin tehlikelerinden korunmak için kıyı boyunca yol aldıkları sanılmaktadır. Arkeolojik duvar çizimleri, Punt (Somali) ve Hadramut'a kadar uzanan ticarî deniz seferleri düzenleyen Mısırlıların, dönüşte bu bölgelerden ülkelerine gemilerle abanoz ağacı, mürresafi, fildişi ve vahşi hayvanlar gibi ticarî emtia getirdiklerini ortaya koymaktadır. Bu seferler sırasında Kızıldeniz'de kullanılan Mısır gemileri, muhtemelen önce Nil nehri üzerinde inşa ediliyor; daha sonra sökölüp, Kızıldeniz'de yeniden monte ediliyordu. Askerleri taşıyan gemileri tasvir eden Firavun Sahure Piramiti'nde (M.Ö. 2550) yer alan kabartma, Mısır'da deniz taşıtlarının, savaş döneminde de kullanıldığını ortaya koymaktadır.¹⁰ Bütün Mısır tarihi boyunca nakil vasıtası olarak kullanılan gemiler üzerinde, dönemin ihtiyaçlarına göre muhtelif değişiklik ve yeniliklerin yapıldığı bilinmektedir. Önce Nil, sonra Kızıldeniz, ardından da Akdeniz'in sularında dolaşmaya başlayan Mısırlıların, söz konusu gemilerle hem kendi mallarını dış pazarlara taşıma imkânı buldukları, hem de başka memleketlerden ülkeleri için gerekli malları getirdikleri bilinmektedir.¹¹

Mısırlıların Kızıldeniz'e açılışları, yukarıda değinildiği gibi ticarî gayelerle başlamıştır. M.Ö. 2720 yılında Mısır'ın Sudan'ı ele geçirmesi ile, Mısır'ın Kızıldeniz'e açılmasındaki önemli bir engel ortadan kalkmış; Mısırlılar, hem Nûbe ve Becelilerin saldırılarını önlemek, hem de güneydeki kavimlerin gemilerinin sıkça uğradığı ve Doğu'ya ait malların geldiği Sudan'ın batı limanlarını istila etme fırsatı elde etmişlerdir.¹² Böylece "Azametli Yeşil" adını verdikleri Kızıldeniz'e, yazılı tarihe geçen ilk yol-

culuklarını M.Ö. 2470 yılında gerçekleştiren Mısırlılar, dönüşte Somali ve Yemen'den kereste, buhur ve çam sakızı getirmişlerdir. Bu tarihten itibaren Mısır denizciliği, özellikle Mısır hanedanlarının gücüyle ilişkili olarak yükseliş ve inişler yaşamıştır. Bu bağlamda, Kızıldeniz ve Hint sahilleriyle ticarî faaliyetler sürdürülmüş; Mısırlı denizciler büyük cüret ve cesaret göstererek Afrika sahillerini keşfetmeye de teşebbüs etmişlerdir.¹³ II. Ramses'in (M.Ö. 1425-1405) Sudan'ı yeniden istilasının ardından Sevakim Limanı'nı donanması için bir üs olarak kullanması, Kızıldeniz'e yönelik ilginin bir neticesidir.¹⁴ Yine bu çerçevede Kızıldeniz'i Akdeniz'le birleştirmek amacıyla Nil ile Süveyş Körfezi arasına Orta Çağlara kadar kesintili bir şekilde hizmet verecek bir kanal açılmıştır. Ancak II. Nekao'dan (M.Ö. 609-594) sonra Mısır'ın denizcilik alanındaki gücü, özellikle Finikelilerin güçlü rekabeti karşısında giderek zayıflamış; bu da Mısır'ın, Kızıldeniz'in güney sahilleri üzerindeki nüfuzunu büyük ölçüde kaybetmesine yol açmıştır. Fars komutanı Kambis'in Mısır'ı imparatorluğuna katmasıyla da, Kızıldeniz ticaret ve gemicilik tarihinde yeni bir sayfa açılmıştır.¹⁵

Her ne kadar Mısırlılar gemicilik tarihinde önemli bir yer edinmişlerse de, Antik Çağ denizciliği denince akla gelen ilk isim çoğu zaman Finikeliler olmuştur. Kendi yapımları olan gemilerle Çanakkale ve İstanbul boğazlarını aşarak Karadeniz kıyılarını, tüm Akdeniz'i, Avrupa sahillerini, Britanya Adası'nı, Kuzey ve Baltık denizlerini dolaşan ve Gine Körfezi'ni bulup 3 yıl boyunca Afrika'da birçok keşiflerde bulunan¹⁶ bu denizci kavmin denizcilik gücü, M.Ö. I. bin yılda zirvesine ulaşmış ve Akdeniz'de ilk olarak hakimiyet kuran Girit ve Greklerin deniz gücünün yerini almıştır.¹⁷ Hem ticaret hem de gemicilikte parlayan Finikelilerin, açık denizlere gece çıkmadıkları ve geceyi sığındıkları bir koy ya da limanda geçirdikleri, karayı gözden kaçırmamak için de gündüz seyirlerini bile kıyı boyunca yaptıkları bilinmektedir. Birçok yerde sömürgeler kurmuş Finikelilerin başarısında, denizlere hâkim filolarının önemli bir etkisi olmuştur. Kendilerinden önce gemicilikte hayli mesafe kazanmış Ege ve Girit gibi Akdeniz adaları halkının tecrübelerinden faydalanan Finikeliler, bu sayede hem gemiciliği ilerletmiş, hem de filolarıyla önemli kazançlar elde etmişlerdir. Gemi yapma ve donatmakta maharetli ustalar, gemileri idare edecek cesaretli ve tecrübeli kaptan ve tayfalar yetiştirmiş olan Finikeliler, bu çağlarda donanma inşa etmek isteyen komşu ülkelere de destek vermişlerdir.¹⁸ Elli kürekli savaş gemisi "pentekonter" ile üç sıra kürekli "kadırğa" (*trireme*), Finike kökenlidir.¹⁹ Kendi ihtiyaçlarından ziyade tamamen bölgeler arası arz ve talep doğrultusunda ticaretle uğraşan Finikeliler, Asur, Babil ve Fars hegemonyalarına girdikleri dönemlerde bile önemlerini kaybetmemişlerdir. Asurlulara, gemi yapan ustalar ve mahir kaptanlar göndermişler; Akdeniz bölgesindeki bütün askerî hareketlere

deniz desteği temin ederek Fars denizciliğine de katkıda bulunmuşlardır. Bünyesinde korsan faaliyetleri de barındıran Finike denizciliği, etkisi zaman zaman azalmakla beraber, İskender'e kadar Akdeniz'de üstünlüğü elinde tutmuştur.²⁰

Akdeniz'de yoğunlaşan Finikeliler, özellikle kralları Hiram zamanında güneydeki deniz ticaretinin cazibesi sebebiyle Kızıldeniz'e de yönelmişlerdir. Daha sonra Farslar ve Araplar tarafından yüzyıllarca takip edilecek Baharat Yolu'nu tesis etmişler; bu arada Hz. Davud ve Hz. Süleyman zamanında, Kızıldeniz ve Finikelilerin ülkesini birbirinden ayıran toprakların hâkimi İbranilerle dostluklarını geliştirmeye önem vermişlerdir. Hz. Süleyman'ın yeni kurulmuş filosu için Ezion Geber'den denizci tedarik ederek bölgeye gönderen Hiram, bunun karşılığında Kızıldeniz'in güney sahillerindeki ülkelerle ticaret yapma hakkı elde etmiş ve bu sayede Umman ve Hindistan'a kadar ilerleme imkânı bulmuştur. Altın, mürresafi, papağan vesair malların, Hindistan ve Güney Arabistan'dan Filistin'e kadar naklinde Finikeliler önemli bir rol oynamıştır.²¹ Ptolemy Krallığı (Batalime) ve Romalıların hâkim olduğu dönemde de Kızıldeniz'de faaliyette bulunan Finikeliler, Romalıların Doğu'yu istilasıyla beraber zayıflama sürecine girmiş ve zaman içinde yok olmuştur.²²

Akdeniz'de Yunan ve ardından Roma hakimiyetinin yaşandığı dönemlerde Hint Okyanusu'nun batısında, Fars etkisinin geliştiği görülmektedir. İpek Yolu ticaret hattının da önemli bir kısmını kontrol eden Farslar, önce Arap Körfezi, ardından da Kızıldeniz'i etkileri altına almak için teşebbüslerde bulunmuşlardır. Farslar, M.Ö. 525 yılında kralları Kambis yönetiminde Mısır'ı işgal ederek bu hedeflerine büyük ölçüde ulaşmışlardır. Farsların Mısır hakimiyeti, M.Ö. 332 yılında İskender'in bölgeyi istilasına kadar devam etmiştir. Bu arada Mısır ile ülkeleri arasındaki Kızıldeniz üzerinden sağlanan ticaretin canlanması için çaba harcayan Farsların Kambis'den sonraki kralları Dara, M.Ö. 520'de, yetmiş yıl önce II. Nekao tarafından yeniden açtırılan, ancak rüzgarlar sebebiyle kapanan Nil'i Kızıldeniz'e bağlayan kanalı açarak faaliyete sokmuştur.²³ Heredot, bu kanalın uzunluğunun yaklaşık 4 günlük mesafe olduğunu, genişliğinin ise iki geminin zorlanmadan geçişine izin verdiğini yazar.²⁴

Kızıldeniz üzerinden ticaret, Arabistan'ın güneyindeki Araplar dışında bir rakip kalmadığından Farslar döneminde oldukça canlı seyretmiştir. Ancak bölgenin İskender ve ardından da Yunanlılar ve Romalılar tarafından istilası, Farsların Kızıldeniz ve Körfez üzerindeki hakimiyetlerini önemli ölçüde zayıflatmıştır. Farslar, M.Ö. 225'de Sasanilerin iktidara gelmesi ile bölgede yeniden nüfuz kazanmışlardır. Sasaniler karada Bizanslılarla yüzyıllarca rekabet edecek bir güce ulaşmışlarsa da, bu başarı Kızıldeniz'de kendini fazla hissettirememiştir. Zira Arabistan'ın gü-

ney sahilllerinde yaşayan Araplarla Habeşlilerin yoğun rekabet ve direnişi ile karşılaşmışlardır. Ancak tüm bunlara rağmen Fars tacir ve denizcileri, uzun yıllar bölgenin en etkin deniz ticareti yapan zümresi olmuştur.²⁵ Deniz ticareti yapmakla denizci olmak arasındaki farklılığa dikkat çeken Vincent, Farsların esasında Finike, Yunan, Roma ve Bizans gibi denizci bir millet olmadığını, zira genişleme ve büyüme stratejileri içinde deniz fetihleri gerçekleştirmediklerini zikreder. Hatta Farsların kayda değer askerî bir deniz filosuna bile sahip olmadıklarını. Akdeniz’de Finikeli, Kıbrıslı ve Mısırlı denizcilerle çalıştıklarını, Hint Okyanusu’nda da Güney Araplarına ve Hintlilere muhtaç olduklarını öne sürer.²⁶

Diğer yandan Akdeniz’de, M.Ö. IX. yüzyıldan sonra büyük ölçüde Yunan-Helen etkisi ağırlık kazanmış ve bu üstünlük, M.Ö. V. yüzyıl itibarıyla Akdeniz’in büyük ölçüde bir Grek gölü haline gelmesiyle iyice pekişmişse de, daha sonraları Roma’ya teslim edilmiştir.²⁷ İlk Yunan eserlerinde sıkça rastlanılan “denizde sefer ve seyahat” teması, Yunanlıların bu denizci yanına dikkat çekmektedir. Homeros’un, güneyin birbirinden saç, yapı ve kültürel farklarla ayrılan iki siyahi ırkın egemenliğinde olduğunu söylemesi ve bu açıdan Etiyopyalılar ile Hintlileri birbirine benzetmesi, haklı olarak Yunan milletinın klasik dünyanın ucundaki milletlerle doğrudan olmasa bile irtibatlı olduğunun işaretçisi sayılmıştır.²⁸

Helenizm’i Doğu’ya yayan İskender, doğunun büyük ticaret hacmini keşfetmiş ve bu çerçevede Doğu - Batı ticaret yollarını Hindistan sınırlarına kadar karadan fethetmiş; bu arada Fars, Mezopotamya ve Mısır’ı da iktidarı altına almıştır. Ancak güneyden geçen deniz ticaret yollarını da ele geçirmenin elzem olduğunu ve bölgenin hakimiyetinin Arabistan’dan geçtiğini gördüğünden, Finikelilerin yardımıyla, Kızıldeniz ve Arap Körfezi’nin deniz yoluyla keşfi yönünde teşebbüslere girişmiştir. Bu gayeyle rehberler görevlendirerek, onlardan buraların stratejik noktaları hakkında bilgiler almıştır. Ancak İskender’in ölümüyle yarım kalan söz konusu girişimler, imparatorluğun kralın komutanları arasında pay edilmesiyle de büsbütün akamete uğramıştır. Bütün bu gelişmeler sonunda da Kızıldeniz, daha ziyade Mısır üzerinde hakimiyet kuran kumandan Ptolemyus’un haleflerinin ilgi odağı haline gelmiştir.

M.Ö. 305-30 yılları arasında bölgede hüküm süren Ptolemy Krallığı döneminde, Yunanlı-Mısırlı denizcilerin ilgisi özellikle Hint Okyanusu’na yönelmiştir. Bu dönemde Mısır, Hint ürünlerinin Avrupa’ya başlıca çıkış noktalarından biri olmasına rağmen, Mısır’ın yöneticileri, Hint ürünlerini daha ziyade Güney Arabistan’dan temin etmiştir. Zira Batı dünyasında meşhur olan ve aranan pek çok Hint Okyanusu ve Malay Adaları menşeli ürünün, Bâbülmendeb’in ötesini tekellerine alan Güney Arabistanlılarca üretildiğinin sanılması, Mısır’ı bu tekeli kırma yönünde teşebbüslere itmiştir.

Yunan etkisinin tüm dünyayı sardığı o dönemlerden kalma muhtelif rivayet ve kaynaklar, antik deniz ticareti ve Hint Okyanusu hakkındaki bilgilerimizin temelini oluşturur. Araplarla baharat ticareti yaparken köle konumuna düşen ve Habeşlilerce Arabistan'dan Seylan'a uzanan bir yolculuğa çıkarıldığı rivayet edilen Iambûlus hakkında Diodorus'ta anlatılanların, bu tür rivayetlerin belki de ilki olduğunu söyleyen Vincent, Iambûlus'un hikâyesinde geçen kimi nakillerin, bu seyahatin doğruluğu yönünde bir şüphe oluşturduğu kanaatindedir. Nitekim Seylan'a çıkmış Yunanlı bir baharat tacirinin, tarçının Arabistan'da değil de, Seylan'da yettiğine ilk defa şahit olması şaşırtıcıdır. Öte yandan söz konusu hikâyenin doğru kabul edilmesi, muson rüzgarlarındaki düzenin Yunan asıllı denizciler tarafından o dönemde keşfedilmediği ve Helenistik Mısır'ın henüz Seylan'a kadar ilerleyemediği anlamına gelmektedir. Bu durumda da Baharat Yolu'nun Aden-Hindistan aralığında daha ziyade bölgenin yerel denizcilerinin faaliyet gösterdikleri tahmin edilebilir.²⁹

Ptolemy'nin Kızıldeniz'deki faaliyetlerinin, Mısır'a Afrika filleri ithal ederek başladığını söylemek fazla abartılı olmayacaktır. Zira Mezopotamya Helen Krallığı'nı temsil eden Seleucidler (Selefkiler), Hindistan'dan getirdikleri Asya filleri ile Ptolemy'ye karşı savaş meydanında ciddi bir üstünlük kurmuşlardır. Bu askerî üstünlük, kısa bir süre sonra Kızıldeniz odaklı ticarî faaliyetlerle, iktisadî ve siyasi ilişkilere de yansıyan bir genişleme göstermiştir. Bu çerçevede II. Ptolemeus, M.Ö. 269'da Nil-Kızıldeniz kanalını tekrar açtırmış ve Büyük İskender'in metodunu takip ederek çevre ülkeler hakkında bilgi edinmek üzere muhtelif bölgelere ticaret ve keşif amaçlı gemiler göndermiştir. Zaman içinde Ptolemy Krallığı, Arabistan'ın güneyindeki tüccarla Doğu ticareti konusunda rekabete girmiş; hatta bu rekabetin kızışmasıyla Ptolemy ticaret gemileri, seferlerine savaş gemileri eşliğinde çıkmaya başlamıştır. Ptolemy'nin denizdeki askerî gücü karşısında, savaşçı ve saldırgan tavırlarından uzaklaşan Güneyli Araplar, kara yolu ticaretine de ağırlık vermek suretiyle bölgeler arası ticarette aracı bir rol oynamaya yönelmişlerdir. Bu müddet içerisinde Ptolemy Krallığı, Kızıldeniz kıyılarından Hint Okyanusu'ndaki Sokotra Adası'na kadar olan bölgede ticaret merkezleri kurmayı başarmış ve bunlardan bir kısmını askerî bölüklerle donatarak, Doğu ticaretini Arap Körfezi ve Arabistan'dan Kızıldeniz'e yönlendirmeye çalışmıştır. Öte yandan Ptolemy Krallığı'nın Kızıldeniz ve Doğu ticareti üzerindeki hakimiyeti, krallığın son dönemlerinde iyice azalmış; bölgede Farşılar ve Güneyli Araplar yeniden etkili olmaya başlamıştır. Ancak Akdeniz'den gelen yabancıların Kızıldeniz'e ilgisi, Ptolemy Krallığı'nın yıkılması ile sona ermemiştir. Zira bölgeye yeni bir güç ilgi duymaya başlamıştır: Romalılar.³⁰

Başından itibaren deniz gücünü önemseyen Romalılar bu gücü, geniş bir coğrafya üzerinde kurdukları hakimiyetlerinin ticarî, iktisadî, askerî ve siyasî yönlerini pekiştirmek için kullanmışlardır. Bu çerçevede hem Roma medeniyetinin yayılmasında, hem de farklı kültür ve ülkeleri kapsayan bu medeniyetin idamesinde, Romalıların meşhur karayolları kadar donanmalarının da önemli etkisi olmuştur. Roma imparatoru Augustus, Akdeniz dünyasına hâkim olmak amacıyla daimi bir donanmanın temellerini atmıştır. Roma'ya sadece askerî bir üstünlük sağlamakla kalmayan bu donanma, aynı zamanda Akdeniz'de korsanlığın kökünün kazınmasında da mühim bir rol oynamıştır. Bu sayede deniz aşırı ticaretin önündeki en ciddi risklerden birinin, uzunca bir süre için ortadan kaldırılabilmesi mümkün olmuştur. Öyle ki, Augustus'tan itibaren M.S. III. yüzyılın başlarına kadar, bilinen imparatorluk dönemi Roma edebiyatında, Akdeniz'de denizciliği bekleyen korkunç tehlikeler arasında korsanlık bahsi hiç geçmemiştir.³¹

Augustus'un Akdeniz'den sonraki hedefi Mısır olmuştur. Roma'nın Doğu ticaret yolları üzerinde hakimiyet kurma emellerine yönelik bu harekâtı sonucunda, M.Ö. 30 yılında Mısır'daki Ptolemy Devleti yıkılmış, bununla eşzamanlı olarak da Suriye ele geçirilmiştir. Böylece altı yüzyıllı aşkın bir süre devam edecek Roma - Kızıldeniz ilişkileri başlamıştır. Kızıldeniz ve Doğu deniz ticaret yollarını denetlemek amacıyla, bölgenin üç hâkim gücü (Nabatiler, Habeşliler ve Yemen Himyerileri) ile çatışmayı göze alan Romalılar, M.Ö. 25 yılında, daha sonra Kulzum olarak bilinecek olan *Clysma*'dan büyük bir donanma ile hareket ederek, Arabistan'ın kuzeybatı sahilinde bulunan ve bugün yeri tam olarak bilinmeyen Nabatilerin ana limanına, Leuce Come Limanı'na bir saldırı düzenlemişlerdir. Suriye ve Filistin üzerinden karadan da desteklenen bu harekât sonucunda, Nabati Devleti Roma kontrolüne girmişse de, Kızıldeniz'in özellikle doğu sahillerinde yaygın olarak bulunan kayalıklar ve mercan adaları sebebiyle bu donanma daha ileriye gitme imkânı bulamamıştır. Karayolundan Yemen'e ulaşmaya çalışan kuvvetler de Himyeriler tarafından yenilgiye uğratılmıştır. Bu yenilgiye rağmen Romalılar, özellikle bölgedeki bazı kabile ve devletçiklerle yaptıkları anlaşma ve ittifaklarla bölge üzerinde belli bir hakimiyet kurmuşlar; hatta bir müddet Aden'i de denetimleri altına almışlardır.³²

Romalılar kendi sınırları içindeki limanları, Kızıldeniz ticaretinden etkin bir pay alacak ölçüde geliştirmişler ve bu arada Mısır'ı üs olarak kullanarak, Kızıldeniz'de daimi ve kuvvetli bir ticaret donanması ile bir harp filosu tesis etmişlerdir. Her limanın kendi ticaret kolonilerini kurarak, gemilerini ikmal edebilmesine imkân sağlayacak bir düzen geliştirilmiş ve mümkün olan her yere askerî birlikler yerleştirilmiştir.³³ Bu arada Arapların Doğu ticaretindeki tekeli büyük ölçüde kırılmıştır. Bunda, muhte-

melen Romalıların o zamana kadar sadece yerli denizcilerin bildiği muson yağmurlarının düzenini keşfetmesinin büyük etkisi olmuştur. Çünkü bu sayede Mısır'dan kalkan bir ticaret filosu, Arabistan'ın güneyinde durmaksızın Hint Okyanusu'na açılabilmiş ve Arap araçlar aradan çıkarılmıştır. Hint Okyanusu ülkeleri ile yoğunlaşan ticaret neticesinde Doğu mallarının Roma ve Mısır'da arzı artmış, bunun sonucunda yaşanan fiyat düşüşleriyle de bu malların kullanımı çok daha yaygınlaşmıştır. Mesela buhur ve karabiber, bir zamanlar yalnızca çok zenginlerin satın alabileceği ürünler iken, bu gelişmelerle çok daha fazla Romalı ve Mısırlı'nın sofralarında kullanılır olmuştur.³⁴ Daha önce Ptolemy Krallığı'nın Kızıldeniz ile Sokotra arasında tesis ettiği koloniler zincirini de ihya eden³⁵ Romalılar, seyrin oldukça zor olduğu ve sahillerinde gemilere zarar veren mercan kayalıklarının yer aldığı Kızıldeniz'de, sahile yanaşmanın emniyetli olduğu yerler dışında imkân nispetinde gemilerini demirlememişlerdir.³⁶

Roma gemiciliği ile ilgili bilgilerimiz son zamanlarda su altı arkeolojisiindeki gelişmeler sayesinde oldukça artmıştır. Sulara gömülmüş sit alanlarında yapılan kazılar, deniz ve nehir taşımacılığı hakkındaki bilgilerimizi büyük ölçüde değiştirmiştir. Son olarak Londra ve Ren üzerindeki *Xanten* gibi kentlerde bulunan büyük iskelelerin keşfedilmesi, nehir kıyısına kurulmuş limanların önemini gösterirken, batık gemilerden elde edilen kalıntılar da, ticaret yollarıyla taşınan malların türlerini bir araya getirme imkânı sunmuştur. Batık gemi analizleri, ortalama bir Roma ticaret gemisinin 100-150 ton civarında taşıma kapasitesine sahip olduğunu ortaya koymaktadır. Bununla birlikte, M.S. II. yüzyıl yazarı Lucian'ın anlattığı tek bir istisnai gemi (İsis) dışında, ki 1.200 ton olarak hesaplanan kapasitesiyle İsis'in XVI. ve XVII. yüzyıllara kadar benzeri yoktur, tahıl filoları muhtemelen 300-500 ton arasında bir taşıma kapasitesine sahipti.³⁷

Roma, deniz ticareti sayesinde hem anavatanlarının ihtiyacı olan tahıl, baharat, tekstil ürünleri gibi malları tedarik etme imkânı buluyor, hem de söz konusu ticaretten ve genelde de deniz dışı ticaretin denetiminden büyük gelirler elde ediyordu. Ancak M.S. III. yüzyıldan itibaren Romalıların, hem imparatorluk içinde yaşanan dâhilî sıkıntılar, hem de Sasanilerle rekabet gibi harici nedenlerle Doğu üzerindeki hakimiyetlerinde zayıflama baş göstermiş; bunun sonucunda da M.S. IV. yüzyıldan itibaren ticaretteki yoğunluk Kızıldeniz'den Arap Körfezi'ne doğru kaymıştır.³⁸ Ancak söz konusu ticaretin, Romalıların bıraktığı yerden Bizanslılar tarafından devralınmasıyla, Kızıldeniz ticaretinde yeniden canlanma yaşanmıştır. Zira Bizans'ın Mısır'ı işgaliyle, Sasanilerin tekeliindeki İpek Yolu ve Arap Körfezi üzerinden ticarete karşı, Kızıldeniz üzerinden ticaret ön plana çıkarılmıştır.³⁹ Sadece Mezopotamya ve Anadolu'yu değil, aynı zamanda Arabistan'ı da kapsayan Sasaniler ile Bizans arasındaki bu çe-

kişme, İslam'ın ortaya çıkışına ve her iki devletin tarih sahnesinden silinmesine kadar devam etmiştir.

Arap denizciliği, İslam'dan sonra ortaya çıkmış bir durum değildir. Bu konuda kaleme alınan çalışmalar, umumiyetle Arapların İslam öncesinde belli bir denizcilik tecrübesine sahip oldukları hususunda ittifak etse de, birkaç istisna ile tartışmalar daha ziyade, bu faaliyetin çap ve sınırları konusundadır. Bir tarafta, Arapların İslam öncesi dönemde denizcilik faaliyetlerini ilkel ölçeklerde yapılan kıyı balıkçılığı ve taşımacılığı ile sınırlı gösteren görüşler yer alırken, diğer tarafta İslam öncesi Arap denizciliğine tüm Hint Okyanusu ve hatta Akdeniz ticarî denizciliğine hâkim bir mevkii biçenler vardır. Oysa her iki görüş de abartılıdır. Bu konudaki fikrî ayrılıklar, umumiyetle Arap denizciliğinin kapsamı konusundaki görüş farklılıklarından kaynaklanmaktadır. Zira İslam'ın doğduğu dar bir coğrafyayı, Hicaz bölgesini esas alanlar, haklı olarak bu bölgede esaslı bir denizcilik geleneğinin olmadığını söylerken; Arabistan Yarımadası'nın güney yakasından yola çıkanlar, oldukça eskilere dayanan bir denizcilik geleneğinden bahsetmektedirler. Bu bakımdan İslam öncesinde Arabistan'da belli bir denizcilik gelenek ve tecrübesinden bahsedeceksek, bunun daha ziyade Güney Arapları ve belki de kısmen doğu ve güneydoğu sahilindeki Araplar için geçerli olduğunu şimdiden belirtmemiz gerekmektedir. Keza İslam öncesi dönemde yaygın bir denizcilik geleneğinin olmadığını söylerken de, bunun ağırlıklı olarak Hicaz ve çevresi için geçerli olduğunu, bütün Arabistan için sorgulanmaksızın söz konusu edilemeyeceğini vurgulamamız icap etmektedir. Yine bu çerçevede ilk dönem İslam tarih kaynaklarının, Hz. Peygamber döneminden itibaren daha ziyade İslam Devleti'nin gelişim ve kurumlaşma süreciyle ilgilenmesi, söz konusu kaynaklarda birçok sosyal gelişmenin oldukça kısıtlı bir şekilde ele alınmasına yol açmıştır. Bu çerçevede yarımadadaki denizcilik ve ticaretin kayıt altına alınmamış olması, kimi zaman bu tür faaliyetlerin gerçekleşmediği yönünde yanlış anlayışları da beraberinde getirmiştir. Bölgenin İslam öncesi dönemdeki denizcilik faaliyetleri konusunda oldukça sınırlı miktarda bilginin oluşu, denizcilik faaliyetlerinin olmadığı şeklinde yorumlanmamalıdır. Zira, İslam'dan önce yaklaşık 1.000 yıllık bir deniz tecrübesine sahip olan ve gemilerinin seyri için gerekli muson rüzgarlarının düzeyini bilen Güney Araplarının, Hint Okyanusu'nda Çin'e kadar yol aldıkları ve deniz üzerinden ticaret yaptıkları kaynaklarda yer alan dolaylı ifadelerden anlaşılmaktadır. Miladi 414 yılında Seylan'ı ziyaret eden ve buranın "Sebeli Arap tüccarın diyarı" olduğunu söyleyen Çinli Fa-hian'ın ifadeleri de bu gerçeği doğrulamaktadır.⁴⁰

Arapların Orta Çağ boyunca sadece karada ilerleyebilen deve sürücülerine sahip oldukları ve denizciliği hiç öğrenemedikleri tarzındaki yo-

rumların geçersiz olduğunu söyleyen Christides, Arapların denizcilik konusundaki tecrübelerinin, sadece vurkaç baskınları ile sınırlı olduğundan veya gemilerinin bozulmuş yeşil ve kötü kalite ahşaptan inşa edildiğinden ve düşmana bile alışmadan battığından bahseden değerlendirmelerin hiçbir gerekçeye dayanmadığını,⁴¹ bilakis Hint Denizi'ni ilk geçenlerden birinin Araplar olduğunu zikreder. Gerçekten de Arapların Hicaz, Yemen, Hadramut, Umman ve Bahreyn gibi Arabistan'ın denize kıyı bölgeleri aracılığıyla, Hint, Lakadiv ve Maldiv Adaları ve Seylan ile deniz üzerinden bağlantı kurdukları bilinmektedir. Bu ilişkilerin, Yunanlıların bölgeye gelmelerinden ve söz konusu ilişkiyi kayda geçirmelerinden çok önce başladığı ve denizcilik, baharat ve tıbbi bitkiler alanında Arapçaya Hint kökenli kelimeler kazandırdığı tahmin edilmektedir.⁴²

Esasında, denizciliğin gelişim sürecinde,⁴³ Araplar da yerel veya ithal ahşap kullanmak suretiyle kendi yaptıkları küçük kayık ve gemilerle yerlerini almışlardır.⁴⁴ Zira Arabistan bünyesinde gemi yapım malzemelerinin temininde yaşanan güçlük, ancak küçük çapta deniz taşıtlarının imalini mümkün kılmıştır.⁴⁵ Helenist ve Roma döneminin Yunan ve Latin kaynakları da Arapların, Kızıldeniz'de yüzerotoplarla desteklenen sandallar kullandıklarına ilişkin nakillere yer vermiştir. Modeli Mezopotamya'ya kadar uzanan bu ilkel salları, Kızıldeniz'de, tabanı tek bir plakadan oluşan ve birbirine iplerle bağlanan ahşaptan yapılmış özel bir tarz ortaya çıkarmıştır.⁴⁶ Bu yapının tarzı, bazı bölgelerde bugünlere kadar devam edegelmiştir. Arapların bu dar bölgede kazandıkları gemi yapım tecrübesi, zaman içinde yarımadanın muhtelif yerlerine de taşınmış ve özellikle de ahşap temini açısından daha elverişli bir noktada bulunan Basra Körfezi başta olmak üzere, daha büyük çapta gemiler imal edilmiştir.⁴⁷

Ancak bütün bunlara ve Kızıldeniz, Hint Okyanusu ve İran Körfezi ile çevrilmiş jeopolitik üstünlüklerine rağmen Araplar, Mezopotamya, Mısır ve Finikeliler gibi Yakınoğu'nun ilk denizci milletleri arasında sayılmamışlardır. Bunda Arabistan sahillerinin denizcilik faaliyetleri için çok uygun olmayışının ve mevcut limanların ortalama büyüklükteki gemiler için dahi çok erişilebilir durumda olmamasının büyük payı olsa gerektir.⁴⁸ Denizciliğe katkı açısından tek istisna, İslam öncesi Güney Arapları sayılabilir. Bu rol sınırlı olsa da, küçümsenecek düzeyde değildir.

Güney Arabistanlı Arap tüccar ve denizcilerinin, çok eski tarihlerde yüzerotoplarla desteklenen sandallarla Afrika ile ticaret amacıyla Kızıldeniz trafiğinde yer aldıkları tahmin edilmektedir. Keza bu dönemlerde Kızıldeniz kıyısında yaşayan bazı Arap kabilelerinin daimi geçim kapısını oluşturan korsanlığın, zaman zaman bölgeyi denetimi altına almak isteyen Mısırlı ve Romalı denizciler için ciddi bir tehdit oluşturduğu, hatta bu

korsan tehlikesine karşı Romalıların ticaret gemilerine muhafız koymak zorunda kaldıkları bilinmektedir.⁴⁹

Yemen Araplarının dış dünya ile iletişimi, bölgenin ilk önemli devleti Main zamanına kadar uzanmaktadır. M.Ö. II. bin yılın başlarında kurulmuş Main halkının ticarî faaliyetleri, Kızıldeniz'den Mısır'a, hatta Akdeniz'deki adalara kadar uzanmıştır. Ancak M.Ö. X. yüzyılda ortaya çıkan ve M.Ö. II. yüzyıla kadar varlığını devam ettiren Sebeliler, ticaret ve denizcilikte Mainlileri geride bırakan bir şöhrete ulaşmışlar⁵⁰ ve uluslararası ticaretin iki büyük deniz yolunu bin yıldan fazla kontrolleri altında tutmayı başarmışlardır. Kızıldeniz musonlarının sırlarını, denizcilere korku veren kayalarını, azgın dalgalarını ve demir atma yerlerini bilmeleri sayesinde, başka hiçbir milletin cesaret edemediği bu tehlikeli sularda seyir ve sefer yapan Sebeliler, ticarî mallarını taşıdıkları Ürdün ve Mısır limanlarına seferler düzenlemişlerdir.⁵¹ Büyük ticaret filoları ile Hindistan, Çin, Sokotra ve Doğu Afrika'dan getirilen malları Yemen'de toplayan Sebeliler, bu ticarî başarılarıyla Yemen'i dünyanın en zengin ülkeleri arasına katmışlardır. Buradan da deve sırtında Akdeniz limanlarına taşınan mallarla, Kızıldeniz havzasında belli bir ticarî hareketlilik sağlamışlardır.⁵² Mahir bir denizci ve oldukça iyi savaşçı olan Sebe Arapları, büyük gemilerle ıtır çıkan ülkelere deniz seyahatleri yapmışlardır.⁵³ Bir yandan Mısır saray ve mabetlerinin buhur ihtiyacını karşılamak için Kızıldeniz'de deniz filoları bulunduran, diğer yandan da Suriye ve Filistin'e kadar yarımada boyunca ticarî eşya taşımak amacıyla kervanlar kullanan Sebeliler, ağaç kayıklarda Habeşistan'dan taşıdıkları baharatla da bölgenin servet kaynaklarının gelişmesinde büyük bir rol oynamışlardır.⁵⁴

Bu ticarî zenginlik, Akdeniz'e ve Mezopotamya'ya hâkim medeniyetlerin ilgisini çekmiştir. Güney Arapları, Kızıldeniz'e yönelik faaliyetleri birinci hanedanlık dönemine kadar uzanan Mısırlılar için yeni bir açılımın aracı olmuştur. Bu iki medeniyet arasında tesis edilen ilişkiler, bölgenin Fars, Ptolemy ve Roma hakimiyeti altında olduğu dönemlerde dahi devam etmiştir. Bölge dışından gelen bu yabancı medeniyetler, Kızıldeniz'i Uzak Doğu'nun mallarını kendilerine taşıyan, kendi mallarını da Uzak Doğu'ya ulaştıran bir aracı olarak görmüşler ve bu denize hâkim olma konusunda mücadele etmişlerdir. Ptolemy Krallığı ve Romalılar, Arapların rollerini kısıtlamak, hatta onları yok etmek için Habeşlilerden yardım alırken, Güney Arapları ticarî faaliyetlerine büyük bir hızla devam etmişler ve yüzyıllar boyunca Arap bölgelerinde denizciliğin ve ticaretin liderliğini ellerinde tutmuşlardır. Bunda, yurtlarının stratejik konumunun ve uzun yıllar elde ettikleri deneyimlerin büyük etkisi olmuştur.⁵⁵

Sahip oldukları gemilerle Araplar arasında dikkat çeken ve kara ve deniz ticaretinde önemli bir gücü elinde tutan Himyeri ve Sebeliler döne-

minde Güney Arabistan bölgesinde belirginleşen refah ve canlılık, esasında Hindistan'la kurulan ticarî ilişkilerin bir sonucudur. Tarihin en eski zamanlarından beri ticaret mallarının gerek deniz, gerekse kara üzerinden naklinde oynadığı aracı rolle beynelmilel bir önem kazanmış bölgenin en büyük limanı Aden, bu dönemde başta Habeş ve Hint gemileri olmak üzere, bölgeye gelen yabancı gemilerin demir attığı önemli bir liman haline gelmiştir.⁵⁶ Bu dönemlerde yabancı ülkelerin limanlarına giden Arap gemilerinin bölgeye gelen yabancı gemilere göre daha az oluşunda ve Arabistan'da çok miktarda yabancı malın bulunmasında, ithalatın çok olmasının ve denizcilikte yabancı gemilerin daha aktif rol oynamasının yanı sıra,⁵⁷ Arabistan'ın yabancı ülkelere gemi ile ihraç edilecek nitelette malının az olmasının da önemli bir etkisi vardır.⁵⁸

Sebe'nin mirasçısı Himyeri Devleti'nin Bizans'ın güçlü rekabetiyle karşı karşıya kalması, Kızıldeniz'deki ticaret imkânlarının sınırlı bir seviyede gerçekleşmesine yol açmıştır. Bunda, bölgenin, Bizans desteğiyle Himyerilerin üzerine saldıran Habeşliler tarafından istila edilmesi etkili olmuştur. Necâşi'nin, Himyeri Kralı Zû Nüvâs üzerine yolladığı ordu, büyük ölçüde Hristiyan Bizans'ın çıkarlarının korunmasına hizmet etmiştir. Hristiyanlığın yayılışının bir sonucu olarak Doğu'da itibar görmeye başlayan Bizanslılar, tacirleri aracılığıyla Doğu mallarını Basra Körfezi'nden alıp Kızıldeniz aracılığıyla Mısır'a ve Avrupa'ya kolayca taşıırken, eski gücünü kaybeden Himyeriler, buna karşı duramamışlardır. Bizans'ın rakibi İran bu gidişata engel olmak için Basra Körfezi'ne ordu göndermiş; Farslara güvenen Himyeriler de Bizans'a saldırarak Doğu ticaretine ket vurmuşlardır. Habeşlilerin Yemen'e saldırması ve Zû Nüvâs'ı öldürerek bölge üzerinde hakimiyet kurması, biraz da bu zengin bölgenin ve Doğu ticaret yolunun kontrolünün ele geçirilmesi ve Bâbülmendeb Boğazı'nda hakimiyet kurulması amacını taşımaktaydı.⁵⁹ Bir ara Farsların yardımıyla Habeşlileri topraklarından kovmayı başaran, ancak bu sefer de Farsların sömürgesi olmaktan kurtulamayan Himyeriler, her şeye rağmen, Kızıldeniz'deki jeopolitik hakimiyetleri nedeniyle deniz ticaretinden tamamen uzaklaşmamışlardır.⁶⁰ Yüzyılların birikimi olan denizciliğin bölgedeki yeniden yükselişi, ancak İslami dönemde gerçekleşme imkânı bulmuştur.

2. İslam Denizciliğinin Tarihî Gelişimi

a. Hicaz Araplarında Deniz Tasavvuru

Başlangıçta deniz kültürüne ve taşımacılığına yabancı kalan Arapların denizci bir güç olarak yükselmelerinde, İslam fetihleri sonucu denizci millet ve halklarla karşı karşıya gelmelerinin önemli bir rolü olmuştur. Müslüman Araplar, Suriye ve Mısır'ı fethetmelerinin ardından bu bölgelerin sahillerini Bizans saldırılarından korumanın ve denizden gelebilecek saldırılara cevap vermenin en iyi yolunun, iyi bir deniz gücü olmaktan geçtiğinin farkına varmışlardır. Nitekim kısa bir süre içinde fethedilen sahil şehirleri,⁶¹ bu şehirlerin Rumlardan aldıkları yardım ile anlaşmalarını bozmaları sebebiyle yeniden fethedilmek zorunda kalınmıştır.⁶² Bu gelişmeler karşısında Müslümanlar, gemicilik sanatında büyük ilerleme kaydetmiş⁶³ Bizans gibi güçlü bir deniz gücü karşısında emniyetlerini sağlamanın ve fetih başarılarını kalıcı kılmanın, iyi bir donanma inşa etmeksizin mümkün olamayacağına kesin kanaat getirmişlerdir.⁶⁴ Daha Hz. Osman döneminden itibaren açık bir şekilde ortaya çıkmaya başlayan ve Emeviler döneminde de bütün canlılığını koruyarak devam eden bu düşünce, İstanbul'un fethi için de bir ön şart olarak görülmüştür.⁶⁵ Ancak Bizans karşısında temkinli bir siyaset takip etmeyi tercih eden Müslümanlar, başlangıçta Akdeniz'de herhangi bir deniz harekâtına girişmeyi düşünmemişlerdir. Mısır ve Suriye gibi karadan fethettikleri Akdeniz'e kıyısında yer alan sahil bölgelerindeki hakimiyetlerini, öncelikle daha ziyade savunma tedbirleri ile muhafaza etmeyi tercih etmişlerdir.⁶⁶

İslam'ın yükselişinin hemen öncesinde, dönemin hâkim siyasî güçleri Sani ve Bizans devletleri, bölgenin deniz yolları üzerinde hakimiyet kurma ve Doğu ticaretini ele geçirme adına ciddi bir rekabet içine girmiştir. Uzak Doğu ile ilişkilerden Kızıldeniz ve Basra Körfezi'ne uzanan geniş çaplı bu mücadelenin tam da ortasına doğan Müslüman Araplar, dönemin siyasî konjonktüründe oluşmuş tüm dengeleri altüst etmişlerdir. Bizans'ın, Hint ticareti üzerinde Fars tekeli oluşturmayı arzulayan Saniilere, Kızıldeniz üzerinde hakimiyet kurarak direnç gösterdiğini söyleyen

Abdülaziz Sâlim, bunun söz konusu dönemde Kızıldeniz ticaretinin canlanması yolunda olumlu etkiler yaptığından bahseder.⁶⁷

İslam'ın hemen öncesinde yaşanan bütün bu gelişmelerin Hicaz'ı, dünya ticaret ağının belli bir kısmında ön plana çıkarmış olduğu ortadadır. Ancak buna rağmen, İslam öncesinde Güney Arabistan'daki Arapların denizcilik ve denizaşırı ticaretleri hususunda kaydettikleri başarının, daha kuzeydeki Hicaz ahalisi için geçerli olmadığı da bir gerçektir. Sahilleri mercan kayalıklarıyla kuşatılmış Hicaz halkının İslam öncesi dönemlerde denizciliği pek sevmedikleri,⁶⁸ denize açılma konusunda da herhangi bir arzu ve çaba göstermedikleri⁶⁹ anlaşılmaktadır.

Cevâd Ali, İslam öncesi dönemde Araplar ve onların denizle irtibatları ve ticaretleri konusunda Yunan, Latin ve Süryani kaynakların çok genel bilgilerden öte bir şey ortaya koymadıklarını, keza İslam kaynaklarının da küçük, önemsiz şeyler dışında malumat vermediklerini zikretmekte; denizden çekinen ve deniz seyahatlerine sıcak bakmayan Cahiliye Araplarının gemilere sahip olmadıklarını, bu yüzden Habeşistan'a hicret sırasında da küçük Habeş gemilerini kullanmak zorunda kaldıklarını nakleder.⁷⁰

Arapların deniz faaliyetlerinin Kızıldeniz ve İran Körfezi'ndeki kıyı trafiğinden öteye geçmediği, kıyıdan uzak olmayan dar bir bölgede küçük çapta balıkçılık yaptıkları, nadir olarak da kıyıya vuran gemilerin çapulculuğuyla uğraştıkları konusunda yoğunlaşan,⁷¹ hatta Arapların İslam öncesinde denizle ilişkilerini asgariye indiren ve bunun kökeninde de denize karşı duyulan korku ve ürpertinin yattığını belirten görüşlerle karşılaşmaktayız. İslam öncesinde Arapların herhangi bir deniz tecrübesine sahip olmadıkları ve denize açılmaktan korktukları tezini savunan Hartmann gibi bazı müsteşriklerin dillendirdikleri⁷² bu tür görüşlerin kökeninde, İbn Haldûn'un "Araplar, göçebe bir kavim oldukları için başlangıçta gemicilikte ve gemiye binmek hususunda meleke ve maharet gösteremediler"⁷³ ifadelerinin etkili olduğunu söyleyen Abdulalim, esasında gerek eski Arap geleneğinde, gerekse Kur'an ayetlerinde, Müslümanları denize açılmaktan ve orada savaşmaktan men edecek korkutucu bir hükmün bulunmadığına dikkat çeker. Ayrıca, kaynaklarda sıkça bahsi geçen ve kimi zaman ilk dönem İslam tarihinde denize karşı tepkisel bir tavır ifade ettiği düşünülen Hz. Ömer'in, Muaviye'yi Şam sahillerinde deniz gazasına çıkmaktan men etmesinin de, denize karşı duyulan korku veya ürpertiden değil, henüz Bizans ve İranlıların karşısına çıkacak bir deniz tecrübesinin oluşmamasından kaynaklandığını zikreder.⁷⁴

İslam öncesinde Arapların Kızıldeniz ve Hint Okyanusu'nda seyahat ettiklerinden ve bu bölgelerde sınırlı da olsa belli bir deniz ticaretini de-

vam ettirdiklerinden bahseden muhtelif araştırmacılar, bir anlamda bu teşebbüsleri, Arapların İslam öncesinde denize tam anlamıyla yabancı olmadıklarının göstergesi saymışlardır.⁷⁵ Hicaz Araplarının denizi tanımadıkları ve deniz yolculuklarını bilmedikleri yönündeki yorumlar isabetli bulunmazken, bu konuda hep örnek olarak gösterilen Hz. Ömer'in Amr'ı Müslümanları deniz yolculuğuna çıkarmaktan men ettiği yolundaki rivayetin de tutarlı olmadığı öne sürülmüştür. Derveze, tüccar kimlikleri olan Hz. Ömer ve Amr b. el-Âs'ın, İslam öncesinde Şam, Mısır ve Fars ülkelerini gezdiklerine, hatta Amr'ın Mısır'ı fetihle görevlendirilmesinde bölgeyi çok iyi tanimasının etkili olduğuna dikkat çekmiştir. Bütün bunlar göz ardı edilse dahi, üç tarafı denizlerle kaplı ve çoğu sahillere yakın yerlerde yaşayan Arabistan halkının denizi tanımamasının makul olmadığını dile getirmiştir.⁷⁶

Diğer yandan Bosworth, Arapların denize karşı korku duymalarının ve kendilerini denize emanet etmekten çekinmelerinin normal karşılanması gerektiğini, İslam denizciliğinin gelişimini yavaşlatan bu inancın, Hicazlı bir deve sürücüsünün “Denize iki defa giren kâfirin ta kendisidir” ifadelerinde oldukça çarpıcı bir şekilde dile getirildiğini nakleder. Hatta bu korkunun, dağ yüksekliğindeki dalgalardan ve bunların üstüne çöken karanlık bulutlardan bahseden Kur'an'da da yansıma bulduğunu ileri sürer. Mekkelilerin gemiciliği yabancılara bırakmasının ve ticarete yeterince ilgi göstermemesinin altında da bu çekincenin yattığını; Temimlerin Umman'daki Ezdîleri gemici ve balıkçı oldukları için azarlamalarının, keza bazen Nabatî, bazen Yahudî gemicilerden bahseden referanslarla karşılaşmamızın da bunun göstergesi olduğunu zikreder.⁷⁷

Oysa denize karşı beslenen bu korku, sadece Araplara has değildir. Tabiatın insan üzerindeki en devasa gücünü temsil eden unsurlardan denize, tarih boyunca bu özelliklerinden dolayı olağanüstü veya olağandışı vasıflar atfedildiğini görürüz. Hristiyanlıkta denize indirilmeden önce gemilerin kutsanması, bu amaçla ana direğin altında dualar okunması, geminin baştan kıça takdis edilmesi,⁷⁸ keza bazı kıyıların vaftiz edilip kutsanması, bazı kıyılarda azizlerin adlarına rastlanması ve kıyı kentlerinin kendilerine koruyucu azizler seçtiklerine dair beyanları, Batı medeniyetinde denize karşı beslenen hissiyatın ilginç tezâhürlerini yansıtmaktadır.⁷⁹ Bütün bunlar zihinlere hayatın tabii parçası olmaktan çıkmış ve yaşamlara korku salan bir deniz tasavvuru çizse de, bunların Orta Çağın din eksenli dünyasında yadırganacak bir yanı yoktu. Özellikle de dinin yazılı kültürden ziyade sözlü bir kültürün alt kaynağı olarak birçok şeyi seremonileştirdiği Hristiyan dünyasında, deniz merkezli bu tür yaklaşımları anlamak zor değildir. Nitekim İslamî gelenekte de denizden gelebilecek tehlikelere karşı gemilere mushaf ve muskalar konmuştur. Gemilerin

iki direği arasına yerleştirilen ve dua ifade eden ibareler, denize açılmadan önce yapılması gelenek halini alan ve yolculuğa çıkış kararını etkileyen istihareler, Müslümanların denizle ilgili yaşamının birer parçası haline gelmiştir. Müslümanların yanı sıra Yahudilerde de birçok deniz yolculuğunun istihare neticesine dayandırılması,⁸⁰ denizle kurulacak bir irtibat öncesinde ilahî bir ışık almanın ne kadar da önemsendiğini ve azgın dalgalarla mücadelede yine ancak ilahî bir yardımdan medet umulduğunu göstermektedir.

Tabiatıyla, sonraki dönemlerde denizciliğin öneminin farkına varıldığında, Hz. Peygamber'den rivayet edilen ve deniz ticaretine izin veren, hatta denizde şehadetin büyüklüğünü vurgulayan hadisler dikkat çekmiştir. Bosworth ve Kindermann, bu teşviklere rağmen Arapların denize karşı mesafeli yaklaşımlarının çok uzun süre devam ettiğini, Hz. Muhammed tarafından kuzeydeki pazara giden yolları kesilen Kureyş'in, denizi kullanmaktansa yolu uzatarak çölün içinden geçmeyi göze aldığını vurgulamıştır.⁸¹ İslam öncesi geleneksel Arap toplumunda denize karşı beslenen bu tutum, tabii olarak İslam'ın ilk yıllarında da etkisini göstermiş; Mısır ve Şam'ın ele geçirilmesine kadar Müslüman Araplar, Kur'an'ın, deniz taşıtlarının faydalarına ve onlardan gelen menfaatlere yaptığı çağrıya cevap vermemiştir.⁸² Başlangıçta denize karşı beslenen ve tabii olan bu temkinli yaklaşıma rağmen, Arapların çöl ve deveden gemiye geçişi çok hızlı gerçekleştirdiklerini söyleyen Bosworth ve Kindermann, aralarından Busr b. Ebî Ertat ve Ebu'l-A'var es-Sülemî gibi korkusuz ve cesur amiraller çıkardıklarından bahsetmektedirler.⁸³

Yukarıdaki iddialara rağmen, etrafı denizlerle çevrili Arapların İslam öncesinde küçük çaplı da olsa deniz ticareti yaptıkları ve gemilere bindikleri yönünde de görüşler mevcuttur.⁸⁴ İlk Müslümanların Kızıldeniz üzerinden Habeşistan'a yaptıkları hicretin, söz konusu duruma iyi bir örnek teşkil ettiğini öne süren bu yaklaşımlar, söz konusu bölgede yaşayanların denizcilik faaliyetlerine çok da uzak olmadıkları tezi etrafında birleşirler. Şüphesiz ki söz konusu hadise, Hicaz Araplarının Habeşistan'la belli bir deniz bağlantıları bulunduğu bir delili sayılabilir. Ancak söz konusu gemilerin Kureyş'in olmaması ve dahası Kureyş'in muhacirlerin peşlerine düşmekten âciz kalması, Hicaz Araplarının deniz konusundaki tecrübesizliklerini ortaya koyar niteliktedir.⁸⁵ Hicaz Araplarının denize yakınlığı hususunda ısrar edenlerin dayandığı bir diğer tez ise ayetlerden yola çıkmakta; Kur'an'da deniz, denizcilik terminolojisi ile gemi ve tekne tasvirlerine yönelik çok sayıda ayetin varlığına dikkat çekmektedir.⁸⁶ Denizle ilgili ayetlerin çokluğu, hatta sürekli olarak zengin bir dille tekrar edilişi, kısaca Kur'an'ın denizlere, denizin içindekilere, onun üzerinde seyrüsefer yapanlara ve ondan elde edilen çeşitli yararlarla yoğun bir biçimde atıfta bu-

lunması, Hicazlıların geçimlerinde ve iktisadî hayatlarında gemicilik, deniz avcılığı ve dalgıçlığın önemli bir yer tuttuğunun işaretçisi sayılmıştır.⁸⁷

Kur'an'ın Hz. Muhammed tarafından yazıldığını iddia eden müsteşrikler, Kur'an'daki deniz ve fırtınalarla ilgili canlı tasvirlerin mantıklı bir izahını yapamamıştır. Denizden uzak bir yaşam sürdüğüne dair umumi bir kanaat besledikleri Hz. Peygamber'in hayatı ile, denizle içli dışlı olmadan yapılamayacak kadar can alıcı deniz tasvirlerinin yer aldığı Kur'an ayetlerini bağdaştırmakta zorlanmışlardır. İslam Ansiklopedisi'nin "Safina" maddesinde Bosworth ve Kindermann, muhtelif Batılı ilim adamlarının bu konudaki yaklaşımlarının ve içine düştükleri çıkmazların toplu bir yansımaları vermektedirler. Barthold, deniz tasvirlerinin Cahiliye Arap şiirine yabancı olmasına, keza Hz. Muhammed'in gemi yolculuğu yaptığına, hatta kıyısından geçtiğine dair bir işaretin bulunmamasına rağmen, Kur'an'daki canlı deniz tasvirlerini izahta zorlanmakta ve bu tasvirlerin ilham kaynağının merak uyandırdığını dile getirmektedir. Zamanının deniz limanlarından Cidde, Şuaybe veya Gazze'den hiçbirini ziyaret etmediği bilinen Hz. Muhammed'in böyle canlı ve zengin deniz tasvirleri yapabilmesinin imkânsızlığını vurgulamaktadır. Barthold'un içine düştüğü bu çözümsüzlük, Nöldeke tarafından, dayanağı olmayan bir iddiayla izahta çalışılmıştır. Nöldeke, Kureys'in Habeşistan ile ticaret yaptığı dönemlerde Hz. Muhammed'in bu bölgede muhtemelen bir defa bulunmuş olabileceği varsayımını öne sürecek kadar ileri gitmiş ve Kur'an'daki ifadelerin, Hz. Muhammed'in deniz yolculuğunun tehlikelerini tattığı izlenimi uyandırdığını dile getirmiştir.

Bir başka oryantalist Fraenkel ise, Hz. Muhammed'in en az kırk yerde, Allah'ın denizi insanoğlunun hizmetine sunduğu nimetler arasında saymasının, deniz yolculuğunun Araplar ve Hz. Muhammed'in de mensup olduğu ticari çevreler nezdinde oldukça önemli görüldüğünün işareti saymıştır. Fraenkel, o dönemde Şuaybe'de karaya oturan ve ahşabı Kâbe'nin yapımı sırasında kullanılan batık gemi hadisesi ile, Kureys'ten kaçan ilk muhacirlerin Mekke'nin sahilinde demirleyen iki ticaret gemisiyle Habeşistan'a gitmek üzere deniz yolculuğuna çıkmalarını, Mekke ile Habeşistan arasındaki deniz trafiğinin mevcudiyetine delil saymıştır. Araplarla karşı kıyı arasındaki deniz iletişiminin büyük ihtimalle Habeşliler tarafından yürütüldüğünü söyleyen Fraenkel'e göre hem karaya vuran geminin Bizans'a ait olması hem de Habeşistan'a hicret edenleri götüren gemilerin Araplara ait olduğuna dair hiçbir bilginin mevcut olmaması bu tezini güçlendirmektedir. Bu tez, Lammens'in yanı sıra çok farklı gerekçelerle olsa da Barthold tarafından da benimsenmiştir. Kızıldeniz kıyısındaki denizcilik faaliyetlerinin daha ziyade yabancılara bırakıldığını savunan bu görüşün dayandığı diğer gerekçeler arasında, Mekke kroniklerinde Aksum Krallığı ile ticaret yapan

herhangi bir Arap gemisinden bahsedilmemesi, Kur'an ve sünnette denizciliğe yapılan pek çok atıfa rağmen Hz. Muhammed'in hiçbir sahabesinin veya Tihame'nin hiçbir Bedevinin gemici olduğuna dair bir rivayetin bulunmaması gibi hususlar da sayılmıştır.⁸⁸

Arapların İslam öncesinde belli bir denizcilik tecrübesine sahip olup olmadığı konusunda araştırma yapanların ipucu almak amacıyla yö-neldikleri alanlardan biri de, hiç şüphe yok ki, İslam öncesi Arap şiiridir. Arap şiirinden yola çıkarak İslam öncesi Arap denizciliğini ele alan araştırmalarda, iki farklı görüş dikkat çeker. Bunlardan ilki, Arap şiirindeki sınırlı miktardaki gemi ve denizcilik motiflerinden yola çıkarak, göçebe hayatı yaşayan Bedevilerin deniz kültürüne sahip olduğu yönünde bir sonuca ulaşamayacağını, bunun yalnızca söz konusu şairlerin gezdiği yerlerin kültürünü yansıtabileceğini ileri sürer.⁸⁹ İkincisi ise, bu motiflerin denizciliğin sınırlı bir alanda yapıldığı anlamına gelebileceğini, ancak tasvirlerin genelde abartıldığını dile getirir. Mesela Bosworth ve Kindermann'a göre Amr b. Külsûm'un *Muallakât*'ında, Taglibilerin botlarla bazen Fırat'a doğru yol aldıklarını ve neredeyse denizin yüzünü örtecek kadar çok gemiye sahip olduklarını nakletmesi, sıradan bir şairin abartılarıdır; zira hitap edilen kitlenin söz konusu ortamı bilmemesi, şaire bu anlatımları abartılı bir şekilde ifade etme cesareti vermiştir. Fraenkel ve Goldziher gibi müsteşrikler ise, Taglibilerin bu faaliyetlerinin, gerçek anlamda bir denizcilik faaliyeti sayılmasa da, bir gerçeğe işaret ettiğini savunurlar. Goldziher, eski şiirde deniz ve gemicilikle alakalı muhtelif unsurların sık sık benzetmelerle kullanıldığını, mesela yürüyüşe geçmiş kervanın, sık sık denizde yüzen gemilere benzetildiğini, bu imajların muhtemelen kıyı şeridinde doğmakla birlikte, içerilere doğru basmakalıp bir şekilde ilerlediğini dile getirir.⁹⁰

Gemiler için, en genel anlamda İslam öncesi zamanlardan itibaren “nehir ve denizlerdeki nakil vasıtası” şeklinde tanımlanan *sefine* ile ilk dönem klasik Arap kullanımında yaygın bir yeri olan “taşıyıcı” anlamındaki *merkeb* kelimelerini kullanan Araplar,⁹¹ büyük gemiler için “merkeb-i kebîr”, uzun gemiler için “merkeb-i tavîl”, güverteli gemiler içinse “merkeb-i musattıla” tabirlerini tercih etmişlerdir.⁹² Ancak “merkeb” kelimesini, aynı zamanda “binek hayvanı” olarak kara yolculuğunun taşıma görevi anlamında da kullanmışlardır.⁹³ Kur'an'da “gemi” karşılığında kullanılan tabirler arasında ise, *sefine*,⁹⁴ *câriye*⁹⁵ (çoğulu cevârî ve câriyât) ve *fûlk*⁹⁶ kelimeleri geçmektedir. Bunlar içinde daha Kur'anî bir kullanımı olan “fûlk”⁹⁷ ile, daha ziyade denizde seyreden nakil araçları kastedilmiştir.⁹⁸ Dil bilimciler, bu kelimenin Arapçaya dışarıdan girdiğinden ve kaynağının “sefine”den çok daha az belirgin olduğundan bahsetmektedir. Diğer yandan Suriye kökenli olup, İbranice ve Akadcada da muhte-

lif şekillerde yer alan “sefine” kelimesinin, ortak Sami kökü olan s-p-n’de (bir şeyin içinde korumak) anlam bulduğu, gerek Akadcadaki “sapinatu”, gerekse İbranicedeki “spinah” kelimeleri ile geminin kastedildiği, İslam öncesi şiirlerde kullanılan “sefine”nin, Arapçaya Suriye’den erken bir tarihte geçtiği üzerinde durulmuştur.⁹⁹ Arapların “gemi” için kullandığı söz konusu terimler, müteakip dönemlerde farklı gemi çeşitlerini tanımlamak amacıyla da kullanıldığından, bu durum zaman içinde bazı karışıklıkları da beraberinde getirmiştir.¹⁰⁰ Nitekim papirüslerde, Müslümanların denizde gerçekleştirdikleri ilk önemli savaşlardan birisi olan Zâtü’s-Savârî’de kullanılan gemi isimleri arasında sefine, merkeb ve kârib isimleri yer almaktadır.¹⁰¹

Arapların “gemi” için kullandıkları tabirlere ışıktan Kur’an, Arap düşünceindeki deniz tasavvuru konusunda da bizleri bilgilendirmektedir. Denizle kuşatılmış olan Cahiliye Araplarının denize çıkışlarının ve rüzgarın hareketiyle dağlar gibi dalgaların üzerinden yol alışlarının Allah’ın varlığına delalet ettiğine dikkat çeken Kur’an’da (Şûrâ 32), denizde yüzmek için gemilerin insanların emrine ve hizmetine verildiğinden (İbrâhim 32; el-Bakara 164) bahsedilmektedir. Allah’ın varlığına ve hikmetli işlerine deniz örneğiyle dikkat çekilmiş ve Hz. Nuh, Hz. Musa ve Hz. Yunus’un kıssaları hatırlatılmıştır. Gemilere binerken ihlasla Allah’a yalvardıkları halde salimen karaya çıktıklarında ona ortak koşan müşriklerden, gemiyle yolculuğun ürkütücü boyutlarından da bahsedilmektedir (Ankebut 65).

Kur’an’ın, tufanda Hz. Nuh ve beraberindekilerin kurtuluşuna vesile olduğunu söylediği geminin (Hûd 37-8; el-Mü’minûn 27), Allah’ın Hz. Nuh’a verdiği talimatlar doğrultusunda uzun bir süreç sonunda tamamlandığı, yapımında siyah ve sert “sac” ağacının (Hint meşesi veya tik) kullanıldığı ve nihayet denize çıkmadan önce iç ve dış kısımlarının ziftlendiği rivayet edilmektedir.¹⁰² Hz. Musa ile Hızır arasında yaşananların cereyan ettiği gemi (Kehf 71-9) ile Hz. Yunus’un kendisine itaat etmeyen halkından ve yurdundan ayrıldığı hikâyede bahsi geçen gemi (Saffât 140) de, Kur’an’ın gemilerle ilgili atıfları arasında yer almaktadır. İbn Haldûn, en basit tarzında bile belli bir marangozluk sanatı ve geometri bilgisi gerektiren gemi yapımının ilk öğretmenin Hz. Nuh olduğunu ve tufandaki mucize geminin de onun tarafından yapıldığını ileri süren bir rivayete yer verdikten sonra, bu anlayışın Nuh’tan önce gemi yapımına ilişkin bir haber ya da rivayetin yer almamasından kaynaklandığını zikreder.¹⁰³

Yukarıda da görüldüğü üzere, “gemi” anlamına gelen Arap kökenli bir kelimenin mevcut olmayışında, Arabistan’ın denizcilğe uygun göl veya nehirlerden mahrum oluşunun da etkili olduğu üzerinde durulmuştur.

Bu görüşü dillendiren Bosworth ve Kindermann, Arabistan'dan oldukça farklı bir özellik gösteren Nil Vadisi ve Mezopotamya bölgesinde bulunan nehirlerde yaşanan trafiğin, Akadcaya gemiler ve denizcilikle ilgili oldukça gelişmiş bir kelime hazinesi bıraktığını, bunlardan bazısının da İslamî dönemlere kadar gelerek Arapçaya yerleştiğini nakletmektedir.¹⁰⁴ Lügatlerinde, at, deve ve çöl hayatına dair çok sayıda isim ve istilâh barındıran Arapların, denizcilik ve gemilerle alakalı konularda yaşadığı fakirlikte,¹⁰⁵ muhtemelen denizden ürken ve gemilere binmekten çekinen Hicaz ve yarımadanın iç bölge halklarının denizden uzak kalmış yaşamlarının etkisi vardır.

Buna rağmen, denizin, "cömertlik", "eli açıklık" gibi anlamlar kazandığı Arap şiirinde, gemi ve denizlerle ilgili hiç de azımsanmayacak miktarda tasvirler yer almaktadır. Gemiye binişin ıstıraplı hallerini veya keyifli ve huzur veren yanlarındaki güzelliğini, keza barış ve savaş vakitlerindeki rehberliğini anlatan bu mısralar, İslam'ın doğuşundan hemen önceki Arap denizciliğine ışık tutması bakımından da anlamlıdır.¹⁰⁶

Her hâlükârda İslam'dan hemen önceki ve İslam'ın ilk dönemlerindeki Hicaz bölgesine ilişkin bu değerlendirmeler, daha sahabe döneminde denize karşı gösterilmeye başlanan anlamlı ilgiyle hükmünü yitirmeye başlamıştır. Bu bağlamda, büyük nakdî varlıklara sahip bazı sahabenin servetlerinin bir kısmını, ürünlerinin nakli için gemiler satın almak suretiyle bu alanda bir yatırıma dönüştürmeleri ve liman şehirlerinde edindikleri binaların bazılarını depo olarak tahsis etmeleri,¹⁰⁷ bu alandaki gelişimin ilk sinyalleridir.

Denizden çok karaya yatkın olan ve gemiye binmektense karayolu ile yolculuk yapmayı tercih eden Araplar,¹⁰⁸ İslam'a girdikten sonra deniz korkusunu abarttıklarını ve denizciliğin İslam'a yabancı olarak algılanmasına yol açtıklarını düşünen ilk dönem oryantalist yorumların¹⁰⁹ aksine, kısa zaman içinde denizde hiç de küçümsenmeyecek bir başarı göstermişler; kabiliyetli denizcilerin yetişmesinde öncü olmuşlardır.¹¹⁰ Karada gösterdikleri başarıya nispetle deniz başarıları daha geriden gelse de,¹¹¹ iyi bir kara gücü olmalarının, kıyılar arasında harita kullanmadan yolculuk edebilmeleri veya denizlerde hakimiyet kurabilmeleri yönünde olumlu katkıları olmuştur.¹¹² İslam Devleti'nin karada kazandıkları başarıyı denize de taşımaya yönelik özel politikalar geliştirdiğini vurgulayan Bebel, bu amaçla deniz birliklerinin hevesini artırma adına ganimetin beşte birinin askerlere tahsis edildiğini ve bu türden teşviklerle heveslendirilen Arap savaşçılarının, tıpkı karada olduğu gibi kısa süre içinde denizde de en korkulan askerler olduklarını zikretmektedir.¹¹³

İslam'ın Arabistan'da neşet etmesinden itibaren yapılan fetihlerle, denize karşı oldukça erken denebilecek bir ilgi oluşsa da, bölgenin taşıdığı olumsuz şartların da etkisiyle bu ilgi yeterince gelişmemiştir. Zira Hicaz ve çevresi başta olmak üzere, Arabistan'da denizcilik ve gemiciliğin gelişmesini engelleyen bazı önemli faktörler mevcuttu. Bunların başında da bölgenin ahşap açısından taşıdığı yetersizlik gelmekteydi.¹¹⁴ Hicaz'ın Gavr bölgesinde az miktarda yetişen ılgın ağacı ile Yemen ve Arabistan'ın dağlık bölgelerindeki kısıtlı miktardaki ağaçlarla sınırlı iç üretim, büyük miktarlarda ahşap ithalini zorunlu kılıyordu. Özellikle Hindistan ve Afrika'dan ithal edilen sac (Hint meşesi, tik), abanoz ve sandal gibi ağaç türleri, kaliteli, sert ve dayanıklı ahşap özellikleri ve yüksek maliyetleri nedeniyle yalnızca lüks eşya ve önemli bina, köşk ve mabetlerin yapımında kullanılıyordu.¹¹⁵ Hindistan'dan ithal edilen sacın yanı sıra Ermenistan'dan ithal edilen ve Kızıldeniz üzerinden ve Emîrül-Mü'minin Kanalı yoluyla normal boylarını muhafaza ederek Mısır'a taşınan ağaçlar, ağaç depolarında veya onlara tahsis edilen sahilde biriktiriliyordu.¹¹⁶ Ahşap temini, Antikçağdan beri Mısır hükümetlerinin gemicilik endüstrisinde karşılaştıkları en büyük problemler arasında yer almıştır.¹¹⁷ Mekkelilerin Şuaybe'de batan bir geminin kerestelerine gösterdikleri yoğun ilgi de,¹¹⁸ Mekke bölgesinde çekilen ahşap sıkıntısını ortaya koymaktadır.

Bölge denizciliğinin gelişmesini zorlaştıran bir diğer faktör, fırtına ve mercan kayalıklarının özellikle Mekke kıyılarından itibaren Kızıldeniz'in kuzey sahillerinin tümünde denizcilikle ilgili olumsuz bir etki bırakmış olmasıydı. Keza bölgenin üzerinde yolculuk yapılacak hiçbir ırmağa sahip olmayışı da gemicilik tecrübesinin kazanılması yolunda önemli bir eksiklikti.¹¹⁹ Ayalon, Akdeniz dünyası dışındaki Müslümanların, Portekizlilerin Ümit Burnu'nu dolaşmasına kadar ciddi hiçbir deniz kuvvetiyle karşılaşmamış olmalarının da denizciliğe yönelik ihtiyacı azalttığını öne sürerek bir başka noktaya dikkat çekmiştir.¹²⁰

Tüm bu olumsuz unsurlara rağmen, denizlerin kuşattığı bir coğrafyada yer almasının tabii bir sonucu olarak, tarih boyunca yarımadanın dışına her çıkışın ciddi bir su naklini gerektirdiği Arabistan'da, bu pratik ihtiyaç, zaman içinde imaline başlanan su nakil araçları ile giderilmeye çalışılmıştır. Bu araçların yapımı, başlangıçta malzeme tedarikinde yaşanan sıkıntılar ve gemi yapımı için gerekli teknik donanımdan mahrum olması nedeniyle oldukça sınırlı kalmış; küçük çapta inşa edilen nakil araçlarıyla yapılan seferler, ancak sahil boyunca mümkün olabilmiş; büyük deniz ve okyanuslara açılma imkânı olmamıştır.¹²¹ Ancak kuzeybatıda Mısır, kuzeydoğuda iki nehir arasında kalan bereketli topraklar ve doğuda Sasaniler olmak üzere üç büyük kadim medeniyet merkezi ile bağlan-

tı halindeki Arabistan'ın bu topraklarla kurduğu ticarî ilişkiler ve bölge üzerinde hakimiyet kurma arzusu, İslam topraklarında denizciliğin gelişmesinde itici bir ivme olmuştur. Çok eskiden beri dünyanın dört bir yanından mal alıp satarak ticaretle uğraşan Arapların, önceleri yalnızca seyir amacıyla ilgi gösterdikleri deniz, ticaret merkezlerinin ana istasyonları durumundaki Cidde, Umman, Aden gibi merkezlerin aynı zamanda birer liman olması yüzünden¹²² ticarî amaçlarla da kullanılır hale gelmiştir. Bununla birlikte, gerek uzak mesafelerden gelen gemi sahipleri ile, gerekse karşı sahil halkları ile yapılan ticaret vesilesiyle hem satıcı, hem de alıcı olarak denize açılmaya başlayan güney ve doğu Arabistan sahil halkı, her zaman için Arabistan'ın batı sahiline göre daha canlı ve hareketli bir tablo çizmiştir.

b. Hz. Peygamber Dönemi: Denizle İlk Temaslar

Kızıldeniz'e sahili olmasına rağmen, İslam öncesi dönemlerde deniz ve denizcilik kültüründen büyük ölçüde uzak bir şekilde yaşayan Hicaz halkı, İslam'dan aldığı dinamizmi Arabistan sınırları dışına taşıırken, o güne kadar önlerinde bir engel gibi algıladıkları Kızıldeniz'in esasında can alıcı bir önem taşıdığının da farkına varmışlardır. Arap toplumunun denize bakışını ciddi anlamda değiştirmeye yönelik bu yaklaşım, kaynağını bizzat Kur'an ve Hz. Peygamber'in sözlerinden almıştır. Gemilerden, taze balık, inci ve mercan gibi deniz nimetlerinden bahsederek, o dönemde çoğunluğu Bedevilerden oluşan, daha ziyade ticaret ve hayvancılıkla uğraşan Arap toplumunun ufkunu genişletecek mesajlar veren Kur'an-ı Kerim'de,¹²³ insanoğlunun deniz yolculukları yapması ve okyanusun zenginliklerinden faydalanması yönünde yapılan teşvikler, insanoğlunun gemilerini yabancı diyarlara götürebilmelerine imkân sağlayacak rüzgarların yaratıldığına dair atıflar, Müslümanların denizde ilerlemeleri için itici bir güç oluşturmuştur. Müslümanlar, rüzgarların sunduğu imkânlardan faydalanarak yıl boyunca doğu ve batı yönünde seferler yapmışlar; kara ve deniz yoluyla uluslararası çapta bir ticaret ağı kurmayı başarmışlardır. Denize karşı mesafeli duran bir topluluğun, VIII. asır gibi erken bir dönemde, Afrika'nın doğu kıyıları, Madagaskar ve Hindistan'a, X. asırda da Çin, Kore, Seylan ve Filipinler sahillerine kadar gitmesi, önemli bir başarıdır.¹²⁴

Gerçekten de gerek Kur'an'da yer alan ayetler, gerekse Hz. Peygamber'in denize karşı beslenen önyargıları silmeye yönelik teşvik edici sözleri, Arapların denize mesafeli yaklaşımlarında devrim yapacak bir değişimi ifade etmektedirler: "Deniz (savaşı) şehidi, (sevap bakımından) iki kara (savaşı) şehidinde bedeldir. Ve deniz (savaşı)nda başı dönen (gazi), kara (savaşı)nda kanı içinde kıvranan kimse gibidir. Denizin iki dalgası arasında me-

safeyi kat eden gazi de Allah'a ibadet (yolun)da dünyayı bir baştan bir başa kateden kimse gibidir. Şüphesiz Allah ruhları almak görevini ölüm meleğine vermiştir. Ancak deniz şehitlerinin ruhlarını bizzat Allah alır. Ve Allah kara şehidinin bütün günahlarını bağışlar, yalnız borc(unu ödememe) günahını bağışlamaz.”¹²⁵ “Denizde başı dönerek istifra edene bir şehid, boğulan kimseye ise iki şehid sevabı vardır.”¹²⁶ gibi hadisler, deniz seferine yönelik mesafeli ve önyargılı kanaatları yumuşatmaya yönelik bir mahiyet taşımaktadır. Hz. Peygamber'in çöl kadar denizden de söz ettiğini söyleyen Matvejevic, onun bu sözleriyle deniz egemenliğini yüreklendirdiğini ve denize açılan gemileri kutsamakta sakınca görmediğini zikretmektedir.¹²⁷

Deniz seferlerini teşvik eden yukarıdaki hadislerin yanı sıra Hz. Peygamber'in bir gün rüyasında ümmetinden bir grubun gemilere binecek (Allah yolunda savaşa) gittiklerini gördüğünü söylemesi ve isteği üzerine Ümmü Haram'ın da o deniz gazilerinden olması için dua etmesi,¹²⁸ müminlerin ilgilerini denize çekmiştir.

Kur'an'da ve hadislerde geçen tüm bu atıf ve teşviklere rağmen, Hz. Peygamber'in denizle ilişkisinin asgari düzeyde kalmış olması, oldukça anlamlıdır. Zira onun denizi gördüğü bile şüphelidir. Hamidullah, Peygamberliğinden önce ticaret maksadıyla Filistin, Yemen ve Bahreyn-Umman bölgelerini dolaşan Hz. Peygamber'in son derece hürmet gösterilen itibarlı bir kervan taciri olduğunu, keza aynı maksatla gemiyle Kızıldeniz üzerinden Habeşistan'a kadar gitmiş olabileceğini¹²⁹ nakletmek suretiyle, Hz. Peygamber'in denizi bizzat nakil aracı olarak kullanmış olabileceği ihtimali üzerinde dursa da, Hz. Peygamber'in deniz yolculuğu yaptığına dair herhangi bir delil mevcut değildir.¹³⁰ Hz. Muhammed'in (A.S.) muhtelif deniz nakil vasıtalarını tanıdığını ve kullandığını iddia eden Barthold gibi müsteşriklerin görüşleri tarihî bir temele dayanmamaktadır. Hamidullah'ın da işaret ettiği üzere, onların bu yaklaşımlarının temelinde, Kur'an'daki deniz yolculuklarına ilişkin ayrıntılı malumat ve tasvirlerin kaynağının bizzat Hz. Peygamber olduğuna inanmaları yatmaktadır.¹³¹

İslam denizciliği adına genel anlamda kayda değer gelişmelerin yaşanmadığı Hz. Peygamber döneminde, Kızıldeniz'in kullanımına ilişkin örnekler oldukça sınırlıdır. Mekkeli ilk Müslümanların Habeşistan'a hicretleri sırasında Kızıldeniz'i kullanmaları, Eş'arilerin Yemen'den Medine'ye gelişi sırasında Car'a kadar gemilerle yolculuk yapmaları, Hz. Peygamber'in 8/629 yılında gerçekleşen Mûte harbinde savaşan kara kuvvetlerine bu deniz yoluyla yardım göndermesi ve korsan faaliyetlerde bulunan Habeşliler üzerine deniz yoluyla Alkâme b. Mücezziz komutasında 300 kişilik askerî bir birliğin sevk edilmesi, bu dönemde Kızıldeniz'in kullanımına yönelik örnekler arasında zikredilebilir. Sınırlı ve az sayıdaki bu tür askerî ve sivil amaçlı deniz seferleri, bu dönemde deniz seferlerinin ta-

mamen ihmal edilmediğini gösterse de,¹³² gaza amaçlı deniz seferlerinin yapıldığı anlamına da gelmez. Zira İslam Devleti'nin bir deniz kuvvetleri kumandanlığına veya deniz harp filolarına sahip olması, ancak Hz. Osman döneminde mümkün olmuştur.¹³³ Bu nedenle Hz. Peygamber dönemi, muhtemelen başkalarının yaptığı küçük çaplı deniz nakil vasıtalarının kullanılmaya başlandığı ve Müslümanların kumandası altında ilk deniz teşebbüslerine girişildiği bir dönem olarak karşımıza çıkmaktadır.¹³⁴

Kaynaklarda zikri geçen ve Kızıldeniz'in Hz. Peygamber döneminde Müslümanlar tarafından kullanımına örnek teşkil eden iki hadiseden ilki, bi'setin 5. senesi Recep ayında (m. 615) gerçekleşmiştir. Rivayete göre, Habeşistan'a hicret etmek üzere Mekke'den gizlice çıkarak Kızıldeniz sahili üzerinde bulunan Şuaybe'ye ulaşan ve aralarında Hz. Osman ve eşi Hz. Rukıyye gibi meşhur şahsiyetlerin de yer aldığı 11 erkek ve 4 kadından oluşan ilk muhacir kafilesi, kişi başına beşer dirhem (yarım dinar) ödemek suretiyle bindikleri iki tüccar gemisiyle Kızıldeniz üzerinden Habeşistan sahillerine ulaşmışlardır. Kureyş ileri gelenleri peşlerine düşüp sahile kadar gitmişlerse de kfileden kimseye yetişememişlerdir.¹³⁵

Habeşistan'ın hicret mekânı seçilmesi konusunda üzerinde durulan yorumlardan biri de ulaşım kolaylığıdır ki,¹³⁶ bu görüş ancak, Müslümanların o dönemde denizle ulaşımına soğuk bakmadıkları varsayımından hareketle doğru kabul edilebilir.

Müslümanların Şuaybe Limanı'na gelişlerinin bir rastlantı sonucu değil, bilinçli bir tercihle gerçekleştiğinden yola çıkan Levent Öztürk, diğer ülkelerle ticarî ilişkileri ve panayırlara iştiraki bilinen Habeşlilerin, Mekkelilerle ticaret yapmak üzere Şuaybe'ye geldiklerinin Araplarca bilindiğini ileri sürer.¹³⁷ Gerçekten de gerek Hz. Ebûbekir'in Habeşistan'a hicret teşebbüsü sırasında güneye yönelmiş olması,¹³⁸ gerekse bu konudaki diğer örnekler, Habeşistan'a gitmek için her zaman Şuaybe'ye gidilmediğini ortaya koymaktadır.¹³⁹ Bununla birlikte kanaatimizce, Şuaybe'de Habeşistan'a gidecek gemilerin beklediğinin biliniyor olması, bizi bu gemilerin geli ve gidişlerinin bir düzen içinde gerçekleştiği sonucuna götürmemelidir. Dönemin teknik şartları ve Kızıldeniz'de seyir imkânları göz önüne alınırsa, bu tür seferlerin ancak çok geniş bir zaman dilimi içinde düzenli yapılabileceğini düşünmek daha isabetli olsa gerektir. Muhtemelen Habeş gemileri, daha ziyade Mekke ticaretinin hareketli olduğu mevsimlere denk gelecek şekilde Şuaybe'ye geliyor ve bu gelişler, Habeşli tacirlerin getirdikleri malları Mekke pazarlarına sokmaları ve hem arz hem de talep kanadında Mekke piyasasını hareketlendirmesi sayesinde Mekkelilerce biliniyordu. Bu anlamda hicret söz konusu olduğunda Mekke'de Habeşlilerin alım satım yapıyor olmaları, Şuaybe üzerinden Habeşistan'a gitmenin iyi bir tercih olduğu fikrini akla getirmiş olabilir. Hatta belki de, Habeşistan yolcusu Müslümanların Habeşli

tacirlerle ilk bağlantısı, onların Mekke’de bulundukları süre içinde temin edilmiş; gemilerin ayrılış zamanı, gemiden yer ayrılması gibi seyahate ait bilgiler bu arada konuşulmuştur.

Habeşistan’a deniz yolculuğu sırasında gemide iki hamile kadının da yer aldığına dair iki farklı rivayet, bu deniz yolculuğunun mahiyeti ile ilgili farklı bir yoruma kapı aralamıştır. Bunlardan ilki, Hz. Osman’ın eşi Rukiyye’nin seyahat sırasında düşük yapmasıyla ilgilidir ki,¹⁴⁰ bu, Habeşistan seyahatinin sıkıntılı geçtiğine dair bir kanaati akla getirmektedir. Diğer rivayet ise, Hz. Peygamber’in Necâşi’ye yazdığı mektubu taşıyan Ca’fer b. Ebî Tâlib’in eşi Esmâ bnt. Umeyys ile ilgili olup, bu yolculuğa çıktığı için daha sonra “Bahriye” sıfatı ile anılacak¹⁴¹ Esmâ’nın Habeşistan’a vardikten kısa bir süre sonra doğum yaptığı nakledilmektedir.¹⁴² Bu da, Habeşistan’a yapılan deniz seyahatinin, hamile bir kadının binmesine engel teşkil edecek kadar riskli görülmediğinin işaretçisi sayılabilmektedir. Diğer yandan deniz seyahatine çıkmadan önce Hz. Muhammed’e denizde sefer sırasında namazın nasıl kılınacağına dair yöneltilen soruya, Hz. Peygamber’in korku veya tehlike halinde namazın oturarak kılınabileceği yönünde bir cevap vermesi,¹⁴³ o dönemde Kızıldeniz’de seyahatin “tehlike” ve “korku” kelimeleri ile anıldığını göstermesi bakımından dikkat çekicidir. Farklı şekillerde yorumlanabilecek olan ve o dönemde Kureyşlilerin denizle ilişkisi konusunda ancak dolaylı bir kanaat veren bu rivayetlere bir bütün olarak bakıldığında, Kureyşlilerin denizle seyahate, yadırgamayacak ölçüde aşına oldukları ve hatta bir kısmının bu tecrübeyi bizzat yaşadığı, fakat bütün bunlara rağmen denizde seyahati çok da benimsemedikleri ve ancak nadiren yaptıkları izlenimini edinmek mümkündür.

Diğer yandan Habeşistan’a hicret edenler içinde, büyük işkencelere maruz kalan kimsesiz Müslümanların görülmeyişi, bu kişilerin deniz seferini kaldırabilecek mali ve belki de psikolojik imkânlardan mahrum oldukları yönünde yorumlanmıştır.¹⁴⁴

Habeşistan’a hicret eden Müslümanların, bir müddet sonra Hz. Peygamber’in Necâşi’ye yazdığı rica mektubu üzerine, Necâşi tarafından iki gemiye bindirilerek Mekke’ye gönderildiği bilinmektedir.¹⁴⁵

Müslümanların ilk hicret mekânı olan Habeşistan, Kureyşli Arapların deniz üzerinden iletişim ve ticarî irtibat kurduğu önemli ülkelerden biriydi. Nitekim Hz. Peygamber döneminde kitleler halinde İslam’a giren çok sayıda Habeşlinin, Resulullah’ı ziyaret maksadıyla gemilerle yola çıktığından, ancak Kızıldeniz’i geçerken boğulduğundan, sağ kurtulanlar arasında Necâşi’nin bir oğlunun da bulunduğundan bahseden rivayet,¹⁴⁶ Habeş sahilleri ile Arap kıyıları arasındaki irtibatın deniz üzerinden ve Habeşli denizcilerce temin edildiğini göstermektedir. Habeşistan’a hicret

sırasında Müslümanların karşı kıyıya naklinin Habeşli denizcilerce gerçekleştirildiği rivayeti de bu anlamda önem taşımaktadır.¹⁴⁷ Her ne kadar Müslümanların Habeşistan dönüşünde bindikleri geminin, Araplara, Habeşlilere veya Bizanslı bir tacire ait olduğu şeklinde farklı görüşler mevcutsa da,¹⁴⁸ bu durum, gemiyi kullananların Habeşli denizciler olduğu yönündeki görüşle çelişmez.

Hz. Peygamber döneminde Kızıldeniz’le ilgili bir diğer gelişme, korsan faaliyetlerde bulunan bir kısım Habeşlinin üzerine, deniz yoluyla askerî bir birliğin gönderilmesidir. Rivayete göre, Hz. Peygamber’in İslam’a davet çağrısını kabul ederek Müslüman olan Necâşi Ashame’nin vefatının ardından Habeşistan tahtına çıkan yeni Necâşi döneminde, Mekke’nin limanı Şuaybe açıklarında gemilere binmiş bir halde görülen ve bir adada üstlendiği sanılan Bece kabilesine mensup Habeşli korsanların İslam memleketlerinin sahillerine akınlarda bulunmaları üzerine, Hz. Peygamber, 9/630 yılında bunlar üzerine Müdlic kabilesinden Alkâme b. Mücezziz el-Müdlîci kumandasında 300 kişilik bir kuvvet göndermiş; ancak söz konusu bölgeye giden askerî birlik fırtınanın yol açtığı aşırı dalga nedeniyle korsanları bulamadan geri dönmüştür.¹⁴⁹ Hamidullah bu seferi “Resulullah’ın sağlığında çıkılan yegâne deniz seferi” şeklinde vasfederken, Alkâme’yi de “İslam’ın ilk deniz harp kumandanı” olarak takdim etmektedir.¹⁵⁰

Bu olay bazı kaynaklarda neredeyse tüm detaylarıyla Hz. Ömer dönemi hadiseleri içinde yer alırken,¹⁵¹ bazı kaynaklarda ise hiç anılmamıştır. Mesela İbn Hişâm’ın eserinde Hz. Peygamber döneminde böyle bir deniz seferinin gerçekleştiğine dair bir bilgi verilmeksizin, Zî Kared Savaşı’nda öldürülen kardeşi Vakkas b. Mücezziz’in intikamını almak üzere Alkâme b. Mücezziz komutasında askerî bir birliğin sefere gönderildiğinden bahsedilmektedir.¹⁵²

Diğer yandan kaynaklarda, Alkâme b. Mücezziz komutasında ki askerî birlikler arasında, dönmekte acele eden kimi askerlerin Abdullah b. Huzâfe es-Sehmî başkanlığında Medine’ye gönderilmek üzere yola çıktıklarından ve yolda yaşadıklarından bahseden bazı rivayetlerin de yer alması, üstelik özellikle bu ikinci kısmın isim ve yer belirtilmeksizin Buhârî gibi önemli hadis kitabı müellifleri tarafından da zikredilmesi,¹⁵³ kimi araştırmacıları Hz. Peygamber döneminde gönderildiği nakledilen Alkâme b. Mücezziz seriyyesinin gerçekliği konusunda ikna etmiş gözükmektedir. Olayın korsanlar ve deniz seriyyesi yönüyle ilgisi kurulmamakla birlikte, Buhârî ve Müslim tarafından nakledilen rivayetlerde, her iki hadisenin de birbirinin devamı gibi addedilmesi, böyle bir deniz seriyyesinin gerçekleştiği yönünde hâkim bir kanaat oluşturmuştur.¹⁵⁴ Hamidullah ise, Hz. Ömer dönemine karşılık gelen 20/641 yılında da Habeşli korsanlar üzerine Alkâme b. Mücezziz kumandasında askerî bir birliğin gön-

derilmesinin,¹⁵⁵ olay etrafında belli bir şüphe ve karmaşa doğurduğunu, ancak aynı gerekçelerle Habeşliler üzerine ikinci bir seferin düzenlenmiş olmasının, korsan faaliyetlerinin o zamana kadar devam ettiğinin bir göstergesi olarak okunabileceğini nakletmektedir.¹⁵⁶

Diğer yandan “İslam ordusunun sahip olduğu deniz gücü imkânları ve sahillerdeki hakimiyeti açısından” bakıldığında söz konusu olayın doğrulanmasının neredeyse imkânsız olduğunu söyleyen Öztürk’ün de ifade ettiği gibi,¹⁵⁷ böyle bir seferin nasıl gerçekleştiği konusu, belki de seferin olup olmadığından daha önemli olsa gerekir. Çünkü bu, hicret sırasında denizin kullanılmasından çok daha farklıdır. Zira, deniz üzerinden askerî bir birliğin gönderilmesi, belli bir deniz gücü imkânının varlığını gerektirir. Bununla birlikte, gerek Hz. Peygamber döneminde Mûte seferinde destek kuvvetlerinin nakli amacıyla denizin kullanımıyla ilgili bir başka örnek, gerekse bundan çok kısa bir süre sonra Hz. Ömer hilafetinde girişilecek denizcilik teşebbüsleri, yeni bir inancın teşvik edici atmosferinde, belli bir devlet geleneği etrafında birleşme çabası veren bir toplumun, çevrelerini kuşatan denizi kullanma çabası olarak da yorumlanabilir. Böyle bir denizcilik teşebbüsünün, henüz kendi denizcilik güçlerini tesis edecek bir birikime sahip olmayan Müslümanların kendi alt yapılarıyla olmasa bile, Habeş gemileri ve Habeşli denizcilerin kullanılmasıyla gerçekleştirildiği düşünülebilir.

Ancak Hz. Muhammed’in sağlığında Habeşistan’a karşı herhangi bir deniz seferinde bulunulmadığını ileri süren görüşler, yalnızca Müslümanların deniz gücü bakımından taşıdığı yetersizlikten yola çıkmazlar. Mesela bunlardan el-Cefâirî, Habeşlilerin tam olarak İslam hakimiyetine girmesinin uzun sürdüğünü, bunda Habeşistan’ın Müslümanların ilk hicret mekânı olmasının etkili olduğunu ve muhtemelen bu iyi ilişkiyi koruma adına Habeşlilere karşı bir süre savaşa girilmediğini zikreder. Hatta bu ruhun “Habeşlileri bırakın; ki onlar sizi bırakmıştı” hadisinde yankı bulduğunu ifade eder.¹⁵⁸

Her hâlükârda Habeşli korsanlar meselesi bir müddet daha devam etmiştir. İlk Müslümanların, Hz. Ömer’in deniz konusundaki ihtiyat ve tedbir siyasetinin etkisiyle denize açılma konusunda tereddüt göstermelerinin, Habeşli korsanlara Müslüman sahillerine saldırma konusunda cesaret vermiş olabileceği yönünde yorumlar yapılmıştır.¹⁵⁹ Gerçekten de korsanların Emevi halifesi Süleyman b. Abdülmelik (96-99/715-717) ve Abbasi halifesi Ebû Ca’fer el-Mansûr (136-158/754-775) dönemlerinde Cidde’yi yağmalamaları ve İslam topraklarının sahillerine saldırılarda bulunmaları, korsan tehdidinin bu döneme kadar varlığını koruduğunu göstermektedir. Söz konusu tehlikenin tamamen ortadan kaldırılabilmesi, ancak Mansûr’un başarılı teşebbüsleri sayesinde mümkün olabilmektedir.¹⁶⁰

Yukarıda da sözünü ettiğimiz üzere, Hz. Peygamber döneminde Kızıld Deniz'in kullanımına yönelik bir başka gelişme, Habeşliler üzerine askerî bir birliğin gönderilmesinden iki yıl sonra, Mûte harbi (8/629) sırasında yaşanmıştır. Rivayete göre, Hz. Peygamber, Bizans sınırında bulunan Mûte'ye karadan sefer düzenleyen İslam ordusunu takviye etmek amacıyla, Eş'ar kabilesine mensup bir sahabe başkanlığında küçük bir askerî birliği Eyle'den gemiyle İslam ordusunun saflarına katılmak üzere bölgeye göndermiştir.¹⁶¹

c. Hz. Ömer Dönemi: Denizcilik Alanında İlk Teşebbüsler ve Tepkiler

Hz. Peygamber'in vefatından sonra halife olan ve yalnızca iki yıl hilafette kalabilen Hz. Ebûbekir döneminde (11-13/632-634), dinin bizzat kendisine karşı yapılan birçok isyan ve ayaklanma, dinin korunmasına yönelik bir dizi tedbirin alınmasını gerektirmiş ve öncelikle dinin temel ilkelerinin vurgulanmasına yönelik bir çabayı zorunlu kılmıştır. Kısa süreli bu hilafet döneminde yapılan fetihler büyük ölçüde karada cereyan etmiştir. Bunda Suriye ve Mısır gibi önemli denizcilik merkezlerinin henüz fethedilmemiş olması etkili olmuştur. Her ne kadar bu dönemde Sasanilere karşı yapılan fetihler sırasında zaman zaman kayıkların kullanıldığından bahsedilse de,¹⁶² bu bir denizcilik girişimi sayılmaz. Diğer yandan Kıbrıs'a yapılan ilk seferin Hz. Ebûbekir'in hilafet döneminde gerçekleştiği yolunda bazı iddialar ortaya atılmışsa da,¹⁶³ İslam tarihi kaynaklarında, Kıbrıs'a ilk seferin Hz. Osman döneminde gerçekleştiği konusunda genel bir kanaat hâkimdir.¹⁶⁴

Kara kuvvetleri tarafından önemli başarıların gerçekleştirildiği Hz. Ömer dönemi (13-23/634-644), İslam denizciliğinin başlamasına yol açacak bazı gelişmelere sahne olmuştur. Denizcilik açısından oldukça köklü bir geleneğe ve zengin bir denizcilik mirasına sahip Şam (635)¹⁶⁵ ve Mısır (639-642)¹⁶⁶ gibi önemli yerleşim bölgelerinin bu dönemde İslam topraklarına katılmasının bir sonucu olarak, söz konusu bölgelerde yer alan Akka, Beyrut, İskenderiye, Sur ve Trablus gibi Akdeniz'e açılan önemli deniz üsleri ve limanlar Müslümanların eline geçmiştir.¹⁶⁷ Bu bölgeler, denizcilik merkezi olmalarının yanı sıra eski çağlardan beri gemi yapımında kullanılan hammaddelere ve gemi yapımında belli bir tecrübe ve beceriye sahip ustalara sahip olmaları bakımından da önem taşımaktaydı. Ayrıca bu bölgelerin fethinin, Müslümanların bölgeden geçen deniz yolları üzerinde hakimiyet kurmasına imkân sağlayan bir başka önemli sonucu daha olmuştur.¹⁶⁸ Ancak bu mühim denizcilik merkezlerinin Müslümanların eline geçmesi, Bizans'ın buraları tekrar ele geçirme tehlikesi sebebiyle, bu bölgelerin emniyetlerinin temini meselesini de gündeme getir-

miştir. Bu amaçla, sahil şehirlerinin fethinden hemen sonra, ilk iş olarak bölgede yer alan denizcilik üslerinin tahkim edilmesine ve hakimiyetin kalıcı kılınması amacıyla bölgedeki kalelerin ele geçirilmesine özen gösterilmiş; tamirattan geçirilen kalelere yerleştirilen ve kendilerine ikta verilen savaşçı askerlerle de bölgenin emniyeti sağlanmıştır.¹⁶⁹

Abdullah b. Kays'ı bütün sahil bölgelerinin başına getiren ve gerektiğinde kullanılmak üzere Lazkiye, Sur, Sayda ve Trablus gibi sahil şehirlerine savunma gayesi ile gemiler yerleştiren¹⁷⁰ Hz. Ömer, doğrudan olmasa bile, İslamî dönem denizciliğinin temellerini atmıştır. Zira Suriye ve Mısır gibi bölgelerde kara yoluyla gerçekleştirilen başarıların muhafaza edilmesinin ve devamlılığının sağlanmasının, ancak denizlerde kazanılacak başarılarla desteklenilebileceğinin farkına ilk olarak bu dönemde varılmıştır. Hızla büyüyen İslam Devleti'nin deniz ve denizcilik açısından gelişmiş devletlerle karşı karşıya gelmesi, kuvvetli bir donanmanın teşekkülüne duyulan ihtiyacı da gündeme getirmiş; bu amaçla büyük ölçüde çalışır halde devralınan Bizans tersaneleri tamir ettirilerek, İslam donanmasının kurulması yolunda önemli bir adım atılmıştır.¹⁷¹ Ancak bu dönem, deniz kuvvetlerinin kurulup güçlendirilmesinden söz edebilmemiz açısından henüz erkendir. Zira bu süre zarfında daha ziyade sahillerin karadan savunulması tercih edilmiştir.

Her ne kadar bu dönemde, Rumlar gibi Müslümanların da denize açılmaları gerektiği yolunda talep ve tavsiyede bulunanlar olmuşsa da, Halife tarafından bu talepler gerekli şartların oluşmadığı gerekçesiyle geri çevrilmiştir. Mesela Suriye bölgesinin denizden saldırıya açık oluşunun ciddi bir tehdit oluşturduğunu, zengin Rum adalarının fethinin önem taşıdığını fark eden Muaviye, deniz yoluyla Bizans'a karşı sefere çıkılması konusunda Halifeden izin istemiş; hatta İslam memleketlerine coğrafi yakınlığı nedeniyle fetih için elverişli olduğunu söylediği Kıbrıs'a bir sefer düzenlenmesi konusunda Halifeyi ikna etmeye çalışmıştır.¹⁷² Rivayete göre, Muaviye'nin ısrarlı talepleri üzerine Hz. Ömer, denizcilik için elverişli bir coğrafyaya sahip Mısır'da bulunan valisi Amr b. el-Âs'a mektup yazarak, ondan deniz ve deniz seferleri ile denizde işleyen gemiler hakkında kendisini bilgilendirmesini istemiştir. Amr halifeye, "Ey müminlerin emiri! Ben denizde kalabalık insanların küçücük bir şeye bindiklerini gördüm. Denizde bulunanın etrafında su ve gökyüzünden başka bir şey bulunmaz. Deniz sakinleştiği zaman kalplere hüznün verir, dalgalandığı zaman da insanların aklını çeler. Böyle bir anda insanların Allah'a bağlılığı biraz daha artar, fakat korkuları da çok olur. Böyle bir anda denize açılmış insanların hali, bir sopa üzerine oturmuş kurtçukların haline benzer. Eğer kıpırdayacak olursa batır, kurtulursa da korkudan ve dehşetten gözleri görmez hale gelir"¹⁷³ sözleriyle cevap vermiş; denize

karşı tedirginlik ve güvensizlik uyandıran bu ifadeler karşısında huzursuz olan Hz. Ömer, Muaviye'ye bir deniz harekâtına girişilmesini tasvip etmediğini ifade eden bir mektup yazmıştır. "Hz. Muhammed'i hakla gönderen Allah'a yemin ederim ki, hayatta olduğum müddetçe hiçbir Müslümanı bu denize sokmayacağım. İştittiğime göre Akdeniz yeryüzündeki denizlerin en büyüklerinden birisiymiş ve böyle tehlikeli bir sefere ben Müslümanları nasıl çıkarıp kâfirler üzerine göndereyim? Vallahi benim için tek bir Müslüman, Bizans'tan ve Bizans'ın içinde bulunan her şeyden çok daha değerlidir. Sakın bana bu konuda bir daha bir şey sormayasın" ifadelerine yer verdiği söz konusu mektubunda, Müslümanların denizde can güvenliklerinin olmadığı gerekçesiyle Muaviye'nin Kıbrıs'a sefer isteğini geri çevirmiştir.¹⁷⁴

Hz. Ömer'in bu tepkisi çeşitli şekillerde yorumlanmıştır. Bu dönemde "deniz seferlerinin gerektirdiği beceri ve tecrübenin henüz gerçekleşmediğini" söyleyerek Müslümanların bir deniz harekâtına hazır olmadığını öne süren tarihçi Mehmed Hâlid, Müslüman askerlerinden çoğunun denizi hiç görmemiş olmasının, keza Müslümanların deniz nakliye araçlarına sahip olmayışının, muhtemelen Hz. Ömer'i uzun uzun düşündürdüğünü ve ancak istişare ve karşılıklı yazışmalardan sonra deniz seferlerinin, uygun şartların oluşacağı bir geleceğe ertelenmesi yönünde karar aldığını zikretmektedir.¹⁷⁵ Bunun dışında mercan kayalıklarının seyri zorlaştırıcı etkisi, İslam topraklarının gemi yapımı için gerekli demir ve keresteden mahrum olmaları gibi hususlar da, muhtemelen Hz. Ömer'in bu kararı almasında etkili olmuştur. Nitekim halifenin, denizin tehlikelerine karşı uyardığı komutanlarına, zor durumlarda ve tehlike anlarında dönmek üzere arkalarında emniyetli bir yer bırakmalarını tembihlemesi ve Müslümanlara kendilerini tehlikeye atmamaları konusunda uyarılarda bulunması,¹⁷⁶ deniz seferleri konusundaki temel çekince ve yaklaşımını net bir şekilde ortaya koymaktadır.

Esasında Hz. Ömer'in deniz seferlerine karşı gösterdiği tepkiyi dönemin başka gelişmelerinde de görmek mümkündür. Aynı zamanda Müslümanların ilk deniz tecrübeleri sayılabilecek olan bu gelişmelerden birisi, halife tarafından Umman'a gazaya gönderilen Arfece b. Herseme'nin bölgede giriştiği deniz harekâtıdır. Rivayete göre halife, tembihlerini dinlemeksizin denizde savaşan Arfece'yi azarlamıştır.¹⁷⁷

Arabistan kıyılarında ilk deniz savaşı teşebbüsü sayılan bir başka gelişme,¹⁷⁸ 15/637'de Hz. Ömer'in Bahreyn ve Umman'a vali tayin ettiği Osman b. Ebü'l-Âs es-Sakafî'nin ordusunun, gazâ amacıyla Hint sahillerine yaptığı deniz hücumudur. Bombay yakınlarındaki Tane Adası'na kadar giden İslam ordusunun gazâdan dönmesinin ardından, olup bitenleri bir mektupla halifeye bildiren Osman es-Sakafî, Hz. Ömer'in "Allah'a ye-

min ederim ki, eğer göndermiş olduğun bu Müslümanlar ölmüş olsalardı, kabilenden onların sayısınca adam alırdım,” şeklindeki büyük tepkisi-ne maruz kalmıştır.¹⁷⁹

Halifenin çok daha sert bir tepkisi, 17/638 yılında Bahreyn’den, yine halifenin izni olmaksızın oniki bin kişiyle İran’ın İstahr bölgesine çıkarma yapan¹⁸⁰ el-A’lâ b. el-Hadramî’ye karşı olmuştur. “Savaş amacıyla denize ilk çıkan kişi” olarak bilinen el-A’lâ b. el-Hadramî’nin, Huleyd kumandanlığında gönderdiği askerî birliklerin yer aldığı gemilerin, İran sahilinde kıyıya oturduğunu haber alan halife, karadan gönderdiği takviye kuvvetleriyle önce birlikleri kurtarmış; ardından da Hadramî’yi görevden alarak yerine Sa’d b. Ebî Vakkas’ı tayin etmiştir.¹⁸¹

Bu olaydan kısa bir süre sonra, Hz. Ömer tarafından 20/641 veya 21/642 yılında yukarıda da sözü edildiği üzere, Alkâme b. Mücezziz el-Müdlîcî komutasında, muhtemelen Habeşistan’ın Kızıldeniz sahillerindeki korsan saldırılarını durdurmak amacıyla Habeşistan kıyılarına gönderilen küçük deniz kuvvetinin fırtına sonucu Kızıldeniz’de batması,¹⁸² muhtemelen Hz. Ömer’in deniz yoluyla savaşa girmeme konusunda kesin bir karar almasına yol açmıştır.¹⁸³ Nitekim, denize açılma konusunda Muaviye’nin halifeden izin istemesi de bu olaydan sonra gerçekleşmiştir. Halifenin Müslümanların denize açılma konusunda yeterince bilgi ve tecrübe sahibi olmadıklarını ifade etmesi de büyük ihtimalle yaşanan bu acı tecrübeden kaynaklanmıştır. Fehmî, Hz. Ömer’in bu deniz faciasını telafi etmek yerine, deniz seferlerini yasaklama kararı almış olmasında, muhtemelen deniz savaşları konusunda yeterli tecrübeye sahip olmadıklarına inandığı Müslümanların tehlikeli bir maceraya sürüklenmeleri konusunda duyduğu endişenin etkili olduğunu zikreder.¹⁸⁴ Deniz konusundaki çekince Afrika’nın fethi sırasında da kendini göstermiş; Amr b. el-Âs’ın Afrika’nın güneyine inme teklifini reddeden Hz. Ömer, Müslümanlarla arasına herhangi bir suyun girmesinden duyduğu rahatsızlığı ifade etmiştir.¹⁸⁵ Burada da endişe büyük ölçüde askerî olup, bu bölgelere yönelik herhangi bir saldırı anında, buralara deniz üzerinden bir destek gücü sağlanamayacağı kaygısına dayanmaktadır. Hilafetin ilk zamanlarında Mısır’da büyük ihtimalle Bizans’tan kalma bir tersanenin mevcut olabileceğini zikreden Belâzûrî’nin nakli dikkate alındığında,¹⁸⁶ Hz. Ömer’in tepkisinin, bizzat deniz yolculuğu ya da gemi yapımına değil, bilakis deniz savaşlarına karşı olduğu kolaylıkla anlaşılabacaktır.

Hz. Ömer dönemindeki Kızıldeniz’le bağlantılı olaylardan bir diğeri de muhtelif İslam tarihi kaynaklarında yer alan ve “remâde senesi” veya “kıtlık” ve “felaket yılı” gibi isimlerle anılan yılda yaşanan gelişmelerdir. Buna göre, Hz. Ömer zamanında Medine’de büyük bir yiyecek sıkıntısı yaşanmış; bunun üzerine halife tüm bölge valilerinden yardım is-

temek durumunda kalmıştır. Amr b. el-Âs, Mısır'dan erzak yüklü büyük bir kervanı Hicaz bölgesine göndermek suretiyle halifenin bu çağrısına karşılık vermiştir. Medine'nin söz konusu kıtlığı yenmesinde mühim bir rolü olan bu sevkıyatın ardından, hububatının bolluğuyla bilinen bereketli Mısır topraklarının Hicaz için taşıdığı önemin farkına varan halife, rivayete göre bu taşımacılığın hayvan sırtı yerine, denizden gerçekleştirilmesinin daha kolay olacağını düşünmüş ve Amr'a Nil ile Kızıldeniz'i birbirine bağlayan ve tarihi çok eskilere dayanan kanalın yeniden açılması talimatını vermiştir.¹⁸⁷ 23/644 yılında kazımına başlanan ve 6 ay gibi çok kısa bir süre içinde tamamlanarak faaliyete sokulan bu kanal, Mısır ile Kızıldeniz ve Hindistan arasında çok önemli bir bağlantı yeri olmuş; Mısır hububatının Haremeyn-i Şerifeyn'e taşınmasında da önemli bir rol üstlenmiştir.¹⁸⁸ Arada yaşanan kısa süreli kesintilere rağmen, Abbasi Devleti'nin kuruluşuna kadar önemini koruyan¹⁸⁹ 69 millik bu kanal,¹⁹⁰ Abbasi halifesi Mansûr döneminde Hicaz'da ayaklanan Muhammed Nefsü'z-Zekıyye'nin isyanı sırasında (145/762), Mısır'dan Medine'ye yiyecek taşınmasını engellemek amacıyla kapatılmıştır.¹⁹¹

Kanal, Hz. Ömer'in teşebbüsleri ile yeniden açılması nedeniyle halifeye atfen "Halîcû Emîrî'l-Mü'mînîn" adıyla şöhret kazanmışsa da,¹⁹² daha sonraları "Halîc-i Mısır" veya "Halîc-i Kahire" gibi isimlerle de anılmıştır.¹⁹³ Hz. Ömer'in sağlığında bu kanal üzerinden 20 gemilik Mısır hububatı Medine'nin limanı Car'a ulaştırılmış; hatta Car'da bu emtianın gelişini karşılayanlar arasında halife de yer almıştır.¹⁹⁴ Rivayete göre bundan böyle Mısır'dan Hicaz'a her hafta 3 bin deve yükü hububat ihraç edilmiştir.¹⁹⁵ Hz. Ömer döneminde, hem kutsal şehirlerin kesintisiz bir şekilde beslenmesi, hem de kıtlığın giderilmesi bakımından önemli bir işlev gören bu kanal, Medine piyasa fiyatlarının Mısır'daki seviyeye kadar çekilebilmesinde de etkin bir rol oynamıştır.¹⁹⁶ Kanalın kullanımının azaldığı dönemlerde ise, tabii olarak fiyatlarda yeniden yükselişler yaşanmıştır.¹⁹⁷ O dönemlerde bu kanalın su taşıtlarıyla aşılması beş günde gerçekleşmekte olup, seyrin yapılabilmesi için Nil sularının yükselmesi beklenmiştir.¹⁹⁸

Hz. Ömer döneminde Amr b. el-Âs, Kızıldeniz ile Akdeniz'i birleştirecek bir kanalın daha yapılması fikrini gündeme getirmiş; ancak Rumların bu kanal yoluyla Kızıldeniz'e geçebilecekleri ve bu geçidi Mekke ve Medine'ye hücum ve hac yolunu kesmek için kullanabilecekleri endişesiyle bu fikirden vazgeçilmiştir.¹⁹⁹ Keza bu konu Harun Reşid döneminde de yeniden gündeme getirilmiş; ancak, aynı gerekçeler nedeniyle herhangi bir teşebbüse girişilmemiştir.²⁰⁰ İbn Haldûn'un naklettiğine göre, bu fikir daha önce Müslüman olmayan hükümdarlar tarafından da dile getirilmiş, fakat hayata geçirilmemiştir.²⁰¹

Bu dönemde, meşhur deniz fenerleri ile süslü olan ve meşaleleriyle gemilerin güven içinde limana girmelerini sağlayan İskenderiye, büyük bir

deniz üssü ve ticaret merkezi olarak doğarken, Mısır'ın Kızıldeniz kıyısı üzerinde bulunan Kulzüm, kutsal şehirlerin tahıl ambarı Mısır'ın Kızıldeniz'e açılan en büyük kapısı olarak önemli bir işlev görmüş; ticaretin Ayzab'a, ardından da kıyının daha güneyine kaydığı X. yüzyıla kadar, anahtar bir liman olarak Müslümanların Kızıldeniz'deki faaliyetlerinin ana üssü sayılmıştır. Hilafetin daha sonraki yıllarında Afrikalılar tarafından yapılan saldırıların püskürtülmesinde de, buradaki filonun önemli bir katkısı olmuştur.

Özetle söylemek gerekirse, denizcilik alanında küçük teşebbüslerin yaşandığı Hz. Ömer iktidarı, Müslümanların kendilerini denizde sinadıkları bir geçiş dönemidir. Yukarıda bahsi geçen ve başarıya ulaşamayan muhtelif teşebbüslerden yola çıkarak, Müslümanların denizcilik alanındaki faaliyetlerini bir süre daha ertelemeleri gerektiğini düşünen Hz. Ömer, sorumlu siyaset anlayışının bir gereği olarak Müslümanların tehlikeye maruz kalmamaları amacıyla denize açılmayı yasaklamıştır. Bütün bu temkinli yaklaşıma ve Muaviye, Amr b. el-Âs gibi önemli komutanların deniz üzerinden sefer taleplerinin reddedilmesine rağmen, Hz. Ömer dönemi, Arap-İslam donanmasının tesis edilmesi gerektiğine yönelik inancın ortaya çıkması bakımından İslam denizciliğinin teşekkül döneminin zihni hazırlık safhasını teşkil etmiştir. Halifenin deniz seferleri konusundaki tavrının, denizi bilmemekten değil, denizcilik adına henüz yeterli bir donanımına sahip olunmamasından kaynaklandığını yeniden vurgulamalıyız.

d. Hz. Osman Dönemi: Denizcilik Alanında İlk Büyük Başarılar

Nitekim, Hz. Ömer'in şehadetinin ardından tesis edilen Hz. Osman iktidarında denize karşı takınılan bu mesafeli tavır hızla aşılmış ve Müslümanlar nezdinde deniz, seyrin yanı sıra savaşın da yapılabildiği bir manevra alanı haline gelmiştir. Bu anlamda Müslümanların denizciliğe fiili anlamda başlamaları, Hz. Osman'ın hilafeti döneminde gerçekleşmiştir. Öyle ki, Bizans'ın, Hz. Ömer döneminde fethedilen toprakları geri alma girişimlerine karşı mücadele edildiği bu dönemde, denize açılmak bir anlamda zaruri olmuştur.

Müslümanların Bizans'ın önemli bir denizcilik merkezi olan Mısır'ı fethetmeleri üzerine 25/645 yılında harekete geçen Bizanslılar, İmparator II. Konstans döneminde, İskenderiye halkının da yardımlarıyla Manuel idaresindeki 300 gemiden oluşan bir filo ile bu şehri Müslümanlardan geri almışlardır.²⁰² Bütün Mısır'ı ele geçirmeye yönelik bu teşebbüsün, çok sayıda köy ve kasabanın yağma edilmesine yol açması halifeyi harekete geçirmiş ve Amr b. el-Âs'ın çabalarıyla bölgenin yeniden fethi gerçekleştirilmiştir.²⁰³ Müslümanlara eski Mısır başkenti İskenderiye'yi tekrar ele geçirme fırsatı veren bu savaşta, aralarında Manuel'in de bulundu-

ğu çok sayıda Bizanslı can vermiştir.²⁰⁴ Bütün bu gelişmeler, Müslümanların Bizanslıları bertaraf etme konusunda belli bir başarı kazandıklarını göstermekle birlikte, bir filoya sahip olunmaksızın yeni fethedilen yerleri korumanın mümkün olamayacağı gerçeğini de öğretmiştir. Eski Finike şehirlerini fethetmelerinin ve Mısır limanlarına sahip olmalarının bir sonucu olarak Akdeniz'e has denizcilik problemleriyle karşılaşan Müslümanlar, hızla genişleyen imparatorlukları için denizin hayati bir önem taşıdığının bilinciyle, denizcilik alanında ciddi hazırlıklara girişmişlerdir.²⁰⁵

Denizcilikte önemli bir tecrübeye sahip Bizans'ın örnek alınmasıyla²⁰⁶ temelleri atılan Arap-İslam denizciliği alanında özellikle Muaviye'nin girişimleri dikkate değerdir. Daha önce Hz. Ömer'e yönelttiği, ancak müsbet karşılık alamadığı Kıbrıs'ın fethi talebini halife olmasından hemen sonra bir mektupla Hz. Osman'a ileten Muaviye'nin bu ısrarı²⁰⁷ ile başlayan gelişmeler, denizcilik alanında önemli adımların atılmasına imkân sağlamıştır.

Bu fethin hem halife, hem de Müslümanlar nezdinde kendisine belli bir itibar ve nüfuz kazandıracağını farkında olan Muaviye'nin başlangıçta Hz. Osman tarafından da reddedildiğine dair rivayetler bulunsa da,²⁰⁸ iznin kısa bir sürede çıktığı anlaşılmaktadır.

Yine de bu iznin belli şartlar karşılığında verildiği görülmektedir. Hz. Osman'ın Muaviye'ye, denizin tehlikeli olmadığını ispat etmek adına ailesini de birlikte götürme şartını koyması manidardır.²⁰⁹ Halife, ayrıca bu sefere gönderilecek askerin, kura ya da halifenin arzusu ile seçilmemesini, birliğin kendi arzusuyla ve gönüllü olarak gitmek isteyenlerce oluşturulmasını emretmiştir.²¹⁰ Gönüllülük şartını koşması, halifenin Müslümanların can güvenliği konusundaki hassasiyetini ortaya koymakta,²¹¹ daha da önemlisi, denize karşı duyulan tedirginliği işaret etmektedir.

Sefere ailesini de götürmek dâhil tüm şartları kabul ettiği anlaşılan Muaviye,²¹² bu amaçla Suriye sahillerinde ilk İslam donanmasının kurulması yolunda hazırlıklara başlamış;²¹³ sahildeki idarecilerine ve şehir halkına haberler göndererek bölgedeki gemilerin bakıma alınması talimatını vermiştir.²¹⁴ Muaviye'nin, gemilerin inşası yerine bakımından bahsetmesi, Kıbrıs'a yapılacak seferin hazırlıklarının önceye dayandığı ya da sefere çıkacak gemilerin, sahil şeridinin fethedilmesi esnasında Rumlardan ganimet olarak alınmış olabileceği ihtimallerini günde me getirmiştir. Aycan, sefer sırasında çok sayıda geminin kullanılmasının ikinci ihtimali daha güçlü kıldığını, zira bu kadar geminin kısa bir sürede inşa edilmesinin mümkün gözükmediğini ileri sürerken,²¹⁵ Hashmi, Hz. Ömer döneminden itibaren Kıbrıs'a sefer konusunda ısrar eden Muaviye'nin, valiliğinden itibaren bu yönde hazırlıklarda bulunduğunu öne sürmekte ve Kıbrıs seferi sırasında kullanılan gemilerin çoğunun

İskenderiye’de, küçük çaplı olanların ise Sur, Akka ve Tripoli tersanelelerinde zaman içinde yapıldığını zikretmektedir. Ayrıca çok büyük çapta olmasa da belli bir büyüklüğe ulaşmış bu gemilerin, söz konusu hedefe yönelik olarak belli bir plan dahilinde inşa edildiğinden şüphe duyulması gerektiğini dile getirmektedir.²¹⁶

Görüldüğü üzere, köklü bir gemicilik geleneğine ve meşhur bir tersaneye sahip Mısır’ın, bu ilk Kıbrıs gazvesinde kullanılacak donanmanın hazırlanması sırasında, önemli bir katkısı olmuştur.²¹⁷ Mısır’ın yanı sıra Sur ile Akka’yı ve Akka gemi iskelesini yeniden inşa ettirerek Suriye tersanelerini de devreye sokan Muaviye, gemi ve gemicilik sanatına vâkıf kimşeleri Akka’da toplamış²¹⁸ ve İslam donanmasının teşekkülünde önemli bir potansiyel oluşturmuştur. Bu dönemde idaresini bütünüyle elinde bulundurduğu Suriye’nin tüm geliri ile asker ve gemilerini geliştirmekte olan İslam Devleti’ne tahsis eden Muaviye’nin,²¹⁹ söz konusu donanmayı inşa ederken, sahil şehirlerinde yaşayan ve ihtida eden Rum ve Kıpti denizcilerden de istifade ettiği bilinmektedir.²²⁰ Bunların muhtemelen kürekçi, dümenci, denizci, marangoz, kalafatçı olarak savaş dışı gerekçelerle donanmada tutulduğunu söyleyen Hashmi,²²¹ Hourani ve Fehmi’nin, bunların İslam donanmasında zorla istihdam ettirildiği yönündeki görüşlerinin²²² herhangi bir temele dayanmadığını, bu zümrelerin İslam donanmasında, büyük ihtimalle piyasa şartlarına uygun şartlarda karşılıklı anlaşma ve çıkar temini içinde görev aldığını ileri sürmektedir.²²³ Hashmi, Hourani ve Fehmi’ye yönelik itirazlarında İbn Haldûn’un görüşlerini dayanak göstermiştir. Zira İbn Haldûn, Arap Devleti’nin belli bir kudret ve şevket kazanmasıyla, Arap-olmayan kavimlerin Müslümanların idaresine girdiklerini, dolayısıyla zanaatkarlarının da kendi meslek ve sanatlarını Araplar arasında icra etmek istediklerini dile getirmekte ve Müslümanların deniz seferleri sırasında çok sayıda Arap-olmayan unsurun istihdam edildiğine dikkat çekmektedir.²²⁴ Hashmi, Arapların denizciliği hor gördükleri için Kıptileri istihdam ettikleri yönünde ortaya atılan iddiaların tamamen asılsız olduğuna, Kıptilerin istihdamında tamamen denizcilik tecrübelerinin etkili olduğuna işaret etmektedir.²²⁵ Hem Akka’dan, hem de İskenderiye’den iki ayrı donanmanın yola çıkarıldığı²²⁶ bu sefere önemli sayıda sahabe katılmış,²²⁷ Muaviye’nin hanımı Fâhite bnt. Karaza ile Hz. Peyamber’in Kıbrıs seferine katılacağı müjdesine nail olan²²⁸ Ümmü Haram bnt. Milhan’ın yanı sıra başka kadınlar da bu deniz seferinde yer almıştır.²²⁹ Kadınların söz konusu deniz seferine iştiraki, sonraki dönemler için de örnek olmuştur.²³⁰

Sefer sonrasında donanma komutanı Abdullah b. Kays’ın Kıbrıs’taki kısa süreli ikâmetinin ardından, 53/673’teki vefatına kadar hayatı boyunca hem yaz hem de kışları deniz ve karada elliye yakın sefer gerçekleştirmesi ve bu seferler sırasında hiçbir geminin herhangi bir sıkıntı ile karşı-

laşmaması,²³¹ Müslümanları denizcilik konusunda şevklendirmiş olmalıdır. Bu seferlerle sınırlarını genişleten Müslümanlar, yalnızca kıyı çizgilerini uzatmakla kalmamışlar; aynı zamanda donanmanın, İslam tarihinde, halifeler tarafından kullanılan saldırı ve savunma vasıtaları içinde oldukça önemli bir yer kazanmasında da etkili olmuşlardır.²³²

Anadolu'ya karşı gerçekleştirilecek Arap denizcilik teşebbüslerinde de bir üs olarak kullanılacak Kıbrıs'ta²³³ alınan zafer ve başarının güven-cesiyle,²³⁴ müteakip dönemlerde Akdeniz adalarına karşı düzenlenecek seferlerde önemli bir avantaj elde edilmiştir.²³⁵ Zira, Doğu Akdeniz'in en büyük adası olan ve üs hizmeti gören²³⁶ Kıbrıs'ın fethinden hemen hemen yarım yüzyıl sonra, kara gibi deniz de Müslümanlar için cesur hareket sahası olmuştur. Deniz savaşlarında söz sahibi olmaya başlayan Müslümanlar, güçlü filoları ve keşif seferleri ile korsan yatakları durumundaki komşu adaları fethetmişlerdir.²³⁷ 28-29/649'da Arvad Adası'nı, 31/652 yılında Sicilya'yı, 33/654'te de Rodos'u fethetmişler ve Kıbrıs'a yapıldığı söylenen ikinci seferin ardından İstanbul'a keşif seferleri düzenlemeye başlamışlardır.²³⁸

Mısır ve Suriye bölgelerini fethettikten sonra, İskenderiye ve Kulzum ile, Fustat, Reşid, Dimyat ve Tinnis gibi bölgenin önemli tersane ve denizcilik üslerini Bizans'tan devralan Arap çöllerinin sakinleri, başlangıçta bu tersane ve gemilerde, bölge halkından seçtikleri kabiliyetli kimseleri istihdam etmişlerse de, zaman içinde kendi profesyonel kadrolarını oluşturarak Bizans'ın ciddi bir rakibi haline gelmişlerdir. Mevcut tersaneleri beslemek için gemi yapımında kullanılacak malzemelerin temini maksadıyla büyük ağaç kaynağına sahip Anadolu ormanları ile ilgilenmeye başlamışlardır. Daha önceden hiçbir denizcilik tecrübesi olmayan Müslümanların Kıbrıs'ı fethetme girişmelerinden oldukça tedirgin olan Bizanslılar, Müslümanların "Bizans'a ödenen birçok vergiye ortak olmaları ve onlardan çok sayıda insanı öldürüp bir kısmını da esir almaları" üzerine²³⁹ harekete geçmişlerdir. Müslümanların denizden ilerlemelerini engellemek ve onları büyük bir hezimete uğratmak amacıyla oğlu Konstantin'i büyük bir donanma ile Akdeniz'e göndermek için hazırlıklara başlayan Bizans Kralı Herakl'in teşebbüsleri, durumdan haberdar olan Hz. Osman'ı da hareketlendirmiş; halifenin Suriye ve Mısır valilerine verdiği talimatlarla, Suriyelilerden ve Mısırlılardan ortak bir donanma oluşturulmuştur. İlk hareket noktası olarak Akka seçilmiş ve Suriye-Mısır filosu, İslam'ın yayılışından o güne kadar Bizans'ın hazırladığı en büyük donanmaya karşı mücadele vermek üzere, Abdullah b. Sa'd b. Ebî Serh'in komutasında, bir rivayete göre 31/652,²⁴⁰ diğer bir rivayete göre de 34/655 yılında denize açılmıştır.²⁴¹

Ok ve taş atışlarıyla başlayan savaşta, kötü hava şartlarının da etkisiyle zor duruma düşen Müslümanlar, alışkın olmadıkları deniz savaşını ade-

ta kara savaşı haline dönüştürmüşlerdir. Gemilerini zincirlerle birbirine, hatta Rumların gemilerine bağlayarak, gemileri, elde kılıç yüz yüze savaşılır bir zemine çevirmişlerdir. Bizans donanmasının mağlup edildiği, ancak Müslümanlardan da birçok şehidin verildiği savaş sonunda, Rumlardan çok az bir kimse dışında kurtulan olmamıştır. Rivayete göre, çok miktarda akan kan yüzünden savaş bölgesinde deniz kıpkırmızı bir hale gelmiştir.²⁴² Toplam 2.000 geminin iştirak ettiği söylenen²⁴³ bu savaşta, Bizans donanmasındaki gemi sayısı hakkında 500 ve 1000 gibi farklı rakamlar telaffuz edilirken, Müslümanların Suriye-Mısır birleşik filosunun ise 200 veya daha fazla parçadan²⁴⁴ oluştuğu nakledilmiştir.

Avrupa kitaplarında “Finike Vakası”²⁴⁵ İslam tarih kaynaklarında da umumiyetle harbe katılan gemilerin direklerinin çokluğu sebebiyle “Zâtü’s-Savârî”, “Zü’s-Savârî” veya “Mevkıatü’s-Savârî” şeklinde isimlendirilen²⁴⁶ söz konusu savaşın, İskenderiye²⁴⁷ veya ahşabının bolluğuyla bilinen Finike açıklarında cereyan ettiği²⁴⁸ sanılmaktadır. Bu savaş için kullanılan “Zü’s-Savârî” isminin, Wellhausen tarafından bir yer adı olarak gösterildiğini söyleyen Canard, savaşın geçtiği Finike bölgesinin, gemi yapımında kullanılan servilerle kaplı, adeta bir direkler memleketi olduğuna ve adını da bu özelliğinden aldığına dikkat çekmekte, Rumların, bu bölgenin Arapların eline geçmemesi için büyük mücadele verdiklerinden bahsetmektedir.²⁴⁹ “Zâtü’s-Savârî” savaşını detaylı bir şekilde ele alan Hashmi de savaşın bu adla anılmasında, savaşılan Finike bölgesinin, gemi yapımı için uygun bir ahşaba sahip palmiye ağaçları bakımından oldukça zengin olmasının etkili olduğunu zikretmektedir.²⁵⁰ Tüm bu görüşler, gemiciliğin kısa süre içinde Müslümanlar için stratejik bir önem kazandığını ve İslam Devleti’nin bu alandaki gelişimi engelleyecek her türlü tehdide cevap vermeye hazır olduğunu ortaya koymaktadır.

Hashmi, denizde bu tarz bir karşılaşmaya Muaviye’nin uzunca bir müddettir hazırlandığını, İskenderiye, Akka, Sur ve Tripoli tersanelerinin ortak çabalarıyla inşa edilen gemilerin Akka’da birleştirilmesinin ise, işin son safhası olduğunu zikretmektedir. Hashmi’ye göre, Kıbrıs’ın kolayca alınmış olmasında ve Bizans’ın hayal kırıklığına uğratılışında da bu sessiz hazırlık sürecinin olumlu ve kolaylaştırıcı bir etkisi olmuştur. Hatta daha önce yapılması planlanan bu savaş, gecikmeli yapılmıştır. Öyle ki, Müslüman sahil şeridini emniyet altına alan Abdullah b. Sa’d ve Muaviye, Doğu Akdeniz’i kontrol altına almak amacıyla bir süredir açık denizlere açılma hazırlığı içinde oldukları ve bu amaçla Tripoli’de özel bir donanma tesis ettikleri halde, Bizans tahriki ile bölgede başlayan bir isyan nedeniyle bu harekâta geç başlamışlardır.²⁵¹

Her hâlükârda bu savaş, İbn Haldûn’un “Araplar cihadı denizde de sürdürmeyi çok arzuluyorlardı” tezini destekleyen ve “Müslümanların

denizde bir üstünlük oluşturma çabasını” tesis eden bir dönüm noktasıdır.²⁵² Neticede bu zafer, yalnızca Bizans’ın Doğu Akdeniz’deki üstünlüğünü sarsmakla kalmamış; aynı zamanda İslam Devleti’nin denizde de önemli bir güce eriştiğini göstermiştir. Akdeniz’in İslam Devleti’nin iç denizi haline gelmesinde önemli katkı sağlayan bu savaş²⁵³ sonrasında, Akdeniz kıyısındaki bölgelerin iyi bir donanmayla emniyet altında tutabileceği farkedilmiş ve bir dizi tersanenin kurulması yolunda faaliyetlere başlanmıştır.²⁵⁴ Savaş sonunda Bizans’tan elde edilen çok sayıda geminin, yeni kurulacak İslam donanmasının tesisinde önemli katkısı olmuştur. Amr b. el-Âs ve İbn Sa’d’ın yaptırdığı gemilerin de ilavesiyle İslam donanması önemli bir güce erişmiştir.²⁵⁵

Suriye, Mısır ve İfrikiye’nin ele geçirilmesi sonucunda, Iustinianos döneminden (527-565) itibaren Akdeniz’deki dünya ticaretini elinde tutan Suriyeli ve Mısırlı tacirlerin ve eskiden beri denizcilikle uğraşan zümrelerin Müslümanların idaresi altına girmesinin,²⁵⁶ İslam denizciliğinin doğuş ve gelişmesinde önemli bir rolü olmuştur. Ancak deniz akınlarının her yıl düzenlenen askerî operasyonlar haline getirildiği²⁵⁷ Hz. Osman’ın hilafetine denk gelen bu süreç, çok geçmeden ortaya çıkan iç harpler yüzünden büyük bir yavaşlama göstermiş; halifenin şehadetiyle de büsbütün sekteye uğramıştır.

Gerek Cahiliye, gerekse İslamî devirlerde büyük çapta ticarî faaliyete ve geniş maddî imkânlarla sahip Hz. Osman’ın, ticarî gemilere sahip olduğundan, hatta gemilerinde kendi ticarî malları dışında diğer tacirlerin mallarının taşınmasına da izin verdiğinden bahsedilmektedir ki,²⁵⁸ bu durum halifenin denizciliğe açılımını kısmen izah etmektedir. Bu anlamda Hz. Osman dönemini, özetle Hz. Ömer’in denize karşı beslediği temkinli siyasetin çözüldüğü ve İslam Devleti için bir donanma tesisinin zureetine yönelik inancın harekete dönüştüğü bir dönem şeklinde tasvir edebiliriz. Zira deniz kültürü ve deniz ulaşımı konusunda geçmiş olmanın böylesi bir toplumun, çok kısa denebilecek bir zaman zarfında fethettikleri ülkelerin denizci halklarına hükmetmeye başlamaları, gemiler inşa ederek, personel ve silahla donatılmış filolar inşa etmeleri ve deniz seferlerine çıkmaları, büyük bir başarıdır.²⁵⁹

e. Emevi Dönemi: Denizciliğin Kurumsallaşması

35/656’da Hz. Osman’ın şehit edilmesini müteakip Hz. Ali ve Muaviye arasında yaşanan hilafet mücadelesiyle hem kara, hem de denizde hamle güçleri kırılan Müslümanların²⁶⁰ denizcilik alanında yeniden önemli başarılarla imza atmaları, Muaviye ile başlayan Emevi hilafetinde gerçekleşmiştir.

Hız. Osman döneminden itibaren denizcilik alanında kazanılan başarılarında, denizin öneminin ve denizciliğin İslam Devleti için taşıdığı ehemmiyetin fark edilmesinde, Muaviye'nin önemli bir yeri olmuştur. Bir ölçüde İslam denizciliğinin gerçek kurucusu sayılabilecek Muaviye,²⁶¹ aynı zamanda Bizans'a karşı mücadelede, donanma desteği olmaksızın başarı kazanılamayacağını fark eden ilk devlet adamıdır.²⁶² Lammens'in ifadesiyle Muaviye, Arap kervan rehberlerine, Bedevilere, bütün varlıkları ile toprağa bağlı birliklere, denizlere hâkim olmanın önemini öğretebilmiş ve Arapların deniz hakimiyetinin kendi döneminde gerçekleşmesini sağlamış önemli bir kumandandır.²⁶³

Daha valiliği döneminde iken denizcilik politikaları konusunda açılımlar başlatan Muaviye'nin, bu konudaki ısrarları bir yana, öncelikle kara yoluyla ele geçirilmiş sahil şehirlerinde ve kalelerinde başlattığı ıslahatlar ve bu bölgeleri tahkim etmeye yönelik birçok teşebbüs,²⁶⁴ Emevi döneminde denizcilik alanında kazanılacak başarıların da zeminini teşkil etmiştir. Yeni gemi ve donanmaların tesis edildiği,²⁶⁵ mevcut donanmaların takviye edilip, tersanelere özel bir önemin verildiği, halkın deniz savaşları konusunda cesaretlendirildiği²⁶⁶ Muaviye döneminde, Şam, Mısır ve Kuzey Afrika donanmalarından oluşan İslam filosunun personel ve silahla donatılmış gemi sayısı 1.700,²⁶⁷ hatta 1.800'lere ulaşmıştır.²⁶⁸ Bizans'a karşı hemen her yıl yaz-kış deniz seferleri düzenlenmiş,²⁶⁹ deniz güvenliği açısından bazı grupların sahil bölgelerinde iskânına özel bir önem verilmiş ve sahil boyunca muhtelif kaleler yaptırılarak, buralara muhafızlar yerleştirilmiştir.²⁷⁰ Muaviye döneminin denizcilik açısından ifade ettiği bir başka anlam ise, deniz emirliği müessesesinin tanzim edilmesi ve yaygınlaştırılmasıdır.²⁷¹ Nitekim Muaviye'nin de aralarında olduğu ilk Müslüman amiraller içinde, Abdullah b. Sa'd, Suriyeli Ebu'l-A'var, Busr b. Ebi Ertat ve Abdullah b. Kays gibi isimler yer almıştır.²⁷²

Başka alanlarda olduğu gibi denizcilik alanındaki uygulamalarıyla da kimi zaman tepki çeken Muaviye'nin deniz savaşlarına daha ziyade Yemenlileri,²⁷³ kara savaşlarına ise Mudarlıları göndermesi kabile asabiyesinin ön plana çıktığı Emevi döneminde kamuoyunun tepkisini çekmişse de, Yemenlilerin tercihinde muhtemelen bu konudaki geçmiş birikiminin rolü olmuştur.

Bu dönemde denizciliğin gelişmesinde Suriye önemli bir işlev görmüştür. Zira, Bizans'a yönelik akınlarda kullanılan gemilerin inşasında, büyük ölçüde bu bölgede yer alan tersanelerde çalışan Yunanlı, Kıpti ve Helenleşmiş Suriyelilerle, sahil halkından istifade edilmiştir.²⁷⁴ Rumların İslam topraklarının sahillerine hücum ettiği 49/669 yılında, Müslümanların Mısır'da faaliyet gösteren bir tersane dışında herhangi bir tersaneye sahip olmamaları, Muaviye'yi harekete geçirmiş ve Akka'daki tersanenin de tesisi yönün-

de hazırlıklar başlatan Muaviye, gemici ustalar ve marangozlar toplayarak Akka Tersanesi'ni hizmete açmıştır.²⁷⁵ Muaviye esasında bir anlamda, Hz. Ömer zamanında fethedilen, ancak Bizanslılarla yapılan savaşta tahrip edilmiş Akka'yı yeniden inşa etmiştir. Daha Suriye valisi olduğu dönemde bölgede bulunan Bizans'tan kalma havuzları onartarak gemi inşasına uygun hale getiren Muaviye'nin teşebbüsleriyle Akka, İskenderiye'den sonra gemi inşasına uygun ikinci büyük tersane olarak faaliyet vermeye başlamıştır. Müslümanların Akdeniz'deki ilk deniz seferleri için donanma üssü olarak kullanılan Akka, Emeviler dönemi boyunca da önemini korumuştur.²⁷⁶ 49/669'da Akka'da, ondan kısa bir süre sonra da Sur'da faaliyete geçen Bizans'tan kalma bu ilk Suriye tersaneleri, aynı zamanda deniz seferlerinin başlatıldığı üsler olarak, İslam donanma geleneğinde önemli bir rol üstlenmişlerdir.²⁷⁷ Söz konusu tersanelerin Suriye-Lübnan ormanlarına yakın olmaları, gemi yapımında gerekli kerestenin temininde büyük kolaylıklar sağlamıştır.²⁷⁸ Nitekim bu dönemde gemi inşasında kullanılan sedir keresteleri, büyük ölçüde Lübnan ormanlarından karşılanmıştır.²⁷⁹

Suriye'nin sadece denizcilikte değil, hemen her alanda yükseliş gösterdiği bu dönemde, gemicilik Mısır'da da hız kazanmış ve gemi yapımıyla özel olarak ilgilenmeye başlayan Mısır valilerinin teşebbüsleri sonunda, işler tersane sayısında bir artış yaşanmıştır. Özellikle Rumların 53/673'te Mısır sahillerine yaptığı saldırıların²⁸⁰ ardından Mısır'da gemiciliğin gelişimi oldukça hızlanmıştır.²⁸¹ 54/674 yılında Nil sahili üzerinde bulunan "Babilon" adlı Roma kalesi yakınında yer alan Ravza Adası'nda bir tersane inşa edilmiştir. Harp gemileri imal etmek üzere açılan ve söz konusu adanın adını alan bu tersane,²⁸² Mısır'da açılacak tersaneler içinde önemli bir başlangıç olmuştur.²⁸³ Arapların fetih hareketlerinin başlangıcında "Babilon" şeklinde anılan Ravza Adası, üzerinde inşa edilen bu tersaneye atfen bundan sonra "Cezîretü's-Sînâa" (Tersane Adası) adıyla şöhret bulmuştur.²⁸⁴ İslamî dönemde Mısır'da açılan bu ilk tersane²⁸⁵ daha sonra kurulacak tersaneler için bir model teşkil etmiş ve Emevi hilafeti boyunca neredeyse bir deniz karargâhı olmuştur.²⁸⁶ Benzer şekilde açılmaya devam eden Mısır tersaneleri, III/IX. yüzyıldan itibaren en teçhizatlı ve gelişmiş şekillerine kavuşturulmuştur.²⁸⁷

İhşidî Devleti'nin kurucusu Muhammed b. Tuğc el-İhşid'in (935-969) 315/927'de Fustat'a nakletmesine kadar yüzlerce geminin imal edildiği Ravza Tersanesi,²⁸⁸ 132/750'de, muhtemelen Abbasilerin kendisini kovalamasını önlemek amacıyla buradaki gemileri yakan Emevi halifesi II. Mervan (744-749) döneminde tahrip edilmişse de, III/IX. yüzyılda Bizanslılarla yapılan donanma savaşları sırasında Halife Mütevekkil (847-861) tarafından yeniden imar edilmiştir.²⁸⁹ Ahmed b. Tolun (868-884) zamanında da adanın Bizans'tan kalma surları onarılmış ve tersanenin ıslah ve genişletilmesi sağlanmıştır.²⁹⁰

Muaviye döneminde denizcilik alanında gerçekleştirilen teşebbüsler arasında, ilki 48/668 (bir rivayete göre de 42/662²⁹¹), ikincisi 54/674 yılında yapılan İstanbul muhasaraları önemli bir yer tutmuştur. Surları aşmanın mümkün olmadığı ilk muhasarada, İbn Abbas, İbn Ömer, İbn Zübeyr ve Ebû Eyyûb el-Ensârî gibi sahabenin önde gelenleri de yer almış;²⁹² ancak kış mevsiminin gelmesi üzerine muhasara yarım bırakılmıştır. İstanbul'a yönelik ikinci askerî harekât ise, 54/674 yılında Girit Adası'nı fetihden dönen Cünâde b. Ebî Ümeyye el-Ezdî kumandasında gerçekleştirilmiş ve bu sefer sırasında İstanbul yakınlarındaki Arvad Adası (Kapıdağı Yarımadası) fethedilmiştir.²⁹³ 7 yıl boyunca kışları bu adaya çekilerek Bizans'a karşı uzun ve zorlu bir mücadele veren İslam donanması, gerek soğuk, hastalık, İstanbul surlarının sağlam, şehrin mevkiinin ise müstahkem oluşu gibi sebeplerle; gerekse Bizans'ın "grejuva" denen Rum ateşi kullanması nedeniyle çok sayıda kayıp vermiştir. 48/680 yılında çekilmeye başlayan İslam donanmasının dönüş yolunda Antalya açıklarında yakalandığı fırtına, kayıp miktarını oldukça artırmış; büyük kısmının battığı donanmadan yalnızca birkaç Arap gemisi geri dönebilmeyi başarmıştır.²⁹⁴ Rum ateşi, "Kallinikos" isimli Suriyeli bir mülteci tarafından Bizans'a getirilen ve ilk defa İstanbul kuşatmasında kullanılan suda da yanan kimyevi bir silah olup,²⁹⁵ İslam donanmasının mağlubiyetinde oldukça etkili olmuş ve bilahare açık denizlerde de kullanılmıştır.

Bazı kıyı kasabalarını yıktığı ve Müslümanlarca fethedilen çok sayıda sahil kasabasında oturan yerli tacir ve denizcileri bölgeden sürerek, buralara denizden anlayan Müslümanlar ve savunma amaçlı savaşçılar yerleştirdiği zikredilen Muaviye'nin, bu yerleşimcilere iktâ yoluyla topraklar verdiği yönünde nakiller mevcuttur.²⁹⁶ Muaviye'nin, kıyı kasabalarında yerleşen bu askerlere fey dağıtmasının ticaret ve denizciliğe ilgiyi artırdığını söyleyen Christides, Muaviye döneminde Tireli bir asker-tacirin İstanbul'da Fars işlemeleri satmasının buna iyi bir örnek teşkil ettiğini zikretmektedir.²⁹⁷ Christides, bu çerçevede, Emevi iktidarı boyunca Bizans ile Müslüman Araplar arasında devam eden deniz ticaretinin, muhtemelen iki ülke arasında baskınların devam ettiği Muaviye döneminden itibaren yeniden tesis edildiğini dile getirir.²⁹⁸ Ömer b. Abdülaziz'in deniz ticaretinin önüne hiçbir engel konmaması gerektiği yönündeki talimatını da bu hususla irtibatlandırır. Christides, Suriye ve Filistin limanlarının Müslümanlarca fethedilmelerinden sonra, sadece askerî deniz merkezleri olarak işlev gördüğü ve Bizans'la buralar arasındaki ticaretin daraldığı yolundaki yaygın kanaata da katılmadığını vurgular.²⁹⁹

Muaviye'nin Bizans'ı örnek alarak denizcilik alanında başlattığı atımlar, Yezid (60-64/680-684) döneminde yaşanan ve Müslümanların Kıbrıs ve Rodos'tan çekilmeleri ile sonuçlanan kısa süreli bir durgunluğun ar-

dından halefleri tarafından da takip edilmiş ve İslam denizciliği halifele-
rin şahsî çabalarından öte, bir devlet politikası olarak ele alınmıştır. Özel-
likle İslam coğrafyasının sınırlarına yakın bölgelerle, Şam, Afrika ve En-
dülüs sahilleri gibi deniz kıyısındaki yerlerde tersane ve gemi inşası, Ab-
dülmelik b. Mervan (685-705) döneminden itibaren yeniden hız kazan-
mış; bu amaçla yeni tersanelere kalifiye işçiler ve aileler nakledilmiştir.³⁰⁰

Emevi dönemi Akdeniz gemicilik kültürünün Hint Okyanusu'na sira-
yet ettiği bir dönem olarak da dikkat çekmektedir. Irak valisi el-Haccac b.
Yusuf es-Sakafî'nin (694-714), Suriye'den getirttiği gemi ustalarına Basra
Körfezi'nde gemi inşa ettirmesi ile, bu döneme kadar Kızıldeniz gemileri
gibi çivisiz yapılan Basra Körfezi gemilerinin, ilk defa zift ve çivi kullanıla-
rak yapılmasına başlanmıştır.³⁰¹

Christides, Orta Çağdaki İslam denizcilik tarihini, kendi içinde dört dö-
nemde ele alır. İlki, eski denizcilik geleneklerinin devralnıp, üzerine yeni
tecrübelerin inşa edildiği Emevi dönemi olup, bu evreyi Christides, deniz-
ciliğin gelişimi açısından “başlangıç ve yükseliş” şeklinde tanımlar. Bunu,
“Altın Çağ” olarak nitelediği Abbasi iktidarının ilk evresi ile devam ettirir ki,
daha ziyade Arabistan'ın doğu kısmının şahit olduğunu söylediği bu parlak
dönemde, Kızıldeniz denizciliği geri plana itilmiştir. Ona göre, Kızıldeniz
ve Akdeniz'de İslam denizciliğinin yeniden yükselişi, Fatımilerin idaresin-
de gerçekleşen ihya çalışmaları ile mümkün olmuştur. Nihayet Haçlı Sefer-
leri ile başlayan son evre de, İslam denizciliğinin “gerileme” dönemini teş-
kil etmiştir. Her ne kadar bu dönemde, önce Memlukların, ardından da Os-
manlıların uzun süreli başarılarına şahit olunmuşsa da, Haçlı Seferleri'ni
müteakiben özellikle Hint Okyanusu'nda, bilahare de Akdeniz'de genelde
İslam devletleri aleyhine işleyen bir süreç yaşanmıştır.³⁰²

Mücadelelerini büyük ölçüde Bizans'a karşı yapan Emevi dönemi İs-
lam donanmasının bu dönemdeki faaliyet sahası da tabii olarak Doğu Ak-
deniz bölgesi olmuş ve Akdeniz'deki birçok adaya ve İstanbul'a yönelik fe-
tih teşebbüsleri hep aynı amaçla sürdürülmüştür.³⁰³ Dönemin Akdeniz'e
ve fetihlere kilitlenmiş bu ilgisi sebebiyle, genelde deniz ticareti, özelde de
Güney Arabistan, Kızıldeniz ve Basra Körfezi merkezli denizcilik geri pla-
na itilmiştir. Arenson, Doğu deniz ticaretinin büyük ölçüde Müslüman ol-
mayan İranlı ve Hintliler, hatta Çinliler tarafından, Batı'da ise Yahudiler,
Suriyeliler ve Yunanlılar tarafından gerçekleştirildiğini söylemekte ve İs-
lam fetihlerinden sonraki ilk iki yüzyıl hakkında, kaynaklarda çok az bir
bilginin bulunduğundan, dönemin Mısır'la ilgili papirüslerinde bile he-
men hemen hiçbir bilginin yer almadığından bahsetmektedir.³⁰⁴

Bu konudaki bilgi eksikliği, Müslümanların bu gelişmeler içinde hiç-
bir şekilde yer almadığı şeklinde yorumlanmamalıdır. Nitekim, Emevi-
lerin faaliyetlerini Bizans'ın hakimiyet sahası Akdeniz'de yoğunlaştır-

makla birlikte, Doğu ticaretine de belli bir önem verdikleri ve bu ticaretin emniyet altına alınması için Afrika'nın doğu sahili üzerinde ticarî istasyonlar kurdukları bilinmektedir. Kızıldeniz üzerindeki ticarî hareketliliğin artması ve bölgenin belli bir zenginliğe kavuşması anlamına gelen bu gelişme, Mısır valisi Kurre b. Şerik'in Velid b. Abdülmelik'e gönderdiği mektupta dile getirilmekte ve bu zenginliğin sarfı konusunda halifeden fikir alınmaktadır.³⁰⁵ Bu dönemde tamamen İslam hakimiyetine girmiş Kızıldeniz'in, Emevilerin baskın Akdeniz politikaları karşısında geri planda kalması tabiidir. Söz konusu dönemde bir çatışma havzası olmaması ve tamamen ticarî bir güzergâh olarak faaliyet göstermesi nedeniyle kaynaklarda Kızıldeniz'e ait bir tasvirle karşılaşsak da, bu dönemde Kızıldeniz ticaretinin Emevilerce güvenlik altına alındığını söyleyebiliriz.

Christides, Emevi dönemi denizciliği üzerinde yoğunlaşan araştırmaların, gemi yapımı ve denizcilerin istihdamı gibi konularda kayda değer bir bilginin bulunmadığından yakındıklarını, ancak Arapların yoğun bir şekilde savaş gemisi inşa ettiği bu dönemi anlatan kaynaklarda, yük gemilerinin inşa edilmesi, deniz ticaretinin teşvik edilmesi ve tüccar gemilerinin faaliyetleri gibi konularda azımsanmayacak ölçüde bilgilerin geçtiğini zikreder.³⁰⁶

Gerçekten de bu bilgiler, özellikle Emevilerin denizcilik politikalarını ortaya koyması açısından oldukça detaylı sayılabilir. Mesela tersane giderlerinin devlet bütçesinden karşılandığı Emeviler döneminde, donanma harcamaları için özel fonlar oluşturulmuş ve bu fonlarda biriken gelirler büyük maliyetler gerektiren donanma harcamalarına tahsis edilmiştir. Mısır bölgesinden toplanan devlet gelirlerinden mahallî ihtiyaçların düşülmesinden sonra geriye kalan meblağ, İskenderiye veya Fustat'da bulunan hazineye aktarılmış; donanma harcamalarının yanı sıra çalışanların ücretleri ile erzak masrafları da bu gelirlerden karşılanmıştır.³⁰⁷ Söz konusu uygulama, Fatımi, Eyyubi ve Memluk dönemlerinde de devam etmiştir.³⁰⁸

Söz konusu bilgiler, Emeviler dönemi deniz istihdam politikalarına da ışık tutar niteliktedir. Bilgiler ışığında denizcilerin maaşlarının düzenli olarak ödendiği, ancak eşit maaş almadıkları tesbit edilmiştir. Mesela savaşçı olarak hizmet veren denizcilerin maaşları, normal denizcilerden daha yüksek tutulmuştur. Denizci sınıfı içindeki farklılık, yalnızca ücret farklılıkları ile sınırlı kalmamış; ulaştırılan hizmette de kendini göstermiştir. Nitekim savaşçı tayfaların ekmek tahsisatı denizcilerinkinden daha fazladır. Başlangıçta, denizcilerin çoğunu Müslümanların oluşturduğunu, ancak denizcilerin daha ziyade Hristiyan olduğu Mısır'ın istisna olduğunu söyleyen Christides, bu dönemin sonunda söz konusu durumun yavaş yavaş değiştiğini zikretmektedir.³⁰⁹

Tersanelerde çalıştırılacak elemanların yalnızca sahil şehirlerinden değil, Mısır'ın bütün bölgelerinden karşılandığı Emeviler döneminde, papirüslerde yer alan mektuplardan, gelirleri devlet tarafından karşılanan tersane yetkilileri ile devlet yöneticileri arasında belli bir irtibatın varolduğu, devletin tersanelere ve tersane çalışanlarına destek verdiği ve huzurlu bir ortam oluşturmaya gayret gösterdiği anlaşılmaktadır.³¹⁰ Papi-rüslere dayanarak, 69 gemicinin sigortalı olduğuna işaret eden bir bilgi-ye yer veren Fehmî'nin ifadeleri³¹¹ ile İslam denizcilik tarihinde "deniz sigortası" uygulamasının varlığından bahseden ve bu uygulamanın Ku-zey Afrika Müslümanları tarafından tesis edildiğini söyleyen Muhammed Hamidullah'ın nakilleri,³¹² İslam denizciliğinde gemicilerin güvenlikleri-nin teminat altına alındığını ortaya koyması bakımından önem taşımak-tadır. Emevi döneminde Müslümanlara ait tersanelerde çalışan meslek gruplarının muhtelif tarihlerde aldıkları ücretler hakkında karşılaştırmalı bilgiler sunan Fehmî'nin konuya ilişkin verdiği tablolarda, en fazla ücreti, gemi ustalarının aldığı görülmektedir.³¹³

Denizcilere yönelik bu tür sosyal hizmetlerin esasında eski çağlardan itibaren tüm denizci milletlerde yaygın bir uygulama olduğuna şahit ol-maktayız. Bunlar arasında, Eski Atinalılar tarafından M.Ö. V. yüzyıldaki Peleponnesos Savaşları sırasında kurulan *Therapia* ile Romalıların miladi I. yüzyılda Miseno Burnu'ndaki donanmalarında hizmet veren *Aesculapi-us* adlı hastane-gemileri zikredilebilir. Keza VII. yüzyılda Bizans donan-masının bir sıhhiyeye sahip olduğu bilinmektedir. Orta Çağ Avrupası'nda da özürlü veya yaşlı denizciler için huzurevleri, denizde kaybolanların ço-cukları için de yetimhaneler kurulmuştur. Denizin kurbanlarının sade-ce boğularak ölenler değil, aynı zamanda yaşlanma veya kaza nedeni-yile özürlü hale gelenler ile dul ve yetimler gibi boğulanların geride bırak-tıkları mağdur zümreler olduğuna dair bir anlayışın varlığı, Avrupa'da ha-yırseverlerce tesis edilen bu tür kuruluşların tarihinin, Orta Çağa kadar uzandığını göstermektedir.³¹⁴

f. Abbasi - Fatımi Dönemi: Kızıldeniz - Basra Körfezi Rekâbeti

Emevilerin son dönemlerinde ihmal edilen donanma gücünün,³¹⁵ daha ziyade kara ordusunu kuvvetlendirmeye yönelik ve iktidarını pekiş-tirmekle meşgul Abbasi hilafetinin ilk yıllarında da nispeten geri planda kaldığını görürüz. Muaviye'den itibaren donanma gücüne büyük önem veren Emevi dönemi denizcilik potansiyeli ile Abbasi döneminin (750-1258) ilk yüzyılındaki donanma ve deniz gücünün çapı mukayese edil-diğinde, arada bariz bir farklılığın olduğu görülecektir. Dolayısıyla, Eme-vi donanması ölçüsünde güçlü bir donanmanın mevcut olmadığı Abbasi-

lerin ilk döneminde, Akdeniz'deki donanma ve deniz kuvvetleri en iyi ihtimalle yenilenmemiş ve ihmal edilmiş; bu da tabii olarak Abbasi-Bizans ilişkilerine de yansdığından Doğu Akdeniz'de Bizans lehine bir durumun ortaya çıkmasına yol açmıştır. İktidarı devraldıkları Emevilerin başkenti Suriye yerine Irak'ı iktidar merkezleri kılan Abbasiler, Bizanslılara karşı İstanbul'un alınmasına dayalı bir siyaset güden Emevilerden farklı olarak, daha ziyade sınıra yakın yerleşim bölgelerine yönelik sefer ve vurkaç harekâtı düzenleyerek mücadele etmişler, deniz gücünü kara fetihlerini pekiştirici bir unsur olarak kullanmayı tercih etmişlerdir.³¹⁶

Başlangıçta Doğu Akdeniz'de Bizans'a kaptırdıkları hakimiyeti, Harun Reşid döneminde yeniden elde eden Abbasiler, Akdeniz'de önemli faaliyetlere girişmişler³¹⁷ ve Bizans'ın uzun mesafe denizcilik ve ticaretine önemli darbeler indirmişlerdir. Her ne kadar Bizans'ın bu duruma düşmesinin nedenleri arasında, İslam fetihlerinden ziyade, bir taraftan Yakındoğu ve Kuzey Afrika'daki bazı Bizans limanlarının kaybedilmesi, diğer taraftan da ticareti önemli ölçüde tıkayan devletin ağır vergi uygulamaları yer alsa da, sonuç Müslümanların lehine olmuştur. Zira, Bizans bölgesindeki yabancı gemilerin faaliyetlerini de büyük oranda azaltmış olan söz konusu gelişmeler, VI. yüzyılın sonu ile VII. yüzyılın ilk yarısında uzun mesafeli deniz yolculuklarında çok aktif olan Bizans tüccar gemilerini olumsuz yönde etkilemiştir. Bunun neticesinde, toprağa bağımlı Bizans aristokrasisinin denizcilik girişimlerine yaptığı yatırım oldukça azalmış; Bizans denizciliği daha ziyade imparatorluğun muhtelif bölgelerini birbirine bağlayan kısa mesafeli bölgeler arasında faaliyet göstermiştir. Bizans aleyhine yaşanan bütün bu gelişmeler, XIV. yüzyılın ikinci yarısına kadar da devam etmiştir.³¹⁸

Hilafetlerini Irak'ta tesis eden ve Bağdat'ı başkent seçerek bu bölgeyi İslam Devleti'nin siyasî ve kültürel ağırlık merkezi kılmak için çaba gösteren Abbasiler, daha ikinci halifeleri Mansûr döneminden itibaren bunu gerçekleştirmek için Kızıldeniz üzerinden geçen deniz ticaret yolunu, Arap Körfezi ve Irak bölgesine çekerek yeni bir ticaret güzergâhı oluşturma yolunda yoğun bir faaliyete girişmişlerdir.³¹⁹ Deniz trafiğinin yönünün Kızıldeniz'den Basra Körfezi'ne kaydırılması, Basra, Suhâr ve Siraf gibi limanlara canlılık kazandırırken, İskenderiye'nin yanı sıra Kulzüm, Cidde, Car ve Aden gibi Kızıldeniz sahilinde bulunan limanların da önemlerinin azalmasına sebep olmuştur. Bu da Kızıldeniz'in Doğu-Batı ticaretinde geri planda kalmasına ve Basra Körfezi karşısında zayıflamasına yol açmıştır.³²⁰

Hilafet merkezi olarak Bağdat'ın seçilmesinde bölgenin taşıdığı iktisadî ve stratejik özellikler dikkate alınmış; Basra'nın Hint ve Çin'in önemli ticarî merkezleriyle bağlantı kolaylığı göz önünde bulundurulmuştur.³²¹

Diğer yandan Muhammed Nefsü'z-Zekiyye'nin Medine'de kendisine karşı başlattığı isyanı bahane eden Mansûr'un, Medine halkına buğday ulaşmasını engellemek amacıyla, 145/762'de Nil ile Kulzûm'ü birbirine bağlayan ve Kızıldeniz'e açılan Emîrû'l-Mü'minîn Kanalı'nı kapatması,³²² Nil ve Kızıldeniz arasındaki bağlantının kesilmesine yol açtığı gibi, Kızıldeniz'in deniz taşımacılığına da büyük bir sekte vurmuştur.

Yaşanan tüm bu olumsuz gelişmelere rağmen, Kızıldeniz sularındaki hareket, hiç şüphesiz devam etmiştir. Ancak bu hareketlilik, büyük ölçüde Kulzûm gemileri olarak da bilinen küçük gemilerin seyri ile sınırlı kalmıştır. Emîrû'l-Mü'minîn Kanalı'nın doldurulmasına rağmen, Aden'e gelen Doğu mallarının Mısır'a naklinde Kızıldeniz'in kullanımına devam edilmiştir. Mesela Fransa'daki Provence Eyaleti'nden başlattıkları ticarî girişimlerle Hindistan ve Çin'e kadar uzanan geniş bir coğrafyada faaliyet gösteren ve Batı-Doğu ticaretinde önemli bir rol üstlenen Razaniyye Yahudileri de bu yolu kullanmaya devam etmişler ve yaygın ticarî faaliyetleri ile bu dönemde Kızıldeniz ticaretinin ayakta kalmasına katkıda bulunmuşlardır. Süveyş Körfezi'ne kadar deve sırtında getirilen mallar da tacirler aracılığıyla yine Kızıldeniz üzerinden karşı kıyıya geçirilerek Aden üzerinden Hindistan ve ötesine sevk edilmişlerdir.³²³

Abbasi döneminde deniz filosu ile desteklenmiş Müslüman tacirler, sadece ticarete değil, deniz taşımacılığında da rol almaya başlamışlar ve deniz ticaretinin muhtelif aşamalarında hizmet verir hale gelmişlerdir. Abbasiler, zaman içinde geliştirdikleri savaş filoları ve denizcileri ile, III/IX. yüzyılın başlarında Bizans'a karşı gerçek anlamda bir meydan okuma gerçekleştirmişler ve IV/X. yüzyılda bu alanda zirveye ulaşmışlardır. Arapların uzun süren sabırlı ve inatçı bir askerî hazırlığın neticesinde gerçekleştirdikleri kara zaferleri, denizcilik âletleri ve etkin savaş makine ve silahları sahasındaki gelişmelerle de desteklenmiş ve büyük Arap askerî ve ticarî filolarının teşekkülü tamamlanmıştır. Müslüman gemilerinin, Akdeniz'de Bizans gemileriyle birlikte yelken açmak bir yana, Hindistan, Güneydoğu Asya ve Çin'e kadar gitmelerini sağlayan bütün bu gelişmeler,³²⁴ gemi sahibi ve zengin deniz tacirlerinden oluşan ve ticarî ilişkilerde ortaklıklar kurup deniz ticaret organizasyonları tesis eden bir tacir sınıfının doğmasına yol açmıştır.³²⁵ IX. yüzyılın ilk çeyreğinde, tecrübeli tayfaları ve heybetli deniz donanmalarıyla muazzam bir ticarî filo geliştiren Müslümanların, Girit (209/824) ve Sicilya (289/902) gibi adaları yeniden fethettiklerine şahit olmaktayız.³²⁶ Mısır'ın Reşid ve Dimyat gibi bölgelerinde kurulan donanma merkezleri arasında, Nil deltasının doğu kolu üzerindeki coğrafi mevki sayesinde Dimyat büyük bir önem kazanmış; keza Dimyat yakınında küçük bir adada kurulan Tinnîs üssü de bu dönemde inşa edilmiştir.³²⁷

Bu gelişmeler üzerine donanmasını yeni baştan düzenleyen ve adalarla sahil kasabalarını birbirine bağlayan detaylı bir uyarıcı sistem kurarak kıyıları devriye gezmeye başlayan Bizans, Suriye-Filistin kıyısı ve Dimyat boyunca yer alan kasabalara saldırıya başlamıştır (184/800 ve 238/853).³²⁸ Bu saldırılar karşısında dönemin Abbasi halifesi Mütevekkil'in emriyle Mısır'da yeni bir donanma inşa edilmiştir. Kara askerleri gibi denizcilere de maaş bağlanması, halkın gemiciliğe ve deniz savaşlarına ilgisini artırmış ve çocuklarını bu alanlara yönlendirmeleri yönünde teşvik edici bir rol oynamıştır. Söz konusu donanma, Afrika, Endülüs ve Şam donanmalarıyla birlikte Bizans filolarına karşı deniz seferlerine çıkmıştır.³²⁹

Bu dönemde denizcilik hususunda yaşanan gelişmeler, hiç şüphe yok ki, yalnızca Abbasilerin faaliyetleri ile sınırlı kalmamıştır. Zira, İslam dünyasının muhtelif yerlerinde farklı gelişmelerin yaşandığı bu ikinci Abbasi döneminde, özellikle Mısır, Kuzey Afrika ve Endülüs bölgelerinde de önemli atılımlar gerçekleştirilmiştir. Mesela Doğu Akdeniz'e kadar kargo gemileri gönderen, hatta İstanbul'a dahi uzanan Endülüs Müslümanları, hayli büyük bir donanma oluşturmuşlar; III. Abdurrahman'ın hükümranlılığı döneminde (912-961) çok sayıda gemi inşa edilmiş ve ikiyüze yakın gemiden oluşan bu filo, Kuzey Afrika'nın benzer büyüklükteki diğer Müslüman donanmalarıyla birlikte Batı Akdeniz'de ciddi bir üstünlük sağlamıştır. Endülüs donanması desteğiyle yarımadanın İspanyol Hristiyan krallıkları sık sık bozguna uğratılmış, aynı zamanda yine bu krallıklarla artan deniz ticareti, Hristiyan ve Müslümanlara ait gemilerin birbirlerinin limanlarını serbestçe ziyaretlerine imkân veren özel anlaşmalarla desteklenmiştir.³³⁰

Benzer şekilde Mısır Müslümanları da, özellikle Abbasiler döneminde ihmal edilmiş Doğu Akdeniz ve Kızıldeniz denizciliğindeki boşluğu kapatmak üzere çeşitli politikalar uygulamışlardır. Bunlardan en sistemli olanı, Fatimilere ait olmakla birlikte, bu yöndeki çalışmalar Fatimilerden önce de yapılmıştır. Mesela Ahmed b. Tolun döneminde (868-884) Mısır filosu güçlendirilmiş ve Müslüman tersanelerinin en gelişmiş olan Fustat'taki tersane yeniden inşa edilmiştir.³³¹ Kızıldeniz ticaretine de özellikle önem veren Ahmed b. Tolun, ticaret için birçok gemi tahsis etmiş ve korsan saldırılarına karşı ticarî gemilerini himayesi altına almıştır. Bu suretle Mısır, Tolunoğulları döneminde Kızıldeniz ticaretinden büyük kazançlar elde etmiştir. Tolunoğullarının ardından hüküm süren İhşidilerin hükümranlılık yıllarında da (935-969) Mısır ile Doğu dünyası arasında yapılan ticarette aktif rol alan çok sayıda Şamlı Yahudi tüccar, Mısır'a gelerek bölgenin canlanmasına katkıda bulunmuştur. Bu dönemde Fustat çarşıları, başta amber olmak üzere Uzak Doğu'nun ticarî malları ile dolup taşmıştır.³³²

Abbasi halifesi Mutevekkil'in öldürülmesinin ardından yaşanan gelişmelerin yol açtığı siyasî boşlukta Fatımiler önemli bir güç olarak ortaya çıkmışlardır. 297/909'da Tunus'ta hükümet kuran Fatımilerin, Mısır'ı hakimiyetleri altına alarak 358/969 yılında hükümet merkezlerini buraya nakletmeleri, sadece İslam dünyasındaki etkileri bakımından değil, Akdeniz'deki kuvvet dengelerini değiştirmesiyle de oldukça önemli sonuçlar doğurmuştur.³³³ Mısır'ı güç ve hakimiyetlerinin merkezi kulan Fatımiler, hakimiyet alanlarını genişletmenin en önemli yolunun iktisadî bir gelişme sağlamaktan geçtiğinin farkına vararak,³³⁴ Mısır mahsullerinin bir kısmının diğer memleketlere ihracını mümkün kılacak ziraî ve sınaî bir kalkınma programı başlatmışlardır. Mısır'a büyük bir refah sağlayacak bu uygulama, Mısır'dan Uzak Doğu'ya uzanan ve Kızıldeniz üzerinden sağlanan geniş bir ticaret ağının tesis edilmesini zorunlu kılmıştır. İlk merkezleri Tunus'ta bulundukları dönemde İtalyan şehir-devletleriyle başlattıkları sıkı temasları Mısır'ın fethinden sonra da devam ettiren Fatımiler, tacir zümreleri ve gemileri vasıtasıyla İspanya'ya kadar uzanmışlardır.³³⁵

Lewis'in ifadesiyle, Fatımilerce fethedilen Mısır, "İslam tarihinde ilk defa Bağdat'a sûreten dahi bağlı olmayan bir hanedan" tarafından idare edilmeye başlanmış ve "İslam dünyasına hâkim olmak bakımından Abbasilerle rekabete girecek olan hür ve müstakil bir devletin merkezi" haline gelmiştir. Lewis, Fatımi yöneticilerin, Sünni rakiplerine karşı üstünlüğü harp ve diplomasiden ziyade, Şii propaganda ve ticaret ile sağladıklarına dikkat çekmiş; Abbasiler gibi dînî bir hareketle ve gizli bir propaganda teşkilatından istifade ederek iş başına gelen Fatımilerin, iktidara geldikten sonra bu teşkilatla bağlarını kesmediklerini, hatta devletin yüksek siyasetinde bir araç olarak kullanmaya devam ettiklerini dile getirmiştir. Nitekim "Dâi'd-duât" denen propaganda reislerinin, ordu ve idari teşkilatın yanı sıra rejimin üçüncü esas direğini oluşturmaları da bu gerçeğe işaret etmektedir.³³⁶ Kahire'deki Dâi'd-duât'ın idaresi ve talimatı doğrultusunda faaliyetlerine başlayan Şii Fatımilerin Abbasiler karşısında devletlerini iyileştirme ve kalkındırma yönünde teşebbüslerde bulunmaları, mezhebî bir egemenliğin gerçekleştirilmesinin hedeflendiği yönünde bir imaj yansıtmışsa da, esasında bu hareket, büyük ölçüde iktisadî bir dürtüyle şekillenmiş olup, Abbasi hilafeti için ciddi bir tehdit oluşturmuştur. Doğu ile Batı arasında ticarî ittifakların kurulmasını hedefleyen politikalar, Mısır'la alışverişte bulunan devletlere sağlanan imtiyazlar, tüccarın konaklamaları için tesis edilen hanlar, yabancı tüccara gösterilen hoşgörü üzerine dayalı siyaset, Fatımi asrında denizin cömert bir şekilde kullanılmasına imkân sağlamış,³³⁷ bu da Fatımilerin iktisadî bir politika ile karşılırlarına çıktıkları Bağdat'taki Abbasi hilafetine karşı başarı kazanmalarına yardım etmiştir.

Deniz ticaret hattının Kızıldeniz'den Basra Körfezi'ne kaydırıldığı Abbasi dönemindeki uygulamanın tam tersi bir yaklaşımla, deniz taşımacılık güzergâhının yeniden Kızıldeniz'e yöneldiği Fatımi döneminde, Mısır başta olmak üzere Kızıldeniz'in her iki sahili üzerinde bulunan limanlarda büyük bir canlılık yaşanmıştır.³³⁸ Kızıldeniz üzerindeki hakimiyetlerini pekiştirmek için, Mısır'ın ardından, Doğu ülkeleriyle eskiden beri teması olan denizci ve tüccar Yemen'i ve Hicaz'ı da hakimiyetleri altına almaları gerektiğinin farkına varan Fatımiler, bu hedefi gerçekleştirmek için Abbasilerle, Mekke şerifleriyle ve Yemen melikleriyle kıyasıya bir mücadeleye girişmişler; Hicaz şeriflerinin kalbini kazanmak için onlara hediyeler göndermişler³³⁹ ve nihayetinde bu önemli kilit bölgeler üzerinde dolaylı yollardan da olsa belli bir hakimiyet tesis etmişlerdir. Hakimiyetlerini muhafaza etmede de donanma güçlerinden büyük bir destek almışlardır.³⁴⁰ Bu bölgeler üzerinde sağlanan hakimiyet, bir yandan Mısır'ın gücünü pekiştirmiş; diğer yandan da Yemen ve Hicaz'a Doğu ticaretine yeniden dâhil olma fırsatı vermiştir. Ancak daha da önemlisi, Fatımilerin Kızıldeniz üzerindeki ticarî faaliyetlerini emniyet içinde gerçekleştirmelerini sağlamıştır.³⁴¹ Zira, Mısır'ın Kızıldeniz'in doğu sahiliyle irtibat kurmasını sağlayan bu gelişme, Irak'ta mevzilenen Abbasi iktidarının en önemli denizcilik merkezleri Basra, Siraf ve Suhâr'la rekabet edecek, hatta onları gölgede bırakacak yeni limanların ortaya çıkmasını sağlamıştır. Söz konusu limanların Kızıldeniz kıyılarına getirdiği canlılık, Kızıldeniz sularının da hareketlenmesine yol açmıştır.

Fatımilerin Kızıldeniz'i Doğu ticaretinin ana güzergâhı yapma hedeflerine ulaşmalarında ve genel anlamda başarılı olmalarında, Basra Körfezi'nin o dönemlerde harp ve karışıklıklarla emniyetsiz bir hale gelmesinin de önemli bir payı vardır. Davetlerini Abbasi topraklarının uzak hudut bölgeleri Hindistan ve Afganistan'a kadar götürmüş Fatımi davetçileri, Mısırlı tacirlerle yan yana çalışmışlardır. Lewis, Gujerati sahillerinde bugün dahi İsmaililere rastlanmasının, Fatımi öncesinden itibaren Hindistan'da faal bir rol oynamış İsmailî misyonerlerin gayretli çabaları sonucunda gerçekleştiğini zikretmektedir.³⁴²

Özetle, Sicilya ve Kuzey Afrika'nın kaybedildiği zayıf zamanlarında bile Kızıldeniz kıyısındaki üslerini gevşetmemiş olan Fatımiler,³⁴³ Doğu ticaretine verdikleri destekle, hem Abbasiler karşısında iktisadî güçlerini yükseltme imkânı bulmuşlar; hem de Abbasi hilafetinin idaresi altındaki memleketlerde kendi mezheplerinin yayılmasını sağlamışlardır. Bu gayelerle, Doğu ticaretinde önemli bir rol oynayan Kârimî tüccarına da destek vermeye özen gösteren Fatımiler, yukarıda sözünü ettiğimiz özel uygulamalarla, hedeflerine ulaşmada oldukça başarılı olmuşlardır.³⁴⁴

Bu dönemin parlayan limanları arasında, Sudan sahili üzerinde kurulan Ayzab önemli bir yer tutmuştur.³⁴⁵ Kızıldeniz korsanlarına karşı bölge tüccar ve hacılarının korunmasına hizmet eden bir filonun üs olarak kullanıldığı³⁴⁶ Ayzab'daki Fatımi filosunun 500 gemiden oluştuğundan bahsedilmektedir.³⁴⁷ Fatımi Devleti'nin Mısır'ı ele geçirmesiyle Kızıldeniz ve Uzak Doğu ticaretinde mühim bir rol oynayan Ayzab limanının gelişip yükselmesinde, hem ticaret hem de hac yolları üzerinde emniyet ve istikrarı sağlayan, tüccara yönelik müspet politikalar güden Fatımi siyasetinin önemli bir etkisi olmuştur.³⁴⁸

Fatımi dönemindeki ticarî canlılıktan nasiplenene bir başka liman, tarih boyunca Kızıldeniz ticaretinin en vazgeçilmez denizcilik üssü olan Aden olmuştur. Kızıldeniz'e giren ve çıkan malların en büyük aktarma merkezi Aden, bu dönemde de Hint Okyanusu ticaretinin baş limanı ve en önemli deniz üssü olarak faaliyet göstermiştir.³⁴⁹ Fatımilerin Yemen'de etkinliğini artırmasının ardından çok sayıda Mısır ve Kârimî tüccarının ana yerleşim merkezi olan Aden, adeta Kârimilerin ikinci vatanı haline gelmiştir.³⁵⁰ Senenin belli mevsimlerinde Hint baharatını Aden limanından alarak Mısır'ın Kızıldeniz üzerindeki iki büyük limanı Ayzab ve Kuseyr'e nakletmek suretiyle büyük kazançlar elde eden bu tüccar zümreleri, Mısır ve Yemen yöneticileri nezdinde de özel bir itibar kazanmışlardır.³⁵¹

Goitein, Fatımi döneminde Hindistan ticaretinde etkin tüccar sınıfı arasında yer alan Kuzey Afrikalı tacirlerin, muhtemelen Fatımilerin 60 yıllık ilk iktidar merkezleri Tunus'tan, askerî güçlerinin temelini oluşturmak üzere bölgeye getirdikleri Kitâmeli Berberî askerlere dayandığını zikreder. Bunun ötesinde, Kuzey Afrika, İslam'ın ilk asırlarında, İran, Irak ve Suriye'nin müteşebbis tacirlerini cezbeden bir bölge olmuş; h. IV. yüzyıla gelindiğinde ise buradaki tacirler bir araya geçerek Hint ticaretinde varlık göstermeye başlamıştır.³⁵²

Mısır'ın bu dönemde iktisadî bakımdan yaşadığı zenginlik, kültürel hayata da damgasını vurmuştur.³⁵³ Kısa bir zaman öncesinin baş döndürücü şehri Bağdat'ın yerini artık Fatımi başkenti Fustat (Kahire) almış ve bölge, her alanda önemli bir canlanış ve gelişmeye sahne olmuştur. 439/1047'de yeni hükümet merkezi Kahire'yi ziyaret eden Nâsır Hüsrev'in, bu şehirde şahit olduğu zenginliğe ilişkin sunduğu bilgi ve tasvirler oldukça dikkat çekicidir. Hüsrev'in ziyareti sırasında şehir halkı, sultanın bir oğlunun dünyaya gelişini kutlamaktadır. Tuhafiye ve sarraf dükkanları da dâhil olmak üzere şehirdeki bütün alışveriş mekânlarının, o zamana kadar kimsenin şahit olmadığı derecede altın ve gümüş sırmalı kumaşlar ve ipeklilerle donatıldığını nakleden Hüsrev, yoğun bir izdihamdan bahsetmektedir.³⁵⁴ Bu canlılıkta, yapılan kutlamaların etkisinin

olduğu kabul edilebilirse de, şehrin potansiyel zenginliğini göstermesi bakımından tasvirler ilgi çekicidir.

XI. yüzyılın başında yaşayan İranlı seyyah Nâsır Hüsrev'in, Avrupa ile deniz ticaretinin önceki dönemlere nispetle büyük bir gelişme gösterdiğini söylediği Fatımi döneminde,³⁵⁵ Suriye'nin cam fabrikalarıyla meşhur Fatımi şehri Tripoli ile Bizans arasında karşılıklı gemilerin gidip geldiğine dair nakillere yer veren Christides, Serçe Limanı'nda rastlanan gemi enkazının da, söz konusu bölgeler arasında gidip gelen gemilerden birine ait olabileceği ihtimali üzerinde durur.³⁵⁶

Gerçekten de, Bizans'ın yabancı tacirleri denetlediği ve takip ettiği, düzgün referanslara sahip olmayanları veya kanuna aykırı davrananları ise cezalandırdığı bir dönemde, tüm zorluklara rağmen, Bizans ve Arap tacirlerinin rahatlıkla karşılıklı bir ticaret içinde oldukları anlaşılmaktadır. "Ben sık sık onlarla (Rumlarla) yolculuk yaptım" diyen Makdisî (308/990), Bizans gemilerinin ve mürettebatının Fatımi limanlarında kalabildiğinden bahsetmektedir.³⁵⁷ Christides, Bizans gemilerinin önemli bir deniz güzergâhı oluşturduğu X. yüzyılda,³⁵⁸ ticarî izin belgesi olmayan yabancı tacirlerin casusluk ihtimali ile hapse atıldığına, bu izne sahip ve kendilerine eman hakkı verilmiş yabancıların ise Müslüman topraklarında rahatça dolaşabilme hakkı kazandıklarına dikkat çekmektedir. Tacirler üzerindeki tüm bu kontrol ve izinlere rağmen Mısır'da belli bir mal bolluğunun yaşandığından bahseden Christides, fiyatların piyasa tarafından belirlendiğine dikkat çekmekte ve birçok geminin aynı dönemde benzer bir malı getirmesi ile piyasada belli bir mal bolluğunun yaşandığından, bunun da zaman zaman fiyatları düşürebildiğinden bahsetmektedir.³⁵⁹ Her ne kadar bu tür özel durumlarda piyasa fiyatlarında belli oynamalar yaşanmışsa da, dönemin en canlı ticaret merkezlerinden biri olan bölgede, piyasanın belli ilkelere göre işlediği görülmektedir. Mesela özel durumlar dışında satıcılar, mallara biçilen değerın üstünde fiyat isteyemiyorlardı. Zira böyle bir şeye teşebbüsün bedeli oldukça ağırdı. Bu yola başvuran satıcılar, ellerine zil verilmek suretiyle devenin üstünde bütün şehre teşhir ediliyor; bu arada bağırarak suçlarını itiraf etmeleri isteniyordu.³⁶⁰

Denizciliğ ve gemi yapımına özel bir önem veren Fatımiler döneminde, gemi yapımında kullanılan palamut ağaçlarının bol miktarda yer aldığı Behnesâ, Safrişeyn, Üşmüneyn, Asiyut, İhmim ve Kûs şehirlerindeki ormanların korunması amacıyla bu bölgelere devlet tarafından korucular tayin edilmiş; yakıt olarak kullanılan ağaçları kesen bölge halkından da "orman vergisi" adı altında belli bir para tahsil edilmiştir. Gemi yapımında kullanılan ağaçların yüksek bir fiyata alınıp satıldığı bu dönemde, bir akasya ağacının 100 dinara kadar alıcı bulduğu bilinmektedir.³⁶¹

Mısır'ın gelirinin, Emeviler dönemindeki azami rakam olan 4 milyon dinara oldukça yaklaştığı Fatımi döneminde, Nil'in kıyısına yeni limanlar eklenmiş; bu arada donanmaya da yeni gemiler ilave edilmiştir. Donanmanın güç ve zenginliğin önemli kaynaklarından biri olduğunun farkına varıldığı ve Akdeniz'deki Bizans tehdidinin de etkisiyle, oldukça gelişmiş gemilerin inşa edildiği bu dönemde,³⁶² denizcilik alanında yapılan atılımlar, tersanelerdeki gemi yapım hızında da kendini göstermiş; Fustat, İskenderiye ve Dimyat tersanelerinde büyük çaplı gemiler imal edilmiştir. Tam kapasite ile çalışan Fustat Tersanesi'nde, gerek Fatımi, gerekse Eyubî dönemlerinde gerçekleştirilen üretim, sadece Kızıldeniz ve Nil gemileriyle sınırlı kalmamış; Akdeniz donanmasının gemi ihtiyacını da büyük ölçüde karşılamıştır.³⁶³ Fatımilerin ilk halifesi Muiz (953-975) tarafından 365/975'te Fustat yakınlarındaki Maks bölgesinde inşa edilen³⁶⁴ ve Mısırlı tarihçi Müsebbihî'nin (420/1029), büyüklük, güzellik ve sağlamlık bakımından bir benzerini görmediğini söylediği tersanede,³⁶⁵ Nil'in sefer ve harp gemilerinin de dâhil olduğu her çeşit gemi imal edilmiştir.³⁶⁶ Öyle ki, söz konusu tersanede, kısa sürede 600 harp gemisinin yapılabildiğinden bahsedilmektedir.³⁶⁷ Fatımi halifesi Azîz-Billâh'ın (975-996) emriyle 386/995-996 yılında bu tersanede inşa edilen 600 gemilik bir donanma, aynı yıl Bizans casuslarınca yakılmışsa da,³⁶⁸ 3 ay gibi kısa bir zaman içinde yerine yenisi inşa edilebilmiştir. Söz konusu bu donanmayla, Bizans'a karşı Doğu Akdeniz'de önemli bir zafer kazanılmıştır (388/998).³⁶⁹

Kahire, İskenderiye ve Dimyat tersanelerinde inşa edilen gemilerden oluşan Fatımi donanmasında, yaklaşık beş bin muayyen maaşlı deniz askeri istihdam edilmiştir.³⁷⁰ "Emîrû'l-ceşş" denen deniz kuvvetleri komutanı tarafından idare edilen Fatımi dönemi Mısır donanmasında, bu başkomutana bağlı olarak görev yapan ve her biri 10 ile 20 dinar arasında maaş alan 10 tane yüksek seviyeli komutan bulunmaktaydı.³⁷¹ Rütbelerine göre maaş alan neferlerin en düşük aylık miktarı iki dinardan aşağı düşmezken, bunun dışında bu denizcilere birtakım mukataa tahsisi de yapılmaktaydı. Savaşa gidildiği zamanlarda, söz konusu on kumandandan biri donanmanın başına getirilmekteydi. Devlet bürokrasisinin üstlerinden atanan birinin de bu reise refakat ettiği Fatımilerde, denizcilerin aylıklarının halifenin de hazır bulunduğu bir törenle dağıldığı oluyordu.³⁷²

Fatımi döneminde denizciler, farklı sınıf ve mesleklerden titizlikle seçilen erkeklerden teşekkül etmiştir. Zorunlu sayılabilecek bu hizmetten, ancak para karşılığında muaf olunabilmekteydi. Bu yüzden denizci olarak işe alınanların çoğunun muhtemelen tecrübeli kişiler olduklarını söyleyen Christides, bunların harcamalarının genel bütçeden karşılandığını ifade etmektedir. Genellikle profesyonel denizcilerden oluşan bu meslek

grubuna, Memlukların son dönemlerinden itibaren başka meslek ve geçmişe sahip kişilerden de alınanlar olmuştur.³⁷³

Liman şehirleri ve donanmalar için ayrı divanların kurulduğu Fatımi döneminde, “Divânü’s-sügûr” olarak bilinen limanlarla ilgili divanlar dışında,³⁷⁴ donanma ve tersanelerdeki faaliyetlerin idaresinden sorumlu ve “Divânü’l-cihâd” veya “Divânü’l-amâir” adıyla anılan ayrı bir divan daha mevcuttu.³⁷⁵ Fatımi dönemi gemi yapım tekniği ile alakalı önemli bir husus da, gemilerin bu dönemde omurgalarından başlamak suretiyle yapılmasıdır. Bu yönüyle Fatımiler, omurgalı gemi türlerinin geliştirilmesinde öncü olmuştur.³⁷⁶

Yaptığı çalışmalarla İslami dönem denizciliğine ışık tutan Christides, başta İbn Haldûn olmak üzere bazı Arap kaynaklarının Fatımi başarısını abarttığını söylese de, özellikle Batı Akdeniz’de önemli başarılarla imza atıldığını kabul etmektedir. Muhkem Reggio’nun bir gecelik hücum sonunda (918), birkaç yıl sonra da Reggio yakınındaki Sant Agata kalesinin 20 gemilik Fatımi filosunca fethi, keza Cenova’nın, Ya’kûb b. İshâk et-Temîmî idaresindeki 20 Fatımi gemisi tarafından bozguna uğratılması (934), Christides’in Fatımi denizcilik başarısına dair sunduğu örnekler arasında yer almaktadır.³⁷⁷ Fatımilerin güçlü özellikleri ile bilinen donanmalarının çağdaş kroniklerle değerlendirilmesinin mümkün olmadığını söyleyen Ayalon da, İbn Haldûn ve Makrîzî gibi muahhar tarih yazarlarının verdikleri nakilleri abartılı bulur³⁷⁸ ve Fatımi donanmasının başarısı konusunda Christides’in fikirlerine yakın görüşler serdedir.

Öte yandan Christides, Fatımi donanmasının, Batı Akdeniz dışındaki yerlerde yaşadığı mağlubiyet acısının, X. yüzyıl ortalarında İslam dünyasının muhtelif yerlerinde Müslüman deniz gücünün yaşadığı hızlı düşüşle paralellik taşıdığına dikkat çeker. 961’de Girit’in, 965’te de Kıbrıs’ın Bizans topraklarına ilhak edilişi, keza 1090 yılında Sicilya’yı fetheden Normanların Sicilya’daki Müslüman hakimiyetine son vererek bölgenin fethini tamamlamaları, Fatımi mağlubiyetinin tezâhürleridir. Hatta ona göre Batı Akdeniz’de Pisa, Cenova ve daha sonra da Venedik gibi güçlü deniz güçlerinin doğmasına yol açan bütün bu gelişmeler, Kızıldeniz ticareti üzerinde oldukça önemli etkiler yapacak Haçlı Seferleri’nin de oluşmasına zemin hazırlamıştır. Nitekim Bizans’ın Girit’i fethi sırasında, Girit’e tek bir gemi bile yollayamamış olan Fatımi donanması, 971-972’de de Yafa’da 15 gemilik bir filosunun Bizans gemilerince tahrip edilmesine engel olamamış ve deniz sahili üzerindeki mevziini Kahire’ye taşımak zorunda kalmıştır. Christides, Fatımi donanmasının yaşadığı bu düşüşte, Müslümanlar arasındaki savaşların yanı sıra kereste ve gemi yapımı için gerekli diğer malzemelerin stoklarındaki azalmaların da etkili olduğuna dikkat çeker.³⁷⁹

Fatımilerin son zamanlarında, tersanede çalışanlar dışında divana kayıtlı denizci sayısı 10.000'e, donanmada yer alan savaş gemisi sayısı ise 10'a kadar düşmüştür. Bu da, Eyyubilere oldukça zayıf bir deniz gücünün intikal ettiği anlamına gelmektedir.³⁸⁰ Zira, bu dönemde Mısır donanmasını oluşturan toplam gemi sayısının bir rivayete göre 185, diğer bir rivayete göre ise 120'ye kadar düştüğü zikredilmektedir.³⁸¹ Zeydan da Fatımilerin ilk halifesi Muiz Lidînillâh zamanında 600 harp gemisinden oluşan Mısır donanmasının, son dönemlerde 100 gemiye kadar indiğine dikkat çekmektedir.³⁸² Söz konusu rakamlar, sağlıklı bir değerlendirme yapmak için yeterli olmasa da, Müslüman deniz gücünde yaşanan gerilemeyi göstermesi bakımından bir fikir vermektedir. Mısır tersaneleri bundan sonra Haçlı Seferleri ve hanedan içi sıkıntılarının da etkisiyle yavaş yavaş gerilemiş ve hizmet veremez bir noktaya gelmiştir.³⁸³ Venedik gibi Batılı deniz güçlerinin hâkimiyetindeki yeni dönemde, İslam dünyasının önemli denizci gücü Fatımiler bünyesinde, gerek denizciler, gerekse onlara karşı gösterilen davranış biçimlerinde ciddi bir dönüşümün yaşandığından bahseden Christides, tıpkı Batı'daki gibi, Fatımilerde de kürekçilerin, seraseriler ve suçlular arasından seçildiğini ve en ağır şartlarda çalıştırıldığını, köleleri "sahiplerinin itibarlı temsilcileri" olarak gören anlayıştan artık eser kalmadığını dile getirir.³⁸⁴

Haçlı kuvvetlerinin Mısır'a yönelmesinden sonra Müslümanların deniz savaşlarına iştiraki konusunda belli bir çekince yaşanmış, hatta uzun süre deniz kuvvetlerinde görev yapmak bir ayıplanma vesilesi olarak algılanmışsa da,³⁸⁵ çok geçmeden bu düşünce yıkılmış ve zamanla yerini, denizcileri "Allah yolunda savaşan mücâhitler" olarak gören bir anlayışa bırakmıştır.³⁸⁶

Akka ve Sur'un 1104 ve 1124 tarihlerinde Haçlılara geçmesi sonucunda Fatımi donanması ciddi bir düşüş yaşamıştır. Söz konusu gelişmeler, Müslümanların denizcilik kaderini kötü yönde etkilese de, 567/1171'de Fatımi Devleti'nin yıkılmasından sonra bölgede hakimiyeti ele geçiren Eyyubilerle denizcilik alanında yeni bir canlanma yaşanmıştır. Eyyubiler döneminde deniz gücünün öneminin idrak edilmesinde, denizcilik sahasında bir dizi düzenlemelerde bulunan Selâhaddin Eyyubî'nin (1169-1193) önemli bir katkısı olmuştur. Nitekim Akka ve diğer sahil kasabalarının zamanla geri alınabilmesinde de (1187), İskenderiye'deki tersaneyi ihya eden ve denizcilerin maaşlarını artırarak donanmayı yeniden inşa eden Selâhaddin Eyyubî'nin başarılı uygulamalarının etkisi olmuştur.³⁸⁷ Haçlılara karşı savaşmak ve Müslümanlara ait limanları savunmak amacıyla donanmaya özel bir önemin verildiği bu dönemde³⁸⁸ Mısır'da, savaş gemilerinin inşa edildiği çok sayıda tersane kurulmuştur.³⁸⁹ Bir yandan "Divânü'l-üstûl" adıyla özel bir donanma divanı kuran Selâhaddin, diğer

yandan da bu divanın harcamalarını karşılamak amacıyla özel bir bütçe oluşturmuştur.³⁹⁰ Nedvi, bu dönemde Feyyum'un gelirinin yanı sıra Mısır'ın Behnesâ, Safrişeyn, Üşmüneyn, Asiyut, İhmim ve Kûs gibi bölgelerindeki ormanların kerestelerinin de gemi yapımına ayrıldığını zikretmektedir.³⁹¹ Ayalon'a göre ise, Eyyubilerin denizcilik başarısı, sadece Selâhaddin zamanıyla sınırlı olup, bu dönemde dahi donanma oldukça cılız kalmıştır. Nitekim 1182'de Beyrut'u kara ve denizden saran İslam donanmasının yalnızca 30 gemiden oluşması da bunun göstergesidir.³⁹²

1250'de iktidara gelen ve Suriye sahil kasabalarının Mısır karşısındaki cazibesini azaltmak amacıyla bu bölgeleri kasten tahrip eden Memluklar da,³⁹³ Sultan Baybars'ın özel gayretleri ile bir deniz gücü oluşturma yolunda çaba sarf etmişlerdir. 568/1269 yılında bizzat Sultan Baybars'ın nezaretinde başlatılan teşebbüslerle, İskenderiye ve Dimyat deniz üslerinde gemiler inşa edilmiştir.³⁹⁴ Bu sayede Haremeyn ve Kızıldeniz kıyılarında seleflerinden daha güçlü bir hakimiyet kuran Memluklar, bölgedeki çıkarlarını güvence altına alan Baybars döneminde, Mısır'ın Akdeniz ve Kızıldeniz'de gerçekleştirdiği ticaretle önemli bir gelir elde etmişlerdir.³⁹⁵ Baybars sonrasında da bu teşebbüslere devam edilmişse de,³⁹⁶ istikrarlı ve daimi bir donanma gücü oluşturulamamıştır.³⁹⁷ Ayalon, kereste ve madenlerin yeterli miktarda olmamasının, gemilerin, kısa bir sürede acele yapılması yüzünden kısa zamanda kullanılamaz hale gelmesinin, ayrıca ani bir baskın tasarlandığında, mürettebatın tecrübesiz kimselerden oluşturulmasının, donanmanın istikrarı üzerinde oldukça olumsuz etkiler yaptığından bahsetmektedir.³⁹⁸ Diğer yandan kürekçi olarak mahkum ve savaş esirlerinin kullanılması da, donanmanın askerî gücünü yitirmesinde ve kalıcı olamamasında etkili olmuştur.³⁹⁹

Tüm bu olumsuzluklara rağmen, Memluklar döneminde donanmaya özel bir önem verilmiştir. Baybars tarafından çıkarılan ve gemi ahşabı olarak kullanılabilir kerestenin başka bir amaçla kullanımını yasaklayan hüküm de, bu dönemde donanmaya atfedilen öneme işaret etmektedir.⁴⁰⁰ Bu tür kanun ve teşvikler sayesinde, deniz güçleri zayıf ve daha ziyade Hristiyan Avrupa'nın desteğiyle ayakta durabilen Haçlılara karşı yıkıcı bir darbe vuran Memluklar, uzun süre Haçlı devletlerinin kıyı su ve limanlarına hatırı sayılır bir Hristiyan donanmasının girmesine engel olmuşlardır. Haçlı kanadında, İslam deniz kuvvetlerine karşı büyük bir korku beslenmiştir.⁴⁰¹

Eyyubilerin Haçlıları Kızıldeniz'in kuzeyinden kovmalarının ardından bölgeye hâkim olan sükûnet ve huzur ortamı, Portekizlilerin gelişine dek büyük ölçüde devam etmiştir. Arnold, Portekizlilerin Hint Okyanusu'na varmalarından önce, bu bölgede deniz savaşlarının oldukça ender olduğunu, ticaretin bu dönemde farklı ırksal ve dinsel topluluk-

lar arasında, genellikle belli bir güven ortamında yürütüldüğünü söyler. Asya gemileri savaş değil, daha ziyade ticaret amacıyla tasarlanmış olup, bazı Çin gemileri istisna edilirse, Akdeniz ve okyanus gemilerine nispetle küçük ve güçsüzdür. Nadiren iri Asya gemileri, umumiyetle demir çiviler yerine Hindistan cevizi ağacından mamul halatlarla bağlanarak inşa edildikleri için Portekizli teknelere göre daha güçsüzdürler. Arnold, top taşıyan Portekiz gemilerinin, Müslüman gemilerine saldırıp tahrip ettiklerini, kıyı kalelerini ve şehirlerini bombaladıklarını; gemileri ve ateşli silahları sayesinde Portekizlilerin kısa sürede Asya denizlerinin hâkimi olduklarını dile getirir. Ona göre, deniz çatışmalarının varlığı, Asyalıların Portekiz hakimiyetini kolayca kabul etmeyip mücadele ettiklerini göstermektedir. Başlangıçta açık bir karşı koyma şeklinde başlayan bu mücadeleler, güçlü Portekiz gemi ve topları karşısında vurkaç korsanlığına dönüşmüştür. Asya'nın en büyük devletlerinden birçoğunun deniz gücüne ve deniz ticaretine ilgilerinin azlığı, Portekizlilerin bu denizde üstünlük kurmalarını kolaylaştırmıştır. Ayrıca Müslümanlarla, ticarî açıdan mümkün olsa bile, dinî açıdan barış içinde bir ticarî ağ kurması mümkün olmayan Portekizlilerin, karmaşık bir bölgesel değişimler ilişkisi şeklinde ele alınan Hint Okyanusu ticaretine katacak değerli bir ticarî emtiaya sahip olmayışları da, kendilerini bu denizcilik ve ticarete kuvvet yoluyla kabul ettirmelerine yol açmıştır.⁴⁰²

3. Arap Gemiciliğinin Mâhiyeti

a. Arap Gemiciliğinin İlk Merkezleri

İslam öncesi ve sonrası denizcilik tecrübelerini değerlendirdiğimiz Arapların, önceki medeniyetlerden devraldıkları mirası, dönemin önemli denizcilik güçleri ile kurdukları etkileşimler sonucu oluşturdukları ve sonraki dönemler için de bir model özelliği taşıyan gemicilik geleneklerini değerlendireceğimiz bu bölümde, Kızıldeniz denizcilik ve gemiciliğinin yerini ortaya koymayı hedefliyoruz. Gerek Kızıldeniz’de yapılan sey-rüseferlerin, gerekse bu denizde kullanılan vasıtaların, Kızıldeniz’i de içine alan daha geniş bir gemicilik ve denizcilik geleneğinin parçası olmaları, öncelikle genel Arap, özel olarak da Hint Okyanusu gemicilik ve denizciliğindeki gelişmelerin değerlendirilmesini gerektirmektedir.

İslam denizciliğinin ortaya çıkmasını sağlayan şartların tabii bir sonucu olarak, gemi yapımı için elverişli ahşabın miktarına ve ulaşılacak istenen mevzilerin mesafesine göre, zaman içinde muhtelif hacim ve şekillerde gemiler inşa etmeye başlayan Araplar,⁴⁰³ çok geçmeden farklı isimlerle anılan muhtelif gemi türlerinin sahibi olmuşlardır. Bu çeşitliliğin kısmen yansıdığı Arap şiirinde Cahiliye Araplarının kullandığı gemi çeşitlerine ilişkin atıflar yer alsa da,⁴⁰⁴ bunlar Arap gemi türleri hakkında kayda değer bir bilgi vermekten uzaktır. Diğer yandan bu alanda kaleme alınmış eserlerde gemilere karşı gösterilen ilgi de, genellikle konuyla ilgili kelimelerin listesini vermekten öteye gidememiş ve gemi yapımı hakkındaki bilgiler oldukça kıt kalmıştır. Listeler halinde sıralanan gemi türleri arasında özelliklerinden bahsedilenler oldukça nadirdir. Öte yandan Christides’in dile getirdiği gibi, sonraki dönem müellifleri de, gemilerin kullanımlarını ve ne amaca hizmet ettiklerini vermek yerine, onların güzelliklerini anlatan İslam öncesi şairleri gibi, konunun özüne ışık tutmaktan oldukça uzak bilgiler aktarmışlar; deniz savaşlarını en asgari detayla anlatma yoluna gitmişlerdir.⁴⁰⁵

Belli bir çeşitliliğin dikkat çektiği Arap gemi yapımında, başlangıçta denizcilik konusunda öne çıkmış önceki milletlere ait gemi tarzlarının etkisi görülmüştür.⁴⁰⁶ Gemileri için demirleme mekânı olarak Arap sahillerini tercih eden Hindistan ve Afrika denizcileri ile yaşanan yakın ilişkiler, söz konusu bölgelerin gemi yapımında kullanılan uygun ahşabın temin edildiği yerler olmaları sebebiyle daha da pekişmiş; bu bölgelerde uygulanan gemi yapım teknikleri, Arabistan'da inşa edilen gemiler üzerinde kısmen de olsa etkisini göstermiştir.⁴⁰⁷ Ancak Arap gemi yapım geleneği üzerinde etkisini hissettiren asıl unsurları, bu coğrafya üzerinde yaşamış kadim gelenek motiflerinde aramak gerekir.

Arap kaynakları, yukarıda da zikrettiğimiz gibi, İslamiyet'in ilk dönemlerinde İslam donanmasındaki gemilerin şekli özellikleri ve miktarları konusunda kayda değer bir bilgi vermese de, yaygın kanaat, bu gemilerin söz konusu dönemde Rumlar tarafından bilinen gemilerin çoğundan büyük bir farklılık göstermediği yönündedir. Bu da ilk Müslüman gemilerinin, Müslümanların Akdeniz'de yerleşmelerinden ve Bizans gemilerini yapan Suriyeli gemi yapımcılarına hükmetmeye başlamalarından sonra, bu tarzlardan etkilenmiş işçiler eliyle yapılmasından kaynaklanmıştır. İslamî dönem denizciliğinin gelişmesinde, rakip bir deniz gücü olarak teşvik edici bir rol oynayan Bizans, İslam donanmasının teşekkül safhasında da bir model olarak önem taşımıştır. Suriyeli ve Mısırlılar aracılığıyla Finike, Bizanslılar aracılığıyla da Yunan ve Roma denizcilik geleneklerini miras alan Müslümanlar,⁴⁰⁸ sahil bölgelerinin korumasının, o bölgelerin denizcilik geleneklerini bilmekten ve uygulamaktan geçtiğini kavramakta gecikmemişler ve bunun için de ele geçirdikleri bölgelerin denizci halk ve zanaatkarlarından istifade yoluna gitmişlerdir. Araplar, denizcilik gücü oluştururken, söz konusu bölgelerin geleneklerine kayıtsız kalmanın, bu toprakların muhafazasız bırakılması anlamına geleceğini farketmişler ve gemilerinin idare ve seyri için bir süre o bölgelerin gelenekleri doğrultusunda götürmüşlerdir. Bu işte henüz ciddi bir tecrübesi bulunmayan Hicazlılar ve Suriye'nin çöl sakinleri, gemi mürettebatını da zorunlu olarak Güney Arabistan ve Basra Körfezi sahilleri ahalisinden, özellikle de Farslardan seçmişlerdir. Nitekim "gemi kaptanı" mânâsında Araplarca kullanılan Farsça "nâhudâ" kelimesi de bunun göstergesidir.⁴⁰⁹ Araplar zaman içinde güçlü donanmalar inşa ederek gemi yapım sanatına önemli katkılarda bulunmuşlar; donanmalarıyla yalnızca Bizans'ın güçlü ve tecrübeli deniz filolarını mağlup etmekle kalmamışlar; IX. yüzyıla gelindiğinde, Bizans'ın Akdeniz'deki üstünlüğüne meydan okur bir denizcilik başarısının da sahibi olmuşlardır.⁴¹⁰

Matvejevic, denizciliği çabuk öğrenen ve karşılaştıkları problemlerin üstesinden gelmeyi başaran Arapların, kısa sürede İspanyol ve Katalan kıyılarına hâkim olacak kadar büyük bir denizcilik başarısı gösterdikleri-

ni takdirle anmaktadır.⁴¹¹ Arapların gemi yapımında kaydettiği hızlı ilerleme her bakımdan kendisini göstermiş; küreklerle hareket ettirilen gemilerin arasında mürettebatı 200'ü bulanlar olmuştur. 200 kişiden 50'sinin kürek çektiği, geri kalanların ise yüksek bir güvertede bekleyerek düşman gemilerine saldırılarda bulunduğu bu araçlar, düşman için önemli bir tehdit unsuru oluşturmuştur. Zira, daha hicretin 32. yılında 200 gemiye sahip Arapların, aynı yıl 600 gemilik Bizans donanmasının büyük bir bölümünü yok etmeleri, önemli bir başarının göstergesidir. Arap deniz yolunun kısa süre içinde tüm Akdeniz üzerinden Atlantik Okyanusu'nun bir bölümüne, Arabistan'ın ve Irak'ın güneyinden Hint Okyanusu'na, buradan Hindistan, Çin, Japonya ve Afrika'nın doğu kıyılarına, hatta Hint ve Pasifik'teki kimi adalara kadar uzanmasına yol açan bu gelişmeler, Arapların kayda değer bir deniz yolu ağı oluşturduğu anlamına gelmektedir. Arapçadan Avrupa dillerine geçen denizcilik terimleri de esasında bu fiilî uzanışın bir sonucudur.⁴¹²

Bölgesel anlamda çok kültürlü bir havzada yer alan ve Bizans gibi önemli bir deniz gücüyle karşı karşıya kalan İslam Devleti'nin, bir donanma kurarken, bölgedeki gemicilik geleneklerinden ve bu kültürlere ait yapılardan etkilenmesi gayet tabiidir. İslam donanmasını oluşturan gemilerin yapımında köklü bir gemicilik geleneği olan Mısır etkisi üzerinde duranlarla, Rum gemileriyle olan benzerliğe dikkat çekenler, İslamî dönem gemilerini anlamada ipucu niteliği taşıyan bu iki önemli etkileşim merkezinin değerlendirilmesi gerektiğini vurgulamaktadırlar. Ancak gerek Mısır, gerekse Rum gemileri hakkındaki sınırlı bilgiler, bu benzerliğin boyutlarını açmamıza imkân tanımamakta, yalnızca çok genel bir tasvir yapmamıza izin vermektedir. Sonuçta gerek Rum, gerekse Mısır gemilerinin, Suriyeli ve Mısırlı ustalarca yapılmasının, ortak bir gemi yapım geleneği doğurduğundan şüphe edilmemelidir.

Denizle çevrili bir coğrafyada yaşasalar da, esasında Müslüman Arapların denizle ciddi anlamda iç içe olmaları ve bir donanma inşa etmeleri, gemiciliğin en önemli merkezlerinden Mısır'ı fethetmeleriyle başlamıştır.⁴¹³ Her ne kadar Vasilios, Arapların deniz üzerinden ticarî faaliyetlerinin, Mısır'ın fethinden de önce başladığını ve Arapların 637 civarında Hindistan istikametinde yol aldıklarını, VII. yüzyıl ortasına gelindiğinde de Batı Hint sahillerinde Müslüman ticaret kolonilerinin çoktan kurulduğunu zikretse de,⁴¹⁴ çok eski bir ticarî geleneği olan ve tarih boyunca hem Akdeniz, hem Kızıldeniz denizciliğine hizmet etmiş Mısır'ın fethinin,⁴¹⁵ İslam denizciliğinin teşekkülünde tartışma götürmez bir yeri olmuştur. Zira Bizans gemilerinin de yapımında çalışmış çok sayıda Yunanlı, Kıpti ve Suriyeli işçi, usta, kalfa ve mühendisin Müslümanların hizmetine girmesi ve İslam donanmasına ait gemilerin yapımında istihdam edil-

mesi,⁴¹⁶ Mısır'ın fethi akabinde gerçekleşmiştir. Fethi müteakip Mısır, İslam Devleti'nin harp gemilerinin inşa edildiği önemli bir merkez haline gelmiştir. Hem Akdeniz, hem de Kızıldeniz'e sahili olan Mısır tersanelerinin önemli bir özelliği de, bu tersanelerde her iki denizde de kullanılabilecek gemi türlerinin inşa edilebilmesidir. Başlangıçta İslam donanmasının Suriye dışındaki tek faaliyet merkezi olan Mısır, müteakip dönemlerde doğu ve batıda kurulan diğer tersanelere de yetişmiş elemanlar göndermek suretiyle, yeni denizcilik merkezlerinin kurulması ve bunların faaliyet alanlarının genişletilmesi yönünde önemli katkılar sağlamıştır.⁴¹⁷ Bu işte uzmanlaşmış Kıpti aileler, Müslümanlar tarafından kurulan tersanelerde hem yeni gemilerin inşasında, hem de gedikleri olan ve bakımına ihtiyaç duyulan gemilerin tamirinde görev almışlardır.⁴¹⁸ Bütün bunlar, İslam öncesi dönemde, Suriye, Irak ve Arapların yaşadığı bölgeler içinde gemicilik sanayii kolunun, büyük ölçüde Mısır gemi sanayii ve kadrosundan etkilendiği görüşünü⁴¹⁹ haklı kılmaktadır.

Gemi yapım tarzında ortak bir geleneğin devam etmesinin bir başka gerekçesi, ilk dönem İslam fetihleri sırasında Müslümanların eline geçen Suriye ve Mısır bölgesindeki tersanelerin, İslamî dönemde de faaliyetlerini devam ettirmeleri ve ilk İslam donanmasını oluşturan gemilerin, Bizans'tan kalma bu tersanelerde yapılmalarıdır. Tabii olarak hem Müslümanlara intikal eden kurumlarıyla, hem de bu kurumlarda imal edilen gemilerin teknik özellikleri ve yapım tarzlarıyla, Bizans denizciliğinin İslam denizciliği üzerinde oynadığı rol inkar edilemezse de, İslamî dönem denizciliğinin, kısa bir zaman diliminde kendi klasliğini oluşturmada gösterdiği başarı da özellikle vurgulanmalıdır. Zira hızla açılmaya başlanan ve gemi yapım sanatının bir bütün olarak ele alındığı bu yeni tersaneler, yalnızca yeni gemilerin yapılmasına hizmet etmemiş; aynı zamanda İslam denizciliğinin oluşum ve gelişimine de önemli katkılar sağlamıştır.

Müslümanlar tarafından fethinden önce Akdeniz donanmasına hizmet veren İskenderiye tersanesi ile Kızıldeniz donanmasına hizmet veren Kulzüm tersanesinin yer aldığı Mısır, Müslümanların idaresi altında da yeni tersanelerin faaliyetine sahne olmuştur. İslamî dönemde bölgedeki tersane sayısında belli bir artış yaşanmıştır. Fetih sonrasında, Ravza Adası, Fustat ve Maks'da birer tane olmak üzere Fustat civarında 3 yeni tersane hizmete girerken,⁴²⁰ ayrıca Dimyat, Reşid, Tinnîs ve Ayzab'da da birer tersane faaliyet göstermeye başlamıştır.⁴²¹ Bunlar içinde, Bizans dönemindeki faaliyetlerini İslamî dönemde de devam ettirmiş Kulzüm tersanesi, kayda değer bir yer tutmuştur.⁴²² Zira fetih sonrasında gemi yapım ve onarımının devam ettiği bu tersane, Roma dönemlerinde olduğu gibi Kızıldeniz korsanlarına karşı da askerî bir üs olarak kullanılmıştır.⁴²³

Bizans döneminde önemli bir rolü olan İskenderiye'ye gelince, Mısır'daki denizcilik üsleri içinde oldukça özel bir yere sahiptir.⁴²⁴ Arap-

ların Mısır ve İskenderiye'yi fethinden itibaren Rumlara karşı düzenlenen deniz harekâtlarının çıkış noktası olması ve Muaviye'nin talimatıyla imal edilen gemilerin ilk İslam donanmasında önemli bir hizmet vermesi, İskenderiye'yi İslam denizciliğinin gelişim sürecinde önemli bir konuma yerleştirmiştir.⁴²⁵ Asya, Afrika ve Avrupa'yı birbirine bağlayan yolların birleştiği noktada önemli bir ulaşım ve ticaret merkezi olan İskenderiye,⁴²⁶ Müslümanlar tarafından fethedilmesinden sonra, güçlü bir Yahudi tüccar zümresi istisna edilirse, tamamen Müslüman yerleşimine sahne olmuş ve eski şöhretini aratmayacak bir canlılığa tanıklık etmiştir. Muaviye'den itibaren İskenderiye Limanı'nda, tecrübeli Mısır zanaatkârlarınca çok sayıda geminin imal ve tamiri yapılmış, aynı zamanda en önemli Müslüman deniz akınlarında burası üs olarak kullanılmıştır.⁴²⁷ Coğrafi konumunun da etkisiyle liman, önemini modern dönemlere kadar muhafaza etmiştir. XIV. yüzyıl seyyahı İbn Battûta'nın (769/1368) Batı ile Doğu'nun her çeşit güzelliğiyle donatıldığını söylediği⁴²⁸ İskenderiye Limanı, aynı zamanda gemilerin geceleri limana güven içinde girmesini sağlayan meşhur feneri ile de şöhret bulmuştur. Christides, ilk dönemlerde gemi yapım tarzında etkisini göstermiş Bizans etkisinin, Hellenizm'in sembolü bu fenerin varlığında da tezâhür ettiğini zikretmektedir.⁴²⁹ M.Ö. III. yüzyılda inşa edilen ve XIV. yüzyıla kadar ayakta kalmayı başarabilen ve dünyanın yedinci harikası kabul edilen 120 m. yüksekliğindeki bu fener, Yunan ve Roma dönemlerinde olduğu gibi İslamî dönemde de şehrin en önemli eseri kabul edilmiş⁴³⁰ ve birçok tarih ve seyahat kitaplarına girmiştir.⁴³¹ İskenderiye Limanı'nda Emevi dönemi boyunca korunan⁴³² bu fenerlerin varlığından, çok daha sonra yaşamış İranlı yazar Nâsır Hüsrev de bahsetmekte; hatta buraya konan yakıcı bir ayna sayesinde İstanbul'dan gelen herhangi bir Rum gemisinin uzaktan görülebildiğine dair bir efsaneye yer vermektedir.⁴³³ Söz konusu efsanenin, sonraki dönem Müslüman müellifleri tarafından da dile getirildiğini görmekteyiz.⁴³⁴ "el-Haşeb" adıyla anılan ve gemicilere yol göstermede kullanılan bu fenerler, muhtemelen geceleri belli bir hareketliliğin yaşandığı belli ölçekteki diğer limanlarda da kullanılmaya başlanmıştır.⁴³⁵ Mazaherî, gemilerin giriş çıkışlarını kolaylaştırmak için, kuma gömülmüş dört direğin üstünde yer alan üstü kapalı bir mekânda, muhtelif aralıklarda dikilmiş ve petrolle işleyen camdan mamul bu fenerlerin bakımının, gardiyanlarca sağlandığını aktarmaktadır.⁴³⁶

b. Gemi Yapımında Kullanılan Malzemeler

Ana gemi yapım malzemelerinin temininde büyük güçlüklerin yaşandığı Arabistan'ın kereste ihtiyacının karşılanmasında da, yine Mısır'ın

önemli bir katkıya sahip olduğunu görüyoruz. Eski çağlardan beri gemi inşasının vazgeçilmez ana malzemesi olan ve bilinen başlıca türleri içinde sant (Arap sakızı), incir, “lebek”, lotus, palmiye ve sidre (Arabistan kirazı) ağaçlarının yer aldığı kerestelerin,⁴³⁷ sınırlı miktardaki yerli üretim nedeniyle İslam devletinin donanma ihtiyacını karşılamada yetersiz kalması, donanma için ihtiyaç duyulan kerestenin bir kısmının Mısır ormanlarından karşılanmasına yönelik teşebbüsleri başlatmıştır.⁴³⁸ Çoğunlukla deniz veya nehir kıyılarına ya da gemi yapımında kullanılan hammaddelerin bulunduğu bölgelere yakın yerlerde inşa edilmesine özen gösterilen tersanelere sahip Mısır’da, bölge ormanlarından sağlanan ağaçlar, donanma divanına bağlı bazı gemiler tarafından ihtiyaç duyulan bölgelere götürülmüştür.⁴³⁹ Mısır dışında kereste ihtiyacının temin edildiği bölgeler arasında, eskiçağdan beri gemicilik endüstrisinde büyük bir yeri olan Suriye, Lübnan ve Anadolu toprakları önemli bir yer tutmuştur.⁴⁴⁰ Çok eski dönemlerde bu bölgelerden temin edilen keresteler, uzun gemi direkleri, tabut ve tapınak yapmak üzere, Finikeliler tarafından işlenerek gemilerle Mısır’a götürülmüştür.⁴⁴¹ M.Ö. III. yüzyıla kadar uzanan dönemlere ait kabartmalarda da, Mısır’a giden sedir ağaçlarıyla yüklü Finike gemileri dikkat çekmektedir.⁴⁴² Gemicilik endüstrisi açısından böylesine eskilere uzanan bir geçmişe sahip Suriye, Lübnan ve Anadolu bölgelerinin Müslümanlar tarafından fethi, İslam donanmasının kereste ihtiyacının karşılanmasında kalıcı bir adım olmuştur. Zira, bu bölgelerdeki üretim, buralara yakınlıkları dikkate alınarak kurulan ve büyük bir avantaja sahip Suriye bölgesindeki tersanelerin yanı sıra Mısır’ın kereste ihtiyacına da cevap vermiştir.⁴⁴³ Mısır, bereketli havzalarına rağmen, zaman zaman ciddi kereste sıkıntısı yaşamıştır. Milattan önceki dönemlerden itibaren Suriye ve Lübnan’dan kereste ithal edilmesinin bir gerekçesi de zaten bölgede yaşanan bu sıkıntı olmuştur. Özellikle gemi yapımına uygun keresteye duyulan ihtiyaç, Mısır’ın bağımsız bir devlet olarak yeniden tarih sahnesine çıktığı Fatımiler ve Memluklar döneminde daha bariz bir şekilde gündeme gelmiştir. Bu sebeple donanma için gerekli gemilerin yapımında kullanılmak üzere, Magrib ve Sicilya⁴⁴⁴ ile Venedik’ten de kereste ithalatı yapılmıştır. IV/X. yüzyılda Venedik’ten kereste ithal eden Mısır, Venedik’e baskı yapan Bizans İmparatorunun küçük miktarlar dışında Araplara kereste ihracını durdurması yüzünden ciddi bir kereste sıkıntısı ile karşı karşıya kalmışsa da, kereste ticaretinde kâr marjının yüksek olması sebebiyle olsa gerek, hem Venedikliler hem de Doğu Akdeniz Müslümanlarının söz konusu yasağı delmesiyle Mısır, belli bir rahatlama yaşamıştır.⁴⁴⁵

Arap donanmasının gemi inşa malzemelerini temin noktasında ithalata ihtiyaç duyması veya dış pazarlardan hazır gemi alması, İslam önce-

si dönemlerden itibaren denizciliğin gelişmesinde önemli bir engel teşkil etmiştir.⁴⁴⁶ Kerestenin İslam donanması için ifade ettiği önem, İslam devletlerinin kereste kaynağı ormanlara özel bir önem vermesine yol açmış; İslam donanmasına hizmet veren gemilerin inşasında kullanılan muhtelif ağaç çeşitleri büyük bir özenle korunmuş, yalnızca ihtiyaç halinde kesilmiştir. Gemi yapımında kullanılamayacak kalitedekiler dâhil, ağaçların yakıt olarak kullanılmak amacıyla kesilmesi durumunda devlet, bölge sakinlerinden orman vergisi adı altında bir miktar para tahsil etmiştir. Bütün bunlar ve Makrizî'nin, Nil Vadisi'nde yer alan ve gemi inşasında kullanılan akasya ağaçlarının muhafızlarca korunduğuna, üd ağacının kıymetinin ise 100 dinara ulaştığına dair ifadeleri,⁴⁴⁷ donanma yapımında kullanılan ağaç kıtlığını ve değerini göstermesi açısından dikkate değerdir.

Gemi imalinde kullanılacak kerestelerin temini, öncelikli bir mesele olmuştur. Keresteleri temin noktasında yaşanan problemler, kimi zaman halifeye de intikal etmiştir. Ravza tersanesinde inşa edilen gemilerin yapımında kullanılan kerestelerin tersanelere taşınmasında, Kıptilerden istifade edilebileceğini düşünen Hayyan b. Şureyh'in bunu Halife Ömer b. Abdülaziz'e bildirdiğine ve bundan sonra halifenin izni dahilinde hareket edilip ücretlerin onun talimatı doğrultusunda ödendiğine ilişkin rivayet,⁴⁴⁸ söz konusu durumu teyid etmektedir. Palamut ağaçlarının kesiminin ve gemi yapımında kullanılmak üzere sahillere taşınmasının her yılın bahar aylarında gerçekleştiğine dair rivayetler de,⁴⁴⁹ kesim işlemlerinin belli bir düzen dâhilinde yapıldığını göstermektedir.

Arap gemi yapımında kullanılan ağaç türleri içinde, Kızıldeniz gemilerinin yapımında özel bir yeri olan ve bugün de dünyanın en kıymetli ağaçları arasında sayılan tik ağacını (sac veya Hint meşesi) ayrıca anmak gerekir. Zira bu ağacın kerestesi, dayanıklılık, sertlik ve ağırlık gibi özellikleri ile, ideal bir gemi yapım malzemesidir.⁴⁵⁰ Malayca bir kelime olan "tekku"dan gelen ve Hindistan'da 4 bin yıldan uzun bir süredir kullanılan tik, Antik Çağdan beri bilinen, büyük ve odunsu bir ağaçtır. Dünyanın tik talebinin çoğunu Burma karşılarken, bunu Hindistan, Tayland, Java ve Seylan takip etmektedir. Hatta bu ağaca Filipinler ve Malay Adaları'nda da rastlanmaktadır. Onu bu kadar değerli kılan en önemli özelliği dayanıklı oluşudur. Zira, Hindistan ve Burma'da bu ağaçtan yapılmış 700 yıllık evlerin hâlâ ayakta durduğundan bahsedilmektedir. 1811 yılında arkeologlar tarafından yapılan kazılarda, Bağdat yakınlarında VII. yüzyılda yağmalanmış İran krallarına ait bir saray kalıntısına ulaşılmış ve burada dayanıklılığını koruyan Hint meşesi ile karşılaşmıştır. Batı Hindistan'daki muhtelif mağara mabetlerinde de, 2 bin yılı aşkın bir geçmişe sahip olan ve sağlamlığını büyük ölçüde koruyan tik kerestesine rastlanmıştır. Yine

eski Vijayanagar şehrinin en eski kalıntılarından birinde, üst yapının 4 cm kalınlığındaki tik keresteleri ile desteklendiği ve 1881’de ortaya çıkarılan bir binanın içinde yer alan kerestelerde, 500 yıla rağmen hâlâ bir bozulmanın olmadığı görülmüştür. Korunduğu takdirde yok edilmesi neredeyse imkânsız bir keresteye sahip bu ağaç, özüne inmediği sürece ağaç kurtlarına karşı da oldukça dayanıklıdır. Yavaş tohumlamasına rağmen, hızlı bir büyüme özelliği göstermesi de onu tercih edilir kılmaktadır. Zira iki yıllık bir fidan, yaklaşık 15 ile 30 m arasında bir uzunluğa kadar çıkabilmektedir. Gemi inşası dışında, sağlam özelliği nedeniyle günümüzde de mobilya, kapı, ahşap pencere pervazı, iskele, köprü, soğutucu kule, yer döşemesi, duvar kaplaması, tren vagonu ve panjur imali gibi birçok alanda kullanılan tik, daha ziyade ana vatanı Hindistan, Burma ve Seylan’da tüketilirken, en iyileri ihraç edilmektedir.⁴⁵¹

Kerestesinden istifade edilen bir başka değerli ağaç “lebek” olup, muhtelif özellikleri nedeniyle gemi inşasında oldukça önemli bir yere sahiptir. Yalnızca Nil’in doğu kıyısındaki Ansinâ (Antinoe veya Antinopolis) adlı şehirde yetiştiği söylenen bu ağaç, kıymetli ve pahalı bir inşaa malzemesi olarak bilinmektedir. Öyle ki Makrizî, tahtalarının ikişer ikişer birbirine sıkı bir şekilde bağlanarak bir sene müddetle su içinde bekletilmesiyle şişen ve yekpare bir hale gelen lebek ağacının büyük tahtalarından her birinin 50 dinar değerinde olduğunu zikretmektedir.⁴⁵² Bir başka gemi inşaa malzemesi, Mısır’da bol miktarda bulunan ve daha ziyade dağ ve ova yamaçlarında yetişen yerel akasya yahut sant ağacıdır (Arap sakızı). Oldukça sert bir yapıya sahip bu ağacın keresteleri, yaşlandıkça karmarına özelliği göstermektedir.⁴⁵³ Mısır’da yaygın sidre de, gemi yapımı sırasında ahşabından istifade edilen bir diğer ağaç türü olup, “nabk” denen meyvesiyle meşhurdur. Papirüslerde, harp gemilerinin yapımında kullanılan ağaçlar arasında palmiye ve incir ağacının da yer aldığını söyleyen Fehmî, Emeviler döneminde vali A’lâ b. Ebî Hâkim’in, gemi yapımında kullanılacak malzemenin temini için Babilyon Adası’ndaki tersane sorumlusuna gönderdiği emirnamede, gemi inşaa malzemeleri arasında bu ağaçların adının geçtiğine dair nakilde bulunur.⁴⁵⁴ Ancak bu ağaçların kerestelerinin, daha ziyade kuleli kadirgaların yapımında kullanıldığı bilinmektedir.⁴⁵⁵ Mısır donanmasının yapımında kullanılan önemli inşaa malzemeleri arasında, katır çiçeği ağacının da adı geçmektedir.⁴⁵⁶

Demir çivinin kullanılmadığı Kızıldeniz gemiciliğinde, gemilerin birbirlerine bağlanmasında kullanılan halatlar da, önemli bir inşaa malzemesi idi. Halatlar, Sicilya Adası’nda yetişen ve papirüse benzeyen “berbir” adlı bitkinin yanı sıra⁴⁵⁷ Hindistan cevizi ve palmiye liflerinden elde edilmekteydi. Mısır, palmiye liflerinden yapılan halatlar ile bağlama ve gemi palangası için uygun kenevir türü bakımından oldukça zengindi.

Papirüslerde, palmiye ağaçlarından yapılan halatların tanesinin 7,5 dinar değerinde olduğu zikredilmektedir.⁴⁵⁸ Orta Çağda bol miktarda Hindistan cevizi ağacının yetiştiği Serendib (Seylan) Adası da, gemi ve yelken yapımında kullanılan ahşabın yanı sıra liften yapılma halatlar bakımından taşıdığı zenginlik nedeniyle Yemenli ve Ummanlı denizcilerin uğrak noktası haline gelmiştir.⁴⁵⁹

Kereste ve halat dışında, gemi inşasına ilişkin muhtelif malzemelere atıfların yapıldığı papirüslerde, kürekçi sıraları için kullanılan ve 4 tanesinin 1 dinar ettiği yastuklarla, büyük ihtimalle tekne yanlarının kapatılmasında kullanılan ve 5 tanesinin 1 dinar ettiği tamponlar ve 3 dinar değerindeki keçelerden de bahsedilmektedir. Keza dikilmek suretiyle birleştirilen öküz derisiyle kaplanmış karabilerde olduğu gibi, bazı teknelerin yapımında da hayvan postlarının kullanıldığı zikredilmektedir.⁴⁶⁰

c. Tersane İşletmeciliği, Arap Donanmasının Yapısı ve Mürettebatı

Gemi yapımında, belli özelliklere sahip kereste ve benzeri malzemenin temini kadar, gemi sanatını bilen ve onun yapımını gerçekleştirebilecek yetişmiş usta ve işçilerin varlığı da önem taşımaktaydı.⁴⁶¹ Gemi inşasının yanı sıra onarım ve bakıma muhtaç gemilerin de getirildiği tersanelerde, gemilerin yenilenmesi yönünde özel uygulamalar denenmekteydi. Mesela en fazla altı defa tekrar edilebilen ve gemilerin 6 yıl kadar kullanılabilesine⁴⁶² ve daha güçlü hale getirilmesine imkân veren bir uygulamada, gemilerin eski tahtalarının üzerine ikinci bir kat tahta kaplanıyor, her kaplamanın ardından da kalafatlama işlemi yapılıyordu. Geminin zaman aşımına bağlı olarak onarıma ihtiyaç duyduğu zamanlarda yinelenen bu uygulama, altı kattan sonra tekrarlanmıyor ve işe yaramaz olduğuna hükmedilen gemi kıyıya çekiliyordu.⁴⁶³ Müslümanların gemi onarımı konusundaki teşebbüsleri, batık gemilerin yeniden yüzer konuma getirilmesine yönelik çabaları da beraberinde getirmiştir. Örneğin, Endülüslü fizikçi Ebû's-Salt b. Abdülaziz, 510/1116'da geldiği Mısır'da, sahile yakın bir yerde battığına şahit olduğu bakır dolu bir geminin yeniden yüzdürülmesi konusunda hükümete bir teklif vermiş; hükümetin tüm imkânları emrine seferber ettiği fizikçinin, başarısız olması üzerine hapsi istenmiştir. Rivayete göre Ebû's-Salt, batık gemiyi ipek halatlarla inşa ettiği kaldıraçlara bağlatmış; ancak geminin tam su yüzüne çıktığı anda halatlarının kopması yüzünden yeniden suyun içine gömülmesi nedeniyle uygulama başarısızlıkla sonuçlanmıştır. Nedvi, her ne kadar başarıya ulaşamamış gibi gözükse de, bu teşebbüsün esasında bugünlerde bile geçerli bir kurtarma tekniğine işaret ettiğini ve bu bakımdan başarıya ulaşmış sayılabileceğini dile getirmektedir.⁴⁶⁴

İslamî dönem Mısır'ında gemi inşasını, 34/654 yılında deniz seferine çıkan Abdullah b. Sa'd'ın yaşadığı Hz. Osman dönemine kadar götürüren Kâşif,⁴⁶⁵ Bizans'a karşı önemli başarılar kazanan İslam donanmasının teşekkülünde Mısır'ın önemli bir yere sahip olduğunu söylerken, bunu papirüslerdeki bilgilerle teyit etmektedir.⁴⁶⁶ Söz konusu papirüslerde gemi yapımı Velid b. Abdülmelik devrine kadar götürülürken, Nil Vadisi, Ravza Adası, Kulzüm ve İskenderiye gibi Mısır'ın farklı bölgelerinde gerçekleşen gemi inşasının, hilafet merkezinin de takdirini toplayan bir canlılık taşıdığına işaret edilmektedir.⁴⁶⁷ Harp gemileri dışında, Mısır'ın ticaret ve taşımacılığında önemli bir role sahip Nil gemilerinin de yapıldığı Mısır, daha ziyade harp gemilerinin inşa edildiği Abbasi döneminde de önemli bir canlılığa tanıklık etmiştir. Özellikle de Rumların Dimyat sahiline kadar geldiği 238/852 yılından sonra donanma işine özel bir önem verilmiş; farklı nitelikte personelin yetiştirilmesine gayret edilmiştir.⁴⁶⁸

Donanmaların muharebelere çıkış ve dönüş zamanlarında birtakım merasimlerin yapıldığından bahseden Zeydân, Mısır sultanlarının da Kahire dışında kendileri için kurulan özel bir mahalden bu merasimlere katıldıklarını nakleder. Rivayete göre, bu merasimlerde harp gemileri, halifenin bulunduğu mahallin önünden geçit töreni yapar gibi geçer; bu arada harp zamanında yapılacak tüm manevraların provalarını yaparlardı. Kumandan, emir, subay ve bütün bahriye sınıfının harp vaziyeti olarak hazır bulunduğu, mancınıklardan mermilerin atıldığı, hücum, kaçma vs. gibi harp hareketlerinin denendiği bu renkli merasim sonunda, donanma reisi ve kumandan halifenin huzuruna çıkıp, halifeden başarılı olmaları yönünde dua isterdi. Merasim, halifenin kumandanı 100, reisi ise 20 dinar hediye ile ödüllendirmesinin ardından resmî bir veda ile son bulurdu.⁴⁶⁹

Müslümanların fetih alanında gerçekleştirdikleri başarıların da etkisiyle büyük bir şevkle hazırlanan deniz muharebeleri, tabii olarak çok sayıda yeni tersanenin açılmasını gerektirmiştir. Aralarında belli bir iş bölümünün olduğu teknik bir heyetin görev aldığı tersanelerin başında, gemilerin teknik açıdan üretim, denetim ve denize açılma hazırlıklarından sorumlu "zevî's-sînâa ve'l-mihen" diye tabir edilen kimseler bulunmaktaydı.⁴⁷⁰ Bunun ötesinde, donanmanın teçhizini sağlamaktan ve savaş esnasında sevk ve idareyi yürütmekten sorumlu ikinci derece kumandanlar ve bahriye zabıtlarının yanı sıra rüzgarların yönünü, nerelerden eseceğini bilen, yelkenleri ve limanda demir atma işlerini idare eden çok sayıda çalışanın olduğu tersanelerde, bütün bu işlerin belli bir ihtimam içinde gerçekleşmesine özen gösterilirdi.⁴⁷¹

İslam donanması belli sayıda gemiden oluşan sabit büyüklükte bir gemiler topluluğu değildi. İhtiyaç halinde her bölge veya limanın belli bir sayıda gemi göndermesiyle teşekkül etmekteydi.⁴⁷² "Harp gemileri-

nin bütününe verilen bir ad” olarak Araplar, donanma için Grek kökenli “ustûl” kelimesini kullanmışlardır.⁴⁷³ Rum-Arap yakınlaşmasıyla zaman içinde Araplaşan⁴⁷⁴ ve şiire kadar giren Yunan asıllı bu kelime (*stolos*),⁴⁷⁵ zaman içinde genel bir kabul görmüş ve bu kullanım modern dönemde yazılmış tarih kitaplarında da kendini göstermiştir.⁴⁷⁶ Heinrichs, söz konusu kelimenin, Cevâlîki ve İbn Kemal Paşa’nın yabancı menşeli kelimeler sözlüğünde bile yer almayışının, kelimenin ne kadar Araplaşmış olduğunun göstergesi olduğunu zikretmektedir.⁴⁷⁷

Arap İslam donanmasının başında, donanmayı oluşturan bütün gemilerin yönetiminden sorumlu bir komutan bulunmaktaydı. Bunun Arap sahillerinde gelenekselleşmiş bir denizcilik hukukunun varlığına işaret ettiğini söyleyen Serjeant, problemlerin bu sayede kolaylıkla çözülebildiğinden bahsetmektedir.⁴⁷⁸ “Emîrû’l-mâ” veya “emîrû’l-bahr” adıyla anılan bu komutan,⁴⁷⁹ deniz işlerinde dirayet ve tecrübe sahibi mahir kişiler arasından seçilmekte, belli bir nüfuz ve itibara sahip olmasına özel gayret gösterilmekteydi.⁴⁸⁰ Savaş ya da herhangi başka bir gerekçe ile bir araya getirilen gemiler, önce ilgili limana girerek demir atarlar; sultan tarafından teçhiz edilen bu donanmanın başına, en yüksek sınıftan bir başkomutan tayin edilir, bütün kaptan ve denizciler de ona müracaat ederdi. Donanma sefere ancak bu atamanın ardından çıkardı.⁴⁸¹

İslam denizciliğinin ele alındığı birçok eserde, İslam donanmasında hizmet veren mürettebatın görev dağılımları ile ilgili bir karışıklığın yaşandığına şahit olmaktayız. İslam Devleti’nin muhtelif bölgelerindeki tersanelerde hazırlanan ve İslam donanmasını oluşturan gemilerin başında da bir komutan ve reisin bulunması, muhtemelen bu karışıklığa yol açmış ve bu karmaşa, bunların görev dağılımının ele alındığı kısımda da kendisini göstermiştir. İslam donanması için teçhiz ettikleri gemilerle donanma teşkilatında yerini alan komutanların, “emîrû’l-mâ”nın komutası altında idarî yetkilerini ne ölçüde sürdürdükleri, farklı kademeler arasındaki yetki sınırları ve mürettebat içindeki hiyerarşiye ne ölçüde sadık kalındığı tam anlamıyla net olmasa da, genellikle belli bir iş bölümünün yapıldığı görülmektedir. Buna göre, oldukça geniş yetkilerle donatıldığı anlaşılan donanma komutanlarının görevleri arasında, donanmanın sevk ve idaresi, harekât planlarının hazırlanıp tatbiki gibi askerî yönü ağır basan görevlerin yanı sıra gemilerde görevlendirilecek elemanların seçim ve eğitim politikalarının tayini, üst düzey zabıta görevlilerinin belirlenmesi, gemi yapımı sırasındaki düzenlemeler, gemi inşaat malzemelerinin kalitesi ve bunların iyi ve süratli bir şekilde temini, limanlarda demirleyen gemiler ve onların kıyılara nakli, gemilerin yağlanması ve hatta küreklerin kalitesi gibi donanmaya ait her türlü iş yer almaktaydı.⁴⁸²

Tersanelerde inşa edilen gemilerin kalitesi ve imalat hacmi donanmanın başarısını doğrudan etkilediğinden, geminin yapımında görev alan mühendis, marangoz, demirci, ziftçi, boyacı gibi her türlü zanaatkârlar yanı sıra burada çalışacak işçilerin de belli bir bilgi ve beceri sahibi olması önemseniyordu.⁴⁸³ Batı dillerine, “emîrû’l-mâ”nın bozulmuş şekli olan “amiral” ve “admiral” ünvanları ile geçen donanma komutanları,⁴⁸⁴ halife ile düzenli bir şekilde haberleşir; hatta zaman zaman da askerlerin seçimi ve onlara karşı gösterilecek muamele konusunda halifenin tavsiye ve uyarılarına muhatap olurdu.⁴⁸⁵ Cizan, Moha gibi küçük limanlarda görev yapan “emîrû’l-bahr” denen komutanlar, yetki ve becerilerini aşan konuları, altında görev yaptıkları valiye havale etmekteydiler.⁴⁸⁶

İslam donanmasının kazandığı zaferlerde önemli bir yeri olan donanma komutanının yanı sıra yukarıda da sözünü ettiğimiz gibi, donanmayı oluşturan her bir geminin denizcilik ve gemicilik işlerine bakan ikinci derecede kumandanları bulunmaktaydı.⁴⁸⁷ Geminin düzgün bir şekilde donatılması, kargo ve yükleme denetimi, askerlerin eğitim, sevk ve idare işleri, ayrıca harp için gerekli mühimmat ve malzemenin vaktinde hazırlanması, âletlerin kontrolü gibi işler yanında, kaybolan eşyalardan, tayfa, yolcular, fizikî güvenlik, sağlık ve kişisel haklar dâhil olmak üzere birçok husustan sorumlu⁴⁸⁸ bu idarî kumandanların istihdam sözleşmesi, dönüşlerinde biterdi. Gemi batmak üzere olduğu zaman bile gemide kalan ve Allah’ın rahmetini uman bu kumandanların, birçok deniz becerisine sahip olması istenirdi.⁴⁸⁹ Bu kumandanların yanı sıra büyük ihtimalle ticarî gemilerde de kumandanlık görevini üstlenen, gemilerin sevk ve idaresinden sorumlu reisler vardı ki,⁴⁹⁰ bunların belli bir düzeyde astronomi ve gökyüzü ilmini bilmeleri beklenirdi.⁴⁹¹

Mes’ûdî tarafından yapılan tasnifte, donanma komutanı ve kaptanlar, “rüesâ” denen idarî personel içinde yer alırken, çoğunlukla denizcilerin (tayfaların) oluşturduğu diğer sınıf da “nevâtiyye” adı altında tanımlanıyordu.⁴⁹² Hint Okyanusu denizciliği açısından oldukça önemli bu tasnif, esasında genel anlamda gemi mürettebatı içindeki görev dağılımını göstermektedir. İdarî personelin başında bulunan ve yukarıda sorumluluklarını zikrettiğimiz kaptanlar için başlangıçta “nâhudâ”, “reis” ve “rubbân” gibi benzer anlamlardaki ünvanlar kullanılırken, zaman içinde bu kelimelerin kullanımında farklılıklar olmuştur. “Nâhudâ”, sefer sırasında gemide bulunmak zorunda olmayan ve geminin sahibi olan mülki bir yetkiliyi tanımlarken; “rubbân” veya “reis” kaptan; “dideban” ise onun yardımcısı olup gözcülük yapan üst düzey görevli için kullanılmıştır. Geminin diğer idarî personeli içinde, harita, rota ve teknik âletlerden sorumlu “muallim” ile yolcuların denetlenmesi işlerine bakan ve danışmanlık yapan “iştiyâm” gibi görevliler yer almıştır.⁴⁹³ Yunancada hem

“kaptan”, hem de “gemi sahibi” için aynı kelimenin kullanılması, kaptanların da kâra ortak oldukları yolunda değerlendirmelerin yapılmasına sebep olmuştur.⁴⁹⁴ Ancak kesin bir şey var ki, o da dönemin denizcilik şartlarında kaptanların büyük bir sorumluluk altında olduklarıydı. Zira kaptanlar göreve çıkmadan önce, “var olduğu müddetçe ve kısmeti gelip çatıncaya kadar hiçbir gemiyi kendi haline bırakmayacaklarına” dair yemin ederlerdi.⁴⁹⁵

İki bin fersah yol kat ettiği deniz yolculukları boyunca çok sayıda gemiye bindiğini söyleyen Makdisî, gemilerde kaptan, gemi sahibi ve geminin rotasından sorumlu birtakım vazifeli kimselerin bulunduğunu ve bütün seyahatlerini vekil ve tacirlerle yaptığını dile getirmektedir.⁴⁹⁶ Söz konusu zümreler, gemi mürettebatı arasında, “rubbâniyyîn” (kaptanlar), “eşâtîme” (sorumlu görevliler), “riyâziyyîn” (harita kullanan ve rotanın tespitinden sorumlu görevliler), “vükelâ” (ticari temsilciler) ve “tüccar” zümrelerinden bahseden⁴⁹⁷ Mes’ûdî’nin tasnifiyle benzerlikler taşımaktadır. Bunlardan *riyâziyyîn* “muallimîn”in daha önceki kullanımı, *eşâtîme* ise “iştiyâm”ın çoğuludur.⁴⁹⁸

Mes’ûdî’nin “nevâtîyye” diye adlandırdığı⁴⁹⁹ hizmetli sınıfın büyük çoğunluğunu, başlarında “kâidü’n-nevâtîyye” denen bir tayfabaşının yer aldığı denizciler (tayfalar) oluşturmaktaydı.⁵⁰⁰ Müslümanların denizcilik tecrübelerinin kaleme alındığı muhtelif eserlerde adı geçen diğer gemi mürettebatı arasında, geminin seyrini sağlayan ve “gazzâfun” diye isimlendirilen kürekçiler, ateş ve yanıcı maddeleri fırlatmaktan sorumlu “neffâtîn” diye adlandırılan topçular,⁵⁰¹ seyir halindeki bir geminin teknesinde açılacak herhangi bir deliğin kapatılmasında görev alan manevracı ve dalgıçlar (gavvâs) yer almaktadır. Maskesiz ve gözleri açık olarak suya dalan dalgıçların, susam ve balmumundan yapılmış bir sıvıyla gemi gövdesinde açılan delikleri kapattıklarından bahsedilmektedir.⁵⁰² Bunun dışında gemi mürettebatı arasında, geminin yol haritasını tutmaktan sorumlu “râhmâ nec”, erzak ve levazımdan sorumlu “behindârî”, muhasebe ve hesap işlerinden sorumlu “bencerî” veya “fencerî”, havanın durumunu kontrol etmek ve seyir halinde çevreyi gözetlemek maksadıyla direk üzerinde oturan “murâkıb”, özellikle alt bölmelerde olmak üzere gemiye sızan suyu boşaltan “cemnetî” ve mesafe ölçümü gibi işlerden sorumlu kaptan yardımcısı “serhenk” gibi zümrelerin adı geçmektedir.⁵⁰³

Tayfa içinde yer alan savaşçı ve kürekçi sınıf arasında katı bir ayrımın varolduğundan bahseden Christides, bir savaş gemisinin askeri kumandanı ile kaptanı arasında bariz bir ayrımın olduğuna dikkat çekmektedir. Başında amiralin (emîrû’l-bahr) bulunduğu askerî operasyonlarda kullanılan gemi sayısının genelde fazla olmadığını söyleyen Christides, Arapların taktik açıdan, genellikle bir hilal formasyonu aldıktan sonra savaş-

mayı tercih ettiklerinden, bazen de kaçır gibi yaparak düşmanı alt etmeye çalıştıklarından bahsetmektedir.⁵⁰⁴

Papirüslerde yer alan bilgilerden, gerek gemilerde, gerekse tersanelerde çalışan personelin temel ihtiyaçlarının karşılanmasında belli bir titizliğin gösterildiği anlaşılmaktadır. Donanma personeli için ekmek, tereyağı, zeytinyağı ve tuz gibi temel gıda maddelerinin teminine önem verilmiş; işçi ve denizcilerin ekmek ve yiyeceklerinin geciktirilmemesi ve vaktinde tedarik edilmesi yönünde uyarılar yapılmıştır.⁵⁰⁵

d. Arap Gemicilik ve Denizcilik Teknikleri

Orta Çağ boyunca önemli deniz zaferleri kazanmış Müslümanların denizlerde kazandıkları başarılarla, gemi donanımı ve geniş çaplı denizcilik organizasyonunun yanı sıra geliştirilen denizcilik tekniklerinin de önemli bir rolü olmuştur. Muhtelif kollarıyla Hint Okyanusu ve Akdeniz sularında gezinen Arap gemicilerinin bu alanda kullandıkları tekniklerden birisi, muson rüzgarlarının yönünü bildiren ve her yıl ve her liman için hazırlanan çizelgelerdir. Kızıldeniz-Hint Okyanusu arasında gerçekleştirilen seferler bakımından oldukça önemli olan bu çizelgeler, yalnızca yola çıkış zamanlarını belirlemekle kalmıyor; aynı zamanda belli tonajlara sahip gemilerin bu tonajlarla gidecekleri mesafeyi kaç günde alabilecekleri konusunda da bir fikir veriyordu.⁵⁰⁶ Düzeni, önceleri Nevruz'u yılbaşı olarak alan İran geleneğiyle uyumlu III. Yezdecird (632) takvimine, daha sonraları da Şah Ömer Hayyam (1075) tarafından tespit edilen Melikşah takvimine göre hesap edilen muson rüzgarları,⁵⁰⁷ Hint sularında kendisini yılda ancak iki kez göstermekteydi. Muson, oldukça düzenli rüzgarlar olması bakımından belli avantajlar taşımaktaysa da, dönüş için musonun yeniden esmesini bekleyen yolcular için, birkaç ay bulan gecikmeler ve zorunlu molalar anlamına geldiğinden, oldukça bunaltıcı ve zahmetli bir yolculuğa dönüşüyordu.⁵⁰⁸ Bütün bunlar bir yana, muson rüzgarlarının, yolcuların ve geminin içindekilerin kaderine hükmeden bir hükümlanlığından bahsedilebilir. Zira, IX. yüzyılda Basra Körfezi'nden Hindistan ve Çin taraflarına doğru seyreden gemilerin dönüş yolunda zaman zaman, muson rüzgarları yüzünden, Basra Körfezi'ne gidecekleri yerde Arabistan'a ve Doğu Afrika'ya sürükledikleri oluyordu.⁵⁰⁹

Muson rüzgarları başlamadan önce, büyük çaplı sahil şehirlerinde, günlerce devam eden önemli bir hareketlilik yaşanılıyordu. Gemiler, bu rüzgarların başlamasından önce atmosferde yaşanan değişikliklere paralel olarak havada oluşan ve bu iklimlere alışık olmayan yolcuları hasta edecek kadar ağır ve boğucu ortamda yüklerini dolduruyorlar; musonun başlamasıyla da

yelkenlerini şişirerek açık denize doğru yola koyuluyorlardı. Gemilerin limanı terketmesiyle, limanlarda uzun süren bir sessizlik yaşanıyordu.⁵¹⁰

Yola çıkma heyecanının yerini, ürpertinin aldığı bu uzun süreli yolculuklar, gemiciler için ağır bir sorumluluk anlamına geliyordu. Arap gemicilerinin, bu tehlikeli deniz seferlerinin riskini azaltmaya ve deniz içinde bulundukları mevkiyi anlamalarına imkân verecek türlü metotlar geliştirdiklerini söyleyen Mazaherî, kaptanların bu konuda oldukça tecrübe kazanmış olduklarını, uzun aralıklarla denizin dibine attıkları sondalarla yukarıya çektikleri kum ve deniz hayvanlarını incelemek suretiyle geminin tam olarak yerini tespit edebildiklerini zikretmektedir.⁵¹¹ Mazaherî ayrıca Müslümanların gemi bordalarına, karanın yakın olup olmadığını anlamak için onlarca kilometre uçabilen kuşlarla doldurulmuş güvercinlikler yerleştirdiklerine ilişkin bir bilgiye de yer vermektedir.⁵¹²

Coğrafi uzaklıkları, derece ve dakika ile değil, parmak ve düğüm ile ölçen Hint Okyanusu'nun Müslüman denizcileri,⁵¹³ bu yöntemlerin yanı sıra başka yöntemler de kullanmışlardır. Mesela Orta Çağın sonlarına kadar, kıydan uzaklaştıkları zamanlarda yönlerini, esas olarak usturlab yardımıyla yıldızlara bakarak tayin etmişler; hatta geleneksel olarak hesap ettikleri enlem ve boylam ölçümlerinde oldukça isabet kaydetmişlerdir.⁵¹⁴ Yunanlıların "astrolob"undan geliştirdikleri kendilerine has usturlablarını teorik ve pratik birçok amaç için kullanan Müslümanlar, becerikli zanaatkârları vasıtasıyla zaman içinde oldukça estetik usturlablar geliştirmişlerdir.⁵¹⁵ Şerâfeddin et-Tûsî'nin (XII. yüzyıl) "el-Balisti" denilen usturlabı, Müslümanlara, tam olarak saati belirleme ve geminin nerede bulunduğunu tespit imkânı vermiştir.⁵¹⁶ el-Sicî'nin takriben 400/1009 yıllarında "Zavrâkî" usturlabından bahsetmesi de, Müslümanların bu dönemde erişilemeyen bir yerin uzaklığını tespiti yarayan usturlabı kullandıklarına delil sayılmıştır.⁵¹⁷ IV/X. yüzyılda Müslümanlar tarafından çoktandır kullanıldığı anlaşılan usturlabların, Portekiz ve diğer Avrupalıların XV. yüzyılda yeni topraklar keşfetmelerinde önemli katkısının olduğunu söyleyen Christides, Müslümanların bir yandan mevcut denizcilik âletlerini geliştirdikleri, diğer yandan da yeni denizcilik âletleri icat ettikleri Abbasi döneminde, usturlabın yanı sıra haritaları ve kaptanlara ait defterleri de kullandıklarına dikkat çekmiştir. Hatta Müslüman Arapların, haklarında çok az bilgi bulunan Bizans harita ve "portulan"larına (denizcilik haritası) nispetle, bugüne çok daha fazla bilgi ve harita bıraktıklarını nakletmiştir.⁵¹⁸

Orta Çağın Hint Okyanusu'nda dolaşan Arap gemicilerinin vazgeçilmez malzemeleri arasında, yön tayinine ve kötü havalarda dahi kıyı noktalarının yerlerinin tespitine imkân sağlayan⁵¹⁹ ve Çinlilerden sonra ilk defa Müslümanlar tarafından kullanılmaya başlanan pusulalar da önem-

li bir yer tutmuştur. Müslümanların ilmi ve ticarî maksatlarla dünyanın her tarafına seyahat etmelerine ve bu sayede Hint Okyanusu'nda, Hindistan kıyılarından ve Malay Adaları'nda yerleşimler kurmalarına imkân sağlamış pusulanın⁵²⁰ Müslümanlar tarafından kullanımının, 1282'den itibaren kesin olduğu bilinmekle birlikte, esas olarak 1200'lerden itibaren kullanıldığı sanılmaktadır. Avrupalılara geçişi Müslüman denizciler eliyle gerçekleşmiş pusula,⁵²¹ Avrupalıların Araplardan aldığı en önemli teknolojilerden birisi olarak gösterilmiştir. Pusulanın mucidi olma konusunda, İtalya, Fransa, İngiltere, İskandinavya gibi birçok ülke hak sahibi olduğunu iddia etse de, pusulanın asıl menşeinin Çin olduğunda, Arapların da bunu onlardan devraldığında şüphe yoktur.⁵²² Zira Ahmed b. Mâcid'in, XV. yüzyılda, Hint Okyanusu'nda Portekizli denizci Vasco de Gama'ya rehberlik ettiği sırada, usturlab ve pusula gibi denizcilik âletlerini de onun istifadesine sunduğu bilinmektedir.⁵²³ Orta Çağın son dönemlerinde, Hint Okyanusu'nda dolaşan Arap gemicilerinin vazgeçilmezleri arasında, "portolan" ya da "portulan" adı verilen yeni deniz haritaları da yerini almıştır.⁵²⁴

Yıldızların yüksekliğini ölçmeye yönelik cihazlar kullanan ve bu sayede yön, güzergâh ve pozisyon tayini yapabilen Müslüman denizciler, Vasco de Gama'dan itibaren yakın zamanlara kadar Avrupalı kaptanlara da model olmuşlardır. Bu görüşten yola çıkan Nedvi, Arap denizciliğini ele aldığı makalesinde, Vasco de Gama dönemindeki Arapların, denizcilik bilim ve uygulaması hususunda Portekizli denizcilerden hiç de aşağı kalmadıklarını söyleyen Avrupa merkezli görüşlere yer vermekte ve bu arada Arapların astroloji; enlem-boylam bilimi; rüzgarların tabiatı, yönü ve mevsimi; sahillerdeki yerlerin ve mevsimlerin bunlar üzerindeki etkileri; ülkelerin coğrafi tarifi; liman, kasaba ve adalarının tehlikeli sahilleri; dar deniz yolları; muhtelif astronomik ölçüm âletlerinin kullanımı; güneş takvimine uygun olarak ay ve günlerin hesabı konularını çok iyi bildiklerine vurgu yapmaktadır.⁵²⁵

Esasında Orta Çağ denizciliğinde harita kullanımının vazgeçilmez bir hale gelmesi, gemicilik âletlerinin gelişmesi bağlamında gemi donanımlarında meydana gelen ilerlemelerin bir sonucudur. Orta Çağ haritacılığına damgasını vuran İbn Havkal ve İdrîsî gibi Müslüman coğrafyacıların eserlerinde yer alan detaylı haritalar, esasında Müslümanların sahip olduğu kara ve deniz telakkisi konusunda önemli ipuçları veren belge niteliğinde eserlerdir.⁵²⁶ Bugün artık söz konusu haritaların Orta Çağ Avrupası'nda bir benzerinin olmadığı, İdrîsî'nin haritalarının çok kullanışlı olmasa da çok güzel olduğu açıklıkla dillendirilmektedir.⁵²⁷ Matvejevic, Christides'in Portekizlilerce bolca kullanıldığını söylediği Arap haritalarına,⁵²⁸ Yunan ve Latin kökenli adlar dışında, *es-sahîfa*, *es-sûra*, *ter-*

sim, *defter* gibi Arapça kökenli çok sayıda ismin verilmesini, Arapların Akdeniz’de ve genel olarak denizcilikte ne kadar ilerlediklerinin göstergesi sayar. Arap haritalarında, tüm Rumeli deniz kentleri kaydedilmişse de, Atlantik kıyısındaki şehirlerin gösterilmediğini ilk vurgulayan kişinin İbn Haldûn olduğu söylenir ki, bu, şüphesiz Arap coğrafyacı ve denizcilerinin ilgi alanlarından kaynaklanıyor olsa gerekir. Matvejevic, Arapların kendi usturlablarına sahip olmalarının, Arap kökenli “azimut” sözcüğünün herkesçe benimsenmesinin, yine gemi yapımında katranın öneminin herkesten önce Araplarca kavranmasının önemine vurgu yapar.⁵²⁹

Avrupalıların edindiği en kapsamlı ve doğru coğrafi bilgilerin kaynağının, tereddütsüz Müslümanlar olduğunu zikreden Montgomery Watt da, Müslümanların Avrupa gemicilik tekniğinin gelişiminde önemli bir rol oynadıklarından bahseder. Orta Çağ Avrupa’sında Avrupa dışındaki dünyanın Müslümanlara ait olduğuna dair bir görüşün yaygın olduğunu kaydeden Watt, İdrîsî’nin (1100-1166) o dönemde Müslümanlarca bilinen dünyanın mükemmel bir tasvirini yaptığına da dikkat çeker.⁵³⁰

Oldukça iyi haritalara sahip oldukları bilinen Arapların,⁵³¹ Orta Çağın ilk dönemi boyunca insanlığın ilerlemesi yönünde yaptıkları katkı, kimi Arap kökenli yazarlarca abartılmış; böylesi bir katkının başka hiçbir millet tarafından yapılmadığı iddia edilmiştir. Arap gemilerinin Pasifik’te Doğu Hint Adaları, Filipinler ve Çin’in doğusuna, batıda ise Atlantik’in ortasındaki adalara kadar yol alışları da bu başarının tezâhürleri olarak sunulmuştur. İslam dininin yayılış süreci, hiç şüphe yok ki, yalnızca Arap unsur sayesinde değil, aynı zamanda bu dinin kaynaştırıcı potasında eriyen birçok yerel kültür ve medeniyetin gelişmeye ve büyümeye açık kozmopolit yapısı sayesinde gerçekleşmiştir. Bu, Arap denizcilerin başarılı ilerleyişlerinin göz ardı edildiği anlamına gelmez. Zira “Arapların en çarpıcı karakter özelliklerinden seyahat tutkusunun, XIV. ve XV. asırlarda, büyük İspanyol ve Portekiz gemiciliği devirlerine kadar, Arapların medeniyet tarihinde derin bir iz bırakmalarına yardımcı olduğu” yönündeki görüşler, Arapların bu alandaki hızlı gelişimlerini izah eder bir haklılık taşımaktadır.⁵³² Ahmed b. Mâcid ve Süleyman el-Mehrî gibi denizcilerin bu başarıda haklı bir payları vardır.⁵³³

Bu arada yukarıda da zikredildiği üzere, Müslümanlar Avrupa dillerine denizcilikle ilgili çok sayıda Arapça kelimenin geçmesinde aracı olmuşlardır.⁵³⁴ Avrupa’nın coğrafya bilgisini arttırma ve dünyayı keşif ve dünya ticaretini idare etme adına Müslümanlara çok şeyler borçlu olduğu, İslam donanmasının Avrupa donanmaları için bir örnek teşkil ettiği meselesi, bugün artık açıklıkla bilinmektedir.⁵³⁵ Hiç şüphe yok ki bu etkileşim, Müslümanların denizler üzerinde kurduğu hakimiyet ve etkinliğin bir neticesidir.⁵³⁶

Önce Akdeniz, sonra tüm dünya donanmalarının benimsediği Arapça kökenli bu kelimeler arasında, amiral anlamındaki “emîrû'l-mâ” kelimesinden gelen “admiral”, halat anlamındaki “habl”den gelen “cable”, tersane anlamındaki “dâru's-sinâa”dan gelen “arsenal” kelimelerinin yanı sıra küçük kayık (*shallop*) veya tek direkli yelken gemisi (*sloop*), üç direkli yelken gemisi barka (*barque*), muson rüzgarı (*mansoon*) ve korvet anlamında “gurabu'l-arabiyye” (*corvette*) gibi çok sayıda kelime yer almaktadır.⁵³⁷

Gemilerin yapım yerlerine, “gemilerin imal edildiği yer”, “tezgah” ve “iş evi” anlamlarına gelen “dâru's-sinâa” adını veren⁵³⁸ Arapların bu kullanımı, İspanya'ya yaptıkları fetihler sırasında “darcinah” adıyla İspanyolcaya geçmiş; akabinde de “arsenal”, “atarazana”, “darsana” şekilleriyle Avrupa'ya yayılmıştır.⁵³⁹ Ancak şu var ki, bu terim, müteakip devirlerde ilk kaynağı Arapçaya, değişerek başka bir şekilde girmiştir. Esasında bugünkü Arap kullanımı olan “tersehâne” ile Türkçedeki “tersane” terimleri, harp gemilerinin bina edildiği yer anlamında⁵⁴⁰ “dâru's-sinâa”nın tahrif edilmiş şeklinden başkası değildir.⁵⁴¹

Denizcilik konusunda bugün Avrupa dillerine girmiş birçok kelimenin sahibi olan Araplar da tabii olarak kendilerinden önceki büyük medeniyetlerin bu konudaki mirasından nakiller yapmışlar ve bazı yabancı kökenli kelimeleri zaman içinde Araplaştırmışlardır. Üzerinde, yaşanan kültürel etkileşim sonucu İran, Hint ve Greko-Romen olmak üzere üçlü bir etkinin varlığından bahsedebileceğimiz⁵⁴² Arap denizciliğine girmiş bu kelimeler arasında, yolculardan sorumlu görevli anlamına kullanılan “iştiyâm” ile “nav” (gemi) ve “hudâ” (sahip) kelimelerinden oluşan ve önceleri “kaptan”, ancak sonraları daha ziyade “geminin sahibi” karşılığında kullanılan “nâhudâ” kelimeleri Fars etkisini göstermektedir.⁵⁴³ “Mellah”, “süffân”, “sâr” veya “sârî” gibi lafızlarla da anılan ve denizci anlamında kullanılan “nûti” (çoğulu nevâtîyye ve nevvâtin) kelimesi ise Şam halkının kullanımı olup Yunan asıllı “nautikos” kökünden türemiştir.⁵⁴⁴ Keza Arapçaya Latince'den giren kelimeler arasında, çıpa anlamında “encer”, “scala”dan devşirme “iskele” ile yukarıda da ele alınan ve “stolos” kelimesinden türeyen “ustûl” yer almaktadır.⁵⁴⁵

4. Hint Okyanusu Denizciliğinin Bir Kolu Olarak Kızıldeniz’de Gemicilik ve Denizcilik

a. Kızıldeniz Gemiciliğini Etkileyen İki Gelenek: Hint Okyanusu ve Akdeniz - Etkileşimler

Tarih boyunca birbirleriyle iletişim içinde olan medeniyetler arasındaki etkileşim, şüphesiz denizcilik terimleriyle sınırlı kalmamış; çok daha bariz bir ortaklık, bizatihi gemi sanatında kendini göstermiştir. Araplar, başlangıçta gemicilik sanatının bilgi ve tecrübesinden uzak olmaları sebebiyle Bizans’tan kalma tersanelerde, Rumlar tarafından inşa edilen harp gemilerini asker ve harp âletleri ile teçhiz ederek deniz muharebelerine çıkmışlarsa da, çok kısa bir zaman içinde kendi inşa ettikleri gemilerle sefere çıkma başarısı göstermişlerdir.⁵⁴⁶ İslam’ın ilk dönemlerinde Müslümanlar tarafından Mısır’da inşa edilen gemilerin, şekil itibarıyla İskenderiye’de Müslümanlara saldıran Rum gemilerinden alındığını söyleyen Kâşif, varlığından şüphe edilmeyen ve oldukça tabii bu benzerlikten yola çıkarak, esasında Orta Çağda Müslüman harp gemileri hakkında bilinenlerin, donanımı tam olarak bilinmeyen Rum gemilerine de bir miktar ışık tutabileceğini zikreder.⁵⁴⁷

Gemi modellerindeki gelişme ve değişim hızının oldukça yavaş olduğunu söyleyen Arenson da, bilimsel araştırmalardan yola çıkarak, bugünkü tasarımların büyük ölçüde eski modelleri yansıttığını ileri sürer.⁵⁴⁸ Bütün bunlar, esasında tüm gemicilik geleneklerinin bir şekilde birbirini etkilediği ve uzun yıllar süren bu kaynaşma ile birbirine yakın tekniklerin ortaya çıktığı, farklılıkların ise nispeten az olduğu yönünde bir kanaate ulaşmamızı mümkün kılmaktadır. İşte tam bu noktada da, Arap gemiciliğinin diğer geleneklerle ilişkisinin ele alınması zarureti ortaya çıkmaktadır.

İlk dönem İslam ve Bizans donanmaları hakkında bir miktar bilgi sunan Mısır papirüslerinde, Müslümanlar tarafından kullanılan savaş gemilerinin yanı sıra Bizans gemileri hakkında da bilgiler yer almaktadır. Papirüslerde bahsi geçen gemiler arasında, Bizans tarafından baskın do-

nanmalarında kullanılan ve Nil'in ağzında "sahil koruma" hizmeti veren "dramonaria" veya "dromond";⁵⁴⁹ donanmaya asker, at, mühimmat vb. levazım taşıyan yardımcı gemi "akatia";⁵⁵⁰ İslam donanması içinde önemli bir yeri olan ve adı bazen "mazgallı" olarak da geçen "karabi" ve yine başka bir mazgallı gemi türü olan "kadırgalar" (galley) yer almaktadır.⁵⁵¹ Bizans savaş donanmasının büyük ölçüde "dramonaria"dan teşekkül ettiği düşünülecek olursa,⁵⁵² bu gemilerin Müslümanların savaş gemisi "câriye" (koşucu) tipi kadırgalar için bir örnek teşkil ettiği düşünülebilir. Genellikle çift sıralı oturan toplam yüz kadar kürekçinin bulunduğu bu gemiler,⁵⁵³ muhtelif kapasite ve büyüklüklerde imal edilmekte ve yüz ilâ iki⁵⁵⁴ veya üç yüz⁵⁵⁵ kadar mürettebatı barındırabilmekteydi. Bu gemilerde kürekçiler dışında savaşçı deniz erleri de bulunuyor; üst sıra kürekçiler zaman zaman deniz erlerinin sorumluluklarını da üstleniyordu.⁵⁵⁶ Kadırğa ve levazım gemileri dışında ortalama bir deniz filosunda, yine çift sıra kürekçiye sahip hızlı "baminlos"lar bulunmaktaydı. Bayrak taşıyan büyük bir direğe sahip bu gemiler, nakil ve mektupların iletilmesinde kullanılıyordu. İhtiyaç anında ticarî gemilere yardıma giden donanmalar da ağırlıklı olarak bunlardan oluşmaktaydı.⁵⁵⁷ Büyük harpler esnasında, nakliye için ticarî maksatlı gemilerin kullanıldığı da oluyordu.⁵⁵⁸ Bizans İmparatorluğu'nun asırlara yayılan hakimiyetinde önemli bir unsur olan deniz gücünün⁵⁵⁹ esasını oluşturan merkezî donanma, ağırlıklı olarak "dramonaria"dan oluşan yüz ilâ yüz yirmi gemiden ibaretti. Amiralin gemisi, ortalama bir kadırgadan daha hacimli olmakla birlikte, daha hafif silah ve donanımına sahip olduğu için seri ve süratli idi. Ancak büyük sefer ve savaşlarda bu merkezî donanmaya ilaveten, Bizans'ın liman kentlerince oluşturulan filolardan da istifade ediliyordu. Azamî seksen ilâ yüz gemiden oluşan bu "thema" filolarının görevi, kendi mıntukaları içinde özellikle korsanlara karşı belli bir deniz güvenliği sağlamak ve gerektiğinde merkezî filoyla birlikte sefere çıkmaktı. Bizans koşucu kadırgaları koçbaşı ile donatılsa da, Bizans'ın asıl korkutucu silahı, Rum ateşiydi. Umumiyetle el sapanlarıyla fırlatılan bu ateş toplarının, mancınıklarla büyük tekneler içinden fırlatılabilen veya kimi zaman da küçük ya da büyük oluklardan yanar halde düşmanın üzerine püskürtülebilen türleri vardı.⁵⁶⁰

Burada, ilerideki kısımlarda görüleceği üzere özellikle ilk dönem İslam gemiciliği üzerinde etkisini hissettiren Finike gemileri üzerinde de kısaca durmak gerekmektedir. Zira Finike gemi geleneğinin muhtelif milletlerden devralınarak İslam donanması üzerinde etkili olduğu bilinmektedir. Christides, bu gelenek hakkındaki bilgilerimizin, M.Ö. IV. ve II. yüzyıllar arasında Hayfa ve Nazareth arasındaki Beth-Şerayim dehlizlerinde bulunan bir mezar odasının duvarına işlenmiş Finikelilere ait bir yük gemisinin tasviri ile hayli zenginleştiğini zikretmektedir. İslam öncesinde Finike kıyı-

larında yol alan gemilerin yapısı hakkında bazı bilgiler veren bu tasvir, Finike gemilerinin geç dönem Roma taşıtlarına oldukça benzediğini ve bir at başı şeklinde uzanan kıç (pupa) bodoslamasının, Müslüman gemi mimarisine geçtiğini somut bir delille ortaya koymaktadır.⁵⁶¹ Gerçekten de nehir botlarına dayalı Mısır donanma mimarisinin tersine, daha başından itibaren deniz seferlerine yönelik tasarlanan yarım ay şeklindeki Finike gemileri, yüksek kıçları ve geniş kirişlere sahip ön tarafları (pruva) ile dikkat çekmekteydi. Geniş kare yelkenlerle donatılan ve çoğunlukla iki (bireme) veya üç (trireme) kürekçi sırasına sahip bu gemiler kürek veya yelkenlerle hareket ettiriliyor; dümen olarak da iki devasa kürek kullanılıyordu. Kendilerinden önce gemicilikte hayli mesafe kazanmış Ege ve Girit gibi Akdeniz adalarının tecrübelerinden istifade eden ve gemi yapım ve donanımında tecrübeli usta ve zanaatkarlar, cesaretli ve bilgili kaptan ve tayfalar yetiştirmiş Finikeliler, esasında o dönemin donanma inşa etmek isteyen komşu memleketleri için de önemli bir müracaat mercii olmuştur.⁵⁶² Yan taraflarında düşman gemilerinin yanlarını delmeye mahsus bir mahmuzun yer aldığı Finike savaş gemileri, bu yönüyle de Müslüman savaş gemileri için bir model teşkil etmiştir.⁵⁶³ Nitekim dümen maksadıyla çift (boyna) kürek kullanımının, Yunan ve Bizans gemilerinde de uygulandığını gösteren birçok referans ve resim bulunmaktadır.⁵⁶⁴ Aşağıda görüleceği üzere dümen vazifesi görmek üzere boyna, Arap gemilerinde de kullanılmıştır.

Arap-İslam gemiciliğinin, özellikle Kızıldeniz ve Hint Okyanusu'ndaki şeklini büyük ölçüde etkileyen bir başka gelenek de Hint Okyanusu gemiciliğidir. Kızıldeniz denizciliğinin de kısmen tâbi olduğu Hint Okyanusu denizciliği, Orta Çağlarda büyük gelişme göstererek, Hint Okyanusu'nun özellikleri ile muson rüzgarlarının da etkisiyle, bütün bölgede hâkim bir gemicilik geleneği doğurmuştur. Kıyılarındaki farklı kültürlerle rağmen okyanus boyunca muhtemelen ortak olan bu gemicilik tekniklerinin hemen hepsinin Müslüman kaynaklar sayesinde bugüne ulaşabildiğini söyleyen Tibbets, bunların Akdeniz boyunca kullanılan gemicilik tekniklerinden bariz bir şekilde ayrıldığından, dolayısıyla da Müslüman denizcilerin genellikle kendi denizlerinde kullanılan tekniklerle ilgilenirken, Akdeniz'deki denizcilik konusunda yetersiz kaldıklarından bahsetmektedir.⁵⁶⁵ Diğer yandan Watt ve Cahen, Müslüman denizcilerin, gemilerin teçhiz ve tertibi konusunda Hint Okyanusu'nda edindikleri bilgi ve tecrübelerin meyvelerini Akdeniz'e getirme başarısı gösterdiklerini, Tanzanya'daki Kilwa'dan Malaka Boğazı ve hatta daha da ötesine uzanan geniş bir yarım daire içinde cereyan eden yoğun ticari faaliyetlerde de hâkim bir unsur olduklarını dile getirir.⁵⁶⁶

Hint Okyanusu gemileri ile ilgili bize kadar gelen resim ve malzemenin çok az olmasının, bu gemilerle ilgili bilgilerimizin edebî kaynaklarda-

ki bilgilerle sınırlı kalmasına yol açtığını söyleyen Hourani, Hint Okyanusu gemilerini tahlil ederken, XII. yüzyılda yaşamış İdrîsî ve İbn Cübeyr ile, XIV. yüzyılda yaşamış İbn Battûta gibi seyyahların, keza Ahmed b. Mâcid ve Süleyman el-Mehrî gibi Hint Okyanusu denizciliği konusunda önemli bilgiler sunan Müslüman denizcilerin yanı sıra Marco Polo (XIII. yüzyıl) ve Montecorvinolu John (XIV. yüzyıl) gibi Avrupalı seyyahların sunduğu malumatın da gözardı edilmemesi gerektiğine dikkat çekmektedir. Yavaş ilerleyen teknoloji sebebiyle, bu kaynaklarda yapılan tariflerin Portekizlilerin bölgeye ilk gelişine kadar geçerli olabileceğini ve büyük ihtimalle Abbasilerin ilk dönemlerinde kullanılan gemi çeşitleri ile arasında fazla bir farkın olmadığını ileri sürerek, gemilerin söz konusu geniş dönemdeki gelişimlerini kronolojik olarak vermenin mümkün olmadığını, bu yüzden farklı dönemlere ait malzemeden ancak ortalama bir tanımın yapılabileceğini dile getirmektedir.⁵⁶⁷ Birincisine göre hayli riskli bu ikinci yaklaşım, eldeki malzemenin kıtlığı sebebiyle, tercih edilmesi gereken bir yöntemdir. Dahası bölgesel sınırları aşan Hint Okyanusu gemileri hakkında bilgi edinmek için sadece Arap edebî kaynakları ile sınırlı olmayışımız, büyük ölçüde ortak bir gemicilik kültürünü anlamaya çalışırken yardımcı olabilir; hatta bu gemilerle ilgili bazı bilgileri, Akdeniz kültür havzasında bile bulmak mümkün gözükmektedir. Ancak Orta Çağ gemiciliğinde iki ayrı gelenekten söz edilecekse, bunlar Akdeniz ve Hint Okyanusu gemicilikleri olmalıdır. Zira bu iki tarz arasında ciddi farklılıklar bulunmakta, denizcilik alanında kullanılan ıstıhlalarda dahi bariz ayrılıklar göze çarpmaktadır.

Ancak, başlangıçta birbirinden daha keskin hatlarla ayrılan Akdeniz ve Hint Okyanusu gemi tipleri arasında, kültürler arası etkileşimin ve Akdeniz'e uzanan İslam hakimiyetinin de etkisiyle zaman içinde belli bir yakınlaşmanın yaşandığından da bahsedilebilir; hatta İslam öncesi dönemde her iki denizde de kullanılabilen gemilerin varlığından bahsedilmesi, bu ortak kullanımın daha öncelere uzandığına işaret etmektedir. Bu çerçevede Akdeniz gemilerinin daha önce Kızıldeniz'de kullanıldığını savunan Christides, Romalıların ve Bizanslıların Kızıldeniz'de ne tür gemiler kullandıklarını bilemediğimizi, ancak Akdeniz tipi savaş gemilerinin sökülerek Kızıldeniz'e taşındığı ya da Coptos'tan Clysma'ya (Kulzum) kadar uzanan ve Nil ile Kızıldeniz'i bağlayan Trajan Kanalı'ndan iletildiği ihtimalleri üzerinde durmaktadır. İbn Cübeyr'in de dile getirdiği ve Haçlıların da denediği montaj yönteminde, gemiler Kızıldeniz'e yakın bir yerde yapıldıktan sonra, develerle parçalar halinde sahile kadar getiriliyor; burada parçaların monte edilmesini müteakip çivilerle tutturularak tamamlanıyordu. Esasında söz konusu sistemi Nil'i kullanarak işleten Mısırlılar, bunu Ptolemy öncesi Firavunlar döneminden itibaren kullanıyorlardı.⁵⁶⁸

Antik Çağda Hint Okyanusu’na yönelik bilinen en meşhur deniz harekâtı, Romalı Aelius Gallus’un seferidir. Gallus’un, Yemen seferi için bugünkü Süveyş yakınındaki Kulzüm’de “bireme” ve “tireme”lerden oluşan seksen adet savaş, ardından da yüz otuz taşıma gemisi inşa ettirdiği rivayet edilmektedir. Çoğu Leuce Come limanına ulaşmadan batan bu Akdeniz tipi gemilerin, Kızıldeniz için adapte edilip edilmediği, edildi ise bunun nasıl gerçekleştirildiği ve ne tür bir mürettebatın kullanıldığı bilinmemektedir. Ancak çok milliyetli ve Kızıldeniz ve Hint Okyanusu’nda tecrübeli bir mürettebatın seçilmiş olması muhtemel gözükmemektedir. Her hâlükârda, ne Romalıların, ne de Bizanslıların daha sonraları Kızıldeniz’de kullanılmaya yönelik kürekle itilen savaş gemisi yaptıkları-na ilişkin herhangi bir delil yoktur.⁵⁶⁹

Akdeniz ve Hint Okyanusu’nda uygulanan iki farklı gemi yapım tekniğindeki katı ayrımın zaman zaman yumuşama gösterdiğine ve bu tekniklerin kimi zaman birbirinin yerine kullanıldığına şahit olsak da, umumiyetle geleneksel tarzın tercih edildiğini görmekteyiz. Örneğin, Basra Körfezi’nde yer alan önemli liman şehirleri Ubulle ve Siraf’taki tersanelerde Araplar tarafından inşa edilen gemilerin yapımında, başlangıçta çivi yerine ipler kullanılırken, Emevi valisi el-Haccac b. Yusuf es-Sakaî döneminde söz konusu limanlarda, ilk defa demir çiviler kullanılmıştır. Ancak bu yenilik, dönemin gemi inşacıları arasında hoş karşılanmamış olacak ki, deniz yoluyla Uzak Doğu’ya giden ve seyahat hatıralarını kaleme alan müteakip dönemde yaşamış seyyahlar, söz konusu bölgelerde inşa edilen gemilerin halatlarla bağlanarak yapıldığından bahsetmektedir.⁵⁷⁰ Söz konusu örnek, her iki denizin, ayırt edici birtakım özelliklerini korumakla birlikte, zaman içinde belli noktalarda farklı yapım tarzlarını da denediklerini ve birbirlerinden tamamen habersiz olmadıklarını göstermektedir.

b. Kızıldeniz Gemiciliğini Etkileyen İki Gelenek: Hint Okyanusu ve Akdeniz - Farklılıklar

Akdeniz ve Hint Okyanusu gemiciliği arasındaki en temel fark, her şeyden önce bu iki bölgenin siyasî istikrarı ile yakından ilişkilidir. Hem Müslümanların, hem de Avrupalı Hristiyan kuvvetlerinin çatışma sahası olan Akdeniz’deki denizciliğin, Basra Körfezi ve bu çalışmanın konusunu teşkil eden Kızıldeniz kollarıyla Hint Okyanusu denizciliğinden önemli ölçüde farklılıklar gösteriyor olması⁵⁷¹ tabiidir. Zira, Kızıldeniz ve Basra Körfezi kolları da dâhil olmak üzere Hint Okyanusu, Akdeniz’le karşılaştırıldığında, nispeten barış içinde bölgelerdi. Modern tabirle Hint Okyanusu “mare liberum”, yani serbest denizdi. Karalardaki devletlerin, bu deniz üzerindeki seyri etkileyebilecek fazlaca imkânları yoktu; çünkü bu, ancak

muazzam filoların tesisiyle mümkün olabilirdi.⁵⁷² Karşılıklı barış ortamının hâkim olduğu bu denizlerde çok sayıda korsan bulunsada, düşman deniz gücünün olmayışı yüzünden, yerel kuvvetler, bölgenin emniyetini sağlamada yeterli kalmaktaydı. Hatta çivisiz yapılan ticarî amaçlı gemiler, onlar tarafından da kullanılmaktaydı.⁵⁷³ Yine bir başka ayırt edici özellik, seyir emniyetinden kaynaklanıyordu. Hint Okyanusu'na, özellikle de Kızıldeniz'e nispetle seyir ve seferin çok daha kolay olduğu Akdeniz, denizlere açılmaktan çekinenler için bile göze alınabilecek bir seyahat imkânı sunmaktaydı. Bu denizde sonraları çok daha gelişmiş Avrupa sahilleri ve özellikle Akdeniz'in orta kısımlarına serpilmiş bulunan adalar, emniyetli limanlar ve mal mübadele imkânları mevcuttu. Sahili gözden kaybedecek kadar uzaklaşmak tehlikesine göğüs gerildiği durumlarda dahi kısa bir müddet sonra bir karaya ulaşmak mümkündü.⁵⁷⁴

Esasında, gemilerin şekil ve imalatı konusunda Akdeniz'in bir ucundan diğerine bölgesel farklılıklar göze çarparsa da, bu denizde IX. ilâ XII. yüzyıllar arasında gezinen tüm donanmalar arasında, gemi yapımı ve mürettebatın görev dağılımı gibi konularda, sürekli bir karşılıklı etkileşim ve benzeşme olmuştur.⁵⁷⁵ Bu anlamda Akdeniz gemilerinin hemen hemen tümü, esas itibariyle iki ana cins gemiden neşet etmiştir. Bunlardan ilki, uzun ve ince hatlarıyla *kadırga*; diğeri de yuvarlak görüntüsüyle *kalyondu*. Her ne kadar XVI. ilâ XIX. yüzyıllar arasında Akdeniz gemilerinin gövde yapılarıyla donanımında bazı değişiklikler yaşanmışsa da, esas itibariyle buharlı gemiler gelene kadar Akdeniz gemileri, bu iki gemi cinsinden türemiştir. Hint Okyanusu'nda ise gemi çeşitliliğini belirleyen unsurlar çok daha çeşitlilik göstermekteydi. Bunlar, hem bölgelere, hem de bir bölge içindeki özel şartlara göre değişiklikler arz ediyordu; yani, hem bölgelere göre değişen gövde yapısı ve genel şekil farklılıklarıyla, hem de tek bir bölge içinde, farklı amaçlara, farklı su ve hava şartlarına uyum sağlayacak şekilde düzenlenmiş yapısal farklılıklarla karşılaşmak mümkündü. Mesela Hindistan'ın Gujarat eyaletinin güneydoğusunda kalan Cambay Körfezi'nin şiddetli gelgitlerinde kullanılmak üzere geliştirilmiş özel tekneleri yalnızca bölge ahalisi kullanabiliyor; ancak aynı bölge halkı bu gemileri kıydan uzak noktalara yönlendiremiyordu. Bölgede kullanılan çok sayıdaki gemi sayısı bile, esasında bu konuda bir fikir vermektedir. Ancak her bir gemi adının, bir gemi çeşidini ifade ettiği şeklinde bir yanılgı içine de düşülmemelidir. Zira bunlardan bir kısmı aynı türü ifade etmelerine rağmen, aksan ya da bölgelere göre değişen farklı kullanımlar nedeniyle çok farklı gemi çeşidi varmış gibi algılanmasına yol açıyordu. Buna rağmen, modern gemi uzmanları, söz konusu gemilerin "bugünkü torunlarına" bakarak, arada belli farklılıklar olduğundan bahsetmektedir.

Hint Okyanusu’nun genelinde bölgesel olarak tanımlanabilir üç ayrı gemi türünün varlığından söz etmek mümkündü: Arap-Hint, Malay ve Çin. Arap-Hint geleneğinin ortak bir gövde yapısından ürettiği çeşitli gemi tiplerinin ortak özelliği, Latin yelkeni ve benzer yapım tekniklerine sahip olmasıydı. Tipik bir Arap-Hint “boom”unun şekli oldukça barizdi. Teknelerin her iki ucu (pupa ve pruva) da sivri olup, geminin iskeletinden önce dış kabuğu yapılmaktaydı. Bu yöntem Asya’da oldukça yaygındı.⁵⁷⁶ Endonezya-Malay adalarında “prahu” ve “sampan” gibi güçlü akıntılarıyla bilinen adalar topluluğuna has seri tekneler yaygınlık gösterirken,⁵⁷⁷ Çin’de de kendine has tarzları olan bambu yelkenli⁵⁷⁸ cönkler kullanılmaktaydı.⁵⁷⁹

Ayrıca, bu üç farklı geleneği bünyesinde barındıran belli bir gemi çeşitliliği de dikkat çekmekteydi. Büyüklük ve şekle yansıyan bu çeşitliliğin üç temel sebebi vardı. Zira gemi gövdesinin suyun altında kalan kısmının şekli, girilecek suların ve kıyıların tabiatı ve derinliği ile liman ve demirleme mekânlarının sıklığına göre biçimlendiriliyordu. Benzer şekilde, Endonezya ve Kızıldeniz gibi mercan kayalıklarının yoğun olduğu bölgelerde, “boyna kürek” olarak bilinen normal dümen mekanizması yerine, “pupa dümen” düzeneği kullanılıyordu. Zira bu tip dümenler sayesinde, hem geminin manevra kabiliyetini arttırmak, hem de engellerin etrafından daha dar bir açıyla dolanabilmek mümkündü. Bu da, geç fark edilen bir engelin bertaraf edilebilmesi anlamına geliyordu.

Geminin büyüklüğünü etkileyen temel unsur, büyük gemilerin bir defada daha fazla yük taşıma imkânlarıyla alakalıydı ya da büyüklüğün risk ve maliyet açısından seferler üzerindeki etkilerinin değerlendirilmesinden geçmekteydi. Yüzebilmeleri için 7,5 metreden fazla bir derinliğe ihtiyaç duyan ve “derin su gemisi” olarak bilinen gemilerin iskelelere yanaşması tehlikeli olduğundan, daha ziyade ya açıkta demirliyorlar ya da limana mavna ve salapurya gibi çekici teknelerle çekiliyorlardı. Her iki halde de küçük tekneler vasıtasıyla yüklenip boşaltılıyorlardı. Bu ise hem zorlu, hem de maliyetli bir uygulama anlamına geliyordu. Dahası yük ne kadar fazla ise, gemi de o kadar hantal olmak zorundaydı. Büyüklük, aynı zamanda yolculuğun uzaması demektir. Bu şartlarda gemi, hem fırtınalara hem de korsanlara daha kolay yem olabilmekteydi. Buna karşılık, ortalama bir tüccar gemisinin Malabar veya Gujarat’ı geçip Hindistan Yarımadası’nın en güneyini dolaşması ve değerli bir yükü aynı takvim yılında geri dönmesi oldukça nadir karşılaşılabilecek bir durumdu. Malaka Boğazı’nı geçip Çin’e gitmek ve geri dönmek, birkaç sezon/dönem sürmekteydi. Bu sebeple ya aktarma yapılmalı, ya da 2-3 sezonun kârını temin edecek büyüklükte gemilerle yola çıkılmalıydı. Zira aktarmalar maliyetli olup, tacirlerin benimsemediği bir yöntemdi. Tabii olarak, uzun me-

safeli gemilerin daha büyük ve hacimli olmaları beklenirken, devasa büyüklüklerde olmaları da tercih edilmiyordu. Bu bölgedeki gemilerin şekil ve hacimlerini etkileyen bir başka faktör de uygulama alanları idi. Sahil ticareti ile uğraşanların iktisadî mantığı, uzun mesafelilerden farklıydı. Bunlar, ağırlıklı olarak aktarmaya dayalı, hızlı ve küçük çaplı ticarettten kazanıyorlardı. Gemileri seri ve küçük olmalı, sıklık suları ve kayalık bölgeleri rahatlıkla aşabilmeliydi. Bu tip gemiler, Hint Okyanusu'nun her sahilinde bölgenin şartlarına uygun şekilde imal ediliyordu.⁵⁸⁰

Hacim ve şekil olarak bu kadar çeşitlilik arz eden Hint Okyanusu deniz taşıtları ile Akdeniz'deki muadilleri arasında yapılan karşılaştırmalar, özellikle Hint Okyanusu taşıtlarının çeşitliliğini dikkate almayan ve daha ziyade belli bölgeye has taşıtları esas alarak yapılan mukayeselerdir. Bu tip hatalı mukayeselerden başlıcası, büyüklüğü esas alanlardır. Zira bazı araştırmacılar, Hint Okyanusu gemilerinin Akdeniz gemilerine nispetle küçük kaldığını iddia etmektedir.⁵⁸¹ Bu tip yorumların esas dayanağını, seyyahların veya o bölgede yaşamış kimi şahısların naklettiği tekil gözlemler oluşturmaktadır. Mesela XIII. asrın başında Çin gümrük müfettişi Chan-Yu-Kua'nun, bir tanesinde birkaç bin kişinin taşındığını söylediği Akdeniz gemilerinde, şarap ve gıda maddeleri dükkanları ve dokuma tezgahlarının bulunduğu dair nakilleri, kimi araştırmacıların Akdeniz gemilerinin Hint Okyanusu gemilerinden daha büyük olduğu yönünde yorumlar yapmalarına yol açmıştır.⁵⁸² Diğer yandan Çin menşeli ve Çin ile Hindistan arasında işleyen cönklerden bahseden Marco Polo da, bu gemilerin Akdeniz gemilerinden büyük olduğunu kaydetmiştir. Tek güverteli bu gemilerin güverteleri üzerinde 40 yahut 50, hatta 60 kabinin yer aldığını zikreden Polo, sayıları geminin büyüklüğüne göre değişmekle birlikte, bu gemilerde ortalama 150-300 arasında tayfanın bulunduğu ve Akdeniz gemilerine nispetle daha çok mal taşınabildiğinden bahsetmiştir.⁵⁸³

Birbirine tamamen zıt bu gözlemlerden yola çıkarak, Akdeniz ve Hint Okyanusu'nda işleyen gemiler arasında sistematik bir büyüklük farkından bahsetmenin yanlış olacağı kanaatindeyiz. Zira söz konusu örneklerin, ancak bölgesel ve dönemsel bir anlam taşıdığı ortadadır. Cevâd Ali'nin, Roma ve Yunan gemilerinin, Araplarınkinden büyüklük, sağlamlık, modernlik, serilik ve taşıma kapasitesi bakımından daha yüksek olduğunu söylemesi de,⁵⁸⁴ esasında muhtemelen Akdeniz ile Hint Okyanusu gemileriyle ilgili genel bir karşılaştırmadan ziyade, Akdeniz ile Kızıldeniz gibi daha dar bir bölgede kullanılan gemilerin mukayesesini içermektedir.

Cevâd Ali'nin ifadelerinden anlaşıldığı üzere, bir ikinci yanlışlık da, bu iki denize ait gemilerin sağlamlık ve teknoloji açısından karşılaştırılması sırasında yapılmaktadır. Chaudhuri, Akdeniz gemilerinin, sadece Portekizlilerin Hint Okyanusu'na girdiği ve bu sayede iki tür geminin aynı sular-

da rekabet ettiği dönemde değil, tarih boyunca Hint Okyanusu gemilerinden hem sağlamlık, hem de teknik açıdan daha üstün olduğuna dair genel kanaatin, büyük ölçüde temelsiz olduğunu vurgular. Chaudhuri, Avrupalıların taleplerini karşılamak üzere Asyalı tacirlerin neden kendi girişimlerini tesis etmedikleri sorusunun cevabını, Asya gemi teknolojisinin geri kalmasında arayan yorumların da isabetli olmadığını kaydeder.⁵⁸⁵ Gerçekten de her şeyden önce, Asyalı tacirlerin neden Batılılar gibi yeni keşif yolları aramadıkları, keza neden Avrupalılar gibi deniz aşırı ticarî yapılar oluşturmadıkları sorusu, yanlış bir sorudur. Zira Doğu-Batı ticaretinde hâkim unsur, uzun süre üretici ve aracı konumundaki Doğu olmuştur. Malı üreten, taşıyan ve satan genellikle Doğulular olmuştur. Diğer yandan büyük ölçüde oturmuş bu sistemi kendi lehlerine çevirmeye çalışan, aracı taciri ve hatta üretici bölgeleri kolonize ederek üreticiyi de aradan çıkarmayı isteyen ise, Avrupalılardır. Keşifler dahi bu temel gerekçe ile gerçekleştirilmiştir. Bu bakımdan Doğu zaten Batı'nın içine kadar girmişken, dönüşümün Batı'nın Doğu'ya ilerleme çabası ile başlaması tabiidir.

Diğer yandan, teknolojinin geri kalmışlığı iddiası, kapitalizm öncesi dönem için anlamsız gözükmektedir. Zira belli bir coğrafyada kullanılan teknikler, büyük ölçüde o bölgenin ihtiyaçlarına göre gelişmiştir. İki farklı coğrafyanın teknolojilerini karşılaştırırken hem gelenekleri, hem de ihtiyaçları göz önünde bulundurmamak gerekmektedir. Hint Okyanusu gemilerinin teknolojisini, büyük ölçüde coğrafya, iklim ve gelenek gibi üç temel unsur belirlemişken, Akdeniz gemileri için öncelik savaşılabirlik olmuştur. Tarih boyunca Akdeniz gemilerinin güney denizlerine inişleri, öncelikle askerî amaçlara dayanmıştır. Buna karşılık, Bengal Körfezi'nin doğusunda bir savaş geleneği olsa da, Hint Okyanusu'nun batı havzasına ve körfezlerine deniz savaşı geleneği fazlaca nüfuz edememiştir; hatta bu denizlerin sık rastlanan korsanları bile, muhtemelen orada yaygın yelkenli gemilerin küçük bir versiyonunu kullanmışlardır.⁵⁸⁶ Tabii olarak, Portekizlilerin bölgeye gelişinden itibaren bu sularda yaşanan rekabetin, Portekizlilerin lehine sonuçlanması, teknik bir üstünlüğü yansıtmamaktadır. Hint geleneğinin Avrupa'ya da ihraç ettiği Latin yelkeninin Hint Okyanusu gemilerine kazandırdığı süratin bedeli, manevra kabiliyetinin oldukça düşmesi olmuştur. Bu da, Hint-Arap ve Malay geleneklerine ait gemilerin, kare yelkenli Portekiz gemileri karşısında deniz çatışmalarında hantal kalmasına yol açmıştır.⁵⁸⁷ Portekiz gemilerinin bir üstünlüğü de, geminin dış cidarında delikler açılmasına imkân sağlayan ve bu sayede sadece daha fazla değil, aynı zamanda daha etkili ateş gücünü temin eden iskelet yapısından kaynaklanmıştır. Savaşa yönelik tasarlanmış böyle bir iskelet yapısından farklı olarak, dikilmiş bir kabuk yapısında imal edilen Batı Hint Okyanusu gemilerinin, bu tip bir ateş gücünü taşıması müm-

kün değildi.⁵⁸⁸ Zira top gibi silahların patlama esnasında oluşturdıkları tepki, ancak bu tepkiyi etkin bir şekilde dağıtabilecek bir iskelet yapısıyla mümkündü. Her ne kadar Kızıldeniz’de 1.600 ton yük taşıyabilen büyük hacı gemileri yer almışsa da, bunlar savunma amaçlı değildir.⁵⁸⁹ Her hâlükârda bu durum, Asya gemilerinin zayıf olduğu anlamına gelmez. Chaudhuri, Portekizlilerin Hint Okyanusu’na girişinden önceki yüzyıllarda bölgeye gelen Batılı seyyahların, iplerle dikilmiş gemileri, zayıf oldukları ve sık battıkları gerekçesi ile tezyif etmelerinin oldukça temelsiz olduğunu, zira Doğu-Batı ticaretinin hepsinin bu gemilerle yapıldığının unutulmaması gerektiğini zikreder.⁵⁹⁰ Portekizlilerin söz konusu savaş filolarına rağmen, Hint Okyanusu korsanları uzun süre Batılı gemileri avlamışlar ve Batılı denizciler arasında dehşet salmışlardır.⁵⁹¹ Netice itibarıyla teknik açıdan geri kalmış olduğu iddia edilen Asyalı gemi yapımcıları, çok kısa sürede Portekiz gemilerinin bu özelliklerini kendi gemilerine de aktarabilmişler; hatta Batılı gemilerin bire bir modellerini üretmişlerdir.⁵⁹²

Portekizlilerin bölgeyi istilasından sonra yaşanan dönüşüm bir yana, Hint Okyanusu gemileri, zaman içinde hem birbirleriyle hem de Akdeniz’le ilişkileri çerçevesinde değişimlere sahne olmuşsa da, bu gemilerin İslam öncesi devirlerden Portekizlilerin bölgeye gelmesine kadar fazla değişmedikleri tezi belli bir kabul görmüştür.⁵⁹³ Arap-Hint geleneğinde yaşanan bariz bir değişikliğin, İslam’ın yayılış dönemlerine denk geldiği tahmin edilmektedir. Büyük ihtimalle artan bölgeler arası ticaretin de etkisiyle Ortadoğu ile Hindistan arasında işleyen gemilerin hacminde gelişmeler yaşanmış; daha önceki güvertesiz taşıtların yerini, güverte- li ve su sızdırmazlığı arttırılmış gemiler almıştır. Bu süreç, İslam’ın Hindistan ve Malay Adaları’na yayılmaya başlamasıyla XIV. yüzyılda yaygınlaşmış ve hızlanmıştır.⁵⁹⁴ XIII. yüzyılda hem Akdeniz’de, hem de Hint Okyanusu’nda, bugünkü anlamda pupa dümen sisteminin ve özellikle de pusulanın kullanımına başlanmıştır.⁵⁹⁵

Bu gibi değişiklikler dışında en ciddi dönüşüm, yukarıda da zikredildiği gibi, Portekizlilerin gelişinden sonra yaşanmıştır. Omurga tasarımı zaman içinde değişmiş ve eski gemilerin daha değişik versiyonları yapılmaya başlanmıştır. Asya’nın birçok gemi yapımcısı, kısa sürede Batılı gemilerin aynısını imal etmeye başlamıştır.⁵⁹⁶ Örneğin, İbn Mâcid’in “mismâriyyât” olarak tanımladığı ve bu tanımdan, bir müddettir kullanıldığı anlaşılan çivili gemilerin, XV. yüzyıldan sonra yaygınlaştığı söylenebilir.⁵⁹⁷ Yine bu dönemde, en önemli savunma gücü korsanlara karşı asker barındırmaktan ibaret Hint Okyanusu gemilerinde, Portekiz usulü top taşınabilmesine imkân veren bir yapı değişikliğine gidilmiştir. Bu dönüşüm, Çin cönkleri dışındaki tüm gemicilik geleneklerini etkilemiştir. Bu sebeple, aşağıda görüleceği üzere, daha önce bir kabuk şeklinde inşa edi-

len Hint Okyanusu gemileri, bundan sonra bir omurga ve kaburga sisteminin oluşturduğu bir iskelet çerçevenin üzerine inşa edilerek yapılmaya başlanmıştır.⁵⁹⁸ Bu dönüşümler sebebiyle bugünün yerel gemileri ile ilgilendiğimiz dönemin gemileri arasında, çivi kullanımı ve pupa bodos-lamanın (omurganın geminin arka tarafından uzanan kısmı) yerini kare pupanın alması gibi önemli farklılıklar bulunmaktadır.⁵⁹⁹

Yukarıda ele alınan hususlardan da anlaşılacağı gibi, Akdeniz ve Hint Okyanusu gemileri arasında ciddi farklılıklar bulunmaktadır. Batı Hint Okyanusu ve Kızıldeniz özelinde bu farklılıkları çok daha net bir şekilde ortaya koyabilmek mümkündür. Temel farklılık, şüphesiz ki, gemi yapımında sabitleyici olarak çivi yerine dikiş kullanımıdır ki, bu özellik gemilerin imal ve inşa tekniklerine de yansımıştır. İkinci farklılık ise, daha sonra Batı dünyasında da pupa ve pruva yelkenleri olarak kullanılacak Latin yelkenidir.⁶⁰⁰ Bu listeye dümen ve diğer bazı yapısal farklılıkları da eklemek mümkünse de, bunlar bölgesel olarak hayli değişiklikler göstermektedir ve Akdeniz ile Hint Okyanusu gemiciliğini ayırtırmak için kullanılan özellikler değildir.

c. Kızıldeniz'de Hâkim Hint-Arap Gemiciliğinin Temel Özellikleri

Muhtemelen bugün Kızıldeniz sahillerindeki bazı yerel tekne imalat-haneleri dışında büyük ölçüde ortadan kalktığı⁶⁰¹ ve Akdeniz'de hiç kullanılmadığı için hem bugünün araştırmacılarının, hem de geçmiş dönem Batılı seyyahların dikkatini en çok çeken özellik, Batı Hint Okyanusu gemilerinin çivi kullanılmaksızın, "dikilerek" yapılmış olmasıdır.⁶⁰² Öyle ki bu yapım tekniği, XVI. yüzyıla kadar bu bölgede hâkim teknik olarak uygulanmıştır.⁶⁰³ Bosworth ve Kindermann, Kur'an'da bahsi geçen Nuh'un gemisinin de muhtemelen dikişli bir gemi olabileceği tezini ortaya atmıştır.⁶⁰⁴ Malay Adalarında tek parça ağaç gövdesinin oyularak yapıldığı yekpare kayıklar dışında, tüm Hint Okyanusu'nda bu tip gemiler yaygın bir şekilde kullanılmıştır. Bu uygulamada ahşap plakalar birbirine çiviyle değil, Hindistan cevizi liflerinden yapılan iplerle dikilerek tutturulmuştur.⁶⁰⁵

Bu tekniğin gerekçesi hakkında çok farklı iddialar öne sürülmüştür. Aralarında, Kızıldeniz veya Hint sularında manyetik dağların bulunduğu ve bu dağların çivi kullanılarak yapılmış gemileri çekerek dağıtacağına dair bir efsane de yer almaktadır.⁶⁰⁶ Bosworth ve Kindermann, bu efsanenin, manyetik dağların varolduğundan hareketle gemilerin çivisiz yapılması gerektiğini düşünen seyyahlarca uydurulmuş olabileceği ihtimali üzerinde durur.⁶⁰⁷ Enver Abdulalim ise, eski zamanlardan beri Hint Okyanusu'nda gemileri çeken mknatis dağlarının bulunduğuna işaret eden bu efsanenin, eski dünyada özellikle de kutba yakınlığı sebebi-

le güney denizlerinde de yayıldığını söyler ve Makrîzî gibi bazı Müslüman müelliflerin eserlerinin yanı sıra antik Yunan edebiyatında da söz konusu efsanenin yer aldığından bahseder. Abdulalim, gemilerinde çivi kullanan Yunan gemilerinin, taşıdıkları çok miktarda demir yüküyle Kızıldeniz üzerinden Hint Okyanusu'na sefer yaptıklarını, ancak gemide kullanılan demir çivilerin Kızıldeniz'de yüksek rutubetin etkisiyle paslanıp zayıflamaması için, başlarına kurşun dökülerek korunduklarını nakletmektedir. Keza Eski Mısırlıların da bu korku nedeniyle, gemi ahşap levhalarını birbirlerine çivi yerine iplerle bağladıklarını aktarmaktadır.⁶⁰⁸ Bölgede mıknaş dağlarının bulunduğu dair bu iddia, şüphesiz efsaneden öteye gidemez. Zira demir çivilerle imal edilmiş birçok geminin, bu denizlerde tahribâta uğramadan yol alması,⁶⁰⁹ söz konusu iddiayı çürütmektedir.

Batı Hint Okyanusu gemilerinde demir çivilerin kullanılmama gerekçesi olarak bu denizin suyunun demiri olumsuz yönde etkilediği ve çivilerin zamanla zayıflamasına yol açtığı şeklinde bir yorum daha yapılmıştır ki,⁶¹⁰ bu görüş de tutarlı değildir. Zira Akdeniz ile Kızıldeniz arasında, sularındaki tuz oranı veya kimyevi özellikler bakımından demiri etkileyecek ölçüde farkların olmadığı bilinmektedir. Benzer şekilde demirin ahşap üzerindeki etkisi de bu iki bölgede kullanılan keresteler dikkate alındığında anlamlı değildir. Marco Polo'nun bu gemilerin yapımında çivi kullanılmamasında, gemi yapımında kullanılan tahtanın sert olmasının ve kolayca çatlamasının etkili olduğu yönündeki tezinden⁶¹¹ yola çıkarak, vidanın henüz keşfedilmediği bir dünyada, demir çivilerin, gemilerin iki yanında uzanan ve sert oluşu nedeniyle kolay çatlama özelliği gösteren tahtaları kırıp parçalayacağı kaygısıyla kullanılmadığını ileri süren görüş de⁶¹² isabetli gözükmemektedir. İki bölgede kullanılan keresteler dikkate alındığında, bu tutarlı bir yaklaşım değildir.⁶¹³

Zamanla oluşacak zayıflama sonucu ani kopmalara maruz kalma ihtimaline karşı, dikiş iplerinin her yıl bir defa tamirden geçirildiği bu yapıım tarzının⁶¹⁴ tercih edilmesinde bir başka açıklama da, Kızıldeniz ve Hint Okyanusu bölgelerinde demir çivi imal veya ithal etmenin yüksek bir maliyet gerektirdiği tezidir. Buna karşılık ahşap plakaları bağlamada liflerinden istifade edilen Hindistan cevizi ağacının bölgede bol miktarda bulunması ve balıkyağı gibi kalafatlama maddelerinin bölgede ucuz oluşu da, bu metodun yaygın kullanımını teşvik etmiş olabilir.⁶¹⁵ Hourani tarafından dile getirilen ve demirin ham olarak çıkarılmasının ve eritilerek çivi yapılmasının büyük harcamalar gerektirdiğine işaret eden bu yaklaşım, maliyetli bir sabitleme aracı olan çivilerin, dikme gibi ucuz bir yöntemle göre neden tercih edilmediğinin iktisadi boyutunu da ortaya koymaktadır.⁶¹⁶ Öte yandan bu teze itiraz eden Mâhir, bu gerekçenin gemilerin çivisiz yapılmasının yeterli bir izahı olamayacağını, zira Mısır'da çivili ve çivisiz ge-

milerin eşzamanlı yapılmasının, bu tezin geçersizliğini ortaya koyduğunu ifade etmiştir.⁶¹⁷ İbn Battûta ve İbn Cübeyr gibi seyahatname yazarlarının hem Akdeniz’de kullanılan çivili gemilerin, hem de Kızıldeniz’de kullanılan çivisiz gemilerin Mısır’da yapıldığına dair ifadeleri de, söz konusu tezin geçersizliğine dair bir delil olarak sunulmuştur.⁶¹⁸

Cahen tarafından dile getirilen bir başka yorum, halatlarla bağlanarak yapılan gemilerin, fırtınada ve sığ sularda mercan kayalıklarına çarptıklarında, çivilerle imal edilen gemilerden daha dayanıklı ve esnek olabileceklerine dair bir tez etrafında şekillenmiş; bu düşünceden hareketle başlanan söz konusu yapım tarzının, oradaki tersanelerin demir çivilerden daha kolayca tedarik edilebilen bitki liflerini tercih etmeleri ile de zaman içinde gelenekselleşmiş olabileceği ihtimali üzerinde durulmuştur.⁶¹⁹ Hatta İbn Cübeyr’in yağlamayla ahşabının yumuşaklık ve esneklik kazandığını söylediği bu gemilerin,⁶²⁰ Hindistan’daki zorlu kayalıklar ve kumlu sahiller üzerinde bile seyredip demirleyebildikleri zikredilmiştir.⁶²¹ Christides de, Orta Çağ Arap gemilerinin özellikleri dikkate alındığında, bu gemilerin uygun rüzgarlarla kullanıldıkları ve siklonların olduğu dönemlerde yola çıkmadıkları takdirde, Hindistan’a gidiş için oldukça uygun ve yeterli olduklarını ileri sürmekte; zaman içinde bu gemilerin yapımında kullanılmaya başlanan çivi ve metal kaplamaların gemilerin etkinliğini artırmakla birlikte, inşa maliyetlerini oldukça yükselttiğinden bahsetmektedir.⁶²²

Dikilmiş teknelerin en büyük avantajı, belli bir esnekliğe sahip olmalarıydı. Suyun basıncında oluşabilecek her türlü ani değişimler, tüm düğüm noktalarını aynı ölçüde etkilemekteydi. Dikiş ipinin bir noktada kopması halinde ağırlık hemen komşu düğümlere binmekteydi. Bu metodun yaygınlık kazanmasında, muhtemelen kolay tamir edilebilir özelliği de etkili olmuştur. Öyle ki, herhangi bir ip te veya ahşap plakada oluşabilecek bir zarar, seyir esnasında dahi tamir edilebiliyordu. Bölge gemilerinde yaygın olarak kullanılan Hint meşesi (tik veya sac ağacı) kerestesinin efsanevi dayanıklılığı ile bu tamir kolaylığı bir araya gelince, gemilerin oldukça uzun süre kullanılabilmesi mümkündü.⁶²³

Yukarıda da ifade edildiği gibi, XV. yüzyılda çivi kullanımında belli bir yaygınlaşma göze çarpmaktadır. Arap “dhow” üzerine yapılan kimi çalışmalar, Hint Okyanusu’na açılan ağır tonajlı gemilerde çivi kullanıldığını ortaya koymuştur. Diğer yandan Vasco de Gama’ya eşlik eden Gaspar Correa’nın sözlerinden de anlaşıldığı üzere, 1500’lerin başında bu bölgede sağlamlıkları tescil edilmiş dikişli gemilerin yanı sıra çivili gemiler de yaygın bir şekilde kullanılmıştır.⁶²⁴

Hint Okyanusu gemilerinin dikkat çekici ikinci özelliği, “Latin yelkeni” şeklinde tanımlanan yelken sistemine sahip olmalarıdır.⁶²⁵ Özellikle

Arabistan'ın her iki yanındaki körfezlerde, savaş gemilerinin kürek çektiğine ilişkin bir geleneğin izine rastlamak çok zordur.⁶²⁶ Okyanus gemiciliğinde dahi kürekler daha ziyade yedekte tutulmaktaydı. Zira ağırlıklı olarak mevsimsel rüzgarlara dayalı bir denizcilik anlayışı çerçevesinde şekillenen ve rüzgarı ardına alarak bu durumdan azami faydalanmayı hedefleyen söz konusu sistemde kürek, seyri yavaşlatıcı bir rol oynamaktaydı.

Tam olarak ne zaman doğduğu bilinmese de, bölgede uzun süredir kullanıldığı anlaşılan ve Avrupalılar tarafından "Latin yelkeni"⁶²⁷ olarak anılan bu yelkenler, başlangıçta dörtgen şeklinde ve ön tarafı ucundan kesilmiş olarak kullanılırken, daha sonra gelişerek ana direk ve serene bağlı bir üçgen şeklini almıştır.⁶²⁸ Rüzgarı ardına aldığı zaman, geminin muazzam hızlara ulaşmasını sağlayan Latin yelkeni sistemi,⁶²⁹ bir kenarı ana direğe bağlı bir serene, diğer ikisi ise boşta kalan ve bu iki kenar arasındaki ucu hareket ettirilebilecek bir şekilde geminin farklı kesimlerine bağlandığı üçgen bir yelkenden oluşuyordu. Seren, Akdeniz gemilerindeki gibi omurgaya ve ana direğe dik açıyla değil, pupadan pruvaya doğru eğimli ve omurgaya neredeyse yatay bir şekilde konumlandırılmaktaydı. Hint Okyanusu'nda İslam'dan önce kullanımına başlanan üç köşeli yelkenler, müteakip dönemlerde de Müslümanlar tarafından tercih edilmiştir. Latin yelkeni, rüzgara karşı dayanıklı olmaları ve rüzgarı değerlendirebilen esneklikleri sayesinde, sadece rüzgarın şişmesiyle hareket gücü sağlayabilen dört köşeli yelkenlerle donatılmış kalyon tarzındaki Akdeniz gemilerinde de zamanla kullanılmaya başlanmıştır.⁶³⁰ Watt, Avrupa gemi inşaatçılarınca da kabul gören ve daha ziyade pupa ve pruva yelkenleri olarak kullanılan Latin yelkeninin geliştirilerek, daha büyük ve Atlantik'i geçebilecek gemilerin yapımına zemin hazırladığını ve böylece bu sistemin büyük coğrafi keşiflerin yapılmasına önemli bir katkı sağladığını zikreder.⁶³¹ Bir yoruma göre de, IX. yüzyıldan sonra Akdeniz'de kare yelkenlerin yerini alan Latin yelkenlerinin kâşifi, Müslümanlardır.⁶³²

Latin yelkeninin en büyük dezavantajı olarak, yelken bölgesinin geniş bir yer kaplaması ve önden gelen rüzgar karşısında sönmesi gösterilmiştir. Zira 250 tonluk küçük bir geminin sereni dahi, ana direk kadar uzun olmaktaydı. Serene bağlı ana yelken, özellikle de rüzgar henüz tazeyken, oldukça ağır ve hantaldı. Yelkeni, iskeleden sancağa veya tersine çevirmek, tehlikeli ve çoğu zaman uygulanmayan bir yöntemdi. Teknenin rüzgara olan açısının artması, hızı ve manevra kabiliyetini azaltıcı ve kontrolü zorlaştıran bir etki yapmaktaydı. Latin yelkeninin bu eksiklikleri, bölge gemilerinin Portekiz gemilerine karşı iyi bir performans gösterememelerinin bir sebebi olarak gösterilmiştir.⁶³³

Latin yelkeni kullanan gemilerde, seren bazen direktan ve hatta geminin kendisinden bile uzun olabilmekteydi. Küçük Hint Okyanusu gemile-

ri, tek direkli olsa da, büyük olanlarının her biri ayrı yelken taşıyan iki veya üç direğe sahip olabiliyordu. Pruva ve pupa tarafına konan ilave direklerle yerleştirilen yelkenler, rüzgardan faydalanma imkânlarını arttırıyordu. Bu direkler genelde bir miktar öne eğik durmaktaydı. Arkada kalan direk, “mizâne direği” ise, muhtemelen Arapçadaki “mizân” kelimesine atfen bu ismi almıştı. Önceleri Hindistan cevizi veya papirüs liflerinden yapılan yelkenlerin, sonraları umumiyetle pamuk, keten ve kenevirden dokunduğu ve bütün bu donanımın gemiciliğin genel anlamdaki gelişmesinde önemli bir katkısının olduğu zikredilmiştir.⁶³⁴ Zira kareden üçgen denebilecek şekle dönüşen yelken, hem kıyıya yakın yerlerde, hem de açık denizlerde belli bir avantaj sağlıyordu. Bir başka yelken türü olan iğreti gabya veya Hint yelkeninin de, Latin yelkeni ile eş zamanlı olarak kullanıldığına dair bilgi mevcuttur. Yelkenin yükseltilmesinden sonra seren, geminin direğini ve sereni çevreleyen bir destekle gemi direğine sağlam bir şekilde tutturulurken, rüzgarın gücüne göre yükseltilip alçaltılarak geminin seyrine imkân sağlamaktaydı.⁶³⁵

Hint Okyanusu gemileriyle Akdeniz gemileri arasındaki bir başka fark, dümen teknolojisidir. Arap gemilerinin çizimlerinin yer aldığı *Makamât-ı Harîrî* yazmasında bu farklı dümen teknolojisi net bir şekilde gösterilmiştir.⁶³⁶ Umumiyetle bir güvertesi, bir direği ve bir dümeni olan Hint Okyanusu gemilerinin aksine,⁶³⁷ Akdeniz gemileri iki uzun küreğin pupa tarafında küpeştenin üzerinden arkaya doğru salınması esasına dayanan bir dümen sistemine sahipti.⁶³⁸ “Boyna kürek” denen bu sistemin yerine, özellikle Kızıldeniz gibi mercanlık ve sığ bölgelerde pupa bodoslama üzerinden veya yanından uzatılmış bir mekanizmaya bağlı tek dümen sistemi tercih edilmekteydi.⁶³⁹ “Camadan” bağının henüz kullanılmadığı bu dönemde dümen, kış bodoslamasına iple veya başka bir yolla sağlam bir şekilde tutturulmaktaydı.⁶⁴⁰ Dümen, küçük teknelerde nispeten zayıf ve basit bir mekanizma olarak yer alırken, büyük gemilerde karmaşık ve sağlam bir yapıya dönüşüyordu. Christides, İbn Mâcid’in dümen yerine iki yan kürek kullanıldığına ilişkin verdiği bilgiye dayanarak, Hint Okyanusu’nda boyna kürek sisteminin de kullanıldığına işaret etmektedir.⁶⁴¹ Christides’e göre, pupa dümen mekanizmasının ne zaman icat edildiği bilinmemekle birlikte, 1250’li yıllarda kullanıldığı kesindir. Christides, kullanımının yaygınlaşmasının, kimilerinin iddia ettiği gibi büyük tonajlı gemilerin bu tip bir dümene duyduğu ihtiyaçtan değil, daha ziyade mekanizmanın kurulması için gerekli kuvvetli mengenerlerin üretimi sayesinde gerçekleştiğinden bahseder. Zira, bazı büyük kargo gemilerinin dümen olmaksızın, çift boyna kürekle rahatlıkla idare edilebilmelerinin de bunun izahı olabileceğini zikreder.⁶⁴² Bir yoruma göre Müslümanların,⁶⁴³ bir başkasına göre ise Çinlilerin icad ettiği pupa dümen,⁶⁴⁴ bilahare Avrupalılar tarafından da benimsenmiştir.

Kızıldeniz ve Hint Okyanusu'nda seyreden gemiler hakkında, her ne kadar başka özelliklerden de bahsedilebilirse de, bunların ne ölçüde yaygın olduğu ve belirleyici bir özellik olarak sunulup sunulamayacağı konusunda kesin bir kanaata sahip değiliz. Sözgelimi, büyük ihtimalle XIII. yüzyıla kadar bölgede, muhtemelen demir azlığı nedeniyle çıpalar taştan yapılırken, bu tarihten sonra Hint Okyanusu gemilerinde, Akdeniz'de uzun süredir kullanılan dört tırnaklı demir çıpalara rastlanmaktadır. Bu geçişin tam olarak ne zaman gerçekleştiği bilinmemektedir.⁶⁴⁵ Ancak bu bilgilerden hareketle, her iki çıpanın bir müddet bir arada kullanıldığı tahmin edilebilir. Christides, çıpanın çarpı şeklinde ve çengelli olduğu Arap resimlerindeki nadir gemi tasvirlerinden yola çıkılarak Arap gemileri ile ilgili genel hükümler vermenin mümkün olmadığını söylemekle birlikte, söz konusu resimlerin tacir gemileri hakkında bazı ipuçları verdiğine de dikkat çekmektedir. Resimlerden hareketle, gemilerin altında, aralarında kadınların da yer aldığı yolcularla tacirler için tahsis edilmiş bir güvertenin bulunduğunu, onun üstünde ise gemi sahibi veya temsilcisi için ayrılmış lüks bir kabinin ve mutfakın yer aldığı bir güvertenin daha mevcut olduğunu aktarmaktadır.⁶⁴⁶

Bu resimlerden birinde, küreklerin geminin en alt seviyesinde gözükmemesinin, acil durumlarda kullanıldığının işaretçisi olabileceğini söyleyen Christides, güvertede fonksiyonları net olmayan bazı garip yapıların dikkat çektiğinden, gözcülerin seren üstüne oturtulmuş bir kutuda çizildiğinden bahsetmektedir. Gözcülüğün, Orta Çağ'da ve hatta daha sonraları sırayla gemilerdeki yolcular ve denizciler tarafından yapıldığı yönündeki tez de Christides'e aittir.⁶⁴⁷ Bir başka nokta da, Bizans resimlerinde güverteler arasında bazı rampaların görüldüğü halde, Arap resimlerinde bunların yerini merdivenlerin almış olmasıdır.⁶⁴⁸ Modern zamanlardaki gibi, önceki gemilerde de yolcu ve mallar için ayrı bölmelerin olduğunu söyleyen Christides, Syracuse zamanında bile (M.Ö. 306-255) mal sahibi için lüks bir kabin ve mutfakın tahsis edildiği gemilerin varlığından bahseder. Ayrıca, Geniza vesikalarına dayanarak, mal ve yolcuların yer aldığı açık bölmeleri ve daha konforlu özel bölmeleri bulunan gemilere ve kargo kısmı hayvan derisi ile kaplanmış gemilere atıfta bulunur.⁶⁴⁹

Daha ziyade okyanus seyahatine çıkacak gemilerde, içinde içme suyu, pusula dolabı, kurşun tel, enlem ölçen araçlar ve usturlabın da yer aldığı bir sanduka barındıran küçük bir filika bulundurulur, böylece gemiyi terk durumunda hayatiyeti ve seyri idame ettirmek için gerekli tüm ihtiyaçların el altında olması sağlanırdı.⁶⁵⁰ Kızıldeniz ve Basra Körfezi gemilerinde, kamaralar, iç tanzim, güverteler gibi gemi donanımına ilişkin konularda fazla bilgi olmamakla birlikte, o dönemin Akdeniz gemilerinde bulunma-

yan ve muhtemelen yine Çin etkisiyle girmiş oda ve kamaraların varlığından bahsedilmektedir. Buna karşılık Akdeniz'deki gemilerde ise güverte ve barınma kısmı için oldukça az bir yerin ayrıldığına ve seyyahlar tarafından dile getirilen kötü ve sıkışık gemi şartlarına dikkat çekilmektedir.⁶⁵¹ Ancak bu arada, bu karşılaştırmanın Akdeniz ve Hint Okyanusu'nun bütün zamanları için geçerli olmadığını, büyük ihtimalle Orta Çağların ilk dönemleri için söz konusu olduğunu belirtmemiz gerekmektedir.

d. Kızıldeniz-Arap Savaş ve Ticaret Gemileri

Batı Hint Okyanusu gemicilik geleneğine mensup olan ve İslam öncesi dönemlere kadar uzanan eski bir geleneği temsil eden Arap-İslam gemiciliği, zaman içinde kendine has bir tarz oluşturmuştur. Son dönemlere kadar büyük ölçüde değişmediği anlaşılan ve Kızıldeniz'i bu gemilerle geçen Batılı seyyahların dünyanın en saf yelkenlileri şeklinde tavsif ettiği⁶⁵² Arap-Hint Okyanusu gemileri, kullanıldığı yer, amaç ve fonksiyonlara göre, şekil, büyüklük, hacim ve kapasite bakımından farklılıklar göstermekteydi. Nitekim İslamî dönem gemilerinin taşıdığı muhtelif isimler de bu çeşitliliği yansıtmaktadır. Ancak söz konusu gemilerden bazıları hakkında, adından başka hiçbir bilginin verilmediğini görmekteyiz. Makdisi'nin 36 farklı çeşidinden bahsettiği, ancak yalnızca bazıları hakkında malumat verdiği gemileri, en genel anlamda faaliyet gösterdikleri denizlere göre bir tasnife tabi tutabiliriz. Arap-İslam gemileri, yukarıda bahsi geçen Akdeniz ve Hint Okyanusu gemi geleneklerinin her ikisini de bünyesinde barındırmıştır.⁶⁵³

Savaş ve ticaret gemilerinin ayırt edici özelliklerini ele almadan önce, İslam denizciliğinde şekil ve ebatları her ne olursa olsun, deniz nakil araçlarının su altında kalan kısımlarının genellikle balina şeklinde yapıldığını zikretmemiz gerekir.⁶⁵⁴ Nitekim geminin fiziki şekli ile fonksiyonu arasında anlamlı bir ilişkinin var olduğunu söyleyen İbn Haldûn'un gemi tanımını da balık tasavvuru üzerine inşa edilmiştir: "Gemi, geometri kaidelerine göre balık şekil ve kalıbında ve balığın denizde yüzmesi ve kanatları göz önünde bulundurularak yapılmış bir nakil vasıtasıdır." İbn Haldûn, gemiyi balık suretinde yapmaktan maksadın, suya mukavemetinin sağlanması ve balıkta bulunan hayvani hareketin karşılığı olarak, gemilerin rüzgarın gücüyle su içindeki tabii seyrinin temini olduğunu söyler.⁶⁵⁵

Üzerinde yol aldıkları denizlere göre birbirlerinden farklılık gösteren Orta Çağ Müslüman gemileri, fonksiyonları itibarıyla savaş ve ticaret gemileri olmak üzere iki başlık altında ele alınabilir. Ancak burada, savaş ve barış dönemlerinde birbirlerinin yerini alabilen bu gemi türleri arasındaki farklılaşmanın da, esasında yapısal özelliklerinden değil, donanımla-

rından ve bazı şekil farklılıklarından kaynaklandığını belirtmemiz gerekir. Christides'in genelde siyaha boyandıklarından ve yelkenlerinin beyaz olduğundan bahsettiği Arap savaş gemileri,⁶⁵⁶ esasında hacim, şekil ve kapasite bakımından birbirlerinden büyük farklılıklar göstermemekte,⁶⁵⁷ hem saldırı, hem de savunma amacı taşıyacak şekilde özel olarak tasarlanmaktaydı.⁶⁵⁸ Başlangıçta, Bizans gemilerini de inşa eden ustalarca yapıldığı bilinen Müslüman savaş gemilerinin önemli bir kısmı, her iki yanında yirmibeşer küreği olan çektirmelerden oluşmaktaydı. Kürek başında iki çekicinin bulunduğu bu gemilerde, sayıları yüz veya yüzün üzerinde olan ve savaş için silahlandırılmış kürekçiler ile yine savaş için yetiştirilmiş ve yukarı güverteye yerleştirilmiş savaşçılar hazır bulunuyordu.⁶⁵⁹ Bu gemilerin en temel özelliklerinden birisi de, güvertelerde üstü kapalı bir yapının (*kasara*) bulunmasıydı. Öyle ki bir tayfa kamarasına benzeyen bu üst yapı, gemileri adeta surlarla kaplı kasabalara çevirmekteydi. Denizci askerler, bunların altına girerek savunmada kalıp ağır taşlar ve demir parçaları gibi muhtelif tipte mermiler atarken, daha ziyade geminin baş (pruva) tarafında duran ateş atıcılar da, düşman gemilerinin üzerine Rum ateşi fırlatmaktaydı.⁶⁶⁰

Bizans kaynaklarının VII. yüzyılın son çeyreğinde Bizanslılar tarafından icat edildiğini söylediği, muhtemelen Hellenistik dönemden aktarılan ve Antik Çağdan beri kullanılan bir silahın geliştirilmiş bir şekli olan Rum ateşi,⁶⁶¹ daha önce de bahsi geçtiği üzere, "grejuva" adıyla da bilinmekte olup, İstanbul'da ikamet eden "Kallinikos" adlı Suriyeli bir mülteci tarafından Bizans'ın kullanımına sunulmuştur.⁶⁶² Terkibinin başlangıçta yalnızca Bizanslılar tarafından bilindiği bu kimyasal bileşim, hem savunma, hem de saldırı amaçlı kullanılmakta olup, gemilerini vurucu man-cınıklarla silahlandıran Bizans kuvvetlerinin en korkunç ve keskin silahı olarak şöhret bulmuştur. Karaya ve gemiler üzerine yerleştirilen borular yahut sifonlar vasıtasıyla farklı şekillerde kullanılan ve düşmana patlayıcı maddeler yağdıran bu silah, yanıcı olsun ya da olmasın, değdiği her yüze yayılıyor ve suyla söndürülemediği gibi, suda bile yanma özelliği gösteriyordu; hatta suyla temas halindeyken bile ateşlenebiliyor ve büyük bir yangın başlatıyordu.⁶⁶³ Uzak hedeflere ulaştırılabilmesi için kimyevî ter-kibine katılan barut tozu sayesinde büyük bir gürleme çıkaran Rum ateşinin⁶⁶⁴ kimyasal yapısı hakkında modern dönemlerde dahi kesin bir kanaat oluşmamıştır. Ancak, bir tür damıtılmış petrolle, yapışkanlık sağlayan başka maddelerin ve muhtemelen patlayıcı etkiyi daha da artırmak için eklenen güherçilenin bir birleşimi olduğu şeklinde yorumlar yapılmıştır.⁶⁶⁵ Her hâlükârda deniz savaşçılığı açısından oldukça önemli bir keşif sayılan Rum ateşi,⁶⁶⁶ 54-60/674-680 tarihleri arasında, kışları Kapıdağ'da

geçirmek suretiyle yedi sene boyunca İstanbul'a karadan ve denizden sefer düzenleyen Arapların başarısızlığında ve çok sayıda zayıat vermelelerinde oldukça etkili olmuştur. Zira bu silahın Rumlar tarafından kullanımı, ilk defa bu seferler sırasında gerçekleşmiştir.⁶⁶⁷ Rum ateşinin ya da benzeri maddelerin 1200'lü yıllardan itibaren Medeniyetler Beşiği'ndeki önemli merkezler tarafından ağırlıklı olarak kullanıldığından bahseden Crosby, Bizanslıların X. yüzyıldan sonra Rum ateşinden nadiren bahsettiklerine dikkat çeker.⁶⁶⁸

Emevilerin son dönemiyle, Abbasilerin ilk zamanları başta olmak üzere, müteakip devirlerde Müslüman filoları tarafından da yoğun olarak kullanılan Rum ateşi,⁶⁶⁹ Müslümanlara müthiş bir ivme kazandırmış; bu sayede Müslümanlar alternatif savaş ateşleri ve kimyasal silahlar geliştirerek, bunları etkin bir şekilde kullanmaya başlamışlardır. Christides, Arapların Bizans teknolojisi ile iletişimlerinin, deniz savaşları sırasında, mürettebatıyla birlikte ele geçirilen Bizans savaş gemileri yoluyla gerçekleştiğini nakleder.⁶⁷⁰ Müslümanların savaş ateşleri ve kimyasal silahların imali konusunda gösterdikleri maharete dikkat çeken Mazaherî de, bunların fırlatılmasıyla düşmanın gözlerini kör edebilecek bir etkinin sağlandığına, kalelerin ateşe verilip, en kuvvetli duvarların bile havaya uçurulabildiğine dikkat çeker.⁶⁷¹ Nitekim Müslümanların "harrâka" adında düşman gemilerini tutuşturmaya yarayan, mancınık, neft gibi yanıcı maddeler taşıyan yüz kürekli küçük, ama süratli gemileri mevcuttu.⁶⁷²

Arapların savaş gemilerinde düşman gemilerini batırmaya yönelik başka metotları da bulunmaktaydı. Mesela başı oldukça keskin, uç tarafı oyuk uzun bir demirden yapılmış ve "kem" adı verilen balta şeklindeki bir âletin, geminin baş kısmında bulunan öne çıkmış bir direğe geçirilmesiyle, düşman gemilerine zarar veriliyordu. Çatışma anında uygun bir manevra ile geminin bu kısmıyla düşman gemisine bodoslama çarpılması halinde karşı taraf oldukça ciddi bir zarar görebiliyordu. Yıkıcı ve tahrip gücü yüksek etkisi nedeniyle bu âletin, kara savaşlarında sur kapılarını ve küçük kaleleri yıkmak için kullanılan koçbaşı ile benzerliğine dikkat çekilmiştir.⁶⁷³ İstenilen darbe genellikle mükemmel bir şekilde gerçekleşme de, gemiye herhangi bir zararın verilmesi halinde, belli bir başarının sağlandığına hükmediliyordu. Zaten bu silahın kullanım amacı, esas itibarıyla düşman gemilerini batırmak değil, küçük darbelerle ve uzaktan atılan mermilerle onların hareketini engellemekti.⁶⁷⁴ Ayrıca ek bir savunma tedbiri olarak, gemilerin etrafı ve güvertesi, Rum ateşinin yol açacağı yangın ihtimaline karşı, sirke ya da su, şap ve natrona batırılmış deri veya keçe ile kaplanıyordu.⁶⁷⁵ Düştüğü yerde hemen bir yangın başlatan Rum ateşinin, ancak sirke, kum veya idrar gibi bazı maddelerle söndürülebildiğine dair nakiller mevcuttur.⁶⁷⁶

Çengel ve kancaların yanı sıra zırhlar, migferler, kılıçlar, oklar, deriden ve demirden mamul kalkanlar, mancınıklar, kargılar, yaylar, (başlarında yuvarlak demir bulunan zincirlerden ibaret) başlıklar ve humbaraların kullanıldığı harp gemilerinde, “tabut” adı verilen ve direklerin üstlerine yerleştirilen üstü açık sandıklar yer almaktaydı. Harp başlamadan önce bu sandıklara yerleşen askerler, savaşın başlamasından sonra, sandıkların yanlarına astıkları içi çakıl taşlarıyla dolu torbalarla düşmanı taşlarlardı. Bazen de kireç ve zırnık tozundan yapılmış “nure” adındaki maddeyle dolu testileri fırlatarak, düşman askerlerinin başta gözleri olmak üzere vücutlarında yanıklara sebep olan büyük bir toz dumanı oluşturmaktaydılar. Düşmanı yıldırmaya yönelik bir başka uygulama, yumuşak sabun dolu çömleklerin düşman gemilerine atılmasıyla gerçekleştiriliyordu ki, bu sayede zemini kaygan bir hale getirilen düşman gemilerinde bulunanların hareket kabiliyetleri adeta felç ediliyordu.⁶⁷⁷

Deniz savaşlarında kullandıkları çengel ve kancalarla düşman gemilerini yakalayarak kendi taraflarına çeken ve iskele atarak girdikleri bu gemilerde kara savaşı gibi savaşmayı tercih eden Müslümanlar, düşmanın kuvvetli çıkması halinde çengelleri çelikten ağır baltalarla kırarak gemilerden uzaklaşıyorlardı.⁶⁷⁸

Christides, teknik anlamda seyir ilminin yanı sıra deniz silahı geliştirmede de oldukça ileri gitmiş olan Müslümanların, Bizans geleneğinin etkisi altında kalmakla birlikte, ondan farklı ve nispeten bağımsız bir gelişme gösterdiklerini söyler. Ayrıca, Arap ve Bizans gemilerinin teknik olarak hemen hemen aynı donanımına sahip olduğundan, Antik Çağın en tehlikeli silahlılarından olan ve VII. yüzyılın ortasında terk edilen mahmuzun, XI. yüzyılda su yüzeyinde duracak şekilde hem Arap, hem de Bizans’ta yeniden ortaya çıktığından bahseder.⁶⁷⁹ Deniz savaşlarında tutuşturulan “gazâif”in (gülle, fitil) yanı sıra⁶⁸⁰ gülle ve yanıcı madde atmaya yarayan mancınıklar da Araplar tarafından geliştirilen âletler içinde özel bir yer tutar.⁶⁸¹

Orta Çağın farklı amaç ve tasarımlar için kullanılan savaş gemileri ve nakliye araçları, gerektiğinde birbirlerinin işlevlerini gerçekleştirebilecek durumdaydı. Mesela daha ziyade küreklerin etkin olduğu savaş gemileri, barış zamanında nakliye araçları olarak kullanılabilirken, nakliye araçları da savaş zamanında, küreklerin devreye sokulmasıyla savaş gemilerine çevrelebiliyordu. Kargo gemileri hareket kabiliyetini rüzgardan alırken, kürekler daha ziyade limanlara giriş ve çıkışta kullanılıyordu.⁶⁸² Tüccar filoları tarafından kullanılan teknolojinin ve tecrübeli tayfaların, gelişmiş savaş gemilerinde de kullanılması, esasında tüccar ve savaş filoları arasındaki yakın ilişkiye işaret etmektedir.⁶⁸³ Bununla birlikte özellikle savaş için üretilen gemilerde hiçbir masraftan kaçınılmamıştır. Umumiyetle tacirlerin kullandığı seyir cetvel ve haritaları, içine gerekli askerî bilgile-

rin eklenmesiyle savaş donanmaları için de fonksiyonel kılınmıştır. Savaş gemilerinde kullanılan Rum ateşinin tacir gemilerinde de korsanlara karşı kullanılması gibi, bir cins gemide kullanılan teknolojilerin zaman içinde diğerlerinde de kullanılmasına başlanmıştır.⁶⁸⁴

Minyatürlerde, “arka taraflarında özel yolcu bölmeleri olan tekneler” şeklinde tasvir edilen Orta Çağ ticaret gemileri,⁶⁸⁵ Araplar tarafından iskelet şekillerine göre tasnif ediliyorlardı. “Sefine” ve “merkeb” gibi savaş gemileri için kullanılan genel terimlere, geminin ağır bir nakliye aracı mı, yoksa hafif bir taşıt mı olduğunu gösterecek şekilde bir anlam yükleniyordu.⁶⁸⁶ Hakkında çok az kaydın olduğu antik ve Orta Çağ gemiciliği içinde nakliye gemileri hakkındaki malumat oldukça azdır. Christides, keşfedilen enkazların etkisiyle kısmi bir bilgilenme yaşadığımız dönemin yük gemileri hakkında, antik dönemden kalma tek enkaz olan Marsala’nın Punic gemisi dışında, ancak edebî kaynaklar ve Arap ve Bizans kaynaklarındaki birkaç gemi şeması ışığında bir tasvir yapılabildiğini zikreder.⁶⁸⁷ Söz konusu edebî kaynaklarda bahsi geçen 300 ton taşıma kapasitesine sahip büyük çaplı nakliye taşıtlarına atıf yapar.⁶⁸⁸ Arap yazarların muhtelif kargo gemilerinin etimolojisi üzerinde durmalarına rağmen, bunların işlevleri konusunda fazla bir bilgi vermediklerine dikkat çeken Christides, Orta Çağ Bizans tacir gemileri hakkındaki bilgilerin de azlığına vurgu yapar.⁶⁸⁹

Müslümanların, Uzak Doğu memleketleri ile ticaret yapmak üzere Kızıldeniz ve Hint Okyanusu’nda kullandıkları gemilerin çoğunun devlete ait olmadığı, tüccar ve bu işe yatırım yapan kimselerce işletildiği bilinmektedir.⁶⁹⁰ Nitekim Kızıldeniz ve Hint ticaretine ilişkin önemli ipuçları elde ettiğimiz Geniza vesikaları da, Kızıldeniz’de kullanılan ticaret gemilerinin, genellikle tek bir şahsa ait olduğuna, ancak birden fazla kişinin ortak olduğu gemilerin de olduğuna işaret etmektedir.⁶⁹¹ Geniza vesikalarında, ayrıca sultana ve özel şahsiyetlere ait gemilere de atıflar yapılmaktadır. “Komutan gemisi”, “hâcib gemisi” veya “vezir gemisi” gibi, devlet adamlarının ifa ettikleri vazifelerin ismiyle anılan gemilerle, ileri gelen ailelere ait özel gemilerden de bahsedilmektedir. Mesela bu vesikalarda, hicri 454-466 yılları boyunca Mısır’ın fiili hâkimi Nâsırü’l-Devletî’l-Hemdânî gibi önemli bir yöneticinin, sahibi olduğu gemi sayesinde büyük ticarî kazançlar elde ettiğine dikkat çekilmekte; ayrıca kadınlara ait özel gemilere atıflar yapılmaktadır. Geniza vesikaları, gemi sahipleri arasında Kıpti sayısının az olduğunu, diğer yandan IV./X. asrın yarısına kadar, Akdeniz, Kızıldeniz ve Hint Okyanusu’nda bariz bir Yahudi varlığının söz konusu olduğunu ortaya koymaktadır. Geniş bir ticarî faaliyet ağı oluşturan Yahudiler içinde, İbn Allan, İbn Yunus, İbn Şeblon ve Mufaddal gibi şahsiyetlerin adları geçmektedir.⁶⁹² Bazı ticaret ve nakliye gemilerinin, bugün de olduğu gibi sahiplerinin adıyla anıldığını söyleyen Ned-

vi, Mes'ûdî'nin 304/916'da seyahat ettiği "Ahmed" ve "Abdussamed" adlı gemilerle İbn Battûta'yı (1304-1377) Çin'e taşıyan "İbrahim" adlı gemiyi örnek olarak vermektedir.⁶⁹³

c. Kaynaklarda Geçen Gemi Tasnif ve İsimleri

İslam öncesi zamanlardan XV. yüzyılda Portekizlilerin bölgeye gelişine kadar neredeyse hiç değişmediği tahmin edilen Kızıldeniz ve Basra Körfezi gemileri,⁶⁹⁴ büyük ölçüde kabaca "yelkenli yük taşıtı" şeklinde tanımlanabilecek tipik Batı Hint Okyanusu gemilerinden sayılmıştır.⁶⁹⁵ Bunların bazı temel ayırt edici özellikleri, küçük değişikliklerle Arapların "dav" (𐤃𐤅), Batılıların ise "dhow" adını verdikleri gemi türünde bugünlere kadar gelmiştir.⁶⁹⁶ Muhtelif tip ve büyüklüklerdeki bu basit gemilerin, hurma ağacı kütüklerinin birbirine bağlanmasıyla son dönemlere kadar başta Kuveyt olmak üzere yarımadanın muhtelif bölgelerinde yapıldığını söyleyen Christides, Doğu Afrikalıların Sina tapınaklarına saldırılarında (yaklaşık V-VI. yüzyıllarda) kullandıkları basit su taşıtlarının da, büyük ihtimalle bunların öncüleri sayılabilecek katamaranlar olduğunu ileri sürmüştür.⁶⁹⁷ Kindermann, Hint sularının batı kısımlarının en ilgi çekici gemilerinden biri olarak dikkat çeken "dhow"un aslının "daw" veya "dawa" olduğunu, bunun da muhtemelen Fars ve hatta nihai olarak Hint etimolojisinden geldiğini öne sürerken,⁶⁹⁸ Hourani de Araplarca kullanılmayan "dav"ın, gemi anlamında Afrikalı Savahililer⁶⁹⁹ tarafından kullanıldığından bahsetmekte ve sonraki dönemlerde İngilizceye yanlış bir şekilde "dhow" olarak geçtiğine dikkat çekmektedir.⁷⁰⁰

Özellikle Arap edebiyatında kendine has bir yer edinmiş olan "dav"ların bir kısmı, iki uçlu gemi yapısını muhafaza ederken, diğer bir kısmı da uzun ve sarkan bir pruva direği (bodoslama) ile meyilli pupaya sahiptir.⁷⁰¹ Orta Çağın bu dikişli gemileriyle,⁷⁰² bugün bölgedeki yerel imalathanelerde üretilen çivili tekneler arasındaki farklardan biri, kış açlarındaki eğim farkı olup, modern "dav"larda pupa daha diktir. Ayrıca, direk sayıları da farklıdır. Bugün okyanusa açılan Arap "dav"larının üç, hatta bazen daha fazla direğe sahip oldukları bilinmektedir. Christides, İbn Mâcid'in azami çift direkli gemilerden bahsettiğini, ancak Arap ikonografisinden elde edilen sınırlı bilgilerin bu konuda net bir şey sunmadığını dile getirmekte, direk sayısındaki artışın muhtemelen daha modern dönemlere denk geldiğini ima etmektedir.⁷⁰³ Az sayıdaki mevcut gemi tasvirleri, bu direklerin modern "dav"larla aynı boyutlarda olduğunu ortaya koymaktadır.⁷⁰⁴

Büyüklik ve tonaj bakımından büyük ihtimalle ortalama bir Orta Çağ Akdeniz gemisine denk olan bu gemiler, 20-30 m. uzunluğunda, 4-5 m. derinliğinde ve yaklaşık 100-200 ton kapasiteye sahipti. Körfez gibi yakın

mesafelerde, 1-10 ton arasında kapasiteye sahip daha küçük tekneler de kullanılmaktaydı. Bu ölçüler, bugünün yerel ölçekte üretilen gemi boyutlarına oldukça yakın gözükmetedir.⁷⁰⁵

Arap “dav”ının Kızıldeniz’de kullanılan türleri, diğerlerine nispetle bazı farklı özelliklere sahipti. Çoğu, okyanus gemilerine nasip olan kaliteli malzemeden ziyade elde edilebilir malzemeyle inşa edilmiş olan bu küçük gemiler, ağırlıklı olarak hacı taşımak, Doğu - Batı ticaretinde küçük çaplı yerel dağıtımlar gerçekleştirmek ve balıkçılık yapmak amacıyla kullanılıyordu. Muhtemelen kaçakçılar ve korsanlar da benzer tipte gemilere sahipti. Kulzum, Ayzab, Cidde, Eyle, Car ve Aden arasında büyük çaplı gemilere rastlansa da, Kızıldeniz’de seyreden gemilerin önemli bir kısmı küçük sayılabilecek ölçeklerdeydi. Bunlar sığ limanlara yanaşabilecek ölçüde hafif araçlar olup, su seviyesi altında kalan kısımları fazla değildi. Teknelerinin tabanı hayli yayvan olan ve önemli bir kısmı güvertesiz inşa edilen bu gemilerin çoğunun tek yelkeni bulunmaktaydı.⁷⁰⁶ Umumiyetle güvertesiz gemiler kullanılsa da, bu, güverteli gemilerin kullanılmadığı anlamına gelmiyordu. Üstleri açık olduğu için yağmur ve deniz sularının biriktiği gemide, mürettebatın çoğu zaman küçük bir su havuzunun içinde kürek çektikleri oluyordu.⁷⁰⁷ Güvertesi olmadığı söylenen Kızıldeniz’in küçük çaplı gemilerinin yan kısmında, kürekçilerin oturmasına imkân sağlayan ve “bilic” denen iki seviyeli oturma mekânları mevcuttu.⁷⁰⁸ Hint Okyanusu gemilerinden bir kısmının Kızıldeniz’e girdiği ve bu denizde hacimli nakil gemilerinin de dolaştığı düşünüldüğünde, Kızıldeniz’de güverteli gemilere rastlanmasının, gayet tabii olduğu rahatlıkla anlaşılabılır. Ancak güverteli gemilerin kullanımının daha sonraki dönemlerde gerçekleştiği dikkate alınmalıdır. Okyanusa açılan Kızıldeniz gemileri, Batı Hindistan gemilerine daha yakın bir tarzda inşa edilmekte olup, bunlarda hemen her zaman çift direk kullanılmaktaydı.⁷⁰⁹ Güvertenin yaygın olarak kullanıldığı okyanus gemilerinde geminin tabanı derin, kabuk yapısı ise yuvarlaktı. Bunlar, ölçek olarak da oldukça büyüktüler. Mesela Geniza vesikalarında, Kızıldeniz’de ağır yükler taşıyan ve büyük mesafeler kat eden “kavârib”lerden bahsedilmektedir. Yazdığı mektupta, 31 balya ve 15 bin rıtlık⁷¹⁰ emtia taşıyabilen bir “kârib”e sahip olduğunu söyleyen Yahudi bir tacirin ifadeleri, keza 19 balyalık bir malın taşındığına dair bir nakilde bulunan başka bir tacirin beyanları, bu gemilerin taşıma kapasitesine yönelik ipuçları vermektedir. Çok miktarda yük ve yolcu taşımaya müsait büyük nakliye gemilerine “kanber” adının verildiğini, yine bu vesikalar sayesinde öğrenmekteyiz.⁷¹¹ Keza Cevâd Ali de, Afrika sahil halkının gemileri ile küçük Arap gemilerine nispetle daha dayanıklı ve görkemli olduğunu söylediği Kızıldeniz gemilerinin dört saf kürek kuvvetiyle seyrettiğini naklederken,

büyük ihtimalle kıyı taşımacılığı için kullanılan güvertesiz küçük teknelerle büyük açık deniz gemilerini karşılaştırmaktaydı.⁷¹²

Bugünün Arap gemileri, isimlerini, Avrupa'da olduğu gibi donanımlarından değil, gemilerin şeklinden almıştır. “Bagala”, “kanca”, “sanbûk” ve “cihâzî” gibi gemilerin bugün ortak özellikleri, kare kış aynalığına sahip olmalarıdır. Bu bilgileri aktaran Hourani, kare kış (pupa) üzerindeki yoğun işleme ve boyaların, XVI. yüzyıl sonrası Avrupa etkisinin bir sonucu olduğunu belirtir. Hourani, Orta Çağ'da da gemilerin tasnifinde teknenin şeklinin belirleyici olduğunu, ancak gemi ve kayık isimlerinin yer aldığı listelerde geçen bir ismin, ne şeklindeki bir gemiyi ifade ettiğinin zikredilmediğini aktarır.⁷¹³

Kaynaklarda Arap “dhow”u için kullanılan en yaygın ismin, “celbe” veya “celebe” olduğunu görmekteyiz. “Kızıldeniz ve Hint Okyanusu’nda seyreden dikişli gemi türü”nü tanımlayan bu terim, dikişli, latin yelkenli tipik Arap nakliye gemileri için kullanılmakta olup,⁷¹⁴ muhtemelen bu gemilerin en genel ismiydi. İspanyolcada “gelba” veya “gelva” veyahut da “gallevat” olarak geçen “celbe” kelimesi, İngilizcede “jolly-boat” olarak karşılık bulmuştur. “Jolly-boat,” modern zamanlarda Dicle üzerinde seyreden buharlıların kurtarma filikalarına verilen bir isimlendirme olan “calibut” kelimesiyle yeniden Arapçaya geçmiştir. Yukarıda da bahsedildiği gibi, bu tür gemilerin çivili olarak imaline, Güney Hindistan’ın Mala-bar sahilinde ancak IX/XV. yüzyılda başlanmıştır.⁷¹⁵ Kızıldeniz’de, özellikle Mısır sahili üzerinde yer alan Ayzab ve Kulzüm tersanelerinde inşa edilen⁷¹⁶ “celebe”lerin yapımında kullanılan ahşap ve ip Hindistan ve Yemen’den getirilirken, bunların yelkenlerinin yapımında da sedir ağacının yaprakları kullanılmaktaydı.⁷¹⁷ Esnek yapılarıyla bu gemiler, sığıklar ve Kızıldeniz’de bolca rastlanan mercan kayalıklarına karşı güvenli kılınmışlardır.⁷¹⁸ İbn Cübeyr ve Makrîzî’nin, çivisiz olarak inşa edilen bu gemilerin yapıları hakkında verdiği malumat,⁷¹⁹ bunların büyük ölçüde Batı Hint geleneğine uygun imal edildiklerini ortaya koymaktadır.⁷²⁰

Celebeyle birlikte Kızıldeniz gemileri arasında adı geçen “zûme” ve “sanbûk”,⁷²¹ genel özellikleri bakımından celebelere benzemekle birlikte, daha ziyade onların daha küçük modelleri için kullanılıyordu. Zûme; celebe ve sanbûk arasında bir büyüklükteydi.⁷²² Bu küçük teknelere bugün artık büyük ölçüde “sanbûk” veya “zambuk” denmektedir. Ancak sanbûkların iki ayrı su nakil türü için kullanılması, bir karışıklığa yol açmaya müsaittir. Bunlardan ilki, Basra Körfezi’nde, Umman’da, Arabistan’ın güneyinde ve Kızıldeniz’de kullanılan Arap gemilerinin en meşhurlarından olup, uzak mesafelerde dahi tercih edilmekteydi. Bugün de kullanılan ve 20 ila 120 ton taşıma kapasitesine sahip olan bu tekneler, ortalama 25 m. uzunluğunda olup, özellikle daha sonraki dönemlerde, körfez-

de inci avlamak amacıyla yaygın bir şekilde kullanılmaktaydı. Uzunlukları 7 ila 13 m. arasında değişen daha küçük teknelerse, ahşaplarının Hindistan cevizi ağaçlarının lifleriyle birbirine dikilmesiyle imal edilmekteydi. 4 - 8 arası mürettebatı olan bu teknelerde, üçgen yelken yerine, kare yelken kullanılmaktaydı.⁷²³ Bir ara Avrupa’nın etkisiyle pupanın kare olarak yapıldığı gemiler için de kullanıldığı belirtilen bu ismin, bugün kare kış tipi gemilerden ziyade, geleneksel tarzda inşa edilmiş olan yerel tekneler için kullanıldığı anlaşılmaktadır.⁷²⁴ Ağırıklı olarak hacılarla⁷²⁵ balıkçı ve yolcuları taşımada kullanılan bu tekneler,⁷²⁶ Hicaz’a hububat ve mısır taşıyan Hint menşeli büyük yük gemilerinden farklı olarak Kızıldeniz menşeli idi. Söz konusu büyük Hint gemilerinin, ithal mi edildiği, yoksa Hint tasarımlarından hareketle bölgede mi inşa edildiği konusunda herhangi bir kanaata ulaşmak mümkün olmasa da,⁷²⁷ bunların en azından geleneksel “zambuk”lardan farklı olarak bölgeye sonradan geldiği anlaşılmaktadır.⁷²⁸

Savaş zamanlarında yol bulmak ve Kızıldeniz ile Hint Okyanusu’nun barındırdığı tehlikelerden haberdar olmak amacıyla kullanılan bir başka gemi türü, “mızrap”lardır. Ticari donanmalar tarafından da kullanılan bu uzun araçlar, işlevleri itibariyle atak olsalar da, mukavim değillerdi.⁷²⁹ Kızıldeniz gemi arasında, özel bir kullanımı olan ve Araplar tarafından İslam öncesinde de bilinen “hudûc”⁷³⁰ ile “bur’anî”⁷³¹ idi. Keza “zehebiyye” adıyla anılan gemi çeşidi de, Kulzüm ile Doğu Afrika kıyıları ve Hint Okyanusu arasında kullanılmaktaydı.⁷³² Tarafe b. el-Abd’in muallakâsında zikri geçen bu gemi çeşidinin kadınlara tahsis edilmiş bir gemi türü olması⁷³³ dikkat çekicidir. Hem Kızıldeniz’de, hem de Hint Okyanusu’nda kullanılan gemi türleri içinde, “misbahıyye”,⁷³⁴ “acûz”,⁷³⁵ “kanca”⁷³⁶’yı da saymak gerekir

Burada, esas olarak Akdeniz’de kullanılmakla beraber, gördüğü işlev itibariyle benzerlerinin Kızıldeniz’de kullanıldığı sanılan “tarride”lerden de bahsetmek yerinde olacaktır. Zira bu denizde zaman zaman Akdeniz tipi gemilerin seyretmesi, nadirattan değildir.⁷³⁷ Özellikle at ticaretinin bölgedeki yaygınlığı dikkate alındığında, at nakli için tasarlanmış olan bu gemilerin kullanılmış olması makul gözükmemektedir. Hacimce küçük, ancak sürat bakımından hızlı bir harp nakliye gemisi olan bu gemi türü,⁷³⁸ Mısır donanması içinde önemli bir yer tutmakta idi.⁷³⁹ Daha ziyade harp sırasında hayvanların, özellikle de atların taşınmasında kullanılan ve azami kırk at taşıma kapasitesine sahip olan bu nakliye gemilerinde, hayvanların yükleme ve indirme işlemleri kolaylık olması bakımından arka kısımlardan yapılmaktaydı.⁷⁴⁰ İçlerinde hayvanlar için özel rampaların bulunduğu bu gemilerde,⁷⁴¹ ayrıca asker, erzak ve silah nakli de mümkün olmaktadır.⁷⁴² Esasında askerî amaçlı kullanımı nedeniyle bir savaş gemisi gibi görülmekle birlikte, nakliye gemisi olarak işlev gören bu gemiler, Memluklar döneminde yaygın olarak kullanılmıştır. Emevi halifesi Velîd döneminde (705-

715) Hindistan'a gerçekleştirilen sefer sırasında, Umman'dan Hindistan'a çok sayıda atın bu gemilerle taşındığı bilinmektedir. Atlı süvarilerin karaya büyük bir hızla ulaşmalarına ve doğrudan savaşa girebilmelerine imkân sağlayan bu at nakliye gemileri, savaş donanmalarının ayrılmaz bir parçası olarak görülmüştür. Kargo ve at nakliye gemilerinin ağır makineler de dâhil olmak üzere silahlandırılması gereği yüzünden, zaman içinde bu gemilerin hem taşıma kapasiteleri, hem de hız ve etkinlikleri arttırılmıştır. At nakliye gemileri, gerek Bizanslıların, gerekse Arapların, askerî gerekçelerle önemseddiği ve yüksek bir teknik geliştirmeyi hedefledikleri bir alan olarak görülmüştür. Öyle ki, X. yüzyıl sonunda Bizans süvarilerinin at üstünde doğrudan karaya inmeleri, bu gemiler sayesinde mümkün olabilmektedir.⁷⁴³

Esasında gemilerle at naklinin, Yunan ve Yakınoğu için çok daha eskiye gittiği bilinmektedir. Zira, M.Ö. IV. yüzyılda bir Yunan gemisinin 60 kürekçi ve 30 at taşıdığına ilişkin bilgiler mevcuttur. Yapılan çalışmalar sonucu, Yakınoğu'da atın yanı sıra vahşi hayvanların da gemilerle nakledildiği, Firavun zamanından itibaren Habeşistan'ın limanı Adulis'ten Mısır'a vahşi hayvan naklinin sürdüğü, Helen döneminde fil yüklü gemi batıklarına atıf yapan birçok rivayetin bulunduğu ortaya çıkmıştır. Keza arkeolojik kazılarda, II. yüzyılda deve naklinden bahseden bir Yunan kitabesine rastlanmıştır. Christides, gemiye binerken çizilmiş hayvan figürlerinin yer aldığı birkaç Bizans ve müslümanlara ait resimden yola çıkarak, vahşi hayvan naklinde özel tedbirlerin alındığını ileri sürmüştür. Nihayet gemide hayvan nakli ile ilgili en çarpıcı tablo, tufan sırasında Nuh'un gemisini resmeden gravürlere yansımıştır. Tabloda, iki katlı güverteli odacıklara sığınmış hayvanlarla dolu bir "tarride" göze çarpmaktadır.⁷⁴⁴

f. Kızıldeniz Gemilerinin Yapım Tekniği

Yukarıda bahsi geçen Kızıldeniz gemilerinin yapım teknikleri hakkındaki bilgilerimiz hayli sınırlı olmakla birlikte, eski gravür ve çizimlerden, batıklardan, klasik kaynaklardaki anlatımlardan ve bölgedeki yerel gemi yapımcılığından derlenen bilgilerle bir tasvir yapılabilir. Mesela İbn Cübeyr, meşhur *Rihle*'sinde "celebe"nin yapımı hakkında aşağıda da nakledileceği üzere genel bir malumat vermektedir.⁷⁴⁵

Orta Çağın sonlarına kadar, gerek Avrupa, gerekse Hint Okyanusu gemiciliğine hâkim olan iki gemi yapım tekniğinden bahsetmek mümkündür. Halen tüm dünyada yaygın olarak kullanılan ilk teknikte, bir yandan geminin omurga ve kaburgalarından oluşan iskeleti çatılırken, diğer yandan da geminin dış kabuğu (borda) hazırlanarak, bu iskeletin üzerine giydiriliyordu. Bu uygulamada dış kaplama kalasları genellikle üst üste bindiriliyordu (*clinker-built*). Bugün de özellikle yatlarda kullanılan bindir-

me kaplama metodu, uygulama açısından kolay olmasına rağmen, su geçirmezliği ve bakımı açısından zorluklar taşımaktaydı. Bu nedenle Doğu gemiciliği ile tanışmış olan Roma gemiciliğinden itibaren iskeletten inşa edilmiş gemilerde, armuz kaplama yöntemi de uygulanmıştır.⁷⁴⁶

Kaplama kalaslarının üst üste bindirilerek değil, yan yana yerleştirilerek tutturulduğu armuz kaplama (*carvel-built*),⁷⁴⁷ daha ziyade ikinci tür yapım tekniğinde yaygın olarak uygulanmaktaydı. Bu teknikte, dış kabuk iskeletten önce yapılır; kaburgalar, kirişler ve hatta bazen omurga sonradan bu kabuğun içine yerleştirilerek sağlamlaştırılırdı. Sadece Doğu’ya has olmayan bu teknik, dış kabuk kaplamasının bindirme olarak yapıldığı Batı ve Kuzey Avrupa’da da kullanılmıştır. Ancak bu teknikten daha yaygın olarak kullanılan armuz kaplamada kalaslar, ya antik Mısır ve Hint Okyanusu gemiciliğinde olduğu gibi birbirine dikilmekte veya Finike ve Roma’da olduğu gibi birbirine geçme zıvana ve çivilerle tutturulmaktaydı.⁷⁴⁸

Hint Okyanusu ve tabiatıyla Kızıldeniz gemileri de, kabuk öncelikli olarak yapılan ikinci metodun dikişli armuz kaplama türündendi. Bu gemilerin yapımında, demir çivilerin yerine sabitleme aracı olarak çoğunlukla Hindistan cevizi ağacının liflerinden, hatta ot ve sazlardan elde edilen halatlar,⁷⁴⁹ ana malzeme olarak da gemi inşası için en ideal ağaç türlerinden biri olan sert ve dayanıklı Hint meşesinin veya Hindistan cevizi palmyesinin kerestesi kullanılmaktaydı.⁷⁵⁰ Ancak “tik” veya “sac” olarak da bilinen bu ağacın kerestesinin oldukça pahalı olması, gemi yapımını oldukça maliyetli bir yatırıma dönüştürmekteydi.⁷⁵¹ Bu sebeple özellikle yerel teknelerde, Afrika’dan getirilen keresteler ve palmye ağaçları kullanılıyordu.⁷⁵² Tik ağacı, yelken çadırı yapımında da kullanılırken, özellikle gemi direklerinde zaman zaman hurma ağacının da tercih edildiği oluyordu.⁷⁵³ Büyük ihtimalle keresteler ve diğer hammaddeler ithal edilirken, bunlardan ara mamuller, gemi yapım yerine yakın bölgelerde imal ediliyordu. Nitekim İbn Cübeyr’in, Hindistan cevizi lifinden elde edilen ve gemilerin dikilmesinde kullanılan iplerin Ayzab’da üretildiğine dair ifadeleri,⁷⁵⁴ bu gerçeğe işaret etmektedir. Daha ziyade meyvesi için yetiştirilen hurma ağacı dışında uygun ağacın yetişmediği Arabistan’da, gemicilik ve deniz ticareti için gerekli olan ilk malzemeler bölge dışından, özellikle de Burma, Hindistan ve Doğu Afrika gibi ülkelerden ithal edilmiştir.⁷⁵⁵ İthal edilen bu ağaçlar, ekseriya gemilerin arkasına bağlanıp yüzdürülerek taşınırken, birçok gemi de özellikle palmyeden yana zengin olan Lakadiv ve Maldiv Adaları’nda yapılmış ya da bitmiş halde ithal edilmiştir.⁷⁵⁶

Hint Okyanusu havzasında gemi alım satımı oldukça canlı bir ticaretti. Daha sonraları, Hint - Arap geleneğinin tipik kargo gemisi olarak bilinecek olan “boom” tipi gemilerin, ilk olarak muhtemelen Mala-

bar, Konkan veya Gujarat gibi Hindistan'ın batı limanlarında tasarlanıp imal edildiğini söyleyen Chaudhuri, Müslüman gemi yapımcılarının Hindistan'dan ithal edilmiş olan gemileri yakından tanıyıp bunların bakım ve tamiratıyla uğraştıkça, bu tarzı benimseyip uygulamaya koyduklarından bahsetmektedir.⁷⁵⁷

Marco Polo da bu yapım tarzı ile ilgili bazı bilgiler vermektedir. Polo, uçları demir matkaplarla delinen tahtaların Hindistan cevizi kabuğunun liflerinden yapılan halatlarla birbirine bağlanmasıyla imal edilen bu gemi yapım tarzında, geminin iç yüzeyinin sağlamlaştırılması için de, Akdeniz gemilerinde olduğu gibi ziftin değil, ziftten daha dayanıklı olan bir yağın kullanıldığından bahsetmektedir.⁷⁵⁸ Ortadoğu'nun Hint Okyanusu'na açılan kısmında yer alan geleneksel gemi inşa yerleri arasında, Umman, Bahreyn ve kuzeydeki körfez limanlarıyla, başta Kulzüm olmak üzere Kızıldeniz limanları da yer almıştır.⁷⁵⁹

Kızıldeniz'de daha ziyade Kulzüm şehrinde imal edilen bu gemilerin yapımına, geminin alt kısmını oluşturacak olan düz tabanlı ve plakalar şeklinde kesilmiş tahtaların birbirinin üzerine konulmasıyla başlanıyordu. Ardından bu tahtaların, palmiye ağacından yapılmış kazıklarla delinmesine geçiliyordu. Son olarak da Hindistan cevizi kabuğunun liflerinden mamul halatların bu deliklerden geçirilmesiyle tahtalar birbirine bağlanıyordu. Bu suretle oluşturulan gemi tekneleri, tercihen köpekbalığı yağı olmak üzere, don yağı, koçyağı veya hint yağı gibi kalafatlama malzemelelerinden biri ile kalafatlanıp sefere hazır hale getiriliyordu. Alt kısımlarının ince ve çok geniş olmasının etkisiyle deniz suyuna pek batmayan bu gemilerde bol miktarda yük taşınabiliyordu.⁷⁶⁰

Gemi yapımı ile ilgili bu genel tasvirler dışında, geleneksel Hint - Arap gemilerinin teknik özellikleri, bunların nasıl imal edildikleri kesin olarak bilinmemektedir. Bununla birlikte ilgili dönemlerden kalma kalıntılar, batıklar ve çizimler sayesinde bazı teknik detayların öğrenilmesi mümkün olabilmektedir. Mesela geminin dış kaplamalarından oluşan kabuğun (borda), yatay omurga kalasına paralel olarak, yukarı doğru armuz şeklinde birbirine iplerle bağlanarak inşa edildiği bilinmektedir. Anlaşıldığı kadarıyla, döşeme kalasları önce birbirine zıvanalarla tutturuluyor; ardından dar aralıklarla bu keresteler üzerinde açılan "V" şeklindeki deliklerden dikiş ipleri geçiriliyordu. Kalaslar istenilen yüksekliğe ulaşıncaya pruva-pupa arasında uzanan bir veya birkaç omurga kiriş yatırılıyor; ardından bunlara dik olarak, bir küpeşteden diğerine enlemesine kirişler ekleniyordu. Bu kirişler, hem güverteyi tutuyor; hem de bordaya destek sağlayarak bel vermesini engelliyordu. Özellikle güvertesiz gemilerde omurga-kaburga sisteminin, kiriş şeklinde değil de, dış kabuğun içine oturacak şekilde işlendiği de oluyordu. Büyük gemilerde her iki sistemi

bir arada görmek mümkündü.⁷⁶¹ Özellikle küçük teknelerde omurga ve iskelet hiç kullanılmazken, okyanusa çıkan büyük gemilerin yapımında iskelet, yukarıda anlatıldığı gibi dış kabuğun tamamlanmasından sonra oturtulmak suretiyle yerleştiriliyordu.⁷⁶² Gemi ustaları, genellikle omurganın, kaburgaların ve bodoslamaların uzunluğuna ve kabuğun şekline uygun keresteler bulur veya keserdi. Kaplamalar arasına zıvana çakılmış olsun olmasın, komşu iki döşeme kalasının birbirine uyumlu olması öncelik taşımaktaydı.⁷⁶³ Zira su sızdırma tehlikesi en çok buralarda yaşanıyordu. Armuzlar (iki döşeme tahtası arasındaki çizgiler) genellikle sicimlerle kapatılır ve bu şekilde oluşan tirizler (ayrım çizgilerini kapatan tahta veya sicim hatları), halatlar, halatları sabitleyen kaburgalar ve nihayet kalafatlama işlemi ile yerine tutturulurdu.⁷⁶⁴

Bu yapım tarzının en önemli problemi, bu kabuk tamamlandığında kaplamaların daha baştan basınç altına sokulmuş olmalarıydı. 30 m. civarındaki uzunluğu ile normal ölçülerde sayılan ve ambarında ağır yük taşıması planlanan bir gemide, zaten yapımdan kaynaklanan basınca, bir de yükün ağırlığı ve suyun basıncı ekleniyordu. Bu sebeple dış kabuğa içeriden destek sağlayacak, ancak ambar hacminden de mümkün olduğunca az eksiltecek bir yöntemin bulunması gerekiyordu. Hint - Arap gemi yapımcıları bu meseleyi, dikkatlice şekillendirilen ağaç dallarını kabuğun içine bir kaburga oluşturacak şekilde sokarak ve bunları borda kaplamalarına tutturarak çözmüştür. Deniz suyu, dışarıdan bu “yaylı” esnek kaburgalarla sağlamlaştırılmış yapı üzerinde bir basınç oluşturmakta ve uca eklenmiş (armuz kaplama) tahtaların su sızdırmazlığını arttırmaktaydı.⁷⁶⁵ Hint Okyanusu gemilerinin, genellikle bindirme usulü yerleştirilen ve iskeletin kaplamadan önce yapıldığı Akdeniz gemilerinden ayrıldığı noktalardan biri de bu uygulama idi. Akdeniz gemilerinde kaplamaların su sızdırmasını engellemek için bordanın dışarıdan kalafatlanması gerekmekteydi. Oysa Batı Hint Okyanusu gemilerinde uygulama, Marco Polo'nun da yukarıdaki ifadelerinden anlaşıldığı üzere farklıydı. Zira, bu gemilerde uygulanan yağlama işleminin işlevi farklıydı. Kireç, balık yağı ve resinden oluşan bir karışım, özellikle gövdenin su altında kalan kısmına yosun, kurt ve sair ahşap bozucu unsurlardan korunmak için sürülürdü.⁷⁶⁶ Kızıldeniz gemilerinde kullanılan ahşabın balık yağı veya başka yağlarla yağlanması, gemilerin bu denizde bol miktarda bulunan kayalıklara çarpıp tahrip olmasını önlemeye ve tahrip edici deniz kurtlarına karşı dayanıklı kılınmasına yönelik bir uygulamaydı. Zira köpek balığı yağı ve katranla kaplanarak son tesviyesi yapılan gemiler belli bir esneklik kazanıyordu.⁷⁶⁷ Yağla yumuşatılan tahtaların yosun tutmaları da böylece engellenmiş oluyordu. Benzer bir uygulama, Basra Körfezi gemilerinde de tatbik ediliyor; içyağı ve kireçle kalafatlanan gemilere, belli bir be-

yazlık kazandırılıyordu.⁷⁶⁸ Gemi yapımında kullanılan levhalar katran, reçine veya balık yağıyla kapatılıyordu. Suyu inmeden önce kalafatlama sürecinden geçmeleri zaruri olan gemilerin kalafatlanmasında, daha ziyade küçük balıklar tercih ediliyordu. Söz konusu balıkların tencerelerde kaynatılmasıyla elde edilen kalafalamada kullanılan bu yağlar, Yemen bölgesi, Aden ve diğer sahil şehirleri, İran memleketleri, Amman, Hint ve Sind denizi sahilleri gibi geniş bir coğrafyada alıcı buluyordu.⁷⁶⁹

Kızıldeniz, Basra Körfezi ve Hindistan'ın gemi yapımcılarının, teknik birikim konusunda oldukça donanımlı olduklarını söylemek mümkündür. Zira orantı, yük faktörü, denge ve basınç dağılımı gibi hususları yeterince biliyor ve doğru bir şekilde uyguluyorlardı. Tamamen bir başka geleneğe ait olan Akdeniz gemilerini kısa sürede imal edebilmelerinin altında da, bu faktör yatmaktaydı. Bir geminin rüzgar yönünde ve karşısında en asgari düzeyde yalpalaması ve seyrini idare etme kolaylığı, büyük ölçüde geminin kabuk ve iskeletinin inşası aşamasındaki ince işçiliğin kalitesiyle doğrudan ilişkiliydi. Sadece Hint Okyanusu'nda değil, Akdeniz ve Atlantik'te de tecrübeli gemiciler her geminin kendine has özellikleri olduğunu bilirdi. Bazı gemiler bu anlamda "huysuzdu" ve bu kötü şöhretle bilinen gemilerin müşterisi çok çıkmazdı.⁷⁷⁰

Denizcilik ve gemiciliğin yaygın bir yaşam tarzı olduğu Hint Okyanusu'na nispetle, Kızıldeniz'e komşu bölgelerde gemicilik hiçbir zaman hâkim bir unsur olmamıştır. Bunda da, söz konusu bölgenin, denizciliğin ve gemi yapım sanatının gelişmesinde önemli bir rolü olan gemi yapım malzemeleri açısından taşıdığı yetersizlik etkili olmuştur. Bölgenin ahşap bakımından taşıdığı yetersizlik, oldukça eskilere dayanan önemli bir sıkıntıydı. Basra Körfezi gibi Kızıldeniz'e kıyısı olan bölgelerin de gemi yapımı için gerekli iki temel hammadde olan ahşap ve demirden mahrum olmaları, tabii olarak hammaddenin dış pazarlardan tedarik edilmesini zorunlu kılmıştır. Ahşap temini için bugünün Burma ve Kenya'sı gibi uzak bölgelerden ithalat yoluna gidilmiştir. Hafif gemi yapımı endüstrisi için de, Hindistan cevizi ağaçlarının çok bol olduğu Maldiv ve Lakadiv Adaları'ndan ithalat yapılmıştır.⁷⁷¹ Nitekim Kâbe'nin ahşap ihtiyacının karşılanmasında, Mekke'nin limanı Şuaybe yakınlarında karaya vuran bir geminin kerestelerinden istifade edilmesinin de, Mekke civarında ahşabın bulunmadığını teyit ettiğini belirtmiştik. Kuseyr, Car ve Şuaybe gibi İslam'ın ilk dönemlerinde demir atılan yerlerin daha sonra terk edilmesinde de bölgedeki ahşap yetersizliğinin etkisi olmuştur.⁷⁷² Gerçekten de bölgedeki ahşap yetersizliği, Müslümanların hakimiyet kurdukları muhtelif dönemlerde zaman zaman ciddi bir sıkıntı olarak ortaya çıkmıştır. Mesela İslam hakimiyetinin Akdeniz'e ulaştığı dönemde İslam donanmasında yer alan gemilerin üretildiği Mısır tersanesinde ciddi bir ahşap darlığının yaşandığından bahsedilmektedir. Mısır bu ihti-

yacını çoğunlukla İskenderun Körfezi'nden karşılasa da, zaman zaman hazır gemiler satın almak veya parçalanmış gemilerin tahtalarını kullanmak suretiyle bir çözüm bulma yoluna da gitmiştir.⁷⁷³

Gemiciliğin gelişmesinde, gemi yapımı için gerekli olan ahşabın varlığı büyük önem taşısa da, bölge denizciliğinin gelişmemiş olmasını sadece ahşap yetersizliğine bağlamak yanlıştır.⁷⁷⁴ Ancak kereste yokluğunun gemi inşasını pahalı kıldığı, bunun da masraflarını en kısa sürede çıkarmak isteyen gemi sahiplerini veya gemi kiracılarını tekneleri aşırı yüklemeye ittiği, buna bağlı olarak da zaten riskli bir seyir ortamı sunan Kızıldeniz'deki risk oranının iyice arttığı bilinen bir gerçektir. İbn Cübeyr'in, gemi kaptanlarının tamahkârlıkları nedeniyle gemileri taşıma kapasitelerinin çok üstünde doldurarak yolcuların can güvenliğini tehlikeye soktuklarına ve yolcularla kargonun güvenliği konusundaki sorumluluklarına ilişkin tasvirleri, bu gerçeği ortaya koymaktadır. Yine aynı gerekçelerle, tekne yapımcılarının gemilerin genişletilmesi ve daha fazla yük taşınmasının sağlanması amacıyla dirseklili futalardakini andıran gemi iskeleleri inşa etmeleri, problemi daha da ağırlaştırıyor ve artan kaza sayısı ve kaybedilen yüksek meblağlar, Mekke ve Medine pazarlarındaki malların fiyatını yükseltiyordu.⁷⁷⁵

g. Kızıldeniz Denizciliğinin Başlıca Özellikleri

Orta Çağın sonuna kadar tüm dünyayı etkisi altına alan İslam medeniyetinin merkezine bu kadar yakın olmasına rağmen Kızıldeniz havzasındaki gemicilik ve denizciliğin bölge kültürüne etkisinin neden zayıf kaldığı sorusu, bu denizin denizcilere sunduğu imkânların sınırlılığı ile izah edilebilir. Zaten tüm Hint Okyanusu'na hâkim olan haşin iklim şartlarının burada, elverişsiz kıyı yapısı, yoğun kayalıklar ve ters akıntılarla birleşmesi, bölge denizciliğini oldukça zor ve tehlikeli bir uğraş haline sokmuştur. Denizcilere sunduğu bu elverişsiz ortama rağmen Kızıldeniz, Orta Çağ'da Doğu ile Batı arasında gerçekleşen ticaretin geçiş havzası olarak belli dönemlerde etkin bir denizcilik faaliyetine sahne olmuştur. Kızıldeniz'e, dünya ticaret yolunun ana atardamarlarından biri olma vasfı kazandıran bu rol, tabii olarak bölge coğrafyasına da önemli bir canlılık getirmiştir.

Kızıldeniz, Doğu ve Batı ticareti için ifade ettiği öneme rağmen, Orta Çağ boyunca kötü bir şöhretle anılmıştır. Nitekim, Orta Çağlarda kaleme alınmış muhtelif seyahat ve coğrafya kitaplarında, bu denizi geçen yolcuların ve gemilerin başına gelen felaketlerin ve uğradıkları hasarların anlatıldığı birçok hikâye yer almaktadır.⁷⁷⁶ Bunlardan kimisi oldukça mübalağalı ve hayal mahsulü bir anlatım ihtiva etmekle birlikte,⁷⁷⁷ Geniza kayıtlarına geçen ve Yahudi tacirlerin Hint ülkelerine yaptıkları seyahatle-

ri süresince ailelerine yazdıkları mektuplarda karşı karşıya kaldıkları zorluk ve sıkıntıları, burun buruna geldikleri tehlikeleri anlatan tasvirler,⁷⁷⁸ Kızıldeniz’de yaşanan sıkıntıların göz ardı edilmesine engel olmaktadır.

Kızıldeniz üzerinden gerçekleştirilecek bir sefer, kaynağını bu denizin kendine has yapısından alan birçok olumsuz özellik ve riski de beraberinde getirmekteydi. Bunların başında, Kızıldeniz’in her iki yanını kuşatan ve gemilerin gece seyrine ve demirlemesine imkân vermeyen mercan kayalıkları gelmekteydi. Makdisi’ye göre, Kulzüm - Car arasında sıklıkla karşılaşılan ve yalnızca gündüz yapılacak bir seyre izin veren bu kayalıklar, ancak yüksekte oturan ve geminin özel mekânlarına yerleştirilmiş kılavuzların verdikleri talimatlarla gemiyi sağ - sol istikametlere çeken dümencilerin olağanüstü çabalarıyla bertaraf edilebiliyordu. Bu anlamda dümencinin kılavuzlardan alacağı çağrı son derece önemli idi. Zira bu tedbirin alınmaması halinde, gemi bir kayalığa oturma tehlikesi ile karşı karşıya kalabiliyordu.⁷⁷⁹ Kayalıkların özellikle su seviyesinin altında veya ona yakın olmasının yanı sıra dağınık bir özellik göstermesi, seyir sırasında kayaların takibini oldukça zorlaştırıyor ve oldukça riskli bir yolculuk ortamı sunuyordu.⁷⁸⁰

Hint gemileri, gerek klasik coğrafya kaynaklarında, gerekse modern araştırmalarda, içinde bol miktarda ve dağılmış bir halde barındırdığı mercan kayalıklarının denizcilik açısından oluşturduğu tehlikeyle anılagelen Kızıldeniz’e⁷⁸¹ genellikle girme cesareti gösterememişlerdir. Bu nedenle yüklerini Aden’e bırakıp, Mısır sahiline kadar çıkmaksızın, Aden’den dönüşe geçmeyi yeğlemişlerdir. Zira özellikle de çok yüklü gemilerin bu sahillere alışkın olmayan kaptanlarla Kızıldeniz’e girmesi, büyük bir risk taşımaktaydı.⁷⁸² Kızıldeniz, ancak belli bir plan ve hazırlığın ardından, yolları iyi bilen mahir denizcilerle geçilebilirdi.⁷⁸³ Muhtemel tehlikelere karşı geceleri gemiler demirleniyor, yeniden seyre başlamak için günün ışması bekleniyordu.⁷⁸⁴

Gemiler, mercan kayalıkları nedeniyle özellikle limana giriş ve çıkış anlarında büyük zorluklar yaşıyorlar, sık sık kıyılara yakın bölgelerdeki kayalıklara çarpıyorlardı. Gemilerin, neredeyse yarısında çatlakların oluşmasına yol açan bu çarpmalar, kimi geminin batmasına sebep olmaktaydı. Geniza vesikalarında, mercan kayalıklarının yol açtığı söz konusu tehlikelere sık sık temas edilmiş; denizcilerin gemilerini bu tehlikelere karşı korumak için bütün güçlerini seferber ettiklerine dair ibareler yer almaktadır. “Bazı tehlikelerle karşılaşılmasına rağmen, bütün gemiler salimen döndü,” ifadesine bu vesikalarda sıkça rastlanmaktadır. Kimi zaman da gemilerin uğradıkları limandan ayrılımlarından kısa bir süre sonra kayalıklara bindirerek battıkları oluyordu. Bu yüzden gemilere, tehlikelere karşı korunmak üzere mushaflar ve muskalar konulur; gemilerin iki direk-

lerinin üstüne, “Bismillâhi mücerrihâ ve mürsâhâ” gibi bazı ibareler yazılırdı. Müslümanlarda olduğu gibi Yahudilerde de birçok yolculuk, denize açılma kararında oldukça etkili olan istihare neticesine dayandırılırdı.⁷⁸⁵

Kızıldeniz coğrafyasını ele aldığımız ilk bölümde üzerinde durduğumuz gibi, Kızıldeniz üzerinde seyrin pratik anlamda barındırdığı tehlikelerden biri de fırtınalardı. Bu denizde seyrin sıkıntılarını yaşamış olan İbn Cübeyr, XIII. yüzyılda Ayzab’dan Cidde’ye gidişi sırasında Kızıldeniz’de çıkan şiddetli fırtına yüzünden gemilerinin rota dışına çıktığından ve birçok sıkıntı yaşadıklarından bahsetmektedir. İbn Cübeyr’in bu nedenle uzun sürdüğünü söylediği yolculuğu, fırtınaların yol açtığı tehlikeleri ve denizde karşılaşılması muhtemel tecrübeleri kaleme alan çarpıcı anlatımlar içermektedir. Sekiz gün boyunca denizde kaldıklarını söyleyen seyyah, kaptanların yaptıkları işin zorluğuna da dikkat çekmekte ve Cidde’ye selamete ulaştığı için şükretmektedir.⁷⁸⁶ Kızıldeniz üzerinde sefer yapmanın yol açtığı zorluklara İbn Battûta da değinmiş; kayalıklarının çokluğu nedeniyle geceleyin sefer yapılmadığını ve günün ışımasının beklenmediğini nakletmiştir.⁷⁸⁷

Her yana yayılmış olan ve sahil boyunca uzanan mercan kayalıklarının dağıldığı yerler, aynı zamanda gizlenmiş girdaplar barındırdığı için, bölgedeki denizcilik riski daha da artmaktaydı. Özellikle “Cübeylât”⁷⁸⁸ veya “Cübeylân”⁷⁸⁹ olarak anılan ve Firavun’un da boğulduğu rivayet edilen iki fersah genişliğindeki bölgeden geçiş, iki mercan kayası arasında gerçekleşen ters akıntılar yüzünden oldukça tehlikeliydi. Makdisî’nin tabiriyle “çöl tarafından, ziraatın yapıldığı medeni tarafa” geçmek isteyen tüm gemilerin aşmak zorunda kaldığı ve Kızıldeniz’in cehennemi andıran kısmı olarak anılan bu bölge,⁷⁹⁰ büyük ihtimalle Süveyş Körfezi’nin çıkışına yakın bir yerde, Arabistan ile Mısır arasında seyir yapan gemilerin geçiş güzergâhı üzerinde idi. Yine buraya yakın olan ve bazı coğrafyacıların büyük ihtimalle Cübeylât’ı da içine kattığı Tiran Adası çevresi, “Kızıldeniz’in en tehlikeli kısmı” olarak bilinmekteydi. Süveyş ve Akabe Körfezlerinin buluşma noktasında, Sina Yarımadası’nın güney ucu olan Re’s-i Muhammed Burnu açıklarında bulunan bu ada ve çevresi,⁷⁹¹ iki körfezin Mısır ve Suriye yönünden esen rüzgarları bu noktaya taşınması sebebiyle, bölgede ters rüzgarlar, fırtınalar, kaprisli yüzey akıntıları ve anaförlerin yaşanmasına neden olmakta ve zaten yoğun kayalıkların yer aldığı bölgeyi, denizciler için adeta bir cehenneme çevirmekteydi.⁷⁹² Bu rüzgarların aynı anda esmesiyle oluşan fırtınada, bazen gemi halatlarının koptuğu oluyordu.⁷⁹³ Makdisî, “Fâran” olarak anılan bu bölgeye yetişmeden önce, denizcilerin bölgeye bir öncü filika gönderdiklerinden ve geçiş için bu filikadan gelecek iyi haberin beklenmediğinden bahsetmektedir. Ancak her iki bölgedeki rüzgarların kontrol edilmesinden ve belli bir sükûnetin oluştuğunun görülmesinden sonra geçi-

şe teşebbüs edildiğini söyleyen Makdisî, ne kadar uzun sürerse sürsün, bu şartların oluşmasına ve bölgenin sakinleşmesine kadar beklendiğini zikretmektedir.⁷⁹⁴ Makrîzî de “Fâran” adıyla andığı bu bölgenin Firavun’a mezar olduğunu nakletmektedir.⁷⁹⁵ Söz konusu bölgenin, bu yolu kullanan deniz yolcularına yaşattığı sıkıntılar, XVII. yüzyıl yazarlarının eserlerine dahi yansımıştır. Kâtip Çelebi, gece ile gündüzün karıştığını söylediği bu bölgeye, birçok coğrafyacı ve seyyahın atıfta bulunduğunu dile getirmektedir.⁷⁹⁶

Özellikle adalara ve kıylara yanaşırken ciddi bir problem teşkil eden sıklıkların yanı sıra Kızıldeniz havzasında denizcilik açısından problemli olan bir başka önemli nokta, bizatihi Kızıldeniz’in girişi olan Bâbülmendeb Boğazı idi. Bu boğazı “Mendem” (nedâmet yeri) olarak adlandıran Makdisî, burayı geçmenin çok zor olduğunu, geçişin ancak uygun yönde esen güçlü bir rüzgarla mümkün olabildiğini nakletmektedir.⁷⁹⁷

Mercan kayalıklarının varlığı ve şiddetli kuzey rüzgarına ilaveten, bölge sıcaklığının yüksekliği, nem oranının fazlalığı, suyundaki tuzluluk oranının yüksekliği, sahillerinin çoraklığı, limanlarının azlığı, denizcilik tecrübesi kazandıracak nehirlerden mahrum oluşu gibi faktörlerin, Kızıldeniz’de denizciliği ciddi anlamda zorlaştırdığını ve farklılaştırdığını söyleyebiliriz.⁷⁹⁸ Değişen rüzgarların, yılın ancak belirli aylarında yola çıkmayı mümkün kılması,⁷⁹⁹ kıyıda büyük ve iyi limanların olmaması,⁸⁰⁰ Kızıldeniz denizciliğinin önünde ciddi engeller oluşturmuştur. Elverişli liman eksikliği, Hindistan’dan itibaren bütün Hint Denizi sahili için geçerlidir. Büyük nehirlerin beslediği bataklıklarla çevrili güney ve batı Hindistan sahil şehirlerinden başlamak üzere, Arabistan’ın güney sahilleri boyunca devam eden kıyıların denizden gelenlere karşı takındığı bu isteksiz tavır, Aden gibi birkaç istisna dışında geçerlilik taşımaktadır. Kızıldeniz sahillerinde yer alan sınırlı sayıdaki sahil kasabasından önemli bir kısmının, mercan kayalıkları ve sıklık gibi sebeplerle liman olarak kullanılamaması, zaten zorlu bir deniz olarak karşımıza çıkan Kızıldeniz’in bu olumsuz özelliklerine bir yenisini daha katmıştır.⁸⁰¹

Kızıldeniz hattı boyunca gerçekleştirilecek ticaret ve hac amaçlı yolculuklarda, meşakkatli karayolunun zaman zaman denizyoluna tercih edilmesinde veya en azından büyük ölçüde ayakta kalabilmiş olmasında, Kızıldeniz’in barındırdığı tehlikelerin önemli bir etkisi olmuştur. Özellikle de deniz yoluna alışık olmayan hacılar üzerinde, Kızıldeniz’de yaşanmış olan ve kulaktan kulağa anlatılan gemi batıkları menfi bir etki yapmıştır. Zira kaynaklarda Kızıldeniz’de batan gemilerle ilgili olarak verilen çok sayıda nakil, bu denizde seyrin ürkütücü mahiyetini gözler önüne sermektedir:⁸⁰² 580/1190 senesi 22 Muharrem’inde Kızıldeniz’de 1.300 hacıyı taşıyan dört celebe batmış, içindekilerin hepsi boğulmuştur.⁸⁰³ 794/1390 yılında yine aynı denizde fırtına nedeniyle yaklaşık 30 gemi alabora ol-

muştur.⁸⁰⁴ Keza Nâsır Muhammed b. Kalavun'un maliye işlerinden sorumlu nâzırının 100 bin dinar değerindeki ticari emtiasının da içinde yer aldığı Yemen'e giden bir ticaret gemisi Kızıldeniz'de batmış ve içindekilerden 7 kişi dışında kurtulan olmamıştır.⁸⁰⁵ İbn Battûta'nın hac dönüşünde, Yemen ve Hindistan'a gitmek üzere binmeye meylettiği, ancak son anda binmekten vazgeçtiği geminin de Re's-i Muhammed Burnu'nda batması sonucunda, 70'i hacı olmak üzere birçok yolcu boğulmuştur.⁸⁰⁶ 833/1430 senesinde, 800'ün üzerinde hacı taşıyan bir geminin batmasıyla da üç kişi dışında kurtulan olmamıştır.⁸⁰⁷

Kızıldeniz özelinde cereyan eden bu hadiseler, Hint Okyanusu'nun farklı kesimlerinde de yaşanmaktaydı. Bu sebeple Arap ve Hintli gemiciler, hava şartlarının uygun olmadığı zamanlarda yola çıkmıyorlardı. Hava şartlarının hayatlarında bu denli etkili oluşu, onlara hava ve deniz şartlarını okuma konusunda belli bir beceri kazandırmıştı. Denizcilik ve gemiciliğin belli kuralları vardı. Her gemi, her denize giremez; bazı denizlerde sadece belli gemiler kullanılırdı. Mesela Kızıldeniz'e bahar aylarının sonlarında büyük bir gemiyle girmeye çalışmak oldukça tehlikeliydi. İbn Mâcid gibi tecrübeli bir denizci bile her türlü iklimi görmüş ve her suya girebilmiş gemisiyle buna kalkıştığında, yol güzergâhında sık sık mola vermek zorunda kalmıştı.⁸⁰⁸ Kızıldeniz içlerine, özellikle de Süveyş ve Akabe Körfezleri'yle Hindistan'ın kuzeybatı kıyılarına, az sayıda sefer düzenlenmekte;⁸⁰⁹ ticari mallar bu bölgelere daha ziyade aktarmalı olarak taşınmaktaydı. Geniza vesikalarında, Hint sahillerinde bulunan yirmi değişik yerin adının geçtiğinden bahseden Goitein, yol hazırlığını tamamlamış her bir gemi veya konvoyun belli limanlara doğru yöneldiğinden, farklı bölgelere devam edecek olanların, uygun zamanlarda ilgili bölgelere giden gemilere aktarıldıklarından bahseder. Bu yöntemin her limanda alınan aşırı gümrük vergilerinden kaçmak için hedeflenmiş olabileceğini zikreder.⁸¹⁰ Büyük ihtimalle bu gerekçeye, bu denizlerde ticari nakliyenin ancak belli mevsimlerde yapıldığı gerçeğini ve çok sık durmanın dönüş rüzgarlarını kaçırma riskini arttırabileceği ihtimalini de eklemek gerekir.

Hint Okyanusu'nun haşın iklimi, kıyılardaki sığ sular ve mercan kayalıkları, her zaman bir tehdit olarak algılandığı için, gemiler de bu tehlikelere karşı tamamen kayıtsız kalmamışlardır. Gemilerin açık denizde karşılaşabilecekleri her türlü tahribatın anında giderilebilmesi ve gerekli tamiratın yapılabilmesi için, gerekli personel ve levazımın gemide bulundurulmasına özen gösterilmiştir. Mesela Hint Okyanusu'ndaki gemilerin umumiyetle 4 dalgıç bulundurduğundan bahseden XIV. asra ait bir nakilde, gemide suyun yükselmesi durumunda, susam yağı ile yağlanan ve burun deliklerini balmumu ile tıkayan dalgıçların, seyir halindeki geminin sızıntıya sebep olan deliklerini balmumu ile kapattıklarından ve bu yolla günde yirmi ilâ otuz deliği tıkayabildiklerinden bahsedilmektedir.⁸¹¹

Ancak gerek Hint Okyanusu'nda, gerekse Kızıldeniz'de denizciliği problemlili bir hale getiren tek unsur, iklim ve coğrafya olmamıştır. Antik ve Orta Çağ denizciliğinin “eşkıya zihniyetli” korsanları da, Kızıldeniz üzerinden sağlanan geçiş üzerinde ciddi bir tehdit oluşturmuştur. Öyle ki IV/X. asırda Kızıldeniz'de gemiciliğe ancak ve ancak asker ve bilhas-sa topçuların (neffâtîn) gemiye alınmasıyla cesaret edilebilmiştir. Mesela Hint korsanlarının üssü olan Sokotra Adası, bölgeden geçen gemiler için büyük bir tehdit oluşturmakta; Kızıldeniz - Hint Okyanusu denizciliğini olumsuz yönde etkilemekteydi.⁸¹² Gemiler bu tehlike nedeniyle konvoy halinde gitmeyi tercih ediyorlardı. Hint Okyanusu'ndan Aden'e giden bir gemiye, aynı kişiye veya ortağına ait bir geminin eşlik etmesi, sık rastlanan bir durumdu. Geniza vesikalarında, hem gidişte, hem dönüşte soyulan tacirlere, kaybolan insanlara veya batan gemilere ilişkin çok sayıda referansın yer aldığından bahseden Goitein, Aden - Hindistan güzergâhını defalarca geçen birçok insana referansın bulunmasının, bu hattın nispeten güvenli olduğu anlamına gelebileceğini nakleder. Ona göre yolculuğun en riskli kısmı, geminin açık denize ulaşmak üzere veya tersi durumlarda, büyük bir risk taşıyan kayalara çarpma tehlikesidir. Nitekim birçok geminin seyahate henüz başladığında ya da dönüşe az kaldığında batması da bu durumu desteklemektedir. Kızıldeniz bölgesinde faaliyet gösteren dalgıçların da, böyle durumlarda en azından gemi yükünün bir kısmını kurtarmak amacıyla harekete geçtikleri bilinmektedir.⁸¹³

III.

**VII.-XI. YÜZYILLARDA
DÜNYA TİCARETİ İÇİNDE
KIZILDENİZ HAVZASININ YERİ**

İlk iki bölümünden de anlaşılacağı üzere Kızıldeniz, iklimiyle ve kıt besin kaynaklarıyla bölge insanına yaşamı zorlaştıran ve tehlikeli seyir imkânlarıyla da üzerinden geçen gemici ve yolcuları bunaltan bir denizdir. Bu haliyle Kızıldeniz'in, etrafındaki sahil şeridinde hâkim olan çöllere benzediği söylenebilir.

İç kısımları yüksek dağlarla ya da kurak topraklarla kaplı her iki yakadaki sahil şeridinde liman olabilecek yerleşim yerlerinin azlığı, bölge insanının deniz ile iletişimini büyük ölçüde kısıtlamaktaydı. Buna ilaveten mercan kayalıkları, ters akıntılar, sığlıklar ve elverişsiz rüzgar rejimi, bölge denizciliğine ciddi anlamda sekte vurmaktaydı. İklimin hayatı zorlaştıracı özelliği ve hem karada hem de denizde yeterince mahsulün olmaması, tabii olarak Kızıldeniz havalisini, birkaç nokta dışında, dünyanın nüfus yoğunluğu en düşük bölgelerinden biri yapmaktaydı.

Böyle zorlu ve nüfussuz bir coğrafyanın, zamanın dünya güçlerinin ilgisini fazla çekmeyeceği, bölge insanının da dış dünya ile ilişkilerinin hayli sınırlı olacağı düşünülebilir. Ancak bu çıkarım, şaşırtıcı biçimde, bölgenin dünya tarihi içinde oynadığı rol ile uyuşmamaktadır. Hatta yukarıda bahsi geçen tüm olumsuzluklarına rağmen, gerek bölgenin yerel güçleri, gerekse dönemin hâkim güçleri arasında, Kızıldeniz ve havalisi üzerinde hakimiyet kurma adına önemli mücadeleler yaşanmıştır. Bölgenin dünya tarihine bu şaşırtıcı katkısı, sahip olduğu eşsiz coğrafi konumunun yanı sıra hem bölgenin hem de yakın çevresinin sahip olduğu iktisadî kaynaklar sayesinde gerçekleşmiştir. Havzanın söz konusu özellikleri, İslam'ın bu coğrafyada ortaya çıkışı ile daha da belirgin hale gelmiştir.

Kızıldeniz, bu stratejik üstünlüğünü, esas itibarıyla tarih boyunca dünya deniz ticaretinin en önemli su yollarından biri olmasına borçludur. Bölgedeki yerleşim yerlerinden bir kısmı, tamamen bu ticaret ağına belli noktalarda lojistik destek sağlamak için kurulmuştur. Uluslararası ticaretin bölgeye yönelmesi, Kızıldeniz'in bu transit özelliği sayesinde gerçekleşmiştir. Yoksa esas itibarıyla bölge, hac mevsiminde kutsal beldeler hariç, ciddi bir "tüketici pazarı" olacak nüfusa sahip değildir. Diğer yandan bölge yerleşim yerlerinden bir kısmı da bu ticarete kendi ürettiği artı değerle katılmış ve bu sayede bazı noktalarda etkin ve büyük çaplı "mübadele pazarlarının" oluşmasına ön ayak olmuştur.

Bölgenin tarih boyunca yaşadığı yükseliş ve düşüşleri, büyük ölçüde dünya ticaretindeki ve ticaret yollarındaki değişimlere bağlayabiliriz. Daha ziyade yerel ve büyük çaplı güçlerin siyasî tercihlerini, ayrıca

değişen iktisadî ve teknik şartlar sebebiyle yaşanan bu değişimleri anlayabilmek ve bu gelişmelerin Kızıldeniz üzerindeki etkisini ortaya koyabilmek için, öncelikle ilgilendiğimiz dönemde bölgeler ve milletlerarası dünya ticaretinin mahiyetini ve zaman içindeki seyrini, Kızıldeniz'i merkeze almak kaydıyla ele almaya çalıştık. Bundan sonraki iki kısım, bu konuya odaklanmıştır. Şüphesiz ki, transit ağırlıklı olsa da, Kızıldeniz üzerinde gerçekleşen ticaretin en azından bu havzadaki kısmının, kendine has özellikleri bulunmaktadır. Üçüncü kısımda, bölge ticaretinin özellikleri ve bölge ticareti üzerindeki hâkim unsurlar incelenmiş; ayrıca ticaretin din ile ilişkisi irdelenmiştir. Dördüncü kısımda, hem bölgenin “küresel” ticarete sunduğu tabii kaynaklar hem de bölge insanının bölgeler arası dünya ticaretine katkısı ele alınmıştır. Beşinci kısımda ise, bölge üzerinden geçen ticarete konu olan mallar, dönemin ihtiyaçları ele alınarak gözden geçirilmiştir.

1. Geleneksel Dünya Ticaretinin Mâhiyeti

a. Bölgeler Arası Ticaretin Doğuşu ve Genel Özellikleri

Binlerce yıl sürdüğü tahmin edilen ziraî devrimin, ilk yerleşimleri zorunlu kılmasından itibaren ticaret, hem toplumların kendi içlerinde hem de farklı yerleşimler arasında yavaş yavaş gelişmiştir. Bir kişide veya toplumda olmayan malların ve köleler yoluyla emeğin, ticaret dışında, zaman zaman zorla ya da yağmacılıkla temin edildiği de olmuştur. Nitekim ticaret, tarafların karşılıklı menfaatlerinin korunabildiği mekanizmalar sağlanabildiği zamanlarda büyüebilmiş ve sürdürülebilmiştir.

Ticaretin veya takasın insanlık tarihine girişi muhtemelen çok daha öncelere uzansa da, gelişmesi, büyük ölçüde ziraat devrimi sonrasında gerçekleşmiştir. Ziraattan sağlanan artık, toplum içinde belli kesimlerin zanaatkârlık, idarecilik, askerlik ve din adamlığı gibi farklı işlere yönelebilmesine imkân tanımış; ancak bu görev dağılımı da, dâhilde üretilen fazlanın yeniden dağıtımını gerekli kılacak çeşitli mekanizmaların devreye sokulmasını gerektirmiştir. Bu mekanizmalardan biri ziraî artığa (vergi gibi) belli şekillerde el koyan ve bunu toplum içinde yeniden dağıtan idarî yapılar; diğeri ise ticarettir.

Ticaretin ilk dönem ziraî yerleşimler için taşıdığı önem, arkeolojik kazılarla da ortaya konmuştur. Mesela bilinen en eski ziraî yerleşimlerden biri olan ve kuruluşu M.Ö. 8000 yılından öncesine uzanan Filistin topraklarındaki Eriha'nın başka bölgelerden tuz ve doğal taş cam (obsidian) temin ettiği bilinmektedir. Ziraat ve ticaret yoluyla sağlanan zenginleşme, zamanla başkalarının ilgisini çekmiş olmalı ki, M.Ö. 7000 civarlarında nüfusu iki bin kişiye ulaşan Eriha'nın etrafına hendek kazılmış ve ahşap duvar çatılmıştır.¹

Özellikle ilk büyük medeniyetlerin beşiği olan Mezopotamya, Mısır, Çin ve Hindistan'daki şartlar ticareti elzem kılmaktaydı. Gerek toplum içi mesleki ve toplumsal sınıflaşma gerekse giderek artan nüfusun iâşesi meselesi, organize iç ve dış ticaretin, muhtemelen devletlerin himayesi ve de-

netimi altında, yaygınlaşmasına sebep olmuştur. Bu ilk medeniyetlerin bünyesinde gelişen şehirlerin ortaya çıkışıyla artık ciddi anlamda müesseyeleşen iç ve dış ticaret; hem şehirlerin ve ona bağımlı bölgelerin iâşesini karşılamak hem de bizatihi bir geçim tarzı olan ticareti desteklemek maksadıyla, yerel ve geniş çaplı panayır ve pazarların kurulmasını gerekli kılmıştır. Gelişen ulaşım araçları sayesinde artan uzun mesafeli ticaretin güvenli bir şekilde ve aksamadan temini gayesi ile karada kervanlar, denizde ise ticaret filoları tesis edilmiş ve bunların geçtikleri güzergâhlar üzerinde transit ticareti destekleyici lojistik merkez ve limanlar inşa edilmiştir.²

Kapitalizmin yaygınlaşmasına kadar insanlık tarihinin önemli bir kısmında, idarecilerin en temel iktisadî meselelerinden birinin, bölgelerinin iâşelerinin karşılanması olduğunu varsaymak çok da yanlış olmasa gerekir. Özellikle Orta Çağ boyunca toplumların temel meselesi, mal kıtlığı çekmenin yarattığı korku etrafında yoğunlaşmıştır. Zenginlik ve refah, önemli kabul edilen her şeyi elde etmek ve kıtlık tehlikesini en kolay şekilde bertaraf etmekten ibaret sayılmıştır. Tabii olarak da modern öncesi dönemlerde ithalat, ihracattan çok daha fazla teşvik görmüştür.³

Üretim süreci, zamanla çok daha geniş coğrafyaları hükümlanlıkları altına alan devletler eliyle organize edilmeye başlanmış ve bu amaçla denetleme mekanizmaları kurulmuştur. Diğer yandan bu devletler ya bizzat ya da aracılı vasıtasıyla iç ve dış ticarete de yönelmiştir. Bütün bu süreç sonunda, ticareti denetleyen, teşvik eden ve üzerinden belli bir rant sağlayan sistemler ortaya çıkmıştır. Ticarete doğrudan müdahalenin, daha ziyade Eski Mısır gibi doğrudan üretici veya tüketici devletlerce tercih edildiğini; buna karşılık bölgelerinden transit ticaret geçen devletlerin, sağladıkları lojistik destek karşılığında bu ticaretten kazanç elde etmeye yönelik uygulamalara giriştiklerini görmekteyiz.

Mesela servet ve gücün temelini toprağın oluşturduğu antik Güney Arabistan'da artı değerın üretimi, toplanması ve bölüşümü, büyük ölçüde bölgenin hâkimi konumundaki devletler tarafından düzenlenmekteydi. Bu devletlerde vergiler, toplumun çeşitli kesimlerinden kira veya emek kullanımı yoluyla toprak sahiplerinden toplanmaktaydı. Toprak sahipleri, kendileri de toprak sahibi olan asilzadeler ve din görevlileriyle iş birliği yapmışlar ve bölgenin başta idarî kurumları olmak üzere, kaynakları ve serveti üzerindeki tekellerini idame ettirecek bir yapı inşa etmişlerdi. Dahası, söz konusu toprak sahipleri, asilzadeler, din görevlileri ve kabile reisleri, ya doğrudan doğruya ya da bir aracı vasıtasıyla toplanan bu artı değerın ticaretinde de yer almışlardır. İşte Arabistanlı tacir sınıfının nüvesini, bu zengin kesim ile onların aracılığıyla oluşturmuştur. Siyasî denetim ile ticaret arasındaki organik ilişki, tüccar sermayesi ile devlet mekanizmasını birbirine iyice bağlamıştır.⁴

Tarih boyunca devletin üretim ve ticaret süreçlerine dahli ve müdahalesi, söz konusu devletin tarihî, coğrafi ve kültürel şartlarına göre şekillenmiştir. Devletlerin kendi malları, toprakları, imalathaneleri ve tabiatıyla üretimleri olduğu gibi, ticaret tekelleri de vardı.⁵ Bu anlamda yapısı ve mahiyeti ne olursa olsun farklı devlet biçimlerinin bir şekilde iktisadî süreçlere dâhil olması, sadece son dönemlere ait bir durum değildir. Devletler üretimi, dağıtımı, ticareti, bölüşümü ve tüketimi, siyasî ve iktisadî gerekçelerle denetlemeye çalışmış; özellikle de temel geçimlilik ve işe ihtiyaçlarının temini asıl öncelik olmuştur. Devletler, temel tüketim merkezlerinde fiyat-kalite standartları koymuş veya koydurmuş; bu standartlara uyulduğunu denetlemek, devletin iktisat politikalarının gerekçesini oluşturmuştur. Bu denetim süreci, aynı zamanda devlet gelirlerinin ana kalemini oluşturan vergilerin daha etkin bir şekilde toplanmasına imkân sağlamıştır.

Devletin denetimlerinin özellikle ticaret faaliyeti üzerine yoğunlaşması, bir tesadüf değildir. Zira ticaretin etkin bir şekilde denetimi, işe, bölüşüm ve kamu gelirleri politikalarının esasını teşkil eder. Şüphesiz ki, ticarete fazlaca karışmak, özellikle de transit ticareti vergilendirmek tehlikeli bir politikaydı. Yöneticilerin aşırı tamahları veya bütçelerindeki açığı gümrük vergileriyle kapatma zorunluluğu, kimi zaman ticaretin güzergâhını değiştirecek ölçüde tüccarı bunalıtyordu.

Devletlerin ticarete müdahalesi bakımından Hristiyan dünya ile İslam âlemi arasında da belli bir farklılık söz konusu idi. İslam dünyasında tüm bürokratik yapılara ve güçlü merkezî teşkilatlara rağmen, ekonomi ile siyaset birbirinden nispeten bağımsız alanlardı. İslam'da ticaret teşvik edilen ve el üstünde tutulan bir meslekti. Hiç şüphesiz ki, İslam coğrafyasında da devletler ticarete müdahale etmiş; kimi zaman da ticareti kendileri yüklenmiştir. Ancak bu, özellikle Hristiyan dünyasında ekonomi ile siyaset arasında kurulan sıkı ilişkiye nispetle oldukça makul düzeylerde kalmıştır. Ticaretin kendisini hor gören, buna karşılık ondan nemalanmak isteyen bir anlayışın hâkim olduğu Avrupa'da ise, ticaret büyük ölçüde yerel hükümetlerin girişimleri ile organize edilmiş; siyasî güç ile ticarî etkinlik arasında yakın bir ilişki kurulmuştur.⁶

Öte yandan ticaretin arttırılması her zaman için başlıca hedef olmuştur. Devletler, bu sebeple, eski zamanlardan beri ticareti teşvik edici yatırımlar yapmışlar; bu yönde politikalar geliştirmişlerdir. Bu çerçevede ilerideki kısımlarda, devletlerin ticareti teşvik amacıyla güttüğü politikalar ve altyapı yatırımlarından söz edilecektir.

Her ne kadar devletler, ticaretin mümkün olduğunca güvenli ve problemsiz bir şekilde yapılmasını temin etmeye çalışmışsa da, son iki yüz yıla

kadar ticaret zorlu, tehlikeli ve riskli bir uğraş olarak görülmüştür. Bu dönemlerde ticaretin, *Binbir Gece Masalları*'nın hazinelerine konu olacak kadar kârlı, ancak aynı nispette de tehlikeli ve sabır gerektirici bir iş olduğu yönünde yorumlar yapılmıştır.⁷ Zira her şeyden önce taşımacılık ve dağıtım maliyetli ve tehlikeli idi. Özellikle devlet otoritesinin sınırlı kaldığı bölgelerdeki ticaret güzergâhlarında, yerel güçler haraç ve vergiyi; eşkıyalar ise kervanlara paralı korumaların eşlik etmesini zorunlu kılarak maliyetleri arttırıyorlardı. Bu maliyetlere bir de temel ihtiyaç maddelerinin nakliyesinde yaşanan güçlükler ekleniyordu. Nüfusun temel ihtiyaç maddeleri, genellikle pahada hafif, yükte ağır ve çoğu zaman da bozulma ihtimali yüksek mallardan oluşuyordu. Dahası Avrupa gibi nüfusu yoğun bölgelerin ithalat karşılığı sunabilecekleri ürün ve değerli madenleri nispeten azdı.

Her şey bir yana, tek bir sefer bile oldukça uzun bir zaman almaktaydı. Hint Okyanusu'nda bir gidiş geliş, en az bir yıla yakın bir zaman gerektiriyordu. Uzak ülkelerle ticaret, ancak ağırlık ve büyüklüklerine göre lüks eşya veya değerli mallardan oluşuyorsa kâr sağlıyordu. Bu yüzden bölgeler arası ticaret, daha ziyade ihtiyaç duyulan ürünler dikkate alınarak, geminin ambarını dolduran yükte ağır, pahada hafif mallara ve yapılan seferin giderini karşılayan, yükte hafif, pahada ağır mallara bağlı olarak yürütülmüştür.⁸ XIII. yüzyılda dümen tekniğinin gelişmesi ve XIV. yüzyılda pusulanın yaygınlaşmaya başlamasına kadar seyir yeteneği kısıtlı olan deniz ticareti, kıyılara yakın giden bir güzergâha ve hava şartlarına oldukça bağımlıydı. Gemiler genellikle bir arada sefere çıkıyor ve korsanlığın yaygın olması nedeniyle tacirler bile çoğu kez savaş gemilerinin koruması altında yol alıyorlardı.⁹

Pahalı taşımacılık, Avrupa'nın Doğu'ya verecek karşılığının olmaması, deniz ticaretinin yalnızca belli mevsimlerle sınırlı kalması, dayanıksız malların taşınma gücü, Avrupa açısından yükte ağır malları pazarlama zorluğu, Roma'nın bölgeler arası ticareti tahakküm altına alması gibi sebepler yüzünden Orta Çağın sonuna kadar ticaret, büyük ölçüde yerel düzeyde kalmış; ticarete konu mallar da halkın kendi ürettiklerine nispetle küçük bir orandan öteye geçememiştir.¹⁰

Ancak tüm bunlara rağmen bölgeler arası ticaret, muazzam kârlar sağlayan bir uğraştı. Zira tek başına iase ihtiyacı bile ticaretle uğraşanlara ciddi paralar kazandırabiliyordu. Yetersiz ulaşım sistemi, dünyanın dört yanında kıtlık ihtimalini arttırırken, yararlanmasını bilenler için zengin olma imkânları sağlıyordu. Tam zamanında yerine ulaştırılan birkaç çuval buğday, büyük kârlar sağlamaya yetiyordu.¹¹ Bununla birlikte tüm ticaretin ihtiyaç malzemelerinden oluşmadığını özellikle vurgulamak gerekir. O kadar ki, özellikle belli bir refah düzeyinin üzerine çıkmış şehirler-

de dış ticaretin lüks ithalata dönüşmesi, zaman zaman büyük rahatsızlıklara yol açıyordu.¹²

Dönemin şartlarında elde edilen muazzam kârların, uzun, zorlu ve oldukça da riskli bir maceranın meyvesi olduğu görülmektedir. Tabiatıyla bu riskleri dağıtmak ve maliyetleri azaltmak için dış ticaret genellikle bireysel teşebbüslerden çok daha kapsamlı bir organizasyona dönüşmüş durumdaydı. Ticarî bir kumpanya, hem alınacak malların toplam değerinin yüksekliği, hem de karşı karşıya kalınan risklerin fazlalığı sebebiyle hiçbir zaman tek bir müteşebbisin sermayesiyle kurulmuyordu. Özellikle Batılı tacirler yük giderlerini karşılamak için gerekli parayı, belli bir faiz karşılığında bir bankerden ödünç alıyorlardı. Gemi birkaç tacir tarafından ortaklaşa yükleniyor; deniz yolculuğunun tehlikeleri nedeniyle deniz seferleri iri yarı ve silahlanmış tayfaların bulunduğu birkaç tekneden oluşan küçük filolarla gerçekleştiriliyordu.¹³ Kızıldeniz ve Hint Okyanusu'ndaki gemiler her ne kadar Akdeniz'e nispetle daha güvenli bir ortamda seyahat etseler de, birkaç geminin bir arada seyahati bu bölgede de yaygın bir uygulamaydı. Daha sonraki dönemlerde ticaret filolarında askerî güçler de yer almıştır.¹⁴

Daha sonraları "risk ortaklığı" olarak bilinen ortak ticarî girişimlerin tarihi, oldukça eskiye dayanmaktadır. Zira, özellikle ticaretin yaygınlaşması ile birlikte antik Yunan'da gemi sahipleri, tacirler ve bankerler arasında riski bölüşmek için ortaklıkların kurulduğu bilinmektedir. Buna göre tacir mal almak için gerekli parayı bankerden alıyor ve gemi sahibinden yer kiraliyordu. Gemi sahibi, tacirlerin mallarını taşıyor ve elde edilen kârlarla dönüyordu. Gemi battığında ise zarar herkes tarafından paylaşılıyordu.¹⁵ Benzer ortaklıklar Bizans'ta da karşımıza çıkmaktadır. Burada da birkaç tacir bir araya gelerek, sermayelerini tek bir havuzda topluyorlardı. Bizanslılar sayesinde bu tip eski yöntemler, daha ziyade Akdeniz havzasında oldukça yaygınlık kazanmıştı.¹⁶ Özellikle M.S. VI. yüzyılın sonu ile VII. yüzyılın ilk yarısında Bizans deniz ticaretinin büyük bir ivme kazanmasında bu tip ortaklıkların payı büyük olmuştur. Yunancada hem "kaptan" hem de "gemi sahibi" için aynı kelimenin kullanılması, kaptanların da kâra ortak olduklarını göstermektedir. Dahası, Bizans azizlerini ele alan yazmalar üzerinde yapılan çalışmalarda İskenderiye başpatriğinin bazı uzun süreli yolculuklara mali destek sağladığından bahsedilmektedir ki, bu durum dinî ve siyasî üst yapıların da uluslararası ticarete aktif bir şekilde katıldığını göstermektedir.¹⁷

Bu yöntemlerin, İslam dünyasında daha da geliştirildiği ve yaygın bir şekilde uygulandığı bilinmektedir. Ticaretin organizasyonunun ele alındığı kısımda, İslam dünyasındaki uygulamalar da ele alınacaktır. Geniza malzemelerinden çıkan veriler, anlaşmaların zaman zaman yazıldığını,

ancak daha çok güvene dayalı olarak şifahen tesis edildiğini; özellikle de bir defa yapılmış bir anlaşmanın tekrarı söz konusu olduğunda geçerli olduğunu ortaya koymaktadır.¹⁸

Riskin dağıtılması ve azaltılması ile sermaye birikimini temin eden bu yöntemlerin yanı sıra ödeme işlemlerini kolaylaştıran muhtelif uygulamalar da geliştirilmiştir. Bu çerçevede ticaretin erken bir tarihte vardığı noktaya ulaşmasında en etkili faktör, hiç şüphe yok ki kredi sisteminin yaygınlaşmasıdır. XI. yüzyılın ikinci yarısından öncesine ait herhangi bir kayıt yoksa da, XI. yüzyılda deniz ticaretinde yaygın ve gelişmiş bir kredi alışkanlığının karşımıza çıkması, bu geleneğin başlangıcının muhtemelen daha eskilere dayandığını göstermektedir.¹⁹ Ticarî mübadelelerde kullanılan nakit paranın nakli, hem ciddi bir tehlike arz ediyor, hem de fazladan yük anlamına geliyordu. İlgili dönemlere ait muhtelif vesikalarda mal nakline, daha ziyade para naklinin de eklendiğini görmekteyiz. Ancak para nakli sadece tacirler için değil, topladıkları hasılatı merkeze nakletmek isteyen vergi tahsildarları için de ciddi bir meseleydi. Artan mübadele ve nakit trafiği, tabii olarak kişilerin üzerlerinde taşıdıkları nakit miktarını azaltacak farklı kredi sistemlerini de beraberinde getirmiştir. Antik Çağdan beri bilinen ve kullanılan bu uygulamalara, İslam müdahale etmemiş; bilakis gelişmelerine katkıda bulunmuştur.²⁰

Bu uygulamaların en başında geleni poliçedir. Fıkıh kitaplarında “yol-lama” anlamına gelen *havale* kelimesiyle isimlendirilen bu uygulama, birbirini tanıyan tacirler arasında tesis ediliyor; belli bir çevrede, belli coğrafyalar arasında geçerli sayılıyordu. Tacirler birbirlerinin mali durumu hakkında devamlı görüş alışverişinde bulunuyor ve böylece tabii bir “kredi değerlendirme” mekanizması kuruluyordu.²¹ Yine bu çerçevede yaygın bir başka uygulama, bugün “kredi mektubu” olarak isimlendirebileceğimiz *suftece*²² (سفته); bir diğeri ise dünya dillerine “çek/check/cheque” olarak geçen *sakk* idi.²³ Bu tür ödeme emirlerinin üzerine hak sahiplerinin isimleri, sayıları ve onlara ödenecek mal ve para miktarı yazılmakta; kimi zaman güveni arttırmak için halife, sultan veya emir mührü vurulmaktaydı.²⁴ Bu sistem nispeten yakın veya devamlı iletişim halindeki coğrafyalar için geçerli idi. İslamî dönemde ticaret amacıyla katedilen mesafelerin artmasıyla birlikte, tacirin farklı bölgelerdeki üçüncü taraflar vasıtasıyla bir iş ortağına, gerekli tutarda bir parayı avans olarak göndermesine imkân veren, eskiden beri bilinen ancak çok nadiren tatbik edilebilen akreditif mektubu da yaygınlaşmıştır.²⁵ Tipik bir ödeme emrinde, tarih, “hâmiline (yazıyla) şu kadar dinarı nakden ödeyiniz” tipinde klişe bir emir yer almaktaydı; bazen de bunlara ilaveten ödenecek tutar rakamla da yazılmaktaydı. Bugünkü çeklerin neredeyse yarısı büyüklüğündeki küçük bir evrak, 100 dinarlık bir ödeme emri için yeterliydi.²⁶

Farklı bölgelerde kullanılan sikkelerin değer olarak birbirine denk olmaması da uzun mesafeli ticaretin bir başka sorunu. Sikke eksikliği ve denksizliği, “dellâl” müessesesinin (para değişimi için aracı kurumun) değerini artırmıştır. Bu işle uğraşanlar, kimi zaman devlet adına vergi toplama işlerini de yürütmüşlerdir.²⁷

Bir başka uygulama da takas yöntemi idi.²⁸ Özellikle de merkezlerden uzak, piyasaların az geliştiği bölgelerde, nakit darlığı nedeniyle takas yaygın olarak uygulanmaktaydı. Takas yöntemi sadece küçük çaplı ticarete söz konusu değildi; tacirler de, mümkün olduğunca para yerine mal göndermeye çalışıyordu. Mesela XII. yüzyılın başlarında Hint sahillerindeki Malabar’da oldukça beğenilen İspanya dokuması ipekliler, Aden’den gelmiş Geniza mektuplarında “ödeme aracı” ve “altının yerine” sıfatları ile anılmıştır. Ancak kullanılan “altın yerine” ifadesinin de açıkça gösterdiği gibi Doğu ticaretinde temel ödeme aracı, her hâlükârda altındır.²⁹ Bazı bölgelerde yapılan arkeolojik kazılarda bulunan sikkeler de farklı bölgelerdeki devletlere ait paraların uzun mesafeler katettiğini göstermektedir; örneğin Aden’de Memluk bakır sikkesi bulunmuş; keza Sebe dönemi antik mezarlarında, *Periplus*’ta bahsi geçen gümüş varaklardan kesilmiş ve para niyetine kullanılan kare şeklindeki gümüş sikkelere rastlanmıştır.³⁰

İslam dünyasında para birimi olarak “dinar” adı verilen altın para ile “dirhem” olarak adlandırılan gümüş para kullanılmaktaydı. *Dinar* kelimesi, Yunanca asıllı “denarius” kelimesinden türemiş; “dirhem” ise Farsçadan Arapçaya geçmiştir. İslam ülkelerinin daha ziyade batı bölgelerinde, özellikle Müslümanların fethinden önce Bizans İmparatorluğu’na bağlı kısımlarında dinar; Irak’tan Afganistan’a kadar uzanan bölgede ise dirhem yaygındı. Ancak IV./X. asırdan itibaren diğer İslam merkezlerinde de dinar kullanımı yaygınlaşmıştır. Dinar ile dirhem arasındaki mübadele değeri genelde 1’e 14 olmasına rağmen, zaman ve mekânagöre bu oran 1’e 10 ila 1’e 15 arasında değişiklik göstermiştir.³¹ Altın paranın yaygınlık kazanması, ticarete konu meblağların da arttığının bir göstergesidir.

Bu çalışmanın odağını teşkil eden dönemin başlarında, Doğu ile Batı arasındaki ticarete daha ziyade aracı olarak katılan İslam dünyası, gerek nüfuz bölgesinin genişlemesi, gerekse üretim, tüketim ve kaynak hacminin artmasıyla bu ticarete etkin ve yönlendirici bir konuma yükselmiştir. Zira, dünyanın temel üretim merkezleri, ticaret güzergâhları, önemli mübadele noktaları, pazarları, limanları ve tüketim merkezleri, İslam’ı seçen bölgelerde yer almıştır. Bu çalışma kapsamında X. yüzyılda zirveye ulaşan ve Müslümanların etkin olduğu ticaret, zamanlama olarak da esasında Avrupa’nın en zayıf ve etkisiz olduğu bir döneme denk gelmektedir.³²

Orta Çağ İslam dünyasının gerek Avrupa gerekse Doğu ile ticaretinin yoğunluğu, söz konusu medeniyetler arasında ortak kavramların kullanılmasını da beraberinde getirmiştir. Nitekim Avrupa'nın kimi ticaret terimleri üzerinde, Müslümanların ticarî uygulamalarının etkilerini görmekteyiz: Yunancadan gelen *isterlin* kelimesi, İngilizceye Arapça vasıtasıyla geçmiştir; ayrıca *tariff* kelimesinin "tarife"den; *traffic* kelimesinin ise "tefrik"ten geldiği açıktır. *Kalibre*, *risk*, *pazar* ve *kervan* (caravan) kelimelerinin de Arapça kaynaklı olduğu bilinmektedir. *Magazin* kelimesi de Arapçadan neşet etmiştir. Fransızcada "dükkan" anlamında kullanılan "magasin", Türkçeye mağaza olarak geçmiştir. Aval ve çek kelimeleri ile "muhtıra" kelimesi de Arapçadır.³³

Bugün "üçüncü dünya" veya "gelişmekte olan ülkeler" diye adlandırığımız ülkelerin önemli bir kısmını barındıran Asya ve Afrika, 4-5 asır öncesine kadar fakir Avrupa'nın zengin komşusuydu. Seyyahların yazdığı raporlar ve bu bölgelerden Avrupa'ya gelen ürünler, Avrupa'nın bu kıtalarla ilgili izlenimlerini biçimlendirmiş ve Avrupalıların ilk keşif seyahatlerine esin kaynağı olmuştur. Altın, çeşitli mücevherler, ipekler, halılar, resimli duvar örgüleri, baharat ve porselen, Asya ve Afrika'nın zenginliklerini yansıtan başlıca ürünlerdir.³⁴ Sanayi devrimini tetikleyen sermaye birikiminin kaynağının bu bölgelerin sömürge haline getirilmesiyle sağlandığı tezi de, söz konusu zenginliğe atıfta bulunmaktadır.

b. Geleneksel Dünya Ticaretinin Ana Merkezleri ve Güzergâhları

Uluslararası ticaretin ilk doğduğu dönemlerden itibaren hemen her bölge, üretiminde mahir olduğu veya bölgesinde tabii olarak bulunan mallardan ihtiyaç duyduğu kadarını kullanmış; fazlasını da kendisinde bulunmayan veya yeterli düzeyde olmayan malları diğer bölgelerden temin etmek amacıyla kullanmıştır. Bir ucu doğuda Çin'e kadar uzanan, diğer ucu batıda Atlantik Okyanusu'nda son bulan; kuzeyde Rusya'nın kürk üreten tundralarını, güneyde ise Afrika'nın savanalarını içine alan geniş bir coğrafyayı kapsayan kıtalar arası ticaret ağının ilk organizatörleri, büyük ölçüde Mezopotamya, Doğu Akdeniz ve Mısır'dan çıkmıştır. Bu geniş ticaret ağının oluşmasında ve yürütülmesinde şüphesiz ki, her coğrafyanın katkısı zaman zaman kendini hissettirmiştir. Bu çerçevede Yunanlılar, İskender sonrası Helen devletleri, Güney Arabistan'da kurulan devletler, Farslar, belli tarihlerde kendilerini bu ticaretin öncüleri olarak bulmuşlardır. Ancak Doğu'nun bir üretim, Batı'nın ise bir tüketim merkezi olması, büyük ölçüde Roma İmparatorluğu dönemine rastlamaktadır.

Genel olarak baharat ve ipek, Güneydoğu Asya, Çin ve Hindistan'ın üreticilerinden Orta Asya, Arabistan, Mısır, Kuzey Afrika ile Avrupa'dan

müteşekkil Roma'nın tüketicilerine akmaktaydı. İpek, büyük ölçüde bu alandaki en etkin teknolojiyi kullanan Çin'den geliyordu. Baharatın her cinsi, genellikle kurutulmuş gıdaların tüketildiği bir dünyada genel olarak tatlandırıcı, besinleri koruyucu ve tıbbi özellikleri sebebiyle büyük ilgi görüyordu. Karanfil, kakule, Hindistan cevizinin kabuğundan ve içinden mamul muhtelif baharat Güneydoğu Asya'dan, güzel kokular, ipek, porselen, kağıt, mürekkep, tavus kuşu, vahşi atlar, eyerler Çin'den; tarçın Çin ve Güneydoğu Asya'dan; karabiber Hindistan'dan; susam, susam yağı ve kök boyalar Arabistan, Hindistan ve Güneybatı Asya'dan temin ediliyordu. Güneydoğu Arabistan ve kısmen Etiyopya, dünya buhur üretiminin merkezi idi. Kızıldeniz havalisi boya gibi mamullerde kullanılan şap üretimi ile meşhurdur. Hindistan, baharat dışında pamuklu tekstil, inci, mercan, fildişi, leopar derileri, yakut, abanoz ve beyaz sandal ağacı gibi değerli egzotik ürünlerini de dünya piyasalarına arz ediyordu.³⁵ Doğu Afrika da bu genel ticarete egzotik ürünler, altın ve esirler ile katkıda bulunuyordu. Özellikle esir ticareti, Sevakın, Bâdî, Dehlek, Zeyla, Beylul, Barbara, Mogadişu, Merka, Bezava, Mombassa ve Zengibar şehir ve limanları üzerinden Hindistan, Mısır ve Arabistan istikametlerine doğru seyretmekteydi.³⁶

Bunlara karşı daha batıdaki toplumlar yöresel hammadde, mamul mal ve değerli maden gönderiyordu. Orta Asya, büyük ve güçlü atlarla, Çin'de çok makbul sayılan yüksek kaliteli yeşim ile; Roma cam eşya, mücevherat, işlemeli kıyafetler, şifalı bitkiler, brokarlar, sanat eserleri, dekorasyona yönelik ürünler, parfüm, bronz mamuller, yün ve keten kumaş, çömlek, demir araçlar, zeytin yağı, şarap, altın ve gümüş sikke ile; Kuzey Avrupa kurutulmuş balık, orman ürünleri, bal ve kürkle; Anadolu madenî eşyalar ve bakırla; Etiyopya ve Nûbe ise, daha ziyade Mısır'a ihraç edilen altın gibi değerli madenler ve aromatik bitkiler, "mür" ve egzotik hayvanlar ile bu ticarete katılıyordu. Daha sonraları Bizans da, bölgeye gönderdiği papazlar vasıtasıyla Çinlilerden öğrendiği teknikleri kullanarak tesis ettiği ipek sanayi ile dünya ticaretine yeni bir boyut eklemiştir. Akdenizli tacir, üretici ve zanaatkarlar, genellikle kesilmemiş taş gibi, hammadde ithal ediyorlar; sonra bunları mücevherat olarak işleyip yeniden ihraç ediyorlardı.³⁷

Doğu-Batı ticaretinde mümkün olduğunca mala karşılık mal ticareti yapılmaya çalışılsa da, altının temel ödeme aracı olduğunu kabul etmek gerekir. Toplamda tarih boyunca Doğu'dan Batı'ya mal akışında belli bir fazla oluşmuş ve bu fazla genellikle Batı'dan Doğu'ya doğru gerçekleştirilen net altın ve değerli maden akışıyla kapatılmıştır. Ortadoğu'nun dış ticaret dengesini nasıl sağlayabildiği sorusu, hâlâ tam olarak cevaplandırılmamıştır.³⁸ Altından yapılmış Buda heykelleri, Doğu'da biriken altın miktarının boyutları hakkında bir fikir vermektedir.

Bilinen tüm dünyayı bütünleştiren bu ticaretin seyrettiği genel güzergâhlar bulunmaktaydı. Ana kara yolu, Avrasya kıtasını bir baştan öbürüne geçiyordu. Han başşehri Chang'an ve ötesindeki Luoyang'dan başlayan güzergâh, Moğolistan ve Türkistan üzerinden dünyanın en tehlikeli ve kurak bölgelerinden biri olmakla birlikte "tarım havzası" olarak da bilinen Taklamakan Çölü'ne ulaşınca ikiye ayrılıyordu. İpek yolu bu çölün güneyi ve kuzeyinden dolaşarak ve bölgedeki vaha kasabalardan geçerek ilerliyordu. Kaşgar'da birleşen iki yol buradan Baktria üzerinden Buhara'ya yöneliyordu. Buhara, İndüs Nehri'nin döküldüğü Hindistan'ın batı sahilindeki limanları (Modern Karaçi yakınlarındaki Barbarikon ve Broach yakınlarındaki Barygaza) Texila üzerinden bu yola bağlayan noktaya yakındı. Bu ana güzergâh, daha sonra Merv üzerinden Hazar Denizi limanlarına, İran'a ve oradan da Dicle-Fırat deltası ile Palmyra ve Tire üzerinden Akdeniz'e, Hatay üzerinden de Anadolu'ya gitmekteydi.³⁹ (Bkz. Harita 3: Geleneksel Doğu'nun Ticaret Yolları)

Bu ana güzergâhı destekleyen ve dünyanın başlıca limanlarıyla birleştiren yollar da tarih içinde önem kazanmış ve bir anlamda medeniyetlerin gelişme hatlarını oluşturmuştur. Bu yollarda oluşan trafiğin yoğunlaşp azalması, yol üzerindeki şehirlerin yükseliş ve düşüşünde oldukça belirleyici olmuştur. Kara güzergâhları, limanların kurulup gelişmesinde önemli bir rol oynamışsa da genellikle yollar uygun limanlara göre şekillenmiştir.

Arabistan Yarımadası çevresinde gelişmiş temel rotalar şunlardır:

1. Kızıldeniz ve Süveyş Körfezi'ni Nil ve Akdeniz'e bağlayan güzergâh: Bu güzergâh iki farklı yoldan oluşmaktaydı. Bunlardan ilki güney yolu olup Etiyopya'da Adulis ve Sevakin'den başlayıp Ayzab, Berenike veya Kuseyr ile Ayzab'ın kuzeyindeki Kûs'a kadar devam etmekteydi. Kuzey yolu ise, Süveyş'teki Kulzüm'den veya Tur ya da Yotabe'den Pelusiyum (Fermâ), Dimyat (Damietta) veya Kahire'ye gitmekteydi. Kuzey Afrika hacılarının da takip ettikleri bu iki yol eşzamanlı olarak kullanılsa da, trafiğin yoğunluğu açısından birbirine rakip olmuş ve dönemin şartlarına göre biri diğerine üstünlük sağlamıştır.⁴⁰ Mısır hükümdarları ve eski Hellenistik ve Romen devirlerinin tüccarı, servetlerinin büyük kısmını, Nil'i Kızıldeniz'e bağlayan kuzey yolu üzerinden yaptıkları ticaretle kazanmıştır. Nil nehri-ni Kulzüm yakınında Kızıldeniz'e bağlayan kanalla da yoğunluğu artan bu güzergâhın, Antik Çağ'da Mısır'ın Hindistan ve Afrika ile ticarî bağlantısını temin ettiği anlaşılmaktadır.⁴¹ (Bkz. Harita 5: Mısır'ın Ana Ticaret Yolları)

2. Akabe Körfezi'ni Suriye ve Mısır'a bağlayan yol ağı: Akabe Körfezi'ni Sina Yarımadası üzerinden Mısır'a ve Ürdün vadisinden geçerek Suriye kıyısına bağlayan birkaç yol bulunmaktaydı.⁴² (Bkz. Harita 6: Arabistan Yarımadası'ndan Akdeniz'e Açılan Ticaret Yolları)

3. Arabistan Yarımadası'nın güneydeki en uç noktalarını kuzeye bağlayan batı sahili güzergâhı: Aden ve Zebid'den başlayıp Hicaz üzerinden geçerek Akabe Körfezi'nden dolaşan bu kervan yolu, hac için de kullanılmış olup, İslam tarihinin özellikle ilk dönemlerinde oldukça önemli bir rol oynamıştır. Bu yol Yemen'den çıktıktan sonra Taif'e; oradan da Mekke'ye geliyordu. Mekke'den kuzeye doğru Yesrib, Hicr, Tebük, Ma'ân, Mute ve Busra'dan geçerek Şam'a ulaşıyordu. Mekke'den çıkıp Kızıldeniz kıyısını takip eden bir diğer yol ise, Bedir'den geçerek Eyle'ye uğruyor; buradan da ya Ma'ân'a dönerek Mute yoluyla Şam'a ulaşıyor veya Eyle'den sonra Sina Yarımadası üzerinden Mısır'a gidiyordu.⁴³ Kimi yazarlar Yemen'i Suriye'ye bağlayan ana güzergâhın aslında Mekke'den geçmediğini ileri sürmekte ve Mekke'nin Yesrib'den geçen yola coğrafi olarak tali kaldığını iddia etmektedir. Bu çerçevede Yesrib'in ticarî, ziraî ve sınaî açılardan Mekke'den daha gelişmiş olduğu da ifade edilmektedir. Bu ilk dönemlerde kabul edilebilir olsa bile, İslam'ın doğuşuna yakın dönemlerde Kureyş'in teşebbüsleri ile Mekke'nin ticarî açıdan bölgenin en önde gelen şehri haline geldiği unutulmamalıdır. Kur'an'daki Kureyş Sûresi'nde (106/1-2) zikri geçen biri kışın Yemen'e, diğeri yazın Suriye'ye olmak üzere Mekke'den yılda iki kez yola çıkan kervanlar, Mekke'nin ticarî önemine işaret etmektedir.⁴⁴ Öte yandan bu yol üzerinde bulunan Cidde ve Car (bilahare Yenbu) limanlarının ilgili dönem boyunca ana ticaret merkezleri olmaktan ziyade, Mekke ve Medine'ye hizmet ettikleri anlaşılmaktadır.⁴⁵ (Bkz. Harita 4: Arabistan Yarımadası'ndan Geçen Ana Ticaret Yolları ve Başlıca Ticaret Merkezleri)

4. Arabistan Yarımadası'nın güneydoğusunu Mezopotamya'ya bağlayan doğu sahili güzergâhı: Kalhad, Muskat, Suhâr, Bahreyn ve Katif gibi alternatif limanlardan başlayarak, kuzeyde Mezopotamya içine doğru giden ve Basra Körfezi'nin batı tarafında kalan bu ana yol, Arabistan Yarımadası'nın doğu yakasındaki başlıca güzergâhtı.⁴⁶ İslam öncesi Arap panayırlarından edinilen izlenimler, tacirlerin kuzeyden inip Basra Körfezi, Suhâr, Debâ ve Şihr üzerinden Arabistan Yarımadası'nın güney sahili lini takip ederek Aden ve Sana yönünde ilerledikleri; buradan da Hicaz'a, Ukaz Panayırına yetişecek şekilde gittikleri yönündedir. Rum ve Hintli tacirlerin de bu ticaret döngüsünde yer aldıkları bilinmektedir.⁴⁷

5. İran içlerine uzanan yollar: Doğuda İran içlerine giden iki ana yol mevcut olup, ilki Siraf ve Fars üzerinden, diğeri ise Hürmüz ve Kirman'dan geçmekteydi.⁴⁸

6. Mezopotamya nehir güzergâhları: Antik Çağ'dan itibaren bölgenin önemli güzergâhlarından biri de Basra'dan başlayıp Fırat, kısmen de Dicle üzerinden Mezopotamya içlerine ve hatta Anadolu'ya doğru kuzey yönünde devam eden nehir yolu idi. Bu hattı, Doğu-Batı ticaretinin ana güzergâhını destekleyen lojistik yollar olarak görmek gerekir.⁴⁹

Bu yolların dışında özellikle Anadolu, Kuzey Afrika, Orta Afrika, Rusya, Balkanlar ve Avrupa'nın içlerine kadar uzanan başka ticaret yolları da bulunmaktaydı. Bunlardan özellikle Antakya ile Balkanlar üzerinden Avrupa'yı bağlayan Anadolu yolu, Hazar Denizi kıyısından Kuzey Rusya'ya ulaşan güzergâh ve İspanya ile Mısır'ı, tüm Kuzey Afrika sahili ni boylu boyunca aşarak bağlayan hat, İslamî dönemde yoğun bir şekilde kullanılmıştır.⁵⁰

Geleneksel dünyanın tüm önemli merkezlerini birbirine bağlayan bu kara güzergâhlarının kullanımında ciddi problemler yaşanıyordu. Mesela Orta Çağ sonlarına kadar uzun mesafelerde yük katırının kullanıldığı Avrupa'da, kara ulaşımının birçok olumsuz yanları vardı. Ticaret yolları üzerinde ormanlık veya dağlık alanların ya da çok sayıda büyük akarsuyun bulunduğu Avrupa'nın büyük bir kısmında, eğim ve coğrafi yapı nedeniyle tekerlekli araçların kullanımı, yeterli bir yol ağı kuruluncaya kadar çoğunlukla imkânsızdı.⁵¹ Yolculuklar toplu halde, kervanlar organize edilerek yapılıyordu. Yolculuklarda yük veya binek hayvanları kullanılıyor; hatta kimi zaman yolculardan kervana yürüyerek iştirak edenler oluyordu. Günde ortalama otuz kilometrelik mesafeler katedilebiliyor, beş günü geçmesi muhtemel yolculuklar ciddi bir teşkilatlanma gerektiriyordu. Devlet tarafından kullanılan posta sistemleri, normal yolculuklardan hızlı olsa da, bu sistem genellikle tüccarın kullanımına açık olmadığı için, mektuplar da kervanlar eliyle ticaret güzergâhları üzerinden taşınıyordu.⁵²

Deve kullanımının yaygınlaşmasıyla at ve katırdan daha çok yük taşıyabilen kara kervanlarının düzenlenmesine başlanmıştır. Develer normalde oldukça rahatsız edici ve uyumsuz olsalar da, hem zor iklim şartlarına daha uzun süre dayanabiliyor, hem de uygun eyerlerle daha fazla yük taşıyabiliyorlardı. Milattan sonraki yıllarda Arabistan, Güneybatı Asya, Kuzey Afrika ve Orta Asya'da uygun deve eyerlerinin imaline başlanmasıyla develerin kervanlarda, özellikle de sıcak ve kurak iklimlerde kullanımı hızla artmıştı.⁵³

Ancak karayollarında yaşanan problemler, yalnızca taşımacılığın teknik yönleriyle sınırlı değildi. Özellikle kimi dönemlerde yoğun bir siyasi ve idari bölünmüşlük yaşayan Avrupa'da yük katırı ve mallarıyla yola çıkan bir tacir, içinden geçtiği her şehir ve kasabada, ilgili yerel yöneticilerin takdirine kalmış bir geçiş parası veya gümrük bedeli bırakıyordu. Her biri küçük meblağlara tekabül ettiği halde, yerine göre haraç, vergi, resim, Avrupa'da "gabelle" veya "teleoni" ya da "dazii" olarak bilinen zorunlu ödemelerin hepsi bir araya gelince ciddi bir yekûn teşkil ediyordu.⁵⁴

Bu bakımdan deniz üzerinden taşımacılık, söz konusu vergiler nedeniyle kara taşımacılığından daha ucuza gelebiliyordu. Mesela kaynaklar-

dan hareketle yapılan bir değerlendirmeye göre İslam dünyasında kara taşımacılığı yapıldığında ödenen vergiler deniz taşımacılığına nispetle dört kat fazlaydı.⁵⁵ Yüksek vergiler ve muhtelif yasaklar, son dönemlere kadar kaçakçılığı cazip kılmuş; yüklü meblağlar üzerine yapılan kaçakçılıklar da, tüccar zümreleri arasında haksız rekabete yol açmıştır. Kara ulaşımının ve nakliyesinin gelişmesinin önünde duran en büyük engellerden biri de, güvenlik meselesi olmuştur. Kervanlar, yolcular ve hacılar, karada nispeten belirli hatları kullandıkları için bu güzergâhlar üzerindeki müsaait noktalarda, özellikle bölgede siyasi ve askerî otorite boşluğu da varsa, eşkıyalarca sık sık pusuya düşürülürdü. Karadaki eşkıya tehdidi, denizdeki korsan tehdidine nispetle çok daha fazlaydı.

Bu şartlarda, buğday gibi değerine nispetle ağır ve yer kaplayan malları karayolları üzerinde taşıma imkânı neredeyse yoktu. Öyle ki, kervanların yol boyunca ihtiyaç duyacakları iâşe maddeleri bile gerekenden fazla alınmıyor; gerekli ihtiyaçlar güzergâh üzerinde gelişen köy, kasaba ve şehirlerden karşılanıyordu. Tahmin edileceği gibi, kervanların iâşesi bu yerleşim merkezleri için hayati bir kazanç kapısı oluyor; söz konusu yerler güzergâh üzerindeki trafiğe göre büyüyor ya da küçülüyordu. Karayollarına yakın yerlerdeki yerleşim bölgeleri, aynı zamanda kültürel etkileşimin de en yoğun yaşandığı yerlerdi. Bu çerçevede İslam'ın bu güzergâhlar boyunca ilerlediği genellemesini yapmak çok da hatalı olmayacaktır.⁵⁶

Her hâlükârda karayollarında lüks maddeler, değerli taşlar, mücevherat, parfümeri, kokulu yağlar gibi daha ziyade yükte hafif, pahada ağır mallar taşınıyordu. Karayoluna ilişkin bütün bu olumsuz şartlar, insanları taşımacılıkta deniz ve nehirleri kullanmaya itmiştir. Zira, bir nehir kayığı, her zaman için bir yük katırından daha fazla taşıyabilmekteydi. Bu da maliyetlerde ciddi bir azalma anlamına geliyordu. Ayrıca seyir akıntının yönündeyse su üzerinden ulaşım, karayoluyla ulaşımdan çok daha hızlı olabilmekteydi. Gemilerin taşıma kapasitesi bakımından sahip olduğu avantaj ise, zaten ortadaydı. Ayrıca deniz yolunu kullanan bir kimse, karada ve nehirlerde karşılaşılan vergi ve haraçlarla aynı sıklıkla karşılaşmazdı. XIII. yüzyılın sonu itibarıyla, deniz üzerinden taşımacılığın maliyetinin, karayoluyla yapılan nispetle yirmide bir olduğu tezi,⁵⁷ çarpıcıdır. Diğer yandan Arap memleketleri ile Hint ve Çin arasında karayollarından yapılan alışveriş, deniz üzerinden gerçekleştirilen ticaret yanında çok önemsiz kalıyordu.⁵⁸ Deniz yolu ile muazzam miktarlarda mallar taşınıyor; bunları kervanlarla nakletmek oldukça büyük zorluklar ve maliyetler gerektiriyordu. Mesela İbn Cübeyr, Ayzab ile Kûs arasında ilerleyen ve çoğu Akdeniz'e ihraç edilecek karabiber yüklü develerin sayısı karşısında şaşkınlığını gizleyememiş ve bu kadar bol miktarda biberin, nasıl olup da böylesine pahalı olabildiğini anlayamadığını dile getirmiştir.⁵⁹ Belli başlı deniz ticaret merkezle-

rinde yer alan limanlardaki gemilerin büyüklüğü ve sayısı, bu şehirlere uğrayan ziyaretçilerin büyük ilgisini çekmekteydi. Nil deltasındaki gemilerin sayısı karşısında, Kudüs'ten gelen Makdisi'nin yaşadığı şaşkınlık buna örnek gösterilebilir.⁶⁰

Bu çerçevede Doğu-Batı ticaretinin asıl yükünü Hint Okyanusu üzerinde seyreden gemiler çekmekteydi. Bu denizde ana güzergâh, güneydoğu Çin'in Guangzhou limanından Malaka Körfezi veya Kral Geçidi aracılığıyla Malay Adaları ve Sumatra'dan geçerek Hindistan'ın güneydoğu limanı Arikamedu (şimdiki Pondicherry) ve Seylan'a uzanıyordu. Hayli işlek olan bu güzergâhtan batıya geçiş, Hindistan'ın güneybatı limanı ve şimdiki Cranganore yakınlarında bulunan Muziris ve daha kuzeyde Barygaza ve Barbarikon üzerinden sağlanıyor; buradan kalkan gemiler mallarını Basra Körfezi veya Kızıldeniz üzerinden Batı'ya ulaştırıyorlardı.⁶¹

Hint Okyanusu'ndaki deniz güzergâhının, I. yüzyılda, adı denizci Sinbad olarak hikâyeleşmiş İskit Prensi Sanabara tarafından keşfedildiği söylenir. Sanabara'nın, muson rüzgarlarının sırrını öğrenerek bugünkü Mumbai'nin kuzeyindeki Barigaza'dan yola çıktığı ve İran, Arabistan, Zengibar ve Malabar kıyılarını kolonize ettiği, İskenderiye ile Yang-Tseu (Maha-Çina) Çin'i arasında önemli bir ticaret geliştirdiği rivayet edilir.⁶²

Basra Körfezi'ne indirilen mallar, Arabistan'ın doğu yakasını baştan aşağıya aşan karayolu ile veya doğrudan Mezopotamya'nın körfeze açılan limanlarına iletiliyor; buradan da Dicle, Fırat nehirleri ve kervanlar vasıtasıyla Anadolu'ya ya da Suriye limanlarına taşınıyordu. Kızıldeniz güzergâhında ise mallar daha ziyade Aden'de indirilerek daha küçük gemilerle veya Hicaz karayolu ile daha kuzeydeki dağıtım merkezlerine ulaştırılıyordu. Eyle, Ayzab ve Kulzüm bu çerçevede önemli limanlardandı. Anadolu, Suriye ve Mısır'a ulaşan mallar, gerek buralardaki talebe yönelik iç pazara, gerekse daha batıya doğru sevk ediliyordu. Bu anlamda İskenderiye ile İskenderun arasındaki Akdeniz limanları, Batı'ya yönelik ticaretin en mühim noktalarıydı.⁶³

Akdeniz'i Doğu'ya bağlaması bakımından Hint Okyanusu-Kızıldeniz-Mısır-Akdeniz transit yolu çok önemliydi. "Baharat Yolu" da denen bu güzergâh üzerinden; Güneydoğu Asya, Hindistan ve Doğu Afrika'dan gelen mallar Aden'de toplanıyor; buradan da Ayzab'a ve Kızıldeniz'in diğer limanlarına taşınıyorlardı. Mısır'ın limanlarına indirilen mallar da, yukarıda bahsi geçen Kızıldeniz-Nil hatları boyunca Mısır'ın Akdeniz sahiline ulaştırılıyor; buradan da deniz yoluyla çeşitli Avrupa ülkelerine sevk ediliyordu.⁶⁴ İbn Cübeyr, kendi yaşadığı dönemde (1145-1217), daha ziyade güney hattının kullanıldığını nakletmektedir. Seyyaha göre İskenderiye-Küs-Ayzab-Aden arasındaki yol, Kulzüm hattına nispetle çok daha em-

niyetliydi. Tacirler, Ayzab ile Yukarı Mısır'ın merkezi Kûs arasındaki yolu kervanlarla karadan katediyorlar; bundan sonra Nil nehri yoluyla İskenderiye, Dimyat, Reşîd ve Tinnîs gibi Mısır'ın Akdeniz limanlarına ulaşıyorlardı. Anlatılanlara göre, mallar, Kûs ile Ayzab arasındaki yolda, başında bekçi olmaksızın meydanda duruyor; kimse bunlara dokunmaya cesaret edemiyordu. Bu yol o kadar işlekti ki, gelip giden kervanları saymak mümkün değildi.⁶⁵ Kızıldeniz ve Hint Okyanusu'ndaki ticaret emniyeti, Yemen'de bulunan harp gemileriyle sağlanıyor, bu sayede ticaret gemileri korsanların saldırılarından korunmuş oluyordu.⁶⁶ Yine İbn Cübeyr'in anlattıklarına göre, İskenderiye, Kahire ve diğer Mısır şehirlerinde emniyet ve asayiş öyle mükemmeldi ki, halk ve tüccar gündüz olduğu gibi geceleri de emniyet içinde işleriyle meşgul oluyorlardı.⁶⁷

Muhtelif tacir ve ticaret kafileleri, bu uzun mesafelerin önemli bir kısmını katederdi. Çinli tacirlerin Orta Asya ve İran'a; Hintlilerin Roma İmparatorluğu'nun merkezine; Romalıların deniz yoluyla güney Hint limanlarına; Malaylı tacir-denizcilerin Hindistan ve Doğu Afrika sahillerine kadar ulaştığı bilinmektedir. Hatta Çinli denizci ve tacirlerin, okyanus ötesi ticaretin avantajlarını, gemilerini Doğu Afrika kıyılarına kadar göndermek suretiyle oldukça erken bir dönemde keşfettikleri bilinmektedir. Ancak ticaret genellikle bir uçtan diğerine tek bir seferde yapılmıyordu. Uzun mesafeli ticaret, daha ziyade belli evreler halinde, kademeli olarak gerçekleştiriliyordu. Mesela Çin ile Baktia arasındaki ticareti gerçekleştiren Çinli ve Orta Asyalı göçebe Türkler, daha öteye geçemiyorlardı; zira Farslar kendi bölgelerindeki ticareti tekellerine almışlardı. Palmyra'ya (Tedmur) ulaştıktan sonra umumiyetle bu bölgenin insanlarınca devralınıyordu ki, bunlar da genellikle ilk dönemlerde Roma tabiiyetindeki Yunanlı, Yahudi ve Ermenilerden oluşmaktaydı. Akdeniz havzası ticaretinde hayli etkin olan bu milletler, daha sonraları Müslümanların hakimiyetine geçen bu bölgelerde artan Arap faaliyetine rağmen, Müslümanların da müsamahası ile etkinliklerini devam ettirmişlerdir.⁶⁸

Ticareti, M.Ö. VI. yüzyılda yaşadıkları bölgelerdeki mabetlerine karşı girişilen saldırıların ardından göç ettikleri Babil'den öğrendikleri söylenen Yahudilerin, o tarihlerden beri hemen hemen tüm siyasî iktidarlar döneminde ticarete önemli bir yer edindikleri görülmüştür.⁶⁹ Ticaretle birlikte dünyanın çeşitli yerlerine dağılan Yahudiler, benzer şekilde Bizans döneminde Suriye ve Mısır'dan Arabistan'ın kuzey ve güney kısımlarına geçmiş; Habeşistan ve bütün Kızıldeniz ülkeleri başta olmak üzere çok geniş bir bölgede varlık ve faaliyet göstermişlerdir. Bu yayılışın, Arap dünyası, Kızıldeniz kıyılarındaki Eritre bölgesi ve sahrada belli bir etki yapmış olması tabiidir.⁷⁰

Deniz ticaretine yön veren milletler tarih boyunca değişmiştir. Güney Çin ile Güneydoğu Asya üzerinden Seylan ve Hindistan arasında, ağırlıklı olarak Malay ve Hintli denizci-tacirler etkili olmuştur. Arap denizi kısmında ise, önceleri Güney Arabistanlılar, Romalıların Mısırlı ve Yunan tâbileri ile Farslar, daha sonraları ise Müslüman Araplar, Farslar ve Hintliler etkin olmuştur. Basra Körfezi'nde etkin kuvvet ağırlıklı olarak Farslar iken, Kızıldeniz'de sırasıyla Güney Arapları, Ptolemy dönemi Mısırlıları (Batalime), Habeşliler, Romalılar ve ardından Araplar etkili olmuştur.⁷¹

2. Kızıldeniz Havzasının Dünya Ticareti İçindeki Yeri

a. İslam Öncesi Dönemde Kızıldeniz Ticaretine Hâkim Milletler

Kızıldeniz bölgesinin kayda geçmiş bölgesel ticaretini, Eski Mısır medeniyetine kadar sürebiliriz. Antik dünyanın en önemli tahıl üretim merkezlerinden Mısır, ayrıca, keten gibi, kumaş imalinde kullanılan bitkileri işleyerek kendi ihtiyacından fazlasını üretmekteydi. Bu sayede, hem kendi coğrafyasındaki ürünleri, hem de daha güneydeki topraklarda bolca bulunan değerli madenleri ihraç ederek, karşılığında toplumun ve sarayın ihtiyaç duyduğu malları temin etmekteydi. Özellikle kereste imkânları hayli kıt olan Mısır'ın, gemi inşası ve firavunların saray ve mezarlarının süslenmesi amacıyla, oldukça erken tarihlerden itibaren Akdeniz üzerinden başka toplumlarla ticarî ilişkiler kurduğu bilinmektedir.⁷² Ülkeye ithali ancak firavunun izniyle gerçekleştirilen ürünlerin önemli bir kısmı, saray ve mabetler başta olmak üzere idarî ve dinî yapılarda kullanılıyordu.⁷³ Lübnan'ın kokulu sedir ağacından mamul kerestelerine karşılık altın, gümüş, keten ve deri gibi ürünler ile mercimek gibi kuru gıda ihracını kapsayan bir ticaret faaliyetinin M.Ö. 3000'li yıllara kadar uzanan bir geçmişi bulunmaktadır. Söz konusu ticaretin, Haçlı Seferleri'nin Mısır'ın Sina Yarımadası'nın ötesi ile ilişkisini koparmasına kadar sürdüğü görülmektedir.

Kızıldeniz'e, yazılı tarihe geçen ilk yolculuklarını M.Ö. 2470 yılında gerçekleştiren Mısırlılar, dönüşte Somali ve Yemen'den kereste, buhur ve çam sakızı getirmişlerdir. XI. sülale (M.Ö. 2134-1991) boyunca Mısır'da ticaretin hızla canlandığı, bu canlılığın XV. sülale devrinin başlangıcında Hiksosların Mısır'ı istila etmeleri sonucunda kesintiye uğradığı, ancak XVIII. sülale döneminde Hiksosların Mısır'ı terk etmeleri ile yeniden canlandığı tahmin edilmektedir. Yeni krallığın ilk yöneticilerinden Kraliçe Hatşepsut ile çağdaşı ve rakibi olan aynı sülalenin krallarından III. Tutmosis, bu ticareti canlandırmak ve yaymak için büyük çaba harcamıştır. Kraliçe Hatşepsut zamanında, Mısırlılar Kızıldeniz ve Aden Körfezi'ni geçerek, Doğu Afrika sahillerinde "Punt" adını verdikleri ve bugün büyük ihtimalle Somali ve Etiyopya kıyılarında yer alan bölgeye kadar ticarî se-

ferler düzenlemiş; buradan altın, abanoz, fildişi, büyükbaş hayvan, köle, buhur, kokulu yağ ve esans ithal etmişlerdir. Mısır'ın ilk kadın firavunu olduğu düşünülen Hatşepsut'a ait mezar odasındaki resim ve hiyeroglif yazılar, Punt'a gönderilen bir gemi ve bu bölgeden temin edilen mallar hakkında ilginç bilgiler vermektedir. Söz konusu tasvirlerde, Mısır'a götürülmek üzere gemilere yüklenen mallar arasında maymun, goril, köpek, panter gibi canlı ve vahşi hayvanların yanı sıra kökleri itina ile sarılmış ve mür olduğu sanılan ağaçlar da yer almaktadır. Mısırlılar için Doğu Afrika o kadar önemli olmuştur ki, II. Ramses (M.Ö. 1425-1405) döneminde Sudan işgal edilmiş ve Sevakim Limanı Mısır donanmasına hizmet etmeye başlamıştır.⁷⁴

M.Ö. ilk bin yıla kadar belirgin bir devlet yapısı kuramayan Mısırlılar büyük ihtimalle Yemen'e de uğramışlar ve ziraî hayata geçmiş bölge insanları ile ticarî ilişkilerde bulunmuşlardır. Güney Arabistan'da buhurun varlığı, Mısır'ın çok erken dönemlerden itibaren ilgisini buraya yöneltmesine ve bölgeyle dolaylı ya da doğrudan bir ilişki kurmasına yol açmıştır.⁷⁵ Nil Nehri'ni Kızıldeniz'e bağlayan kanalın geçmişi de Mısır'ın bu ticarî ilgisiyle irtibatlandırılmış ve kanalın XIX. firavun sülalesi hükümranlılığı döneminde (M.Ö. 1318-1298) açılmış olabileceği üzerinde durulmuştur. Bu kanal, daha sonraları pek çok defa kapanıp yeniden açılmış; İslamî dönemde de bir müddet kullanılmıştır.⁷⁶ Seleflerinin yolunu izleyen III. Ramses döneminde (M.Ö. 1198-1167) Afrika'dan deniz yoluyla fil getirilmişse de, Kızıldeniz'deki Mısır deniz ticareti, III. Ramses'ten sonra XXVI. sülale dönemine kadar ciddi bir duraklama sürecine girmiştir. Özellikle II. Nekao'nun (M.Ö. 609-594) denizcilik girişimleriyle kimi zaman bu gerileme durdurulmuşsa da, Mısır ticareti Finikelilerin güçlü rekabeti karşısında bundan sonra hep zayıflamıştır.⁷⁷

Antik dönem ticaretine ciddi anlamda katkıda bulunan Finikeliler, Kızıldeniz havalisini oluşturan milletler arasında yer almasalar da, Doğu Akdeniz merkezli ticaret ağları ile Kızıldeniz ticaretini önemli ölçüde etkilemişlerdir. Kızıldeniz'in başta Akabe Körfezi çevresi olmak üzere kuzey sahillerine hâkim milletleri, Finikelilerle yakın ilişki kurmuş; onların deniz ticaretindeki tecrübesinden önemli ölçüde faydalanmışlardır.

Hız. Musa'nın İsrailoğullarını M.Ö. yaklaşık XIV. yüzyılda bölgeye getirmesinin ardından, XI. ile VIII. yüzyıl arasında bölgede etkili olan İsrailoğulları tarafından kurulan muhtelif devletler de, Kızıldeniz ticaretinde varlık göstermişlerdir. İskender'in bölgeye girmesine kadar, Kızıldeniz ticaretinin kontrolünü ele geçirme arzusu, Mısır ve bölgedeki Yahudi devletlerinin sık sık çatışmalarına sebep olmuştur.⁷⁸ İsrailoğullarının bu çabaları, Eyle'yi ele aldığımız kısımda detaylıca incelenmiştir.

Kızıldeniz ticaretinde etkili olmaya çalışan bir başka millet de Nabatilerdir. Bu Arap asıllı kavim, bugün Ürdün'de bulunan Petra şehrinden büyüyerek Kızıldeniz'in kuzey sahillerini ele geçirmiştir. Nabatiler, kayadan oyma başşehirleri Petra'nın sağladığı güvenli ortamlarından, Şam'ın güneyindeki Busra'dan Dedan'a kadar uzanan bir bölgeyi idare etmiş ve Kızıldeniz'e açılan Akabe Körfezi'ndeki Eyle ile daha güneydeki Leuce Come limanlarını denetimleri altına almışlardır. Romalı Aelius Gallus, bu limandan, yanına Nabati desteğini de alarak Yemen seferine çıkmıştır. Dedan ve Leuce Come sayesinde Nabatiler Mısır, Yemen ve diğer Arap limanlarıyla hem karadan hem de denizden irtibat kurmuşlar; deniz ve kara ticaret ağlarına dâhil olmuşlardır. Şüphesiz ki, Petra'nın üstünlüğü, büyük ölçüde kervan yollarına yakınlığı ve Nabatilerin bu yolları kontrolleri altında tutabilmeleri ile yakından ilişkilidir. Nitekim kervan yolları Helen etkisiyle doğu ve kuzeye doğru kaymaya başladığında Nabatiler, bu yollar üzerindeki hakimiyetlerini eskisi gibi etkili bir şekilde sürdürmemişler ve bir müddet sonra önce İskender'in generallerine, ardından da Roma'nın boyunduruğuna tabi olmuşlardır.⁷⁹

Kızıldeniz havalisine İskender, Roma ve Fars gibi bölge dışından güçlerin müdahale etmesinden önceki dönemleri ele alan yukarıdaki özetin en önemli eksik parçası, şüphesiz ki Yemen merkezli Güney Arabistanlı devletlerdir. Yukarıda bahsi geçen tüm milletler, uzun mesafeli ticaretin işletilmesi gayesiyle ister istemez bu bölgenin insanlarıyla birlikte çalışmak durumunda kalmışlardır. Strabon'dan Horas'a kadar Yunan ve Romalı gezginler, bu bölgeden sitayişle bahsetmişler; kendi ülkelerinde lüks malların kaynağı olarak gördükleri bu bölgenin zenginliğini detaylıca anlatmışlardır. Kızıldeniz'in batısında kalan tüm milletler, ihtiyaç duydukları Doğu malları için –İncil'de de bahsi geçen– Güney Arabistanlı tacirlere yüklü meblağlar ödemek durumunda kalmışlardır.⁸⁰ Eski ve Orta Çağlardan beri, bir yandan Mısır, diğer yandan da Hindistan ve Uzak Doğu gibi bölgelerle süregelen deniz ticareti, Güney Arabistan kıyılarındaki Arapların teşebbüsleriyle gerçekleşmiştir.⁸¹ M.Ö. III. bin yıla kadar uzanan Sebeliler, önceleri bu ticaret ağında pasif bir rol oynarken, Finikelilerin M.Ö. XI. asırdan itibaren Akdeniz ticaretini ele geçirmeye başlamalarıyla birlikte, yavaş yavaş Hindistan'dan Kızıldeniz'e kadar uzanan ticarî faaliyetleri kendi inhisarları altına almışlardır. Bunda, Yemen'in hem doğu deniz ticaret hattı üzerinde yer almasının, hem de krallığın bu ticarete kendi ürettiği ile katkıda bulunmasının ciddi bir payı vardır.⁸² Bölgelerinden geçen ticaretten vergi yoluyla ciddi bir gelir de elde eden⁸³ Sebeli, Hadramutlu, Himyerli ve Katabanlı Araplar, yalnızca Hindistan ticareti ile yetinmemiş; Doğu Afrika sahili, Malay ve Endonezya adalarını da kapsayacak şekilde irtibat sahalarını genişletmişlerdir.⁸⁴ Kuzeydeki komşularıyla ticarî bağ-

lantılarını geliştirmek gayesiyle başta Hicaz ve Güney Ürdün olmak üzere Arabistan'ın içlerindeki bölgelerde de koloniler kuran bu devletler,⁸⁵ kuzeye kadar çıkan kervan yolunu denetlemiş ve güvenli bir hale getirmeye çalışmışlardır.⁸⁶

Yunanlı tarihçi Ecasa Rekides'in, mahir denizciler ve oldukça iyi savaşçılar olduklarını zikrettiği bölge Arapları, sadece ticarete lojistik destek vermekle kalmamış; aynı zamanda uzak ülkelere ticarî deniz seferleri de düzenlemişlerdir. Arap gemilerinin, V. asrın ilk yarısı civarında, Çin'e kadar uzanan seyahatler tertip ettikleri tahmin edilmektedir. Çinli seyyah Fa-hian'ın hatıratından anlaşıldığı kadarıyla, V. ve VI. asırlar boyunca Çin gemileri Arap sahillerine kadar gelmeksizin Arap ve Sasani gemileri ile Seylan'da buluşarak, ticareti karşılıklı olarak burada yapmışlardır. 414 yılında Seylan'ı ziyaret eden Fa-hian, bölgedeki Arap kolonisini kast ederek "Arap tüccarın Seylan'daki diyarı, ihtişamlı süslerle süslenmişti" yorumunu yapmaktadır.⁸⁷

Coğrafi açıdan birbirine çok uzak iki ülke olan Çin ve Arabistan arasındaki ilişkilerin, İslam'ın doğuşundan çok öncesine uzandığı bilinmektedir. Arabistan Yarımadası, iki bin yıl öncesinde dahi Çinliler tarafından bilinmekte ve "Tia-chi" olarak adlandırılmaktaydı. Çinli denizciler ve tacirler, okyanus ötesi ticaretin avantajlarını, gemilerini Doğu Afrika kıyılarına kadar göndererek oldukça erken keşfetmişlerdir. Milattan önceki dönemlerde bile küçük teknelerle kıydan mevsim rüzgarları takip edilerek doğu deniz güzergâhının bu iki ucu arasında seyahatler yapılmaktaysa da, ticarette asıl gelişme, yelkenli gemilerin yaygınlaşmasından sonra (M.Ö. 10 ve M.S. 52 yılları arasında) olmuştur.⁸⁸

Güney Arabistan'ın Kızıldeniz-Hindistan deniz hattındaki yükselişi konusunda kesin bir kanaat sahibi değiliz. Muhtemelen M.Ö. XI. asırda Mısır'daki yeni hanedanlığın çöküşü ile başlayan iç karışıklıklar, Güney Arabistanlılara Kızıldeniz deniz trafiğini kontrol imkânı vermiştir. Bu sayede buhur ve baharat ticareti üzerinde neredeyse tam bir tekel oluşturmuşlardır.⁸⁹

Güney Arabistan'ın bilinen ilk devletini kuran Sebeliler, Hz. Süleyman ile Sebe kraliçesi arasında gerçekleşen ve ilahî kitaplarda yer alan tarihî olaydan da anlaşıldığı üzere, M.Ö. I. bin yılın başlarında oldukça ihtişamlı bir medeniyet kurmuşlardır. Sebelileri zengin tüccar bir kavim olarak niteleyen Kitâb-ı Mukaddes'te geçen rivayetlerden, Sebelilerin Suriye ve Mısır'a başta buhur olmak üzere güzel kokulu bitkiler, altın ve kıymetli taşlar ihraç ettikleri anlaşılmaktadır (Mezâmîr, LXXII, 15; Hezkiyal, XXVII, 22). Benzer ifadeleri, daha sonraki asırlarda bölgeye gelen Yunan ve Romalı güçlerin vesikalarında da görmek mümkündür.⁹⁰

Milattan önceki asırlarda yaklaşık bin yıllık bir süre boyunca uzun mesafeli deniz ticaretinde ciddi bir etkisi ve denetimi olan Sebelilerin bu başarısında, Kızıldeniz'deki denizciliğin ince noktalarından haberdar olmalarının, oldukça tehlikeli rüzgarları, kayalıkları ve demir atma yerlerini bilmelerinin büyük etkisi olmuştur. Yabancıların girmeye fazlaca cesaret edemedikleri bu denizi yakından tanımaları, Sebelileri Kızıldeniz içlerine dağıtım aşamasında tabii bir tekel kılmıştır.⁹¹

Ticaret sayesinde elde ettikleri gelirler, Sebelileri dönemlerinin en zengin ve ihtişamlı medeniyetleri arasına sokmuştur. Antik dünyada en az baharat kadar önemli addedilen ve eczacılıktan dinî ayinlere kadar çok değişik amaçlarla kullanılan ve “günlük” olarak bilinen buhurun neredeyse tek üreticisi olan Sebe Krallığı'nın kültürü de ticaret güzergâhlarını takip ederek Arabistan'ın ve Habeşistan'ın muhtelif yerlerine yayılmıştır. Sebe kitabelerinde, diğer medeniyetlere nispetle yaptıkları harplere, kazandıkları fetihlere dair çok az şey bulunmasında, bu devletin genişlemeci politikalarından ziyade ticari ilişkilere önem vermiş olması etkili olmuştur.⁹²

Sebeliler, Çin'den ipek; Endonezya ve Malabar'dan baharat; Hindistan'dan kumaş ve kılıçlar; Doğu Afrika'dan zenci köleler, maymunlar, devekuşu tüyleri ve fildişi temin etmiş; bunları hem kendi ülkelerine hem de Mezopotamya, Suriye ve Mısır'a taşımışlardır. Bu mallar buralardan da daha ötelere, Yunanistan ve Roma İmparatorluğu'nun hakimiyet bölgelerine aktarılmıştır. Transit ticarete konu bu mallara ilaveten kendi ürettikleri ürünler de, deniz yolu ile Mısır ve Eyle'ye, karayolu ile de Kuzey Arabistan'a nakledilmiştir.⁹³

Antik Yemen'de Sebe'nin çağdaşı sayılabilecek başka devletler de bulunmaktaydı. Bunlardan Main oldukça erken bir dönemde (M.Ö. III. yüzyıl) Sebe'nin hükümrânlığı altına girse de, Sebe'nin ticarî geleneğini bu krallıktan devraldığı ifade edilmektedir.⁹⁴ Yemen'in diğer iki eski krallığını teşkil eden Kataban, Hadramut, Main ve Sebe arasında buhur ekimi ve ticareti sebebiyle ciddi bir rekabet söz konusu idi. Özellikle Hadramut'ta yetiştiği halde ticarî açıdan Kataban tekelinde olduğu anlaşılan *lubân* isimli aromatik bitki, bu devletler arasında ciddi bir çekişmeye sebep olmuştur. Ortaya çıkan rekabet ortamı, Main ile Hadramut'u Güney Arabistan'ın doğu bölgesini kontrol edebilme gayesiyle bir araya getirirken, batıdaki bölgelerle Kızıldeniz'in Somali sahilleri, Sebe'nin ilk yüzyılda Kataban'ı işgal etmesine kadar Sebe ile Kataban ittifakının denetiminde kalmıştır.⁹⁵

Katabanlılar da ticarete özel bir ilgi göstermişler; ticaret ağlarının etkinliğini arttırmak ve kervan güzergâhlarını geliştirmek gayesiyle yollar yapmış ve dağların içinden geçen tüneller inşa etmişlerdir. Bir kitabede

bahsi geçen “Kataban Ticaret Kanunu”, başkentteki ticari faaliyetleri, vergi düzenini, ortaklıkları ve tacirlerin kırsal bölgelere düzenledikleri seyahatleri denetlemek gayesiyle hazırlanmıştır. Bunun dışında Katabanlı tacirlerin ticarî çıkarlarını korumak amacıyla devletlerarası anlaşmalar yapılmıştır. Mesela Hint uyruklu gemilerin, Kızıldeniz’de Bâbülmendeb’in ötesine geçmeleri böyle bir anlaşmayla engellenmiştir. Bu kısıtlamanın, ticarî sırları korumak ve Doğu-Batı ticaretindeki anahtar konumlarını teminat altına almak için Katabanlılarca tesis edildiğine inanılmaktadır. Katabanlıların, piyasalardaki dalgalanmaların farkında olduklarını ve arz-talep ilişkisini kendi lehlerine kullandıklarını düşünmek isabetsiz olmayacaktır. Nitekim yapılan bir çalışma, bunu bir örnekle ortaya koymaktadır: Hindistan’da ortaya çıkan bir orman yangını sonucunda büyük miktarda tarçın heba olmuş; bunu müteakip Katabanlı yöneticiler, Batı’ya yönelik tarçın ticaretinin tamamen kendi tekellerinde olması nedeniyle, arz eksikliğini fiyatları iki katına çıkararak gidermişlerdir.⁹⁶

Bereketli toprakları, Kataban’ın zenginliğinin en önemli kaynağı olsa da, ticarî ilişkileri ile bu zenginliği pekiştirmişlerdir. Katabanlılar sadece Kızıldeniz’e ilgi duymamış; Umman Denizi’ne açılan liman şehirlerine giden yolları da kendi denetimleri altına almak için büyük çaba göstermişlerdir.⁹⁷ Bununla birlikte, bölgedeki en önemli liman, Kataban’ın uzun bir süre müttefiki olan Sebe’nin kontrolündeki Aden olmuştur. Aden’in Mısır ile Hindistan arasındaki tek güvenli liman olması, mercan kayalıklarının olmadığı, derin ve tabii bir liman oluşu, özellikle Hippalus’un muson rüzgarlarındaki düzeni keşfetmesinden önce, Aden’i Doğu-Batı ticaret hattındaki en önemli buluşma noktası yapmıştır.⁹⁸

Yemen’de İslam’ın doğuşuna yakın bir dönemde hüküm süren bir başka devlet de Himyer’dir (M.Ö. 115 - M.S. 500). Zafâr, bu yeni devletin kültür ve dilini miras aldığı önceki devletlerin başkentlerinin yerini almıştır. Roma İmparatorluğu’nun Güney Arabistan’ı kendi denetimi altına almak gayesiyle Aelius Gallus komutasındaki bir deniz filosunu M.Ö. 24 senesinde buralara göndermesi ile yıpranan Sebe ve Kataban devletleri, çok geçmeden Himyerilere ilhak olmuştur.⁹⁹

Güney Arabistan’ın İslam öncesi son bağımsız medeniyetini temsil eden Himyeri Devleti, kendinden önceki devletlerin ticarî gelenek ve yapılarını devralmış ve bu miras üzerinde yükselmiştir. Bu durum, tabii olarak önceki devletlerin yıkılış sürecinde gerileme yaşayan bölgenin limanlarına belli bir canlılık getirmiştir. Bu dönemde Çin-Akdeniz arasındaki ticaretten önemli bir pay alan Güney Arabistan’da Aden’in yanı sıra Sana ve Ma’rib gibi şehirlerin de geliştiği, bölgede kurulan Debâ, Mehre, Aden ve Râhiye gibi panayırların Arabistan, Akdeniz, Çin ve Hint bölgesinden gelen tüccarın uğrak noktaları olduğu anlaşılmaktadır.¹⁰⁰

Birbirinden oldukça uzak bölgeler arasında cereyan eden bu ticaretin canlandırdığı panayırların Hz. Muhammed tarafından da ziyaret edildiği nakledilir. Ticaretle uğraştığı dönemde Hz. Muhammed'in, Yemen'in deri tabaklamada meşhur şehri Cüreş'e iki, Umman'daki Suhâr ve Debâ panayırlarına ise birer defa gittiği,¹⁰¹ diğer yandan Hz. Hatice'ye ait kervanla Tihame'deki Hubâse panayırını ziyaret ettiği rivayet edilmektedir.¹⁰² Himyerilerin ihya ettiği bu ticarî ilişkiler, ilk yüzyılın ortalarında büyük bir ticarî canlılığa dönüşmüştür.¹⁰³

Yüzyıllar boyunca Güney Arabistan'ın denizci ve tacirleri, mallarını güneyden kuzeye, doğudan batıya taşımış ve buhur ticaretini tekellerine almışlardır. Kuzey Arabistan'da koloniler kurmuş; Mısır, Ege ve Basra Körfezi bölgelerinde ticarî faaliyetlerde bulunmuşlardır. Habeşistan'a göç ederek bu ismi oraya kendileri vermiş; onların bu bölgedeki etkisi Afrika'nın doğu kıyası boyunca devam etmiştir. Öte yandan, arkeolojik keşifler, Güney Arabistan kültürü üzerinde güçlü bir Greko-Romen etkinin olduğunu da göstermektedir.¹⁰⁴

Arapların, batıda Helen, Roma ve ardından Bizans, doğuda da Farsların ezici hakimiyeti karşısında deniz ticaretinden aldığı pay zamanla azalmış; nihayetinde de bu ülkelerin denetimine girmişlerdir.¹⁰⁵ Habeşli Hristiyanlar, hem M.S. III. yüzyılda hem de Yahudi olan Himyeri krallarının bölgedeki Hristiyanlara yaptığı eziyetleri bahane ederek Yemen'i işgal etme girişiminde bulunmuşlarsa da, ilk denemede işgalin uzun sürmesi sebebiyle, ikincisinde ise işgali müteakip Fars Kralı I. Hüsrev'in Yemen'i fethetmesi üzerine geri çekilmek zorunda kalmışlardır. Her hâlükârda, yabancı güçlerin etkisi altına giren Güney Arabistan gerileme sürecine girmiş; bölgedeki mabetler ve barajlar yıkılmış ve İslamiyet'in gelişine kadar ülkede genel bir karmaşa yaşanmıştır.¹⁰⁶

İskender'in Mısır'dan Hindistan'ın içlerine kadar genişlettiği imparatorluğunun, ölümünün ardından dağılarak generallerinin hükümlarlığı altına girmesi, Kızıldeniz havalisindeki siyasî ve iktisadî yapılar üzerinde de etkisini göstermiştir. Bu çerçevede kuzeyde Selefkiler (Seleucid), Mısır'da ise Batalime (Ptolemy), ticaret yolları üzerinde hakimiyet kurma mücadelesine girmiştir. Esasında M.Ö. 500 ile M.S. 500 arasına yerleştirdiğimiz klasik çağda, ticaret büyük ölçüde artmıştır. Zira dünya imparatorluklarının ve geniş barış dönemlerinin hâkim olduğu bu dönemde ticaret hatları üzerinde kurulan devletler belli bir istikrar kazanmış; bu da ticatin gelişmesine katkıda bulunmuştur.

Özellikle Fars İmparatorluğu'nun M.Ö. 500'den itibaren yavaş yavaş Batı Anadolu ile Hindistan içlerine kadar kurduğu devletin, bu sürece ciddi bir katkısı olmuştur. M.Ö. 521-486 arasında hükümdar olan Darius,

vergilendirmede standartlar getirmiş; Lidya'nın geliştirdiği para kavramını kullanıma sokarak, aynı vergi yerine nakdî vergiyi ihdas etmiştir. Söz konusu reformlarla ticaret hız kazanmıştır.¹⁰⁷ Bu altyapı çalışmalarından sonra karayollarına ilgi büyük ölçüde artmıştır. Farslar ve takip eden yıllar boyunca ortaya çıkan bölge imparatorlukları, Hindistan'dan Mısır'a ve Yunanistan'a uzanan bir ticaret ağı üzerinde hakimiyet kurmayı başarmışlardır. Nispeten istikrarlı siyasî yapı ve bölgenin genel refahı ile bu yolların varlığı birleşmiştir. Bununla birlikte deniz yollarına da önem veren Farslar Kızıldeniz'i de kullanmışlar ve Hint Okyanusu denizciliğinde etkili milletlerden olmuşlardır. Hemen her şehirde kurulan pazarların yanı sıra Babil gibi metropollerde, sarraf ve sermaye ortaklığı amacıyla para kullandıran yatırımcıların gelişmesine ön ayak olmuşlardır.¹⁰⁸ Hint Okyanusu'nda ticaretin ve denizciliğin dili bu tarihlerden itibaren büyük ölçüde Farsça olmuştur.¹⁰⁹

Bu dönemde Hintli tacirlerin de dışa açıldığını ve Hint Okyanusu ticaretinin arttığını görmekteyiz. Bu artışta, özellikle muson rüzgarlarındaki düzenliliğin tespiti ve yaygın bir şekilde Hint Okyanusu denizciliğinde kullanılması da büyük ölçüde etkili olmuştur. M.Ö. V. asırdan itibaren Hintli tacirler, Endonezya Adalarına ve Güneydoğu Asya'nın anakarasına gitmişler ve Hindistan'ın inci, pamuk, karabiber ve sair mamullerini, buraların baharat ve yerel egzotik ürünleriyle takas etmişlerdir. Bu malların çoğu Hindistan'da durmamış; Basra Körfezi ve Kızıldeniz sahilleri üzerinden Batı'ya aktarılmıştır. Romalılar karabiberi çok sevmiş ve bu sebeple Güney Hindistan'la daimi ve doğrudan ilişkiler kurmuşlardır. Bölgede sıklıkla karşılaşılan Roma sikkelerinin kaynağı bu ticarettir.¹¹⁰

Öte yandan Kızıldeniz ticaretinin şekillenmesinde daha ziyade etkili olan devlet, İskender'in kurduğu imparatorluğun Mısır'da kalan kısmını elinde tutabilen Helenist Ptolemy Krallığı olmuştur. M.Ö. 325 ile Roma'nın Mısır'ı fethettiği M.Ö. 31 arasında Mısır'da hüküm süren Ptolemy, Kızıldeniz'de aktif bir politika takip ederek, Güneyli Arapların tekellerine aldığı Kızıldeniz deniz ticaretini tehdit etmiştir.¹¹¹

Mısır'ın iç işleyişine fazla karışmayan Ptolemy, daha ziyade tarım, sanayi ve vergi toplama üzerine yoğunlaşmış; sulama sistemleri geliştirmiş ve ticarete büyük önem vererek bazı sanayileri devlet tekeli altına almıştır. 1200 gemilik kapasitesiyle İskenderiye'yi dönemin en önemli limanlarından biri yapmayı başarmıştır. Bu liman şehrine Yunanlılar, Mısırlılar ve Makedonlar dışında Finikeli, Arap, Yahudi ve Babilli tüccar da yerleşmiştir.¹¹² Bu dönemde Kızıldeniz korsanlardan büyük ölçüde temizlenmiş; deniz trafiğini emniyet altına almak için Kızıldeniz'in üst kısmının her iki yanında ya eski limanlar onarılmış (msl. Leuce Come) ya da yenileri inşa edilmiştir (msl. Berenike). Bu dönemde canlanma yaşayan

Kızıldeniz limanları arasında Clysmas, Arsinoe, Philothera ve Myos Hormos da sayılabilir.¹¹³

Mısır'ın doğuyla karayolu bağlantısını oluşturan Nabati Krallığı ile de ilişki kuran Ptolemy, ticaret güzergâhlarını Suriye limanları yerine Mısır'a yönlendirmek amacıyla ticarî anlaşmalar yapmış ve bu politikayı Mezopotamya'nın Helenli yöneticileri konumundaki Selekilerin ciddi muhalefeti karşısında kaba kuvvetle devam ettirmiştir. Daha önce XII. Hanedanlık zamanında açıldığı ve en son M.Ö. VII. yüzyılda II. Nekao tarafından temizletildiği sanılan Nil ile Clysmas arasındaki kanal yeniden trafiğe açılmış; Kızıldeniz sahilindeki limanları Mısır'ın içlerine bağlayan karayollarının bakımı yapılmış ve bu yollardaki güvenliği arttırmaya yönelik tedbirler alınmıştır.¹¹⁴

Muson rüzgarlarının düzenine ait bilgilerin Arabistan'ın batısına sızması da bu dönemde gerçekleşmiştir. Muhtemelen M.Ö. I. yüzyılın başlarında Yunan veya Roma asıllı bir gemici olan Hippalus, muson rüzgarlarının düzenini kaydetmiştir. Söz konusu bilginin Güney Arabistanlı ve Hintli gemiciler tarafından çok daha önceden bilindiği ve Hippalus'un da seyahatinde bu denizcileri kullandığı göz önüne alındığında, Hippalus'un bir keşiften ziyade bir aktarım yaptığı tahmin edilmektedir. Her hâlükârda bu tarihlerden itibaren Batılı denizcilerin Hint Okyanusu'na açılma süreci hızlanmıştır. Hint Okyanusu'nun Hintli, Farslı, Habeşli, Arap ve Çinli milletleri arasına Yunanlı ve Romalı unsurlar da katılmış ve Kızıldeniz mensheli diğer milletlere bu anlamda ciddi bir rakip olmuşlardır.¹¹⁵ Bu sebeple Ptolemy, daha sonra Romalıların da kullanacağı ve Kızıldeniz'den Sokotra Adası'na kadar uzanan bir dizi ticari koloni kurmuştur.¹¹⁶ Ptolemy'nin Mısır'ın üretim ve ticaretini denetlemekten elde ettiği kazanç o kadar fazla olmuştur ki, bu fazlalık egemen yabancı unsurların yerli alt tabakalara yönelik abartılı ve gösterişli propagandalarına da yansımıştır. Festivallerde altın neredeyse sıradan bir metal olarak hemen hemen tüm süs eşyalarında kullanılmaya başlanmıştır. Kamusal alanlar, sadece mimari açıdan değil, tüm yönleriyle abidevi özellikler taşımaya başlamıştır. Ptolemy Mısır'ında, dünyanın dört bir yanından gelen düşünür, şair ve zanaatkarlar el üstünde tutulmuş; İskenderiye Kütüphanesi'ne en az yarım milyon kitap girmiştir.¹¹⁷

Bu dönemde Kızıldeniz ticareti, bazen Kızıldeniz'in doğu kıyısı üzerinde yer aldığı bilinen, ancak bugün kesin yeri bilinmeyen Leuce Come'ye kadar uzanmış; oradan da kafil yolları ile Suriye'ye kadar devam etmiştir. Filistin ve Suriye'nin Kızıldeniz'e bağlanmasında da, daha ziyade Roma döneminde parlayacak Eyle rol oynamıştır. Bu dönemde söz konusu istikametler, Nabatilerce kontrol altında tutulmuştur. Mısır yönü trafiği ise, Ayzab (Berenike), Leucos Limen (Kuseyr) veya Myos Hormos limanla-

rında yoğunlaşmıştır. Ticaret, bu limanlardan karayoluyla Nil üzerindeki Kıft'a yönelmiş ve Nil'i takip ederek İskenderiye'ye kadar devam etmiştir. Doğu ticareti, İskenderiye'den de Akdeniz havzası yoluyla Batı pazarlarına açılmıştır. Kimi zaman ticaret gemilerinin Kızıldeniz'de Kulzüm'e kadar seyrettiği de olmuştur.¹¹⁸

M.Ö. son yüzyıla gelindiğinde artık Akdeniz havzasında hâkim bir güç olarak yükselen Roma İmparatorluğu'nun Kızıldeniz havzasına girmeye başladığını görmekteyiz. Cleopatra döneminde Roma'nın hamiliğini kabul eden Mısır, daha sonra doğrudan Roma'nın hakimiyeti altına girmiştir. Benzer bir yöntem, Suriye Selekileri ile Nabatilerin hakimiyeti altındaki bölgeler için de geçerlidir. Romalılar, Mısır'da özellikle Kulzüm ve Leucos Limen'e, Nabati bölgesinde ise Eyle'ye ağırlık vermişlerdir. Bu sebeple, Kızıldeniz'in Arabistan kıyısı üzerinde bulunan Leuce Come, Romalıların ortaya çıkışı ile önemini yitirmiştir. Buna karşın Akabe Körfezi'nin girişindeki küçük bir ada olan Yotabe bile, IV. yüzyıla ulaşıldığında önemli bir ticaret merkezi olarak gelişen Eyle'ye giden gemilere yönelik bir gümrük noktası olarak büyük bir önem kazanmıştır.¹¹⁹ Romalılar, aynı zamanda Basra Körfezi'nin güney kısmındaki limanlara giden eski Baharat Yolu'nu ve bu limanlardaki faaliyetleri devam ettirmiş; özellikle Kulzüm'de Kızıldeniz ve Hint Okyanusu'na yönelik gemi yapımı ve onarımına ağırlık vermişlerdir. O dönemlerden kalma bazı Yunanca papirüsler, Kulzüm'ün Kızıldeniz korsanlarına karşı askerî bir üs olarak kullanıldığını ortaya koymaktadır.¹²⁰

Romalılar, ticarette ulaşım ve güvenliği arttırmak gayesiyle hakimiyetleri altındaki bölgelerde yol yapımına da önem vermişlerdir. Bunların bir kısmı, bugün bile varlığını sürdürmektedir. Bu yolların en uzununu, Cebelitarık Boğazı'nın güney yakasından Kuzey Afrika'nın Akdeniz sahili boyunca ilerleyerek İskenderiye'ye ulaşan, oradan da Nil boyunca aşağı inerek Berenike'ye çıkan 4.800 km'lik karayoludur.¹²¹

Kızıldeniz hakimiyetine büyük önem veren Romalılar, ilk yüzyılda Mısır'ı ele geçirerek, özellikle Hindistan ile Akdeniz arasında hareketli bir ticarî bağlantı tesis etmişler; bunu daha ziyade Ptolemy'nin daha önce tesis ettiği ilişki ve kolonileri idame ettirerek gerçekleştirmişlerdir.¹²² Romalılar, Kızıldeniz'in korsanlardan temizlenmesinde de oldukça etkin olmuştur.¹²³ Yunanlı coğrafyacı Strabon, Kızıldeniz'den Hindistan'a yılda 120 geminin kalktığını yazmaktadır. Arkeolojik kazılar da Romalıların Hindistan'ın güney ve batı limanlarında koloniler kurduğunu göstermektedir.¹²⁴ Romalılar, Arabistan üzerinden geçen ticaret yollarının denetimini sağlamak amacıyla Nabatilerin eski vatanları üzerinde de hakimiyet kurmuşlar ve bölgenin tacirlerini, Eyle Limanı üzerinden Kızıldeniz'de ti-

caret yapmaya teşvik etmişlerdir. Bu sürece destek vermek için de çöl sınırları boyunca kireç binalar inşa ederek Bedevi saldırılarına karşı savunma sağlamışlardır.¹²⁵

Romalılar, kısa sürede Hint Okyanusu denizciliğinin inceliklerini öğrenmişler ve musonlardan faydalanmışlardır. Böylece Asya ürünlerini Avrupa'ya getirmek artık çok daha ucuza mal olmaya başlamıştır. Bu döneme ait kayıtlar bir teknenin Mısır'ın bir Kızıldeniz limanından doğuya doğru yola çıkıp tekrar dönmesinin, ortalama bir yıl aldığını ifade etmektedir. Roma açısından bu süreye, malların başkente intikaline kadar birkaç ay daha eklemek gerekmektedir. Süreci kısaltmak maksadıyla, Roma'nın Mısır valisi Traianus (Trajan), M.S. 100 yılı dolaylarında Nil ile Kızıldeniz arasındaki kanalı yeniden ihya etmiştir. Normal deniz taşıtları bu yolu kullanmamışlar; bu kanalda nakliye, sahilten develerle çekilen özel taşıtlarla gerçekleştirilmiştir. Bu dönemde, ayrıca, Fırat ve Basra Körfezi yoluyla veya İran üzerinden karadan ulaşan yollar kullanılmışsa da, bunlar yüksek taşıma maliyetleri ve eşkiya tehdidi gibi nedenlere bağlı olarak veya bölgede Roma'ya düşman bir siyasal gücün yükselmesi durumunda tercih edilmemiştir.¹²⁶

Romalılar, Kızıldeniz üzerinde tam bir hakimiyet kurmak maksadıyla, muhtemelen, Aden'i de kuşatmışlardı. Zira, Roma'yı Hindistan'daki kolonilerine bağlayan bu önemli mevki, giderek daha fazla Sasani etkisine giren Mezopotamya yerine, Suriye, Mısır ve Kızıldeniz üçgenini ön plana çıkarmak için de gerekliydi. Buna karşılık Sasaniler de Hindistan ile Basra Körfezi ticaret yolunu teşvik ediyorlardı. Kızıldeniz üzerinden Hindistan ticaretinin hacmi, bu çekişmelere göre yükselip alçalmış; ancak genel itibarıyla M.S. III. yüzyıla kadar oldukça hareketliken bu tarihten sonra Roma'nın güç kaybetmesiyle gerilemeye başlamıştır. Her hâlükârda bölge ticaretinin M.S. IV. yüzyıldan itibaren Arabistan üzerindeki güç siyasetinin içine çekildiği görülmektedir. Farslar Arap hanedanı Himyerileri desteklerken, Romalılar ve bilahare Bizanslılar kendi çıkarları yönünde Habeşlileri kullanmıştır.¹²⁷

Kızıldeniz'de Roma'nın gerilemesinin verdiği boşluk, kısmen ve kısa bir süre için Habeşliler ve Güney Arapları gibi yerel güçlerce doldurulmuşsa da, bu sefer de Sasani-Bizans çekişmesi bölgeyi etkisi altına almıştır. Kızıldeniz'in yerli ahalisi içinde Hristiyan Habeşlilerin, Roma ve daha sonra Bizans'ın himayesinde olmalarından kaynaklanan bir güvenle, özellikle Kızıldeniz'in yerel ticaretinde oldukça etkili oldukları tahmin edilmektedir. Özellikle M.S. 100 yılından itibaren 400 yıl boyunca Etiyopya'da hâkim olan Aksum Krallığı, Habeşistan'ın büyük bir kesimini ele geçirmekle kalmamış; zaman zaman Yemen'e kadar uzanarak hem bölgenin yerel ürünlerini geniş bir ticaret ağının içine çekmiş, hem de başta Adu-

lis olmak üzere Doğu Afrika limanlarını transit ticaret içinde anlamlı bir noktaya getirmiştir.¹²⁸ Hamidullah, İslam öncesinde Mekke'nin iâşesinde Habeşli tacir denizcilerin büyük bir rol oynadıkları üzerinde durmuştur. Önceleri Habeşlilerin yalnızca ticaret mallarının Arabistan sahillerine kadar taşınması sırasında rol aldığını, bu malların naklinin Şuaybe ve Cidde gibi limanlarda Kureyşli tacirlere devredildiğini dile getirmiş; ancak daha sonraları Habeşistanlı tacirlerin, ticarî faaliyetlerini Mekke'ye kadar taşıyarak genişlettiklerine dikkat çekmiştir. Hamidullah, bu tezini klasik kaynaklarda yer alan bir rivayete dayandırmıştır. Rivayete göre, Mekke'de bir kıtlık esnasında, Habeşistanlı tüccar bölgeye gıda malzemesi getirmiş; ancak bunlar gençler tarafından yağma edilmiştir. Bunun üzerine aradaki irtibatın, özellikle de ithalatın kesilmesinden korkan Kureyş, Necâşi'ye tazminat ödemiş ve kendilerini mazur göstermek, hatta iyi niyetlerini devam ettirmek amacıyla ona bazı rehineler vermiştir.¹²⁹

Kızıldeniz'de Habeşlileri, Bizans'ı ve Sasanileri buluşturan ve bölgedeki çekişmeyi en iyi anlatan gelişme, hiç şüphesiz Yemen üzerine yapılan karşılıklı hamlelerdir. M.S. III. yüzyılın sonlarında Habeşistan ile Arabistan arasındaki ticareti kolaylaştırmak ve Hint Okyanusu ticaretinde daha etkin olabilmek amacıyla Yemen kıyılarına saldıran Habeşliler, ilk teşebbüslerinde başarılı olamamışlarsa da, 50 yıl sonra yaptıkları ikinci akında başarı sağlamışlar ve Yemen'i hakimiyetleri altına almışlardır.¹³⁰ Bu hadiseden yaklaşık iki yüz yıl sonra Habeşliler, bu sefer müttefikleri Bizans'ın teşvikiyle yeniden Yemen'e saldırmışlardır. Dönemin ikinci hâkim gücü Sasanilerin Bizans'la Doğu'nun zengin üretim merkezleri arasına girmesi ve uluslararası ticareti kendi lehlerine çevirmesi, Bizans için böyle bir ittifakı kaçınılmaz kılmıştır.

Kızıldeniz trafiği, özellikle VI. yüzyılda Bizans ile Sasanilerin rekabetine sahne olmuştur. Bu dönemde İran gemileri üstünlüğü ellerinde tutarken, Bizans gemileri de onları takip etmiştir. Bu çekişmeye Araplar ve Habeşliler de tabii olarak çekilmişlerdir. Bölgede Bizanslılar ile Sasaniler arasında gerek deniz, gerekse karadan herhangi bir çatışma veya savaşın olduğuna dair hiçbir delil yoktur. Ancak Sasanilerin, yerel putperestleri ve Himyeri yöneticilerini desteklemek amacıyla Yemen'e sızmaya çalıştığı; Bizanslıların da müttefikleri Habeşliler aracılığıyla Hristiyan Himyerilere destek verdiği bilinmektedir. I. Justin, Yemen'deki ayaklanmayı fırsat bilerek ve Yahudi Himyerilerin Hristiyanlara yaptığı baskıyı mazeret göstererek, Habeşlilerle ittifak tazelemiştir. Buna göre, o dönemde Ayzab ile Etiyopya arasındaki bölgeyi kapsayan esnek bir konfederasyon çatısı altında toplanan Habeşlilerin Bizans'ın Aden'e kadar uzanan eli olması ve Kızıldeniz'i bir Bizans gölüne çevirerek yerel hakimiyetlerini ilan etmeleri karara bağlanmıştır. Ancak imparatorun bu hayali, Sasanilerin Yemen'i

işgaliyle tersyüz olmuştur. Onun halefi I. Justinyen de, bir daha Habeşlileri ne Yemen'e ne de Hindistan'a deniz seferine çıkmaya ikna edebilmiştir. Bunun gerçekleşmesi halinde, Bizans'ın Doğu ticaretinde büyük bir avantaj elde edeceği ve aracı olan Farsları muhtemelen dışlamış olacağı yönünde tezler öne sürülmüştür.¹³¹

Söz konusu gelişmeler, pratikte İranlı kargo gemilerine, denizcilikte hâkim bir rol oynama fırsatı vermiştir. I. Hüsrev (571-578) zamanında Farsların Yemen'i istilasının ardından Aden limanına üs kuran ve Kızıldeniz girişindeki Bâbülmendeb'i kontrol altında tutan Sasaniler, bu suretle neredeyse Bizans'ın doğuya giden yolunu tamamen kapatmışlardır. VI. yüzyıl yazarlarından Cosmas'ın ifadesiyle "Seylan'a kadar yelken açmaktan çekinmeyen" Bizans gemileri, artık Hint Okyanusu'na bile açılmaz hale gelmiştir. Kızıldeniz'in Arabistan ve Afrika sahillerinde ortaya çıkan birçok Yunan yazıtı ve Seylan'da keşfedilen Bizans sikkeleri, bölgedeki Sasanî hakimiyeti öncesindeki Bizans varlığının işaretçisidir.¹³²

Tabiatıyla bu tarihten itibaren Bizans'ın Doğu ticareti üzerindeki etkisi azalmış; Kızıldeniz transit ticareti zayıflamış; Doğu ticareti Basra Körfezi'ne ve kısmen de Arabistan'ın güneyi ile kuzeyini bağlayan Hicaz yoluna kaymıştır. Bu ikinci güzergâh, özellikle Doğu Anadolu ve Mezopotamya'da Bizans ile Sasanîlerin devamlı çatışması sebebiyle daha fazla tercih edilir olmuştur. Bölgenin yerel güçleri yeniden güçlenmiş ve bu süreçte Habeş, Yemen ve Kureyş, bölgesel güçler olarak yeniden varlık tazelemiştir. Yerel iktidarların kısa süren bu hakimiyetinin ardından Hicaz merkezli yeni bir güç ortaya çıkmış ve hızla yayılarak bölgenin dinamiklerini büyük ölçüde değiştirmiştir. Bu yeni güç, hiç şüphesiz ki İslam'dır. İslam'la tanışan Araplar, bölgedeki yerel unsurların ticaret ve denizcilik tecrübeleriyle harmanladıkları yeni birikimle Orta Çağın en büyük medeniyetlerinden birinin temellerini atmışlardır.

b. İslam'ın Doğduğu Yüzyılda Kızıldeniz Havalisinde Ticaretin Gelişimi

Arabistan'ın batı kıyısını oluşturan Hicaz, taşıdığı olumsuz iklim ve coğrafi özelliklerine rağmen, tarihin ilk dönemlerinden itibaren başta Şam ve Filistin gibi yarımadanın kuzeyindeki medeniyet merkezleri ile güneyde önemli bir üretim ve ticaret merkezi olan Yemen'i birbirine bağlayan güzergâh üzerinde bulunduğundan, tarihî bir ilgi görmüştür. Başta Yemen'in aromatik bitkileri olmak üzere bölgenin değerli mahsullerini Akdeniz havzasına taşıyan bu güzergâhın kullanımı, güneyde Sebe, kuzeyde ise Petra'nın etkin olduğu dönemlere kadar uzanmaktadır. Özellikle İskender sonrası Helenistik dönemde, Güney Asya'dan deniz yolu ile gelen mal-

ların Mısır'daki Ptolemy, Mezopotamya'daki Selekiler ve Yemen'deki kralıklar arasında nakledilmesi amacıyla gerçekleştirilen bu kara ticaretine, zaman zaman Habeşistan gibi bölgeye yakın devletler de dâhil olmuştur.¹³³

Bizans ile Sasani devletleri arasındaki çekişme ve mücadelelerin, özellikle Mezopotamya ve Anadolu üzerinden geçen ve Doğu ile Batı arasındaki ticaretin başlıca karayollarını oluşturan güzergâhları tehdit eder hale gelmesiyle, Hicaz yolu gibi alternatif yollara yönelik talep daha da artmıştır. Hicaz, böyle bir kavşakta bulunmasının getirdiği avantajla, bu gibi dönemlerde stratejik bir üstünlük kazanmış ve Yemenli ve Farslı yöneticilerin ve tacirlerinin ilgisini çekmiştir. Bölgeden geçen altı ticaret güzergâhından en önemlisi, güneyde Yemen'in Sana şehrinde başlayıp Şam istikametinde kuzeye doğru giden yoldu. Bu güzergâhın bir kolu da Mekke'den sonra Kızıldeniz kıyısını takip ederek Bedir'e, buradan da Akabe Körfezi'nin sonundaki Eyle'ye, oradan da Maan'a ulaşarak ilk yolla birleşmekteydi.¹³⁴

Hicaz üzerinden geçen kervan yollarının önemini arttıran bir diğer unsur da, Kızıldeniz'deki denizcilik şartlarıydı. Hindistan'dan gelen gemiler, hem Kızıldeniz'in barındırdığı tehlikelerden sakınmak, hem de doğabilecek gecikmeler yüzünden kendilerini geri götürecek muson rüzgarlarını kaçırmamak için yüklerini Kulzüm veya Eyle gibi malların nihai varış noktasına daha yakın limanlara götürmek yerine, Aden veya –daha sonraları az da olsa– Cidde gibi limanlara indirmeyi tercih ediyorlardı. Mallar burarlardan ya daha küçük teknelerle diğer limanlara ya da karayolu üzerinden Suriye, Irak ve Mısır gibi merkezlere taşınyordu.¹³⁵

Bu ticaret yolundaki faaliyet, Hicaz bölgesinde Mekke gibi daha önceden de varolan kimi yerleşim yerlerinin şehirleşmesine, kervanlara lojistik ve ticarî destek sağlayabilecek kimi noktalarda ise yeni yerleşimlerin doğmasına yardım etmiştir. Bu sayede Hicaz, sadece Yemen, Mısır, Habeşistan, Suriye ve Irak arasındaki transit ticarete bir kavşak görevi görmemiş; aynı zamanda bölge ekonomisini de bu sürecin içine çekmiştir. İslam öncesi dönemde Mekke'nin ticarî gelişiminde, Hicaz'ın böyle bir konumda olmasının büyük rolü olmuştur.¹³⁶

Her ne kadar Mekke, eskiden beridir dinî bir merkez olmasından kaynaklanan bir önem taşısa da, “günlük yolu” olarak bilinen Hicaz kervan yolu üzerinden geçen ticaretin artmasıyla birlikte daha da büyük gelişme kaydetmiştir. Mekke, hem kuzey-güney karayolu sayesinde Suriye, Mezopotamya ve Yemen'deki kadim medeniyetlerle, hem de Kızıldeniz vasıtasıyla Habeşistan ile münasebet halinde idi.¹³⁷ Şüphesiz Mekke'nin ticaret yolu üzerinde bulunması, burayı tek başına bölgenin başlıca merkezi yapmaya yetmezdi. Mekke'yi bu anlamda merkez konuma yükselten baş-

lica unsur, tereddütsüz her ikisi de dinî bir cazibe noktası olan Kâbe ve Zemzem kuyusu olmuştur. İslam öncesine uzanan “haram aylar”da yapılan Hac yolculukları ile iktisadî faaliyetini artıran bölge, transit ticaretin de etkisiyle çok sayıda tacirin buluşma mekânı olmuş; panayır ve pazarları ile yarımadanın önde gelen merkezlerinden biri haline gelmiştir.¹³⁸

Mekke civarında kurulan ve “her sene muayyen ve sabit bir tarihte tertiplenen”¹³⁹ bu panayırların¹⁴⁰ şüphesiz en meşhuru, Taif’e bir, Mekke’ye ise üç günlük mesafede kurulan Ukâz panayıridir.¹⁴¹ Zilkâde ayının ortasında kurulup ay sonuna kadar devam eden bu panayıra, Kureyş’in yanı sıra Hevâzin, Gatafân, Eslem, Huzâa ve Ehâbiş gibi önemli Arap kabileleri iştirak etmiştir. Farklı bölgelerden gelen tacirlerin değişik mallarla yer aldığı bu panayıra, Yemen hükümdarları da ticaret kervanları göndermiştir.¹⁴² Arabistan’ın iç bölgelerinden Mekke’ye gelen ticaret yolları ile Yemen’e giden yolların üzerinde yer alışı nedeniyle zaten belli bir ilgi odağı olan Ukâz panayırı, Mekke’ye büyük itibar kazandıran Fil Vakası’ndan sonra Arabistan’ın en önemli panayırı haline gelmiştir. Arabistan’ın muhtelif bölgelerinden buraya akın eden tacirler, beraberlerinde Yemen’in meşhur elbise ve dokumalarıyla Mısır, Suriye, Irak ve Habeşistan’ın deri, parfüm ve kılıç gibi ticaret mallarını da getirmişlerdir.¹⁴³

İslam öncesi dönemde Mekke’nin Arabistan içindeki ticarî konumu ile ilgili yorumlar birbirinden oldukça farklılık göstermektedir. Bir kısım değerlendirmeler, Arapların bu dönemde önemli bir ticarî güç olduğunu ifade etmektedir. Bu görüşe göre, söz konusu panayırlar yerel değil uluslararası bir nitelik taşımaktaydı ve buralara İran, Hint ve Çin’den tacirler gelmekteydi. İslam’ın hemen öncesinde Arabistan’da ticarî ilişkilere dayalı federasyon benzeri bir kabile hakimiyeti egemendi.¹⁴⁴ Buna karşın, Mekke’nin İslam öncesi ticarî zenginlik ve canlılığının abartıldığını öne sürenler de olmuştur. Mesela Peters, genel kanaatin aksine, Mekke’nin Batı Arabistan’da bilinen herhangi bir ticaret rotası üzerinde olmadığını; diğer yandan Kızıldeniz üzerinde bir limana sahip olmayan Mekke’nin, doğrudan deniz ticaretinde de yer alamayacağını iddia eder. İslam kaynaklarının kendi atalarının gelişmişliğini abarttığından; zira antik Yunan ve Bizans kaynaklarının böyle zengin bir ticarî merkez hakkında herhangi bir yorum yapmadığından bahseder. Ona göre, İslam kaynaklarında geçen rivayetler ve Kureyş Suresi yanlış ve abartılı bir şekilde yorumlanmıştır.¹⁴⁵

Peters, bu iddiasını Mekke’yi Petra gibi dönemin başlıca ticaret şehirleriyle karşılaştırarak temellendirmeye çalışır. Her şeyden önce büyük çaplı bir ticaretin, şehrin gelişimine bir şekilde yansımaları gerektiğini öne süren Peters, kaynaklarda, ticaretten kazancın bir sermaye yatırımına dönüştüğü yönünde herhangi bir edebî veya maddî delilin bulunmadığını söyler. Bu durumdan, ya bölgedeki zenginliğin abartıldığı ya da

kârın büyük bir kısmının ilaf gibi anlaşmalar gereği Bedevilere dağıtıldığı sonucuna ulaşır.¹⁴⁶

Peters, klasik kaynaklarda Kureyş'in baharat ve buhur değil, deri ve kuru üzüm ticareti ile uğraştığı yönünde rivayetler bulunduğundan hareketle, Mekke Araplarının, Gazze, Busra ve Yemen'de bulunan yağ ve tekstil gibi mamul mallar karşılığında hurma, kuru üzüm ve deri gibi vaha ve Bedevi mallarını satmak suretiyle yarımada içi ticarete –ağırlıklı olarak– takas yaparak yer aldıklarını iddia eder. Buna karşılık, buhur ve baharat gibi değerli malların ticaretinin Mekke'nin sınırlı kaynakları ile mümkün olmayacağını öne süren Peters, Kureyş'in ticaretle uğraşan bir kavim olduğunu reddetmese de, onun bu konunun Mekke'de Harem'in koruyucuları olmalarından, hac zamanında kurulan panayırlara ev sahipliği yapmalarından ve hacılara verdikleri hizmet karşılığında kazandıkları orta seviyedeki maddi kazançlardan kaynaklandığı görüşünde ısrar eder.¹⁴⁷

İbn Habîb'in verdiği bilgiler de bu yönde bir yorumu destekler gözükmektedir. Buna göre, her sene kışın Yemen'e, yazın da Suriye'ye olmak üzere iki defa ticarî seyahat yapan Kureyş, bu faaliyetleri "yorucu" bulmaktadır. Bu süreçte Mekke'ye ticarî emtia, daha ziyade Yemen'in Tebâle, Cüreş ve sahil bölgelerinde yaşayan bazı kesimler tarafından getirilmeye başlanmış ve Kureyş hem kara hem de deniz üzerinden getirilen bu malları,¹⁴⁸ Mekke sınırları dışına çıkmaksızın iç pazarlarda satmaya başlamıştır.¹⁴⁹ Keza Salibî'nin, Mekkelilerin sadece yerel ticaretle uğraştıkları, yakın çevreleri dışında kayda değer bir ticarî girişime katılmadıkları; buna karşılık bölgeye gelen yabancı tacirlerin mal sattıkları iddiası da,¹⁵⁰ yukarıda İbn Habîb'e atfen verilen görüşle paralellik taşımaktadır. Ancak, bir süre sonra, yabancı tacirlerin Mekke'ye ilgisinin azaldığı; bu sebeple de şehirde kıtlık baş gösterdiği rivayet edilmektedir, hatta Hâşim'in Suriye'ye kervan düzmesinin başlıca gerekçesi olarak da bu kıtlık gösterilmektedir.

Bu rivayetler ve yorumlara rağmen, özellikle Hz. Muhammed dönemine yaklaştıkça Kureyş'in uluslararası ticarete daha aktif bir rol aldığını gösteren rivayetler de bulunmaktadır. Kureyşlilerin başta Tihame, Tebâle, Cüreş ve Necran olmak üzere yarımadanın farklı bölgelerinde kurdukları küçük ticarî işletmeler¹⁵¹ ve Cahiliye döneminde Amr b. el-Âs'ın yarımada dışındaki ticarî teşebbüsleri, Kureyş'in ticarî etkinliğini gösteren önemli deliller olarak gösterilmiştir.¹⁵²

Söz konusu rivayetlerde Amr b. el-Âs'ın Filistin ve Habeşistan ile ilişkileri ele alınmaktadır. Bir rivayete göre, Amr bir Kureyş kervanıyla Kudüs'e gitmiş; burada kervanın develerini otlatırken İskenderiye'den ibadet maksadıyla Kudüs'e gelen bir papazın iki defa hayatını kurtarmış-

tır. Amr'a karşı minnet duyan papazın, kendisiyle İskenderiye'ye gelmesi halinde ona 2.000 dinar diyet ödeme teklifini kabul eden Amr, onunla İskenderiye'ye kadar gitmiş; İskenderiye'nin mamurluğu, nüfusunun çokluğu ve insanların zenginliği karşısında hayrete düşmüştür. Rivayetin devamında Amr'ın 2.000 dinarı alarak Kudüs'e döndüğü, bu vesile ile de Mısır'a giriş yolunu öğrendiği zikredilmektedir.¹⁵³ Bir başka rivayette, Amr'ın, henüz İslam'ı kabul etmediği dönemde, Kureyş tarafından Umâra b. Velîd b. el-Mugîre ile birlikte Habeşistan'a hicret eden Müslümanları getirmek üzere Habeşistan'a gönderildiği nakledilmektedir.¹⁵⁴ Bir başka rivayette ise, Mugîre b. Şu'be'nin ticaret maksadıyla Benî Mâlik kabilesiyle Mısır'a gittiğinden ve bu kafilenin Mukavkıs ile görüşerek Medine'ye döndüğünden bahsedilmektedir.¹⁵⁵

Söz konusu rivayetler, Mekke'nin ticarî hayatının gelişmişliğini ispat etmese de, en azından Kureyş'in uluslararası ticarete katılmaya başladığını göstermektedir. Bu dönemde Mekke'nin ticarî bir merkez olarak konumu, Aden, Şam ve hatta Eyle gibi yerlere kıyasla hâlâ zayıf olsa da, Hicaz ve Necd bölgelerindeki diğer şehirlere nispetle belirgin bir gelişme gösterdiği ve Orta Arabistan'ın önemli kısmının saygınlığını kazandığı söylenebilir.

Her hâlükârda gerek Sasani-Bizans çekişmesi sebebiyle ticaretin ana güzergâhlardan tâli yollara kayması, gerekse V. yüzyılın ikinci yarısından itibaren Yemen'de yaşanan iç ve dış siyasî bunalımlar, Mekke'nin üzerinde durduğu güzergâhın önemini arttırmış ve Kureyş bu ortamı kendi lehine çevirebilmeyi başarmıştır.¹⁵⁶ Güney Arabistan'ın Hindistan'la oldukça eskiye dayanan ticarî ilişkileri, İslam öncesi dönemde –muhtemelen– az da olsa Mekke'ye yansımıştır. Cahiliye Araplarının Hint mallarını belli ölçüde tanımaları ve bu dönemde yazılmış şiirlerde Hint mallarından övgüyle bahsedilmesi; Kureyş'in taşıdığı ürünler arasında Hint kökenli malların da yer aldığını akla getirmektedir. Ticarete konu olan mallar, Akdeniz kıyılarında yer alan bölgelerdeki mabet, kilise ve saraylarda çokça kullanılan buhur ve güzel kokular; Hindistan, Çin ve diğer doğu ülkelerinden Yemen limanlarına getirilen kıymetli madenler, silahlar, deri ve ipekli dokumalar şeklinde sıralanabilir. Umman ve Yemen limanlarından yükledikleri kervanlarla yola çıkan tacirler, dönüşte de Dimaşk ve Basra çarşılarından buğday, zeytinyağı, bakliyat, kereste, ipek gibi maddeler; Habeşistan'dan baharat; Mısır'dan da "kubatı" diye bilinen dokumalar taşıyorlardı.¹⁵⁷ Arapların kısa süre içinde hem bölge ticaretinde, hem de deniz ticaretinde etkili bir hale geldikleri aşağıdaki kısımlarda görülecektir. Bu gelişim sürecinde, İslam'ın yanı sıra bölgenin konumu ve Arap dilinin bölgedeki Keldan, Habeş, Finike menşeli dillere yakınlığının da etkisi vardır.¹⁵⁸

Öyle anlaşıyor ki, daha öncesinde Harem bölgesinin dışında güçlü olmayan ve ekonomisi Batı Arabistan'daki ticaret yolları üzerindeki konumuna dayanan Mekke, kervan ticaretinde bir durak olmaktan öteye geçemezken, ilaf gibi diplomatik ve ticarî girişimler sonucunda ciddi bir değişim yaşamıştır. Bu değişim, Mekke tüccarı lehine de önemli sonuçlar doğurmuş ve bundan böyle Mekke tüccarı uluslararası ticarete daha aktif bir şekilde katılmaya ve Mısır, Suriye, Irak, Yemen ve Habeşistan bölgelerine seyahat etmeye başlamıştır. Ayrıca Arabistan dâhilindeki çeşitli pazarlarda da yer almaya başlayan bu zümreler, uzak kabilelerle de ittifaklar kurarak hem ticarî temaslarını, hem de kabileler arasındaki nüfuzlarını artırma yoluna gitmişlerdir. Bütün bu gelişmelerin etkisiyle Mekke'de belli bir ticarî sermaye oluşmaya başlamış ve Mekke ekonomisine paralel olarak Mekkeli tüccarın da gücü artmıştır. Dahası bu durum, Mekke'nin çevre bölgeler karşısında kültürel ve siyasî olarak da belli bir yükseliş yaşamasını sağlamıştır.¹⁵⁹ Bütün bu sürece damgasını vuran en belirleyici unsur ise, kaynaklarda "tüccar" şeklinde tavsif edilen Kureyş'in¹⁶⁰ diplomatik girişimciliğidir.

İklim şartlarının yerleşik hayatı ve bu anlamda yabancı müdahaleleri zorlaştırdığı böyle bir bölgede, hiç şüphe yok ki transit ticaret, ancak bölgesel güçlerin izni ve koruması ile mümkün olabilmekteydi.¹⁶¹ Hicaz'ın susuz vadilerinde ve çıplak dağlarında göçebe halinde yaşayan ve kararsız bir hayat süren Bedevi kabileler, transit ticaret açısından bazen ciddi bir tehdit oluştursalar da, genellikle sürece önemli bir katkı sağlıyorlardı. Normalde kervanları yağmalamayı âdet edinmiş bu kabileler, Kureyş'in bölgesel organizasyonları ve anlaşmaları ile kervanlara deve sağlıyor; onlara kılavuzluk ediyor ve bölgelerinden emniyet içinde sağ salım geçmelerini temin ediyorlardı.¹⁶²

Bu meyanda, Kureyş'in geniş bir coğrafyayı kapsayan diplomatik ve siyasî girişimlerinin, şehrin dinî ve ticarî merkez konumunu pekiştirdiğini iddia etmek pek de yanlış olmayacaktır. Habeşistan'da Necâşi, Necd'de belli başlı kabileler; Yemen, Gassân ve Hîre'de kral ve reisler ile anlaşmalar yapan Kureyş, "Kayser ve Hüsrev teminatı" olarak bilinen anlaşmalarla, kervanlar için özel geçiş izinleri, ikamet teminatları ve çeşitli imtiyazlar elde etmiştir. Bu sayede Kureyşliler ticarî faaliyetlerini, söz konusu bölgelerin hudut karakollarına veya ticarî mübadele için tayin edilmiş mevkiilere kadar taşıma imkânı bulmuşlardır. Arap kervanlarının başlıca ticaret istasyonları arasında, Eyle ve Gazze'nin yanı sıra muhtemelen Kudüs de yer almıştır.¹⁶³

Kureyş'in, bölgeden geçen ticareti diplomasi ile destekleme politikasının belki de en iyi bilinen örneği, Kur'an'da da zikri geçen ve İslam öncesi dönemlere uzanan "teminat" (*ilaf*) müessesesidir.¹⁶⁴ Bu çerçevede Ku-

reyş, ticaret güzergâhları üzerindeki hemen tüm kabilelerle yaptığı anlaşmalarla hem kervanlarının güvenliğini sağlamış, hem de söz konusu kabilelerden lojistik destek temin etmiştir.

İlaf müessesinin önemli bir katkısı da ticarete riskin azaltılması yönünde olmuştur. Zira kervan yolu boyunca güvenliğin artması, toplu mal taşımacılığı ve küçük sermayelerle oluşturulan büyük ticaret seferlerini kolaylaştırmıştır. Zira önceleri iflas eden bir tacirin, kabile mensuplarına yük olmamak için kendisini ve ailesini aşiret üyelerinden ayırarak, açlıktan ölmek suretiyle intihar etmeyi tercih ettiği bilinmektedir. Keza özellikle büyük çaplı siyasi bunalımların ticareti menfi etkilediği dönemlerde bireysel ticarî girişimler birçok taciri felakete sürüklemekte ve tüccar sermayesinin gelişimine ket vurmaktaydı. Ancak ilaf müessesesinin tesisi ile, “mudârebe” gibi yeni düzenlemeler geliştirilmiş; bu da kabile ekonomisinin, Mekke’nin iktisadî çevresiyle bütünleşmesine imkân sağlamış ve Mekke’nin gelişen ekonomisine olan katılımı artırmıştır. Buna ilave-ten, ilaf anlaşmaları sayesinde Kureyşliler kara ticaretinde oldukça uzak mesafeler katetmeye başlamışlar ve Suriye’deki Bizanslı tacirlerle bağlan-tı kurmaya başlamışlardır.¹⁶⁵

Mekke ticaret hacminin artmasında ve komşu bölgelerle ticari bağlantıların geliştirilip güçlendirilmesinde Hâşim b. Abdümenâf’ın büyük bir rolü olduğu üzerinde durulur.¹⁶⁶ Zira Kureyş’in Suriye ve Yemen’e yılda iki defa gerçekleştirdiği geleneksel ticarî seyahatlerin ilk başlatıcısı Hâşim’dir.¹⁶⁷ Rivayete göre, Hâşim’in Şam’a yaptığı bir ziyaret sırasında Kayser’i ziyaret etmesinin ardından Kayser ile Hâşim arasındaki ilişkiler gelişmiştir. Bu süreçte kendi kavmini Kayser’e kısıtlı şartlar içinde faaliyet gösteren tacirler olarak tanıtan Hâşim, Hicaz’ın deri ve kumaşlarını ucuza temin etme garantisi karşılığında, Kayser’den bölgesinde serbest ticaret yapma konusunda özel bir izin almıştır.¹⁶⁸ Hâşim’in ayrıca Necâşi ile de benzer bir anlaşma yaptığı; Hâşim’in vefatından sonra da kardeşi Abdüşşems’in bu anlaşmayı yenilemek için Habeşistan’a gittiği nakledilmektedir.¹⁶⁹ O tarihten itibaren Kureyş heyetlerinin Habeşistan’a ziyaretleri sık sık tekrarlanmıştır.¹⁷⁰ Hâşim’in kardeşlerinden Muttalib Necâşi ile, Nevfel ise Kisra ile benzer anlaşmalar yapmış ve Hâşim’in başlattığı bu uygulama bir devamlılık kazanmıştır. Zira Kayser, Hâşim’e Kureyş kervanlarının Suriye topraklarında ticarî faaliyetine izin veren teminata ila-venen, Necâşi’ye de benzer bir uygulamayı Habeşistan için geçerli kılmasını tavsiye eden bir mektup da vermiştir.¹⁷¹ Kureyş tacirleri, Abdümenâf’ın bu dört oğlunun himayesi altında ticaret amacıyla muhtelif bölgelere em-niyet içinde gitme imkânı bulmuşlar ve onların Habeşistan, Yemen, Şam ve İran’ın idarecilerinden elde ettikleri dokunulmazlık ve imtiyazları da kullanarak önemli ticarî teşebbüslerde bulunmuşlardır.¹⁷²

Kureyş'in her yıl Yemen ve Şam bölgelerine düzenlediği ve otuz gün süren düzenli kervan seferleri, hemen herkesi ilgilendirmekte ve büyük hazırlıklar gerektirmekteydi. Zira bu süreç, yola çıkacak tacirler kadar, bu kervanlara ellerindeki mallarla katkıda bulunanlar için de oldukça anlamlıydı.¹⁷³ Bu ana kervanların yanı sıra daha küçük çaplı başka kervanlar da belli aralıklarla yola çıkıyorlardı. Bu kervanların bütçeleri genellikle, kadın-erkek, katılmak isteyen herkesin katkısıyla oluşuyordu. En fakirler bile yarım dinar vermek suretiyle kervanda hisse sahibi olabiliyor ve bu yarım dinar asgari yüzde elli, hatta bazan yüzde yüz kâr getirebiliyordu. Ticarî seferlerde Suriye'den kuru üzüm, zambak, savaş âletleri için metal, beyaz köle ve zeytinyağı; Yemen'den hint baharatı, buhur, inci, parfüm, deri ve tıbbi bitkiler; Afrika'dan da pamuk, ipek, zenci köleler, fildişi ve ahşap alıyorlardı.¹⁷⁴

Ticaret kervanlarının izleyecekleri yol, kervancıların tercihlerine bırakılmıyordu. Tersine geleneksel olarak tesbit edilmiş bir güzergâh vardı.¹⁷⁵ Kervanlar, Bedevi saldırılarından korunmak için genellikle gece ve mümkün olduğunca sahiliden gidiyorlardı.¹⁷⁶ Kervanlar saldırı ihtimaline karşı ayrıca iki-üç yüz kişi tarafından da korunmaktaydı.¹⁷⁷

Kervancıların geçtiği geniş kum çölünün muhtelif yerlerine serpiştirilmiş "mahat" adı verilen bazı doğal konaklama yerleri bulunmaktaydı. Yolcular ve hayvanlar, genellikle hurma ağaçlarının ve tatlı su kaynaklarının yer aldığı bu mekânlarda konaklayıp dinleniyorlardı. Bazı konaklama yerlerinde ticarî malların depolanması için uygun yapılar, kimi noktalarda ise seyahatin emniyetli bir şekilde geçmesi için dua edilen tapınaklar bulunmaktaydı.¹⁷⁸ Gidişleri kadar kervanların dönüşleri de, Mekke sâkinlerinin hayatlarında oldukça önemli bir olaydı. Kervanların şehre girişi özel merasimlerle kutlanıyor ve büyük bir sevinç vesilesi oluyordu.¹⁷⁹

Kısa süre içinde Mekke tacirlerinin ticarî faaliyetleri, gemi kiralayıp Kızıldeniz ve ötesine uzanacak kadar gelişme göstermiştir. Bu dönemde dış dünyayla ilişkileri karmaşıklaşan Mekke'nin söz konusu yükselişi, bazı kurumlarla da teşvik edilmiştir. Her şeyden önce Mekke'nin kutsal bir belde olmasından hareketle buranın "harem" bölgesi ilan edilmesi ve yılın belli aylarında hac yoğunluğunun yaşanması, Mekke'yi bölgenin tabii ve güvenli bir alışveriş merkezi kılmıştır.¹⁸⁰ İslamiyet'ten önce varolan ve çıkışından sonra da sürdürülen panayırlar ve özellikle hac ibadeti için yarımada içinden ve dışından gelen kabileler, haram aylarında bölgenin büyük bir ticarî canlılık kazanmasını sağlıyorlardı. Cahiliye döneminde Mekke ve çevresindeki panayırlar, bir anlamda yarımadanın can damarıydı.¹⁸¹ Öte yandan Mekkeli olsun ya da olmasın, herhangi bir haksızlığa uğrayan tüccarın korunmasını öngören ve bunu bir yeminle perçinleyen "hilfü'l-fudûl",¹⁸² ticaret açısından da bölgenin "harem" olması

nı sağlamıştı. Bu güvencenin oluşturduğu emniyet ortamı Mekke çarşılarına yönelik teveccühü artırmış ve Mekke'yi beynelmilel ticarete hazırlamıştır. Yine bu çerçevede Mekke'nin ekonomik ve siyasi menfaatleri açısından tehlike oluşturan Yemen ile Hıre arasındaki Necd yoluna bağımlılığı azaltan ve Yemen yolunun Mekke'nin kontrolü altına girmesine vesile olan "fıcâr" ile,¹⁸³ Mekke'ye yakın kabilelerle tesis edilen "civâr"¹⁸⁴ da Mekke'nin siyasî ve politik gücünü artırmıştır. Bu kabilelerin Mekke'nin refahına ortak edilmesiyle Kureyş, siyaseten de bölgenin çekim merkezi haline getirilmiştir.¹⁸⁵ Ticaret yollarının bulunduğu bir kavşakta yer alan coğrafi konumu, harem oluşu, Kâbe ve diğer kutsal mekânları içinde barındırması, mahallî ve beynelmilel çaptaki panayırlara yakınlığı gibi avantajlarını, tüccarının ilaf ve hilfü'l-fudûl gibi diplomatik alanda kazandığı başarılarla birleştiren Mekke, bütün bu süreçten çevresine nispetle belli bir refah, zenginlik ve sermaye birikimi ile çıkmıştır.

Hız. Muhammed'in, iktisadî açıdan önemli bir cazibe merkezi haline gelen Mekke'nin nispeten diğer kültürlerle açık ortamında, başka kültür motiflerine aşına olarak büyüdüğü görülmektedir. Coğrafi açıdan oldukça uzak olmasına rağmen, bu dönem Arap kültürü içinde Hint menşeli unsurlara özel bir önem verildiğini ve bunların toplum nezdinde oldukça rağbet gördüğünü ileri süren görüşler ortaya atılmıştır.¹⁸⁶ Arapların Hindistan'ın Beyleman şehrinde imal edilen "beylemanı" kılıcına duyduğu hayranlık, Hint mallarından övgüyle bahseden Arap şiirleri, Hint kökenli "kust" kokusunun yaygın kullanımı, evlilik yoluyla kurulan bağlar, Hız. Peygamber'in "Sind horozu" yeyip "cilbab" giymiş olması, keza Muaviye'nin 4.000 dirhem karşılığında sac ağacından yapılmış bir karyola satın alması, Hint kültürü ile belli bir irtibat içinde olunduğunu göstermektedir.¹⁸⁷ Bütün bu örnekler, Hız. Peygamber'in Hindistan'dan gelen üd ağacını (öd ağacı) "tedavide kullanılan en hayırlı şey" olarak tavsif eden sözleri ve "Bu Hind ödüne devam ediniz. Çünkü onda yedi derde şifa vardır." yönündeki tavsiyeleri¹⁸⁸ ile birleştirildiğinde, Kureyş'in bu tür malları tanıdığı sonucu ortaya çıkmaktadır. Zira, her biri farklı bölgelerden getirilmiş çok sayıda ve çeşitlilikte malın yer aldığı panayır ve çarşılar, vasat bir Kureyş tacirinin bile bu mallarla tanışıklık kurmasına imkân sağlamaktaydı. Hız. Peygamber'in de fiilen iştirak ettiği bu ticarî organizasyonların kuşattığı bir coğrafyada vaaz edilen İslam dini de ticarete özel bir önem atfetmiş¹⁸⁹ ve ticaretin, geçim kapıları içinde en üstünü olduğu, bu işi dürüst bir şekilde yapanların ise ödüllendirileceği müjdesini vermiştir.¹⁹⁰

Bununla birlikte İslam'ın doğuşu ve Mekke içinde yayılışı ile başlayan süreç, Mekke'nin bu etkinliğini ciddi bir şekilde etkilemiştir. İslam dininin öne sürdüğü akideler Kureyş bünyesinde ciddi bir direnişe neden olmuş ve yaşanan çekişme şehrin iktisadî istikrarının zamanla zedelen-

mesine yol açmıştır. Mekke'nin iktisadî refahı üzerinde etkili olmuş büyük ailelere uygulanan boykot ve bu ailelerin art arda Medine'ye hicretiyle yaşanan gelişmeler, muhtemelen bu süreci daha da hızlandırmıştır. Medine'ye hicretten sonra Kureyş'in iktisadî ve siyasî gücünün esasını teşkil eden ticarî faaliyetlerini engellemeye yönelik ticarî ambargo; Medine sözleşmesinde Kureyş'le ticareti yasaklayan madde; Mekke'nin ticaret kervanlarının yolunu kesmek amacıyla düzenlenen seriyyeler; Bedir, Uhud ve Hendek gibi savaşlar, Mekke'deki ticarî hayatı olumsuz yönde etkilemiştir. Nitekim Hendek Savaşı'ndan sonra Mekke'de baş gösteren kıtlık, Mekke'nin bu dönemde yaşadığı fakirleşmeye işaret etmektedir.¹⁹¹

Tüm bu gelişmeler Mekke'nin fethinden sonra kısmi bir düzelme eğilimi göstermiş ve Kureyş'in tümünün İslam'ı kabul etmesi ile bölgede belli bir huzur ortamı sağlanmışsa da, giderek büyüyen İslam devletinin yeni merkezi Medine olmuştur. Ancak Mekke karşısında rakip bir güç olarak gelişmeye başlayan Medine'nin bu parlaklığı uzun sürmemiş; bir süre yeni kurulan devletin siyasî merkezi olma vasfını sürdüren Medine, ciddi bir iktisadî etkinlik oluşturamamıştır. Mekke'nin fethi ile çoğu Müslüman olan Kureyş'in etkili tüccar sınıfı, yeni devlette siyasî ve askerî görevler üstlenmişler; muhtelif eyaletlerin vali veya kumandanları olarak edindikleri ganimetler ve kendilerine bağlanan maaşları sebebiyle hem ticaretten hem de Hicaz'dan gittikçe uzaklaşmışlardır.¹⁹²

Bu dönemde gerçekleştirilen İslam fetihleri sayesinde, Mezopotamya'dan Hindistan'a giden yol ile Fırat Vadisi ve Mısır'ın aynı siyasî hakimiyet alanı altında birleşmesi dünyanın başlıca ticaret yollarında ciddi bir istikrar ortamı sağlamıştır. Böylece bölgeler arası ticaret, özellikle karayollarını deniz güzergâhlarına tercih eden ilk dönem müslüman liderlerinin politikaları doğrultusunda, İslam dünyasının yoğun nüfuslu Mezopotamya ve Mısır gibi bölgelerini doğrudan Doğu pazarlarına bağlayan karayollarına yönelmiş; deniz ticareti de ağırlıklı olarak Basra Körfezi'ne kaymıştır.¹⁹³

Hicaz'ın refahı bakımından oldukça önemli olan ticaretin, bölgeler arası düzeyden yerel seviyelere gerilemesi, bölgedeki zenginliği büyük ölçüde azaltmıştır. Çıplak tepeler arasında sıkışıp kalmış verimsiz Mekke Vadisi, kervancı ve tacir olarak yaşamaya alışmış eski aileleri barındırmaz hale gelmiştir. Devlet merkezinin önce Medine, oradan da daha kuzeye çıkmasıyla, bölgenin siyasî etkinliği gittikçe zayıflamıştır. Mekke ve Medine, tüm Müslümanların yöneldiği bir din ve ilim merkezi olarak büyük bir ilgiye mazhar olsa da, bu tek başına bölgenin bir ticaret merkezi haline gelmesine yetmemiştir.¹⁹⁴

Bunun yanı sıra İslam'ın yayılması ve kurumlaşması ile önemli bir dinî ve ilmî merkez haline gelen Mekke ve Medine, aldıkları göçlerle, ticarî fa-

aliyetlerinin belli bir seviyenin altına inmesine müsaade etmemiştir. Mısır'ın buğdayı Abbasi dönemine dek büyük ölçüde bu iki şehre yönelmiş; tek başına bu bile bölgede belli bir faaliyet temin etmiştir. Mekke'nin Şuaybe yerine kurulan yeni limanı Cidde ile Medine'nin limanı Car ve bilahare Yenbu, özellikle Fatımi döneminde Kızıldeniz ticaretinin yeniden canlanmasıyla bir nebze hareketlenmiştir. Ancak o dönemde bile Hint mallarının çoğu, Kızıldeniz'in kuzeyine, daha ziyade Aden'den "Kulzum gemileri" de denen küçük çaplı deniz vasıtalarına aktararak çıkarılmıştır. Hicaz artık büyük transit yolların ortasında değildir ve genel dünya ticaretine sadece kıyıları aracılığıyla küçük çapta katılmaktadır. Hac yolları ile kendi özel ticaret nizamını kuran Hicaz, bundan böyle kölelerin toplanıp dağıtıldığı ve eğitildiği bir merkez olarak varlık göstermiştir.¹⁹⁵

Hicaz'ın ticarî ve iktisadî açıdan gerilemesi, İslam dünyasında artan ticarî hareketlilikle ciddi bir tezat teşkil eder. Özellikle İslam fetihlerinin ilk dönemlerinde ticarî mübadelelerde ciddi gerilemeler yaşanmış; bunda eski dünyanın yüzyıllardır devam edegelen tüm ana güzergâhlarındaki dengelerin değişmesi etkili olmuştur. Ancak söz konusu süreç, bölgede siyasî ve dinî bir birlikteliğin ve istikrarın tesis edilmesi ile kısa sürede aşılmıştır. İslam fetihleri, bir taraftan Akdeniz ticaretine ciddi bir sekte vururken, diğer taraftan da Ortadoğu birliğini yeniden tesis etmiş ve bu sayede ticarî faaliyetlerin yeniden yükselişine zemin hazırlamıştır. Ağırlıklı ve ilk olarak Fırat-Basra yolu üzerinde yoğunlaşan bu faaliyetler, zamanla İslam dünyasının tüm bölgelerine ve denizlerine de yansımıştır. Müslüman tacirler hızla geleneksel dünyanın tüm bölgelerine ulaşmış; gittikleri yerlerde sadece ticaretle uğraşmamış; aynı zamanda İslam dininin yayılmasına da katkıda bulunmuşlardır. Fetihleri müteakip, hatta kimi zaman fetihlerden çok daha önce bölgeye giren tüccara İslam devleti çoğu zaman muhtelif teşviklerde bulunmuştur. Bunların başında ise, ticaret güzergâhlarının emniyeti gelmiştir.¹⁹⁶

Hz. Peygamber'den sonra ticaret yollarının emniyeti konusuna verilen önem, özellikle Afrika ile münasebetlerin gelişmesinde büyük rol oynamıştır. Emevi ve Abbasi devirlerinde devletin sınırlarının genişlemesi, refah ve servetin artması, ticarî münasebetleri daha da geliştirmiştir. Fildişi, altın ve diğer madenleri temin maksadıyla Hint Okyanusu'na açılarak Afrika sahilleri boyunca ilerleyen ve gittikçe güçlenerek bu bölgelerde ticareti kontrol altına alan Müslüman tacirler, daha II./VIII. asırda Rodezya'nın kuzeyindeki altın kaynaklarına ulaşmayı ve Zimbabve'den hayvan sırtında demir gibi bazı madenleri getirmeyi başarmışlardır. Abdülmelik b. Mervan devrinde, 702 senesinde, daha önce Hz. Ömer döneminde de yapıldığı gibi, Kızıldeniz'de gemilerin rahatça dolaşmasını sağlamak üzere Habeş korsanlarının üslendiği Dehlek Adası, bir sefer düzenlenerek ele geçirilmiştir.¹⁹⁷

İslam dünyasında tacirlerin, Avrupa'da ve kimi Doğu ülkelerinde sıkça olduğu gibi hor görülmemesi, ticarî faaliyetlerin ve bu sayede refahın artmasında önemli bir unsur olmuştur. Orta Çağ boyunca geleneksel dünyanın ticarî araçları ve nakliyecileri İslam dünyasından çıkmıştır. Kervanlar ve deniz seferleriyle, Çin ve Hindistan ile İran, Suriye ve Mısır arasında önemli bir bağlantı kurulmuştur. Bağdat, Basra, Aden, Kahire ve İskenderiye gibi limanlar bu deniz seferlerinin nihai noktaları olmaları sebebiyle bir taraftan lojistik amaçlı bir hizmet vermiş; diğer taraftan da ticarî faaliyetlere altyapı sunmuşlardır. Buralarda ticarî bağlantılar kurulmuş, mallar el değiştirmiş; depoculuk, sarraflık ve aracılık gibi hizmetler sağlanmıştır. Müslümanların ticaret alanları, batıda, Suriye ve Mısır merkez olmak üzere Tunus, Sicilya, Fas ve İspanya'ya kadar, zaman zaman Yunanistan, İtalya ve Galya'yı da içine alarak, Haçlı Seferleri'ne kadar bütün Akdeniz'i kapsamıştır. Doğuda ise, İran ve Maverâ ü'l-azrak üzerinden Çin sınırına ve Hindistan içlerine kadar ilerlemiştir. Bu dönemin sonlarına doğru Kızıldeniz'in hakimiyeti Habeşlilerden Araplara geçmeye başlamış; Araplar, artık kendi sınırları içinde yaşayan Farslarla birlikte Hint Okyanusu'nda da ciddi bir varlık göstermişlerdir.¹⁹⁸

Bu çerçevede Müslüman tacirlerin Çin'e girişleri ilginç bir örnek olarak karşımıza çıkmaktadır. Çin ile Arabistan arasındaki ticarî münasebetlere ilişkin en eski İslamî vesika, h. 14. seneye aittir.¹⁹⁹ Zira bu senenin Ramazan veya Şaban ayında, Utbe b. Gazvân, Ubulle'yi (Basra) fethetmiş; fetih haberini halifeye bildirdiği mektubunda, Umman, Bahreyn, Fars, Hindistan ve Çin'den gelen yelkenlilerin uğrak yeri Ubulle Limanı'nı ve buranın zenginliklerini elde ettikleri için halifeden Allah'a hamd etmesini istemiştir.²⁰⁰

Bu tarihten yaklaşık 15 yıl sonra İslam devletinin Çin'e bir elçi gönderdiği bilinmektedir. İslamiyet'in Çin'e girişi de bu ilk irtibatın hemen ardından I./VII. asra tesadüf etmektedir. Bu dönemde Araplar deniz yoluyla Cansan (Chang'an) ve Hangehow'ya gelmişlerdir. Arap tacirleri bu tarihlerden itibaren Hindistan yoluyla Çin'e kadar gidip oradan aldıkları değerli taşları (zümrüt, yakut vb.), altını, gümüşü, baharatı ve ipekli dokumaları, Basra Körfezi yolu ile Irak'a ve Kızıldeniz yolu ile de İskenderiye'ye; oradan Avrupa'ya sevk etmişlerdir.²⁰¹ Mes'ûdî de, ticarî mallarını yelkenlilerle Doğu Arabistan'a kadar getiren Çinli tüccarın, Umman limanlarını ziyaret ettiklerini ve yükledikleri malları Ubulle'ye kadar taşıdıklarını nakletmektedir.²⁰² Bu konuda yapılan çalışmalarda, 82/700 yılında Kanton (Hanfu) limanına giriş izni verilen yabancılar arasında, Arapların da yer aldığına dair görüşler üzerinde durulmuştur. 141/758 yılında Kanton'da yaşanan karışıklıklar sırasında Arapların da

bölgede bulunduğuna dair rivayetlerin yer alması, bu görüşü güçlendirmektedir.²⁰³ Arapların ticarî bakımdan, Çin şehirleri içinde en fazla Kanton ile irtibat halinde oldukları düşünülmektedir.²⁰⁴

Müslümanların yaptıkları ticarî ve askerî gezilerin bir etkisi de, farklı coğrafyalarda yetişen bitkilerin yer değiştirmesinde kendisini göstermiştir. Böylece Hindistan'da yetişen pek çok bitki türü, İran, Güneybatı Asya, Arabistan, Mısır, Kuzey Afrika, İspanya ve Akdeniz'in Kıbrıs, Girit, Sicilya ve Sardunya adalarına kadar taşınmıştır. Bunlar arasında, şeker kamışı, pirinç, darı ve buğdayın farklı cinsleri; ıspanak, enginar, patlıcan gibi sebzeler; portakal, limon, muz, Hindistan cevizi, mango gibi meyveler ve pamuk, çivit otu ve kına gibi sınaî bitkiler vardır. Bu bitkilerin ortak özelliği, genelde İslam dünyasına hâkim kurak ve sıcak iklime uygun bir özellik göstermeleridir. Nadasa bırakılan topraklar bu yeni bitkiler için kullanılmış; böylece toprakların yıl boyu ürün vermesi sağlanmıştır. Bu durum, bölgenin gıda üretimini artırmada etkili olmuştur.²⁰⁵

Hulefâ-yı Râşidîn döneminde kutsal şehirlerin ihtiyaçlarını temin endişesi ile arttırılan Mısır-Hicaz ticareti, Emeviler döneminde Kuzey Afrika ve Mısır hacılarının Hicaz'a yöneldikleri yolculuklarla ciddi bir ivme kazanmıştır. Hulefâ-yı Râşidîn ve Emeviler döneminde hacıların yanı sıra ticarî emtia ve yiyeceklerle yüklenmiş olarak yola çıkan gemiler, Mısır'ın Kulzüm Limanı ile Medine'nin Car ve Mekke'nin Cidde limanları arasında adeta mekik dokumuşlardır. Emevi halifelerinin Doğu ticaretine önem vermeleri ve bu ticareti güvenlik altına almak için Afrika'nın doğu sahilinde ticarî istasyonlar kurmaları sebebiyle, Kızıldeniz'deki ticarî faaliyetler büyük bir canlılık kazanmıştır. Kızıldeniz'deki bu ticarî canlılık, Kulzüm gibi bölgenin liman kentlerine de yansımıştır. Mısır valisi Kurre b. Şerik'in halife Velîd b. Abdülmelik'e gönderdiği mektupta, bu canlılık detaylı bir şekilde tasvir edilmektedir.²⁰⁶

c. Abbasi ve Fatımi Asırlarında Kızıldeniz Ticaretinin Seyri

İslam devletinin şekillendiği h. I. asrın ardından İslam dünyasının ana merkezleri büyük ölçüde istikrar kazanmış; bu istikrar da tabii olarak ticarî faaliyetlerin hızla artmasına sebep olmuştur. Abbasi hakimiyetinin etkili olduğu VIII. ile XII. yüzyıllar arası yaşanan kimi siyasî istikrarsızlıklara, savaşımlara ve İslam dünyasının muhtelif bölgelerinde merkezden bağımsız devletlerin kurulmasına rağmen, bu döneme hâkim huzur ortamı ve istikrar sayesinde ticarî faaliyetler bu asırlarda büyük ölçüde artış göstermiştir.²⁰⁷

Her şeyden önce bu dönemde denizcilik alanında yaşanan ilerlemeler, deniz ticaretinin mesafesini, hacmini ve sıklığını arttırmıştır. Arap, Farslı ya da Hintli Müslüman denizciler, özellikle Hint Okyanusu'nun batısını bu dönemde tamamen kendi tekellerine almışlardır. Çinlilerden öğrenilen pusula kullanımı ile²⁰⁸ Güneydoğu Asya ve Hint gemilerinin ortak özelliği olan ve Müslüman denizlerin de kullandığı Latin yelkeni²⁰⁹ birleşince, manevra kabiliyeti yüksek, süratli ve kıyıya yakın seyretmek zorunda kalmayan seri gemiler ortaya çıkmış²¹⁰ ve böylece ticarî seferler hız kazanmıştır. Bu süreci, Akdeniz havzasında gök cisimlerinin yüksekliğini ölçmeye yarayan usturlabın geliştirilerek, yön bulma ve seyir cihazı olarak yaygın bir şekilde kullanılması²¹¹ ve benzer teknik gelişmeler²¹² hızlandırmıştır. Bu sayede Müslüman denizciler, Çin'den Doğu Afrika sahillerine kadar tüm Hint Okyanusu havzasında ciddi bir hareket imkânı kazanmışlardır.²¹³

Bu dönemde Hint Okyanusu'nda iki ana güzergâh takip ediliyordu. Bu güzergâhlardan biri Çin olup, buradan kürk, porselen ve ipekliiler getirilmekteydi. Diğeri ise Sumatra ve Malay adalarının batı kıyısı olup, baha-rat ve aroma ticaretini kapsıyordu. Bunların karşılığında gemiler doğuya doğru fildişi, metal mallar, kumaş, Arabistan ve İran atları ile Afrikalı köleler taşımaktaydı. Bu ticarî mübadelenin yapısı yüzyıllarca sabit kalmış ve zaman içinde ticareti yapılan malların listesine parfümler ve diğeri lüks maddeler de eklenmiştir.²¹⁴

Bu dönemin tacirleri, o zamana kadar dünya ticaretine dâhil olmayan pek çok bölgeyi bu ticaret ağının içine çekmiştir. Sahra çölünü deve kervanlarıyla geçerek Batı Afrikalılarla tuz, çelik, bakır ve cam karşılığı altın ve köle ticareti yapmışlar; Doğu Afrika sahillerini gezmişler ve buralardan köle ve egzotik ürünler almışlardır. Rusya ve İskandinav ülkeleriyle Dinyeper ve Volga nehirleri üzerinden bağlantı kurmuş ve buralardan deri ve kürk, bal, amber, köle, kereste ve canlı hayvan temin etmişlerdir.²¹⁵ Müslüman tacirler, Çinli Tang Sülalesi idaresi boyunca Hint sahili, Güneydoğu Asya ve Çin'de önemli koloniler kurmuşlar; hatta Kore ve Japonya içlerine kadar girmişlerdir. Bu çağ, Abbasilerin Basra Körfezi ve İran üzerinden karayoluna dayalı ticaretlerinin doruk noktasını temsil etmektedir.²¹⁶

Bu dönemde Basra Körfezi'nden yola çıkan bir gemi, muson rüzgarlarını etkin bir şekilde kullanmak suretiyle Çin'e kadar uzanan bir seyir gerçekleştirebiliyordu. Eylül'de demir alan gemiler, körfezden çıktıktan sonra Latin yelkenlerinin de yardımıyla kuzeydoğu muson rüzgarlarını kullanarak Hindistan'ın güney ucuna ulaşıyorlardı. Aralık civarında güneybatı musonları ile Bangladeş koyunu aşan gemiler, rüzgarların güneye dönmesiyle birlikte güney Çin Denizi'nde yol alarak nisan veya mayısta Kanton'a giriyorlardı. Bu yöntemle yaz mevsiminde görülen tehlikeli fırtınalar atla-

tlmış oluyor ve dönüş yolculuğu için vakit kalıyordu. Ticaret ve gemilerin bakımı ve ikmali gibi süreçlerle birlikte bir geminin bir gidiş-gelişi, iki yılda tamamlanabiliyordu. Abbasiler ile Çin arasındaki bu ticari ilişkiler, 878'de zaten zayıflamış olan Tang Sülalesine isyan eden bir grubun Kanton'a girerek bu şehri yağmalamaları ve şehirdeki yabancıların çoğunu öldürmeleri ile son bulmuştur. Bu tarihten itibaren Çin ile doğrudan ticaret uzun bir süre kurulamamış; Arap tacirlerin son durağı, Malay Adaları olmuştur.²¹⁷

Şüphesiz ki ticaretin gelişiminde, devletin ticarete verdiği desteklerin önemli katkısı olmuştur. Halifelerin, kervanların gelip geçtiği yollar da kuyular açtırması, kervansaraylar yaptırmaları, sınırlarda fenerler dikip sahilleri deniz korsanlarının saldırılarından korumak için seferler düzenlemeleri, iç ve dış ticaretin gelişmesinde oldukça etkili olmuştur. Abbasilerin zirve döneminde, bir taraftan hanedan mensuplarının doğuda, diğer taraftan Fatımilerin batıda yoğunlaşan çabaları ve birbirleriyle rekabetleri sayesinde Müslümanlar dünya ticaretinde ilk sırayı almışlardır. Bu dönemde İskenderiye ve Bağdat, dünya eşya fiyatlarının ayarlanmasında öncü kabul edilmiştir.²¹⁸

Abbasilerin yükselişi ve başkent Bağdat'ın kuruluşuyla temelde İskenderiye ile Aden arasındaki ticaret yolu ciddi bir darbe almıştır. Abbasilerin bu ilk dönemlerde ağırlıklı olarak İran üzerinden karayolunu, Hint Okyanusu ticaretinde ise Basra Körfezi'ni tercih etmeleri sebebiyle Aden, Kulzüm, Berenike gibi Kızıldeniz limanları eski canlılığını kaybetmiştir. Nil ile Kulzüm'ü birbirine bağlayan eski kanal terkedilmiş; Car ve Cidde gibi Hicaz limanlarında refah seviyesi düşmüş; trafiğin ana yönü Siraf ve Basra Körfezi limanları boyunca akmıştır.²¹⁹

Bu ilk dönemde uygulanan politikalardan en ziyade etkilenenlerden biri hiç şüphesiz Mısır'dır. Abbasi yönetimi altındaki Mısır'ın dış ticareti sınırlı ve cılız bir noktaya gelmiştir. Ticaret, ağırlıklı olarak diğer İslam devletleriyle ve Bizans'la yapılan alışverişlerden ibaret kalmıştır. Kızıldeniz limanları, özellikle de Kulzüm, esas itibarıyla hac seferleri ve tahıl nakliyatı sebebiyle Hicaz'la sürdürdükleri münasebet sayesinde ayakta kalabilmiştir. Arabistan dışındaki yerlerle temaslar İslam öncesi döneme nispetle büyük ölçüde azalmış; Mısır, VIII. asırdan itibaren İslam dünyası ile Asya arasında yeniden canlanan ve büyük ölçüde Basra, Ubulle, Siraf gibi yerlerde kesifleşen ticaretten yeterince nasiplenememiştir.²²⁰

Bununla birlikte Kızıldeniz ve Mısır'ın dünya ticaretinden kopuş süreci, Mısır'da müstakil bir devletin doğuş ve yükselişi ile tersine dönmeğe başlamıştır. Mısır'ın İslam sonrası ilk müstakil ve muhtar hâkimi olan Türk asıllı kumandanı Ahmet b. Tolun, Doğu ticaretine Mısır'ı da katmak ve devletin halifelige olan iktisadî bağlılığını azaltmak gayesiyle çe-

şitli girişimlerde bulunmuşsa da, ölümüyle bu çabalar sonuçsuz kalmıştır. İhşidiler döneminde de Irak'a meydan okuyacak kuvvet sağlanamamıştır.²²¹ Bununla birlikte, Avrupa'nın Asya mallarına yönelik talebinin artmaya başlaması ve Mısır'ın bu talebe aracılık etme imkânlarının çoğalması, daha sonraki gelişmeler için olumlu bir ortam hazırlamıştır.²²²

Kızıldeniz ve Mısır'ın tam olarak yeniden canlanması, ancak X. yüzyılda gerçekleşebilmiştir. Zaten bu yüzyıl, İslam dünyası ve Asya açısından önemli değişikliklere sahne olmuş ve bunların bölgeler arası ticaret üzerinde doğrudan etkileri olmuştur. Bu yüzyılda Çin'de güçlü Tang hanedanının düşüşünden sonra, bu hanedanın etki sahasında bulunan Hindistan ve Güneydoğu Asya'da yeni güçler yükselişe geçmiş; Araplar, İranlılar ve hatta Hintliler, Seylan'ın doğusundaki kolonilerini ve ticarî ilişkilerini kaybetmişlerdir. Dahası Abbasiler de parçalanma sürecine girmiş ve İslam dünyası üzerindeki etkisini yitirmeye başlamıştır. İlk olarak Bedeviler, ardından Karmatiler, daha sonraları da Selçuklular, Basra Körfezi'nden Doğu Akdeniz ve Karadeniz'e giden karayollarına müdahale etmişlerdir.

Ancak bu dönemin belki de en önemli gelişmesi, bir dizi bağımsız valinin ardından Mısır'da idareyi eline geçiren Fatımi Devleti'nin yaşadığı yükseliştir. Güçlü bir devlet olarak tarih sahnesinde yerini alan Fatımiler, vergileri düşük tutmak suretiyle ticarî faaliyetlere destek vermişler ve Kızıldeniz ticaretini canlandırmaya çalışmışlardır. Bu uygulamalarıyla, büyük ölçüde dönemin kaos ortamını lehlerine çevirmeyi başarmışlardır. Bu çaba, onların Abbasiler ile rekabetinin iktisadî yönünü temsil etmiştir. Söz konusu dönemin ticari boyutu, Geniza vesikaları ile kısmen dökümlendirilmiş ve aşağıdaki kısımlarda ele alınmıştır. Fatımilerin Kızıldeniz'de uyguladıkları politika, Avrupa'nın da Doğu mallarına daha kolay ulaşabilmesine imkân sağlamıştır. Tabii olarak bu dönemde Aden'le birlikte Ayzab ve Kuseyr gibi ara-limanlar da tekrar önem kazanmıştır.²²³ Ticarete büyük önem veren Fatımiler, rekabet ettikleri ve kimi zaman çatışma noktasına geldikleri Abbasiler ve hatta İspanya Emevileri ile tacirler düzeyinde kurulan ticarî ilişkilere göz yummuşlardır.²²⁴

969'da Mısır'ı ele geçirmek suretiyle hükümet merkezlerini buraya nakleden Şii Fatımi halifeleri, Sünni rakiplerine karşı konumlarını sadece harp ve diplomasi ile değil, propaganda ve ticaret ile güçlendirebilecekleri politikalar geliştirmişlerdir. Fatımiler, propaganda aracı dâi'd-duât vasıtasıyla, Abbasilerin ihmal ettiği Kızıldeniz'in her iki sahilini de etkileri altına almak için Yemen'e yerleşmişler ve Abbasi topraklarının uzak hudut bölgeleri olan Hindistan ve Afganistan'da yoğun bir davet faaliyetine girişmişlerdir.

Buna ilaveten Fatımi davetçileri, ticaret yollarının diğer ucunda da faaliyete geçmişler; Sind ve Hindistan'da İsmailî misyonerlerle Mısırlı tacirler yan yana çalışmışlardır. Fatımi dâîler, Kirman ve Belucistan'ın asi ve korsan halklarını kendilerine bağlamaya çalışmışlar; Irak'tan Hindistan'a varıncaya kadar deniz yolu boyunca belli noktalarda üsler oluşturmuşlardır.²²⁵

Söz konusu davet yapısının ticarî faaliyetlerle de pekiştirildiği, Fatımilerin bu maksatla çok geniş bir coğrafya ile diplomatik ve ticarî ilişkiler kurdukları görülmektedir. Tunus'ta bulundukları dönemlerde, başta Amalfi ve kısmen Venedikliler olmak üzere İtalyan şehir-devletleriyle sıkı temaslara giren Fatımiler, bu temaslarını Mısır'ın fethinden sonra da devam ettirmişlerdir.²²⁶ Fatımiler sayesinde Müslümanların Akdeniz'deki ticarî denizciliği, bu dönemde zirveye (IX-X/III-IV. yüzyıllar) ulaşmıştır. Bu yüzyıllarda Fatımiler, Mısır'ın Fermâ Limanı'nı Konstantiniye ve Güney Fransa ile, Afrika'daki el-Mehdiyye Limanı'nı Sicilya ve İtalya ile, Cezayir'i ise İspanya ile kalıcı ticarî ilişkilerle birbirine bağlamışlardır.²²⁷ Fatımilerin Avrupa ile ticarî ilişkilerinde yaşanan bu artışta, hiç şüphesiz Fatımilerin Kızıldeniz üzerinden Uzak Doğu ile –Bağdat ve Bizans üzerinden geçen yollara alternatif– deniz güzergâhını yeniden canlandırmış olmalarının büyük etkisi vardır.²²⁸

Akdeniz'de hızla yükselen bir grafik çizen Fatımiler, Doğu ticaretinde de hırslı politikalar izlemişlerdir. Mesela Yemen'i etki sahalarına almak suretiyle, Doğu ile uzun zamandır teması olan denizci ve tüccar bir kavmi kendi saflarına çekebilmişlerdir. Bu sayede Yemen de Batı ile daha sıkı ilişkiler kurma imkânı kazanmıştır. Fatımiler, Irak ve İran'daki harp ve karışıklık ortamının Basra Körfezi'ni emniyetsiz hale getirmesinden istifade ederek, Sudan sahilinde bulunan Ayzab'da büyük bir ticarî liman kurmuşlardır.

Artan ticarete Yahudi tacirlerin de önemli bir rol oynadığı sanılmaktadır.²²⁹ Fatımiler, gayrimüslimlerin ticarî yolculuklarını kısıtlamamışlar; ancak tacirlere, dinlerine göre değişen gümrük vergisi oranları uygulamışlardır.²³⁰ Bu uygulama sayesinde yabancı tacirler, Fatımi idaresindeki Mısır ve muhtemelen diğer İslam ülkelerindeki pazarlara gelerek ticarî faaliyetlerde bulunmuşlardır. Bununla birlikte yabancı tüccarın belli sınırların ötesine geçmemesine de özen gösterilmiştir. Sözgelimi, Mısır ile İtalya arasındaki güzergâhta taşımacılık yapan İtalyanların, Mısır'ı geçip Kızıldeniz'e veya Sudan'a kadar ulaşmalarına müsaade edilmemiştir. Bu türlü bir maliye politikası da, tabii olarak tacirlerden çok hükümetlerin menfaatine olmuştur.²³¹

Diğer yandan Fatımiler, Razaniyye Yahudilerinin Fransa'dan Hindistan'a kadar ulaşan bir hatta faaliyet göstermelerine müsaade etmişler-

dir. Nitekim bu tacirler, Fransa'nın güneyi, Mısır'ın Fermâ Limanı, Fustat, Kulzüm ve Aden arasında gidip gelmişlerdir.²³² Buna bağlı olarak bu dönemde Fermâ'nın büyük bir ticarî liman ve antrepo olarak yükseldiğini, buna karşılık İskenderiye Limanı'nın sönükleştüğünü görmekteyiz.²³³ Bütün bölgenin eskiden beri ana dağıtım merkezi durumundaki Fustat (Kahire), Fatımilerin Mısır'ı zapt etmesinden sonra da Mısır'ın ticaret merkezi olma özelliğini korumuş; İskenderiye'den ve Kızıldeniz'den gelen gemiler yüklerini bu limanda boşaltmışlardır. Buraya mallar ya Akdeniz üzerinden; ya karayoluyla Kuzey Afrika ve Sina Yarımadası üzerinden ya da Kızıldeniz sahillerindeki limanlardan önce karayoluyla Kûs, oradan da Nil üzerinden gelmekteydi. Bu sebeple Fustat'ta tüm tüccar milletlerin temsilcilikleri bulunmaktaydı. Bunlar, temsilciliklerin durumuna göre depo, banka ve posta adresi gibi işlevler icra etmekteydiler.²³⁴

Habeşistan, Nûbe, İstanbul, İtalya, Sicilya, Kuzey Afrika ve İspanya aracılığıyla Avrupa ile ticarî ilişkiler içine giren Fatımilerden bu ülkeler, tahıl, baharat ve tekstil gibi Mısır ve Doğu mallarını satın alıyorlar; buna karşılık Mısır'da olmayan veya yeterli miktarda üretimi yapılamayan demir, ahşap, ipek, yün ve Yahudiler tarafından çok miktarda tüketilen peynir gibi şeyler satıyorlardı.²³⁵ Özellikle Fatîmi deniz filoları için ihtiyaç duyulan kereste ile İtalya ve Avrupa'nın diğer ülkelerinden elde edilen demire büyük ihtiyaç duyulmaktaydı. Bunun yanı sıra hazır gemiler de ithal edilmekteydi.²³⁶

Daha önceleri Tunus'ta ticaret yapan tüccarı doğrudan doğruya Mısır'a gitmeye teşvik eden²³⁷ Fatımilerin bu politikaları sonucunda Kızıldeniz, Basra Körfezi karşısında hızla yükselişe geçmiştir. Bu sürecin hızlanmasında, şüphesiz ki Abbasi hilafetinin kendi bünyesinde yaşadığı problemler de etkili olmuştur. Karmatilerin Ahvaz ve Bahreyn'deki ihtilalleri ve buraları ele geçirmeleri, bu bölgede ciddi bir istikrarsızlığa neden olmuştur.²³⁸ Buna ilaveten, özellikle X. ve XI. yüzyıllarda Hindukuş'taki gümüş maden yataklarının kaybı ve buna bağlı olarak yaşanan madeni para darlığı, keza Türklerin istilası ve Abbasi Devleti'nin feodal bünyeli askerî bir hükümdarlığa dönüşmesi gibi faktörler, İran ve Irak bölgesinde ticaretin gerilemesine sebep olmuş ve Abbasi Devleti'ni ciddi anlamda zora sokmuştur.²³⁹

Sonuçta Güneydoğu Asya ve Çin'den gelen ticaret malları, Yemen ve Mısır'a gitmeye başlamış ve Kızıldeniz hızla yükselişe geçmiştir. Bu süreçten, Batı Avrupa ile merkezî Asya arasındaki ilişkiler de derinden etkilenmiştir.²⁴⁰ Fatımilerin bu politikası o kadar başarılı olmuştur ki, Fatımiler, Kuzey Afrika ve Suriye'nin çok daha zengin vilayetlerini terke mecbur oldukları zaman bile, Kızıldeniz sahilinde hakimiyetlerini korumaya devam etmişlerdir.²⁴¹

Abbasi hilafetinin kudretini kaybetmesi ile derinleşen ve İslam âleminin batısının doğusuna nispetle yükseldiği bu süreç, başta Bizans olmak üzere Avrupa'nın Doğu ile ilişkilerini derinden etkilemiştir. Abbasilerin hakimiyet bölgesinde yaşanan karışıklıklar, sanılanın aksine Bizans'ın işine yaramamıştır. Uzak Doğu tüccarı mallarını artık Bağdat pazarına getirmez olmuş; bu durum Bağdat-Bizans hattı üzerinden Batı'ya akan malların artık daha güvenli gözükken Kızıldeniz-Mısır hattına yönelmesine sebep olmuştur. Mısır'a getirilen ticarî emtia, buradan İtalyan ticaret gemileri vasıtasıyla Avrupa'ya sevk edilmiştir.²⁴² Bizans'ın bu anlamda yaşadığı ciddi kayıp ve Avrupalıların giderek doğrudan Müslümanlara bağımlı kalması, bir yerde Haçlı Seferleri'nin de gerekçelerinden biridir. Bununla birlikte, Haçlıların ardından Avrupa'da Doğu mallarına yönelik talep de ciddi mânâda artmış; bu da Mısır'ın, üzerinden geçen transit ticarete olan ihtiyacının ve tabii olarak bölgenin refahının artmasında oldukça önemli bir rol oynamıştır.²⁴³ Tabiatıyla Fatımilerin ticaret politikaları, halefleri Eyyubiler ve Memluklar tarafından da takip edilmiştir.²⁴⁴

Bununla birlikte V./XI. yüzyıldan itibaren İslam coğrafyası doğusuyla, batısıyla ciddi bunalımlarla karşılaşmaya başlamıştır. Selçukluların bu yüzyılın ortasından sonra önce Bağdat, ardından Kudüs'e yürüyüşleri, bu süreçte Bedevi Arapların Mısır üzerinden Kuzey Afrika'ya yaptıkları yıkıcı göç, İslam coğrafyasındaki merkezlerin temel dinamiklerini sarsan istikrarsızlık sürecinin ilk işaretçileri olmuştur.²⁴⁵ Yine bu çerçevede h. 446 ile 454 yılları arasında 8 yıl boyunca devam eden ve beş yıl aradan sonra tekrar patlak veren, o dönemde Mısır'ın delta havzasında "Mustansırıyye Şiddeti" olarak bilinen Orta Çağ Mısır tarihinin en uzun süreli kıtlık ve veba salgını, bölgede ticaretin şeklini ve güzergâhlarını büyük ölçüde değiştirmiş; Nil deltasındaki suların çekilmesiyle, özellikle Kuzey Afrika ile Kulzum ve ötesine geçiş oldukça zor ve tehlikeli bir hale gelmiştir.²⁴⁶

Bu sürecin ardından baş gösteren Haçlı Seferleri ile bölgedeki bunalım daha da artmış ve bu dönemde hac ve ticaret yolu, Kızıldeniz'in daha güneyinde yer alan Ayzab ve Kuseyr limanlarına kaymıştır.²⁴⁷ Bundan sonra Kuzey Afrikalı hacı ve tacirlerinin yeni güzergâhı, Nil ile Kızıldeniz'i birleştiren Kûs-Kuseyr, Kûs-Ayzab ve Asvan-Ayzab yolları olmuştur. Kızıldeniz üzerinde yer alan ve önemlerini Hint ticaret yolu üzerinde bulunmaktan alan Aden, Cidde ve Kulzum limanları arasında yaşanan çekişme²⁴⁸ istikamet değiştirmiş; Kulzum ve Eyle'nin aleyhine Ayzab ön plana çıkmıştır.²⁴⁹ 489/1099 yılında Frenklerin Kudüs'ü ele geçirmeleriyle başlayan Haçlı Seferleri, 1125 yılı itibariyle tüm Levant bölgesinde birçok prensliğin ortaya çıkmasına zemin hazırlamıştır. Mısır'ı Arabistan ve Levant'a bağlayan Sina Yarımadası güzergâhının bu şekilde

kapanması, bu dönemde Kızıldeniz'e olan ilgiyi pekiştirmiştir. Eyyubilerin sahneye çıkması ile dengeler yeniden değişmeye başlamış; Mısır'ın bu yeni hâkimleri de seleflerinin iktisadî politikalarını devam ettirmeye çaba göstermiştir. Ancak çok da uzun sürmeyen bir iktidar döneminden sonra malî ve siyasî bir krizle yüz yüze kalmış ve tarih sahnesinden çekilmişlerdir.²⁵⁰ 1250-1517 arasında Mısır'da hüküm süren Memluklar döneminde de ciddi bir Kızıldeniz politikası güdülmüş; Doğu-Batı ticaretinde Osmanlılarla rekabete girilmiştir.²⁵¹ Özellikle Moğol istilas ve Bağdat'ın çöküşü gibi Doğu'da yaşanan sıkıntılar, Memlukları bu ticarette büyük bir tekel yapmışsa da, XIV. yüzyıldan itibaren bu süreçte de belli bir düşüş yaşanmıştır.²⁵²

Her hâlükârda bölgeye Portekizlilerin gelip, Doğu-Batı ticaretinin dinamiklerini toptan değiştirmesine kadar Arap ve Hintli tacirler, baharatı deniz yoluyla Kızıldeniz'deki limanlara taşımışlardır. Buraya gelen baharat, karadan Mısır ve Suriye'nin Akdeniz'deki limanlarına, oradan da Avrupa'ya satılmak üzere Venedikli ve Cenevizli tacirlere sevk edilmiştir.²⁵³

3. Kızıldeniz Ticaretinin Özellikleri

a. Kızıldeniz'de Ticaretin Organizasyonu

Müslümanların Endülüs'ten Hindistan içlerine ve Çin sınırlarına kadar geniş bir bölgeyi, tek bir siyasi bütünlük olmasa da, birleştirmelerinin ardından, Doğu ile Batı arasındaki ticarî ilişkilerin asıl taşıyıcısı, aracısı ve tüketicisi; milliyeti ve dini ne olursa olsun, İslam dünyasının mensupları olmuştur.²⁵⁴ Bilinen dünyanın bir ucundan diğerine uzanan bu ticaretin önemli bir kısmı da Kızıldeniz üzerinden geçmiştir. Elverişsiz iklimi ve denizciliğin gelişmesini engelleyen tüm olumsuzluklarına rağmen Kızıldeniz, tarih boyunca hem yerel, hem de bölgeler arası ticarete oldukça belirleyici olmuştur. Bu güzergâh, özellikle Mısır, Kuzey Afrika ve Batı Akdeniz bağlantılı ticarete ön plana çıkmıştır.²⁵⁵ Bölgeye yabancı unsurların girişine kadar Arap ve Hintli tacirler, Baharat Yolu'nun başlıca efendileri olmuş ve Doğu mallarını deniz yoluyla Kızıldeniz'deki limanlara taşımışlardır. Buraya gelen baharat ve diğer mallar, kara ve deniz yoluyla Mısır ve Suriye'nin Akdeniz'deki limanlarına, oradan da yukarıda da zikrettiğimiz üzere Venedikli ve Cenevizli tacirler aracılığıyla Avrupa'ya taşınmıştır. Bölge, sadece Doğu mallarının Batı'ya taşınmasında önemli bir rol oynamamış; aynı zamanda kendi havzasında üretilen malları da bu ticaretin içine dâhil etmiştir.

Kıyı yapısı ve üzerinde büyük tonajlı gemilerin seyir imkânının darlığı gibi sebepler, Kızıldeniz'de ancak belli sayıda limanın teşekkülünü mümkün kılmış; bu limanlar arasında deniz, limanlarla diğer ticaret merkezleri arasında da kara güzergâhları oluşturulmuştur. Öte yandan limanların gelişip büyümesinde, ana kara güzergâhları üzerinde bulunmaları önemli bir unsur olmuştur.²⁵⁶ Kızıldeniz havzasındaki ticarî faaliyetler büyük ölçüde bu limanlar ve kara güzergâhları üzerindeki şehirlerde şekillenmiştir. Bu bölgeler, indirme-bindirme, depolama, alışveriş, lojistik destek hizmetleri sunmuşlar; transit ve yerel ticaretin organizasyonu, Kızıldeniz havzasındaki bu yerleşim yerlerinde yaşayanların temel geçim vasıtası olmuştur.

Doğu-Batı ticaretine aktif bir şekilde katılan İslam dünyası, bu ticarî ağın muhtelif noktalarına kadar ilerlemiş; hatta buralara yerleşmiş, koloniler kurmuş ve Doğu ile Batı arasındaki üretim-ticaret- nakliyat-tüketim zincirinin önemli halkalarını oluşturmuştur. Bu ticaretin en uçtaki noktası olan Çin'i, bir örnek olması açısından burada kısaca ele almak istiyoruz. Müslümanların Çin ile ticarî ilişkilerinin erken bir dönemde başladığından yukarıda bahsetmiştik. Çin'in özellikle güney eyaletleri, Müslümanların ilgisinin en yoğunlaştığı bölgelerden biri olmuştur.²⁵⁷ Araplar ve Farslardan oluşan bu tacirler, söz konusu bölgelerde özerk bir konsolos, o zamanki adı ile "şah-bender" tarafından yönetilen koloniler kurmuşlardır. Bu yerlerin her birinde minberli büyük bir cami yer almıştır.²⁵⁸ Çin imparatorunun müsamahası sayesinde, Müslüman tacirler kurdukları kolonilerde İslam esaslarına göre hüküm veren ve namazda imamlık yapan bir kadı bulundurmuşlar; halkla ticarî münasebetlerde bulunmak maksadıyla da ülke içinde dolaşma izni elde etmişlerdir. Çin'deki tacir kolonilerin durumu, zaman zaman bu ülkede yaşanan karışıklıklar ve ayaklanmalar sebebiyle sekteye uğramış; böyle zamanlarda Araplar, Malay Adaları gibi civar bölgelere geçmişlerdir. Bu sebeple bu adalar, batı ve doğu Asya ticaret mallarını taşıyan gemiler için durak yeri olmuş ve Arap tüccarı, Hint ve Çin ürünlerine ulaşmak için bu adaları kullanmaya başlamıştır.

Söz konusu ticaret malları arasında daha ziyade kâfur, karanfil, öd ve sandal ağacı, Hindistan cevizi, güzel kokular ve baharat yer almıştır. X. asra geldiğinde, gelişen ticaretin de etkisiyle Malay Yarımadası hareketli bir ticarî merkez haline gelmiştir.²⁵⁹ Müslümanlar Çin gibi bölgelerden sadece mal almamışlar; aynı zamanda Çin eyaletlerini Müslüman tacirlerin başlıca müşterileri arasına sokmayı da başarmışlardır. Çin'de Müslümanların getirdikleri mallardan %30 oranında gümrük resmi alındığı bilinmektedir. Çin'e taşınan başlıca mallar arasında fildişi, kaplumbağa kabuğu; Hindistan ve Afrika'dan gelen gergedan boynuzu, bakır ve Çinlilerin üç kilosuna 50 bin "fels" (bakır para) ödedikleri kâfur yer almıştır.²⁶⁰

Müslüman tacirlerin seyahat ettikleri ve bağlantı içinde oldukları bu üç şehirdeki varlıklarına rağmen, transit ve bölgesel ticaretin odaklandığı başlıca liman, hiç şüphesiz ki Aden olmuştur.²⁶¹ Doğu'dan yüklü mallarla yola çıkan gemiler, genellikle mallarını buraya indirip geri dönerlerdi. Hem bir konaklama hem de bir aktarma merkezi olan Aden'e indirilen bu mallar, Kızıldeniz'de seyre müsait başka gemilere yüklenerek, dönemine göre Kulzürn, Eyle ya da Kuseyr'e; daha sonraları ise Ayzab ve Sevakin'e; VIII/XIV. asır sonlarından itibaren de Tur'a ve nadir olarak da kutsal şehirlerin limanları Cidde ve Car'a sevk edilmiştir.

Bu çerçevede Kızıldeniz'in Kulzüm ve Eyle limanları, görece çok daha küçüktür ve daha ziyade transit ticarete lojistik hizmet vermek amacıyla kurulmuşlardır. Buraya gelen mallar esas itibarıyla bu limanlarda tüketilmeksizin Mısır, Suriye ve Irak'taki büyük ticaret merkezlerine ulaştırılmış ve hem bu beldelerdeki büyük tüketim merkezlerinin taleplerini karşılamak için pazarlanmış hem de Bizans ve Akdeniz Avrupa'sına yönlendirilmiştir.²⁶²

Bu transit ticaret, tabiatıyla Kızıldeniz havalisinde bölgesel ticareti de teşvik etmiştir. Zaten Kızıldeniz'in güney kıyılarında kadim medeniyetlerin varlığı ve rüzgar rejiminin de müsait olması sayesinde, karşıdan karşıya seyir ve sefer, kuzeye nispetle çok daha fazla yapılmaktaydı. Antik çağ boyunca karşılıklı seferler sürmüştü; zaman zaman da savaşçı bir niteliğe bürünmüştür. Zira Antik çağda Sami ırkın Habeşistan'ı, daha sonra da Habeşlilerin Yemen'i istila ettikleri bilinmektedir.²⁶³

Özellikle dönemsel olarak kendi çevresinin besleyebileceğinden çok daha fazla bir nüfusu beslemek durumunda kalan Mekke ve Medine gibi kutsal şehirlerin iâşesi, büyük ölçüde Mısır'ın imkânları ile karşılanmıştır. İslam'ın ilk dönemlerinde Nil nehrini Kulzüm'e bağlayan kanal da bu amaçla kullanılmış; Fustat menşeli tahıllar Kulzüm'den Medine'ye gemilerle taşınmıştır.²⁶⁴ Benzer şekilde Mısır pamuğunun nakli ve Kuzey Afrika hacıların sevkiyatı da Kızıldeniz'in üst kısmındaki karşılıklı deniz trafiğine katkıda bulunmuştur.²⁶⁵

Bölgesel ticaretin gelişimini göstermesi açısından Afrika da önemli bir açılım sağlamıştır. Afrika'nın doğu kesimlerinde, yerli liderlere haraç ödeyen Müslümanlara ait yerleşim bölgelerinin varlığı tespit edilmiştir. Yemen'de Zebid merkezli Benî Ziyad hükümlerinin döneminde Arap ve Afrika kıyıları arasındaki ticaret sürekli bir hâle bürünmüştür.²⁶⁶ II./VIII. asırda gerek Kızıldeniz, gerekse Asvan ile ulaşım, Nil Vadisi yoluyla, Becelilerle çok sağlam ilişkiler kurulmuştur. Arapların, bu bölgede altın ve zümrüt gibi kıymetli madenlerin bulunduğu çöllere yerleşmeleri ile başlayan ilişki, hacıların Mekke'ye gitmek için bu toprakları kullanmaları ile artmıştır. Tabiatıyla zaman içinde bugünkü Sudan'ın doğusunda yaşayan Bece toplumuyla ırkî ve toplumsal bir karışma ve bütünleşme meydana gelmiş; bölge halkının belli bir kısmı İslam'a yönelmiştir.²⁶⁷

Bölgesel trafiğin en önemli unsurlarından biri de hacılardır. Kuzey Afrika hacıalarının başlıca güzergâhı, Sina Yarımadası üzerinden geçen ve Hicaz'ın batı sahili boyunca ilerleyen karayolu olmakla birlikte, limanlar üzerinden de seyir sağlanmıştır. Liman olarak önceleri Kulzüm (bilahare Tur) ile Eyle tercih edilirken, daha sonraları Kızıldeniz'in kuzey kısmının siyasî sebeplerle ve iklim özellikleri nedeniyle tehlikeli hâle gel-

mesiyle Mısır'ın Kuseyr ve Ayzab limanları kullanılmıştır. Hac vesilesiyle Kızıldeniz'in batı limanları ile başta Cidde olmak üzere doğu sahili limanları arasında yoğun bir trafik oluşmuştur.²⁶⁸

Doğu ticaretine bölgede destek sağlayan karayolları, bölge ticaretinin seyri açısından önem taşımaktaydı. Bölge karayollarının hemen hepsi kurak ve ıssız arazilerden geçmekte; Hicaz karayolu gibi kimi güzergâhlar ise vadiler ve tepelerle bölünmüş, engebeli bir seyrin takip etmekteydi. Karayolları, Kızıldeniz'in doğu sahilinde Arap, batı sahilinde ise Beceli kabilelerin sık sık saldırısına maruz kalıyordu. Geçilen her beldeye geçiş hakkı olarak yüklü bir meblağ bırakılıyordu. Ancak buna rağmen, Kızıldeniz'de denizciliğin zorluğu sebebiyle, bazı tacirler Kızıldeniz'le Nil'i bağlayan sahra yolunu kullanıyorlardı. Kuseyr'den veya Ayzab'dan Nil üzerinde bulunan Kınâ ve Kûs'a uğrayan, Nil üzerinden de Akdeniz'e yönelen bu güzergâh, İslam'ın bölgeye ilk girdiği dönemlerde fazla tercih edilmiyordu.²⁶⁹ Ancak daha sonraları özellikle kuzey güzergâhlarında siyasi istikrarın azalması sonucunda bu yolun kullanımı artmıştır. Nil nehri vasıtasıyla Kınâ'ya getirilen emtia ve hacı kabileleri, oradan kervanlarla çölü geçerek Kuseyr ve Ayzab'a taşınmış; buradan da gemilerle Car (sonraları Yenbu) ve Cidde limanlarına sevk edilmiştir.²⁷⁰ Diğer yandan Kulzüm'ü Fermâ'ya bağlayan karayolu, hem İslam öncesinde, hem de bölgedeki İslam hakimiyetinden sonra Doğu ve Batı arasındaki en önemli bağlantı hatlarından biri olmuştur.²⁷¹

Tarih boyunca çeşitli dönemlerde yeniden açılan Trajan veya daha sonra bilinen adıyla Emîrû'l-Mü'minîn Kanalı'nın da hiç şüphesiz bölge ticareti üzerinde olumlu bir etkisi olmuştur. Hem daha fazla yükün taşınabilmesine, hem de nakliye süresinin kısalmasına imkân sağlayan bu kanal, hayvan sırtında yapılacak bir taşımacılığa nispetle daha ucuz idi. Nitekim, üzerinde sefer yapılabildiği sürece tacirler mallarını Mısır deltasına götürürken bu yolu kullanmışlardır. Ancak kanalın sık sık temizlenmeye ve bakıma ihtiyaç duyması, özellikle istikrarın azaldığı dönemlerde kanalın kullanım dışı kalmasına yol açmıştır.²⁷²

Akdeniz ile Kızıldeniz'i bağlamaya ve iki bölge arasındaki ticarî ulaşımı kolaylaştırmaya ve kısaltmaya yönelik projelerin geçmişi oldukça eskiye dayanmaktadır. Zaten Nil'i Kulzüm üzerinden Kızıldeniz'e bağlayan bu kanal da bir anlamda bu yönde atılmış bir adımdır; hatta Amr b. el-Âs'ın, kanalın yeniden açılması sırasında, Timsah Gölü ile Akdeniz'in de bağlanması fikrini gündeme getirdiği, ancak bu teklifin Bizans baskın ve saldırılarına yol açacağı endişesiyle Hz. Ömer tarafından reddedildiği yönünde rivayetler vardır.²⁷³ Zaten bizatihi kanal hakkında da benzer endişelere sahip olan Hz. Ömer'in bu yaklaşımı, daha sonraki teşebbüslerin de önü-

ne geçecektir.²⁷⁴ Zira Harun Reşid döneminde de bu konu yeniden gündeme getirilmiş; ancak Hz. Ömer'in endişesini dile getiren görüşlerin ortaya atılmasıyla bu yönde bir teşebbüse girilmemiştir.²⁷⁵ Süveyş Kanalı bu yüzden açılmamış ve Kızıldeniz üzerinden bölgeye gelen Doğu mallarının Batı'ya nakledilmesinde, zahmetli çöl yoluna mahkum olunmuştur. İki deniz arasındaki bu kopukluk, Akdeniz'deki İslam denizciliğinin, Doğu sularındaki faaliyetlerden ayrı kalmasının da bir sebebi sayılmıştır.²⁷⁶

Öte yandan Arabistan'ın batı ve doğu sahillerinden ilerleyen karayolu da, İslam'ın hemen öncesi ve ilk dönemlerindeki önemine binaen dikkate değerdir. Her sene muayyen zamanlarda güneyden büyük kabilelerle yola çıkıp kuzeyde Suriye ve Irak taraflarına kadar giden kabileler, yarımada'nın geçilmesi mümkün olmayan orta kısımlarından gidemez; bu yüzden genellikle kıyıdan uzaklaşmadan, yarımada'nın sahillerini kollamak suretiyle yol alırlardı. Bu kabilelerin önemli bir kısmı batı güzergâhını tercih ettiklerinden, Hicaz'dan geçerlerdi.²⁷⁷

Kara ticaretinin en önemli vasıtası, hiç şüphesiz, deve idi. Develer, 200 kilo yük taşıyabilen, gün boyu hiç durmadan ilerleyebilen ve 57° derece sıcaklıkta, 17 gün hiç su almadan yürüyebilen "çöl gemi"leriydi. Deve kervanları, hem Akdeniz ülkelerinden, hem de Hindistan, Doğu Afrika ve Uzak Doğu'dan gelen malları nakletmek için devamlı faaliyet halindeydi.

Sadece develerle geçilebilecek iklim şartları, bölgedeki karayolu ticaretinin tek sıkıntısı değildi. Zira Bedeviler, güçlü bir devletin askerî gücüyle karşılaşmadıkça, bu kervanlardan en iyi ihtimalle yol vergisi almakta, çoğu zaman da yağma amaçlı saldırılar düzenlemekteydi.²⁷⁸ Bu müdahaleleri asgariye indirmek için kervanları organize eden milletler, bölge kabileleri ile anlaşmalar yapıyorlardı. Kureyş'in meşhur *ilaf* ve *hulf* gibi kurumlarının benzerleri, muhtemelen başka coğrafyalarda da uygulanmaktaydı. Yukarıda da bahsi geçtiği üzere *ilaf*, Kureyş ile Mekke'den çıkan ticaret yolları üzerinde yaşayan kabilelerin reisleri arasında akdedilen bir anlaşmaydı; *hulf* ise, ilafın uygulanmadığı alanlarda Mekke tüccarına güvenlik sağlıyordu. Emniyet içinde geçiş ve silahlı koruma karşılığında, Kureyş söz konusu kabilelerin mallarını gezdikleri pazarlara taşımayı ve onlar namına satmayı vaat ediyordu. Mekkeliler, satıştan sonra yatırılan sermayeyi ve kârı kabile reisine getirip veriyorlardı. Bu yolla *ilaf* ve *hulf*, sermayeye hareketlilik sağlamanın ve kervan yolunu emniyet altına almanın ötesinde, kabile ekonomisinin de gelişmesine imkân tanıyordu.²⁷⁹ Kışın Yemen'e, yazın da Suriye'ye gitmek üzere yola çıkan Kureyş kervanlarının bölgeye bu sayede ciddi bir dinamizm kazandırdığı anlaşılmaktadır. Bir ay civarında yolculuk yapacak bu kervanların hazırlanmasında da Bedevilerden yararlanılıyordu. Bedeviler kervanların ihtiyaç duyduğu deve-

leri temin etmekle kalmıyor, aynı zamanda kervanlara rehberlik ve muhafızlık da yapıyorlardı.²⁸⁰

Karayolunun ticarî açıdan taşıdığı öneme rağmen, Kızıldeniz havzasında deniz ulaşımı ve nakliyesi hiçbir dönemde eksik olmamıştır. Antik dönemden beri süregelen Kızıldeniz denizciliği, gemilerinin yalnızca gün içinde seyretmesi ve kıyıya yakın ilerlemesi bakımından, Hint Okyanusu ve Akdeniz denizciliğinden ayrılıyordu. Deniz üzerinde seyahat uzaklığı, takriben otuz gün olarak biliniyordu.²⁸¹ Kızıldeniz gemileri genelde liman yapılarının çok uygun olmaması, sahil şeridinin sığılığı ve mercan kayalıkları gibi sebeplerle açıkta demirliyor; küçük tekneler de bu gemilerin boşaltılmasını ve limanla bağlantılarını sağlıyordu. Yerel ve bölgesel ticarete hizmet eden birçok liman olmasına rağmen, uluslararası ticaret, yabancı tüccarın ve yerel hükümetlerin rahatlığı gerekçesiyle genellikle birkaç büyük limanda yoğunlaşıyordu. Bu limanlar, genellikle müfettişler, arabulucular, mütercimlerce işletilen gümrüklere sahipti. Mallar, mahiyeti, menşei, tacirin statüsü, ithalat, ihracat ve transit durumu, geminin büyüklüğü, mal üzerinde bir devlet tekelinin olup olmadığı, piyasada satış şekli gibi muhtelif kriterlere göre tasnif ediliyor; gümrük ve transit vergileri buna göre tahsil ediliyor; işlemler de bu tasnife göre şekilleniyordu.²⁸² Bu süreç devletlerin müdahalesi, bir sonraki kısımda detaylı olarak ele alınacaktır.

Orta Çağ limanlarının fizikî özellikleri hakkında genel olarak çok az şey bilsek de, İslamî dönemdeki limanların büyük ölçüde önceki dönemlerin özelliklerini yansıttığı tahmin edilmektedir. Limanların gemicilere sunduğu hizmetlerin oldukça sınırlı olduğu ve tacirlere verilen imkânların hayli altında kaldığı anlaşılmaktadır. Hint Okyanusu limanlarında, kaba yapılmış bir dalgakıran, muhtemelen bir fener kulesi, bir gümrük dairesi ve bir kervansaray dışında, özel liman tesisleri bulunmamaktaydı. Liman girişine gemilerin giriş ve çıkışını denetlemek için genelde bir halat çekiliyordu. Eğer bu mümkün olmazsa, yöneticiler kalkışlarını kontrol etmek için gemilerin donanımlarına el koyuyorlardı.²⁸³

Limanlar sadece malların indirilip bindirildiği yerler değildi. Tüm ticarî merkezlerde kurulan panayırlar ve hanlar buralarda da bulunmaktaydı. Bu tür şehirlerde panayır organizasyonu, faaliyetlerin başında gelmekteydi. Her grup tacir, bu panayırlarda bir bölüm açar ve öğleden sonraya kadar burada beklerdi. Akşam olmadan eve dönmezlerdi. Şehir pazarları ise haftanın belli günlerinde kuruluyordu. Sabit dükkânlar, ya Mısır'da Roma döneminden kaldığı için "kayseriyye" olarak bilinen beestenler gibi kapalı bir mekândan oluşuyor ya da bir sokak boyunca kuruluyordu. Hanlar ise, şehre dışardan gelen tüccara tahsis edilen ve tek işlevi iâşe ve konaklama olmayan kurumlardı. Tacirler, hanların alt katlarına ticaret eşyalarını koyarak kapılarını kilitliyorlar, kendileri de üst katlar-

da yatıyorlardı. Yunanca “pandokeia” sözcüğünden geçtiği tahmin edilen “funduk” kelimesi bu hanlar için kullanılmıştır.²⁸⁴ Hanlar, panayırlar ve çarşılar, devletlerin kendi bölgelerindeki ticareti geliştirmek için kullandıkları başlıca kurumlardı.

Bu meyanda örneğin, Fatımi dönemi han ve çarşıları, dönemin seyyahlarınca övgüyle anılmıştır. Bu dönemde Fustat'ta Müslümanlar ve gayrimüslimler için ayrı hanların inşa edildiği bilinmektedir. Tacirler, Mısır'da bulundukları süre boyunca hem temel ihtiyaçlarını görebilecekleri odaları, hem de ticarî eşyalarını saklayabilecekleri depoları barındıran bu hanlarda kalıyorlardı. Hanlarda, yabancı tüccarla yerli tüccar buluşuyor; aralarında ticarî ve beşerî ilişkiler tesis ediliyordu. İbn Havkal'ın muhtelif mahallelerde hanların bulunduğundan bahsetmesi,²⁸⁵ bu tür hanların sadece limanlarda değil, şehir içlerinde de mevcut olduğunu göstermektedir. Öte yandan Avrupalı tacirlerin de önemli ticaret limanlarında han yapturmalarına izin verilmekteydi. Bu limanlarda, Avrupalı her koloni için özel bir han bulunurdu. Avrupalı tacirler, mensup oldukları ülkelere göre kendilerine ait bu hanlarda kalır, mallarını da orada muhafaza ederlerdi. Bu hanlarda, ibadetlerini yapabilmeleri için küçük bir kilise, ekmek yapılan bir fırın, hamam ve bir şirahane yer alırdı. Her koloni, hanın yönetimi için kendi mensuplarından bir temsilci seçerdi. “Fundûkî” unvanı verilen bu yönetici, hükümet önünde o koloniden sorumlu olurdu.²⁸⁶ Bu müesseseler, Yunan ve Roma döneminde yabancı topraklarda yaygın olarak oluşturulan otonom ticarî bölgelerden/kolonilerden farklı işliyor; Müslüman tacirin kaldığı, ticarî ilişkiler kurduğu ve vekilleri ile temas kurduğu hanlara da benzemiyordu. Bunlar daha ziyade, Fatımi otoritelerin yabancı taciri denetim altında tutmak maksadıyla sınırları ve işleyişlerini belirlediği kervansaraylardı.²⁸⁷

Yine bu döneme ait literatürde “kayseriyye” denen çarşılarla karşılaşmaktayız. Bunlar, büyük bir kapıyla girilen, geniş ve kapalı bedestenler şeklindeydi. Bir avlu etrafında veya kapalı bir mekânda, sıra sıra dükkânlar ve odalardan oluşan bu çarşıların sayısı, Fatımiler zamanında çoğalmış; dört bir taraftan gelen tüccarla dolup taşmıştır.²⁸⁸ Makdisî, nefis yemeklerin, güzel ve temiz katıkların, ucuz tatlıların, bol miktarda muz ve taze hurmanın bulunduğu Fatımi dönemi Fustat çarşılarından övgüyle bahsetmektedir.²⁸⁹ Fatımilerin yaptığı bu yatırımlar, özellikle Fustat'ın bir ticaret merkezi olmasını sağlamış ve buna bağlı olarak da gümrük gelirlerinde hatırı sayılır bir gelişme kaydedilmişti.

Bölgeler arası ticaretin her türlü ciddi riskler barındırmaktaydı. Bu sebeple bölgeler arası ticaretin düzgün bir şekilde organize edilmesi gerekiyordu. Bu organizasyonun, dönemin altyapı ve iletişim imkânlarının kısıtlılığı göz önüne alındığında, ne kadar önemli olduğu ortadadır. Her

şeyden önce, herhangi bir ticarî sefer için ortaya konan sermayenin büyüklüğü, süreçte yaşanabilecek risklerin asgariye indirilmesini gerekli kılmaktaydı. Mesela Mekke'nin sınırlı ticarî hayatı sık sık ticaret kazaları ile sekteye uğramaktaydı. Şehirde büyük bir yıkıma sebep olan bu malî felaketlerin, zarara uğrayan ve borçlarını ödeyemeyecek konuma düşen Kureyşlilerin intihar etmelerine (*itifad*) sebep olduğu yukarıda zikredilmişti. İtifadın yıkıcı etkisini fark eden Hâşim'in, bunu önlemek maksadıyla ticarî girişimler gerçekleştirmede ortaklıklar kurmayı teklif ettiği söylenir. Kurulan "ortaklık" (*mudârebe*), birçok tacire sermayelerini bir araya getirerek, küçük yatırımcıyı emniyete alan ve Mekke'nin tüccar sermayesini daha önce misli görülmemiş ölçüde harekete geçiren büyük kervanlar kurma imkânı vermiştir.²⁹⁰

Hiç şüphesiz ticarî ortaklıklar, Araplara has bir yöntem olarak doğmamıştır. Yukarıdaki kısımlarda bunu uygulayan milletlerden bahsedilmişti. Ancak İslam fıkı çerçevesinde geliştirilmiş farklı ortaklık biçimlerinin, Akdeniz'deki mevcut ortaklıkları daha da kullanılabilir hale getirdiği bir gerçektir.²⁹¹ Genellikle birkaç tacirin sermayelerini ortak bir havuzda toplamasıyla gerçekleştirilen ortaklıklar, risklerin azaltılması anlamına geliyordu. Buralarda biriken sermaye ile tek bir gemiye yüklenmek üzere mal temin edilmez, söz konusu sermaye birkaç farklı sefere yayılacak şekilde kullanılırdı. Böylece geminin batması veya korsanların hücumuna uğraması gibi sebeplerle sermayenin hepsi tükenmemiş olur; kâr getiren diğer yatırımlarla zarar telafi edilmeye çalışılırdı. Bu sayede İslam dünyasında çeşitli ortaklık şekilleri gelişmiştir. Kimi zaman sadece sermayeye ortak olunurken, kimi zaman da emek ve girişimcilikle ortaklık kurulmuştur.²⁹²

Kara kervanlarının da benzer şekilde organize edildiği söylenebilir. Bunların büyük meblağlara ulaşan sermayesi, birçok şahsın ufak sermayelerinden oluşur ve yüzde elli civarında bir kâr bırakırdı. Her kafale bir veya daha çok reisin idaresi altında bulunurdu. Yola çıkmadan önce halkın elinde bulunan mallar toplanır; bunlar uzak memleketlerde başka mallar ile değiştirilir; dönüşte de bedelleri sahiplerine teslim edilirdi.²⁹³ İslam topraklarında gelişen bu tip ortaklıklar sayesinde girişimcilik ve sermaye oluşumu, toplumun tüm kesimlerini kapsayan bir yapı kazanmıştır. Kârlarının bir bölümünü toprağa yatıran tacirler olduğu gibi halifeler, sultanlar, toprak sahibi zenginler ve gelirlerini işletmek isteyen diğerleri de, servetlerini artırmak amacıyla, topraktan ve zanaattan kazandıkları gelirlerin bir bölümünü bu şekilde uzak mesafe ticaretine yatırırlardı.²⁹⁴ Kahire Geniza'sında ortaya çıkan belgeleri inceleyen Goitein, İslam dünyasında faaliyet gösteren Yahudi tacirlerin de benzer ortaklıklar kurduğunu dile getirmektedir. Bu belgeler ışığında Goitein, şaşırtıcı miktarda malî

imkâna sahip çok sayıda küçük tacirin, oldukça ufak sermayelerle bir araya geldiğini ve oluşan bu sermayenin farklı teşebbüslere dağıtılmak suretiyle sefere çıkacak tacirlere emanet edildiğini zikretmektedir. Bu tacirlerin bir arada veya ayrı ayrı yolculuk yapabildikleri dile getirilmiştir. Goitein, Yahudi tacirlerin ticarî faaliyetlerine bakarak, İslam dünyasında bölgeler arası ticarete sermayeyi organize eden katı bir teşkilat yapısı veya bu sermayeyi kısıtlayan sistematik uygulamalar ile karşılaşılmadığı sonucuna ulaşır.²⁹⁵

Bununla birlikte bazı kurumların ön plana çıktığı görülmektedir. Bunlardan ilki *sarraflık* müessesesidir. Özellikle Abbasiler döneminde sarraflar eskisinden çok daha büyük ölçeklerde ticarî girişimlere finansman kaynağı sağlamış; yatırımlar için aracılık yapmış ve muhtelif para cinslerinin bozdurulabildiği vezneler olarak çalışmışlardır. Ayrıca, şubeler halinde faaliyet gösteren ve “sakk” olarak bilinen senet ve poliçelerin nakde çevrildiği noktalar olmuşlardır. Böylece tacirler ticarî faaliyetleri karşılığında edindikleri kredileri başka bölgelerde nakde çevirebilme ve ticarî mübadeleleri para taşımadan tamamlayabilme imkânı elde etmişlerdir.²⁹⁶

Son zamanlarda özellikle de Geniza vesikalarından çıkan malzemeler, diğer önemli bir kurum olan *vekâletle* ilgili ilginç bilgiler sunmaktadır. Nitekim Serjeant’ın çalışması da, aracılık ve emanetçilik uygulamasını şekillendiren bu kurumun, özellikle Aden gibi ticaret merkezlerinde hayli geliştiğini göstermektedir. Buna göre vekiller, her şeyden önce bir emanetçi olarak çalışmaktaydı. Sözelimi, Aden’den ayrılarak ticarî bir seyahate çıkacak birisi, ailesini ve malını, genellikle tanınmış ve toprak sahibi bir esnafa emanet ederdi. Vekil bunun için ücret almaz; ama vekili atayan belli aralıklarla para gönderirdi. Vekil bu akışların hesabını tutardı. Eski zamanlarda uzaktaki tacirlerle aileler arasındaki iletişim genellikle ayda bir kez uğrayan “cemal” (deve sahipleri) ile sağlanırdı. Bunlar, Yemen’in muhtelif bölgelerine yapılan havaleleri toplar ve bunu vekilin “Sana şunu şunu gönderdim” notuyla teslim alırlardı. Cemalin bu malları teslim ettiği bir belgeyle tescillenirdi. Serjeant, Aden gibi limanlarda, hemen her ırk ve liman için vekillerin bulunduğunu, bunların karmaşık ticarî ilişkileri düzenleyip, hesaplasmaları hallettiklerini zikreder. Buna göre mal sahibi, bir aracıya belli bazı limanlarda satılmak üzere mal teslim eder; bu mal karşılığında oralardan istediği malı da detaylı bir şekilde beyan ederdi. Zaman zaman güven, risk ve iletişim imkânsızlıkları, hava ve hastalık gibi sebeplerle karmaşıklaşan bu problemleri alanda, vekillere büyük bir yük düşerdi.²⁹⁷

Goitein, Geniza malzemelerinden hareketle vekillik müessesesi hakkında oldukça detaylı bir tahlil yapmıştır. Buna göre, belli merkezlerde yoğunlaşan yerleşik vekillerin yanı sıra önemli tacirlerin aracılık için kullandıkları *mevlâlar* vardı. Bu mevlâlar, tacirin ticarî aracısı ve aynı zamanda yaveri

olurlar, bazen de tacirin yerine sefere çıkarlardı. Ancak tek bir tacirin temsilcisi olan bu vekillerden çok daha önemli bir zümre vardı ki, bu da hiç şüphesiz pek çok tacire aracılık yapan vekillerdi. Bunların da önemli bir kısmı, artık seyahat etmeyen büyük tacirlerdi. Arapça “vekilü't-tüccâr”, İbranice “pekit ha soharim” olarak bilinen bu araçlarla, hemen hemen bütün önemli Akdeniz ve Hint Okyanusu limanlarında karşılaşmak mümkündü. Geniza’da, özellikle Aden’de Yahudi tüccar için vekillik yapanlar hakkında, yaklaşık 150 yılı kapsayan teferruatlı bilgiler mevcuttur.²⁹⁸

Goiten’e göre, Arapça ve İbranice terimlerden de anlaşılabilceği gibi bu görevin menşei hukuk alanında aranmalıdır. Bu kurum, muhtemelen bir başka ülkede, hatta bir başka şehirde ticaret yapan bir tacirin davalarını takip edecek hukukçu bir temsilciye veya avukata duyulan ihtiyaçtan doğmuştur. Mallarının taşınması ve satılması hususunda ortağına veya aracısına güvenemeyen bir tacir, hukukçusunun nezaretinde mallarını sattırabilir ve siparişlerini aldırabilirdi. Başarılı ve meşhur bir vekil, kendi nesli de aynı işi liyakatle devam ettirirse, yabancı ülkelere ticaret yapanların devamlı danıştığı bir makam tesis etmiş olurdu. Benzer şekilde, yerel tacirler de muhtemelen vekilin bağlantılarını kullanarak denizası ticaretten faydalanmış olurlardı. Bu anlamda ticaretin organizasyonunda vekiller önemli bir konumda bulunurdu. Vekil, “dâru'l-vekâle” olarak bilinen büyük bir depo tesis eder ve buraya müşterilerinin mallarını koyardı. Burası aynı zamanda ticarî işlemler için de bir hesap kesme noktası oluştururdu. Ticaretin vekâletle yapılması o kadar gelenekselleşmişti ki, mahkeme kaydından ibaret bir Geniza dokümanında, bir başka tacirin bir alıma dâhil olmasının, bu işleme yönelik iznin ancak mahkemede veya böyle bir vekilin deposunda yapıldığı zaman bağlayıcı olduğu ortaya çıkmaktadır. Ortaklara ait mallar, batan bir gemiden kurtarılan eşyalar, ölmüş bir tacirden geriye kalanlar, vekil tarafından tutulur; vekil de ilgili kişilere, hakları nispetinde malları dağıtırdı. Vekillerin aynı zamanda banker olarak da faaliyet gösterdiği anlaşılmaktadır. Yabancı tacirler paralarını onlara teslim ederler, vekiller de onlar adına ödemelerde bulunurdu. Yukarıda da geçtiği üzere, vekil aynı zamanda bir posta merkezi olarak da çalışır; uzak diyarlardan mektuplar ona gönderilir; o da bunları mektubun muhatabı gelip alana kadar bekletir ya da adrese gönderirdi. Bununla birlikte başkalarının ödemelerini ve mektuplarını teslim alarak gittikleri yere taşıma görevini, seyahat eden tacirler de üzerlerine alırlardı.²⁹⁹

Genizalarda bahsi geçen Müslüman vekillerin çoğunlukla kadı olduğu görülmektedir. Benzer şekilde, Geniza vesikalarında adı geçen Yahudi tüccarın da vekili olan bu kişiler, Aden’de mukim Medmun gibi azınlıkla-

rın önde gelen şahsiyetlerinden olur ve hükümet nezdinde kendi topluluklarının önderleri olarak tanınırdı. Mesela Medmun, Bağdat'ta oturan ve Yahudilerin seküler önderi olan diaspora liderince yerel baş hâkim olarak tanınırdı. Aynı kabulü, Fatımi ülkesindeki Yahudilerin en üst düzey dinî otoritesi olan Filistin Akademisi (ki Haçlılar yüzünden Fustat'a taşınmıştı) de yapardı. Nitekim bu kabul, ona atfedilen sıfatlarda da kendini göstermektedir. Medmun, "Necid Prensi" olarak nitelenmektedir ki, bu unvan bir bölgedeki Yahudi cemaatinin dinî ve dünyevî liderliğini ifade etmektedir. Dahası Medmun, "tüm deniz ve çöllerin liderlerinin güvendiği kişi" olarak tanımlanıyordu. Zira Medmun'un, müşterileri adına Arap ve Hint denizleri ile özellikle o dönemin postacıları tarafından kullanılan Aden'le Mısır arasındaki karayolunu kontrol eden onlarca küçük reis ve korsanla anlaşmalar yaptığı bilinmektedir.³⁰⁰

Goiten, vekâlet hususunda hiçbir resmî atama veya müsaade ile karşılaşmadığını, ancak kaynaklarda bu mesleğin hem atama hem de prestij ile kurulduğuna yönelik örneklerin bulunduğunu kaydeder. Buradan da vekâlet kurumunun yarı resmî bir kurumu çağrıştırdığı sonucuna ulaşır. Her ne kadar kaynaklarda bu yönde bir bilgi yer almasa da, bu makama gelmek için şehrin valisi veya yetkili başka bir makamdan resmî bir atama, lisans veya teyidin alınmış olmasının makul olduğunu kaydeder. Bir Geniza mektubunda "Falan kişi size selamlarını gönderiyor. O, bir Müslümanla ortak olarak tacirlerin vekilidir" sözlerinden, bu satırları yazan kişinin söz konusu makamı resmî nitelikli olarak algıladığı sonucunu çıkarır. Önde gelen bir Yahudi ile önde gelen bir Müslüman tacirin ortaklığının istisna sayılmadığını, benzer bir ortaklığın Medmun ile Bilal b. Cerîr arasında da tesis edildiğini ifade eden Goiten, Bilal b. Cerîr'in daha sonraları Güney Yemen'in yöneticisi olduğunu nakleder.³⁰¹

Bir tüccar vekiline lisans verirken –eğer böyle bir uygulama gerçekten varsa– otoriteler, hiç şüphesiz kişinin tüccar kesimi içindeki konumunu da dikkate alıyorlardı. Bununla birlikte "vekil, tacirler loncasının başı olarak görülmemeli" diyen Goiten, vekilin bağımsız tacirler topluluğu içinde kendini ispat etmiş bağımsız bir aracı olduğuna dikkat çeker. Genel geçer bir kural olmamakla birlikte, diğer meslekler gibi, vekâlet mesleği de babadan oğula geçmekteydi. Liman şehirlerinde, vekâlet makamı bazen gümrük işlerine de bakan liman müfettişliğiyle birleştirilirdi. Ancak bu durum daha ziyade Akdeniz'deki Müslüman vekiller için geçerliydi. Yine de Geniza kayıtlarından bu görevi kimi zaman Yahudi asıllı vekillerin de üstlenebileceği yorumu çıkarılabilmektedir.³⁰²

Dahası Goiten'e göre Geniza'da adı geçen kimi Hintli gemi sahipleri, tacir ve zanaatkarların isimleri de uzun mesafeli ticaretin kurumsallaşmış

yapısına işaret etmektedir. Zira bu isimlerden birkaçı sıradan bir isim olmayıp, muhtemelen bir mevkii ya da loncayı sembolize etmektedir. Tıpkı, gemisi batan Hintli birini ifade etmek için kullanılan İbranice harflerin, esasında aynı zamanda bir çeşit valilik görevi de yüklenmiş büyük bir taccir loncasının başkanlık mevkiini ifade etmesi gibi.³⁰³ Vekillik müessesesinin, yabancı bölgelerde kurulu tüccar kolonilerinde de geçerliliğini koruduğunu ve bu bölgelerde vekilin, bölgenin otoritesi karşısında koloniden sorumlu olduğunu görmekteyiz³⁰⁴

b. Devletlerin Ticarete Müdahalesi ve Kızıldeniz Ticaretinin Baş Aktörleri

Tarih boyunca devlet mekânizmasının üretim ve ticaret süreçlerine müdahalesi, söz konusu devletin tarihî, coğrafi ve kültürel şartlarına göre şekillenmiş gözükmektedir. Devletlerin kendi malı, toprağı, imalathaneleri ve tabiatıyla üretimi olduğu gibi, çeşitli ülkelere göre değişen, ticaret tekelleri de vardı. Bu anlamda yapısı ve mahiyeti ne olursa olsun her türlü devletin bir şekilde iktisadî süreçlere dâhil olması, sadece son dönemlere ait bir durum değildir.

Devletin ticaret üzerinde tekel oluşturmaya –ki buna *metcer* (ticarî amaçlı ambar) usulü denmekteydi– bir örnek Mısır’dan verilebilir. Antik ve Orta Çağın önemli üretim merkezlerinden biri olmasına rağmen, esasen birçok tabii hammaddeden mahrum olan Mısır’da oldukça gelişmiş olan bu usulün, Orta Çağda özellikle demir ve ağaç ithalatında ve bunlara karşılık şap ihracatında kullanıldığı görülür. Bu dönemde Güney Mısır ve Sudan taraflarından elde edilen altın gibi değerli madenlerin tükenmesinden korkulmuştur. Ancak bu tür bir uygulamaya Mısır çerçevesinde daha sonraları da başvurulup vurulmadığı hakkında fazla bir bilgi yoktur.³⁰⁵ Daha sonraları gerek İslam dünyası, gerekse Avrupa’da ortaya çıkan yapılarda, devletin özellikle ziraî üretim organizasyonunu, daha ziyade siyasi yapı içine entegre ederek, üretimden ziyade doğrudan artığın paylaşılmasına ve üretimin denetlenmesine yöneldiğini görmekteyiz. Benzer bir süreç, sınaî mamul ve hizmet üretiminde ahilik-lonca sisteminin, bir anlamda, yarı-resmî statü içine sokulmasıyla ve ticaretin büyük ölçüde araçlara havale edilerek; ancak cins, miktar, fiyat ve kalite kontrollerinin hem dâhilî arz-talep dengesinin temini, hem de muhtemel vergi kaçaklarının önlenmesi amacıyla daima kontrol altında tutulmaya çalışılmasıyla yaşanmıştır.

Devletin denetimleri özellikle ticaret üzerine hayli yoğunlaşmıştır. Taccirler ne sınırlarda, ne de ana tüketimin yapıldığı büyük şehirlerde mallarını istedikleri yerlere boşaltamaz ve satamaz; nihai kullanıcılar da on-

larla doğrudan ilişki kuramazdı. Dış ticaret, toptan iç ticaret ve perakende satış arasında belirgin ayrımlar yapılmış; denetimler bu ayrımlar etrafında yoğunlaşmıştı. İslamî dönemde Mısır gibi beldelerde yaygın olarak uygulanan sistem, yukarıda da zikri geçtiği üzere, muhtemelen Yunanca “pandokeia”dan gelen ve İtalyancaya “fondaco” olarak geçen funduk sistemiydi.³⁰⁶ Görevliler veya devlet memurları gelen malzemeleri, *metcer* denen bir depoya çekerler ve detaylı bir tasnif ve denetimden geçirirlerdi. Bu arada her mal üzerine düşen ticaret vergisi ve gümrük harcı tespit edilir ve bunlar malın satışından önce ya da sonra tahsil edilirdi. Daha sonra bu malzemeler, müzayede ve “komisyoncu simsarlar” aracılığı ile özellikle perakendecilere satılırdı. İtalyancaya “sensal” olarak geçen simsarların aracılığı, bulundukları memleketin âdetlerini, dilini ve fiyatlarını bilmeyen tacirler için oldukça önemliydi. Devletin, demir, kereste ve katran gibi ihtiyaç duyduğu bazı maddelere zaman zaman el koyduğu da olurdu.³⁰⁷

Yine devletlerin ticaret üzerindeki uygulamalarından biri de, bölgelelerinde faaliyet gösteren yabancı tacirlerin faaliyetlerini kısıtlamaktı. Fatımiler idaresindeki Mısır ve muhtemelen diğer İslam ülkeleri de, ecnebî tüccarın kendi pazarlarına gelerek ticaret yapıp vergi ödemelerini sağlıyorlardı. Ancak yine de yabancı tüccarın faaliyette bulunacağı alanlar ve bölgeler sınırlandırılıyordu.³⁰⁸

Devletlerin ticareti denetleme ihtiyacı, yukarıda da değinildiği gibi, öncelikle ve ilk olarak nüfusun, sarayın, devletin ve ordunun temel ihtiyaçlarının karşılanması ihtiyacından doğmuştur. Bu temel yaklaşım, üretimin yapıldığı bölgede tüketimi esas alan ve ticaretin, talep fazlası olan şehirlere yönelmesini isteyen bir iâşecilik anlayışı üzerine kurulmuştur. Bu sebeplerle de malın nerede üretildiğine bakılmaksızın, bir bölgeden başka bir bölgeye her geçişinde üzerine bir vergi bindirme yoluna gidilmiştir. Öyle ki bu tür transit vergiler, bazen toplamda oldukça yüklü meblağlara ulaşabilmiştir. Bununla birlikte ticaretin devlet hazinesi için ciddi bir gelir kaynağı olması, kimi zaman iâşecilik yaklaşımını gölgede bırakmıştır.³⁰⁹

Burada, bir örnek olması açısından, kısaca Fatımi Devleti’nin ticaret üzerinden sağladığı gelirler ele alınacaktır. Zira Mısır hariç, alınan resmî haraçlar hakkında detaylı bir bilgi vermek için elimizde yeterli malzeme yoktur.³¹⁰ Fatımilerin, ithal ve ihraç mallara koyduğu gümrük vergilerinden büyük meblağlar topladığı bilinmektedir. Gümrüğe tabi eşya ve malların kaçırılmasına, yani kaçakçılığa mâni olmak amacıyla, herhangi bir ticaret gemisi limana demir atar atmaz, gemilerde getirilen malları belirlemek ve sayımını yapmakla görevli devlet memurları gemiye çıkmaktaydı. Ardından geminin tüccarı, ilgili formaliteleri tamamlamak ve yükümlülüklerini yerine getirmek üzere teftiş yerine götürülürdü.³¹¹ Benzer şekilde ticaret kervanları da hududa geldikleri anda bu gümrük görevlileri

tarafından karşılanır; burada sayımları yapılan mallardan alınacak gümrük oranları tespit edilir ve akabinde de bu miktarın derhal tahsiline gidilirdi.³¹² Ticaret yapan gemicilerin vergiyi ödemeksizin veya bir suç işleyerek kaçmaları ihtimaline karşı, gemilerin limana gelir gelmez seren ve dümen gibi çeşitli donanımlarına liman idaresi tarafından el konulur; gemi demir alacağı zaman bir pürüz olmazsa bunların iadesi yapılırdı.³¹³

Gümrük uygulamaları, dönemin ve bölgenin ihtiyaç ve şartlarına bağlı olarak malların cinsi, tacirin milliyeti ve dini gibi hususlara göre de değişiklik gösterebiliyordu. Mütakabiliyet esastı. Hz. Ömer'in örnek alınarak oluşturulduğu yaklaşıma göre, dışarıdan gelen tüccardan, siyasî kanaatleri ve dinî inanışları dikkate alınarak bir vergi talep ediliyordu. Buna göre, sözgelimi Bizans'ın da uygulaması dikkate alınarak Rumlar %10, zimmi-ler %5, Müslümanlar ise %2,5 civarında vergi ödüyordu.³¹⁴ Özellikle X. yüzyıldan itibaren yazılan hisbe kitaplarında siyasî ilişkiler yönünden ve bazı ürünlere duyulan ihtiyaç açısından bu oranların değiştirildiğini söyleyen İsmet Kayaoglu, diğer yandan, limanlardaki durumun karayolları üzerinde bulunan sınır noktalarından farklı olduğuna, burada tüccarın sıfatlarına bakılmayarak, yabancı ülkeden gelen her eşya üzerinden aynı ölçüde uşûr (gümrük resmi) alındığına dikkat çekmektedir.³¹⁵

XII. yüzyılın sonlarına doğru Fatımi Devleti'nde görev yapan ve eserini kaleme alırken de bu devletin iktisadî ve siyasî uygulamalarını esas alan İbn Memmâtî, Fustat'a gerek karadan, gerekse denizden gelen zimmi olmayan (Rumî) gayrimüslim tüccarın, *humus* olarak bilinen bir vergi ödediğinden bahseder.³¹⁶ Bir divan tarafından tahsil edilen bu verginin,³¹⁷ standart olarak uygulanmadığı; vergi oranları, malın cinsi, tacirin dini ve milliyeti, dönemin kanunları ve ihtiyaçları, bölgenin özellikleri gibi unsurlara bağlı olarak farklılıklar gösterdiği görülmektedir. Nitekim "Rumî" tüccar için uygulanan humusun %35 ile %20 arasında değiştiğini görmekteyiz.³¹⁸

Tüccarın ve malların girip çıktığı farklı liman ve şehirler arasında da muhtelif gerekçelerle uygulamalarda çeşitlilik oluyordu. Bu çeşitliliğe bir örnek, humusun uygulanmadığı Ayzab Limanı'nda görülmektedir. Zira burada tüccardan yalnızca "zekat" ve "zimmi vergisi" (*vâcibu'z-zimmî*) tahsil edilmekteydi.³¹⁹ Mısır'ın malî sistemi üzerine yaptığı çalışmasında Rabie, bu durumun muhtemelen, Ayzab üzerinden ticaret yapacakların hemen hepsinin Müslüman ve zimmi-lerden oluşmasından kaynaklandığını ileri sürer. Dönemin yöneticilerinin başta Bizans ve İtalyan olmak üzere Avrupalı tacirin buralara kadar inmesine müsaade etmediğini, Hintli ve Çinli denizci ve tüccarın da, Aden'den öteye genellikle geçmediğini nakleder.³²⁰

Yine bir başka uygulama da, Müslüman tacirden *zekat* adı altında toplanan vergilerle ilgiliydi. Kalkaşendî, Müslüman tacirin şehre girdiğinde

kırkda bir oranında zekat vermek dışında bir engel ile karşılaşmadığından bahseder. Tacirin aynı yıl içinde şehre aynı miktar mal ile bir kere daha dönmesi halinde zekattan muaf tutulduğunu; bu muafiyetin yılda azami dört sefer için geçerli olduğunu, bununla birlikte Kârimî tacirlerin geçtiği her şehirde bu zekatı ödediğini zikreder.³²¹

Görüldüğü gibi vergiler, tüccarın durumuna, getirilen malların nevine, kıymetine, taşınma şekline ve devletin politikalarına bağlıydı. Ancak genel kanaat, Müslüman tüccarın, gayrimüslimlere göre daha az gümrük ödediği yönündedir. Avrupalı tüccar dahi gümrük vergisi açısından tek bir muameleye tabi değildi. Onlara getirdikleri mallara göre farklı uygulamalar yapılabiliyordu. Mesela tersanede kullanılacak kereste ve demir gibi mallardan, devletin bu cins madenlere büyük bir ihtiyacının olması nedeniyle, çok az gümrük alınıyordu.³²² Bir diğer problem de bu oranlara kimi zaman tercüman, hamal, ölçü ve tartı için ödenen ekstra giderlerin dâhil edilmesinden kaynaklanıyordu.³²³ Tahmin edileceği gibi, ithalat öncelendiği için yaptığı ihracat karşılığı belli bir ithalat yapmayan tacir de tabir caizse “cezalandırılıyor” ve ihraç ettiği ürün üzerinden vergiye tabi tutuluyordu.³²⁴

Şüphesiz ki, ticareti, özellikle de transit ticareti vergilendirmek tehlikeli bir politikaydı. Gerçekten de, zaman zaman yerel yöneticilerin aşırı tamahları veya bütçelerindeki açığı gümrük vergileriyle kapatma zorunluluğu, tüccarı söz konusu bölgelerden uzaklaştırmıştır. Bu durumda ticaret kendine alternatif güzergâhlar benimsemiş; bu da tüccarın kaçtığı bölgelerde yerel ekonominin durgunluğa girmesine, ticaretin kaydığı yeni güzergâhın ise canlanmasına yol açmıştır.

Ticareti kaçırان diğer bir sebep de, hiç şüphesiz, bölge içinde yaşanan istikrarsızlıklar olmuştur. Siyasî, iktisadî ve hukukî uygulamalardaki keyfilik ve istikrarsızlık bir yerde yöneticilerin suçu olsa da, özellikle uzun sürdüğünde savaş gibi faktörler de, ticaret yollarının seyrini değiştirici bir rol oynamış; böylece savaşın tarafları, savaşı desteklemek için kaynağa en fazla ihtiyaç duydukları zamanlarda ticaret gibi önemli bir gelir kapısından mahrum kalmışlardır. Bu durum kendini, belki de en bariz şekilde, Haçlı Seferleri’nin Kızıldeniz’in kuzeyinden Orta Anadolu’ya kadar uzanan geniş bir bölgede ticareti olumsuz yönde etkilemesinde göstermiştir.

Ticaretin bir bölgeden bir başka bölgeye kaymasının en önemli sebeplerinden biri de, bölge idarecilerinin ticareti teşvik edici politikalarıdır. Abbasilerin en ihtişamlı günlerinde Hint Okyanusu ile ticaretin Kızıldeniz’den Basra Körfezi’ne, Fatımiler döneminde de tersi bir yöne kaymasında ilgili devletlerin politikaları bir hayli etkili olmuştur.

Devletler bu sebeple, eski zamanlardan beri, ticareti teşvik edici yatırımlar ve politikalar geliştirmişlerdir. Sebe ve Main devletlerinde üretici sınıfların oluşturduğu artı değeri mübadele eden tacirlere, o dönemin yöneticileri de çeşitli yollarla destek vermiştir. Zira ticaret hatlarının güvenliğini sağlamak, kervansaraylar inşa etmek, ticaret güzergâhları üzerinde ve uzak pazarlarda karakollar ve koloniler tesis etmek, o dönemlerden kalma uygulamalardır.³²⁵ Karayollarının bakım ve güvenliğini temin etmek de bu dönemin öncelikli konuları içinde yer almıştır. Mesela Mısır'daki devletlerin Nil boyunca uzanan yolun bakımına her yıl on bin altın sarf ettikleri ve gerektiğinde belli bazı ticaret merkezlerini bağlamak için yeni yollar açtıkları bilinmektedir. Örneğin, Eyle ile Tih Çölü arasındaki dağ geçidi, IX. yüzyılda Tolunoğlu Humaraveyh tarafından yol haline getirilmiştir.³²⁶ Bu tip uygulamalar, devletlerin hem askerî, idarî ve iletişim gayesiyle, hem de ticareti teşvik amacıyla inşa ettiği düzgün yollar ve köprülerle desteklenmiştir.

Şüphesiz ki, yol güzergâhlarının korunması, limanların, kervansarayların, gümrüklerin, pazarların denetimi, düzenlenmesi ve idaresi ciddi bir askerî, idarî ve malî yük gerektiriyordu. Ancak bunun karşılığında ticaretin birden çok faydası vardı. Toplumlar bu sayede bölgelerinde bulunmayan malları tüketebiliyor ve bunları kendi üretimlerine girdi olarak dâhil edebiliyorlardı. Devletlerse ticareti vergilendirebiliyor; ticaret sayesinde yerel ekonomilerde yaşanan canlanma sonucunda ise dolaylı bir şekilde zenginleşebiliyor ve ülkelerini daha rahat idare edebiliyorlardı. Mesela bu teşvikler ve oluşturulan müspet ortam sayesinde Mısır'daki dış ticaretin boyutu o kadar büyümüştür ki, okyanus yolu keşfedildikten sonra bile, Mısır gümrüğü Osmanlı Devleti'nin önemli gelir kaynakları arasında yer almıştır.³²⁷

Tacirin hem yolda, hem de konakladığı yerde güvenlik ve rahatının arttırılması; tercüman ve aracı gibi hizmetlerin sunulması, hemen her zaman ticareti önemseyen devletlerin önceliği olmuştur. Hanlar, hem tacirleri ve onların hayvan, araba ve mallarını ağırlayacak, hem de ticarî ilişkilerin tesisini mümkün kılacak şekilde tasarlanmıştır. Ticaretle uğraşan farklı milletlerin kendi sınırları içinde; hatta aynı şehir içinde küçük koloniler oluşturması, bu kolonilerin hukukî ve dinî özerkliklerinin bulunması, klasik dönemlerde yaygın bir uygulama idi. Benzer malların özellikle toptan ticaretinin piyasa şartlarına uygun yapılması için ürün odaklı pazarlar kurulur; bunların sabit olanları bir bedesten şeklinde inşa edilirdi. Mısır'da, mal güvenliği açısından kapalı ve geniş bir mekân içine yerleştirilen dükkânlardan oluşan bedestenlerin tarihi Romalılara kadar gider.

Bölgeler arası uzun mesafeli ticareti farklı uygulamalarıyla şekillendiren, yönlendiren, bazen de baştan sona organize eden devletler hiç şüphesiz ki, bu dönem ticaretinin şekillenmesinde belirleyici olmuştur. Ancak buna rağmen ticarette en önemli unsurun tacir olduğunda şüphe yoktur. Zira ticareti devletin yaptığı, ticarî sermayenin farklı kesimlerden geldiği uygulama ve zamanlarda dahi, ticarî bir organizasyonun vazgeçilmez unsuru, müteşebbislik formasyonunu kendinde taşıyan ve ticaretin belkemiğini oluşturan tüccar zümresidir. İslam inancında da belli bir övgüye değer görülen bu zümre, başta Avrupa olmak üzere dünyanın pek çok bölgesinde alt tabakalara itilmiştir.

Avrupa’da tacir, *pieds poudreux*, yani “ayakları tozlu” olarak vasfedilmiştir; zira tacir, mallarını atla ya da yalınayak bir kasabadan diğerine veya panayır ve pazarlara taşıyan ve her gittiği yerde bunları satan bir gezgin olarak görülürdü. Tacir hareket eder; bir yerde oluşan arz fazlasını, bir başka yerdeki talep fazlasıyla denkleştirmeye çalışırdı. Yerleşik tüccar tacirlikten çıkar, esnaf olurdu. Bu durum sebebiyle tacirler, uzun süre Avrupa’da hor görülüyordu. Feodal beylerin ihtişamlı salonlarında tacir hep alay konusu olmuş; hatta nefretle karşılanmıştır. Lirik şarkılar, savaşlarda gösterilen şövalyelere has kahramanlıkları ya da şövalyelere has bir âlîcenaplıkla yapılan flörtleri olduğu kadar, tüccar kervanlarına karşı yapılan şövalyevari eşkıyalığı da övmüştür. Tacirlere karşı oluşan bu tutumu, hükümrân sınıfını toprak sahiplerinin oluşturduğu Roma merkezli dünyada tüccar kesimine konan kısıtlamaların devamı olarak okumak mümkündür. Zira Roma kanunları, tacirlerin elle tutulur herhangi bir siyasî ve iktisadî güç oluşturmalarını sağlayacak birikimi büyük ölçüde engellemiştir.

Avrupa’da birikimi engellenmiş tüccar sermayesi, tacirin Avrupa’da olduğundan çok daha köklü bir geçmişe sahip olduğu Asya’da ise oldukça gelişmiştir. İslam’ın neşet ettiği coğrafyada, sınırları ve çapı tartışmalı da olsa, tacir ve ticaretin öneminin farkına varılmış; tüccar kesime ayrı bir önem verilmiş; Avrupa’nın aksine ticarî işletmeler, faaliyetler, kurumlar ve araçlar hep teşvik edilmiştir. Arada sırada yaşanan istisnalar dışında, devlet tarafından beslenen ve korunan Müslüman tacir, Avrupa’daki meslektaşının çektiklerini çekmemiştir. VI. asırda Mekke’de tacirler, toplumun saygı gören liderleri olmuşlar, devamlı olarak kendi iktisadî çıkarlarını arttıracak yeni mekanizmalar geliştirmekle meşgul olma fırsatı bulmuşlardır. Benzer bir durum, Yemen taciri için de söz konusu olmuştur.³²⁸

Arapların ticarî kabiliyetleri İslam’ın doğuşunun ardından çok daha geniş bir coğrafyaya yayılmış; pek çok beldeye ulaşarak buralara yerleşmiş ve bu sayede sadece dünya ticaret ağında Arapların önemini arttırmakla kalmamış; aynı zamanda İslam’ın yayılma sürecine de katkıda bulunmuştur.

İslam coğrafyasında faaliyet gösteren tacirlerle ilgili pek çok çalışma mevcuttur. İlginç olan bunların önemli bir kısmının Yahudi tacirlere dair olmasıdır. Goitein, Yahudi tüccarına yönelik bu yoğunluğun yanlış anlaşılma müsait olduğunu söyler ve Yahudi tüccarın Hint ticareti içindeki payının nispeten az olduğuna dikkat çeker.³²⁹ Yahudi ticaretine yönelik bu alakanın bir sebebi, “Razaniyye Yahudileri” olarak bilinen bir grup Yahudi tacirin, başta Mısır olmak üzere yerel yöneticilerle girdikleri sıkı ilişkilerin sağladığı imkânları da kullanarak, Doğu-Batı ticaretinde önemli bir konuma gelmeleridir. Klasik kaynaklarda da bahsi geçen bu grup, özellikle Batılı araştırmacıların ilgisini çekmiştir. Yine İslam dünyasında Yahudi tacirlerle ilgili araştırmaların artmasında, son dönemlerde Yahudi tacirlerle ilgili birincil kaynakların ortaya çıkması da etkili olmuştur. Kaynakların ele alındığı kısımda da belirtildiği gibi Genizalarda bulunan ve içinde Tanrı lafzı geçtiği için özel kasalara konularak gömülen ve daha ziyade mektup, resmî evrak, mahkeme notu, ticarî sözleşme ve hesap bildirimlerinden oluşan bir yığın evrak, özellikle İslam dünyasında faaliyet gösteren Yahudi tacirler hakkında aydınlatıcı bilgilerle doludur. Bu yeni malzemenin keşfi, tabiatıyla bu konuya yönelik ilgiyi de arttırmıştır.

Doğu ticaretinde Yahudi tacirlerin oynadığı rolü ortaya koyan kaynakların başında İbn Hurdâzbih gelir. Yaşadığı dönemde posta ve istihbarat teşkilatında önemli görevler almış olan İbn Hurdâzbih’in (ö. 300/912-3) naklettiğine göre, Razaniyye tacirleri, Batı Avrupa’dan Doğu memleketlerine gitmek üzere yola çıkıyorlar ve Kızıldeniz üzerinden Hindistan’a kadar yol alıyorlardı.³³⁰ Müslümanlar tarafından “deniz tüccarı” şeklinde adlandırılan bu tacir sınıfının faaliyetleri öyle anlaşılıyor ki, İslam coğrafyası ile de sınırlı kalmamıştır. “Rehber” anlamına kullanılan Farsça “rahdâr” kelimesinden türediği zannedilen ve bu nedenle “rahdaniye” şeklinde de tanımlanan³³¹ bu tacir kesiminin, söz konusu isimlendirme sebebiyle bir tarikat yapısı içinde faaliyet gösterdikleri konusu da gündeme getirilmiştir. Bağdat’a gelen bir grup Rus (Norman) tacirin hikâyesi de, İbn Hurdâzbih’in Razaniyye Yahudileri hakkında yazdıklarına karışmış gözükmektedir.³³² Razaniyye isminin, Fransa’nın Rhode Nehri’ne nispetle verildiği iddiası da dile getirilmektedir.³³³

İslam dünyası ile Avrupa arasındaki ticareti, bir süre için de olsa, büyük ölçüde tekellerinde tutan bu Yahudi tüccar kesimi, her iki medeniyet havzasındaki bağlantıları sayesinde temin ettikleri serbest dolaşım hakkını kullanarak, bir anlamda bu ticaretin vasıtası olmuşlardır.³³⁴ O dönemde hem Avrupa’yı, hem Bizans’ı, hem İslam dünyasını, hem de Çin’i kapsayan böyle büyük çaplı bir organizasyonu teşkil edecek ilişkileri olan tek kesim, belki de bu tüccar kesim olmuştur.³³⁵ İbn Hurdâzbih’e göre bunlar, Arapça, Farsça, Rumca, Frenkçe, İspanyolca ve Slavca konuşabiliyordu. Genel-

likle değeri yüksek malların ticaretiyle uğraşan bu tacirler, Avrupa'ya misk, kâfur, kimyon, öd ağacı, kimyevi maddeler, ecza malzemeleri ve benzeri maddeleri naklederken, İslam diyarına da hizmetçi, cariye ve köleler; deri, dokunmuş yün kumaş, yaban eşeği, Bizans ipeklileri, Rusya'dan da kürk-ler ve silahlar getiriyorlardı.³³⁶ Yahudi tüccarın bu çaptaki ticarî faaliyetle-ri, İslam coğrafyasının büyük kesiminde yaşanan siyasî istikrarın uluslara-rası ticaretle uğraşanların işini kolaylaştırdığını göstermektedir.³³⁷

Güney Fransa'dan, muhtemelen Provence bölgesinden yola çıkarak Akdeniz üzerinden Bizans (İstanbul ve Antakya)-Suriye-Irak istikame-tinde karayoluyla Çin'e kadar ya da Basra Körfezi'ni veya Kızıldeniz'i kul-lanarak denizyoluyla Hindistan'a kadar uzanan Razaniyye taciri, özellikle Mısır'ın Fermâ ve Kulzüm şehirleri ile Aden'i merkez edinerek İslam coğ-rafyasının birçok köşesine ulaşmıştır.³³⁸ İsfahan şehrinde "el-Yahudiyye" diye anılan bir mahallenin varlığı bu anlamda dikkat çekicidir. Keza Huzistan'da Yahudi tacirlerin olduğu, Basra Körfezi'nden çıkarılan inci-nin ticaretini de bir dönem bunların kontrol ettikleri bilinmektedir.³³⁹

Muhtemelen h. II. asrın başlarından itibaren etkili olan Razaniyye ta-cirlerinin, 250 yıla yakın bir süre faaliyet gösterdikleri ve h. IV. asrın or-talarına kadar varlıklarını devam ettirdikleri sanılmaktadır.³⁴⁰ Razaniyye Yahudilerinin etkinliğinin kırılmasında, Çin'de oluşan yabancı düşman-lığının yanı sıra Abbasi Devleti'nin zayıflaması ile birlikte karayollarının hakimiyetinin kaybedilmesi başlıca sebep olarak gösterilir.³⁴¹ Ağırlığı tar-tışılrsa da, bu dönemde uluslararası ticaretin belli bir bölümü, Yahudilerin ve onların kurduğu ticaret evlerinin üzerinden yapılmaktaydı. Herhangi bir mal üzerinde uzmanlaşmayan bu ticarethanelerde, Yahudiler bütün kâr getiren ürünleri alıp satıyorlardı. Bunlar içinde kumaş ticareti ilk sıra-da yer almaktaydı. İslam dünyasının ipeklileri, Bizans'ın brokarı, X. yüz-yıl İspanya'sında alıcı buluyordu. Toptan tahıl ticareti Mısır'dan başlıyor ve Kızıldeniz ile Basra Körfezi'ni dolaşarak Bağdat'a ulaşıyordu. Yahudi-Arap tıbbını ilgilendiren baharat ve ecza ticareti ile altın ve kuyumculuk, nadir bulunan Çin malları gibi kıymetli ve uzaklardan gelen her şey İslam dünyasında değerini buluyordu. Köle ticareti ve bu ticaretin tamamlayı-cısı olan harem ağaları, Yahudilerin ticarî faaliyetleri arasına giriyor ve kö-lelerin eğitim ve öğretimi, para ticareti ve banka işlemleri gibi hizmet sek-törlerinde de bu tacirler önemli bir rol oynuyordu.³⁴²

İslam dünyasında Razaniyye Yahudileri dışında da Yahudi gruplar bu-lunmaktaydı. Mesela Mısır Yahudileri özellikle Kızıldeniz ticaretinde bel-li bir yer edinmişlerdi. Bu çalışmanın ele aldığı dönemde, Mısır'da belli bü-yüklükte bir Yahudi topluluğunun yaşadığı ve Arap fethinden önce sayıları-nın 600 bin civarında olduğu bilinmektedir. Amr b. el-Âs, Mısır'ı fethinden sonra Halife Ömer'e yazdığı mektupta benzer büyüklükte bir nüfusa işaret

etmektedir. İslamî dönemde ise bu nüfusun göçler ve İslamlaşma ile birlikte azaldığı ve 40 binlere gerilediği tahmin edilmektedir. İskenderiye, Fustat, Feyyum ve Asvan'da yoğunlaşan bu tacirler, Razaniyye Yahudilerinden daha dar bir coğrafyada faaliyet gösteriyorlardı. Başlıca pazarı Mısır olan bu Yahudiler de ticarî faaliyetleri için Kızıldeniz'i kullanıyorlardı.³⁴³

Bu çalışmanın muhtelif yerlerinde bahsi geçen Genizalarda bulunan evrakın daha ziyade bu tacirleri tarif ettiği bilinmektedir. Kahire'de ele geçirilen Geniza dokümanları içinde en geniş yer alan evraklardan biri de, Hint ticareti ile alakalı hukukî vesikalardır. Hindistan'a yapılan ticaret yolculukları, tabiatı icabı uzun soluklu girişimlerdi ve bu kadar uzun süreli bir ticarî yolculukta bulunan kişiler, sadece kendilerinin değil, aynı zamanda başkalarının da ticarî işlerini takip veya temsil etmekteydi. Bu durumda yukarıda da değinildiği üzere, İslam hukukunda *mudârebe*, Yahudi hukukunda ise *commenda* olarak bilinen ortaklıklar tesis edilirdi. Tacir eve döndüğünde, hatta dönüş yolunda Aden'de ortakları ve temsil ettikleri adına faaliyetlerini ve kazanımlarını bir belge olarak yerel haham ve kadı mahkemesine sunardı. Ortaklarsa, sözleşmenin yerine getirildiğine dair bir belge verirdi. Tabii olarak her şeyin mükemmel gitmediği zamanlar da olurdu. Bu durumda da çıkan ihtilaflar, ticaret mahkemesi olarak da işleyen hahamın makamına getirilirdi. Hahamın bu tip davalarda çevresinde bulunan ve söz konusu mahkemenin üyesi olan kişilerin çoğu, tecrübeli tacirlerdi. Gelenek, akliselim ve beklentiler, yazılı kanundan daha önemliydi. Hint Okyanusu'nda gemi batıkları yaygın olduğu için, kaybolan mallar, ölenler, dalgıçların çıkarttıkları şeyler, en yakın mahkemeye bildirilir ve ilgili taraflara gönderilirdi. Yolculukları sırasında ölenlerin terekesinin belirlenmesi gayesiyle teferruatlı tespitler yapılırdı. Kimi zaman da ölenlerin ve batık gemilerin mallarına, hadisenin cereyan ettiği bölgenin hâkimi el koyardı. Bu dokümanlara zaman zaman muhtelif siyasî huzursuzluklar ve Yahudi cemaati içindeki liderlik çekişmeleri de yansımıştır. Zira iş hayatının güvenliği ve verimliliği büyük ölçüde tacirlerin yerel temsilcisinin omuzlarında olduğundan, evraklar arasında, bu temsilciler hakkında yazılmış övgü dolu şiirler dahi yer almıştır.³⁴⁴

Evrakların bir kısmı da, sefere çıkan tacirlerin şahsi yazışmalarını kapsamaktadır. Yabancı diyarlara seyahatte acemi olanlar ise daha ziyade bu mektuplarda, Akdeniz'in sakin sularına nispetle Hint Okyanusu'nun dehşetini, çivi yerine iplerle tutturulmuş gemileri, yalnızlıklarını ve gurbet acılarını dile getirmişlerdir. Yine Genizalardan, tacirlerin memleketlerine, ailelerinin ve yakınlarının kullanabileceği tarzda hediyelik eşyalar veya dinî kurum ve kişilere yönelik yardımlar gönderdiklerini görmekteyiz. Zira bu belgeler içinde, bu tip hediyelerin gönderildiğine ve alındığına dair evraklar yer almaktadır. Bu hediyeler, Hint baharatından pahalı ku-

maşlara, Çin porseleninden değerli taşlara kadar oldukça çeşitlilik göstermekteydi. Nitekim bu konuda Goitein'in kayıtlarda rastladığı bir örnek, ilgi çekicidir: Buna göre, bir tacir, eşine, özel hizmetçisi olarak yetiştirilmesi için 6 yaşında Hintli bir cariye kız göndermiştir. Bu örnek, pek çok şeyin hediye konusu olabildiğini göstermektedir. Anlaşıldığı kadarıyla tacirler eşlerini Hint Okyanusu seyahatine katmamışlardır. Doğuda birkaç yıl kalmak tabii olduğundan bu uzun ayrılıklar zaman zaman mektuplara da yansımıştır. Satırlar bazen bir gerginliğe şahadet ederken, bazen de seyahatin sebep olduğu ayrılığın romantik yanlarını ortaya çıkarmıştır. Yemenli kadınların güzelliği, dönemin Yahudi ve Arap edebiyatına aksetmiştir. Bu belgelerde, İspanyali bir yolcunun Yemenli bir kıza evlendiği; keza Fustat'ın Yahudi tüccarının nüfuzlu temsilcisinin de Aden'den bir kadınla evlendiği yönünde nakiller yer almaktadır. Tacir mektupları, denizaşırı ticaretin sosyal yanını yansıtmaya bakımından ilginç anekdotlar barındırmaktadır.³⁴⁵

Yine bu mektuplardan biri, Hindistan'la ticaret yapan bir Yahudiye aittir. Mektubunu, Ayzab Limanı'ndan İskenderiye'deki oğluna postalayan tacir, Ayzab pazarından aldığı Hint mallarını, Mısır'da satılmak üzere gönderdiğini yazmaktadır. Mallar çeşitli ortaklar arasında bölüştükten sonra geriye kalanlar, İskenderiye'deki ailesine gönderilecektir. Mektubun yazarı, kendisiyle birlikte seyahat eden Müslümanlardan da söz etmektedir. Goitein, mektup yazarının Ayzab'dayken Hindistan'a yapacağı seyahat ile ilgili cesaret kırıcı haberler aldığını tahmin etmektedir. Zira "Allah'tan başka bir kısmet açılmazsa, bu seyahatin fazla kârlı olmayacağını" oğluna bildirmektedir.³⁴⁶

Geniza vesikalarında bahsi geçen İslam coğrafyasının çok kültürlü, çok milletli ticaretinin, özellikle Kuzey Afrika-Kızıldeniz-Hint Okyanusu hatında, XII. yüzyıldan itibaren belli bir kesimin hakimiyetinde olduğuna şahit olmaktadır. Devletlerle sıkı ilişkiler kuran, onlara borç veren ve desteğini alan bu kesim, zamanla ticarette Yahudi, Kipti ve sair unsurların etkisini büyük ölçüde azaltmıştır.³⁴⁷ Zaten araştırmaların üzerinde yoğunlaştığı Yahudi tacirlerin esasında İslam coğrafyasında yapılan ticaretin ancak belli bir kısmını ifade ettiği, bu sebeple genele teşmil edilemeyeceği, hatta elde edilen belgelerin Yahudilerin rolünü bile tam anlamıyla belirlemekten uzak, istisnai bir durumu ve azınlığı yansıttığı belirtilmektedir.³⁴⁸ Öte yandan diğer kesimlerden tacirlere ait sistematik belgelerin bulunmaması, bu yöndeki detaylı çalışma ve araştırmaları menfi yönde etkilemiştir. Bize ulaşan kaynaklar sayesinde, haklarında nispeten belli bir bilgi sahibi olduğumuz Kârimî tacirleri, tabiatıyla oldukça dikkat çekmiştir.

İlk olarak ne zaman ortaya çıktıkları tam olarak bilinmese de, muhtemelen Fatımi döneminde teşekkül etmiş bu tacir sınıfının, kayıtlara ilk

geçtiği tarihin 576-7/1181 olduğu yönünde görüşler öne sürülse de,³⁴⁹ faaliyetlerinin 456/1063 yılına kadar uzandığı tahmin edilmektedir.³⁵⁰

“Tüccarî'l-Kârim”, “Kârimiyye”, “Ekârim”, “Kârimî” gibi isimlerle anılan ve ağırlıklı olarak baharat ticareti ile uğraşan bu tüccar tabakasının nasıl doğduğu ve bunlara verilen Kârimî isminin nereden geldiği kesin olarak bilinmemektedir. Bu tacir taifesini aslen Batı Sudan’daki “Kanim” bölgesine nispet eden yaklaşım, Kârimî isminin daha sonraları Mısır’da deniz aşırı buhur ve baharat ticareti yapan herkes için kullanılmaya başlandığını ifade eder.³⁵¹ Bu yorum, Orta Çağda Mısır’ın Kanim memleketleri ile bilinen irtibatını, Fatımi asrına kadar uzatır. Yine bu yorumu tercih edenlerin bir delili de, İbn Mâcid’in kitabında geçen bir metne dayanmaktadır. Zira bu metin, Mısır’a biber getiren tüccar kabilelerinin Kanim bölgesinden geçtiğini ifade etmektedir.³⁵²

Bununla birlikte Kârim isminin, esasen Hindistan’da doğduğu, Hintçede meslek ve iş anlamına gelen “kâr” ile deniz anlamındaki “im” kelimelerinden oluştuğu ve tamlamanın “deniz taciri” anlamına geldiği üzerinde de durulmuştur.³⁵³

Hızla büyüyerek kapsamı genişleyen Kârimî taciri arasında Fatımi dailerinin de bulunduğu, Fatımi halifelerinin de bu tacirin iştigal sahası olan baharat ticaretine sermaye koyduğu anlaşılmaktadır. Şii Fatımi kontrolünde gerçekleşen baharat ticaretini temin etmek üzere Hindistan ve Sind’e tacirlerin yerleştiği ve bunların yerel dilleri öğrendiğinden bahsedilmektedir.³⁵⁴ Kârimiler, Mısır ticareti üzerinde hakimiyet kurmuş; aynı zamanda dünyanın çok önemli ticaret kalemlerinden baharat ve Doğu ipeği ticaretinde üstünlük sağlamışlardır. Arap kaynakları da Kârimî tacirleri, kültür ve ilimden nasiplenmiş Müslüman tacirler olarak vassfeder ve Mısır’da hadis, şeriat ve dil ilimlerine yönelik okul ve hadis evleri tesis ettiklerini zikreder.³⁵⁵

Kârimî tacirler, esas olarak biber ve baharat taciri olmakla birlikte, aynı zamanda buğday, un, pirinç ve şeker gibi zirai maddeler ve kereste, ipek, silah, zırh ve Yemen mücevheratı gibi alanlarda da ticarî faaliyetlerde bulunuyorlardı. Yemen, onların hem emtia tedarik merkezi, hem de ticarî hareketlerinin merkezi üssüydü. Büyük bir kısmı Hindistan menşeli olan bu emtia, Hintli tacirler tarafından Hindistan’dan Yemen’e gemilerle getiriliyor, buradan da Kârimî tacirler tarafından Mısır’a sevk ediliyordu. Aden’den hareket eden ve çoğu bu tacirlerin tasarrufları altında bulunan “Kârim” gemileri, bu liman ile Kızıldeniz’in batı sahillerindeki Ayzab ve Kuseyr limanları arasında mekik dokuyordu. Ayzab Limanı’nın, gemilerin kolayca yanaşmalarına her bakımdan müsait olması sebebiyle, bu tacirlerin bir konaklama ve buluşma mahalli olarak revaçta olduğu anlaşıl-

maktadır. Buna karşılık daha kuzeyde bulunan Kuseyr Limanı, deniz yolunun uzamasına karşılık, karayolunu büyük ölçüde kısaltması sebebiyle tercih edilebiliyordu.³⁵⁶

Söz konusu limanlardan emtia, iyi organize edilmiş bir kara nakliyatı sayesinde, yüzlerce köle ve devenin yardımıyla, Nil Nehri sahilinde bulunan Kûs'a naklediliyordu. Memluk asrında Kahire'den sonraki başlıca ticaret merkezlerinden biri olan bu şehir, bir transit istasyonu olarak oynadığı merkezî rolden dolayı "Aden tacirlerinin limanı" unvanı verilmişti. Bir darphanesi ve çevresinde zengin madenleri bulunan bu şehir, aynı zamanda Nil Nehri üzerinde işleyen gemilerin de inşa edildikleri bir merkez idi. Mallar buradan itibaren, Nil nehri yoluyla Fustat'a naklediliyordu.³⁵⁷

Kârimî tacirin ilk kayda geçtiği XII. yüzyılın sonları ile XIV. yüzyılın başları arasında geçen dönemde, bu tüccarın faaliyetlerine dair bilgi oldukça sınırlıdır. Bununla birlikte özellikle Eyyubilerin Kızıldeniz'i yabancı tüccara kapamak ve bir İslam denizi haline getirmek şeklindeki ticaret politikalarının bir neticesi olarak, Kârimî ticaretinin Eyyubiler devrinde büyük ölçüde gelişerek kuvvetlendiği ve bölge ticaretinde etkin bir rol oynadığı anlaşılmaktadır. Haçlılar döneminde bile ticarî faaliyetlerini sürdürebilen ve bölgede kurulan Latin prensliklerde dahi saygı gören Kârimî taciri, Memluk asırlarında da ticarî faaliyetlerini kesintisiz yürütebilmiş ve XV. asrın sonlarında, Memluk sultanının baharat ticareti üzerinde temel oluşturmaya kadar etkinliklerini sürdürmüştür.³⁵⁸

Bu tacirler, başta baharat olmak üzere Doğu ve Güneydoğu Asya'nın, Doğu Afrika'nın değerli mallarını önce Aden limanına getirirler; oradan Ayzab'a, Ayzab'dan Kûs'a, Kûs'tan Kahire'ye, oradan da İskenderiye, Dimyat, Tinnîs gibi Mısır'ın Akdeniz limanlarına götürürlerdi. Kızıldeniz üzerinden getirilen bu mallar, söz konusu bölgelerdeki ikili anlaşmalara göre, Venedik, Cenova, Pisa, Marsilya ve Barselona gibi şehirlerden gelen Avrupalı tacirlere satılırdı.³⁵⁹ Kârimî tüccarı, faaliyetlerini daha önce bahsi geçen ve "funduk" olarak bilinen han-depolarda sürdürürdü. Özellikle Fustat'ta sıklıkla rastlanan bu yapılar, Zebid, Kûs, Ayzab ve İskenderiye gibi diğer güzergâh beldelerinde de mevcuttu. Bir kısmının iç avlusunda cami de bulunan bu yapıları, Kârimîlerin zaman zaman vakıflaştırdığı ve sahiplerine izafeten isimlendirdiği de olmuştur. Kârimî tüccarının taşıdığı mallar, ağırlıklı olarak deniz yoluyla nakledildiği için, İpek Yolu'ndan gelen mallara göre, daha ucuza mal oluyor ve bu sebeple Avrupalı tacirlerce tercih ediliyordu.³⁶⁰

Fischel, bu teşkilatın, baharat ticareti maksadıyla biraraya gelen bir tacirler zümresinin zaman içinde kapalı bir korporasyon veya lonca yapısına dönüşmesiyle ortaya çıktığını ileri sürer. Ona göre, bu kadar geniş

bir coğrafyayı kapsayan ve bu bölge üzerinden geçen neredeyse tüm trafiği denetleyen bu deniz aşırı ticarî teşebbüsü kotarmak ve devamlılığını sağlamak ciddi bir dayanışmayı gerektirmektedir. Farklı siyasî yapıları ve kültürel çeşitliliği taşıyan bu coğrafyada malların tedariki ve ithalatı, nakliyesi ve depolanması, satışı ve ihracatı gibi çeşitli aşamalar, fertlerin işbirliğini, karşılıklı yardım ve dayanışmasını zaruri kılmaktadır. Ona göre, dağınık ve bağımsız bir tacirler zümresinin, servet ve kudretleri ne olursa olsun, bu türden bir ticarî faaliyeti tek başına yürütmesi mümkün değildir.³⁶¹

Fischel'in önemli iddialarından biri de, Kârimî teşkilatının, sadece meslekî bir birlik olmadığı, aynı zamanda dinî bir yapı da arzettiğidir. Bu iddiaya rağmen Fischel, bu teşkilatı meydana getiren tacirlerin, farklı mezheplere mensup olduğunu da ifade etmektedir.³⁶² Önde gelenlerinin dindar olması, içlerindeki kimi gayrimüslim tacirlerin de ihtida etmeleri, Kârimî teşkilatının sıkı bir dinî yapılanma içinde olduğu anlamına gelmemektedir. Nitekim Kârimî tacirleri arasında Yahudiler başta olmak üzere, diğer din mensuplarının da yer aldığı bilinmektedir.³⁶³ Zaten Fatîmî döneminde ortaya çıkmış, Eyyubi ve Memluk dönemlerinde faaliyetlerini geliştirmiş bu tüccar zümresinin katı bir dinî yapılanma içinde olduğunu ileri sürmek fazla iddialı olacaktır. Zira bu tacirlerin muhtelif siyasî kurumlarla her dönem kurabildikleri sıkı münasebetler, dar bir din veya mezhep birlikteliğinin oluşturabileceği dezavantajları yaşamadıklarını düşündürmektedir. Kârimîlerin, Fatîmîler döneminde tesis edilmiş ticaret ağı içinde geliştiği anlaşılmaktadır. Kârimî tüccarının nüvesi olan ve içinde Fatîmî dailerinin de yer aldığı ticaret ağında böyle bir ortak mezhep dayanışması ilk başlarda mevcut olabilir. Ancak daha sonraları bizzat Eyyubi ve Memluk dönemlerinde aynı mezhep dayanışmasının devam etmiş olması düşük bir ihtimaldir.

Şüphesiz ki, Kârimîlerin içinde bulunduğu bu yaygın ve hacimli ticaret, ilgili devletlerin hazineleri için de devamlı ve artan bir gelir kaynağı anlamına geliyordu. Öyle ki, Memluk hükûmeti bu ticaretin doğurduğu malî ve idarî neticelerle başa çıkabilmek için Kahire'de yeni daireler kurmak ve özellikle bu ticarî faaliyeti denetlemek ve vergilendirmek için özel memuriyetler ihdas etmek zorunda kalmıştır. Baharatın Mısır'a ithalini kontrol, hanları teftiş ve emtianın Avrupalı tacirlere satışını murakabe etmek üzere kurulan idari daire, bu bürokratik yeniliklerden birisi olmuştur. Aynı maksatla, bu tacirlerin zekat işlerine nezaret edecek özel bir memurluk tesis edilmiştir. Öte yandan hükûmetler de, bu ticarî faaliyetlerden sağladıkları büyük menfaatler sebebiyle bu tacirleri himaye ve teşvik etmiştir. Mesela gemi ve kervanların himayesini ve yolların selamet ve

emniyetini temin maksadıyla Memluk sultanı Kalavun tarafından bu tacirlere yazılmış bir garanti mektubuna rastlanmıştır.³⁶⁴

Bu geniş ticaretin tabii bir neticesi olarak Kârimî tüccarının temin ettiği servet birikimi de muazzam seviyelere ulaşmıştır. Kaynaklarda, bu tacirlerin servetlerinden bahsedilirken, “sayılamayacak derecede idi” ve “para bahis konusu olunca, onlarla hiç kimse başa çıkamıyordu” gibi ibarelerin kullanılması bunu teyit etmektedir. Bu tacirlerin Mekke ve Kahire gibi bazı şehirlerdeki cami, medrese, han, hastane gibi tesislerin inşa, ikmal ve tamir edilmelerinde büyük rolü olmuştur. Bu servet birikimi, tabii olarak bu tüccar sınıfının Mısır’ın para piyasaları üzerinde nüfuz kazanmalarına, bankacı ve sarraf olarak faaliyet göstermelerine, beynelmilî girişimlere kredi verebilecek ölçüde gelişmelerine imkân sağlamıştır.³⁶⁵ Zamanla bu krediler devlet tarafından da özellikle savaş giderlerinin kapanması, ordunun teçhizatı ve askerin maiyeti amacıyla kullanılmıştır. 1394 tarihinde Sultan Barkuk’un, Suriye’ye giren Timur üzerine sefer düzenlemeden önce 3 Kârimî tacirinden bir milyon dirhem borç aldığı kaydedilir. Şüphesiz ki, hem ticarî faaliyetleriyle devlet maliyesine sağladıkları gelir, hem de doğrudan devlete temin ettikleri bu tarz krediler, Kârimî tüccara siyasî bir güç de kazandırmış olabilir. Mısır ile Yemen arasında çıkan anlaşmazlıkta arabulucu olarak Kârimî tüccarını görmemiz³⁶⁶ bu sebeple şaşırtıcı değildir.

Kârimî tüccarı, zamanla ticarî ve sınaî tekeller de kurmuştur. Özellikle baharat, buhur ve fildişi ticareti içindeki hakimiyetlerini temin etmek için kurdukları kartelin başını da, “Reisü’l-Kârimî” şeklinde adlandırmışlardır. Memluk Devleti tarafından da resmen tanınan bu makam, hem ticareti denetlemiş; hem de oluşan fonların uygun yatırımlara dönüşmesinde rol almıştır. Bu sandıktan devlete de kredi açıldığı bilinmektedir.³⁶⁷

Zaman içinde Memluk Devleti, Kârimî tekeli kırma yönüne yönelik girişimlerde bulunmaya başlamıştır. Bunda muhtemelen bu tacir sınıfının siyasî ve iktisadî gücünün aşırı derecede büyümesi ve hükümler için bir tehdit olarak algılanması etkili olmuştur. Özellikle XV. yüzyılda Kârimî kartelleri devletleştirilmiş; devlet birçok sahada kendi tekeli kurmuştur. Bu uygulamalar, Ümit Burnu’nun Batılılarca dolaşılması (1498) ve Portekizlilerin Hint Okyanusu’na hâkim olmaları gibi diğer önemli değişikliklerle birleşince, Kârimî tüccarının ehemmiyeti hızla azalmış; çok geçmeden de bu tüccar sınıfı tamamen ortadan kalkmıştır.³⁶⁸

Geniza vesikalarında dikkat çeken bir nokta da, Kızıldeniz ticareti içinde Kuzey Afrikalı tacirlere sık sık rastlanmasıdır. Sadece Yahudilerin değil, Müslümanların da önemli bir kısmının Kuzey Afrikalı olması, bu durumun yaygın olduğunu göstermektedir. Zira Kızıldeniz, Arabistan ve

Hindistan sahil kasabaları, sadece Berka ve Trablus (Libya), Kayrevan ve el-Mehdiyye (Tunus), Cezayir, Fez ve Tanca (Fas) ile Malaga ve Mallorca Adası (İspanya) gibi Müslüman batının büyük şehirlerinden değil, aynı zamanda Nafusa (Libya), Urbus (Tunus) ve Der'a (Fas) gibi orta ölçekli yerleşim yerlerinden gelen insanlarla da dolmuştur. Her ne kadar Geniza vesikalarında, Mısır'a yerleşmiş Kuzey Afrikalı tacirlerin de bahsi geçmekteyse de, esas itibarıyla bu tacirlerin önemli bir kısmının memleketlerinde ikamet ettikleri ve Hindistan ve daha uzaklara yolculuk yaptıkları bilinmektedir.³⁶⁹

c. İslam'ın Yayılışında Tacirlerin Rolü ve İktisadî Bir Faaliyet Olarak Hac Organizasyonu

Önceki kısımlardan da takdir edileceği gibi, ticarî etkinliğin, özellikle bölgeler arası bir yapıda gelişmesinin arka planında yatan başlıca unsurlardan biri, hiç şüphesiz, siyasî istikrardır. Siyasî istikrar ortamının oluşması halinde gelişen ticaret, siyasî kapasite ve gücü bütünleştirici ve geliştirici bir işlev de görmeye başlar. Bu anlamda bir ülkenin siyasî ve iktisadî etki sahalarının genişlemesi, genellikle bir arada gerçekleşmektedir. Ticaret ve siyaset arasında oluşan bu karşılıklı etkileşim, ticaret ve kültür ikilişi söz konusu olduğunda hiç şüphesiz çok daha yoğun bir şekilde kendisini göstermektedir. Zira bizzat ticareti yapılan malların tüketimi, bir kültür etkileşimi doğurmaktadır. Keza tarih boyunca ticaretin gerçekleşmesi ve büyümesi, ancak uygun kültürel ortam oluştuğunda mümkün olmuştur. Denizcilik bölümünde de ele alındığı gibi, Hint Okyanusu ticaretinin gelişmesi, büyük ölçüde bölgeler arası denizcilik ve ticaret kültürünün yakınlaşması ile mümkün olabilmıştır.

Kültürel etkileşimin İlkçağ ve Orta Çağdaki en önemli iki unsuru dil ve dindir. Özellikle İslam'ın ve beraberinde Arapçanın yayılma sürecinin, yalnızca askerî dinamiklere bağlanamayacağı, tarihi kaynaklardan elde edilen bilgilerin teyit ettiği bir gerçektir. İslam'ın yayılma sürecinde Müslüman tüccarın etkisini, Kızıldeniz çevresindeki bölgelerdeki İslamlaşma sürecini incelerken bariz bir şekilde görmek mümkündür. Bu çerçevede söz konusu etkileşim süreci, sadece İslam ile sınırlı kalmamış; örneğin Habeşistan'ın Hristiyanlaşmasında da ticaret önemli bir rol oynamıştır. Keza Aksum Krallığı'nın mimarî üslubunda sadece Mısır'ın değil, Hindistan ve Suriye'nin de önemli etkisi olmuştur; hatta Aksum döneminde gelişen dilin, Ermenice üzerindeki etkileri üzerinde durulmuştur.³⁷⁰

İslamiyet'in özellikle ilk yayılma sürecinin ardından gelen ikinci dalga yayılmasında ticaret vesilesiyle kurulan ilişkilerin etkisi, büyük ölçüde

kabul edilmiş bir gerçektir. İslam dininin Arabistan ve yakın çevresine yayılmasından ve Arap unsurların dış bölgelerle ticarî ilişkiler kurabilmesini sağlayan altyapı ve kültürün oluşmasından hemen sonra, gerek Arap, gerekse İslamlaşmış yerli unsurlar, ticaret güzergâhları üzerinden başlıca üretim ve tüketim merkezlerine ulaşmak istemişlerdir.

Müslümanlar dinî hayat tarzlarını başka bölgelere, fetihlerden ziyade ticarî ilişkilerle taşımışlardır. Bugün, tek bir askerî seferin bile düzenlenmediği dünyanın en kesif nüfus yoğunluğuna sahip bölgelerinde, İslam'ın ana din olarak kabul edilmesinde tüccarın rolü büyüktür. Üstelik bu zümre, sadece dinin taşıyıcısı olmamış; dil, kültür ve teknolojinin de medeniyetler arasındaki aktarımında hızlandırıcı bir rol oynamıştır. Bu sayede "Arap rakamları" olarak bilinen Hindistan menşeli sayı sistemi ve Çin'in pusulası gibi teknik ve kültürel gelişmeler, Avrupa'ya kadar taşınmıştır.³⁷¹

Hindistan ve Çin'in, bu çerçevede Arapların en çok ulaşmak istedikleri yerler arasında zikredilmesi kayda değerdir. İslam'ın doğuşunun üzerinden bir asır bile geçmeden üç farklı Arap öncü kafilesinin, ticaret ve taşımacılık ilişkilerini düzenlemek amacıyla Çin'e gittiği bilinmektedir.³⁷² Çin resmî kayıtlarına göre, Müslümanların Çin ile münasebeti 29/651 senesinde başlamıştır. Deniz yoluyla Çin'e giden ilk Müslümanlar arasında 4 tane de müşşidin (dini anlatmakla görevli kişi) bulunduğu ifade edilmiştir.³⁷³ Bir başka rivayete göre, biri Habeşistan muhacirlerinden olmak üzere iki sahabe 632 yılında Çin'e gitmiştir.³⁷⁴ Müslümanlar Doğu Asya'da farklı inançlara sahip insanlarla ilişki kurmaktan çekinmemiş; Hintli ve İranlı denizcilerle beraber Hint Okyanusu'nda taşımacılık yapmışlardır.³⁷⁵ Bu ilişkilerin tabii bir neticesi olarak Doğu Hindistan, Malay adaları ve Çin kıyılarında nüfusun çoğunluğunu Arapların oluşturduğu bir dizi koloni kurulmuştur.³⁷⁶

Bu koloniler şaşırtıcı bir potansiyel oluşturmuşlardır. Zira X. asır ortalarına doğru İslam bölgeleri ile Çin arasında yapılan ticaretin merkezi olan –bugün Kanton diye anılan– Çin'in Hanfu Limanı'nda çok kalabalık bir İslam cemaati oluşmuştur.³⁷⁷ Süleyman et-Tacir, yoğun Arap gemilerinin yer aldığı bu liman şehrinde, tacirlerin kendilerini Yemen'e götürecek rüzgarların esmesini beklerken uzun süre kaldıklarını ve bu süre içinde Çin ipeği başta olmak üzere ülkelerine götürecekleri malları tedarik ettiklerini nakleder. Bu arada Hanfu'daki bu yoğun Müslüman nüfusun camilerde bir araya geldiklerinden ve bayramlarda Müslüman olan bölge idarecisinin imamlığında namaz kıldıklarından bahseder.³⁷⁸ Hatta Mazaherî, bir kısmı yerleşim, bir kısmı da ticaret amaçlı olarak bölgede bulunan Arap kolonilerinin bölge güçlerini korkutacak kadar kalabalıklaştıklarını ve bunun ülkenin güvenliği bakımından tehlike olarak algılandığını, bu nedenle bölge Müslümanlarının ihtiyaten Cuma hutbelelerinde Budist Çin hükümdarının adını anmaya başladıklarını zikreder.³⁷⁹

Müslümanların Hindistan ve Çin'e yönelik bu ticarî ilgileri neticesinde Hint Okyanusu çevresinde yoğun bir İslamlaşma yaşanmıştır.³⁸⁰ Aynı derecede olmasa da, Çin'in bazı bölgelerinde İslam yayılma imkânı bulmuştur.³⁸¹ Ticarî gayelerin ön plana çıktığı, ancak dini yayma endişelerinin de çok geride kalmadığı bir gelişme yönü de İpek Yolu üzerinden gerçekleşmiş; tarım havzasındaki vahalar boyunca Çin'e doğru giden ticaret yolu, İslam'ın çok uzak bölgelere taşınmasını mümkün kılmıştır.³⁸²

Özellikle Arapların ve İslam'a geçmiş milletlerin Hindistan ile Avrupa arasında gerçekleştirdikleri deniz ticareti, İslam dininin Güney Hindistan'ın batı sahillerinde hızla yayılmasını sağlamış; bölgede Hindu, Arap ve İranlılardan mürekkep karışık bir halk meydana gelmiştir.³⁸³ Özellikle Fatımi döneminde yeniden yoğunlaşan bu çabanın bir sonucu olarak, bugün bile Hindistan'ın belli bölgelerinde İsmailî cemaatlerle karşılaşılmaktadır.³⁸⁴

Deniz ticaret yolları üzerinden yayılan bu İslam dalgası, Hindistan ve Doğu Asya'da büyük ölçüde sahil şeritleri ile sınırlı kalırken, Batı'ya yapılan ticarî seferlerde, İslam daha derinlere nüfuz etmiştir. Zengibar, Madagaskar, Habeşistan, Sudan, kısmen Mısır ve Kuzey Afrika'nın önemli bir kısmında İslam bu yolla yayılmıştır.³⁸⁵

Mısır'ın fethini müteakip özellikle Kuzey Afrika'yı boylu boyunca aşan ve Nil Nehri paralelinde Sudan ve Habeşistan'a inen ticaret yollarını takip eden Müslümanlar, Batı Afrika ve Sudan'ın İslamlaşmasına zemin hazırlamışlardır.³⁸⁶ Bu süreçte, Müslüman Arapların söz konusu bölgelere yerleşmesi ve yerli unsurlarla kaynaşması da etkili olmuştur.³⁸⁷ Arapların İslamiyet'in doğuşundan oldukça öncelere dayanan Doğu Afrika sahilleri ile ticarî ilişkileri, İslam dininin hem Arabistan hem de Mısır'da hâkim olmasıyla yoğunluk kazanmış; ticaret ve Sudan'daki madenlerin işletilmesi gibi sebeplerle Araplar bölgeye göç etmişlerdir. Din ve Arap dili ve kültürü, kısa bir süre içinde özellikle Sudan'ı, kısmen de Etiyopya ve Somali'nin sahil şeridini etkisi altına almıştır.³⁸⁸ Müslüman tacirler, sadece sahil şeridi ve adalara değil, Afrika'nın iç kesimlerine de ulaşmış; Asya ile Afrika arasındaki ticaretin ana aktörü haline gelmişlerdir; hatta bazı limanlarda kıtanın iç bölgeleriyle irtibat, sadece Müslüman tacirler vasıtasıyla sağlanabilmiştir.³⁸⁹ Arapların Hindistan ve Doğu Afrika sahillerinde uyguladıkları ticarî kolonilerle yayılma yöntemi,³⁹⁰ yerel siyasî iktidarlara ürkütmeden, bölge halkıyla kaynaşma sağlanmasını amaçlamış ve İslam dininin tabandan yayılmasını mümkün kılmıştır.

Hindistan ve Afrika sahilleri için geçerli bu durum, Akdeniz'de uygulanamamıştır; zira Hint Okyanusu'nun farklı kültürler arasında ticarî ve kültürel iletişime imkân sağlayan ortamı, Akdeniz'de kökleşmiş siyasî cepheleşmeler, din ve mezhep adına yaşanan savaşlar sebebiyle oluşan

gerginliği aşamamıştır. Bununla beraber, Asya ve Afrika mallarına yönelik talep, Hristiyanlar ile Müslümanlar arasında ortaklıkların ve ticarî anlaşmaların tesis edilmesini mümkün kılmıştır. Yolcuların dinlerine bakılmaksızın gemilerde taşınması ve İslam dünyasından Avrupa'ya işlenmiş mamullerin ve lüks eşyaların getirilmesinde yakın işbirliğinin tesis edildiği kayıtlarda mevcuttur.³⁹¹

Kızıldeniz havzasından neşet eden ticarî faaliyetler, İslam'ın yayılmasına bu şekilde hizmet ederken, hac farızası da, İslam dini ile Kızıldeniz'i bir araya getiren bir başka unsur olmuştur. Zira her yıl Ramazan ve hac döneminde insan trafiği çok yoğun bir şekilde artan Mekke ve Medine'deki bu nüfusun iâşesi bile tek başına ciddi bir organizasyonu gerektirmiştir. Hicaz'ın belli başlı ticarî panayırları bu mevsimlere denk getirilmiş; burarlarda Doğu'nun ticaret malları hacılara satılmış, fazlası ise ticarî yoğunluktan fayda hasıl etmeyi uman tacirler vasıtası ile Batı pazarlarına veya kuzeydeki Şam, Dımaşk ve Bağdat gibi bölgelere taşınmıştır.³⁹²

Tabii olarak bu dönemde hacılar da ticaret mallarının ve postaların nakledildiği kara ve deniz yollarını kullanıyorlardı. Bununla birlikte kimi yollar ve güzergâhlar daha ziyade hac yolu olarak hizmet veriyordu. Siyasî idareler, kendi bölgelerinden geçen hac yollarının güvenlik ve imarına önem veriyor; hacıların konaklama ve seyahat ortamlarını kolaylaştırmaya gayret ediyorlardı.³⁹³ Bunda, hacıların geçebilecekleri farklı ve alternatif güzergâhların bulunması da etkili oluyordu; zira hacıların belli güzergâhlar hakkındaki intibaları, bir sonraki dönemin trafiğini etkiliyordu.

Bölgeler arası ticaretin etkinliği, tabiatıyla hacı trafiğinin de daha kolay akmasını sağlıyordu. Çok iyi örgütlenmiş yol ağları sayesinde sadece mallar değil, yolcular da kolayca bir şehirden ötekine gidebiliyorlardı. Yolculardan genellikle bir geçiş vizesi istenmiyor; yolcular da kendilerini tanıtıcı bir sicil taşımak zorunda kalmıyorlardı. Bu durum, geçilecek ülkelerde herhangi bir karışıklık veya savaş halinin olması halinde değişebiliyordu. Vize olmaksızın bir yerden başka bir yere gidemeyen tek bir kesim vardı ki, onlar da kölelerdi.³⁹⁴

Mısır üzerinden deniz yoluyla hacca gidenlerin tercih ettiği güzergâhların başında, Kulzum'den Mekke'nin limanı Cidde veya Medine'nin limanı Car'a giden deniz hattı gelmekteydi.³⁹⁵ Çoğu zaman karayolu ile varılan Kulzum'e, uygun olduğu durumlarda Emirü'l-Mü'minin Kanalı yoluyla da ulaşılmaktaydı.³⁹⁶ Kuzeyden geçen Kuzey Afrikalı hacıların deniz yolu olarak tercih ettikleri bir ikinci hat da Eyle-Car-Cidde güzergâhıydı; bu yol Suriye tarafından gelen hacılarca da kullanılmaktaydı.³⁹⁷

Kulzum ve Eyle güzergâhları, İslam'ın ilk dönemlerinde hacılarca yoğun bir şekilde kullanılmıştır. Bununla birlikte Nil Nehri'nden güneye

inerek Kûs'tan Ayzab ve kısmen Kuseyr'e giden güzergâhın da kullanıldığını görmekteyiz. Bu güzergâhın en büyük avantajı, özellikle denize alışık olmayan hacıları tedirgin eden Kızıldeniz tehlikelerini asgariye indirmesiydi. Zira Ayzab ile Cidde arası, Kulzüm'e veya Eyle'ye göre çok daha kısa ve çok daha az tehlikeli idi. Ayzab güzergâhının, daha ziyade Mısır-Suriye-Irak bölgelerinde siyasî huzursuzlukların arttığı dönemlerde kullanıldığı bilinmektedir. Haçlı Seferleri'nin söz konusu bölgelerde güvenliği tehdit etmesinin ardından Kuzey Afrika'nın neredeyse tüm hacı trafiği bu güzergâha kaymıştır.

Ayzab yolunun bu avantajı, 666/1268 senesinde Sultan Baybars'ın Sina Yarımadası'nı emniyet altına almasının ardından hac trafiğinin buradan geçmesini talep etmesi ile ciddi anlamda azalmış; hatta bir süre Ayzab'dan Kûs'a taşınması devam eden ticaret malları dışında Ayzab yolu neredeyse hiç kullanılmamıştır. Ancak, 760/1359 yılında Nil Nehri deltasında yaşanan kıtlık ve hastalık, Kuzey Afrikalı hacıların yeniden bu güzergâhı tercih etmelerine sebep olmuştur.³⁹⁸

Kızıldeniz'in ticarî amaçlarla kullanılmasının yanı sıra özellikle hac mevsiminde yolcular tarafından da kullanılması, bölgenin Ayzab ve Kulzüm gibi sahil kasabalarındaki deniz taşımacılığını oldukça canlı tutmuş; hatta bu liman şehirlerinin hayatîyetini ve iktisadî canlılığını hacı trafiğindeki yoğunluğa bağlı kılmıştır. Klasik dönemlerde Kızıldeniz üzerinden geçen hac trafiğinin, hac vesilesiyle yola çıkanların ne kadarını taşıdığı hakkında fazla bir bilgimiz olmasa da, muhtemeldir ki bu oran, Kızıldeniz üzerinden taşınan ticaret mallarının bölgeden geçen toplam ticaret hacmine oranından daha düşüktür. Zira devamlı olarak Kızıldeniz'den geçen deneyimli tacirlerin aksine, çoğu hacı adayı için, Kızıldeniz gibi bir denizde seyahat etmek, hiç şüphe yok ki, ürkütücü bulunmuştur.

Dahası bölgede kerestenin yokluğu sebebiyle gemi inşa maliyetlerinin yüksek olması, gemi kullanım maliyetlerini de arttırmaktaydı. Tabii olarak yolcu taşımak için kullanılan gemilerin taşıma ücretleri de pahalıydı. Gemi sahipleri çoğu zaman, bu gemileri taşıma kapasitelerinin üzerinde yükleyerek yatırımlarını daha hızlı bir şekilde çıkarmaya çalışıyorlardı. Tekne yapımcıları geminin taşıma kapasitesini arttırmak için gemilere eklemeler yapıyor; ancak bu tarzda yapılan gemiler, Kızıldeniz şartlarında büyük tehlike arz ediyordu. Bu şartlar altında çok sık gemi kazaları oluyor ve yüksek kayıplar Mekke ve Medine pazarlarındaki malların fiyatını yükseltiyordu.³⁹⁹ Gemi batmasa bile tacirin malına zarar gelebiliyordu; zira fırtına ile karşılaşılınca denizcilerin ilk yaptığı şey, geminin yükünü hafifletmek oluyordu. Bunu da, tahmin edileceği gibi malları denize

atarak yapıyorlardı. Malın ziyan olmasına yol açan bir başka sebep de, geminin yağmur veya deniz suyu alması ile kuru kalması gereken baharat ve tekstil gibi malların ıslanması idi. Kimi zaman da, uygun bir rüzgarı bekleyen ve şartlar oluştuğunda bu ortamı kaçırmak istemeyen gemi kaptanları, alelacele yola çıktığından gemide malları bulunan ve karada belki de ticari ilişkilerle meşgul olan tacirleri bırakabiliyorlardı.⁴⁰⁰

Tabiatıyla Kızıldeniz üzerindeki seyahatler genel anlamda kötü bir nam salmıştı. Hacı adaylarının Kızıldeniz'i aşmak üzere bindirildikleri gemiler, daima tehlikeli derecede yüklü oluyordu. Bu şartlar altında, gemi sahibinin yalnızca gemiyi sağlamakla yükümlü olduğu, yolculuğun güvenliği konusunda sorumluluğun tamamen yolculara ait olduğu bile dillendirilebiliyordu. Nitekim İbn Cübeyr'in, bu güzergâhı seçmemeleri konusunda tüm hacı adaylarını uyardığı ve daha uzun olsa bile başka yolları seçmelerini öğütlediği bilinmektedir. Batı Akdeniz bölgesinden gelen bir hacı adayına önce Suriye yoluyla Bağdat'a gitmesi ve yolculuğuna Bağdat hac kervanıyla devam etmesi öneriliyordu. Zira bu yol uzun olsa da, Ayzab ve benzeri yerlerde karşılaşılabilecek durumlara göre çok daha elverişliydi.⁴⁰¹

İbn Cübeyr'in Kızıldeniz'i aşmak için yaptığı kısa yolculuk öylesine güçlüklerle doludur ki, olumsuz tepkilerini anlamak zor değildir. Zira dönüştü o da Bağdat yolunu seçmiştir. Ancak, bu kararında yalnızca güvenlikle ilgili düşüncelerinin mi etkili olduğunu bilmiyoruz. Cidde'ye ulaşmalarından kısa bir süre önce, İbn Cübeyr'in de içinde olduğu gemi, şiddetli bir fırtınaya yakalanıp rotasının dışına sürüklendiği için Ayzab ile Cidde arasındaki kısa mesafeyi aşmak tam sekiz günlerini almıştır.⁴⁰² Hacı adaylarının problemleri, Mekke'nin o dönemde çoğu sazdan yapılma evlerin bulunduğu küçük bir yerleşim yeri olan limanına vardıklarında bile sona ermemiştir. Zira İbn Cübeyr, birçok hacı adayını acımasızca sömürüp ellerindeki yiyecek ve parayı almak için fırsat kollayan istismarcılardan da yakınmaktadır.⁴⁰³

İbn Cübeyr'in bu yorumlarının sadece belli bir dönemi mi kapsadığını, yoksa Kızıldeniz geneline hâkim bir durum mu olduğunu bilemiyoruz. Ancak hac vesilesi ile artan yolcu trafiğini bir gelir kapısı olarak gören ve azami derecede sömürmek isteyen kişi ve kurumların sık sık ortaya çıktığını söylemek yanlış olmayacaktır.

4. Kızıldeniz Havzasının İktisadî ve Ticarî Kaynakları

a. Kızıldeniz'in Doğu Yakası

Kızıldeniz'in doğu yakasını oluşturan Arabistan Yarımadası'nın batı sahil hattı, kuzeyden güneye doğru sahile paralel olarak ilerleyen ve güneyde kümeleşen bir dağ silsilesi, bu dağ silsilesinin deniz kısmında "Ti-hame" olarak bilinen dar bir ova, iç kısımlarına bakan kısımlarında ise kurak iklimin hâkim olduğu bir coğrafya barındırır. Bu coğrafya üzerinde kayda değer en ciddi iktisadî kaynak, bölgenin güney kısmında kalan Yemen'de üretilir. Hicaz gibi yakanın daha kuzeyde kalan bölümlerinin söz konusu ticarete katılımı ve katkısı hem dolaylı olmuş; hem de Yemen'in yanında oldukça zayıf kalmıştır. Hicaz'ın ne ciddi bir tüketim pazarı, ne de keçi derisi ve hurma gibi birkaç yerel ürün dışında ihraç edilebilecek bir ticari emtiası olmuştur.

Daha güneyde yer alan Yemen ise, bir yandan yerleşimi, ulaşımı ve tarımı büyük ölçüde kısıtlayan sarp dağlarla, diğer yanda ise denizle çevrilmiş olup, dar bir sahil ovası dışında düzlüğe sahip değildir. Buna rağmen, hem ticareti hem de kendine has mahsulleri ile Antik ve Orta Çağların en önemli merkezlerinden biri olmuştur. Yemen bu şöhretini, yetiştirdiği kıymetli ürünlere ve bulunduğu coğrafyanın stratejik konumuna borçludur. Bu haliyle Güney Arabistan, Doğu Afrika ve Mısır dâhil olmak üzere Batı ile Hindistan, Malay Adaları ve hatta Çin'i de kapsayan Doğu arasındaki ticaretin iki ucunu bağlayan başlıca noktalardan biridir.

Eski çağdan beri "Arabia Felix" (Mutlu Arabistan)⁴⁰⁴ "el-Ardü'l-Hadrâ"⁴⁰⁵ gibi adlarla anılan ve mamurluğuna, yeşilliğine ve bereketine atfı yapılan Yemen, bölgeler arası ticarete konu olan her türlü malın ve birçok millete mensup tüccarın renklendirdiği pazarlarıyla da dikkat çekmiştir.⁴⁰⁶ Yemen'in bu durumu, antik dönemlerden itibaren gezginleri hayrete düşürmüştür. Suriye asıllı bir asker olan Ammien Marcellin'den alıntı yapan Rodinson, onun Yemen hakkında edindiği izlenimleri aktarır:

(...) Bu insanlara mutlu denmesinin sebebi, bitki ve her cins koku bakımından pek zengin olmalarıdır. Ülkelerinin büyük bir kısmı sağda Kızıl-

deniz, solda ise Fars deniziyle çevrili bulunduğundan, bu insanlar her iki unsurun servetlerinden de faydalanma imkânına sahiptiler. (...) ⁴⁰⁷

Sebeliler döneminde Yemen'in bu efsanevî zenginliği Yunanlılar ve Romalıların dikkatini çekmiş ve Strabon, Pilinius ve Artemidorus gibi dönemin tarihçileri ve seyyahları tarafından büyüülü ifadelerle tasvir edilmiştir. Altın ve gümüş kaplar kullanan, evlerinin tavan, duvar ve kapılarını fildişi, altın, gümüş ve elmaslarla süsleyen; yakacak olarak tarçın, sandal odunu ve diğer hoş kokulu odunları kullanan ve bereketli topraklarında bol miktarda mahsul ve sığır barındıran bu toprakların sahillерinden geçen gemilerin dahi güzel kokulardan nasiplendiği zikredilmiş ve yüksek katlı binaların yer aldığı bu şehrin büyüülü dokusuna dikkat çekilmiştir. ⁴⁰⁸

Gallus'un M.Ö. 24 tarihinde bölgeye yaptığı sefer kendisine anlatılırken, İmparator Augustus'un Arapların zenginliğinden ve baharat, koku ve değerli taş ticareti üzerine kendisine aktarılanlardan etkilendiği ve böylelikle muhteşem bir zenginliğe sahip bir halkın ya dostu ya da hâkimi olmak istediği söylenir. ⁴⁰⁹ Strabon, buradaki halkı mutlu ve "çok kudretli bir halk" olarak anmakta, memleketlerinde mürrüsafi, günlük ve tarçının üretildiğini; sahilde ise pelesenk ağacı ve diğer kokulu nebat ve ağaçların yetiştiğini kaydetmektedir. ⁴¹⁰ Doğu'nun malları bu ülkeye öyle bir akmaktadır ki, Strabon Güneydoğu Asya'da üretilen tarçının burada üretildiğini zannetmektedir.

Yemen, hiç şüphesiz Arabistan'ın Umman, Bahreyn, Necd ve içerilerdeki vahalar gibi belli başlı ziraî üretim merkezlerine nispetle oldukça fazla yağmur alan ve tabiatıyla en fazla artı değer sağlayan bölgesiydi. Tabii olarak, insan yerleşimi ve devlet oluşumu burada, diğer bölgelerden çok daha önce gelişme imkânı bulmuştu. ⁴¹¹ Bu bakımdan Yemen kendi kendine yeten bir ekonomiye sahipti. ⁴¹² Sinaî ve ziraî ürünlerin yer aldığı daîmi çarşılarında, alıcılarla satıcıları buluşturan ⁴¹³ yoğun bir yerleşim bölgesiydi. Burada belirli bir nüfus artışını destekleyecek ölçüde temel ihtiyaç maddelerinin üretimine imkân sağlayan buğday, şaraplık üzüm, meyve ve sebze ziraatı; inek, koyun ve deve gibi hayvancılık da yapılabilmekteydi. ⁴¹⁴

Ancak, bu bölgede iktisadî bir fazla oluşmasının asıl sebeplerden biri, Yemen'in ticarî anlamda bölge dışından da yoğun olarak talep edilen bazı ürünleri kendi ihtiyacından fazla üretmesiydi. Buhur, mür, kök boya, bazı baharatlar, balık ve at bölgeye çok ciddi bir artı değer bırakıyordu. ⁴¹⁵ Bunlara zaman içinde işlenmiş mamuller de katılmıştır. Yemen'in meşhur "ikâte" kumaşı gibi tekstil ürünleri (pamuk ve ipek) ve özellikle Yahudilerce işlenen yarı-değerli taşlar bu ürünlerin başında yer almıştır. Bunları, madenî mutfak eşyaları ve Tihame sahillерinde üretilen cam ürünler takip etmiştir. ⁴¹⁶

Sonuç itibariyle bu artı değer in fazlalığı, yarımada nın diğer kısımlar ına nispetle gelişmiş bir toplum yapısına ve toplumsal iş bölümüne imkân sağlamış; Yemen’de deri ve metal mamuller, kumaş, parfüm ve sair esanslar gibi malların üretimini sağlayan ev-tipi bir sanayinin doğmasına zemin hazırlamıştır.⁴¹⁷

Toplumsal gelişme, bölgenin coğrafi konumunun sağladığı avantajla birlikte, Yemen’in ticarî ilişkilerinin boyutunu ve kapsamını da arttırmış; böylece bölge klasik dünyanın bölgeler arası ticaretine sadece kendi ürettikleriyle katkı sağlayan bir üretim havzası olmaktan öte, bu ticarete lojistik destek veren başlıca merkezlerden biri haline gelmiştir. Yemen’in bir pazar olarak hem anakaraya hem de deniz ticaret hatlarına yakın olması, tüccar sermayesinin gelişmesine imkân sağlamış ve bir tacir sınıfının büyümesini teşvik etmiştir.⁴¹⁸

Güney Arabistanlı demek, her şeyden önce tüccar demektir.⁴¹⁹ Hindistan’dan ve Doğu Afrika’dan gelen malların dünya pazarlarına dağıtımı, uzun bir süre boyunca bu bölge üzerinden yapılmıştır.⁴²⁰ Kuzeye yönelen karayoluyla da, güneyin ürünleri ve ithal malları Bereketli Hilal ve Akdeniz bölgelerine sevk edilmiştir.⁴²¹ Ülkenin belli başlı pazarlarında, Basra Körfezi’nin incileri; Hindistan’dan gelme fildişi, baharat ve pamuk; Hindistan yoluyla Çin’den gelme ipek ve pirinç; Malay Adaları’nın kendine has baharatı; Doğu Afrika menşeli esirler, maymunlar, deve kuşu tüyleri, fildişi, mürrüsafi ve altın külçeleri bir araya gelmiş ve çoğunluğu ülke dışına çıkarılmak üzere yabancı tacirler tarafından alınmıştır.⁴²²

Yemen, bölgeler arası ticaretteki hâkim konumunu sürdürebildiği ölçüde müreffeh kalabilmiştir.⁴²³ Bu anlamda, Yemen’i Doğu ve Batı dünyası arasında merkezî bir noktaya oturtan ana unsur, Yemen’in bölge coğrafyasına kattığı ürünlerden ziyade, bölgeler arası ticarete oynadığı aracı roldür. Zira buhur istisna edilecek olursa, Yemen bölgesinin ihraç ettiği ürünler tek başına bu gelişimi açıklayacak ölçüde uluslararası ticarete konu değildir.⁴²⁴

Bölgenin ticarî açıdan gelişmişliğini, daha geç dönemlerde bölgeye gelen seyyah Marco Polo da dile getirmiştir. Özellikle Hindistan’dan gelen gemilerin uğrak alanı olan Aden’e, işi olan olmayan bütün gemilerin uğradığını; burada sadece mal alma veya boşaltma işlemlerinin değil, aynı zamanda başka gemilere aktarma işlemlerinin de yapıldığını; Aden Sultanının bu işten iyi para kazandığını nakletmektedir. Polo ayrıca, Hindistan’a giden gemilerin Arap mallarına büyük ilgi gösterdiklerine, ihraç edilen mallar içinde atların özel bir yer tuttuğuna dikkat çekmektedir.⁴²⁵

Yukarıda verilen sebeplerden ötürü, Yemen’de ilk devlet yapıları oldukça erken tarihlerde teşekkül etmiştir. Milattan önce ilk binyılın baş-

larında da kurulduğu sanılan Main Devleti, Necran ile Hadramut arasında kalan münbit arazi üzerine yerleşmiş ve bol yağmur alan bu bölgeden yoğun bir tarımsal hasıla temin etmiştir. Daha o tarihlerde bile bölgenin başlıca ürünü, dünyanın resmî ve dinî törenlerinin ayrılmaz parçası olan buhurun üretildiği kokulu “lubân”dı. Bu bitki o kadar önemliydi ki, Yemen’de kurulan devletler, zenginlik, güç ve devletlerarası bağlantılarını bu bitkinin üretimi üzerine inşa etmişlerdi. Eski yazıtlardan anlaşıldığı kadarıyla Main buhuru, Akdeniz ötesine kadar uzanmıştı. Daha sonraki dönemlerde önemine binaen buhur üretim ve ticareti ile buna bağlı olarak, toprak mülkiyeti büyük ölçüde denetlenir olmuştur.⁴²⁶

Lubân dışında, Yemen’in önemli ihraç ürünleri arasında, çivit, kökboyası, yalancı safran ve kına sayılabilir. Keyif verici kat’ın (Arabistan çayı) tüketimi de oldukça yaygındır. İlaç ve kauçuk veren ağaç ve fundalıklara, bilhassa günlük ve bir nevi zambak elde edilen ağaçlara eski devirlerden beri büyük bir ehemmiyet verilmiştir.⁴²⁷

Maden bakımından da fakir sayılmayan bölgede, altın ve başta balgam taşı ve kırmızı akik olmak üzere çeşitli kıymetli taşlar çıkmaktaydı.⁴²⁸ Yukarıda da bahsi geçen nispeten gelişmiş yerli sanayii, bu tabii ürün ihracına bazı mamul ürünlerle destek vermekteydi. Özellikle de dokuma oldukça ileri bir durumda idi. Bölge dokumacılığında, yün, keçi kılı ve keten gibi hammaddelerin yanı sıra özellikle VI. asırdan itibaren, pamuk da kullanılmıştır.⁴²⁹ Sahul ve Hibara’nın çizgili kumaşlarının el üstünde tutulduğu söylenen Yemen, bilhassa Fars hakimiyeti altında bulunduğu dönemlerde deri imalatında da gelişme kaydetmiş; başta kitap ciltleri olmak üzere Yemen deri mamulleri aranılır olmuştur. Yukarıda kısaca değindiğimiz madenî mutfak eşyaları imalatının yanı sıra Yemen’de ayrıca oldukça gelişmiş bir silah sanayii de bulunmaktaydı ve Yemen’in özellikle zırh ve kılıçları çok makbuldü. Yemen’in ihraç malları arasında, Hâli’de yapılan bardaklar, Assar’ın hurma yaprağından imal edilen sepetler, Mucira’nın organları da yer almaktaydı.⁴³⁰

b. Kızıldeniz’in Batı Yakası

Coğrafya ve iklim bakımından Kızıldeniz’in batı yakası da, tıpkı doğu yakası gibi ticaret, taşımacılık ve üretimin gelişebileceği elverişli bir ortam sunmaz. Buna rağmen bu sahil, Mısır gibi köklü ve hâkim bir medeniyet merkezinin bu denize açılan kapısı olması hasebiyle, Aden istisna edilecek olursa, bölgenin en gelişmiş liman şehirlerine sahiptir.

Bu yakanın başlıca tüketim, üretim ve ticaret merkezi hiç şüphesiz, Nil merkezli Mısır’dı. Nasıl ki Yemen, Doğu-Batı deniz ticaret yolunun Kızıldeniz ile Hint Okyanusu arasındaki bağlantısını sağlıyor ve denetliyor-

sa, Mısır da aynı güzergâhın Kızıldeniz-Akdeniz arasındaki irtibatını tesis etmekteydi. Tabiatıyla nüfusu, kültürü, iktisadî ilişkileri ve sosyal yapısı ile bölgenin diğer yerleşim merkezlerinden daha karmaşık ve gelişmiş bir yapı sunmaktaydı.

Her şeyden öte Kızıldeniz çevresinin en büyük nüfusu burada yaşamaktaydı. Nüfus yoğunluğu, Mısır'ın hayat kaynağı Nil boyunca kuze-ye doğru artmakta ve deltada iyice kesifleşmekteydi. Bu nüfus yoğunluğunun ticarî açıdan önemi, bölgenin bir tüketim merkezi olarak gelişmiş olmasıydı. Bu nedenle Mısır, Yemen'in aksine dönemin önemli tüketim merkezlerinden biriydi.

Bu nüfusun sınırları belli, ulaşım ve iletişim imkânlarının rahat olduğu dar bir coğrafyada yoğunlaşması, Mısır'ın sosyal teşkilatlanma ve toplumsal görev dağılımı açısından oldukça merkezî bir yapı tarafından denetlenmesini sağlamıştır. Mısır medeniyeti, en eski çağlardan itibaren tesis ettiği bu merkezî yapı sayesinde piramitler gibi büyük projelere imza atabilmiştir. Aynı merkezî yapı, bölgenin iktisadî üretim ve dağıtım açısından da organize olabilmesine imkân sağlamış; Mısır, elinin altındaki kaynakları iktisadî gelişmeyi azamileştirecek üretim kollarına yöneltebilmiş ve dış ticaretini kendi ihtiyaçlarına göre denetim altında tutabilmiştir.

Mısır, her şeyden önce antik dünyanın başlıca tahıl üretim merkezlerinden biridir. Önceleri Yunan, Roma, Konstantiniye ve Avrupa'yı besleyen Mısır, İslamlaşmanın ardından başta Hicaz ve Bağdat olmak üzere Doğu dünyasının önemli merkezlerinin iâşe sorumluluğunu üzerine almıştır. Ayrıca keten ve papirüs gibi, Antik Çağ ve Orta Çağın en önemli sınaî bitkilerinin üretim merkezidir. IX. yüzyılda kağıdın yaygınlaşmasına dek başlıca yazı malzemesi olan papirüs üretiminde de Mısır tekeldir.⁴³¹

Akdeniz üzerinden Mezopotamya, Anadolu ve Avrupa'ya ulaşan Mısır ilk dönemlerden itibaren, öncelikle Nil ve Kızıldeniz üzerinden Afrika ile, ardından da Güney Arabistanlı tacir ve denizciler aracılığıyla Hindistan ve Sina ile ticarî ilişkiler kurmuştur. Büyük ölçüde yöneticiler eliyle sağlanan bu ilişkilerin ardından, Mısırlı yöneticiler, bölge ticaretini ve buradan geçen ticaret yollarını da denetleme, hatta düzenleme yoluna gitmişlerdir. Bu sayede hem ülke ekonomisinin ihtiyaç duyduğu malzemelerin ithali, hem de içerideki üretim fazlasının ihracı mümkün olmuş; transit ticaret üzerinden yapılan alım-satım, toplanan vergi ve verilen lojistik destek sayesinde ciddi bir gelir elde edilmiştir. Daha da önemlisi, Mısır kaynaklı veya Mısır üzerinden geçen bu ticaret sayesinde, başta Roma, İtalyan şehir-devletleri ve Bizans olmak üzere Avrupalı devletler ve Yahudiler gibi tüccar azınlıklar da ciddi anlamda nemalanmışlardır.⁴³²

Mısır'ın Orta Afrika ve Habeşistan ile yoğun ticarî bağlantıları da bölgenin ayrıcalıklı konumunu pekiştirmiştir. Bu ilişkilerin sürekliliğini te-

minde, bu bölgelerin tarih boyunca büyük ölçüde aynı dini benimsemiş olmaları ve bölgedeki dinî liderliği umumiyetle Mısır'ın temsil etmesi etkili olmuştur. Örneğin, İslam öncesi dönemde Ortodoks Patriğinin Mısır'da yaşaması, Mısır'ın, Habeş, Nûbe ve Sudan bölgesindeki Hristiyanlar üzerinde ruhanî bir otorite kurmasını sağlamış; bu da söz konusu bölgelerin, dinî gerekçelerle de olsa Mısır'a ilgilerinin artmasına yol açmıştır. Bunun tabii bir sonucu olarak da Mısır bölge üzerindeki ticaret potansiyelini büyük ölçüde arttırmıştır.⁴³³

İslam'ın doğuşu, dünyanın merkezinin yerini değiştirmiş ve Mısır'ı bir anlamda çevre yapmışsa da, aslında Arapların ticarete atfettikleri özel önem sayesinde Mısır, İslam merkezli coğrafyanın her zaman önemli bir noktası olmuş ve bölgenin ticarî ve iktisadî canlılığını büyük ölçüde arttırmıştır. Mısır, Mağrip ülkeleri, Suriye, Filistin, Mezopotamya, Arabistan, İran ve Maveraünnehir tek bir imparatorluğun parçası haline gelmiştir. Bu sayede sağlanan hukuk birliği ve istikrar, uluslararası ticareti arttırmakla kalmamış; aynı zamanda Mısır'ın daha doğuya odaklanmasına sebep olmuştur.⁴³⁴

Mısır'ın Müslümanlarca fethi, bölgenin ticarî ilişkilerini zayıflatmamış; Araplar Mısır üzerinden Avrupa ile ticarî ilişkilerini geliştirirken, Kuzey, Doğu ve Orta Afrika'ya yönelik açılımlarını da sürdürmüşlerdir. Mesela İskenderiye, dünya ticareti içindeki kayda değer konumunu fetihden sonra da büyük ölçüde devam ettirmiştir. Beytül mukaddes hacılarından Arculf, İskenderiye'yi dünya ticaretinde bir buluşma noktası olarak tasvir eder. Abbasiler döneminde, özellikle Bağdat'ın ticarî şöhreti yanında İskenderiye geri planda kalsa da, bu, –yukarıda da bahsi geçen– merkezin yer değiştirmesi ile ilgili bir durumdur; yoksa, İskenderiye'nin ticarî canlılığı büyük ölçüde devam etmiştir. Kâşif, İskenderiye'nin IV./X. asırda dünyanın başlıca pazarlarından ve uluslararası ticarete Bağdat ile birlikte, özellikle de lüks mallarda, fiyat belirleyen merkezlerden biri olduğunu dile getirir. Bu süreçte, tabii olarak Batı memleketleri ile Mısır arasındaki ilişkiler de devam etmiştir. Bizanslı tacirlerin Mısır ve Suriye ile ticarî ilişkileri, özellikle III./IX. asırda öyle bir noktaya varmıştır ki, Bizans, bu konuda yasaklar ve önlemler almayı bile düşünmüştür. Bu dönemde İspanya, İtalya ve Fransa başta olmak üzere Avrupa'nın başlıca devletlerinin tacirleri Mısır'la ticarî ilişkilerini canlı tutmuş; bu bölgelerin ihtiyaçlarının önemli bir kısmı Mısır üzerinden temin edilmiştir.⁴³⁵

Yine Mısır'ın İslam sonrasında Nûbe, Sudan, Doğu ve Orta Afrika ile ilişkileri de büyük ölçüde devam etmiştir. Hatta bu ilişkiler, Mısır üzerinden İslam'ın güneye inmesi ve Arapların özellikle güney kesimlerdeki madenlerle ilgilenmesi ve buralara yerleşmesiyle daha da artmıştır. Mısır, bu bölgelerden köle, maden ve fildişi gibi bölgeye has mallar ithal ederken, buralara buğday ve mercimek gibi tahıl mahsulleri ihraç etmiştir.⁴³⁶

İslamî dönemde Mısır'ın ihraç ve ithal ettiği ya da üzerinden geçen transit mallarla ilgili detaylı bir liste bulunmasa da, bazı malların bu ticaret içinde özel bir öneme sahip olduğu söylenebilir. Zira çok zengin mahsul çeşitlerine sahip Mısır,⁴³⁷ bu dönemde de hububat alanında “dünyanın tahıl ambarı”⁴³⁸ olma hususiyetini büyük ölçüde sürdürmüştür. Bununla birlikte ihraç edilen tahıl üretiminin önemli bir kısmı, artık eskisi gibi Roma veya Konstantiniye'ye değil, başta Hicaz olmak üzere İslam dünyasının başlıca merkezlerine yönlendirilmiştir. Üretim imkânlarının yaygınlığı sebebiyle keten ihracının da büyük ölçüde devam ettiği tahmin edilmektedir. Öte yandan Mısır'ın miktar olarak başlıca ithal ürünü hiç şüphesiz kerestedir; zira Mısır İslam'dan sonra hızlanarak artan bir ivme ile gemicilik faaliyetlerine devam etmiştir. Bu durumun, artan nüfusun bina yapımı ihtiyacıyla birleşmesiyle, bölgenin kereste ihtiyacı, Mısır'da zaten kıt bulunan ahşap ve madenlerin ithalini zorunlu hale getirmiştir. Ayrıca, Fustat'ta köle ticaretinin yapıldığı özel çarşıların bulunması, köle ticaretinin de bu dönemde önemli bir yere sahip olduğuna işaret etmektedir.⁴³⁹

Mısır'ın ilk dönemlerden itibaren ticaretteki bu etkinliğinin ardında yatan başlıca unsur, hiç şüphesiz bölgenin ziraî ve sınaî üretim kapasitesidir. Her ne kadar Mısır'ın hububat ticaretinin teşkilatı hakkında fazla bilgimiz bulunmasa da, bunun da bütün toprak mahsulleri gibi gayet sıkı bir devlet murakabesi altında yürütüldüğünü düşünüyoruz. Ancak bu murakabenin, mutlak mânâda bir devlet tekeli ile yapılmamış olması da muhtemeldir. Özel ticarete dair fazla bir bilgi bulunmamakla birlikte, şahıslar tarafından yapılan *ihdikâr* (fiyat spekülasyonu amaçlı stoklama) yüzünden çıkan kıtlıklardan bahsedilmektedir ki, kimi zaman bunun bir devlet politikası olarak da kullanıldığı görülmektedir.⁴⁴⁰

Yukarıda da değinildiği gibi, Mısır'ın başlıca ithal ürünü kereste idi. Bizans döneminde, İskenderiye ve Kulzüm'de olmak üzere 2 tersaneye sahip Mısır'ın, İslamî devirde tersane sayısını artırmasıyla, ahşaba duyulan ihtiyaç da artmıştı. Dahası keresteye, inşaat ve mobilya gibi farklı alanlarda da ihtiyaç vardı ve bu ihtiyaç Mısır'ın nüfusu arttıkça daha da artmaktaydı. Mısır'ın ahşap üretimi bakımından içine düştüğü bu yetersizlik, uzak pazarlara açılmayı gerektirmiştir. Bu noktada Mısır, Kızıldeniz yolu ile Hindistan'dan tik ağacı; Venedik karaborsacıları aracılığıyla da Adriyatik bölgelerinden kütük ithal etmiştir.⁴⁴¹ Benzer şekilde Anadolu'daki Toros Dağları'ndan elde edilen orman ürünlerinin Antalya, Alanya ve Finike üzerinden Mısır'a satıldığı bilinmektedir.⁴⁴²

Mısır'a hâkim güçler, sadece kendi kaynakları ile yetinmemişler; Mısır'ın yakın çevresi ile de yakından ilgilenmişlerdir. Bu çerçevede Mısır, özellikle bugünkü Sudan'ın kuzeyine denk gelen Nûbe ile ilgilenmiş; buranın geniş altın ve demir yatakları Mısır üzerinden diğer bölgelere akmıştır. Daha sonra Roma, Bizans ve nihayet Arap-İslam devletleri burala-

ra kadar uzanan siyasî güçleri ile bu madenlerin işletilmesini kendi denetimlerine almaya çalışmışlardır.⁴⁴³ Bölge, madenlerin dışında amber ve mercan da ihraç etmektedir.⁴⁴⁴

Kızıldeniz'in batı yakasının diğer iki ülkesi Sudan ve Habeşistan, daha ziyade, ziraî üretim alanlarıdır. Bunlardan Sudan daha çok Nil'in sulak arazileri üzerinde üretim yaparken, Habeşistan belli bölgelerine aldığı bol yağmurlar sayesinde Yemen'e benzeyen bitki örtüsü üzerinde buhur temin edilen ağaçlar ve sair aromatik bitkiler yetiştirmiştir. Ancak bu bölgenin buhuru ticarî açıdan yetersiz kalmıştır. Bölgede hakimiyet kuran güçler, daha ziyade daha güneydoğuda kalan Somali'nin buhuruna aracılık etmiştir. Yine Yemen'e benzer şekilde burada da, ilerleyen dönemlerde kahve imalatı yapılmış; kahve bu bölgenin başlıca ihraç malı arasında yer almıştır.⁴⁴⁵ Habeşistan, Sudan gibi altın alanında olmasa da diğer yeraltı servetleri bakımından zengindir; zira Habeşistan'da çıkarılan belli başlı maden cevherleri arasında demir, bakır, çinko ve kurşun yer almaktadır.⁴⁴⁶

Doğu Afrika'nın daha güneyde kalan sahillerine dair ilk dönem bilgiler, Sudan ve Habeşistan'a nispetle daha kıttır. Antik dönem kaynaklarına göre Somali'den tarçın, buhur, kaplumbağa kabuğu ve köleler ihraç edilirken; daha güneyde ağırlıklı olarak fildişi, gergedan boynuzu gibi egzotik ürünler dış ticarete konu olmuştur. Bölge, ağırlıklı olarak demirden mamul âlet ve silah ithal etmiştir. Bunun yanı sıra buğday, pirinç, susam yağı, cam ve kumaş gibi ürünlerin de özellikle Somali sahillerine doğrudan Hindistan'dan ya da Yemen üzerinden getirildiği anlaşılmaktadır. Arkeolojik kazılar, İslam sonrası dönemlerde Doğu Afrika sahillerinin İslam dünyasının aracılığı ile getirilen malları ithal ettiğini ortaya koymaktadır. Kazılar, büyük oranlarda İslam coğrafyasında üretilmiş porselen, cam ve toprak mamulleri gün ışığına çıkarmış; bunların arasında özellikle XIV. yüzyıldan itibaren giderek artan bir boyutta Çin'den ithal edilmiş ürünler yer almıştır. Bu da bölgenin deniz aşırı ticaret ağına büyük ölçekte dâhil olduğunu göstermektedir.⁴⁴⁷

Sudan ve Habeşistan, bir anlamda, Afrika'nın Kızıldeniz'e açılan kapısı olmuştur. Bu çerçevede bölge, Afrika'nın egzotik hayvanlarının ve ürünlerinin dış pazarlarca temin edildiği önemli pazarlar sayılmıştır. Fildişi bu anlamda en çok aranan ürünlerin başında yer almıştır. Ticareti yapılan mallar arasında, maymun ve jaguar gibi canlı hayvanlarla, gergedan boynuzu ve ayakkabıcılıkta kullanılan zürafa derisi gibi ilginç ürünlere de rastlanmaktadır.⁴⁴⁸

Ancak gerek Sudan, gerekse Habeşistan'ın başlıca ihraç ürünü, asırlar boyunca köleler olmuştur. Kabileler arası savaşlardan elde edilen ve XVI-XVII. asra kadar yaygın olarak ticareti yapılan bu "meta", nispeten gelişmiş bölgelerin emek açığını kapatmak için kullanılmıştır.⁴⁴⁹

5. Ticarete Konu Olan Mallar

a. Kızıldeniz’de Ticarete Konu Olan Malların Genel Özellikleri

Kızıldeniz havzası, Doğu-Batı ticareti içindeki yeri itibariyle, hiç şüphesiz yoğun bir mal trafiği yaşamaktaydı. Bölge içinde üretilip bölge dahilinde tüketilen mallara yönelik ticaret, bu yoğun trafiğin ancak belli bir bölümünü oluşturmaktaydı. Bunda, Kızıldeniz’in, Mısır ve Yemen’in belli kısımları ve kutsal şehirler dışında kalan bölgelerinde nüfus yoğunluğunun düşük olması, Kızıldeniz havzasının hemen yukarısında kalan Mezopotamya’nın bölgeye bağımlılığının zayıf olması gibi unsurlar etkili olmuştur. Her hâlükârda transit ticaretin yanında ölçeği çok daha dar kalan yerel mübadele, daha ziyade Doğu Afrika’nın esir, fildişi ve değerli madenleri; Yemen’in buhur ve tekstil malları, Arabistan’ın hurma, at, deve ve keçi ürünleri; Mısır’ın tahıl ve papirüs gibi ürünlerinden oluşuyordu. Üstelik bu malların önemli bir kısmı da ihracata konu olabiliyordu.

Dahası yerel ticaret büyük ölçüde transit ticarete bağımlı idi. Zira Kızıldeniz’in liman şehirlerinin hemen hepsi tarıma elverişli olmayan kurak bölgelerde kurulmuşlardı. Lojistik bir merkez olarak görevlerini ifa edebilmek için gerekli nüfusu barındırabilmeleri ve iâşe edebilmeleri, tamamen transit ticareti başarılı bir şekilde destekleyebilme kabiliyetlerine bağlı idi.⁴⁵⁰

İslâmî dönemde Kızıldeniz’deki geleneksel yerel ticaret, ağırlıklı olarak Mısır tahılının dağıtımı ile Mısır’ın ihtiyaçları üzerine kuruluydu. Bunu bölgenin altın, bakır, demir gibi madenleri ve buhur, dokuma, köle gibi diğer ürünlerin ticareti takip ediyordu.⁴⁵¹ Denizaşırı ticaret de, zaman zaman sömürü şekline dönüşen bu yerel ticaret düzeni üzerine oturuyordu.⁴⁵² Diğer yandan, Hint Okyanusu ticareti sadece baharatlardan oluşmadığı gibi, tek taraflı da değildi. Hindistan da çeşitli ihtiyaçları olan ve dış-alım talebinde bulunan bir bölgeydi ve kendi ihraç ettiği mallar kar-

şılığında, Batı'dan belli bazı malları talep ediyordu. Mesela Basra Körfezi Hindistan'a tuz ihraç ederken, karşılığında diğer ağır emtianın yanı sıra fil almaktaydı.⁴⁵³ Doğu Hindistan sahilinin zümrüdü Aden ve Mekke yoluyla Batı'ya taşınırken, Uzak Doğu prensleri de Yukarı Mısır zümrüdünü ve Habeşistan'da çokca bulunan fildişini getiriyorlardı.⁴⁵⁴ Kızıldeniz havzası, Doğu-Batı ticaretine Yemen'in buhuru ile de destek veriyordu.

Tüm bunlara rağmen, Kızıldeniz'de ticareti yapılan malların önemli bir kısmı bölge dışında üretilmekte idi. Dahası Kızıldeniz havzasının düşük nüfus yoğunluğu sebebiyle, bölgeye dışarıdan gelen malların önemli bir kısmı, yeniden başka tüketim ve transit merkezlerine ihraç ediliyordu. Bu durumun, Kızıldeniz'de en yoğun nüfusa sahip Mısır ve Yemen için de geçerli olduğu ortadadır. Bölge, söz konusu transit ticarete, kendi üretimi ile de destek verdiği için, Kızıldeniz havzasının dış ticaret açığı en kötü ihtimalle düşük seviyelerde kalmış olmalıdır. Mısır ve Hicaz hariç tutulacak olursa, ticaretin her aşamasında sağlanan katma değer sayesinde, Kızıldeniz havalisindeki bölgelerin dış ticarete fazla verdikleri dahi tahmin edilebilir. Bu, esasında geçerliliği ortaya konulması gereken bir tahmindir; zira bu durumun açığa çıkarılması, bölgeye ticaret yoluyla gelen net sermaye akışını ortaya çıkaracaktır.

Her hâlükârda İslam'dan sonra bölge, Hindistan ve Çin ürünleri için taze bir pazar olarak yeniden tesis edilmiştir. Yoğun ticarî ilişkiler ve yolculukların sıklığı, bölge ahali için muhtemelen tabii bir meşgale halini almıştır. X. yüzyıldan itibaren Arap gemiciler için Malaka Yarımadası'na gidip gelmek, artık "macera" olmaktan çıkmış; tabir caizse "rutin" haline gelmiştir.⁴⁵⁵

Bununla birlikte, Hint Okyanusu'ndaki bir sefer, bir yıla yakın zaman aldığı için, her şeyin akılcıca planlanması, güzergâhtan ticareti yapılacak mallara kadar her detayın baştan iyice düşünülmesi gerekiyordu. Daha önceki kısımlarda da değinildiği üzere, uzak ülkelerle ticaret, ancak malların ağırlık ve büyüklüklerine göre fiyatları yüksekse, yani lüks eşya veya değerli ürünler ise kârlıydı. Ne var ki ticaretin yalnızca böyle mallarla yapılması imkânsızdı; zira o dönemlerde ticaretin asıl amacı, bir bölgede eksiklik çekilen ihtiyacın temininden ibaretti. Bu yüzden uzak ülkelerle ticaretin, her iki kategori mal gözönünde bulundurularak, yani geminin ambarını dolduran ve yapılan seferin giderini karşılayan mallar ile gelir temin edici yükte hafif, pahada ağır mallar arasında bir denge tutturularak yürütülmesine özen gösteriliyordu.⁴⁵⁶

Yükte hafif, pahada ağır malların başında, Marco Polo'nun Arap memleketlerinde en çok rağbet gören mallar arasında zikrettiği kıymetli taşlar, baharat ve ipeklieler gelmekte idi.⁴⁵⁷ Başta yakut ve elmas olmak üzere de-

ğerli taşlarla, okyanus ticaretinde sıklıkla karşılaşmaktadır. Benzer şekilde –ağırlıklı olarak karabiber, ardından da karanfil ve tarçın olmak üzere– baharat, ticareti en yoğun yapılan mallar arasında yer almaktaydı.⁴⁵⁸ Bununla birlikte, değerli taşlar ve baharat göz alıcı olmalarına rağmen, insanları zenginlik arayışında kendi kıyılarının ötesine uzanmaya cezbeden tek ürün değillerdi. Özellikle hububat olmak üzere temel gıda maddeleri de her zaman önemli ticaret malları arasında yer almıştır.⁴⁵⁹ Her ne kadar Akdeniz deniz ticaretinin başlıca mahsulü şarap, bu bölgede geçer akçe değilse de;⁴⁶⁰ çeşitli yağlar, şeker ve şekerleme gibi kimi lüks gıda ürünleri sıkça ticarete konu olmaktadır.⁴⁶¹ Bunları takip eden bir başka ürün sınıfı da aromatik, kozmetik veya tıbbî özellikleri ile bilinen tütsü, buhur, kâfur ve sair ecza bitkileriydi.⁴⁶² Daha hacimli ve ağır olan kereste ticareti de, yapılan ticarî faaliyetler içinde yer alıyordu. Bu kerestelerin temin edildiği kıymetli ağaçlar, zaman zaman sedefli, oymalı eşya yapımcıları tarafından da talep edilse de, daha ziyade, gemi yapımı için gerekli ahşap ihtiyacı nedeniyle ithal ediliyordu. Bu çerçevede tik, abanoz ve hindistan cevizi ağaçları, ticareti yapılan keresteler arasında yer almaktaydı.⁴⁶³ (Bkz. Harita 7: Kızıldeniz Ticaretine Konu Malların Bölgelere Göre Dağılımı)

Porselen, ipekli ve pamuklu kumaş, kaliteli kâğıt çeşitleri de ticareti yapılan mallar arasında bulunuyordu. Ancak bu tür malların ticareti genellikle seyrek yapıyordu; zira o zamanki şartlarda bu tür nazik eşya büyük güçlüklerle nakledilebilmekteydi.⁴⁶⁴ Bu tür malların ticareti, özellikle Arapların Çin pazarlarını keşfetmeleri ile artış göstermişti. Çin porseleni, IX. yüzyılın ticareti yapılan başlıca meta olmuştu.⁴⁶⁵ Arap tacirleri Hindistan yoluyla Çin'e kadar giderek oradan aldıkları kıymetli taşlar, altın, gümüş, baharat ve ipekli dokumaları Basra Körfezi yolu ile Irak'a; Kızıldeniz yolu ile de İskenderiye'ye; oradan da Avrupa'ya sevk etmekteydiler.⁴⁶⁶ Çin'den gelen mallar arasında ipekliler, porselenler, kâğıt, yeşim taşı, akik, kumaş (özellikle tabii sarı lifli kumaş), çay, ilaç ve şap bulunmaktaydı.⁴⁶⁷ Dahası Araplar kendi getirdikleri ürünlerle Çin pazarlarında önemli bir iş ağırlığı edinmişlerdi;⁴⁶⁸ zira Araplar, bir yandan İslam dünyasının ve Bizans'ın mallarını, diğer yandan da Afrika'nın egzotik mamullerini Çin'e taşıymaktaydı.⁴⁶⁹

Ağırlığına veya hacmine nispetle daha az değerli sayılabilecek malların da ticareti yapılmaktaydı. Bunlar arasında, demir, kalay ve benzeri madenler, hammaddesi daha önceden ihraç edilip dışarıda işlendikten sonra yeniden ithal edilen bakır gibi mamuller, pirinç ve balık sayılabilir.⁴⁷⁰

Bölgeden doğuya ve kısmen de batıya gönderilen malların başında altın, mercan, buhur ve fildişi geliyordu. Bunları, kalay, reçine, tutkallar, pamuk, köle, yağ, tuz, hurma, Basra Körfezi incisi, egzotik hayvan ve hayvan ürünleri (devekuşu tüyü), emsallerine göre daha kaba ve ağır olmasına rağmen Doğu'da rağbet gören keten yünüler ve pamuklu kumaşlar izlemekteydi.⁴⁷¹ Özellikle XIII. yüzyıldan itibaren bölgede Hindistan, Arap

ve Suriye atlarının ticareti önemli ölçüde artmış, her yıl binlerce yarış ve süvari atı, kilometrelerce yol kat ettirilerek uzak pazarlarda satılmaya götürülmüştür.⁴⁷²

Kızıldeniz, daha ziyade Mısır üzerinden gelen Avrupa mallarını Doğu'ya taşısa da, Bizans- Mezopotamya-İran hattı üzerinden geçen kimi mallar da buradan geçmekteydi. Bölgeden geçen ve başta Bizans olmak üzere kuzey ülkelerinden Doğu'ya sevk edilen mallar arasında bal, balmumu, çeşitli kürkler, köleler, kumaşlar, boyalar, başta zeytinyağı olmak üzere çeşitli yağlar, gümüş levhalar, mutfak eşyaları gibi işlenmiş madenler ve fildişi yer almakta idi.⁴⁷³ Müslüman ülkeler, Avrupa'dan yalnızca kürk ve deri değil; gemi inşaatında kullanılacak kerestenin bir bölümünü ve silah yapımında kullanılan demiri de alıyordu.⁴⁷⁴ Bunlar karşılığında Avrupa da, Müslüman ülkelerden yalnızca lüks mallar ve gıda maddesi değil; şap gibi imalat sanayi için gerekli hammaddelerini de ithal ediyordu.⁴⁷⁵

İslam'ın doğuşu, her geçen yıl artan bir yolcu akışını da beraberinde getirmiştir.⁴⁷⁶ Mekke'yi ziyarete giden Müslüman hacılar yoğunluğu teşkil etse de, bu hat, İran ve Irak'taki kutsal yerleri ziyaret eden ya da Budist tapınaklarına giden hacılardan oluşan yoğun bir yolcu trafiğini kaldırmıştır.⁴⁷⁷ İnsan trafiği, sadece hacılar ve yolcularla sınırlı kalmamış; özellikle köle ticareti, yüzlerce yıl boyunca tacirlere büyük servetler kazandırmıştır.⁴⁷⁸

Kızıldeniz'de ticareti yapılan mallarla ilgili en zengin kaynaklardan biri Geniza vesikalarıdır. Bu vesikalarda, ticarete konu malların muhtelif şehirlerdeki fiyatları, nakliye tarzları, gümrük vergisi gibi masraflar ve nispi önemleri hakkında teferruatlı bilgiler yer almaktadır. Tahminî bir listede yetmişin üzerinde mal cinsinin Batı'ya, yüz çeşidin üzerinde malın da Doğu'ya sevk edildiğini ortaya koymaktadır.⁴⁷⁹

Goiten'in, söz konusu vesikalardan hazırladığı listeler aşağıdaki gibidir:

Hint Okyanusu'ndan Gelenler

Baharat, aromalı bitkiler, boya ve cila amaçlı kullanılabilecek bitkilerle tıbbî özellikleri olan bitkiler - 36 çeşit

Ham maden olarak demir ve çelik - 6 çeşit

Pirinç ve bronz eşya - 12 çeşit

Hint ipeği ve esas olarak pamuktan mamul diğer tekstil ürünleri - 8 çeşit

İnci, boncuk, deniz kabuğu ve amber - 4 çeşit

Ayakkabı ve sair deri mamulleri - 2 çeşit

Çin porseleni, Yemen taş çömleği ve

Afrika fildişi mamulleri - 3 çeşit

Hindistan cevizi gibi tropik meyveler - 5 çeşit

Kereste - 1 çeşit⁴⁸⁰

Goiten, bu listede, diğer ürün kategorilerini sayıca geçen baharat ve bitki esaslı ürünlerin ticaretinin, esasında diğer ürünlerden hem daha sık, hem de daha yüksek meblağlarda yapıldığına işaret etmektedir. Bu durum, baharat ve bitki esaslı ticaretin toplam ticaret içinde belli bir ağırlığa sahip olduğu gibi bir sonuca ulaşmayı mümkün kılarsa da, yalnızca bu veriden yola çıkarak böyle bir değerlendirme yapmak yanlış olacaktır. Zira Goiten'in de işaret ettiği gibi, İslam coğrafyasında yaşayan Yahudiler arasında kozmetik, eczacılık, aktarlık ve boyamacılık yaygın mesleklerdi. Yahudi tüccarın bu ürünlere karşı özel bir ilgisinin olması muhtemeldir. Öte yandan vesikalarda bahsi geçen tüm madenlerin işlenmemiş olması da dikkat çekmekte ve merak uyandırmaktadır. Goiten, Arap edebiyatında sıkça rastlanan Hint kılıçlarının ithaline dair bir bilgiye rastlanmamasına da vurgu yapmış ve Yahudi tüccarın silah ticaretinden kaçınmış olabileceği ihtimali üzerinde durmuştur.⁴⁸¹

X. yüzyıl ile XIII. yüzyıl arasındaki döneme karşılık gelen ilk dönem Geniza kayıtlarında, Yahudilerin köle ticareti ile ilgilendiklerini gösteren tek bir belgenin olmaması da dikkat çekicidir. Yahudilerin daha ziyade evlerinde yardımcı, bunun yanı sıra işlerinde vekil olarak kullandıkları kölelerin, zaman zaman bu insanların alım ve satımlarında yer aldığı bilinirken, bu döneme ait kayıtlarda Yahudilerin bu işle iştigal ettiklerine dair bir delile rastlanmamaktadır. Goitein, edebî kaynaklarda Yahudilerin IX. yüzyılda bu ticarete yer aldıklarının görüldüğünü, keza XVI. yüzyıl Geniza kayıtlarında da, Osmanlı fetihleri döneminde Yahudilerin bu ticarete aktif olduklarının dikkat çektiğini zikretmekte ve bu durumun şaşırtıcı olduğunu nakletmektedir.⁴⁸²

Geniza kayıtlarına göre Kızıldeniz limanları ve Aden'den Doğu'ya gönderilen malların listesi de aşağıdaki gibidir:⁴⁸³

Kumaş ve giyecekler - 36 çeşit

Pirinç, gümüş, cam ve sair malzemeden mamul kap-kacak ve süs eşyası - 23 çeşit

Halı, kilim, masa ve tava gibi ev ve mutfak eşyaları - 7 çeşit

Kimyevî maddeler, ilaç, sabun, kağıt ve kitaplar - 19 çeşit

Çeşitli madenler ve bakır sanayine yönelik çeşitli aramallar - 7 çeşit

Mercan - 1 çeşit

Gıda mamulleri, peynir, şeker, kuru üzüm, zeytinyağı, lambalar için bezir yağı - 10 çeşit

Goiten, bu listeye bakıldığında, Doğu'nun Batı'ya zirai ürünler ve hammaddeler ihraç ettiğinin, Doğu'ya ise Ortadoğu'nun sınaî ve tüketim mallarının aktığının dikkat çektiğini, esasında ortada Avrupa'nın kolonileriyle ilişkisine benzer bir durumun olmadığını ifade eder. Zira Batı'dan Doğu'ya giden sınaî ve tüketim malları çok geniş bir yelpazeye yayılsa da, esasında meblağ ve hacim olarak oldukça küçük rakamlara denk gelmektedir. Bunların önemli bir kısmı, yerel halk tarafından değil; Doğu'da oturan Ortadoğulu tacir ve ailelerince kullanılmaktadır. Doğu mallarının tamamen Batı'dan götürülen mallarla karşılanması çok nadiren görülen bir durumdur. Çoğunlukla, altın ve gümüş, özellikle de dönemin muteber parası Mısır altını, mal siparişlerine eşlik etmiştir. İkinci bir yöntem de Hindistan'daki pirinç sanayine hammadde göndermek olmuştur.⁴⁸⁴

Aşağıda, ticarete konu olan bu mallar irdelenmiş; dönemin şartları içinde bu mallara yönelik talebin nasıl oluştuğu anlaşılmaya çalışılmış; bölge ve dünya ticareti içindeki önemlerinin ortaya konulması yönünde çaba gösterilmiştir.

b. Baharat ve Gıda Malzemeleri

Bugünün dünyasında ayrıntılı ve geniş bir ticaret sistemini gerektirecek kadar değerli bir mal gibi görünmese de, baharat, eski dünyada bir ticarî güzergâh oluşturacak ve bu güzergâha adını verecek kadar önemli bir üründü. Domates ve salçanın olmadığı bir dünyada, baharatın yemekleri tatlandırmak veya onlara çeşni katmaktan çok öte bir işlevi vardı.⁴⁸⁵ Zira iki asır öncesine kadar, kış aylarında kesimlik hayvan stoğu ile meyve sebze çeşidinin azalması ve ulaşım, tedarik ve iâşe imkânlarının az olması gibi gerekçeler, baharatı zorunlu bir ihtiyaç maddesi haline getirmiştir. Yazın bol olarak bulunan gıda maddelerini kışa kadar saklamaya çalışmak, soğutma ve pastörize etme imkânlarının henüz bulunmadığı bir dünyada ciddi bir meseleydi. Bu meseleyi aşmak için etlerin kurutulması ya da tuzlanması yoluna gidilmiş; bu süreçte lezzetini büyük ölçüde kaybeden yiyecekleri lezzetlendirmek için baharatlara başvurulmuştur.⁴⁸⁶ Baharat, zeytinyağı ya da susam yağıyla pişirilen etin yegâne lezzetlendiricisi olmuştur.⁴⁸⁷ Bu anlamda baharat, hem bayat yiyecekleri zevkle yenilebilir kılmış; hem de bizatihi yiyeceğin saklama amaçlı hazırlanma sürecinde (özellikle karabiber) kullanılmıştır. Baharatın tarih boyunca yaygın kullanımı, pahasına rağmen temel bir tüketim maddesi olduğunu göstermektedir.⁴⁸⁸

Müslümanlar, IX. yüzyıldan itibaren gıda sektörünün pek çok alanında da işlev gören baharatın,⁴⁸⁹ büyük kârlar getiren bir ticaret malı olması dolayısıyla Bizans İmparatorluğu yoluyla Avrupa'ya geçmesini engelle-

mişler; bunun üzerine baharat ancak zengin sınıfların sofrasına girebilmiştir. Baharatın yeniden büyük bir ilgi kazanması, Haçlı Seferleri sırasında Doğu yemeklerini tadan askerler sayesinde olmuştur. Doğu Akdeniz limanlarının Avrupalı tüccara açılmasıyla da Venedikliler eliyle bütün Avrupa'ya yayılmıştır. Orta Çağın sonlarına gelindiğinde, Avrupa'nın bütün görkemli şöenlerinin ve kabul törenlerinin baş tacı olan baharata yönelik ilgi bir tutkuya dönüşmüştür. Avrupa sofralarını egzotik tatlarla buluşturan ve çok büyük dolaplarda saklanan baharatın XIV. yüzyılın başlarında 288 çeşidinden bahsedilmesi, baharat ticaretinin neden böylesine büyük bir ilgi gördüğünün de izahıdır.⁴⁹⁰

Hunke, zenginlik, iktisadî kudret ve nüfuzun sembolü saydığı baharat ticaretindeki kesilmenin, ülkeler içi ticaretin sönüşü, tüccar sınıfının ölüşü ve tedavüldeki altınların erimesi anlamına geldiğini; Orta Çağda Batı-Doğu ticaretinde yaşanacak uzun dönemli bir kopmanın, Batı'yı tam bir ziraatçı ve çiftçi toplumuna dönüştüreceğini söyler. Ayrıca Doğu mallarının Batı'ya varışının ve Müslümanlarla yapılan ticaretin Venedik'ten başlayan, ardından tüm İtalya'ya sıçrayıp diğer Avrupa devletlerine uzanan bir gelişme başlattığından bahseder. Müslümanları kastederek, “basit ve küçük el sanatkârlarından mürekkep bir neslin”, “pamuk balyaları ile biber sepetleri” sayesinde büyük servetlere eriştiğini, kayserlerle kraları tahta çıkarıp indirecek bir nüfuz kazandıklarını zikreder.⁴⁹¹

Avrupalının damak tadında vazgeçilmez bir yer edinen baharat, bütün bu özelliklerinin yanı sıra yükte hafif, pahada ağır özelliği nedeniyle, uzun mesafeli ticaretle uğraşan tacirlerin en fazla rağbet ettiği birkaç üründen biri olmuştur. Dahası, uzun seyahatlere ve dönemin şartlarında zorunlu olarak sık sık yapılan aktarmalara dayanıklı olması da baharatı tercih edilir kılmıştır. Ayrıca baharat günlük tüketilen bir mal olduğundan devamlı olarak talep edilmiştir.⁴⁹²

Yemekleri tatlandırıcı ve koruyucu işlevi dışında baharat, tekstil ürünlerinin boyanması ve dayanıklı kılınması için kullanılan boyalarla, eczacılığa ait maddeler ve takdis yağları gibi ayin malzemelerinin üretiminde de aranan bir yan sanayi ürünü olmuştur.⁴⁹³ Bu kadar talep gören ve Bizans'ın gerileme döneminde arz daralması yaşayan baharatın, herkes tarafından alınıp satılamayacak kutlu bir mal olduğu yönünde telakkilerin gelişmesine şaşırmamak gerekir.⁴⁹⁴ Öyle ki, bu malların ticareti ile zengin olmak arasında yakın bir ilişki kurulmuş ve zenginliğin bir tezahürü olarak görülmüştür. Adam Mez, Makdisi'nin “Bir şehrin suyunun iyi olup olmadığını öğrenmek istiyorsan, bezzaz ve baharatçıların yüzlerine bak. Bunlar ne kadar canlı ise şehrin suyu da o kadar iyidir. Yüzlerinde hayat yoksa ve süsleri düşükse, o zaman bir an evvel oradan kaç”⁴⁹⁵ ifadelerini de bu yönde değerlendirmiştir.⁴⁹⁶

Yeryüzünün bütün değerli ürünleri gibi, baharatın da halkın düş gücünde, doğrudan doğruya cennetten gelme bir ürün olarak yer edindiğini söyleyen Heyd, bunu uzun süre taraftar bulmuş bir efsaneyle izah eder. Rivayete göre, baharat ağacı, Tevrat'ta geçen cennet nehri "Gehon" ile aynı şey olduğu düşünülen Nil (Tekvin, 2, 13) kenarında yetişmektedir. Dallarından düşerek nehrin akıntısına karışan bu ağacın meyveleri Mısırlılar tarafından ağlarla toplanmaktadır. Hatta Nil yoluyla Mısırlıların ayaklarına kadar gelen ve toplanması için hiçbir zahmet çekilmeyen tarçın, karanfil ve sarılabır gibi mahsullerin, Batılılara oldukça yüksek fiyatlarla satılmasına bu yüzden tepki gösterilmektedir. Heyd, "firdevsi bir kaynağa dayandırılan" bu ürünlere atfedilen kutsiyetin, bu ticarete ilişkin birçok gerçeğin ortaya çıktığı dönemlerde dahi devam ettiğine vurgu yapar.⁴⁹⁷

Antik dönemde Batı dünyasının, baharatın menşei konusunda fazla bir fikre sahip olmadığı anlaşılmaktadır. Strabon'un kaynağını teşkil eden Eratosthenes'ten Romalı Pilinius'a kadar Batılı klasik yazarlar, "efsanevi servet ve bolluk diyarı" olarak telakki ettikleri Yemen'in bu zenginliğini buhurdan öte baharata bağlamışlardır.⁴⁹⁸ Aynı yanlış, Arabistan'ı, "çok hoş kokuların yayıldığı"⁴⁹⁹ ve "buhur, mürrüsafi, Çin tarçını, tarçın ve ladin üreten yegâne ülke"⁵⁰⁰ şeklinde tavsif eden Herodot'un ifadelerinde de açıkça görülür. Antik Yunanlılar ve Romalılar, Arabistan'ın aracılığını yaptığı bu tür malların orada üretildiğini sanmışlardır. Hitti bu yanlışın temelinde, tacirlerin bu malların kaynağını bilinçli olarak gizli tutmalarının ve tekel oluşturma gayretlerinin etkili olduğunu zikreder.⁵⁰¹

Karabiber

Ticarete konu onlarca çeşit baharat içinde tarih boyunca bölgeler arası ticaret açısından hiç şüphesiz en değerlisi karabiberdir.⁵⁰² Avrupa'nın okyanus ötesine açıldığı XVI. yüzyılda bile en aranan mal olan karabiberi, Braudel, "kitlesel bir ticarete konu yegâne mal" şeklinde tavsif etmiştir.⁵⁰³ Karabiber, kullanım yaygınlığı ile baharat türü içinde en çok talep edilen ürün olmuştur. Bu yoğun talebe nispetle arzın oldukça düşük olması nedeniyle de maddî değeri hep yüksek kalmıştır. Orta Çağ Avrupası'nda nadir bulunan bir şeyi ifade etmek için kullanılan "karabiber gibi kıtlık oldu" deyiimiyle de bu nedret vurgulanmıştır.⁵⁰⁴ Arz ve talep arasındaki bu dengesizlik karabiberin değerini arttırmış; diğer baharatlara nispetle yüksek miktarlarda alıcısı olan bu ürün, uzun mesafe tüccarının başlıca emtiası olmuştur. İlk dönemlerde karabiberin ortalama tüketici için fiyatı yüksek kalsa da, özellikle Hint Okyanusu'nda deniz aşırı ticaretin etkinliğinin artmasıyla bu baharat, zengin soyluların, dinî kurumların ve idarecilerin tekelinden çıkmış; şehirli nüfusun da tüketebildiği bir ürün haline gelmiştir.⁵⁰⁵ Buna rağmen Çin gibi, karabiber üretim merkezlerine nispeten ya-

kın bölgelerde dahi karabiber, devlet memurlarına ikramiye olarak dağıtılacak ölçüde değerini muhafaza etmiştir.⁵⁰⁶

Bu şartlar altında karabibere belli bir kutsiyetin atfedilmesi,⁵⁰⁷ yadırganacak bir durum olmaktan çıkmaktadır. Bu baharatın vatanı Hindistan'ın kimi bölgelerinde bile, ölümler, aralarında karabiberin de bulunduğu muhtelif baharatların terkihiyle hazırlanmış bir madde ile mumyalanmıştır.⁵⁰⁸

Ağırlıklı Malabar'da üretilen ve Arapların bu bölge ile ticaretinin başlıca kalemi olan karabiberin önemli bir kısmı, Kızıldeniz üzerinden geçmiştir. İbn Cübeyr'in Ayzab ile Kûs arasında ilerleyen ve çoğu Akdeniz'e ihraç edilecek karabiber yüklü develerin sayısı karşısında gizleyemediği şaşkınlık da bu durumu teyit etmektedir. İbn Cübeyr bu kadar bol miktarda ticareti yapılan biberin nasıl olup da böylesine pahalı olabildiğini anlayamadığını da dile getirmektedir.⁵⁰⁹

Karabiberin en bol bulunduğu bölgeler, Hindistan'ın batısı ve Malabar bölgesi olup, buralar Araplar tarafından "bilâdü'l-filfil" şeklinde isimlendirilmiştir. Bu arada karabiberin beyaz ve siyah olmak üzere iki türünden bahsedilir. Bunlardan beyaz olanın çok nadir ve bu nedenle de oldukça pahalı, daha yaygın ve meşhur cinsinin ise siyah tür olduğu zikredilmiştir.⁵¹⁰

Karanfil, Tarçın, Zencefil ve Safran

Daha ziyade Hindistan'ın Çin sınırındaki Süfâle bölgesi⁵¹¹ ve Seylan'dan⁵¹² temin edilen *karanfil* de İlkçağ ve Orta Çağın en aranan baharatlarından biridir; bu sebeptendir ki Cahiliye şiirine dahi girmiştir.⁵¹³ Hintlilerin "cennet kokusu" şeklinde adlandırdıkları karanfilin tek bir çeşidi bulunmaktadır.⁵¹⁴ Hoş bir rayıhası olan karanfil oldukça uzun ömürlüdür ve kokusunu da uzun süre muhafaza etmektedir. İbn Battûta, yetiştiği bölgelerde çok bulunduğu için fazla önemsenmeyen bu bitkinin portakal çiçeğine benzer çiçeklerinin toplandığını ve İslam dünyasına ihraç edildiğini dile getirmiştir.⁵¹⁵ Ayrıca bu çiçeğin dalları da tıpta kullanılmıştır.⁵¹⁶

Tarçın, kadim dönemlerde yağ ve merhem yapımında kullanılan bir baharat çeşidi olup, tütün gibi içilebilir özelliğiyle de şöhret bulmuştur. Diğer baharat çeşitleri ve buhur gibi, tarçın da uzun süre Arabistan kökenli sanılmış; ana üretim merkezleri Hindistan, Seylan ve Endonezya ile irtibatı bilinmemiştir.⁵¹⁷ Kışın yapraklarını dökmeyen büyük ve aromatik bir ağaç türü olan tarçın ağacının ya da dallarının dış kısımlarının kurutulup toz haline getirilmesiyle elde edilen tarçın, Orta Çağda kızarmış et ve yahnilerle pastacılıkta yaygın bir kullanım kazanmıştır.⁵¹⁸ İbn Battûta, Hindistan'ın Kalikût Limanı'ndan Kavlem Limanı'na gitmek üzere yaptığı nehir yolculuğu sırasında, nehrin kenarında bulunan ağaçların tümü-

nün tarçın ve bakkam ağacı (kızılağaç) olduğunu zikretmekte ve bu ağaçların odun olarak bile kullanıldığını, kendilerinin de yol boyunca yemeklerini pişirmek için bu ağaçları yaktıklarını nakletmektedir.⁵¹⁹

Tarçın ile birlikte Orta Çağın en beğenilen iki önemli baharatından sayılan *zencefile* gelince, anavatanı Hindistan ve Malezya olup, gıda sektöründe kullanılmıştır.⁵²⁰ İlkçağdan itibaren Çin ve Hindistan'da yoğun olarak kullanıldığı bilinen zencefil, Farslar tarafından Yunanlılara tanıtılmış; çok geçmeden de zengin Romalıların beslenme kültüründe önemli bir yer tutmuştur. Öyle ki Orta Çağ Avrupası'nda neredeyse karabiber kadar önem kazanmıştır.⁵²¹

Bir diğer baharat türü olan *safrana* gelince, sonbaharda yaprak sürekli mor çiçek açan soğanlı tarım bitkisinin kurutulmuş dişi organ, boyuncuk ve tepeliklerinden elde edilen ve yemeklere renk ve çeşni vermede tercih edilen bu baharat, ilaç ve boya yapımında da kullanılmıştır. Batı Asya kökenli bu bitkinin yapraklarından sarı, filizî yeşil, mavi, nefti ve kahverengi renkler elde edilmekte olup, pamuk ve özellikle de yün ipliklerin boyanmasında safran önemli bir yer tutmuştur.⁵²²

Safran, ağırlıklı olarak Suriye, İran'ın güneyi, Hemedan, Isfahan, Azerbaycan, Meccane ve Yemen'de yetiştirilmekteydi.⁵²³ Arapçada *za'ferân* olarak bilinen safran, iştah açıcı ve yatıştırıcı özellikleri nedeniyle eczacılıkta da kullanılmıştır. Yemeklere renk katmak için de kimi zaman aspir bitkisinden elde edilen yalancı safran tercih edilmiştir.⁵²⁴ Yaygın olarak yetiştirilebilmesine rağmen az miktarda üretim için bile çok sayıda bitkinin gerekmesi, safranın ticarî olarak üretilmesini zorlaştırmıştır. Safran, mayıs ve haziran aylarında ekilen ve sonbaharda çiçekleri toplanan bir bitkiden elde ediliyordu. Çiçeklerin ortasında bulunan sarıya çalan kiremit renkli liflerin toplanıp, rüzgardan uzak bir yerde kurutulmasıyla işlem gerçekleşiyordu.⁵²⁵ Kırmızı bir gülü, kökünde az mayası ve keskin bir kokusu bulunan safran, daha ziyade Kum ve Kâşân şehirlerinde üretilmekteydi. "Castî" za'ferânının ateşte çok güzel koktuğu bilinmektedir.⁵²⁶ Safranın boyacılıktaki kullanımı ile ilgili bilgiler bir sonraki kısımda ele alınacaktır.

Hububat

Kızıldeniz'de ticarete konu bir başka ürün grubu da gıda maddeleridir. Bunlar arasında ise, tahıl ön planda gelmektedir. Mısır bölgesi istisna edilirse, Kızıldeniz havzasının –Arabistan başta olmak üzere– doğu ve batı yakası, ağırlıklı olarak et ve süt gibi hayvansal gıdalarla beslenirken, Doğu ve Akdeniz yerleşik halkları daha ziyade bitkisel ürünleri tercih ediyorlardı.⁵²⁷ Coğrafi faktörlere ve sulama imkânlarına bağlı olarak oluşan

bu farklı beslenme biçimleri, Hint Okyanusu ve Akdeniz dünyası arasında kurulan ticarî ilişkilerin sonucunda belli bir kaynaşma yaşamış ve iki farklı üretim alanları birbirlerini tamamlamıştır.

Bölgeler arası ticarete konu en temel ve yaygın gıda maddesi, *hububat*tır. Hububat türleri içinde *buğday* ve *arpa*, İslam dünyasının bol suyu bulunan birçok yerinde üretilse de,⁵²⁸ bölgesel ticarete konu olacak çapta üretim yapan bölgeler azdır. Bunlar arasında Mısır, İslam dünyasının en büyük “tahıl ambarı”⁵²⁹ olarak ilk sırayı almıştır. Tahıl ticareti, bol miktarda buğday ve arpa üreten Mısır için antik devirlere kadar uzanan bir geleneği temsil etmiş ve Mısır ihracatının en önemli bölümünü oluşturmuştur. Mısır, başlangıçta Roma’nın, daha sonra da İstanbul, Mekke, Medine, Şam ve Bağdat gibi önemli siyasî ve ticarî merkezlerin tahıl ihtiyacını karşılamıştır.⁵³⁰ Zira Hz. Ömer döneminde kutsal toprakların ihtiyaçlarını temin maksadıyla Kızıldeniz üzerinden Mekke’nin limanı Cidde’ye sevk edilen Mısır hububatı, Emeviler dönemi boyunca da Mekke ve Medine’yi beslemeye devam etmiş; ancak Abbasilerle birlikte, Hicaz’ın kutsal şehirlerine değil, Mezopotamya ve Bağdat’a akmaya başlamıştır. Kızıldeniz ve Basra Körfezi üzerinden Basra Limanı’na kadar çıkarılan bu ürünler, bölgede sefer yapan gemilerin en önemli ihracat kalemleri arasında yer almıştır.⁵³¹

Mısır’dan sonra hububat üretiminde ikinci sırayı alan Suriye ve sıralamada onu takip eden Kuzey Afrika’nın hububatı da, ticaret kervanlarıyla Arabistan ve Abbasi başkenti Bağdat istikametlerine ihraç edilmiştir.⁵³² Bu üç önemli tahıl merkezi dışında, İslam dünyasında mahalli ihtiyacı karşılayacak miktarda buğday ve arpa üreten bölgeler de mevcuttu. Bunlar arasında, Yemen’in Hadramut ve Sana şehri arasında kalan ve yılda üç defa arpa veren verimli arazisi⁵³³ ile Arabistan’ın bazı şehir ve bölgeleri zikredilebilir. Arabistan’ın söz konusu bölgeleri, “lukamiyye” denilen buğday türü ile bilinen Taif, yılda iki defa mahsul veren Behrâ ve “beyzâu'l-Yemame” adlı kaliteli buğdayı ile Yemame’dir.⁵³⁴

Tarihi çok eskilere uzanan ve sıcak ve bataklık bölgelerde yetişen “Büyük Asya tahılı” pirinç, Feyyum ve Mısır vahalarında üretilirken,⁵³⁵ ekmek yapımında kullanılan ve Orta Afrika ülkelerinin önemli ürünlerinden olan mısır, Nübe ve Mısır’ın Saîd bölgesi başta olmak üzere muhtelif ülkelere ihraç edilmiştir.⁵³⁶

Bütün bunlar dışında, Kızıldeniz havzasında yerel çapta gerçekleştiren ticarete konu başka ürünler de olmuştur. Bunlar arasında, Yemen’in çeşidi ona kadar ulaşan,⁵³⁷ Mısır’ın ise taze ve kuru olarak bol miktarda üretilen hurması⁵³⁸ ile VIII. yüzyıldan sonra Mısır toprağının en zengin kısımlarını örten şeker kamışı⁵³⁹ önemli bir yer tutar. Zira Fatimiler döne-

minde üretim gücü ve tekniği oldukça ileri boyutlara ulaşan ve şeker kamışından imal edilen şekerleme, reçel, pasta ve marmelat gibi şekerli gıdalar, büyük miktarlarda ihraç edilmiştir.⁵⁴⁰

Deniz Ürünleri

Kızıldeniz üzerinden ticareti yapılan bir başka ticarî emtia türü de *deniz ürünleridir*. Her ne kadar deniz ürünleri denince akla ilk olarak balıklar gelse de, Kızıldeniz’de beynelmilel ticarete dâhil edecek çapta bir balık potansiyeli mevcut değildi. Kıta sahanlığının fazla geniş olmaması ve kıyının birden derinleşmesi, bölgede balıkçılığın sınırlı bir alanda kalmasına yol açmış; bunun sonucunda balıkçılık, yalnızca Kızıldeniz ve Güney Arabistan kıyılarında yaşayan sahil halkının besin kaynağı olarak genelde iç tüketime cevap vermiştir.⁵⁴¹

Esasında Kızıldeniz, çok çeşitli balık türlerinin bir arada yaşadığı ve bugün dahi sırf bu çeşitliliği görmek için bölgeye turizm amaçlı gezilerin yapıldığı bir denizdir. Nitekim Habeşistan sahilindeki balıklarla ilgili aktarılanlar,⁵⁴² Eyle’de muhtelif renklerde çok sayıda balığın bulunduğu yönündeki rivayet,⁵⁴³ İbnü’l-Mücâvir’in, Yemen’in el-Kârim şehrinde çıkarıldığını söylediği balık çeşitleri,⁵⁴⁴ bu durumu teyit etmektedir. Bununla birlikte bu çeşitliliğin yaygın bir besin kaynağı şekline ne ölçüde dönüştüğü, balıkçılığın yapıldığı bölgelerde ise bu faaliyetin çapının, bir ürün olarak balığı bölgeler arası ticarete konu edecek ölçüde gelişmişliği sorgulanmaktadır. Bunun yanı sıra uzun mesafeli ticarete konu olacak balık çeşidinin bozulmayı engelleyecek ölçüde işleminden geçmesinin (tuzlanıp kurutulması veya salamura yapılması şeklinde) gerekliliği de unutulmamalıdır. Nitekim Yahudi seyyah Tudelalı Benjamin’in, Nil Nehri’nin yükselen suları ile bölgeye gelen büyük ve semiz balıkların, suların çekilmesiyle hendeklerde kaldığını; halk tarafından toplanan bu balıkların bir kısmının tüketildiğini, kalan kısmının da konserve yapılarak balıkçılar tarafından her yere pazarlandığını zikretmesi,⁵⁴⁵ balığın bu haliyle talep edilen bir ürün olduğunu gösterse de, balık ürünlerinin bölgeler arası ticaretten ziyade yerel ticaretin konusu olduğunu kabul etmemiz gerekir.

Her hâlükârda Yemen’in Hint Okyanusu ve Kızıldeniz sahillerindeki şehirlerde büyük miktarlarda balığın avlandığını, bunların önemli bir balıkçılık merkezi Zebid’e götürülüp satışa çıkarıldığını, devletin bu şehirdeki balık pazarından her gün on üç dinar vergi topladığını bilmekteyiz.⁵⁴⁶ Yemen’in Şihr kıyılarında da çok miktarda büyük balık bulunduğu nakledilmektedir.⁵⁴⁷ Öyle ki Marco Polo, buradaki koyun, öküz ve develerin bile balıkla beslendiğine dikkat çekmektedir.⁵⁴⁸ Diğer yandan Kızıldeniz havzasındaki önemli bir başka balıkçılık merkezi Mısır olup, sadece

Tinnîs'te seksene yakın balık çeşidinin olduğundan bahsedilmektedir.⁵⁴⁹ Mısır'ın Dimyat, Fermâ ve Tinnîs bölgeleri "bûrî" denilen balık türü ile meşhur olup, bu balıkların Kahire'nin yanı sıra Suriye ve Anadolu istikametlerine de gönderildiği bilinmektedir.⁵⁵⁰

c. Buhur, Aromatik, Tıbbi ve Kimyevi Bitkiler

Buhur

Antik Çağ ve Orta Çağ deniz ticaretinin baharattan sonraki en önemli ticaret kalemlerinden biri *buhurdur*. Zira Boswellia, Burseraceae denen ağaç türlerinin muhtelif cinslerinden elde edilen ve yandığında güzel bir koku veren bu sakız reçinesi,⁵⁵¹ çok erken dönemlerden itibaren ticareti yapılan başlıca ürün olmuştur. Tapınaklarda ve mumyalama işlerinde buhura büyük bir değer atfeden Mısır'ın "tarihte bilinen ilk kadın firavun" Hatşepsut liderliğinde mürrüsafî (kokulu sarı sakız) ve diğer rayihalı sakızlarla kokulu ağaçlar bakımından zengin Sudan ve Punt topraklarına düzenlediği askerî ve ticarî içerikli sefer (M.Ö. 1500),⁵⁵² daha sonra aynı maksatla bölgeye yapılacak birçok seferin ilkidir.

Kokusu nedeniyle tarih boyunca birçok dinî ayinin vazgeçilmez bir parçası olan buhur, çok eski dönemlerde özellikle ölünün öbür yaşama hazırlanması veya tanrılara sunulması sırasında kullanılmıştır. Cennete ateşle yükseldiğine inanılan ölü ruhların, kötü kokulardan ve şeytani güçlerin etkilerinden uzaklaştırılması amacıyla kullanılan ve kendisinden medet umulan buhurun, ruhun tanrılar tarafından kutsanmasına giden yolda önemli bir işlev gördüğüne inanılmıştır. Buhura olan bu teveccüh, farklı milletler ve inanışlar nezdinde tarih boyunca hep sürdürüleegelmiştir. Buhuru ibadet ederken veya kehanette bulunurken kullanan Babilliler, ona mucizevi bir güç atfeden İsrailoğulları, onu ayinleri ve ailevî adakları için aracı kılan Hindular, keza buhuru günlük ayinlerinin başında ve festivallerinde yakan Budistler, festival ve merasimlerinde atalar ve hane halkı adına tanrıları için buhur yakan Çinliler ve Şinto ayinlerine buhur la eşlik eden Japonlar, buhurun bütün dünyada dinî ayinlerin vazgeçilmez bir parçası olduğunu gösteren çarpıcı örneklerdir. M.Ö. VIII. yüzyılda, kötülüklerden korunmak amacıyla tanrılara sunmak üzere buhur yakan Greklerle, güzel kokulu kerestelerin yerine ithal ettikleri buhuru ikaame eden Romalılar döneminde de buhur, gerek adak ve kurban merasimlerinde, gerekse imparator kültüründe önemli bir yer tutmuştur.⁵⁵³

IV. yüzyılda kilisenin de ilk defa ekmek ve şarap yeme ayininde buhuru kullanmasıyla Hritiyanlığın dinsel törenlerine de giren bu bitki, inanların dualarıyla azizlerin kerametinin yükselişini sembolize etmiştir. Ancak Orta Çağa kadar buhurun kullanımı, Doğu'ya nispetle Batı'da daha sınırlı kalmıştır.⁵⁵⁴

Esasında insanoğlunun buhur ve tütsü gibi güzel koku veren ürünlerle yönelik teveccühü, temizlenme biçiminin sınırlı olduğu bir dünyada, hem insan bedeninin hem de insanların çokca bulunduğu fizikî ortamların daha hoş hale getirilmesine yönelik pratik bir ihtiyaçtan ortaya çıkmıştır. Bu bakımdan en genel anlamda güzel koku ile özdeşleyebileceğimiz buhur gibi rayiha veren maddelere, güzel koku sürünmeyi çok seven Araplar da büyük rağbet göstermiştir. Hatta kullanımı bir tutkuya dönüşen ve büyük miktarlarda tüketilen buhur ve tütsüler, Orta Çağ İslam dünyasında itriyat konularında eserlerin kaleme alınmasına yol açmış ve bu tür eserlerde buhurun nasıl imal edildiği yönünde bilgiler verilmiştir.⁵⁵⁵

Sargon Erdem, Hz. Ömer'in Medine'deki mescide, üzeri insan figürleriyle süslü Suriye işi gümüş bir buhurdan hediye ettiğine dair rivayetten yola çıkarak, İslam'ın ilk yıllarında mescitlerde buhur yakmanın bir gelenek haline geldiğini ileri sürer.⁵⁵⁶ Başka rivayetlerle birleştirildiğinde Erdem'in yorumunun geçerlilik taşıdığını görmekteyiz. Mesela Kettânî, Hz. Ömer'in azatlısı Abdullah b. el-Mücmir'in, Hz. Ömer minbere oturduğunda mescitte tütsü yaktığına dair bir rivayet naklederken,⁵⁵⁷ İbn Rüste, daha ziyade saray ve konaklarda halife ve beyler tarafından kullanıldığını söylediği buhurun, bazen de mescitlerde yakıldığına dair malumat verir. İbn Cübeyr de Ramazan'da Mekke'de kıldığı bir namaz sırasında, camide bol miktarda buhur yakıldığını zikreder. Bu rivayetlerden hareketle, Müslümanların nadir ve pahalı da olsa, buhuru Cuma namazı gibi özel zamanlarda veya kalabalık ortamlarda kullandıkları anlaşılmaktadır.⁵⁵⁸

Buhur kullanımına daha sonraki dönemlerde ve başka coğrafyalarda da rastlamaktayız. Mesela Nâsır Hüsrev, Nil suyunun kabarıp kış mevsimindeki seviyesini on sekiz arşın aştığı dönemde, dere kapaklarının açılışının yapıldığı bir merasimden bahsetmekte; tören alanına atının üstünde gelen sultanın sağ ve solunda, içlerinde amber ve öd ağacı yakılan buhurdanları taşıyan görevlilerin yer aldığını nakletmektedir.⁵⁵⁹ İbn Battûta'nın, Hindistan ve Çin bölgelerini ziyaret ettiği seyahati sırasında, bir bayram günü huzuruna çıktığı Sin ve Hint hükümdarının köşkünde süren hazırlıklarla ilgili yaptığı tasvirde de, görkemli buhurdanlardan bahsedilmektedir. Seyyah, kuleye benzeyen ve saf altından yapılmış parçalardan oluşan devasa buhurdanın her bir parçasının ancak birkaç kişi tarafından taşınabildiğinden bahsetmekte; âletin üç bölmesinden birine giren tütsücülerin içerde kamarî ve kakullî üdu ile beraber ak amber ve câvî denilen Java amberi yaktıklarını, tütsülerin dumanının büyük salonun her tarafına yayıldığını zikretmektedir. Bu buhurdanın yalnızca Ramazan ve Kurban bayramlarında çıkarıldığını da ilave etmektedir.⁵⁶⁰

Buhur, dinî ayinler ve özel merasimler dışında, tıp alanında da yoğun bir şekilde kullanılmıştır; zira İbn Sînâ tarafından tümörler, kafa ve kulak

ülserleri, göğüs hastalıkları, kusma, dizanteri ve nöbetlere iyi geldiği zikredilen buhurun, Doğu'da bazı hastalıkların tedavisinde haricî ve dâhilî olarak kullanıldığı bilinmektedir. Hem uyuşturucu hem de uyarıcı bir etkiye sahip olması nedeniyle, Çin'de cüzzam gibi hastalıkların tedavisinde de kullanılan buhur, modern zamanlara gelindiğinde ise, parfüm sanayiinde adını duyurmuştur.⁵⁶¹

İçme suyu da dâhil olmak üzere birçok içeceğin kokulandırılmasına varıncaya kadar geniş bir kullanım alanı olan⁵⁶² ve Doğu-Batı ticaretinde oldukça yaygın bir yer edinen buhur, esas itibariyle beş ağaç türünden elde edilmiştir. Buhurun Hindistan ve Etiyopya'da yetişen türlerinin, reçine sızdırdığı, ancak ticarî değeri olabilecek buhur vermediği; en değerli buhurun ise, Somali ve Arabistan'daki ağaç türlerinden elde edildiği bilinmektedir.⁵⁶³ Hitti, eski Mısırlıların, Kızıldeniz'in iki farklı yakasında bulunan Somali ve Yemen'in her ikisi için de "Punt" adını kullanmalarının temelinde, muhtemelen ürettikleri bu ortak ürünün yer aldığını zikreder.⁵⁶⁴

Buhurun elde edilmesi, bir dizi işlemin yapılmasından sonra mümkün olabiliyordu. İlk olarak, buhur elde edilecek ağacın gövdesine derin bir çizik atılıyor ve 30 cm uzunluğunca üzerindeki kabuk kaldırılıyordu. Buradan akan ve sütü andıran sıvının, hava ile temas ederek sertleşmesi sağlanıyor, gittikçe derinleştirilmek suretiyle atılan yeni çiziklerle bu uygulama tekrarlanıyordu. Nihayet yaklaşık 3 ay sonunda uygun bir kıvama gelen büyük, şeffaf ve yuvarlak maddenin toplanmasına geçiliyordu. Toplama işlemi, mayıs ile eylül aylarında gerçekleştiriliyordu. Yeterli kıvamı tutturamayarak ağaç boyunca aşağı doğru inen katılaşmış kısım ayrı tutuluyor ve ikinci kalite addedildiğinden diğerleri ile karıştırılmıyordu. Bu şekilde toplanan reçineler, bu alanda büyük bir imalat merkezi Aden veya bir başka Arap limanına, hatta bazen de Hint limanlarına gönderiliyor; buralarda paketlenmelerinin ardından da Avrupa ve Çin istikametlerine sevk ediliyordu.⁵⁶⁵

Buhur esas itibariyle, Arap sakızına benzer bir yapısı olan ve içinde "oliben" gibi renksiz ve kokulu yağları barındıran nebatî bir reçinedir. Esas itibariyle alkolde koyulaşıp eriyen, suda ise bulamaca (emülsiyon) dönüşen bir özelliğe sahiptir. Düzgün kristalize bir içyapısı olmayan (amorf) bu reçinenin kalitelileri sarı ya da kahverengiye çalan sarı renklere oluşmaktadır. İkinci sınıf olanlar ise, renksiz veya yeşile yakın bir görünüm arz etmektedir. Ticarî olarak farklı ebat ve şekillerde paketlenen buhur, paket içindeki parçaların birbirine sürtünmesi sebebiyle opaklaşıp, beyaz bir toz tabakası ile kaplanmaktadır. Buhurun kaliteli olanları ile ikinci sınıf olanları, bazı özellikleriyle birbirlerinden ayırt edilmekteydi. Kaliteli olanlar, beyazlık, büyüklük ve çabuk ateş alırlık gibi özellikler

göstermekteydi. Diğer yandan damla şeklinde olanlar el üstünde tutuluyor; “erkek buhur” olarak bilinen küre şeklindekiler ise, daha az rağbet görüyordu. En kaliteli olanlarının Afrika ve Yemen bölgesinden çıktığını yukarıda söylediğimiz buhurun Afrika menşelileri ile “lubân” adı verilen⁵⁶⁶ Arap menşeli olanları arasında da kalite farkı vardı. Mesela Arapların “aslî” dediği Afrika buhuru, ticarî açıdan iki kat daha değerli idi.⁵⁶⁷

Diğer Aromatik Maddeler

Yukarıda ele alınan örneklerde de gözlemleneceği üzere, güzel kokunun tek kaynağı buhur ağaçları değildi. Mesela Hamidullah, güzel kokulara düşkün olduklarını söylediği Arapların evlerinde de buhur ve günlük gibi tütsüler yaktıklarından bahsetmekte ve Araplarca kullanılan pek çok koku adının, dönemin edebî eserlerine geçtiğine dikkat çekmektedir. Bunlar içinde en bilineninin ise, safrandan yapılan *halûk* adlı koku olduğunu zikretmektedir.⁵⁶⁸ Gerçekten de İslam öncesi dönemden beri Aden'deki en meşhur ve özel malın bu koku olduğu; Araplardan başka kimsenin bu kokuyu bu kadar güzel imal edemediği; Bizans, İran, Hindistan ve Çin bölgelerine sevkedilen bu kokuya, Hint ve Çin'de sahip olmaktan iftihar edilecek bir değer atfedildiği vurgulanmaktadır.⁵⁶⁹

Arapların güzel kokuya yönelik ilgisi, İslamî dönemde de devam etmiş; gerek Hz. Peygamber gerekse ashabı tarafından teveccüh gösterilen güzel koku türleri arasında *misk*, *amber*, *ûd* ve *kâfur* gibi bitkilerden bahsedilmiştir.⁵⁷⁰ Hz. Peygamber nezdinde güzel kokulara gösterilen ilginin somut bir yansıması olan “En güzel koku, misktir” hadisi başta olmak üzere, ilk dönem İslam toplumunda güzel koku ve esans kullanımına işaret eden birçok örnek vardır. Hz. Aişe'nin, “Ben Peygamber'i, ihrama girmeden ve kurban bayramının ilk günü Kâbe'yi tavaf öncesinde, içinde misk bulunan bir koku ile kokulardım” ifadeleri,⁵⁷¹ *ûd* ve *kâfur*un karışımıyla tütsülenen ve “Allah'ın Elçisi bu şekilde tütsülenirdi” diyen Abdullah b. Ömer'in nakli, bütün vücudunu miskle yağlayıp dışarı çıkan ve geride bıraktığı kokuyla oradan geçtiği farkedilen İbn Abbas, mescide gelmeden önce *halûk*la kokulanmayı âdet edinen Abdullah b. Zeyd, “bir adamın sermayesi olacak kadar yoğun” misk kullanan Zübeyr b. Avvam örnekleri⁵⁷² bunlardan bazılarıdır.

İslam geleneğinde “kokuların kralı” kabul edilen ve cennette sıddıkların makamının ondan neşet ettiğine inanılan, bu nedenle de belli bir kutsiyet atfedilen *misk*,⁵⁷³ Tibet ve Hint menşeli bir ürün olup,⁵⁷⁴ misk keçişinden elde edilmektedir. Rivayete göre, bu hayvanın memesinde yer alan kan torbası olgunlaşır ve bir süre sonra hayvanda rahatsızlık hissi oluşturur; bunun üzerine hayvan kan torbasını güneşte ısınmış bir kaya veya taşla sürtmek suretiyle yırtar ve içindeki kanı dışarı boşaltır. Dağ-

lara çıkan ve taş üzerinde kurumuş ve belli bir değişim geçirmiş kanlarla karşılaşan Tibetliler, bu değişim sonucunda oluşmuş maddeyi avladıkları ceylanların boynuzlarına doldurmak suretiyle ticarî değeri yüksek bir ürün elde ederlerdi. Kimi zaman da misk elde etmek için, Tibet ve Çinli avcılar torbaları dolmuş keçileri avlayarak, sıcak ve taze olarak elde ettikleri bu kanın miske dönüşüm sürecine bizzat tanıklık ederlerdi. Zira başlangıçta oldukça kötü kokan bu mayi, bir süre sonra değişim geçirerek güzel kokan miske dönüşürdü.⁵⁷⁵ Kaynaklarda, miskin toplanişı konusundaki rivayetlerde küçük farklılıklar göze çarparsa da, temelde aynı yöntemin kullanıldığı görülmektedir. Daha sonra belli bir kurutma işleminden geçirilerek kokuları arttırılan miskler, İslam dünyasının muhtelif memleketlerine sevk edilirdi.⁵⁷⁶

Kaynaklarda, Tibet miskinini Çin miskinden daha değerli olduğu, bunda iki bölgedeki keçilerin beslenme biçiminin farklı olmasının etkili olduğu üzerinde durulmuş; Çin'deki keçilerin normal otlarla, Tibet'tekilerin ise sümbül gibi kokulu bitkilerle beslendiğine dikkat çekilmiştir. İkinci bir farklılık ise, Tibetlilerin miski kaplarından çıkarmaksızın tabii halleriyle pazarlamalarından, Çinlilerin ise, kabından çıkardıkları miske başka karışımlar ilave etmelerinden kaynaklandığı dile getirilmiştir.⁵⁷⁷

İtriyat dışında ilaç endüstrisinde de kullanılan ve Orta Çağın oldukça değerli ve pahalı bir ticaret ürünü olan miskin miktarını artırmak gayesiyle, pazarlanma süreci öncesinde, birçok hilelere başvurulduğundan ve miskin doğal halini yitirdiğinden bahsedilmektedir.⁵⁷⁸ Bu durum, miskin, diğer birçok üründe olduğu gibi, muhteris tacirlerin suiistimaline uğradığını göstermektedir.

Doğu-Batı ticaretine konu olan ve miskten sonra itriyat alanında kullanılan en değerli hammadde sayılan *amber*, ısı ile kolayca eriyen, yandığı zaman da parlak bir alev veren, misk gibi tatlı kokan bir maddedir. Doğu'da koku dışında ilaç olarak da kullanılan amber, deniz üzerinde ya da sahil kenarında parçalar halinde bulunmaktadır.⁵⁷⁹ Klasik kaynaklarda, oldukça değişik tür ve renkleri sayılan amberin menşei ve teşekkülü hususunda birbiriyle çelişen muhtelif görüşler yer almaktadır. Bu görüşlerden birinde, amberin esasında denizin dibinde biten bir ot olduğundan ve kendisini yiyen deniz hayvanının içinde belli bir olgunlaşma geçirdikten sonra kusularak sahile vurduğundan bahsedilmektedir. Bir diğer görüşte, amberin, deniz adalarına gökten inen bir tür çığ tanesi olduğu, dalgaların da onu sahile attığı ileri sürülmektedir. Bu asılsız iddiaların yanı sıra İbn Sînâ'nın, amber hakkında yaptığı "denizin dibinde bulunan bir kaynaktan çıkan bir deniz köpüğü ya da bir deniz hayvanının dışkısı" tarifi de gerçeği yansıtmamaktadır.⁵⁸⁰

Zira amberin esas itibariyle amber balığının (ispermeçet balinası) saf-ra keselerinin marazi bir ifrazından oluştuğu ve hayvanın bağırsaklarında bulunduğu bilinmektedir.⁵⁸¹ Modern çalışmalar amberin oluşumuna dair detaylı bilgiler vermektedir. Buna göre amber, denizlerde yaşayan memeli hayvanlardan bazılarının, özellikle de ispermeçet balinalarının bağırsaklarındaki çökeltilerin taşlaşmasıyla oluşmakta ve bu hayvanların yediği kafadanbacaklı yumuşakçaların salgıladıkları siyah maddeleri içermektedir. Deniz yüzeyinde, ispermeçet balinalarının dışkılarıyla birlikte, tıkız, mumsu, gri ya da bej renkli kütleler halinde bulunan amberlerin başlangıçta oldukça ağır olan kokusu, uzun süreli bir kurutmadan sonra keskin ve hoş bir nitelik kazanmaktadır. Çok pahalı bir hammadde olan amber, parfümleri yumuşatıp kalıcı duruma getirerek, onlara doğal ve canlı bir özellik kazandırmaktadır.⁵⁸²

Bu özelliklerinin oldukça eski dönemlerden itibaren keşfedilmesiyle amber, Doğu-Batı ticaretine konu olmuştur. Genellikle miske nispetle tasvir edilen amberin “miskten sonra en değerli koku” ya da “miskten daha değerli” olduğu yönünde görüşler öne sürülmüştür. Bu tartışmalara, Hz. Peygamber’in miske “en güzel koku” dediğini hatırlatarak, misk lehine son verilmesi gerektiğini ifade eden İbn Kayyim el-Cevziyye, amberin miskten daha değerli olduğu yönündeki iddiaların muhtemelen amberin uzun zaman geçmesine rağmen –altın gibi– asla değişikliğe uğramayan özelliği nedeniyle atfedildiğini zikretmiştir. Bu arada müellif, oldukça değişik tür ve renkleri olan amberin boz, kırmızı, sarı, yeşil, mavi, siyah ve alaca renklerinin mevcut olduğundan bahsetmiştir.⁵⁸³

Daha ziyade Doğu Afrika kıyıları ile Şihr ve Aden sahillerinde görülen amberin,⁵⁸⁴ en kaliteli türünün, Şihr sahillerinde görülen beyaz renkli, yuvarlak “Şihri amber” olduğu söylenmiştir.⁵⁸⁵ Mes’ûdî, Şihr bölgesinde yaşayan Mehre kabilesi mensuplarının geceleyin hızlı koşabilme özelliğine sahip develerine binerek sahil boyunca yol aldıklarını, bu arada sahile vuran amberin kokusunu alan develerin yere çökmesiyle, amber bulunan bölgeleri tesbit ettiklerini aktarmaktadır.⁵⁸⁶

Muhtelif türleri ile Doğu-Batı hattında ticareti yapılan amber, itriyat dışında eczacılık, mumculuk ve sabunculuk gibi alanlarda da çokça kullanıldığından,⁵⁸⁷ gerek üretimi gerekse ticareti safhasında, miske olduğu gibi birçok hileli yöntemlere başvurulmuş ve suni amber elde etmeye yönelik muhtelif yöntemler geliştirilmiştir.⁵⁸⁸

İslam dünyasında, misk ve amberden sonra ticarî önemi olan üçüncü bir hammadde de *ûddur*. “Çin, Hindistan, Java, Sumatra ve Arap memleketlerinden getirilen ve eskiden beri Doğu ve Batı’da ticaret, tıp, eczacılık ve ev eşyalarının yapımında kullanılan ûd, güzel bir kokuya sa-

hip olup, siyahımsı bir özellik göstermektedir. Bazı yerlerinde beneklerin yer aldığı, deri gibi bir kabuğu olan ve sertliği sayesinde üzerinde eşya dövülebilen geniş bir taşa benzeyen bir ağaç ve ağaç kökünden ibaret”⁵⁸⁹ olan ûd, genellikle yüksek vadiler arasında yetiştiğinden bunlara ulaşmak zordu. Kalkaşendî, bu ağacın üretiminin olmadığını ve ûdun elde edilme sürecinin, tabiat şartlarının insafına kaldığını ima etmektedir. Zira ûdun elde edilmesi için, ya bu ağacın dallarının kırılarak daha ulaşılabilir noktalara düşmesi ya da sellerle denize doğru sürüklenmesi, bir süre sonra da dalgaların etkisiyle sahile vurması bekleniyordu. Tabii bir süreç içinde sahile kadar gelen bu ürünler, nihayet sahil halkı tarafından toplanıyor ve satılıyor.⁵⁹⁰

ûdun en kaliteli olanları, sert, ağır, nemli, çok yağlı ve sulu, ateşe dayanabilen, beyazsız, saf, siyah renkli ve elbiselerde uzun süre kalıcı olma gibi özelliklerle tanımlanmıştır.⁵⁹¹ 18 kadar çeşidi bulunan ûdun⁵⁹² renk olarak mavi ve siyah olanları, ama daha ziyade de siyah olanları, bölgesel olarak da Hindistan menşelisi tercih ediliyordu. ûdun en iyi cinsi kabul edilen Hindistan ûdu, Hindistan’da yer alan Mendel’e nispet edilerek mendelî adıyla da anılmış;⁵⁹³ ateş üzerinde siyaha yakın bir renk veren bu ûd cinsinin kokusu ile nilüferin kokusu arasındaki benzerliğe dikkat çekilmiştir.⁵⁹⁴

Kokusundaki sertlik nedeniyle Cahiliye döneminden Emevilerin sonuna kadar İslam dünyasında fazla ticareti yapılmayan bu ağacın İslam dünyasına girişi, Abbasiler döneminde gerçekleşmiştir. Ümeyye oğullarından kaçarak Hindistan’a gelen Hüseyin b. Bermek’in burada mendelî ûdunu beğenmesi ve tüccarı bu kokunun ticaretini yapmaya teşvik etmesiyle ticaretine başlanmıştır. Rivayete göre, Abbasiler döneminde mühim mevkilere getirilen Hüseyin b. Bermek, Abbasi halifesi Mansûr’u ziyareti sırasında halifenin kamârî denen bir ûdla tutsülendiğini görünce, halifeye ondan daha kaliteli olduğunu söylediği kendi ûdunu takdim etmiştir. Mendelî ûdunun halifenin büyük beğenisini kazanması üzerine, Hindistan’dan bol miktarda ûd ithal edilmiştir. Bu suretle ûd, İslam dünyasının her tarafına dağılmış ve yaygınlık kazanmıştır.⁵⁹⁵ İbn Battûta da Hindistan’ı ziyareti sırasında gördüğü bu ağacı, pelit ağacına benzetmiş; meyvesi olmayan bu bitkinin gövdesinin fazla büyümediğini, ancak köklerinin oldukça uzadığını, esans maddesini de bu uzun köklerinde barındırdığını nakletmiştir. Müslümanlara ait bölgelerdeki ûd ağaçlarının Kakulla’da bulunduğunu, Kakulla ve Kamâra bölgesindeki ûd ağaçlarının ise en kaliteli ûd cinsleri olduğunu dile getirmiş; ayrıca ûdun diğer türleri hakkında da bilgiler vermiştir.⁵⁹⁶

İtiryat alanındaki bir diğer hammadde olan *kâfur*, Hindistan bölgesinde yetişen⁵⁹⁷ ve gölgesinde çok sayıda insanı barındırabilecek ka-

dar büyük “kâfur” adlı bir ağaçtan elde edilen zamka verilen addır. Beyaz ve yumuşak bir ahşabı olan bu ağacın üst kısmında bir delik açılıyor; sıcaklığın artmasıyla birlikte ağacın içinden bir sıvı dışarıya sızıyor; kısa bir süre sonra da havanın etkisiyle katılaşıp zamk haline geliyordu.⁵⁹⁸ İbn Battûta, Hindistan’ı ziyareti sırasında gördüğü bu ağaç türünü, kendi memleketindeki kamışa benzetmiş; uzun ve kalın dallara sahip olduğunu, kâfur denen şeyin de bu içi boş, uzun tüpçüklerde bulunduğunu ve kamışın kırılmasıyla ortaya çıktığını dile getirmiştir.⁵⁹⁹

Bu ağacın çok sık ormanlık alanlarla kayalık adalarda bulunması; ayrıca bu ormanlarda bütün yaz sıcaklığını güzel kokulu bu ağacın saldıgı rayiha ve gölgelik altında geçiren çok sayıda yılanın yaşaması, kâfur ağacına ulaşmayı zorlaştırıyordu. Yazın yılanlar yüzünden ağaca yaklaşılabilmesi, kışın da yapraklarının olmaması nedeniyle ağacın tanınmasında güçlük çekilmesi, kâfurun toplanmasına yönelik bazı uygulamaların geliştirilmesine yol açmıştır. Yapraklarından veya sıcaklığın etkisiyle yaydığı kokuyla yazın kolayca tanınabilen bu ağaçlar, yaz mevsiminde uzaktan atılan oklarla işaretlenmiş; bu sayede kışın kolayca tanınabilen ağacın kırmızı renkteki dallarından zamklar toplanmıştır.⁶⁰⁰ Kaliteli kâfurun özellikleri şöyle tanımlanmıştır: “En kaliteli kâfur, tadı ve kokusu güzel olup, hafif ve içinde neft gibi bir madde bulunmayandır.”⁶⁰¹

Yukarıda sözünü ettiğimiz itriyat hammaddelerine göre daha az bir önem taşısa da sandal, safran, zebâd, laden ve sümbül de itriyat alanında hatırı sayılır bir önem taşımıştır. Bunlardan *sandal*, Hindistan’ın Çin sınırındaki bölgelerinden getirilen bir ağaç türü olup, muhtelif çeşitleri vardır.⁶⁰² İçlerinde en iyisi, çıktığı bölgeye nispetle “mekâsiri” adı verilen sandal çeşidi olup,⁶⁰³ sarı, yağlı ve ağır gövdeli bir özellik gösterir. Daha çok kadınlara has yaş ve kuru esansların yapımında kullanılan sandal, bunun dışında ilaç yapımında ve muhtelif süs eşyalarının imalinde hammadde olarak önemli bir işlev görmüştür.⁶⁰⁴

Son derece hoş ve güzel kokusuyla misk kadar değerli addedilen *zebâd* da, “zebâd” veya “misk kedisi” adıyla bilinen ve normal kedilerden biraz daha büyük, uzun kuyruklu bir hayvan türünden elde edilmekteydi. Zebâd üreticileri tarafından kafeslerde etle beslenen bu hayvanların, yaz başı ve bahar sonunda memelerinde birikmeye başlayan maddeden elde edilen zebâd, deriden yapılmış kaplara doldurulur ve baharın başından sonbaharın sonuna kadar bu işlem defalarca tekrarlanırdı.⁶⁰⁵

İslam dünyasında oldukça rağbet gören ve büyük miktarlarda tüketilen güzel kokuların menşeiini teşkil eden yukarıda sözünü ettiğimiz hammaddeler, büyük ölçüde Hindistan, Tibet, Çin ve Hindistan-Çin sınırındaki bölgelerden temin edilmekteydi. Hükümdarlardan devlet erkânına,

bilim adamlarından edebiyatçılara, varlıklı ailelerden toplumun çok farklı kesimlerine kadar çok geniş bir kitlenin kullandığı bu hammaddeler, aynı zamanda ilaç, esans, yağ ve merhem gibi alanlarda da kullanılmaları nedeniyle İslam dünyasında büyük bir tüketici kitlesine hitap ediyordu. Bu durum, tabii olarak İslam dünyası ile bu bölgeler arasında çok sıkı bir ticarî irtibatın kurulmasına imkân sağlamış; bu canlı ticarete İslam dünyasındaki merkezî konumu nedeniyle Kızıldeniz de hem aracı hem de üretici olarak yer almıştır.

Boya ve Kimyevi Maddeler

Taşıdığı ticarî değer nedeniyle ticareti yapılan mallar arasında yer alan boya maddelerine de burada kısaca değinmekte yarar görüyoruz. Zira ipek, yün ve pamuk gibi kumaş türlerinden, kâğıt, porselen ve cama kadar hayatın bütün alanlarına girmiş birçok eşyanın boyanmasında kullanılan bu maddeler, asırlar sonra yapılan kazıların ortaya koyduğu üzere, kimya endüstrisinde büyük bir gelişmeyi temsil etmiştir.⁶⁰⁶ İslam öncesi dönemde boyalar, daha ziyade ağaçların kabuk ve kökleriyle çeşitli bitkilerden elde edilirken, zamanla inşaat ve dokumacılık sektörlerinde kullanılan ve çabuk bozulmayan bir özellik gösteren madenden mamul boyalar elde edilmeye başlanmış ve bunlar tacirler tarafından aranan ürünler arasına girmiştir.⁶⁰⁷

Hicri I. yüzyılda özellikle zengin kesimlerin büyük ilgi gösterdiği kırmızı boyalar ikiye ayrılmakta idi. İlki, lüks elbise, halı ve eğerlerin boyandığı *erguvanî*; ikincisi ise daha ziyade yün ve ipek gibi hayvansal ürünlerden elde edilen kumaşların boyandığı kan kırmızısı idi. Kırmızı rengin elde edildiği “aspu” denen boya türü, Arabistan’ın muhtelif yerlerinde yetişmekte olup, Araplar tarafından bol miktarda kullanılmaktaydı. Ayrıca kök boya olarak bilinen “el-füvveh” adlı kırmızı boya da dokumacılık sektöründe önemli bir yer tutmuştur.⁶⁰⁸

Emeviler döneminde geliştirilen iki veya daha fazla boyanın karıştırılmasıyla yeni bir renk elde etme tekniği,⁶⁰⁹ önemli bir yenilik olup, dokumacılık sektöründe canlanmaya yol açmıştır. Orta Çağ Müslüman toplumlarında, her ne kadar her bölgenin kendi yöresinde bulunan boyaları kullanmasıyla, bölgelere göre değişen bir renk mozaiki oluşmuşsa da, boyanın ticarî bir meta olarak muhtelif bölgelere yayılmasıyla renk anlayışında da değişiklik yaşanmıştır.⁶¹⁰

Anavatani Hindistan’dan çıkan ve değerli bir madde oluşu nedeniyle elverişli her yerde ekimine başlanan bir başka boya bitkisi, “çivit otu” dur (indigo).⁶¹¹ Çivit otunun yapraklarından mavi renk elde edilmekteydi.⁶¹² Bitkinin olgunlaşan yaprakları toplandıktan sonra iyice dövülüyor; torbalara konularak ve sık sık ıslatılarak dört gün boyunca bekletiliyordu.

Çürüyünceye kadar ıslatılan ve ayakla çiğnenerek macun haline getirilen mayı yuvarlanıp güneşte kurutulduktan sonra boyacılıkta kullanıma hazır hale getiriliyordu.⁶¹³ Daha ziyade Hindistan'dan ithal edilen çivit otu,⁶¹⁴ Mısır'ın Saïd bölgesindeki vahalarda da yetiştirilmekteydi.⁶¹⁵

Baharatlar kısmında ele aldığımız *safran*, yemeklere renk vermede kullanılan bir baharat çeşidi olmakla birlikte,⁶¹⁶ daha ziyade ilaç ve boya yapımında da kullanılmaktaydı. Batı Asya kökenli bu bitkinin yapraklarından, sarı, yeşil, mavi ve kahverengi elde edilmiş; pamuk ve özellikle de yün ipliklerinin boyanmasında safran önemli bir yer tutmuştur.⁶¹⁷ Orta Çağ'da Sasani krallarının çok sevdiği güneş rengine benzemesinden dolayı aşırı rağbet gördüğü zikredilen safran, elbise, kumaş, saç, sakal ve kağıt boyamak için kullanılmıştır.⁶¹⁸

Orta Çağ dokuma sanayiinde yoğun bir kullanım alanı olan sarı renk elde etmede hakiki safranın (*za'ferân*) yanı sıra "yabanî safran" (*usfur*) ve "Arap safranı" (*vers*) de kullanılmaktaydı. Mez, her ne kadar safranının yanında hemen hemen hiç kıymetinin olmadığını söylese de,⁶¹⁹ İdrîsî, Sana'nın kuzeyinde yetişen ve safrana benzeyen versin daha ziyade elbise boyamada kullanıldığını nakletmektedir.⁶²⁰

Yâkût da el-Asmâî'den yaptığı atıfta, yalnızca Yemen'de bulunduğu vurgu yaptığı ürünler arasında *vers*, *kündür*, *hitr* ve *asbı* saymaktadır.⁶²¹ Hz. Peygamber tarafından zatülcenbe karşı tavsiye edilen *vers*,⁶²² güzel kokusuyla bilinen ve susama benzeyen bir bitkiden elde ediliyordu. Sarı renk veren *vers*, elbise boyama dışında saç ve sakal boyamada da kullanılıyordu. *Kündür*, dikenli bir ağaçtan çıkan bir zamk türü idi. *Hitr*, yapraklarıyla saç ve sakalların siyaha boyandığı bir bitki çeşidi, *asb* ise dokuma endüstrisinde kullanılan bir başka bitki idi.⁶²³ Güney Arabistan'da yetişen ve *el-ceze* veya *el-uruk* olarak tanınan sarı boya da elbise ve kumaşların boyanmasında tercih ediliyordu.⁶²⁴

Doğu'da kadınların saç ve tırnaklarını boyamak için kullandıkları bir başka bitki türü olan *kına* rutubetli ve sıcak bir iklimin hüküm sürdüğü bütün bölgelerde yetiştirilmekte, ancak özellikle Habeşistan, Güney Arabistan ve Yukarı Mısır, bu bölgelerde boyu 3 metreye kadar uzayan kına için en uygun iklimi sunmaktaydı.⁶²⁵ Şeyzerî, Orta Çağ'da bir kısım esnaf ve sanayiciler tarafından üretilip piyasaya sürülen hileli ürünler hakkında bilgiler verdiği kitabında, kınanın ipek ve elbiselik kumaşların boyanmasında kullanıldığından, ancak başlangıçta çok parlak ve güzel görünen bu kumaşların güneşi görür görmez solduğundan bahsetmektedir.⁶²⁶

Boya hammaddeleri arasında yünleri boyamada kullanılan *şaplar* da,⁶²⁷ Kızıldeniz havzasının ticarete konu ürünlerinden biridir. Kızıldeniz havzasında şap çıkarılan belli başlı üç önemli bölge vardı. Bunlardan biri-

si, Sudan'ın Çad Gölü çevresi olup, buradan çıkarılan şap genellikle devele- re yüklenerek Mısır ve Mağrib'e ihraç ediliyordu.⁶²⁸ Şap çıkarılan diğer böl- geler ise Mısır⁶²⁹ ve Yemen'di.⁶³⁰ Ayrıca Libya'nın çöl ve vahalarında da şap çıkarılmaktaydı.⁶³¹ Gerek bu bölgelerde gerekse Yukarı Mısır'ın İhmim, Kûs ve Vâhât bölgelerinde halk ve Bedeviler tarafından çıkarılan şap, Nil kena- rında bulunan limanlara getirilmekteydi. Eyyubiler döneminde, bu şapla- rın bir kısmı divan memurları tarafından kantarı 30 dirhemden satın alınır- ken,⁶³² bir kısmı da, Nil yoluyla İskenderiye'ye naklediliyor ve burada özel- likle de Rumlara satılıyordu. Bu şapların kantarı ise 5-5,5 dinara alıcı bulu- yordu. Fiyat farkının da ortaya koyduğu üzere, Mısır şapı, Yemen şapından daha kaliteli idi.⁶³³ Şapın en makbulü kırmızı renklisi idi.⁶³⁴ Şap her ne ka- dar Mısır sanayiinde çok kullanılsa da, Avrupa dokuma sanayii için vaz- geçilmezdi.⁶³⁵ Bu bakımdan Mısır, değeri yüksek bu ticarî metal, yabancı memleketlerle yapılan ticarete, ülke içinde olmayan malların temini mak- sadiyla mübadele vasıtası olarak kullanmayı tercih etmiştir. Devlet şap ti- caretini, sağladığı denge nedeniyle daha ziyade kendi kontrolü altında tut- muş; izni olmadan şap ticareti yapanları şiddetle cezalandırmıştır.⁶³⁶

d. Dokuma, Tekstil, Deri

Kumaş Ticareti

Mamul ürünler içinde Orta Çağ ticaretinin temelini oluşturan⁶³⁷ ve çadırdan bayrağa, halıdan kıyafet ve ev tefrişine kadar hayatın bütünü- nü içine alan bir işlevi olan kumaşın Doğu'da "servet" sayıldığını söyle- yen Lombard'ın, İslam medeniyetini bir "tekstil medeniyeti" olarak tavsif eden ifadeleri,⁶³⁸ esasında dokumacılığın, Doğu-Batı ticaretinde ne denli önemli ve canlı bir sektör olduğunu yeterince ortaya koymaktadır.

Özellikle Mısır gibi Orta Çağın en önemli dokuma sanayiine sahip böl- gelerinin İslam hakimiyetine geçmesiyle, Kızıldeniz üzerinden gerçekleştirilen ticarete dokumacılık ön plana çıkmıştır. Bu dönemde Mısır'dan ihraç edilen kumaşlar, Hint Okyanusu'ndan Bizans İmparatorluğu'na, Suriye'den İtalya limanlarına varıncaya kadar çok geniş bir coğrafyaya ta- şınmış⁶³⁹ ve "Müslümanlar, hem Mısır dokuma endüstrisinin, hem Hint pamuk endüstrisinin, hem de Çin'de doğup -daha Orta Çağın başında- İran'a gelmiş olan ipek endüstrisinin mirasçıları olmuşlardır."⁶⁴⁰

İslam âleminde kumaşa özel bir ilginin olduğu görülmektedir. Her ne kadar, tasavvuftaki kanaatkârlık özellikle giyimde kendini gösterse de, Buhârî'nin *Sahih*'inde "bez ticareti" ile ilgili müstakil bir bölümün yer al- ması dikkat çekicidir. Kettânî, İbn Ömer'den naklen rivayet edilen "Allah eğer cennet ehline ticaret izni vermiş olsaydı, bez ve güzel koku ticare-

ti yaparlardı” hadisini zikrederek, bu ilgiye dikkat çekmiş; aynı zamanda Hz. Osman, Talha b. Ubeydullah ve Abdurrahman b. Avf gibi kumaş ticareti ile uğraşan ashabın önde gelenlerinin, bu yolda yüklü kazançlar elde ettiklerini ve bunları Allah yolunda infak ettiklerini dile getirmiştir.⁶⁴¹

Diğer yandan Adam Mez de, “En iyi ticaret bez ticareti, en iyi zanaat mercanla yapılandır” şeklinde formüle edilen Arap inancında “bez ticareti” yapmanın kemale ermiş bir kişinin vasıfları içinde ele alınması, keza Fârâbî (ö. 339/950) tarafından bez ve baharat ticaretinin asil mesleklerin en yüksek derecesi olarak gösterilmesi gibi örneklerden yola çıkarak kumaş ticaretinin oldukça kârlı bir iş olduğuna işaret etmiştir. Ayrıca, 300/912 senesi civarında Mısır’ın en zengin tüccarı Bezzaz Süleyman’ın terekesinden, yalnızca devlet hazinesinin 100.000 dinar almasının da bu kârlı ticaretin boyutlarını yeterince ortaya koyduğuna işaret etmiştir. Baharatın ele alındığı kısımda da zikrettiğimiz üzere, bezzaz ve baharat ticaretiyle uğraşanların yaşadığı bir şehrin, belli bir refah seviyesine ulaştığına hükmedilmesi de dikkate değer bir husustur.⁶⁴²

Dokumacılık

Dokuma sanayii, Müslüman toplumun refah seviyesindeki yükselişe paralel olarak Emeviler devrinde mühim bir gelişme göstermiş ve bunun somut bir yansıması olarak da “dârü’t-tırâz” adıyla anılan dokuma ve giyim fabrikaları açılmıştır. Önemli miktarlarda üretimin gerçekleştirildiği bu fabrikalar, Abbasi ve Fatımi dönemlerinde faaliyetlerini daha da genişletmişler ve tekstil sektöründe önemli bir canlanma sağlamışlardır. Bu süreçle birlikte, dokuma kumaşlara yönelik ilgide ciddi bir artış yaşanmıştır.⁶⁴³ İskenderiye, Kahire, Dımaşk, Halep, Musul gibi büyük dokuma merkezlerinde açılan dârü’t-tırâzlarda, saray ve devlet adamları için simli, yaldızlı, çeşitli desenlerde ipekli, yünlü, pamuklu ve keten kumaşlar dokunmuştur. Keza hükümdar ve devlet büyüklerinin merasimlerde giydikleri elbiseler, hilâtlar, teşrifler ve yabancı hükümdarlara gönderilen elbise ve kumaşlar da bu fabrikalarda imal edilmiştir. Dârü’t-tırâzın, hükümdar tarafından tayin edilen birer nâzır, müşrif, âmil ve şâhidinin olması,⁶⁴⁴ devletin bu sektöre özel bir ihtimam verdiğini ve kendi denetimi altında tuttuğunu göstermektedir.⁶⁴⁵

Dokumacılık sektörünün Mısır’ın yanı sıra bir başka lideri de, hiç şüphesiz, İslam öncesi dönemlerden itibaren nakışlı ve renkli kumaşları, güzelliği nam yapmış atlasları ile kendine has bir sanat ortaya koyan Yemen’dir.⁶⁴⁶ İslam öncesi döneme uzanan şöhretini Necran, Ma’afir ve Taiz gibi bölge adlarını taşıyan elbiseler imal ederek, İslamî dönemlerde daha da pekiştiren Yemen’in dokumacılık alanında ürettiği kıyafetler arasında, *el-hibere* ile *el-ethamiyye* adıyla bilinen ve içinde kırmızı-yeşil

çizgiler barındıran burdeler önemli bir yer tutmuştur. Bunun dışında, Yemen'in düşük fiyatlara satılan ve daha ziyade Bedeviler için üretilen *es-sibre*, *es-sehuliyye*, *el-adeniyye* ve *el-asb* gibi pamuklu elbise çeşitlerinden de bahsedilmektedir.⁶⁴⁷ Nakışlı elbiseler giymeyi çok seven ve hizmetçilerinden aççısına kadar yakın çevresi ile yardımcılarının da bu tür elbiseler giymesini zorunlu kılan Emevi halifesi Süleyman b. Abdülmelik döneminde yoğun olarak tüketilen burde, yelek, şalvar, sarık ve külah gibi kıyafetlerin üretim merkezi Yemen'dir.⁶⁴⁸ Abdulhalik Bakır, bir burdenin beş yüz dinara alıcı bulduğuna işaret eden bir nakilden yola çıkarak, dokuma sanayiinin Orta Çağ'da Yemen'in milli gelirine oldukça önemli bir katkıda bulunduğunu sonucuna ulaşmıştır.⁶⁴⁹

Yemen'in önemli bir katkısı olsa da, Doğu-Batı ticaretine damgasını vuran bu ticaret kaleminin İslam coğrafyasındaki ana merkezi, tereddütsüz Mısır'dır. İslam öncesi dönemlerden beri Arabistan'a çeşitli elbiseler ihraç eden ve daha ziyade ince beyaz keten kumaştan elde edilen *el-kubatî* ile keten ve ibrişim karışımından üretilen *el-kısıyy* adlı elbiseleri ile meşhur Mısır, İslamî dönemde de bu elbiseleri ihraç etmeye devam etmiştir.⁶⁵⁰ Mısır, Suriye'den ithal edilen ipeklerle veya altın ve gümüş tellerle ürettiği keteni karıştırarak değişik terkipler oluşturmuş ve bu sayede dünyanın en aranan kumaşlarını üretmiştir.⁶⁵¹ Feyyum ve kıyısında Tinnîs, Dimyat, Şata ve Dabik kasabaları bulunan Nil ağzındaki Tinnîs Gölü civarında dokunan bu kumaşlar,⁶⁵² Doğu ve Batı yönlerinde oldukça geniş bir coğrafyaya ihraç edilmiştir.⁶⁵³ İbn Memmâtî'nin "Dünyada Mısır'dan başka bir ülkede, bir elbiseliği 100 dinar eden tırâz (işlemeli kumaş) imal edilmez" ifadeleri,⁶⁵⁴ Mısır'ın dokumacılık sektöründeki haklı şöhretine işaret etmektedir. Parçası 100 dinara satılan, ancak sırmalarla işlendiğinde fiyatı umumiyetle iki katına çıkan bu keten türü, sağlamlığı nedeniyle, mumyaların sarılması ve harita yapımı gibi alanlarda da oldukça rağbet görmüştür.⁶⁵⁵

"Badana" denilen ve halife için tek parça halinde imal edilen Tinnîs yapımı elbiselerin, yoğun altın işlemleri ile bin dinara çıkan bir değeri ifade ettiği,⁶⁵⁶ diğer yandan Feyyum yapımı 30 arşın uzunluğundaki kıymetli perdelerin ise, çift olarak 300 dinara alıcı bulduğu zikredilmektedir.⁶⁵⁷ Nâsır Hüsrev, ipekli sarık, başörtüsü ve kadınlara ait giyim eşyalarının yapıldığı Tinnîs'te üretilen bu renkli bezin eşine, hiçbir yerde rastlanmadığını, bu ketenin beyazının ise Dimyat'ta dokunduğunu nakletmektedir. "Sultanın dokuma yurdunda dokunanların", kimseye satılmayıp yalnızca sultana tahsis edildiğini; Fars Sultanı Adûdu'd-devle'nin bu özel elbiseden alabilmek için adamlarıyla Tinnîs'e 20 bin dinar gönderdiğini; ancak adamlarının orada birkaç yıl kaldıkları halde bu kumaşlardan almalarının mümkün olmadığını zikretmektedir. Hüsrev, hususi el-

biseler dokuyan dokumacıların yer aldığı Tinnîs'te, Mısır sultanının sarığının dokunduğunu nakletmekte, sultanın ise sarığını dokuyan adama beş yüz altın Mağribî dinar verdiğine dair rivayetler işittiğini dile getirmektedir.⁶⁵⁸ Hüsrev, ayrıca Mısır tekstil ürünleri içinde bir yenilik olarak, günün her vaktinde başka bir renkte görünen ve Tinnîs dışında dünyanın hiçbir yerinde imal edilmeyen "bukalemun" adlı yanardöner bir kumaş çeşidinin ortaya çıktığından bahsetmektedir.⁶⁵⁹ Hüsrev'in naklettiğine göre, Rum padişahı Mısır sultanına adam göndererek ülkesinden yüz şehir almasını, buna karşılık Tinnîs'i kendisine vermesini teklif etmiş; ancak sultan ipekleriyle ve yanardöner kumaşıyla meşhur bu şehri vermeye yanaşmamıştır.⁶⁶⁰

Her bir bölgesinde birbirinden değerli kumaşların üretildiği Mısır, Asiyut şehrinde koyun yününden imal edilen ve dünyada eşi bulunmayan sarıklarıyla, Yukarı Saïd bölgesinde dokunan ve İran'a gönderilen incecik yünlüleriyle,⁶⁶¹ bir dirhemi üç Mağribî dinara satılan iplikleriyle,⁶⁶² her yıl Kâbe'yi örten seçkin dokumalarıyla,⁶⁶³ Behnesâ'da üretilen perde, brokar, çadır, halı ve yatak örtüleri ile,⁶⁶⁴ dokumacılık sektörünün bütün alanlarına damgasını vurmuştur. Mısır'ın, "Şatavî",⁶⁶⁵ "şurub", "dabikî" ve "kasab" gibi kimisi üretildiği bölgelere nispetle adlandırılan özel kumaş türleri,⁶⁶⁶ İslam dünyasında onu haklı bir şöhretin sahibi yapmıştır. IV./X. asırda erkeklere, boyanmış renkli kıyafetlerle dolaşmanın yasaklanması, dabikî elbiselere ilgiyi artırmış; 360/971 senesinde Tinnîs, sadece Irak'a 20 ilâ 30 bin dinar değerinde ihracat yapmıştır. Ancak Mısır'ın Fatımi hakimiyetine girmesiyle ihracat yasaklanmış ve bu dönemde, "elek gibi" gevşek dokunan ve boyanma özelliği olan kasablardan daha ziyade sarık ve özellikle de kadınlar için örtü ve üstlükler imal edilmiştir.⁶⁶⁷

Bölgesel ve dönemsel olarak farklı özellikler gösteren Mısır dokuma endüstrisinin bu denli büyük bir ilerleme kaydetmesinin muhtelif sebepleri üzerinde duran Bakır, ilk olarak Mısır'ın yabancı devletlerle ticarî ilişkilerinin oldukça geliştiği bu dönemin, Mısır dokumalarına yönelik talebi de arttırdığından bahseder. Dokuma fabrikalarının devlet tarafından sıkı bir şekilde kontrol altında tutulduğunu; keza atölyelerde çalışan yabancı işçilere gerekli bütün hizmetlerin sunulduğunu zikreden Bakır, özellikle Fatımiler döneminde devlet eliyle, dokuma sanayiine önemli bir atılım kazandıracak "dâru'd-dibac" denen yeni fabrikaların açıldığını ve bunlara büyük miktarlarda para tahsis edildiğini nakleder. Fatımi halifelerinin, devletin yüksek rütbeli memurlarına oldukça kaliteli elbiseler hediye etmelerinin; keza sanayi merkez ve şehirlerine hizmet ve hammadde temin ederek, buraların savunma ve asayişini sağlamada büyük ihtimam ve titizlik göstermelerinin, Mısır'ı dokuma endüstrisinde Ortadoğu'nun en önemli ülkesi durumuna getirdiğini dile getirir.⁶⁶⁸

Fatımiler döneminde kumaş üretiminde hem kalite hem de miktar olarak ciddi bir artış yaşanmıştır. Öyle ki, sadece Tinnîs'in yıllık lüks çamaşır ihracı 30.000 dinara ulaşmıştır. Bunun üzerine Fatımiler, muhtemelen iç talep fazlası sebebiyle getirdikleri ihracat yasağı ile üretimin ülke içinde kalmasını sağlamışlar; Mısır sarayına büyük miktarda tahsisat yapmışlardır. Bu yasak sebebiyle dokumacılık, başta İran ve Azerbaycan olmak üzere İslam coğrafyasının diğer bölgelerinde de gelişme kaydetmiştir.⁶⁶⁹

Mısır deltasında dokumacılık sektörünün, ev içi üretim şeklinde organize olduğunu söyleyen Mez, kadınlar tarafından eğrilene ketenin, erkekler tarafından dokunduğunu zikretmekte; kumaş tüccarının hesabına gündelikçi olarak çalışan bu işçilerin, mamullerini ancak devlet tarafından tayin edilen simsarlara satabildiklerinden bahsetmektedir. Mez, söz konusu işçilerin çalışma şartlarından duydukları memnuniyetsizlikleri kendilerini ziyaret eden Patrik Dionysius Tellmachre'ye anlattıklarını, Patriğin beyanına göre, III./IX. asrın başında bir dokumacının günde yarım dirhem aldığını, ancak bu ücretin ekmek için bile yeterli olmadığını nakletmektedir.⁶⁷⁰

Mısır ve Yemen'in katkılarıyla keten bezi dokumacılığı öylesine gelişmiştir ki,⁶⁷¹ Mısır'ın az miktardaki yün, keçi kılı ve pamuğunun da keten sanayiine uygun bir tarzda imal edilmesine başlanmıştır.⁶⁷² Bu arada, Yukarı Mısır'ın kadim ürünü ve bugün de Mısır'a "pamuk memleketi" vasfı kazandıran pamuğun, IV./X. asırda Mısır'ın bir mahsulü olarak henüz adı geçmemektedir.⁶⁷³

Tekstil alanındaki ihtiyacını büyük ölçüde Mısır ve Yemen'den karşılayan İslam dünyası, bu alanda ithalat ihtiyacı duymuyordu. Her ne kadar Geniza vesikalarında, Hindistan'dan İslam dünyası ve Akdeniz istikametine sevk edilen ticaret malları arasında, sık sık ve pek de azımsanmayacak miktarlarda Hint kumaşı ve bundan mamul kıyafetlerin adı geçmekteyse de, bunlar daha ziyade Hint tacirlerinin İslam topraklarındaki eşlerine, iş ortaklarına veya dinî kurumlarına hediye olarak gönderdikleri parçalardan ibaretti. İhraç edilen ürünlere bir bütün olarak bakıldığında, bunlar önemsenecek miktarda değildi. Zaten tekstil ürünleri çok yer kapladığından, uzun mesafeli ticarete prensip olarak ancak çok değerli tekstil mamulleri nakledilmeye değer addediliyordu.⁶⁷⁴

Uzun mesafeli ticarete, Çin'in ipekli kumaşları da yer almaktaysa da, bunlar da önemli bir yekûn tutmamaktaydı. Zira İslam öncesi dönemde İran ve Bizans'a önemli miktarlarda işlenmemiş ipek ihraç eden Çin, İslamî dönemlerde Bizans'ın ipek endüstrisinin hammadde ihtiyacını İslam topraklarından karşılamasıyla ciddi bir ihracat kaybı yaşamış; Çin ipeğine karşı duyulan talep oldukça azalmıştır.⁶⁷⁵

Son olarak, İslam dünyasında önemli bir gelişme gösteren hasır ve ip endüstrisinin de, Kızıldeniz havzasında bölgesel çapta bir üretim gerçekleştirildiğini görmekteyiz. Mısır'ın "el-kavkas" adıyla anılan gemi ipleri,⁶⁷⁶ Kulzüm'de imal edilen hasırlar,⁶⁷⁷ Ayzab'da üretilen Hindistan cevizinin *kinbar* denilen liflerinden elde edilen ve Kızıldeniz-Hint Okyanusu gemilerinin dikilmesinde kullanılan ipler⁶⁷⁸ bölgedeki yerel üretimin belli başlı örnekleridir.

Deri

İnsanların yeme-içme, giyim-kuşam ve barınma gibi ihtiyaçlarını temin etmede çok önemli bir yeri olan deri, çok eski dönemlerden itibaren belli işlemlerden geçirilerek birçok eşyanın yapımında kullanılmıştır. İslam dünyasının belli başlı merkezlerinin hemen hepsinde bir şekilde de olsa yaşatılmış bu sanayi, Kızıldeniz havzasının da dâhil olduğu beynelmilel ticarete yaygın bir yer edinmiştir. Bunda, derinin İslam öncesi dönemden itibaren Araplar arasında geniş bir kullanım alanına sahip olması da etkili olmuştur. Özellikle Taif'in, bölgenin yerli halkı tarafından işlenen "sahtiyan" ile kösele ve derileri Arabistan'ın muhtelif bölge ve şehirlerine pazarladığı bilinmektedir. Deriden mamul ayakkabı, at eyerleri, deve semerleri, çadırlar, su kovaları ve tulumları, yağ tulumları, hurç ve kayışlar, yarımadanın her yerinden bunları satın almak isteyen tüccar kervanlarının ilgisini çektiğinden, bölge tüccar akınına uğramaktaydı.⁶⁷⁹ Kağıdın olmadığı bir dünyada derinin aynı zamanda, oldukça nadir bulunan, işlenmesi emek isteyen ve bu yüzden de pahalı bir yazı aracı Mısır papirüsüne karşı en iyi alternatif olduğu da dikkate alındığında, ticarî bakımdan taşıdığı önem daha iyi anlaşılacaktır. Nitekim Necid bölgesinde kurulan Ukâz Panayırı'nda, bölgeye gelen yabancı tacirler tarafından alınan Taif derileri, Irak ve Aden ile Arabistan'ın muhtelif bölgelerine taşınıyordu.⁶⁸⁰ Taif bu şöhretini, bölgede önemli bir iktisadî canlanmanın yaşandığı İslamî dönemde de devam ettirmiştir.

Derinin özellikle göçebe yaşayan kabileler için ayrı bir önemi bulunmaktaydı. Zira her şeyden önce deri, "Allah, size evlerinizden oturulacak bir yer yaptı ve size hayvan derilerinden göç gününüzde ve ikamet gününüzde kolayca kullanacağınız hafif evler (...) yaptı." (Nahl, 80) ayetinde de hatırlatıldığı üzere, o dönemin Arap toplumunda oldukça önemli bir işlevi olan çadırların ana malzemesini oluşturmaktaydı.⁶⁸¹ Arap sosyal ve iktisadî hayatına damgasını vuran panayırlarda gösteri amaçlı, savaş meydanlarında ise kumanda merkezi olarak kurulan kırmızı çadırlarla, edebî zevkin büyük bir gelişme gösterdiği Müslüman Arap toplumunda meşhur şairlerin şiirlerini okumak üzere bir araya geldikleri çadırlar, hep deriden yapılmaktaydı.⁶⁸² Muhtelif giyecek eşyalarının yanı sıra bal,

yağ ve hurma gibi yiyeceklerin saklanıp depolanmasında da deri oldukça önemli bir malzeme idi.⁶⁸³

İslam dünyasının dericilik endüstrisinde tartışmasız en önde gelen merkezi Güney Arabistan'dı.⁶⁸⁴ Özellikle de Yemen'in Cüreş, Sa'de ve Hicaz'ın Taif şehirleri, Arabistan'ın dericilikte en gelişmiş yerleşim merkezleriydi.⁶⁸⁵ Bunlar içinde, fethi Hz. Peygamber'in sağlığında savaşırsız bir şekilde gerçekleştirilen Cüreş⁶⁸⁶ oldukça meşhur olup, burada çok sayıda tabaklama atölyesi mevcuttu.⁶⁸⁷ Cüreş'te tabaklanan deriler, bölgeye önemli bir ticarî katkı sağlıyordu.⁶⁸⁸ Bunun yanı sıra kaliteli terliklerin imal edildiği Sa'de'deki deri tabaklama fabrikası da dış pazarlara açılacak miktarlarda üretim yapıyor; başta Yemen ve Hicaz olmak üzere çevre bölgelere mal tedarik ediyordu. Özellikle de hacıların giydiği Yemen ayakkabıları, bu bölgede üretiliyordu.⁶⁸⁹ Keza Hemedânî'nin "dericiler şehri" (beledü'd-debbağ) şeklinde tavsif ettiği⁶⁹⁰ Taif'te de deriden, oldukça kaliteli ve değeri yüksek ayakkabılar imal edilmekteydi.⁶⁹¹ Habeşistan'dan işlenmemiş olarak yola çıkan deriler ve kaplan postları, Yemen'de tabaklanmak ve terlik yapılmak üzere deniz yoluyla Aden'e getiriliyor; buradan da diğer memleketlere ihraç ediliyordu.⁶⁹² Habeşistan bölgesindeki zürafa⁶⁹³ derileri de, lüks ayakkabıcılıkta kullanılıyor ve bölgenin ihraç kalemi içinde yer alıyordu.⁶⁹⁴ Diğer yandan Nâsır Hüsrev'in, Mısır'da, Habeş ilinden getirilmiş bir öküz derisi gördüğünü ve kaplan derisine benzeyen bu deriden ayakkabı yapıldığını nakletmesi,⁶⁹⁵ Doğu Afrika ve özellikle de Habeşistan'ın işlenmemiş deri temininde belli bir önem taşıdığını göstermektedir. Nitekim ayakkabı ve terlik endüstrisinin büyük gelişme gösterdiği ve ülkenin her yerinde muhtelif kalitede imal edilmiş deriden mamul ayakkabı satan dükkanların açıldığı Fatımiler döneminde de, Habeşistan'dan ithal edilen inek derisinden yapılan terlikler özel bir yer tutmuştur. Zira bu terlikler, yerli deriden yapılmış benzer ürünlerden kaliteleri ile ayrılmıştır.⁶⁹⁶

Yemen dışında, dericiliğin geliştiği önemli bir başka merkez Mekke idi. Akik Vadisi'nden getirilen deriler, buradaki büyük taş değirmenlerde ezilerek deri tabaklama işi için uygun hale getiriliyordu. Habeşistan'a hicret eden sahabilerin oradan sürülüp çıkarılmaları için Kureyş tarafından Habeşistan'a gönderilen elçilerin Habeş hükümdarı Ashame'ye götürdüğü hediyeler içinde, Mekke'nin tabaklanmış derisinin bulunması ve bunun en beğenilen hediye olması,⁶⁹⁷ Mekke'nin dericilik alanında hatırı sayılır bir durumda olduğunu gösterir. Diğer yandan Hâşim'in, Bizans Kayser'inden Kureyş adına ticaret için emân elde ettiğinde, Mekke'li tüccarın ucuz ve kaliteli mal sağlayabileceklerini belirterek Şam'da deri mamulleri ve giyim eşyası satmaları konusunda izin almaları, keza Hz. Peygamber'in Mekke'de yaşanan kıtlık sırasında bölgeye Medine hurması

göndermesi, karşılığında da deri talep etmesi⁶⁹⁸ gibi örnekler, Mekke'de dericiliğin geliştiğini göstermektedir. Cevâd Ali de, Mekkelilerin Şam bölgesine taşıdığı başlıca ticaret malının, tabaklanmış deri olduğunu zikretmektedir.⁶⁹⁹ Ayrıca dericiliğin, Hz. Peygamber'in eşleri Sevede bnt. Zem'a ve Zeyneb bnt. Cahş ile sahabe tarafından da ilgi gösterilen bir meslek dalı olduğu görülmektedir.⁷⁰⁰

İbnü'l-Mücâvir'in nakilleri, İslam dünyasının iki önemli dericilik merkezi olan Yemen ve Hicaz bölgesinin bu geleneklerini VI/XII. yüzyılda da devam ettirdiklerini ortaya koymaktadır. İbnü'l-Mücâvir, bu dönemde deri tabaklama endüstrisinin merkezi Taif'te işlenen derilerin, özellikle Harezm bölgesinden gelen tüccar tarafından muhtelif memleketlere götürüldüğünü nakletmekte;⁷⁰¹ diğer yandan da İslam öncesi dönemde Farsların işgaline uğrayan Yemen'de, o dönemden kalan tabakhanelerin ve derinin işlenmesinde kullanılan palamatları hazırlamaya yarayan taş değirmenlerin varlığına dikkat çekmektedir.⁷⁰²

Zira, çadır yapımı dışında, su ve her türlü sıvının muhafaza edildiği tulum ve tulukların da imal edildiği deri, ayrıca mest, terlik, çizme gibi giyim eşyaları ile eyer ve koşum takımlarından mefruşata uzanan geniş bir alanda kullanılmaktaydı. Demirci körüğü, def, kalkan, yatak, yastık gibi eşyaların yapımında da istifade edilen deri, Hz. Ömer döneminde para malzemesi olarak dahi düşünülmüştür.⁷⁰³

Müslüman tacirler tarafından Hindistan bölgesinden alınan ûd gibi kokular da deriden yapılmış büyük kaplarda taşınmıştır. Her biri 700-800 kg ûd ahşabı alan bu deri kaplar, uzun ve tehlikeli yolculuklara karşı dayanıklı olmaları için istiflenerek ziftlenmiş ve bu şekilde taşınmıştır. Ayrıca deri kapların birleştirilmesiyle oluşturulan su nakliye araçlarında, bu ticaretle uğraşan insanlar da taşınmıştır.⁷⁰⁴

e. Maden, Kereste ve Toprak Sanayi

Madencilik

Sınırları hızla genişleyen ve önemli kaynaklara duyduğu ihtiyacı her geçen gün daha da artan İslam dünyası, sınırlı miktardaki maden kaynakları ile bu açığını gideremiyor ve bakır hariç diğer maden talebinin büyük kısmını ithalatla temin ediyordu. İslam dünyasının maden endüstrisi açısından geri kalmasında, maden kaynaklarının sınırlılığı kadar, maden endüstrisinin gelişmesinin ön şartlarından yakıt yetersizliğinin de önemli bir etkisi olmuştur. Zira madenlerin işletilmesi için büyük miktarlarda odun ve kömüre ihtiyaç vardı. Lombard, bu gerçeğe, eski Doğu medeniyetlerinde madenciliğin "orman yiyen" bir sektör olduğu yönündeki tespitiyle dikkat çekmiştir.⁷⁰⁵

Ancak asıl problem, maden rezervleri yönünden yaşanan fakirlikti. Hammadde bulmak için yola çıkan gemi ve kervanlar, çok uzak memleketlere kadar gitmeyi göze alırlar ve dönüşlerinde bazen işlenmiş madenler getirirlerdi. Bu sebeplerle İslam dünyasında madencilik alanında daha ziyade yabancı ülkelere ve uzak topraklara bağımlı kalınmıştır.⁷⁰⁶

Kıymetli maden kaynakları içinde hiç şüphe yok ki, en değerlisi *altındı*. Tabiatı saf halde bulunması ve dövülerek biçimlendirilmesi nedeniyle insan tarafından kullanılan ilk maden olan altından, mücevher, heykel ve vazolar yapılmaya başlanmış; zamanla madenî eşyalardaki süslemelerden ciltçilik, hat, minyatür ve tezhip gibi güzel sanatlara, yapıların iç bezemelerinden para ölçü birimi olmaya kadar hayatın birçok alanına girmiştir.⁷⁰⁷ Özellikle M.Ö. VII. yüzyılda altın ve gümüş alışımsı sikkelerin iktisadî hayatta yerini almasıyla, altın genişleyen ticarî sistemler için vazgeçilmez bir ihtiyaç maddesi haline gelmiş ve uzak mesafeli ticaretin en değerli ürünlerinden biri olmuştur. Öyle ki, özellikle de değerli maden kıtlığının yaşandığı Batı dünyası için altın, hem iktisadî hayatın deveranı, hem de kilise, saray ve zengin evlerinin dekorasyon ve gösteriş amaçlı lüks tüketim eşyalarının ana malzemesi olarak aranan bir maden olmuştur.⁷⁰⁸

Kızıldeniz havzasının özellikle Doğu Afrika yakası, başta altın olmak üzere maden yatakları bakımından nispeten zengindi. Nitekim bu bölgelerin İslam hilafetinin denetimine geçmesiyle artan sikke tedavülü sayesinde İslam devletlerinin uzun mesafeli ticaretteki etkinliğinin arttığı üzerinde durulmuştur.⁷⁰⁹

Altın arayıcılarının büyük rağbet gösterdiği bu bölgelerin başında, Asvan'a 15 günlük mesafede bulunan el-Allâki Vadisi gelmekteydi.⁷¹⁰ Rivayete göre, altın arayıcıları mehtapsız gecelerde dışarı çıkarak parlayan yerlere işaret koyuyorlar; ertesi gün de işaretlenen yerlerdeki kumları yıkayarak altın tozunu ortaya çıkarıyorlardı. Ardından da altını civa ile karıştırarak eritiyorlardı.⁷¹¹

Yunanlı tarihçi Herodot, Güney Mısır ve Kuzey Sudan'da zengin altın yataklarının olduğunu, bu yatakların Etiyopya'ya kadar uzandığını nakletmektedir.⁷¹² Benzer bilgilere İbn Haldûn tarafından da işaret edilmiştir.⁷¹³ Mez, altının, bölge yerlileri tarafından yaygın bir şekilde kullanıldığından; büyük-küçük herkesin altınla içiçe yaşadığından bahsetmektedir. Gerçekten de Sudan'a gelen tacirlerin başlıca amacı altın almak olmuştur. Bölge insanı da ihraç ettiği altın karşılığında tuz gibi temel ihtiyaç maddelerini temin etmiştir.⁷¹⁴

İbn Haldûn, Sudan örneğinden yola çıkarak bir memleketin altın ve gümüş gibi kıymetli madenlerinin çok olmasının, bölge halkının zengin

ve servet sahibi olduğu anlamına gelmediğini ifade eder.⁷¹⁵ Bu durum, bölge halkının mal temin edebilecek imkânlarına rağmen, ticarete aktif bir şekilde rol almadığı şeklinde yorumlanabilir. Öyle ki, bölgenin değerli kaynakları, Mağrip ve Batı Avrupa'daki⁷¹⁶ lüks tüketim ihtiyacının karşılanmasına ve genişleyen ticarî sistemlerin beslenmesine hizmet etse de, bölge insanına refah getirmemiştir. Zira bölgenin değerli maden yatakları, Eski Mısır'dan itibaren daha ziyade dış güçler tarafından işletilmiştir.

Lombard, altın üretim merkezlerinde yerli halkın çalıştığını ve işgücü ile çıkarılan altınların merkezî idarece taşındığını zikretmektedir. Dinar basımının ve kuyumculuğun ana hammadde olan altının, saray ve şehir atölyeleri ile kuyumcu çarşılarına yöneldiğini söyleyen Lombard, dolayışındaki altınların eritildiğini ve yeni şekiller aldığını, Fatimi saraylarından geriye pek fazla eşyanın kalmamış olmasında da söz konusu durumun etkili olduğunu zikreder.⁷¹⁷

İslam dünyasında ticareti yapılan bir diğer değerli maden gümüş olup, parlak ve paslanmaz özelliğiyle tarih boyunca büyük bir ilgi görmüştür. İslam dünyasında "dirhem" denilen ve ağırlığı bölgeden bölgeye göre değişen gümüş sikkelerin yapımında ve kuyumculuk alanında yaygın bir kullanımı olan gümüş, genellikle gümüşlü kurşun kaynaklarından sağlanıyor, daha sonra belli işlemlerden geçirilerek kurşundan ayrılıyordu. Yeterli miktarda gümüş kaynaklarına sahip olmayan İslam dünyasının gümüş ihtiyacı, büyük ölçüde Kabil'in kuzeyindeki Benjir madenleri ile Kafkasya'dan Tiyanşan'a uzanan bir şerit içine serpiştirilmiş madenlerden karşılanıyordu.⁷¹⁸ Her ne kadar klasik İslam tarih kaynaklarında Sudan'daki el-Allâki Vadisi'nin, altının yanı sıra gümüş, bakır ve demir madenleri bakımından taşıdığı zenginlikten bahsedilmiş⁷¹⁹ ve İdrisî Habeşistan bölgesinde ticaret gemilerinin ilgisini çekecek kadar gümüşün varlığına işaret etmişse de,⁷²⁰ bunların miktarı, kuyumculuk ve dirhem basımı başta olmak üzere, İslam Devleti'nin gümüş ihtiyacını karşılamaya yetecek düzeyde olmamıştır.

Diğer yandan on bin gümüş arayıcısının faaliyet gösterdiği zikredilen Hindukuş'taki Benjir (Bencehir/Beştepe) bölgesinde⁷²¹ oldukça zengin gümüş madenleri bulunduğu anlaşılmaktadır. Bu bölgeyi anlatan Yâkût, gümüş sayesinde parlayan ve yıkılan hayatları tasvir etmiştir:

Gümüş parçaları o kadar boldu ki, hemen herşeyin bedeli bir dirhem gümüştü, satın alınacak şey, isterse bir ince demet sebze olsun. Gümüş cevheri şehrin yanbaşındaki dağdadır ve cevhere ulaşmak için açılan madenlerden dağ adeta kalbura dönmüştür. Madenciler cevhere giden damarı keşfetmek için belli bazı işaretleri arar durur; böyle bir damar buldukları zaman da gümüşe tesadüf edinceye kadar kazarlar. Bu ma-

dencilerin 300 bin dirheme kadar kazanması mümkündür; üç nesli müreffeh biçimde geçindirecek gümüşü bulanlar olduğu gibi, ancak masrafını çıkarabilenler de görülür. Fakat, çoğu zaman uzun uğraşlar sonunda su veya diğer aksiliklerle karşılaştıkları için bütün sermayelerini yatırdıkları madeni kapatmak zorunda kalırlar; kimi artık fakir ve perişan bir durumda, ellerinde değnekleri dilencilik yapmaya mahkum olurlar. Bazen bir kazıcı bir damarı takip eder, bir diğeri de aynı cevherin bir başka damarından işe başlar; bu takdirde kim evvel hareket eder ve rakibinin yolunu keserse, madene ve cevherine sahip olur. Böyle bir yarışta şeytanların bile başaramayacağı bir süratle çalışılır; zira kaybedenin bütün masrafları heba olup gider. Aynı anda hedefe varırlarsa madeni bölüşürler. Kazıcılar madende mum ve fener yandığı sürece çalışırlar; yakıtı tükenen karanlıkta devam etmek isterse kısa sürede bir kazaya kurban gider. Madencilerin yarın ne olacağı belli değildir; sabahleyin zengin işe koyulan birinin, akşam fakir düşmesi mümkün olduğu gibi tersi de mümkündür.⁷²²

Altın ve gümüşün geleneksel dünyada ifade ettiği değer, hiç şüphesiz tartışma götürmez. Bununla birlikte kullanım değeri açısından en az altın ve gümüş kadar önemli ve bunlardan çok daha yaygın bir yeri olan *demir* ve *bakır* gibi madenlerin, uzun mesafeli ticaretteki yeri, altın ve gümüş seviyesine ulaşmamış; oldukça sınırlı kalmıştır. Zira hacim ve ağırlık olarak o dönemin taşımacılık imkânlarını ciddi anlamda zorlayan bu madenler, daha ziyade yakın mesafelerde ticaretin konusu olmuştur. Bu zorluklar, imalatla farklı tekniklerin gelişmesine sebep olmuştur. Mesela Hint Okyanusu ve Kızıldeniz’de seyreden gemilerin inşasında demir çivi kullanılmamasının bir sebebi olarak demir eksikliğinden bahsedilir.⁷²³

İslam dünyasının, Kızıldeniz’e kıyısı olan ülkeler de dâhil olmak üzere, demir yönünden taşıdığı bu mahrumiyet, dış piyasalara yönelmeyi zorunlu kılmış⁷²⁴ veya demir üretimi için, sık sık kısmen paslanmış eski demirlerin yeniden dönüştürülmesi yoluna gidilmiştir.⁷²⁵

Eski çağlardan beri demir yatakları bakımından zengin bölgeler, esas itibarıyla Lübnan, Kuzey Afrika, İspanya ve Hindistan’dır.⁷²⁶ İbnü’l-Mücâvir, Arabistan’ın Asir bölgesinde yer alan ve küçük bir volkanik ada olma özelliği taşıyan Kudummul’un⁷²⁷ demir madenleri bakımından zengin olduğunu zikretse de,⁷²⁸ keza klasik İslam tarih kaynaklarında, Nil ile Kızıldeniz arasında, Mısır Saîd’inin güney kısmında yer alan bölgede zengin demir ve bakır madenlerinin bulunduğundan söz edilse de,⁷²⁹ hiç şüphe yok ki çok geniş bir alana yayılan İslam dünyasının ihtiyaçları göz önünde bulundurulduğunda bu kaynaklar oldukça yetersiz kalmaktadır.

Hindistan'da oldukça eskilerden beri uygulanan ve Roma İmparatorluğu döneminden itibaren Akdeniz dünyası tarafından büyük rağbet gösterilen dökme çelik imaline, İslamî dönemde de devam edilmiş ve silah yapımı ile uğraşan merkezler çok miktarda işlenmeye hazır çelik veya çeliktan yapılmış Hint kılıcı ihraç edilmiştir. Söz konusu Hint kılıçlarının hammaddesi Doğu Afrika'dan getirilmiş; Hindistan'da Hint çeliği haline getirildikten sonra ya ham çelik haliyle veya işlenmiş kılıç olarak İslam dünyasına geri gönderilmiştir. Bu anlamda demir, hammadde, işlenmiş aramal ve bitmiş mamul şeklinde alınıp satılmıştır.⁷³⁰

Dökme halinden, dövülerek yassılaştırılmış plaka haline ya da çekilerek tel şekline getirilen ve her hâlükârda dayanıklı kalan demir;⁷³¹ miğfer, kalkan, zırh, kılıç ve sair silahların yanı sıra Arap savaş gemilerinde saldırı amaçlı silah ve donanımın yapımında da kullanılmıştır.⁷³²

İslam dünyasında ticareti yapılan diğer önemli iki maden ise, *bakır* ve *kalay*dı. İslam coğrafyası, demire nispetle bakır madenleri bakımından daha iyi bir durumdaydı. Dönemin başlıca bakır yatakları, Orta Asya'nın yanı sıra Ergani, Yukarı Mezopotamya, Güney Fas ve İspanya'daydı. Kalaya gelince, daha çok Britanya Adaları ile Malay Yarımadası gibi uzak ülkelerden getiriliyordu. Lombard, bütün önde gelen İslam şehirlerinin çarşılarında bakır işleyen tacir-zanaatkârlara rastlandığına dikkat çekmiş ve İslam dünyasında bakır, bronz ve pirinç endüstrisinin parlak bir durumda olduğunu dile getirmiştir.⁷³³

Goitein, Doğu-Batı ticareti hakkında çok detaylı bilgiler veren Geniza vesikalarında, bakır gereçlerin imalatına yönelik oldukça detaylı ve konunun uzmanlarının incelemesini gerektirecek kadar da hayranlık uyandırıcı bilgilerin yer aldığını zikretmektedir. Bu vesikalara göre, hem bakır madenleriyle, hem de bronz ve pirinç sanayii ile meşhur Güneybatı Hindistan, bakır, kurşun ve sair hammaddesini Batı'dan alıyor; Aden üzerinden gelen eski veya kırılmış gereçlerden, siparişe göre yeni gereçler ürettiyordu. Güneybatı Hindistan'daki bronz ve pirinç sanayinden talep edilen mallar, öylesine çoktu ki, yerel bakır madenleri bu talebi karşılamıyordu. Goitein, Hindistan'daki sanayinin gelişmiş olmasını, Adenli tacirlerin, bakır gereç ihtiyaçlarını, tecrübeli Yemen bakırcılarına rağmen, birçok riski göze alarak Hindistan'dan talep etmelerine bağlamaktadır.⁷³⁴ İbn Battûta da İslam topraklarına Maldiv Adaları'ndan bol miktarda bakır kaplar ithal edildiğini nakletmektedir.⁷³⁵

Kerestecilik

Doğu-Batı arasında ticareti yapılan bir başka alan, kereste ve ahşap ihtiyacının karşılandığı orman ürünleridir. Kızıldeniz'in kıyıları başta olmak üzere, İslam toprakları, ormanlık bölgeler açısından fakirdi. Bunun-

la birlikte, İslam dünyasında keresteye duyulan ihtiyaç günden güne artıyordu. Zira kereste, maden ve cam gibi endüstri alanlarıyla, gelişmekte olan büyük şehirlerin hareketlilik yaşayan inşaat sektöründe, keza sulama kanallarında su yükseltmeye yarayan dolapların yapımında kullanılıyordu. Bunun dışında, önemli bir kısmı, Kızıldeniz, Akdeniz ve Nil nehri gibi su havzaları etrafında yer alan İslam ülkelerinin, ticaret, taşımacılık ve savunma amaçlı gemicilik faaliyetleri için büyük miktarlarda keresteye ihtiyacı vardı. Özellikle önemli bir deniz gücü olan Bizans karşısında denizde verilen mücadele, harp gemilerinin yapımını gerektiriyor; deniz ticaret filoları ve savaş teknolojisi alanında her geçen gün kaydedilen ilerlemeler, büyük çaplı gemilerin imalini zorunlu kılıyordu. Gemilerde Latin yelkenlerini taşıyacak uzun direklerin yapılması için daha büyük ağaçlara ihtiyaç duyuluyordu. Bütün bunlara, her geçen gün artan mobilya ihtiyacının da eklenmesiyle, İslam coğrafyasında orman ürünlerine yönelik ciddi bir talep fazlası oluşmuştur.⁷³⁶ Ancak kereste ithalatının yapılabileceği ormanlık bölgelerin uzak oluşu, hem nakliye zorlukları oluşturmuş hem de maliyeti arttırarak keresteye paha biçilmez bir değer yüklemiştir.⁷³⁷

Kereste temini konusunda yaşanan bütün bu sıkıntılar sebebiyle, İslam devletlerinin alternatif yolları da denediğini görüyoruz. Mesela Bizans'ın elinde bulunan Anadolu ve Dalmaçya sahillerine düzenlenen akınlar, büyük ölçüde bu amaca yöneliktir. Bunun dışında kıt da olsa kereste temininin mümkün olduğu bölgelerde, bütün mahallî imkânlar seferber edilmiş; elde edilen her türlü ahşap parçası, devletin kontrol ve himayesi altında titizlikle korunmuştur. Bu kaynakları suiistimal edecek her türlü teşebbüs devlet tarafından cezalandırılmıştır.⁷³⁸ Kızıldeniz havzasının ahşap bakımından taşıdığı yetersizlik oldukça müzmin bir sıkıntı olduğundan, her dönemde ithalat yoluna gidilmiştir.⁷³⁹ Bu gelenek İslamî dönemde de devam etmiştir. Bu amaçla, bir yandan Amalfi ve Venedik aracılığıyla sınırsız bir orman alanına sahip Batı'nın çam, köknar ve karaçamlarını ithal eden İslam ülkeleri, diğer yandan da okyanus ötesindeki Hindistan kıyılarına yönelmiştir. Hindistan'ın "hurmadan daha yüksek, cevizden daha hacimli büyüklüğüyle altında çok sayıda insan ve hayvanı barındırabilen"⁷⁴⁰ meşhur tik ağacı, Kızıldeniz ve Emirü'l-Mü'minin Kanalı yoluyla Mısır'a getirilmiştir. Lombard, kesilen ağaçların Mısır'daki antrepolara kendi tabii uzunluklarını muhafaza ederek ulaştırıldığından bahseder ki,⁷⁴¹ bunun sebebi dayanıklılıkları ile bilinen bu ağaçların, büyük gemi yapımı için ideal bir malzeme teşkil etmesidir.⁷⁴² Diğer yandan hafif gemi yapımı endüstrisi için de, Hindistan cevizi ağaçları açısından zengin Maldiv ve Lakadiv adalarından ithalat yapılmıştır.⁷⁴³ Zira Hindistancevizi ağacı, bir geminin tüm aksamını sağlayacak parçalar ihtiva et-

mektedir. Mesela kerestesi geminin doğrama ve direkleri için kullanılırken, liflerinden halatlar, örülmüş yapraklarından yelkenler yapılmış; cevizler ise geminin taşıdığı satılabilir meta olmuştur.⁷⁴⁴

Goitein, Hindistan'ın en önemli ihraç kalemlerinden kerestenin, muhtemelen bizzat Arap gemi inşacıları tarafından ve onların gemileri vasıtasıyla taşındığını zikreder.⁷⁴⁵ Diğer yandan Suriye-Lübnan ormanlarından bol miktarda temin edilen kereste de, hem Suriye tersanelerinde yapılan gemilerde kullanılmış, hem de Mısır'a gönderilmiştir.⁷⁴⁶ Mısır, kereste ve demir gibi ülke içinde bulunmayan ve devletin ihtiyaç duyduğu ürünleri mümkün olduğu kadar ucuz tedarik etmek için, Mısır'da çıkan ve talep edilen şap, soda ve zümrüt gibi değerli mallarını mübadele vasıtası olarak kullanmış; bunun için de –yukarıda temas ettiğimiz gibi– bu ürünlerin ticaretini kendi tekeli altında tutmuştur.⁷⁴⁷

İslam dünyasında ciddi bir kereste sıkıntısı çekilmesine rağmen, tahta oymacılığı tekniğinin büyük gelişme gösterdiğinden bahseden Lombard, bu konuda ağaç yönünden zengin ülkelerden daha ileri durumda olduğunu zikreder. Ona göre bu durum, çok kıymetli addedilen kerestenin en ufak parçalarının dahi ziyan edilmeden kullanılması ve bu sebeple işçiliğin öneminin artmasından kaynaklanmaktadır.⁷⁴⁸ Mazaherî de tahta işleme sanatının gösterdiği gelişmeyi vurgulayarak, evlerin içlerine kadar giren tahta oymacılığının merdiven, kapı, paravana, iskemle, konsol, masa, sandık, kürsü, sehpa, çekmece ve satranç takımlarına uzanan çeşitliliğine dikkat çeker.⁷⁴⁹

Toprak Ürünleri

Kızıldeniz ticaretine mevzu olmuş bir başka ürün de çömlek ve cam eşya gibi topraktan mamul mallardı. İbn Battûta tarafından “pişmiş toprağın en sanatlısı” olarak tasvir edilen Çin işi toprak kaplar, Çin'in Zeytûn ve Sinkelân bölgelerinde, civardaki dağların toprağını kullanmak suretiyle üretiliyordu. Kömürü andıran ve alev olup yanan bu toprağın, bir miktar taş ilave edildikten sonra üç gün boyunca ateşte pişirildiğini, ardından su dökülerek yeniden toprağa dönüştürüldüğünü söyleyen seyyah, bu toprağın 15-30 gün kadar yoğrulduktan sonra şekillendirildiğini nakleder. Çin'de üretilen bu toprak kapların ve Sinkelân bölgesindeki Çin'in en büyük çarşısında satılan Çin porselenlerinin, Hindistan, Yemen ve Afrika'ya kadar uzanan geniş bir coğrafyaya ihraç edildiğini zikreder.⁷⁵⁰ Çin'den alınan bu toprak kap yapma sanatı, Hint Okyanusu ve Kızıldeniz'i aşarak Kahire'ye kadar ulaşmış ve İslam medeniyetinde nefis tabak, vazo ve süs eşyalarının ortaya çıkmasına imkân sağlamıştır.⁷⁵¹ Goitein'in, Geniza vesikalarından yola çıkarak, Çin porseleni ve Yemen işi taş kapların uzun mesafeli ticarete konu olmadığı, daha ziyade hediye veya özel ev siparişi listelerinde yer aldığı yönünde yaptığı izahı,⁷⁵² toprak ürünlerinin de-

niz aşırı ticaretteki yeri göz önünde tutulduğunda özel bir durum olarak nitelenebilir. Porselen ve benzeri kıymetli kapların ticareti, kırılma riski sebebiyle, muhtemelen az miktarlarda yapılıyordu. Ancak çömlek gibi kullanım amacı daha geniş ürünler dışı ticaretin tabii bir parçasıydı; zira ticarete konu birçok ürün aslında çömleklerle taşınıyordu. Bununla birlikte Kızıldeniz ve Hint Okyanusu'nda sıvı ticareti, şarap ve zeytinyağının ticarete önemli bir yer tuttuğu Akdeniz'deki kadar yaygın değildi; bu da taşıma amaçlı çömlek ihtiyacını azaltıyordu.

“Antik devirlerden beri bilinen çok eski bir Akdeniz endüstrisi olan” camın da bu ticarete tam tersi istikamette yol aldığını görüyoruz. Cam üretiminde, sahip olduğu özel kumu ile İskenderiye özel bir yer tutmuş; Suriye ve Mısır İslami devirde lüks cam üretimi ile şöhret bulmuştur. Buralardan Çin'e renkli, altınlı, işlenmiş, oyulmuş cam eşya gönderilirken, karşılığında da Çin porseleni alınmıştır.⁷⁵³

f. Değerli Taşlar, Mücevherat ve Egzotik Maddeler

Daha ziyade pahada ağır, yükte hafif ürünlerin taşındığı uzun mesafeli ticaretin konusu olan bir başka kalem, eski çağlarda bugün ifade ettiğinden çok daha fazla değer biçilen kıymetli taşlardı. IV./X. asırda, bu taşların en kıymetlileri arasında, Nişabur'un firuzesi, Seylan'ın yakutu, Umman'ın incisi, Mısır'ın zümrüdü ve Yemen'in yakutunun adları geçmektedir. Bunların içinde yakut, zümrüt ve inciye özel bir önem atfedilmektedir.⁷⁵⁴

IV./X. asırda büyük teveccüh gösterilen ve en iyi cinsleri Seylan'da⁷⁵⁵ ve Yemen'in Sana şehrinde çıkarılan *yakut*, madenlerden çıkartılmaktaydı. Afganistan dağlarında da kıymetli cinslerine rastlanan yakut için yapılan kazılar sonunda, bazen kaya büyüklüğünde parçalara ulaşılıyordu. Mez, XII. asır ticaretinde bol miktarda yakut taşınması sebebiyle bu taşın değer kaybettiğinden bahsetmektedir; zira yakutun yaygın kullanımı sebebiyle asil sınıflar nezdindeki itibarının azaldığına; asillerin yakutu, özellikle de büyük parçalarını, yalnızca hokka ve kadeh gibi daha gündelik eşyalarında kullanmaya başladığına dikkat çekmektedir.⁷⁵⁶

İbn Battûta sadece Seylan'da bulunan “behremân” adlı ilginç bir yakuttan bahseder. Yakut bulmak amacıyla yapılan kazı sırasında karşılaşılan beyaz taşların iç kısmındaki gözeneklerde yer aldığını söylediği bu yakut türünün; işin erbabı oyucular elinde sabırla kazılarak çıkarıldığını ifade eden İbn Battûta, kırmızı, sarı ve mavi renklerinin olduğunu zikreder. Kıymeti yüz “fenem”e⁷⁵⁷ ulaşan yakutun iyi cinsinin hükümdar tarafından satın alındığını, kıymetçe daha düşük olanların ise arazi sahibine bırakıldığını nakleder. İbn Battûta ayrıca, Seylan'da yakutun, kadınların el ve ayaklarına takılmış rengârenk takıları süslediğini, cariyelerin örtüleri-

ne işlendiğini, kâselerin yapımında kullanıldığını, hatta bir filin alnında yedi büyük yakut gördüğünü zikreder.⁷⁵⁸

Diğer bir kıymetli taş zümrüt olup, bölgenin tek zümrüt maden ocağı, Nil üzerinden gidildiğinde yedi günlük mesafede bulunan Doğu Mısır çölünde yer almaktaydı.⁷⁵⁹ Üç çeşidinin bulunduğu nakledilen⁷⁶⁰ bu zümrüdü dünyada denginin olmadığı zikredilirse de,⁷⁶¹ Hindistan topraklarından da benzer kalitede zümrüt çıkarıldığı yönünde rivayetler mevcuttur.⁷⁶²

Bölgenin diğer kıymetli ürünleri gibi zümrüt madenlerine de özel bir önem atfedilmiş ve bunlar devlet tarafından işletilmiştir. Bu bakımdan zümrüdün çıkarılması aşamasındaki bütün masraflar devlet tarafından karşılanmıştır. Mağara içinde bulunan bu maden yataklarına girilirken kullanılan meşale ve iplerden madenlerin çıkarılması sırasında lazım olan âletlere, madende çalışan işçilerin masraflarından ücretlerine varıncaya kadar bütün harcamalar, bu masraf listesine dâhil edilmiştir. Bu arada işçilerin işletme mahallinden çıkarken, yanlarında kıymetli taşlardan götürmemeleri için, çırılçıplak çıkmaları zorunlu tutulmuştur ki,⁷⁶³ bu, devletin söz konusu işletmeleri oldukça sıkı bir denetim altında tuttuğunu göstermektedir. Biri Mısır'da, diğeri Hindistan'ın doğu sahillerinde bulunan bu zümrütler, beynelmilel ticarete dâhil olmuştur. Hint zümrüdü, Aden ve Mekke yoluyla Batı'ya sevk edilirken, Mısır'ın ihtiyaç duyduğu ve ithal ettiği mallara karşılık mübadele amaçlı kullandığı için piyasada kolaylıkla bulunmayan zümrüdüne de, Uzak Doğu prenslerinin oldukça rağbet gösterdiği ifade edilmiştir.⁷⁶⁴

Mercan ve kehribar gibi, organik mücevher ve mineraller grubundan olan *inci*, başkalaşım geçirmiş hayvansal kaynaklı bir taştır. Orta Çağda yazılmış klasik eserlerde, kıymetli mücevherler listesinde ilk sıralarda yer alan, keza zümrüt ve yakut ile birlikte üç ana mücevherden biri olarak taltif edilen incinin, *dürr* (büyük) ve *mürcan* (küçük) olmak üzere iki cinsinden bahsedilir. İnci için oldukça değişken bir terminoloji kullanılmış; dürr, habb ve harida gibi isimlerin delinmemiş inci, lü'lüün ise delinmiş inci olduğu yönünde değerlendirmeler yapılmıştır. Keza incinin renk (beyaz, sarı, kurşun veya fildişi), şekil (küre, uzunlama, zeytin veya turp şekilli, konik, yassı, badem, çizik), büyüklük, yapı, ağırlık, değer gibi dış etkenlere karşı tepkisi (asit, yağ, ısı, vs.) ve bulunduğu, avlandığı ve ticaretinin yapıldığı yerlere göre detaylı tasnifleri yapılmıştır. Hatta incinin kalitesini ölçmek için muhtelif uygulamalar geliştirilmiştir.⁷⁶⁵ En iyi inci cinsinin yuvarlak, beyaz ve şeffaf özellik gösterenler olduğu vurgulanmıştır.⁷⁶⁶ Mez, bir inci tanesinin kıymet ölçüsü sayılan yuvarlaklığının anlaşılabilmesi için, incinin bir levha üzerinde yuvarlanması gerektiğinden, bütün bir gün durmadan yuvarlanabilen incinin, tam yuvarlak olduğuna hükmedilerek değerli sayıldığından bahsetmiştir.⁷⁶⁷

Cinsine göre çok farklı değerlerin biçildiği incinin,⁷⁶⁸ uzun süre, Hint Okyanusu'nda çıkan fırtınalarla su yüzüne vuran inci midyelerinin yarım açılan kapaklarının içine yağmur suyunun girmesiyle oluştuğuna inanılmış; yağmur suyunu alan midyelerin kapaklarını kapatarak dibe indikleri ve yağmur suyunun zamanla inciyi oluşturduğu yönünde bir inanç yerleşmiştir.⁷⁶⁹

Muhtelif türleri olan incinin esas itibariyle en iyileri, Hint Okyanusu'nda Seylan Adası, Umman, Basra Körfezi, Bahreyn, Keş ve Halek adalarından çıkarılmıştır.⁷⁷⁰ Özellikle Halek Adası yakınında çıkan inciler nadir ve değerli olduğu için “yetimin incisi” şeklinde anılmıştır.⁷⁷¹ Aden bölgesinde de inci avcılığı yapıldığı ve bunların bölge ticaretine konu olduğu bilinmektedir.⁷⁷²

İnciler, bu iş için görevli dalgıçlar tarafından toplanmaktaydı.⁷⁷³ Bir müteşebbisin organizasyonu altında bir araya toplanan dalgıçlar otuz gün hesabıyla iki ay için istihdam ediliyorlar⁷⁷⁴ ve ücretlerini avans olarak önceden alıyorlardı.⁷⁷⁵ İnci avcılığı için en uygun zaman dilimi ağustos ve eylül ayları olmakla birlikte,⁷⁷⁶ bu zaman dilimi, uygun hava koşullarında diğer aylara da genişletilebiliyordu.⁷⁷⁷ Mez, oldukça zahmetli bir iş olan inci çıkarma işlemi öncesinde yapılan hazırlıkları şöyle tasvir etmektedir:

Her birinde ayrı ayrı kamaralarda 5-6 tüccar ve her birinin yanında birer dalgıç olmak üzere 200'den fazla gemi şehirden beraberce ayrılır. Filonun önünde bir kılavuz gider ve belli bir yerde durunca dalgıç dalar. Netice iyi ise gemisini demirler. Bunun üzerine diğer gemiler de onun etrafında demirler.⁷⁷⁸

Yerin tespit edilmesinden sonra, dalgıçlarla ilgili hazırlıklar yapıldı. Kaynaklarda bu konunun detayları hakkında farklılıklar yer alsa da, temelde benzer şeyler nakledilmektedir. Dalgıçların burun delikleri, bağa ve boynuzdan yapılmış özel bir madde ile kapatılır; nefes almaları için iç kısımları delinen kulakları, yağlanmış bir pamukla tıkanır. Ayak ve baldırları ise, deniz hayvanlarının saldırılarından korunmak amacıyla siyaha boyanırdı. Elllerine bir ip bağlanan dalgıçlar, boyunlarına astıkları deriden torbalarla ve yanlarına aldıkları bıçakla derinliklere iner ve bir iki saat süren bir arama faaliyetinde bulunurlardı. Bu arada dalgıçların su altında birbirlerine seslerini duyurmak için “köpek gibi” bağırdıklarından bahsedilmektedir.⁷⁷⁹ Denizin dibinde küçük taşlar arasında kuma yapışmış istiridyeler tek tek toplanıp, deri torbaya doldurulurdu. Nefesinin daralması halinde dalgıç, elindeki ipi çekerek, deniz yüzeyinde ipin diğer ucunu tutan insanlara ipi çekmeleri için haber gönderirdi. Ardından sedefler açılarak, içlerindeki inciler tek tek toplanırdı.⁷⁸⁰ Diğer yandan da sudan çık-

rılan dalgıcın üzerine kaynar suda bekletilen yumuşak bir battaniye atılır; dalgıcın bu şekilde ölümden kurtulacağına inanılırdı.⁷⁸¹

Mez, oldukça zahmetli ve riskli olan inci avcılığını, İslam öncesi dönemin şairi el-A'şâ'nın diliyle resmeder:

Renk ve vücut yapısı bakımından birbirinden farklı dört kişinin başı olarak, sallanan bir kayıkla denize açılıyor, sonra dişlerini sıkı tutarak ve dudakları yağ sıçratarak babasını öldürmüş denize dalıyor. Sonra da ona hücum ediyor: Satmak istemez misin? O ise kıymetli ganimetini iki eliyle boynuna asıyor.⁷⁸²

Gerçekten de oldukça meşakkatli şartlarda gerçekleştirilen ve dalgıçlar için ciddi tehlikeler barındıran inci çıkarma işlemi, bütün bu zorluklarına rağmen, müteşebbislere getirdiği büyük kârlar nedeniyle⁷⁸³ cezbedici bir özellik taşıyordu. Basra Körfezi'nde gerçekleştirilen ve İslam dünyasının bütün bölgelerine akan inci işi, komisyoncuların da faaliyet gösterdiği geniş bir ticaret şebekesini ayakta tutuyor; önemli filoların çalıştığı bu işten büyük kazançlar sağlanıyordu. Devlet de aldığı yüksek oranlı vergilerle bu kâra ortak oluyordu.⁷⁸⁴ Nitekim Çin'e gelen yabancı tüccarın gümrük ödememek için, incileri elbiselerinin astarları içinde veya şemsiyelerinin başlarında gizledikleri bilinmektedir.⁷⁸⁵ İbn Battûta da, sultanın, Basra Körfezi'nden çıkarılan incilerin beşte birine el koyduğunu, geri kalanların ise, tüccarca satın alındığını nakletmektedir.⁷⁸⁶ Satışları resmî bir denetim altında gerçekleştirilen bu incilerin ölçülmesinde de ilmiikleri farklı üç elek kullanılmaktaydı.⁷⁸⁷ Tudelalı Benjamin (yaklaşık M.S. 1170), kendi döneminde bu sektörün bir Yahudi memurun kontrolü altında faaliyet gösterdiğini söylerken,⁷⁸⁸ Mez, bu ticaretten asıl faydalananların Hintli tüccar olduğunu; zira onların, içinden inci çıkan bu istirdiyeleri son derece ucuza satın aldıklarını nakletmektedir.⁷⁸⁹

İnci avcılığının getirdiği kazançlardan biri de, incinin çıkarıldığı istirdiyelerin iç zarından elde edilen ve ticari bir değeri olan *sedefti*.⁷⁹⁰

Fillerin ya da nadiren mors, su aygırı, düğmeli Afrika domuzu veya yaban domuzu gibi hayvanların ana dişlerinden ya da savunma dişlerinden elde edilen, son derece sert ve kemiksi madde olan *fildişi*, oldukça eski dönemlerden itibaren, kalitesi hayvanın türüne ve malzemenin geldiği yere göre değişen muhtelif türleriyle ticarî bir değer ifade etmiştir.⁷⁹¹ M.Ö. III. bin yıldan itibaren Mezopotamya, Mısır, Anadolu ve diğer Ön Asya medeniyetlerinde, özellikle mabed ve saraylarda kullanılan muhtelif heykelciklerle lüks eşyalarının yapımında özel bir yeri olan fildişi,⁷⁹² oldukça erken dönemlerden itibaren bölgeler arası ticaretin konusu olmuştur. Zira M.Ö. 1500 civarında Mısır kraliçesi Hatşepsut'un güzel ko-

kunun vatani Sudan ve Punt (Somali) bölgelerine düzenlediği seferin ardından bu ülkeden Mısır'a getirilen mallar arasında fildişinin de adı geçmektedir.⁷⁹³ Afrika'nın özellikle Sudan ve Etiyopya bölgelerinde bol miktarda bulunan fildişleri,⁷⁹⁴ uzak mesafe ticaretinde önemli bir yer tutmuştur. Her ne kadar Hindistan sahillerinde yaşayan fillerden çıkarılan fildişleri de bu ticarete yer almışsa da,⁷⁹⁵ Afrika fildişi, Hint menşeli türlerine nispetle daha fazla tercih edilmiştir.⁷⁹⁶ Hindistan, Sri Lanka, Tayland ve Malezya bölgelerinde yetişen Asya fillerine rağmen, Hindistan ve Çin'in Afrika'dan fildişi ihraç etmesinde, Afrika fillerinin savunma dişlerinin çok daha büyük olması⁷⁹⁷ etkili olmuştur. Nitekim Mez de, Çin'den gelen fildişinin daha küçük ve kızılımsı özelliğinden dolayı, Afrika menşeli olanlara göre daha az kâr getirdiğini zikretmektedir.⁷⁹⁸

Çok sayıda vahşi hayvan ve filin bulunduğu Zengibar'ın başlıca ihraç maddelerinden biri fildişi olup, burası sık sık yabancı tacirler tarafından ziyaret ediliyordu.⁷⁹⁹ Nitekim Nâsır Hüsrev de, Mısır'ın dünyanın en nefis ve nadir şeylerinin bulunduğu "Sûku'l-Kanâdil" adıyla anılan pazarında gördüğü, çoğu iki yüz batmandan ağır fildişlerinin de Zengibar'dan getirildiğine dikkat çekmiştir.⁸⁰⁰

Arabistan'ın antik dönemden kalma yerleşim yerlerinde yapılan arkeolojik kazılarda da buralarda fildişi kullanıldığına dair tesbitler yapılmıştır. Fildişi Cahiliye şiirine de girmiştir.⁸⁰¹ Keza Hz. Peygamber'in özel eşyaları arasında fildişi bir taraktan bahsedilmektedir.⁸⁰² Arap tüccarı tarafından Doğu Afrika'dan satın alınarak Çin'e kadar götürülen fildişinin, Hindistan ve Çin'de birçok alanda kullanıldığı bilinmektedir.⁸⁰³ Diğer yandan Ahnef b. Kays'ın Kufelilere karşı, "Biz sizden fildişi, değerli kereste, ipek ve haraç bakımından daha zenginiz" diye övünmesi de, fildişinin oldukça değerli bir madde olarak algılandığının göstergesi sayılabilir.⁸⁰⁴

Oldukça sert ve kısmen saydam bir taş olan ve Mısırlılar, İbraniler, Yunanlılar ve Romalılar tarafından değerli eşyaların yapımında kullanılan *akik*,⁸⁰⁵ İslamî dönemde de levha, kılıç ve bıçak kabzaları ile kâse yapımı gibi muhtelif eşyaların imalinde kullanılmakla birlikte, esas itibarıyla kendini İslam sanatında göstermiştir. Zira Emevi, Abbasi ve Fatımi dönemlerinde, minber, kapı kanadı ve diğer ahşap eşya üzerine uygulanan kakmacılıkla, üzerleri bitki, hayvan ve insan figürleriyle süslenmiş farklı şekillerdeki sandukaların, keza mücevher ve parfüm kutularının yapımında kullanılmıştır.⁸⁰⁶ Mez, sanat işlerinde, akikin daha ziyade Yemen'den gelen karışık renkli ve damarlı cinsinin⁸⁰⁷ tercih edildiğini zikretmekte ve akikin hoş rengi ve parlaklığıyla toplumun üst sınıflarının masalarını süslediğini dile getirmektedir.⁸⁰⁸ Akik en iyi cinsine sahip Yemen⁸⁰⁹ ile akik öylesine özdeşleşmiştir ki, divan edebiyatında Yemen, mecazen bu taşın adıyla anılmıştır.⁸¹⁰ Nâsır Hüsrev de Sana'da çıkarıldığını söylediği akikin, dağ-

dan kesilen bir taş olduğunu, kumun içine konarak bir tavada kızartıldığını, ardından yine kum içinde güneşe bırakıldığını, son olarak da cilalandığını zikreder. Bu arada seyyah, Mısır'da, Yemen'den getirilen ve kabzası yakuta benzeyen yekpare kızıl akikten yapılmış bir kılıç gördüğünden bahseder.⁸¹¹

g. Köleler ve Canlı Hayvanlar

Köle ticaretinin konusu insandır ve İslam'ın kölelik müessesini zorlaştırmasına rağmen, önceki dönemlerde olduğu gibi İslam coğrafyasında da köleler, ticareti, yetiştirilmesi ve eğitimi ile yaygın bir sektör konumundadır. Bu konuda en büyük sermayeyi sağlayan bölge hiç şüphesiz Afrika olmuştur. Özellikle Sudan ve Habeşistan bölgeleri önemli miktarlarda köle ihraç etmiştir.⁸¹² Nitekim Nâsır Hüsrev, Mısır'da gördüğü kölelerin ya Nûbeli ya da Rum ülkesinden gelme olduğunu zikretmektedir.⁸¹³ Afrika'nın dış piyasalardan taleplerini temin yolunda kullandığı en büyük mübadele aracı, altın ve köle olmuştur. II./VIII. asrın ortalarında bir köle için biçilen ortalama fiyat 200 dirhemdir. Mez, Müslüman memleketlerinde siyahî kölelerin fazla çoğalmamasını, kuzey bölgelerde zenci kadınlar arasındaki yaygın kısrılığa bağlar.⁸¹⁴ Köleler kimi yerlerde ev içi işler için tedarik edilirken, bazı bölgelerde ise tamamen tarımda kullanılmıştır. Abbasi döneminde Doğu Afrika'dan getirilen köleler, Güney Irak'ta hayli önem kazanmışlar; Yukarı Nil Vadisi'nde ve Sahra vahalarında toprağı işlemişlerdir. Ancak köleler, daha ziyade ev içi hizmetkârı ve şehirlerde cariye olarak kullanılmışlardır. Kara Afrika'dan temin edilen ve çoğu kadın bu köleler, bazen Kızıldeniz ve Hint Okyanusu üzerinden, bazen de Nil boyunca ya da Sahra yollarından getirilmişlerdir.⁸¹⁵

Köle sektörü, sadece köle temini ve ticaretinden ibaret değildi. Kölelerin eğitimi de ciddi bir faaliyet sahası idi. Bu durum Arabistan'ı, Habeşistan, Somali ve Bantu'dan getirilen kölelerin ticaretinin yapıldığı merkezlerden biri haline getirmişti. IX. yüzyıl başında Yemen'in Zebid şehrinde büyük siyahi köle pazarı kurulmuş; Medine'de yüksek fiyatla satılan köleler için bir eğitim merkezi oluşturulmuştur. Aralarında meşhur kişilerin de bulunduğu köleler, bu şehirde kabiliyetlerine göre şarkıcı, müzisyen ve sanatçı olarak eğitilmişlerdir. Müslüman ve Hindu kölelerin dahi gönderilip eğitime tabi tutulduğu ve Medine şarkı tekniğini öğrendikleri bu okuldan çıkan köleler, Abbasi sarayında büyük rağbet görmüştür.⁸¹⁶

Afrika köle ikmali yönünden çok uzun süre birinci sırayı korumuştur. Bu çerçevede Afrika'da belli bazı bölgeler dikkat çekmektedir. Yukarı Nil yörelerinden getirilen Nûbelilerin, Orta Mısır'ın giriş kapısı Asvan'da top-

landığı ve burada hadım edildiği bilinmektedir. Özellikle Hristiyan manastırlarında bir araya gelen “Barabra” denen köleler, ev işlerinde çalıştırılıyorlardı. Etiyopyalılar, Nil Vadisi’nden getiriliyor ve Kızıldeniz limanlarından Mısır’a veya Arabistan’a gönderiliyordu. Somalili köleler Zeyla yolu ile Aden’e geliyor, buradan da büyük bir dağıtım pazarı olan Zebid’e ulaşıyordu. Afrika’nın doğu kıyılarından gelen kölelere zorla yakalanıyor ya da süs eşyaları karşılığında iç bölgelerin küçük krallıklarından satın alınıyorlardı. Sokotra ve Aden kıyılarında kurulmuş özel çarşılarından geçiyor; daha sonra Kızıldeniz yoluyla Mısır’a yahut Basra Körfezi yolu ile Mezopotamya’ya gönderiliyorlardı. Batı Sudan da bir başka köle kaynağıydı.⁸¹⁷

İslam coğrafyasına Afrika dışından da köleler gelmekteydi. Mesela Müslüman İspanya ve Kuzey Afrika’nın hizmetçi ihtiyacını karşılamak üzere Avrupalı erkek ve kadın köle tedariki ile iştigal eden bir ticaret kolu gelişmişti. Müslüman batıdaki bu beyaz köleler, Slav anlamındaki Arapça “Saklebi” kelimesinin çoğulu Sakâlibe ortak ismiyle biliniyorlardı. Bu Avrupalı köleler arasında Hristiyanlar olduğu gibi Yahudiler de vardı. Köleler daha ziyade Yunanlı esir tacirlerinden temin ediliyor veya İspanyalı, Sicilyalı ve Kuzey Afrikalı Müslüman korsanların X.-XII. yüzyıllar arasında Akdeniz’deki Hristiyan sahillerine yaptıkları saldırılarda ele geçirilen esirlerden oluşuyordu.⁸¹⁸

Müslüman toplumun kölelere etki ve kudreti yüksek mevkilere gelebilme imkânı tanıyan yapısı, kölelerin İspanyol Emevileri de dâhil olmak üzere Arap toplumu içinde çok önemli bir unsur olmalarını sağlamıştır. Nitekim Fatımilerin Tunus’ta hilafetlerini kurup, elli yıl kadar sonra Mısır’ı fethetmek amacıyla doğuya ilerlemelerinde Slav kölelerin önemli bir rol oynadığı dile getirilmiştir.⁸¹⁹ Memlûklular da bilindiği gibi kölelikten gelenlerce kurulmuştur.

Kölelik düzeni, esasında son dönemlere dek önemini korumuş bir ekonomik vaka idi. Köle akışı savaflara neden oluyor ve ticaret dünyasını çok geniş sınırlara kadar uzatabiliyordu.⁸²⁰ Antik devrin büyük uygarlıkları, Bizans İmparatorluğu ve İslam dünyasında köle, rağbet gören bir meta idi. Ancak fetihlerin sona ermesiyle birlikte, İslam dünyası sınırları içinde köle sayısı zamanla azalmaya başlamıştır. Dolayısıyla köle temini için sınırların ötesine, komşu ve uzak ülkelere başvurmak gerekmiş; özellikle devlet yapısı olmayan dağınık ve göçebe topluluklar, söz konusu ihtiyacın karşılanabileceği en uygun alanlar olarak görülmüştür. “Bilâdü’s-Sudan” denen Savan ve Afrika ormanının kenarında yer alan bölge, bu yanı sıra rağbet gösterilen önemli alanlardan biri olmuştur.⁸²¹ Doğu Afrika’dan Irak, İran ve hatta Çin’e çok sayıda köle taşınmıştır. Daha sonraları Ortadoğu’da Hint ve Malay haremağalarını Türk ve Moğol sarayla-

rına getirmek de gelenek haline gelmiştir.⁸²² Aynı şekilde belli bir köle stoğu da bazen Yahudi tacirler tarafından olmak üzere Verdin, Venedik veya İtalya'nın diğer bölgelerinden temin edilmiştir.⁸²³

Bu dönemlerin ticareti yapılan mal yelpazesine, canlı hayvan türlerini de eklemek gerekir. Kimi zaman göze çarpan egzotik hayvanlar bir yana, hayvan ticareti daha ziyade develer ve atları kapsamaktaydı. Bunlardan deve, kervanların geçtiği tüm merkezlerde el değiştirebildiği için bir taraftan yük taşıırken, aynı zamanda bir meta olabiliyordu. Özellikle Şihr'in iyi cins develere sahip olduğu zikredilmektedir.⁸²⁴ Nâsır Hüsrev de, Kızıldeniz kıyısında yer alan Ayzab şehrinde, başka hiçbir yerde olmayan develerin bulunduğunu ve bunların Mısır ve Hicaz bölgelerine gönderildiğini⁸²⁵ kaydetmiştir.

Öte yandan en çok ticareti yapılan hayvan atı. Bu ticarete, her ne kadar muhtelif bölgelerin at türleri dâhil olsa da, burada, Kızıldeniz havzasının ticarî bir meta olması bakımından, gerek Akdeniz gerekse Hindistan bölgelerine ihraç edilen –“Arap atı” olarak da bilinen– “Suriye atı”na özel bir vurgu yapmak gerekir.⁸²⁶ Zira savaşlarda yoğun bir şekilde kullanılan ve hacimce küçük, sürat bakımından hızlı özel harp gemilerinde taşınan atların, Kızıldeniz-Hint Okyanusu hattında yaygın bir ticaretin konusu olduğuna dikkat çeken Venedikli seyyah Marco Polo,⁸²⁷ gemilerle Aden'den Hindistan'a götürülen ticarî emtia arasında en fazla ihraç edilen malın Arap atı olduğunu nakletmektedir. Nitekim Hindistan'da gördüğü en iyi cins atların da Aden ve Hürmüz'den gönderildiğini; bir atın 100 gümüş akçadan fazla ettiği Aden'de, satılan her cins maldan ağır vergiler alan Aden sultanının at ticaretinden de iyi paralar kazandığını aktarmaktadır.⁸²⁸ Ne var ki, her sene 5 bin atın ithal edildiği Hindistan'da, ertesi sene bunların yalnızca 300'ünün hayatta kalabildiğinden bahsedilmektedir.⁸²⁹ Özel gemilerle Hindistan'a gönderilen bu atların burada uzun süre yaşayamamalarının, hatta çoğalamamalarının, atlar için elverişli olmayan şartlardan kaynaklandığı; zira Hintlilerin atları yanlış besledikleri kayıtlara geçmiştir.⁸³⁰ Aden'in 600 km kuzey-batısında yer alan Şihr'den,⁸³¹ keza Yemen'in Hint denizi kıyısındaki sonuncu şehri Zafâr'dan da Hindistan'a cins atların ihraç edildiği bilinmektedir.⁸³²

IV. KIZILDENİZ HAVZASINDA YERLEŞİM VE LİMAN ŞEHİRLERİ

1. Aden

İslam coğrafyasının uç noktalarından biri olmasına rağmen, konumu ve antikiteye uzanan ilginç tarihiyle şöhret bulmuş Aden,¹ modern tanımlamalarla sınırı Bâbülmendeb'te çizilen Kızıldeniz'in kıyısı üzerinde yer almadığı halde, tarih boyunca gerek tarihî ve kültürel, gerekse iktisadî açıdan Kızıldeniz'den ayrı düşünülmemiştir. Hatta önceki bölümlerde görüldüğü üzere, İslam coğrafya kaynakları Kızıldeniz'in güney sınırını umumiyetle Bâbülmendeb'te bitirmekle birlikte, bu sınırı Bâbülmendeb ötesine taşıyan coğrafyacılar da olmuştur.² Kızıldeniz'i bir Bizans gölüne çevirmek isteyen I. Justin (ö. 527) zamanında olduğu gibi, Kızıldeniz üzerinde hakimiyet kurmak isteyen bütün güçler, Aden'i vazgeçilmez ve stratejik bir nokta, öncelikle ele geçirilmesi hedeflenen bir merkez olarak görmüş³ ve tarih boyunca Aden, hep Kızıldeniz'in limanları arasında sayılmıştır.⁴ Bu bakımdan Kızıldeniz ticaretinin ilk ve çok önemli bir ayağı olarak Aden'in bizim için ifade ettiği değerin altını özellikle çizmemiz gerekmektedir. Aden'i bilmeksizin Orta Çağlarda Kızıldeniz üzerinden gerçekleştirilen ticareti anlamamanın neredeyse imkânsız olduğunu söylememiz mübalağa sayılmaz.

Üç tarafından dağ yamaçları ile çevrilmiş olan, tek açık tarafından ise denize bakan eski Aden,⁵ volkanik dağların, platoların ve dar vadilerin hâkim olduğu kıraç ve taşlık bir coğrafyada kurulmuştur. Şehir ilk olarak, anakaraya ince bir şerit ile bağlı Aden Yarımadası'nın doğuya bakan krateri içinde doğmuştur. Ancak daha sonraları eski limanı saran dağları aşmış ve yarımadanın kuzeyindeki bölgeyi de içine katarak limanını genişletmiştir. Aden, XIX. yüzyıldan itibaren daha da genişleyerek, batısında "Küçük Aden" olarak bilinen yarımadaı da sınırları içine almıştır. Tarih kaynaklarında bahsi geçen ve bizim de burada ele alacağımız Aden, 550 metrelik bir rakıma sahip "Ur Aden" isimli sönmüş yanardağ kraterinin içine yerleşmiş eski Aden'dir.⁶

Şehrin çevresinde, yanardağın yanı sıra daha az yüksekliklere sahip Serat, Hükkat, Merşak ve Hadid gibi isimlerle anılan dağ ve tepeler yer al-

maktadır. Eskiden dar ve sık bir kıstağın ana karadan ayırdığı bir ada şeklinde duran şehir, bahar aylarında yaşanan gelgitlerin etkisiyle zaman zaman anakarayla birleşip ayrılmaktadır. Söz konusu kıstak, tarih içinde öncelikle Farsların inşa ettiği köprülerle aşılmış; bilahare doldurularak genişletilmiştir. Eski liman, güneydoğudan esen Ezyab rüzgarlarından korunmak için inşa edilmiş bir dalgakıranın eşliğinde şehrin doğusunda yer alırken, Aden'in asıl korunaklı limanı, zamanla iki yarımada arasında kalan tabii körfeze doğru kaymıştır.⁷

Modern koordinatlara göre 45. doğu boylamı üzerindeki 13. kuzey paralelinin hemen güneyinde kalan Aden,⁸ İslam tarih ve coğrafya kaynaklarında, Yemen Tihamesi'nde⁹ 67. kuzey enlem ve 19. doğu boylamları arasına yerleştirilmiştir.¹⁰ Dünyanın coğrafi anlamda 7 ayrı bölge şeklinde ele alındığı tasnifte Aden, İslam tarih ve coğrafyacılarının ekseriyeti tarafından birinci iklimde gösterilmiş olmakla birlikte,¹¹ iki bölge arasında sınır bir noktada yer almasından dolayı, bazı coğrafyacılar tarafından ikinci iklime dâhil edilmiştir.¹² Kalkaşendî ve Ebü'l-Fidâ, Aden'in Mekke'ye uzaklığını 1 aylık yolculuk süresi ile tanımlarken,¹³ Hamdullah Müstevfi 740/1339'da tamamladığı eserinde bu mesafeyi 120 fersah olarak vermiştir.¹⁴ Aden'den Mekke'ye hem deniz, hem de kara yoluyla gidiildiğini söyleyen Ebü'l-Fidâ, deniz yolunun uzunluğuna dikkat çekmiştir.¹⁵ Diğer yandan Aden'in, Yemen'in en büyük yerleşim merkezlerinden Sana'ya olan mesafesi, İslam tarihçileri ve coğrafyacıları tarafından 68 fersah,¹⁶ 9 merhale,¹⁷ 104 mil¹⁸ gibi farklı birimlerle ifade edilmiştir.

Sıcak iklimi ve kuraklığı eserlere konu olmuş Aden'de,¹⁹ yazın yoğun bir rutubetin eşlik ettiği tahammül edilmesi zor bir sıcaklık yaşanırken, kışın kuzeydoğudan esen muson rüzgarları sebebiyle bol miktarda yağış görülmektedir. Şehir, fırtınalardan ve yazın güneybatı yönünde esen mevsimlik rüzgarlardan, etrafını çepeçevre saran sıradağlar sayesinde korunmaktadır.²⁰ Volkanik toprak ve kaya yapısı, dağlık coğrafya ve yaz-kış çevrimi üzerine kurulu iklimi, bölgeyi hayli kurak yapmaktadır. Yemen'in en büyük şehri olmasa da, en meşhuru olan bu liman şehrinin²¹ en büyük problemi, tatlı su yetersizliği olmuştur. Zira dağların arka tarafında kalan Lahic bölgesinden büyükbaş hayvanlarla taşınan su, yaşanan iç savaşlar nedeniyle zaman zaman tükenme tehlikesi ile karşı karşıya kalmıştır. Su problemine çözüm bulmak amacıyla, çok eski dönemlerden itibaren Lahic ve Aden arasında bir tünelin kazılması yönünde çalışmalar yapılmışsa da, bir sonuca ulaşamamıştır. Deniz ile Hadid Dağı arasında bulunan kanala ait kalıntılar, bu kanalın tatlı suyu limana taşımak ya da Aden'i iç bölgelere bağlamak maksadıyla yapıldığı ihtimallerini akla getirmektedir. Bölgeye getirilen ve büyük ihtimalle kış yağmurları sırasında toplanan suların depolanması için de sarnıçlar ve su depoları inşa edilmiştir. Her ne

kadar bu depoların Pers İmparatorluğu döneminde yapıldığı ileri sürülse de, araştırmalar depoların Perslerden önceki dönemlerde yapıldığını ortaya koymaktadır.²² Bugün yarımada üzerinde, eski Sebe kültürünün izlerini taşıyan elliye yakın bent kalıntısı yer almaktadır. Diğer yandan kraterde bulunan muhtelif su kuyularının, içme suyu olarak kullanılmadığı bilinmektedir.²³

Lahic'den Aden'e su nakli, yol eşkıyalarının saldırılarına maruz kaldığı için, sık sık kesintiye uğramaktaydı. Bu bakımdan su depoları içme suyunu hem uzunca bir süre, hem de fazla miktarlarda muhafaza edebilecek şekilde inşa edilmiştir. Bu da şehrin su ihtiyacının, bölgenin yöneticileri tarafından ciddiye alındığını göstermektedir. Muhtemelen Aden'in geçit, kapı ve su kanalları projelerinin sahipleri tarafından tesis edilen bu usta işi şaheserler, eski Yemen medeniyetinin ulaştığı teknik ve kültürel gelişmişliği açık bir şekilde ortaya koymaktadır.²⁴ Aden'de 180 su kuyusunun varlığından bahseden İbnü'l-Mücâvir de²⁵ muhtemelen söz konusu su depolarını kastetmektedir.²⁶ Aden'in bu kadim su probleminin modern dönemlerde dahi devam ettiği ve kurak senelerde, deniz suyunun özel makinelerle çekilerek kullanıma uygun hale getirildiği bilinmektedir.²⁷

Arkeolojik bilgiler, Kızıldeniz'in hemen girişinde bulunan ve Arabistan'ın tarih boyunca en önemli limanı olan Aden'in geçmişinin, M.Ö. 4000'lere kadar uzandığını göstermektedir.²⁸ Yemen'in Doğu Afrika ile ilişkilerinin başlamasından itibaren varolduğu düşünülen Aden, elverişsiz iklimi ve kuraklığına rağmen, muhafazalı konumu ve stratejik önemi sayesinde tarih boyunca bölgenin en canlı limanı olmayı başarmıştır.²⁹ Bu kadar eski bir şehrin ilk kuruluşu ve ismini nereden aldığı bilinmemekle birlikte, konuya değinenler bu boşluğu ilgili rivayet ve hikâyeleri sıralayarak giderme yoluna gitmişlerdir.

Grek ve Romalıların "Adana" veya "Athana"³⁰ diye isimlendirdikleri şehir, esasında Aden'den daha eski bir kasaba olup, daha geniş bir bölgeyi tanımlayan ve Aden'in buğday, sebze ve meyve ihtiyacını karşılayan Ebyen'e bağlı³¹ bir yerleşim yeri olarak³² "Aden-i Ebyen" şeklinde de anılmıştır.³³ İdrîsî, Ebyen'i, Aden'in 12 mil doğusunda, Yemen'in deniz sahilinde yer alan, halkı sihir yapmakla şöhret bulmuş bir bölge olarak nitelemektedir.³⁴ Aden ve Ebyen isimlerine kaynaklık eden "Ebyen" adlı Himyerli bir şahıstan bahsedilmektedir.³⁵ Yâkût, Adnan'ın iki oğlu olduğu söylenen Aden ve Ebyen'e nispetle şehrin bu iki adı aldığına dair bir rivayeti aktarsa da, Adnan'ın "Aden" isminde bir oğlu olduğuna dair bir başka rivayet duymadığını nakletmektedir.³⁶

İslam tarih ve coğrafya kaynakları, Aden'in menşesine ilişkin muhtelif rivayetler naklederler. Şehrin adının nispet edildiği isimler arasında, bölge-

nin ilk yerleşimcilerinden olan³⁷ Hz. İbrahim soyundan gelen Aden b. Sinan³⁸ ve Aden b. Sebe,³⁹ ayrıca Aden’de hapsedilen ilk kişi olduğu nakledilen “Aden” adlı bir zât⁴⁰ ve Şeddâd b. Âd’ın⁴¹ isimleri geçmektedir. Bazı kaynaklarda, Kızıldeniz’i geçerek Aden sahiline ulaşan bazı Habeşli gemicilerin, karaya ulaşmalarını ifade etmek üzere “□□□□□” dediklerinden, şehrin, “denize açılanların ve denizden dönenlerin çıktığı yer” anlamında bu kökten gelen “Aden” adıyla anıldığından bahsedilmektedir.⁴² Kuruluşunda, Fars, Hint ve Sudan gibi farklı unsurların rol oynadığı Aden’in, farklı milletlerce değişik isimlerle anılması,⁴³ beynelmilel bir ilgi gördüğünün delilidir. Aden’in Sasani hükümdarı Enuşirvan (531-578) zamanında kurulduğuna dair rivayet de, şehir üzerindeki Fars etkisine işaret etmektedir.⁴⁴

Aden’in menşeiyle ilgili rivayetlerin en yaygın ve detaylısı, şüphesiz ki, Şeddâd b. Âd ile ilgilidir. Mes’ûdî’nin Yemen bölgesinde 109 yıl hüküm sürdüğünü söylediği Şeddâd, söz konusu bölgede hakimiyet kurmuş Âd kavminin kurucusu Âd b. Avs’ın oğlu olup, Aden civarında olduğu zannedilen ve eşi benzeri olmayan İrem şehrinin de banisi olarak kabul edilmektedir.⁴⁵ Şehrin adını kendisinden aldığı zikredilen Şeddâd b. Âd’ın, rivayete göre, Yemen’den Hadramut’a doğru giderken Lahic mevkiinde, Aden’in en büyük dağı el-Ur dikkatini çekmiş; dağı ve etrafını yakından tetkik etmeleri için bölgeye adamlarını göndermiştir. Adamlarının dağın etrafında yeşilliklerle kaplı, denize nazır bir vadinin olduğunu söylemeleri üzerine Lahic’te konaklamaya karar veren Şeddâd, bölgede kuyular kazılmasını ve Aden’e açılan bir geçit inşa edilmesini emretmiştir.⁴⁶ Daha sonraları, “Şeddâd’ın zindanı” olarak anılacak olan⁴⁷ şehrin, sürgün yeri olarak kullanılmasında, muhtemelen bu sapa ve muhkem mevkii rol oynamıştır. Zira, Yemen ve Hicaz bölgeleri konusunda önemli bilgiler veren İbnü’l-Mücâvir, hükümdarların hapis için kullandığı şehirlerden bahsederken Aden’i de anmakta ve buranın Firavun ve Fatımi dönemlerinde sürgün yeri olarak kullanıldığını nakletmektedir.⁴⁸

Şehri üç tarafından çevreleyen dağlar, tarih boyunca Aden’e karayolu üzerinden girişi oldukça zorlaştırmıştır. Şehri sarp bir mevkide⁴⁹ bırakan bu engeli dağ geçidi yapma fikriyle aşmayı düşünen Yemen’in eski sakinleri, çok zor şartlar altında yaptıkları bu geçit sayesinde Aden’i dağların arkasındaki dünya ile buluşturmışlar ve koydukları demir kapıyla da Aden’e girişi kontrol altına almışlardır.⁵⁰ Uzunluğu bir mili bulan bu geçidin hangi tarihte veya hangi Yemen kralının emriyle kazıldığı tam olarak bilinmemekte; ticaret kervanlarının rahat yolculuk yapmalarını sağlamak amacıyla dağlarda geçit ve yol açılmasını emreden herhangi bir vesika ya rastlanmamaktadır. Yukarıda da değinildiği gibi bazı rivayetler, bu zor projenin banisi olarak “Şeddâd” adını zikrederken, kanal, geçit ve kuyu gibi mühendislik gerektiren inşaatların, muhtemelen eskilerin nazarın-

da insan gücünü aşan harikalar olarak görülmesinin bir sonucu olarak, bunların yapımını Hz. Süleyman'ın cinleri veya Zülkarneyn'e kadar götüröenler de vardır.⁵¹ Diğer yandan söz konusu geçidin, iktidarı döneminde Aden çevresindeki kabilelerin birleştiğı ve ülkenin sınırlarının batıda Bâbülmendeb'den doğuda Hadramut'a, kuzeyde Sebe'den güneyde denize kadar uzandığı Kral Yed Eb Zübeyn (Zebîn) b. Şehr zamanında, kaçaklığı engellemek amacıyla kralın emriyle yapıldığına işaret eden rivayetler de bulunmaktadır. "Aden Kapısı" olarak bilinen geçit kontrol noktasının da aynı kral döneminde açıldığına da yer veren bu rivayete göre, geçidin kazıldığı dağın zirvesinde inşa edilen ve *et-Taakkür* adıyla anılan kale ile de geçidin her iki girişinin kontrolü sağlanmıştır. Hangi tarihlerde hüküm sürdükleri konusunda farklı görüşlerin ortaya konduğu Yemen'deki bu Mekrîbî krallarının, M.Ö. VIII. yüzyılda yaşadığını iddia edenler olduğu gibi, bunu M.Ö. I. veya II. yüzyıla kadar getirenler de olmuştur.⁵² Keza bu medeniyet projelerini, Farslara⁵³ ve Himyerilere⁵⁴ nispet edenler de vardır.

Aden, dinler tarihi kaynaklarında da muhtelif vesilelerle anılmaktadır. Tevrat'ta, Kâbil'in, kardeşi Hâbil'i öldürdükten sonra Aden'in doğusundaki Nod diyarına giderek orada bir şehir kurduğu, torunları tunç ve demircilikle uğraşan Kâbil'in, yeryüzünde medeniyeti ilk başlatan soyun atası olduğu zikredilmiştir (Tekvin, 4/16-22). Gerek tarih ve tefsir kitaplarında, gerekse *Kısâs-ı Enbiya* türü eserlerde tafsilatlı bir şekilde anlatılan Hâbil ve Kâbil kıssası ile ilgili rivayetlerde de, Kâbil'in, kardeşi Hâbil'i Hira Dağı'nda öldürdükten sonra, dağdan inerek kız kardeşi Aklima'yı da yanına alıp, Yemen topraklarındaki Aden'e kaçtığından bahsedilmektedir.⁵⁵ Aden ile ilgili bir başka rivayette, Sebe Melikesi Belkıs'ın maiyetindekilerle birlikte altın, cevher ve değerli buhurlardan müteşekkil hediyelerle Hz. Süleyman'ı karşılamak için Aden'e gittiği geçmektedir.⁵⁶

İbnü'l-Esir'in, Belkıs'ın nesebiyle alakalı olarak verdiği bir rivayette, Belkıs'ın babası Amr b. Ümeyr'in, insanlar arasında denginin olmadığını söyleyerek, cinlerin kralının kızıyla evlenmek istediğı, kralın ise ancak Yebrin ile Aden arasındaki sahil kısmını kendisine vermesi şartıyla kızını ona verebileceğini söylediğı nakledilir ki⁵⁷ bölgenin değerine işaret etmesi bakımından bu rivayet ilgi çekicidir.

Yine dinler tarihi çalışmalarında Aden'in, insanın dünyada varoluş hikâyesinin başladığı zemin olma gibi merkezî bir yere oturtulduğunu görmekteyiz. Zira Tevrat'a göre, Allah Adem'i yarattıktan sonra onu Aden'de (Eden) hazırladığı bahçesine koymuştur (Tekvin, 2/7-8). Bu bağlamda Aden, Kitab-ı Mukaddes'te Adem ile Havva'nın yaratılış mucizesine uyandıkları mekân ve bunun sonucu olarak da Havva'nın yasak ağacın meyvesinden yediğı yer olarak da takdim edilmektedir.⁵⁸

Kur'an'da zikri geçen Muattele Kuyusu'nun (Hac, 44) ve İrem şehrinin (Zümer Sûresi, 6) de burada olduğu rivayet edilmektedir. Yine kıyamet gününe işaret eden bir hadiste yer alan ve Aden içlerinden yükseleceği zikredilen ateş ile,⁵⁹ İslam tarih kaynaklarında Serat Dağı'ndan yükseleceği nakledilen ateş,⁶⁰ büyük ihtimalle bölgedeki yanardağ faaliyetine işaret etmektedir. Sıhhati kesin gözükmese de, söz konusu hadis, şimdi sönmüş bir yanardağ aktivitesinin bilincinde olunduğunu göstermektedir.⁶¹ Öte yandan İbnü'l-Mücâvir, Aden'de bir tapınağı olan Hintlilerin maymun-tanrısı Henuman'ın, İblis tarafından Serat Dağı'na kaçırılan Rama'nın karısı Sita'yı kurtardığına ilişkin uzunca bir rivayet nakleder ki, bu da Aden'in Hint efsanelerine kadar girdiğini göstermektedir.⁶²

Aden, tarih boyunca Yemen'e hükmeden bütün devletlerin kontrol altına almak istedikleri bir yer olmuştur. Bu yüzden Aden'in tarihini, siyasî bakımdan Yemen'in tarihinden ayrı düşünmek mümkün değildir. Yemen krallarının malî hazinesi olan Aden,⁶³ sırasıyla Yemen bölgesinde hâkimiyet kuran Mainliler, Sebeliler ve şehrin batı surlarını yıkan yangından sonra şehre sarnıçlar inşa eden Himyeriler tarafından idare edilmiş; büyük medeniyet projelerine sahip Himyeriler zamanında da bölgenin en önemli limanı haline gelmiştir.⁶⁴ Güney Arabistan'ın İslam öncesindeki en uzun ve görkemli medeniyetini temsil eden Himyeri Devleti'nin Akdeniz Havzası ile Uzak Doğu arasındaki kara ve deniz ticaret yolu üzerinde bulunması, bölgeye iktisadî bir hareketlilik getirmiş; bu dönemde Aden panayırı gerek Arabistan'dan, gerekse Akdeniz, Çin ve Hint ülkelerinden gelen tüccarla dolup taşmıştır.⁶⁵

Aden, her ne kadar iç kargaşadan ve Sebeliler, Himyeriler ile anlaşmalı diğer kabileler arasında yaşanan savaşlardan büyük yara alan Zafâr hükümetinin, Aden'in en büyük rakibi Moha'yı desteklemesi sonucunda, *Periplus* yazarının ifadesiyle bir "sahil kasabası"na dönüşmüşse de, bu durum uzun sürmemiştir. Zira, Batlamyus'un (ö. 168) Aden'i "Arabia Emporium" (Arap Ticaret Merkezi) olarak tavsif eden ifadeleri,⁶⁶ söz konusu sürecin uzun sürmediğini, Aden'in onun döneminde eski önemine kavuşmuş olduğunu göstermektedir. Belli ki Himyeriler, ülkenin güneyine tamamen hâkim olmakta gecikmemişler ve Aden'le Zafâr arasındaki yolları, kabilelerin geçişi için güvenli bir hale getirmişlerdir.⁶⁷

Siyaseten, sadece Yemenli Arapların değil, Antik Çağın büyük devletlerinin de hâkimiyetleri altına almak istedikleri stratejik bir noktada yer alan Aden, Firavun döneminde Mısırlıların, ardından da Habeş ve Romalıların büyük ilgisini çekmiştir.⁶⁸ Aden'i de içine alan bir genişleme planı güden Romalılar, Augustus'un iktidarı döneminde M.Ö. 24'te Aelius Galus kumandasında sevk edilen 10.000 kişilik bir kuvvetle, Güney Arabistanlıların tekellerine aldıkları nakliye yollarını ele geçirmek ve Yemen'in

sahip olduğu kaynakları Roma'nın istifadesine sunmak amacıyla harekete geçmişler; ancak aylar sonra, sayısı oldukça azalan ordularıyla muvaffak olamadan ülkelerine dönmüşlerdir.⁶⁹ Hareketin başarısız olması, Roma'nın Güney Arabistan üzerindeki ilgisini ortadan kaldırmamıştır. Güney Arabistanlı tacirler tarafından yükseltilecek fiyatları nakden ve peşin ödemeye mecbur kalan Roma vatandaşlarının şikayetleri ile doğudaki komşularının kendilerine ayırdıkları tahsisattan memnun olmayan Habeşlilerin memnuniyetsizliğinin birleşmesi, önemli bir gelişmenin başlangıcı olmuştur. Habeşlilerin hizmetinde çalışan Grek yahut Roma menseli "Hippalus" adındaki gemicinin, muson rüzgarlarındaki düzenin farkına varması ve tehlikelerine rağmen deniz yollarının sırlarını çözme girişimi, yukarıda bahsi geçen ticaret tekeli yıkılmış ve Güney Arabistanlıların ticarî refahını farklı yönde etkileyecek bir gelişme ile sonuçlanmıştır.⁷⁰

Bu gelişme, Mısır'dan öteye gitmeye cesaret edemeyen Roma ve Yunan gemilerinin, *Periplus* yazarının "mutlu ve çok önemli bir şehir" olarak tanımladığı ticarî kilit bölgesi Aden'e ve Hint Okyanusu denizciliğine girmesinin de başlangıcını oluşturmuştur.⁷¹ Zira Mısır'dan Hint Okyanusu'nun limanlarına gitmeye cesaret edilemediği dönemlerde Aden, bütün gemilerin buluştuğu bir şehir olmuş; her iki ülkenin ticarî kargoları yüklerini buraya boşaltmıştır.⁷² Musonlardaki düzenin Romalılarca keşfinden sonra da, Hindistan'a giden Yunan ve Roma gemilerinin ara duraklama noktası olmuştur.⁷³ Romalıların bu deniz yolunu keşfetmelerinden asırlarca önce yıldızı parlamış bir şehir olarak Aden'in, Romalıların bölgeye gelişinden, deniz trafiğinin artması dışında fazlaca istifade etmediğini iddia edenler olmakla birlikte,⁷⁴ Kızıldeniz'in korsanlardan temizlenmesi ve emniyetli hale getirilmesinde Roma iktidarının önemli katkısı olmuştur.⁷⁵

M.S. III. yüzyıla gelindiğinde, Roma gemileri Aden Limanı'na uğramadan Hindistan'a yolculuk edemez hale gelmiş; bunun sonucunda da Aden'e yerleşen Yunanlı ve Romalı tacirlerin sayısında hızlı bir artış yaşanmıştır. M.S. 354 yılında Aziz Theophilus, Aden'de dönemin Himyeri kralının da onayıyla bu tacirler için özel bir kilise inşa etmiştir.⁷⁶ Konstantios zamanında (337-361) Hristiyanlığın Yemen'e sokulmasıyla da⁷⁷ Güney Arabistan, Romalıların nüfuz alanı oluşturma hedefleriyle karşı karşıya kalmıştır.

575'de Sasanilerin eline geçen Aden, Yemen'in son Sasani valisi Bâzân'ın 10/631 yılında Müslüman olmasıyla İslam ülkesine katılmış; bu suretle İslamiyet Aden'de yayılmaya başlamıştır. Aynı yıl, Hz. Peygamber tarafından Hemdânileri İslam'a davet etmek amacıyla Yemen'e gönderilen Hz. Ali'nin,⁷⁸ Sana ve Aden'e giderek burada yaşayanları İslam'a davet ettiği yönünde rivayetler mevcuttur.⁷⁹ Yemen asıllı Ebû Musa el-

Eş'arı'nın, bizzat Hz. Peygamber tarafından Zebid, Aden ve buralara bağlı bölgelere ilk İslam valisi olarak atanmasıyla da⁸⁰ Aden'in İslamlaşması yolunda idarî bir adım atılmıştır.

Aden, Cahiliye döneminde Arabistan'da senelik olarak tertip edilen panayırlardan birine ev sahipliği yapmıştır. Ramazan ayının ilk on gününde kurulan⁸¹ ve Doğu mallarının satışının yapıldığı panayırılarıyla Aden, bu faaliyetini İslamî dönemlerde de devam ettirmiş ve bölgenin ticarî hareketliliğine önemli katkılar sağlamıştır. Arapların en eski çarşılarından biri olan⁸² ve Hz. Peygamber tarafından kutsanan⁸³ Aden pazarında yer alan en cazip malları, parfüm çeşitleri, buhur ve burde gibi Yemen malları teşkil etmiştir.⁸⁴ Aden'in Doğu mallarının yer aldığı çarşısı, İslamî dönemlerde de yoğun bir hareketliliğe sahne olmuş; bölgeye gelen çok sayıda gemi buradan yüklediği mallarla Hicaz, Sudan ve Mısır limanlarına yönelmiştir. Bu sayede gümrük gelirlerini artıran Aden, kısa sürede yüksek bir kazanç merkezi haline gelmiştir. Böylece, tarih boyunca Aden'i elinde tutmanın getirdiği kazançtan istifade etmeye başlayan merkez, büyük ölçüde Aden geliri ile dolan yeni İslam Devleti'nin hazinesi olmuştur.⁸⁵ Öyle ki bu zenginlik, Arap şairinin "Taiz Yemen'in payitahtı ise, Aden de hazinesidir" mısralarına konu olmuştur.⁸⁶

Emevi döneminin ortalarından X. yüzyıl başlarına kadar yaklaşık 300 sene boyunca Şii temayüllü Yemen imamlarının idaresinde kalan Aden, Mısır'ın ardından Yemen'de Hz. Ali taraftarı hareketlerin ortaya çıktığı ilk yer olarak anılmıştır.⁸⁷ Bu tarihten sonra, güçleri ya kendilerinden menkul ya da Yemen geneline hükmeden soyların idaresine girmekle kazanılmış muhtelif Yemen kabilelerinin denetimi altına giren Aden, sırasıyla Benî Ziyad, Benî Maan, Benî Kerem ile bu son kabilenin bir kolu olan Benî Zürey tarafından idare edilmiştir. Bu dönem 568/1173 yılında Eyyubilerin Aden'i zaptetmesiyle sona ermiştir.⁸⁸

Eyyubiler döneminde önemli bir imar faaliyeti yaşayan Aden, inşa edilen kayseriyye, çarşı, dükkan, ev, kuyu, mescid ve minberlerle önemli bir gelişme göstermiş ve muhtelif bölgelerden gelen Arapların yerleşmesine sahne olmuştur.⁸⁹ Ancak Eyyubilerin Yemen'i terk etmek zorunda kaldıkları 626/1229'da kurulan Benî Resûl hanedanının ilk kralı Nûreddin döneminde, Zebid başta olmak üzere, gümrük vergilerinin çok fazla artırılmasıyla tacirlerin Cidde ve Hindistan limanlarına kaçması neticesinde kısmi bir sönüş yaşamış; ancak çok geçmeden Benî Resûl'ün ikinci kralı Ebu'l-Mansûr Şemseddin Yusuf döneminde bu vergilerin azaltılmasıyla yeniden eski canlılığına kavuşmuştur.⁹⁰

Yukarıda görüldüğü gibi ticaret ile deniz nakliyat ve ulaşımı, Aden'in tarihini belirleyen en önemli unsurlardır. Esasında bu çalışmanın kap-

sadığı zaman diliminde Aden, en debdebeli dönemlerini yaşamıştır. Aden'in dönemin ticaret pastasından bu kadar büyük bir pay almasında, hiç şüphesiz bulunduğu mevkiin önemli bir rolü olmuştur. Herşeyden önce Mısır-Afrika-Arabistan-Hindistan ticaret güzergâhı üzerinde kilit bir konumu olan Aden'in Kızıldeniz'in girişinde yer alması da, gemiler için bir tercih sebebi olmuştur. Diğer bölümlerde de belirtildiği gibi, yarımadanın güneyindeki dağların, buralarda gerekli altyapı hizmetini sağlayacak tabii koylara fazlaca müsaade etmemesi, Kızıldeniz sahili boyunca devam eden mercan kayalıkları ve sığıkların da Kızıldeniz üzerinde başka tabii liman oluşumuna imkân tanımaması, Aden'in işine yaramıştır. Tüm bunlar, Aden'i özellikle Hippalus'un muson rüzgarlarındaki düzeni keşfetmesinden ve Hindistan ticaret filolarının bu yolu kullanmaya başlamalarından önce, Doğu-Batı ticaret hattındaki en önemli buluşma noktası yapmıştır. Bunun yanı sıra Arabistan'ın tüm kervan yollarının son noktasında yer alması ve bu limanın hinterlandını oluşturan Batı Yemen beldelelerinin, Antik Çağdan beri dünya ticaretine konu olan değerli emtiadan önemli bir kısmının zengin üreticisi olması, Aden'i bölge için vazgeçilmez kılmıştır.⁹¹ Bu durum, Aden'i, bölgenin en önemli limanı olarak gösteren İslam tarih ve coğrafya kaynaklarına da yansımıştır.⁹²

Kızıldeniz'in tehlikeleri ve Hint Okyanusu gemilerinin geri dönüş için muson mevsimini kaçırmak istemeyişleri sebebiyle Aden, ticaret filolarının yüklerini indirdikleri ve gerekli yüklemeleri yaptıkları çok önemli bir antrepo olmuştur. Burada indirilen mallar, Kızıldeniz içine dağıtılmak üzere daha küçük gemilere yüklenmiştir.⁹³ Ancak Hint gemilerinin zaman zaman Mısır'a kadar gelerek, mallarını bu ülkenin pazarlarında bizzat sattıkları da olmuştur. Bu bölgelerde Hintli denizcileri görmeyen hayret uyandırmadığı dikkate alındığında, söz konusu durumun nadir olmadığı düşünülebilir.⁹⁴

Klasik tarih ve coğrafya kaynaklarında Baharat Yolu ticaretindeki merkezî konumuyla yer alan Aden,⁹⁵ Marco Polo'nun da anılarına bu niteliğiyle girmiştir.⁹⁶ XIV. yüzyılın önemli seyyahı İbn Battûta'nın kendi dönemi için yaptığı gözlemler de Aden'in ticaret merkezli gündelik hayatını yansıtmaktadır.⁹⁷

Aden'in bu antrepo ve transit ticaretteki aktarma rolü, tabii olarak şehrin tüm lojistik hizmetleri sunmasını da zorunlu kılmıştır. Bu çerçevede şehirde, ticarete konu malların sevk edilinceye kadar sağlıklı bir şekilde muhafaza edilmelerini temin amacıyla çok sayıda depo inşa edilmiştir.⁹⁸ Karayolu üzerinden taşımacılığın da büyük önem kazandığı Aden'den karayoluyla Arabistan içlerine nakledilecek malların taşınması genellikle develerle gerçekleştirilmiş; Yemen'in dağlık bölgeleriyle Aden arasındaki nakliyat sırasında zaman zaman eşekler de kullanılmıştır. Bu dönemde, *buhar*

olarak bilinen ve yaklaşık 140 kg'a tekabül eden "deve yükü" temel ölçü birimi kabul edilmekle birlikte, ağırlık ve ölçülerin, bir kasabadan öbürüne sapmalar gösterdiği gözlenmiştir. Merkezlerde para geçerli olmakla birlikte, sikke darlığından takasın da hayli yaygın olduğu tesbit edilmiştir.⁹⁹

Eskiden beri bu malların oluşturduğu renk ve çeşitlilikle canlanıp hareketlenen ve "Bahtlı Arabistan'ın" en eski pazarlarından birine sahip¹⁰⁰ Aden, kendi havalisinde üretilen mallarla da içinde yer aldığı denizaşırı ticarete katkıda bulunmuştur. Zira bölge ihracatı içinde önemli bir yer tutan safrandan mamul *halûk* adlı kokunun en önemli imalat merkezlerinden biri de Aden'dir¹⁰¹ Aden'in bir diğer ticaret kalemi, Kızıldeniz gemilerinin yapımında kullanılan ve ahşap levhaları yağlamaya yarayan bir yağ türüdür. Söz konusu yağın, bu iş için uygun küçük balıkların kaynatılıp eritilmesiyle elde edildiği bilinmektedir.¹⁰² Bunun dışında Aden, Hindistan'ın doğu sahillerinin zümrütlerinin, Yukarı Mısır ve Habeşistan'da bol miktarda bulunan vahşi fildişilerinin en önemli pazar yerlerinden biri olmuştur.¹⁰³ Aden'de inci¹⁰⁴ ve amber¹⁰⁵ bulunduğu dair rivayetler, şehrin bizzat kendisinin de değerli taşlar konusunda belli bir zenginliğe sahip olduğunun ipuçlarını vermektedir. Bölgede amberin, Aden ile Moha arasında bulunduğunu söyleyen Makdisî, amber bulan kişinin, bunu vali yetkilisine götürmesi halinde bir parça kumaş ve 1 dinar ile mükafatlandırıldığını nakletmektedir.¹⁰⁶

Gündüzleri sıcaklıkların aşırı yükselmesi nedeniyle akşamları canlanan Aden çarşıları, her biri ayrı ülkelerden gelen zengin ticaret malları ile büyük bir çeşitlilik göstermekteydi. Bunlar arasında, demir, bakır, kurşun, civa, inci, mercan, damarlı akik, kırmızı yakut, safran, bakkam, her çeşit iplikten mamul giyecek, işlemeli kumaşlar, ilaçlar, baharatlar, şeker, pirinç, Hindistan cevizi, ahşabı değerli kırmızı boya veren ağaç, tik ve susam ağacı, misk ve her türlü parfüm ve sakız sayılabilir. Hatta bunlara birer, kakule, tarçın, havlıcan, kara ve sarı helile, kâfur, sarısabır, abanoz ve sandal ağaçları, kamış, fildişi, cam ve toprak kapları da eklersek, buraya gelen ürünlerin miktarı hakkında bir hüküm vermek neredeyse imkânsız hale gelir.¹⁰⁷ el-Ömerî, su dâhil Aden'de yaşayan bir insanın ihtiyacı olan her şeyin buraya dışardan getirildiğini söylerken,¹⁰⁸ Makdisî de, Aden'e has ticarî mamuller arasında, amber, *şurub* denen ince bir keten türü, deri kumaş, Habeş köleleri, hadımlar, kaplan derisi gibi ürünleri saymakta ve Aden'e dışarıdan gelen ürünlerin listesini vermeye kalkışması halinde bunların kitabına sığmayacağını söyleyerek, Aden'e gelen sınırsız mal akışına dikkat çekmektedir. Hatta Yemen denizine açılınca tanıştığı birinin, Aden'in, insanı dinden ve mazbût hayattan uzaklaştıracak kadar lüks ve refah dolu, büyük bir kâr ve cazibe merkezi olduğunu söyleyerek kendisini uyardığından bahsetmektedir. Kârları misliyle katlayan bu şehrin cazibesine kendisinin de kapıldığını itiraf ederek, Aden'de kazanılan pa-

ranın tehlikesine işaret etmektedir.¹⁰⁹ Makdisi'nin Aden'de zinanın çok yaygın olduğuna ilişkin nakli de, belli bir refah ve zenginliğe ulaşmış bu sahil şehrinin, en azından o dönemde, ciddi bir ahlaki düşüş yaşadığını gözler önüne sermektedir.¹¹⁰

Aden'in önemli bir kâr merkezi oluşuna, başka müellifler tarafından da dikkat çekilmiştir. Mesela Marco Polo, Aden'de büyük çapta at ticaretinin yapıldığından bahsetmektedir.¹¹¹ Esasında atları meşhur olmayan Aden'den at ticaretinin yapılması ilginçtir. Bu durum, Aden'in, canlı hayvan ticaretinde de bir transit ticaret merkezi olduğunu göstermektedir.¹¹² Kaynaklarda, *Arab za'ferânı* adıyla da anılan, güzel kokulu, sarı renk veren ve kumaş boyamada kullanılan *vers*¹¹³ ile meşhur olduğu zikredilen Aden, Mısır'ın *kasabından* daha iyi olduğu nakledilen *şurub* adlı ince keteniyle de bölge ticaretine önemli bir katkıda bulunmuştur.¹¹⁴

Bölge ticaretinde etkin belli başlı bütün tacirler, önemli bir ara ticaret ve antrepo merkezi olan Aden'de, birer vekil bulundurmışlardır. Mesela Fatîmî döneminde Kârimî tüccarı, Aden'i Yemen'deki ilk yerleşim yeri ve ikinci vatan olarak benimsemiştir.¹¹⁵ Bu sayede ciddi bir yabancı nüfus da barındıran Aden'de Kârimî tacirler, kurdukları çok sayıdaki ticarî ve malî kuruluşla saygın bir konum elde etmişlerdir.¹¹⁶

Geniza kayıtlarından anlaşıldığına göre Aden, Mısırlı Yahudi tacirlerin de merkezî üslerinden biri olmuştur. Söz konusu Yahudi tacirler, Aden'de ya bizzat kendileri ya da vekilleri aracılığıyla ticarî ilişkiler kurmuşlardır. Orta Çağda ticaretin yürütülmesinde önemli bir yeri olan bu vekil (aracı/ emanetçi) uygulaması, mal sahibinin belli bazı limanlarda satılmak üzere bir aracıya mal teslim etmesi ve oralardan da istediği malları getirmesi şeklinde tatbik edilmiştir.¹¹⁷ 625/1228 yılında bu işlemlerin gerçekleştirilmesi amacıyla Aden'de bir dâru'l-vekâle tesis edilmiştir.¹¹⁸ Ticarî aktörlerin anlatıldığı bölümde ayrıntılarıyla bahsettiğimiz üzere, vekâlet müessesesi, neredeyse tüm ticaret merkezlerinde bulunmakla birlikte, Aden gibi yoğun ve stratejik bölgedeki vekillerin, diğer şehirdekilere nispetle çok daha prestijli bir konumda oldukları kolaylıkla anlaşılabilmektedir.¹¹⁹ Hemen hemen her ırk ve liman için bir vekilin yer aldığı Aden'de vekiller, Aden tacir ve esnaflarından oluşmuştur.¹²⁰

Tarih boyunca Yemen içindeki tüm iktidar kavgaları ve kabileler arası çekişmeler, sadece Yemen'in zengin tabii kaynakları üzerinde denetim sağlamak için değil, aynı zamanda Aden gibi dışarıya açılan kapıların da kontrolünü ele geçirmek amacıyla cereyan etmiştir. Aden ve kısmen de Şihr ve Zafâr gibi daha doğudaki diğer limanları ele geçiren kabileler, bu raların liman işletme gelirlerini büyük ölçüde kendi hazinelerine yönlendirmeye çalışmıştır. Resûlî hanedanı zamanında olduğu gibi, zaman zaman da Yemen geneline hâkim olanlarla, Aden'in denetimini elinde tu-

tanlar farklı kabileler olmuş ve bu dönemleri Aden sabit bir haraçla geçiştirmiştir. Aden'in daha doğusunda kalan limanlar ise, genellikle doğrudan denetim yerine sabit bir haraca bağlanmıştır. Serjeant, Aden'in doğusundaki limanların bir Osmanlı belgesinde "bilâdu't-tefârik" adı ile anıldığını; bu terimin ise, söz konusu limanlara bir haraç kesilmesi veya bölge defterdarına bir pay alınması durumunda kullanıldığına işaret etmektedir. Bu belge, söz konusu uygulamanın Osmanlı dönemine kadar devam ettiğini göstermektedir.¹²¹

Marco Polo'nun tasvirinden de anlaşılacağı gibi, Aden'in uluslararası ticaretteki bu ayrıcalıklı konumu, idarecileri yüksek vergiler koymaya itmiştir. Önemli bir zenginlik kaynağı olan Aden, bölgeye hâkim Yemen krallarının aldıkları yüksek oranlı vergilerle yetinmediği ve ticaret gemilerine büyük bir baskı uyguladıkları dönemlere şahit olmuştur. Tahsil edilemeyen gümrük gelirlerinin alımını garantilemek ve gemilerin vergilerini ödemediği hareket etmelerini engellemek amacıyla, limana yanaşan gemilerin dümen ve yelkenleri, kralın gönderdiği bir görevli tarafından sökülümüş; tüccarın limana inmeden didik didik aranması yoluna gidilmiştir; hatta gemideki kadınlar dahi yaşlı görevlilerce aranmıştır.¹²² Tüccarın yolculuğa çıkması, ancak malını indirip vergilerini ödemesinin ardından, borcunun olmadığına tesbiti halinde mümkün olabilmektedir. Borcunun tesbit edilmesi halinde ise, Aden sokaklarında bir tellal vasıtasıyla teşhir edilmiştir.¹²³ Tüccarı bunaltıp ürküten bu uygulamaların, kaçakçılık ve vergi kaybını önlemeye yönelik olduğu ortadadır. İbnü'l-Mücâvir, VI./XII. yüzyılda Aden'den Taiz Kalesi'ne her yıl dörder sandık vergi gelirinin gittiğinden bahsetmekte; bu dört sandığın, sırasıyla aşağıdaki vergi gelirlerinden oluştuğunu nakletmektedir: Hint ticaret filosunun gümrük gelirleri, ihraç için Aden'e gelen kök boyasından alınan vergiler, Aden'den Hindistan'a giden atlardan alınan vergiler ve Hindistan'a seyahat eden gemilerden alınan vergiler. Her sandıkta yaklaşık 150 bin dinarın taşındığı, sadece bir geminin uşûr vergisinin 80 bin dinara ulaştığı yönünde rivayetlere de yer verilmiştir.¹²⁴ O dönemde Aden'e yılda 70 ilâ 80 geminin uğradığını¹²⁵ belirten İbnü'l-Mücâvir, gümrüklerin çok sıkı bir şekilde denetlendiğinden bahsetmektedir.¹²⁶ Gümrük kaçakçılığını önlemek maksadıyla sıkı denetim uygulamasına, Galafika dışındaki sahil kasabalarında gümrük vergilerinin aşırı olmadığını söyleyen Makdisî de temas etmektedir. Arabistan genelinde ticarî malların yaklaşık üçte birlik bir kısmına gümrük, haraç ve vergiler aracılığıyla hazinece el konulduğunu ileri süren Makdisî, Aden'de malların zekâvî dinarı üzerinden işlem gördüğünü, bu şekilde paha biçilen malların değerinin onda birinin essârî dinarı ile tahsil edildiğini nakletmektedir.¹²⁷

Bu arada, Aden’de toplanan vergilerin, bir dönem Urve bnt. Ahmed’e ödendiği rivayeti dikkat çekmektedir. Bu rivayete göre söz konusu kadın, hükümdarın oğlu ile evlenmiş ve kendisine başlık parası olarak Aden haracı tahsis edilmiştir. Ali b. Muhammed es-Suleyhî devrinde Benî Maan tarafından ödenen bu verginin, Yemen hükümdarlarının değişmelerine rağmen, Aden’in Suleyhî Devleti’nin elinden çıkmasına kadar tahsiline devam edildiği sanılmaktadır.¹²⁸

Aden üzerine yaptığı çalışmalarda şehrin liman işletmeciliğinin de ana hatlarını sunan Serjeant, uygulamaların bölgenin diğer limanlarında da benzer özellikler taşıdığından bahsetmektedir. Aden merkezli söz konusu uygulamaya göre, her sabah ilgili görevlinin, valinin köşkünde bulunan liman ve kapılarının anahtarlarını alarak limanın kapılarını açmasıyla Aden limanı faaliyete başlıyordu. Limanda mesai ikinci namazına kadar devam ediyor; namazı müteakip liman kilitleniyordu. Limana giren her geminin kaptanı, ilk olarak buraya giriş ve çıkışlardan sorumlu olduğu anlaşılan ve “kıyı ârifî” olarak bilinen bir görevli tarafından önce valiye, ardından da demirleme belgesi almak üzere müfettişe götürülüyordu. Bölgeye gelen her geminin içeriğinin bilinmesini mümkün kılan bu uygulamada, merkezî idare önemli bir yer tutmakta idi. Liman, gemiler gelmeden önce kontrolden geçiriliyor; muhtelif yörelerden gelen büyük ve küçük gemi kabileleri için uygun yerler hazırlanıyordu. Sadece vali ve yetkililerin gelmesi halinde açılan limanda, gümrük vergilerinin tahsili sırasında tüm görevliler hazır bulunuyor, gümrük vergi listeleri uygun yerlere asılıyor, önemli ve çabuk bozulan mallara öncelik veriliyordu. Oranlardaki değişiklikler, liman kapısında tellallarca ilan edilmekteydi. Gemilerin ilk olarak müfettişlerce imzalanan geçiş izinleri, ardından valinin onayından geçiyor ve gemilerin gelişlerini iletme için, biri vali, diğeri de müfettiş tarafından olmak üzere iki ayrı tellal görevlendiriliyordu. Boşaltma için kullanılan vasıtaların denetimi ve hazineye gönderilecek her evrakın sorumluluğu müfettişe aitse de, hazine de Aden’de kendi görevlilerini bulunduruyordu.¹²⁹

Hindistan, Afrika ve Kızıldeniz’den gelen gemilerin limana giriş vakitlerinin bilindiği Aden’de,¹³⁰ gemilerin gelişini gözetlemek için el-Manzar Dağı’nda bir gözcünün bulundurulduğu ve bu gözcünün kasabaya haberleri en hızlı şekilde ulaştırdığı, haberin doğruluğu halinde mükâfat, yanlış olması halinde ise ceza aldığı zikredilmektedir.¹³¹

Aden, bir yandan dışarıdan gelen gemiler için böylesi bir hazırlık ve karşılama sürecinden geçerken, diğer yandan yola çıkacak gemilerin telaşına da sahne olmaktaydı. Herhangi bir yere sefere çıkacak bir geminin kaptanı, bunu bir bayrak asarak önceden ilan ediyor; orada günlerce kalacak bu bayrağın “sefer” anlamına geldiğini bilen tüccar da ihtimamla se-

fer hazırlıklarına başlıyordu. Kalkaşendî ve el-Ömerî, bu vesile ile, bir yandan ticareti yapılacak köleler, sırlı kumaşlar, silahlar ve diğer emtianın teminiyle uğraşan tüccarın telaşına, diğer yandan da sahil üzerinde ticarî amaçla kurulan çarşılara vakit geçirmek üzere gelen halkın oluşturduğu canlılığa dikkat çekmişlerdir.¹³²

Böylesine canlılık ve çeşitliliğin yaşandığı Aden ekonomisi, bölgedeki her türlü siyasî gelişmeden doğrudan etkilenmekteydi. Öyle ki ticaret erbabı açısından güvenlik ve istikrarı bozacak, aşırı vergi ve müdahalelerle dengesizlik ve kazanç azalmasına sebep olabilecek her türlü süreç, şehir ekonomisinde hızlı bir daralmaya yol açmaktaydı.¹³³ Bununla birlikte İslam kaynaklarında hemen her zaman zenginlikle birlikte anılmış Aden'in uzun tarihine, durgunluk yerine, iktisadî canlılığın damgasını vurduğu söylenebilir. Makdisî'nin, "Çin'in dehlizi, Yemen'in limanı, Magrib'in zahire deposu, muhtelif ticarî emtianın merkezi"¹³⁴ şeklinde vassfettiği Aden'i anlatan bu ifadeler, esasında ona şöhret kazandıran özellikleri genel anlamda özetlemektedir.

Makdisî'nin, nefis camileri ve çok sayıdaki büyük konaklarına dikkat çekerek, *müreffeh*, *kalabalık* ve *canlı* diyerek vassfettiği Aden'in,¹³⁵ bir yandan sade, fakat hayatın her yanına akseden zenginliği ile yerleşiklerine belli bir refah, ziyaretçilerine ise şans getirdiğinden bahsedilirken,¹³⁶ diğer yandan da tarıma elverişli olmaması sebebiyle yiyecek ve içecek fiyatlarının aşırı yüksek olduğu ve bu şehirde geçinmenin kolay olmadığı dile getirilmektedir.¹³⁷ Öyle anlaşıyor ki Aden'in ticarî açıdan taşıdığı cazibe, ziraat söz konusu olduğunda geçerli olmamıştır. Zira ziraat ve hayvancılığın yapılamadığı Aden,¹³⁸ ağaç, meyve, otlak ve sulak alanlar bakımından oldukça elverişsizdir.¹³⁹ Su sıkıntısı da, Aden'in tarih boyunca karşılaştığı problemlerden biri olmuştur. Yâkût, kuyularındaki suyun tuzlu olması nedeniyle¹⁴⁰ içme suyunun sarnıçlardan sağlandığı Aden'e¹⁴¹ suyun bir günlük yürüyüş mesafesinden getirildiğini, ancak bu suyun da kötü olduğunu nakletmiştir.¹⁴²

Şehre girişteki geçitleri kontrol etmek için dağa inşa edilmiş "et-Taakkür" adıyla anılan oldukça büyük ve sağlam bir kalesi olduğu söylenen¹⁴³ Aden'in üç tarafını kuşatan dağ silsilesi, yarımadanın iç bölgeleyle bağlantısını neredeyse imkânsız kılmıştır. İdrîsî ve Kalkaşendî, deniz yolu dışında şehre giriş ve çıkış imkânının sadece iki kapıdan mümkün olduğunu nakletmiştir: İlk kapı, dağın oyulmasıyla elde edilen dağ geçidinin sonunda, ikincisi ise, ancak 4 günde aşılacak ve dağın etrafından gidilen uzun yolun bitiminde yer almaktadır.¹⁴⁴ Aden'in merkezden uzak bir yerde bulunan camisinin ihmal edilmiş olduğuna dikkat çeken Makdisî, ortaya pis ve düzensiz bir görüntünün çıktığından ve suyu bir menzil mesafeden taşınan şehirdeki hamamların iç açıcı olmadığından bahsetmekte-

dir. Etrafını kuşatan dağlar yüzünden olsa gerek, loş ve kasvetli bir havasının olduğunu söylediği Aden'in, sık sık büyük yangınlara ve gemi batıklarına şahit olduğunu nakletmektedir.¹⁴⁵ Aden'in insana ağır gelen kasvetli havasına, İbnü'l-Mücâvir de dikkat çekmektedir.¹⁴⁶

Aden camiinin Ömer b. Abdülaziz döneminde Farslar tarafından yapıldığına, Hüseyin b. Selâme tarafından da yenilendiğine dair bir rivayete yer veren İbnü'l-Mücâvir, inşaat giderlerinin de bir grup Farslının Aden valisine getirdiği bir amber parçasının satılmasıyla sağlandığından bahsetmektedir.¹⁴⁷ Bu arada Makdisî, Aden'in arkasında, Hz. Peygamber tarafından Bahreyn valiliğine tayin edilen ve onun vefatına kadar da bu valilikte kalan sahabe Ebân b. Saîd b. el-Âs'a¹⁴⁸ nispet edilen bir mescidin bulunduğuna dikkat çekmektedir.¹⁴⁹

Koyun ağılını andıran Aden'in tek açık tarafı olan denize bakan kısmı, beş kapılı bir surla kapatılmıştır.¹⁵⁰ Esasında Aden'in ilk dönemlerde, gerek liman, gerekse dağlara bakan tarafında bir surun bulunmadığını söyleyen İbnü'l-Mücâvir, surun ilk olarak XI. asrın sonu ile XII. asrın başında bölgeye hâkim Züreyoğulları döneminde yapıldığını zikretmektedir. Ancak bu nakil, X. asırda yaşamış Makdisî'nin verdiği bilgi ile çelişmektedir. Bu durum, muhtemelen deniz tarafında varolan surun, bu ara dönemde tamamen yıkılmasından kaynaklanmıştır. İbnü'l-Mücâvir, Züreyoğulları döneminde inşa edilen surun yapım nedeninin, vergilerin artırılmasına bir tepki olarak gerek tacirlerin, gerekse gemi sahiplerinin başvurdukları kaçakçılık yöntemlerine karşı tedbir amacı taşıdığını zikretmektedir. Kaçakçılığın baş göstermesi üzerine Aden hükümdarının emriyle şehrin Hükkat Dağı'na kadar surla çevrildiğini, ancak bu surun deniz dalgaları ile yıkılması üzerine, kamıştan yapılmış ikinci bir surun daha inşa edildiğini nakletmektedir. Eyyubi Devleti zamanında Aden hükümdarı Ebû Osman Ömer b. Osman b. Ali el-Zencebilî tarafından onarılan bu ikinci surun, hükümdarın isteği üzerine el-Manzar Dağı'nı çepeçevre saracak ve el-Ur Dağı'na yetiyecek şekilde uzatıldığı, ayrıca bu dönemde iki ilave surun daha yapıldığı gelen bilgiler arasındadır. Rivayete göre bunlardan biri, el-Ahdar Kalesi ile et-Taakkür Kalesi arasını tamamlarken, diğeri de Hükkat Dağı'ndan el-Ahdar Dağı'na kadar olan arayı kapatmakta ve sahilin kontrolüne katkıda bulunmaktaydı. Bütün bu surların yapımında, taş ve kireç kullanılmıştır. Aynı hükümdar döneminde inşa edilen el-Furda'nın, birincisi malların limandan girişinde, ikincisi ise şehre doğru götürülmeleri sırasında kullanılan iki kapısı mevcuttu.¹⁵¹ Söz konusu surlarla oldukça muhkem hale getirilen bu eski şehrin deniz sahili de, harâbe görünümünde kapısı olan bir surla kapatılmıştır. Surda Tavahî'ye geçiş için bir boşluk bırakılmış, Aden'i çevreleyen dağlara ve sahil açıklarındaki Cebel-i Sina Adası'na gözetleme kuleleri dikilmiştir.¹⁵²

Aden'in sakinleri olarak, Harun'un soyundan geldiklerini söyleyen "Murabbûn" ile "Humahimiyyûn" (veya Cemacimiyyûn) ve "Mella-hûn"dan bahsedilse de,¹⁵³ Aden'e hâkim uluslararası çaptaki ticarî zenginliğin, oldukça kozmopolit bir toplum yapısını da beraberinde getirdiği muhtemel gözükmemektedir. Marco Polo'nun, idarecisine "Sultan" unvanıyla hitap eden 80.000 civarındaki Müslüman bir nüfusa sahip olduğunu söylediği ve irili ufaklı birçok köy ve kasabaya yerleştiklerinden bahsettiği¹⁵⁴ Aden'in nüfusu ile ilgili bilgilerin sıhhati sorgulanabilirse de, kapılarını asırlarca hem Doğu'nun, hem Batı'nın tacir ve denizcilerine açan ve büyük çaplı yerleşik bir ticarî organizasyonun gerçekleştiği kilit noktada yer alan bir liman şehrinin nüfusu ile ilgili söylenebilecek en uygun özellik, "kozmpolit" yapısıdır. Aden'le ilgili yaptığı detaylı çalışmasında önemli bilgiler veren Serjeant, diğer Güney Arabistan kasabaları gibi, Aden'in de büyük ihtimalle kendi yerel yönetim ve hukukuna sahip mahallelere bölündüğünü, eski metinlerde geçen "hafatu'l-Hunut" ve "hafatu'l-Yahud" kelimelerinin, Hint ve Yahudi mahallesi olarak algılanabileceğini, ancak bunların bugünkü Aden'de kaybolduğunu zikretmektedir.¹⁵⁵ Aden'in kozmopolit yapısını oluşturan milletler arasında, Doğu Afrika'ya gitmek için yola çıkan, ancak Aden'de kalmayı tercih eden Hintli, Habeşli, Yahudi, Afrikalı, İranlı vb. zümrelerden bahsedilmektedir.¹⁵⁶ Hatta Aden'in kozmopolit yapısı, bölgede konuşulan dile de yansımış ve Arap coğrafyacıları burada konuşulan Arapçayı, bozulmuş bir lehçe olarak tasvir etmişlerdir.¹⁵⁷ Hemdânî, Aden halkı arasında, şair İbn Münâzir ve muhaddis İbn Ebî Amr gibi meşhur şahsiyetlerin de yer aldığından bahsederken,¹⁵⁸ Makdisî de şehirde Cemâcimiyyûn ile denizciler arasında kavgaların yaşandığına ilişkin bir rivayet nakletmektedir.¹⁵⁹

Diğer yandan Makdisî'nin Aden'deki sosyal hayata ilişkin verdiği malumat, bu liman şehri ile ilgili tasvirlerimize önemli bir zenginlik katmaktadır. Aden halkının lambalarında Mahrah'tan ithal edilen ve *sayfah* diye bilinen balık yağı kullandıklarını, buradaki kireç tozunun zift kadar siyah olduğunu, ciltçiliğe önem verilen Yemen'de olduğu gibi Aden'de de kâğıt yapıştırma ve kitapları ciltlemede nişasta kullanıldığını zikretmektedir. Ciltçiliğin çok para ettiği Aden'de, zaman zaman bir Kur'an'ın ciltlenmesi işi için 2 dinar alındığını nakleden Makdisî, Aden'de Ramazana iki gün kala ev çatılarının süslendiğinden, Ramazan boyunca şehirde davul çalındığından ve güneşin batmasını müteakip bir araya gelen bir grup insanın evleri gezerek şiir okuduğundan, bayramın yaklaşmasına yakın da para toplandığından bahsetmektedir. Yine Nevruz'un da Ramazan gibi davullarla karşılandığını ve şenlik havası içinde geçtiğini nakletmektedir.¹⁶⁰

Aden'de yapılan arkeolojik kazılarda, Memlûklara ait bakır sikkelerin yanı sıra antik mezarlarda Sebe dönemi gümüş sikkelerine de rastlanmıştır.

tır. Ayrıca Antik Çağda yazılmış *Periplus*'ta da zikri geçen gümüş varaklardan kesilmiş ve para niyetine kullanılmış küçük kare şeklindeki parçalar da bulunmuştur.¹⁶¹ Her türlü insanın uğradığı, birlikte yaşayıp kaynaştığı bu liman, farklı toplulukların bir arada yaşayışlarını ve karşılıklı etkileşimlerini incelemek için önemli bir kaynaktır şüphesiz. Bu çok çeşitliliğin ulaştığı sınırları göstermesi bakımından ilginç bir husus da, İngilizlerin Aden'i ele geçirdiklerinde şehrin arzettiği nüfus yapısında görülmektedir. Nitekim bu dönemde büyük ölçüde terk edilmiş olmasına rağmen, Aden'de kalan 1.200 kişilik nüfus içinde, Arapların azınlığı oluşturmaları dikkat çekicidir.¹⁶²

Aden, Kızıldeniz ticaretinin önem taşıdığı XV. yüzyılın ortalarından itibaren, Aden karşısında Cidde'yi ön plana çıkartan Memluk siyaseti yüzünden gerileme yaşamış, ticarî faaliyetlerinde düşüş gözlenmiştir. Bunda, ticarî gemilerin Aden'e yaklaşmamları konusunda yapılan uyarılar, özellikle Şam ve Mısırlı tüccarın limana girişlerini yasaklayan hükümler, buradan geçen gemilere konan yüksek vergiler etkili olmuştur.¹⁶³ Ana ticaret güzergâhının İpek Yolu'ndan Kızıldeniz ve Hint Okyanusu'na kaydığı dönemde, bu yeni güzergâha girebilmek ve bölgedeki Portekiz etkisini yıkabilmek amacıyla Osmanlılar tarafından ele geçirilen Aden, bir dönem bölgenin en önemli deniz üslerinden biri haline gelmişse de, XV.-XX. yüzyıl arasında Moha, Cidde ve Yenbu gibi limanlar karşısında büyük bir sönüş yaşamıştır. Hint veya Basra Körfezi ülkelerinden yılda ancak 2-3 geminin yanaştığı ve oldukça küçük çaplı bir ticaretin devam ettiği Aden,¹⁶⁴ her ne kadar modern çağlara asırları aşan zengin geçmişi geride bırakarak girmişse de, Süveyş Kanalı'nın açılması ve uluslararası ticarete yoğun bir biçimde kullanılmasıyla yeniden yükseliş yaşamış ve bölgenin sık kullanılan limanları arasında yerini almıştır.

2. Cidde

Yunan-Roma döneminin coğrafyacı, tarihçi ve seyyahlarının bölge hakkında telif ettikleri eserlerde “Cidde” adını çağrıştıran herhangi bir atfa rastlanmaz.¹⁶⁵ Bu durum da açıkça göstermektedir ki Cidde, Antik Çağda en iyi ihtimalle bir balıkçı köyünden öte bir varlık gösterememiştir.

İslamî dönem tarih ve coğrafya kaynaklarında, en genel anlamda Mekke’nin limanı olarak tasvir edilen¹⁶⁶ bu liman şehrinin kuruluşu, İslam öncesi döneme uzanmaktadır. Kaynaklarda, Cidde’nin gerek tarihine, gerekse menşesine ışık tutan muhtelif rivayetlerle karşılaşmaktayız. Bir rivayette, Huzâa kabilesinden Amr b. Luhayy’ın, Kâbil oğullarından birisi tarafından yapılan ve Nuh tufanından sonra Cidde’de karaya vuran asırlık 5 adet putu Cidde’den Mekke’ye sokarak, Mekkelileri bu putlara ibadete çağırdığı iddiası yer almaktadır.¹⁶⁷ Cidde’nin, burada doğmuş Cudde b. Cerm b. Rabban b. Hulvan b. İmran b. el-Haf b. Huzâa’dan geldiğine dair rivayet, Cidde isminin bir hayli eskilere dayandığını imâ etmektedir.¹⁶⁸ Arap edebiyatının seçkin örneklerinden biri kabul edilen *Rihle*’nin sahibi Endülüslü seyyah İbn Cübeyr de hac vesilesiyle 579/1183 yılında uğradığı Cidde’de yer alan eski yapıların şehrin eskiliğine işaret ettiğini vurgulamaktadır.¹⁶⁹ Hemen hemen bütün klasik coğrafya kitapları ve sözlüklerde, şehrin adının, “kıyı, sahil, yol” gibi manalara gelen “cudde” kelimesinden türediği iddia edilmektedir.¹⁷⁰ Yâkût, Mekke ile Mekke’nin denize açılan kapısı durumundaki kasabası arasında “cudde”nin (gide gele ve ayak izleriyle oluşmuş yolun), zaman içinde kasabanın adı olduğundan ve “Cidde” olarak anılmaya başladığından bahsetmektedir. Bir başka rivayette ise, Mekke ile deniz arasında kalan bölgede yaşayan kabilelerde bir dağılmanın yaşandığı; Huzâa kabilesine ait davarların, sahilin düzlük arazisi ile dağlar arasında oluşturduğu yolun, Huzâa kabilesinin yerleşim mekânı olarak “Cidde” olarak anıldığı nakledilmektedir.¹⁷¹ Diğer yandan İbnü’l-Mücâvir, Hz. Havva’nın burada defnedildiğine dair rivayetten hareketle, şehrin isminin “insanlığın anası” anlamına gelen “cedde” kelimesinden geldiğini öne sürmektedir.¹⁷²

Cidde, Arabistan'ın güneybatısındaki Hicaz bölgesinde, Kızıldeniz kıyısı üzerinde Mekke'ye 70 km, Medine'ye 420 km mesafede yer alan bir yerleşim yeridir.¹⁷³ Kızıldeniz'e bir körfez oluşturan bu liman şehri, zaten sığ olan deniz suları ve körfez girişini oldukça darlaştıran kayalıkla- ra rağmen, VI. yüzyıldan itibaren Arabistan'ın dış dünyayla ticarî ve kül- türel bağını sağlayan önemli kapılarından biri olmuştur. Ayrıca Avrupa ve Afrika'dan Asya'ya geçişin önemli bir hattı olmasının yanı sıra Mekke'nin iâşesinin temininde de mühim bir yer tutmuştur.¹⁷⁴ Sıcak ve rutubetli iklimi, güneydoğusundaki tuz kütleleri ve çevresini saran çöllerle oldukça ku- rak ve elverişsiz bir özellik göstermektedir.¹⁷⁵ Makdisî, Cidde'nin sıcak iklim yapısına dikkat çekmekte,¹⁷⁶ İbn Cübeyr ise sıcaklığın verdiği sıkıntının geceleri teraslarda atıldığından bahsetmektedir.¹⁷⁷ Cidde'nin iklim bakımından taşıdığı elverişsizlik, Nâsır Hüsrev tarafından da dile getirilmekte ve Cidde'nin ağaç ve ekin yetişmeyen özelliğine atıflar yapılmaktadır.¹⁷⁸

Şehirde inşa edilen çok sayıdaki sarnıç da, bir anlamda şehrin ku- rak özelliğine işaret etmektedir. Cidde hakkında oldukça teferruatlı bilgiler veren İbnü'l-Mücâvir, surlarla çevrilmiş bu şehirde, bir kuşatma anında susuzluk tehlikesiyle karşılaşılma ihtimaline karşı, 68'i şehir içinde, bir o kadarı da şehir dışında olmak üzere çok sayıda sarnıç ve ben- din inşa edildiğinden bahsetmektedir. Bunlardan başlıcalarının isimlerini veren İbnü'l-Mücâvir, yağmur yağınca köleler vasıtasıyla şehir dışın- dan şehirdeki sarnıçlara taşınan suyun, şehir halkına bir sene boyunca yettiğine dair nakillerde bulunmaktadır. Hatta İbnü'l-Mücâvir, bu sarnıç- ların sayısını beş yüze çıkartan bir başka rivayete daha yer vermektedir.¹⁷⁹ Cidde'nin su sarnıçları, seyyah İbn Cübeyr'in de ilgisini çekmiştir. O da 360 tane şehir dışında, bir o kadar da şehir içinde olmak üzere, Cidde'nin çok sayıda su sarnıcına sahip olduğunu aktarmaktadır.¹⁸⁰ Sayı ne olursa olsun, kuraklığa karşı çok sayıda sarnıç açılarak mücadele edildiğini söy- leyen Makdisî de, bütün bu çabalara rağmen Cidde'de su darlığı ve kurak- lığın hüküm sürdüğünden bahsetmektedir.¹⁸¹ Keza özellikle Güney Ara- bistan hakkında detaylı malumat verdiği kitabında, muhtelif vesilelerle Cidde ile ilgili bilgiler sunan Hemdânî de, Hutharık ve Kırş'ın kaynakla- rının kurduğundan ve Cidde'nin çatlayıp büzüştüğünden bahseden bir şiirle Cidde'nin kuraklığına dikkat çekmektedir.¹⁸² Bu kurak zamanlarda suyun şehre uzaklardan, İbnü'l-Mücâvir'e göre Cidde ile Moha arasında- ki Kârin'den taşındığı zikredilmektedir¹⁸³ ki, Makdisî, Kârin ile Cidde ara- sındaki uzaklığı, bir günlük bir mesafe olarak vermektedir.¹⁸⁴

Şehirdeki su sıkıntısı, çalışmamız sınırları dışında kalan daha geç dö- nemlerde yaşamış XIV. yüzyıl seyyahı İbn Battûta ve XVII. yüzyıl müelli- fi Kâtip Çelebi'nin satırlarında da dile getirilmiştir. İbn Battûta, ziyaret et- tiği Cidde'de, kuraklık sebebiyle yaşanan su sıkıntısının bir günlük mesa-

fedan su getirilerek giderildiğini, su bulamayan hacıların su ihtiyaçlarını bölgede oturan yerleşiklerden su isteyerek karşıladıklarını zikretmekte,¹⁸⁵ Kâtip Çelebi ise, Cidde'ye uzak yerlerden su getiren IV. Mehmed'in veziri Kara Mustafa Paşa'nın, han, hamam ve cami yaptırdığına ilişkin bir ri-yayeti aktarmaktadır.¹⁸⁶

İslam tarih ve coğrafya kaynaklarının ikinci iklimde yer aldığını söyledikleri¹⁸⁷ Cidde'yi, Yâkût 64° boylam ve 21° 45' enlemleri arasına yerleştiren,¹⁸⁸ Kalkaşendî ve Ebü'l-Fidâ, yaklaşık olarak 66° 30' boylam ve 21° 45' enlemleri arasında konumlandırmıştır.¹⁸⁹ el-Bekrî tarafından "Arabistan'ın en batısı"¹⁹⁰ şeklinde mevzilendirilen Cidde, coğrafi olarak ittifakla Hicaz ve Mekke ile birlikte anılmıştır.¹⁹¹ Umman ile Mekke arası sahil güzergâhını haritalayan İbn Hurdâzbih ise, Cidde'yi Mekke ile Şuaybe'nin kuzeyinde isimsiz bir menzil arasına yerleştirmiştir.¹⁹² Bölgedeki belli başlı tüm limanlarda olduğu gibi, Cidde çevresinde de Kızıldeniz yaygın biçimde "Cidde Denizi" olarak adlandırılmıştır.¹⁹³ Bu tabir, bazen tüm Kızıldeniz'i içine alacak şekilde genelleştirilmiş; bazen de Kızıldeniz'in yalnızca Cidde sahilindeki dar kısmını tanımlayacak şekilde sınırlandırılmıştır. el-Bekrî'nin Cidde Denizi'nin Yemen'in batı sınırını teşkil ettiğine dair nakilleri,¹⁹⁴ keza İbnü'l-Fakîh'in Cidde Denizi'ni, "Kızıldeniz'in Mekke'ye bakan kısmı" olarak tasvir eden ifadeleri,¹⁹⁵ kul-lanım farklılıklarını göstermektedir.

Cidde'nin, limanı olduğu Mekke'den uzaklığı yukarıda da belirtildiği gibi 70 km'dir. Bununla birlikte klasik coğrafya kitapları ve seyahatname-ler, bu mesafeyi ya kendi yolculuk tecrübelerinden hareketle veya baş-kalarından yaptıkları alıntılara binaen farklı şekillerde vermişlerdir. Cid-de ile Mekke arasını iki merhalelik bir yolculuk olarak nakledenlerin yanı sıra¹⁹⁶ "bir gün, bir gecelik",¹⁹⁷ "üç günlük"¹⁹⁸ veya "40 millik" bir mesa-fe¹⁹⁹ olarak verenler de olmuştur. Cidde'nin, Kızıldeniz'in en önemli li-manı olan Aden'e karayolu mesafesi ise, genelde bir aylık bir yolculuk ile ifade edilmiştir.²⁰⁰ İdrîsî, Cidde'nin Mekke'nin eski limanı olan güneyin-deki Şuaybe ile arasını, üç günlük bir yolculuğa denk gelen 40 mille mesa-felendirmektedir.²⁰¹ Cidde'nin, kuzeyinde kalan ve sahiliden giden Hicaz hac ve ticaret yolu üzerindeki en yakın kasaba olan Cuhfe sahiline mesa-fesi de beş merhale olarak zikredilmektedir.²⁰²

İslam öncesi dönemde varlığından emin olduğumuz Cidde'nin VII. yüzyılın ortalarında Acemli tacirlerce kurulduğuna dair rivayet,²⁰³ kay-naklardaki bilgiler ışığında zayıf kalmaktadır. Zira Cidde'nin varlığı, yu-karıda da belirtildiği üzere, VII. yüzyıldan öncesine gitmektedir. Dahası Yâkût'un İbnü'l-Kelbî'den yaptığı nakilde, buranın baştan beridir Huzâa kabilesine tahsis edildiğinden bahsedilmektedir.²⁰⁴ Ayrıca, Cidde sahi-linde, o dönemlerde bakımı Kinâne kabilesinin Mâlik ve Milkan boyları-

na verilmiş Sa'd isimli bir putun dikili olduğu nakledilir.²⁰⁵ Üçüncü halife Hz. Osman'ın 26/646 yılında Mekke'nin limanı olarak Cidde'yi, daha güneydeki Şuaybe'ye tercih etmesinden önce buranın, kulübelerden oluşan ve ancak nadiren ticarî gemilerin indirme bindirme yaptığı küçük bir balıkçı köyü olduğu tahmin edilmektedir. Cidde'nin önemli bir liman haline gelmesi, Hz. Osman'ın kararının ardından gerçekleşmiştir.²⁰⁶

Şehir bundan sonraki dönemlerde hem Mekke'nin limanı olması hasebiyle gelişmiş, hem de Hicaz'ın savunması için stratejik bir mevkide yer alması sebebiyle bir garnizon şehri mahiyetine büründürülerek müstahkem hale getirilmiştir.²⁰⁷ Cidde, bir yandan limanı olduğu Mekke'nin ticarî refahından faydalanmış;²⁰⁸ diğer yandan da İslam dünyasının odak noktası olan bu şehri, Mısır ve Hindistan'dan gelen malların bulunduğu bir ithalat merkezi haline getirmiştir.²⁰⁹ Zaman içinde kazandığı dinî, iktisadî, stratejik önemle Kızıldeniz ve Arabistan'ın en hareketli ve mühim limanlarından biri haline gelen Cidde,²¹⁰ Kızıldeniz seferlerinin durak iskelesi olması bakımından da önemini hep korumuştur.²¹¹ Ticarî bakımdan taşıdığı ehemmiyet ile Orta Çağ'da dünyanın kayda değer ticaret merkezleri arasında yer almayı başarmıştır.²¹² Dahası zamanla, ama özellikle de Haçlı Seferleri'nin kuzeyden gelen karayolunun güvenliğini tehlikeye attığı dönemlerde Cidde, Kızıldeniz havalisinden gelen ve deniz yolunu tercih eden hac kabileleri için önemli bir buluşma ve transit noktası olmuştur.

Coğrafya kaynaklarında zaman zaman karşılaşılan Cidde'nin Acemliler tarafından kurulduğu veya şehirde Acemli bir nüfusun çoğunluğu teşkil ettiği yönündeki ifadeler,²¹³ bu liman şehrinin ilk dönemleriyle ilgili bir karışıklığa sebep olmaktaysa da, İbnü'l-Mücâvir'in bu husustaki nakilleri, içinde hikâyevî unsurlar barındırmasına rağmen, söz konusu karışıklığa bir açıklama getirmemizi mümkün kılmaktadır. İbnü'l-Mücâvir, Basra Körfezi'nin doğu sahilinde bulunan ve IX.-X. yüzyıllarda Doğu deniz ticaretinin başlıca antrepolarından biri haline gelen zengin ticaret şehri Siraf'ın muhtelif sebeplerle büyük göç yaşadığından bahsetmektedir. Göçlerin, 366/977 yılında gerçekleşen depremin yanı sıra bölgede başka rakip limanların ortaya çıkması ve muhtelif siyâsî etkenler sebebiyle yaşandığını; bölge insanının bu göçlerde başka liman ve şehirlere hicret ettiğini; Cidde'deki Fars yerleşiminin de, bu göçler sırasında gerçekleştiğini nakletmektedir. İbnü'l-Mücâvir'e göre, Cidde'ye yerleşen Farslılar, şehrin etrafına önce kireç kerpiçten 10 m genişliğinde bir sur inşa etmişler; bunun dışına da kireçtaşı kare bloklardan ve yine kireç kerpiçle yapıştırılmış 5 m eninde ikinci bir duvar daha yapmışlardır. Toplam 15 m kalınlığındaki bu duvardan, Bâbü'r-Roma, Bâbü'l-Medbega, Bâbü'l-Mekke ve Bâbü'l-Furda adındaki dört kapı ile çıkış vermişlerdir. Rivayete göre, Bâbü'l-Medbega üzerine, şehirde bir hırsızlık olduğunda, ertesi gün hır-

sızın isminin bu taşta belireceği sihirli bir taş konmuş; duvarın çevresinde açılan geniş ve derin hendek deniz suyuna bağlanmıştır. Böylece şehir adeta deniz suyu içinde yüzen bir adaya çevrilmiştir.²¹⁴

Bu rivayetler, XIII. yüzyıl başlarında yaşayan ve metinlerinde kendi rüyalarında gördüğü bilgilere de yer veren İbnü'l-Mücâvir'in eserinde yer alması sebebiyle ihtiyatla değerlendirmemizi gerektirse de, Cidde'de belli bir Acem tüccarın varlığından bahseden diğer müelliflerin ifadeleriyle birleştirildiğinde, muhtemel bir açıklamaya ulaşmamızı mümkün kılmaktadır. Öyle anlaşıyor ki, İslam'dan önceki dönemde küçük bir balıkçı köyü mahiyetindeki Cidde, Hz. Osman'ın hilafetinden itibaren yükselen bir ivme ile büyümüş; ancak asıl şehirleşme, Abbasi döneminde Fars tacirlerin bölgeye göç etmesinden sonra yaşanmıştır. Yine de Abbasilerin Basra Körfezi'ne ağırlık vermeleri, muhtemelen Cidde'nin bu dönemde fazla büyümesini engellemiştir. Özellikle Fatımiler döneminde Kızıldeniz'in yeniden yükselişi ile birlikte canlanan Cidde'nin, bu sefer de Mekke şeriflerinin buraya yönelik aşırı vergilendirme politikaları sonucunda, XI. ve XII. yüzyıllar arasında ciddi bir gerileme dönemi yaşadığı tahmin edilmektedir. Aşağıda görüleceği üzere, coğrafya kaynaklarımız, özellikle bu dönemi teferruatıyla kaydetmiştir. Eyyubiler ve Memluklar ile birlikte Cidde, Mekke'nin ticaret ve hac limanı olarak tabii işlevine büyük ölçüde yeniden dönmüş ve dönemin şartlarına uygun bir ölçekte canlılığını sürdürmüştür. Osmanlılar zamanında bir sancak olan Cidde, daha sonra Habeş eyaletine bağlanırken, geç dönemlerde de Hicaz vilayetinin sancağı haline getirilmiştir. Süveyş Kanalı'nın açılması ile konumunu pekiştiren Cidde, Hicaz'ın iase kapısı ve hacıların iskelesi olarak yeniden ehemmiyet kazanmış ve şehri 1925'te zapteden İbn Suud'un mensup olduğu Suudi iktidarıyla da bugünlere kadar gelmiştir.²¹⁵

Müslüman coğrafyacılar ve seyyahlar, burası için hemen her defasında *mamur*, *canlı*, *işlek*, *müreffeh* ve *zengin* sıfatlarını kullanmışlardır.²¹⁶ İdrîsî Cidde'yi, işlek ticareti, zengin sermaye yatırımı, büyük kârlar getiren canlı ekonomisi ve ortalamanın üzerinde hayat standardı olan, gelişmesi devam eden bir şehir olarak vasfetmiştir. İdrîsî, ticarî gelirlerle güçlendiğini söylediği şehrin bu sayede büyüdüğünü; Mısır, Hindistan ve Doğu Afrika gemilerini karşılayan önemli bir liman hâline geldiğini ve zenginleşen halkla şehrin büyük bir şehir görüntüsü çizdiğini de dile getirmiştir.²¹⁷ İstahrî'nin, bir dönem hilafet merkezi olan Medine'nin limanı Car'dan daha büyük olduğunu söylediği Cidde,²¹⁸ uygun konumdaki yerleşimi, düz sokakları ve muntazam yolları ile düzenli bir yapı arz etmiştir.²¹⁹ Cidde, işlek, canlı ve kârlı pazarıyla²²⁰ Hicaz'ın yerleşik toplulukları içinde, Mekke'den sonra, en zengin, büyük ve gelişmiş topluluğunu barındırmaktadır.²²¹ Bir kale²²² ve asil bir camiye²²³ sahip olduğundan bah-

sedilen Cidde'nin, Mekkeli zenginlerin kışı geçirdikleri bir sağlık ve dinlenme yeri oluşuna da dikkat çekilmiştir.²²⁴

İbn Cübeyr, 579/1183 yılındaki Cidde'yi, kamıştan kulübeleri, taş ve kerpiçten ev, han ve camileri olan büyük bir kasaba olarak tavsif etmektedir. Şehirde, Ömer b. Hattab'a nisbet edilen iki mescidin varlığından bahsedildiğini söyleyen İbn Cübeyr, bunlardan abanoz ağacından yapılmış iki sütunlu mescidi Harun Reşid'e nisbet edenlerin varlığına dikkat çekmekte, ancak ikinci camiden bahsetmemektedir.²²⁵ Bu ikinci mescit, şehri ele alan başka müelliflerin eserlerine de girememiştir.²²⁶ Hemen hemen aynı dönemde yazan İbnü'l-Mücâvir, Cidde'de binaların inşasında malzeme olarak kireçtaşı ya da hurma ağacının yaprağının kullanıldığını; hurma ağacı yaprağı ile yapılan kulübelerden, sultan için yılda 3 dirhem harac alındığını; buna karşılık taş ve kireçtaşından inşa edilenlerden vergi alınmadığını nakletmiştir. İbnü'l-Mücâvir, bunun gerekçesi olarak da taş ve kireçtaşı binaların, sahiplerinin mülk ve kullanımında olduğu tezi ni sunmaktadır. Diğer yandan İbnü'l-Mücâvir, han sayısının oldukça fazla olduğu şehirde, hac mevsiminde büyük bir izdihamın yaşandığına dikkat çekmektedir.²²⁷ Bu bilgiler ışığında, sayıları şehrin tüm binaları içinde önemli bir yer tutan hanlara rağmen, ticaret ve hac mevsimlerinde şehirde hızlı bir yapılaşmanın yaşandığını ve bunun şeklinin de çoğu zaman pansiyon gibi işletilen küçük barakalar olduğunu tahmin etmekteyiz. Bu tip küçük barakalardan alınan vergi, esasında bir taraftan bunların ticarî mahiyetine dikkat çekmekle birlikte, diğer taraftan da şehir yönetimince fazla kabul görmediğini ortaya koymaktadır.

İlgili döneme ait kaynaklarımız, Cidde'nin yoğun bir nüfusa sahip olduğunu,²²⁸ nüfusu içinde tacir sınıfının hâkim unsuru teşkil ettiğini,²²⁹ haliyle halkının belli bir zenginliğe eriştiğini²³⁰ vurgulamaktadır. Nâsir Hüsrev, V./XI. yüzyılda şehrin nüfusunu beş bin olarak tahmin etmektedir.²³¹ Nüfus içinde Fars unsurun önemli bir miktar oluşturduğu²³² hususundaki ifadelere yukarıda değinilmişti. Makdisî, buradaki Farsların dillerinin Arapça oluşuna özellikle dikkat çekmektedir.²³³ İbn Cübeyr, ahalinin çoğunun kente yerleşmiş çöl Araplarından oluştuğunu; şehirde Hasanî, Hüseyinî ve Caferî Şiilere ait mahallelerin de bulunduğunu kaydetmiştir. Bunların büyük bir geçim sıkıntısı içinde olduklarını belirten İbn Cübeyr, devesi olanın bunu kiraya verdiğini, diğerlerinin ise süt ve su satarak, odun toplayarak veya hurma taşıyarak geçimlerini sağladıklarını nakletmiş; ayrıca kadınların da çalışmak zorunda kaldıklarını dile getirmiştir.²³⁴ Makdisî, yönetici sınıfın Farslardan oluştuğunu ve bunların büyük konaklarda yaşadıklarını nakletmiştir.²³⁵ Halkın, ağırlıklı olarak tacirlerden oluştuğunu söylediği Cidde'de, ticaret amacıyla dünyanın dört

bir yanına açılan gemilere sahip bir kesim bulunduğunu zikreden İdrîsî ise, şehirde tekne balıkçılığının yaygın oluşuna, ayrıca ziraat olarak baklagillerin ekiminin yapıldığına dikkat çekmiştir.²³⁶

Hac zamanına bağlı olarak hareketliliği artan Cidde'deki iş imkânları bölgeye yerleşimi teşvik etmekteyse de,²³⁷ kimi zaman azalan iş hacmi de ciddi sıkıntılara yol açabilmekteydi. Hem Cidde'nin kendisindeki, hem de limanı olduğu Mekke'nin nüfusundaki dönemsel dalgalanmalar, tabii olarak, etkili bir iâşe politikasını gerektiriyordu. Bu çerçevede, gerek İslam dünyasının, gerekse bilinen dünyanın diğer bölgelerinin üretici kesimleriyle Mekke'yi sağlıklı bir şekilde bağlamak önemli bir sorumluluktuktu. İdrîsî, Cidde'de hac mevsimi öncesinde ithal edilen malların, seçilmiş ürünlerin ve harikulade hazinelerin tatmin edici kârlarla mübadele edildiği yıllık bir panayırdan bahsetmektedir.²³⁸ Bu ifade, Mekke'nin ve haliyle Cidde'nin hac dönemine ciddi bir ticarî ve iktisadî etkinlikle hazırlandığını göstermektedir.

Mekke'nin dış dünyayla irtibatı, esas olarak üç noktadan sağlanmaktaydı. Bunlardan ilki, kuzeye, Mezopotamya ve İpek Yolu'nun zengin kaynaklarına ulaşan karayolu; bir diğeri bereketli Yemen'e uzanan güney karayolu idi. Üçüncüsü ise, Mekke'yi deniz yoluyla dış dünyayla buluşturan ve denizin taşımacılıkta taşıdığı önemin idrak edilmesiyle büyük bir önem kazanan Cidde kapısıydı. Mısır hububatının Mekke'ye ulaştırılmasında yaygın olarak kullanılan Mısır-Cidde deniz yolu,²³⁹ Kızıldeniz'de önemli bir hat oluşturuyordu. Hububat başta olmak üzere, Mısır'dan Cidde bölgesine sevkedilen bol miktardaki ürün,²⁴⁰ İslam coğrafyacılarının Cidde'yi, "Mısır'ın tahıl ambarı", "Mekke'nin tahıl ambarı", "Mısır ve Yemen'in ticaret merkezi"²⁴¹ gibi vasıflarla anmalarına sebep olmuştur. Mısır'la yaşanan yakın ticarî ilişkiler, Cidde'yi Mısır'ın siyasî yükseliş ve düşüşüne de ortak etmiş; özellikle Fatımi ve Eyyubi dönemlerinde Cidde ticarî olarak büyük bir canlılık kazanmıştır. Kızıldeniz'in karşı kıyısında, hac dönemlerinde bölgenin ticarî atmosferinden istifade etmek amacıyla Aden istikametinden gelen ticaret kafileleriyle de önemli bir ticarî canlanma yaşayan Cidde,²⁴² tarih boyunca Kızıldeniz kıyısı üzerinde yer alan limanlar içinde, önemini her zaman muhafaza edebilmiş Aden dışındaki ikinci liman olmuştur.

Cidde ayrıca Hint Okyanusu gemilerinin de mallarını boşalttıkları ikinci ana limandır. Mallar buradan kara ya da deniz yoluyla Akdeniz'e sevkedilmiştir. Bu özelliği, Cidde'yi Avrupa ile Uzak Doğu arasındaki ticaretin en önemli ara-duraklarından biri yapmış; bu sayede Cidde'de Avrupa ile Hindistan arasında mal taşıyan gemilerle karşılaşmak her zaman mümkün olabilmıştır.²⁴³ Kıyıya yakın mercan kayalıkları sebebiyle Cidde sahiline 1 mil açıkta demirleyen gemiler²⁴⁴ tüm boşaltma ve yükleme işle-

rini açıkta yaptıklarından, bölgeye, Mısır, Kuzey Afrika, Yemen ve Hindistan bölgelerinden büyük miktarda kalabalıklar akmıştır.²⁴⁵ Hint kökenli Doğu mallarının Cidde'de boşaltılması Cidde'nin liman olarak önemini artırırken, söz konusu malların karayoluyla kuzeye naklini gerçekleştirmek için kullanılan kervan ticaret yolu da Cidde'nin kara ticaretini olumlu yönde etkilemiştir.²⁴⁶ Liman, Doğu ve Batı ticaretinde önemli bir yere sahip Yahudi tacirlerce de sık sık ziyaret edilmiştir.²⁴⁷ Şehir, Doğu-Batı ticaretine konu olan altın, metal, yünlü mamuller, baharat, boya, pirinç, şeker, çay, tahıl ve değerli taşlar gibi çok sayıda ürün çeşidini yerleşiklerinin istifadesine sunmuştur.²⁴⁸

Coğrafya kaynaklarında Cidde'nin ticarî durumuna dair söylenenler, yukarıdakileri destekler mahiyettedir. Mesela Makdisî Hicaz'ı anlatırken, Kızıldeniz'in Çin ve Pasifik havzası, Mısır, Yemen, Cidde ve Car'ı birbirleriyle irtibatlandırıldığını söyleyerek, biraz da abartılı bir ifade ile dünyanın en önemli iki limanının bu bölgede olduğunu iddia etmiş; bu ortamın bölge ticaretini kârlı kılan etkisine dikkat çekmiştir.²⁴⁹ Bununla birlikte Ya'kûbî'nin Cidde'ye ilişkin atfı, Mekke halkının ihtiyacı olan ve Mısır'dan ithal edilen malların Mekke'ye Cidde limanı aracılığıyla ulaştığını ifade eden bir cümleyle sınırlı kalmaktadır.²⁵⁰ Cidde hakkında teferruatlı bilgiler veren İdrîsî, kendi döneminde hac mevsiminin muson rüzgarlarının esme dönemine denk gelmesi sebebiyle yaşanan berekete dikkat çekmekte ve bu rüzgarlarla gelen gemilerin hemen satılabilecek türde çok miktarda değerli ticarî eşya getirdiklerinden ve hac mevsiminde bariz bir ticarî canlılığın yaşanmasına katkıda bulunduklarından bahsetmektedir.²⁵¹ İdrîsî'nin bu yorumu, ilk anda iktisadî olarak Cidde'nin dönemsel yükseliş ve düşüşlere muhatap olduğu anlamına gelebilir. Şüphesiz ki, arz ve talep arasındaki dönemsel eşitsizlikler, malların uzun süre stok edilmesinin maliyeti gibi sebepler, piyasalarda ciddi fiyat dalgalanmalarına sebep olabilmektedir. İdrîsî'nin bahsettiği şartlar belli ki, Cidde'ye olağanın üzerinde gelir getiren sıradışı bir durumdur.

Şehir, ticaret dışındaki en önemli hususiyetini, hiç şüphe yok ki, Kızıldeniz hac güzergâhının Mekke öncesi son durağı oluşundan almaktadır. Cidde ile hemen hemen karşısında yer alan Kızıldeniz'in batı sahili üzerindeki Ayzab Limanı arasındaki irtibat, bu güzergâhın en önemli hatlarından birini oluşturmuştur.²⁵² Başta Kuzey Afrikalı, Endülüslü ve Mısırlı hacılar tarafından tercih edilen bu hat, Haçlılar döneminde Filistin ve Şam gibi bölgelerden gelen hacılarınca da yoğun olarak kullanılmıştır.²⁵³ İdrîsî, Ayzab'dan deniz yoluyla Cidde'ye geçişin, bir gün bir gece sürdüğünü nakletmektedir.²⁵⁴

Cidde'nin bu iki temel varlık sebebi olan ticaret ve hac, aynı zamanda şehri yönetenlerin ve daha da önemlisi Mekke şeriflerinin en önem-

li gelir kapısını teşkil etmiştir. Şehrin yüksek kısımlarında bina edilmiş köşklerden birinde oturan²⁵⁵ Cidde'nin emiri, çoğunlukla Mekke valisince atanmaktaydı.²⁵⁶ Cidde'ye gelen tacirlerden ve hacılardan alınan vergiler, gümrükler ve zekat gibi mali sorumluluklarla, şehrin iâsesi, su kaynakları ve güvenliği gibi ihtiyaçlarının temini meselesi, bu idarecinin sorumluluğundaydı.²⁵⁷ Nâsır Hüsrev, V./XI. yüzyılda Cidde ile ilgili yaptığı tasvirde, buranın idarecisini, "Mekke emirinin kulu" olarak tavsif etmekte ve Cidde emirinin, gelirlerin toplanmasında taşıdığı sorumluluğa dikkat çekmektedir.²⁵⁸

Kaynaklar, Cidde'de ticarî emtiadan alınan vergiler hususunda benzer nitelikte ifadeler kullanmaktadır. Makdisî'nin verdiği bilgilere göre, her buğdayyükünden yarım dinar; her yarım deve yükü için bir kâil; bütün İslam dünyasına ihraç edilen lüks kumaş üretimiyle meşhur iki köyden biri olan Şata'da dokunmuş ketenden top başına 3 dinar; diğer bir köy olan Dabik'te dokunmuş kumaşlardan top başına 2 dinar; her balya yünden de 2 dinar vergi alınmaktadır.²⁵⁹ Hartmann ve Marr ise, Cidde'ye ithal edilen tüm mallarda ürünün değeri üzerinden yaklaşık yüzde onluk bir payın vergi olarak kesildiğini nakletmektedir.²⁶⁰ Makdisî'nin başka yerlerde verdiği örneklerle mukayese edildiğinde, bu oranların yüksek olmadığı görülecektir.²⁶¹

Hicaz'a hâkim olanların önemli bir gelir kaynağını oluşturan Cidde'nin gümrüğü içinde, hacılardan alınan vergiler de önemli bir yer tutmuştur. İdrîsî (1100-1165) ve İbnü'l-Mücâvir (1204-1291), Kızıldeniz yoluyla gelen Kuzey Afrikalı hacılardan kişi başına 8 dinar iniş vergisi alındığından bahsetmektedir.²⁶² İbnü'l-Mücâvir, büyük ihtimalle kendi döneminde uygulanmayan veya mahiyeti farklılaşmış bu vergi konusunda ilginç bir gerekçeden bahseder. Rivayete göre vali Emir Ali b. Fuleyte b. Kâsım b. Muhammed b. Ca'fer b. Ebî Hâşim'in tahsil ettiği bu 8 dinarlık verginin 8'de birinin, geçmişte yaşanmış bir olay sırasında öldürülen bir köpeğin diyeti olarak Kuzey Afrikalılardan fazladan tahsil edildiğini yazar.²⁶³

Dönemin yazarlarına göre, hacı adayları yalnızca maddî bir bedel ödemekle kalmıyor; aynı zamanda bir dizi uygulamadan geçiyorlardı. İdrîsî, kendi döneminde Cidde'deki hâkim şartlarla ilgili uygulamaları çarpıcı bir şekilde anlatmaktadır. Buna göre, uygulama daha Ayzab'da başlamaktaydı. Burada hacılar, iktisadî durumlarının hac yapabilmelerine bir engel teşkil etmediğini otoritelere ispat etmek durumundaydılar. Aksi takdirde Ayzab'dan Cidde'ye gidecek teknelere alınmıyorlardı. Teknenin karşıya geçip Cidde açıklarında demirlemesiyle, vali tarafından gemiye gümrük memurları gönderiliyordu. Bu gümrük memurlarının görevi, esas olarak vergiye tabi kişi ve malların gümrük miktarlarının tesbitini yapmak olsa da, sahilde vergilerin toplanacağı yere kadar yolculara refakat etmek gibi

bir hizmet de ifa ediyorlardı. Eğer bir yolcu iniş vergisi olan 8 dinarı ödeyemezse ve kaptan da bunu o hacı adına ödemezse, bu durumda yolcunun hac bitene kadar bir yerde alkonması yoluna gidiliyor ve hac yapması engelleniyordu. Bazen bu durumdaki yolcuların, devreye giren üçüncü şahısların sadakalarıyla kurtarıldığı da oluyordu.²⁶⁴ İdrîsî'den kırk yıl sonra yazan İbn Cübeyr de, Mekke Şerifi'nin Ayzab'daki temsilcisinin, buradan geçen tüm hacılardan toplanacak verginin denetim işiyle uğraştığından ve vergisini ödeyemeyenlerin aşağılanıp muhtelif muamelelere maruz bırakıldığından, bu uygulamanın Cidde'de daha da aşırı boyutlara vardığından bahsetmektedir.²⁶⁵ İbnü'l-Mücâvir ise, Cidde'de iniş vergisini ödeyemeyenlerin hac mevsimi bitene kadar bir sarnıca kapatıldıklarını ya da küçük bir adaya sürgün edildiklerini nakletmektedir.²⁶⁶

Vahabi, bu uygulamayı tüm Fatımi dönemine teşmil eden İbn Cübeyr'in tasvirlerinin gerçeği yansıttığı konusunda şüphe duyar. Mekke şeriflerinin XI. yüzyıla dek bağımsız bir güç olarak ortaya çıkamamış olmalarından hareketle, bu tarihten önce Kahire ve Bağdat'a rağmen böyle bir uygulamaya girişebilmelerinin zayıf bir ihtimal olduğunu öne sürer. Nitekim XI. yüzyılda yaşayan Nâsır Hüsrev, kendi hac yolculuğunu anlattığı *Sefernâme*'sinde de, vergi toplayan kamu görevlilerinden ziyade, Mekke ile Medine arasındaki yolculukta hacılara yapmadığını bırakmayan Bedevi kabilelerin ve Ayzablı gemi sahiplerinin hacılara yönelik haksız uygulamalarından şikayet etmektedir.²⁶⁷ Vahabi, zaman zaman bu tür insafsız uygulamaları başlatanların çıktığına işaret etmekte, diğer yandan bu uygulamalara son vermeye çalışan bir Abbasi vezirinin takdir gördüğüne dair bir rivayete yer vermektedir.²⁶⁸ Bu bilgiler ışığında, uygulamanın X. yüzyıla kadar uzanan bir geçmişinin olduğunu iddia etmek mümkün gözükse de, hacıları üzen ve şikayetlere sebep olan aşırılıkların, XI. ve özellikle de XII. yüzyılda zirveye çıktığı düşünülebilir.

İdrîsî, vergilerin Mekke Emiri'nin ailesinin ve askerî birliklerinin masraflarının karşılanması amacıyla toplandığını ve bunun emirin hakkı olduğunu dile getirirken,²⁶⁹ İbn Cübeyr de, benzer şekilde Mekke Emiri'nin, verilen hizmetlerin karşılığı olarak böyle bir vergi almaya hakkının olduğunu, hacı gönderen devletlerin bu maliyeti kapatamamaları halinde vergiyi hacılardan tahsil etme yoluna gitmesinin de tabii olduğunu nakleder.²⁷⁰ Nitekim gerek Fatımilerin, gerekse diğer Müslüman devletlerin zaman zaman kendi hacı adayları adına, Mekke Emiri'ne yıllık olarak belli bir ödeme yaptıkları bilinmektedir. Vahabi, Müslüman devlet temsilcileri arasında kimi zaman bu konuda belli bir rekabetin yaşandığından ve emirin iştahını arttırıcı uygulamalara gidildiğinden bahsetmektedir. Resmî ödemenin gecikmesi ve beklenenin altında kalması durumunda, emirin hacılar üzerindeki baskıyı arttırdığına dikkat çekmektedir. Mekke

Emiri'nin bilgisi dâhilinde bazı Mısırlı hacıların öldürülmesinin ardından, durumu protesto eden Fatımi hükümetinin bazı vergileri ödemediğine, emirin de durumun halli için dönemin fakih ve tarihçisi Umâra b. Ali b. Zeyd'i görevlendirdiğine dair bir rivayete yer vermektedir.²⁷¹

Hac haracı uygulaması, Mekke ve Cidde idaresi bünyesinde kimi zaman önemli miktarlarda rüşvetlerin dönmesine de sebep olmaktaydı. İster kendi hac yolculuklarını kolaylaştırmak için olsun, ister kutsal topraklarda restorasyon, bakım ve altyapı projelerine finans sağlamak gibi hayır işleri için olsun, zengin Müslümanlar buralarda sık sık usulsüzlüklerle karşılaşıyorlardı. Haçlıların püskürtülmesi ve İslam coğrafyasının nispeten daha huzurlu bir ortama kavuşmasının ardından, başta Selâhaddin Eyyubi olmak üzere bazı Müslüman halifeler hacılar üzerinden bu yükün kaldırılması için muhtelif girişimlerde bulunmuşlardır. İbnü'l-Mücâvir'in, Emir İsa b. Fuleyte zamanında başladığını söylediği hac haracı uygulaması, 586/1190'da Selâhaddin Eyyubi'nin emri üzerine Emir Mükser tarafından kaldırılmış; ardından da Cidde ve Mekke'ye 6 bin "erdeb" buğday sevkiyatı yapılmıştır.²⁷² Emîr Katâde b. İdris b. Mûteim b. Abdülkerim dönemine kadar hacılar bu konuda bir problem yaşamamışlardır. Söz konusu emir, hac haracı uygulamasını yeniden başlatmaya teşebbüs etmişse de, ani ölümü nedeniyle bunu gerçekleştirememiştir.²⁷³

Anlaşıldığı kadarıyla Mekkeli idarecilerin tamahkârlıkları sadece hacılarla sınırlı değildi. Cidde'nin ticarî çevresi de zaman zaman bu tip uygulamalara maruz kalıyordu. İbn Havkal'ın kaydettiği gibi, bu tip uygulamalar geçici olsa da, şehrin iktisadî bir gerileme yaşamasına sebep olmaktaydı. Nitekim Emir b. Ca'fer'in baskıcı valiliği döneminde Cidde'deki ticarî çevre dağılmış; Cidde iktisaden gerilemeye başlamıştı.²⁷⁴ İbnü'l-Mücâvir, Mekkeli idarecilerin aşırı baskısı yüzünden 473/1081'de Cidde'nin önde gelen tacirlerinin gemilere binip Cidde'den ayrıldıklarından bahsetmektedir. Bir başka rivayette ise, Bedevilerin şehri kuşatması sonucu şehirde başlayan su darlığının, şehrin önde gelenlerinin gemilerle kaçmalarına sebep olduğu zikredilmektedir. Emir Davûd b. Hişâm liderliğindeki Arap ordusunun şehre girerek, Cidde'nin çöküşünü başlattıklarını söyleyen İbnü'l-Mücâvir, rüyasında, bir şahsın kendisine Cidde'ye girenin Mudar b. Hâşim veya Şükr b. Ebi'l-Fütûh olduğunu söylediğini, bunun ardından Cidde'nin harap olduğunu yazmaktadır.²⁷⁵

Bu tür geçici uygulamalar, hiç şüphesiz Cidde'nin tarih boyunca taşıdığı önemi azaltmamıştır. Cidde'nin, tarihin seyrinin değişmesiyle önemleri azalan ya da kaybolan Ayzab, Car ve Eyle gibi limanlara nispetle her zaman ayırdedici özellikleri olmuştur. Cidde, tarih kaynaklarında, ticarî ve stratejik öneminin yanı sıra dinî özelliğiyle de temayüz etmiş; Cidde'de dua ve amellerin misliyle kabul edildiğine; bunun yalnızca dua

ve ameller için geçerli olmayıp, dünyalık bereket için de söz konusu olduğuna; ticaretin karşılığının da burada misliyle alındığına dair rivayetlere yer verilmiştir.²⁷⁶

Bu kutsiyet, Hz. Havva'nın Cidde ile ilişkisini yansıtan rivayetlerle de kuvvetlendirilmiştir. Zira, Kur'an ve hadislerde yer almasa da, tarih kaynaklarında geçen bazı rivayetlere göre, Hz. Havva, cennetten çıkarıldıktan sonra Cidde'ye inmiş²⁷⁷ ve Hindistan veya Seylan adasına indirildiği rivayet edilen Hz. Adem'le Arafat'ta buluşmuştur.²⁷⁸ Bir başka rivayette de, Havva'nın cesedinin Cidde'ye sonradan getirilerek gömüldüğü zikredilmekte; hatta Cidde'deki bereketin de Hz. Havva'dan kaynaklandığı vurgulanmaktadır.²⁷⁹ İbnü'l-Mücâvir, Farşlıların Hz. Havva'nın kabri üzerine tuğla ve kireçten bir mozole yaptığını ve bu kabrin 621/1224'e kadar ayakta kaldığını, rüyasında buranın en muhteşem anını ve ardından yıkılışını gördüğünü nakletmiştir.²⁸⁰ Bu kabrin varlığı ve yeri bugün bilinmezken, Cidde'de Hz. Havva'ya nispet edilen ve Evliya Çelebi tarafından da ziyaret edilen bir kabrin, 1928 yılında dönemin yöneticilerince yıktırıldığı bilinmektedir.²⁸¹

Müslümanlar için kutsiyet taşıyan Mekke'nin bu özelliğinden, limanı olması hasebiyle Cidde'nin de nasiplendiğini görmekteyiz. Vahabi, Mekke ve Medineli iki şairin bu iki şehrin faziletleri konusunda başlattıkları edebî yarışa, el-İclî adlı bir şairin de Cidde'yi yücelterek katıldığından bahsetmektedir.²⁸² Bir başka rivayette de Muaviye b. Ebî Süfyan'ın, Hicaz'daki mallarını korumakla görevlendirdiği mevlası Sa'd'a, ilkbaharları Cidde'de geçirdiği için gıpta ettiği geçmekte ve Cidde'nin ilkbaharda "memleketlerin en güzeli" olduğu dile getirilmektedir.²⁸³

3. Car (Büreyke)

Kızıldeniz sahili üzerinde yer alan, Medine'ye ait bir sahil kasabası ve liman olan Car,²⁸⁴ eski bir yerleşim yeridir.²⁸⁵ Medine'nin güneybatı kısmına düşen Car'ın, İslam tarih ve coğrafya kaynaklarında, yarısı sahilde, diğer yarısı da sahilin tam karşısında Karaf köyünün yer aldığı adada olmak üzere, iki kısımdan oluştuğu zikredilir.²⁸⁶ Coğrafi olarak Hicaz bölgesini içine alan ikinci iklimde ele alınmış;²⁸⁷ 64° 20' boylam ve 24° enlemleri²⁸⁸ arasında gösterilmiştir.

İbn Sa'd tarafından "Bevla" adıyla da anılan Car,²⁸⁹ Kızıldeniz'in Cidde'den Kulzüm'e kadar uzanan kısmına "Car Denizi" şeklinde kendi adını vermiştir.²⁹⁰ Modern araştırmacılar, Car'ın 1800'lerden itibaren Büreyke olarak anıldığı ve bu ismin Car'ın liman kısmını ifade ettiği konusunda birleşirler.²⁹¹

Deniz tarafı açık olmak üzere, üç taraftan surlarla çevrili Car,²⁹² İslam tarih kaynaklarında, yoğun nüfuslu,²⁹³ büyük bir yerleşim yeri²⁹⁴ olarak geçmektedir. Sahilde oluşu nedeniyle geniş topraklara sahip olmayan²⁹⁵ Car, şehirdeki zenginliği yansıtan çok sayıdaki yüksek konaklarıyla,²⁹⁶ mamur ve meskûn arazisi²⁹⁷ ve azımsanmayacak nüfusu ile Kızıldeniz sahilinin önemli limanlarından biri olarak karşımıza çıkmaktadır. Kaynaklarda, şehrin kalesi,²⁹⁸ minberi²⁹⁹ ve avlusuz camiine³⁰⁰ atıflar yapılmıştır.

Car halkının suyunu, Yelyel Vadisi'nde, "kumun derinliklerinden çıkan" bir kaynaktan karşıladığı rivayet edilmekle birlikte,³⁰¹ bu suyun, kumların arasından sızdığı ve kolay yönlendirilemediği için civar köylülere geniş bir sulama imkânı tanımadığı, daha ziyade hurma ağacı, sebze ve kavun bahçeleri gibi dar alanların sulanmasında kullanıldığı zikredilmektedir.³⁰² Bu rivayet, kasabaya suyun, bir merhale mesafedeki³⁰³ Bedir'den taşındığına dair rivayet³⁰⁴ ile birlikte değerlendirildiğinde, nüfusu belli bir ölçeğin üzerindeki Car'ın su açığını Bedir'den karşıladığı anlaşılmaktadır.

Tarihî önemini, Medine'nin limanı olmasından alan Car'ın, bol miktarda emtianın aktığı³⁰⁵ önemli bir ticaret merkezi³⁰⁶ olduğundan bahsedilmektedir. Öyle ki, ticaretin ve malın çokluğu bakımından Car, Hicaz'da Mekke'den sonra ikinci sıraya yerleştirilmiştir. Cidde'de olduğu gibi, Car'ın ticaretinde de Farslar önemli bir rol oynamıştır.³⁰⁷ Bölgenin en önemli limanı Cidde'den küçük³⁰⁸ olmasına rağmen, Car'ın onunla mukayese edilmeye yakın bir ilgi ve şöhret kazandığı görülmektedir. Sahil üzerinden Car'a 2³⁰⁹ ya da 4 günlük bir mesafede olduğu nakledilen³¹⁰ Cidde gibi Car da bölgeye gelen gayrimüslim tüccarın ilgisini çekmiştir.³¹¹

Car'ın Medine'ye mesafesi 200 km³¹² olmakla birlikte, kaynaklar farklı rakamlar vermiştir. Ancak pek çok coğrafyacının ittifak ettiği süre 3 gündür.³¹³ Söz konusu sürenin bir gün bir gecede³¹⁴ veya iki günde kat edileceğini iddia edenlerin yanı sıra³¹⁵ bizzat Nâsır Hüsrev'in seyahatinde olduğu gibi, bu sürenin 4 günde alındığına dair ifadeler de mevcuttur.³¹⁶ Hz. Ömer döneminde cereyan eden bir hadise de, bu mesafeye ilişkin ipuçları vermektedir. Rivayete göre, Hz. Ömer'in taze balık sevdiğini duyan bir zat, halifenin bu isteğini gerçekleştirmek amacıyla hemen Car'a gitmek üzere yola çıkmış; 3 gün sonra balık temin ederek Car'dan dönmüştür. Rivayetin devamında, Hz. Ömer'in kendisi için getirilen bu balığı yemediği, gerekçe olarak da, o kadar kısa süre içinde Car'a gidip gelmenin, adamın atı çok yorduğu anlamına geldiği ve Hz. Ömer'in bundan çok rahatsız olduğu gösterilmiştir.³¹⁷ Hz. Ömer'in bu anlamlı tepkisinden, Medine-Car arasının gidiş geliş olmak üzere, 3 günde kat edilmesinin şaşırtıcı olduğunu çıkarmaktayız.

Coğrafya kaynaklarında, Hicaz'ın önemli bir limanı olarak Car'ın bölgedeki diğer limanlara uzaklığı konusunda da bilgi verilmiştir. Buna göre Car ile Kızıldeniz'in en ucundaki Eyle limanı arasında 10³¹⁸ veya 20 günlük³¹⁹ gibi bir mesafeden bahsedilirken, Cuhfe sahili ile Car arasının üç günlük bir mesafe olduğu zikredilmiştir.³²⁰

Kızıldeniz'in batı sahili üzerinde yer alan Mısır'ın mühim limanı Kulzüm ile Car arasında İslam tarihinde önemli bağlar olduğu bilinmektedir. Öyle ki, Kulzüm'den kutsal şehri beslemek üzere Medine'nin limanı Car'a yapılan hububat sevkiyatı, Kulzüm'ün önem kazanmasında da etkili olmuştur.³²¹ Buna rağmen Kulzüm-Car hattının aradaki kayalıklar sebebiyle zorlu geçtiği ifade edilmiş, hatta bu yüzden geçişin ancak gündüz sağlandığı kaydedilmiştir.³²² Bölgedeki gemiciliğin gelişmesinin önünde bir engel olarak duran bu faktör, Car'ın zaman içinde terk edilmesinin de sebebi olmuştur.³²³ Nâsır Hüsrev, 439/1047 yılında Sultan'ın kutsal topraklara gönderdiği iki Kâbe örtüsünün de içinde yer aldığı bir

gemide seyahat ettiğinden bahsetmekte; Kulzüm'den kalkan bu geminin Car'a varmasının 15 gün sürdüğünü dile getirmektedir.³²⁴

İslam tarihi kaynaklarında, 7/628 yılında Habeşistan'a hicret eden Müslümanların, dönüşte Car'da konakladıklarını belirten rivayetler,³²⁵ Car'ın İslam'dan önce de bilindiğine işaret etmektedir. Keza Hz. Peygamber zamanında 7/629 yılında aralarında Ebû Musa el-Eş'arî'nin de bulunduğu Kahtânilere mensup eski bir Arap kabilesi olan Eş'arîlerden elli kişilik bir heyetin Müslüman olduklarını bildirmek üzere Yemen'den Car'a kadar gemilerle geldikleri bilinmektedir.³²⁶ Ancak Car'ın yıldızının parlaması ve şöhet kazanması, Hz. Ömer zamanında Arapların Mısır ve Şam'ı fethinden sonra gerçekleşmiştir.

Kaynaklar, 18/639 yılında, Hz. Ömer döneminde, Medine'de müthiş bir kuraklığın yaşandığından³²⁷ ve Car merkezli bir uygulamadan bahse-derler. Rivayete göre, kuraklık sonucunda kırsal alanda ciddi bir su darlığı baş gösterirken, sürülerin azalmasıyla birlikte büyük bir yiyecek sıkıntısı yaşanmıştır. Buna ilaveten yiyecek bulmak amacıyla civar bölgelerden 60.000 kadar Bedevinin hilafet merkezi Medine'ye girmesi ile şehir adeta felç olmuştur.³²⁸ Bütün bu gelişmeler üzerine Hz. Ömer, acilen yiyecek yardımı yapılması hususunda Mısır, Şam ve Irak valilerinden yardım istemiştir. Mısır valisi Amr b. el-Âs, Mısır'da harac vergisi adıyla topladığı yiyeceklerden fazla olanlarını hemen Car üzerinden Medine'ye göndermiştir. Car'da teslim alınan ve özellikle hububat ve zeytinyağından oluşan erzak, iyi şartlarda muhafaza edilebilmeleri için yaptırılan silolarda depolanmıştır. Hz. Ömer bizzat Car'a giderek, bu erzakların halka belli bir sistem içinde dağıtılmasını sağlamıştır. Zeyd b. Sâbit'in sorumluluk ve gözetiminde, ihtiyaç durumlarına göre halkın bir deftere kaydı yapılmış; halk, adlarına göre düzenlenmiş mühürlü istihkak belgeleriyle (*sak*), erzak dağıtımından paylarını almışlardır. Car'dan Medine'ye nakledilen söz konusu ihtiyaç maddelerinin istihkak sahiplerine teslimi, bu sistemle tamamlanmıştır.³²⁹ Bu olayda erzakın dağıtım şekli, İslam tarihinde karneyle hububat tahsisî ile ilgili ilk örnek kabul edilmesi³³⁰ bakımından önem taşımaktadır.

Bütün bu gelişmeler, Mısır'ın kutsal topraklar için ifade ettiği önemin daha iyi anlaşılmasına yol açmıştır. Hulefâ-yı Râşidîn ve Emeviler dönemi boyunca Kulzüm'den Car ve Cidde istikametine yiyecek ve malla yüklü çok sayıda gemi yol almıştır.³³¹ Mısır'ın Medine ile bağlantı noktası olan Car, bundan böyle Medine'nin tahıl ambarı³³² olarak anılmaya başlanmıştır. Mısır ve Medine arasında Car üzerinden sağlanan bu ulaşım, fitne ve siyasî istikrarsızlık dönemlerinde zaman zaman sekteye uğramışsa da, Abbasi halifesi Mansûr zamanına kadar devam etmiştir.³³³

Car'ı, "Mısır limanları ile irtibatlı Hicaz limanlarından biri"³³⁴ şeklinde tanımlayan Nâsir Hüsrev'in bu tasviri de, Car'ın Mısır ile Medine arasındaki nakliyatı taşıdığı önemin sonraki dönemlere de yansıdığını teyit etmektedir. İlaşesini Mısır'dan karşılayan³³⁵ Car'ın Mısır'la irtibatı, yalnızca ticarî emtianın nakliyle sınırlı kalmamış; Car, Mısır hacıların da sahil yolundaki duraklarından biri olmuştur.³³⁶ Car Limanı'nda, sadece Ayzab ve Kulzüm'den gelen Mısır ticarî gemileri değil,³³⁷ Habeşistan, Güney Arabistan, Hindistan ve Çin'den gelen gemiler de demirlemiştir.³³⁸ Önce Aden'e uğrayan söz konusu gemiler, geldikleri gemilerle veya aktarıldıkları diğer düşük tonajlı teknelerle Cidde ve Car'a kadar çıkmışlardır. Cidde'nin VII. yüzyıl ortalarında kurulup, Hz. Osman tarafından Mekke'nin limanı olarak seçilmesinden itibaren Car da sahilinde zaman zaman Çin, Hint ve Habeşistan gemilerini ağırlamış; transit ticarete dâhil olmuştur.³³⁹

Car'ın tam karşısında bulunan Karaf Adası da³⁴⁰ bu liman şehrinin bir parçası sayılmıştır. Hatta Car, bu konuda Karaf ile kısmi bir paylaşım içine girmiştir. Car'da daha ziyade Mısır'dan gelen gemiler demirlerken,³⁴¹ Karaf Adası ise Habeşistan'dan gelen gemilerce tercih edilmiştir. Car'dan ulaşımın ancak kayıklarla sağlandığı Karaf Adası'nın, 2,5 km² yüzölçüme sahip olduğunu zikreden kaynaklar, Car halkı gibi ada halkının da tüccar olduğunu ve sularını iki fersah mesafeden getirdiklerini nakleder.³⁴²

İslam tarihinde çok sayıda hadis ravisinin nisbet edildiği³⁴³ bu liman şehri, çölün zorlu yolculuklarından sonra kervan kabilelerinin büyük bir arzu ile ulaşmak istedikleri istasyonlardan biri olarak Bedevi şiirine de girmiştir.³⁴⁴ Kaynaklarda, Car'a nisbet edilen muhaddisler arasında, Mervan b. Hakem'in veya Hz. Ömer'in azatlı kölesi olduğu rivayet edilen ve başta Hz. Ömer döneminde olmak üzere İslam'ın ilk yıllarında Car'a tayin edilen Sa'd el-Cârî anılmaktadır. Rivayet ettiği hadisler bazı sahabe ve tabi'in tarafından kabul görmeyen Sa'd el-Cârî'nin asıl adı Sa'd b. Nevfel olup, aslen Medineli olduğu halde, Car'da uzun süre ticaretle uğraşmasından dolayı "el-Cârî" lakabıyla anılmıştır.³⁴⁵

Bağdat'ın kurulması ve Abbasilerin yükselişi ile yaşanan gelişmelerden Car olumsuz yönde etkilenmiş; zaman içinde de terk edilmiştir. Bunda, Doğu-Batı arasında cereyan eden deniz trafiğinin yoğun olarak Siraf ve Basra limanlarına kaymasının büyük etkisi olmuştur.³⁴⁶

Car, her ne kadar yaşanan bu gelişmelerle, İslam'ın ilk asrında oynadığı önemli rolü büyük ölçüde yitirmişse de, Yenbu'nun, yerini almasına kadar kullanımı devam etmiştir.³⁴⁷ Car'ın 70 km kuzeyinde yer alan bu liman şehrinin³⁴⁸ Medine'nin denizle irtibatını sağlayan bir yerleşim merkezi olarak transit ticarete Car'ın rolünü devralmasıyla Car iyice unutulmaya yüz tutmuştur. Limanı çevreleyen yarımada bugün harabeler yer almaktadır.³⁴⁹

4. Kulzüm

Kızıldeniz'in kuzeyindeki Süveyş Körfezi'nin ucunda, bugünkü Süveyş'in hemen batısında yer alan Kulzüm, oldukça eski bir liman kasabasıdır.³⁵⁰ Bugün, yerinde yalnızca harabelerin bulunduğu bu eski ticaret şehri, harabeye dönüştükten sonra da "Câh-ı Acrud" ve "Kumu'l-Kulzüm" gibi isimlerle anılmıştır. Şehrin yer aldığı bölgede bulunan eski harabelerde, Antik Mısır, Bizans ve İslamî döneme ait arkeolojik kalıntılara rastlanmıştır.³⁵¹ İslam coğrafyacıları tarafından nadiren ikinci,³⁵² daha ziyade üçüncü iklime yerleştirilen Kulzüm,³⁵³ 56° 30' boylam ve 28° 30' enlemleri arasında gösterilmiştir.³⁵⁴ Kalkaşendî'ye göre Kulzüm, Arap topraklarının sınırındır.³⁵⁵

Eski Yunan kitaplarında *Clysm*a adıyla bilinen Kulzüm'ün tarihi, oldukça eskilere uzanmaktadır. Mısır'a atfen "Mısır Kulzüm'ü" veya "Kulzüm Köprüsü" gibi isimlerle de anılan Kulzüm'den,³⁵⁶ Kitâb-ı Mukaddes'te de bir adanın adı olarak "Clysm" şeklinde bahsedilmektedir.³⁵⁷ Şehrin ismi, Araplarca fazla değiştirilmeden kullanılmışsa da,³⁵⁸ İslam coğrafyacıları, Kulzüm kelimesinin menşei konusunda muhtelif yorum ve yaklaşımlarda bulunmuşlardır. Kelimenin aslının Arapça olmadığı konusunda ısrar edenlerin yanı sıra³⁵⁹ Kulzüm'e Arapça bir kök arayanlar da vardır. Mesela Yâkût, bu kelimenin Arapçada "bir şeyi yutmak" anlamına geldiğini, dolayısıyla şehrin bu ismi, Firavun ve maiyetinin bu denizde boğulması sebebiyle aldığını zikretmektedir.³⁶⁰ Diğer yandan Makrizî, "sıkıntı" veya "büyük problem" anlamına gelen *kulzümün* (çoğulu *kelâzim*), iki sıradağ arasında dar bir vadi içinde uzanan denize nispet edildiğini, kıyısı bulunduğu şehrin de denizden dolayı bu adı aldığını nakletmektedir.³⁶¹

Endülüs'teki Gırnata Nehri'ne adını veren Kulzüm³⁶² ile karıştırılmaması gereken Mısır Kulzüm'ü, Kızıldeniz'in en kuzeyindeki konumundan dolayı,³⁶³ genellikle Kızıldeniz'in sınırlarını belirlemede kullanılmıştır. Kulzüm, kuzeyde Sina Yarımadası'nın Kızıldeniz içine doğru uzanmasıyla oluşan iki körfezden batıda yer alan ve "denizin dili"³⁶⁴ şeklinde bilinen Süveyş Körfezi'nin nihayetinde yer alır. Doğusunda kalan

körfez ise Akabe Körfezi'dir. Zaten dar bir deniz olan Kızıldeniz, özellikle bu iki körfezde daha da darlaşır. Öyle ki, bir kıyıdan diğer yaka, özellikle de daha kuzey kısımlarda rahatlıkla görülebilmektedir. Denizin dili, 6 fersahтан başlayarak genişlemekte ve Sina Yarımadası'nın ucunda Akabe Körfezi'yle birleşerek Kızıldeniz'in en tehlikeli bölgelerinden birini oluşturmaktadır.³⁶⁵

Akabe Körfezi'nin ağzında bulunan ve bugün dahi aynı isimle anılan Tiran Adası'na³⁶⁶ nispetle "Tiran" ya da "Târan" olarak bilinen bu bölge, kaynaklarda kötü bir şöhretle anılmıştır. Zira yan yana duran iki mercan kayalığının arasında kalan bu bölge, burada oluşan girdap yüzünden bu güzergâhı kullanan gemicilerin korkulu rüyası olmuştur. Kaynaklarda, rüzgarlar ve ters akıntılarla oluşan girdapların yaşandığı iki fersah boyundaki Tiran'ın, gemileri telef eden berbat bir yer olduğu zikredilmiştir.³⁶⁷ Firavun'un da boğulduğu iddia edilen bölge, etrafından dolaşarak geçme imkânı olmadığından, ancak iyi denizcilik yeteneğine sahip kaptanlarca uygun zamanlarda geçilebilmiştir.³⁶⁸ Yine kaynaklarda bahsi geçen ve bölge gemiciliğinde neden demir çivi kullanılmadığına dair bir izah getiren efsanenin geçtiği yer de Kulzum yakınlarındaki dağdır. Denizciliğin anlatıldığı bölümde de ele aldığımız üzere, manyetik özellikler atfedilen bu dağ, sadece demir yüklü gemileri yoldan çıkarmıyor; aynı zamanda bu dağdan kopan taşlar da manyetik bir özellik taşıdıklarından aynı tehlikeyi taşıyorlardı. Sarımsak sürüldüğünde manyetik özelliğini kaybettiğine inanılan taşın, sirke ile yıkanmak suretiyle yeniden manyetik özelliğine kavuştuğuna dair batıl bir inançtan bahsedilmektedir.³⁶⁹ Tüm bunlar, Kızıldeniz'in kuzey kısmındaki tehlikeleri anlatması açısından önemlidir ve bölge denizciliğinin ilgili dönemlerde neden ağırlıkla sahil boyunca ve gündüzleri yapıldığının da gerekçesini ortaya koymaktadır.

Süveyş ile Akabe körfezlerinin iki merkezî şehri Kulzum ile Eyle arasındaki deniz ulaşımı ne kadar zor ve tehlikeliyse, bu iki şehir ve tabiri caizse Afrika ile Ortadoğu arasındaki kara yolculuğu da bir o kadar zor ve tehlikeliydi. Zira klasik kaynaklarda 6 merhale olarak kaydedilen Kulzum-Eyle arası güzergâh, büyük bir çölden geçmekteydi. Yol üzerinde hiçbir su ve erzak temin etme imkânı olmadığından, yolcular, bu yolculuk için yeterli su ve yolluklarını yanlarında götürmek zorunda kalıyorlardı.³⁷⁰ Klasik kaynaklarda Kulzum'un Kahire-Fustat'a uzaklığı 30 fersah,³⁷¹ 2³⁷² veya 3 günlük mesafe³⁷³ ya da 3 merhale³⁷⁴ gibi rakamlarla ifade edilirken, şehrin Akdeniz'e mesafesi ise, 2 merhale³⁷⁵ şeklinde verilmiştir. Kulzum'un bağlantı halinde olduğu Cidde'ye uzaklığının ise 300 fersah olduğu, klasik dönemde bu mesafenin rüzgarın durumuna göre 25-60 gün arasında geçildiği kaydedilmiştir.³⁷⁶ Nâsır Hüsrev, Kulzum-Car arasını 15 günde kettiklerini nakletmiştir.³⁷⁷

Kulzüm'ün, Kızıldeniz'in en kuzey ucunu teşkil etmesi, Kızıldeniz tariflerinde Kulzüm'ü vazgeçilmez kılmıştır. Zira İbnü'l-Fakîh, "Bahrü'l-Kebîr" içine dâhil ettiği Kızıldeniz'in sınırlarını kuzeyde Kulzüm'den başlatırken,³⁷⁸ İbn Havkal ve İbn Haldûn da, Kızıldeniz'in sınırlarını kuzeyde Kulzüm'le çizerler.³⁷⁹ İbn Haldûn, Kızıldeniz'in Kulzüm'de, Akdeniz'in Ariş hizasında nihayet bulunduğunu zikreder ve Kulzüm-Ariş arasının altı konaklık yol olduğunu belirtir.³⁸⁰ Yâkût da Kızıldeniz'in, Cidde ve Medine'nin sahilinden geçerek sırasıyla Tur, Teyma, Eyle Körfezi ve Raye'den geçerek Mısır'ın Kulzüm bölgesinde son bulunduğunu nakleder.³⁸¹ Ebü'l-Fidâ ise, *Kulzüm Deniz* tabirinin Garp lisanında da kullanıldığını dikkat çeker.³⁸²

Kızıldeniz'in isimlerinden bahsettiğimiz ilk bölümde, Kızıldeniz'in, sahilleri üzerinde bulunan veya kendisini çevreleyen muhtelif şehirlere nispetle farklı isimlerle anıldığını, ancak bunlardan hiçbirinin Kulzüm'ün yakaladığı şöhrete erişemediğini zikretmiştik. Nitekim XIV. yüzyıl müellifi Kazvinli Hamdullah Müstevfî, İslam tarih ve coğrafya kitaplarının umumiyetle Kızıldeniz'i tanımlarken kullandığı Kulzüm'ün³⁸³ haklı şöhretine vurgu yapmış ve Mısır'ı anlattığı kısımda bu kasabayı ayrı bir başlık altında ele almıştır.³⁸⁴

Hiç şüphe yok ki, bu isimlendirme tesadüfî değildir. Zira Kulzüm, dar bir boğaz dışında kapalı bir deniz olan Kızıldeniz'in kuzeydeki en aktif şehri olmuştur. Burası gerek daha önceki dönemlerde, gerekse İslamiyet'in ilk devirlerinde, Kızıldeniz üzerindeki nakliyatın başlangıç ve bitiş noktası olarak mühim bir rol oynamıştır.³⁸⁵ Kulzüm'ün tarihi önem kazanmasında, Kızıldeniz ve Süveyş Körfezi'ni Nil ve Akdeniz'e bağlayan iki yoldan birisi, yani kuzey yolu üzerinde yer alması da etkili olmuştur. Zira Kulzüm, Tur veya Yotabe'den, Fermâ, Dimyat veya Kahire'ye giden Antik ve Orta Çağın en önemli güzergâhlarından biri üzerindedir.³⁸⁶ Haliyle Kulzüm'le ilgili tarihi rivayetler oldukça eski dönemlerden başlamaktadır.

Birçok İslam tarih ve coğrafya kaynağında, Hz. Musa'nın Firavun'un önünden kaçarken geçtiği ve Firavun ile ailesinin boğularak öldüğü denizin, Kızıldeniz olduğu konusunda yaygın bir kanaat vardır. Kaynaklarda geçen, söz konusu hadisenin Kulzüm'de ya da Kulzüm yakınlarında gerçekleştiğine dair rivayetler,³⁸⁷ Kulzüm'ün dinler tarihinde de önemli bir olaya tanıklık ettiğinin göstergesidir. Firavun'un, Kulzüm ile Tur arasındaki kıyı şeridi üzerinde yer alan ve Orta Çağ Hristiyan hacılarınca *Surandala* veya *Arandara* şeklinde tanınan Birketü'l-Garandal'da³⁸⁸ veya yukarıda da bahsi geçtiği gibi Tiran yakınlarında³⁸⁹ boğulduğu iddiaları yukarıdaki görüşlerle çelişmez.³⁹⁰ Her hâlükârda rivayetler, hadisenin Kulzüm bölgesinde gerçekleştiği konusunda birleşirler.

91/710 civarında yazılan ve 1901'de ortaya çıkarılan Aphrodite papi-rüslerinden, şehrin Roma İmparatorluğu'nun bölgeye hâkim olduğu dö-nemde de belli bir önem taşıdığını öğrenmekteyiz. Özellikle Batlamyus döneminde Clysma'yı ihya eden Romalılar, bu şehri, gemi yapım ve ona-rımının gerçekleştirildiği bir merkez ve Kızıldeniz korsanlarına karşı mü-cadele edilen askerî bir üs olarak kullanmışlardır.³⁹¹ Hristiyanlığın ilk dö-nemlerinde balıkçılık ve kaçakçılıkla geçinen bölge halkının, zamanla ti-caret ve gemiciliğe yöneldiği,³⁹² Mısır'da mevcut iki tersaneden Kulzüm tersanesinin Kızıldeniz, İskenderiye tersanesinin ise Akdeniz donanması-na hizmet verdiği zikredilmiştir.³⁹³

Bizans hakimiyeti döneminde Hindistan'dan gelen yabancı tacir ve ge-mileri ağırlayan Kulzüm Limanı'nın, aynı zamanda söz konusu bölgelere kendi gemilerini gönderdiği bilinmektedir; hatta Bizans İmparatoru'nun, burada muhtemelen mal almak için, yılda bir defa düzenli olarak seya-hat eden bir memur bulundurduğu nakledilmektedir. Her ne kadar ge-milerin Hindistan dönüşünde Bizans topraklarına yanaştığı tek limanın Clysma olduğu yönünde bir iddia olsa da, bu isabetli değildir. Zira VI. yüz-yıl Hristiyan hacılarından biri, Hindistan'dan Hint ürünü taşıyan gemile-rin Aila'ya (Eyle) da uğradığını nakletmektedir.³⁹⁴ Ancak bu, Kulzüm'ün bölge için taşıdığı önemi azaltmaz. Kulzüm, Kızıldeniz'in özellikle de ku-zey kısmında deniz ulaşımında yaşanan sıkıntılar nedeniyle, güneydeki limanlara nispetle daha az kullanılsa da,³⁹⁵ uzun süre Hindistan ile Mısır ve Akdeniz havzası arasında seyreden deniz trafiğinin yoğunlaştığı hatlar-dan biri olmuştur.

Bizans döneminde limanın deniz tarafına yapılan kale, hicri VII. yüz-yılın sonlarına kadar ayakta kalmayı başarmıştır.³⁹⁶ Öte yandan yukarıda bahsi geçen Tiran (*Yotabe*) Adası civarında, Hindistan'dan getirilen mal-ların vergilerinin ödendiği, Bizanslılar tarafından inşa edilmiş bir gümrük merkezinin varlığından bahsedilmektedir. Burasının, Kulzüm'e giden ge-milerin zorunlu uğrak yeri olup, Kulzüm'le sıkı bir ilişki içinde olduğu bilin-mektedir.³⁹⁷ Kulzüm'e getirilen malların buradan Akdeniz'e sevkı sırasında, develerin yanı sıra Kulzüm'e büyük bir ticarî ve stratejik değer kazan-dıran Trajan Su Kanalı'nın da yoğun olarak kullanıldığı bilinmektedir.³⁹⁸

İlk inşa tarihi net olmamakla birlikte Antik Mısır firavunlarınca, M.Ö. 2000-1788 arasında hüküm sürmüş XII. Hanedan krallarından Bilbays veya Sesotris³⁹⁹ veya daha sonraları XIX. Hanedan firavunlarından I. Seti (M.Ö. 1318 - 1298)⁴⁰⁰ tarafından yaptırılan; hatta Firavun Nehav'ın baş-latıp Pers hükümdarı Dara'nın⁴⁰¹ tamamladığı iddia edilen söz konu-su kanal, Acı Göl üzerinden geçerek Nil Nehri ile Kulzüm yakınlarında Kızıldeniz'i birbirine bağlamaktaydı. İslam denizciliğinin ele alındığı bö-lümde de bahsettiğimiz bu kanal, zaman içinde bölgeyi ele geçiren her

yeni hükümdarın adıyla anılmıştır. Batlamyus, II. Philadelphos ve nihayet Trajan tarafından tamir ettirilen kanal, VIII. asra geldiğinde dahi “Amnis Augustus Trajanus” olarak anılmaya devam etmiştir.⁴⁰² Coğrafi açıdan ve yaşam şartları bakımından oldukça elverişsiz bir durumda olan ve ıssız bir çölü andıran Kulzüm’ün, Kızıldeniz denizciliği açısından taşıdığı önem, büyük ölçüde bu kanal üzerinden yapılan ticarete dayanmıştır. Bu güzergâh, çöl yolculuğundan çekinen seyyah ve Hristiyan hacılar tarafından da daha güvenli ve kolay bir alternatif olarak görülmüştür.⁴⁰³ Özellikle de Kulzüm’e 1 mil mesafedeki Zenbu’t-Timsah⁴⁰⁴ denilen mevkiye ulaşan deniz yolundan gidecek hacı adaylarının kutsal topraklara geçmek için kullandıkları mühim bir güzergâh olmuştur.⁴⁰⁵ Şehre, Eski Çağda ve İslam’ın ilk devirlerinde Kızıldeniz üzerindeki nakliyatın başlangıç noktası olarak önemli bir rol kazandıran başlıca faktör, büyük ölçüde bu kanalın varlığında aranmalıdır.⁴⁰⁶ Muhtelif halifeler zamanında kapandığı yönündeki rivayetler, kanalın hizmet süresi ile ilgili bir karışıklığa yol açmaktaysa da, esasında kısa süreli kesintiler dışında kanal, bir rivayete göre Ömer b. Abdülaziz,⁴⁰⁷ bir başka rivayete göre de ikinci Abbasi halifesi Mansûr⁴⁰⁸ dönemine kadar kullanılmıştır.

Arap kaynaklarında geçen bir rivayete göre, Yemen kralları, Akdeniz’le Kızıldeniz arasında bir kanal açma teşebbüsünde bulunmuşlar; ancak Kur’an’da da geçtiği üzere, bu iki denizin suyu birbirine karışmamıştır. Akdeniz’de Nanegan, Kızıldeniz’de ise Kulzüm’e 1 mil mesafede yer alan Zenbu’t-Timsah adıyla bilinen mevkide sonlandığı rivayet edilen bu kanal,⁴⁰⁹ büyük ihtimalle yukarıda bahsi geçen Trajan Kanalı ile karıştırılmaktadır. Bununla birlikte gerek İslam öncesinde, gerekse sonrasında hükümdarların hayalini süsleyen ve iki denizi buluşturacak bu ikinci kanalın yapılması,⁴¹⁰ XIX. yüzyılda mümkün olmuştur.

Mısır’ın Müslümanlar tarafından fethinden sonra büyük bir canlanma yaşayan Kulzüm, bu dönemde Kızıldeniz üzerindeki denizcilik tarihinin ilk merhalesini teşkil etmiştir. Kulzüm, Arapların doğu sınırında güçlü bir nüfuz kazandığı Emevîler iktidarında, Fustat’a ve deltanın doğusuna yakınlığının da etkisiyle önemli bir parlayış göstermiştir.⁴¹¹ Aphroditte papirüslerinde, Kulzüm’ün bir donanma üssü olarak kullanıldığı dikkat çekmektedir. Büyük ihtimalle ya Afrika sahilinde kaçakçılık ve korsanlığın yeniden baş göstermesi veya Nûbe’nin henüz kontrol altına alınamayan kabilelerinin Müslüman gemicilere saldırması, Kızıldeniz’de güçlü bir donanmanın tesisini gerekli kılmıştır.⁴¹² Nitekim Abbasilerin Mısır’daki son valileri Anbes b. İshâk zamanında isyan eden Nûbeli Becelilerin üzerine Mütevekkil tarafından gönderilen Muhammed b. Abdullah el-Kummî kumandasındaki muzaffer ordunun erzak ve mühimmat ihtiyacı, Kulzüm’den denize açılan 7 gemi ile sağlanmıştı.⁴¹³

Özellikle Emeviler döneminde, Mısır'ın Araplaşması sürecinde Kulzüm'ün kullanımı daha da artmıştır. Emevi halifesi Hişâm b. Abdülmelik döneminde Kays, Kenz, Huzâa, Abâbide, Beşşâriye ve Meâfire gibi kabilelere mensup çok sayıda Arap, Mısır'ın muhtelif bölgelerine yerleşerek çiftçilik ve ziraatle meşgul olmaya başlamış ve Mısır mahsullerinin at ve develerle Kulzüm'e taşınmasında rol almışlardır.⁴¹⁴ Bu mahsullerin Arabistan'a taşınması sırasında tacirler için önemli bir ara-konaklama istasyonu konumundaki Kulzüm,⁴¹⁵ Mısır ve Magrib halkından deniz yoluyla hacca gidenler için de önemli bir ana liman vazifesi görmüştür.⁴¹⁶ Makdisî, Kulzüm'ün bölge için taşıdığı önemi şu ifadelerle gayet öz bir şekilde ortaya koymuştur:

Kulzüm, Mısır'ın hazinesi, Hicaz'ın limanı, hacıların rahatlatma yeridir.⁴¹⁷

Bizanslılar döneminde Mısır'da faaliyet gösteren İskenderiye, Reşîd, Dimyat, Tinnîs ve Babil'in yanı sıra Kulzüm tersaneleri de bölgenin Araplar tarafından fethinden sonra kullanılan önemli limanlar arasında yer almıştır.⁴¹⁸ Hatta Akdeniz ile Doğu denizleri arasında bir bağlantı halkası olan Kulzüm Tersanesi,⁴¹⁹ yeniden açılışları Muaviye'nin hilafetinde gerçekleşen Mısır tersaneleri içinde, ilk işletilenler arasında yer almış; III./IX. yüzyıldan itibaren de Mısır'ın bağımsız idarecileri tarafından, en teçhizatlı ve gelişmiş şekline kavuşturulmuştur.⁴²⁰ Papirüslerin, Velid b. Abdülmelik devrine götürdüğü gemi yapımının canlılık gösterdiği yerler arasında, Nil Vadisi, Ravza Adası ve İskenderiye ile birlikte Kulzüm'ün de adı geçmektedir.⁴²¹

Esasında İdrîsî'nin, Kızıldeniz'de kullanılan gemilerin daha ziyade Kulzüm'de imal edildiğine dair verdiği rivayet,⁴²² Kulzüm'ün bölge denizciliği açısından taşıdığı öneme işaret etmektedir. Kızıldeniz'in denizcilik şartlarına uygun özel bir teknikle inşa edilen *celebe* adı verilen bu gemilerin, Kulzüm'ün yanı sıra Ayzab tersanelerinde de yapıldığı bilinmektedir.⁴²³

Abbasi halifesi Mansûr'un, Kulzüm'ün önem kazanmasında oldukça etkili olan kanalı kapatması ve deniz ticaret yolunu Basra Körfezi'ne çevirmesiyle başlayan gelişmeler, Kulzüm'ün ciddi bir gerileme dönemine girmesine yol açmıştır. Bu süreçte Basra, Suhâr ve Siraf gibi Basra Körfezi'nde yer alan limanlar yükselişe geçerken, Kulzüm'ün de dâhil olduğu Kızıldeniz limanları ticarî canlılıklarını kaybetmiştir.⁴²⁴

361/972 yılında Fatımilerin, Kahire yakınlarında mağlup ettikleri Karmatilerden Kulzüm'ü almaları ile Kulzüm yeniden canlılık kazanmıştır.⁴²⁵ IV. yüzyılın ikinci yarısından itibaren Abbasi Devleti'nin içine düştüğü zor şartlar da, Fatımilerin Mısır'da Kızıldeniz yoluyla Doğu ticareti üzerinde hakimiyet kurmalarını kolaylaştırmıştır. Bu sayede Mısır'ın Kızıldeniz

üzerindeki limanlarında başlayan canlanma, Süveyş Körfezi'nin en kuzey ucundaki Kulzüm'ü de doğrudan etkilemiş; Kulzüm bu dönemde daha önce şahit olmadığı bir canlılık kazanmıştır.⁴²⁶

İslam dünyasının batısından gelen ticaret mallarının Yemen'e sevkinde, Kulzüm ana istasyonlardan birisi olmuştur. Mallar, sırasıyla Fermâ, Kulzüm, Şuaybe, Car ve Cidde üzerinden Yemen'e aktarılmıştır. Diğer yandan güneyden dönen gemiler de Afrika ve Doğu mallarını zaman zaman Kulzüm'e boşaltmışlardır.⁴²⁷ Fatımi halifelerinin gerek Kulzüm, gerekse Mısır'ın Kızıldeniz üzerindeki diğer limanlarında yaşanan bu ticarî canlanışa önemli katkıları olmuştur. 387/997 yılı Ramazan'ında el-Hâkim Biemrillah, ticareti teşvik amacıyla, gemilerden alınan gümrük vergisi oranlarında Kulzüm halkına kolaylıklar sağlamıştır.⁴²⁸ Fatımiler döneminde Kızıldeniz'in, kutsal topraklara giden emniyetli bir deniz yolu kılınması yolunda gösterilen çabalarda,⁴²⁹ Kulzüm de önemli bir rol almıştır. Öyle ki Fatımiler, tüccar ve hacıları, Kızıldeniz'de faaliyet gösteren korsanlardan korumak amacıyla Ayzab'ı üs edinmekle birlikte, Kulzüm'de de bir filo bulundurmuşlardır. Ayrıca her iki deniz üssünde gemi imal etmişlerdir.⁴³⁰ Yine bu dönemde "Razaniyye Yahudileri" adıyla anılan Yahudi tacirlerin de önemli ölçüde Kulzüm üzerinden ticaret yapmaları,⁴³¹ bölgenin daha da canlanmasını sağlamıştır. Hint mallarıyla yüklü gemiler, Aden'den Car, Fustat, Kulzüm, Fermâ veya İskenderiye istikametlerinde, aşamalı olarak deve sırtında ve Fatımilerin yeniden işletmeye açtıkları sanılan kanal üzerinden Akdeniz'e yol almıştır.⁴³² Mekke ile Mısır arasındaki ilişkilerde önemli bir yere sahip Fermâ-Kulzüm yolu, dönemin Doğu ile Batı arasındaki en önemli bağlantı halkalarından biri olmuştur.⁴³³ Yâkût'un, Fermâ ile aralarında 4 günlük bir mesafe bulunan Kulzüm'ün Akdeniz'e olan yakınlığına dikkat çekmesi de,⁴³⁴ bunun farkında olduğunu göstermektedir.

İslam tarih ve coğrafya kaynakları, hem Mısır'ın, hem de Suriye'nin müşterek limanı Kulzüm'ün⁴³⁵ bu bölge mallarının Hicaz ve Yemen'e naklinde önemli bir rol oynadığını naklederler.⁴³⁶ Kulzüm'de, Hicaz ve Yemen bölgesine gönderilecek ticarî emtianın depolandığı bir merkezin ve Kızıldeniz gemilerinin yapıldığı bir tersanenin de yer alması, buranın mühim bir deniz üssü olarak gelişmesinde etkili olmuştur.⁴³⁷ Kulzüm-Hicaz arasındaki en kapsamlı ve yoğun ilişki, hac seferleri ve zahire nakliyatı çerçevesinde gerçekleşmiştir.⁴³⁸

VIII./XIV. yüzyılda yaşayan Makrîzî, Kahire sarayında eski evrak arşivinde eline geçen bir belgede, Kulzüm ve civarının mülki ve askerî idaresi için gerekli masrafların bir listesini bulmuş; buradan hareketle kendi döneminde artık bir harabe haline gelen şehrin bir zamanlar oldukça mamur olduğu neticesini çıkarmıştır.⁴³⁹ Öte yandan Makrîzî'den 250 yıl

kadar önce yaşayan İdrisî, dünya haritasına Kulzüm'ü koymakla birlikte, Arapların burayı işgal edip harap bir hale getirdiklerini nakletmiştir.⁴⁴⁰ XII. asırda yazan Yâkût da, Kulzüm'ün kendi döneminde artık bir harabe olduğundan bahsetmektedir.⁴⁴¹

V./XI. asırda başlayan II. Fatımi dönemindeki Mustansır (1036-1094) hakimiyeti esnasında Mısır deltasında baş gösteren kuraklık, kıtlık ve iç savaşların, bölgede ciddi bir iktisadî bunalıma yol açtığından ve bir anlamda bölge ticaret yollarında belli bir dönüşümü başlattığından, İslam denizciliğinin tarihi gelişimini ele aldığımız kısımda bahsetmiştik. "Mustansırıyye Şiddeti" olarak bilinen bu dönemde, Nil deltasının sularının çekilmesiyle, özellikle Kuzey Afrika ile Kulzüm ve ötesine geçiş oldukça zor ve tehlikeli bir hale gelmiştir.⁴⁴² Bu durum, 489/1096 yılında başlayan Haçlı Seferleri'yle birlikte daha tahammül edilemez bir hal almış ve bu dönemde hac ve ticaret yolu, Kızıldeniz'in daha güneyinde yer alan Ayzab ve Kuseyr limanlarına kaymıştır.⁴⁴³ Kuzey Afrikalı yolcular, hacılar ve mallar için yeni güzergâh, Nil ile Kızıldeniz'i birleştiren Kûs- Kuseyr, Kûs-Ayzab ve Asvan-Ayzab yolları olmuştur. Bu dönemde Hint ticaret yolu üzerinde bulunan Aden, Cidde, Kulzüm ve Eyle gibi Kızıldeniz limanları arasında ciddi bir çekişme yaşanmıştır.⁴⁴⁴ Bu süreçte Kulzüm ve Eyle geri planda kalırken, Mısır'ın Kızıldeniz limanı olarak bölge tacirlerinin yeni tercihi Ayzab olmuştur.⁴⁴⁵

Kulzüm, bu gelişmelere ilaveten, müzmin su sıkıntısı ve sahilinin daimi bir liman olarak işletilemeyecek ölçüde kumla dolması gibi sebeplerle hızlı bir şekilde gerilemiştir. Bölgedeki nüfus da zaman içinde, bir zamanlar Kulzüm'e su sağlayan Süveyş'e doğru kaymıştır.⁴⁴⁶ İslam tarihçileri içinde Süveyş'ten ilk bahseden, X. asır müellifi Makdisî'dir (yaklaşık olarak 947-990).⁴⁴⁷ XII. asırda yazan Yâkût, Makdisî'nin iki asır önce bahsettiği Süveyş'in, o dönemde henüz yeni kurulduğunu ve az sayıda kişinin yaşadığı bir yer olduğunu aktarır.⁴⁴⁸ Kendi döneminde de Süveyş'in Mekke ve Medine'ye giden Mısır halkı tarafından kullanılan küçük bir şehir olduğunu nakleder. Bu arada Süveyş ile Fustat arasının karayoluyla 7 gün sürdüğünü de zikreder.⁴⁴⁹ Mısır'dan Hameyn'e taşınan erzak, önce develerle Süveyş'e getirilmiş, buradan da gemilere yüklenerak kutsal topraklara sevk edilmiştir.⁴⁵⁰

Öyle anlaşıyor ki, Kulzüm ve Süveyş bir müddet beraber yaşamıştır. Kulzüm'ün terk edilmesine rağmen Süveyş, kötü şartlara karşılık ayakta kalmış ve küçük bir ticaret ve hac limanı olarak Kulzüm'ün geçmişteki işlevini daha küçük ölçekte sürdürmüştür.⁴⁵¹ Nitekim Uluğ Bey ve Nasıruddin Tûsî gibi, bazı geç dönem coğrafyacıları ve astronomları, Kulzüm'ün başlangıçta iki şehirden mürekkep olduğu fikrini ileri sürmüş ve Kulzüm'den geriye, Süveyş'in kuzeyinde bulunan "Kumu'l-Kulzüm" denilen harabelerden başka bir şey kalmadığını nakletmişlerdir.⁴⁵²

Arapların çok eski tarihlerde yerleştiği Kulzüm'de,⁴⁵³ umumiyetle ticaretle uğraşan sermaye sahipleri ve tacirler oturmaktaydı.⁴⁵⁴ Ticarî kimliği ve liman vasfı olan birçok şehir gibi, Kulzüm de kozmopolit bir yapı arzietmekte olup, hayat standardı yüksek bir halka sahipti.⁴⁵⁵ Kaynaklarda Kulzüm için kullanılan "büyük",⁴⁵⁶ "küçük"⁴⁵⁷ ya da "orta ölçekli bir şehir"⁴⁵⁸ şeklindeki birbiriyile çelişen ifadeler, şehrin farklı dönemlerinden bahsedilmesinden ya da farklı bölgelerden gelen coğrafyacıların zihinlerindeki büyük-küçük şehir ayrımının değışkenliğinden kaynaklanmış olabilir. Kulzüm, bütün bu özelliklerinin yanı sıra kaynaklarda, çarşıları, mescitleri, uzayıp giden kervansarayları, açıkta duran ve başında kimsenin muhafızlık yapmadığı halde çalınmayan mallarının ispat ettiği güvenli ortamı ile yer almıştır.⁴⁵⁹

Bir yaşam alanı olarak bakıldığında, Kulzüm'ün hiçbir cazibesinin olmadığı görölmektedir. Zira İslam coğrafya kaynaklarında Kulzüm'le ilgili iç açıcı tasvirlerle rastlamak zordur. Kaynaklar, hiçbir yeşil alanın bulunmadığı Kulzüm'den, hiçbir meyvenin yetişmediği,⁴⁶⁰ hiçbir ziraî üretim ya da hayvancılığın yapılamadığı kuru ve çorak bir şehir olarak bahsederekler. Şehrin ağaç ve çayırlar bakımından yaşadığı mahrumiyet, bölgede hayvancılığın gelişmesine de imkân tanımamıştır.⁴⁶¹ Öyle ki şehirde ateşlik odun bile bulmak mümkün değildir. Hatta burada bir dirhem değerinde yulaf alan Makdisî, bunu pişirmek için de bir dirhem değerinde odun aldığından bahsetmektedir.⁴⁶²

Otlağı ve içme suyu olmayan şehrin su ihtiyacının, çok uzaktaki kuyulardan sağlandığı⁴⁶³ ya da bu civardaki yegâne su bulunabilen 6 mil uzaklıktaki Süveyş menbaından tekne ve develerle getirildiği zikredilmektedir.⁴⁶⁴ İdrisî'nin çok az çıktığını ve tuzlu olduğunu söylediği⁴⁶⁵ bu suyun, iyi bir kalitede olmasa bile içilebildiğinden bahsedilmektedir. Kimi kaynaklara göre iâşesi Bilbays'tan, suyu Süveyş'ten gelen Kulzümlüler, yokluktan keçî eti yerler; ateş için de evlerinin çatı kırışlarını yakarlardı. Ulaşımın zor sağlandığı Kulzüm, bir yandan canlı pazarları, güzel evleri, haşmetli kamu binaları ve iyi inşa edilmiş mescitleriyle vassfedilirken, diğerk yandan da iç karartıcı bir havasından ya da hamamlarındaki suyun aşırı derecedeki tuzluluğundan bahsedilerek olumsuz tasvirlerle anılmıştır.⁴⁶⁶ Mesela Makdisî, hiçbir iyi tarafının olmadığına inandığı bu bölgenin diğerk kasabalarından bahsetmeye bile gerek görmediğini ifade etmiştir.⁴⁶⁷

Kulzüm'ün, Kızıldeniz ticaretine bazı yerel katkılar da sağladığını görürüz. Bunlar arasında Kulzüm billurları özel bir yer tutmuştur. Amr b. el-Âs'ın Mısır valisi iken Mısır'da yaptırdığı ve dünyanın en nefis ve nadir mallarının içinde yer aldığı, eşi görölmeyen "Kandiller Pazarı"nda (*Sûku'l-Kanâdil*), maharetli ustalar tarafından işlenmiş çok güzel billurlar gördüğünü söyleyen Nâsır Hüsrev, Magrib'den getirilen bu billurlara nisbetle, Kulzüm billurlarının çok daha güzel ve şeffaf olduğundan bah-

setmektedir.⁴⁶⁸ Ayrıca Orta Çağ hasır imalatında, boyanabilir özellikleriyle benzerlerinden ayrılan Kulzüm hasırlarının da adı geçmektedir. Diğer hasırlar boyandıklarında çabuk kırılırken, Kulzüm hasırları rahatlıkla boyanabilmekteydi.⁴⁶⁹ Kulzüm, bu coğrafyada yetişmiş şahsiyetlere verdiği “Kulzümi” nispesiyle de⁴⁷⁰ adını uzun süre yaşatma imkânı bulmuştur.

5. Eyle (Akabe)

Kızıldeniz'in kuzeyinde, Sina Yarımadası ile Arabistan arasında yer alan ve aynı adı paylaştığı Akabe Körfezi'nin⁴⁷¹ kuzeydoğu köşesinde bulunan modern Akabe, 29° 31' kuzey enlem ve 35° doğu boylamı üzerinde yer almaktadır. Ürdün sınırları içindeki şehir, ülkenin denize açılan tek limanı olması nedeniyle, günümüzde önemli bir yere sahiptir.⁴⁷²

Akabe'nin oldukça eskilere uzanan tarihî bir geçmişi vardır. Şehir, kuzeyde Maan, batıda Sina Yarımadası, doğuda ise Vâdi'l-Hisme'den geçen yolların Kızıldeniz sahilinde buluştuğu noktada, tarih boyunca oldukça işlek bir ticaret ve insan trafiğine sahne oluşturmıştır.⁴⁷³ Antik dönemden beri önemli bir yerleşim merkezi olan Akabe hakkında İslam öncesi ve sonrasına ait edebî kaynaklardan zamanımıza ulaşan bilgilerin, son zamanlarda yapılan arkeolojik çalışmalarla desteklenmesi sonucunda, şehir hakkındaki bilgilerimiz netlik kazanmıştır. İlgili dönemlerde kullanılan inşa teknikleri, katman bilgileri (stratigrafi) ve bulunan seramik parçaları ile kazıların, şehir hakkındaki mimarî, kronolojik ve ticarî bilgilerimizin netleşmesi ve yaklaşık bir şehir planının ortaya çıkması yönünde önemli katkıları olmuştur.⁴⁷⁴

İslamî dönemde *Eyle* adıyla bilinen şehir, dönemin coğrafyacılarınca 56° 40'⁴⁷⁵ veya 55° boylam ve 29°⁴⁷⁶ veya 30° enlemine,⁴⁷⁷ üçüncü iklimin beşinci dilimine⁴⁷⁸ yerleştirilmiştir. Şehir, Kuzey Afrika, Mısır ve Şam bölgelerinden gelen hac ve kervan yollarının buluştuğu⁴⁷⁹ önemli bir durak olmuştur.⁴⁸⁰ Kuzey Afrikalı ve Mısırlı hacılar, Filistinli ve bazı yıllarda da bu büyük kafiye katılmak isteyen Suriyeli hacılarla burada buluştuktan sonra, kutsal topraklara gitmek için 2 farklı yol kullanmışlardır: Ya Medyen ve Aynune üzerinden Hicaz'ı sahil boyunca aşan kıyı yolundan devam etmişler ya da Şerefu'l-Bâl ve muhtemelen Tebük üzerinden Hicaz Sıradagları'nın doğu etekleri boyunca ilerlemişlerdir.⁴⁸¹

Coğrafya kaynaklarında umumiyetle *Eyle*'nin Kızıldeniz'e olan bağlantısına atıf yapılmışsa da,⁴⁸² "Medine ve Mısır arasında istasyon" vurgusunu yapanlar da az değildir.⁴⁸³ Dönemin şartlarıyla Sina Yarımadası'nın öbür yakasında kalan Kulzüm ile *Eyle* arasının, karayoluyla altı gün gibi bir

sürede katedildiği bilinmektedir.⁴⁸⁴ Bu yol, zorlu bir çölün aşılmasını gerektirdiğinden uzun sürse de, seyrin, Kızıldeniz'in kuzey kısmında büyük risk ve tehlikeler taşıması nedeniyle, deniz yoluna tercih edilmekteydi. Deniz yolundaki tehlike, Kulzum'ü anlattığımız kısımda ele aldığımız üzere, Tiran denen bölgede iki körfezin birleşmesinden⁴⁸⁵ kaynaklanmaktaydı.

Mısır ile Mekke arasında orta bir noktada konumlandırılmış Eyle,⁴⁸⁶ aynı zamanda "Arabistan"ı dünyanın geri kalan kısmından, kaynaklardaki tabirle "yaban"dan ayıran⁴⁸⁷ kara ve deniz hattının ucunda yer almaktadır. Mesela İstahri ve İbn Havkal, Eyle'nin bittiği yerde, Arap topraklarının başladığını yazmaktadır. Buna göre, Bahr-i Fâris (en geniş anlamıyla Kızıldeniz-Umman Denizi ve Basra Körfezi), Eyle ile Abadan arasında uzanmakta ve Arabistan'ı üç taraftan kuşatmaktadır. Kuzeyde ise Eyle ile Balis arasında Suriye, Arabistan'a sınır komşuluğu yapmaktadır.⁴⁸⁸ Bir başka yoruma göre, burası Mısır ve Suriye steplerinin ayrıştığı noktadır.⁴⁸⁹ Eyle'nin Şam'a ait olduğunu ileri sürenlerin yanı sıra⁴⁹⁰ burayı Mısır'ın⁴⁹¹ ve Hicaz'ın⁴⁹² bir şehri olarak görenler de olmuştur. İbn Havkal, Yâkût ve Makrizî, Eyle'yi "Hicaz'ın sonu, Şam'ın başı", "Hicaz sınırının ilki" gibi benzer tanımlamalarla tam sınırdaki göstermişlerdir.⁴⁹³ Yâkût, Fustat ve Şam hacılarının toplandığını söylediği Eyle'yi, Fustat ve Mekke arasında, deniz kıyısı üzerinde tavsif etmiştir.⁴⁹⁴ Makdisî ise, "Suriye, Hicaz ve Mısır, Eyle'nin nereye ait olduğu konusunda kavgalıdır. Ancak en uygunu Suriye'ye dâhil edilmesidir. Zira ağırlıklar, ölçüler, âdetler ve halkın ananeleri Şam'a benzer" diyerek Eyle'yi Şam'a nispet etmiştir.⁴⁹⁵

Bugün Eyle'nin karşılığı olarak kullanılan *Akabe*, adını, şehri saran dağlar arasında Eyle'ye yakınlığıyla bilinen Akabetü'l-Eyle'den (Eyle Geçidi) almıştır.⁴⁹⁶ Arapça "dağ yolu" anlamına gelen *akabe* kelimesi,⁴⁹⁷ Kızıldeniz'in kuzeyindeki 1.828 m azami derinliğe sahip olan ve büyük tektonik çöküntüler sonucunda oluşan körfeze de adını vermiştir.⁴⁹⁸ İslam kaynaklarında zikredilen ve bugünkü Akabe'nin biraz kuzeyinde kurulduğu bilinen Eyle şehrinde bugün, harabeler dışında bir şey kalmamıştır. Söz konusu harabeler, son dönemlerde arkeolojik çalışmalara da konu olmuştur. Sit alanını gören ve aynı zamanda arkeolojiyle de ilgilenen Arabistanlı Lawrence, burası için "ilk dönem Orta Çağın lüks sayılabilecek bir yerleşim yeri" değerlendirmesinde bulunmuştur.⁴⁹⁹

Yukarıda bahsi geçen hemen hemen tüm İslamî dönem kaynaklarındaki "Eyle" ismine karşılık, Makdisî'nin, eski yerleşim yerinin terk edildiğinden hareketle bu şehre "Veyle" dendiğini iddia etmesi bir istisna teşkil etmektedir. Zira Makdisî, bu iddiasını şu sözlerle dile getirmektedir:

Sıradan insanlar buraya *Eyle* der. Ama asıl Eyle daha yakında bir yerdedir. Aslı ise harabe halindedir.⁵⁰⁰

“Veyle” ismine klasik kaynaklarda Makdisi’den başka referans bulunmamaktadır. Makdisi istisna tutulacak olursa, burası için hep Eyle ismi kullanılmış; buradan çıkan kişilere de “Eylî” künyesi verilmiştir.⁵⁰¹ Vahabi, el-Bekrî’nin, Eyle için kullandığı “Dâru’l-Kunfûz” ismini bir şairin dizelerinden aldığını ve şairin bu sıfatı şiirsel bir metafor ve ironi ile ele aldığını ileri sürmekte; daha da önemlisi, el-Bekrî’nin, Kızıldeniz sahilindeki liman şehri Eyle ile Medine yakınlarındaki Eyle’yi birbirine karıştırdığını iddia etmektedir.⁵⁰² Gerçekten de, liman şehri Eyle’nin aynı isimdeki bir Hicaz Dağı ile karıştırılmaması gerektiği konusunda başka kaynaklar da uyarıların olması,⁵⁰³ bu tezi doğrulamaktadır.

Diğer liman şehirleri gibi Eyle de Kızıldeniz’e adını vermiş; Havra’dan Kulzüm’e kadar Eyle çevresindeki deniz, “Eyle Denizi” şeklinde adlandırılmıştır.⁵⁰⁴

Eski Roman şehri *Aila* ile ilk dönem İslam şehri Eyle’nin üzerine kurulan⁵⁰⁵ şehrin İslam öncesi isimlendirmelerine kısaca bakıldığında, İslamî dönemde kullanılan Eyle isminin, önceki kullanımları devam ettirdiği görülmektedir. Eski Ahit’te (Krallar I, 9:26) geçen *Elath*, *Elloth*⁵⁰⁶ ile yine bu civarda olduğu sanılan *Ezion Geber*⁵⁰⁷ ve hatta *Elim* ve *el-Paran*, Âramî dilinde bilinen şekilleriyle *Elon* ve *Elona*, Yunancada *Ailath*, *Ailon*, *Aeilan*, *Elana*, *Ailana*, *Ailane*, *Ailas* vd. ve nihayet Romalıların kullandığı *Ailath*, *Aelath*, *Aelana*, *Leena*, *Helim* ve *Aila*, bu şehirle ilişkilendirilen isimlerdir.⁵⁰⁸ Arapların bu son kullanımı duyarak Arapçaya nakletmiş olmaları muhtemel gözükmemektedir. *Aila* kelimesinin, İbrahim (Patriarch) Peygamberin oğlu Medyen’in kızı Eyle’den geldiği konusunda da rivayetler yer almaktadır.⁵⁰⁹ Yine klasik kaynaklarda şehrin asıl isminin *Eyleya*⁵¹⁰ veya Tevrat’ta geçen *Eyleyaleye*⁵¹¹ olduğu yönünde farklı görüşler ileri sürülmüştür.

Antik Çağ kaynaklarında buraya yapılan atıflardan, şehrin İslam öncesi dönemde dahi belli bir önemi haiz olduğunu anlıyoruz. Bulunduğu coğrafi konum, Eyle’ye sadece ticarî değil, aynı zamanda stratejik bir avantaj sağlamış ve bu durum her çağdaki siyasi güçlerin dikkatini çekmiştir. Eski Ahit’te de Eyle ile ilişkilendirilebilecek muhtelif hikâyeler yer almaktadır. Bütün bunlardan hareketle, Eyle ve civarının Roma öncesi tarihi hakkında bir fikir yürütmek mümkündür. Söz konusu bölge Hz. Süleyman döneminde Yahuda’ya katılmış⁵¹² ve büyük çaplı ticarî seferlere konu olmuştur. Finikelilerin de yardımıyla Eyle’de bir deniz filosu inşa eden Hz. Süleyman, Ofir ticaret seferine buradan çıkmıştır. Eski Ahit’te Hz. Süleyman’ın, Eyle’de deniz ticaret filolarına yüklediği altın, sandal ağacı, kıymetli taşlar ve mücevherât gibi emtiayı Ofir Limanı’na götürdüğünden bahsedilmektedir.⁵¹³

Kral Süleyman Kızıldeniz sahilinde, Edomluların topraklarındaki Eloth’un yakınındaki Eziyon-Geber’de bir gemi filosu inşa etti. Hiram da, denizi tanıyan adamlarını Süleyman’ınkilere kattı. Ve böylece Ofir’e

vardılar ve buradan 420 talent altın alıp Kral Süleyman'a getirdiler. (Krallar I, 9:26-8; 10:11; Tarihler I, 9:10)

Hitti, Ofir Limanı'nın Umman'daki Zafâr olduğu ihtimali üzerinde durmaktaysa da,⁵¹⁴ Hourani, Ofir'in Hindistan'da olma ihtimalinin yüksek olduğunu, zira oradan getirilen altın, gümüş, mücevherat, sandal ağacı, fildişi, tavus kuşu ve maymun gibi ürünlerin Hint menşeli ürünlere benzediğini söylemektedir.⁵¹⁵ Bu durum, kıtalararası okyanus ticaretinin tarihini oldukça eskilere götürmektedir.⁵¹⁶ Hz. Süleyman'ın vefatından sonra, bu filoya bir daha atıfta bulunulmaması, krallığın dağılmasıyla deniz aşırı ticaretin de sekteye uğradığını akla getirmektedir.⁵¹⁷

Hz. Süleyman'dan bir asır sonra bir başka Yahudi kralı Yehoşafat'ın (M.Ö. 873-849) da Ofir'e Eyle'den bir filo gönderdiği, ancak bu filonun, Eyle'nin çok yakınında olduğu varsayılan Eziyon-Geber'de battığı zikredilmekte (Krallar II, 22: 47-49);⁵¹⁸ Yehoşafat'ın buraya varan ticaret yolları üzerinde hükümlanlığa sahip olduğundan ve kendisine "hayvan sürüleri" getiren Araplardan haraç vergisi tahsil ettiğinden bahsedilmektedir (Tarihler II, 17:11).⁵¹⁹ Yine Eski Ahit'te Uzziya'nın (Usia-Uzya) (M.Ö. 792-740), Elath'ı Yahuda'ya kattığı ve şehri yeniden inşa ettiği geçmektedir (Krallar II, 14: 22).⁵²⁰ Eski Ahit'teki bu rivayetlerden ilham alan Nelson Glueck, 1938-1940 yılları arasında Akabe'nin hemen kuzeybatısında kalan Tell el-Huleyfe höyüğünde yaptığı arkeolojik çalışmalar sonucunda, Eziyon-Geber'i bulduğunu iddia etmiştir.⁵²¹ Hourani, Ölü Deniz'in güneydoğusundaki Sami kabilelerin başlıcaları arasında yer alan ve Eyle Limanı ve civarındaki madenleri ele geçirmek için Hz. Davut'a karşı harekete geçen Edomluların bölgeden uzaklaştırılmasıyla Eyle bölgesinin ele geçirildiğini zikretmekte ve aynı bölgede keşfedilen büyük bakır rafinerisinin de bizzat Hz. Süleyman (yaklaşık M.Ö. 974-932 arası) tarafından kurulmuş olabileceğini öne sürmektedir.⁵²² Daha sonra buranın bir Edom yerleşimi (M.Ö. VIII. - IV. yüzyıl arası) olduğu tezini ön plana çıkaran Pratico'nun çalışması, Eyle'nin Edomlulara geçişinin, yaklaşık olarak M.Ö. VIII. yüzyıla rastladığına işaret etmektedir.⁵²³ Buna göre, uzun süre İbranilerin hakimiyetinde kalan Eyle, Uzziya zamanında yapılan tahkim faaliyetine rağmen Edomluların eline geçmiş olmalıdır.⁵²⁴ Bütün bu gelişmeler, Eyle'nin Benî İsrail Devleti'nin genişleme devrinde önemli bir nirengi noktası oluşturduğunu göstermektedir.⁵²⁵ Pratico'nun arkeolojik çalışmaları sırasında ortaya çıkardığı duvarlı yapıdan hareketle, buranın buğday saklama, bakır eritme merkezi ve Güney Arabistan'la ticarî faaliyetlerin yürütüldüğü bir üs olduğu sonucuna ulaşmıştır.⁵²⁶

Eyle hususunda teferruatlı bilgiler veren Makrîzî de, eserinde Eyle'nin İslam öncesi tarihini yansıtan bazı rivayetlere yer vermektedir.

Mes'ûdî'den aktardığı bir rivayete göre, Yuşa Peygamber, Eyle'de Şam Kralı el-Sumeyda b. Hizabr el-Emlîkî ile savaşmış ve kralın öldürüldüğü bu savaş sonunda kralın topraklarına el konmuştur. Makrîzî, "Gördün mü nasıl da İbn Hürmüz el-Emlîkî Eyle'de lime lime edildi/Üzerine zırhlı zırhsız seksen binlik Yahudi ordusu birden saldırdı" ifadeleriyle söz konusu savaşa işaret etmektedir.⁵²⁷ Yine Makrîzî'nin, Mes'ûdî'nin 331/943'te tamamladığı, ancak bir cildi dışında bugüne ulaşamayan 30 ciltlik eseri *Ahbârü'z-zamân fî men ebâdehü'l-hadasân*'dan yaptığı alıntıda, Büyük Himyer'in Salih Peygamber'e isyan eden Semud kavmini Eyle'ye sürdüğü zikredilmekte; ayrıca Hz. Musa'nın Eyle'den geçişine ilişkin bir rivayete yer verilmektedir.⁵²⁸

Eyle'nin, M.Ö. VI. yüzyıldan başlayarak M.S. II. yüzyılda Romalıların eline geçmesine kadarki tarihi oldukça muğlak gözükmektedir. Bir körfez limanı olarak Roma ve Bizans kaynaklarında defalarca zikri geçen Eyle'nin, M.Ö. I. yüzyılda bir Nabati yerleşimi olarak doğduğundan bahsedilmektedir. M.S. I. yüzyılda yazan Strabo'nun da "şehir" kimliği ile adını andığı bu liman, Güney Arabistan'a buhur ve mürrüsafi almaya giden Nabati tacirleri için önemli bir geçiş noktası olarak kayıtlara geçmiştir.⁵²⁹ Eyle-Maan arası kervan yolculuğunun 70 gün aldığını söyleyen Strabo, Batı'daki milletlerin gitgide artan bir şekilde Doğu'nun kumaş, koku ve baharatından tat alma ve hoşlanma alışkanlıklarını geliştirmeleriyle, Güney Arabistan halkının buhur ve mürrüsafi gibi kendi ülkelerinde üretilen mahsullerin fiyatlarını yükselttiğinden ve onlar aracılığıyla ülkelerinden geçen yabancı emtiadan alınan vergiyi arttırdıklarından bahsetmekte; bu ticaretin kazandırdığı büyük servet ve refaha vurgu yapmaktadır.⁵³⁰ Bu yolun kazandırdığı servet ve refahtan Eyle de payını almış gözükmektedir. Romalıların bölgeyi Nabatilerin elinden aldığı düşünülmektedir, Eyle'nin tarihindeki bu bilinmeyen dönemin en azından M.Ö. I. yüzyıldan itibaren önemli bir kısmını, Nabatilerin doldurduğu tahmin edilmektedir.⁵³¹

Kuzey Arabistan'ın ilk önemli devleti olan ve güç ve kudretini ticaretten alan Nabati Krallığı, muhtemelen M.Ö. IV. yüzyılda kurulmuş ve Eyle'den Akdeniz'e kadar uzanan bölgeye hâkim olmuştur. Başkentleri, Akabe Körfezi'nin biraz kuzeyindeki Petra olan Nabatilerin⁵³² muhtelif ticarî limanları arasında Eyle de vardır. Romalıların bölgedeki hakimiyetinin artmasıyla krallık, bir vasal şeklinde devam etmiş; ancak M.S. 105 veya 106 tarihinde Trajan tarafından tamamen ilhak olunan bölge, bundan sonra da Arabistan eyaleti olarak anılmıştır. Bir yandan bölge tacirleri Eyle Limanı üzerinden Kızıldeniz'de ticaret yapmaya teşvik edilirken, diğer yandan da çöl sınırları boyunca inşa edilen kireç binalarla Bedevi saldırılarına karşı tedbir alınmış ve bölgenin ticaret kervanları açısından belli bir emniyet ortamına kavuşturulması sağlanmıştır.⁵³³ Nabati merkezinin

Roma tarafından ele geçirilmesi ile doğrudan Roma nüfuzuna giren Eyle, bundan sonra önemli bir ticaret güzergâhı olan Dımaşk-Bostra-Petra hattı üzerinden Kızıldeniz'e inen Trajan'ın M.S. 111-114 arasında inşa ettirdiği ana yolun son halkasını teşkil etmiş ve daha güneydeki Nabati Limanı Leuce Come'un stratejik varlık sebebini ortadan kaldırmıştır.⁵³⁴

Bundan böyle Roma Devleti'nin bölge stratejileri açısından kilit noktası olarak rol oynamaya başlayan Eyle, M.S. 300 yılına kadar Kudüs'te mevzilenen Roma'nın önemli askerî birliği Legio X Fretensis'in (10. Müfreze) bu tarihten itibaren Eyle'ye nakledilmesiyle de önemini pekiştirmiştir.⁵³⁵ Eyle'nin "askerî bir kamp" olarak kurulduğu tezi de,⁵³⁶ bu gelişmeden doğmuş olsa gerektir. Eyle'de Romalılardan kalma harabe bir bina içinde ele geçirilen ve M.S. IV. yüzyılın başlarına ait olduğu anlaşılan bir yazı parçasının da bu müfrezeyle ilgili olduğu sanılmaktadır. Söz konusu müfrezenin V. yüzyıla kadar da burada kaldığı bilinmektedir. Roma askerî birliğine M.S. 300'de kapılarını açan Eyle'de, M.S. 325'ten itibaren Hristiyan papazları görülmeye başlanmıştır.⁵³⁷ İznik Konsülü zabıtlarındaki imzalar arasında Eyle piskoposu Petrus'un imzasının da yer alması, Hristiyanlığın Eyle'ye erken bir dönemde ayak bastığını göstermektedir.⁵³⁸ Öyle anlaşıyor ki, Roma hakimiyetine girdiğinde, daha çok ticaret mallarının sevkini yapıldığı bir liman olarak hizmet veren Eyle, buranın askerî bir merkez kılınmasından çok kısa bir süre sonra, din adamlarının şehirde faaliyet gösterdiği önemli bir yerleşim bölgesi haline gelmiştir.

Muhtelif zamanlarda yapılan kazılar, Aila'nın önemli kısımlarını ortaya çıkarmıştır. Kazılar esnasında bulunan ilk malzemeler arasında, M.S. I. yüzyıllara ait Batı Akdeniz menşeli amfora, işlenmiş çömlek ve boyanmış Nabati çömlekleri yer almaktadır. Bu ilk dönem çömleklerle, kerpiç tuğlalardan inşa edilmiş ev içi yapılarda rastlanmıştır. Daha güney kısımda ise, IV. yüzyılın sonuna doğru taştan inşa edilmiş kuleli bir şehir duvarı bulunmuştur. Daha önceleri kerpiçten olduğu anlaşılan duvarın hemen kuzeyinde, taş döşemeli bir avlu etrafında kerpiçten inşa edilmiş odalardan oluşan bir yerleşim kompleksinin varlığı dikkat çekmektedir. VI.-VIII. yüzyıllar arasında kullanıldığı anlaşılan bu bölgenin kuzeyinde de bir mezarlığa rastlanmıştır. Mezarlardan çıkarılan parlak kırmızı çömleklerin Kuzey Afrika, Ege, Kıbrıs ve Mısır kaynaklı oluşu, uluslararası ticaretin Bizans döneminde de devam ettiğini göstermektedir. Şehrin sınırları içinde yer alan diğer iki bölgenin, ilk dönem İslam fetihlerinin emarelerini barındırması, Bizans şehri Aila'nın, bir müddet, 200 m güneydoğusunda yeni kurulan Eyle ile bir arada varlık gösterdiğinin işaretçisi sayılmıştır.⁵³⁹

Yazılı kaynaklarda Bizans dönemine ait Aila şehrine muhtelif vesilelerle atıflarda bulunulmuştur. Mesela 570 civarında "Piacenza hacısı" adıyla bilinen kimliği meçhul bir yazarın, Hindistan'dan yüklenen malların

Eyle'deki limana getirildiğine ve bunların içinde çok miktarda baharatın bulunduğuna dair bir nakle yer verdiğini görmekteyiz.⁵⁴⁰

Yazılı ve arkeolojik kaynaklar, Eyle'nin İslam öncesi dönemde ticarî ve stratejik bir önem taşıdığına işaret etmektedir. Eyle'ye nispet edilen veya bu şehrin yakınlarında olduğu tahmin edilen Eziyon-Geber'den önemli bir fosfat ihracının yapıldığı,⁵⁴¹ keza Mısır'ın Süveyş Körfezi'ne açılan Araba Vadisi'ndeki maden ocaklarından çıkarılan bakırın, bu liman aracılığıyla deniz ticaretine dâhil edildiği bilinmektedir. Akabe Havaalanı yakınında 1985'de kazılan Tell Makuss höyüğü, M.Ö. IV. binyıl ortalarından itibaren bölgede bakır işletmeciliği yapıldığına dair deliller barındırmaktadır.⁵⁴² Öte yandan, bugünkü Eilat'ın 4 km kadar kuzeyinde kalan Tavahin Vadisi'nde, Antik dönemden kalma altın madenciliği ve üretimine yönelik pek çok işaret ve tesisin varlığı keşfedilmiştir.⁵⁴³ Tüm bunlar, Eyle'nin gerek Nabati döneminde, gerekse Roma-Bizans asırlarında, ticarî, sınaî, dinî ve askerî-stratejik önem taşıdığını göstermektedir.

Şehrin bu özelliği İslamî dönemlere de damgasını vurmuştur. Müslümanların Eyle ile ilk münasebetlerinin, 9/630 yılındaki Tebük Seferi sırasında gerçekleştiği bilinmektedir.⁵⁴⁴ Muhtemelen aralarında Hz. Peygamber'in de bulunduğu Müslümanlara ait askerî bir birliğin Eyle'ye girdiğinden bahsedilmektedir. Resulullah'ın, "Eyle rahibi",⁵⁴⁵ "Eyle meliki"⁵⁴⁶ "Eyle'nin sahibi (yöneticisi)"⁵⁴⁷ gibi ünvanlarla andığı Mar Yuhanna b. Ru'ba'ya veya başka bir rivayete göre Ru'ba b. Yuhanna'ya⁵⁴⁸ yazdığı mektubun teslim edildiği,⁵⁴⁹ bunun akabinde üzerinde "altın bir haç" takılı olduğu zikredilen Eyle temsilcisinin Hz. Peygamber ile buluşmaya gittiği nakledilmektedir.⁵⁵⁰ Rivayete göre, buluşmada Hz. Peygamber kendisine bir kaftan hediye etmiştir. Rivayette, söz konusu kaftanın Eylelilerce mukaddes addedildiğine de işaret edilmiştir.⁵⁵¹ Emevilerin son hükümdarı Mervan b. Muhammed tarafından Eyleliler üzerine vali olarak gönderilen Abdullah b. Hâlid b. Ebî Evfâ'nın Eylelilerden aldığı bu kaftanın, daha sonra da Abbasilerin ilk hükümdarı Ebu'l-Abbas es-Seffah tarafından 300 dinara satın alınmak suretiyle Abbasilere intikal ettiği zikredilmiştir.⁵⁵² Hamidullah, Abbasilerin bir asrı aşkın bir süre Eylelilerin elinde kalan bu kaftanı alarak, Resulullah'ın hatırasına sahip çıktıklarını dile getirmiştir.⁵⁵³ Ancak el-Bekrî tarafından nakledilen bir rivayet, söz konusu nakle ters düşmekte olup, kaftanın, beraberinde beyaz bir katır da bulunduğu halde, Eyle Reisi tarafından Hz. Peygamber'e hediye edildiğine işaret etmektedir.⁵⁵⁴

"Yuhanna b. Ru'ba" açık bir Arap ismi olduğu halde bu kişinin Bizans uyruklu olabileceği yönünde iddialar ortaya atılmıştır.⁵⁵⁵ Yuhanna'yı idarî ya da askerî bir yetkili yerine, dinî bir önder olarak gören kimi araştırmacılar, Sasanilerin 7/628 yılında Güney Ürdün'ü boşaltmalarını mü-

teakip, Tebük Seferine kadar Bizans'ın bölgede ciddi bir denetim sağlayamadığından hareketle, hiyerarşik bir düzenin kurulamadığı böyle bir ortamda cemiyeti temsil görevini bir elçi veya yönetici yerine bir rahibin de yapabileceği tezini savunmuştur.⁵⁵⁶ Ancak durum çok net değildir; zira Yuhanna'nın bir rahip olarak telakki edilmesi, Hz. Muhammed'in Hristiyanlığı tanımasının bir göstergesi olarak algılanabilir. Mektupta, Eyle halkından, İslam'ı kabul etmeleri ya da itaat ederek cizye vermeleri istenmiş; itaat edip tabi olmaları halinde dışardan gelecek her çeşit vergilendirmelere karşı müdafaa edilecekleri vaat edilmiştir. Bu gelişmelerin ardından Tebük'e gitmeyi kabul eden Mar Yuhanna ile akdedilen anlaşmaya göre, İslam hükümeti Eyle halkına ait ticaret kervanlarına ve gemilerine, onlarla birlikte ticarete katılan kimseler de dâhil olmak üzere, vergi muafiyeti tanımıştır. Gerek karada, gerekse denizde, gitmek istedikleri yer neresi olursa olsun yollarının kesilmeyeceği hükme bağlanmıştır. Ayrıca adam öldürme hallerinde ne gibi bir kanun hükmü tatbik edileceği hususu da öngörülmüştür. Bu arada piskopos, Eyle'de oturan insanlar adına, yıllık 300 altın dinarlık bir cizye vergisi ödemeyi taahhüt etmiştir.⁵⁵⁷ Teslim şartları Arap kaynakları tarafından farklı detaylarla aktarılmıştır. Kişi başına 1 dinar olmak üzere, toplam 300 dinar şeklinde hesaplanan cizye miktarının, Eyle'nin o dönemdeki yetişkin nüfusunu ortaya koyduğu üzerinde durulmuştur.⁵⁵⁸

Hz. Peygamber'in, Eylelilere düşmana karşı korunacakları ve emniyet içinde yaşayacakları teminatını verirken, Eyle'ye uğrayan Müslümanlara karşı da misafirperver davranılması şartını koşması ve hem kara hem de deniz yolculuklarında can ve mal güvencesi vermesi,⁵⁵⁹ Asr-ı Saâdet'te Arabistan'daki mal akışının güvence altına alınması yolunda başvuru tedbirlerden biri olarak oldukça dikkat çekicidir.⁵⁶⁰ Eyle halkı üzerine konan bu 300 dinarlık miktarın, Ömer b. Abdülaziz'in hilafeti sırasında artırılmayışı da zikre değerdir.⁵⁶¹ Hz. Peygamber döneminden itibaren yaşanan bütün bu gelişmeler, Eyle'nin uzun bir dönem savaş tehdidinden uzak kaldığının ve askerî çatışmanın yaşanmadığı bir bölge olarak, belli bir refahı temsil ettiğinin işaretçisi sayılmıştır.⁵⁶²

Yukarıda bahsi geçen Eyle'nin, Bizans döneminin Aila'sı olduğu tahmin edilmektedir. Zira Eyle'nin Hz. Osman döneminde kurulduğu sanılmaktadır. Her ne kadar kaynaklar bu konuyla ilgili bir bilgi sunmasalar da, arkeolojik kazılar, ilk kalıntıları Hz. Osman dönemine uzanan İslamî Eyle'nin, kalıntıları dağa daha yakın bulunan Antik Aila'nın üzerine kurulduğuna işaret etmektedir.⁵⁶³ Yukarıda da belirtildiği üzere, muhtemelen Aila ile İslamî dönemde kurulan Eyle, bir müddet birlikte yaşamışlar ve zaman içinde iç içe geçerek tek bir şehir haline gelmişlerdir. Antik Aila Limanı'nın kumla dolması, şehrin zamanla güneye kaymasına yol açmış;

nihayet X. asırdan itibaren antik Aila'nın tamamen terk edilmesiyle⁵⁶⁴ yalnızca Eyle'den bahsedilir olmuştur.

Eyle'deki ilk İslam şehrinde yapılan arkeolojik kazılar, VII. yüzyılın ortalarından Haçlıların gelişine (510/1116) kadar burada yaşandığını göstermektedir. Arkeologların garnizon şehri olup olmadığı konusunda tartıştığı⁵⁶⁵ şehrin merkezindeki surlarla çevrili kısım, sahile dik olarak güneybatı-kuzeydoğu yönünde uzanmakta ve yaklaşık 2,5 hektarlık (140-145 m x 165-170 m)⁵⁶⁶ bir alanı kaplamaktadır. Şehrin U şeklindeki, şimdi çoğu kaybolmuş 24 kule tarafından korunan ihata duvarlarının, kuzeybatı, kuzeydoğu, güneydoğu ve güneybatı yönlerine açılan ve sırasıyla Mısır, Şam, Hicaz ve Deniz Kapısı olarak bilinen dört kapısı bulunmaktadır.⁵⁶⁷ Bu kapılardan iki kulenin bekçilik ettiği 3 m enindeki Mısır Kapısı bugün hâlâ ayakta olup, kapının üzerinde bir zamanlar üstüne Kur'an ayetleri kazınmış bir arkın olduğu tahmin edilmektedir. Kapının ortasındaki yıkıntı arasında keşfedilen ve üzerinde Bakara Sûresi'nin 255. ayetinden bölümler taşıyan parçaların da bu yazıdan geldiği tahmin edilmektedir.⁵⁶⁸ Kapılardan şehre giren caddeler, tam kalenin ortasında birbirine kavuşmakta ve şehri dört bölgeye ayırmaktadır. Kavşakta, Güney Lübnan'daki İslam şehri Encar'da olduğu gibi, dört sütunlu, üstü kapalı, duvarsız bir yapı bulunmaktadır; bu yapının, daha sonra zengin bir tacirin evine veya valinin konağına dönüştürüldüğü sanılmaktadır.⁵⁶⁹

Kazı çalışmaları ile ortaya çıkan Eyle'nin bir garnizon olarak kurulduğu ve Bizans'ın Aila'sında bulunan X. müfrezenin konuşlandığı kaleden esinlenerek yapıldığı ihtimali üzerinde durulmuştur.⁵⁷⁰ Bilindiği gibi, İslami yayılış ve fetih hareketleri sırasında kurulan garnizon şehirleri "emsâr" adıyla anılmaktaydı. Buna karşılık Moshe Sharon, "mısır" kelimesinin genelde sadece şehir için kullanıldığını, Makdisi'nin "Dımaşk'ın, Şam'ın *mısır* ve hilafet merkezi" olduğunu söyleyen yaklaşımından hareketle, bu kelimenin bazen de bir bölgenin başşehri olarak kullanıldığını iddia etmektedir. Ona göre, *mısır*, askerî bir garnizon şehri anlamında özel olarak sadece Kufe ve Basra (*el-misreyn*) ile Fustat için kullanılmıştır. Bu askerî garnizon şehirleri, hem ordu güzergâhları üzerinde İslam fetihleri açısından stratejik bir açılımın yapılmasına imkân sağlamak, hem de Bizans ve Farşlılardan alınan bölgelerin yönetimini kolaylaştırmak için kurulmuşlardı.⁵⁷¹ Bu açıdan bakıldığında Eyle, bu niteliklerin hiçbirine sahip değildi. Sharon, Eyle'deki merkezî şehir yapısının, Ürdün ve Filistin'deki benzer mahiyeteki kaleli çöl kasabalarındaki yapılara benzediğini söylemektedir.⁵⁷²

Kale içinde daha sonraları muhtelif yerleşim yerleri, sokaklar ve fonksiyonel binaların da kurulduğu anlaşılmaktadır. 1993'teki kazıda ortaya çıkarılan Cuma Mescidi, İslam'ın ilk dönemlerine ait kazılarda ortaya çıkarılan camiler içinde önemli bir yer tutmuştur. Güneydoğu yönüne bakan ca-

minin kiblesi, muhtemeldir ki Mekke'nin yönü hususundaki bir yanlış algılamadan dolayı hatalıdır.⁵⁷³ Surlarla kaplı bu şehir merkezinde daha ziyade idarecilerle zenginlerin oturduğu, şehir ahalisinin ise sur dışında daha kaba bina ve çadırlarda hayatlarını sürdürdükleri tahmin edilmektedir.⁵⁷⁴

Fitne döneminde Eyle halkının, Emevi tarafını destekledikleri anlaşılmaktadır. İslam tarih kaynaklarında Eyle ahalisi içinde, Hz. Osman'a tabi belli bir kesimden bahsedilmektedir.⁵⁷⁵ Bunda muhtemelen İslami Eyle'nin bu dönemde kurulması etkili olmuştur. Hatta Eyle'nin Osman mevalisince kurulduğu yönünde genel bir görüş hâkimdir.⁵⁷⁶ Emevi ailesinden Ebân b. Saîd b. Ebi Uheyhe'nin Eyle'ye ilk yerleşen Müslümanlardan biri olması da, söz konusu durumu teyit eden bir husustur.⁵⁷⁷ Hz. Osman döneminde İslam dünyasının muhtelif bölgelerinde iktidara duyulan öfke ile başlayan hoşnutsuzluklar, söz konusu bölgelerin halklarını, hilafet merkezi Medine'ye kadar getirmişti. İsyan edenler arasında başı çeken Mısırlılar, öfke içinde geldikleri Medine'de yatırılıp dönüş yoluna geçtiklerinde, rivayete göre, Eyle veya bir önceki menzilde, halifenin mührünü taşıyan ve asilerin cezalandırılmasını emreden Mısır valisine hitaben yazılmış bir mektup ele geçirmişlerdir.⁵⁷⁸ Hz. Ali tarafından Mısır'a vali olarak tayin edilen Kays b. Sa'd'ın, 36/656'da görevine giderken Hz. Osman taraftarlarının düşmanca tepkisiyle karşılaştığı yer de yine Eyle'dir.⁵⁷⁹ Keza Eyle'deki iki yüz kadar Hz. Osman taraftarının, daha sonra Mervan b. Hakem'in Medine valiliği sırasında Medine'deki emniyet teşkilatına kaydedildiği bilinmektedir. Daha sonraları bu amaçla Medine'ye gelen çok sayıda Eyleli arasında, âlimlerin de bulunduğundan bahsedilmektedir.⁵⁸⁰

Kaynaklarda Eyle ile ilgili muhtelif rivayetler yer almaktadır. Sözelimi, Amr b. el-Âs'ın 13/634'de Filistin'i işgal eden ordusunun Eyle'den geçtiği zikredilmektedir.⁵⁸¹ 69/688'de Emevi halifesi Abdülmelik b. Mervan'ın, Hz. Ali evladından Muhammed b. Hanefiyye'yi Şam'a davet etmesi üzerine İbn Hanefiyye'nin, rivayete göre, 7 bin civarındaki taraftarıyla Abdullah b. Zübeyr öldürülünceye kadar Eyle'de kaldığından bahsedilmektedir. İbn Hanefiyye'nin bu bölgeyi, Suriye ile Hicaz arasındaki özel konumundan ve ucuz fiyatlarından dolayı tercih ettiği ve bölge ahalisi ile iyi ilişkiler tesis ettiği zikredilmektedir.⁵⁸² Bu dönemdeki Eyle ile ilgili kaynaklarda geçen bir başka rivayet de, VII. yüzyılın sonlarına doğru gerçekleşen bir hadiseyle ilgilidir. Rivayete göre, Ebân b. Saîd b. el-Âs, kardeşi Yahya'dan, kendisini Ayşe b. Osman b. Affan ile nişanlamasını istemiş; kızın Yahya'ya Ebân'ın neden Eyle'de oturduğunu sorması üzerine Yahya, Eyle'yi ucuzluğu, huzuru ve sessizliği yüzünden tercih ettiğini söylemiştir.⁵⁸³

Eyle'ye ait bu ilk dönem bilgilerden hareketle, söz konusu dönemde şehrin, ucuzluğun, rahatlığın ve bolluğun hâkim olduğu küçük bir kasaba

olduğunu tahmin etmek zor değildir. Ana ticaret ve kervan yolu kavşaklarından birinin üstünde olması, kasabanın dönemin siyasî ve iktisadî gelişmeleri içinde yer almasında etkili olmuştur. Sharon, Emevi ailesine yakınlığıyla tanınan Eyle ahalisinin, Emevi dönemi boyunca muhtemelen rahat bir hayat sürdüklerini zikreder.⁵⁸⁴ Eyle'nin Emevilerce bir menzil statüsüne yükseltilmesi de, bu dönemde Eyle'ye yönelik teveccühün önemli bir göstergesi sayılabilir.⁵⁸⁵ Emevi dönemi boyunca Eyle, Suriye'nin Hicaz ve Mısır'ı denetlediği bir kavşak olmuştur.⁵⁸⁶

Parker ve Whitcomb, bölgede gerçekleştirdikleri arkeolojik çalışmalardan hareketle, Mısır'ın havzadaki kültürel üstünlüğüne rağmen, Emevi dönemi boyunca şehirde belli bir Hicaz etkisinin görüldüğünden bahsederler. Eyle'de karşılaşılan ilk sırlı çömleklerin Kıpti kaynaklı olduğu ve Mısır'da, büyük ihtimalle de İskenderiye'de, VIII. yüzyılın başlarında üretildiği tespit edilmiştir. Bu döneme ait diğer bulgular, dört halife ve Emevi döneminde ortaya çıkan siyasî ve kültürel bir İslamî kimliğe paralel olarak şehrin, son dönem Bizans etkisinden zaman içinde İslamî bir çizgiye kaydığını da göstermektedir.⁵⁸⁷

Arkeolojik kazılar, şehrin 130/748 yılında yaşadığı depremin izlerini de yansıtmaktadır. Aynı zamanda şehrin Abbasi dönemine girişinin işaretçisi olan bu deprem sonrasında, Eyle'de muazzam bir yeniden inşa faaliyetinin yaşandığına ve şehrin depremi izleyen yüzyıla, faal ve müreffeh bir kasaba olarak girdiğine şahit olunmaktadır. Keza şehirdeki mescidin yeniden yapıldığı ve oldukça genişletildiği dikkat çekmektedir. Bu gelişmeler, şehirde belli bir servetin oluştuğunu ve dahası Müslüman nüfusun arttığını göstermektedir. Döneme ait çömlek kalıntılarından, bu dönemde imal edilen çömleklerde, Bizans etkisindeki Emevi geleneğinin terkedildiği ve yerine Abbasi dönemine has, sade stilistik özelliklerin getirildiği anlaşılmaktadır. Yine bu dönemde, deniz tarafındaki surların önünde yer alan U şeklindeki kulelerin dükkanlara dönüştürülmesiyle şehrin bir çarşıya kavuşturulduğu dikkat çekmektedir. Sit alanında bulunan âlet ve edevâtta, Hicaz'ın etkinliğini iyice arttırdığı sonucuna varılmıştır. Ve Eyle'nin bu dönemde, Hint Okyanusu ticaretinde Güney Arabistan ve Etiyopya vesilesi ile aktif olarak yer aldığı ortaya konmuştur.⁵⁸⁸

Arkeolojik kazıların da teyidiyle ticarî yükselişi tescillenen Eyle'nin bu dönemde, bir ilim ve kültür merkezi olarak önemli bir canlanma yaşadığına,⁵⁸⁹ hadis ravilerinin de içinde bulunduğu pek çok "Eyli" lakaplı âlim ve meşhur insanın yetişmesi için elverişli bir zemin oluşturduğuna şahit oluyoruz.⁵⁹⁰ Hatta, İbn Sa'd'ın *Tabakât*'ında Eyli hadisçilere ayrı bir bölüm tahsis edilmiştir.⁵⁹¹ Eyli hadisçileri etkileyen âlimlerin başında da, Medine ekolüne mensup büyük bir hadisçi olan Ebûbekir Muhammed b. Müslim b. Şihâb ez-Zührî olduğu ifade edilmektedir.⁵⁹² Bir dönem Eyle'de

ders veren ve muhtemelen bu bölgede arazisi bulunan Zührî'nin varlığı, daha sonraları önemli bir kısmı "Eylî" olarak anılacak pek çok hadisçinin Eyle'ye gelmesinde etkili olmuştur. Talha b. Abdülmelik el-Eylî, Ukeyl b. Hâlid el-Eylî (ö. 141/758), Ebû Sahr el-Eylî, Züreyk b. Hakem, Hüseyin b. Rüstem, Yûnus b. Yezîd b. Ebî Neccad el-Eylî (ö. 152/768), Abdülcebbar b. Ömer el-Eylî, Abdullah b. el-Mübârek ve Ebû Abdurrahman gibi âlimlerin Eyle'den çıktığı dikkate alındığında, şehrin İslam düşüncesine kazandırdığı isimlerin hiç de az olmadığı görülecektir.⁵⁹³ Bölge hakkında detaylı araştırmalarda bulunan modern araştırmacılar, azımsanmayacak miktarda hadis ravisi yetiştiren Eyle'nin, Kudüs, Remle ve Askalan gibi civardaki ilim merkezlerinden aşağı kalır yanının olmadığını vurgulamışlardır.⁵⁹⁴ Eyle'deki ilmî muhit üzerine çalışmalar yapan Cobb, bu çevrede az sayıda büyük ailenin varolduğuna dikkat çekmekte; bunun özellikle hadis ilmi etrafında yoğunlaşan bu çevreler için anlamlı olduğunu, Eylî âlimlerin naklettiği hadislerin ravi zincirinde baba-oğul halkası ile sık sık karşılaşıldığını zikretmektedir.⁵⁹⁵

Eyle'nin Abbasi hükümler altındaki dönemine dair elimizde fazla bir bilgi bulunmamaktadır. Ancak kazılardan ortaya çıkan sonuç, özellikle IX. ve X. yüzyıllarda Eyle'nin oldukça istikrarlı iki asır geçirdiğini göstermektedir. Çıkarılan seramik ve çömlek parçaları, Eyle'nin bu dönemde Mısır ve Suriye'yi Irak ve Çin'le irtibatlandıran yaygın bir ticaret ağının parçası olduğunu ortaya koymaktadır.⁵⁹⁶

Bu döneme ait eldeki tek bilgi, Eyle geçidinin kervanların geçişine uygun hale getirilmesidir. Tolunoğulları zamanına kadar, Akabetü'l-Eyle'nin sadece yaya olarak geçilebildiği söylenmektedir. Tolunoğulları döneminde, 868-883 yılları arasında buraya yeni bir yol inşa edilmiştir.⁵⁹⁷ Büyük ihtimalle İbn Tolun'un kendisi, şehre büyük ilgi göstermiştir.⁵⁹⁸ Yeni yolun açılmasında, muhtemelen sahile yakın eski yolun, dalgalar yüzünden taşıdığı tehlikeler etkili olmuştur.⁵⁹⁹ Musil, yeni yolun sahilden uzak, daha içlerde açıldığını ve buraya "Akabetü'l-Eyle" isminin verildiğini nakletmektedir. Öte yandan Kahire'den başlayıp Sina Yarımadası'nı aşarak şehre kuzeybatıdan giriş yapan Mısır yolu, Eyle çevresindeki sıradağları, körfezin batısındaki bir dağ geçidinden aşmaktadır. Eyle'den Şam'a kuzeydoğu kapısından çıkarak yönelen yol ise, sıradağları doğudan aşmaktadır. Gerek Akabetü'l-Eyle olarak bilinen, gerekse Tolunoğulları tarafından yaptırılan geçidin hangisi olduğu konusunda, araştırmacılar arasında bir fikir birliği yoktur. Musil, söz konusu geçidin Akabetü's-Şam olarak da bilinen Doğu geçidi olduğunu savunmaktadır.⁶⁰⁰ Diğer taraftan hem Akabetü'l-Eyle isminin, hem de Tolunoğulları tarafından açılan yol güzergâhının, Nakbe'l-Akabe, Ra'sen-Nak ve Mısır Akabe olarak da bilinen Batı dağ geçidi olduğu tezini ileri sürenler de vardır.⁶⁰¹

Eyle'deki sükûnetin yerini, XI. yüzyıldan itibaren karmaşa, istikrarsızlık ve devamlı bir savaş hali almıştır. Mısır Fatımilerinin bölgedeki denetiminin azalmasıyla Güney Filistin, giderek Fatımiler ile Bizans, Selçuklu ve yerel Bedevi kabileler arasındaki savaşların hâkim olduğu, şehrin denetiminin devamlı el değiştirdiği bir bölge haline gelmiştir. Yaşanan istikrarsızlıktan Eyle de nasibini almış ve 415/1024'te yağma edilmiştir. Makrizî'ye göre, yağmacılar üç bin dinar, yiyecek, kadın ve çocukla kaçmaya çalışırlarken Kahire'den gelen askerlerce dağıtılmışlardır.⁶⁰² Bu olaya, kazılar sırasında rastlanan, aceleyle terk edilmiş bir miktar saklı altın şahitlik etmektedir. 32 dinarlık bu gömü, ağırlıklı olarak Sicilmasâ (Fas) menşeli olup, büyük ihtimalle ya bir tacire veya bir hacıya aitti. Kazılardan çıkarılan ve söz konusu döneme ait olduğu keşfedilen seramik ve çömlekler, Eyle'nin belli bir istikrarsızlık yaşadığına işaret etmektedir. Zira bölgede, ince cilalı, dekore edilmiş ve sırlı çömleklerle, kaba el yapımı çömlekler bir arada bulunmuştur.⁶⁰³ Bölgenin istikrarı o kadar gerilemiştir ki, 415/1025 yılında Mısırlı hac kervanları Eyle'den geri dönmek durumunda kalmıştır.⁶⁰⁴

1068 yılında şehre ciddi bir zarar veren depremden sonra başlayan yeniden inşaa faaliyetleri, Haçlıların gelmesiyle yarım kalmıştır. Kızıldeniz'e inmek isteyen Kudüslü Baldwin komutasındaki Haçlılar, 510/1115-6 yılında şehri ele geçirmişler; Eyle ahalisi ise şehirden gemi ve sandallarla hemen açıktaki adaya kaçmak zorunda kalmıştır. Ada Haçlılarca tahkim edilmiş; şehrin içine küçük bir kale inşa eden Haçlılar, Suriye ile Arabistan ve Mısır arasındaki köprüyü kontrolleri altına almışlardır. Bu haki-miyet, Selâhaddin Eyyubî'nin 565/1170 Aralık ayında, develerle getirdiği gemi parçalarından inşa ettiği donanmasını Akabe Körfezi'ne indirek şehri zaptetmesiyle son bulmuştur. Bundan 10 yıl sonra Eyle aynı taktikle, geri alınmışsa da, Eyyubiler kısa sürede bölgeyi ve şehri tekrar denetimleri altına almışlardır. Bu suretle Eyle ve dolayısıyla hac yolları tekrar Müslümanların eline geçmiştir. Bu arada kaleler ve şehrin bir kısmı ciddi anlamda hasar görmüş; üstelik aynı dönemde yaşanan yoğun yağışların ardından basan sel suları ile şehrin önemli bir kısmı yaşanmaz hale gelmiştir. Ancak bölgedeki güvenlik ortamının yeniden oluşmasıyla Eyle'ye geri dönüş başlamış; fakat bu kez yerleşim, eski şehrin 1 km kadar güneyinde kalan yeni kalenin etrafına odaklanmıştır.⁶⁰⁵ 732/1331 yılında ölen Ebü'l-Fidâ'nın döneminde, şehir sahil üzerindeki küçük bir kaleden ibarettir.⁶⁰⁶ Eyle, daha sonraki dönemlerde de küçük bir liman kasabası olarak varlığını sürdürmüştür. Mesela İstanbul'un 1453 yılında fethedilmesinden sonra Kızıldeniz'in bir ticaret merkezi haline gelmesi, Memlukların Eyle'yi Şam'a, Tur'u ise Kahire'ye giden mallara tahsis etmelerine yol açmıştır. Şehrin önemi, XV. ve XVI. yüzyıllarda yaşanan karışıklıklar nedeniyle giderek azalmıştır. Mısırlı hacıların güvenliği açısından kalesi resto-

re edilse de, XIX. yüzyılın sonlarına gelindiğinde Eyle, 50 kadar kulübeden ibaret bir köy haline dönüşmüştür.⁶⁰⁷

Eyle, kadim devirlerden beri, hem deniz hem de kervan ticareti üzerinde oynadığı rolü, önemli bir ticarî kavşak üzerinde bulunmasına borçludur. Bizans'tan kalma kimi şehirlerin ya tamamen yok olduğu veya oldukça küçüldüğü bir dönemde, diğer Güney Ürdün şehirlerinin aksine Eyle, Emevi ve Abbasi iktidarlarında ciddi bir yükselişe geçmiştir. Mısır, Güney Arabistan, Afrika ve Hindistan hattında gerçekleştirilen deniz ticaretinde, Eyle limanı sayesinde aracı bir rol oynamıştır. Diğer yandan Ürdün'ü geçip Suriye'ye giden Kızıldeniz yolu, Araba Vadisi'nden Ölü Deniz ve Ürdün'e giden kuzey yolu, Negev'den Gazze'ye giden kuzeybatı yolu, Sina üzerinden Mısır'a giden batı yolu, Arabistan'a giden güneydoğu yolu gibi önemli ticaret yollarının da kesişme noktasında yer almıştır.⁶⁰⁸

İslam coğrafyacı ve tarihçilerinin eserlerinde de Eyle'nin küçük,⁶⁰⁹ ancak belli bir ticarî zenginliği yakalamış,⁶¹⁰ mamur⁶¹¹ ve görkemli⁶¹² bir kasaba olduğundan bahsedilirken, burayı “büyük bir şehir” olarak vasfedenlerin sayısı da az değildir.⁶¹³ Bu sıfatlar, Eyle için “Kızıldeniz sahili üzerinde harap olmuş küçük bir şehir” diyen Kalkaşendi'nin izahı gibi,⁶¹⁴ dönemsel tespitleri yansıtmaktadır. İslamî kaynaklar, ticaretin yanında ziraatın da yapıldığı Eyle'de,⁶¹⁵ çarşı ve pazarların oldukça gelişmiş olduğundan bahsetmektedir.⁶¹⁶ Halkı kozmopolit bir özellik gösteren Eyle,⁶¹⁷ müreffeh bir toplum yapısı sergilemektedir.⁶¹⁸ Palmiye ve hurma ağaçları ile muhtelif cins ve renkte balıkların bulunduğu söylenen Eyle'de,⁶¹⁹ belli ki balıkçılık da halkın geçim kaynakları arasında yer almaktadır. Hz. Peygamber ile bölge Yahudileri arasında yapılan bir ahit de, bölge insanının hurma ziraatı ve balıkçılıkla uğraştığını ortaya koymaktadır. Söz konusu ahitte lafzı geçen ve denize atılan bir sal türü olan *uruk* üzerine binen Makna halkının, ağlarıyla balık avladığından bahsedilmektedir.⁶²⁰

el-Bekrî'nin mescitlerine atıf yaptığı Eyle'de,⁶²¹ Yahudilerin önemli bir yer teşkil ettiği görülmektedir.⁶²² Kaynaklarda, Eyle Yahudilerinin, kendilerinde Hz. Peygamber'e ait bir hırka olduğuna ve bunun kendilerine eman olarak verildiğine dair iddialarına yer verilmiştir. Bu hırkanın muhtelif vesilelerle kumaşa sarılı olduğu halde, yalnızca bir karışık kısmı görülebilecek şekilde teşhir edildiği nakledilmektedir.⁶²³

“Onlara, deniz kıyısında yaşayan deniz halkının durumunu sor. Hani onlar Cumartesi gününe saygısızlık gösterip haddi aşıyorlardı. Çünkü Cumartesi tatili yaptıkları gün, balıklar meydana çıkarak akın akın onlara gelirdi, Cumartesi tatili yapmadıkları günü de gelmezlerdi. İşte böylece biz, yoldan çıkmalarından dolayı onları imtihan ediyorduk” (A'raf: 163) ayetinde bahsi geçen deniz kıyısındaki şehirde yaşayan Yahudilerle, “İçiniz-

den Cumartesi günü azgınlık edip de, bu yüzden kendilerine: ‘Aşağılık maymunlar olun!’ dediklerimizi elbette bilmektesiniz.” (Bakara: 65) ayetinde kendilerine uyarıda bulunulan topluluğun, Eyle ahalisi olduğu yönünde görüşler ileri sürülmüştür.⁶²⁴

Makrizî de, “Allah’ın kitabında helal rızkın çok az, haram olanının ise bolca bulunduğu dair bir şey bulabiliyor musun?” sorusuna muhatap olan Hüseyin b. Fadl’ın bu soruya, “Eyle şehrinin ahalisinin yaşadıklarını okumaz mısınız? Onlar çalıştıkları günlerde hiç balık avlayamazlardı; çünkü hiç balık bulunmazdı. Ancak Cumartesi günleri bol bol balık kıyıya yaklaşırdı” şeklinde verdiği cevabı nakleder.⁶²⁵ İslam tarih kaynaklarında geçen şekliyle, çok büyük ihtimalle Hz. Davut zamanında, Tevrat’ın Cumartesi günü iş yapmalarını yasaklayan emrine tabi olan, ancak Cumartesi günü çok sayıda balığın geldiği kıyıya, diğer günler hiç balık gelmediğini gören Eyle halkı, kitabın hükmü ile bol miktarda balıktan mahrum olmama duygusu arasında bir ikilem yaşamış; sonunda kitabın hükmünü de çiğnemeyeceklerine inandıkları bir formül üretmişlerdir. Buna göre, denizin kenarına yaptıkları büyük havuzların içini suyla doldurmak suretiyle, Cuma gününün son saatlerine doğru açtıkları havuzların içerisine su dolmasını temin etmişler ve bu yolla havuzlara giren balıkların dışarı çıkmasını engellemişlerdir. Cumartesi günü burada biriken balıkları, Pazar günü avlamışlardır. Bu uygulama, halktan bazılarının muhalefetine sebep olmuşsa da, çoğunluk tarafından kabul görmüştür.⁶²⁶ Bir başka rivayete göre, karadan balık avlamak için oltalarını Cuma gününden yerleştirenler ortaya çıkmış ve kısa sürede bu uygulama yaygınlaşmış; pazarlarda tezgahlar balıkla dolmuştur.⁶²⁷ Rivayete göre bunun üzerine Eyle halkı Allah tarafından helak edilmiştir.⁶²⁸

6. Ayzab

Kızıldeniz'in Afrika sahili üzerinde, Cidde'nin tam karşısında yer alan Ayzab, Orta Çağda Akdeniz-Hint Okyanusu ticaretinde önemli rol oynamış bir liman şehridir. Şehir, Kızıldeniz'in Müslüman gölü haline gelmesiyle uluslararası çapta ticarî bir antrepo olarak faaliyet göstermeye başlamış ve bir dönem dünyanın en işlek limanları arasına girmiştir.

Ayzab'ın, Nil Vadisi üzerinde bulunan Asvan'ın karşısında, eski Berenike mevkiinde yer aldığına dair genel kanaat,⁶²⁹ 1896 yılında Theodore Bent'in bölgede Ayzab'ın harabelerine ulaşmasıyla doğrulanmıştır.⁶³⁰ Bu harabelerin Halâyb kasabasının yaklaşık 12 mil kuzeyinde yer aldığını söyleyen Bent'den 30 yıl sonra, onun sınırlarını çizdiği bölgede arkeolog G. Murray tarafından yapılan kazılar sonucunda, şehrin Cuma namazı kılınan büyük camisi, su sarnıçları ve çok sayıda defin yapıldığı büyük mezarlığı ortaya çıkarılmıştır. Arkeolojik bilgiler, şehrin Sultan Baybars döneminde canlılığını yitmesiyle başlayan bir süreçten geçtiğini ve zaman içinde de terk edildiğini ortaya koymaktadır. Murray'ın tesbitine göre Ayzab, eski Berenike harabelerinin hemen güneyinde yer almaktadır.⁶³¹

Batlamyus'un zikrettiği meşhur limanlar arasında yer almayan⁶³² Ayzab'ın ortaya çıkışı, İslam öncesi döneme dayanmaktadır. Zira şehrin Fırvun döneminde bir liman olarak faaliyet gösterdiği bilinmektedir. Mısır'ın en güneyinde Asvan'dan Ayzab'a uzanan Allâki Vadisi'ndeki altın ve zümrüt madenlerinin işletilmesi ve dağıtımı sırasında kullanılan Ayzab'ın, Batlamyus ve Roma asırlarıyla Bizans hakimiyeti döneminde de bu vazifesini ifa ettiği bilinmektedir. Ancak Ayzab'ın, Mısır'ın en güney sahilinde yer almasından dolayı, Bizanslıların, zaman içinde, bu vadinin madenleri ile daha kolay irtibat kurabilecekleri Leucos Limen (Kuseyr) limanına yönelmesi, Ayzab'ın gerilemesine yol açmıştır. Ayzab'ın yeniden tarih sahnesine çıkışı, Arapların Mısır'ı fethiyle gerçekleşmiştir. Bizans döneminde yaşadığı durgunluğu, Arapların imar faaliyetleriyle kısa sürede aşan Ayzab, Mekke'nin limanı Cidde'ye yakınlığının da etkisiyle kısa sürede Müslümanların ilgi odağı haline gelmiştir.⁶³³ Ancak Ayzab'ın bölgede mühim bir liman olarak ortaya çıkmasında asıl belirleyici faktör, çok sayıda insanın bölgeye gelmesini sağlayan Allâki Vadisi'ndeki altın madenleridir.⁶³⁴

Deniz kenarında, düz ve susuz bir tepe üzerinde yer alan⁶³⁵ ve sahil bulunduğu Kızıldeniz'e adını veren⁶³⁶ Ayzab'ın sınırları konusunda, İslam coğrafya kaynakları ihtilafa düşmüşlerdir. Bu çerçevede, Ayzab, Mısır, Bece ve Habeşistan topraklarına nispet edilmiştir.⁶³⁷ İbn Havkal⁶³⁸ ve Yâkût,⁶³⁹ Ayzab'ın Bece toprağı olduğunu söylerken; İstahrî, Ayzab'ın Habeş şehirlerinden biri olduğunu ileri sürmüştür.⁶⁴⁰ Makrîzî de Bece'yi Habeşli bir kabile olarak takdim ederken, Bece'nin, Hâm b. Nuh'un ya da Kûş b. Ken'an b. Hâm'ın oğlu olduğunu zikreden iki rivayete yer vermiştir.⁶⁴¹ 442/1050 yılında bölgeye ziyarette bulunan İranlı seyyah Nâsir Hüsrev Ayzab'ın Mısır ve Yemen'e tabi olduğu konusundaki farklı görüşlere dikkat çekmekle birlikte, kendi dönemindeki Ayzab'ı, "Mısır sultanına bağlı bir bac yeri" olarak tavsif etmiştir.⁶⁴² Mısırla ilgili çalışmasıyla tanınan İbn Dokmak ve Ebü'l-Fidâ da Ayzab'ın Mısır'a ait bir bölge olduğu konusunda müttefiktir.⁶⁴³ Liman olarak ortaya çıkışından itibaren Ayzab'ın Mısır'a bağlı bir bölge olarak, buradan atanan bir vali tarafından idare edilmesinden hareketle Mısır'a ait addedilmesi gerektiğini ileri sürenler de vardır.⁶⁴⁴

Genel olarak kozmopolit bir özellik gösteren Ayzab'da, şehir halkının çoğunluğunu Becelilerin oluşturduğu bilinmektedir.⁶⁴⁵ Menşei kesin olarak bilinmemekle birlikte,⁶⁴⁶ Hâmî asıllı oldukları rivayet edilen⁶⁴⁷ ve varlıklarının Batlamyus'a kadar ulaştığı zikredilen⁶⁴⁸ siyah tenli bir kavim olan Becelilerin,⁶⁴⁹ coğrafya kaynaklarında Kızıldeniz ile Mısır Nil'i arasında bulunan altın madenlerinin yer aldığı topraklarda yaşadıkları zikredilmektedir.⁶⁵⁰ Kuzeyde Kınâ-Kuseyr hattı; güneyde Yukarı Nil'in Atbera kolu ile bugünkü Sudan-Eritre sınırı; batıda Yukarı Nil'in doğu sahilleri ile doğuda Kızıldeniz'in batı sahilleri boyunca ilerleyen dağların batı yamaçlarının oluşturduğu coğrafyayı içine alan topraklarda yaşayan Beceliler, daha ziyade Nûbe Çölü ile bu çölün güney kısımlarında yoğunlaşmışlardır.⁶⁵¹ Binek olarak develeri kullanan ve çadırlarda yaşayan bu topluluğun, develer üzerinde harp yaptıkları ve ağırlıklı olarak darı ile beslendikleri bilinmektedir.⁶⁵² "Çöl Bedevileri"⁶⁵³ olarak anılan Becelilerin hiçbir ziraî cazibesi olmayan Nûbe ve Yukarı Mısır bölgelerinden Ayzab'a gelmelerinde, yukarıda da bahsedildiği üzere ticarî faktörler etkili olmuştur.⁶⁵⁴

Bu coğrafyanın zengin altın, zümrüt, gümüş, bakır ve demir madenlerine yataklık etmesi,⁶⁵⁵ bölgenin cazibe merkezi haline gelmesinde oldukça belirleyicidir. Öyle ki, bölgenin benzeri olmayan seçkin zümrüt madenlerinin tek istisnası, Hindistan topraklarında bulunmaktadır.⁶⁵⁶ Bizans'ın bu madenlerin bir kısmını işlettiği yukarıda zikredilmişti. Bölgeye yönelik alaka, İslamî dönemde de devam etmiş; İslam'ın ilk yıllarında putperest⁶⁵⁷ oldukları için ilgi görmeyen Beceliler ile ilk anlaşma, Emevi halifesi Hişâm b. Abdülmelik devrinde (724-743) yapılmıştır. Bu anlaşmay-

la ticarî münasebetlerin düzene konması hedeflenmiştir. Anlaşma sonucunda Ayzab başta olmak üzere, bölge Mısır'a bağlanmıştır. Kısa süre içinde, altın ve zümrüt aramak ve maden işletmek üzere muhtelif Arap kabilelerinin bölgeye yerleşmeye başlaması, mescitlerin açılması, bölge halkının İslam'la tanışmasına imkân sağlamıştır.⁶⁵⁸ Bu süreç, bir taraftan kısmen Hristiyanlaşmış Beceliler arasında İslam'ın yayılmasını hızlandırırken, diğer yandan da yerli halkla bu Arap kabileler arasında yapılan evlilikler yoluyla toplumsal bir kaynaşmanın yaşanmasına zemin hazırlamıştır. Ayzab'ın kozmopolit halkları arasında önemli bir yer tutan Araplar içinde, nesebi Arapların iki önemli kolundan biri olan Kahtânîlere uzanan ve İslam'ı erken bir dönemde kabul eden⁶⁵⁹ Cüheyne'nin yanı sıra⁶⁶⁰ yaptıkları evliliklerle Bece ile akrabalık tesis eden Rebîa kabileleri⁶⁶¹ önemli bir yer tutmuştur. Yine Rebîa'nın Benî Hanife ve Benî Yunus kollarından pek çok Arab'ın, 238/852 yılında Yemame'den Mısır'a göç ederek Ayzab bölgesine yerleştiği bilinmektedir.⁶⁶² el-Bekrî'nin, Ayzab'da oturan yerlilerin, nesebi Adnan'a ulaşan ve Hz. Ebubekir tarafından bölgeden sürülen Fezâreliler oldukları yolundaki rivayeti,⁶⁶³ bölgede yer alan Arap nüfusu hakkındaki bilgilerimize zenginlik katmaktadır.

Bununla birlikte Bece halkının uzun süre tam olarak İslamlaşmadığı, içlerinde Hristiyanlık ve putperestlikte kalanların olduğu,⁶⁶⁴ bölge halkının zengin madenlere ve ticarî imkânlara sahip olmalarına rağmen uzun süre hayvancılıkla uğraşmaya devam ettikleri, ayrıca bol sayıda deve ve küçük baş hayvana sahip oldukları zikredilmektedir.⁶⁶⁵

Kaynaklarda, Arap kabileleri ile karışarak Mısır'ın kontrolü altında yaşamaya başlayan Becelilerin, İslamî dönemde Mısır'la yaptıkları bir anlaşmadan bahsedilmektedir. Buna göre Mısır, Becelilere tahıl, giyecek ve at sevkıyatı yapacak; buna karşılık onlar da Mısır'a bazı hayvanlar ve Müslümanların cihada daha çok vakit ayırabilmeleri için çiftçilik yapacak köleler göndereceklerdi.⁶⁶⁶ Becelilerin bu köleleri, esas itibarıyla daha uçtaki siyahi kabilelerle yaptıkları savaşırlardan temin edecekleri varsayılırken, Beceliler zamanla kendi çocuklarını da köle olarak göndermeye başlamışlardır. Yine anlaşma çerçevesinde Beceliler, maden gelirlerinin beşte birini Mısır valilerine ödemekle mükellef tutulmuşlardır. Ancak aynı kaynaklarda, Becelilerin bu meblağı ödemekten kaçındıkları, hatta madenlerde çalışan bir grup Müslümanı öldürerek Yukarı Mısır'a saldırdıkları nakledilmektedir. Buradan, bölgede maden işletmeciliğini Müslüman Arapların yaptığını, ancak gelirin az sayılmayacak bir kısmının bölgede kaldığını tahmin etmek mümkündür.

Bu gelişmeler üzerine Halife Mütevekkil, Muhammed b. Abdullah el-Kummî'yi Beceliler üzerine göndermiştir. Kulzüm'den, içinde çok miktarda yiyeceğin olduğu gemilerle yola çıkan el-Kummî, gemileri Ayzab sa-

hilinde demirlemiş; madenlerde çalışan işçiler ve diğer gönüllülerle birlikte sayıları 20 bini bulan büyük bir birlik ile, iyi savaşçı olmalarıyla tanınan Becelilere saldırmıştır. Günlerce süren mücadele sonunda, Müslümanlara deniz üzerinden erzak ve hayvan yemi gönderilmesiyle Beceliler mağlup edilmiştir. Bu savaşta Becelilerin atlara benzeyen ürkek eşkin develeri, el-Kummi'nin ordusundaki atların boyunlarına geçirilen zillerle kaçırılmış; Beceliler dağ ve vadilere sürülmüştür. Eman dileyen Bece Emiri, dört yıldır ödemediği vergisinin tahsilinden sonra affedilerek ülkesine gönderilmiştir.⁶⁶⁷

Zamanla farklı bölgelerden gelen insanların katılmasıyla çeşitlilik kazanan Ayzab'ın kozmopolit halkları arasında, Araplar dışında, Habeşlilerle Kuzey Afrikalılar da önemli bir yer tutmuştur. Ayzab'da çok sayıda Habeşlinin bulunmasında, bölgenin Habeş gemilerinin seyir hattı olması etkili olmuştur.⁶⁶⁸ Kuzey Afrikalıların da erken dönemlerden itibaren bölge denizciliğinde önemli bir rol aldığı, Haçlılara karşı Ayzab'dan başarılı hücumlar gerçekleştirdiği bilinmektedir. Şehirde ayrıca Hintli ve Farslılarla, ticaretle uğraşan Yahudi ve Hristiyanların da mevcudiyetinden bahsedilmektedir.⁶⁶⁹

Arap coğrafyacıları tarafından, Cidde'nin tam karşısında konumlandırılan Ayzab'ın, kendisine önemli kâr ve kazançlar getiren meşhur Allâki Vadisi'ne⁶⁷⁰ olan uzaklığı, 4 merhale,⁶⁷¹ 8 merhale⁶⁷² gibi farklı rakamlarla ifade edilmiştir. Bu farklılık, uzaklık ölçüsü olarak verilen sınırlardan kaynaklanabileceği gibi, gidiş-dönüş veya tek bir gidişi ifade etmesine göre de değişkenlik göstermiş olabilir. Diğer yandan Ayzab'ın karayoluyla önemli bağlantılar içinde olduğu Asvan'a ve Kûs'a kervan gidişi ile uzaklığı, sırasıyla 15⁶⁷³ ve 17⁶⁷⁴ günlük bir yolculukla ifade edilmiştir. Şehir, İdrisi tarafından coğrafi anlamda 2. iklimin 5. kısmına yerleştirilmiştir.⁶⁷⁵

Esasında ticaretin Kızıldeniz'e dönüşü ile ehemmiyet kazanmaya başlayan bu liman,⁶⁷⁶ bulunduğu coğrafi konumunun da etkisiyle, V./XI. asrın sonlarında, "dünyanın en önemli limanlarından biri" haline gelecek ölçüde bir gelişme göstermiştir.⁶⁷⁷ Ayzab sahilinde, Kızıldeniz'de denizciliğin maruz kaldığı en büyük tehlike sayılan mercan kayalıklarının olmayışı, gemilerin demirlemeleri için elverişli bir ortam oluşturmıştır. Belli bir derinliğin ve emniyetin sağlandığı limanın gelişmesinde bu faktör oldukça belirleyici olmuştur.⁶⁷⁸

Demirleme kolaylığı yüzünden denizci ve tacirlerce tercih mekânı olan Ayzab, Akdeniz'i Doğu'ya bağlayan Hint Okyanusu-Kızıldeniz-Mısır-Akdeniz transit yolu üzerinde oynadığı önemli rolle, Orta Çağın İslam coğrafyasındaki ticari faaliyet zinciri içinde haklı bir şöhretin sahibi olmuştur. Zira Güneydoğu Asya, Hindistan ve Doğu Afrika'dan gelen

kıymetli yüklerle dolu gemiler Aden'de birleşip, buradan Ayzab'a geliyorlardı. Ayzab'da indirilen mallar, sevk edilecekleri bölgelere gönderilmek üzere buradan develere yüklenip kervanlarla yola çıkarılıyordu. Ayzab ile Kûs arasındaki yolu kateden kervanlar, Nil Nehri yoluyla da İskenderiye, Dimyat, Reşîd ve Tinnîs gibi Mısır'ın Akdeniz'e açılan limanlarına ulaşıyorlar, bu limanlardan da Avrupa ülkelerine geçiş yapıyorlardı. Veya aynı süreç tersinden işliyor; İskenderiye'den çıkıp Nil Nehri yoluyla Kûs ve Asvan üzerinden Ayzab'a nakledilen mallar, Aden üzerinden Doğu'ya gönderiliyordu.⁶⁷⁹ Habeşistan, Afrika, Yemen ve Hindistan bölgelerinden gelen kölelerin nakil güzergâhı da, Aden-Cidde-Ayzab hattıydı.⁶⁸⁰ Hindistan, Hicaz ve Yemen menşeli gemiler Ayzab'dan geçen gemiler içinde önemli bir ağırlığı oluşturmaktaydı.⁶⁸¹

Deniz üzerinden nakliyatı yoğun bir sevkîyat yönü olan Ayzab,⁶⁸² aynı zamanda limanların kurulması ve gelişmesindeki önemli faktörlerden birine, kara güzergâhında bulunma avantajına da sahipti. Mesela Kızıldeniz ve Süveyş Körfezi'ni Nil ve Akdeniz'e bağlayan iki ana yoldan birisi olan güney yolu, Etiyopya'daki Adulis ve Sevakîn'den başlayıp Ayzab üzerinden geçiyor ve Kûs'a kadar devam ediyordu.⁶⁸³

Hint ticaretinin önemli duraklarından biri olan Nil nehri üzerinde yer alan Kûs,⁶⁸⁴ tacirlerin, mal sahiplerinin, âlimlerin yoğun ilgi gösterdiği mühim bir merkez olup, çok sayıdaki han, ev ve tesisiyle yoğun bir trafiği kaldırmaktaydı. Mısır'ın Fustat'tan sonraki en büyük şehri sayılan Kûs⁶⁸⁵ ile değerli madenlerin yer aldığı Ayzab arasında düzenli bir kervan trafiğinin işlediği göz önüne alındığında, Ayzab'ın, o dönemlerde Hint ürünlerinin nakli açısından taşıdığı önem daha iyi anlaşılacaktır.⁶⁸⁶ Bu durum, aynı zamanda Ayzab'da Doğu-Batı arasında ticareti yapılan emtiaya ulaşmanın kolayca mümkün olabildiği anlamına da gelmektedir. Hint ticareti ile uğraşan Yahudi bir tacirin, Ayzab pazarından aldığı Hint mallarını, Mısır'da satması için İskenderiye'de bulunan oğluna yazdığı bir mektup-tan bahsedilmektedir.⁶⁸⁷

Ayzab, her ne kadar bölgedeki diğer limanlar ile belli bir işbirliği ve bağlantı içinde olsa da, zaman zaman bu limanlar arasında rekabet kaçınılmaz hale geliyordu.⁶⁸⁸ Ayzab'ın hac dolayısıyla önemli bağlantılar içinde olduğu limanlar arasında, Kuseyr, Tur ve Cidde yer almaktaydı.⁶⁸⁹ Ticaret gemilerinin, mevsim rüzgarlarıyla Ayzab'ın kuzeyine çıkma şansı az olduğundan,⁶⁹⁰ Ayzab'dan sonra kuzeye ulaşım deniz üzerinden değil, umumiyetle karadan sağlanmaktaydı. Bu durum, Ayzab'ın Kızıldeniz'in batı sahilinde yer alan diğer limanlar üzerinde bariz bir üstünlük kurmasına yol açıyordu. Ayzab, Magrib ve Mısır hacıları için yol güzergâhı olarak seçilebilecek en iyi alternatifti. Zira Mekke'nin limanı Cidde'ye geçmek için Kızıldeniz'in batı sahilindeki en yakın liman, Ayzab'tı.⁶⁹¹ Ayri-

ca, Kızıldeniz’de karşıdan karşıya seyir ve seferin, rüzgar rejiminin müsaaitliği yüzünden, kuzeye nispetle çok daha rahat yapılabilmesinin getirdiği kolaylık da Ayzab’ın işine yarıyordu.⁶⁹² Bütün bu unsurlara, Kızıldeniz sahillerinde yoğunluk gösteren mercan kayalıklarının az olduğu bir mevki de bulunma özelliği eklendiğinde, Ayzab’ın önemli bir indirme ve aktarma merkezi olarak tercih edilmesinin sebebi daha kolay anlaşılacaktır.⁶⁹³

İkbal devri addedilen 1058-1258 yılları arasında, Mısır hacılarının yoğun uğrak alanı ve toplanma yeri olan Ayzab,⁶⁹⁴ Endülüs ve Kuzey Afrika’dan gelen hacıların da transit yolunu oluşturmuştur.⁶⁹⁵ Bölgede yapılan arkeolojik çalışmalar sırasında bulunan mezarlığın büyüklüğü, yorgunluk ve zorluk gibi nedenlerle bu meşakkate dayanamayan pek çok hacı adayının burada ölüp defnedildiği ihtimalini akla getirmektedir.⁶⁹⁶

Ayzab’ın ticarî açıdan sağladığı gelişme, ziraî alanda söz konusu olmamıştır. Öyle ki, coğrafi olarak bir çöl özelliği gösteren ve ziraat yapılamayan Ayzab’da, su dâhil olmak üzere tüketilen her şey ithal edilmekteydi.⁶⁹⁷ Ayzab’ın su sıkıntısına dikkat çeken Nâsir Hüsrev, şehirde kuyu ve kaynak suyu bulunmadığından, su ihtiyacını yağmur suyundan karşılayan halkın, yağmur yağmadığı zamanlarda Becelilerin getirip sattığı suyla idare ettiğinden bahsetmekte; orada kaldığı 3 ay müddetince bir tulum suyu 1, hatta 2 dirheme satın aldığını nakletmektedir.⁶⁹⁸ Diğer yandan İdrîsî, kalabalık olmadığını söylediği bu şehirde içme suyunun kuyulardan çıkarıldığına yer vermektedir.⁶⁹⁹

Kaynaklarda, Ayzab’ın toplumsal hayatına ışık tutan bilgilerle de karşılaşmaktayız. Tüccar kesimlerle iyi ilişkiler kurduğu söylenen⁷⁰⁰ Ayzab ahalisinin ahlâk düzeyinin düşük olduğundan bahsedilmekte; halkın “davar gibi” yaşadığı ileri sürülmektedir. Ayzab halkının dinî kurallardan uzak bir hayat tarzı sürdürdükleri, insanların avret yerini parça bezle örtterek dolaştıkları zikredilmektedir.⁷⁰¹ Nâsir Hüsrev de Becelileri, “hiçbir yol gösterene iman etmeyen, ne dinleri, ne de mezhepleri bulunan bir topluluk” şeklinde tasvir ederken, ilginç bir şekilde hırsızlık ve çapulculuk gibi kötü işler yapmadıklarını da teslim etmektedir. Hayvancılıkla uğraştıklarını söylediği Ayzab’ın yerli halkı Becelilerin çocuklarının da İslam dünyasının muhtelif bölgelerine götürülerek satıldığına dair bilgiler vermektedir.⁷⁰² İbn Battûta ve Makrîzî’nin, Becelilerin kızlarına miras bırakmadıklarına dair nakilleri de ilginçtir.⁷⁰³

Ayzab halkının büyük bir kısmı, kamış veya ağaçtan yapılmış kulübelerde,⁷⁰⁴ diğer kısmı ise taştan yapılmış evlerde oturmaktaydı.⁷⁰⁵ İbn Cübeyr’in kireçle kaplandığını söylediği binaların,⁷⁰⁶ şehirdeki yeni bir tarzı temsil ettiği anlaşılmaktadır. Deniz kıyısında yer alan bu şehrin hiçbir sur tarafından çevrilmemiş oluşuna da dikkat çekilmektedir.⁷⁰⁷

Nâsır Hüsrev'in 442/1050 yılındaki ziyaretinde, 500 kişiyi geçmeyen nüfusu ile küçük bir şehir olarak nitelediği Ayzab,⁷⁰⁸ İdrîsî ve Yâkût tarafından da "küçük bir şehir" şeklinde tavsif edilmiştir.⁷⁰⁹ Yâkût, Ayzab'ın, Aden'den Saîd'e gelen gemilerin demirlemek için kullandıkları bir limanı olan küçük bir sahil kasabası olduğundan bahsetmektedir.⁷¹⁰ Öte yandan 726/1325 yılında şehri ziyaret eden İbn Battûta ise, Ayzab'ı büyük bir şehir olarak takdim etmektedir.⁷¹¹ Öyle anlaşıyor ki, Fatimi döneminde yükselişe geçen Ayzab, Nâsır Hüsrev'in ziyaretinden sonraki 200 yıl boyunca ciddi bir şekilde büyümüştür. Zira en zirve yıllarını yaşadığı XIII. yüzyılın ortalarına nispetle daha küçük bir şehir olmasına rağmen, İbn Battûta gibi birçok şehir görmüş bir seyyah tarafından büyük olarak değerlendirilmesi, onun zirve yıllarındaki ölçeği hakkında bir fikir vermektedir.

Bol miktarda sütün ve balığın bulunduğu şehrin hububat ve hurma ihtiyacı Yukarı Mısır'dan sağlanmaktaydı. Kısırlara binen Ayzab halkının ana besin kaynağı ise deve sütüydü.⁷¹² Ayzab'daki devenin hiçbir yerde bulunmadığını söyleyen Hüsrev, buradan Mekke emirine deve götürüldüğünden bahsetmektedir. Çok sayıda balığın bulunduğu Ayzab'da,⁷¹³ bir deveyi yutabilecek büyüklükte balıkların yer aldığına ilişkin rivayetler nakledilmektedir.⁷¹⁴ Harun Reşîd döneminde Doğu'nun en görkemli şehri Bağdat'a dünyanın dört bir yanından taşınan mallar arasında, Ayzab incilerinin de adı geçmektedir.⁷¹⁵

Zamanla hayvancılıktan ticarete yönelen Ayzab'ın yerli halkı arasında, tacirler dışında, kabilelere eşlik eden rehberler, denizin durumuna göre doğru zamanda celebeleriyle hacıları Hicaz'a götürme işini üstlenen nakliyeciler,⁷¹⁶ Hicaz'a ihraç etmek üzere iyi cins deve ve koyun yetiştiren çobanlar⁷¹⁷ sayıları az olmakla birlikte her yıl haziran ve temmuz ayında dört bir yana dağılıp inci çıkartmakla uğraşan inci avcıları,⁷¹⁸ dalgıçlar⁷¹⁹ ve balıkçılar⁷²⁰ gibi zümrelerden bahsedilmektedir.

Bu meslek grupları içinde, hacıların ve malların sevk ve nakliyesi işi, Ayzab halkının en önemli geçim kaynaklarından biri olmuştur. Zira deve-si olanlar, bölgeye gelen ticarî emtiayı karayoluyla Kûs'a kadar taşıyor; celebeleri olanlar ise hacıların Cidde-Ayzab hattında seyrini sağlıyorlardı.⁷²¹ Şehrin kasasının, ticarî eşya ve mallardan alınan transit gümrük vergisi ile dolduğundan; devamlı olarak malların yüklenip boşaltılması sayesinde, bölge halkına önemli iş alanları açıldığından bahsedilmektedir.⁷²² Hemen hemen bütün işlemlerde para birimi olarak dirhemi kullanan Ayzab halkının, ağırlık ölçüsü olarak da bu birimi kullandığı bilinmektedir.⁷²³

Ayzab'da ticaretin ve hacı adaylarının nakil işinin, emniyetli bir ortamda gerçekleşmesi için önemli tedbirlerin alındığını görmekteyiz. Asvan, Edfu ve Kûs ile bağlantısıyla, deniz ticaretinde olduğu kadar kara ticaretinde de önemli bir rol üstlenen Ayzab'ın bu yol güzergâhında sağ-

ladığı güven ortamını göstermesi bakımından İbn Cübeyr'in verdiği bilgiler kayda değerdir. İbn Cübeyr, İskenderiye-Kûs-Ayzab hattının gayet emniyetli olduğunu nakletmekte; gelip giden kervanların sayılamayacak kadar yoğun olduğunu söylediği Kûs ile Ayzab arasındaki yolda, malların bekçi olmadığı halde emniyet içinde durduğundan, kimsenin bunlara dokunmaya cesaret edemediğinden bahsetmektedir.⁷²⁴ Nâsır Hüsrev de, Ayzab'da daha önce hiçbir şehirde görmediği bir emniyet ortamı ile karşılaştığını nakletmektedir.⁷²⁵ Hacıların her zaman kullandıkları Kûs-Ayzab yolunun, Haçlı Seferleri'nin gerçekleştiği 1068-1262 yıllarına tekabül eden dönemde çok daha önem kazandığı,⁷²⁶ coğrafi konumunun da etkisiyle V./XI. yüzyılın sonlarında Ayzab'ın, "dünyanın en önemli limanlarından biri" haline geldiği bilinmektedir.

Ayzab'ın yaşadığı bu 200 yıllık parlak dönemin Fatımilerle birlikte başladığı söylenebilir.⁷²⁷ Ayzab, Fatımilerden önce de her ne kadar Mekke'ye gidişte kullanılmaktaysa da⁷²⁸ asıl şöhretini, Mısır'ın yaşadığı şiddetli kıtlık sonrasında yaşanan gelişmelere⁷²⁹ ve Fatımi siyasetine borçludur.

Nitekim 446/1055 yılında Kahire'de büyük bir kıtlık baş göstermiş; ardından Nil Nehri'nin suyunun çekilmesi ve açlığın yaygınlaşması ile büyük bir veba salgını yaşanmıştır.⁷³⁰ Mısır'ın Orta Çağ'da şahit olduğu, 8 yıl süren (1055-1062) bu en uzun salgında on binlerce insan ölmüş; yiyecekleri tükenen insanlar, kedi-köpek yemek zorunda kalmıştır. Kıtlık yıllarına fitne hareketleri ve iç karışıklıkların da eşlik ettiği söz konusu dönem, tarihçilerce *Büyük Sıkıntı* olarak isimlendirilmiştir.⁷³¹ Bu dönemde Bağdat Abbasi hilafetinin yaşadığı sıkıntılar ve Eyle'nin Haçlılar tarafından 510/1116 yılında istila edilmesiyle başlayan gelişmeler, bölgedeki emniyet ve güven ortamının iyice sarsılmasına yol açmıştır.⁷³²

O zamana kadar kutsal topraklara karayoluyla Kulzüm ve Sina üzerinden gitmeyi tercih eden Mısırlı ve Kuzey Afrikalı hacılar, Akabe Körfezi'ne kadar uzanmış Haçlı Seferleri'nin oluşturduğu güvensizlik ortamı ve susuzluğun harap ettiği deltanın elverişsizliği nedeniyle yollarını değiştirmek zorunda kalmışlardır.⁷³³ Bu da Kızıldeniz'in daha güneyinde kalan Ayzab ve Kuseyr limanlarını hareketlendirmiş;⁷³⁴ Ayzab'a yönelik ilgiyi büyük ölçüde artırmıştır. Özellikle de 1068-1262 yılları arasında Ayzab, Mısır ve Kuzey Afrika hacılarının Mekke'ye gidiş ve gelişlerinde adeta akına uğramış ve hac yolu olarak büyük bir canlılık kazanmıştır.⁷³⁵ Öyle ki bu güzergâha artan talep, Ayzab'daki sınırlı sayıdaki gemilerin tıka basa doldurulmasına yol açtığı gibi, özellikle ilk yıllarda geçiş ücretlerinin de artmasına sebep olmuştur. Nitekim Ayzab'daki bu yüksek maliyet ve kötü şartlar karşısında İbn Cübeyr'in alternatif hac yolları önerdiğini görmekteyiz.⁷³⁶ Hac yoluna paralel olarak ticaretin de buraya kayması ile Ayzab çok sayıda tüccarın da konakladığı önemli bir merkez haline gelmiştir.⁷³⁷

Bu durum, Memluk Sultanı Baybars'ın, Kâbe için dokuttuğu örtü ile yaptırdığı anahtarı 666/1268 yılında hac kafilesi ile karayoluyla, Sina Yarımadası üzerinden kutsal topraklara göndermesine kadar devam etmiştir.⁷³⁸ Baybars'ın hac güzergâhı olarak eski yolu kullanması, Ayzab'ın 200 yıldır devam eden saltanatında ciddi bir sarsıntıya neden olmuştur. Bu tarihten sonra hac yolu olarak daha az kullanılan Ayzab, daha ziyade küçük çaplı ticaretlere tanıklık etmiştir. 760/1358 yılından sonra da önemini tamamen kaybeden Ayzab,⁷³⁹ Kızıldeniz üzerindeki ana baharat limanı olma rolünü Sina Yarımadası'ndaki Tur'a devretmiştir.⁷⁴⁰ XIV. yüzyıla kadar ününü ve gelişmişliğini muhafaza eden Ayzab, XV. yüzyıla, yol kesen çetelerin de artmasıyla, şöhreti ve kıymeti azalmış bir liman olarak girmiştir. İbn İyaz dönemine kadar bir liman olarak varlığını koruyan Ayzab,⁷⁴¹ bu tarihten itibaren Kızıldeniz'in XV. yüzyılda parlayan limanları Cidde, Yenbu, Aden ve Tur karşısında terkedilip unutulmuştur.⁷⁴²

Ayzab'ın hayatiyetini sürdürdüğü dönemde, dünya çapında bir liman olmasını sağlayan unsurları, şüphesiz ki yalnızca Ayzab coğrafyası dışında yaşanan gelişmelerle izah edemeyiz. Ayzab'ın Fatimilerle birlikte, Kızıldeniz ve Uzak Doğu ticaretinde oynadığı esaslı rolde, Doğu ticareti ve Magrib, Mısır, Şam, Hicaz hacıları tarafından kullanılan hac yolları üzerinde emniyet ve istikrar sağlayan, tacirleri hoş karşılayıp, onlara güzel muamele eden basiretli Fatimi siyasetinin büyük katkısı vardır.⁷⁴³ Gelen tüccar gruplarına sunulan konaklama hizmetleri ve gösterilen dinî müsamaha, düşük tutulan⁷⁴⁴ ve tacirlerin mensup oldukları din farklılığına göre değişmeyen gümrük vergisi uygulaması sayesinde⁷⁴⁵ Ayzab ve Ku-seyr, ara-limanlar olarak büyük bir önem kazanmış;⁷⁴⁶ Siraf ve Basra'nın eski servet ve refahı ile rekabet edecek bir hale gelmiştir.⁷⁴⁷ Fatimilerin Ayzab üzerinden geçen ticareti özellikle teşvik ettiklerini görmekteyiz. Zira Mısır'ın başka bölgelerinde buralara gelen tüccardan gümrük veya geçiş vergisi alındığı halde, Ayzab'a gelen tacirlerden Müslümanca yalnızca zekat, gayrimüslim ise "vâcib el-zimme" denen bir vergi alınmıştır.⁷⁴⁸ Ayzab aynı zamanda Fatimilerin de desteklediği Kârimî tüccarının tercihi ettiği önemli bir merkez olmuştur.⁷⁴⁹

Bölgedeki ticarî canlılığın göstergeleri sayılan ticaret merkezleri, İbn Cübeyr'in tasvirlerinde de yer bulmuştur. İbn Cübeyr, İskenderiye-Ayzab yolu üzerinde büyük çarşı, han, kayseriye ve fundukların⁷⁵⁰ bulunduğundan bahsetmektedir.⁷⁵¹ Bu dönemde, deniz ticaretinin güvence altına alınması ve ticarî kafilelerin himaye edilmesi yolunda birtakım somut tedbirler de alınmıştır. İlk iş olarak, ticaret gemilerinin demirledikleri Ayzab'ın, korsan tehlikesine karşı korunması için 500 gemiden oluşan bir donanma tesis edilmiştir. Üssü Ayzab'da yer alan ve Kûs valisinin sorumluluğuna verilen bu donanma, Ayzab, Sevakin ve çevresinde

yol alan ticaret gemilerini, adalarda yerleşen ve ticaret gemilerine saldıran korsan tehlikelerine karşı korumayı amaçlamıştır.⁷⁵² Ancak bu donanmaya rağmen, Aden'den Ayzab'a gelen ticaret gemilerinin korsan saldırılarına maruz kaldıkları zamanlar olmuştur. Nitekim 512/1118 senesinde Yemen'den Ayzab'a gelen gemilerin, bir grup deniz korsanıya karşı karşıya kaldıklarını ve gemilerinin yağma edildiklerine dair bir rivayet vardır.⁷⁵³

Kendi gemileriyle bu ticarete katılarak büyük servetler biriktiren Ayzab halkı da şehirde oluşturduğu maddi refahla, şehrin asayiş ortamının sağlanmasına katkıda bulunmuştur.⁷⁵⁴ Ayzab'daki tersanede⁷⁵⁵ bölgeye has dikişli gemilerin üretimi gerçekleştirilmiştir. Söz konusu gemilerin inşası için gerekli malzemeler Hindistan ve Yemen'den getirilirken, "kinbar" adı verilen ipler ve kalafatlama için kullanılan balık yağı Ayzab'da imal edilmiştir.⁷⁵⁶ VI./XIII. asırdan önce faaliyet gösteren tersaneler arasında önemli bir yer tutan Ayzab Tersanesi'nde⁷⁵⁷ üretilen gemilerin –Mısır'ın diğer tersanelerinde imal edilenler gibi– hem ticaret, hem de hacı gemisi olarak kullanıldığı bilinmektedir.⁷⁵⁸

Ticareti yapılmak üzere limana getirilen mallardan tahsil edilen vergilerin kayda değer bir yekün oluşturduğu Ayzab'da, teknelerle taşınan hacı ve tacirlerden alınan taşıma ücreti de yabana atılacak cinsten değildir. Nitekim Ayzab'da halkın büyük bir kısmının tekne sahibi oluşu da bunu göstermektedir.⁷⁵⁹ Habeşistan, Zengibar ve Yemen'den deniz yoluyla gelen mallardan alınan vergilerin toplandığı Ayzab'da,⁷⁶⁰ vergi ve gümrük işlerine hükümet tarafından tayin edilmiş bir yetkili nezaret etmekteydi.⁷⁶¹ Şehrin, en azından bir dönem, idari olarak belli bir bölünmüşlüğe sahip olduğu anlaşılmaktadır. Bu dönemde Bece reisi ve Mısır hükümdarı tarafından ayrı ayrı tayin edilen iki vali tarafından idare edilen Ayzab'da, Mısır hükümdarının valisi Ayzab'ın erzak ve iâşesinden, Becelilerin valisi ise halkın Habeşlilere karşı korunmasından sorumluydu. Şehre giren gümrük vergisi de, iki vali arasında paylaşılmaktaydı.⁷⁶²

Ayzab'da hacıların taşınma işi, belli bir düzen dâhilinde gerçekleştirilmekteydi. Hacıları, Ayzab'dan Cidde'ye taşıyan geminin kaptanı, her bir Kuzey Afrikalı hacıdan, belgelendirerek yaklaşık 8 dinarlık bir vergi tahsil ediliyordu.⁷⁶³ Gemi Cidde sahiline ulaştığında, yolcuların ödemeyi yaptıklarını gösteren belgeler bir heyet tarafından kontrol ediliyor; belgesi olmayanların hacı eda etmesi yasaklanıyor; hatta hac döneminin bitimine kadar belli bir yerde alıkonuluyorlardı.⁷⁶⁴ Ayzab yolu üzerinden Mekke'ye deniz yoluyla giden hacılardan alınan bu verginin tahsiline, 572/1176 senesinde Nâsır Selahaddin Yusuf tarafından kaldırılmasına kadar, Fatımi dönemi boyunca devam edilmiştir.⁷⁶⁵

Ayzab, aynı zamanda sınır bir coğrafyada yer almasının da etkisiyle olsa gerek, Fatımiler döneminde “İbnü'l-Müneccim” adıyla bilinen şair Ali b. Müferric gibi kendisine kızılan ediplerin sürüldükleri bir sürgün yeri olmuştur.⁷⁶⁶ 259/872-3 yılında Mısır Saîd’inde isyan eden “İbnu’s-Sûfi” lakaplı İbrahim b. Muhammed b. Yahya b. Abdullah b. Muhammed b. Ali b. Ebî Tâlib adlı bir Ali evladının da Ayzab’ı sığınma yeri olarak seçtiği bilinmektedir.⁷⁶⁷

Ayzab her ne kadar ticarî açıdan belli bir hareketlilik ve yoğunluğa şahit olmuşsa da, sürdürülebilir bir kültür ortamı oluşturacak ölçüde bir çekim merkezi olmayı başaramamıştır. Birçok liman şehri gibi varlığını büyük ölçüde ticaret yolları üzerindeki konumuna borçlu olan Ayzab da, iniş ve çıkışları keskin bir tarihî kaderi yüklenmekten kaçamamıştır. Bu anlamda liman şehirlerinin canlılığını, büyük şehir merkezlerindeki hareketlilikle kıyaslamamak gerekir.

7. Şuaybe

Şuaybe, Cidde'nin kurulması öncesinde Mekke'nin limanı olmuş küçük bir Orta Çağ kasabasıdır. Cidde'nin yaklaşık 40 km güneyinde kalan Şuaybe, Hz. Osman'ın Cidde'yi Mekke'nin limanı kılmasına kadar, Mekke'ye gelen gemilerin demirledikleri bir liman olarak faaliyet göstermiştir.⁷⁶⁸ Şuaybe'nin liman olarak kullanılmasında, sahip olduğu büyük koyunun yanı sıra güvenli bir liman olma özelliği ve Mekke'ye yakınlığı da etkili olmuştur.⁷⁶⁹ İdrîsî, "Sugayye" adıyla andığı Şuaybe'nin Cidde'ye uzaklığını üç günlük bir yolculuğa denk gelen 40 mille mesafelendirmiş ve ikinci iklimin beşinci kısmına yerleştirmiştir.⁷⁷⁰

Tarihi, Cidde'den daha eskilere dayanan bu küçük kasabanın güvenli koyunu çevreleyen kumsalın, dinî ve ticarî bir merkez olan Mekke'ye yakınlığı nedeniyle, bölgeye gelen gemiler tarafından tercih edilmesi ile ortaya çıktığı sanılan Şuaybe Limanı'nın, bu suretle indirme-bindirme ve gemi ikmal tesisi olarak hizmet vermeye başladığı anlaşılmaktadır. Havası ve su kaynakları bakımından elverişsiz olan Şuaybe'nin,⁷⁷¹ ağırlıklı olarak Afrika-Hicaz hattında ulaşım ve nakliye yapan gemilere hizmet verdiği sanılmaktadır. İslamî kaynaklarda bahsi geçen ve aşağıda kısmen ele alınacak bazı olaylar da bu tezi destekler mahiyettir. Gerçekten de hemen İslam öncesi dönemde, Kızıldeniz ve Hint Denizi ticareti üzerinde ciddi bir ağırlık kazanan Habeşlilerin, özellikle Ebrehe kumandasında Mekke'ye saldırıp Kâbe'yi yıkmak istedikleri Fil yılında, Şuaybe'nin Mekke'nin ana-limanı olarak Habeş gemilerini ağırladığını biliyoruz.⁷⁷²

İslam tarih ve coğrafya kaynaklarında, Mekke'nin limanı olması dışında nadiren anılan Şuaybe'yi merkeze koyan iki temel olaydan bahsedilmektedir. Bunlardan ilki, hicretten 18 yıl önce, m. 605 yılında yaşanmış bir deniz kazasıyla ilgilidir. Buna göre, Şuaybe kıyılarında, bir Rum gemisinin fırtına sonucunda karaya vurup parçalandığından bahsedilmektedir. Rivayete göre, karaya vuran bu gemiden haberdar olan Mekkeliler, söz konusu geminin kerestelerini alarak, Kâbe'nin tavanının tamirinde kullanmışlardır.⁷⁷³ Söz konusu geminin, bir rivayete göre, Habeş Kralı Negus'un Suriye'deki Antioch (Hatay) Kilisesi'nin çatısında kullanılacak malzemeyi taşıdığı,⁷⁷⁴ bir başka rivayete göre ise Bizans İmparatorunun Yemen'de inşa edilecek bir kilisenin yapımında kullanılmak üze-

re Mısır'dan yüklettiği yumuşak mermer, tahta, direk ve demir gibi malzemeyi taşıdığı nakledilmektedir. İnşaat malzemesi ile yüklü bu geminin kalas ve keresteleri ile enkazdan kurtarılabilen bütün eşyaların, kendilerinden mutat gümrük vergilerinin alınmayacağı vaadiyle Mekkeliler tarafından satın alındığı, bu sayede çok miktarda mermer, demir ve kalasa sahip Mekkelilerin, bundan büyük bir sevinç duyduğu dile getirilmektedir.⁷⁷⁵ Hamidullah, söz konusu batık gemi enkazının, diğer memleketlerde olduğu gibi müsadere ve yağma yoluyla alınmadığına dikkat çekmiştir.⁷⁷⁶ Diğer yandan bu hadisenin, seller neticesinde harap hale gelen ve duvarları ile çatısı tamire muhtaç bir halde bekleyen Kâbe'nin tam da yapımı için malzemeye ihtiyaç duyulduğu bir sırada gerçekleşmesi,⁷⁷⁷ ilahî hikmetle ilişkilendirilmiştir.⁷⁷⁸

Şuaybe ile ilgili İslam tarih kaynaklarında zikri geçen bir diğer rivayet, Müslümanların Habeşistan'a göç etmeleriyle ilgilidir. İslam denizciliğinin gelişim sürecinin ele alındığı kısımda da temas ettiğimiz üzere, sayılarının artmasıyla Mekkelilerin büyük işkence ve şiddetine maruz kalan Müslümanlar, Resulullah'ın kendilerine izin vermesi üzerine, bi'setin 5. senesinde, yani 615 yılında Habeşistan'a hicret etmek üzere Mekke'nin limanı Şuaybe'ye gelmişler ve burada "Allah'ın onlar için denk getirdiği" iki ticaret gemisine binerek, yarım dinar karşılığında Habeşistan'a geçmişlerdir.⁷⁷⁹

Diğer ülkelerle ticarî ilişkileri ve panayırlara iştiraki bilinen Arapların, Şuaybe Limanı'na gemilerin ne zaman gelip gittiğini bilmeleri gerektiğinden hareketle, muhacirlerin limana ulaştıklarında iki geminin "denk" geldiği yönündeki rivayetin uygun gözükmediği ileri sürülmüş; Mekkelilerle canlı ilişkilerde bulunan Habeşlilerin, Şuaybe'ye sık uğradıklarına, bu sayede gemilerin geliş vakitlerini bilmeleri gerektiğine dikkat çekilmiştir.⁷⁸⁰ Bu yorum, ancak kısmen doğru kabul edilebilir; zira dönemin şartları göz önüne alındığında, geliş gidiş vakitlerinin ancak ana hatlarıyla biliniyor olması gerekir. Bu hususta daha detaylı bir tahlil, ikinci bölümde, Hz. Peygamber dönemi denizciliği ile ilgili gelişmelerin ele alındığı kısımda yapılmıştır.

Öte yandan Lammens, Habeşistan'ın ilk Müslüman muhacirlerinin Şuaybe'yi seçmelerinde, karaya oturmuş gemi haberini işitmelerinin etkili olduğunu, zira Mekke'ye daha yakın Cidde sahilinden nadir olarak deniz yolculuğuna çıkıldığını zikretmektedir.⁷⁸¹ Ancak Şuaybe'nin, İslam gelmeden önce de, Mekkeli tacirlerin Afrika'ya gitmek için kullandıkları liman olduğu⁷⁸² unutulmamalıdır.

Şuaybe ile ilgili bir başka rivayet de, 9/630 yılında, Şuaybe halkının, Bece kabilesine mensup bir grup Habeşli korsanın Cidde yakınlarında-

ki bir adada üstlendiğine dair tanıklıklarına dairdir. Bunun üzerine, daha önceki kısımlarda da zikredildiği gibi, Hz. Peygamber tarafından Alkâme b. Mücezziz el-Müdlîcî kumandasında 300 kişilik bir kuvvet Beceliler üzerine gönderilmiş; ancak korsanların kaçması üzerine başarı sağlanamadan geri dönmüştür.⁷⁸³

İslam tarih kaynaklarında yukarıda sözü edilen vesilelerle anılan Şuaybe hakkında söyleyebileceklerimiz, bu bilgilerle sınırlıdır. Söz konusu bilgiler ışığında Şuaybe, İslam öncesi dönemde Mekke'nin limanı olarak küçük çaplı bir faaliyet gösterdiğini; nihayet Hz. Osman döneminde de bu sınırlı rolünü Cidde'ye devrettiğini söyleyebiliriz.⁷⁸⁴

8. Sevakın

Kızıldeniz coğrafyasının anlatıldığı ilk bölümde, Kızıldeniz'in batı sahilindeki derin bir körfez içinde yer alan bir ada olarak ele alınan Sevakın, bu kısımda daha ziyade *liman* özelliğiyle değerlendirilecektir.

Sevakın, bir yerleşim yeri olma özelliği taşımasıyla aynı körfezi paylaştığı diğeri adadan ayrılmıştır. Zira körfez girişinde yer alan ve limana girişi zorlaştıran İmbik Adası, yerleşim için elverişli değildir. Öyle ki, İngilizlerin askerî amaçlı kullanımı dışında adada tarih boyunca herhangi bir beşerî faaliyet yaşanmamıştır. Daha içte yer alan diğer adaya gelince, o da, bir zamanlar Mekke'ye gidecek hacılar için karantina hıfzıssıhası olarak kullanıldığını gösteren bir alt yapı barındırır ve buna bağlı olarak da muhtelif insan gruplarını ağırlasa da, daimi bir yerleşim için uygun değildir. Sudan sahilinin tam karşısında yer alan üçüncü ada ise, hem bir yerleşim yeri, hem de bir liman olma özelliğiyle bu kısımda ele alınacak olan meskûn Sevakın Adası'dır.⁷⁸⁵

Küçük⁷⁸⁶ bir mercan adası⁷⁸⁷ üzerinde kurulan ve faaliyetleri zamanla sahile kadar genişleyen Sevakın Limanı, bu iki bölgeyi birbirine bağlayan bir kıstakla bütünlük kazanmıştır.⁷⁸⁸ Ada, bir yandan 5-6 km uzunluğundaki mercan resifleri ile dolu dar bir kanalla Afrika kıtasından ayrılırken, diğer yandan da yaklaşık 50 m uzunluğundaki müstahkem bir kıstak ile kıtaya bağlanmıştır.⁷⁸⁹ Sevakın Adası ile sahildeki kasabayı birleştiren söz konusu kıstağın, kasabanın ana caddesini oluşturduğunu söyleyen Greenlaw, bu bölgede daha önceleri kayak seferlerinin yapıldığından bahsetmektedir.⁷⁹⁰

Derin bir körfez içine sokulmuş emniyetli mevkiyle, takriben 20 geleneksel sahil taşıtını kolayca barındırabilecek şekilde içeriye doğru genişlemiş Sevakın Limanı, tabii bir liman özelliği gösterir.⁷⁹¹ Bölgede mercan kayalıklarının yer alması ve limana dar bir geçitten girilmesi, gemilerin içeriye giriş ve çıkışlarını oldukça zorlaştırmıştır. Buna rağmen Sevakın Limanı'nın antikiteye uzanan tarihî bir geçmişinin olduğu sanılmaktadır.⁷⁹² Hofheinz, Grek ve Romalı coğrafyacılar tarafından toplanan yer isimlerinden hiçbirinin Sevakın'ın karşılığı olmadığını düşünürken⁷⁹³ Sevakın'ın tarihî geçmişini oldukça eskilere götüren Grohmann, müs-

tahkem “Succhae” şehrinin Sevakin olduğunu ileri sürer.⁷⁹⁴ Bu iddialara rağmen, İslam öncesi döneme ilişkin varlığı konusunda kesin bir kanaate varmanın mümkün olmadığı Sevakin’in kayda geçmiş tarihi, Mısır ve Suriye’nin Araplarca fethinden sonra başlatılır. 132/750 yılında, babaları Emevi halifesi II. Mervan’ın öldürülmesinden sonra Nil boyunca güneye kaçan Abdullah ve Ubeydullah’ın Habeşistan’daki Assum’a giderken Sevakin üzerinden geçtiğinden, bu tarihten itibaren de bölgenin sık sık Bece-Mısır çatışmasına sahne olduğundan bahseden Greenlaw, “Sevakin” isminin, 358/969’da bir Hristiyan krallığı olan Sudan’ı İslam’la tanıştırmak isteyen Türk Sultanın elçileri tarafından kullanıldığını zikreder. Yâkût’un, 610/1213’de hâlâ siyahi Hristiyanların oturduğunu söylediği Sevakin,⁷⁹⁵ bundan 2 yıl sonra burada ölen bazı Mısırlı tacirlerin mallarına el konmasından dolayı bölgeye sefer düzenleyen Mısır Sultanı tarafından ele geçirilmiştir. Bu suretle şehrin ilk defa doğrudan Mısır’ın hükümlerine altına girdiğini söyleyen Greenlaw, Mısır’ın idaresi altında olduğu 653/1255 yılında, Mekke’den gelen seyyahların burayı küçük bir kasaba olarak nitelediklerini kaydetmiştir.⁷⁹⁶

Daha geç dönem İslam tarih ve coğrafya kaynaklarının umumiyetle fazla bir bilgi vermeksizin Sudan bölgesini ele alırken andığı Sevakin,⁷⁹⁷ Sudan’a bağlı eski ve küçük bir yerleşim yeri olarak nitelenmiştir.⁷⁹⁸

Cidde’nin 210 km güneybatısında, Sudan sahili üzerinde,⁷⁹⁹ 37° doğu boylamı ile 19° 5’ kuzey enlemleri arasında yer alan Sevakin,⁸⁰⁰ İslamî dönemde daha ziyade bir tacir yerleşimi olarak karşımıza çıkmaktadır.⁸⁰¹ Barındırdığı mercan kayalıkları ve girişinde karşılaşılan olumsuzluklara rağmen Sevakin Limanı, konum itibarıyla güvenli bir zeminde yer alması nedeniyle gemilerin demirlemek için tercih ettiği bir mekân olmuştur. Sevakin’in daimi ve kalıcı bir yerleşimciden mahrum olmasında⁸⁰² ve tipik bir Arap-İslam Hint Okyanusu tüccar yerleşimi⁸⁰³ olarak kalmasında, bölgenin verimsiz, kurak ve çorak coğrafyasının da önemli bir etkisi olmuştur. Zira ziraatın yapılmadığı, su ve ağacın bulunmadığı Sevakin’in içme suyu, hep kayıklarla dışarıdan taşınmıştır. İbn Battûta da bölge halkının yağmur suyunu sarnıçlarda depo ettiğinden bahsetmektedir.⁸⁰⁴

Dolayısıyla bölge halkı ana geçim kaynağını, büyük ölçüde ticaretten sağlamıştır. Balıkçılığın da halkın önemli uğraş ve geçim kaynakları içinde yer aldığı Sevakin’de, geçimlerini inci avcılığından sağlayanlar da azımsanmayacak miktardadır. İnci avcıları, topladıkları incilerle yalnızca günlük geçimlerini temin etmekle kalmamışlar; aynı zamanda Kızıldeniz üzerinden gerçekleştirilen deniz aşırı ticarete önemli bir yeri olan inci ile bölgenin uluslararası ticarete katılmasını da sağlamışlardır. Afrika içlerinden karayolu ile gelen ticarî emtianın deniz yoluyla Hicaz ve Yemen bölgelerine gönderilmesi ve bu sahillerde bol miktarda rastlanan ve fakir halkın yi-

yeceği olan “sorumbak” (*shellfish*) balığının karşı sahile sevk edilmesi de, halkın faaliyetlerinin önemli bir kısmını oluşturmuştur.⁸⁰⁵ Sevakin ayrıca özellikle Sudan ve Habeşistan tarafından ticareti yapılan ve Hindistan, Mısır ve Arabistan istikametlerine sevk edilen esir ticaretinin yöneldiği limanlardan biri olmuştur.⁸⁰⁶ Bölge gelirinin en istikrarlı kaynağını oluşturan hububat ve hayvan ürünlerinin Hicaz’a ihracında da Sevakin aracı bir rol oynamıştır.⁸⁰⁷

Kaynaklarda, Sudan’a ait küçük bir yerleşim yeri şeklinde geçen limanın, IV./X. yüzyılda Becelilerce bir üs olarak kullanıldığından ve Cidde’den gelen gemilerce demirleme mekânı olarak tercih edildiğinden bahsedilmektedir.⁸⁰⁸ Bölgenin, Kızıldeniz’e geçmek isteyen kervanlar için bir geçiş alanı olması ve maden yatakları bakımından taşıdığı zenginlik, Becelilerin eski Mısır, Yunan ve Romalılarla ticarî münasebetler kurmalarına imkân vermiş,⁸⁰⁹ Sevakin Limanı’nın Becelilerce kullanılması da muhtemelen bu dönemde gerçekleşmiştir. Diğer yandan Mekkelilerin Kızıldeniz’in Afrika sahilleri ile kurdukları ticarî münasebetler sonucunda, söz konusu bölgeye Arap tacirlerin yerleşmeye başlaması, buradaki üst sınıfların yavaş yavaş Müslümanlığı kabul etmesine yol açmıştır.⁸¹⁰ Nitekim “Hadârib” adı verilen Müslüman Arapların Sevakin’i ellerinde tuttuklarından bahseden rivayetler,⁸¹¹ bu gerçeğe işaret etmektedir.

Esas itibarıyla Nûbe ve Habeşistan bölgesinin ticaret merkezi olan Sevakin, Habeşistan ve Cidde arasında gerçekleştirilen deniz nakliyatında belli bir yer edinmiştir. Bir yandan Habeşistan’dan deniz yoluyla gelen gemilerin yanaştığı, diğer yandan da Nûbe’den karayoluyla gelen kafilelerin ayak bastığı liman, bu yollarla bölgeye getirilen köle, un, mum ve bal gibi mamullerin, deniz yoluyla Mısır’a götürülmesinde aracı bir rol üstlenmiştir.⁸¹² Mısır ve Yemen arasındaki ticaret rotası üzerinde de demirleme yeri olarak belli bir önem kazanan liman,⁸¹³ Yemen tacirlerinin karşılaşma yeri ve Mısır ile Afrika’nın farklı bölgelerinden gelen ve buradan Cidde’ye gitmek üzere gemilere binen hacıların toplanma noktası olmuştur. Liman, 1077-1359 yılları arasında, Hindistan ile Arabistan arasında nakli yapılan ticarî emtianın muhafazasına yönelik bir depo olarak kullanılmasıyla da bariz bir önem kazanmıştır.⁸¹⁴

Sevakin Limanı’nın, Kızıldeniz ticaretini kontrol altına almak amacıyla bölgede yaşanan rekabet ortamından oldukça etkilendiğini görmekteyiz. Bu dönemlerde daha ziyade alternatif bir liman olarak kullanılması, bütün ikinci dereceden limanlar gibi, Sevakin’in tarihinde de bölgenin ticarî ve siyasî konjonktürüne göre şekillenen, değişken bir sürecin yaşanmasına sebep olmuştur. Fatımiler döneminde Sevakin, güvenli koyunda, Ayzab ve Sevakin arasında yolculuk yapan ve sık sık bölgedeki korsan tehdidine maruz kalan Kârimî tüccarını ağırlamıştır.⁸¹⁵ 1048-1300 yılları ara-

sında da, Cidde'den gelen gemilerin Afrika sahillerinde mal bırakacakları durak olmak için, kuzeyinde yer alan ve Sevakin'e yedi günlük bir mesafede bulunan Sudan kıyısının en geniş limanı Ayzab ile şiddetli bir rekabet yaşamıştır.⁸¹⁶ Ayzab'ın çökmesiyle Sevakin lehine sonuçlanan bu mücadele ortamından sonra Sevakin, Mısır'ın Afrika sahilindeki en önemli limanı haline gelmiştir. Port Sudan'ın ortaya çıkışına kadar da söz konusu önemini muhafaza etmiştir.⁸¹⁷

Sevakin, VI./XII. yüzyılda Bâdî Adası'nın etkinliğini yitirmesiyle de benzer bir canlanma yaşamıştır. Kızıldeniz ticaretini kontrol altına almak amacıyla Dehlek, Mısır ve Mekke idarecileri arasında yaşanan mücadele ve rekabet ortamından kazançla çıkmıştır. Sevakin ve Dehlek'in, aralarında uzanan adaları kontrol altına alma için girdikleri savaş döneminde, Sevakin'in yerel idarecilerinin limana gelen gemilerden topladıkları vergiler, limana belli bir zenginlik getirmiştir.⁸¹⁸

Bunun dışında, yine bu dönemlerde Yemen ve Mekke'de uygulanan birtakım siyasî politikaların Sevakin lehine kârlı sonuçları olmuştur. Yemen'de iktidarı elinde tutan Resûli hanedanının Hint Okyanusu'ndan gelen ticarî gemilere karşı sergiledikleri kötü davranış, söz konusu gemilerin Aden yerine Cidde'ye yönelmesine yol açmış; ancak burada da Mekke şeriflerinin tamahkârlığı Hint gemilerini bölgeden kaçırmıştır. Bu gelişme Sevakin lehine bir gelişmeye tanıklık etmiş; liman, Hint gemilerinin yeni uğrak alanı haline gelmiştir. Bölgede cereyan eden bütün bu siyasî gelişmelerin ve yabancı taciri ürküten yanlış politikaların etkisiyle, Sevakin Limanı ve Dehlek Adaları bir süre alternatif limanlar olarak kullanılmıştır. Ancak uygulanan yanlış politikalar, çok geçmeden yabancı gemilerin bölgeden kaçmasına ve Yenbu Limanı'na yönelmesine yol açmıştır.⁸¹⁹

Kimi zaman hâricî faktörlerle de olsa, tarih boyunca Doğu ile Batı arasındaki ticaretin en önemli nakil hatlarından birini teşkil etmiş Kızıldeniz havzasında, mütevazı ve muhafazalı konumuyla inişli çıkışlı bir süreç yaşayan Sevakin'in, Sudan kıyısını teşkil eden sahil kısmı, bugün hâlâ varlığını devam ettirmektedir. Greenlaw, ada kasabası olarak ayrı olarak değerlendirilmesine özen gösterdiği bu sahil kısmının, zaman içinde gittikçe büyüdüğünü, sedefciliğin ve balıkçılığın oldukça geliştiği bölgenin bir kasaba olarak ayakta kalmayı sürdürdüğünü zikretmektedir. Ancak eskiden Yemen, Hint, Suriye, Etiyopya, Cidde, Aden, Hadramut, Etiyopya ve Mısır gibi farklı bölgelerden gelen zengin tacirlerin oturduğu ada kasabasının,⁸²⁰ artık tamamen metruk bir hale geldiğinden bahsetmektedir.⁸²¹ En azından 500 yıldır yaşanan bir yer olduğunu söylediği bu kasabanın planlı bir büyüme göstermediğini ve değişik büyüklükteki evlerden, muntazam olmayan sokaklardan oluşan geleneksel bir tarzı yansıttığını dile getirmektedir.⁸²² Hofheinz de bu kasabada 4 kata kadar yüksel-

miş ve esas itibariyle mercandan yapılmış evlerin çoğunun, yıkık durumda olduğundan bahsetmektedir.⁸²³ Bütün bu nakillerin de ortaya koyduğu üzere, Sevakin Adası, bir yerleşim yeri olarak varlığını yitirmişse de, daha ziyade bir kıstakla bağlı olduğu Sudan sahili üzerinde yer alan Sevakin Limanı'nın bir parçası olarak, liman kimliğiyle yaşamaya devam etmiştir. Ancak dar ağız nedeniyle büyük gemilerin girmesine yeterince elverişli olmaması, bölgede buharlı gemilerin sefere başlaması ile ciddi bir problemin yaşanmasına yol açmış ve Sevakin uluslararası ticaretteki önemini büyük ölçüde kaybederek yerini, 40 mil ötede kurulan Port Sudan'a kaptırmıştır.⁸²⁴ Bütün bu gelişmelere rağmen Sevakin, yerli ticaretin bu bölgeye sıkı bağlılığı ve çevre bölgelerce başlıca pazar yeri olarak görülmesi sayesinde ayakta kalabilmeyi başarmıştır. Sevakin'in bir liman olarak ayakta kalmasında, Cidde'ye gitmek üzere yola çıkan hacıların gemilere bindikleri başlıca mahallerden biri olmasının yanı sıra köle ticaretinin yapıldığı bir güzergâhta bulunması da etkili olmuştur.⁸²⁵

Arabistan ve Müslüman Afrika'da, kara ve kıyı iklim tipine uygun 2 tür kasaba türünün gelişmiş olduğuna dikkat çeken Greenlaw, arkeolojik çalışmalarıyla, tipik bir kıyı kasabası olduğunu söylediği Sevakin hakkındaki bilgilerimize zenginlik katmıştır. Greenlaw, şaşırtıcı bir kullanışlılık gösteren Orta Çağ kıyı kasabalarındaki evlerin, muhtemel her deniz esintisini ev içerisine alacak; fakat kara rüzgarlarını ve öğle güneşinin yakıcı sıcaklığını içeri sokmayacak bir biçimde tasarlandığını dile getirmektedir. Kızıldeniz sahili çevresinde bu özelliklere sahip binaların zaman içinde yayılmaya başladığından bahseden Greenlaw, genellikle iki veya üç katlı bu binalardaki duvarların, iç kasabalardaki yığma kerpiç yapılardaki duvarlar gibi olmadığını ve birçok panjurlu pencere ve cumbalar barındırdığını nakletmektedir. Bu panjurlarla dışarının rüzgarından faydalanmanın amaçlandığına, ayrıca binaların iç duvarlarına yerleştirilen ızgaralarla, dıştaki odalardan içteki odalara doğru bir hava sirkülasyonunun sağlandığına dikkat çekmektedir. Merdiven boşluğunun bile evdeki sıcak havayı dışarı atmayı sağlayacak bir hava koridoru görevi gördüğü bu evlerde, insanların sıcak gün ve geceleri çatı teraslarında geçirdiklerini, tek tük örneklerle modern zamanlara kadar uzanan bu mimari tarzın, Orta Çağ kıyı kasabalarını tanımlamada önemli bir fonksiyon yüklediklerini söyleyen⁸²⁶ Greenlaw'ın ifadeleri, Sevakin'in bugünün dünyasında değersiz gibi görünen harap yüzünün, geçmişe ışık tutması bakımından ne kadar değerli olduğunu ortaya koymaktadır.

Orta Çağın kalın ve pişmiş kerpiçten yapılmış toprak duvarlarla çevrilmiş, yüksek tavanlı ve tavana yakın küçük aralıklar dışında dışarıya açılan penceresi olmayan, ancak bir yandan içeriye ışığın girmesini, bir yandan da içerdeki sıcak havanın dışarı çıkmasını sağlayacak tarzda tasarlanmış

Çöl kasaba türünden hayli farklılıklar taşıyan Sevakın, tipik bir kıyı kasabası özelliğı göstermektedir. Gerek öl, gerekse kıyı kasabalarının inşa tarzı için söylenebilecek ortak şey, bu tarzların büyük ölçüde mensup oldukları coğrafya ve iklim özelliklerine bağılı kalınarak yapılmış olmalarıdır. Zira öl tipi kasabalarda görülen ve bazen yer hizasının altında kalan zemin kat odaları ile serin ve mağara tarzı bir tazelik oluşturan inşa tarzının, odalara güneşin kavurucu ışıkları ve yakıcı, kumlu çöl rüzgarlarının ulaşmasını engelleyici hoş ve rahatlatıcı bir çözüm sundukları bilinmektedir.⁸²⁷

Bu anlamda sahil türü kasabaların karakteristik özelliklerini yansıtan Sevakın'ın inşa stili de, kendisi gibi sahilde kurulan, ancak ondan daha büyük ve gelişmiş bir yerleşim yeri olma özelliğı gösteren Cidde'nin inşa tarzından etkilenmiş ve Cidde'yi kuran Hicazlılarca bölgeye taşınmıştır.⁸²⁸

9. Kuseyr

Kızıldeniz'in batı sahili üzerinde 26° 51' kuzey enlem ve 34° 16' batı boylamları arasında bulunan ve Süveyş'in yaklaşık 624 km güneydoğusunda yer alan Mısır'a bağlı bir liman şehri olan Kuseyr,⁸²⁹ Kızıldeniz sahillerinde sıkça rastlanan mercan kayalıklarının daha az bulunması⁸³⁰ ve belli büyüklükteki gemilerin yanaşmasına imkân veren elverişli koyu⁸³¹ ile, tarih boyunca Mısır'ın denize ve dış dünyaya açılan pencerelerinden biri olmuştur. Nil Nehri kıyısında yer alan Kûs, Kınâ ve Kıft gibi Mısır'ın belli başlı merkezlerinin denize en yakın noktası (yaklaşık 200 km) olması sebebiyle de tercih edilen liman, Mısır'ı uluslararası Doğu ticaretine bağlayan en önemli ticaret güzergâhlarından biri üzerinde yer almıştır.⁸³²

Kuseyr, İslam coğrafya kaynakları tarafından, bu ticaret hattı üzerinde bağlantı halinde olduğu Kûs ve Ayzab şehirleriyle ilişkilendirilerek tasvir edilmiştir. Mesela Yâkût, "Yemen'den gelen gemilerin demirleme yeri" şeklinde tasvir ettiği Kuseyr'i, Kûs'a 5, Ayzab'a ise 8 günlük bir mesafede konumlandırırken,⁸³³ Ebû'l-Fidâ Kûs'un limanı olduğunu söylediği Kuseyr'in bu şehre uzaklığının, çöl üzerinden 3 günlük bir mesafeye karşılık geldiğini nakletmiştir. Yâkût'un bölgeler arası mesafe konusunda verdiği rakamların isabetli olmadığını söyleyen Plessner'in, haritaya bir göz atılması halinde dahi, bu oranın geçerli olamayacağını rahatlıkla görebileceğine dair tezi⁸³⁴ belli bir haklılık taşımaktadır. Zira söz konusu rakamlar, oransal olarak birbirleriyle tutarlı gözükmemektedir. Kuseyr-Kûs arası için verilen 5 günlük süreye nispetle, Ayzab-Kuseyr arası için zikredilen 8 günlük süre hayli kısa kalmaktadır.

Yukarıda bahsi geçen Kuseyr-Ayzab-Kûs üçgenine hayat veren uç, tarih boyunca hiç şüphesiz ki, Hint ticaretinde oynadığı mühim rolle önemli bir cazibe merkezi haline gelen ve tacir, âlim zümreleri kendisine çeken Kûs'tur.⁸³⁵ Nil üzerinde yer alan ve Mısır'ın önemli merkezlerinden biri olan Kûs'un,⁸³⁶ Kızıldeniz'e açılan iki kapısı hükmündeki Ayzab ve Kuseyr'in yükselişlerine ciddi katkıları olmuştur. Nitekim Avrupa haritalarının VIII./XIV. asırdan itibaren adını zikrettiği Kuseyr, buhur ticare-

ti içindeki önemli mevkiiyle anılmaya başlanmış; hatta bazen Kûs ile birbirine karıştırılmıştır.⁸³⁷ Bu karıştırılma, söz konusu limanın tarih boyuca Kûs ile sıkı ilişkisini göstermesi bakımından ilginçtir. Özellikle Kuseyr'in, Ayzab'a rağmen varlığını sürdürebilmiş olmasında, Kûs'a yakınlığının önemli bir etkisi olmuştur. Zira Kuseyr, İslamî dönemde özellikle Kûs'un yükselişinden sonra hayatiyet kazanmıştır. İslam'ın ilk asırlarında fazla ön plana çıkmamış Kûs-Kuseyr ikilisi, esas olarak Kûs'un Fatımiler zamanında Mısır'ın en önemli eyalet ve idari merkezlerinden,⁸³⁸ keza 16 civarındaki eğitim ve öğretim kurumuyla başta gelen ilim merkezlerinden biri haline gelmesi sayesinde büyüme göstermiştir.⁸³⁹ Haçlı Seferleri'nin bölgeyi tehdit ettiği dönemde de Mısır'ın ikinci önemli şehri haline gelen Kûs'un yaşadığı bu gelişme, Kuseyr'in de işine yaramıştır.

Mısır'ın iç ve dış ticaretinin dolaşım sistemini oluşturan ve Nil ile Kızıldeniz'i birbirine bağlayan karayolu esas olarak Kûs'u Kızıldeniz'e bağlamayı hedeflemekteydi. Kınâ ve Kûs'dan başlayarak, sırasıyla Kuseyr, Ayzab ve Sevakın üzerinden güneye doğru uzanan bu güney Mısır yolu, doğu ve güney bölgelerinden Mısır ve Akdeniz havzasına götürülme üzere gelen malların, bu limanlardan Kûs'a taşınması ve tersi istikamette Mısır menşeli ürünlerin Kızıldeniz'e sevki sırasında kullanılmıştır. Tabiiyla bu durum, Kuseyr Limanı'nın, Ayzab'dan sonra bölgenin ikinci limanı olmasında etkili olmuştur.⁸⁴⁰

Aden'den hareket eden ve Kızıldeniz'i geçen gemilerin Ayzab veya Kuseyr limanlarından birini tercih etmesi, tabii olarak bu iki liman arasında zaman zaman bir rekabetin de yaşanmasına sebebiyet vermiştir. Ancak genel olarak bakıldığında Ayzab'ın, ağırladığı tüccar ve hacı sayısı bakımından Kuseyr karşısında tartışma götürmez bir üstünlüğü söz konusudur. Ayzab'ın tercih edilmesinde, öncelikle, gemilerin yanaşması bakımından kıyısının Kuseyr'e göre çok daha müsait oluşu ve Cidde'ye yakınlığı etkili olmuştur. Bunun yanı sıra hâkim rüzgarların Ayzab'ın kuzeyinde. itibaren seyir için yeterince düzenli ve elverişli olmayışı ve kuzeye çıkıldıkça mercan kayalıklarının artış göstermesi, Kuseyr'in Ayzab karşısında öne çıkmasını engellemiştir. Ayzab limanını ele alırken de temas ettikleri söz konusu durum, gemicilerin deniz yoluyla Ayzab'ın kuzeyine ilerleme konusunda tereddüt göstermelerine yol açmış;⁸⁴¹ bu da deniz yolu olarak Ayzab'a nisbetle daha kuzeyde kalan Kuseyr'in doğal olarak ikinci planda kalmasına sebep olmuştur.⁸⁴² Bütün bu olumsuzluklarına rağmen, Kuseyr'in Ayzab karşısında ayakta kalabilmesinde, karayolu olarak Mısır'ın, farklı bölgelerden gelen malların doldurduğu geniş ve işlek çarşılarıyla meşhur merkezi Kûs'a,⁸⁴³ Ayzab'dan daha yakın olması etkili olmuştur.⁸⁴⁴ Kuseyr'in İslam tarih ve coğrafya kaynaklarında da zikredildiği üzere "Kûs'un limanı" olarak kabul görmesi de⁸⁴⁵ büyük ölçüde

bu yakınlığı sebebiyledir. Kalkaşendî de kendi döneminde bazı gemilerin, Kûs'a yakınlığı nedeniyle Kuseyr'i tercih ettiğinden, buraya indirilen malların, önce Kûs'a, oradan da Kahire'deki Kârimî hanlarına sevk edildiğinden bahsetmektedir.⁸⁴⁶

Söylenebilecek kesin bir şey var ki, o da Kızıldeniz sahili üzerinde bulunan diğer ara-limanlar gibi, Doğu ile Akdeniz ülkeleri arasında gerçekleştirilen ticarete, dönemlere göre değişen bir faaliyet yoğunluğu yaşayan Kuseyr Limanı'nın,⁸⁴⁷ bölgeyi elinde tutan siyasî iktidarların politikalarıyla şekillenen iniş ve yükselişlerle dolu bir geçmişe tanıklık ettiğidir. İkinci dereceden bir liman olmasının ve çoğu zaman Ayzab'ın bir alternatifi olarak kullanılmasının da etkisiyle, bu çalışmanın ele aldığı sınırlar dâhilinde Kuseyr Limanı'nın faaliyetleri ile ilgili elimizde oldukça kıt bir malzeme bulunmaktadır.

Tarihi İslam öncesi dönemlere uzanan ve o dönemlerde "Leucos Limen" adıyla anılan⁸⁴⁸ Kuseyr Limanı hakkındaki bilgilerimizin ana kaynağını, Yunanlı bir denizciye ait *Periplus of the Erythraean Sea* adlı kitap oluşturmaktadır. Bu kitaptan elde edilen bilgiler ışığında kaleme alınan eserlerde, M.Ö. 24 senesinde, Kuseyr'in Roma valisi Aelius Gallus idaresinde, Güney Arabistanlıların tekeli altında bulunan ticaret yollarının ele geçirilmesi ve Yemen'in sahip olduğu kaynakların Roma'nın istifadesine sunulması amacıyla, Mısır'dan Arabistan bölgesine askerî bir harekâtın düzenlendiğinden ve başarısızlıkla neticelenen bu harekât sırasında⁸⁴⁹ Kuseyr limanının kullanıldığından bahsedilmektedir.⁸⁵⁰ Cevâd Ali, Roma ordusunun buraya inmesinin, Kuseyr'in bu dönemde gemilerin demirlemesi için elverişli bir durumda olduğunun göstergesi sayılabileceğini, bu durumda Kuseyr'in M.Ö. I. asrın son dönemlerinde bir filoyu ağırlayabilecek çapta bir liman olduğu sonucuna ulaşabileceğimizi nakletmektedir. Bu arada limanın bundan sonraki tarihi konusunda kaynaklarda hiçbir bilgi olmadığını, bu dönemler boyunca limanın işlediği halde gerek Yunan ve Roma, gerekse ilk dönem İslam kaynaklarının tam bir sessizlik içinde olmasının şaşırtıcı olduğunu zikretmektedir.⁸⁵¹

Eski Mısır'ın Orta Krallık ve daha sonraki Batalime dönemlerine ait arkeolojik kazılardan yola çıkarak, Kuseyr Limanı'nın İslam öncesi dönemlerdeki tarihine ışık tutacak ipuçları sunan Garcin, limanın ilk dönem tarihine ilişkin olarak sessizliği de izah edecek bazı değerlendirmelerde bulunmuştur. Kuseyr'in esasında Nil'den Kızıldeniz'e kısa yoldan açılmayı sağlayan önemli bir kapı olduğunu söyleyen Garcin, mevsim rüzgarlarının elverişsizliği nedeniyle Kuseyr'e deniz yoluyla çıkmanın zor olduğunu, bu durumun kervanları daha sonra Ayzab bölgesini oluşturacak Berenike'ye kadar karadan gitmeye ittiğini, Kuseyr Limanı'nın da muhtemelen bu sebepler yüzünden bu dönemde sessiz kaldığını ifa-

de etmektedir. Garcin'e göre, Roma İmparatorluğu'nun sonlarına doğru, muhtemelen siyasi sebepler yüzünden, güneye inen karayolunun geçtiği bölgelerin yeterince emniyetli olmaması, gemileri ve kervanları Kuseyr'e yöneltmiş; Kuseyr'in söz konusu sessizliğini bozarak yeniden tarih yüzüne çıkması da muhtemelen bu sayede gerçekleşmiştir.⁸⁵²

İslam'ın ilk dönemlerinde hac amaçlı yolculuklara şahit olan Kuseyr, hacıları taşıyan gemilerle Hicaz ve Yemen istikametlerine giden tüccar gemilerinin gidiş ve dönüşlerinde uğradıkları bir liman olarak hizmet vermeye başlamıştır.⁸⁵³ Burası, özellikle Mısır ve Kuzey Afrika hacılarının denize açılma noktalarından biri olmuş ve bu işlevi tarihi boyunca da devam etmiştir. Nitekim daha sonraları, İbn Battûta'nın, 766/1365 senesinde bazı hacıların Cidde'den Kuseyr'e gitmek üzere gemilere bindiğine dair verdiği rivayet, Kuseyr'in bu dönemlere kadar hac yolu olarak kullanıldığına işaret etmektedir.⁸⁵⁴

Ayzab ve Tur'un henüz ivme kazanmadığı İslam'ın ilk dönemlerinde Kuseyr, muhtemelen kısmi bir kullanım imkânı bulmuştur.⁸⁵⁵ Doğru ticaretinin ana güzergâhlarının Basra Körfezi'ne kaydığı Abbasilerin zirve döneminde, Kızıldeniz'in yaşadığı düşüşe paralel olarak belli bir sükunluk yaşayan Kuseyr Limanı,⁸⁵⁶ Mısır'ı fetheden ve Abbasilere karşı iktisadî bir cephe açan Fatımilerin etkili himaye, düşük vergiler ve geniş dâhili ilişkiler aracılığıyla Kızıldeniz ticaretini canlandırdıkları iktidar döneminde önemli bir gelişme göstermiştir. Zira Hint Okyanusu'ndan gelen gemiler, Aden'e uğradıktan sonra, önce mukaddes şehirlerin limanları Cidde veya Car'a, ardından da Kızıldeniz'in batı sahili üzerinde yer alan Mısır'ın limanları Ayzab veya Kuseyr'e gitmişler ve bu limanlara önemli bir hareketlilik kazandırmışlardır.⁸⁵⁷ Deniz ticaret yollarının uzantıları hükümündeki karayollarının da emniyet altına alındığı Fatımiler döneminde, Nil ve Kızıldeniz arasındaki dağlık çölün güvenliğinin sağlanmasıyla Ayzab-Kûs yolu kervan ulaşımı için elverişli bir hale getirilmiş; bu da Ayzab'ın Kuseyr karşısında ön plana çıkmasını sağlamıştır. Ayzab'la sıkı bir tarihî irtibata sahip Kuseyr, bütün bu gelişmelere rağmen, söz konusu dönemde özellikle de Kûs'ta mevzilenen askerî üs sayesinde ve Kûs'a yakınlığının da etkisiyle, hatırı sayılır bir deniz trafiğine şahit olmuştur.⁸⁵⁸ Bu dönemde bölgedeki ticareti büyük ölçüde elinde tutan ve Yemen'de mevzilenen Kârimî tüccarının, Mısır'da merkez olarak Kûs'u seçmesi,⁸⁵⁹ Kuseyr Limanı'nın bir denizcilik merkezi olarak önemli bir gelişme göstermesini sağlamıştır.

Kızıldeniz üzerinde hakimiyet kurmak amacıyla bölge limanlarına özel bir önem veren Memluklar döneminde de, deniz ticareti açısından Ayzab seviyesinde olmasa da faaliyet göstermeye devam eden Kuseyr'in⁸⁶⁰ bu hareketliliğinde, bölgeye yerleştirilen askerî birliklerin de rolü vardır.

Kuseyr, 1365-1366'dan sonra Ayzab yolunun terk edilmesi ile yeniden bir canlanma yaşamışsa da, büyük ölçekli ticaretin daha kuzeye kaymasıyla, yerini Tur'a bırakmak zorunda kalmıştır.⁸⁶¹ Süveyş Kanalı'nın inşasından olumsuz yönde etkilenen ve bu yüzden transit ticareti kesintiye uğrayan Kuseyr, modern dönemlere silik bir sahil şehri olarak girmiştir.⁸⁶²

Neticede belli dönemlerde limanında, Hicaz başta olmak üzere Habeşistan, Sudan, Yemen, Hindistan ve hatta Zengibar'dan gelen ticarî gemilerle bu ülkelerin tacirlerini ağırlamışsa da, Kuseyr Limanı tarihte daha ziyade Kızıldeniz'in iki sahili arasında hacı, yolcu ve emtia nakli sırasında kullanılmış mütevazi bir liman görüntüsü çizmektedir.⁸⁶³

10. Moha

Moha, Yemen'in Kızıldeniz kıyısında 13° 19' kuzey enlem, 43° 15' doğu boylamları üzerinde yer alan,⁸⁶⁴ Zebid'e bağlı küçük bir yerleşim yeri⁸⁶⁵ ve limandır. Moha, İslam öncesi dönemden modern zamanlara kadar devam eden uzun bir geçmişe sahiptir. Birbirinden yaklaşık 2,5 km mesafede, üzerlerinde birer kale bulunan iki burun arasındaki küçük bir koy kenarında yer alan şehir, takriben 1,3 km² bir alan kaplamakta olup, düz ve çorak bir arazi üzerine kurulmuştur. XVII. yüzyılda dahi şehrin içme suyunun, iç kısımlarda yer alan Mevza'dan getirildiği bilinmektedir.⁸⁶⁶ Barrendse, tahammül edilemez seviyelerdeki sıcaklığın, kum fırtınaları ile kesintiye uğradığı Moha'da, her yağmurun ve çığ düşmesinin ardından, ertesi gün açan güneşle tüm sokakların beyaz kumla dolduğundan bahsetmektedir.⁸⁶⁷

Moha'nın İslam öncesi tarihi ile, XVIII. yüzyılda büyük bir kahve aktarma ve ihracat merkezi olarak ön plana çıktığı modern dönemdeki tarihi genel hatlarıyla bilinmekle birlikte, bu iki evre arasında yer alan ve çalışmamızın sınırları içinde kalan dönemi, kaynaklardaki bilgi yetersizliği nedeniyle, öncesi ve sonrasına nispetle hayli karanlıkta kalmıştır.

İslam öncesi tarihi konusunda da kısmi bir belirsizliğin mevcut olduğu Moha'nın, M.Ö 300-250 yıllarına kadar uzanan tarihî bir geçmişe sahip olduğu tahmin edilmektedir. Zû Nüvâs adıyla meşhur Himyeri Kralı Yusuf Asar'ın Habeşliler ve Yemen Hristiyanları ile yaptığı savaşların tasvir edildiği 525'den hemen öncesine ait kitabelerde geçen "Mahan"ın, Moha ile aynı yer olduğu iddiaları;⁸⁶⁸ yine Sprenger'in, Batlamyus'un Güney Arabistan haritasında, Mevza'ya 18 mil mesafede gösterdiği ticaret merkezinin Moha ile aynı yer olduğu yönündeki görüşleri, Moha'nın tarihinin İslam öncesi dönemlere uzandığını ima etse de, bu iddiaların doğruluğu yansıtmadığına dair görüşler de ortaya atılmıştır. *Encyclopaedia of Islam*'da yazdığı "al-Mukha" maddesinde Donzel, bu konudaki farklı yaklaşımlara dikkat çekmektedir. Donzel, Batlamyus'un haritasında geçen bölgenin Moha olmadığını, birkaç mil daha içerde yer alan Mevşid (veya Mevşidiş) olduğunu ileri süren bir görüşe yer vermiş; aynı şekilde Danimarkalı meşhur seyyah Niebuhr'un söz konusu bölgenin, Moha'dan 158 mil doğuda yer alan Muza olduğuna, Moha'nın tari-

hinin ise, M.S. 1300'lerin öncesine uzanmadığına dair iddialarını aktarmıştır.⁸⁶⁹ Tüm bu iddialar, Muha, Muza, Mevza ve Mevşid'in –büyük ihtimalle– birbirine karıştırılmasından kaynaklanmıştır. Bugün, sahildeki Moha'nın yanı sıra iç kısımlarda yaklaşık 30 km doğuda yer alan Mevza ile Muha'nın yaklaşık 45 km kuzeyindeki sahil kasabası Mevşid'in isimlerinin ve konumlarının birbirine bu kadar yakın olması, bu üç yerin birbiri ile karıştırılma ihtimalini akla getirmektedir. Sahildeki iki yerleşim bölgesinin eski dönemlerden beri kullanıma açık olduğu söylenebilirse de, bu, her hâlükârda Moha'nın geçmişî konusundaki belirsizliği ortadan kaldırmaya yetmemektedir.

Moha'nın tarihi bir geçmişe sahip olduğunu ortaya koyan görüşlerin dayandığı temel kaynaklardan *The Periplus of the Erythraean Sea* adlı eserde, çok sayıda gemi sahibi ve Arap denizcinin yer aldığı ve halkının çoğunun ticaretle uğraştığı Moha limanının, “gemilerle dolu” bir şehir olduğundan ve şehrin hukukî esaslara göre düzenlenmiş bir pazarının bulunduğu bahsedilmektedir.⁸⁷⁰ Müellifin şehrin pazarına ilişkin verdiği tasvir, pazardaki çeşitliliği yansıtmaktadır:

Buraya ithal edilen mallar; erguvan renkli ince ve kalın elbiseler; kolu, düz, sade, işlemeli yahut altınla dokunmuş Arap tarzı kıyafetler, safran, tatlı bazı bitkiler, muslinler, örtüler, bir kısmı sade olsa da diğerleri mahallî modaya uygun olarak imal edilmiş battaniyeler, muhtelif renklerde kuşaklar, az miktarda güzel kokulu yağlar, çok olmamakla beraber şarap ve buğday.⁸⁷¹

Bununla birlikte, Moha muhtemelen Antik Çağda Mısır ile Doğu ticareti arasındaki uzun mesafeli deniz seferleri sırasında bir demirleme mevkii değildi. Burası, daha ziyade Arabistan ile buhur, mürrüsafi ve su mermeri ticareti yapan gemilerin son durağı idi.⁸⁷²

Moha, daha sonraki dönemlerde, Akdeniz ve Mısır bölgesinden getirdikleri mallarla Hint sahillerine gitmek üzere bölgeye gelen gemilerin uğrak alanı haline gelmiştir. Söz konusu gemiler burada, bir yandan su ve azık gibi muhtelif ihtiyaçlarını temin ederken, diğer yandan da ticarî faaliyetlerde bulunmuşlardır. Gemilerin taşıdığı malların satışının da gerçekleştirildiği Moha Limanı'nda, bölgeye gelen yabancı gemilere, Arap memleketlerinin malları da temin edilmiştir. Doğu istikametinden gelen ve Kızıldeniz'in batı yakasına geçmek isteyen gemilerin uğrak mekânlarından biri olan Moha,⁸⁷³ Uzak Doğu ve Akdeniz havzası arasında gerçekleşen uluslararası ticaretin Kızıldeniz'deki en önemli ayağı sayılan ve Moha'ya oldukça yakın bir mesafede yer alan Aden'deki gelişmelerden oldukça etkilenmiştir. Aden'in, bölgedeki siyasî çekişmelere paralel olarak yaşadığı buhranlı dönemlerde tacir zümresinin ilgisini

çekebilen Moha, kısa süreli ikbal dönemlerine rağmen tarih boyunca genellikle Aden karşısında hayatta kalma mücadelesi vermiştir. Bu bakımdan Kızıldeniz ticareti içindeki yeri Aden'e göre oldukça dar bir çerçevede kalmış Moha'nın, daha ziyade bölgesel çapta gerçekleştirilen ticarî bir faaliyet çerçevesinde, Aden'e indirilen çok miktardaki ticarî emtianın, iç bölgelere ve kuzeye sevkı sırasında ikinci dereceden bir liman olarak varlık gösterdiği söylenebilir.

Esasında Moha gibi Orta Çağda ara-liman hizmeti veren limanların varlık sebebini, umumiyetle çevre bölgelerle yapılan küçük ölçekli ticaret oluşturmuştur. İslamî dönem için de söz konusu olan bu gerekçe, Moha'nın küçük çaplı yabancı gemilerce ziyaret edilmesini sağlamıştır. İslam öncesinde Moha Limanı'na ticaret maksadıyla Yunan gemilerinin geldiğinden bahseden Cevâd Ali, gezinti amaçlı teknelerin de uğradığı bu limanın bulunduğu Arap sahili ile tam karşısında yer alan Afrika sahili arasında 2 gün veya daha fazla bir mesafenin bulunduğunu zikretmekte ve Moha'nın bu dönemde mevcut olduğuna dikkat çekmektedir.⁸⁷⁴

İslam tarih kaynaklarında yer alan atıflardan, Moha'nın İslamî dönemlerde de varlığını devam ettirdiğinden haberdar olsak da, ne çapta bir faaliyet gösterdiğine dair herhangi bir bilgiye sahip değiliz. O nedenle burada, ancak kaynakların verdiği sınırlı bilgiler nispetinde bir Moha tasviri yapmakla yetineceğiz. VIII. yüzyılda yaşayan Suhrâb'ın (ö. 900 civarı) *Acâibü'l-ekâlimi's-seb'a ilâ nihâyeti'l-imâra* adıyla bilinen ve bölgeleri yedi iklim esasına göre tasnif ettiği kitabında, Moha yalnızca bir şehir vasfıyla zikredilmiş ve birinci iklimde gösterilmiştir.⁸⁷⁵ 893-956 tarihleri arasında yaşayan Yemenli tarihçi Hemdânî, Tihame kasabaları içinde yer vermediği Moha'yı, yalnızca Benî Mecîd kıyıları arazisinde bulunduğunu söylemek suretiyle anmıştır.⁸⁷⁶ Mes'ûdî de, yalnızca Mendeb Boğazı'ndan bahsettiği kısımda şehre bir atıfta bulunmuştur.⁸⁷⁷ Makdisî ise, Zebid'e bağlı, müreffeh bir kasaba olarak tavsif ettiği Moha'nın, büyük miktarlarda susam yağı üretimiyle şöhret kazandığına dikkat çekmiştir. İçme suyunun kasaba dışındaki bir kaynaktan getirildiği Moha'nın, yine kasaba dışında, sahile yakın bir yerde camisinin bulunduğu⁸⁷⁸ ve halkın tek parça bir entariyle dolaştıkları da Makdisî'nin verdiği bilgiler arasında yer almaktadır.⁸⁷⁹ Bu arada Makdisî, Aden ve Moha arasındaki kıyı boyunca amber bulunduğuna dair bir bilgiye de yer vermiştir.⁸⁸⁰ Yemenli tarihçi Umâra b. Ali b. Zeyd (ö. 569/1174) de Moha'dan, Aden'den Mekke'ye giden Tihame Ovası'ndaki bir durak olarak yalnızca bir defa bahsetmiştir.⁸⁸¹ Eyyubi devri tarihçilerinden İbnü'l-Mücâvir (ö. 690/1291) ise, Moha'nın sıcak oluşuna dikkat çekmektedir.⁸⁸² Moha Limanı'nın, esasında Müslümanların Yemen'i fethettiği 8/629-630 yılından X/XVI. yüzyıl başlarına kadar hayatiyetini devam ettirdiğinin anla-

şıldığını söyleyen Donzel, Moha'nın, Yâkût'un *Mu'cemü'l-büldân*'ı ile Ebü'l-Fidâ'nın coğrafya eseri *Takvîmü'l-büldân*'ında yer almamasından ve büyük seyyah İbn Battûta tarafından da zikredilmemesinden hareketle, limanın bölge coğrafyası içinde yeterince ehemmiyet taşımadığı yorumunda bulunmuştur.⁸⁸³

Moha'nın, Avrupalı kaynaklarda genellikle Mokha, Mocha ya da sık sık "Mecca" olarak geçtiğini dile getiren Donzel, bu kelimenin, "suyun bir barajla ayrıldığı yer" anlamına geldiğinden bahsetmekte ve Moha'nın Hintli bir kaptana ilaç olarak kahve ikram eden Şeyh Ali b. Ömer eş-Şa'zelî tarafından kurulduğuna dair bir rivayet nakletmektedir. Kahvenin hususiyetlerinin her tarafa yayılmasıyla yanında şeyhin türbesinin yer aldığı camiinin birçok hacının ilgi odağı olduğundan ve Moha'nın, kafeince zengin, çok değerli bir kahve çeşidi olan *mokaya*⁸⁸⁴ adını verdiğinden bahsetmektedir. Nitekim, XI./XVII. yüzyıl boyunca Moha'nın uluslararası kahve ticaretinin önemli bir merkezi olarak *moka* ile ilişkilendirildiğini görmekteyiz.⁸⁸⁵

Osmanlı döneminde Taiz sancağına bir kaza şeklinde bağlanan Moha, Aden'deki aşırı vergiler sebebiyle bir müddet Aden'in yerini almış ve ticarî bakımdan büyük bir ehemmiyet kazanmışsa da, liman yönetiminin tacirlere kötü muamelesi nedeniyle tacirlerini Aden Limanı'na kaptırmıştır.⁸⁸⁶

Bölgeye Avrupalıların gelmesinden önce X./XVI. yüzyılda, Ortadoğu ve Hindistan'ın birçok bölgelerinden gelen tacirlerce ziyaret edilen ve belli bir ticarî faaliyete konu olan Moha'nın ihraç ettiği ticarî emtia arasında adı geçen kahve, üd ağacı, mür, buhur, sinameki, fildişi, sedef ve altın⁸⁸⁷ gibi ürünler, Moha'nın çalıştığımız dönem içinde bölge ticaretine hangi ürünlerle katıldığı konusunda ipuçları vermektedir. XVII. yüzyılda, çevre bölgelerden gelen tacirlerin buluştuğu bir panayır şehri görüntüsü çizen Moha'nın az sayıdaki nüfusunu, ya başka yerdeki tacir temsilcilerinin ya da buradaki garnizona bağlı kimselerin oluşturduğundan bahseden Barendse'nin ifadeleri de,⁸⁸⁸ kasabanın varlık sebebi-ne atıf yapmaktadır.

11. Kaynaklarda Adı Geçen Diğer Yerleşimler

a. Yenbu

Bugün de aynı adla anılan ve Kızıldeniz'in başlıca ticaret merkezleri arasında yer alan Yenbu, bu çalışmada ele alınan dönemin sınırları içinde henüz bir liman olarak kurulmamışsa da, aynı dönemde kaynakların "Yenbu" adlı eski bir yerleşim yerinden bahsetmeleri, Yenbu'yu çalışmamıza dâhil etme zarureti doğurmuştur.

Kaynaklarda adı geçen Yenbu, kıyıdan biraz içeride, Medine'ye yaklaşık 1 günlük mesafede yer alan "Yeşil Yenbu" kasabasıdır. Söz konusu kasaba, kendi adıyla anılan bir vadide yer almakta olup, su ve hurmalıklarının bolluğuyla şöhrat kazanmıştır. Özellikle limanının gelişmesinden itibaren burası, vadiyle birlikte "Yenbu'un-Nahl" olarak anılmış, liman kısmını ifade etmek için ise "Yenbu'ul-Bahr" veya "Şerm Yenbu" isimleri kullanılmıştır.⁸⁸⁹

Batlamyus'ta geçen "Iambia" ile aynı yer olma ihtimali üzerinde durulan Yenbu,⁸⁹⁰ İslam coğrafya kaynaklarında, "Mekke ile Medine arasında", "Tihame toprağında", "Şam hac yoluna yakın" gibi tabirlerle mevzilendirilmiştir. Ebü'l-Fidâ da, daha ziyade Medine'nin mesire yeri olarak ön plana çıkan kasabanın,⁸⁹¹ Medine'ye yakınlığına vurgu yapmış ve coğrafi olarak 64° boylam ve 26° enlemi üzerine yerleştirmiştir.⁸⁹² Yâkût, İstahrî ve İdrîsî'nin ise, Tihame'nin dağlarından biri olan Radvâ Dağı'nın eteklerinde, çevreden gelen derelerle beslenen bir vadi üzerinde yer aldığını naklettiği Yenbu,⁸⁹³ sıcak iklimiyle dikkat çekmektedir.⁸⁹⁴

Yenbu kasabasına 1 merhale uzaklıkta⁸⁹⁵ bulunan liman ise, esas itibariyle Eyyubiler döneminde kurulmuştur. Medine'nin limanı olarak kullanılmaya başlanan liman, zaman içinde de Car'ın yerini almıştır.⁸⁹⁶ Burada güçlü bir kale inşa ederek bölgeyi askerle koruyan Eyyubiler zamanında liman, bir dizi inşa ve imar faaliyetinden geçmiştir. Bu dönemde Yenbu Limanı, hem hacıların ve Medine halkının ihtiyaçlarını taşıyan gemilerin uğrak alanı olarak faaliyet göstermiş; hem de karayolunu kulla-

nan Mısır hacı ve tacirlerinin konaklama istasyonu olmuştur. Hacı ve tacirlerin Kahire'den başlayan yolculukları sırasında, Mekke'den önce konakladıkları bir durak olan Yenbu, Hicaz ve Yemen arasında önemli bir intikal sahası oluşturmuştur. Yenbu'nun bu şekilde kullanımı, Memluk Devleti'nin kurulmasından sonra da devam etmiştir.⁸⁹⁷ Öyle anlaşıyor ki Yenbu, Orta Çağın geç dönemleri boyunca, limanı sayesinde Kızıldeniz ticaretinden giderek artan bir pay almıştır.⁸⁹⁸

Klasik kaynakların, içinde değerli ticarî eşyanın yanı sıra ihtiyaç duyulan birçok şeyin yer aldığı⁸⁹⁹ çok sayıda çarşı ve binaya sahip olduğunu söylediği⁹⁰⁰ Yenbu Limanı, gemiler tarafından getirilen gıda maddelerinin muhafaza edildiği erzak depolarıyla da⁹⁰¹ önemli bir işlev görmüştür. Yenbu, ters rüzgarlara karşı limanı koruyan adasıyla birlikte sığ, ancak demirlemeye müsait geniş bir körfez içinde yer almaktadır. Şehir, Kızıldeniz'in içeriye doğru girerek oluşturduğu körfez yüzünden ikiye bölünmüştür. Dört tarafından kuleli surlarla çevrilen şehrin, kuzeyde Mısır Kapısı, doğuda Medine Kapısı yer alırken, deniz tarafındaki surlarda ise sık aralıklarla açılmış muhtelif kapıları bulunmaktaydı.⁹⁰²

Son dönemlere kadar, Hicaz'ın hacı ve ticaret trafiği içinde belli bir yer edinen Yenbu Limanı, Süveyş, Kuseyr ve Yukarı Mısır'daki Kınâ ile bağlantı halinde olup, bu noktalarla ulaşım ve nakliyat yerli yelkenlilerle sağlanmıştır.⁹⁰³ XIX. yüzyıl sonu itibarıyla beş bine yakın nüfusu, üç yüz dükkânı olan⁹⁰⁴ küçük, ama canlı bir liman görüntüsü çizen Yenbu, son dönemlerde de Arabistan'ın önemli bir limanı haline gelmiştir.

Bu çerçevede, Yenbu ile aynı vadiyi paylaşan Uşayre'ye de kısa bir atıf yapmanın faydalı olacağına inanıyoruz. Yenbu'nun karşısında Yenbu ile Merve arasında yer alan, küçük kaleli bir sahil köyü⁹⁰⁵ olan Uşayre, kaynaklarda, gelip gideninin çok olduğu izlenimi veren "eşsiz hanı" ve hurma ağaçlarıyla tavsif edilmektedir.⁹⁰⁶ Burası, "Resulullah'ın Uşayre Gazvesi'ni gerçekleştirdiği şehir" olarak da şöhret kazanmıştır.⁹⁰⁷ "Feriyye Mescidi"nde, Resulullah'ın namaz kıldığından⁹⁰⁸ ve özellikle Mısırlı hacıların burayı ziyaret ettiğinden bahsedilmektedir.⁹⁰⁹

b. Zebid (Galafika)

Bugün 25 bin nüfusuyla, bölgenin ticaret ve el sanatları merkezi durumundaki Zebid,⁹¹⁰ Orta Çağda ticarî ilişkilerinin genişliğiyle ün kazanan limanı ile şöhret bulmuş, büyük bir yerleşim yeridir.⁹¹¹ Kızıldeniz'in doğu kıyısında yer alan Yemen'in Tihame bölgesine nispet edilir.⁹¹² Deniz ile dağlar arasında kalan geniş bir ova üzerine kurulmuş Zebid, ziraa-ta elverişli,⁹¹³ mamlur⁹¹⁴ özelliği ile eskiden beri Yemen'in meşhur şehirleri arasında sayılmıştır.⁹¹⁵

Kızıldeniz sahilinden, dolayısıyla da sahil üzerinde bulunan limanından hayli içerde yer alan Zebid, çalışmamızın sınırları içinde bir liman olma hususiyetinden ziyade, Yemen'in önemli bir yerleşim merkezi olarak varlık göstermiştir. Ancak, Eyyubiler döneminde liman olarak da adından söz ettirmeye başlaması ve bu limanın "Galafika"⁹¹⁶ adının yanı sıra "Zebid" adıyla da anılması,⁹¹⁷ zaman içinde belli bir karışıklığa yol açmıştır. Kaynaklarda yer alan bilgilerden, daha ziyade Eyyubiler döneminde ortaya çıktığı anlaşılan Zebid Limanı'nın tarihine ilişkin herhangi bir bilgiye sahip değiliz. Kullanımının, özel zamanlarda bir demirleme mekânı olmakla sınırlı kaldığı anlaşılan Zebid Limanı, asıl varlığını Yemen'in bu bereketli şehrinin dünyaya açılan penceresi olmasından sonra gösterebilmiştir.

Öte yandan Zebid'in kendisi bizzat Hz. Peygamber tarafından vali atanacak⁹¹⁸ kadar önemli bulunmuştur. Zebid bölgesi, Arabistan'ın tamamen İslamî yönetim altına girdiği ve İslam coğrafyasının vilayetler halinde idari bölümlere ayrıldığı Hz. Ebubekir döneminde müstakil bir vilayet haline gelmiş ve şehre, kadılık yetkisini de elinde tutan bir vali atanmıştır.⁹¹⁹ Kalkaşendi'nin Yemen Tihamesi'nin iki büyük şehriden biri ve Yemen emirlerinin eski idare merkezi olarak⁹²⁰ nitelediği Zebid, Makdisî tarafından "Yemen'in Bağdat'ı" olarak kazandığı ününü boşa çıkarmayan bir debdebeyle tasvir edilmiştir. Düzgün yapılarıyla dikkat çeken şehrin, içinde yaşayanlara bereket, ziyaretçilerine ise kâr getirdiğini söyleyen Makdisî, nezaketleriyle dikkat çeken tacir, âlim ve edip kesimleri barındıran şehrin cezbedici bir özellik taşıdığından bahsetmektedir. Zebid'in, taze su kaynaklarıyla, tatlı su kuyularıyla, temizliğiyle tanınan hamamlarıyla, tuğladan yapılmış bakımlı ve ferah evleriyle, büyüklük, zenginlik ve nüfus bakımından Mekke'yi bile geride bırakan bir gelişme gösterdiğini nakletmektedir.⁹²¹ Aralarında 132 mil⁹²² ya da 40 fersah kadar bir uzaklığın bulunduğu Sana'dan⁹²³ sonra, Yemen'de ondan daha büyük ve zengin bir yerin bulunmadığına vurgu yapılmaktadır.⁹²⁴ Zebid, İslam tarih kitaplarında bol miktardaki hurmalıkları,⁹²⁵ bahçelerinin genişliği, suyu,⁹²⁶ özellikle muz,⁹²⁷ kavun, karpuz, üzüm⁹²⁸ gibi zengin meyve çeşitleri⁹²⁹ ve susam, tütün, mısır, çivit, pamuk ve boya⁹³⁰ gibi sair ürünleri ile zengin bir yer edinmiştir.

Yukarıda genel bir tasvirini yaptığımız Zebid'in Kızıldeniz ticaretinde yer almasını sağlayan özelliği, şüphesiz ki Aden'den sonra, Kızıldeniz'in doğu sahili üzerindeki giriş limanlarından birine sahip olmasıdır. Zebid, Hint ve Çin ürünlerinin en önemli boşaltım yeri olan Aden'e yakınlığı sayesinde, transit ticaretin değerli ürünlerine, kara ve deniz yoluyla kolayca ulaşabilme imkânı kazanmıştır. Şehirdeki yerleşimin sahilden 25 mil içeride bulunması, her ne kadar Zebid'in uluslararası anlamda ikinci

planda kalmasına yol açmışsa da, limanı sayesinde bölge ticaretine belli bir katkıda bulunmasını da engellememiştir. Kıyı halkı, kendileri için gerekli muhtelif emtiayı, Bâbülmendeb Boğazı'nın öte tarafında bulunan Aden'e gitmeden, Yemen ovasında bulunan Zebid'den karşılamışlardır.⁹³¹ Bu sayede Zebid'den yalnızca günlük ihtiyaçlarını değil, aynı zamanda Hint ve Çin ürünlerini de elde etme fırsatı bulmuşlardır.⁹³² Bunun neticesinde bölge halkı, Doğu'nun bütün zenginliğini ayaklarına kadar getiren Zebid'e, iktisadî anlamda bir bağlılık göstermiştir. Çevre halklarının bu ilgisiyle ticaret merkezli bölgesel bir önem kazanan Zebid ve limanı, Yemen imamlarının rağbet ettiği siyasî bir merkez⁹³³ olarak da alaka görmüştür. Her ne kadar uluslararası ölçekte bir canlılık kazanmamış ve daha ziyade transit geçişler sırasında kullanılmışsa da, Habeşistan, Hicaz, Irak ve Mısır gibi komşu bölgelerden gelen tacirlerin toplanıp karşılıklı ticaret yaptığı bir bölge olarak, tarih boyunca hatırı sayılır bir ilgi görmüştür.⁹³⁴ IX. yüzyılın başında Ziyâdiler saltanatı sırasında büyük bir köle pazarının kurulduğu Zebid, İslam'dan önce başlayan Arap limanlarına köle taşımacılığı geleneğinin devam ettiği önemli bir merkez olmuş;⁹³⁵ Arabistan, Habeşistan, Somali ve Zenc ülkelerinden getirilen köleler, bir dağıtım pazarı olan Zebid'de toplanmıştır.⁹³⁶ Zebid, derisi ve rakip tanımaz kumaşları⁹³⁷ ve güzel koku ticaretindeki önemli mevkiıyla, Kızıldeniz ticaretinden de belli bir pay almıştır.⁹³⁸

Orta Çağ'da Zebid, her ne kadar siyasî, iktisadî ve sosyal hareketliliğin yaşandığı, bereket ve zenginlikle anılmış bir şehir olarak dikkat çekse de, Zebid'in Kızıldeniz kıyısı üzerinde yer alan Galafika Limanı, Makdisî'nin de ifadesiyle, tüm önemini, deniz kıyısında bulunmaktan alan⁹³⁹ önemsiz bir demirleme mevkiidir. Bu anlamda Galafika'nın, Zebid'in liman kısmını ifade eden küçük bir kasaba olduğunun altını yeniden çizmemiz gerekmektedir. Zira İdrîsî, Zebid'in 50 mil uzaklığında yer alan Galafika'nın yerleşik bir halka sahip olduğundan bahsetmektedir.⁹⁴⁰ Makdisî, Aden ve Zebid'in sularının içilebildiğini söylerken, sahildeki Galafika'nın berbat, neredeyse ölümcül bir suyunun olduğuna işaret etmektedir.⁹⁴¹ Makdisî, Galafika'ya, sahilleri ağaç bakımından fakir ve bu anlamda Yemen'in tek istisnası olarak belli bir paye takdim etmektedir.⁹⁴² Kasabanın tam sahil üzerinde, özel bir kutsallık atfedilen ve oldukça işlek bir camisinin yer aldığından da bahsedilmektedir.⁹⁴³

Varlığını büyük ölçüde Zebid'e borçlu olan Galafika, bu şehrin liman ihtiyacını karşılayabildiği ölçüde ayakta kalmıştır. Zaman içinde deniz altındaki şap yığınlarının artmasıyla da, sahilinde demirlemek isteyen gemilere limanını açamaz hale gelmiştir. Bu gelişmeyle birlikte şehrin zengin tacirlerinin kuzeye göç etmesiyle de iyice boşalan Galafika, daha yukarıda kalan ve kısa zaman içerisinde ticarî bir canlılık kazanan Beytü'l-

Fakih'in yerini almasıyla da unutulmaya yüz tutmuştur.⁹⁴⁴ Nitekim, 1763 yılında Danimarka hükümeti tarafından bölgeye gönderilen ve bütün Güney Arabistan'ı dolaşarak, coğrafya, etnografya ve tabii ilimler konusunda önemli gözlemlerde bulunan⁹⁴⁵ Niebuhr, Galafika'dan geriye kalanların, birkaç duvar, bir cami ve çok sayıda mezar taşından öteye gitmediğini ortaya koymuştur.⁹⁴⁶ Diğer yandan Zebid, Kuzey Yemen'in önemli şehirlerinden biri olarak varlığını bugünlere kadar devam ettirmiştir.

SONUÇ

İnsan, zaman ve mekân ile kaimdir. Tarih ilmi, zaman içinde insanı, kurumlarını ve faaliyetlerini okumaya çalışır. Mekân ile insan ilişkisi, tarihte çoğu zaman veri kabul edilir. Mekân, sosyolojik ve tarihî çalışmalara daha ziyade bir sınır çizdiği ölçüde dikkate alınır. İnsan ile coğrafyanın ilişkisi, insanın coğrafyaya, coğrafyanın da insana etkisi irdelenmez genellikle.

Bu kitap, sınırları belli fizikî bir coğrafyada, insanı ele almaktadır. Bu coğrafya ile ilişki içindeki toplumların yaşam alanını tarihî bağlamı içinde okumayı hedefleyen bu çalışma, tek başına bir coğrafya araştırması veya dar kapsamlı bir monografi değildir. Kapsamı ve hedefi, dünyanın en önemli medeniyet havzalarından biridir.

Böyle bir çerçevede, Arabistan ile Doğu Afrika arasında kalan ve Bâbülmendeb Boğazı olmasa bir göl olarak telakki edebileceğimiz Kızıldeniz'e odaklanan bu kitap, neticede bir deniz olan bu coğrafyayı sadece fiziki özellikleri ile ele almamıştır. Diğer yandan sadece bu denizin kıyılarında ve adalarında yaşayanların veya bu denizi askerî, siyasî ve ticarî amaçlarla kullananların sosyal veya siyasî tarihini vermeyi de amaç edinmemiştir. Burada yaklaşım olarak, insan ile coğrafyanın karşılıklı etkileşimi esas alınmıştır.

Bu sebeple çalışma, Kızıldeniz'i bir denizden öte bir yaşam alanı, bu denize sahili olan ve bu denizi ticaret ve ulaşım amacıyla kullanan toplumların ortak kullanım ve etkileşim mekânı, yani bir anlamda bir medeniyet havzası olarak ele almıştır. Tabii olarak ilgilendiğimiz konular, Kızıldeniz ve havalisinin başlıca özelliklerinin yanı sıra insanoglunun böyle bir coğrafyada ön plana çıkan denizcilik, gemicilik ve deniz kıyılarındaki yerleşim faaliyetleri olmuştur. Bu alanlara ticareti de eklemek, Kızıldeniz'deki diğer sosyal faaliyetlerin büyük ölçüde bu ticarete dayalı oluşu nedeniyle kaçınılmaz olmuştur.

Böyle bir çalışma, tabiatı icabı çok değişik çalışma alanlarının kaynak ve araştırmalarından faydalanmak durumunda kalmıştır. Her biri ayrı bi-

rer akademik faaliyet alanı olan coğrafya, şehir tarihçiliği, iktisat tarihi, arkeoloji, İslam tarihi gibi dalların hepsinde uzman olma gibi bir iddiamızın ve ilgili sahaların kaynaklarını hakkıyla yorumlama kabiliyetimizin olması mümkün değildir. Benzer şekilde Kızıldeniz gibi, çeşitli medeniyetlerin doğduğu ve uğradığı bir bölgede sosyal, iktisadî, teknik ve hatta siyasî gelişmeleri, çizmiş olduğumuz sınırların öncesinden ve ötesinden bağımsız ve yalıtılmış irdeleyebilme ve anlama imkânının olmadığı ortadadır. Tüm bu zorluklara ve eksikliklere rağmen, çalışmamız Kızıldeniz hakkında belli bazı tezler ortaya koymamızı mümkün kılmıştır.

Efsanelerde ve ilahî dinlerin kitaplarında geçen hikâyelere beşiklik eden ve eski dünyanın merkezinde yer aldığına inanılan Kızıldeniz, üç kıta ve iki deniz arasında tarih boyunca önemli bir bağlantı noktası olmuştur. Bu denizin dört bin yıllık kadim tarihini, Mısırlıların M.Ö. II. asırda ahşap ve buhur temin etmek üzere Doğu Afrika sahillerine ulaşma maksadıyla bu denizi kullanmalarına kadar götürebilmekteyiz. Bu çalışma, dönemsel iniş çıkışlara rağmen, o tarihten itibaren gerek Doğu'nun ve Yemen'in aranan mallarının Batı'ya nakli, gerekse Kuzey Afrika ve Akdeniz bölgesinden doğu istikametine gönderilecek emtianın sevki sırasında, Kızıldeniz'den sürekli olarak istifade edildiğini, diğer yandan zaman içinde değişen insan unsurunun ticaretin mahiyeti üzerinde oldukça etkili olduğunu ortaya koymaktadır.

Doğu ile Batı arasında gerçekleştirilen söz konusu ticaret, kıyılarında daha ziyade çöllerin ve dağların yer aldığı, nüfus yoğunluğunun oldukça seyrek olduğu bu bölgeye ciddi bir hareketlilik getirmiştir. Bu sayede Kızıldeniz coğrafyası tarih boyunca bölge denizciliğini elinde tutmak isteyen siyasî iktidarların ilgisini çekmiştir. Bölge üzerinde siyasî hakimiyet kurma isteği, büyük ölçüde Kızıldeniz deniz taşımacılığının ve bu güzergâh boyunca gerçekleştirilen kârlı ticaret imkânlarının kontrol ve emniyet altına alınma ihtiyacından kaynaklanmıştır.

Kızıldeniz'e yönelik bu teveccühün bir yansımasını, bu denizin sahip olduğu isim çeşitliliğinde görebilmekteyiz. Kızıldeniz'e isnat edilen çok sayıda ismin geçmişi, bu denizle ilişki kurmuş çeşitli medeniyetlerin tasavvurunda yatmaktadır. Bununla birlikte birçok isim de, farklı medeniyet eksenli toplumların tanıştığı, kaynaştığı ve bölgeyi bir diğerinden devraldığı bu bölgede, bir medeniyetten diğerine aktarılmıştır. Bu isimlerden bir kısmı, bu denize sahili olan bölgelerin Kızıldeniz'i sahiplenme arzularını ifade ederken, diğer bir kısmı da Kızıldeniz'in sahip olduğu özellikleri ön plana çıkarmıştır.

Geleneksel dünya üzerinde bulunduğu konumu itibarıyla çok sayıda millet ve topluluğu birbiriyle irtibatlandıran ve bu sayede beynelmil bir

mahiyet kazanmış olan Kızıldeniz, esasında dünyanın en sıcak, tuzlu ve bunaltıcı denizlerinden biri olarak ön plana çıkmıştır. Bu zorlu şartlar sebebiyle Kızıldeniz, sadece üzerinde seyir eden gemiciler ve yolcular için değil, kıyılarında ve adalarında yaşayanlar için de zor, kimi zaman da tahammül edilemeyen bir ortam oluşturmuştur.

Hemen tüm klasik kaynaklarda ürkütücü bulunan ve kötü bir şöhretle anılan Kızıldeniz'in, çoğu deniz yüzeyinden fark edilmeyen, ancak gemiler için ciddi bir tehdit oluşturan sığ mercan kayalıkları, bu denizin barındırdığı tehlikelerden sadece biridir. Normalde tüm bölgeyi etkisi altına alan muson rüzgarları Kızıldeniz'in de hâkim rüzgar rejimi olmasına rağmen, denizin farklı kesimlerinde ortaya çıkan bölgesel, zamansız ve kararsız rüzgarlar ve ters akıntılar, bölge denizciliğini oldukça menfi yönde etkilemiştir. Neticede denizcilik açısından bakıldığında bölgedeki deniz ulaşımının güçlüklerle ve zor şartlar altında yapıldığı söylenebilir.

Kızıldeniz'in denizciliğin gelişimini menfi yönde etkileyen bu özelliklerinin yanı sıra, kıyı kesimleri de benzer olumsuzluklar taşımaktadır. Tehlikelere açık bu denizde, gemilerin yanaşmasına elverişli emniyetli koy ve limanın olmayışı, tarih boyunca bu denizde pek az liman kasabasının dikkate değer bir ölçeğe ulaşmasına imkân sağlamıştır. Kıyı coğrafyasının yoğun bir nüfusu destekleyemeyecek ölçüde kurak olması, bu bölgede şehirleşmenin de önünde ciddi bir engel teşkil etmiştir. Sahil şeridinde paralel uzanan dağlar veya kurak, ıssız çöller, liman yerleşimlerinin iç kara ile bağlantılarını menfi yönde etkilemiş; bu durum söz konusu limanların destek ve dağıtım işlevini istenilen düzeylere çıkarabilmelerine mâni olmuştur.

Bu çalışmanın ele aldığı başlıca sorulardan biri, denizcilik ve yerleşim açısından böyle verimsiz bir coğrafyanın nasıl ve niçin Doğu-Batı ticareti açısından belli bir önem taşıdığıdır. Zira tüm bu sıkıntılara rağmen Kızıldeniz, tarih boyunca insanoğlunun aşma planları kurduğu ve türlü denizcilik teşebbüslerine giriştiği önemli bir coğrafya olmuştur.

Bu sorunun cevabını, kısmen denizyolunun karayoluna nispetle sunduğu avantajlarda aramak mümkün gibi gözükmektedir. Her şeyden önce Kızıldeniz güzergâhı, özellikle Mısır ve Avrupa'ya giden Doğu malları yolunu, hem İpek Yolu'na, hem de Basra Körfezi'ne nispetle hayli kısaltmaktadır. İlgilendiğimiz dönemlerde karayolu ile taşımacılığın aslında deniz taşımacılığından daha pahalı, kimi zaman da daha güvensiz ve zor olduğu tespit edilmiştir. Kara güzergâhları üzerinde yer alan hemen her şehir, kasaba, geçit, köprü ve sınır noktasında haraç ve vergi talep eden yerel iktidarlar, siyasî istikrarsızlık dönemlerinde artan göçebe saldırıları, kurak çöller ve geçit vermeyen dağlar, tüm zorluklarına rağmen Kızıldeniz'in kullanımını gerekli kılmıştır.

Bununla birlikte, Kızıldeniz'in kendine has şartlarının, bu bölgedeki gemilerin yapım şeklini, gemi yapımında kullanılan malzemeleri, bölge denizciliğinin mahiyetini ve deniz ticaretinin organizasyonunu belli oranlarda etkilediği de görülmüştür. Bu çerçevede, Kızıldeniz'in söz konusu menfi şartlarının bölge insanını nasıl etkilediği irdelenmiş; tabii olarak böyle bir ortamın genelde nüfusun refah içinde gelişmesine imkân sağlamayacağı, bununla birlikte kimi durumlarda bölge insanı lehine sonuçlar da doğurduğu tespit edilmiştir. Mesela Hindistan'dan Kızıldeniz bölgesine gelen gemiler, çoğu zaman yüklerini Aden'de bırakmayı tercih etmişler; daha içlere kadar çıkmamışlardır. Bunda Kızıldeniz'in tehlikelerinden sakınma arzusu kadar, Kızıldeniz'e girmeleri halinde doğabilecek gecikmelerin kendilerini geri götürecek muson rüzgarlarını kaçırmalarına sebep olabileceği endişesi de etkili olmuştur. Bu durum, bölge insanını Doğu - Batı ticaretinin içine çekmiş; transit ticaretin Kızıldeniz'in zorlu şartları karşısında lojistik destek ihtiyacı bölge için önemli bir gelir kaynağı olmuştur.

Tabii olarak Kızıldeniz'in kendine has şartları, bölge denizciliğini ve gemiciliğini de doğrudan etkilemiştir. Kızıldeniz'de seyreden gemilerin ağırlıklı olarak, Akdeniz ve Hint Okyanusu'ndaki benzerlerinden daha küçük, daha az derin, buna karşılık manevra kabiliyeti daha yüksek gemiler olduğu, kaynaklar ve bu yönde yapılan çalışmalar ışığında tespit edilmiştir. Bu denizin kaptanlarının, Kızıldeniz'in iklimi, akıntıları ve sığlıklarını yeterince öğrendikleri ve bu sayede Kızıldeniz geçişlerinde ortaya çıkabilecek tehlikeleri bertaraf edebilecek bir tecrübe kazandıkları gözlenmiştir. Bunun yanı sıra düşük taşıma kapasiteli bölge gemilerinde daha fazla yük ve yolcu taşımayı mümkün kılacak teknikler geliştirmiş oldukları müşahade edilmiştir.

Öte yandan konuyla ilgili olarak yaptığımız araştırmalar esnasında, Kızıldeniz'deki denizcilik ve gemi yapımcılığının, diğer denizcilik ve gemicilik geleneklerinden bağımsız ele alınamayacağını farkettilik. Zira, Kızıldeniz'i kullanan sahil medeniyetleri bölgeye kendi gelenek ve tekniklerini taşıırken, bölge insanı da diğer medeniyetlerle kurduğu ilişkilerle onların geleneklerini Kızıldeniz'e getirmişlerdir. Bu çerçevede Kızıldeniz gemilerinin, Akdeniz'den, ama özellikle de Hint Okyanusu'ndan etkiler taşıdığı görülmüştür. Bu anlamda çivi kullanılmadan dikilerek inşa edilen Kızıldeniz gemilerinde sıkça kullanılan Latin yelkeni, pupa dümeni, pupa yapısı ve güverte gibi unsurlar, daha genel bir gemicilik geleneğinin bölgesel yorumları olarak değerlendirilmiştir.

Nihayetinde denizcilik ve gemiciliğin temel gerekçesi, özellikle Kızıldeniz gibi savaşlardan ziyade ticarî ilişkilerin ön plana çıktığı bir denizde, ticarî taşımacılıktır. Kızıldeniz ve çevresinin iklim ve coğrafya olarak taşı-

macılığı zorlaştıracı etkisi ve bölgenin dünya çapında talep edilen ürünlerinin kısıtlı olması gibi gerekçelerle, bu havzada ticarî faaliyetlerin zayıf ve yerel düzlemde kalması gerekirken, gerçekte durumun böyle olmadığı görülmüştür. Tabii olarak Kızıldeniz'in bu çerçevede en bariz vasfı, transit ticaret üzerindeki rolüdür. Bu ticaret kimi zaman, hem bölgenin yerel güçleri, hem de dönemin hâkim güçleri tarafından uğrunda savaşılacak ölçüde stratejik bir önem taşımıştır.

Geleneksel dünyada eşsiz coğrafi konumu ve yakın çevresinin sahip olduğu ve bölge dışından da yoğun rağbet gören kimi iktisadî kaynakları sayesinde ortaya çıkan bu durum, bölgeyi dünya tarihinde aktif bir yere oturtmuştur. Ancak burasının aynı zamanda İslam'ın ortaya çıktığı ve ilk yayıldığı coğrafya olduğu göz önüne alınmış; bölgeyi zamanla hakimiyeti altına alan İslam ikliminin etkisi tespit edilmeye çalışılmıştır.

İslam'ın kazandırdığı ivme ile, neredeyse hiçbir denizcilik geleneğinin olmadığı Hicaz'dan yola çıkan ve gerçekleştirdikleri fetihlerle çok kısa bir süre içinde zamanın en büyük deniz güçlerini hakimiyetleri altına alan Arapların, fethettikleri memleketlerin denizcilik teknik ve geleneklerini kullanarak başlattıkları denizcilik faaliyetleri, çok geçmeden önemli bir deniz gücü olarak yükselmelerine imkân sağlamıştır. Bu yeni inanç ve dünya görüşünün deniz seferlerini teşvik edici etkisiyle, önlerinde uzanan Kızıldeniz'in bile gerçek anlamda yeni farkına varan Müslüman Araplar, çok geçmeden kendi gemicilik geleneklerini oluşturmuşlar ve gemicilikte kullandıkları tekniklerle sonraki dönem Avrupa denizciliğinin gelişimine önemli katkılarda bulunmuşlardır.

Öte yandan, İslam dünyasının iki kutsal şehrinin bu bölgede bulunması nedeniyle Kızıldeniz, her sene muazzam bir dinî organizasyona sahne olmakta, hac vesilesi ile sayıları on binlerle ifade edilen yoğun bir Müslüman kitleye kapılarını açmaktadır. Çalışmamız, sadece bu faaliyetin bile bölgeye bir hareketlilik sağladığını ortaya koymuştur. Bu önemlidir; zira İslam'dan hemen önce tüccar sermayesi ile başlayan yükselişinin ardından İslam'ın doğuşunu müteakip bu sermayenin yer değiştirmesi ile sönmeye yüz tutan Hicaz, bu sayede hiçbir zaman nüfus olarak belli bir ölçeğin altına düşmemiştir. Hacıların nakli, iâşesi ve ticarî taleplerinin bölgeye önemli miktarlarda katma değer bıraktığı görülmektedir. Bununla birlikte din ve ticarî kazanç ilişkisi her zaman tek yönlü işlememiş; Müslümanların ticarî faaliyetleri İslam dininin yayılmasına da hizmet etmiştir.

Esasında Kızıldeniz havalisi, hac mevsiminde kutsal beldeler hariç, ciddi bir "tüketici pazarı" olacak nüfusa sahip değildir. Bu çerçevede bölge, bir Bağdat, İskenderiye veya Konstantiniye gibi Doğu - Batı ticaretini kendi üzerine çekebilecek tarzda bir güce sahip değildir. Şehirleri ayakta tutması beklenen bölgesel zirai üretim hayli yetersiz olup, ancak çok

cüzi bir nüfusu ayakta tutabilecek ölçektir. Tabii olarak denizin kıyısında kurulmuş limanların hemen hepsi, tamamen bölgenin transit ticaret ağına belli noktalarda lojistik destek sağlamak için kurulmuştur. Öyle ki, ticarî daralmaların yaşandığı dönemlerde Kızıldeniz limanlarının önemli bir kısmında ciddi bir nüfus gerilemesinin yaşandığı, kimi şehirlerin tamamen terk edildiği, yenilerinin doğduğu gözlenmiştir.

Öte yandan, Kızıldeniz havzası içinde tanımlayabileceğimiz kimi bölgeler de, söz konusu transit ticarete kendi ürettikleri artı değerle katılmış ve bu sayede bazı noktalarda etkin ve büyük çaplı “mübadele pazarlarının” oluşmasına ön ayak olmuşlardır. Kızıldeniz sınırları içinde olmasa da, Kızıldeniz havzası içinde tanımlamak durumunda olduğumuz Aden için bu durum, fazlasıyla geçerlidir. Her hâlükârda, Kızıldeniz havalisinde ticaretin, ciddi bir kurumsal organizasyon gerektirecek ölçüde geliştiği görülmektedir. Bölge insanının, ticaret amacıyla uzun mesafeler katettiği, çeşitli kurumlar tesis ederek bölgeler arası diplomasi ve etkileşimin temel taşıyıcısı olduğu tespit edilmiştir.

Bu sürece devletler ve yerel iktidarların nasıl ve ne ölçüde dâhil olduğu sorusu, çalışmanın önemsenen başlıca sorularından biri olmuştur. Bu bağlamda, iktidarlar bir taraftan ticaretten vergi, haraç, hizmet bedeli vb. yollarla nemalanırken, diğer taraftan da ticaretin hacmini ve kalitesini arttırmak için ticareti destekleyici politikalar gütmüş ve destekleyici altyapılar tesis etmişlerdir. Kimi devletlerin, hakimiyetleri altındaki bölgelerdeki üretim imkânlarını, kereste ve demir gibi zorunlu ihtiyaç maddelerinin temini için seferber ettikleri, ithalat ve ihracatı denetledikleri gözlemlenmiştir. Kimi daha yerel güçlerin ise, tüccarı kaçırmadan ticaretten azami bir şekilde faydalanmayı hedefledikleri anlaşılmıştır.

Değişen iktisadî, tabii ve teknik şartlar, tüm dünyada olduğu gibi Kızıldeniz’de de ticaretin seyrini ve mahiyetini değiştirmiştir. Bununla birlikte bu çalışmanın bir temel iddiası, Kızıldeniz’de ticaret ve tabiatıyla yerleşimin, tarih boyunca daha ziyade yerel ve büyük çaplı güçlerin siyasî ve iktisadî politikaları sebebiyle ciddi dönüşümler yaşamış oldukları tezidir. Haçlı Seferleri gibi büyük çaplı savaş ve istikrarsızlık ortamları bir yana, Mısır Delta’sında ciddi bir kıtlığa sebep olan “Mustansırıyye Şiddeti” gibi nispeten küçük ve yerel çaplı gelişmeler bile bölgedeki ticaret güzergâhlarını etkilemiş ve değiştirmiştir. Abbasilerin Doğu-Batı ticaretini, karayolları ve Basra Körfezi’nden geçen deniz güzergâhına yönlendirme politikaları, Kızıldeniz ticaretine önemli ölçüde sekte vurmuş; diğer yandan Fatımilerin, Abbasi Devleti’ne karşı ilan ettikleri iktisadî savaş büyük ölçüde Kızıldeniz havzasından geçen Hint Okyanusu ticareti üzerine inşa etmeleri de bölge ticaretini ihya etmiştir.

Kızıldeniz'in transit ticarete lojistik destek vermek üzere kurulmuş çeşitli büyüklüklerdeki liman kasaba ve şehirlerinin de tabii olarak bu süreçten etkilendikleri görülmüştür. Ticaretin geliştiği dönemlerde nüfus, dışarıdan gelen tacirin de desteğiyle büyük ölçüde artan bu yerleşim merkezlerinin, genellikle bu nüfusu yerel kaynaklarla ayakta tutacak ziraî üretim imkânlarına sahip olmadıkları bilinmektedir. Haliyle ticaretin yön değiştirdiği veya genel olarak azaldığı dönemlerde, buralarda ciddi bir nüfus daralması yaşanmıştır. Söz konusu iktisadî bunalımın uzun sürmesi durumunda, bu limanların tamamen terk edildiği de tespit edilmiştir. Zira bir zamanlar dünyanın en önemli limanlarından Ayzab'ın yok oluşunun başlıca sebebinin bu olduğu bilinmektedir. Benzer süreçleri, farklı gerekçelerle de olsa, Kulzüm ve Eyle limanları da yaşamış; artık yalnızca adını bildiğimiz, Nabatilerin Kızıldeniz'deki başlıca limanı Leuce Come'nin kaderini paylaşmışlardır. Öte yandan şartlar ve ihtiyaçlara göre Kızıldeniz'de Yenbu ve Moha gibi yeni limanların doğuşuna da şahit olunmuştur.

Sonuç olarak, İslam tarihinin nispeten sessiz köşelerinden biri olan Kızıldeniz'in bu sessizliğinin ardında, istikrara dayalı ticarî bir faaliyet yoğunluğunun olduğu; bölgeye Portekizlilerin gelişine kadar, istikrardaki bozulmaların bu bölgede kaide değil, istisna olduğu tespit edilmiştir. İnsanogl u Kızıldeniz'in zor şartlarına rağmen, bu bölgeyi dönemin küresel sayılabilecek bir organizasyonu içine çekmeyi bilmiştir. Kızıldeniz'de insan, zamandan ziyade mekân ile kâim olmuştur.

EK - I

SÖZLÜKÇE

Gemicilik Terimleri Sözlüğü

Alabanda (1) Gemi kaplamalarının iç yüzeyleri. (2) Dümenin sağa veya sola çevrilmesi.

Arma Geminin güvertesi üzerinde bulunan dikme, direk, seren ve sair aksam-ları ile bunların donanımı.

Armada Donanma.

Armuz Kaplama tahtalarının bindirme olmaksızın yan yana gelmesi ile olu-şan tahtalar arasındaki ince açıklık.

Baş Geminin baş omuzluklarını da içine alan ön taraf.

Bodoslama Geminin başını ve kıcını teşkil etmek üzere omurgadan uzayan demir veya ağaç çıkma.

Borda Geminin su hattının üzerinde dış kesimi.

Boyna kürek Sandal ve kayık gibi küçük çaptaki deniz araçlarında, dümen kullanılmadığı veya dümen sakatlanıp işe yaramadığı zamanlarda dümenlik yapmak ve yeterli kürek olmadığı zaman küreklik yapmak üzere kıç tarafların-dan kullanılan kürek.

Cıvadra Geminin baş tarafından dışarıya doğru biraz kalkık uzanan direk.

Direk Gemilerin güvertelerinden yukarı doğru dikilen ve topukları bazı gemi-lerden omurga, bazı gemilerde güvertelerinden herhangi biri üzerinde bulu-nan ıskaçalara bindirilen ve eğrilmemesi için baştan, arkadan ve yanlardan bağlanan serenler.

Donanım Gemi için gerekli direk, seren, halat ve yelken gibi gereçlerin tümü.

Dümen Geminin seyir durumunda iken rotasını değiştirmeye veya manevra yapan geminin hareketlerini kolaylaştırmaya yarayan saçtan veya ağaçtan ya-pılan ve geminin kıç tarafında bulunan levhalardır.

Filika Umumiyetle harp gemilerinde kürek veya yelkenle yürütülen güverte-siz küçük taşıtlardır.

Gabya Ana direklerin üzerine sürülen çubuklara ve ana direklerin üstlerinde bulunan serenlere verilen isimdir.

Güverte Gemilerin üzerinde baştan kıça kadar uzunluğuna döşenen döşeme tahtaları veya saçları olup, en üstteki birinci kat döşemeye verilen addır.

Iskaça Direklerle cıvadraların alt başlarının (topuklarının) oturduğu yuvalardır.

İskele (1) Büyük küçük deniz taşıtlarının doğrudan doğruya karaya yolcu ve yük çıkarabilmesi veya alabilmesi için limanlarda ve lüzum görülen işlek sahillerde ve deniz kenarı olan ticaret yerlerinde gemilerin yanaşmaları için yapılmış bir nevi sabit rampa. Gemilere girip çıkmak veya gemi içinde bir güverteden diğerine inip çıkmak için bordalarda asılı bulunan veya gemi içinde bir güverteden diğerine geçmek için konulmuş olan merdivenlerle muhtelif maksatlar için gemi bordalarına sarkıtılan tahtalar da aynı adla anılır. **(2)** Geminin baş tarafına döndüğünde omurganın solunda kalan taraf.

Kadırğa Özellikle Akdeniz’de kullanılmış olan kürek ve yelkenle idare edilen bir harp gemi türü.

Kalafat Kaplama ve güverte döşeme tahtalarının arasındaki armuz ve üzerindeki deliklere üstü�ü sıkıştırdıktan sonra zift denilen kaynatılmış katranla doldurulması işlemi.

Kalas Boylu ve kalın (kaplamalık tahta çıkarmaya elverişli tarzda) olarak biçilmiş kereste.

Kalyon En büyük yelkenli savaş veya yük gemisi. Birkaç güverteden oluşur ve alt güverteler top taşırdı.

Kasara Geminin baş ve kıç tarafında, asıl güverteden yüksek olan kısa güverte.

Kıç Geminin kıç omuzluklarını da içine alan arka tarafı.

Küpeşte Borda kaplamalarının üst güverteden yukarda kalan aksamı.

Kürek Filika, sandal ve benzeri küçük deniz araçlarını yürütmek için her birinin cesametlerine göre yapılmış; suya daldırılacak tarafları enli ve yassı, tutulup çevrilecek ve çekilecek tarafları yuvarlak gönder.

Latin yelkeni Daha sonraki gemilerde pruva ve pupa yelkenlerine şeklini veren ve aslen Hint okyanusu gelen üç köşeli yelken türü.

Liman Denizlerin karalara doğru; gemilerin emniyetle yatabilmelerine, fırtına veya denizlerden kaçıp barınabilmelerine elverişli girintilerine, tabî ve sunî yatak yerlerine denir.

Mahmuz Düşman gemisini delmek için gemilerin baş taraflarında yapılan sivri kısım.

Med-cezir Muhtelif yerlerde muayyen müddet zarfında deniz suyunun muntazaman yükselip alçalması.

Mizana direği Bir geminin baştan üçüncü direği.

Omurga Gemilerin kaburgaları denen postalarının dayandığı ağaç veya ta-banlar olup, geminin temelini teşkil eder ve baştan kıça kadar uzanır. Küçük gemilerde yekpare ve büyüklerde birkaç parça olarak yapılır.

Pruva Geminin baş kısmı, ön tarafı.

Pruva direği Gemilerin baştan birinci direği.

Pupa Geminin kık kısmı, arka tarafı.

Rota Geminin izlediği ya da izleyeceği yol; gidiş yönü.

Sancak Geminin baş tarafına dönüldüğünde omurganın sağında kalan taraf.

Seren Yelkenli gemilerde direkler üzerinde yelken açmak ve işaret kaldırmak üzere yatay olarak konmuş, uçları ince ağaç çubuklardır.

Seyretmek Denizde bir yöne doğru gitmek, denize açılmak.

Tayfa Ticaret gemilerindeki gemicilere verilen addır.

Yelken Direklere, çubuklara veya bunlara bağlı serenlere sabitlenerek açılan ve satırlarına çarpan rüzgâr tesiriyle geminin seyrine vasıta olan bez.

Zıvana Umumiyetle bir tahtanın başının, bu tahtayı bir başka tahtaya sabitlemek amacıyla yuvarlak ve veya dört köşe olarak yontulması. Zıvanaların geçtiği oluklara yuva denir.

KAYNAKÇA

Ragıp Akyavaş, *Efrâd-ı Cedîdeye Mahsus Gemicilik Dersleri*, Matbaa-i Bahriye 1917.

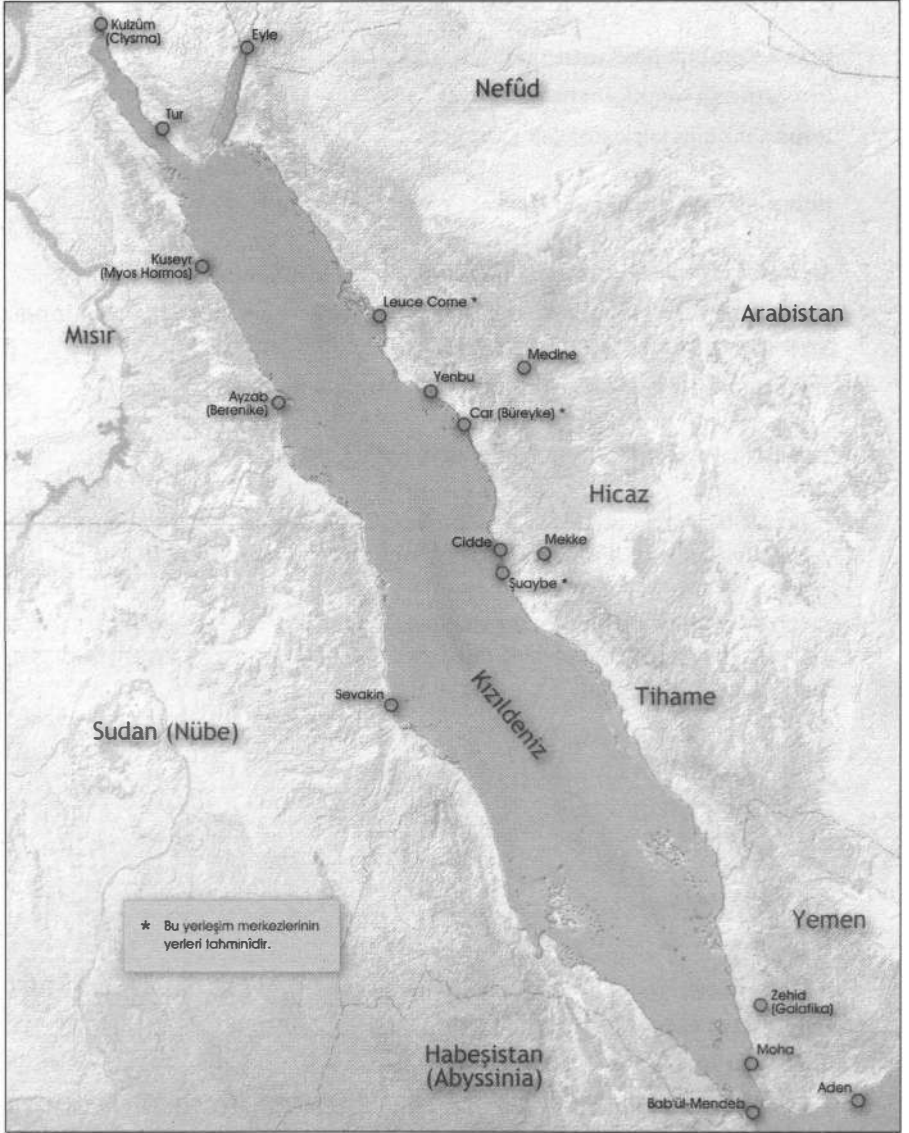
Hayri Baran, *Gemicilik*, İstanbul 1939.

Brian Benson, *Gemiler*, İstanbul 1987.

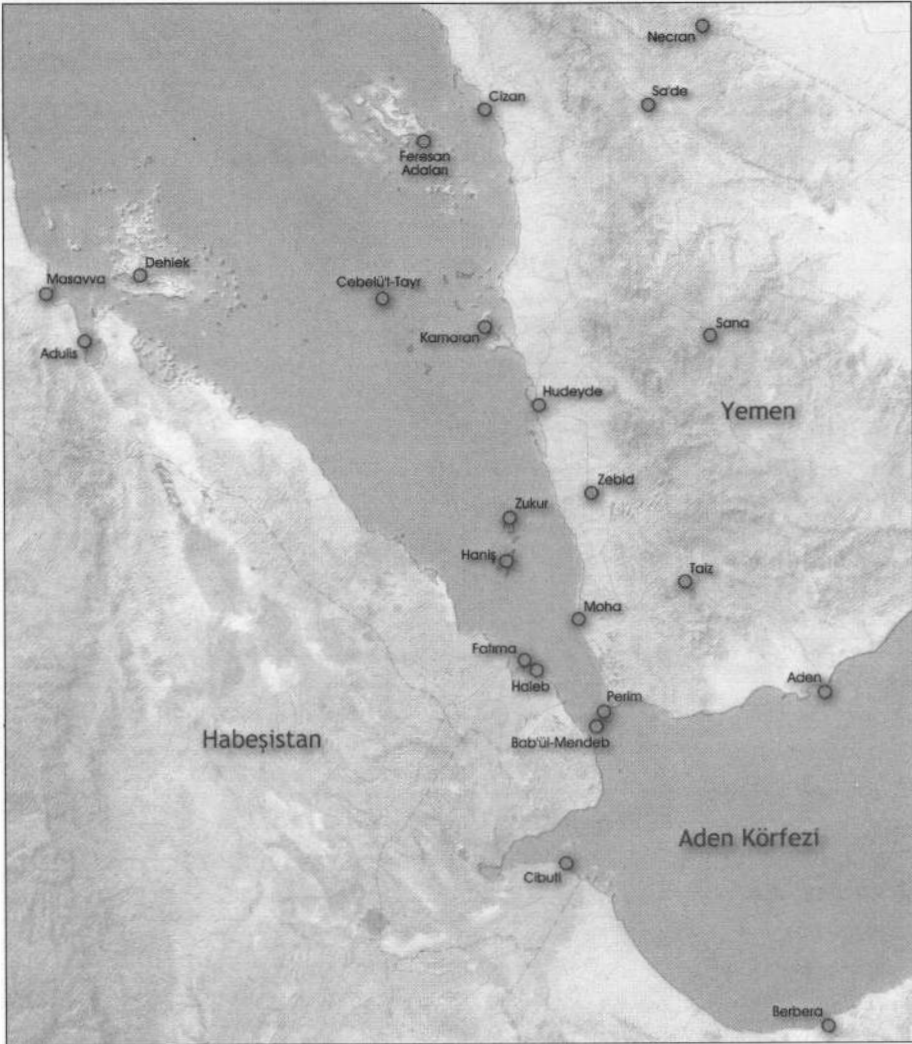
Yücel Süygen ve Necmettin Akten, *Denizcinin Kılavuzu - Gemicilik, Navigasyon, Meteoroloji*, İstanbul 1982.

EK-2

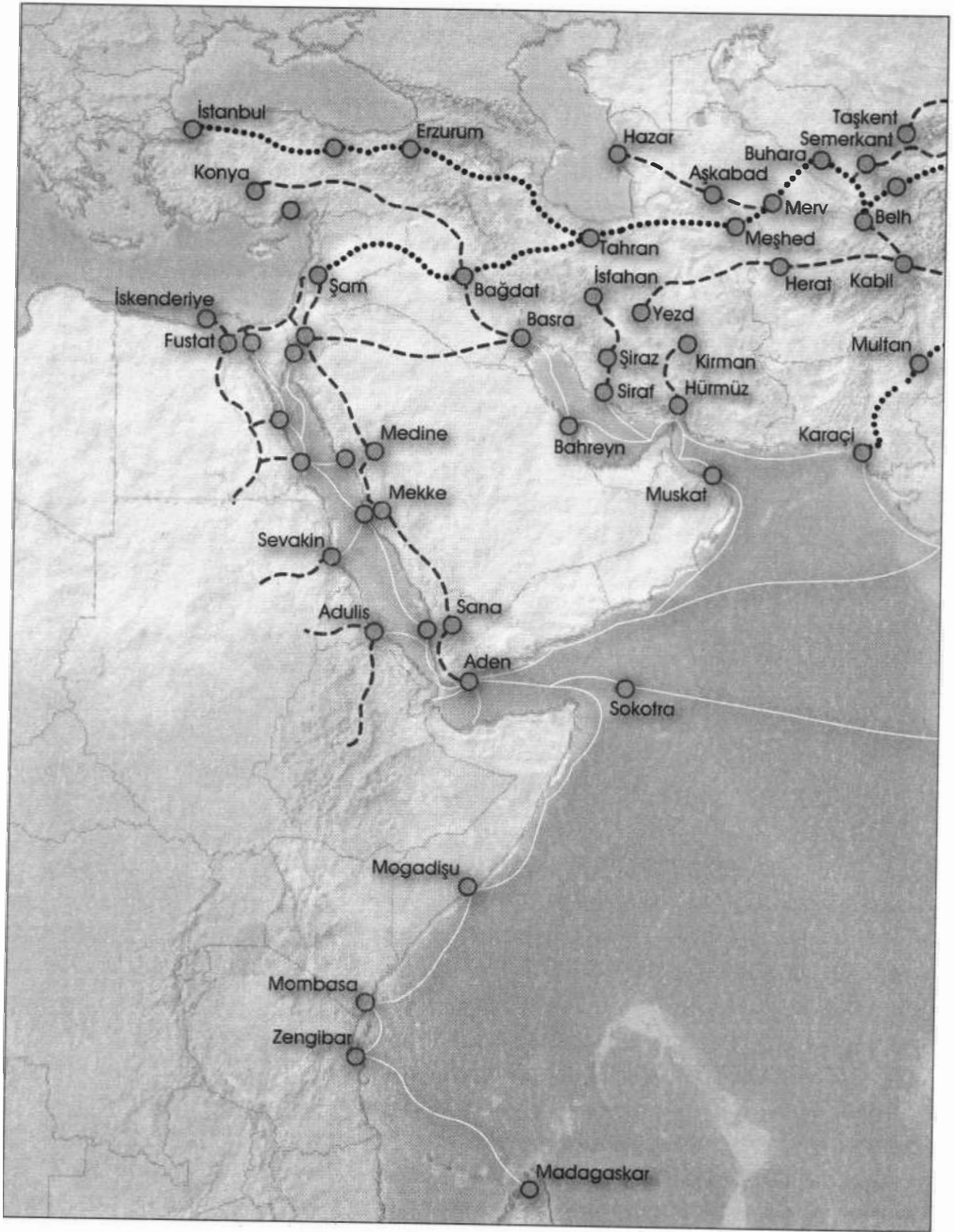
HARİTALAR



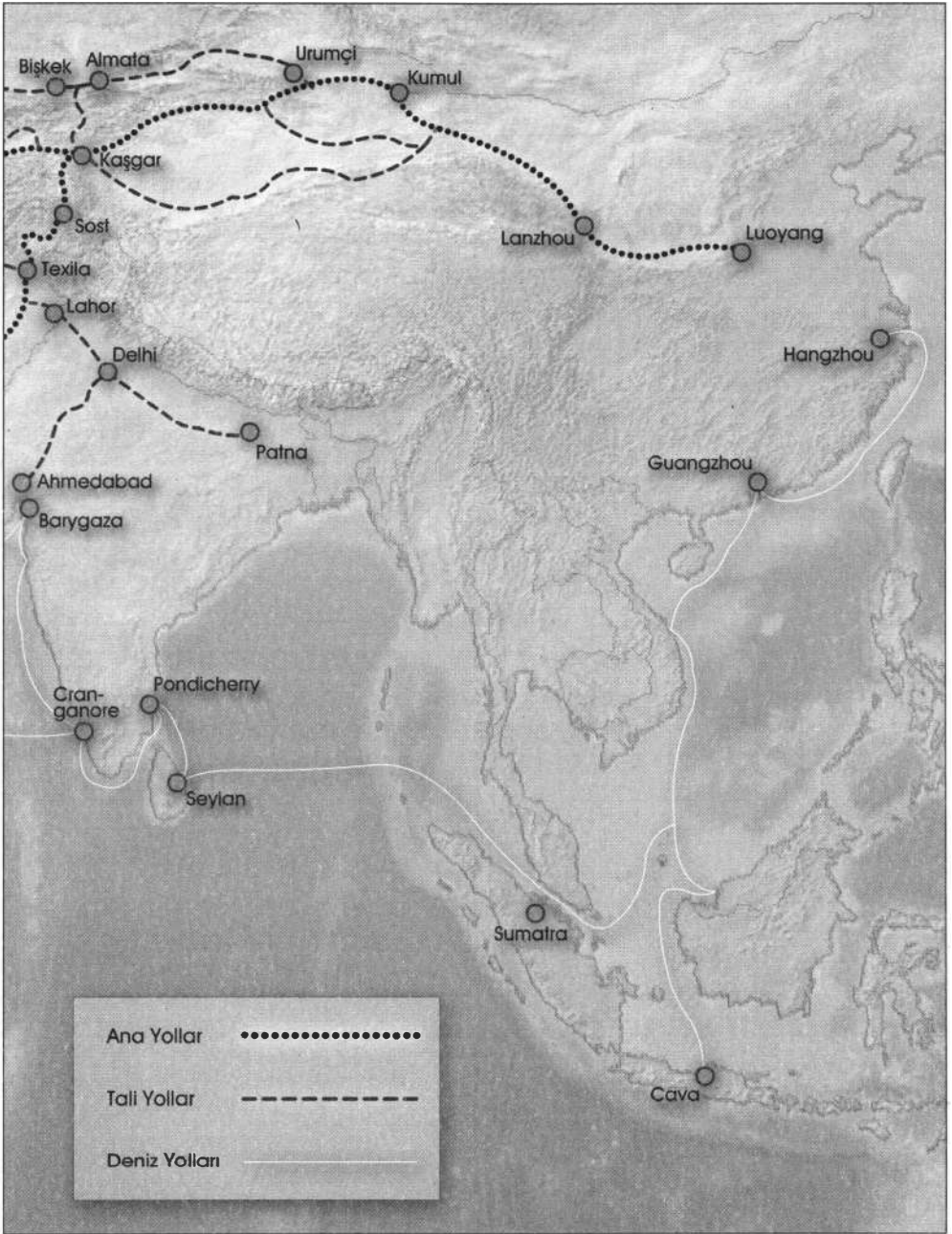
Harita 1 Kızıldeniz Havzasındaki Başlıca Yerleşim Yerleri

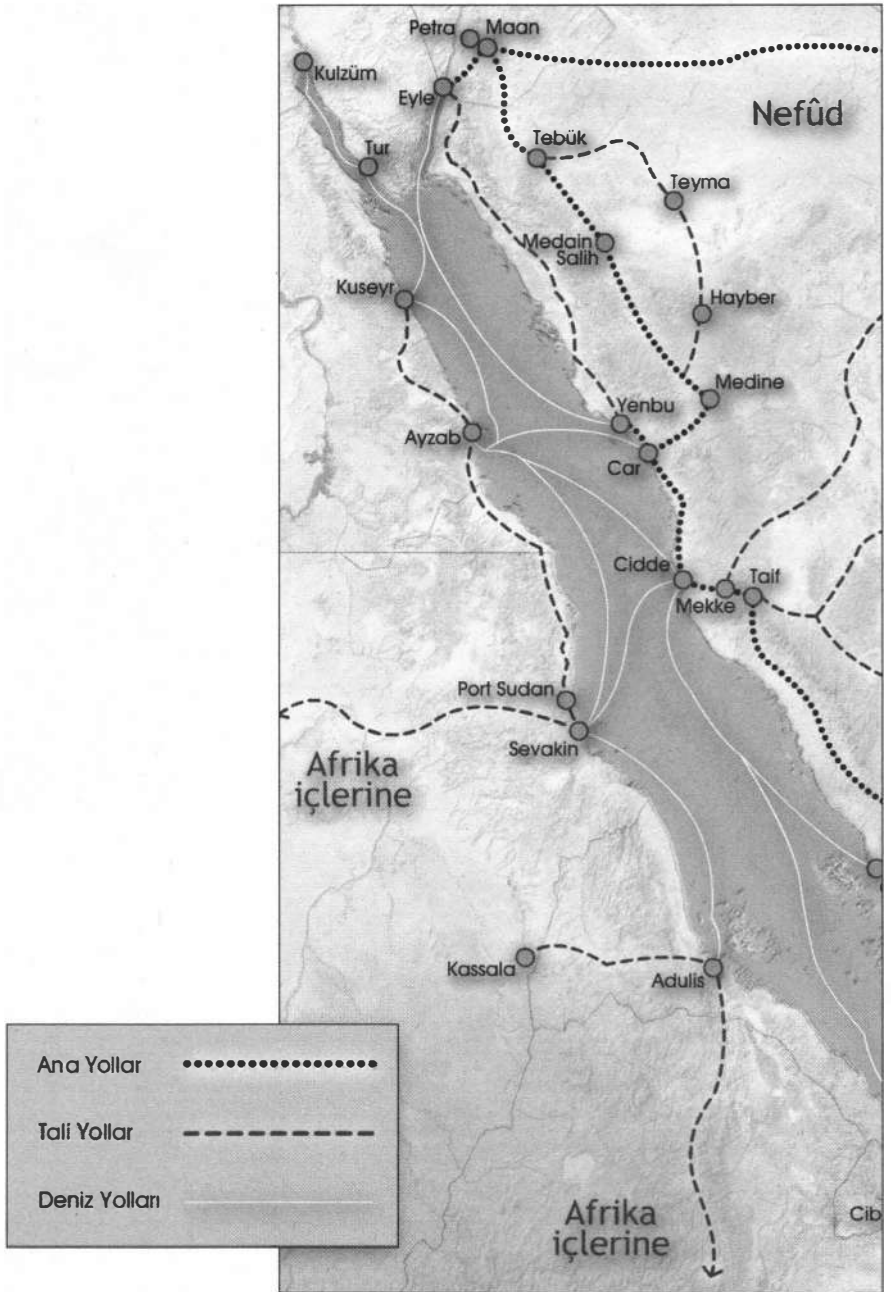


Harita 2 Güney Kızıldeniz

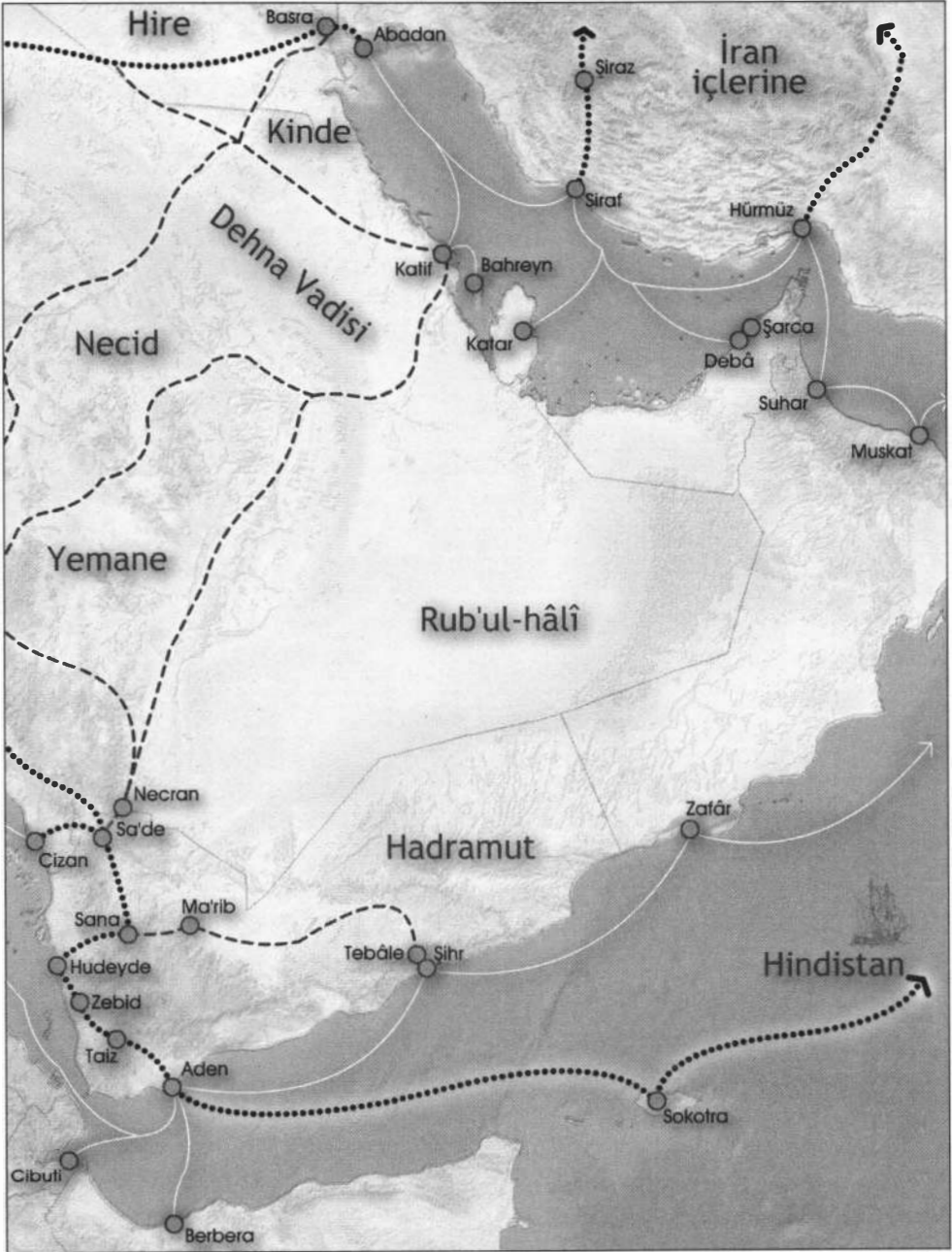


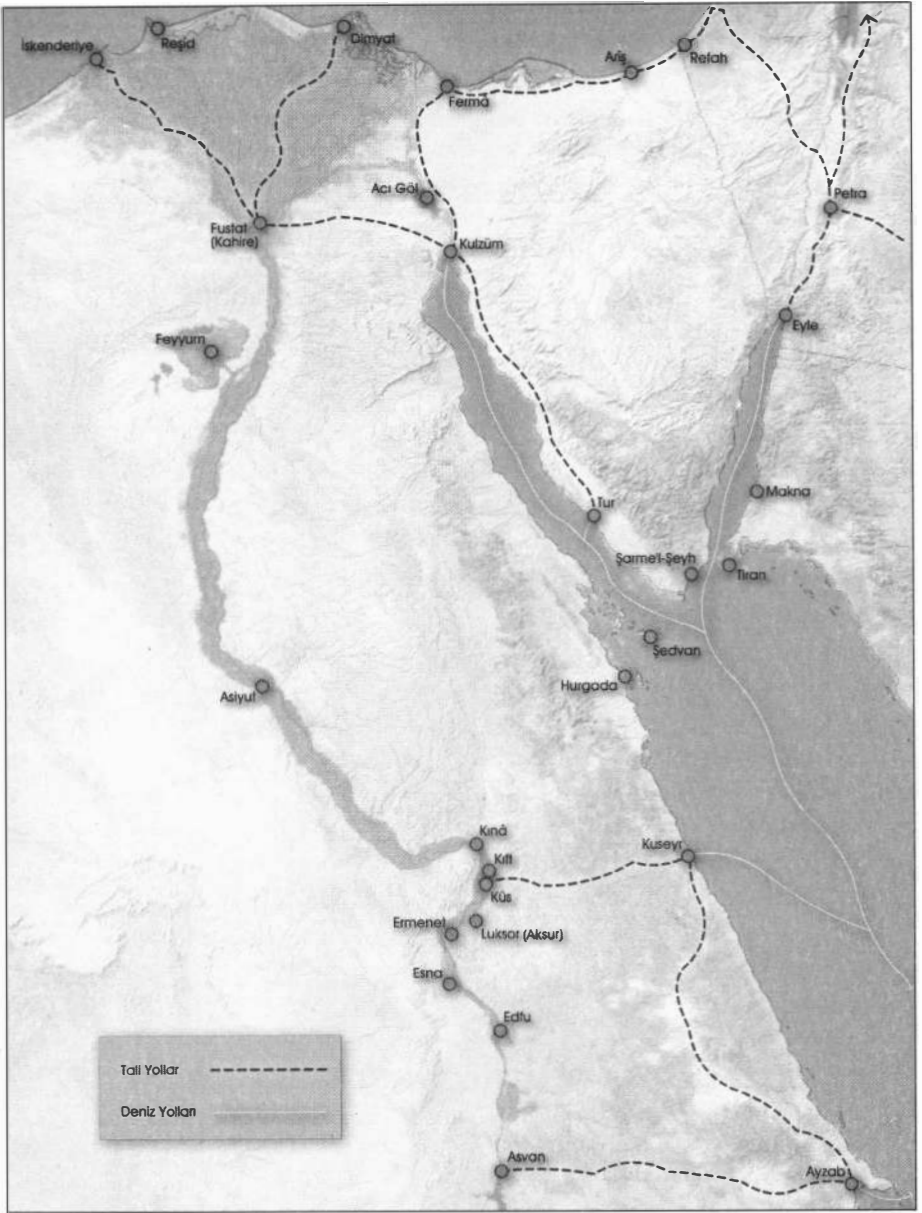
Harita 3 Geleneksel Doğu'nun Ticaret Yolları



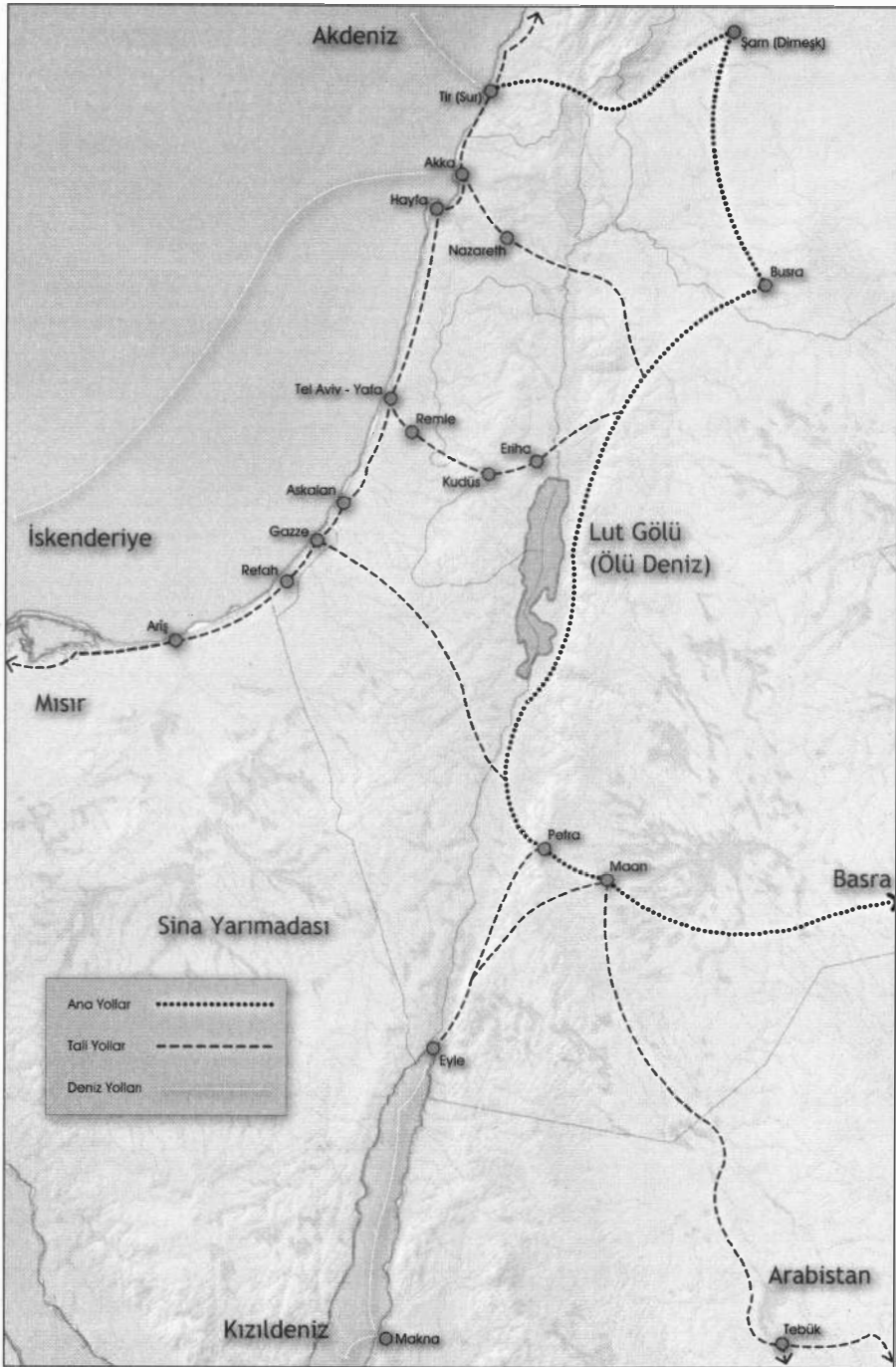


Harita 4 Arabistan Yarımadası'ndan Geçen Ana Ticaret Yolları ve Başlıca Ticaret Merkezleri

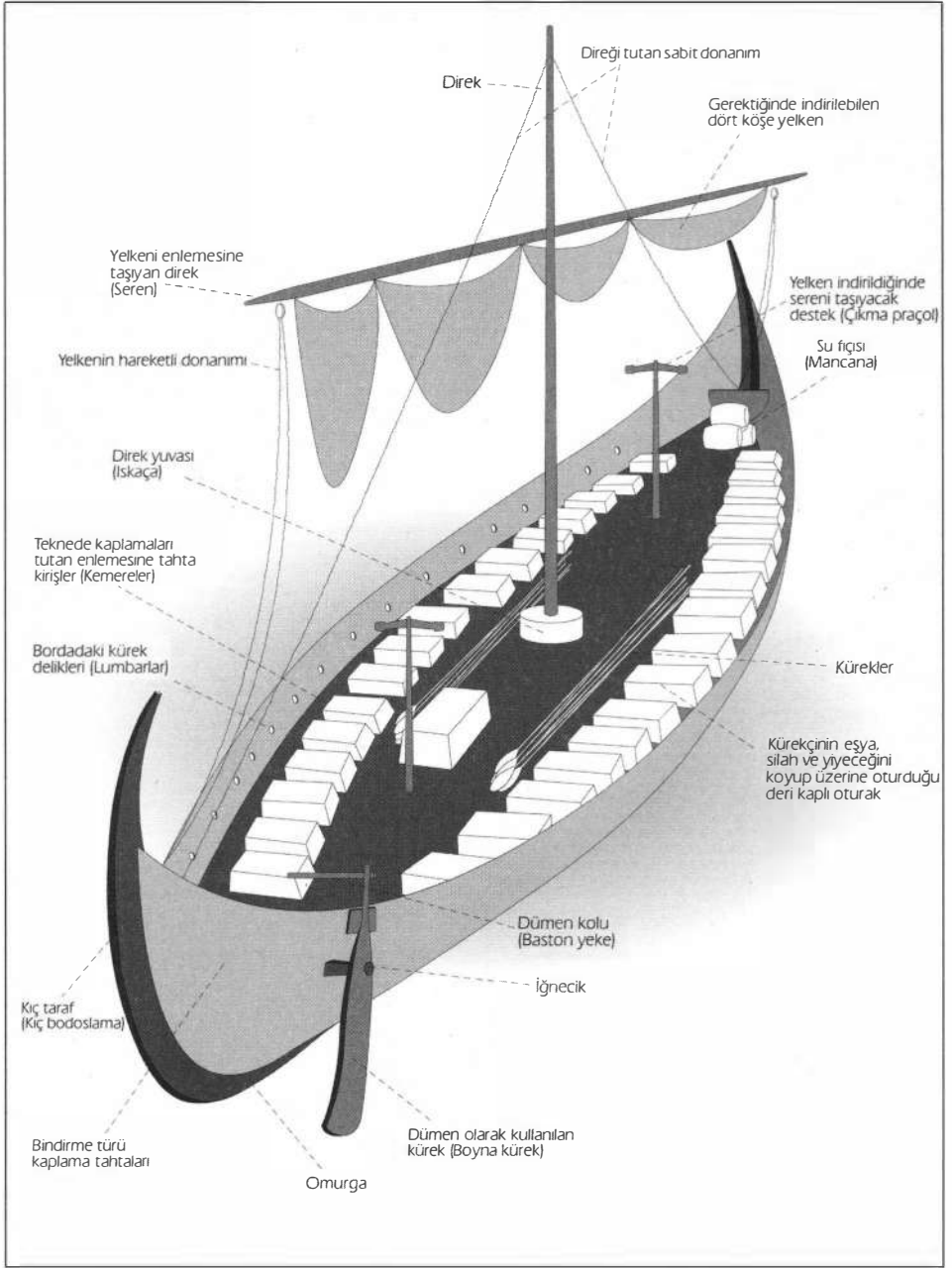




Harita 5 Mısır'ın Ana Ticaret Yolları



Harita 6 Arabistan Yarımadası'ndan Akdeniz'e Açılan Ticaret Yolları



İllüstrasyon Gemi Aksamı

NOTLAR

GİRİŞ

- 1 Freeman, *Mısır, Yunan ve Roma*, s. 117.
- 2 Miquel, *İslam ve Medeniyeti*, s. 35.
- 3 Runciman, "Deniz Kuvvetinin Orta Çağ Tarihindeki Rolü", s. 157.
- 4 Jourdin, *Avrupa ve Deniz*, s. 147.
- 5 Freeman, *Mısır, Yunan ve Roma*, s. 117.
- 6 Schreiber ve Ryon, "Red Sea", *NEB*, XV/546.
- 7 Barnes, "Red Sea", *EB*, XIX/34.
- 8 Barnes, "Red Sea", *EB*, XIX/34.
- 9 Mez, *İslam'ın Rönesansı*, s. 328
- 10 Mez, *İslam'ın Rönesansı*, s. 328.
- 11 Şeşen, *Müslümanlarda Tarih-Coğrafya Yazıcılığı*, s. 97.
- 12 Hasan, *İslâm Tarihi*, III/140.
- 13 Goldziher, *Klasik Dönem Arap Coğrafya Literatürü*, s. 126.
- 14 Şeşen, *Müslümanlarda Tarih-Coğrafya Yazıcılığı*, s. 99.
- 15 Şeşen, *Müslümanlarda Tarih-Coğrafya Yazıcılığı*, s. 101.
- 16 Şeşen, *Müslümanlarda Tarih-Coğrafya Yazıcılığı*, s. 102; Mez, *İslam'ın Rönesansı*, s. 328.
- 17 Makdisî, *Ahsenü't-tekâsîm*, s. 44-45.
- 18 Ahmed, "Coğrafya", s. 42.
- 19 Şeşen, *Müslümanlarda Tarih-Coğrafya Yazıcılığı*, s. 107.
- 20 Goldziher, *Klasik Dönem Arap Coğrafya Literatürü*, s. 15.
- 21 Matvejevic, *Akdeniz'in Kitabı*, s. 141.
- 22 Şeşen, *Müslümanlarda Tarih-Coğrafya Yazıcılığı*, s. 109.
- 23 Christides, "Navies, Islamic", *DMA*, IX/77.
- 24 Humphreys, *Islamic History*, s. 16-17.
- 25 Şeşen, *Müslümanlarda Tarih-Coğrafya Yazıcılığı*, s. 180.
- 26 Abdulalim, *el-Milâha*, s. 19; Rentz, "Djazirat al-Arab", *EI*, II/548; Christides, "Milaha", *EI*, VII/41; Bosworth, "The Nomenclature of the Persian Gulf", s. XIX.
- 27 Vincent, *The Commerce and Navigation*, II/3.
- 28 Vincent, *The Commerce and Navigation*, II/5.
- 29 Bosworth, "The Nomenclature of the Persian Gulf", s. XIX.

- 30 Ahmed, "Coğrafya", s. 47.
- 31 Faroqhi, *Hacılar ve Sultanlar*, s. 15.
- 32 Şeşen, *Müslümanlarda Tarih-Coğrafya Yazıcılığı*, s. 157; Seyyid, "İbnü'l-Mücâvir", *DİA*, XXI/148.
- 33 Ahmad, "Coğrafya", *DİA*, VIII/60.
- 34 Tibbets, "Milaha", *EI*, VII/51.
- 35 Tibbets, "Milaha", *EI*, VII/51.
- 36 Christides, "Milaha", *EI*, VII/43; Ahmad, "Coğrafya", *DİA*, VIII/61.
- 37 el-Melîcî, "el-Ustûlü'l-İslâmî", s. 68-69.
- 38 Kehhâle, *Dirâsât*, s. 14.
- 39 Christides, "Milaha", *EI*, VII/43; Ataöv, "Vasco Da Gama mı, Ahmed bin Macid mi?", s. 16; Ferrand, "Şihabeddin Ahmed b. Mâcid", *İA*, XI/522-524; Ahmad, "İbn Mâjid", *DSB*, IX/36.
- 40 Tibbets, "Milaha", *EI*, VII/51.
- 41 Ferrand, "Şihabeddin Ahmed b. Mâcid", *İA*, XI/521.
- 42 Ahmad, "İbn Mâjid", *DSB*, IX/35.
- 43 Ahmad, "Coğrafya", *DİA*, VIII/62; Ferrand, "Şihabeddin Ahmed b. Mâcid", *İA*, XI/519; Ahmad, "İbn Mâjid", *DSB*, IX/37; Kehhâle, *Dirâsât*, s. 14; Ahmad, "İbn Mâjid", *Encyclopaedia of the History of Science*, s. 424.
- 44 Ferrand, "Şihabeddin Ahmed b. Mâcid", *İA*, XI/528; Ahmad, "İbn Mâjid", *DSB*, IX/35.
- 45 Ahmet Rifat Efendi, *Lugâtu Târîhiyye ve'l-Coğrafıyye*, I-II, İstanbul 1883; Osman Yalçın, *Ansiklopedik Coğrafya Sözlüğü*, İstanbul 1957; İbrahim Atalay, *Denizaltı Jeolojisi ve Jeomorfolojisi*, Erzurum 1981; Ajun Kurter, *Oseanografya*, İstanbul 1977; Ahmet Ardel, *Hidrografya - Okyanuslar ve Denizler*, İstanbul 1975; Hamit İnandık, *Deniz ve Kıyı Coğrafyası*, İstanbul 1971; Sami Öngör, *Coğrafî Keşifler ve Tetkik Seyahatleri Tarihi*, İstanbul 1954; Sami Öngör, *Coğrafya Sözlüğü*, İstanbul 1961; Grosser *Weltatlas*, München 1993; Selâmi Gözenç, *Afrika Ülkeler Coğrafyası*, İstanbul 1995; Ramazan Özey, *Dünya ve Ülkeler Coğrafyası*, İstanbul 2001.
- 46 Atıyye Kavsi, *Ticâretü Mısr fî'l-Bahri'l-Ahmer*, Kahire 1976; Suâd Mâhir, *el-Bahriyye fî'l-Mısrî'l-İslâmiyye ve Âsâruhe'l-Bâkıyye*, Cidde 1979; Ahmed Muhtar Abbadi ve Seyyid Abdülaziz Sâlim, *Tarihü'l-bahriyyeti'l-İslâmiyye fî Mısr ve's-Şam*, Beyrut 1981.
- 47 Hasan Salih Şihâb, *Edvâun alâ Târîhi'l-Yemeni'l-Bahrî*, Beyrut 1981.
- 48 Naim Zeki Fehmî, *Turuku't-Ticâreti'd-Düvelıyye ve Mahattatuha beyne's-Şark ve'l-Garb*, Kahire 1973.
- 49 Ali Mazaherî, *Orta Çağ'da Müslümanların Yaşayışları* (trc. Bahriye Üçok), İstanbul 1972; Maurice Lombard, *İlk Zafer Yıllarında İslam* (trc. Nezih Uzel), İstanbul 1983.
- 50 Abdulhalik Bakır, "Orta Çağ İslam Dünyasında Dokuma Sanayi", *Belleten*, LXIV (Aralık 2000); Abdulhalik Bakır, "Orta Çağ İslam Dünyasında Deri, Tahta ve Kâğıt Sanayi", *Belleten*, LXV (Nisan 2001); Abdulhalik Bakır, *Orta Çağ İslam Dünyasında İtiryat, Gıda, İlaç Üretimi ve Gıda Tağışı*, Ankara 2000.

- 51 Moshe Sharon, "Aqabah (Aylah)", *Corpus Inscriptionum Arabicarum Palaestinae*, I/A, Leiden 1997; Robert Schick, "The Settlement Pattern of Southern Jordan: The Nature of the Evidence", *The Byzantine and Early Islamic Near East: II. Land Use and Settlement Patterns* (ed. G.R.D. King ve Averil Cameron), Princeton-New Jersey 1994; Parker ve Donald S. Whitcomb, "Aqaba", *The Oxford Encyclopedia of Archaeology in The Near East*, I, New York 1997; Donald Whitcomb, "Excavations in the Site of Medieval Aqaba", *Documents de L'Islam Medieval: Nouvelles Perspectives de Recherche* (ed. Yusuf Ragib), Kahire 1991; Donald Whitcomb, "The Misr of Ayla: Settlement at al-Aqaba in the Early Islamic Period", *The Byzantine and Early Islamic Near East: II. Land Use and Settlement Patterns* (ed. G.R.D. King ve Averil Cameron), Princeton-New Jersey 1994.
- 52 Paul M. Cobb, "Scholars and Society at Early Islamic Ayla", *Journal of the Economic and Social History of the Orient*, XXXVIII/4, Leiden 1995.
- 53 Jean-Pierre Greenlaw, *The Coral Buildings of Suakin, Islamic Architecture, Planning, Design and Domestic Arrangements in a Red Sea Port*, Londra 1995.
- 54 R. B. Serjeant, "The Ports of Aden and Shihr", *Studies in Arabian History and Civilisation*, London 1981.
- 55 Abdullah Vahabi, *The Northern Hijaz in the Writings of The Arab Geographers 800 - 1150*, Beyrut 1973.
- 56 Goitein, *Studies in Islamic History*, s. 332.
- 57 Goitein, *Studies in Islamic History*, s. 335.
- 58 Goitein, *Studies in Islamic History*, s. 333.
- 59 Goitein, *Studies in Islamic History*, s. 333-334.
- 60 Goitein, "Geniza", *EI*, II/987; Cohen, "Cairo Genizah", *DMA*, III/15.
- 61 Cohen, *Orta Çağ'da Yahudiler*, s. 17.
- 62 Goitein, *Studies in Islamic History*, s. 330-331.
- 63 Goitein, *Studies in Islamic History*, s. 330; Goitein, "Geniza", *EI*, II/987.
- 64 Goitein, *Studies in Islamic History*, s. 332-333.

I. COĞRAFÎ AÇIDAN KIZILDENİZ

- 1 Rifâî, *el-İslâm*, s. 205.
- 2 Hâfız, *Sırâü'l-kuvve'l-uzmâ*, s. 84.
- 3 Abaza, *Aden ve's-siyâsetü'l-Britaniyye*, s. 18.
- 4 el-Cefâirî, *Muhâdarat*, s. 44. Ayrıca bkz. Bâfakîh, *Târîhu'l-Yemen*, s. 179.
- 5 Ya'kûbî, *Kitâbü'l-Büldân*, s. 340; el-Versilânî, *Nüzhetü'l-enzâr*, I/319; İbn Hurdâzbih, *Kitâbü'l-Mesâlik*, s. 153-4; Makrizî, *el-Hitât*, I/213; Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, III/2, s. 751; el-Kalkaşendî, *Subhu'l-a'şâ*, III/464; Nâsır Hüsrev, *Sefernâme*, s. 98; İbn Cübeyr, *Rihle*, s. 32-49; Hasan, *İslâm Tarihi*, IV/265-6; Abbadi ve Sâlim, *Tarihü'l-bahriyyeti'l-İslâmiyye*, s. 166; Heyd, *Yakın-Dogu Ticaret Tarihi*, s. 426; Şeşen, *Salâhaddin Eyyubi ve Devlet*, s. 290; Abdulalim, *el-Milâha*, s. 80; Sâlim, *el-Bahrü'l-Ahmer*, s. 8.

- 6 Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, I/1, s. 423; İbn Hurdâzbih, *Kitâbü'l-Mesâlik*, s. 149; el-İdrisî, *Nüzhetü'l-müşâtâk*, I/135; Makdisî, *Ahsenü't-tekâsîm*, s. 215; Ebü'l-Fidâ, *Takvîmü'l-büldân*, s. 93; Ya'kûbî, *Kitâbü'l-Büldân*, s. 340; Abdulmun'im Muhammed, *el-Alâkatu beyne Mısır ve'l-Hicaz*, s. 294.
- 7 Cerâdât, *el-Ehemmiyyetü'l-istiraticîyye*, s. 52.
- 8 Matvejevic, *Akdeniz'in Kitabı*, s. 130.
- 9 Brawer ve Yonah, "Red Sea", *EJ*, XIV/14. Vincent "Yam Suf" kelimesinin muhtemelen etimolojik bir anlam barındırmadığını zikretmekte, bu arada "suf" olarak bilinen sazdan aynı zamanda kırmızı boya da imal edildiğini ileri sürerek, bunun ilginç bir tevafuk oluşturduğuna dikkat çekmektedir; bkz. Vincent, *The Commerce and Navigation* II/4, dn. 5.
- 10 Afzalur Rahman, *Siret Ansiklopedisi*, IV/423; "Kızıldeniz", *BL*, XIII/6754.
- 11 Matvejevic, *Akdeniz'in Kitabı*, s. 200-202.
- 12 Brawer ve Yonah, "Red Sea", *EJ*, XIV/16.
- 13 Bilge, "Kızıldeniz", *DİA*, XXV/558.
- 14 el-İdrisî, *Nüzhetü'l-müşâtâk*, I/346; Makrîzî, *el-Hıtat*, I/213; el-İstahrî, *Mesâlikü'l-memâlik*, s. 31; İbn Havkal, *Sûretü'l-arz*, I/46; Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, IV/1, s. 158; Ebü'l-Fidâ, *Takvîmü'l-büldân*, s. 117; el-Kalkaşendî, *Subhu'l-a'sâ*, III/388; el-Versilânî, *Nüzhetü'l-enzâr*, I/320; ed-Dımaşkî, *Nuhbetu'd-dehr*, s. 165; el-Bekrî, *Kitâbü'l-Mesâlik*, I/421; Evliya Çelebi, *Seyahatname*, s. 206.
- 15 Hitti, *İslam Tarihi*, s. 67; Parker ve Whitcomb, "Aqaba", s. 153; Musil, "Eyle", *İA*, IV/420; Hourani, *Arab Seafaring*, s. 8.
- 16 Matvejevic, *Akdeniz'in Kitabı*, s. 173.
- 17 Hitti, *İslam Tarihi*, I/67.
- 18 Hourani, *Arab Seafaring*, s. 9.
- 19 Şemseddin Sâmî, *Kâmûsü'l-a'lâm*, IV/3163.
- 20 Matvejevic, *Akdeniz'in Kitabı*, s. 177.
- 21 Darkot, "Kızıldeniz", *İA*, VI/797.
- 22 Abbadi ve Sâlim, *Tarihü'l-bahriyyetü'l-İslâmiyye*, s. 253.
- 23 el-Mes'ûdî, *Mürûcû'z-zeheb*, I/122; a.mlf., *et-Tenbîh*, s. 330; İbnü'l-Fakîh, *Muhtasaru Kitâbi'l-Büldân*, s. 64; Makrîzî, *el-Hıtat*, I/16; el-İstahrî, *Mesâlikü'l-memâlik*, s. 5; Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, IV/1, s. 159; el-Kalkaşendî, *Subhu'l-a'sâ*, II/99, 114; el-İdrisî, *Nüzhetü'l-müşâtâk*, I/132; İbn Rüste, *el-A'lâku'n-nefise*, s. 96; el-Hemdânî, *Sıfâtü Cezîretü'l-Arab*, s. 8; ed-Dımaşkî, *Nuhbetu'd-dehr*, s. 165; es-Süyûtî, *Hüsnü'l-muhâdara*, I/22; Kâtib Çelebi, *Tuhfetü'l-kibâr*, s. 7; *Kitâbu'l-İstibâr*, s. 85; Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, II/1, s. 5 ve IV/1, s. 158; İbn Havkal, *Sûretü'l-arz*, I/44; Makdisî, *Ahsenü't-tekâsîm*, s. 18; Ebü'l-Fidâ, *Takvîmü'l-büldân*, s. 77; *Hudûdu'l-âlem*, s. 145; İbn Haldûn, *Mukaddime*, I/113; Nâsır Hüsrev, *Sefernâme*, s. 64, 99; İbn Cübeyr, *Rihle*, s. 34; Evliya Çelebi, *Seyahatname*, IX-X/207; İbn Kesir, *el-Bidâye*, I/25.
- 24 Becker, "Bahr al-Kulzüm", *EI*, I/931; Şemseddin Sâmî, *Kâmûsü'l-a'lâm*, II/1243-4; Darkot, "Kızıldeniz", *İA*, VI/796.
- 25 Makrîzî, *el-Hıtat*, I/16.

- 26 Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, IV/1, s. 158.
- 27 Dânişmend, *İzahlı İslam Tarihi Kronolojisi*, s. 49; Bilge, "Kızıldeniz", *DİA*, XXV/557-8.
- 28 Darkot, "Kızıldeniz", *İA*, VI/796; Bilge, "Kızıldeniz", *DİA*, XXV/558; Abbadi ve Sâlim, *Tarihü'l-bahriyyeti'l-İslâmiyye*, s. 253; Şemseddin Sâmi, *Kâmûsü'l-a'lâm*, II/1243-4; Barnes, "Red Sea", *EB*, XIX/32; Schreiber ve Ryon, "Red Sea", *NEB*, XV/544; "Kızıldeniz", *GMA*, III/669; "Kızıldeniz", *BL*, XIII/6754.
- 29 Bosworth, "The Nomenclature of the Persian Gulf", s. XVIII. Ayrıca bkz. Vincent, *The Commerce and Navigation*, II/4 dn. 5; es-Sultan, *el-Bahrü'l-Ahmer*, s. 25.
- 30 Savory, "The Ancient Period", s. 25; Matvejevic, *Akdeniz'in Kitabı*, s. 177.
- 31 Dânişmend, *İzahlı İslam Tarihi Kronolojisi*, s. 48-9.
- 32 Zeydân, *el-Arab kable'l-İslâm*, s. 139.
- 33 Bosworth, "The Nomenclature of the Persian Gulf", s. XVIII; Pesce, *Jiddah*, s. 3; Matvejevic, *Akdeniz'in Kitabı*, s. 177; Darkot, "Kızıldeniz", *İA*, VI/796.
- 34 Bosworth, "The Nomenclature of the Persian Gulf", s. XVIII-XIX. Ayrıca bkz. Vincent, *The Commerce and Navigation*, II/4.
- 35 el-Mes'ûdî, *et-Tenbih*, s. 20; el-İdrîsî, *Nüzhetü'l-müştak*, I/133.
- 36 el-Bekrî, *Kitâbü'l-Mesâlik*, I/208; el-Hemdânî, *Sıfâtü Cezîreti'l-Arab*, s. 7; İbnü'l-Fakîh, *Muhtasarü Kitâbi'l-Büldân*, s. 78; İbn Rüste, *el-A'lâku'n-nefise*, s. 87; İbn Cübeyr, *Rihle*, s. 44, 45; Pîrî Reis, *Kitâb-ı Bahriyye*, I/72; İbn Battûta, *İbn Battûta Seyahatnamesi*, I/69; Dânişmend, *İzahlı İslam Tarihi Kronolojisi*, s. 50.
- 37 Nâsır Hüsrev, *Sefernâme*, s. 99; İbn Cübeyr, *Rihle*, s. 46; Makrîzî, *el-Hıtat*, I/203.
- 38 İbnü'l-Fakîh, *Muhtasarü Kitâbi'l-Büldân*, s. 78; Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, II/1, s. 5.
- 39 el-Mes'ûdî, *et-Tenbih*, s. 51; Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, I/1, s. 21; el-Mes'ûdî, *Mürücü'z-zeheb*, I/122; İbn Haldûn, *Mukaddime*, I/113; el-Bekrî, *Kitâbü'l-Mesâlik*, I/191; el-Bekrî, *Mu'cem*, I/6; Makrîzî, *el-Hıtat*, I/16.
- 40 Ebü'l-Fidâ, *Takvîmü'l-büldân*, s. 117; el-Mes'ûdî, *Mürücü'z-zeheb*, I/122; Makrîzî, *el-Hıtat*, I/16; Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, II/1, s. 41 ve IV/1, s. 159; İbnü'l-Fakîh, *Muhtasarü Kitâbi'l-Büldân*, s. 78.
- 41 İbn Şebbe, *Kitâbü Târihi'l-Medîneti'l-Münevvere*, II/745; el-Bekrî, *Kitâbü'l-Mesâlik*, I/32.
- 42 el-Bekrî, *Kitâbü'l-Mesâlik*, I/198.
- 43 el-Bekrî, *Kitâbü'l-Mesâlik*, II/619; ez-Zemahşerî, *Kitâbü'l-Cibâl*, s. 165; Nâsır Hüsrev, *Sefernâme*, s. 99; İbn Cübeyr, *Rihle*, s. 34; Makrîzî, *el-Hıtat*, I/16.
- 44 İbn Cübeyr, *Rihle*, s. 47, 50.
- 45 ed-Dimaşkî, *Nuhbetu'd-dehr*, s. 151; el-Mes'ûdî, *et-Tenbih*, s. 51.
- 46 Becker, "Bahr al-Kulzüm", *EI*, I/931; Darkot, "Kızıldeniz", *İA*, VI/796; Dânişmend, *İzahlı İslam Tarihi Kronolojisi*, s. 50.
- 47 Nâsır Hüsrev, *Sefernâme*, s. 99.
- 48 Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, I/1, s. 21.

- 49 İbn Havkal, *Sûretü'l-arz*, I/44; el-Istahrî, *Mesâlikü'l-memâlik*, s. 29.
- 50 Örneğin bkz. İbnü'l-Fakîh, *Muhtasaru Kitâbi'l-Büldân*, s. 7.
- 51 Makdisî, *Ahsenü't-tekâsîm*, s. 18.
- 52 Ahmet Rifat Efendi, *Lugâtu Târîhiyye ve'l-Coğrafıyye*, I-II/65; Yalçın, *Ansiklopedik Coğrafya Sözlüğü*, s. 174; Dânişmend, *İzahlı İslam Tarihi Kronolojisi*, s. 50; Becker, "Bahr al-Kulzüm", *EI*, I/931; Darkot, "Kızıldeniz", *İA*, VI/796; Bilge, "Kızıldeniz", *DİA*, XXV/558.
- 53 Bilge, "Kızıldeniz", *DİA*, XXV/558; Yalçın, *Ansiklopedik Coğrafya Sözlüğü*, s. 174.
- 54 Pîrî Reis, *Kitâb-ı Bahriyye*, I/53, 92.
- 55 Kâtib Çelebi, *Cihannümâ*, s. 482.
- 56 Darkot, "Kızıldeniz", *İA*, VI/796.
- 57 İbn Haldûn, *Mukaddime*, I/113.
- 58 Kavsi, *Ticâretü Mısır*, s. 10-11.
- 59 Pîrî Reis, *Kitâb-ı Bahriyye*, I/53.
- 60 Kramers, *Coğrafya ve Ticaret*, s. 12.
- 61 İbn Haldûn, *Mukaddime*, I/113.
- 62 Makrizî, *el-Hutut*, I/16-7. Bu yaklaşım başka çalışmalarda da karşımıza çıkmaktadır; bkz. Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, IV/1, s. 159; Ebû'l-Fidâ, *Takvîmü'l-büldân*, s. 12; İbn Haldûn, *Mukaddime*, I/113; Nâsır Hüsrev, *Sefernâme*, s. 64; Müstevfî, *Nüzhetü'l-kulûb*, s. 227; es-Senûsî, *er-Rihletü'l-Hicâziyye*, II/155.
- 63 el-Mes'ûdî, *Mürûcû'z-zeheb*, I/117; Ebû'l-Fidâ, *Takvîmü'l-büldân*, s. 24; es-Sultan, *el-Bahrü'l-Ahmer*, s. 30.
- 64 Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, I/2, s. 503.
- 65 Becker, "Bahr al-Kulzüm", *EI*, I/931.
- 66 İbn Haldûn, *Mukaddime*, I/113; Müstevfî, *Nüzhetü'l-kulûb*, s. 227; Becker, "Bahr al-Kulzüm", *EI*, I/931.
- 67 Şemseddin Sâmî, *Kâmûsü'l-a'lâm*, II/1243.
- 68 Ardel, *Hidroğrafya*, s. 221; es-Sultan, *el-Bahrü'l-Ahmer*, s. 27.
- 69 İnandık, *Deniz ve Kıyı Coğrafyası*, s. 13; Kurter, *Oseanografya*, s. 21.
- 70 Şemseddin Sâmî, *Kâmûsü'l-a'lâm*, II/1243; Sâlim, *el-Bahrü'l-Ahmer*, s. 4; Kavsi, *Ticâretü Mısır*, s. 10; Brawer ve Yonah, "Red Sea", *EJ*, XIV/14; İnandık, *Deniz ve Kıyı Coğrafyası*, s. 114; Kurter, *Oseanografya*, s. 21.
- 71 Bilge, "Kızıldeniz", *DİA*, XXV/558; Barnes, "Red Sea", *EB*, XIX/32; Atalay, *Denizaltı Jeolojisi*, s. 362.
- 72 Büyükoçkun, "Arabistan: Fizikî ve Beşerî Coğrafya", *DİA*, III/249; Yalçın, *Ansiklopedik Coğrafya Sözlüğü*, s. 174.
- 73 Darkot, "Kızıldeniz", *İA*, VI/796; Bilge, "Kızıldeniz", *DİA*, XXV/558.
- 74 Mazrûî, *Afrikalılar*, s. 41.
- 75 Mazrûî, *Afrikalılar*, s. 38.
- 76 Şeşen, *Salâhaddîn Eyyubi ve Devlet*, s. 445; Darkot, "Kızıldeniz", *İA*, VI/796.
- 77 Bilge, "Kızıldeniz", *DİA*, XXV/558; Barnes, "Red Sea", *EB*, XIX/32; Brawer ve Yonah, "Red Sea", *EJ*, XIV/15; Havend, *el-Mevsua*, s. 53; Atalay, *Denizaltı Je-*

- olojisi, s. 257-8; Abaza, *Aden ve's-siyâsetü'l-Britaniyye*, s. 18; *Rehber-i Bahr-i Ahmer*, s. 5.
- 78 Darkot, "Kızıldeniz", *İA*, VI/796; Abbadi ve Sâlim, *Tarihü'l-bahriyyeti'l-İslâmiyye*, s. 253; Şemseddin Sâmi, *Kâmûsü'l-a'lâm*, II/1243-4; es-Sultan, *el-Bahrü'l-Ahmer*, s. 27; *Rehber-i Bahr-i Ahmer*, s. 5; "Kızıldeniz", *HA*, VI/2789; "Kızıldeniz", *GMA*, III/669; Schreiber ve Ryon, "Red Sea", *NEB*, XV/544.
- 79 el-Mes'ûdî, *Mürûcû'z-zeheb*, I/120; el-Bekrî, *Kitâbü'l-Mesâlik*, I/198; el-İdrîsî, *Nüzhetü'l-müştâk*, I/10; İbn Rüste, *el-A'lâku'n-nefîse*, s. 84; el-Kalkaşendî, *Subhu'l-a'sâ*, III/241; es-Senûsî, *er-Rihletü'l-Hicâziyye*, II/155; Sâlim, *el-Bahrü'l-Ahmer*, s. 4.
- 80 el-Bekrî, *Kitâbü'l-Mesâlik*, I/201; Makrîzî, *el-Hıtat*, I/17; ed-Dımaşkî, *Nuhbetu'd-dehr*, s. 165; Evliya Çelebi, *Seyahatname*, IX-X/207.
- 81 el-Bekrî, *Kitâbü'l-Mesâlik*, I/201.
- 82 Müstevfî, *Nüzhetü'l-kulûb*, s. 227; el-Kalkaşendî, *Subhu'l-a'sâ*, III/241.
- 83 el-Istahrî, *Mesâlikü'l-memâlik*, s. 29; İbn Havkal, *Sûretü'l-arz*, I/44; Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, IV/1, s. 159.
- 84 Öngör, *Coğrafi Keşifler*, s. 12.
- 85 Kurter, *Oceanografya*, s. 21.
- 86 Kavsi, *Ticâretü Mısır*, s. 10; Havend, *el-Mevsua*, s. 53; es-Sultan, *el-Bahrü'l-Ahmer*, s. 27; Şemseddin Sâmi, *Kâmûsü'l-a'lâm*, II/1243-4; *Rehber-i Bahr-i Ahmer*, s. 5; Darkot, "Kızıldeniz", *İA*, VI/796; Bilge, "Kızıldeniz", *DİA*, XXV/558; Brawer ve Yonah, "Red Sea", *EJ*, XIV/15.
- 87 Atalay, *Denizaltı Jeolojisi*, s. 257-8.
- 88 Kurter, *Oceanografya*, s. 21; Bilge, "Kızıldeniz", *DİA*, XXV/558; Schreiber ve Ryon, "Red Sea", *NEB*, XV/544; Brawer ve Yonah, "Red Sea", *EJ*, XIV/15.
- 89 es-Senûsî, *er-Rihletü'l-Hicâziyye*, II/155; Abbadi ve Sâlim, *Tarihü'l-bahriyyeti'l-İslâmiyye*, s. 253; Havend, *el-Mevsua*, s. 53; Brawer ve Yonah, "Red Sea", *EJ*, XIV/15.
- 90 Barnes, "Red Sea", *EB*, XIX/32; Abaza, *Aden ve's-siyâsetü'l-Britaniyye*, s. 18.
- 91 el-Istahrî, *Mesâlikü'l-memâlik*, s. 29; İbn Havkal, *Sûretü'l-arz*, I/44; Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, IV/1, s. 159.
- 92 el-Mes'ûdî, *Mürûcû'z-zeheb*, I/120; İbn Rüste, *el-A'lâku'n-nefîse*, s. 84.
- 93 Makrîzî, *el-Hıtat*, I/17.
- 94 Müstevfî, *Nüzhetü'l-kulûb*, s. 227.
- 95 Nâsır Hüsrev, *Sefernâme*, s. 64.
- 96 Becker, "Bahr al-Kulzüm", *EI*, I/932.
- 97 Bilge, "Kızıldeniz", *DİA*, XXV/558; Barnes, "Red Sea", *EB*, XIX/33; Havend, *el-Mevsua*, s. 53; Schreiber ve Ryon, "Red Sea", *NEB*, XV/544; Brawer ve Yonah, "Red Sea", *EJ*, XIV/15.
- 98 Barnes, "Red Sea", *EB*, XIX/33.
- 99 Rentz, "Djazîrat al-Arab", *EI*, II/535.
- 100 Öngör, *Coğrafi Sözlüğü*, s. 447.
- 101 Brawer ve Yonah, "Red Sea", *EJ*, XIV/15.
- 102 Öngör, *Coğrafi Sözlüğü*, s. 447.

- 103 Rentz, "Djazîrat al-Arab", *EI*, II/535; es-Senûsî, *er-Rihletü'l-Hicâziyye*, II/155; Kavsi, *Ticâretü Mısır*, s. 10; Kurter, *Oseanografya*, s. 21; Öngör, *Coğrafya Sözlüğü*, s. 447.
- 104 Schreiber ve Ryon, "Red Sea", *NEB*, XV/544.
- 105 Bilge, "Kızıldeniz", *DİA*, XXV/558; Darkot, "Kızıldeniz", *İA*, VI/796; *Rehber-i Bahr-i Ahmer*, s. 5; Brawer ve Yonah, "Red Sea", *EJ*, XIV/15.
- 106 es-Senûsî, *er-Rihletü'l-Hicâziyye*, II/155.
- 107 el-Istahri, *Mesâlikü'l-memâlik*, s. 7; İbn Havkal, *Sûretü'l-arz*, I/18; Müstevfî, *Nüzhetü'l-kulûb*, s. 227.
- 108 Müstevfî, *Nüzhetü'l-kulûb*, s. 227.
- 109 Barnes, "Red Sea", *EB*, XIX/33; Schreiber ve Ryon, "Red Sea", *NEB*, XV/545.
- 110 Atalay, *Denizaltı Jeolojisi*, s. 258; Barnes, "Red Sea", *EB*, XIX/33. Ayrıca bkz. Schreiber ve Ryon, "Red Sea", *NEB*, XV/545.
- 111 Barnes, "Red Sea", *EB*, XIX/33.
- 112 Schreiber ve Ryon, "Red Sea", *NEB*, XV/545; Barnes, "Red Sea", *EB*, XIX/33; "Kızıldeniz", *HA*, VI/2789; Sâlim, *el-Bahrü'l-Ahmer*, s. 4.
- 113 McEvedy, *The Penguin Atlas of African History*, s. 12.
- 114 Barnes, "Red Sea", *EB*, XIX/33; İnandık, *Deniz ve Kıyı Coğrafyası*, s. 114; Schreiber ve Ryon, "Red Sea", *NEB*, XV/545; *Grosser Weltatlas*, s. 144.
- 115 Schreiber ve Ryon, "Red Sea", *NEB*, XV/545; *Grosser Weltatlas*, s. 144.
- 116 Schreiber ve Ryon, "Red Sea", *NEB*, XV/545; Barnes, "Red Sea", *EB*, XIX/33; İnandık, *Deniz ve Kıyı Coğrafyası*, s. 114; Atalay, *Denizaltı Jeolojisi*, s. 257-8.
- 117 Schreiber ve Ryon, "Red Sea", *NEB*, XV/545-6; "Kızıldeniz", *BL*, XIII/6754.
- 118 Schreiber ve Ryon, "Red Sea", *NEB*, XV/545; "Red Sea", *EB*, XIX/33.
- 119 Barnes, "Red Sea", *EB*, XIX/33; Ardel, *Hidrografya*, s. 223; İnandık, *Deniz ve Kıyı Coğrafyası*, s. 114; *Grosser Weltatlas*, s. 144.
- 120 Schreiber ve Ryon, "Red Sea", *NEB*, XV/545; Barnes, "Red Sea", *EB*, XIX/33; *Grosser Weltatlas*, s. 144.
- 121 el-Mes'ûdî, *et-Tenbih*, s. 260; Ebü'l-Fidâ, *Takvîmü'l-büldân*, s. 24. Ayrıca bkz. Dânişmend, *İzahlı İslam Tarihi Kronolojisi*, s. 49; Bilge, "Kızıldeniz", *DİA*, XXV/558.
- 122 Barendse, *The Arabian Seas*, s. 40.
- 123 Marmon, "Bab al-Mandab", *DMA*, II/33; Dânişmend, *İzahlı İslam Tarihi Kronolojisi*, s. 49.
- 124 Dânişmend, *İzahlı İslam Tarihi Kronolojisi*, s. 49.
- 125 Barendse, *The Arabian Seas*, s. 40.
- 126 Makdisî, *Ahsenü't-tekâsîm*, s. 12.
- 127 el-İdrisî, *Nüzhetü'l-müştak*, I/44.
- 128 Marmon, "Bab al-Mandab", *DMA*, II/32-3.
- 129 Darkot, "Kızıldeniz", *İA*, VI/796; es-Senûsî, *er-Rihletü'l-Hicâziyye*, II/155; Brawer ve Yonah, "Red Sea", *EJ*, XIV/15; es-Sultan, *el-Bahrü'l-Ahmer*, s. 30.
- 130 Ebü'l-Fidâ, *Takvîmü'l-büldân*, s. 24.
- 131 "Bâbü'l-mendeb", *TA*, V/23.
- 132 "Red Sea", *EB*, XIX/33; Marmon, "Bab al-Mandab", *DMA*, II/32; Barendse, *The Arabian Seas*, s. 40; es-Sultan, *el-Bahrü'l-Ahmer*, s. 30.

- 133 Schreiber ve Ryon, "Red Sea", *NEB*, XV/546.
- 134 McEvedy, *The Penguin Atlas of African History*, s. 12.
- 135 Becker, "Bahr al-Kulzüm", *EI*, I/932; Darkot, "Kızıldeniz", *İA*, VI/797.
- 136 Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, I/2, s. 503.
- 137 Murray, *Cultural Atlas of Africa*, s. 10.
- 138 Schreiber ve Ryon, "Red Sea", *NEB*, XV/545; "Kızıldeniz", *BL*, XIII/6754; Bâvezir, *Mealimu tarihi'l-Ceziretü'l-Arabiyye*, s. 19; Büyükcoşkun, "Arabistan: Fiziki ve Beşerî Coğrafya", *DİA*, III/250; "Kızıldeniz", *HA*, VI/2789; Ardel, *Hidrografya*, s. 223; Atalay, *Denizaltı Jeolojisi*, s. 259.
- 139 Büyükcoşkun, "Arabistan: Fiziki ve Beşerî Coğrafya", *DİA*, III/250.
- 140 Schreiber ve Ryon, "Red Sea", *NEB*, XV/545.
- 141 Bâvezir, *Mealimu tarihi'l-Ceziretü'l-Arabiyye*, s. 20; Brockelmann, *İslam Ulusları ve Devletleri Tarihi*, s. 1.
- 142 Schreiber ve Ryon, "Red Sea", *NEB*, XV/545; "Kızıldeniz", *BL*, XIII/6754.
- 143 Schreiber ve Ryon, "Red Sea", *NEB*, XV/545.
- 144 Schreiber ve Ryon, "Red Sea", *NEB*, XV/544; Brawer ve Yonah, "Red Sea", *EJ*, XIV/15; Bilge, "Kızıldeniz", *DİA*, XXV/558; Darkot, "Kızıldeniz", *İA*, VI/796; Abaza, *Aden ve's-siyâsetü'l-Britaniyye*, s. 19; *Rehber-i Bahr-i Ahmer*, s. 9; "Kızıldeniz", *HA*, VI/2789; Barnes, "Red Sea", *EB*, XIX/33-4; Öngör, *Coğrafya Sözlüğü*, s. 447; Yalçın, *Ansiklopedik Coğrafya Sözlüğü*, s. 174; "Kızıldeniz", *MGKA*, III/669.
- 145 Makrîzî, *el-Hıtat*, I/17.
- 146 Ardel, *Hidrografya*, s. 223; İnandık, *Deniz ve Kıyı Coğrafyası*, s. 20; Bilge, "Kızıldeniz", *DİA*, XXV/558; Kehhâle, *Dirâsât*, s. 6; Sâlim, *el-Bahrü'l-Ahmer*, s. 4; Shahid, "İslam Öncesi Arabistan", I/20; Abaza, *Aden ve's-siyâsetü'l-Britaniyye*, s. 19; Darkot, "Kızıldeniz", *İA*, VI/796; Şemseddin Sâmî, *Kâmûsü'l-â'lâm*, II/1243-4; *Rehber-i Bahr-i Ahmer*, s. 5; Schreiber ve Ryon, "Red Sea", *NEB*, XV/545-6; Öngör, *Coğrafya Sözlüğü*, s. 447.
- 147 Ardel, *Hidrografya*, s. 223; İnandık, *Deniz ve Kıyı Coğrafyası*, s. 20; Öngör, *Coğrafya Sözlüğü*, s. 447; Schreiber ve Ryon, "Red Sea", *NEB*, XV/545-6.
- 148 İnandık, *Deniz ve Kıyı Coğrafyası*, s. 19-20.
- 149 Schreiber ve Ryon, "Red Sea", *NEB*, XV/545; "Kızıldeniz", *BL*, XIII/6754.
- 150 İnandık, *Deniz ve Kıyı Coğrafyası*, s. 20; "Kızıldeniz", *HA*, VI/2789; Brawer ve Yonah, "Red Sea", *EJ*, XIV/15.
- 151 Darkot, "Kızıldeniz", *İA*, VI/796.
- 152 Ardel, *Hidrografya*, s. 223; İnandık, *Deniz ve Kıyı Coğrafyası*, s. 20; Darkot, "Kızıldeniz", *İA*, VI/796; Barnes, "Red Sea", *EB*, XIX/33-4.
- 153 Ardel, *Hidrografya*, s. 223; Öngör, *Coğrafya Sözlüğü*, s. 447; İnandık, *Deniz ve Kıyı Coğrafyası*, s. 20; Darkot, "Kızıldeniz", *İA*, VI/796; Barnes, "Red Sea", *EB*, XIX/33-4. Aynı bölge için verilen farklı oranlar büyük ihtimalle dönemsellikten kaynaklanmaktadır. Yıl boyunca tuzluluk oranı nispeten sabit kalan Akabe Körfezi için verilen oranlar arasındaki farklılıklar, bu sebeple çok daha düşüktür.
- 154 Barnes, "Red Sea", *EB*, XIX/33-4. Ayrıca bkz. İnandık, *Deniz ve Kıyı Coğrafyası*, s. 20, Öngör, *Coğrafya Sözlüğü*, s. 447.

- 155 Barnes, "Red Sea", *EB*, XIX/33-4.
- 156 İnandık, *Deniz ve Kıyı Coğrafyası*, s. 22-3; Öngör, *Coğrafya Sözlüğü*, s. 447; Barnes, "Red Sea", *EB*, XIX/33-4; Schreiber ve Ryon, "Red Sea", *NEB*, XV/545-6.
- 157 Ardel, *Hidrografya*, s. 223.
- 158 Ardel, *Hidrografya*, s. 223.
- 159 İnandık, *Deniz ve Kıyı Coğrafyası*, s. 38; Barnes, "Red Sea", *EB*, XIX/33; "Kızıldeniz", *HA*, VI/2789.
- 160 Barnes, "Red Sea", *EB*, XIX/33.
- 161 İnandık, *Deniz ve Kıyı Coğrafyası*, s. 38.
- 162 Barnes, "Red Sea", *EB*, XIX/33; Brawer ve Yonah, "Red Sea", *EJ*, XIV/15.
- 163 Barnes, "Red Sea", *EB*, XIX/33.
- 164 Barnes, "Red Sea", *EB*, XIX/33. Belli bir derinlikten 2000 m arasında eşsıcaklı bir bölge olduğuna dair bkz. "Kızıldeniz", *BL*, XIII/6754.
- 165 Büyükoşkun, "Arabistan: Fizikî ve Beşerî Coğrafya", *DİA*, III/250.
- 166 Schreiber ve Ryon, "Red Sea", *NEB*, XV/546.
- 167 es-Senûsî, *er-Rihletü'l-Hicâziyye*, II/157.
- 168 Hitti, *İslam Tarihi*, I/34.
- 169 es-Senûsî, *er-Rihletü'l-Hicâziyye*, II/157.
- 170 "Kızıldeniz", *HA*, VI/2789.
- 171 Kızıldeniz ortalaması yılda 25 cm'den azdır. Kuzeyde yağış miktarı 2 cm civarından fazla değildir. Bazı noktalara ise yıl boyunca hiç yağmur düşmez; bkz. Barnes, "Red Sea", *EB*, XIX/33.
- 172 "Kızıldeniz", *BL*, XIII/6754; Schreiber ve Ryon, "Red Sea", *NEB*, XV/545.
- 173 "Red Sea", *NEB*, XV/545.
- 174 Barnes, "Red Sea", *EB*, XIX/34; Schreiber ve Ryon, "Red Sea", *NEB*, XV/546.
- 175 Barnes, "Red Sea", *EB*, XIX/34.
- 176 Barnes, "Red Sea", *EB*, XIX/34; Schreiber ve Ryon, "Red Sea", *NEB*, XV/545.
- 177 Barnes, "Red Sea", *EB*, XIX/34.
- 178 Schreiber ve Ryon, "Red Sea", *NEB*, XV/545-6.
- 179 Kavsi, *Ticâretü Mısır*, s. 11; Barnes, "Red Sea", *EB*, XIX/34.
- 180 Kavsi, *Ticâretü Mısır*, s. 11-12; Sâlim, *el-Bahrü'l-Ahmer*, s. 4; Arenson, "Ships and Shipbuilding", *DMA*, XI/245.
- 181 el-İdrîsî, *Nüzhetü'l-müştak*, I/137.
- 182 ed-Dimaşkî, *Nuhbetü'd-dehr*, s. 165.
- 183 Arenson, "Ships and Shipbuilding", *DMA*, XI/245.
- 184 Barnes, "Red Sea", *EB*, XIX/33.
- 185 Schreiber ve Ryon, "Red Sea", *NEB*, XV/546.
- 186 Barnes, "Red Sea", *EB*, XIX/33.
- 187 Kavsi, *Ticâretü Mısır*, s. 11-12; Sâlim, *el-Bahrü'l-Ahmer*, s. 4; Arenson, "Ships and Shipbuilding", *DMA*, XI/245.
- 188 Risso, *Merchants and Faith*, s. 4; Pearson, "The Indian Ocean and the Red Sea", s. 38.
- 189 Pearson, "The Indian Ocean and the Red Sea", s. 38.

- 190 Arenson, "Ships and Shipbuilding", *DMA*, XI/245.
- 191 Shuiskii, "Navigation: Indian Ocean, Red Sea", *DMA*, IX/85; Darkot, "Kızıldeniz", *İA*, VI/797; Becker, "Bahr al-Kulzüm", *EI*, I/931-2; Kehhâle, *Dirâsât*, s. 6; Yalçın, *Ansiklopedik Coğrafya Sözlüğü*, s. 174; Ukayl, "Ehemmiyyetü'l-mevki'i'l-cografî", s. 31-3, 45.
- 192 Shuiskii, "Navigation: Indian Ocean, Red Sea", *DMA*, IX/85.
- 193 Makdisî, *Ahsenü't-tekâsîm*, s. 11; Sâlim, *el-Bahrü'l-Ahmer*, s. 4.
- 194 el-Bekrî, *Kitâbü'l-Mesâlik*, I/421.
- 195 Makdisî, *Ahsenü't-tekâsîm*, s. 11; İbn Havkal, *Sûretü'l-arz*, I/46; el-Istahrî, *Mesâlikü'l-memâlik*, s. 30; Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, I/2, s. 811; Müstevfî, *Nüzhetü'l-kulûb*, s. 227; Sâlim, *el-Bahrü'l-Ahmer*, s. 4; Kavsi, *Ticâretü Mısır*, s. 13.
- 196 el-Istahrî, *Mesâlikü'l-memâlik*, s. 31; el-Bekrî, *Kitâbü'l-Mesâlik*, I/421; el-Kazvînî, *Acâibu'l-mahlûkât*, s. 119; Müstevfî, *Nüzhetü'l-kulûb*, s. 227.
- 197 Makdisî, *Ahsenü't-tekâsîm*, s. 11-2.
- 198 Kâtib Çelebi, *Tuhfetü'l-kibâr*, I/97-8.
- 199 Darkot, "Kızıldeniz", *İA*, VI/797; Becker, "Bahr al-Kulzüm", *EI*, I/931-2.
- 200 Rentz, "Djazîrat al-Arab", *EI*, II/537.
- 201 Abdulalim, *el-Milâha*, s. 18-19.
- 202 bkz. Abdulalim, *el-Milâha*, s. 18-9.
- 203 Kavsi, *Ticâretü Mısır*, s. 11-12; Sâlim, *el-Bahrü'l-Ahmer*, s. 5.
- 204 Nâsır Hüsrev, *Sefernâme*, s. 99-100.
- 205 el-Mes'ûdî, *Mürûcû'z-zeheb*, I/122.
- 206 Hâfız, *Sırâü'l-kuvve'l-uzmâ*, s. 83.
- 207 el-İdrîsî, *Nüzhetü'l-müşâtâk*, I/9.
- 208 Nâsır Hüsrev, *Sefernâme*, s. 99; es-Sultan, *el-Bahrü'l-Ahmer*, s. 30.
- 209 Abaza, *Aden ve's-siyâsetü'l-Britaniyye*, s. 18.
- 210 el-İdrîsî, *Nüzhetü'l-müşâtâk*, I/10; Makrîzî, *el-Hutat*, I/17.
- 211 es-Sultan, *el-Bahrü'l-Ahmer*, s. 30-1.
- 212 Bu konuda bkz. Nâsır Hüsrev, *Sefernâme*, s. 99; Müstevfî, *Nüzhetü'l-kulûb*, s. 227; Sâlim, *el-Bahrü'l-Ahmer*, s. 3; Arenson, "Ships and Shipbuilding", *DMA*, XI/246; Hâfız, *Sırâü'l-kuvve'l-uzmâ*, s. 83; el-Miyâh, "el-Bahrü'l-Ahmer", s. 42; es-Sultan, *el-Bahrü'l-Ahmer*, s. 32; Darkot, "Kızıldeniz", *İA*, VI/796; Bilge, "Kızıldeniz", *DİA*, XXV/558; Rentz, "Djazîrat al-Arab", *EI*, II/535; es-Senûsî, *er-Ruhletü'l-Hicâziyye*, II/155-6; Şemseddin Sâmî, *Kâmûsü'l-a'lâm*, II/1244. Ayrıca bütün adalar için bkz. *Rehber-i Bahr-i Ahmer*.
- 213 Bilge, "Kızıldeniz", *DİA*, XXV/558.
- 214 Şemseddin Sâmî, *Kâmûsü'l-a'lâm*, II/1244.
- 215 Darkot, "Kızıldeniz", *İA*, VI/796.
- 216 Rentz, "Djazîrat al-Arab", *EI*, II/535; Darkot, "Kızıldeniz", *İA*, VI/796; Sâlim, *el-Bahrü'l-Ahmer*, s. 3; Arenson, "Ships and Shipbuilding", *DMA*, XI/246; "Kızıldeniz", *HA*, VI/2789.
- 217 Barnes, "Red Sea", *EB*, XIX/32; Rentz, "Djazîrat al-Arab", *EI*, II/535.

- 218 Müstevfî, *Nüzhetü'l-kulûb*, s. 227.
- 219 Müstevfî, *Nüzhetü'l-kulûb*, s. 227; ed-Dımaşkî, *Nuhbetü'd-dehr*, s. 165; Abaza, *Aden ve's-siyâsetü'l-Britaniyye*, s. 19-20; Rentz, "Djazîrat al-Arab", *El*, II/535; Darkot, "Kızıldeniz", *İA*, VI/796; *Rehber-i Bahr-i Ahmer*, s. 5-6; Sâlim, *el-Bahrü'l-Ahmer*, s. 4; Barnes, "Red Sea", *EB*, XIX/33.
- 220 Müstevfî, *Nüzhetü'l-kulûb*, s. 227; Kavsi, *Ticâretü Mısır*, s. 13.
- 221 el-İstahrî, *Mesâlikü'l-memâlik*, s. 30; İbn Havkal, *Sûretü'l-arz*, I/44-6; el-Bekrî, *Kitâbü'l-Mesâlik*, I/201; Makdisî, *Ahsenü't-tekâsım*, s. 12; el-İdrîsî, *Nüzhetü'l-müştâk*, I/137, 348; Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, IV/1, s. 159-160; İbn Battûta, *İbn Battûta Seyahatnamesi*, I/350.
- 222 Darkot, "Kızıldeniz", *İA*, VI/796; *Rehber-i Bahr-i Ahmer*, s. 5-6.
- 223 İnandık, *Deniz ve Kıyı Coğrafyası*, s. 179-180.
- 224 Rentz, "Djazîrat al-Arab", *El*, II/535; Şemseddin Sâmi, *Kâmûsü'l-a'lâm*, II/1243-4; Darkot, "Kızıldeniz", *İA*, VI/796; Sâlim, *el-Bahrü'l-Ahmer*, s. 3; Arenson, "Ships and Shipbuilding", *DMA*, XI/246; Schreiber ve Ryon, "Red Sea", *NEB*, XV/546; *Rehber-i Bahr-i Ahmer*, s. 6.
- 225 *Rehber-i Bahr-i Ahmer*, s. 5-6; Arenson, "Ships and Shipbuilding", *DMA*, XI/245; "Hicaz", *İA*, V/473; Abaza, *Aden ve's-siyâsetü'l-Britaniyye*, s. 20.
- 226 Sâlim, *el-Bahrü'l-Ahmer*, s. 4.
- 227 Makrîzî, *el-Hıtat*, I/17.
- 228 el-İdrîsî, *Nüzhetü'l-müştâk*, I/10.
- 229 el-İdrîsî, *Nüzhetü'l-müştâk*, I/136, 350.
- 230 el-İdrîsî, *Nüzhetü'l-müştâk*, I/136.
- 231 el-Hemdânî, *Sıfâtu Cezîreti'l-Arab*, s. 52; el-Bekrî, *Kitâbü'l-Mesâlik*, I/327; el-İdrîsî, *Nüzhetü'l-müştâk*, I/10; ed-Dımaşkî, *Nuhbetü'd-dehr*, s. 151; Ebü'l-Fidâ, *Takvîmü'l-büldân*, s. 24; el-Kalkaşendî, *Subhu'l-a'şâ*, V/335.
- 232 el-Bekrî, *Kitâbü'l-Mesâlik*, I/327; Ebü'l-Fidâ, *Takvîmü'l-büldân*, s. 24; ed-Dımaşkî, *Nuhbetü'd-dehr*, s. 151.
- 233 el-Hemdânî, *Sıfâtu Cezîreti'l-Arab*, s. 52; Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, II/1, s. 80.
- 234 el-Hemdânî, *Sıfâtu Cezîreti'l-Arab*, s. 52.
- 235 Ya'kûbî, *Kitâbü'l-Büldân*, s. 319; el-Bekrî, *Kitâbü'l-Mesâlik*, I/327; Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, II/2, s. 967.
- 236 el-Hemdânî, *Sıfâtu Cezîreti'l-Arab*, s. 52; Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, II/2, s. 967.
- 237 el-Bekrî, *Kitâbü'l-Mesâlik*, I/327.
- 238 Pearson, "The Indian Ocean and the Red Sea", s. 46.
- 239 "Dehlek", *BL*, VI/2833.
- 240 Longrigg, "Dahlak", *El*, II/90; "Dehlek", *BL*, VI/2833; Fayda, "Dehlek", *DİA*, IX/105.
- 241 Ya'kûbî, *Kitâbü'l-Büldân*, s. 319.
- 242 el-Cevâlikî, *el-Mu'arreb*, s. 147.
- 243 Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, II/2, s. 634.
- 244 Basset, "Dehlek", *İA*, III/508.

- 245 el-Hemdânî, *Sıfâtü Cezîreti'l-Arab*, s. 52; el-Bekrî, *Kitâbü'l-Mesâlik*, I/327; el-İdrîsî, *Nüzhetü'l-müştak*, I/10; ed-Dımaşkî, *Nuhbetu'd-dehr*, s. 151; Ebü'l-Fidâ, *Takvîmü'l-büldân*, s. 24; el-Kalkaşendî, *Subhu'l-a'sâ*, V/335.
- 246 el-Kalkaşendî, *Subhu'l-a'sâ*, V/335; Ebü'l-Fidâ, *Takvîmü'l-büldân*, s. 24.
- 247 Fayda, "Dehlek", *DİA*, IX/105.
- 248 Longrigg, "Dahlak", *El*, II/90; es-Sultan, *el-Bahrü'l-Ahmer*, s. 32.
- 249 Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, II/2, s. 634. Ayrıca bkz. Şemseddin Sâmî, *Kâmûsü'l-a'lâm*, III/2199; Fayda, "Dehlek", *DİA*, IX/105; Longrigg, "Dahlak", *El*, II/91.
- 250 *Rehber-i Bahr-i Ahmer*, s. 202.
- 251 Fayda, "Dehlek", *DİA*, IX/105; Longrigg, "Dahlak", *El*, II/91.
- 252 Longrigg, "Dahlak", *El*, II/90.
- 253 Fayda, "Dehlek", *DİA*, IX/105; Longrigg, "Dahlak", *El*, II/90.
- 254 el-Kalkaşendî, *Subhu'l-a'sâ*, III/240; Fayda, "Dehlek", *DİA*, IX/105; Şemseddin Sâmî, *Kâmûsü'l-a'lâm*, III/2199.
- 255 Fayda, "Dehlek", *DİA*, IX/105; Şemseddin Sâmî, *Kâmûsü'l-a'lâm*, III/2199.
- 256 Şemseddin Sâmî, *Kâmûsü'l-a'lâm*, III/2199.
- 257 Basset, "Dehlek", *İA*, III/508; Pearson, "The Indian Ocean and the Red Sea", s. 46.
- 258 Özel, "Afrika - Doğu Afrika'da İslamiyet", *DİA*, I/436; Fayda, "Dehlek", *DİA*, IX/105.
- 259 el-Vâkidî, *Kitâbü'l-Meğâzî*, III/983; İbn Sa'd, *et-Tabakâtü'l-kübrâ*, II/163; İbn Seyyidinnâs, *Uyûnu'l-eser*, II/278; el-Cevziyye, *Zâdû'l-meâd*, III/515. Ayrıca bkz. Hamîdullah, *Hız. Peygamberin Savaşları*, s. 193; Hamîdullah, *İslam Peygamberi*, I/271, 442; el-Cefâirî, *Muhâdarat*, s. 50.
- 260 et-Taberî, *Târihu'l-ümem ve'l-mülûk*, IV/112; İbnü'l-Esir, *el-Kâmil*, II/569; Ya'kübî, *Târihu'l-Ya'kübî*, II/48.
- 261 Öztürk, "Etiyopya", *DİA*, XI/492-3; Özel, "Afrika - Doğu Afrika'da İslamiyet", *DİA*, I/436; Fayda, "Dehlek", *DİA*, IX/105.
- 262 el-Cefâirî, *Muhâdarat*, s. 50; Öztürk, "Etiyopya", *DİA*, XI/492-3; Bilge, "Kızıldeniz", *DİA*, XXV/558.
- 263 Özel, "Afrika - Doğu Afrika'da İslamiyet", *DİA*, I/436.
- 264 Longrigg, "Dahlak", *El*, II/91.
- 265 Fayda, "Dehlek", *DİA*, IX/105; Basset, "Dehlek", *İA*, III/508.
- 266 Öztürk, "Etiyopya", *DİA*, XI/493.
- 267 Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, II/2, s. 634. Ayrıca bkz. Cerâdât, *el-Ehemmiyyetü'l-istiratiyye*, s. 29; Şemseddin Sâmî, *Kâmûsü'l-a'lâm*, III/2199; Basset, "Dehlek", *İA*, III/508; Fayda, "Dehlek", *DİA*, IX/105.
- 268 İbnü'l-Mücâvir, *Sıfâtü bilâdi'l-Yemen*, s. 110; Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, II/2, s. 634. Ayrıca bkz. Şemseddin Sâmî, *Kâmûsü'l-a'lâm*, III/2199; Basset, "Dehlek", *İA*, III/508; Longrigg, "Dahlak", *El*, II/91; Fayda, "Dehlek", *DİA*, IX/105.
- 269 Şemseddin Sâmî, *Kâmûsü'l-a'lâm*, III/2199.
- 270 Fayda, "Dehlek", *DİA*, IX/105; Basset, "Dehlek", *İA*, III/508.

- 271 Fayda, "Dehlek", *DİA*, IX/105.
- 272 Fayda, "Dehlek", *DİA*, IX/105.
- 273 Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, II/2, s. 634.
- 274 el-Kalkaşendî, *Subhu'l-a'şâ*, V/336.
- 275 Basset, "Dehlek", *İA*, III/508.
- 276 Heyd, *Yakın-Doğu Ticaret Tarihi*, s. 476-7.
- 277 Şemseddin Sâmi, *Kâmûsü'l-a'lâm*, V/3392; Rentz, "Djazîratil arab", *EI*, II/535; es-Sultan, *el-Bahrü'l-Ahmer*, s. 32.
- 278 Şemseddin Sâmi, *Kâmûsü'l-a'lâm*, V/3392.
- 279 Schleifer, "Feresan", *İA*, IV/556.
- 280 el-Hemdânî, *Sıfâtü Cezîreti'l-Arab*, s. 53; Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, III/2, s. 874.
- 281 Şemseddin Sâmi, *Kâmûsü'l-a'lâm*, V/3392.
- 282 Grohmann, "Perim", *İA*, IX/551; es-Sultan, *el-Bahrü'l-Ahmer*, s. 31-2.
- 283 Barnes, "Red Sea", *EB*, XIX/33; Marmon, "Bab al-Mandab", *DMA*, II/32; Barendse, *The Arabian Seas*, s. 40.
- 284 Barendse, *The Arabian Seas*, s. 40.
- 285 Grohmann, "Perim", *İA*, IX/552; Cerâdât, *el-Ehemmiyyetü'l-istiraticıyye*, s. 29.
- 286 Cerâdât, *el-Ehemmiyyetü'l-istiraticıyye*, s. 29.
- 287 Grohmann, "Perim", *İA*, IX/552.
- 288 Grohmann, "Perim", *İA*, IX/552; es-Sultan, *el-Bahrü'l-Ahmer*, s. 31.
- 289 Grohmann, "Kudummul", *EI*, V/345.
- 290 İbnü'l-Mücâvir, *Sıfâtü bilâdi'l-Yemen*, s. 55.
- 291 Öngör, *Coğrafya Sözlüğü*, s. 412.
- 292 Şemseddin Sâmi, *Kâmûsü'l-a'lâm*, V/3695.
- 293 Makdisî, *Ahsenü't-tekâsım*, s. 12.
- 294 Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, II/1, s. 80.
- 295 Barendse, *The Arabian Seas*, s. 40.
- 296 Şemseddin Sâmi, *Kâmûsü'l-a'lâm*, V/3695.
- 297 el-Hemdânî, *Sıfâtü Cezîreti'l-Arab*, s. 52; Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, II/1, s. 80.
- 298 Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, I/2, s. 811; Müstevfî, *Nüzhetü'l-kulûb*, s. 227.
- 299 Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, I/2, s. 811; ayrıca bkz. el-Kazvîni, *Acâibu'l-mahlûkât*, s. 119.
- 300 Grohmann, "Sevakin", *İA*, X/523.
- 301 *Rehber-i Bahr-i Ahmer*, s. 146.
- 302 Hofheinz, "Sawakin", *EI*, IX/87.
- 303 Schreiber ve Ryon, "Red Sea", *NEB*, XV/546.
- 304 Pearson, "The Indian Ocean and the Red Sea", s. 38.
- 305 Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, IV/1, s. 160.
- 306 Bâvezir, *Mealimu tarihi'l-Ceziretü'l-Arabiyye*, s. 20; Schreiber ve Ryon, "Red Sea", *NEB*, XV/545.

- 307 Savory, "The Ancient Period", s. 4; Schreiber ve Ryon, "Red Sea", *NEB*, XV/546; Saunders, *A History of Medieval Islam*, s. 2; Brawer ve Yonah, "Red Sea", *EJ*, XIV/15; Rentz, "Djazîrat al-Arab", *EI*, II/535-6; Barnes, "Red Sea", *EB*, XIX/33; "Kızıldeniz", *HA*, VI/2789; Darkot, "Kızıldeniz", *İA*, VI/796; Arenson, "Ships and Shipbuilding", *DMA*, XI/246; Ukayl, "Ehemmiyyetü'l-mevki'i'l-coğrafi", s. 31; Abaza, *Aden ve's-siyâsetü'l-Britaniyye*, s. 19-21.
- 308 Rentz, "Djazîrat al-Arab", *EI*, II/535-6.
- 309 Barnes, "Red Sea", *EB*, XIX/33; "Kızıldeniz", *HA*, VI/2789.
- 310 Rentz, "Djazîrat al-Arab", *EI*, II/536.
- 311 Hasan, *İslâm Tarihi*, I/17-8; Yıldız, "Arabistan - Tarih", *DİA*, III/252.
- 312 Hasan, *İslâm Tarihi*, I/20; Hitti, *İslam Tarihi*, I/34; Ali, *A Study of Islamic History*, s. 145.
- 313 Miquel, *İslam ve Medeniyeti*, I/29-30.
- 314 Büyükçoşkun, "Arabistan: Fizikî ve Beşerî Coğrafya", *DİA*, III/248.
- 315 "Arabia", *TA*, III/199.
- 316 "Arabistan", *TA*, III/199-200.
- 317 Hasan, *İslâm Tarihi*, I/20.
- 318 el-Hemdânî, *Sıfâtü Cezîreti'l-Arab*, s. 46; el-Kalkaşendî, *Subhu'l-a'şâ*, V/5; Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, II/1, s. 78.
- 319 el-Istahrî, *Mesâlikü'l-memâlik*, s. 14.
- 320 el-Hemdânî, *Sıfâtü Cezîreti'l-Arab*, s. 47-8; Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, II/1, s. 77; Ebü'l-Fidâ, *Takvîmü'l-büldân*, s. 78; el-Bekrî, *Kitâbü'l-Mesâlik*, I/146; el-Bekrî, *Mu'cem*, I/7.
- 321 el-Hemdânî, *Sıfâtü Cezîreti'l-Arab*, s. 1.
- 322 Hasan, *İslâm Tarihi*, I/21.
- 323 Hitti, *İslam Tarihi*, I/34.
- 324 Hasan, *İslâm Tarihi*, I/21.
- 325 Grohmann, "Tihame", *İA*, XII/1, s. 281; Büyükçoşkun, "Arabistan: Fizikî ve Beşerî Coğrafya", *DİA*, III/250.
- 326 Lewis, *Tarihte Araplar*, s. 18. Bu konudaki görüşler için bkz. Grohmann, "Tihame", *İA*, XII/1, s. 280-1.
- 327 Hasan, *İslâm Tarihi*, I/20.
- 328 Büyükçoşkun, "Arabistan: Fizikî ve Beşerî Coğrafya", *DİA*, III/250; Miquel, *İslam ve Medeniyeti*, I/28; Darkot, "Kızıldeniz", *İA*, VI/796; Rentz, "Djazîrat al-Arab", *EI*, II/536; Grohmann, "Tihame", *İA*, XII/1, s. 280; Arenson, "Ships and Shipbuilding", *DMA*, XI/246.
- 329 "Tihame", *BL*, XXII/11532.
- 330 Grohmann, "Tihame", *İA*, XII/1, s. 281; Barnes, "Red Sea", *EB*, XIX/32.
- 331 İbnü'l-Fakîh, *Muhtasarü Kitâbi'l-Büldân*, s. 26; el-Hemdânî, *Sıfâtü Cezîreti'l-Arab*, s. 48; el-Bekrî, *Mu'cem*, I/7, 9; Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, II/1, s. 77; Ebü'l-Fidâ, *Takvîmü'l-büldân*, s. 78-9; el-Kazvîni, *Âsârü'l-bilâd*, s. 58. Ayrıca bkz. el-İsfahânî, *Bilâdü'l-Arab*, s. 14; Lewis, *Tarihte Araplar*, s. 18; "Hicaz", *İA*, V/472; Dayyif, *et-Tetavvur*, s. 22; Hasan, *İslâm Tarihi*, I/21.
- 332 el-Mes'ûdî, *Mürûcû'z-zeheb*, II/75; el-Kazvîni, *Âsârü'l-bilâd*, s. 55.
- 333 Küçükaşçı, "Hicaz", *DİA*, XVII/433.

- 334 Hasan, *İslâm Tarihi*, I/20; Küçükaşcı, "Hicaz", *DİA*, XVII/433; "Hicaz", *İA*, V/472; el-Cürafî, *el-Muktetaf*, s. 42.
- 335 Küçükaşcı, "Hicaz", *DİA*, XVII/433.
- 336 Mantran, *İslamın Yayılış Tarihi*, s. 61.
- 337 Planhol, "İslam Toplumu ve Medeniyeti - Coğrafi Konum", s. 329-330.
- 338 Miquel, İslam ve Medeniyeti, I/29-30; "Arabistan", *TA*, III/202.
- 339 Hasan, *İslâm Tarihi*, I/23.
- 340 Hasan, *İslâm Tarihi*, I/23-4.
- 341 Miquel, İslam ve Medeniyeti, I/29-30.
- 342 Büyükcoşkun, "Arabistan: Fizikî ve Beşerî Coğrafya", *DİA*, III/250.
- 343 Grohmann, "Tihame", *İA*, XII/1, s. 281.
- 344 Büyükcoşkun, "Arabistan: Fizikî ve Beşerî Coğrafya", *DİA*, III/251; "Arabistan", *TA*, III/202.
- 345 "Arabistan", *TA*, III/202.
- 346 Shahid, "İslam Öncesi Arabistan", s. 19-21; Büyükcoşkun, "Arabistan: Fizikî ve Beşerî Coğrafya", *DİA*, III/251.
- 347 "Arabistan", *TA*, III/203.
- 348 "Arabistan", *TA*, III/203.
- 349 "Tihame", *BL*, XXII/11532; Grohmann, "Tihame", *İA*, XII/1, s. 281; "Arabistan", *TA*, III/203.
- 350 Küçükaşcı, "Hicaz", *DİA*, XVII/433; "Hicaz", *İA*, V/473; "Arabistan", *TA*, III/203.
- 351 *Doğuştan Günümüze Büyük İslam Tarihi*, I/106; Darkot, "Kızıldeniz", *İA*, VI/796; Rentz, "Djazirat al-Arab", *El*, II/536; Arenson, "Ships and Shipbuilding", *DMA*, XI/246; Lewis, *Tarihte Araplar*, s. 17; Mantran, *İslamın Yayılış Tarihi*, s. 61, 65-6; *Rehber-i Bahr-i Ahmer*, s. 8.
- 352 Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, IV/2, s. 1035; el-Ömerî, *Mesâlikü'l-ıbsâr*, s. 152, 154.
- 353 *Doğuştan Günümüze Büyük İslam Tarihi*, I/114; Mantran, *İslamın Yayılış Tarihi*, s. 62.
- 354 Rodinson, *H. Muhammed*, s. 32; el-Cürafî, *el-Muktetaf*, s. 41.
- 355 Zeydân, *el-Arab kable'l-İslâm*, s. 139.
- 356 el-Hemdânî, *Sıfâtü Cezîretü'l-Arab*, s. 51; Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, IV/2, s. 1035.
- 357 Nâsır Hüsrev, *Sefernâme*, s. 107.
- 358 el-Ömerî, *Mesâlikü'l-ıbsâr*, s. 149.
- 359 Grohmann, "Yemen", *İA*, XII/373.
- 360 Ingrams, "Yemen", *EB*, XXIII/886.
- 361 Grohmann, "Yemen", *İA*, XIII/373.
- 362 Ingrams, "Yemen", *EB*, XXIII/886; Saunders, *A History of Medieval Islam*, s. 2.
- 363 *Doğuştan Günümüze Büyük İslam Tarihi*, I/114.
- 364 Beeston, "Arabia - Pre Islamic Arabia", *DMA*, I/369-70.
- 365 Shahid, "İslam Öncesi Arabistan", s. 21.

- 366 Grohmann, "Yemen", *İA*, XIII/372.
- 367 Ingrams, "Yemen", *EB*, XXIII/888.
- 368 Gürsoy, "Yemen", *TA*, XXXIII/431-2.
- 369 Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, IV/2, s. 1036.
- 370 Makdisî, *Ahsenü't-tekâsım*, s. 98; el-İdrîsî, *Nüzhetü'l-müştâk*, I/53; Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, IV/2, s. 1036.
- 371 Lewis, *Tarihte Araplar*, s. 22.
- 372 Barendse, *The Arabian Seas*, s. 35-6.
- 373 Barendse, *The Arabian Seas*, s. 35-6; Shahid, "İslam Öncesi Arabistan", s. 19.
- 374 el-Kalkaşendî, *Subhu'l-a'sâ*, V/10.
- 375 Savory, "The Ancient Period", s. 4.
- 376 "Kızıldeniz", *BL*, XIII/6754.
- 377 Gözenç, *Afrika Ülkeler Coğrafyası*, s. 123; Parmaksızoğlu, "Mısır", *TA*, XXIV/97.
- 378 Gözenç, *Afrika Ülkeler Coğrafyası*, s. 123-4; Parmaksızoğlu, "Mısır", *TA*, XXIV/97.
- 379 Parmaksızoğlu, "Mısır", *TA*, XXIV/97.
- 380 İbn Abdülhakem, *Fütûhu Mısır*, s. 61; İbn Hurdâzbih, *Kitâbü'l-Mesâlik*, s. 83; İbn Rüste, *el-A'lâku'n-nefise*, s. 115-6; İbnü'l-Fakîh, *Muhtasarü Kitâbi'l-Büldân*, s. 57; el-Istahrî, *Mesâlikü'l-memâlik*, s. 48; Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, IV/546; el-Kalkaşendî, *Subhu'l-a'sâ*, III/310-2; Makrizî, *el-Hutut*, I/15; İbn Tağrıberdî, *en-Nücümü'z-zâhire*, I/1, s. 37.
- 381 el-Istahrî, *Mesâlikü'l-memâlik*, s. 48. Ayrıca bkz. es-Süyûtî, *Hüsnu'l-muhâdara*, I/23.
- 382 Makdisî, *Ahsenü't-tekâsım*, s. 193-5.
- 383 Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, IV/549.
- 384 İnan, *Eski Mısır Tarih ve Medeniyeti*, s. 3.
- 385 Gözenç, *Afrika Ülkeler Coğrafyası*, s. 124-5; Parmaksızoğlu, "Mısır", *TA*, XXIV/98.
- 386 Gözenç, *Afrika Ülkeler Coğrafyası*, s. 125.
- 387 Nâsır Hüsrev, *Sefernâme*, s. 95.
- 388 Makrizî, *el-Hutut*, I/101-3; es-Süyûtî, *Hüsnu'l-muhâdara*, II/428-448. Ayrıca bkz. Becker, "Mısır", *İA*, VIII/233-4.
- 389 Becker, "Mısır", *İA*, VIII/233-4.
- 390 Nâsır Hüsrev, *Sefernâme*, s. 56-7.
- 391 Bakır, "Orta Çağ İslam Dünyasında Dokuma Sanayi", s. 788-9.
- 392 Makrizî, *el-Hutut*, I/226; İbn Memmâtî, *Kitâbü Kavânini'd-devâvîn*, s. 81.
- 393 Lombard, *İlk Zafer Yıllarında İslam*, s. 28.
- 394 Lombard, *İlk Zafer Yıllarında İslam*, s. 29; Brockelmann, *İslam Ulusları ve Devletleri Tarihi*, s. 45; Becker, "Mısır", *İA*, VIII/219; Christides, "Navies, Islamic", *DMA*, IX/74.
- 395 Lewis, "Mısır ve Suriye", s. 183.
- 396 Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, IV/1, s. 552; es-Süyûtî, *Hüsnu'l-muhâdara*, I/20-2.

- 397 Müslim b. Haccac, *Sahîh-i Müslim Tercemesi ve Şerhi*, X, bâb 56, hadis no.227, s. 470-1.
- 398 İbn Abdülhakem, *Fütûhu Mısır*, s. 50-54; İbn Tağrıberdî, *en-Nücûmü'z-zâhire*, I/1, s. 33.
- 399 el-Kindî, *Fedâilü Mısri'l-mahrûse*, s. 6-7.
- 400 el-Kindî, *Fedâilü Mısri'l-mahrûse*, s. 50-1.
- 401 Nâsır Hüsrev, *Sefernâme*, s. 80-1.
- 402 Süyûtî, *Hüsnü'l-muhâdara*, I/20-2.
- 403 İbn Memmâtî, *Kitâbü Kavânîni'd-devâvîn*, s. 81.
- 404 İbn Kesîr, *Hadislerle Kur'ân-ı Kerîm Tefsiri*, X/5634.
- 405 İbn Kesîr, *Hadislerle Kur'ân-ı Kerîm Tefsiri*, II/360.
- 406 el-Kindî, *Fedâilü Mısri'l-mahrûse*, s. 10.
- 407 el-Kindî, *Fedâilü Mısri'l-mahrûse*, s. 27-9.
- 408 Büyükcoşkun, "Arabistan: Fizikî ve Beşerî Coğrafya", *DİA*, III/249; Yalçın, *Ansiklopedik Coğrafya Sözlüğü*, s. 174.
- 409 "Tur-i Sina", *BL*, XX/10549; Gözenç, *Afrika Ülkeler Coğrafyası*, s. 123-4.
- 410 "Tur-i Sina", *BL*, XX/10549.
- 411 Murray, *Cultural Atlas of Africa*, s. 174.
- 412 "Sudan", *BL*, XXI/10849.
- 413 Murray, *Cultural Atlas of Africa*, s. 174; "Sudan", *TA*, XXIX/465.
- 414 "Sudan", *TA*, XXIX/465.
- 415 Murray, *Cultural Atlas of Africa*, s. 176; Özey, *Afrika Kıtası ve Ülkeleri*, s. 79; "Sudan", *TA*, XXIX/465-6.
- 416 Delafosse, "Sudan", *İA*, X/772.
- 417 Öztürk, *Etiyopya'da İslamiyet*, I/19.
- 418 Vincent, *The Commerce and Navigation*, II/10-1.
- 419 McEvedy, *The Penguin Atlas of African History*, s. 20-4.
- 420 Öztürk, *Etiyopya'da İslamiyet*, I/19; McEvedy, *The Penguin Atlas of African History*, s. 24.
- 421 Guidi, "Habeşistan", *İA*, V/1, s. 6. Bu husustaki muhtelif yorumlar için bkz. Öztürk, *Etiyopya'da İslamiyet*, I/21, dn. 5.
- 422 Öztürk, *Etiyopya'da İslamiyet*, I/21-2; McEvedy, *The Penguin Atlas of African History*, s. 28.
- 423 Öztürk, *Etiyopya'da İslamiyet*, I/19, 22
- 424 Guidi, "Habeşistan", *İA*, V/1, s. 6.
- 425 Murray, *Cultural Atlas of Africa*, s. 176.
- 426 Murray, *Cultural Atlas of Africa*, s. 177; "Habeşistan", *TA*, XVIII/258.
- 427 "Habeşistan", *TA*, XVIII/258.
- 428 Guidi, "Habeşistan", *İA*, V/1, s. 6-7.

II. KIZILDENİZ HAVZASINDA DENİZCİLİK VE GEMİCİLİK

- 1 Casson, *Antik Çağda Denizcilik ve Gemiler*, s. 1-3.
- 2 Casson, *Antik Çağda Denizcilik ve Gemiler*, s. 3-4, 8; Christides, "Milaha", *EI*, VII/40.
- 3 Casson, *Antik Çağda Denizcilik ve Gemiler*, s. 8-10; İnan, *Eski Mısır Tarih ve Medeniyeti*, s. 210-2; Christides, "Milaha", *EI*, VII/40.
- 4 Casson, *Antik Çağda Denizcilik ve Gemiler*, s. 9-10.
- 5 Casson, *Antik Çağda Denizcilik ve Gemiler*, s. 5-6.
- 6 Vincent, *The Commerce and Navigation*, II/250. Vincent, Vasco de Gama'nın bu yörelerde benzer tipte kayıklarla karşılaştığını kaydeder.
- 7 Casson, *Antik Çağda Denizcilik ve Gemiler*, s. 5-6; Benson, *Gemiler*, s. 6.
- 8 Casson, *Antik Çağda Denizcilik ve Gemiler*, s. 11-13; Christides, "Milaha", *EI*, VII/40.
- 9 İnan, *Eski Mısır Tarih ve Medeniyeti*, s. 76-7, 212; Cerâdât, *el-Ehemmiyyetü'l-istiraticıyye*, s. 40.
- 10 Christides, "Milaha", *EI*, VII/40-1.
- 11 İnan, *Eski Mısır Tarih ve Medeniyeti*, s. 213.
- 12 Cerâdât, *el-Ehemmiyyetü'l-istiraticıyye*, s. 41; İnan, *Eski Mısır Tarih ve Medeniyeti*, s. 96-7.
- 13 İnan, *Eski Mısır Tarih ve Medeniyeti*, s. 213; Schreiber ve Ryon, "Red Sea", *NEB*, XV/546; Mehran, *el-Hadâretü'l-Mısıryyetü'l-kadîme*, s. 222-3; Bâfakîh, *Târîhu'l-Yemen*, s. 179.
- 14 Cerâdât, *el-Ehemmiyyetü'l-istiraticıyye*, s. 41-2; İnan, *Eski Mısır Tarih ve Medeniyeti*, s. 103-5, 213.
- 15 Cerâdât, *el-Ehemmiyyetü'l-istiraticıyye*, s. 43; İnan, *Eski Mısır Tarih ve Medeniyeti*, s. 160-1.
- 16 Şemseddin Sâmî, *Kâmûsü'l-a'lâm*, V/3439; Günaltay, *Suriye ve Filistin*, s. 201-2; Hâfız, *Sırâü'l-kuvve'l-uzmâ*, s. 85.
- 17 Christides, "Milaha", *EI*, VII/41; Cerâdât, *el-Ehemmiyyetü'l-istiraticıyye*, s. 52.
- 18 Günaltay, *Suriye ve Filistin*, s. 200-1.
- 19 Freeman, *Mısır, Yunan ve Roma*, s. 121.
- 20 Günaltay, *Suriye ve Filistin*, s. 201-2.
- 21 Christides, "Milaha", *EI*, VII/41; Cerâdât, *el-Ehemmiyyetü'l-istiraticıyye*, s. 52.
- 22 Cerâdât, *el-Ehemmiyyetü'l-istiraticıyye*, s. 53.
- 23 Cerâdât, *el-Ehemmiyyetü'l-istiraticıyye*, s. 43-4; Ukayl, "Ehemmiyyetü'l-mevki'i'l-cografî", s. 46; Bâfakîh, *Târîhu'l-Yemen*, s. 180.
- 24 bkz. Cerâdât, *el-Ehemmiyyetü'l-istiraticıyye*, s. 43-4; Ukayl, "Ehemmiyyetü'l-mevki'i'l-cografî", s. 46.
- 25 Cerâdât, *el-Ehemmiyyetü'l-istiraticıyye*, s. 44.
- 26 Vincent, *The Commerce and Navigation*, II/14.
- 27 Christides, "Milaha", *EI*, VII/41.
- 28 Vincent, *The Commerce and Navigation*, II/10-1.
- 29 Vincent, *The Commerce and Navigation*, II/21-4.

- 30 Cerâdât, *el-Ehemmiyyetü'l-istiraticiyye*, s. 43, 46-9.
- 31 Starr, *Antik Çağda Deniz Gücü*, s. 65, 67, 70-1.
- 32 el-Cefâirî, *Muhâdarat*, s. 47-8; Cerâdât, *el-Ehemmiyyetü'l-istiraticiyye*, s. 50; Cevâd Ali, *el-Mufasssal*, VII/271.
- 33 Afzalur Rahman, *Siret Ansiklopedisi*, IV/409.
- 34 el-Cefâirî, *Muhâdarat*, s. 48; Cerâdât, *el-Ehemmiyyetü'l-istiraticiyye*, s. 50; Cevâd Ali, *el-Mufasssal*, VII/272.
- 35 Cerâdât, *el-Ehemmiyyetü'l-istiraticiyye*, s. 50.
- 36 Cevâd Ali, *el-Mufasssal*, VII/271.
- 37 Freeman, *Mısır, Yunan ve Roma*, s. 524.
- 38 Cerâdât, *el-Ehemmiyyetü'l-istiraticiyye*, s. 50.
- 39 Hamîdullah, "el-İlaf", s. 219.
- 40 Abdulalim, *el-Milâha*, s. 22; es-Samirâî, "el-Milâha", s. 112.
- 41 Christides, "Naval History", s. 310.
- 42 Christides, "Naval History", s. 311; Christides, "Navies, Islamic", *DMA*, IX/73; Ayrıca bkz. Abdulalim, *el-Milâha*, s. 18; Ahmed, "Coğrafya", s. 37-8.
- 43 Bostan, "Gemi", *DİA*, XIV/8.
- 44 Cevâd Ali, *el-Mufasssal*, VII/257; es-Samirâî, "el-Milâha", s. 112.
- 45 Cevâd Ali, *el-Mufasssal*, VII/256.
- 46 Christides, "Milaha", *EI*, VII/41.
- 47 Cevâd Ali, *el-Mufasssal*, VII/257; es-Samirâî, "el-Milâha", s. 112.
- 48 Christides, "Milaha", *EI*, VII/40.
- 49 Christides, "Milaha", *EI*, VII/41.
- 50 Cerâdât, *el-Ehemmiyyetü'l-istiraticiyye*, s. 53.
- 51 Afzalur Rahman, *Siret Ansiklopedisi*, IV/408; Cerâdât, *el-Ehemmiyyetü'l-istiraticiyye*, s. 52.
- 52 Cerâdât, *el-Ehemmiyyetü'l-istiraticiyye*, s. 53.
- 53 es-Samirâî, "el-Milâha", s. 112.
- 54 Hasan, *İslâm Tarihi*, I/44.
- 55 Cerâdât, *el-Ehemmiyyetü'l-istiraticiyye*, s. 39-40, 53.
- 56 Kehhâle, *Dirâsât*, s. 5-6.
- 57 Kehhâle, *Dirâsât*, s. 6; Bosworth ve Kindermann, "Safina", *EI*, VIII/809.
- 58 Bosworth ve Kindermann, "Safina", *EI*, VIII/809.
- 59 Çağatay, *Arap Tarihi*, s. 21; Cerâdât, *el-Ehemmiyyetü'l-istiraticiyye*, s. 55; Mantran, *İslâmın Yayılış Tarihi*, s. 62.
- 60 Cerâdât, *el-Ehemmiyyetü'l-istiraticiyye*, s. 55.
- 61 Hasan, *İslâm Tarihi*, IV/221; eş-Şebûl, "el-Bahriyyetü'l-İslâmiyye", s. 355; Aycan, *Muaviye Bin Ebî Süfyan*, s. 90.
- 62 el-Belâzürî, *Fütûhu'l-büldân*, s. 181-2.
- 63 İbn Haldûn, *Mukaddime*, I/645.
- 64 Kâşif, *Mısır fî fecri'l-İslam*, s. 92; Hasan, *İslâm Tarihi*, IV/221.
- 65 Hasan, *İslâm Tarihi*, IV/221.

- 66 Mâhir, *el-Bahriyye fî'l-Mısr*, s. 68.
- 67 Sâlim, *el-Bahrü'l-Ahmer*, s. 7-10.
- 68 Cevâd Ali, *el-Mufasssal*, VII/244; Kûçûkaşcı, "Hicaz", *DİA*, XVII/433.
- 69 Abbas Tâha, "Kuvve'l-müslimîne'l-harbiyye", s. 173.
- 70 Cevâd Ali, *el-Mufasssal*, VII/244.
- 71 Kehhâle, *Dirâsât*, s. 6; Bosworth ve Kindermann, "Safina", *El*, VIII/809.
- 72 Hartmann, "Çin", *İA*, III/406.
- 73 İbn Haldûn, *Mukaddime*, I/645.
- 74 Abdulalim, *el-Milâha*, s. 21-2.
- 75 Lewis, *Tarihte Araplar*, s. 139; Tersîsî, *Bilâdu sebe'*, s. 92.
- 76 Derveze, *Kur'an'a Göre Hz. Muhammed'in Hayatı*, I/28.
- 77 Bosworth ve Kindermann, "Safina", *El*, VIII/809.
- 78 Jourdin, *Avrupa ve Deniz*, s. 198.
- 79 Matvejevic, *Akdeniz'in Kitabı*, s. 200-2.
- 80 Kavsi, *Ticâretü Mısr*, s. 15.
- 81 Bosworth ve Kindermann, "Safina", *El*, VIII/809.
- 82 Rifâî, *el-İslâm*, s. 206.
- 83 Bosworth ve Kindermann, "Safina", *El*, VIII/809.
- 84 Bu görüşler için bkz. Abdulalim, *el-Milâha*, s. 22; Bosworth ve Kindermann, "Safina", *El*, VIII/808; Behçet, "İslamlarda Denizcilik", s. 73; el-Melîcî, "el-Ustûlü'l-İslâmî", s. 69.
- 85 el-Melîcî, "el-Ustûlü'l-İslâmî", s. 71; Hitti, *İslam Tarihi*, I/158.
- 86 Ahmed, "Coğrafya", s. 38
- 87 Derveze, *Kur'an'a Göre Hz. Muhammed'in Hayatı*, I/27.
- 88 Bu konudaki görüşler için bkz. Bosworth ve Kindermann, "Safina", *El*, VIII/808.
- 89 Nebi Bozkurt, "Bahriye", *DİA*, IV/496.
- 90 Bosworth ve Kindermann, "Safina", *El*, VIII/808-9.
- 91 Bosworth ve Kindermann, "Safina", *El*, VIII/808; Hourani, *Arab Seafaring*, s. 89; Rifâî, *el-İslâm*, s. 211; es-Samirâî, "el-Milâha", s. 115; Christides, "Navies, Islamic", *DMA*, IX/76
- 92 Christides, "Navies, Islamic", *DMA*, IX/76.
- 93 Bosworth ve Kindermann, "Safina", *El*, VIII/808.
- 94 Kur'an'da "sefine" kelimesinin geçtiği yerleri görmek için bkz. Kehf 71, 79; Ankebût 15
- 95 Kur'an'da "câriye" veya "cevâri" kelimelerinin geçtiği yerleri görmek için bkz. Şûra 32; Zâriyât 3; Rahmân 24; Hâkka 11.
- 96 Kur'an'da gemi karşılığında en fazla kullanılan "fûlk" kelimesinin geçtiği yerleri görmek için bkz. Bakara 164; A'râf 64; Yunus 22, 73; Hûd, 37; İbrâhim 32; Nahl 14; İsrâ 66; Hac 65; Mü'minûn 22, 27, 28; Şuarâ 119; Ankebût 65; Rûm 46; Lokman 31; Fâtır 12; Yâsîn 41; Sâffât 140; Mümin 80; Zuhurf 12; Câsiye 12.
- 97 Bosworth ve Kindermann, "Safina", *El*, VIII/808.
- 98 es-Samirâî, "el-Milâha", s. 115.

- 99 Bosworth ve Kindermann, "Safina", *EI*, VIII/808.
- 100 Christides, "Navies, Islamic", *DMA*, IX/76.
- 101 ed-Dakdûki, *el-Cündiyye*, s. 258; Fehmî, "el-Bahriyyetü'l-İslâmiyye", s. 399; Hashmî, "Dhâtu's-Sawâri", s. 59.
- 102 İbn Kesîr, *Hadislerle Kur'ân-ı Kerîm Tefsîri*, VIII/3925; Yazır, *Hak Dini Kur'an Dili*, IV/537.
- 103 İbn Haldûn, *Mukaddime*, II/393-4.
- 104 Bosworth ve Kindermann, "Safina", *EI*, VIII/808.
- 105 Rifâî, *el-İslâm*, s. 205.
- 106 Abdulalim, *el-Milâha*, s. 23.
- 107 Kallek, *Asr-ı Saâdette Yönetim-Piyasa İlişkisi*, s. 87.
- 108 Bosworth ve Kindermann, "Safina", *EI*, VIII/808; Matvejevic, *Akdeniz'in Kitabı*, s. 137-8.
- 109 Christides, "Navies, Islamic", *DMA*, IX/73.
- 110 Ayalon, "Memluklar ve Deniz Kuvvetleri", s. 39-40.
- 111 Ayalon, "Memluklar ve Deniz Kuvvetleri", s. 39-40.
- 112 Matvejevic, *Akdeniz'in Kitabı*, s. 135.
- 113 Bebel, *Hizmeti Muhammed ve Arap Kültürü*, s. 48.
- 114 Cevâd Ali, *el-Mufasssal*, VII/244; Kehhâle, *Dirâsât*, s. 6; Bosworth ve Kindermann, "Safina", *EI*, VIII/809; Ayalon, "Memluklar ve Deniz Kuvvetleri", s. 39.
- 115 Mez, *İslâm'ın Rönesansı*, s. 503; Bakır, "Orta Çağ İslam Dünyasında Deri, Tahta ve Kâğıt Sanayi", s. 102.
- 116 Lombard, *el-Coğrafiyye't-târîhiyye*, s. 229.
- 117 Abbadi ve Sâlim, *Tarihü'l-bahriyyeti'l-İslâmiyye*, s. 208; Bakır, "Orta Çağ İslam Dünyasında Deri, Tahta ve Kâğıt Sanayi", s. 126.
- 118 İbn İshâk, *Sîretü İbn İshâk*, s. 83; İbn Hişâm, *es-Sîretü'n-Nebeviyye*, I-II/193; Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, III/1, s. 301; İbnü'l-Esir, *el-Kâmil*, II/44; İbn Haldûn, *Mukaddime*, II/244; Müstevfi, *Nüzhetü'l-kulûb*, s. 6.
- 119 Bosworth ve Kindermann, "Safina", *EI*, VIII/809.
- 120 Ayalon, "Memluklar ve Deniz Kuvvetleri", s. 39-40.
- 121 Cevâd Ali, *el-Mufasssal*, VII/256.
- 122 Hasan, *İslâm Tarihi*, I/83-5.
- 123 Bozkurt, "Bahriye", *DİA*, IV/496; Abdulalim, *el-Milâha*, s. 31.
- 124 Afzalur Rahman, *Siret Ansiklopedisi*, I/291-2.
- 125 İbn Mâce, *es-Sünen*, VII, bâb 10, hadis no. 2778, s. 493.
- 126 Ebû Davut, *Sünen*, IX, hadis no. 2493, s. 466.
- 127 Matvejevic, *Akdeniz'in Kitabı*, s. 139.
- 128 Müslim b. Haccac, *Sahîh*, IX, bâb 49, hadis no.160, 161, s. 124-6; Ebû Davut, *Sünen*, IX, hadis no. 2490, s. 460-1. Ayrıca bkz. İbn Kesîr, *el-Bidâye*, VI/222; es-Süyûtî, *Târîhu'l-hulefâ*, s. 155.
- 129 Hamîdullah, *İslam Peygamberi*, II/957.
- 130 Bozkurt, "Bahriye", *DİA*, IV/496.
- 131 Hamîdullah, *İslam Peygamberi*, I/293-4.

- 132 Hamîdullah, *H. Peygamberin Savaşları*, s. 193.
- 133 Makrîzî, *el-Hıtat*, II/190; el-Kettânî, *et-Terâtibu'l-Idâriyye*, s. 129-130: el-Melîcî, "el-Ustûlü'l-İslâmî", s. 73; Kâşîf, *Mısr fî fecri'l-İslâm*, s. 92.
- 134 Hamîdullah, *İslam Peygamberi*, I/271; Bozkurt, "Bahriye", *DİA*, IV/496.
- 135 İbn Sa'd, *et-Tabakâtü'l-kübrâ*, I/204; Ebü'l-Fidâ, *Târîh*, I/177; İbn Seyyidinnâs, *Uyûnu'l-eser*, I/210; el-Cevziyye, *Zâdü'l-meâd*, I/97, III/23-4; Diyarbekrî, *Târîhu'l-hamîs*, s. 288-9; İbn Kesîr, *el-Bidâye*, III/66; Hamîdullah, *İslam Peygamberi*, I/293; Berki ve Keskioglu, *Hatemu'l-Enbiyâ*, s. 92; Mahmud Es'ad, *İslâm Tarihi*, s. 466; Bilge, "Kızıldeniz", *DİA*, XXV/558.
- 136 Öztürk, *Etiyopya'da İslamiyet*, I/62; Önkâl, "Hicret", *DİA*, XVII/459.
- 137 Öztürk, *Etiyopya'da İslamiyet*, I/78.
- 138 İbn İshâk, *Sîretü İbn İshâk*, s. 218; İbn Kesîr, *el-Bidâye*, III/94; Diyarbekrî, *Târîhu'l-hamîs*, I/319. Bu konuda detaylı bir tetkik için bkz. Öztürk, *Etiyopya'da İslamiyet*, I/103.
- 139 bkz. Öztürk, *Etiyopya'da İslamiyet*, I/78-9.
- 140 bkz. Öztürk, *Etiyopya'da İslamiyet*, I/80.
- 141 Hamîdullah, *İslam Peygamberi*, I/301.
- 142 Öztürk, *Etiyopya'da İslamiyet*, I/80.
- 143 Öztürk, *Etiyopya'da İslamiyet*, I/79.
- 144 Berki ve Keskioglu, *Hatemu'l-Enbiyâ*, s. 92-3.
- 145 İbn İshâk, *Sîretü İbn İshâk*, s. 205; İbn Sa'd, *et-Tabakâtü'l-kübrâ*, I/208; el-Cevziyye, *Zâdü'l-meâd*, III/27.
- 146 İbnü'l-Esîr, *el-Kâmil*, II/213; Hamîdullah, *İslam Peygamberi*, I/303.
- 147 Küçükaşçı, "Hicaz", *DİA*, XVII/433.
- 148 Bu konudaki görüşler için bkz. Mâhir, *el-Bahriyye fi'l-Mısr*, s. 275.
- 149 el-Vâkîdî, *Kütübü'l-Megâzî*, III/983; İbn Sa'd, *et-Tabakâtü'l-kübrâ*, II/163; İbn Seyyidinnâs, *Uyûnu'l-eser*, II/278; el-Cevziyye, *Zâdü'l-meâd*, III/515. Ayrıca bkz. Hamîdullah, *H. Peygamberin Savaşları*, s. 193; a.mlf., *İslam Peygamberi*, I/442, s. 271; el-Cefâîrî, *Muhâdarat*, s. 50.
- 150 Hamîdullah, *İslam Peygamberi*, I/442.
- 151 İbnü'l-Esîr, *el-Kâmil*, II/569; Ya'kûbî, *Târîhu'l-Ya'kûbî*, II/48; Hasan, *İslâm Tarihi*, I/221.
- 152 İbn Hişâm, *es-Sîretü'n-Nebeviyye*, I-II/640.
- 153 Buhârî, *Sahîh*, IX, bâb 61, hadis no.61, s. 4035-6; İbn Sa'd, *et-Tabakâtü'l-kübrâ*, II/163; İbn Seyyidinnâs, *Uyûnu'l-eser*, II/278; el-Cevziyye, *Zâdü'l-meâd*, III/515.
- 154 Mahmud Es'ad, *İslâm Tarihi*, s. 821.
- 155 et-Taberî, *Târîhu'l-ümem ve'l-mülûk*, IV/112; İbnü'l-Esîr, *el-Kâmil*, II/569; Ya'kûbî, *Târîhu'l-Ya'kûbî*, II/48.
- 156 Hamîdullah, *İslam Peygamberi*, I/442.
- 157 Öztürk, *Etiyopya'da İslamiyet*, I/150.
- 158 el-Cefâîrî, *Muhâdarat*, s. 50.
- 159 el-Cefâîrî, *Muhâdarat*, s. 50.

- 160 Bilge, "Kızıldeniz", *DİA*, XXV/558; el-Cefâirî, *Muhâdarat*, s. 50.
- 161 Hamîdullah, *Hiz. Peygamberin Savaşları*, s. 193; a.mlf., *İslam Peygamberi*, I/335; Bozkurt, "Bahriye", *DİA*, IV/496; Bilge, "Kızıldeniz", *DİA*, XXV/558.
- 162 Hamîdullah, *İslam'da Devlet İdaresi*, s. 355.
- 163 bkz. "Kubrus", *EB*, V/304.
- 164 el-Belâzürî, *Fütûhu'l-büldân*, s. 218-9; el-Kudâî, *Kitâbü'l-İnbâ*, s. 185; İbnü'l-Esîr, *el-Kâmil*, III/96; İbn Kesîr, *el-Bidâye*, VII/153; es-Süyûtî, *Târîhu'l-hulefâ*, s. 155.
- 165 el-Belâzürî, *Fütûhu'l-büldân*, s. 175-6; Diyarbekrî, *Târîhu'l-hamîs*, II/242.
- 166 et-Taberî, *Târîhu'l-ümem ve'l-mülûk*, IV/105; İbn Sa'd, *et-Tabakâtü'l-kübrâ*, III/282; el-Belâzürî, *Fütûhu'l-büldân*, s. 169, s. 304-315; el-Kudâî, *Kitâbü'l-İnbâ*, s. 179; İbnü'l-Esîr, *el-Kâmil*, II/564; İbn Kesîr, *el-Bidâye*, VII/97-8; İbn Memmâtî, *Kitâbü Kavânîni'd-devâvin*, s. 77; Ebü'l-Fidâ, *Târîh*, I/228; Diyarbekrî, *Târîhu'l-hamîs*, II/242; Makrîzî, *el-Hutat*, I/294.
- 167 el-Belâzürî, *Fütûhu'l-büldân*, s. 168-9, 176, 181-2, 315-6; İbn A'sem, *Kitâbü'l-Fütûh*, I-II/263; el-Kudâî, *Kitâbü'l-İnbâ*, s. 179; İbnü'l-Esîr, *el-Kâmil*, II/431; Ebü'l-Fidâ, *Târîh*, I/229-230.
- 168 eş-Şebûl, "el-Bahriyyetü'l-İslâmiyye", s. 355.
- 169 el-Belâzürî, *Fütûhu'l-büldân*, s. 183; İbnü'l-Esîr, *el-Kâmil*, II/431.
- 170 İbnü'l-Esîr, *el-Kâmil*, II/562; Numanî, *Hiz. Ömer ve Devlet İdaresi*, s. 147.
- 171 Hitti, *İslam Tarihi*, I/307.
- 172 et-Taberî, *Târîhu'l-ümem ve'l-mülûk*, IV/258; Makrîzî, *el-Hutat*, II/190; İbnü'l-Esîr, *el-Kâmil*, III/95; el-Belâzürî, *Fütûhu'l-büldân*, s. 218; İbn A'sem, *Kitâbü'l-Fütûh*, I-II/263-4; es-Süyûtî, *Târîhu'l-hulefâ*, s. 155.
- 173 İbn Sa'd, *et-Tabakâtü'l-kübrâ*, III/285; et-Taberî, *Târîhu'l-ümem ve'l-mülûk*, IV/258; Makrîzî, *el-Hutat*, II/190; İbnü'l-Esîr, *el-Kâmil*, III/95; İbn A'sem, *Kitâbü'l-Fütûh*, I-II/264; es-Süyûtî, *Târîhu'l-hulefâ*, s. 155; Zeydân, *Medeniyet-i İslâmiye Tarihi*, I/185.
- 174 et-Taberî, *Târîhu'l-ümem ve'l-mülûk*, IV/258; İbnü'l-Esîr, *el-Kâmil*, III/95-6; el-Belâzürî, *Fütûhu'l-büldân*, s. 218; Makrîzî, *el-Hutat*, II/190; İbn Kesîr, *el-Bidâye*, VII/153; İbn A'sem, *Kitâbü'l-Fütûh*, I-II/264; es-Süyûtî, *Târîhu'l-hulefâ*, s. 155.
- 175 Mehmed Hâlid, *Mufasssal Târîh-i İslâm*, s. 427.
- 176 Cevâd Ali, *el-Mufasssal*, VII/244.
- 177 İbn Haldûn, *Mukaddime*, I/645.
- 178 Abbas Tâha, "Kuvve'l-müslimîne'l-harbiyye", s. 173.
- 179 el-Belâzürî, *Fütûhu'l-büldân*, s. 629.
- 180 İbn Kuteybe, *el-Ma'ârif*, s. 284; İbnü'l-Esîr, *el-Kâmil*, II/538; Makrîzî, *el-Hutat*, II/189.
- 181 İbn Sa'd, *et-Tabakâtü'l-kübrâ*, IV/360; İbnü'l-Esîr, *el-Kâmil*, II/538-9; Makrîzî, *el-Hutat*, II/189; Ali, *A Study of Islamic History*, s. 146.
- 182 et-Taberî, *Târîhu'l-ümem ve'l-mülûk*, IV/112; İbnü'l-Esîr, *el-Kâmil*, II/569; Ya'kûbî, *Târîhu'l-Ya'kûbî*, II/48.
- 183 et-Taberî, *Târîhu'l-ümem ve'l-mülûk*, IV/112.

- 184 Fehmî, “el-Bahriyyetü'l-İslâmiyye”, s. 279.
- 185 Ya'kûbî, *Târîhu'l-Ya'kûbî*, II/49; Fehmî, “el-Bahriyyetü'l-İslâmiyye”, s. 280; Seyyid, “İskenderiye”, *DİA*, XXII/574.
- 186 el-Belâzürî, *Fütûhu'l-büldân*, s. 117.
- 187 İbn Abdülhakem, *Fütûhu Mısır*, s. 282-3; İbn Sa'd, *et-Tabakâtü'l-kübrâ*, III/282, 310-5; İbn Şebbe, *Kitâbü Târîhi'l-Medîneti'l-Münevvere*, II/738-745; et-Taberî, *Târîhu'l-ümem ve'l-mülûk*, IV/98-100; İbnü'l-Esîr, *el-Kâmil*, II/556; İbn Kesîr, *el-Bidâye*, VII/90; Ya'kûbî, *Târîhu'l-Ya'kûbî*, II/46; Ebü'l-Fidâ, *Târîh*, I/228; Makrîzî, *el-Hıtat*, II/141-2; es-Süyûtî, *Târîhu'l-hulefâ*, s. 132; a.mlf. *Hüsnü'l-muhâdara*, I/156 ve II/387. Taberî kıtlık yılını h. 17 olarak verirken, İbnü'l-Esîr ve İbn Kesîr kıtlık senesini h. 18 yılı hadiseleri içinde ele almışlardır. Ancak İbn Kesîr, kıtlık senesinin h. 18'den sonra olması gerektiğini, çünkü o dönemde henüz Mısır'ın fethedilmediğini nakletmektedir. Bu konuya ilişkin nakilde bulunan Makrîzî de, Mısır'ın fethedildiği yılla ilgili olarak h. 20, h. 16 gibi farklı rivayetlere yer verirken, kıtlık yılının da h. 17 yılı sonu, 18 yılı başlarında gerçekleştiği yönünde bir rivayete yer verir (Makrîzî, *el-Hıtat*, I/294). Süyûtî, söz konusu olayın, Mısır'ın fethinden önce gerçekleştiğine, hatta bu hadisenin Mısır'ın fethini teşvik edici bir rol oynadığına dikkat çekmektedir (es-Süyûtî, *Hüsnü'l-muhâdara*, I/157).
- 188 Makrîzî, *el-Hıtat*, II/143; Abbadi ve Sâlim, *Tarihü'l-bahriyyeti'l-İslâmiyye*, s. 259.
- 189 el-Belâzürî, *Fütûhu'l-büldân*, s. 310.
- 190 Ali, *A Study of Islamic History*, s. 146.
- 191 el-Belâzürî, *Fütûhu'l-büldân*, s. 310; Makrîzî, *el-Hıtat*, II/143; es-Süyûtî, *Hüsnü'l-muhâdara*, II/387.
- 192 İbn Abdülhakem, *Fütûhu Mısır*, s. 285; Makrîzî, *el-Hıtat*, II/142-3; es-Süyûtî, *Hüsnü'l-muhâdara*, I/157; Fehmî, “el-Bahriyyetü'l-İslâmiyye”, s. 340.
- 193 es-Süyûtî, *Hüsnü'l-muhâdara*, II/387
- 194 İbn Abdülhakem, *Fütûhu Mısır*, s. 288; İbn Sa'd, *et-Tabakâtü'l-kübrâ*, III/315; Ya'kûbî, *Târîhu'l-Ya'kûbî*, II/46.
- 195 Ya'kûbî, *Târîhu'l-Ya'kûbî*, II/46; Makdisî, *Ahsenü't-tekâsîm*, s. 196; Fehmî, “el-Bahriyyetü'l-İslâmiyye”, s. 281.
- 196 et-Taberî, *Târîhu'l-ümem ve'l-mülûk*, IV/100; İbnü'l-Esîr, *el-Kâmil*, II/556; Ebü'l-Fidâ, *Târîh*, I/228.
- 197 Kallek, *Asr-ı Saâdette Yönetim-Piyasa İlişkisi*, s. 145.
- 198 İbn Havkal, *Sûretü'l-arz*, s. 140; Abbadi ve Sâlim, *Tarihü'l-bahriyyeti'l-İslâmiyye*, s. 156; Çağatay, *Arap Tarihi*, s. 33; Heyd, *Yakın-Doğu Ticaret Tarihi*, s. 4; Christides, “Milaha”, *EI*, VII/42; el-Kettânî, *et-Terâtibu'l-idâriyye*, II/282; Becker, “Bahr al-Kulzum”, *EI*, I/932; Walker, “Süveyş”, *İA*, II/256.
- 199 el-Mes'ûdî, *Mürûcû'z-zeheb*, II/263; el-Bekrî, *Kitâbü'l-Mesâlik*, I/199; el-Kalkaşendî, *Subhu'l-a'sâ*, III/242; Fehmî, “el-Bahriyyetü'l-İslâmiyye”, s. 281.
- 200 el-Mes'ûdî, *Mürûcû'z-zeheb*, II/263; el-Bekrî, *Kitâbü'l-Mesâlik*, I/199; Mâhir, *el-Bahriyye fî'l-Mısır*, s. 66; Hasan, *İslâm Tarihi*, III/142.
- 201 İbn Haldûn, *Mukaddime*, I/113.

- 202 el-Belâzürî, *Fütûhu'l-büldân*, s. 304-309; Mâhir, *el-Bahriyye fi'l-Mısır*, s. 76-7; Fehmî, "el-Bahriyyetü'l-İslâmiyye", s. 281.
- 203 İbn Abdülhakem, *Fütûhu Mısır*, s. 305; el-Belâzürî, *Fütûhu'l-büldân*, s. 309; Fehmî, "el-Bahriyyetü'l-İslâmiyye", s. 281.
- 204 Fehmî, "The Muslim Navy", s. 24-5; *Doğuştan Günümüze Büyük İslam Tarihi*, II/200.
- 205 Fehmî, "The Muslim Navy", s. 25; a.mlf., "el-Bahriyyetü'l-İslâmiyye", s. 282; Runciman, "Deniz Kuvvetinin Orta Çağ Tarihindeki Rolü", s. 158.
- 206 Fehmî, "The Muslim Navy", s. 25.
- 207 et-Taberî, *Târîhu'l-ümem ve'l-mülûk*, IV/260; İbnü'l-Esîr, *el-Kâmil*, III/96; İbn Kesîr, *el-Bidâye*, VII/153; İbn A'sem, *Kitâbü'l-Fütûh*, I-II/347-8; İbnü'l-Verdî, *Tetimmatü'l-Muhtasar*, I/229; Ebü'l-Fidâ, *Târîh*, I/333.
- 208 el-Belâzürî, *Fütûhu'l-büldân*, s. 218.
- 209 el-Belâzürî, *Fütûhu'l-büldân*, s. 218; İbn A'sem, *Kitâbü'l-Fütûh*, I-II/348; el-Kettânî, *et-Terâtibu'l-idâriyye*, II/129-130; eş-Şebûl, "el-Bahriyyetü'l-İslâmiyye", s. 358.
- 210 et-Taberî, *Târîhu'l-ümem ve'l-mülûk*, IV/260; İbnü'l-Esîr, *el-Kâmil*, III/96; Makrîzî, *el-Hutat*, II/190.
- 211 Aycan, *Muaviye Bin Ebî Süfyan*, s. 91; Subhi Salih, *İslam Kurumları*, s. 305; Kehhâle, *Dirâsât*, s. 7.
- 212 Fehmî, "The Muslim Navy", s. 25.
- 213 *Doğuştan Günümüze Büyük İslam Tarihi*, II/199.
- 214 İbn A'sem, *Kitâbü'l-Fütûh*, I-II/348; Adevî, *el-Emeviyyûn ve'l-Bizantiyyûn*, s. 83; Aycan, *Muaviye Bin Ebî Süfyan*, s. 91.
- 215 Aycan, *Muaviye Bin Ebî Süfyan*, s. 92.
- 216 Hashmî, "Dhâtu's-Sawârî", s. 57.
- 217 Rifâî, *el-İslâm*, s. 209.
- 218 el-Belâzürî, *Fütûhu'l-büldân*, s. 218.
- 219 Fehmî, "The Muslim Navy", s. 25.
- 220 Zeydân, *Medeniyet-i İslâmiye Tarihi*, I/185-6; Subhi Salih, *İslam Kurumları*, s. 305; Hashmî, "Dhâtu's-Sawârî", s. 62.
- 221 Hashmî, "Dhâtu's-Sawârî", s. 62.
- 222 Hourani, *Arab Seafaring*, s. 57-8; Fehmî, "el-Bahriyyetü'l-İslâmiyye", s. 384.
- 223 Hashmî, "Dhâtu's-Sawârî", s. 62.
- 224 İbn Haldûn, *Mukaddime*, I/645-6.
- 225 Hashmî, "Dhâtu's-Sawârî", s. 62.
- 226 et-Taberî, *Târîhu'l-ümem ve'l-mülûk*, IV/262; İbnü'l-Esîr, *el-Kâmil*, III/96; İbnü'l-Verdî, *Tetimmatü'l-Muhtasar*, I/229; İbn Kesîr, *el-Bidâye*, VII/153; Ebü'l-Fidâ, *Târîh*, I/333; el-Belâzürî, *Fütûhu'l-büldân*, s. 218; İbn A'sem, *Kitâbü'l-Fütûh*, I-II/348.
- 227 Halife b. Hayyât, *Târîh*, s. 160; et-Taberî, *Târîhu'l-ümem ve'l-mülûk*, IV/258; İbnü'l-Esîr, *el-Kâmil*, III/95; el-Belâzürî, *Fütûhu'l-büldân*, s. 220; İbn A'sem, *Kitâbü'l-Fütûh*, I-II/350; es-Süyûtî, *Târîhu'l-hulefâ*, s. 155.

- 228 Müslim b. Haccac, *Sahih*, IX, bâb 49, hadis no.160, 161, s. 124-6; Ebû Davut, *Sünen*, IX, hadis no. 2490, s. 460-1. Ayrıca bkz. İbn Kesîr, *el-Bidâye*, VI/222; es-Süyûtî, *Târihu'l-hulefâ*, s. 155.
- 229 Halife b. Hayyât, *Târih*, s. 160; et-Taberî, *Târihu'l-ümem ve'l-mülûk*, IV/258; el-Belâzürî, *Fütûhu'l-büldân*, s. 218; es-Süyûtî, *Târihu'l-hulefâ*, s. 155; el-Kettânî, *et-Terâtibu'l-idâriyye*, II/129-130; Mâhir, *el-Bahriyye fî'l-Mısr*, s. 82; Fehmî, "el-Bahriyyetü'l-İslâmiyye", s. 282.
- 230 Kâşif, *Mısr fî fecri'l-İslâm*, s. 100; Fehmî, "el-Bahriyyetü'l-İslâmiyye", s. 385.
- 231 İbnü'l-Esir, *el-Kâmil*, III/97; Makrîzî, *el-Hutat*, II/190. Ayrıca bkz. el-Kettânî, *et-Terâtibu'l-idâriyye*, II/129-130; Ali, *A Study of Islamic History*, s. 146.
- 232 Fehmî, "The Muslim Navy", s. 25; Fehmî, "el-Bahriyyetü'l-İslâmiyye", s. 283.
- 233 "Kubrus", *EB*, V/304; Darkot, "Kıbrıs", *İA*, VI/673.
- 234 Aycan, *Muaviye Bin Ebî Süfyan*, s. 93.
- 235 *Doğuştan Günümüze Büyük İslam Tarihi*, II/199.
- 236 Darkot, "Kıbrıs", *İA*, VI/672-3.
- 237 Enan, *Decisive Moments*, s. 78.
- 238 İbn A'sem, *Kütübü'l-Fütûh*, I-II/352-4, 361; Bar Hebraeus, *Abû'l-Farac Tarihi*, s. 181; Ebû'l-Fidâ, *Târih*, I/259; Diyarbekrî, *Târihu'l-hamîs*, II/255; Enan, *Decisive Moments*, s. 78; Fayda, "Hulefâ-yi Râşidîn", *DİA*, XVIII/330; Fehmî, "el-Bahriyyetü'l-İslâmiyye", s. 284-5; Kâşif, *Mısr fî fecri'l-İslâm*, s. 92; Christides, "Navies, Islamic", *DMA*, IX/74; Ali, *A Study of Islamic History*, s. 147.
- 239 İbnü'l-Esir, *el-Kâmil*, III/117-8; İbn Kesîr, *el-Bidâye*, VII/153, 157.
- 240 et-Taberî, *Târihu'l-ümem ve'l-mülûk*, IV/290; İbnü'l-Esir, *el-Kâmil*, III/117-8; İbn Kesîr, *el-Bidâye*, VII/157; Makrîzî, *el-Hutat*, II/190.
- 241 İbn Abdülhakem, *Fütûhu Mısr*, s. 320-1; et-Taberî, *Târihu'l-ümem ve'l-mülûk*, IV/290; İbnü'l-Esir, *el-Kâmil*, III/117; İbn Kesîr, *el-Bidâye*, VII/157; Makrîzî, *el-Hutat*, II/190.
- 242 İbn Abdülhakem, *Fütûhu Mısr*, s. 322; et-Taberî, *Târihu'l-ümem ve'l-mülûk*, IV/290-1; İbnü'l-Esir, *el-Kâmil*, III/118; İbn Kesîr, *el-Bidâye*, VII/157; Makrîzî, *el-Hutat*, II/190. Ayrıca bkz. Fehmî, "el-Bahriyyetü'l-İslâmiyye", s. 287-8; Aycan, *Muaviye Bin Ebî Süfyan*, s. 94; Christides, "Navies, Islamic", *DMA*, IX/74. Bu savaş için bkz: el-Kettânî, *et-Terâtibu'l-idâriyye*, II/129-130; Mâhir, *el-Bahriyye fî'l-Mısr*, s. 82; Kâşif, *Mısr fî fecri'l-İslâm*, s. 92, 97; Hasan, *İslâm Tarihi*, I/334-5, II/199; Lewis, *Tarihte Araplar*, s. 140; Canard, "İstanbul Seferleri", s. 215-6; Behçet, "İslamlarda Denizcilik", s. 73-4; Hashmî, "Dhâtü's-Sawârî", s. 59-60, 64.
- 243 Hasan, *İslâm Tarihi*, I/335.
- 244 İbn Abdülhakem, *Fütûhu Mısr*, s. 321; Makrîzî, *el-Hutat*, II/190.
- 245 Kâşif, *Mısr fî fecri'l-İslâm*, s. 97; Mâhir, *el-Bahriyye fî'l-Mısr*, s. 84.
- 246 İbn Abdülhakem, *Fütûhu Mısr*, s. 320; et-Taberî, *Târihu'l-ümem ve'l-mülûk*, IV/288; İbnü'l-Esir, *el-Kâmil*, III/117; İbn Kesîr, *el-Bidâye*, VII/157; Makrîzî, *el-Hutat*, II/190. Ayrıca bkz. Hasan, *İslâm Tarihi*, I/334-5; Kâşif, *Mısr fî fecri'l-İslâm*, s. 97; Mâhir, *el-Bahriyye fî'l-Mısr*, s. 84; Hashmî, "Dhâtü's-Sawârî", s. 63; Canard, "İstanbul Seferleri", s. 243; Kâşif, *Sürur ve Aşûr*, *Mevsua*, s. 74; Hitti, *İslam Tarihi*, I/253; Bostan, "Gemi", *DİA*, XIV/9.

- 247 Hasan, *İslâm Tarihi*, I/334; Bozkurt, "Bahriye", *DİA*, IV/497; Mâhir, *el-Bahriyye fî'l-Mısr*, s. 84.
- 248 Fehmî, "el-Bahriyyetü'l-İslâmiyye", s. 287; eş-Şebûl, "el-Bahriyyetü'l-İslâmiyye", s. 364; Hashmî, "Dhâtu's-Sawârî", s. 61; Kâşif, *Sûrur ve Aşûr*, *Mevsua*, s. 75; Hitti, *İslam Tarihi*, I/253; Bozkurt, "Bahriye", *DİA*, IV/497.
- 249 Canard, "İstanbul Seferleri", s. 217.
- 250 Hashmî, "Dhâtu's-Sawârî", s. 63.
- 251 Hashmî, "Dhâtu's-Sawârî", s. 58.
- 252 Hashmî, "Dhâtu's-Sawârî", s. 60-1, 63.
- 253 Fehmî, "el-Bahriyyetü'l-İslâmiyye", s. 288; Demirkent, "Bizans", *DİA*, VI/233; Mâhir, *el-Bahriyye fî'l-Mısr*, s. 84; Fayda, "Hulefâ-yi Râşidîn", *DİA*, XVIII/330; el-Melîcî, "el-Ustûlü'l-İslâmî", s. 86; Runciman, "Deniz Kuvvetinin Orta Çağ Tarihindeki Rolü", s. 158; eş-Şebûl, "el-Bahriyyetü'l-İslâmiyye", s. 364.
- 254 Mâhir, *el-Bahriyye fî'l-Mısr*, s. 313.
- 255 *Doğuştan Günümüze Büyük İslam Tarihi*, II/199-200; el-Melîcî, "el-Ustûlü'l-İslâmî", s. 73; Hasan, *İslâm Tarihi*, I/335.
- 256 Fayda, "Hulefâ-yi Râşidîn", *DİA*, XVIII/330.
- 257 Christides, "Navies, Islamic", *DMA*, IX/74; Lewis, *Tarihte Araplar*, s. 139-140.
- 258 el-Kettânî, *et-Terâtibu'l-idâriyye*, II/132.
- 259 el-Kettânî, *et-Terâtibu'l-idâriyye*, II/129-130.
- 260 Demirkent, "Bizans", *DİA*, VI/233.
- 261 Fehmî, "el-Bahriyyetü'l-İslâmiyye", s. 282.
- 262 Bozkurt, "Bahriye", *DİA*, IV/496; el-Melîcî, "el-Ustûlü'l-İslâmî", s. 79; Canard, "İstanbul Seferleri", s. 215; Adevî, Abbadi ve Ziyâde, *ed-Devletü'l-İslâmiyye*, s. 27.
- 263 Lammens, "Muaviye", *İA*, VIII/443.
- 264 Adevî, *el-Emeviyyûn ve'l-Bizantiyyûn*, s. 82-85.
- 265 el-Kettânî, *et-Terâtibu'l-idâriyye*, II/132; Kehhâle, *Dirâsât*, s. 8.
- 266 el-Melîcî, "el-Ustûlü'l-İslâmî", s. 80.
- 267 el-Kettânî, *et-Terâtibu'l-idâriyye*, II/132; Hasan, *İslâm Tarihi*, I/355; Subhi Salih, *İslam Kurumları*, s. 305; Bostan, "Gemi", *DİA*, XIV/9.
- 268 Hasan, *İslâm Tarihi*, I/409-10; Bostan, "Gemi", *DİA*, XIV/9.
- 269 el-Belâzürî, *Fütûhu'l-büldân*, s. 233; Kehhâle, *Dirâsât*, s. 8; Rifâî, *el-İslâm*, s. 216.
- 270 el-Belâzürî, *Fütûhu'l-büldân*, s. 233.
- 271 el-Kettânî, *et-Terâtibu'l-idâriyye*, II/132.
- 272 Christides, "Navies, Islamic", *DMA*, IX/74; Hitti, *İslam Tarihi*, I/253-4; Ali, *A Study of Islamic History*, s. 146; Başa, *Târîhu'l-bahr*, I/52.
- 273 Fehmî, "el-Bahriyyetü'l-İslâmiyye", s. 385.
- 274 İbn Haldûn, *Mukaddime*, I/646; Rifâî, *el-İslâm*, s. 208-9; Kâşif, *Mısr fî fecri'l-İslâm*, s. 93; Subhi Salih, *İslam Kurumları*, s. 305; Zeydân, *Medeniyet-i İslâmiye Tarihi*, I/185-6; Fehmî, "el-Bahriyyetü'l-İslâmiyye", s. 339.
- 275 el-Belâzürî, *Fütûhu'l-büldân*, s. 169; Kâşif, *Mısr fî fecri'l-İslâm*, s. 93.

- 276 Emecen, "Akka", *DİA*, II/265. Ayrıca bkz. Christides, "Navies, Islamic", *DMA*, IX/74; Nedvi, "The Arab Navigation", s. 7; eş-Şebûl, "el-Bahriyyetü'l-İslâmiyye", s. 367.
- 277 Christides, "Milaha", *EI*, VII/43; Rifâî, *el-İslâm*, s. 209.
- 278 Christides, "Milaha", *EI*, VII/43.
- 279 eş-Şebûl, "el-Bahriyyetü'l-İslâmiyye", s. 371; Bostan, "Gemi", *DİA*, XIV/9.
- 280 Makrîzî, *el-Hıtat*, I/301.
- 281 Mâhir, *el-Bahriyye fi'l-Mısr*, s. 313; Hasan, *İslâm Tarihi*, IV/222; İdris Bostan, "Akdeniz", *DİA*, II/232.
- 282 Makrîzî, *el-Hıtat*, II/178, 196.
- 283 Zeydân, *Medeniyet-i İslâmiye Tarihi*, I/190-1; Colin ve Cahen, "Dâr al-Sinâ'a", *EI*, II/129; Fehmî, "el-Bahriyyetü'l-İslâmiyye", s. 316-7; Mâhir, *el-Bahriyye fi'l-Mısr*, s. 313.
- 284 Makrîzî, *el-Hıtat*, II/178; Colin ve Cahen, "Dâr al-Sinâ'a", *EI*, II/129; Kehhâle, *Dirâsât*, s. 11; Abbadi ve Sâlim, *Tarihü'l-bahriyyetü'l-İslâmiyye*, s. 217; Kâşif, *Mısr fî fecri'l-İslâm*, s. 93; Mâhir, *el-Bahriyye fi'l-Mısr*, s. 313, 349; Hasan, *İslâm Tarihi*, VI/30; Fehmî, "el-Bahriyyetü'l-İslâmiyye", s. 349.
- 285 Makrîzî, *el-Hıtat*, II/196; es-Süyûtî, *Hüsnü'l-muhâdara*, II/377; Abbadi ve Sâlim, *Tarihü'l-bahriyyetü'l-İslâmiyye*, s. 217; Fehmî, "el-Bahriyyetü'l-İslâmiyye", s. 316-7; Mâhir, *el-Bahriyye fi'l-Mısr*, s. 313.
- 286 Nedvi, "The Arab Navigation", s. 7; Zeydân, *Medeniyet-i İslâmiye Tarihi*, I/190; Rifâî, *el-İslâm*, s. 209; Mâhir, *el-Bahriyye fi'l-Mısr*, s. 313; Bakır, "Orta Çağ İslam Dünyasında Deri, Tahta ve Kâğıt Sanayi", s. 131.
- 287 Nedvi, "The Arab Navigation", s. 7; Zeydân, *Medeniyet-i İslâmiye Tarihi*, I/190; Rifâî, *el-İslâm*, s. 209; Bakır, "Orta Çağ İslam Dünyasında Deri, Tahta ve Kâğıt Sanayi", s. 131.
- 288 Makrîzî, *el-Hıtat*, II/196-7; es-Süyûtî, *Hüsnü'l-muhâdara*, II/379; Zeydân, *Medeniyet-i İslâmiye Tarihi*, I/191; Kehhâle, *Dirâsât*, s. 11; Abbadi ve Sâlim, *Tarihü'l-bahriyyetü'l-İslâmiyye*, s. 217-8; Rifâî, *el-İslâm*, s. 209; Hasan, *İslâm Tarihi*, VI/30; Bakır, "Orta Çağ İslam Dünyasında Deri, Tahta ve Kâğıt Sanayi", s. 131.
- 289 Colin ve Cahen, "Dâr al-Sinâ'a", *EI*, II/129.
- 290 es-Süyûtî, *Hüsnü'l-muhâdara*, II/378; Colin ve Cahen, "Dâr al-Sinâ'a", *EI*, II/129; Zeydân, *Medeniyet-i İslâmiye Tarihi*, I/191; Kehhâle, *Dirâsât*, s. 11.
- 291 Hasan, *İslâm Tarihi*, I/356.
- 292 el-Kudâî, *Kitâbü'l-Inbâ*, s. 202; Ebü'l-Fidâ, *Târîh*, I/259; Uçar, "Müslümanlar'ın İstanbul'u Fethetmek İçin Yaptıkları İlk Üç Muhasara", s. 69; *Doğuştan Günümüze Büyük İslam Tarihi*, II/305.
- 293 el-Belâzûrî, *Fütûhu'l-büldân*, s. 338; İbn A'sem, *Kitâbü'l-Fütûh*, I-II/367; İbnü'l-Esir, *el-Kâmil*, III/497. Bu dönemde gerçekleştirilen diğer deniz seferleri için bkz. İbnü'l-Esir, *el-Kâmil*, III/515.
- 294 *Doğuştan Günümüze Büyük İslam Tarihi*, II/304-5; Demirkent, "Bizans", *DİA*, VI/233-4; Hasan, *İslâm Tarihi*, I/356; Uçar, "Müslümanlar'ın İstanbul'u Fethetmek İçin Yaptıkları İlk Üç Muhasara", s. 72-4.

- 295 *Doğuştan Günümüze Büyük İslam Tarihi*, II/305; Fehmî, “el-Bahriyyetü'l-İslâmiyye”, s. 290, 324; Mantran, *İslamın Yayılış Tarihi*, s. 109; Crosby, *Ateş Etmek*, s. 84.
- 296 el-Belâzürî, *Fütûhu'l-büldân*, s. 181, 183.
- 297 Christides, “Navies, Islamic”, *DMA*, IX/74 ve “Milâha”, *EI*, VII/42. Ayrıca bkz. Nedvi, “The Arab Navigation”, s. 7; Subhi Salih, *İslam Kurumları*, s. 305.
- 298 Christides, “Naval History”, s. 324.
- 299 Christides, “Naval History”, s. 323-4. Bu konuda farklı bir yorum için bkz. el-Kettânî, *et-Terâtibu'l-idâriyye*, II/283-4.
- 300 İbn Haldûn, *Mukaddime*, I/646; Makrîzî, *el-Hıtat*, II/190; Zeydân, *Medeniyet-i İslâmiye Tarihi*, I/186, 190; Nedvi, “The Arab Navigation”, s. 7; Kâşif, *Mısr fî fecri'l-İslam*, s. 94; Ayntabi, “el-Arab ve'l-bihâr”, s. 378; Kehhâle, *Dirâsât*, s. 8; el-Melîcî, “el-Ustûlü'l-İslâmî”, s. 80; eş-Şebûl, “el-Bahriyyetü'l-İslâmiyye”, s. 367-8; Rifâî, *el-İslâm*, s. 209.
- 301 Bakır, “Orta Çağ İslam Dünyasında Deri, Tahta ve Kâğıt Sanayi”, s. 140.
- 302 Christides, “Navies, Islamic”, *DMA*, IX/73.
- 303 Rifâî, *el-İslâm*, s. 207; Arenson, “Ships and Shipbuilding”, s. 246; Fehmî, “el-Bahriyyetü'l-İslâmiyye”, s. 301-7.
- 304 Arenson, “Ships and Shipbuilding”, s. 246.
- 305 Sâlim, *el-Bahrü'l-Ahmer*, s. 13; Kavsi, *Ticâretü Mısr*, s. 25-6.
- 306 Christides, “Milaha”, *EI*, VII/42.
- 307 Fehmî, “el-Bahriyyetü'l-İslâmiyye”, s. 380-1.
- 308 Hasan, *İslâm Tarihi*, IV/222-3, VI/31-2; Zeydân, *Medeniyet-i İslâmiye Tarihi*, I/188; Kehhâle, *Dirâsât*, s. 12.
- 309 Christides, “Milaha”, *EI*, VII/42.
- 310 Fehmî, “el-Bahriyyetü'l-İslâmiyye”, s. 382-3.
- 311 Fehmî, “el-Bahriyyetü'l-İslâmiyye”, s. 384.
- 312 Hamîdullah, *İslam'da Devlet İdaresi*, s. 357.
- 313 Bu konuda bkz. Fehmî, “el-Bahriyyetü'l-İslâmiyye”, s. 388.
- 314 Jourdin, *Avrupa ve Deniz*, s. 197.
- 315 Bostan, “Gemi”, *DİA*, XIV/9.
- 316 Hasan, *İslâm Tarihi*, III/54; Runciman, “Deniz Kuvvetinin Orta Çağ Tarihindeki Rolü”, s. 159; Fehmî, “el-Bahriyyetü'l-İslâmiyye”, s. 297.
- 317 Bostan, “Gemi”, *DİA*, XIV/9.
- 318 Christides, “Milaha”, *EI*, VII/44.
- 319 Kavsi, *Ticâretü Mısr*, s. 46; el-Cefâirî, *Muhâdarat*, s. 51; Sâlim, *el-Bahrü'l-Ahmer*, s. 13-4; Christides, “Naval History”, s. 317.
- 320 Sâlim, *el-Bahrü'l-Ahmer*, s. 13; Arenson, “Ships and Shipbuilding”, s. 246.
- 321 Sâlim, *el-Bahrü'l-Ahmer*, s. 13-4.
- 322 el-Belâzürî, *Fütûhu'l-büldân*, s. 310; Makrîzî, *el-Hıtat*, I/143; es-Süyûtî, *Hüsnü'l-muhâdara*, II/387.
- 323 Kavsi, *Ticâretü Mısr*, s. 46-7; Hasan, *İslâm Tarihi*, IV/265-6.
- 324 Christides, “Milaha”, *EI*, VII/43.

- 325 Christides, "Naval History", s. 325.
- 326 Christides, "Navies, Islamic", *DMA*, IX/74.
- 327 Christides, "Milaha", *El*, VII/43; Mâhir, *el-Bahriyye fî'l-Mısr*, s. 314.
- 328 Christides, "Navies, Islamic", *DMA*, IX/74-5; Mâhir, *el-Bahriyye fî'l-Mısr*, s. 313; Hasan, *İslâm Tarihi*, IV/222.
- 329 Makrîzî, *el-Hutut*, II/191; Zeydân, *Medeniyet-i İslâmiye Tarihi*, I/186-7; Fehmî, "el-Bahriyyetü'l-İslâmiyye", s. 347; Mâhir, *el-Bahriyye fî'l-Mısr*, s. 313-4.
- 330 İbn Haldûn, *Mukaddime*, I/647; Zeydân, *Medeniyet-i İslâmiye Tarihi*, I/186; Kehhâle, *Dirâsât*, s. 8; Hasan, *İslâm Tarihi*, VI/28-9; Christides, "Navies, Islamic", *DMA*, IX/74.
- 331 Christides, "Navies, Islamic", *DMA*, IX/74; Hasan, *İslâm Tarihi*, IV/222.
- 332 Sâlim, *el-Bahrü'l-Ahmer*, s. 17-8.
- 333 Bozkurt, "Bahriye", *DİA*, IV/498; Lewis, "Fatımiler ve Hindistan Yolu", s. 357; Sâlim, *el-Bahrü'l-Ahmer*, s. 28; Hasan, *İslâm Tarihi*, VI/30.
- 334 Lewis, "Fatımiler ve Hindistan Yolu", s. 357; Sâlim, *el-Bahrü'l-Ahmer*, s. 28.
- 335 Lewis, "Fatımiler ve Hindistan Yolu", s. 357.
- 336 Lewis, "Fatımiler ve Hindistan Yolu", s. 356.
- 337 Sâlim, *el-Bahrü'l-Ahmer*, s. 28-9.
- 338 Lewis, "Mısır ve Suriye", s. 194; Sâlim, *el-Bahrü'l-Ahmer*, s. 24-5; el-Cefâirî, *Muhâdarat*, s. 51.
- 339 Sâlim, *el-Bahrü'l-Ahmer*, s. 26; Lewis, "Fatımiler ve Hindistan Yolu", s. 358.
- 340 Bozkurt, "Bahriye", *DİA*, IV/499.
- 341 Sâlim, *el-Bahrü'l-Ahmer*, s. 26; Lewis, "Fatımiler ve Hindistan Yolu", s. 358.
- 342 Lewis, "Fatımiler ve Hindistan Yolu", s. 358.
- 343 Lewis, "Fatımiler ve Hindistan Yolu", s. 357.
- 344 Sâlim, *el-Bahrü'l-Ahmer*, s. 28-9.
- 345 Lewis, "Fatımiler ve Hindistan Yolu", s. 357.
- 346 Colin ve Cahen, "Dâr al-Sinâ'a", *El*, II/130.
- 347 Sâlim, *el-Bahrü'l-Ahmer*, s. 28.
- 348 Mâlikî, "Turuku huccâci'-ş-Şam ve Mısr", s. 52.
- 349 Sâlim, *el-Bahrü'l-Ahmer*, s. 25.
- 350 Sâlim, *el-Bahrü'l-Ahmer*, s. 27.
- 351 Sâlim, *el-Bahrü'l-Ahmer*, s. 32-3.
- 352 Goitein, *Studies in Islamic History*, s. 344-5.
- 353 Sâlim, *el-Bahrü'l-Ahmer*, s. 24.
- 354 Nâsır Hüsrev, *Sefernâme*, s. 83.
- 355 Hitti, *Capital Cities*, s. 117.
- 356 Christides, "Naval History", s. 330.
- 357 Makdisî, *Ahsenü't-tekâsım*, s. 331.
- 358 Christides, "Naval History", s. 325.
- 359 Christides, "Naval History", s. 330-1.
- 360 Nâsır Hüsrev, *Sefernâme*, s. 82.

- 361 Makrîzî, *el-Hıtat*, I/110-1; Abbadi ve Sâlim, *Tarihü'l-bahriyyeti'l-İslâmiyye*, s. 93-4.
- 362 Hitti, *Capital Cities*, s. 117.
- 363 Abbadi ve Sâlim, *Tarihü'l-bahriyyeti'l-İslâmiyye*, s. 219.
- 364 Makrîzî, *el-Hıtat*, II/121, 141, 193; Zeydân, *Medeniyet-i İslâmiye Tarihi*, I/191; Nedvi, "The Arab Navigation", s. 7; Kehhâle, *Dirâsât*, s. 11; Abbadi ve Sâlim, *Tarihü'l-bahriyyeti'l-İslâmiyye*, s. 97; Hasan, *İslâm Tarihi*, VI/31; Colin ve Cahen, "Dâr al-Sînâ'a", *EI*, II/129; Rifâî, *el-İslâm*, s. 209; Mâhir, *el-Bahriyye fî'l-Mısr*, s. 316; Bakır, "Orta Çağ İslam Dünyasında Deri, Tahta ve Kâğıt Sanayi", s. 134.
- 365 bkz. Makrîzî, *el-Hıtat*, II/195; Hasan, *İslâm Tarihi*, VI/31; Kehhâle, *Dirâsât*, s. 11; Abbadi ve Sâlim, *Tarihü'l-bahriyyeti'l-İslâmiyye*, s. 97; Colin ve Cahen, "Dâr al-Sînâ'a", *EI*, II/129; Mâhir, *el-Bahriyye fî'l-Mısr*, s. 316; Bakır, "Orta Çağ İslam Dünyasında Deri, Tahta ve Kâğıt Sanayi", s. 132.
- 366 Zeydân, *Medeniyet-i İslâmiye Tarihi*, I/191; Colin ve Cahen, "Dâr al-Sînâ'a", *EI*, II/129.
- 367 Makrîzî, *el-Hıtat*, II/193, 195; Nedvi, "The Arab Navigation", s. 7; Kehhâle, *Dirâsât*, s. 11; Zeydân, *Medeniyet-i İslâmiye Tarihi*, I/188; Mâhir, *el-Bahriyye fî'l-Mısr*, s. 316; Hasan, *İslâm Tarihi*, VI/31; Colin ve Cahen, "Dâr al-Sînâ'a", *EI*, II/129; Rifâî, *el-İslâm*, s. 209; Hasan, *İslâm Tarihi*, IV/222; Bakır, "Orta Çağ İslam Dünyasında Deri, Tahta ve Kâğıt Sanayi", s. 134.
- 368 Makrîzî, *el-Hıtat*, II/195; Mâhir, *el-Bahriyye fî'l-Mısr*, s. 316; Bozkurt, "Bahriye", *DİA*, IV/498; Colin ve Cahen, "Dâr al-Sînâ'a", *EI*, II/129.
- 369 Bozkurt, "Bahriye", *DİA*, IV/498.
- 370 el-Kalkaşendî, *Subhu'l-a'sâ*, III/519; Zeydân, *Medeniyet-i İslâmiye Tarihi*, I/188.
- 371 Makrîzî, *el-Hıtat*, II/192; Hasan, *İslâm Tarihi*, VI/31; IV/222; Kehhâle, *Dirâsât*, s. 11-2; Abbadi ve Sâlim, *Tarihü'l-bahriyyeti'l-İslâmiyye*, s. 97; Zeydân, *Medeniyet-i İslâmiye Tarihi*, I/188.
- 372 Zeydân, *Medeniyet-i İslâmiye Tarihi*, I/188; Abbadi ve Sâlim, *Tarihü'l-bahriyyeti'l-İslâmiyye*, s. 97.
- 373 Christides, "Milaha", *EI*, VII/44.
- 374 Bozkurt, "Bahriye", *DİA*, IV/499; Bostan, "Gemi", *DİA*, XIV/9.
- 375 Mâhir, *el-Bahriyye fî'l-Mısr*, s. 315; Bozkurt, "Bahriye", *DİA*, IV/499; Bostan, "Gemi", *DİA*, XIV/9.
- 376 Bozkurt, "Bahriye", *DİA*, IV/499; Bostan, "Gemi", *DİA*, XIV/9.
- 377 Christides, "Navies, Islamic", *DMA*, IX/75.
- 378 Ayalon, "Memluklar ve Deniz Kuvvetleri", s. 42.
- 379 Christides, "Navies, Islamic", *DMA*, IX/74-5.
- 380 Bozkurt, "Bahriye", *DİA*, IV/499.
- 381 Makrîzî, *el-Hıtat*, II/193.
- 382 Zeydân, *Medeniyet-i İslâmiye Tarihi*, I/188.
- 383 Colin ve Cahen, "Dâr al-Sînâ'a", *EI*, II/129.
- 384 Christides, "Naval History", s. 326.

- 385 Hasan, *İslâm Tarihi*, VI/32; Kehhâle, *Dirâsât*, s. 12; Ayalon, "Memluklar ve Deniz Kuvvetleri", s. 43.
- 386 Hasan, *İslâm Tarihi*, VI/32.
- 387 Christides, "Navies, Islamic", *DMA*, IX/75-6.
- 388 Nedvi, "The Arab Navigation", s. 7; Rifâî, *el-İslâm*, s. 208; Hasan, *İslâm Tarihi*, VI/31-2; Kehhâle, *Dirâsât*, s. 12.
- 389 Nedvi, "The Arab Navigation", s. 7.
- 390 Zeydân, *Medeniyet-i İslâmiye Tarihi*, I/188; Hasan, *İslâm Tarihi*, VI/31-2; Kehhâle, *Dirâsât*, s. 12.
- 391 Nedvi, "The Arab Navigation", s. 7.
- 392 Ayalon, "Memluklar ve Deniz Kuvvetleri", s. 42.
- 393 Christides, "Navies, Islamic", *DMA*, IX/76.
- 394 Nedvi, "The Arab Navigation", s. 7; Kehhâle, *Dirâsât*, s. 12.
- 395 Holt, *Haçlılar Çağı*, s. 186.
- 396 Kehhâle, *Dirâsât*, s. 12.
- 397 Ayalon, "Memluklar ve Deniz Kuvvetleri", s. 44; Christides, "Navies, Islamic", *DMA*, IX/76.
- 398 Ayalon, "Memluklar ve Deniz Kuvvetleri", s. 44.
- 399 Christides, "Navies, Islamic", *DMA*, IX/76.
- 400 Bakır, "Orta Çağ İslam Dünyasında Deri, Tahta ve Kâğıt Sanayi", s. 132
- 401 Ayalon, "Memluklar ve Deniz Kuvvetleri", s. 41.
- 402 Arnold, *Cografî Keşifler Tarihi*, s. 70-3.
- 403 es-Samirâî, "el-Milâha", s. 113; Kâşif, *Mısr fî fecri'l-İslâm*, s. 93.
- 404 es-Samirâî, "el-Milâha", s. 114-5.
- 405 Christides, "Navies, Islamic", *DMA*, IX/76; Christides, "Milaha", *EI*, VII/41.
- 406 Cevâd Ali, *el-Mufasssal*, VII/258; es-Samirâî, "el-Milâha", s. 113; Kâşif, *Mısr fî fecri'l-İslâm*, s. 93.
- 407 Cevâd Ali, *el-Mufasssal*, VII/258; es-Samirâî, "el-Milâha", s. 113.
- 408 Kâşif, *Mısr fî fecri'l-İslâm*, s. 99; Christides, "Navies, Islamic", *DMA*, IX/76; Christides, "Milaha", *EI*, VII/42; ed-Dakdûki, *el-Cündiyye*, s. 258; Zeydân, *Medeniyet-i İslâmiye Tarihi*, I/191; Abbadi ve Sâlim, *Tarihü'l-bahriyyeti'l-İslâmiyye*, s. 226; Rifâî, *el-İslâm*, s. 109; Bakır, "Orta Çağ İslam Dünyasında Deri, Tahta ve Kâğıt Sanayi", s. 135; Bostan, "Gemi", *DİA*, XIV/9.
- 409 Hartmann, "Çin", *İA*, III/406.
- 410 Lewis, *Tarihte Araplar*, s. 139; Christides, "Navies, Islamic", *DMA*, IX/73; Enan, *Decisive Moments*, s. 78; Behçet, "İslamlarda Denizcilik", s. 74; Kramers, *Cografya ve Ticaret*, s. 25.
- 411 Matvejevic, *Akdeniz'in Kitabı*, s. 136.
- 412 Bebel, *Hız Muhammed ve Arap Kültürü*, s. 48.
- 413 Kâşif, *Mısr fî fecri'l-İslâm*, s. 91; Kehhâle, *Dirâsât*, s. 11.
- 414 Christides, "Naval History", s. 316.
- 415 Abdulalim, *el-Milâha*, s. 15.
- 416 İbn Haldûn, *Mukaddime*, I/645; Zeydân, *Medeniyet-i İslâmiye Tarihi*, I/185-6; Adevi, Abbadi ve Ziyâde, *ed-Devletü'l-İslâmiyye*, s. 27; Kâşif, *Mısr fî fecri'l-*

- İslâm*, s. 93; Rifâî, *el-İslâm*, s. 209; Ayalon, "Memluklar ve Deniz Kuvvetleri", s. 40; Shaban, *Islamic History*, s. 81-2.
- 417 Adevi, Abbadi ve Ziyâde, *ed-Devletü'l-İslâmiyye*, s. 27; Rifâî, *el-İslâm*, s. 209; Kâşif, *Mısr fî fecri'l-İslâm*, s. 95-7.
- 418 Abbadi ve Sâlim, *Tarihü'l-bahriyyeti'l-İslâmiyye*, s. 226; Bakır, "Orta Çağ İslam Dünyasında Deri, Tahta ve Kâğıt Sanayi", s. 135.
- 419 Bakır, "Orta Çağ İslam Dünyasında Deri, Tahta ve Kâğıt Sanayi", s. 128.
- 420 Lombard, *el-Coğrafiyyeti't-târîhiyye*, s. 35.
- 421 İbn Memmâtî, *Kitâbü Kavânîni'd-devâvîn*, s. 325.
- 422 Christides, "Milaha", *EI*, VII/42.
- 423 Christides, "Milaha", *EI*, VII/43.
- 424 İbn Memmâtî, *Kitâbü Kavânîni'd-devâvîn*, s. 325.
- 425 Fehmî, "el-Bahriyyetü'l-İslâmiyye", s. 341-2; Seyyid, "İskenderiye", *DİA*, XXII/574.
- 426 Seyyid, "İskenderiye", *DİA*, XXII/574.
- 427 Christides, "Milaha", *EI*, VII/43.
- 428 İbn Battûta, *İbn Battûta Seyahatnamesi*, I/20.
- 429 Christides, "Milaha", *EI*, VII/43.
- 430 ez-Zâhirî, *Zübdetü keşfi'l-memâlik*, s. 41; Seyyid, "İskenderiye", *DİA*, XXII/574.
- 431 Daha geniş bilgi için bkz. el-Kindî, *Fedâilü Mısrî'l-mahrûse*, s. 32-3; el-Mes'ûdî, *Mürûcû'z-zeheb*, I/389; İbn Battûta, *İbn Battûta Seyahatnamesi*, I/21; el-Ömerî, *Mesâlikü'l-epsâr*, s. 91-3; es-Süyûtî, *Hüsnü'l-muhâdara*, I/89; ez-Zâhirî, *Zübdetü keşfi'l-memâlik*, s. 41.
- 432 Christides, "Milaha", *EI*, VII/43.
- 433 Nâsır Hüsrev, *Sefernâme*, s. 62.
- 434 el-Ömerî, *Mesâlikü'l-epsâr*, s. 91; es-Süyûtî, *Hüsnü'l-muhâdara*, I/89; ez-Zâhirî, *Zübdetü keşfi'l-memâlik*, s. 41.
- 435 Hasan, *İslâm Tarihi*, IV/221, VI/28-9.
- 436 Mazaherî, *Orta Çağ'da Müslümanların Yaşayışları*, s. 355.
- 437 Mâhir, *el-Bahriyye fî'l-Mısr*, s. 169; Fehmî, "el-Bahriyyetü'l-İslâmiyye", s. 370-2.
- 438 Mâhir, *el-Bahriyye fî'l-Mısr*, s. 170; Bakır, "Orta Çağ İslam Dünyasında Deri, Tahta ve Kâğıt Sanayi", s. 138.
- 439 Abbadi ve Sâlim, *Tarihü'l-bahriyyeti'l-İslâmiyye*, s. 216-7; Bakır, "Orta Çağ İslam Dünyasında Deri, Tahta ve Kâğıt Sanayi", s. 128-9.
- 440 Mâhir, *el-Bahriyye fî'l-Mısr*, s. 170; Fehmî, "el-Bahriyyetü'l-İslâmiyye", s. 372.
- 441 Günaltay, *Suriye ve Filistin*, s. 196; Bakır, "Orta Çağ İslam Dünyasında Deri, Tahta ve Kâğıt Sanayi", s. 126.
- 442 Christides, "Milaha", *EI*, VII/41; Günaltay, *Suriye ve Filistin*, s. 197.
- 443 Christides, "Milaha", *EI*, VII/43; Günaltay, *Suriye ve Filistin*, s. 196; Mâhir, *el-Bahriyye fî'l-Mısr*, s. 170; Bakır, "Orta Çağ İslam Dünyasında Deri, Tahta ve Kâğıt Sanayi", s. 126.
- 444 Abbadi ve Sâlim, *Tarihü'l-bahriyyeti'l-İslâmiyye*, s. 94.
- 445 Bakır, "Orta Çağ İslam Dünyasında Deri, Tahta ve Kâğıt Sanayi", s. 137.

- 446 Cevâd Ali, *el-Mufasssal*, VII/256.
- 447 Makrîzî, *el-Hutat*, I/110-1.
- 448 Fehmî, “el-Bahriyyetü'l-İslâmiyye”, s. 370.
- 449 İbn Memmâtî, *Kitâbü Kavânini'd-devâîn*, s. 250; Abbadi ve Sâlim, *Tarihü'l-bahriyyetü'l-İslâmiyye*, s. 94.
- 450 Mâhir, *el-Bahriyye fî'l-Mısr*, s. 192; Arenson, “Ships and Shipbuilding”, s. 248; Bakır, “Orta Çağ İslam Dünyasında Deri, Tahta ve Kâğıt Sanayi”, s. 127-8; es-Samirâî, “el-Milâha”, s. 112; “Teak”, *EB*, XXI/744.
- 451 “Teak”, *EB*, XXI/744.
- 452 Makrîzî, *el-Hutat*, I/204. Ayrıca bkz. Fehmî, “el-Bahriyyetü'l-İslâmiyye”, s. 370-1; Mâhir, *el-Bahriyye fî'l-Mısr*, s. 169; Mez, *İslam'ın Rönesansı*, s. 572; Bakır, “Orta Çağ İslam Dünyasında Deri, Tahta ve Kâğıt Sanayi”, s. 136.
- 453 Fehmî, “el-Bahriyyetü'l-İslâmiyye”, s. 371; Mâhir, *el-Bahriyye fî'l-Mısr*, s. 169.
- 454 Fehmî, “el-Bahriyyetü'l-İslâmiyye”, s. 371.
- 455 Mez, *İslam'ın Rönesansı*, s. 572.
- 456 Bakır, “Orta Çağ İslam Dünyasında Deri, Tahta ve Kâğıt Sanayi”, s. 138.
- 457 Bakır, “Orta Çağ İslam Dünyasında Deri, Tahta ve Kâğıt Sanayi”, s. 137.
- 458 Fehmî, “el-Bahriyyetü'l-İslâmiyye”, s. 375.
- 459 Bakır, “Orta Çağ İslam Dünyasında Deri, Tahta ve Kâğıt Sanayi”, s. 139.
- 460 Fehmî, “el-Bahriyyetü'l-İslâmiyye”, s. 375.
- 461 Bakır, “Orta Çağ İslam Dünyasında Deri, Tahta ve Kâğıt Sanayi”, s. 127; es-Samirâî, “el-Milâha”, s. 112.
- 462 Marco Polo, *Seyahatname*, s. 120.
- 463 Bakır, “Orta Çağ İslam Dünyasında Deri, Tahta ve Kâğıt Sanayi”, s. 139.
- 464 Nedvi, “The Arab Navigation”, s. 8.
- 465 Kâşif, *Mısr fî fecri'l-İslâm*, s. 93.
- 466 Kâşif, *Sürur ve Aşûr*, *Mevsua*, s. 74.
- 467 Kâşif, *Mısr fî fecri'l-İslâm*, s. 94.
- 468 Makrîzî, *el-Hutat*, II/190-1; Kâşif, *Mısr fî fecri'l-İslâm*, s. 95; Mâhir, *el-Bahriyye fî'l-Mısr*, s. 313-4.
- 469 Zeydân, *Medeniyet-i İslâmiye Tarihi*, I/188-9.
- 470 Aynatabi, “el-Arab ve'l-bihâr”, s. 380.
- 471 İbn Haldûn, *Mukaddime*, I/647.
- 472 İbn Haldûn, *Mukaddime*, I/647; Zeydân, *Medeniyet-i İslâmiye Tarihi*, I/186; Kehhâle, *Dirâsât*, s. 8; Aynatabi, “el-Arab ve'l-bihâr”, s. 380; Hasan, *İslâm Tarihi*, IV/221, VI/28-9.
- 473 Zeyyat, “Mu'cemü'l-merâkib”, s. 322; el-Melîcî, “el-Ustûlü'l-İslâmî”, s. 71.
- 474 Zeyyat, “Mu'cemü'l-merâkib”, s. 322; Kehhâle, *Dirâsât*, s. 5; el-Melîcî, “el-Ustûlü'l-İslâmî”, s. 71; Heinrichs, “Ustûl”, *EI*, X/928; Zeydân, *Medeniyet-i İslâmiye Tarihi*, I/186; Adevi, Abbadi ve Ziyâde, *Mevsua*, s. 27.
- 475 Kehhâle, *Dirâsât*, s. 5; Mâhir, *el-Bahriyye fî'l-Mısr*, s. 271.
- 476 Zeydân, *Medeniyet-i İslâmiye Tarihi*, I/186, 190; Zeyyat, “Mu'cemü'l-merâkib”, s. 322; Adevi, Abbadi ve Ziyâde, *Mevsua*, s. 27; el-Melîcî, “el-Ustûlü'l-İslâmî”, s. 71.

- 477 Heinrichs, "Ustûl", *EI*, X/928.
- 478 Serjeant, "The Ports of Aden and Shihir", s. 210.
- 479 Ayntabi, "el-Arab ve'l-bihâr", s. 380; Hasan, *İslâm Tarihi*, IV/221, VI/28-9; Zeydân, *Medeniyet-i İslâmiye Tarihi*, I/186; Kehhâle, *Dirâsât*, s. 8; Rifâî, *el-İslâm*, s. 215; Christides, "Milaha", *EI*, VII/44; Serjeant, "The Ports of Aden and Shihir", s. 210.
- 480 Ayntabi, "el-Arab ve'l-bihâr", s. 380; Zeydân, *Medeniyet-i İslâmiye Tarihi*, I/186; Kehhâle, *Dirâsât*, s. 8; Hasan, *İslâm Tarihi*, VI/28-9.
- 481 İbn Haldûn, *Mukaddime*, I/647.
- 482 Zeydân, *Medeniyet-i İslâmiye Tarihi*, I/186; Mâhir, *el-Bahriyye fî'l-Mısr*, s. 277; Rifâî, *el-İslâm*, s. 215; Bakır, "Orta Çağ İslam Dünyasında Deri, Tahta ve Kâğıt Sanayi", s. 134.
- 483 Bakır, "Orta Çağ İslam Dünyasında Deri, Tahta ve Kâğıt Sanayi", s. 134.
- 484 Zeydân, *Medeniyet-i İslâmiye Tarihi*, I/190; Hasan, *İslâm Tarihi*, IV/221, VI/28-9; Kehhâle, *Dirâsât*, s. 11.
- 485 Fehmî, "el-Bahriyyetü'l-İslâmiyye", s. 412.
- 486 Serjeant, "The Ports of Aden and Shihir", s. 210.
- 487 Hasan, *İslâm Tarihi*, IV/221, VI/28-9; Bozkurt, "Bahriye", *DİA*, IV/500.
- 488 Zeydân, *Medeniyet-i İslâmiye Tarihi*, I/186; Kehhâle, *Dirâsât*, s. 8; Ayntabi, "el-Arab ve'l-bihâr", s. 380; Hasan, *İslâm Tarihi*, IV/221, VI/28-9; Shuiskii, "Navigation: Indian Ocean, Red Sea", *DMA*, IX/86.
- 489 Shuiskii, "Navigation: Indian Ocean, Red Sea", *DMA*, IX/86.
- 490 Cevâd Ali, *el-Mufasssal*, VII/254; Zeydân, *Medeniyet-i İslâmiye Tarihi*, I/186; Kehhâle, *Dirâsât*, s. 8; Fehmî, "el-Bahriyyetü'l-İslâmiyye", s. 410; Hasan, *İslâm Tarihi*, VI/28-9.
- 491 Shuiskii, "Navigation: Indian Ocean, Red Sea", *DMA*, IX/86.
- 492 el-Mes'ûdî, *Mürûcû'z-zeheb*, I/139; Fehmî, "el-Bahriyyetü'l-İslâmiyye", s. 410; Bostan, "Gemi", *DİA*, XIV/11; Ayntabi, "el-Arab ve'l-bihâr", s. 380.
- 493 Gemi mürettebatı konusunda bkz. İbn Battûta, *İbn Battûta Seyahatnamesi*, I/350; Nedvi, "The Arab Navigation", s. 8; Fehmî, "el-Bahriyyetü'l-İslâmiyye", s. 411; Mez, *İslam'ın Rönesansı*, s. 577; Bostan, "Gemi", *DİA*, XIV/11; Rifâî, *el-İslâm*, s. 215; es-Samirâî, "el-Milâha", s. 114; Abdulalim, *el-Milâha*, s. 28-9; Zeyyat, "Mu'cemü'l-merâkib", s. 323; Abbadi ve Sâlim, *Tarihü'l-bahriyyeti'l-İslâmiyye*, s. 255.
- 494 Christides, "Milaha", *EI*, VII/44.
- 495 Mez, *İslam'ın Rönesansı*, s. 577.
- 496 Makdisî, *Ahsenü't-tekâsım*, s. 10.
- 497 bkz. Bostan, "Gemi", *DİA*, XIV/11; Nedvi, "The Arab Navigation", s. 8.
- 498 Nedvi, "The Arab Navigation", s. 8.
- 499 el-Mes'ûdî, *Mürûcû'z-zeheb*, I/139.
- 500 Fehmî, "el-Bahriyyetü'l-İslâmiyye", s. 410; Bostan, "Gemi", *DİA*, XIV/11; Ayntabi, "el-Arab ve'l-bihâr", s. 380.
- 501 Ayntabi, "el-Arab ve'l-bihâr", s. 380; Mez, *İslam'ın Rönesansı*, s. 576.
- 502 Mazaherî, *Orta Çağ'da Müslümanların Yaşayışları*, s. 354; Mez, *İslam'ın Rönesansı*, s. 573.

- 503 Abdulalim, *el-Milâha*, s. 28-30. Ayrıca bkz. Christides, "Milaha", *El*, VII/44.
- 504 Christides, "Milaha", *El*, VII/44.
- 505 Fehmî, "el-Bahriyyetü'l-İslâmiyye", s. 386-7.
- 506 Mazaherî, *Orta Çağ'da Müslümanların Yaşayışları*, s. 355; Rissler, *el-Hadâretü'l-Arabiyye*, s. 137.
- 507 Mazaherî, *Orta Çağ'da Müslümanların Yaşayışları*, s. 355.
- 508 Mazaherî, *Orta Çağ'da Müslümanların Yaşayışları*, s. 357.
- 509 Kayaoğlu, *İslam Kurumları Tarihi*, s. 100.
- 510 Mazaherî, *Orta Çağ'da Müslümanların Yaşayışları*, s. 355-6
- 511 Mazaherî, *Orta Çağ'da Müslümanların Yaşayışları*, s. 355-6.
- 512 Mazaherî, *Orta Çağ'da Müslümanların Yaşayışları*, s. 354.
- 513 Mazaherî, *Orta Çağ'da Müslümanların Yaşayışları*, s. 353; Rissler, *el-Hadâretü'l-Arabiyye*, s. 137.
- 514 Cahen, *İslamiyet*, s. 156; Mazaherî, *Orta Çağ'da Müslümanların Yaşayışları*, s. 356.
- 515 Christides, "Naval History", s. 321.
- 516 Mazaherî, *Orta Çağ'da Müslümanların Yaşayışları*, s. 356.
- 517 Nallino, "Usturlab", *İA*, XIII/67-8.
- 518 Christides, "Milaha", *El*, VII/44.
- 519 Mazaherî, *Orta Çağ'da Müslümanların Yaşayışları*, s. 353.
- 520 Afzalur Rahman, *Siret Ansiklopedisi*, I/292; Watt, *İslam Avrupa'da*, s. 44; Mazaherî, *Orta Çağ'da Müslümanların Yaşayışları*, s. 353.
- 521 Kramers, *Coğrafya ve Ticaret*, s. 30.
- 522 Rifâî, *el-İslâm*, s. 218.
- 523 Rifâî, *el-İslâm*, s. 218; Matvejevic, *Akdeniz'in Kitabı*, s. 137; Christides, "Naval History", s. 327.
- 524 Shuiskii, "Navigation: Indian Ocean, Red Sea", *DMA*, IX/87; Ahmad, "Harita", *DİA*, XVI/209; Watt, *İslam Avrupa'da*, s. 45; Matvejevic, *Akdeniz'in Kitabı*, s. 135.
- 525 Nedvi, "The Arab Navigation", s. 5-6.
- 526 Christides, "Navies, Islamic", *DMA*, IX/77.
- 527 Matvejevic, *Akdeniz'in Kitabı*, s. 141.
- 528 Christides, "Naval History", s. 327.
- 529 Matvejevic, *Akdeniz'in Kitabı*, s. 136-7.
- 530 Watt, *İslam Avrupa'da*, s. 45.
- 531 Ahmad, "Harita", *DİA*, XVI/209.
- 532 Bu konudaki görüşler için bkz. Afzalur Rahman, *Siret Ansiklopedisi*, I/292.
- 533 Shuiskii, "Navigation: Indian Ocean, Red Sea", *DMA*, IX/87.
- 534 Rifâî, *el-İslâm*, s. 218; Başa, *Târîhu'l-bahr*, s. 53.
- 535 Kramers, *Coğrafya ve Ticaret*, s. 9.
- 536 Kramers, *Coğrafya ve Ticaret*, s. 29; Watt, *İslam Avrupa'da*, s. 45.
- 537 Hasan, *İslâm Tarihi*, VI/29; Rifâî, *el-İslâm*, s. 218; Abdulalim, *el-Milâha*, s. 30; Kramers, *Coğrafya ve Ticaret*, s. 29; Watt, *İslam Avrupa'da*, s. 45; Matveje-

- vic, *Akdeniz'in Kitabı*, s. 136-7; Bebel, *Hz. Muhammed ve Arap Kültürü*, s. 48; Fehmî, "el-Bahriyyetü'l-İslâmiyye", s. 339; Mâhir, *el-Bahriyye fî'l-Mısr*, s. 272; Üçyiğit, "Orta Çağ İslam Medeniyetinin Avrupa Medeniyeti Üzerine Tesirleri", s. 37.
- 538 Becker, "Darussına'a", *IA*, III/490; Rifâî, *el-İslâm*, s. 208.
- 539 Zeydân, *Medeniyet-i İslâmiye Tarihi*, I/190; Adevî, Abbadi ve Ziyâde, *ed-Devletü'l-İslâmiyye*, s. 27.
- 540 Kâşif, *Mısr fî fecri'l-İslâm*, s. 93.
- 541 Zeydân, *Medeniyet-i İslâmiye Tarihi*, I/190; Bakır, "Orta Çağ İslam Dünyasında Deri, Tahta ve Kâğıt Sanayi", s. 128; Ayrıca bkz. Adevî, Abbadi ve Ziyâde, *ed-Devletü'l-İslâmiyye*, s. 27.
- 542 Christides, "Milaha", *EI*, VII/41.
- 543 Abdulalim, *el-Milâha*, s. 28. Nedvi, *kaptan mânâsındaki "nakhudah" kelimesinin Hintçe nao ve Farsça hudâ kelimelerinden meydana geldiğini söylemektedir*. Bkz. Nedvi, "The Arab Navigation", s. 437.
- 544 es-Samirâî, "el-Milâha", s. 114.
- 545 el-Mes'ûdî, *et-Tenbih*, s. 141; Abdulalim, *el-Milâha*, s. 27.
- 546 Zeydân, *Medeniyet-i İslâmiye Tarihi*, I/185-6.
- 547 Kâşif, *Mısr fî fecri'l-İslâm*, s. 99.
- 548 Arenson, "Ships and Shipbuilding", s. 247.
- 549 Zeydân, *Medeniyet-i İslâmiye Tarihi*, I/125; Fehmî, "el-Bahriyyetü'l-İslâmiyye", s. 396, 400; Bostan, "Gemi", *DİA*, XIV/9.
- 550 Fehmî, "el-Bahriyyetü'l-İslâmiyye", s. 400; Bostan, "Gemi", *DİA*, XIV/9.
- 551 Fehmî, "el-Bahriyyetü'l-İslâmiyye", s. 400.
- 552 Runciman, "Deniz Kuvvetinin Orta Çağ Tarihindeki Rolü", s. 160; Fehmî, "el-Bahriyyetü'l-İslâmiyye", s. 400.
- 553 Casson, *Antik Çağda Denizcilik ve Gemiler*, s. 105; ed-Dakdûki, *el-Cündiyye*, s. 257.
- 554 Casson, *Antik Çağda Denizcilik ve Gemiler*, s. 105.
- 555 Runciman, "Deniz Kuvvetinin Orta Çağ Tarihindeki Rolü", s. 160.
- 556 Casson, *Antik Çağda Denizcilik ve Gemiler*, s. 105.
- 557 ed-Dakdûki, *el-Cündiyye*, s. 257.
- 558 Runciman, "Deniz Kuvvetinin Orta Çağ Tarihindeki Rolü", s. 160.
- 559 Casson, *Antik Çağda Denizcilik ve Gemiler*, s. 104.
- 560 Runciman, "Deniz Kuvvetinin Orta Çağ Tarihindeki Rolü", s. 160; Crosby, *Ateş Etmek*, s. 84.
- 561 Christides, "Milaha", *EI*, VII/42.
- 562 Christides, "Milaha", *EI*, VII/41; Günaltay, *Suriye ve Filistin*, s. 200.
- 563 Günaltay, *Suriye ve Filistin*, s. 200-1.
- 564 Christides, "Naval History", s. 313.
- 565 Tibbets, "Milâha", *EI*, VII/51.
- 566 Watt, *İslam Avrupa'da*, s. 43; Cahen, *İslamiyet*, s. 156.
- 567 Hourani, *Arab Seafaring*, s. 87-8.

- 568 Christides, "Naval History", s. 316.
- 569 Christides, "Naval History", s. 316.
- 570 bkz. Nedvi, "The Arab Navigation", s. 6-7.
- 571 Abbadi ve Sâlim, *Tarihü'l-bahriyyeti'l-İslâmiyye*, s. 254; Christides, "Navies, Islamic", *DMA*, IX/77; Cahen, *İslamiyet*, s. 155; Bostan, "Gemi", *DİA*, XIV/10; Kayaoğlu, *İslam Kurumları Tarihi*, s. 106.
- 572 Pearson, "The Indian Ocean and the Red Sea", s. 42.
- 573 Colin ve Cahen, "Dâr al-Sînâ'a", *El*, II/130.
- 574 Heyd, *Yakın-Doğu Ticaret Tarihi*, s. 197.
- 575 Christides, "Naval History", s. 317.
- 576 Chaudhuri, *Trade and Civilisation*, s. 141, 148.
- 577 Chaudhuri, *Trade and Civilisation*, s. 141.
- 578 Nuhaylî, *es-Sufunü'l-İslâmiyye*, s. 29.
- 579 Chaudhuri, *Trade and Civilisation*, s. 141.
- 580 Chaudhuri, *Trade and Civilisation*, s. 147-8.
- 581 Mez, *İslam'ın Rönesansı*, s. 572; Kavsi, *Ticâretü Mısır*, s. 16.
- 582 Mez, *İslam'ın Rönesansı*, s. 572.
- 583 Marco Polo, *Seyahatname*, s. 119.
- 584 Cevâd Ali, *el-Mufasssal*, VII/271.
- 585 Chaudhuri, *Trade and Civilisation*, s. 140.
- 586 Arenson, "Ships and Shipbuilding", s. 247.
- 587 Chaudhuri, *Trade and Civilisation*, s. 156.
- 588 Chaudhuri, *Trade and Civilisation*, s. 151.
- 589 Chaudhuri, *Trade and Civilisation*, s. 147.
- 590 Chaudhuri, *Trade and Civilisation*, s. 146.
- 591 Chaudhuri, *Trade and Civilisation*, s. 153, 156-7.
- 592 Chaudhuri, *Trade and Civilisation*, s. 139, 147.
- 593 Christides, "Naval History", s. 311; Bosworth ve Kindermann, "Safina", *El*, VIII/809; Bostan, "Gemi", *DİA*, XIV/10.
- 594 Chaudhuri, *Trade and Civilisation*, s. 139.
- 595 Kayaoğlu, *İslam Kurumları Tarihi*, s. 107.
- 596 Chaudhuri, *Trade and Civilisation*, s. 139.
- 597 Christides, "Naval History", s. 312
- 598 Chaudhuri, *Trade and Civilisation*, s. 147, 151.
- 599 Hourani, *Arab Seafaring*, s. 88.
- 600 Hourani, *Arab Seafaring*, s. 88.
- 601 Becker, "Bahr al-Kulzum", *El*, I/932.
- 602 el-Mes'ûdî, *Mürûcû'z-zeheb*, I/174.
- 603 Abbadi ve Sâlim, *Tarihü'l-bahriyyeti'l-İslâmiyye*, s. 255; Hourani, *Arab Seafaring*, s. 88; Mez, *İslam'ın Rönesansı*, s. 571; Rifâî, *el-İslâm*, s. 210.
- 604 Bosworth ve Kindermann, "Safina", *El*, VIII/809.
- 605 İbn Cübeyr, *Rihle*, s. 47; İbn Battûta, *İbn Battûta Seyahatnamesi*, I/374; Mez, *İslam'ın Rönesansı*, s. 571; Mâhir, *el-Bahriyye fi'l-Mısır*, s. 193; Fehmî,

- “el-Bahriyyetü'l-İslâmiyye”, s. 372-3; Abbadi ve Sâlim, *Tarihü'l-bahriyyeti'l-İslâmiyye*, s. 255; Christides, “Navies, Islamic”, *DMA*, IX/77; Cahen, *İslamiyet*, s. 155; Bosworth ve Kindermann, “Safina”, *EI*, VIII/809; Bostan, “Gemi”, *DİA*, XIV/10; Kayaoğlu, *İslam Kurumları Tarihi*, s. 106; Shuiskii, “Navigation: Indian Ocean, Red Sea”, *DMA*, IX/85; Arenson, “Ships and Shipbuilding”, s. 248; Becker, “Bahr al-Kulzum”, *EI*, I/932.
- 606 el-Mes'ûdî, *Mürûcû'z-zeheb*, I/174; el-İdrîsî, *Nüzhetü'l-müşâtâk*, I/50; el-Kazvîni, *Acâibu'l-mahlûkât*, s. 120; Cahen, *İslamiyet*, s. 155; Mez, *İslam'ın Rönesansı*, s. 573; Kavsi, *Ticâretü Mısır*, s. 16; Mâhir, *el-Bahriyye fi'l-Mısır*, s. 195; Abbadi ve Sâlim, *Tarihü'l-bahriyyeti'l-İslâmiyye*, s. 258; Becker, “Bahr al-Kulzum”, *EI*, I/932.
- 607 Bosworth ve Kindermann, “Safina”, *EI*, VIII/809.
- 608 Abdulalim, *el-Milâha*, s. 85-6.
- 609 Abbadi ve Sâlim, *Tarihü'l-bahriyyeti'l-İslâmiyye*, s. 258; Bakır, “Orta Çağ İslam Dünyasında Deri, Tahta ve Kâğıt Sanayi”, s. 141.
- 610 el-Mes'ûdî, *Mürûcû'z-zeheb*, I/174; Abbadi ve Sâlim, *Tarihü'l-bahriyyeti'l-İslâmiyye*, s. 258; Fehmî, “el-Bahriyyetü'l-İslâmiyye”, s. 373; Kavsi, *Ticâretü Mısır*, s. 16; Abdulalim, *el-Milâha*, s. 85.
- 611 Marco Polo, *Seyahatname*, s. 119.
- 612 Mez, *İslam'ın Rönesansı*, s. 572.
- 613 Mâhir, *el-Bahriyye fi'l-Mısır*, s. 196.
- 614 Mâhir, *el-Bahriyye fi'l-Mısır*, s. 194.
- 615 Hourani, *Arab Seafaring*, s. 96-7; Mâhir, *el-Bahriyye fi'l-Mısır*, s. 196-7; Abbadi ve Sâlim, *Tarihü'l-bahriyyeti'l-İslâmiyye*, s. 139; Kayaoğlu, *İslam Kurumları Tarihi*, s. 106-7.
- 616 Hourani, *Arab Seafaring*, s. 96-7.
- 617 Mâhir, *el-Bahriyye fi'l-Mısır*, s. 197.
- 618 Mâhir, *el-Bahriyye fi'l-Mısır*, s. 196.
- 619 Cahen, *İslamiyet*, s. 155. Ayrıca bkz. Mâhir, *el-Bahriyye fi'l-Mısır*, s. 196; Bakır, “Orta Çağ İslam Dünyasında Deri, Tahta ve Kâğıt Sanayi”, s. 142; Christides, “Naval History”, s. 312.
- 620 İbn Cübeyr, *Rihle*, s. 47.
- 621 Mâhir, *el-Bahriyye fi'l-Mısır*, s. 196.
- 622 Christides, “Naval History”, s. 313.
- 623 Chaudhuri, *Trade and Civilisation*, s. 149-50.
- 624 Chaudhuri, *Trade and Civilisation*, s. 150.
- 625 Arenson, “Ships and Shipbuilding”, s. 248.
- 626 Arenson, “Ships and Shipbuilding”, s. 247.
- 627 Latin yelkeni hakkında bkz. Jourdin, *Avrupa ve Deniz*, s. 120.
- 628 Hourani, *Arab Seafaring*, s. 101-3; Arenson, “Ships and Shipbuilding”, s. 248; Bostan, “Gemi”, *DİA*, XIV/10.
- 629 Chaudhuri, *Trade and Civilisation*, s. 156.
- 630 Watt, *İslam Avrupa'da*, s. 43; Cahen, *İslamiyet*, s. 156; Kayaoğlu, *İslam Kurumları Tarihi*, s. 107.

- 631 Watt, *İslam Avrupa'da*, s. 43.
- 632 Christides, "Navies, Islamic", *DMA*, IX/77.
- 633 Chaudhuri, *Trade and Civilisation*, s. 156.
- 634 Arenson, "Ships and Shipbuilding", s. 248.
- 635 Shuiskii, "Navigation: Indian Ocean, Red Sea", *DMA*, IX/85-6.
- 636 Christides, "Naval History", s. 313.
- 637 Mez, *İslam'ın Rönesansı*, s. 572; Bakır, "Orta Çağ İslam Dünyasında Deri, Tahta ve Kâğıt Sanayi", s. 140.
- 638 Mez, *İslam'ın Rönesansı*, s. 572; Rifâî, *el-İslâm*, s. 210; Kavsi, *Ticâretü Mısr*, s. 16.
- 639 Chaudhuri, *Trade and Civilisation*, s. 147.
- 640 Shuiskii, "Navigation: Indian Ocean, Red Sea", *DMA*, IX/85-6.
- 641 Christides, "Naval History", s. 312.
- 642 Christides, "Naval History", s. 313-4.
- 643 Christides, "Navies, Islamic", *DMA*, IX/77.
- 644 Arenson, "Ships and Shipbuilding", s. 248; Bostan, "Gemi", *DİA*, XIV/10.
- 645 Arenson, "Ships and Shipbuilding", s. 248; Shuiskii, "Navigation: Indian Ocean, Red Sea", *DMA*, IX/86; Bostan, "Gemi", *DİA*, XIV/10.
- 646 Christides, "Naval History", s. 315.
- 647 Christides, "Naval History", s. 315.
- 648 Christides, "Naval History", s. 320.
- 649 Christides, "Naval History", s. 329.
- 650 Shuiskii, "Navigation: Indian Ocean, Red Sea", *DMA*, IX/86.
- 651 Arenson, "Ships and Shipbuilding", s. 248.
- 652 Christides, "Naval History", s. 311.
- 653 Makdisî, *Ahsenü't-tekâsım*, s. 31-2. Ayrıca bkz. Bostan, "Gemi", *DİA*, XIV/9.
- 654 Bostan, "Gemi", *DİA*, XIV/9; Rifâî, *el-İslâm*, s. 109.
- 655 İbn Haldûn, *Mukaddime*, II/393.
- 656 Christides, "Shini", *EF*, IX/444.
- 657 Rifâî, *el-İslâm*, s. 211; Kâşif, *Mısr fî fecri'l-İslâm*, s. 99.
- 658 Christides, "Milaha", *EI*, VII/44.
- 659 Hitti, *İslam Tarihi*, I/357.
- 660 Christides, "Milaha", *EI*, VII/44.
- 661 Christides, "Naft", *EI*, VII/884.
- 662 Bar Hebraeus, *Abû'l-Farac Tarihi*, I/185; *Doğuştan Günümüze Büyük İslam Tarihi*, II/305; ed-Dakdûki, *el-Cündiyye*, s. 257; Christides, "Naft", *EI*, VII/884; Canard, "İstanbul Seferleri", s. 223; Uçar, "Müslümanlar'ın İstanbul'u Fethetmek İçin Yaptıkları İlk Üç Muhasara", s. 72; eş-Şebûl, "el-Bahriyyetü'l-İslâmiyye", s. 367.
- 663 Bailly, *Bizans Tarihi*, I/139; Vasiliev, *Bizans İmparatorluğu Tarihi*, s. 272; Uçar, "Müslümanlar'ın İstanbul'u Fethetmek İçin Yaptıkları İlk Üç Muhasara", s. 72; ed-Dakdûki, *el-Cündiyye*, s. 257; Crosby, *Ateş Etmek*, s. 84.
- 664 ed-Dakdûki, *el-Cündiyye*, s. 258.

- 665 Crosby, *Ateş Etmek*, s. 84.
- 666 Christides, "Naval History", s. 321.
- 667 Bar Hebraeus, *Abû'l-Farac Tarihi*, I/185; *Doğuştan Günümüze Büyük İslam Tarihi*, II/305; ed-Dakdûki, *el-Cündiyye*, s. 257; Demirkent, "Bizans", *DİA*, VI/234; Christides, "Naft", *EI*, VII/884; Canard, "İstanbul Seferleri", s. 224; Uçar, "Müslümanlar'ın İstanbul'u Fethetmek İçin Yaptıkları İlk Üç Muhasara", s. 72; Bailly, *Bizans Tarihi*, I/139; Ayntabi, "el-Arab ve'l-bihâr", s. 378.
- 668 Crosby, *Ateş Etmek*, s. 85. Crosby, 1200'lü yıllardan sonra –en azından "Rum ateşi" ismiyle– söz konusu uygulamanın Rumlar tarafından kullanıldığını dair hiçbir delil olmadığını da kaydeder.
- 669 Arenson, "Ships and Shipbuilding", s. 247; Christides, "Naval History", s. 321; Christides, "Shini", *EF*, IX/444.
- 670 Christides, "Naval History", s. 321-2.
- 671 Mazaherî, *Orta Çağ'da Müslümanların Yaşayışları*, s. 157.
- 672 Zeydân, *Medeniyet-i İslâmiye Tarihi*, I/191.
- 673 Zeydân, *Medeniyet-i İslâmiye Tarihi*, I/192; Subhi Salih, *İslam Kurumları*, s. 305; Mâhir, *el-Bahriyye fî'l-Mısr*, s. 233.
- 674 Christides, "Milaha", *EI*, VII/44.
- 675 Zeydân, *Medeniyet-i İslâmiye Tarihi*, I/192; Mâhir, *el-Bahriyye fî'l-Mısr*, s. 233.
- 676 ed-Dakdûki, *el-Cündiyye*, s. 258; Crosby, *Ateş Etmek*, s. 84.
- 677 Zeydân, *Medeniyet-i İslâmiye Tarihi*, I/191-2; Mâhir, *el-Bahriyye fî'l-Mısr*, s. 233.
- 678 Zeydân, *Medeniyet-i İslâmiye Tarihi*, I/192; Ayntabi, "el-Arab ve'l-bihâr", s. 380.
- 679 Christides, "Naval History", s. 321-2.
- 680 Ayntabi, "el-Arab ve'l-bihâr", s. 380.
- 681 Christides, "Naval History", s. 321; Christides, "Shini", *EF*, IX/444.
- 682 Christides, "Navies, Islamic", *DMA*, IX/76.
- 683 Christides, "Navies, Islamic", *DMA*, IX/76; Christides, "Naval History", s. 317.
- 684 Christides, "Naval History", s. 317.
- 685 Bostan, "Gemi", *DİA*, XIV/10.
- 686 Christides, "Navies, Islamic", *DMA*, IX/76.
- 687 Christides, "Shini", *EF*, IX/444.
- 688 Christides, "Navies, Islamic", *DMA*, IX/76.
- 689 Christides, "Naval History", s. 317.
- 690 Adevî, Abbadi ve Ziyâde, *ed-Devletü'l-İslâmiyye*, s. 27.
- 691 Kavsi, *Ticâretü Mısr*, s. 17.
- 692 bkz. Kavsi, *Ticâretü Mısr*, s. 17.
- 693 Nedvi, "The Arab Navigation", s. 6.
- 694 Christides, "Naval History", s. 311; Bosworth ve Kindermann, "Safına", *EI*, VIII/809.
- 695 Arenson, "Ships and Shipbuilding", s. 248.

- 696 Christides, "Naval History", s. 311-2; Arenson, "Ships and Shipbuilding", s. 248.
- 697 Christides, "Naval History", s. 312.
- 698 Bosworth ve Kindermann, "Safina", *El*, VIII/811.
- 699 *Sevâhili*, Zengibar ve çevresindeki sahillerde yaşayan insanlara verilen bir isim olup, aynı zamanda bu bölgeden Kenya ve Tanzanya içlerine kadar uzanan coğrafyada kullanılan dil için de kullanılır.
- 700 Hourani, *Arab Seafaring*, s. 89.
- 701 Arenson, "Ships and Shipbuilding", s. 248.
- 702 Bakır, "Orta Çağ İslam Dünyasında Deri, Tahta ve Kâğıt Sanayi", s. 143; Rifâî, *el-İslâm*, s. 211; Sâlim, *el-Bahrü'l-Ahmer*, s. 123; Orhonlu, "XVI. Asrın İlk Yarısında Kızıldeniz Sahillerinde Osmanlılar", s. 3; Christides, "Naval History", s. 312.
- 703 Christides, "Naval History", s. 312.
- 704 Christides, "Naval History", s. 315.
- 705 Arenson, "Ships and Shipbuilding", s. 248; Shuiskii, "Navigation: Indian Ocean, Red Sea", *DMA*, IX/85; Bostan, "Gemi", *DİA*, XIV/10-1; Christides, "Naval History", s. 315; Christides, "Milaha", *El*, VII/42. Hourani, Arap denizciliğini ele aldığı eserinde, bir geminin iskeletinin boyu hakkında Buzurg'un eseri dışında hiçbir malumata rastlamadığını nakleder (Hourani, *Arab Seafaring*, s. 89).
- 706 Kavsi, *Ticâretü Mısır*, s. 16; Mâhir, *el-Bahriyye fi'l-Mısır*, s. 198; Arenson, "Ships and Shipbuilding", s. 247.
- 707 bkz. Mâhir, *el-Bahriyye fi'l-Mısır*, s. 198.
- 708 Christides, "Naval History", s. 329.
- 709 Orhonlu, "XVI. Asrın İlk Yarısında Kızıldeniz Sahillerinde Osmanlılar", s. 3.
- 710 130 dirhem ağırlığında tahıl ölçüsü için kullanılan bir tabirdir.
- 711 bkz. Kavsi, *Ticâretü Mısır*, s. 16-7.
- 712 Cevâd Ali, *el-Mufasssal*, VII/271.
- 713 Hourani, *Arab Seafaring*, s. 89.
- 714 Makrîzî, *el-Hutat*, II/203; İbn Cübeyr, *Rihle*, s. 47; Mâhir, *el-Bahriyye fi'l-Mısır*, s. 338; Bostan, "Gemi", *DİA*, XIV/9; Rifâî, *el-İslâm*, s. 211; Abdulkavi Osman, *Ticaretü'l-muhiti'l-Hindî*, s. 142; Nuhaylî, *es-Sufunü'l-İslâmiyye*, s. 27.
- 715 Bosworth ve Kindermann, "Safina", *El*, VIII/811.
- 716 Sâlim, *el-Bahrü'l-Ahmer*, s. 123; Rifâî, *el-İslâm*, s. 210.
- 717 Makrîzî, *el-Hutat*, II/203; İbn Cübeyr, *Rihle*, s. 47; Bakır, "Orta Çağ İslam Dünyasında Deri, Tahta ve Kâğıt Sanayi", s. 143.
- 718 Sâlim, *el-Bahrü'l-Ahmer*, s. 123; Kavsi, *Ticâretü Mısır*, s. 16.
- 719 Makrîzî, *el-Hutat*, II/203; İbn Cübeyr, *Rihle*, s. 47.
- 720 Kavsi, *Ticâretü Mısır*, s. 16.
- 721 Orhonlu, "XVI. Asrın İlk Yarısında Kızıldeniz Sahillerinde Osmanlılar", s. 3; Abbadi ve Sâlim, *Tarihü'l-bahriyyeti'l-İslâmiyye*, s. 255; Bakır, "Orta Çağ İslam Dünyasında Deri, Tahta ve Kâğıt Sanayi", s. 143.
- 722 Nuhaylî, *es-Sufunü'l-İslâmiyye*, s. 63.

- 723 Abdulkavi Osman, *Ticaretü'l-muhiti'l-Hindi*, s. 151-3.
- 724 Hourani, *Arab Seafaring*, s. 89.
- 725 Makrizî, *el-Hutat*, II/203.
- 726 Bakır, "Orta Çağ İslam Dünyasında Deri, Tahta ve Kâğıt Sanayi", s. 143.
- 727 Chaudhuri, *Trade and Civilisation*, s. 148.
- 728 Orhonlu, "XVI. Asrın İlk Yarısında Kızıldeniz Sahillerinde Osmanlılar", s. 3.
- 729 Mâhir, *el-Bahriyye fî'l-Mısr*, s. 345-6.
- 730 es-Samirâî, "el-Milâha", s. 118; Mâhir, *el-Bahriyye fî'l-Mısr*, s. 340.
- 731 Mâhir, *el-Bahriyye fî'l-Mısr*, s. 334.
- 732 Abdulkavi Osman, *Ticaretü'l-muhiti'l-Hindi*, s. 150.
- 733 Abdulalim, *el-Milâha*, s. 24; es-Samirâî, "el-Milâha", s. 118; Mâhir, *el-Bahriyye fî'l-Mısr*, s. 340.
- 734 Fehmî, "el-Bahriyyetü'l-İslâmiyye", s. 424.
- 735 Mâhir, *el-Bahriyye fî'l-Mısr*, s. 355.
- 736 Mâhir, *el-Bahriyye fî'l-Mısr*, s. 364.
- 737 Orhonlu, "XVI. Asrın İlk Yarısında Kızıldeniz Sahillerinde Osmanlılar", s. 3.
- 738 Kehhâle, *Dirâsât*, s. 10, 13; Rifâî, *el-İslâm*, s. 211; Zeydân, *Medeniyet-i İslâmiye Tarihi*, I/191; Mâhir, *el-Bahriyye fî'l-Mısr*, s. 353.
- 739 Kehhâle, *Dirâsât*, s. 13.
- 740 Abdulalim, *el-Milâha*, s. 111; Kehhâle, *Dirâsât*, s. 10, 13; Mâhir, *el-Bahriyye fî'l-Mısr*, s. 354; Fehmî, "el-Bahriyyetü'l-İslâmiyye", s. 409; Bostan, "Gemi", *DİA*, XIV/9; Bakır, "Orta Çağ İslam Dünyasında Deri, Tahta ve Kâğıt Sanayi", s. 144; Rifâî, *el-İslâm*, s. 211; Christides, "Naval History", s. 320; Zeydân, *Medeniyet-i İslâmiye Tarihi*, I/191.
- 741 Christides, "Naval History", s. 320.
- 742 Abdulalim, *el-Milâha*, s. 111; Fehmî, "el-Bahriyyetü'l-İslâmiyye", s. 409-410; Bostan, "Gemi", *DİA*, XIV/9; Bakır, "Orta Çağ İslam Dünyasında Deri, Tahta ve Kâğıt Sanayi", s. 144.
- 743 Christides, "Naval History", s. 317-9.
- 744 Christides, "Naval History", s. 318.
- 745 İbn Cübeyr, *Rihle*, s. 47.
- 746 Benson, *Gemiler*, s. 7.
- 747 Benson, *Gemiler*, s. 7.
- 748 Casson, *Antik Çağda Denizcilik ve Gemiler*, s. 12, 26.
- 749 Makrizî, *el-Hutat*, II/203; İbn Cübeyr, *Rihle*, s. 47; Christides, "Naval History", s. 312; Hourani, *Arab Seafaring*, s. 92; Kayaoğlu, *İslam Kurumları Tarihi*, s. 106; Bostan, "Gemi", *DİA*, XIV/10.
- 750 Christides, "Naval History", s. 312; Kayaoğlu, *İslam Kurumları Tarihi*, s. 106; Bostan, "Gemi", *DİA*, XIV/10; Arenson, "Ships and Shipbuilding", s. 248; Mâhir, *el-Bahriyye fî'l-Mısr*, s. 192; Abbadi ve Sâlim, *Tarihü'l-bahriyyetü'l-İslâmiyye*, s. 257; Bakır, "Orta Çağ İslam Dünyasında Deri, Tahta ve Kâğıt Sanayi", s. 127-8; es-Samirâî, "el-Milâha", s. 112; "Teak", *EB*, XXI/744; Chaudhuri, *Trade and Civilisation*, s. 148.

- 751 Mâhir, *el-Bahriyye fi'l-Mısr*, s. 192; Abbadi ve Sâlim, *Tarihü'l-bahriyyeti'l-İslâmiyye*, s. 257; Bakır, "Orta Çağ İslam Dünyasında Deri, Tahta ve Kâğıt Sanayi", s. 127-8; es-Samirâî, "el-Milâha", s. 112; "Teak", *EB*, XXI/744; Chaudhuri, *Trade and Civilisation*, s. 150.
- 752 Chaudhuri, *Trade and Civilisation*, s. 148.
- 753 Cahen, *İslamiyet*, s. 155-6; Kayaoğlu, *İslam Kurumları Tarihi*, s. 106-7.
- 754 İbn Cübeyr, *Rihle*, s. 47.
- 755 Cahen, *İslamiyet*, s. 155-6; Kayaoğlu, *İslam Kurumları Tarihi*, s. 106-7; Arenson, "Ships and Shipbuilding", s. 246; Bakır, "Orta Çağ İslam Dünyasında Deri, Tahta ve Kâğıt Sanayi", s. 127-8; es-Samirâî, "el-Milâha", s. 112.
- 756 Cahen, *İslamiyet*, s. 155-6; Kayaoğlu, *İslam Kurumları Tarihi*, s. 106-7.
- 757 Chaudhuri, *Trade and Civilisation*, s. 148.
- 758 Marco Polo, *Seyahatname*, s. 119.
- 759 Chaudhuri, *Trade and Civilisation*, s. 148.
- 760 el-İdrîsî, *Nüzhetü'l-müştâk*, I/348-9; İbn Cübeyr, *Rihle*, s. 47; Christides, "Naval History", s. 312; Abbadi ve Sâlim, *Tarihü'l-bahriyyeti'l-İslâmiyye*, s. 257-8.
- 761 Chaudhuri, *Trade and Civilisation*, s. 149; Casson, *Antik Çağda Denizcilik ve Gemiler*, s. 12-3, 27; Mez, *İslam'ın Rönesansı*, s. 571; Christides, "Naval History", s. 312.
- 762 Christides, "Naval History", s. 311.
- 763 Chaudhuri, *Trade and Civilisation*, s. 152.
- 764 Casson, *Antik Çağda Denizcilik ve Gemiler*, s. 13.
- 765 Chaudhuri, *Trade and Civilisation*, s. 148.
- 766 Chaudhuri, *Trade and Civilisation*, s. 152.
- 767 İbn Cübeyr, *Rihle*, s. 47; Arenson, "Ships and Shipbuilding", s. 248; Bakır, "Orta Çağ İslam Dünyasında Deri, Tahta ve Kâğıt Sanayi", s. 141.
- 768 Mez, *İslam'ın Rönesansı*, s. 572.
- 769 Mâhir, *el-Bahriyye fi'l-Mısr*, s. 197.
- 770 Chaudhuri, *Trade and Civilisation*, s. 143.
- 771 Arenson, "Ships and Shipbuilding", s. 246.
- 772 Bosworth ve Kindermann, "Safina", *EI*, VIII/809.
- 773 Kayaoğlu, *İslam Kurumları Tarihi*, s. 107.
- 774 Kayaoğlu, *İslam Kurumları Tarihi*, s. 108.
- 775 Faroqhi, *Hacılar ve Sultanlar*, s. 16-7, 182-3.
- 776 bkz. Kavsi, *Ticâretü Mısr*, s. 14.
- 777 Mâhir, *el-Bahriyye fi'l-Mısr*, s. 190.
- 778 Kavsi, *Ticâretü Mısr*, s. 14.
- 779 Makdisî, *Ahsenü't-tekâsım*, s. 12; Ayrıca bkz. Shuiskii, "Navigation: Indian Ocean, Red Sea", *DMA*, IX/85. Bu uygulamanın oldukça geç dönemlere kadar devam ettiğine dair bkz. Orhonlu, "XVI. Asrın İlk Yarısında Kızıldeniz Sahillerinde Osmanlılar", s. 3.
- 780 Abaza, *Aden ve's-siyâsetü'l-Britaniyye*, s. 19.
- 781 el-İdrîsî, *Nüzhetü'l-müştâk*, I/348; İbn Cübeyr, *Rihle*, s. 52; Kehhâle, *Dirâsât*, s. 6; Bosworth ve Kindermann, "Safina", *EI*, VIII/809; Arenson, "Ships and

- Shipbuilding", s. 246; Abaza, *Aden ve's-siyâsetü'l-Britaniyye*, s. 22; Heyd, *Yakın-Doğu Ticaret Tarihi*, s. 424; Kavsi, *Ticâretü Mısır*, s. 13; Hâfız, *Sırâü'l-kuvve'l-uzmâ*, s. 83.
- 782 Heyd, *Yakın-Doğu Ticaret Tarihi*, s. 424.
- 783 el-İdrisî, *Nüzhetü'l-müşâtak*, I/348; Sâlim, *el-Bahrü'l-Ahmer*, s. 123; Rifâi, *el-İslâm*, s. 210; Orhonlu, "XVI. Asrın İlk Yarısında Kızıldeniz Sahillerinde Osmanlılar", s. 3; Abbadi ve Sâlim, *Tarihü'l-bahriyyeti'l-İslâmiyye*, s. 255.
- 784 el-İdrisî, *Nüzhetü'l-müşâtak*, I/137, 348; el-Bekrî, *Kitâbü'l-Mesâlik*, I/201; Mâhir, *el-Bahriyye fi'l-Mısır*, s. 192-3.
- 785 bkz. Kavsi, *Ticâretü Mısır*, s. 15.
- 786 İbn Cübeyr, *Rihle*, s. 51-2.
- 787 İbn Battûta, *İbn Battûta Seyahatnamesi*, I/350; Mâhir, *el-Bahriyye fi'l-Mısır*, s. 189; Abbadi ve Sâlim, *Tarihü'l-bahriyyeti'l-İslâmiyye*, s. 255.
- 788 el-Istahrî, *Mesâlikü'l-memâlik*, s. 31; Müstevfî, *Nüzhetü'l-kulûb*, s. 227.
- 789 Makdisî, *Ahsenü't-tekâsîm*, s. 11.
- 790 Makdisî, *Ahsenü't-tekâsîm*, s. 11. Ayrıca bkz. Müstevfî, *Nüzhetü'l-kulûb*, s. 227.
- 791 İbn Havkal, *Sûretü'l-arz*, I/46; el-Istahrî, *Mesâlikü'l-memâlik*, s. 30; Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, I/2, s. 811; Müstevfî, *Nüzhetü'l-kulûb*, s. 227; Makdisî, *Ahsenü't-tekâsîm*, s. 11; Kavsi, *Ticâretü Mısır*, s. 13; Sâlim, *el-Bahrü'l-Ahmer*, s. 4; Shuiskii, "Navigation: Indian Ocean, Red Sea", *DMA*, IX/85.
- 792 Makdisî, *Ahsenü't-tekâsîm*, s. 11; Kavsi, *Ticâretü Mısır*, s. 13; Mâhir, *el-Bahriyye fi'l-Mısır*, s. 189; Kehhâle, *Dirâsât*, s. 6.
- 793 Sâlim, *el-Bahrü'l-Ahmer*, s. 4.
- 794 Makdisî, *Ahsenü't-tekâsîm*, s. 11-2.
- 795 Makrîzî, *el-Hutat*, I/188.
- 796 Kâtib Çelebi, *Tuhfetü'l-kibâr*, I/97-8.
- 797 Makdisî, *Ahsenü't-tekâsîm*, s. 12.
- 798 Abaza, *Aden ve's-siyâsetü'l-Britaniyye*, s. 22; Mâhir, *el-Bahriyye fi'l-Mısır*, s. 189; Kehhâle, *Dirâsât*, s. 6.
- 799 Faroqhi, *Hacılar ve Sultanlar*, s. 182.
- 800 Arenson, "Ships and Shipbuilding", s. 246; Bosworth ve Kindermann, "Safina", *El*, VIII/809.
- 801 Arenson, "Ships and Shipbuilding", s. 246.
- 802 Sâlim, *el-Bahrü'l-Ahmer*, s. 50.
- 803 Makrîzî, *Kitâbü's-Sülûk*, I/111-2.
- 804 Makrîzî, *Kitâbü's-Sülûk*, VIII/774.
- 805 Makrîzî, *Kitâbü's-Sülûk*, IV-V/184.
- 806 İbn Battûta, *İbn Battûta Seyahatnamesi*, I/396.
- 807 Makrîzî, *Kitâbü's-Sülûk*, II/836.
- 808 Chaudhuri, *Trade and Civilisation*, s. 146.
- 809 Arenson, "Ships and Shipbuilding", s. 247.
- 810 Goitein, *Studies in Islamic History*, s. 349.
- 811 Mez, *İslâm'ın Rönesansı*, s. 573.
- 812 Mez, *İslâm'ın Rönesansı*, s. 576.
- 813 Goitein, *Studies in Islamic History*, s. 348.

III. VII.-XI. YÜZYILLARDA DÜNYA TİCARETİ İÇİNDE KIZILDENİZ HAVZASININ YERİ

- 1 Bentley ve Ziegler, *Traditions and Encounters*, I/24.
- 2 Bentley ve Ziegler, *Traditions and Encounters*, I/27.
- 3 Kayaoğlu, *İslam Kurumları Tarihi*, s. 110.
- 4 Mahmud İbrahim, *Merchant Capital and Islam*, s. 12-13. Devletin ticaret ve üretim gibi süreçlere dahilinin ilk örneklerinden biri olan Hindistan'daki Harappo ve Mahanyo-Daro şehir-devletleri ile ilgili bilgi için bkz. Bentley ve Ziegler, *Traditions and Encounters*, I/59-60. Benzer şekilde ticaretin Bizans Devleti tarafından sıkı bir şekilde denetlenmesi hakkında bkz. Laiou, "Trade, Byzantine", *DMA*, XII/101. Ayrıca, ipek dokumacılığı ve ticareti için bkz. Bentley ve Ziegler, *Traditions and Encounters*, I/289.
- 5 Cahen, *İslamiyet*, s. 159.
- 6 Curtin, *Cross-cultural Trade in World History*, s. 116.
- 7 Cahen, *İslamiyet*, s. 157.
- 8 Cahen, *İslamiyet*, s. 157.
- 9 Pirenne, *Orta Çağ Avrupasının Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, s. 77.
- 10 Heaton, *Avrupa İktisat Tarihi*, s. 50.
- 11 Yusuf, "Sea versus Land", s. 242; Pirenne, *Orta Çağ Kentleri*, s. 91.
- 12 Mesela bkz. Bentley ve Ziegler, *Traditions and Encounters*, I/255.
- 13 Pirenne, *Orta Çağ Kentleri*, s. 88.
- 14 Curtin, *Cross-cultural Trade in World History*, s. 114.
- 15 Bentley ve Ziegler, *Traditions and Encounters*, I/215.
- 16 Bentley ve Ziegler, *Traditions and Encounters*, I/289.
- 17 Christides, "Milaha", *EI*, VII/44.
- 18 Curtin, *Cross-cultural Trade in World History*, s. 112-113.
- 19 Pirenne, *Orta Çağ Kentleri*, s. 88.
- 20 Cahen, *İslamiyet*, s. 160; Kayaoğlu, *İslam Kurumları Tarihi*, s. 112.
- 21 Cahen, *İslamiyet*, 160; Kayaoğlu, *İslam Kurumları Tarihi*, s. 112-113.
- 22 Udovitch, "Trade, Islamic", s. 106; Cahen, *İslamiyet*, s. 160.
- 23 Durant, *İslam Medeniyeti*, s. 40; Cahen, *İslamiyet*, s. 160.
- 24 Hasan, *İslâm Tarihi*, VI/86.
- 25 Cahen, "Ekonomi, Toplum ve Müesseseler", s. 73.
- 26 Goitein, *Studies in Islamic History*, 338, dn. 2.
- 27 Serjeant, "The Ports of Aden and Shihr", s. 222-223.
- 28 Hasan, *İslâm Tarihi*, IV/270.
- 29 Goitein, *Studies in Islamic History*, s. 343-344.
- 30 Serjeant, "The Ports of Aden and Shihr", s. 223.
- 31 Hasan, *İslâm Tarihi*, VI/86; IV/270.
- 32 Durant, *İslam Medeniyeti*, s. 39.
- 33 Kramers, *Coğrafya ve Ticaret*, s. 40; Abdülalim, *el-Milâha*, s. 30; Durant, *İslam Medeniyeti*, s. 39.
- 34 Arnold, *Coğrafi Keşifler Tarihi*, s. 23.

- 35 Makdisî, *Ahsenü't-tekâsîm*, s. 97; Bentley ve Ziegler, *Traditions and Encounters*, I/254; Lewis, *Müslümanların Avrupa'yı Keşfi*, s. 223; Orhonlu, "XVI. Asrın İlk Yarısında Kızıldeniz Sahillerinde Osmanlılar", s. 2-3; Duran, *İslam Tarihi'nin Konjonktürel Değişimi*, s. 156, 158; Kehhâle, *Dirâsât*, s. 119.
- 36 Orhonlu, "XVI. Asrın İlk Yarısında Kızıldeniz Sahillerinde Osmanlılar", s. 2.
- 37 Bentley ve Ziegler, *Traditions and Encounters*, I/254; Lewis, *Müslümanların Avrupa'yı Keşfi*, s. 223.
- 38 Goitein, *Studies in Islamic History*, s. 343-344.
- 39 Bentley ve Ziegler, *Traditions and Encounters*, I/253.
- 40 Arenson, "Ships and Shipbuilding", s. 246; Hasan, *İslâm Tarihi*, IV/265; Issawi, *Egypt in Revolution*, s. 10.
- 41 Hodgson, *İslam'ın Serüveni*, II/23.
- 42 Arenson, "Ships and Shipbuilding", s. 246.
- 43 Mâlikî, "Turuku huccâci'-ş-Şam ve Mısır", s. 39-40, 46-47; Çağatay, *Arap Tarihi*, s. 153; al-Saud, *Central Arabia*, s. 48.
- 44 al-Saud, *Central Arabia*, s. 49.
- 45 Arenson, "Ships and Shipbuilding", s. 246.
- 46 Arenson, "Ships and Shipbuilding", s. 246. Arabistan'dan geçen karayolları hakkında ayrıca bkz. al-Saud, *Central Arabia*, s. 48-51.
- 47 Serjeant, "The Ports of Aden and Shihir", s. 208.
- 48 Arenson, "Ships and Shipbuilding", s. 246.
- 49 Arenson, "Ships and Shipbuilding", s. 246.
- 50 Hasan, *İslâm Tarihi*, IV/266.
- 51 Cipolla, *Akdeniz Dünyasında Para, Fiyatlar ve Medeniyet*, s. 59.
- 52 Bulliet, "Travel and Transport, Islamic", s. 47-48.
- 53 al-Saud, *Central Arabia*, s. 46; Bentley ve Ziegler, *Traditions and Encounters*, I/316.
- 54 Cipolla, *Akdeniz Dünyasında Para, Fiyatlar ve Medeniyet*, s. 59-60.
- 55 Yusuf, "Sea versus Land", s. 245-246.
- 56 Bulliet, "Travel and Transport, Islamic", s. 48.
- 57 Cipolla, *Akdeniz Dünyasında Para, Fiyatlar ve Medeniyet*, s. 59-60.
- 58 Heyd, *Yakın-Doğu Ticaret Tarihi*, s. 42.
- 59 İbn Cübeyr, *Rihle*, s. 43-44.
- 60 Makdisî, *Ahsenü't-tekâsîm*, s. 198.
- 61 Bentley ve Ziegler, *Traditions and Encounters*, I/253.
- 62 Mazaherî, *Orta Çağ'da Müslümanların Yaşayışları*, s. 343.
- 63 Orhonlu, "XVI. Asrın İlk Yarısında Kızıldeniz Sahillerinde Osmanlılar", s. 2.
- 64 İbn Hurdâzbih, *Kütübü'l-Mesâlik*, s. 153-154; Nâsır Hüsrev, *Sefernâme*, s. 98; İbn Cübeyr, *Rihle*, s. 32-49; Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, III/2, s. 751; el-Ömerî, *Mesâlikü'l-epsâr*, s. 86-7; el-Kalkaşendî, *Subhu'l-a'şâ*, III/464. Ayrıca bkz. Hasan, *İslâm Tarihi*, VI/74; Heyd, *Yakın-Doğu Ticaret Tarihi*, s. 426; Şeşen, *Salâhaddin Eyyubi ve Devlet*, s. 290; Abdulalim, *el-Milâha*, s. 80; Sâlim, *el-Bahrü'l-Ahmer*, s. 67; Abbadi ve Sâlim, *Tarihü'l-bahriyyetü'l-İslâmiyye*, s. 154-5.
- 65 İbn Cübeyr, *Rihle*, s. 43-44.

- 66 Şeşen, *Salâhaddîn Eyyubi ve Devlet*, s. 290.
- 67 İbn Cübeyr, *Rihle*, s. 17.
- 68 Bentley ve Ziegler, *Traditions and Encounters*, I/254-255; Sâlim, *el-Bahrü'l-Ahmer*, s. 85.
- 69 Kavsi, *Ticâretü Mısır*, s. 32.
- 70 Lombard, *İlk Zafer Yıllarında İslam*, s. 190.
- 71 Bentley ve Ziegler, *Traditions and Encounters*, I/255; Mazaherî, *Orta Çağ'da Müslümanların Yaşayışları*, s. 343-344.
- 72 Bentley ve Ziegler, *Traditions and Encounters*, I/42.
- 73 Cerâdât, *el-Ehemmiyyetü'l-istiraticıyye*, s. 41.
- 74 Bentley ve Ziegler, *Traditions and Encounters*, I/42; Christides, "Milaha", *El*, VII/41; Cerâdât, *el-Ehemmiyyetü'l-istiraticıyye*, s. 41-42; İnan, *Eski Mısır Tarih ve Medeniyeti*, s. 103-105, 213; Schreiber ve Ryon, "Red Sea", *NEB*, XV/546; Mehran, *el-Hadâretü'l-Mısıryetü'l-kadîme*, s. 222-223; Bâfakîh, *Târihu'l-Yemen*, s. 179.
- 75 Rentz, "Djazirat al-Arab", *El*, II/547.
- 76 Çağatay, *Arap Tarihi*, s. 33.
- 77 Cerâdât, *el-Ehemmiyyetü'l-istiraticıyye*, s. 43; İnan, *Eski Mısır Tarih ve Medeniyeti*, s. 160-161.
- 78 Çağatay, *Arap Tarihi*, s. 30.
- 79 İbrahim, *Merchant Capital and Islam*, s. 21.
- 80 Dermenghem, *Muhammed'in Hayatı*, s. 40-41.
- 81 Cemil Lee, *İslam ve Türk Kültürünün Uzak Doğu'ya Yayılması*, s. 6.
- 82 Çağatay, *Arap Tarihi*, s. 31.
- 83 Çağatay, *Arap Tarihi*, s. 32.
- 84 es-Samirâî, "el-Milâha", s. 112.
- 85 Mahmud İbrahim, *Merchant Capital and Islam*, s. 13; es-Samirâî, "el-Milâha", s. 112.
- 86 Çağatay, *Arap Tarihi*, s. 32.
- 87 es-Samirâî, "el-Milâha", s. 112.
- 88 Lee, *İslam ve Türk Kültürünün Uzak Doğu'ya Yayılması*, s. 6; Shuiskii, "Navigation: Indian Ocean, Red Sea", *DMA*, IX/85.
- 89 Saunders, *A History of Medieval Islam*, s. 5.
- 90 Tkatsch, "Seba", *İA*, X/269.
- 91 Afzalur Rahman, *Siret Ansiklopedisi*, IV/408.
- 92 Hasan, *İslâm Tarihi*, I/43-44, 83.
- 93 Afzalur Rahman, *Siret Ansiklopedisi*, IV/408.
- 94 Hasan, *İslâm Tarihi*, I/43.
- 95 Mahmud İbrahim, *Merchant Capital and Islam*, s. 16; "Yemen", *BL*, XXIV/12496.
- 96 Mahmud İbrahim, *Merchant Capital and Islam*, s. 18.
- 97 Mahmud İbrahim, *Merchant Capital and Islam*, s. 17.
- 98 Mahmud İbrahim, *Merchant Capital and Islam*, s. 17-18; Heyd, *Yakın-Doğu Ticaret Tarihi*, s. 41, 179; Zeki Fehmî, *Turuku't-ticâreti'd-düvelıyye*, s. 136; Sâlim, *el-Bahrü'l-Ahmer*, s. 8; Cevâd Ali, *el-Mufasssal*, VII/274.

- 99 Mahmud İbrahim, *Merchant Capital and Islam*, s. 18; "Yemen", *BL*, XXIV/12496.
- 100 Algül, "Himyeriler", *DİA*, XVIII/62-63; Fayda, *İslamiyetin Güney Arabistan'a Yayılışı*, s. 14.
- 101 Hamîdullah, *İslam Peygamberi*, I/57, II/953; Fayda, *İslamiyetin Güney Arabistan'a Yayılışı*, s. 15; Algül, "Himyeriler", *DİA*, XVIII/63.
- 102 Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, II/1, s. 192; Cevâd Ali, *el-Mufasssal*, VIII/160; Hamîdullah, *İslam Peygamberi*, I/30; II/593.
- 103 es-Samirâî, "el-Milâha", s. 112.
- 104 Rentz, "Djazirat al-Arab", *EI*, II/547.
- 105 Nedvi, "The Arab Navigation", s. 8.
- 106 "Yemen", *BL*, XXIV/12496.
- 107 Bentley ve Ziegler, *Traditions and Encounters*, I/136.
- 108 Bentley ve Ziegler, *Traditions and Encounters*, I/144.
- 109 Curtin, *Cross-cultural Trade*, s. 107; Spuler, "Trade in the Eastern Islamic Countries", s. 14.
- 110 Bentley ve Ziegler, *Traditions and Encounters*, I/184-185.
- 111 Rentz, "Djazirat al-Arab", *EI*, II/548.
- 112 Bentley ve Ziegler, *Traditions and Encounters*, I/213.
- 113 Christides, "Milaha", *EI*, VII/41; Bentley ve Ziegler, *Traditions and Encounters*, I/252; Bosworth, "The Nomenclature of the Persian Gulf", s. 10; Issawi, *Egypt in Revolution*, s. 11.
- 114 Issawi, *Egypt in Revolution*, s. 11.
- 115 Rentz, "Djazirat al-Arab", *EI*, II/548; Heaton, *Avrupa İktisat Tarihi*, s. 20; Bentley ve Ziegler, *Traditions and Encounters*, I/252; Hitti, *İslam Tarihi*, I/94; Bosworth, "The Nomenclature of the Persian Gulf", s. 11.
- 116 Cerâdât, *el-Ehemmiyyetü'l-istiraticiyye*, s. 49-50.
- 117 Freeman, *Mısır, Yunan ve Roma*, s. 322-333.
- 118 Kâşif, *Sürur ve Aşûr*, *Mevsua*, s. 287; Christides, "Milaha", *EI*, VII/41.
- 119 Christides, "Milaha", *EI*, VII/41.
- 120 Christides, "Milaha", *EI*, VII/43.
- 121 Bentley ve Ziegler, *Traditions and Encounters*, I/236.
- 122 Cerâdât, *el-Ehemmiyyetü'l-istiraticiyye*, s. 50; Curtin, *Cross-cultural Trade*, s. 100.
- 123 Issawi, *Egypt in Revolution*, s. 11.
- 124 Bentley ve Ziegler, *Traditions and Encounters*, I/255; Bosworth, "The Nomenclature of the Persian Gulf", s. 12.
- 125 Rentz, "Djazirat al-Arab", *EI*, II/548.
- 126 Heaton, *Avrupa İktisat Tarihi*, s. 49-50.
- 127 Issawi, *Egypt in Revolution*, s. 11; Bosworth, "The Nomenclature of the Persian Gulf", s. 12.
- 128 Curtin, *Cross-cultural Trade*, s. 100.
- 129 Hamîdullah, "el-İlaf", s. 218.
- 130 Çağatay, *Arap Tarihi*, s. 155.
- 131 Christides, "Milaha", *EI*, VII/41-42; Cahen, *İslamiyet*, s. 150-151.

- 132 Christides, "Milaha", *EI*, VII/42.
- 133 Küçükaşcı, "Hicaz", *DİA*, XVII/433.
- 134 Küçükaşcı, "Hicaz", *DİA*, XVII/434.
- 135 el-İdrîsî, *Nüzhetü'l-müştâk*, I/44. Ayrıca bkz. Darkot, "Kızıldeniz", *İA*, VI/797; Becker, "Bahr al-Kulzum", *EI*, I/931-2.
- 136 Küçükaşcı, "Hicaz", *DİA*, XVII/434.
- 137 İbn Cübeyr, *Rihle*, s. 97; Lammens, "Mekke", *İA*, VII/630; Hamîdullah, "el-İlâf", s. 215; Mahmud İbrahim, "İslam'dan Önceki Mekke'de Sosyal ve İktisadî Şartlar", s. 83; Hasan, *İslâm Tarihi*, I/83.
- 138 İbn Cübeyr, *Rihle*, s. 97; Mahmud İbrahim, "İslam'dan Önceki Mekke'de Sosyal ve İktisadî Şartlar", s. 83; Küçükaşcı, "Hicaz", *DİA*, XVII/434.
- 139 Hamîdullah, *İslam Peygamberi*, II/952.
- 140 Hem Arabistan içinde gerçekleşen ticarî bağlantıların, hem de yarımada dışında cereyan eden ticarî faaliyetlerin temsil edildiği milletlerarası ve mahallî panayırılar hakkında bilgi için bkz. İbn Habîb, *Kitâbu'l-Muhabber*, s. 263-268; el-Merzûkî, *Kitâbu'l-Ezmine*, II/161-170; Ya'kûbî, *Târîhu'l-Ya'kûbî*, I/325-327; el-Kazvînî, *Kitâbu Âsâru'l-bilâd*, s. 55-56; el-Kalkaşendî, *Subhu'l-a'sâ*, I/410-411; el-Âlûsî, *Bulûğu'l-ereb*, I/266-270.
- 141 İbn Habîb, *Kitâbu'l-Muhabber*, s. 267; Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, III/2, s. 704-5.
- 142 İbn Habîb, *Kitâbu'l-Muhabber*, s. 267; el-Merzûkî, *Kitâbu'l-Ezmine*, s. 165; İbn Sa'd, *et-Tabakâtü'l-kübrâ*, I/127; Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, III/2, s. 704-5; el-Kalkaşendî, *Subhu'l-a'sâ*, I/411; el-Âlûsî, *Bulûğu'l-ereb*, I/267; el-Afgânî, *Esvâku'l-Arab*, s. 277-278.
- 143 Yüksel, *İslam'ın İlk Döneminde Ticari Hayat*, s. 23-24.
- 144 Hamîdullah, *İslam Peygamberi*, II/952.
- 145 Peters, *Mecca*, s. 32.
- 146 Peters, *Mecca*, s. 32.
- 147 Peters, *Mecca*, s. 32-33.
- 148 İbn Habîb, *el-Munammak*, s. 219.
- 149 İbn Habîb, *el-Munammak*, s. 42.
- 150 Salibî'nin rivayeti için bkz. Mahmud İbrahim, "İslam'dan Önceki Mekke'de Sosyal ve İktisadî Şartlar", s. 84.
- 151 Lammens, "Kureyş", *İA*, VI/1015.
- 152 Çağatay, *Arap Tarihi*, s. 155; Özkuyumcu, *Mısır ve Kuzey Afrika 18-132/639-750*, s. 14.
- 153 Makrîzî, *el-Hutât*, I/158-159; es-Süyûtî, *Hüsnü'l-muhâdara*, I/94-96; İbn Abdülhakem, *Fütûhu Mısır*, s. 127-130.
- 154 Zübeyrî, *Kitâbu Nesebi Kureyş*, s. 322.
- 155 İbn Sa'd, *et-Tabakâtü'l-kübrâ*, IV/285-286.
- 156 Lewis, "Fatimiler ve Hindistan Yolu", s. 355.
- 157 Hasan, *İslâm Tarihi*, I/83-84; Cevâd Ali, *el-Mufasssal*, VII/238-249; Uslu, *Sind'de İslam Fetihleri*, s. 19-21; Abu-Chacra, "Trade and Trade Routes of the Quraysh", s. 40.

- 158 Mahmud Es'ad, *İslâm Tarihi*, s. 142.
- 159 Mahmud İbrahim, "İslam'dan Önceki Mekke'de Sosyal ve İktisadî Şartlar", s. 92; Hasan, *İslâm Tarihi* I/84-85; Dânişmend, *İzahlı İslam Tarihi Kronolojisi*, s. 135-136; Abu-Chacra, "Trade and Trade Routes of the Quraysh", s. 38.
- 160 İbn Sa'd, *et-Tabakâtü'l-kübrâ*, I/78; Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, IV/1, s. 79.
- 161 Hamîdullah, "el-İlaf", s. 215.
- 162 Lammens, "Kureş", *İA*, VI/1015.
- 163 Lammens, "Mekke", *İA*, VII/630; Dânişmend, *İzahlı İslam Tarihi Kronolojisi*, s. 136.
- 164 Hamîdullah, "el-İlaf", s. 216.
- 165 Mahmud İbrahim, "İslam'dan Önceki Mekke'de Sosyal ve İktisadî Şartlar", s. 85-87; Dânişmend, *İzahlı İslam Tarihi Kronolojisi*, s. 136-138.
- 166 Balyuzi, *Hız Muhammed ve İslam Devri*, s. 12-13.
- 167 et-Taberî, *Târîhu'l-ümem ve'l-mülûk*, II/252; İbn Sa'd, *et-Tabakâtü'l-kübrâ*, I/75.
- 168 Ya'kûbî, *Târîhu'l-Ya'kûbî*, I/294; İbn Sa'd, *et-Tabakâtü'l-kübrâ*, I/75-6, 78; İbn Habîb, *el-Munammak*, s. 31-3; İbn Kesîr, *el-Bidâye*, II/16; Hamîdullah, "el-İlaf", s. 216, 221-2.
- 169 Ya'kûbî, *Târîhu'l-Ya'kûbî*, I/295-6; İbn Kesîr, *el-Bidâye*, II/16.
- 170 Hamîdullah, "el-İlaf", s. 216.
- 171 İbn Habîb, *el-Munammak*, s. 35-6; a.mlf., *Kütâbu'l-Muhabber*, s. 163; et-Taberî, *Târîhu'l-ümem ve'l-mülûk*, II/252; Ya'kûbî, *Târîhu'l-Ya'kûbî*, I/296; İbn Sa'd, *et-Tabakâtü'l-kübrâ*, I/78, 81; İbn Kesîr, *el-Bidâye*, II/16; Hamîdullah, "el-İlaf", s. 217; el-Afgânî, *Esvâku'l-Arab*, s. 156.
- 172 Hasan, *İslâm Tarihi*, I/84; Mahmud İbrahim, "İslam'dan Önceki Mekke'de Sosyal ve İktisadî Şartlar", s. 87.
- 173 Günaltay, *İslam Öncesi Araplar ve Dinleri*, s. 29; Dermenghem, *Muhammed'in Hayatı*, s. 42.
- 174 Kehhâle, *Dirâsât*, s. 113; Abu-Chacra, "Trade and Trade Routes of the Quraysh", s. 40; Dermenghem, *Muhammed'in Hayatı*, s. 42-3; Bodley, *Hazreti Muhammed*, s. 46-7.
- 175 Heykel, *Hız Muhammed'in Hayatı*, I/119-120; Günaltay, *İslam Öncesi Araplar ve Dinleri*, s. 29.
- 176 Abu-Chacra, "Trade and Trade Routes of the Quraysh", s. 41.
- 177 Dermenghem, *Muhammed'in Hayatı*, s. 42-43; Kehhâle, *Dirâsât*, s. 114.
- 178 Heykel, *Hız Muhammed'in Hayatı*, I/119-120.
- 179 Bodley, *Hazreti Muhammed*, s. 46; Dermenghem, *Muhammed'in Hayatı*, s. 42.
- 180 Mahmud İbrahim, "İslam'dan Önceki Mekke'de Sosyal ve İktisadî Şartlar", s. 87.
- 181 Küçükaşçı, "Hicaz", *DİA*, XVII/434; Lombard-Jourdan, "Fairs", *DMA*, IV/588.
- 182 İbn Hişâm, *es-Sîretü'n-Nebeviyye*, I-II/133-4; el-Mes'ûdî, *Mürûcû'z-zeheb*, II/274; Ya'kûbî, *Târîhu'l-Ya'kûbî*, I/338-9; İbn Sa'd, *et-Tabakâtü'l-kübrâ*,

- I/128; İbnü'l-Esîr, *el-Kâmil*, II/41-2; İbn Habîb, *el-Munammak*, s. 52-4; a.mlf., *Kitâbu'l-Muhabber*, s. 167; İbn Seyyidinnâs, *Uyûnu'l-eser*, s. 114; Diyarbekrî, *Târihu'l-hamîs*, I/261; İbn Kuteybe, *Uyûnu'l-ahbâr*, I/604.
- 183 *Ficâr*, miladi 580 veya 590 yıllarında, savaş yapmanın yasak olduğu haram aylarda Kureyş ve Kinâne kabileleri ile Hevâzin arasında gerçekleşen savaşlara verilen bir isim olup, birbirini takip eden 4 savaş şeklinde cereyan etmiştir. Bunlardan en önemlisi sonuncusu olup, her yıl tekrarlanmak üzere 4 sene sürmüştür. *Ficâr* hakkında daha fazla bilgi için bkz. Fück, "Fidjâr", *EI*, II/883; Algül, "Ficâr", *DİA*, XIII/52; Watt, *Hız. Muhammed Mekke'de*, s. 21-2.
- 184 *Civâr*, Cahiliye devrinde ve İslâm'ın ilk dönemlerinde Araplar arasında yaygın olan bir himaye müessesesi olup, bir bölgede herhangi bir haksızlığa ve zarara uğramaktan endişe eden kişi veya zümrelerin, muhtemel haksızlığı önleyebilecek güçte olanlardan kendilerini himaye etmelerini istemeleri esasına dayanıyordu. Daha fazla bilgi için bkz. Önkal, "Civâr", *DİA*, VIII/34.
- 185 Mahmud İbrahim, "İslâm'dan Önceki Mekke'de Sosyal ve İktisadî Şartlar", s. 88.
- 186 Araplar ile Hindistan arasında İslâm öncesi dönemlere uzanan irtibatın ve tanışıklığın muhtelif yönlerini görmek için bkz. Uslu, *Sind'de İslâm Fetihleri*, s. 20-23; Ahmad, "Commercial Relations of India", s. 146.
- 187 Uslu, *Sind'de İslâm Fetihleri*, s. 20-23; Ahmad, "Commercial Relations of India", s. 146.
- 188 el-Cevziyye, *Zâdü'l-meâd*, IV/353.
- 189 el-Kettânî, *et-Terâtibu'l-idâriyye*, II/253; Kehhâle, *Dirâsât*, s. 115.
- 190 Ebu'l-Fadl ed-Dimaşkî, *el-İşâra*, s. 69; Kallek, *Asr-ı Saâdetde Yönetim-Piyasa İlişkisi*, s. 185.
- 191 Yüksel, *İslâm'ın İlk Döneminde Ticari Hayat*, s. 53-54.
- 192 Lammens, "Mekke", *İA*, VII/635.
- 193 Lammens, "Mekke", *İA*, VII/635; a.mlf., "Kureyş", *İA*, VI/1017; Yüksel, *İslâm'ın İlk Döneminde Ticari Hayat*, s. 53.
- 194 Lammens, "Mekke", *İA*, VII/635; a.mlf., "Kureyş", *İA*, VI/1017; Yüksel, *İslâm'ın İlk Döneminde Ticari Hayat*, s. 57.
- 195 Becker, "Bahr al-Kulzum", *EI*, I/931-932; Lombard, *İlk Zafer Yıllarında İslâm*, s. 26-28; Yüksel, *İslâm'ın İlk Döneminde Ticari Hayat*, s. 60-62.
- 196 Lewis, "Fatimiler ve Hindistan Yolu", s. 355; Curtin, *Cross-cultural Trade*, s. 104, Mahmud İbrahim, "İslâm'dan Önceki Mekke'de Sosyal ve İktisadî Şartlar", s. 85.
- 197 Özel, "Afrika - Doğu Afrika'da İslamiyet", *DİA*, I/436.
- 198 Durant, *İslâm Medeniyeti*, s. 38-39.
- 199 Hamîdullah, "Çin ile İlk Devir Müslüman Ülkelerinin Temasları", s. 139; İzgi, "Çin'de İslamiyetin Yayılışı ve Gelişmesi", s. 58.
- 200 Dineverî, *Ahbârü't-tuvâl*, s. 117.
- 201 Wang-Zin-Shan, "Çinde İslamiyet", s. 157; Arnold, *İntişâr-ı İslâm Tarihi*, s. 297; İzgi, "Çin'de İslamiyetin Yayılışı ve Gelişmesi", s. 58.
- 202 el-Mes'ûdî, *Mürûcû'z-zeheb*, I/151.
- 203 Hasan, *İslâm Tarihi*, III/140-141.

- 204 Abbadi ve Sâlim, *Tarihü'l-bahriyyetü'l-İslâmiyye*, s. 180.
- 205 Bentley ve Ziegler, *Traditions and Encounters*, I/316.
- 206 Sâlim, *el-Bahrü'l-Ahmer*, s. 12-13.
- 207 Shuiskii, "Navigation: Indian Ocean, Red Sea", *DMA*, IX/85; Udovitch, "Trade, Islamic", *DMA*, XII/ 105.
- 208 Afzalur Rahman, *Siret Ansiklopedisi*, I/292; Watt, *İslam Avrupa'da*, s. 44; Mazaherî, *Orta Çağ'da Müslümanların Yaşayışları*, s. 353.
- 209 Chaudhuri, *Trade and Civilisation*, s. 141, 148.
- 210 Chaudhuri, *Trade and Civilisation*, s. 141.
- 211 Cahen, *İslamiyet*, s. 156; Mazaherî, *Orta Çağ'da Müslümanların Yaşayışları*, s. 356; Christides, "Naval History", s. 321; Nallino, "Usturlab", *İA*, XIII/67-68.
- 212 Bu konudaki diğer gelişmeler için bkz. Christides, "Milaha", *EI*, VII/44.
- 213 Bentley ve Ziegler, *Traditions and Encounters*, I/317.
- 214 Shuiskii, "Navigation: Indian Ocean, Red Sea", *DMA*, IX/85.
- 215 Bentley ve Ziegler, *Traditions and Encounters*, I/318.
- 216 Arenson, "Ships and Shipbuilding", s. 246. Çin'de Tang sülalesinin yükselişi ile Abbasi hilafetinin aynı döneme denk gelmesinin ticaret üzerine etkileri için ayrıca bkz. Curtin, *Cross-cultural Trade*, s. 104-105.
- 217 Curtin, *Cross-cultural Trade*, s. 108.
- 218 Hasan, *İslâm Tarihi*, IV/265.
- 219 Arenson, "Ships and Shipbuilding", s. 246.
- 220 Lewis, "Fatımiler ve Hindistan Yolu", s. 355.
- 221 Lewis, "Fatımiler ve Hindistan Yolu", s. 356.
- 222 Issawi, *Egypt in Revolution*, s. 11-12.
- 223 Arenson, "Ships and Shipbuilding", s. 246; Hodgson, *İslam'ın Serüveni*, II/24; Curtin, *Cross-cultural Trade*, s. 114.
- 224 Imamuddin, "Commercial Relations of Spain", s. 9-14.
- 225 Lewis, "Fatımiler ve Hindistan Yolu", s. 358-359. İsmailî hareketin Hindistan'da müstakil bir kol kurması ve yeni merkezler edinerek genişlemesi konusunda bkz. Lewis, "İsmâ'îlî Notes", s. 599-600.
- 226 Lewis, "Fatımiler ve Hindistan Yolu", s. 356-7; Attman, "The Flow of Precious Metals", s. 9.
- 227 Christides, "Milaha", *EI*, VII/44.
- 228 Adelson, *Medieval Commerce*, s. 57.
- 229 Curtin, *Cross-cultural Trade*, s. 105.
- 230 Canard, "Fatimids", *EI*, II/861.
- 231 Watt, *İslam Avrupa'da*, s. 41.
- 232 İbn Hurdâzbih, *Kitâbü'l-Mesâlik*, s. 153; Hasan, *İslâm Tarihi*, IV/265; Kayaoğlu, *İslam Kurumları Tarihi*, s. 105; Sâlim, *el-Bahrü'l-Ahmer* s. 15; Lombard, *İlk Zafer Yıllarında İslam*, s. 30; Curtin, *Cross-cultural Trade*, s. 106; Kehhâle, *Dirâsât*, s. 120.
- 233 Christides, "Milaha", *EI*, VII/43; Curtin, *Cross-cultural Trade*, s. 106.
- 234 Seyyid, "Fatımiler", *DİA*, XII/236.
- 235 Canard, "Fatimids", *EI*, II/861.

- 236 Watt, *İslam Avrupa'da*, s. 41.
- 237 Watt, *İslam Avrupa'da*, s. 41.
- 238 Watt, *İslam Avrupa'da*, s. 42; Lewis, "Fatımiler ve Hindistan Yolu", s. 358.
- 239 Lewis, "Fatımiler ve Hindistan Yolu", s. 359; Cahen, "Ekonomi, Toplum ve Müesseseler", s. 72.
- 240 Watt, *İslam Avrupa'da*, s. 42; Cahen, "Ekonomi, Toplum ve Müesseseler", s. 72.
- 241 Lewis, "Fatımiler ve Hindistan Yolu", s. 357, 359.
- 242 Runciman, *Haçlı Seferleri Tarihi*, I/46; Becker, "Bahr al-Kulzum", *EI*, I/932.
- 243 Becker, "Bahr al-Kulzum", *EI*, I/932.
- 244 Lewis, "Fatımiler ve Hindistan Yolu", s. 360.
- 245 Hasan, *İslâm Tarihi*, IV/61; V/219.
- 246 Makrîzî, *el-Hıtat*, I/357; II/126-131.
- 247 Sâlim, *el-Bahrü'l-Ahmer*, s. 20,23; Christides, "Navies, Islamic", *DMA*, IX/74; Hasan, *İslâm Tarihi*, IV/61; V/219.
- 248 el-Cefâirî, *Muhâdarat*, s. 45.
- 249 Mâlikî, "Turuku huccâcî'ş-Şam ve Mısır", s. 52.
- 250 Arenson, "Ships and Shipbuilding", s. 246.
- 251 Miquel, *İslam ve Medeniyeti*, I/259.
- 252 Issawi, *Egypt in Revolution*, s. 12-13.
- 253 Arnold, *Coğrafi Keşifler Tarihi*, s. 24.
- 254 Hasan, *İslâm Tarihi*, IV/268.
- 255 Abaza, *Aden ve's-siyâsetü'l-Britaniyye*, s. 22.
- 256 Arenson, "Ships and Shipbuilding", s. 246.
- 257 Mazaherî, *Orta Çağ'da Müslümanların Yaşayışları*, s. 344.
- 258 Mazaherî, *Orta Çağ'da Müslümanların Yaşayışları*, s. 345.
- 259 Hasan, *İslâm Tarihi*, III/141.
- 260 Mazaherî, *Orta Çağ'da Müslümanların Yaşayışları*, s. 345.
- 261 İbn Hurdâzbih, *Kütâbü'l-Mesâlik*, s. 61; el-Istahrî, *Mesâlikü'l-memâlik*, s. 25; Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, III/2, s. 621; el-Kalkaşendî, *Subhu'l-aşâ*, V/11; Heyd, *Yakın-Doğu Ticaret Tarihi*, s. 41, 179; Zeki Fehmî, *Turuku't-ticaretî'd-diüveliyye*, s. 136; Sâlim, *el-Bahrü'l-Ahmer*, s. 8; Cevâd Ali, *el-Mufasssal*, VII/274.
- 262 Darkot, "Kızıldeniz", *İA*, VI/797; Hasan, *İslâm Tarihi*, IV/268; Orhonlu, "XVI. Asrın İlk Yarısında Kızıldeniz Sahillerinde Osmanlılar", s. 4; Becker, "Bahr al-Kulzum", *EI*, I/931-2; Heyd, *Yakın-Doğu Ticaret Tarihi*, s. 424.
- 263 Darkot, "Kızıldeniz", *İA*, VI/797; Becker, "Bahr al-Kulzum", *EI*, I/932.
- 264 el-Melîcî, "el-Ustûlü'l-İslâmî", s. 77; Becker, "Bahr al-Kulzum", *EI*, I/932; Darkot, "Kızıldeniz", *İA*, VI/797.
- 265 Christides, "Milaha", *EI*, VII/42.
- 266 Becker, "Bahr al-Kulzum", *EI*, I/932.
- 267 Ya'kûbî, *Kütâbü'l-Büldân*, s. 334-337; *Kitâbu'l-İstibsâr*, s. 85; el-Istahrî, *Mesâlikü'l-memâlik*, s. 5; Makrîzî, *el-Hıtat*, I/197; Hasan, *İslâm Tarihi*, III/17-19; III/18.

- 268 Darkot, "Kızıldeniz", *İA*, VI/797; Orhonlu, "XVI. Asrın İlk Yarısında Kızıldeniz Sahillerinde Osmanlılar", s. 4; Christides, "Milaha", *EI*, VII/42; Sâlim, *el-Bahrü'l-Ahmer*, s. 85.
- 269 Kâşif, Sürur ve Aşûr, *Mevsua*, s. 294.
- 270 Orhonlu, "XVI. Asrın İlk Yarısında Kızıldeniz Sahillerinde Osmanlılar", s. 4.
- 271 Kâşif, Sürur ve Aşûr, *Mevsua*, s. 294.
- 272 el-Kettânî, *et-Terâtibu'l-idâriyye*, II/283; Heyd, *Yakın-Doğu Ticaret Tarihi* s. 47; Becker, "Bahr al-Kulzum", *EI*, I/932; Walker, "Süveyş", *İA*, II/256.
- 273 el-Mes'ûdî, *Mürûcü'z-zeheb*, II/263; el-Bekrî, *Kitâbü'l-Mesâlik*, I/199; el-Kalkaşendî, *Subhu'l-a'sâ*, III/242; Fehmî, "el-Bahriyyetü'l-İslâmiyye", s. 281.
- 274 el-Kettânî, *et-Terâtibu'l-idâriyye*, II/283; Çağatay, *Arap Tarihi*, s. 33; Becker, "Bahr al-Kulzum", *EI*, I/932.
- 275 el-Mes'ûdî, *Mürûcü'z-zeheb*, II/263; el-Bekrî, *Kitâbü'l-Mesâlik*, I/199; Mâhir, *el-Bahriyye fî'l-Mısr*, s. 66; Hasan, *İslâm Tarihi*, III/142.
- 276 Kramers, *Coğrafya ve Ticaret*, s. 28; Hasan, *İslâm Tarihi*, III/142.
- 277 Mahmud Es'ad, *İslâm Tarihi*, s. 142.
- 278 Rodinson, *H. Muhammed*, s. 23.
- 279 Mahmud İbrahim, "İslâm'dan Önceki Mekke'de Sosyal ve İktisadî Şartlar", s. 86, 88; Hamîdullah, *İslâm'da Devlet İdaresi*, s. 47.
- 280 Mahmud Es'ad, *İslâm Tarihi*, s. 142-143.
- 281 Sâlim, *el-Bahrü'l-Ahmer*, s. 85.
- 282 Arenson, "Ships and Shipbuilding", s. 248.
- 283 Arenson, "Ships and Shipbuilding", s. 248.
- 284 Cahen, *İslamiyet*, s. 159; Hasan, *İslâm Tarihi*, IV/269; Kayaoğlu, *İslam Kurumları Tarihi*, s. 111.
- 285 İbn Havkal, *Sûretü'l-arz*, s. 146.
- 286 Hasan, *İslâm Tarihi*, VI/81; Curtin, *Cross-cultural Trade*, s. 114.
- 287 Curtin, *Cross-cultural Trade*, s. 114.
- 288 Hasan, *İslâm Tarihi*, VI/82.
- 289 Makdisî, *Ahsenü't-tekâsîm*, s. 197.
- 290 Mahmud İbrahim, "İslâm'dan Önceki Mekke'de Sosyal ve İktisadî Şartlar", s. 85-86.
- 291 Ticarî hayatta ortaklıklar başta olmak üzere, kimi uygulamalar ve özellikle Hanefî fıkında ele alındığı şekliyle bu uygulamaların fiiliyatı yansıttığı tezi hakkında bkz. Udovitch, "Commercial Techniques".
- 292 Udovitch, "Trade, Islamic", *DMA*, XII/106; Bentley ve Ziegler, *Traditions and Encounters*, I/317-318.
- 293 Mahmud Es'ad, *İslâm Tarihi*, s. 142; Cahen, "Ekonomi, Toplum ve Müesseseler", s. 73.
- 294 Cahen, "Ekonomi, Toplum ve Müesseseler", s. 73.
- 295 Goitein, *Studies in Islamic History*, s. 345.
- 296 Bentley ve Ziegler, *Traditions and Encounters*, I/317-318.
- 297 Serjeant, "The Ports of Aden and Shihir", s. 222.
- 298 Goitein, *Studies in Islamic History*, s. 345.

- 299 Goitein, *Studies in Islamic History*, s. 346; Curtin, *Cross-cultural Trade*, s. 113.
- 300 Goitein, *Studies in Islamic History*, s. 347.
- 301 Goitein, *Studies in Islamic History*, s. 347.
- 302 Goitein, *Studies in Islamic History*, s. 347.
- 303 Goitein, *Studies in Islamic History*, s. 349.
- 304 Curtin, *Cross-cultural Trade*, s. 115.
- 305 Kayaoğlu, *İslam Kurumları Tarihi*, s. 111.
- 306 Cahen, *İslamiyet*, s. 159; Kayaoğlu, *İslam Kurumları Tarihi*, s. 111.
- 307 Cahen, *İslamiyet*, s. 159; Kayaoğlu, *İslam Kurumları Tarihi*, s. 111; Seyyid, "Fatimiler", *DLA*, XII/236. Metcer için bkz. İbn Memmâtî, *Kitâbü Kavânini'd-devâvîn*, s. 327.
- 308 Watt, *İslam Avrupa'da*, s. 41.
- 309 Yusuf, "Sea versus Land", s. 246.
- 310 Kayaoğlu, *İslam Kurumları Tarihi*, s. 111.
- 311 Şeşen, *Salâhaddîn Eyyubi ve Devlet*, s. 294.
- 312 İbn Memmâtî, *Kitâbü Kavânini'd-devâvîn*, s. 327; Hasan, *İslâm Tarihi*, VI/80.
- 313 Şeşen, *Salâhaddîn Eyyubi ve Devlet*, s. 294.
- 314 Cahen, *İslamiyet*, s. 159; Kayaoğlu, *İslam Kurumları Tarihi*, s. 112.
- 315 Kayaoğlu, *İslam Kurumları Tarihi*, s. 112.
- 316 İbn Memmâtî, *Kitâbü Kavânini'd-devâvîn*, s. 326.
- 317 İbn Memmâtî, *Kitâbü Kavânini'd-devâvîn*, s. 327.
- 318 İbn Memmâtî, *Kitâbü Kavânini'd-devâvîn*, s. 326-7; Hasan, *İslâm Tarihi*, VI/80.
- 319 İbn Memmâtî, *Kitâbü Kavânini'd-devâvîn*, s. 326-327.
- 320 Rabie, *The Financial System of Egypt*, s. 100.
- 321 el-Kalkaşendî, *Subhu'l-a'şâ*, III/461.
- 322 Hasan, *İslâm Tarihi*, VI/81.
- 323 Hasan, *İslâm Tarihi*, VI/81; Kayaoğlu, *İslam Kurumları Tarihi*, s. 111.
- 324 Kayaoğlu, *İslam Kurumları Tarihi*, s. 111-112.
- 325 Mahmud İbrahim, *Merchant Capital and Islam*, s. 7, 12, 15.
- 326 Mazaherî, *Orta Çağ'da Müslümanların Yaşayışları*, s. 348.
- 327 Şeşen, *Salâhaddîn Eyyubi ve Devlet*, s. 291.
- 328 Mahmud İbrahim, *Merchant Capital and Islam*, s. 6.
- 329 Goitein, *Studies in Islamic History*, s. 330.
- 330 İbn Hurdâzbih, *Kitâbü'l-Mesâlik*, s. 153.
- 331 Kayaoğlu, *İslam Kurumları Tarihi*, s. 105; Lombard, *İlk Zafer Yıllarında İslam*, s. 194; Curtin, *Cross-cultural Trade*, s. 106; Kehhâle, *Dirâsât*, s. 120.
- 332 Kayaoğlu, *İslam Kurumları Tarihi*, s. 105.
- 333 Hasan, *İslâm Tarihi*, IV/265.
- 334 Kramers, *Coğrafya ve Ticaret*, s. 36.
- 335 Arenson, "Ships and Shipbuilding", s. 249.
- 336 İbn Hurdâzbih, *Kitâbü'l-Mesâlik*, s. 153-4; Kramers, *Coğrafya ve Ticaret*, s. 36; Kavsi, *Ticâretü Mısır*, s. 34; Sâlim, *el-Bahrü'l-Ahmer*, s. 15; Kehhâle, *Dirâsât*, s. 120.

- 337 Kavsi, *Ticâretü Mısır*, s. 32-33; Kayaoğlu, *İslam Kurumları Tarihi*, s. 105.
- 338 İbn Hurdâzbih, *Kitâbü'l-Mesâlik*, s. 153; Hasan, *İslâm Tarihi*, IV/265; Kayaoğlu, *İslam Kurumları Tarihi*, s. 105; Sâlim, *el-Bahrü'l-Ahmer*, s. 15; Lombard, *İlk Zafer Yıllarında İslam*, s. 30; Curtin, *Cross-cultural Trade*, s. 106; Kehhâle, *Dirâsât*, s. 120.
- 339 Hasan, *İslâm Tarihi*, IV/265.
- 340 Kavsi, *Ticâretü Mısır*, s. 32.
- 341 Curtin, *Cross-cultural Trade*, s. 106.
- 342 Lombard, *İlk Zafer Yıllarında İslam*, s. 195.
- 343 Kavsi, *Ticâretü Mısır*, s. 35.
- 344 Goitein, *Studies in Islamic History*, s. 335-6.
- 345 Goitein, *Studies in Islamic History*, s. 334-5.
- 346 Goiten, *Studies in Islamic History*, s. 199-200.
- 347 Curtin, *Cross-cultural Trade*, s. 115.
- 348 Goitein, *Studies in Islamic History*, s. 330, 338.
- 349 Fischel, "The Spice Trade in Memluk Egypt", s. 158.
- 350 Sâlim, *el-Bahrü'l-Ahmer*, s. 28.
- 351 Sâlim, *el-Bahrü'l-Ahmer*, s. 30; Mâcid, *Zuhûru'l-Hilafeti'l-Fatîmiyye*, s. 253.
- 352 bkz. Sâlim, *el-Bahrü'l-Ahmer*, s. 31.
- 353 Sâlim, *el-Bahrü'l-Ahmer*, s. 30; Mâcid, *Zuhûru'l-Hilafeti'l-Fatîmiyye*, s. 253.
- 354 Mâcid, *Zuhûru'l-Hilafeti'l-Fatîmiyye*, s. 253.
- 355 Sâlim, *el-Bahrü'l-Ahmer*, s. 34.
- 356 Fischel, "The Spice Trade in Memluk Egypt", s. 158.
- 357 Fischel, "The Spice Trade in Memluk Egypt", s. 159.
- 358 Curtin, *Cross-cultural Trade*, s. 115; Yusuf, "Sea versus Land", s. 241.
- 359 Fischel, "The Spice Trade in Memluk Egypt", s. 158; Şeşen, *Salâhaddîn Eyyubi ve Devlet*, s. 290.
- 360 Şeşen, *Salâhaddîn Eyyubi ve Devlet*, s. 290.
- 361 Fischel, "The Spice Trade in Memluk Egypt", s. 162.
- 362 Fischel, "The Spice Trade in Memluk Egypt", s. 163.
- 363 Sâlim, *el-Bahrü'l-Ahmer*, s. 33.
- 364 Fischel, "The Spice Trade in Memluk Egypt", s. 163.
- 365 Fischel, "The Spice Trade in Memluk Egypt", s. 163; Yusuf, "Sea versus Land", s. 241.
- 366 Fischel, "The Spice Trade in Memluk Egypt", s. 164.
- 367 Zeki Fehmî, *Turuku't-ticâreti'd-düveliyye*, s. 143.
- 368 Zeki Fehmî, *Turuku't-ticâreti'd-düveliyye*, s. 143.
- 369 Goitein, *Studies in Islamic History*, s. 34.
- 370 Curtin, *Cross-cultural Trade*, s. 100.
- 371 Curtin, *Cross-cultural Trade*, s. 107.
- 372 Bebel, *Hiz. Muhammed ve Arap Kültürü*, s. 78.
- 373 Wang-Zin-Shan, "Çinde İslamiyet", s. 159-160.

- 374 Lee, *İslam ve Türk Kültürünün Uzak Doğu'ya Yayılması*, s. 3-4.
- 375 Cahen, "Ekonomi, Toplum ve Müesseseler", s. 72-73.
- 376 Bebel, *H. Muhammed ve Arap Kültürü*, s. 78.
- 377 et-Tâcir, *Ahbârü's-Sîn ve'l-Hind*, s. 207; Kramers, *Coğrafya ve Ticaret*, s. 25.
- 378 et-Tâcir, *Ahbârü's-Sîn ve'l-Hind*, s. 207.
- 379 Mazaherî, *Orta Çağ'da Müslümanların Yaşayışları*, s. 344.
- 380 Planhol, "İslam Toplumu ve Medeniyeti", s. 337. Ayrıca bkz. Bentley ve Ziegler, *Traditions and Encounters*, I/358, 374; Curtin, *Cross-cultural Trade*, s. 103.
- 381 Wang-Zin-Shan, "Çinde İslamiyet", s. 158; Arnold, *İntişâr-ı İslam Tarihi*, s. 298.
- 382 Planhol, "İslam Toplumu ve Medeniyeti", s. 337.
- 383 Arnold, *İntişâr-ı İslam Tarihi*, s. 266.
- 384 Arnold, *İntişâr-ı İslam Tarihi*, s. 277. İslamiyetin Hindicîn'e ve Malay Adaları'na ticaret vesilesi ile girmesi hakkında bkz. Arnold, *İntişâr-ı İslam Tarihi*, s. 376, 402-403.
- 385 Planhol, "İslam Toplumu ve Medeniyeti", s. 337-338.
- 386 Dursun, "Afrika - Din", *DİA*, I/431.
- 387 Özel, "Afrika - Doğu Afrika'da İslamiyet", *DİA*, I/435.
- 388 Özel, "Afrika - Doğu Afrika'da İslamiyet", *DİA*, I/437.
- 389 Özel, "Afrika - Doğu Afrika'da İslamiyet", *DİA*, I/435-436.
- 390 Bebel, *H. Muhammed ve Arap Kültürü*, s. 78.
- 391 Ahmed, "Coğrafya", s. 45.
- 392 Kâşif, Sürur ve Aşûr, *Mevsua*, s. 297.
- 393 Kâşif, Sürur ve Aşûr, *Mevsua*, s. 296.
- 394 Mazaherî, *Orta Çağ'da Müslümanların Yaşayışları*, s. 349.
- 395 Sâlim, *el-Bahrü'l-Ahmer*, s. 12; Kâşif, Sürur ve Aşûr, *Mevsua*, s. 296.
- 396 Kâşif, Sürur ve Aşûr, *Mevsua*, s. 296.
- 397 Kâşif, Sürur ve Aşûr, *Mevsua*, s. 296.
- 398 Mâlikî, "Turuku huccâci'ş-Şam ve Mısır", s. 53.
- 399 Faroqhi, *Hacılar ve Sultanlar*, s. 182-183.
- 400 Yusuf, "Sea versus Land", s. 238.
- 401 İbn Cübeyr, *Rihle*, s. 48.
- 402 İbn Cübeyr, *Rihle*, s. 52.
- 403 İbn Cübeyr, *Rihle*, s. 46.
- 404 el-Cürafi, *el-Muktetaf*, s. 41; Zeydân, *el-Arab kable'l-İslâm*, s. 139; Rodinson, *H. Muhammed*, s. 32; Hasan, *İslâm Tarihi*, I/22.
- 405 el-Hemdânî, *Sıfâtü Cezîreti'l-Arab*, s. 51; Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, IV/2, s. 1035.
- 406 el-Ömerî, *Mesâlikü'l-ıbsâr*, s. 156.
- 407 Rodinson, *H. Muhammed*, s. 31-32.
- 408 Afzalur Rahman, *Siret Ansiklopedisi*, IV/408-409.

- 409 Ahmed, "Coğrafya", s. 36.
- 410 Tkatsch, "Seba", *İA*, X/271.
- 411 Mahmud İbrahim, *Merchant Capital and Islam*, s. 12.
- 412 Serjeant, "The Ports of Aden and Shihr", s. 224.
- 413 el-Ömerî, *Mesâlikü'l-ebâr*, s. 156.
- 414 Mahmud İbrahim, *Merchant Capital and Islam*, s. 12.
- 415 Mahmud İbrahim, *Merchant Capital and Islam*, s. 12.
- 416 Serjeant, "The Ports of Aden and Shihr", s. 223-224.
- 417 Mahmud İbrahim, *Merchant Capital and Islam*, s. 12; Grohmann, "Yemen", *İA*, XIII/373.
- 418 Mahmud İbrahim, *Merchant Capital and Islam*, s. 12.
- 419 Rodinson, *H. Muhammed*, s. 33.
- 420 Rodinson, *H. Muhammed*, s. 32-33; Mahmud Es'ad, *İslâm Tarihi*, s. 143.
- 421 Shahid, "İslam Öncesi Arabistan", s. 26.
- 422 Rodinson, *H. Muhammed*, s. 32-33; Mahmud Es'ad, *İslâm Tarihi*, s. 143.
- 423 Hitti, *İslam Tarihi*, I/91.
- 424 Serjeant, "The Ports of Aden and Shihr", s. 223-224.
- 425 Marco Polo, *Seyahatname*, s. 186-187.
- 426 Mahmud İbrahim, *Merchant Capital and Islam*, s. 14.
- 427 Grohmann, "Yemen", *İA*, XIII/372-373.
- 428 Grohmann, "Yemen", *İA*, XIII/373.
- 429 Bakır, "Orta Çağ İslam Dünyasında Dokuma Sanayi", s. 751; Grohmann, "Yemen", *İA*, XIII/373.
- 430 Grohmann, "Yemen", *İA*, XIII/373.
- 431 Lombard, *İlk Zafer Yıllarında İslam*, s. 28-29, 31.
- 432 Hodgson, *İslam'ın Serüveni*, II/23; Kâşif, *Mısr fî fecri'l-İslâm*, s. 288; Abbadi ve Sâlim, *Tarihü'l-bahriyyetü'l-İslâmiyye*, s. 173.
- 433 Kâşif, *Mısr fî fecri'l-İslâm*, s. 298.
- 434 Kâşif, *Mısr fî fecri'l-İslâm*, s. 288.
- 435 Kâşif, *Mısr fî fecri'l-İslâm*, s. 295-296; Abbadi ve Sâlim, *Tarihü'l-bahriyyetü'l-İslâmiyye*, s. 155.
- 436 Kâşif, *Mısr fî fecri'l-İslâm*, s. 297-298.
- 437 Mısır'ın yaz-kış mevcut ziraî zenginliği ve sahip olduğu diğer kaynaklar, birçok klasik kaynaktan uzun listeler halinde yer almıştır. Mesela bkz. el-Kindî, *Fedâilü Misri'l-mahrûse*, s. 49-51; es-Süyûtî, *Hüsnü'l-muhâdara*, s. 401-448; İbn Memmâtî, *Kitâbü Kavânini'd-devâvîn*, s. 82; Makdisî, *Ahsenü't-tekâsım*, s. 203-204; el-Ömerî, *Mesâlikü'l-ebâr*, s. 16-7; Hüsrev, *Sefernâme*, s. 80-81.
- 438 el-Kindî, *Fedâilü Misri'l-mahrûse*, s. 7.
- 439 Kâşif, *Mısr fî fecri'l-İslâm*, s. 298.
- 440 Becker, "Mısır" *İA*, VIII/235-236.
- 441 Lombard, *İlk Zafer Yıllarında İslam*, s. 29-30.
- 442 İnalçık, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, I/376.
- 443 Bentley ve Ziegler, *Traditions and Encounters*, I/52; Delafosse, "Sudan", *İA*, X/772.

- 444 el-Mes'ûdî, *Mürüccü'z-zeheb*, I/161; Lombard, *İlk Zafer Yıllarında İslam*, s. 175; Mazaherî, *Orta Çağ'da Müslümanların Yaşayışları*, s. 345; Mez, *İslam'ın Rönesansı*, s. 500.
- 445 Murray, *Cultural Atlas of Africa*, s. 177; "Habeşistan", TA, XVIII/258.
- 446 "Habeşistan", TA, XVIII/258.
- 447 Chittick, "East African With The Orient", s. 97-99.
- 448 Mazaherî, *Orta Çağ'da Müslümanların Yaşayışları*, s. 345.
- 449 el-İdrisî, *Nüzhetü'l-müştak*, I/44, 53; Hüsrev, *Sefernâme*, s. 61; Mazaherî, *Orta Çağ'da Müslümanların Yaşayışları*, s. 345; Hourani, *Arap Halkları Tarihi*, s. 145; Delafosse, "Sudan", İA, X/772; Lombard, *İlk Zafer Yıllarında İslam*, s. 27.
- 450 Arenson, "Ships and Shipbuilding", s. 248.
- 451 el-Kindî, *Fedâilü Mısri'l-mahrûse*, s. 52.
- 452 Sâlim, *el-Bahrü'l-Ahmer*, s. 85.
- 453 Arenson, "Ships and Shipbuilding", s. 248.
- 454 Hasan, *İslâm Tarihi*, III/142.
- 455 Hasan, *İslâm Tarihi*, III/141.
- 456 Kayaoğlu, *İslam Kurumları Tarihi*, s. 108-109; Hourani, *Arap Halkları Tarihi*, s. 69-70; Cahen, *İslamiyet*, s. 157; *Thema Larousse*, I/105.
- 457 Marco Polo, *Seyahatname*, s. 187.
- 458 Cahen, *İslamiyet*, s. 157; Kayaoğlu, *İslam Kurumları Tarihi*, s. 109; Kehhâle, *Dirâsât*, s. 119.
- 459 Arnold, *Coğrafî Keşifler Tarihi*, s. 27.
- 460 Arenson, "Ships and Shipbuilding", s. 249.
- 461 Cahen, *İslamiyet*, s. 157.
- 462 Cahen, *İslamiyet*, s. 157; Kayaoğlu, *İslam Kurumları Tarihi*, s. 109.
- 463 Cahen, *İslamiyet*, s. 157; Cahen, "Ekonomi, Toplum ve Müesseseler", s. 72; Stewart, *Batılı Gözüyle İslam Kültür ve Medeniyeti*, s. 127; Ahmad, "Commercial Relations of India", s. 149.
- 464 Cahen, *İslamiyet*, s. 157; Sâlim, *el-Bahrü'l-Ahmer*, s. 85; Kayaoğlu, *İslam Kurumları Tarihi*, s. 109.
- 465 Arenson, "Ships and Shipbuilding", s. 249.
- 466 Wang-Zin-Shan, "Çinde İslamiyet", s. 157.
- 467 Lee, *İslam ve Türk Kültürünün Uzak Doğu'ya Yayılması*, s. 6; Mazaherî, *Orta Çağ'da Müslümanların Yaşayışları*, s. 342.
- 468 Lee, *İslam ve Türk Kültürünün Uzak Doğu'ya Yayılması*, s. 6.
- 469 Lee, *İslam ve Türk Kültürünün Uzak Doğu'ya Yayılması*, s. 6; Mazaherî, *Orta Çağ'da Müslümanların Yaşayışları*, s. 342.
- 470 Cahen, *İslamiyet*, s. 157; Kayaoğlu, *İslam Kurumları Tarihi*, s. 109.
- 471 Çağatay, *Arap Tarihi*, s. 32; Cahen, *İslamiyet*, s. 157; Arenson, "Ships and Shipbuilding", s. 248; Sâlim, *el-Bahrü'l-Ahmer*, s. 85; Kayaoğlu, *İslam Kurumları Tarihi*, s. 109.
- 472 Rissler, *el-Hadâretü'l-Arabiyye*, s. 134; Arenson, "Ships and Shipbuilding", s. 248; Sâlim, *el-Bahrü'l-Ahmer*, s. 85.

- 473 Çağatay, *Arap Tarihi*, s. 32; Cahen, *İslamiyet*, s. 157; Kayaoğlu, *İslam Kurumları Tarihi*, s. 109; Stewart, *Batılı Gözüyle İslam Kültür ve Medeniyeti*, s. 127.
- 474 Cahen, "Ekonomi, Toplum ve Müesseseler", s. 72.
- 475 Cahen, "Ekonomi, Toplum ve Müesseseler", s. 72; Kayaoğlu, *İslam Kurumları Tarihi*, s. 109.
- 476 Sâlim, *el-Bahrü'l-Ahmer*, s. 85.
- 477 Arenson, "Ships and Shipbuilding", s. 249.
- 478 Arnold, *Coğrafi Keşifler Tarihi*, s. 28.
- 479 Goitein, *Studies in Islamic History*, s. 339.
- 480 Goitein, *Studies in Islamic History*, s. 339-340.
- 481 Goitein, *Studies in Islamic History*, s. 340.
- 482 Goitein, *Studies in Islamic History*, s. 341.
- 483 Goitein, *Studies in Islamic History*, s. 341.
- 484 Goitein, *Studies in Islamic History*, s. 342.
- 485 Bentley ve Ziegler, *Traditions and Encounters*, I/254.
- 486 Arnold, *Coğrafi Keşifler Tarihi*, s. 25.
- 487 Hourani, *Arap Halkları Tarihi*, s. 163.
- 488 Arnold, *Coğrafi Keşifler Tarihi*, s. 25.
- 489 Arnold, *Coğrafi Keşifler Tarihi*, s. 25.
- 490 Hitti, *İslam Tarihi*, II/1072; "Baharat", *BL*, III/1210; Hunke, *Avrupa'nın Üzerine Doğan İslam Güneşi*, s. 30.
- 491 Hunke, *Avrupa'nın Üzerine Doğan İslam Güneşi*, s. 40-43.
- 492 Arnold, *Coğrafi Keşifler Tarihi*, s. 25; Sâlim, *el-Bahrü'l-Ahmer*, s. 3.
- 493 Arenson, "Ships and Shipbuilding", s. 249; Bentley ve Ziegler, *Traditions and Encounters*, I/254; Sâlim, *Bahrü'l-Ahmer*, s. 32; Kayaoğlu, *İslam Kurumları Tarihi*, s. 109.
- 494 Çağatay, *Arap Tarihi*, s. 32.
- 495 Makdisî, *Ahsenü't-tekâsîm*, s. 101.
- 496 Mez, *İslam'ın Rönesansı*, s. 541-542.
- 497 Heyd, *Yakın-Doğu Ticaret Tarihi*, s. 427-428.
- 498 Hitti, *İslam Tarihi*, I/73.
- 499 Herodotos, *Herodot Tarihi*, s. 185.
- 500 Herodotos, *Herodot Tarihi*, s. 184.
- 501 Hitti, *İslam Tarihi*, I/76.
- 502 Kehhâle, *Dirâsât*, s. 119; Şihâb, *Edvâun alâ târihi'l-Yemeni'l-bahrî*, s. 169.
- 503 Braudel, *Akdeniz ve Akdeniz Dünyası*, I/368.
- 504 Abdulkavi Osman, *Ticaretü'l-muhiti'l-Hindî*, s. 215.
- 505 el-Cefâirî, *Muhâdarat*, s. 48; Cerâdât, *el-Ehemmiyyetü'l-istiraticiyye*, s. 50; Cevâd Ali, *el-Mufasssal*, VII/272.
- 506 Abdulkavi Osman, *Ticaretü'l-muhiti'l-Hindî*, s. 215-216.
- 507 Miquel, *İslam Dünyası ve Yabancı Diyarlar*, s. 60.
- 508 Tudelalı Benjamin ve Ratisbonlu Petachia, *Orta Çağ'da İki Seyyahın Avrupa, Asya ve Afrika Gözlemleri*, s. 81.

- 509 İbn Cübeyr, *Rihle*, s. 43-44.
- 510 Şihâb, *Edvâun alâ târihi'l-Yemeni'l-bahrî*, s. 169.
- 511 Bakır, *Itriyat, Gıda, İlaç Üretimi ve Gıda Tağşışı*, s. 83-84.
- 512 el-Kazvînî, *Âsârü'l-bilâd*, s. 55.
- 513 Şihâb, *Edvâun alâ târihi'l-Yemeni'l-bahrî*, s. 169.
- 514 Bakır, *Itriyat, Gıda, İlaç Üretimi ve Gıda Tağşışı*, s. 83-84.
- 515 İbn Battûta, *İbn Battûta Seyahatnamesi*, II/885.
- 516 Bakır, *Itriyat, Gıda, İlaç Üretimi ve Gıda Tağşışı*, s. 84.
- 517 el-Kazvînî, *Âsârü'l-bilâd*, s. 55; Şihâb, *Edvâun alâ târihi'l-Yemeni'l-bahrî*, s. 170; "Baharat", *BL*, III/1210.
- 518 "Tarçın", *BL*, XXII/11246.
- 519 İbn Battûta, *İbn Battûta Seyahatnamesi*, II/809.
- 520 "Zencefil", *BL*, XXIV/12731.
- 521 "Baharat", *BL*, III/1210.
- 522 "Safran", *BL*, XIX/10051; "Baharat", *BL*, III/1210.
- 523 Bakır, "Orta Çağ İslam Dünyasında Dokuma Sanayi", s. 817.
- 524 "Safran", *BL*, XIX/10051.
- 525 Mazaherî, *Orta Çağ'da Müslümanların Yaşayışları*, s. 296.
- 526 Bakır, *Itriyat, Gıda, İlaç Üretimi ve Gıda Tağşışı*, s. 78.
- 527 Lombard, *İlk Zafer Yıllarında İslam*, s. 152.
- 528 Bakır, *Itriyat, Gıda, İlaç Üretimi ve Gıda Tağşışı*, s. 129.
- 529 el-Kindî, *Fedâilü Mısırî'l-mahrûse*, s. 7; Lombard, *İlk Zafer Yıllarında İslam*, s. 153.
- 530 Lombard, *İlk Zafer Yıllarında İslam*, s. 153.
- 531 Lombard, *İlk Zafer Yıllarında İslam*, s. 26-27.
- 532 Lombard, *İlk Zafer Yıllarında İslam*, s. 154; Bakır, *Itriyat, Gıda, İlaç Üretimi ve Gıda Tağşışı*, s. 129-130.
- 533 Bakır, *Itriyat, Gıda, İlaç Üretimi ve Gıda Tağşışı*, s. 131.
- 534 Bakır, *Itriyat, Gıda, İlaç Üretimi ve Gıda Tağşışı*, s. 132.
- 535 Makdisî, *Ahsenü't-tekâsîm*, s. 201; Lombard, *İlk Zafer Yıllarında İslam*, s. 154; Bakır, *Itriyat, Gıda, İlaç Üretimi ve Gıda Tağşışı*, s. 133.
- 536 Bakır, *Itriyat, Gıda, İlaç Üretimi ve Gıda Tağşışı*, s. 135.
- 537 İbnü'l-Mücâvir, *Sıfâtü bilâdi'l-Yemen*, s. 79.
- 538 Abbadi ve Sâlim, *Tarihü'l-bahriyyeti'l-İslâmiyye*, s. 181; Bakır, *Itriyat, Gıda, İlaç Üretimi ve Gıda Tağşışı*, s. 200.
- 539 es-Süyûtî, *Hüsni'l-muhâdara*, II/437; İbn Havkal, *Sûretü'l-arz*, s. 142; *Kütâbu'l-İstibsâr*, s. 84; Abbadi ve Sâlim, *Tarihü'l-bahriyyeti'l-İslâmiyye*, s. 181.
- 540 Lombard, *İlk Zafer Yıllarında İslam*, s. 156.
- 541 Lombard, *İlk Zafer Yıllarında İslam*, s. 175.
- 542 el-İdrisî, *Nüzhetü'l-müşâtâk*, I/43.
- 543 el-Istahrî, *Mesâlikü'l-memâlik*, s. 31.

- 544 İbnü'l-Mücâvir, *Sıfâtü bilâdi'l-Yemen*, s. 243.
- 545 Tudelahı Benjamin ve Ratisbonlu Petachia, *Orta Çağ'da İki Seyyahın Avrupa, Asya ve Afrika Gözlemleri*, s. 86.
- 546 İbnü'l-Mücâvir, *Sıfâtü bilâdi'l-Yemen*, s. 243; Bakır, *Itriyat, Gıda, İlaç Üretimi ve Gıda Tağşişi*, s. 154.
- 547 Makdisî, *Ahsenü't-tekâsîm*, s. 87; Marco Polo, *Seyahatname*, s. 188-189.
- 548 Marco Polo, *Seyahatname*, s. 188-189.
- 549 Bakır, *Itriyat, Gıda, İlaç Üretimi ve Gıda Tağşişi*, s. 156-157.
- 550 es-Süyûtî, *Hüsnü'l-muhâdara*, I/28; Makdisî, *Ahsenü't-tekâsîm*, s. 195; İbn Battûta, *İbn Battûta Seyahatnamesi*, I/40, 42.
- 551 "Frankincense", *EB*, IX/801.
- 552 Hitti, *İslam Tarihi*, I/60; Şihâb, *Edvâun alâ târihi'l-Yemeni'l-bahrî*, s. 170.
- 553 "Incense", *EB*, XII/13.
- 554 "Incense", *EB*, XII/13.
- 555 bkz. Kâşânî, *Arâyisu'l-cevâhir*, s. 306.
- 556 Erdem, "Buhur", *İA*, VI/384.
- 557 el-Kettânî, *et-Terâtibu'l-idâriyye*, I/169.
- 558 Erdem, "Buhur", *İA*, VI/384.
- 559 Nâsır Hüsrev, *Sefernâme*, s. 70-74.
- 560 İbn Battûta, *İbn Battûta Seyahatnamesi*, II/659-660.
- 561 "Frankincense", *EB*, IX/801.
- 562 Hamîdullah, *İslam Peygamberi*, II/1063.
- 563 "Frankincense", *EB*, IX/801; "Incense", *EB*, XII/13.
- 564 Hitti, *İslam Tarihi*, I/60.
- 565 "Frankincense", *EB*, IX/801.
- 566 *Lubbân*, azamî bir adam boyuna varan bodur bir bitki olan günlük ağacının, enginar dallarına benzeyen dallarında oluşan yapışkan maddeye denir (İbn Battûta, *İbn Battûta Seyahatnamesi*, II/884).
- 567 "Frankincense", *EB*, IX/801.
- 568 Hamîdullah, *İslam Peygamberi*, II/1063.
- 569 el-Merzûkî, *Kitâbu'l-Ezmine*, s. 164.
- 570 el-Kettânî, *et-Terâtibu'l-idâriyye*, II/267; Hamîdullah, *İslam Peygamberi*, II/1063.
- 571 el-Cevziyye, *Zâdü'l-meâd*, IV/395.
- 572 Bakır, *Itriyat, Gıda, İlaç Üretimi ve Gıda Tağşişi*, s. 122-123.
- 573 el-Cevziyye, *Zâdü'l-meâd*, V/106; Şihâb, *Edvâun alâ târihi'l-Yemeni'l-bahrî*, s. 170.
- 574 Şihâb, *Edvâun alâ târihi'l-Yemeni'l-bahrî*, s. 170.
- 575 el-Mes'ûdî, *Mürûcü'z-zeheb*, I/170; el-Kalkaşendî, *Subhu'l-a'sâ*, II/119-120.
- 576 el-Kalkaşendî, *Subhu'l-a'sâ*, II/120-12
- 577 el-Mes'ûdî, *Mürûcü'z-zeheb*, s. 169-170; el-Kalkaşendî, *Subhu'l-a'sâ*, II/120.
- 578 Bu hile şekilleri için bkz. Bakır, *Itriyat, Gıda, İlaç Üretimi ve Gıda Tağşişi*, s. 62-64.

- 579 Ruska, "Anber", *İA*, I/431.
- 580 el-Cevziyye, *Zâdü'l-meâd*, IV/342.
- 581 Ruska, "Anber", *İA*, I/431; Lombard, *İlk Zafer Yıllarında İslam*, s. 175.
- 582 "Amber", *BL*, I/492.
- 583 el-Cevziyye, *Zâdü'l-meâd*, IV/342.
- 584 el-Mes'ûdî, *Mürûcü'z-zeheb*, I/161; İbn Hurdâzbih, *Kitâbü'l-Mesâlik*, s. 61; et-Tâcir, *Ahbârü's-Sîn ve'l-Hind*, s. 205; İbn Havkal, *Sûretü'l-arz*, s. 24; Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, III/1, s. 264; el-Kalkaşendî, *Subhu'l-a'sâ*, V/16; Mazaherî, *Orta Çağ'da Müslümanların Yaşayışları*, s. 345; Lombard, *İlk Zafer Yıllarında İslam*, s. 175.
- 585 el-Mes'ûdî, *Mürûcü'z-zeheb*, I/161; İbn Hurdâzbih, *Kitâbü'l-Mesâlik*, s. 61; Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, III/1, s. 264; el-Kalkaşendî, *Subhu'l-a'sâ*, V/16; Bakır, *İtriyat, Gıda, İlaç Üretimi ve Gıda Tağışı*, s. 66.
- 586 el-Mes'ûdî, *Mürûcü'z-zeheb*, I/161-162.
- 587 Mazaherî, *Orta Çağ'da Müslümanların Yaşayışları*, s. 345.
- 588 Bakır, *İtriyat, Gıda, İlaç Üretimi ve Gıda Tağışı*, s. 66-69.
- 589 Bakır, *İtriyat, Gıda, İlaç Üretimi ve Gıda Tağışı*, s. 69.
- 590 el-Kalkaşendî, *Subhu'l-a'sâ*, II/127-128.
- 591 el-Kalkaşendî, *Subhu'l-a'sâ*, II/126.
- 592 Üd çeşitleri hakkında bilgi almak için bkz. el-Kalkaşendî, *Subhu'l-a'sâ*, II/127-130; el-Cevziyye, *Zâdü'l-meâd*, IV/343, 353.
- 593 el-Kalkaşendî, *Subhu'l-a'sâ*, II/126; ed-Dımaşkî, *el-İşâra*, s. 38.
- 594 ed-Dımaşkî, *el-İşâra*, s. 38.
- 595 el-Kalkaşendî, *Subhu'l-a'sâ*, II/126-127.
- 596 İbn Battûta, *İbn Battûta Seyahatnamesi*, II/885.
- 597 et-Tâcir, *Ahbârü's-Sîn ve'l-Hind*, s. 203.
- 598 el-Kazvîni, *Acâibu'l-mahlûkât*, s. 262-263.
- 599 İbn Battûta, *İbn Battûta Seyahatnamesi*, II/884.
- 600 Bakır, *İtriyat, Gıda, İlaç Üretimi ve Gıda Tağışı*, s. 74.
- 601 Bakır, *İtriyat, Gıda, İlaç Üretimi ve Gıda Tağışı*, s. 75.
- 602 el-Kazvîni, *Acâibu'l-mahlûkât*, s. 258; el-Kalkaşendî, *Subhu'l-a'sâ*, II/130-131; ed-Dımaşkî, *el-İşâra*, s. 39.
- 603 ed-Dımaşkî, *el-İşâra*, s. 39; el-Kalkaşendî, *Subhu'l-a'sâ*, II/130.
- 604 el-Kalkaşendî, *Subhu'l-a'sâ*, II/130.
- 605 el-İdrîsî, *Nüzhetü'l-müşâtâk*, I/204-205; Bakır, *İtriyat, Gıda, İlaç Üretimi ve Gıda Tağışı*, s. 81.
- 606 Mazaherî, *Orta Çağ'da Müslümanların Yaşayışları*, s. 327.
- 607 Bakır, "Orta Çağ İslam Dünyasında Dokuma Sanayi", s. 811.
- 608 Bakır, "Orta Çağ İslam Dünyasında Dokuma Sanayi", s. 812.
- 609 Bakır, "Orta Çağ İslam Dünyasında Dokuma Sanayi", s. 813.
- 610 Mez, *İslam'ın Rönesansı*, s. 494.
- 611 Daha geniş bilgi için bkz. ed-Dımaşkî, *el-İşâra*, s. 40.
- 612 Mez, *İslam'ın Rönesansı*, s. 494.

- 613 Mazaherî, *Orta Çağ'da Müslümanların Yaşayışları*, s. 295.
- 614 Ahmad, "Commercial Relations of India", s. 150.
- 615 Mez, *İslam'ın Rönesansı*, s. 494.
- 616 Mazaherî, *Orta Çağ'da Müslümanların Yaşayışları*, s. 296.
- 617 "Safran", *BL*, XIX/10051; "Baharat", *BL*, III/1210.
- 618 Bakır, "Orta Çağ İslam Dünyasında Dokuma Sanayi", s. 818.
- 619 Mez, *İslam'ın Rönesansı*, s. 494.
- 620 el-İdrîsî, *Nüzhetü'l-müşâk*, I/53.
- 621 Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, IV/2, s. 1036. Ayrıca bkz. el-Afgânî, *Esvâku'l-Arab*, s. 26.
- 622 el-Cevziyye, *Zâdü'l-meâd*, V/112.
- 623 Bakır, "Orta Çağ İslam Dünyasında Dokuma Sanayi", s. 818-819.
- 624 Bakır, "Orta Çağ İslam Dünyasında Dokuma Sanayi", s. 820.
- 625 Mazaherî, *Orta Çağ'da Müslümanların Yaşayışları*, s. 295.
- 626 eş-Şeyzerî, *Hisbe Teşkilatı*, s. 116.
- 627 Bakır, "Orta Çağ İslam Dünyasında Dokuma Sanayi", s. 820.
- 628 Mez, *İslam'ın Rönesansı*, s. 495.
- 629 İbn Tağrîberdî, *en-Nücümü'z-zâhire*, I/1, s. 43; Abbadi ve Sâlim, *Tarihü'l-bahriyyeti'l-İslâmiyye*, s. 181; Şeşen, *Salâhaddîn Eyyubi ve Devlet*, s. 278.
- 630 İbnü'l-Fakîh, *Muhtasarı Kitâbi'l-Büldân*, s. 36-7, 247; Cevâd Ali, *el-Mufasssal*, VII/520; Abbadi ve Sâlim, *Tarihü'l-bahriyyeti'l-İslâmiyye*, s. 181.
- 631 Becker, "Mısır", *İA*, VIII/237.
- 632 Şeşen, *Salâhaddîn Eyyubi ve Devlet*, s. 278.
- 633 Bakır, "Orta Çağ İslam Dünyasında Dokuma Sanayi", s. 820-821; Abbadi ve Sâlim, *Tarihü'l-bahriyyeti'l-İslâmiyye*, s. 181.
- 634 Şeşen, *Salâhaddîn Eyyubi ve Devlet*, s. 278.
- 635 Watt, *İslam Avrupa'da*, s. 42.
- 636 Becker, "Mısır", *İA*, VIII/237; Şeşen, *Salâhaddîn Eyyubi ve Devlet*, s. 278; Bakır, "Orta Çağ İslam Dünyasında Dokuma Sanayi", s. 820.
- 637 Pirenne, *Orta Çağ Kentleri*, s. 121.
- 638 Lombard, *İlk Zafer Yıllarında İslam*, s. 168.
- 639 Lombard, *İlk Zafer Yıllarında İslam*, s. 172.
- 640 Mazaherî, *Orta Çağ'da Müslümanların Yaşayışları*, s. 331-332.
- 641 el-Kettânî, *et-Terâtibu'l-idâriyye*, II/263-264.
- 642 Mez, *İslam'ın Rönesansı*, s. 542.
- 643 Bakır, "Orta Çağ İslam Dünyasında Dokuma Sanayi", s. 756.
- 644 Şeşen, *Salâhaddîn Eyyubi ve Devlet*, s. 282.
- 645 Miquel, *İslam ve Medeniyeti*, I/258.
- 646 İbn Haldûn, *Mukaddime*, II/379.
- 647 Cevâd Ali, *el-Mufasssal*, VII/526-527; Bakır, "Orta Çağ İslam Dünyasında Dokuma Sanayi", s. 758.
- 648 el-Mes'ûdî, *Mürûcû'z-zeheb*, III/181; Bakır, "Orta Çağ İslam Dünyasında Dokuma Sanayi", s. 758.

- 649 Bakır, "Orta Çağ İslam Dünyasında Dokuma Sanayi", s. 758.
- 650 el-Ömerî, *Mesâlikü'l-ebâr*, s. 18; Bakır, "Orta Çağ İslam Dünyasında Dokuma Sanayi", s. 780.
- 651 Mazaherî, *Orta Çağ'da Müslümanların Yaşayışları*, s. 332; Lombard, *İlk Zafer Yıllarında İslam*, s. 169; Bakır, "Orta Çağ İslam Dünyasında Dokuma Sanayi", s. 781.
- 652 Makrîzî, *el-Hıtat*, I/326; Ya'kûbî, *Kitâbü'l-Büldân*, s. 337-338; İbn Memmâtî, *Kitâbü Kavânîni'd-devâvîn*, s. 81; Makdisî, *Ahsenü't-tekâsîm*, s. 202-1; *Hudûdu'l-âlem*, s. 151; Müstevfî, *Nüzhetü'l-kulûb*, s. 230.
- 653 Nâsır Hüsrev, *Sefernâme*, s. 57; Mez, *İslam'ın Rönesansı*, s. 522.
- 654 İbn Memmâtî, *Kitâbü Kavânîni'd-devâvîn*, s. 81.
- 655 Mazaherî, *Orta Çağ'da Müslümanların Yaşayışları*, s. 332; Mez, *İslam'ın Rönesansı* s. 522.
- 656 *Kitâbu'l-İstibsâr*, s. 87; Abbadi ve Sâlim, *Tarihü'l-bahriyyeti'l-İslâmiyye*, s. 165.
- 657 İbn Havkal, *Sûretü'l-arz*, s. 159; Mazaherî, *Orta Çağ'da Müslümanların Yaşayışları*, s. 332-333; Mez, *İslam'ın Rönesansı*, s. 522.
- 658 Hüsrev, *Sefernâme*, s. 56-57.
- 659 Hüsrev, *Sefernâme*, s. 57; Mazaherî, *Orta Çağ'da Müslümanların Yaşayışları*, s. 332; Mez, *İslam'ın Rönesansı*, s. 522.
- 660 Hüsrev, *Sefernâme*, s. 57.
- 661 Makdisî, *Ahsenü't-tekâsîm*, s. 202; Hüsrev, *Sefernâme*, s. 95.
- 662 Hüsrev, *Sefernâme*, s. 81.
- 663 Hüsrev, *Sefernâme*, s. 89.
- 664 İbn Havkal, *Sûretü'l-arz*, s. 159; Ya'kûbî, *Kitâbü'l-Büldân*, s. 331; Makdisî, *Ahsenü't-tekâsîm*, s. 202; İbn Memmâtî, *Kitâbü Kavânîni'd-devâvîn*, s. 81.
- 665 Makdisî, *Ahsenü't-tekâsîm*, s. 202.
- 666 Makdisî, *Ahsenü't-tekâsîm*, s. 98; Makrîzî, *el-Hıtat*, I/326; İbn Memmâtî, *Kitâbü Kavânîni'd-devâvîn*, s. 81; Mazaherî, *Orta Çağ'da Müslümanların Yaşayışları*, s. 332; Lombard, *İlk Zafer Yıllarında İslam*, s. 173; Abbadi ve Sâlim, *Tarihü'l-bahriyyeti'l-İslâmiyye*, s. 166.
- 667 Mez, *İslam'ın Rönesansı*, s. 522.
- 668 Bakır, "Orta Çağ İslam Dünyasında Dokuma Sanayi", s. 783.
- 669 Mazaherî, *Orta Çağ'da Müslümanların Yaşayışları*, s. 333.
- 670 Mez, *İslam'ın Rönesansı*, s. 522-523.
- 671 Bakır, "Orta Çağ İslam Dünyasında Dokuma Sanayi", s. 781.
- 672 Mez, *İslam'ın Rönesansı*, s. 522; Bakır, "Orta Çağ İslam Dünyasında Dokuma Sanayi", s. 751.
- 673 Mez, *İslam'ın Rönesansı*, s. 521-522.
- 674 Goitein, *Studies in Islamic History*, s. 340.
- 675 Lombard, *İlk Zafer Yıllarında İslam*, s. 170-171; Bakır, "Orta Çağ İslam Dünyasında Dokuma Sanayi", s. 753-754.
- 676 Bakır, "Orta Çağ İslam Dünyasında Dokuma Sanayi", s. 811.

- 677 Bakır, "Orta Çağ İslam Dünyasında Dokuma Sanayi", s. 810.
- 678 İbn Battûta, *İbn Battûta Seyahatnamesi*, II/822-823; İbn Cübeyr, *Rihle*, s. 47; Mâhir, *el-Bahriyye fî'l-Mısır*, s. 193.
- 679 Çağatay, *Arap Tarihi*, s. 152.
- 680 Çağatay, *Arap Tarihi*, s. 152; Bakır, "Orta Çağ İslam Dünyasında Deri, Tahta ve Kâğıt Sanayi", s. 77.
- 681 el-Kettânî, *et-Terâtibu'l-idâriyye*, II/112-113.
- 682 Bozkurt, "Deri", *DİA*, IX/174.
- 683 Yüksel, *İslam'ın İlk Döneminde Ticari Hayat*, s. 64.
- 684 Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, IV/2, s. 1036; Cevâd Ali, *el-Mufasssal*, VII/293; el-Âlûsî, *Bulûğu'l-ereb*, I/266.
- 685 el-Istahrî, *Mesâlikü'l-memâlik*, s. 24; İbn Havkal, *Sûretü'l-arz*, s. 36; *Hudûdu'l-âlem*, s. 146; Bozkurt, "Deri", *DİA*, IX/174; Bakır, "Orta Çağ İslam Dünyasında Deri, Tahta ve Kâğıt Sanayi", s. 81.
- 686 el-Belâzürî, *Fütûhu'l-büldân*, s. 84.
- 687 Ebü'l-Fidâ, *Takvîmü'l-büldân*, s. 95.
- 688 el-İdrîsî, *Nüzhetü'l-müşâk*, I/146; el-Kettânî, *et-Terâtibu'l-idâriyye*, II/134; Abbadi ve Sâlim, *Tarihü'l-bahriyyeti'l-İslâmiyye*, s. 179.
- 689 İbn Hurdâzbih, *Kitâbü'l-Mesâlik*, s. 135-136; el-İdrîsî, *Nüzhetü'l-müşâk*, s. 146; Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, III/1, s. 389; Makdisî, *Ahsenü't-tekâsîm*, s. 87; Ebü'l-Fidâ, *Takvîmü'l-büldân*, s. 95; *Hudûdu'l-âlem*, s. 146.
- 690 el-Hemdânî, *Sıfâtü Cezîreti'l-Arab*, s. 120.
- 691 el-İdrîsî, *Nüzhetü'l-müşâk*, I/144; İbn Cübeyr, *Rihle*, s. 99.
- 692 Bakır, "Orta Çağ İslam Dünyasında Deri, Tahta ve Kâğıt Sanayi", s. 82.
- 693 el-Kazvînî, *Âsârü'l-bilâd*, s. 12.
- 694 Mazaherî, *Orta Çağ'da Müslümanların Yaşayışları*, s. 345.
- 695 Hüsrev, *Sefernâme*, s. 80.
- 696 Bakır, "Orta Çağ İslam Dünyasında Deri, Tahta ve Kâğıt Sanayi", s. 90.
- 697 İbn İshâk, *Sîretü İbn İshâk*, s. 194-195; İbn Hişâm, *es-Sîretü'n-nebeviyye*, I/333-334; Diyarbekrî, *Târihu'l-hamîs*, I/290; Ebü'l-Fidâ, *Târih*, I/177; Hamîdullah, *İslam Peygamberi*, I/298; el-Afgânî, *Esvâku'l-Arab*, s. 26.
- 698 Bozkurt, "Deri", *DİA*, IX/175.
- 699 Cevâd Ali, *el-Mufasssal*, VII/293.
- 700 Bozkurt, "Deri", *DİA*, IX/175.
- 701 İbnü'l-Mücâvir, *Sıfâtü bilâdi'l-Yemen*, s. 25.
- 702 İbnü'l-Mücâvir, *Sıfâtü bilâdi'l-Yemen*, s. 97.
- 703 Bozkurt, "Deri", *DİA*, IX/175.
- 704 Bakır, "Orta Çağ İslam Dünyasında Deri, Tahta ve Kâğıt Sanayi", s. 86.
- 705 Lombard, *İlk Zafer Yıllarında İslam*, s. 164.
- 706 Lombard, *İlk Zafer Yıllarında İslam*, s. 164.
- 707 "Altın", *BL*, I/465.
- 708 Arnold, *Coğrafi Keşifler Tarihi*, s. 25-26.
- 709 Hourani, *Arap Halkları Tarihi*, s. 72.

- 710 Makrîzî, *el-Hıtat*, I/197; el-Mes'ûdî, *Mürûcû'z-zeheb*, II/9; İbnü'l-Fakîh, *Muhtasarı Kitâbi'l-Büldân*, s. 78; el-Istahrî, *Mesâlikü'l-memâlik*, s. 35; el-Himyerî, *Ravzu'l-mi'târ*, s. 485; Ya'kûbî, *Kitâbü'l-Büldân*, s. 333-335; İbn Havkal, *Sûretü'l-arz*, s. 162; el-Bekrî, *Kitâbü'l-Mesâlik*, I/325; el-Kalkaşendî, *Subhu'l-a'şâ*, V/273-274; İbn Cübeyr, *Rihle*, s. 46; el-Kazvînî, *Âsâru'l-bilâd*, s. 11; *Kitâbu'l-İstibsâr*, s. 85-6; el-İdrîsî, *Nüzhetü'l-müştak*, I/46; Ebü'l-Fidâ, *Takvîmü'l-büldân*, s. 121.
- 711 el-İdrîsî, *Nüzhetü'l-müştak*, I/46.
- 712 Herodotos, *Herodot Tarihi*, s. 185.
- 713 İbn Haldûn, *Mukaddime*, II/283.
- 714 Mez, *İslam'ın Rönesansı*, s. 497.
- 715 İbn Haldûn, *Mukaddime*, II/283.
- 716 Hasan, *İslâm Tarihi*, VI/78; Hourani, *Arap Halkları Tarihi*, s. 145.
- 717 Lombard, *İlk Zafer Yıllarında İslam*, s. 165.
- 718 Lombard, *İlk Zafer Yıllarında İslam*, s. 165.
- 719 Ya'kûbî, *Kitâbü'l-Büldân*, s. 333-334; el-Istahrî, *Mesâlikü'l-memâlik*, s. 5; İbn Havkal, *Sûretü'l-arz*, s. 162; el-Mes'ûdî, *Mürûcû'z-zeheb*, II/19; el-Himyerî, *Ravzu'l-mi'târ*, s. 485; el-Bekrî, *Kitâbü'l-Mesâlik*, I/325; İbn Cübeyr, *Rihle*, s. 46; el-Kazvînî, *Âsâru'l-bilâd*, s. 11; İbn Dokmak, *Kitâbu'l-Intisâr*, VI-V/34; el-Kalkaşendî, *Subhu'l-a'şâ*, V/274; Makrîzî, *el-Hıtat*, I/197; *Kitâbu'l-İstibsâr*, s. 85-86.
- 720 el-İdrîsî, *Nüzhetü'l-müştak*, I/44.
- 721 Mez, *İslam'ın Rönesansı*, s. 497-498.
- 722 Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, I/2, s. 743-744.
- 723 Hourani, *Arab Seafaring*, s. 96-97; Mâhir, *el-Bahriyye fi'l-Mısr*, s. 196-197; Ab-badi ve Sâlim, *Tarihü'l-bahriyyeti'l-İslâmiyye*, s. 139; Bakır, "Orta Çağ İslam Dünyasında Deri, Tahta ve Kâğıt Sanayi", s. 142; Kayaoğlu, *İslam Kurumları Tarihi*, s. 106-107.
- 724 Arenson, "Ships and Shipbuilding", s. 246.
- 725 Lombard, *İlk Zafer Yıllarında İslam*, s. 165.
- 726 Lombard, *İlk Zafer Yıllarında İslam*, s. 166.
- 727 Grohmann, "Kudummul", *El*, V/345.
- 728 İbnü'l-Mücâvir, *Sıfâtü bilâdi'l-Yemen*, s. 55.
- 729 Makrîzî, *el-Hıtat*, I/197; el-Mes'ûdî, *Mürûcû'z-zeheb*, II/19; İbnü'l-Fakîh, *Muhtasarı Kitâbi'l-Büldân*, s. 78; el-Istahrî, *Mesâlikü'l-memâlik*, s. 5; el-Himyerî, *Ravzu'l-mi'târ*, s. 485; Ya'kûbî, *Kitâbü'l-Büldân*, s. 333-334; İbn Havkal, *Sûretü'l-arz*, s. 162; el-Bekrî, *Kitâbü'l-Mesâlik*, I/325; el-Kalkaşendî, *Subhu'l-a'şâ*, V/273-274; İbn Cübeyr, *Rihle*, s. 46; el-Kazvînî, *Âsâru'l-bilâd*, s. 11; *Kitâbu'l-İstibsâr*, s. 85-86.
- 730 Lombard, *İlk Zafer Yıllarında İslam*, s. 166.
- 731 "Demir", *BL*, VI/2988.
- 732 Zeydân, *Medeniyet-i İslâmiye Tarihi*, I/192; Subhi Salih, *İslam Kurumları*, s. 305; Mâhir, *el-Bahriyye fi'l-Mısr*, s. 233.
- 733 Lombard, *İlk Zafer Yıllarında İslam*, s. 167-168.

- 734 Goitein, *Studies in Islamic History*, s. 340.
- 735 İbn Battûta, *İbn Battûta Seyahatnamesi*, II/822-823.
- 736 Lombard, *İlk Zafer Yıllarında İslam*, s. 161-162.
- 737 Lombard, *İlk Zafer Yıllarında İslam*, s. 164.
- 738 Lombard, *İlk Zafer Yıllarında İslam*, s. 163.
- 739 Arenson, "Ships and Shipbuilding", s. 246.
- 740 Miquel, *İslam Dünyası ve Yabancı Diyarlar*, s. 60.
- 741 Lombard, *İlk Zafer Yıllarında İslam*, s. 163.
- 742 Heyd, *Yakın-Doğu Ticaret Tarihi*, s. 41; Chaudhuri, *Trade and Civilisation*, s. 149-150; Mâhir, *el-Bahriyye f'l-Mısr*, s. 192; Arenson, "Ships and Shipbuilding", s. 248; es-Samirâî, "el-Milâha", s. 112.
- 743 Arenson, "Ships and Shipbuilding", s. 246.
- 744 İbn Battûta, *İbn Battûta Seyahatnamesi*, II/822-823; el-Kazvîni, *Acâibu'l-mahlûkât*, s. 267; Miquel, *İslam Dünyası ve Yabancı Diyarlar*, s. 61.
- 745 Goitein, *Studies in Islamic History*, s. 341.
- 746 Christides, "Milaha", *EI*, VII/43.
- 747 Becker, "Mısır", *İA*, VIII/237; Miquel, *İslam ve Medeniyeti*, I/258.
- 748 Lombard, *İlk Zafer Yıllarında İslam*, s. 162-163.
- 749 Mazaherî, *Orta Çağ'da Müslümanların Yaşayışları*, s. 319.
- 750 İbn Battûta, *İbn Battûta Seyahatnamesi*, II/894-895, 901.
- 751 Lombard, *İlk Zafer Yıllarında İslam*, s. 174.
- 752 Goitein, *Studies in Islamic History*, s. 340.
- 753 Lombard, *İlk Zafer Yıllarında İslam*, s. 174.
- 754 Mez, *İslam'ın Rönesansı*, s. 499.
- 755 et-Tâcir, *Ahbârü's-Sîn ve'l-Hind*, s. 203; Cevâd Ali, *el-Mufasssal*, VII/520.
- 756 Mez, *İslam'ın Rönesansı*, s. 499.
- 757 İbn Battûta, yüz fenemin altı dinar altına karşılık geldiğini zikreder (İbn Battûta, *İbn Battûta Seyahatnamesi*, II/850).
- 758 İbn Battûta, *İbn Battûta Seyahatnamesi*, II/850.
- 759 Ya'kûbî, *Kitâbü'l-Büldân*, s. 333-334; el-Istahrî, *Mesâlikü'l-memâlik*, s. 5; İbn Havkal, *Sûretü'l-arz*, s. 162; el-Mes'ûdî, *Mürûcû'z-zeheb*, II/19; el-Himyerî, *Ravzu'l-mi'târ*, s. 485; el-Bekrî, *Kitâbü'l-Mesâlik*, I/325; el-Ömerî, *Mesâlikü'l-epsâr*, s. 11; İbn Cübeyr, *Rihle*, s. 46; el-Kazvîni, *Âsâru'l-bilâd*, s. 11; el-Kalkaşendî, *Subhu'l-a'şâ*, V/274; Makrîzî, *el-Hitât*, I/197; *Kitâbu'l-İstibsâr*, s. 85-86; *Hudûdu'l-âlem*, s. 151.
- 760 el-Ömerî, *Mesâlikü'l-epsâr*, s. 12.
- 761 İbn Tağrıberdî, *en-Nücûmü'z-zâhire*, I/1, s. 43; İbn Memmâtî, *Kitâbü Kavânîni'd-devâvîn*, s. 81.
- 762 *Kitâbu'l-İstibsâr*, s. 86; el-Bekrî, *Kitâbü'l-Mesâlik*, I/325; el-Kazvîni, *Âsâru'l-bilâd*, s. 11.
- 763 Becker, "Mısır", *İA*, VIII/237.
- 764 Heyd, *Yakın-Doğu Ticaret Tarihi*, s. 41.
- 765 Dietrich, "Lu'lu", *EI*, V/819.

- 766 Ebu'l-Fadl ed-Dımaşkı, *el-İşâra*, s. 31; el-Kalkaşendî, *Subhu'l-a'şâ*, II/99.
- 767 Mez, *İslam'ın Rönesansı*, s. 502.
- 768 Ebu'l-Fadl ed-Dımaşkı, *el-İşâra*, s. 32; el-Kalkaşendî, *Subhu'l-a'şâ*, s. 99-100.
- 769 Tudealı Benjamin ve Ratisbonlu Petachia, *Orta Çağ'da İki Seyyahın Avrupa, Asya ve Afrika Gözlemleri*, s. 81; Dietrich, "Lu'lu", *EI*, V/819.
- 770 el-Mes'ûdî, *Mürüçü'z-zeheb*, I/159; et-Tâcir, *Ahbârü's-Sîn ve'l-Hind*, s. 203; el-Bekrî, *Kitâbü'l-Mesâlik*, II/208; Makdisî, *Ahsenü't-tekâsım*, s. 101; el-Kalkaşendî, *Subhu'l-a'şâ*, II/99; el-Istahrî, *Mesâlikü'l-memâlik*, s. 32; İbn Battûta, *İbn Battûta Seyahatnamesi*, I/393; el-Cürâfî, *el-Muktetaf* s. 48; Cevâd Ali, *el-Mufasssal*, VII/520; Mez, *İslam'ın Rönesansı*, s. 500; Heyd, *Yakın-Doğu Ticaret Tarihi*, s. 44.
- 771 el-Istahrî, *Mesâlikü'l-memâlik*, s. 32.
- 772 İbn Hurdâzbih, *Kitâbü'l-Mesâlik*, s. 192; el-Istahrî, *Mesâlikü'l-memâlik*, s. 25, 31-32; el-Kazvîni, *Âsâru'l-bilâd*, s. 67; *Hudûdu'l-âlem*, s. 147.
- 773 el-Bekrî, *Kitâbü'l-Mesâlik*, I/202; Makdisî, *Ahsenü't-tekâsım*, s. 101; el-Kalkaşendî, *Subhu'l-a'şâ*, II/98; Tudealı Benjamin ve Ratisbonlu Petachia, *Orta Çağ'da İki Seyyahın Avrupa, Asya ve Afrika Gözlemleri*, s. 80.
- 774 Mez, *İslam'ın Rönesansı*, s. 500.
- 775 İbn Battûta, *İbn Battûta Seyahatnamesi*, I/394.
- 776 Mez, *İslam'ın Rönesansı*, s. 500.
- 777 el-Bekrî, *Kitâbü'l-Mesâlik*, I/202; İbn Battûta, *İbn Battûta Seyahatnamesi*, I/393; Tudealı Benjamin ve Ratisbonlu Petachia, *Orta Çağ'da İki Seyyahın Avrupa, Asya ve Afrika Gözlemleri*, s. 80.
- 778 Mez, *İslam'ın Rönesansı*, s. 501.
- 779 el-Mes'ûdî, *Mürüçü'z-zeheb*, I/159-160; el-Bekrî, *Kitâbü'l-Mesâlik*, I/201-202; İbn Battûta, *İbn Battûta Seyahatnamesi*, I/393; Mez, *İslam'ın Rönesansı*, s. 501.
- 780 İbn Battûta, *İbn Battûta Seyahatnamesi*, I/393-394.
- 781 Mez, *İslam'ın Rönesansı*, s. 501.
- 782 bkz. Mez, *İslam'ın Rönesansı*, s. 500.
- 783 Makdisî, *Ahsenü't-tekâsım*, s. 101.
- 784 Lombard, *İlk Zafer Yıllarında İslam*, s. 175.
- 785 Mez, *İslam'ın Rönesansı*, s. 502.
- 786 İbn Battûta, *İbn Battûta Seyahatnamesi*, I/394.
- 787 Mez, *İslam'ın Rönesansı*, s. 501.
- 788 Tudealı Benjamin ve Ratisbonlu Petachia, *Orta Çağ'da İki Seyyahın Avrupa, Asya ve Afrika Gözlemleri*, s. 81.
- 789 Mez, *İslam'ın Rönesansı*, s. 500.
- 790 Dietrich, "Lu'lu", *EI*, V/819.
- 791 "Fildişi", *BL*, VIII/4103.
- 792 Bozkurt, "Fildişi", *DİA*, XIII/73.
- 793 Hitti, *İslam Tarihi*, I/60-61.
- 794 Heyd, *Yakın-Doğu Ticaret Tarihi*, s. 41; Mazaherî, *Orta Çağ'da Müslümanların Yaşayışları*, s. 345.

- 795 Miquel, *İslam Dünyası ve Yabancı Diyarlar*, s. 60.
- 796 Heyd, *Yakın-Doğu Ticaret Tarihi*, s. 41.
- 797 "Fil", *BL*, V/4101.
- 798 Mez, *İslam'ın Rönesansı*, s. 502.
- 799 Marco Polo, *Seyahatname*, s. 184.
- 800 Hüsrev, *Sefernâme*, s. 80.
- 801 Bozkurt, "Fildişi", *DİA*, XIII/73.
- 802 Hamîdullah, *İslam Peygamberi*, I/316.
- 803 Heyd, *Yakın-Doğu Ticaret Tarihi*, s. 41; Mazaherî, *Orta Çağ'da Müslümanların Yaşayışları*, s. 344-345.
- 804 Bozkurt, "Fildişi", *DİA*, XIII/74.
- 805 "Akik", *BL*, I/275.
- 806 Mülâyim, "Fildişi - Sanatta Fildişi", *DİA*, XIII/74.
- 807 el-Istahrî, *Mesâlikü'l-memâlik*, s. 25.
- 808 Mez, *İslam'ın Rönesansı*, s. 500.
- 809 el-Kazvînî, *Acâibu'l-mahlûkât*, s. 230; Cevâd Ali, *el-Mufasssal*, VII/518.
- 810 "Akik", *BL*, I/275.
- 811 Nâsır Hüsrev, *Sefernâme*, s. 108.
- 812 el-İdrîsî, *Nüzhetü'l-müştâk*, I/44, 53; Hüsrev, *Sefernâme*, s. 61; Mazaherî, *Orta Çağ'da Müslümanların Yaşayışları*, s. 345; Hourani, *Arap Halkları Tarihi*, s. 145.
- 813 Nâsır Hüsrev, *Sefernâme*, s. 61.
- 814 Mez, *İslam'ın Rönesansı*, s. 196.
- 815 Hourani, *Arap Halkları Tarihi*, s. 151.
- 816 Lombard, *İlk Zafer Yıllarında İslam*, s. 27-28.
- 817 Lombard, *İlk Zafer Yıllarında İslam*, s. 184.
- 818 Lewis, *Müslümanların Avrupa'yı Keşfi*, s. 227-229.
- 819 Lewis, *Müslümanların Avrupa'yı Keşfi*, s. 227-228.
- 820 Lombard, *İlk Zafer Yıllarında İslam*, s. 185.
- 821 Lombard, *İlk Zafer Yıllarında İslam*, s. 181.
- 822 Arenson, "Ships and Shipbuilding", s. 246.
- 823 Cahen, "Ekonomi, Toplum ve Müesseseler", s. 72.
- 824 *Hudûdu'l-âlem*, s. 148.
- 825 Hüsrev, *Sefernâme*, s. 100.
- 826 Miquel, *İslam ve Medeniyeti*, I/170-171.
- 827 Kehhâle, *Dirâsât*, s. 10, 13; Rifâî, *el-İslâm*, s. 211; Zeydân, *Medeniyet-i İslamiye Tarihi*, I/191; Mâhir, *el-Bahriyye fî'l-Mısır'l-İslâmiyye*, s. 353.
- 828 Marco Polo, *Seyahatname*, s. 187.
- 829 Mez, *İslam'ın Rönesansı*, s. 510.
- 830 Mazaherî, *Orta Çağ'da Müslümanların Yaşayışları*, s. 345-346.
- 831 Marco Polo, *Seyahatname*, s. 188.
- 832 İbn Battûta, *İbn Battûta Seyahatnamesi*, I/370; Marco Polo, *Seyahatname*, s. 191.

IV. KIZILDENİZ HAVZASINDA YERLEŞİM VE LİMAN ŞEHİRLERİ

- 1 Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, III/2, s. 621.
- 2 Mesela bkz. Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, I/1, s. 21.
- 3 Christides, "Milaha", *EI*, VII/42.
- 4 el-Cefâirî, *Muhâdarat*, s. 45.
- 5 İbn Battûta, *İbn Battûta Seyahatnamesi*, I/356; Şemseddin Sâmî, *Kâmûsü'l-a'lâm*, IV/3133; Serjeant, "The Ports of Aden and Shihr", s. 210.
- 6 Şemseddin Sâmî, *Kâmûsü'l-a'lâm*, IV/3133; Serjeant, "The Ports of Aden and Shihr", s. 210; Bilge, "Aden", *DİA*, I/367; "Aden", *BL*, I/96; Löfgren, "Aden", *EI*, I/180.
- 7 Löfgren, "Aden", *EI*, I/180.
- 8 Grosser, *Weltatlas*, s. 163.
- 9 el-Hemdânî, *Sıfâtü Cezâretü'l-Arab*, s. 53; el-İdrîsî, *Nüzhetü'l-müştâk*, I/148; Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, III/2, s. 621; Ebü'l-Fidâ, *Takvîmü'l-büldân*, s. 92; el-Kalkaşendî, *Subhu'l-a'sâ*, V/10.
- 10 el-Kalkaşendî, *Subhu'l-a'sâ*, V/10.
- 11 İbn Rüste, *el-A'lâku'n-nefise*, s. 96; Suhrâb, *Kitâbu Acâibü'l-ekâlimi's-seb'a*, s. 13; el-Mes'ûdî, *et-Tenbîh*, s. 32; el-Bekrî, *Kitâbü'l-Mesâlik*, I/182; el-İdrîsî, *Nüzhetü'l-müştâk*, I/54; Makdisî, *Ahsenü't-tekâsim*, s. 59; Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, III/2, s. 621; İbn Haldûn, *Mukaddime*, I/137; Müstevfî, *Nüzhetü'l-kulûb*, s. 246.
- 12 el-Mes'ûdî, *et-Tenbîh*, s. 32; el-Bîrûnî, *Tahdîdü nihâyâtü'l-emâkin*, s. 136; Ebü'l-Fidâ, *Takvîmü'l-büldân*, s. 92; el-Kalkaşendî, *Subhu'l-a'sâ*, V/10.
- 13 Ebü'l-Fidâ, *Takvîmü'l-büldân*, s. 83.
- 14 Müstevfî, *Nüzhetü'l-kulûb*, s. 11.
- 15 Ebü'l-Fidâ, *Takvîmü'l-büldân*, s. 83.
- 16 İbn Hurdâzbih, *Kitâbü'l-Mesâlik*, s. 139; Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, III/2, s. 622; Ebü'l-Fidâ, *Takvîmü'l-büldân*, s. 93.
- 17 el-Mes'ûdî, *Mürûcû'z-zeheb*, II/96.
- 18 el-İdrîsî, *Nüzhetü'l-müştâk*, I/54.
- 19 İbnü'l-Mücâvir, *Sıfâtü bilâdi'l-Yemen*, s. 130; İbn Battûta, *İbn Battûta Seyahatnamesi*, I/356; Şemseddin Sâmî, *Kâmûsü'l-a'lâm*, IV/3133.
- 20 Şihâb, *Edvâun alâ târihi'l-Yemeni'l-bahrî*, s. 237; Bilge, "Aden", *DİA*, I/367.
- 21 İbn Havkal, *Sûretü'l-arz*, I/37; el-Istahrî, *Mesâlikü'l-memâlik*, s. 25; el-Ömerî, *Mesâlikü'l-ebîsâr*, s. 155; el-Kalkaşendî, *Subhu'l-a'sâ*, V/10-11.
- 22 Şihâb, *Edvâun alâ târihi'l-Yemeni'l-bahrî*, s. 241.
- 23 Löfgren, "Aden", *EI*, I/181.
- 24 Şihâb, *Edvâun alâ târihi'l-Yemeni'l-bahrî*, s. 241.
- 25 İbnü'l-Mücâvir, *Sıfâtü bilâdi'l-Yemen*, s. 131-4.
- 26 Şihâb, *Edvâun alâ târihi'l-Yemeni'l-bahrî*, s. 241.
- 27 Şemseddin Sâmî, *Kâmûsü'l-a'lâm*, IV/3133.
- 28 Bilge, "Aden", *DİA*, I/367.
- 29 Şihâb, *Edvâun alâ târihi'l-Yemeni'l-bahrî*, s. 237.

- 30 Darkot, "Aden", *İA*, I/136.
- 31 Makdisî, *Ahsenü't-tekâsım*, s. 85.
- 32 İbn Hurdâzbih, *Kitâbü'l-Mesâlik*, s. 139; el-İdrisî, *Nüzhetü'l-müşâtak*, I/54; Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, III/2, s. 621.
- 33 el-Hemdânî, *Sıfâtü Cezâreti'l-Arab*, s. 41-3; el-Mes'ûdî, *et-Tenbih*, s. 32; el-Bîrûnî, *Tahdîdü nihâyâtî'l-emâkin*, s. 136; el-Bekrî, *Kitâbü'l-Mesâlik*, I/144; Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, III/2, s. 621; ez-Zemahşerî, *Kitâbü'l-Cibâl*, s. 117; Ebü'l-Fidâ, *Takvîmü'l-büldân*, s. 93.
- 34 el-İdrisî, *Nüzhetü'l-müşâtak*, I/54-5.
- 35 Ebü'l-Fidâ, *Takvîmü'l-büldân*, s. 93; el-Afgânî, *Esvâku'l-Arab*, s. 268.
- 36 Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, III/2, s. 621.
- 37 Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, III/2, s. 621.
- 38 Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, III/2, s. 621; el-Kazvînî, *Âsâru'l-bilâd*, s. 67.
- 39 el-Kalkaşendî, *Subhu'l-a'sâ*, V/10.
- 40 İbnü'l-Mücâvir, *Sıfâtü bilâdi'l-Yemen*, s. 110.
- 41 İbnü'l-Mücâvir, *Sıfâtü bilâdi'l-Yemen*, s. 108.
- 42 Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, III/2, s. 622; el-Kalkaşendî, *Subhu'l-a'sâ*, V/10.
- 43 İbnü'l-Mücâvir, *Sıfâtü bilâdi'l-Yemen*, s. 110.
- 44 Müstevfî, *Nüzhetü'l-kulûb*, s. 46.
- 45 el-Mes'ûdî, *Mürücü'z-zeheb*, II/44; İbnü'l-Mücâvir, *Sıfâtü bilâdi'l-Yemen*, s. 106; el-Kazvînî, *Âsâru'l-bilâd*, s. 9.
- 46 İbnü'l-Mücâvir, *Sıfâtü bilâdi'l-Yemen*, s. 107-8.
- 47 Makdisî, *Ahsenü't-tekâsım*, s. 85; İbnü'l-Mücâvir, *Sıfâtü bilâdi'l-Yemen*, s. 108-9.
- 48 İbnü'l-Mücâvir, *Sıfâtü bilâdi'l-Yemen*, s. 110.
- 49 Hasan, *İslâm Tarihi*, V/258.
- 50 el-Hemdânî, *Sıfâtü Cezâreti'l-Arab*, s. 53; Makdisî, *Ahsenü't-tekâsım*, s. 85; Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, III/2, s. 622; el-Kazvînî, *Âsâru'l-bilâd*, s. 67; el-Kalkaşendî, *Subhu'l-a'sâ*, V/11.
- 51 Şihâb, *Edvâun alâ târihi'l-Yemeni'l-bahrî*, s. 241.
- 52 Şihâb, *Edvâun alâ târihi'l-Yemeni'l-bahrî*, s. 240.
- 53 İbnü'l-Mücâvir, *Sıfâtü bilâdi'l-Yemen*, s. 116.
- 54 Bâvezir, *Mealimu tarihi'l-Ceziretü'l-Arabiyye*, s. 218-9.
- 55 İbnü'l-Esir, *el-Kâmil*, I/44; el-Bekrî, *Kitâbü'l-Mesâlik*, I/67.
- 56 İbnü'l-Mücâvir, *Sıfâtü bilâdi'l-Yemen*, s. 110; Bâvezir, *Mealimu tarihi'l-Ceziretü'l-Arabiyye*, s. 218.
- 57 İbnü'l-Esir, *el-Kâmil*, I/231.
- 58 Bolay, "Adem", *DİA*, I/360.
- 59 er-Rûdânî, *Büyük Hadis Külliyyatı*, V/362.
- 60 Makdisî, *Ahsenü't-tekâsım*, s. 102-3; İbnü'l-Mücâvir, *Sıfâtü bilâdi'l-Yemen*, s. 111; el-Kazvînî, *Âsâru'l-bilâd*, s. 67.

- 61 Löfgren, "Aden", *El*, I/180.
- 62 İbnü'l-Mücâvir, *Sıfâtü bilâdi'l-Yemen*, s. 111-2.
- 63 el-Ömerî, *Mesâlikü'l-ıbsâr*, s. 155; el-Kalkaşendî, *Subhu'l-a'sâ*, V/11.
- 64 Bâvezir, *Mealimu tarihi'l-Ceziretü'l-Arabiyye*, s. 218-9.
- 65 Algül, "Himyeriler", *DİA*, XVIII/62.
- 66 Cevâd Ali, *el-Mufasssal*, VII/274.
- 67 Şihâb, *Edvâun alâ târihi'l-Yemeni'l-bahrî*, s. 243-4.
- 68 Bâvezir, *Mealimu tarihi'l-Ceziretü'l-Arabiyye*, s. 219; Bilge, "Aden", *DİA*, I/368.
- 69 Hitti, *İslam Tarihi*, I/75.
- 70 Hitti, *İslam Tarihi*, I/93-4.
- 71 Şihâb, *Edvâun alâ târihi'l-Yemeni'l-bahrî*, s. 243.
- 72 Hourani, *Arab Seafaring*, s. 22.
- 73 Sâlim, *el-Bahrü'l-Ahmer*, s. 8.
- 74 Şihâb, *Edvâun alâ târihi'l-Yemeni'l-bahrî*, s. 245.
- 75 Issawi, *Egypt in Revolution*, s. 11.
- 76 Şihâb, *Edvâun alâ târihi'l-Yemeni'l-bahrî*, s. 245; Bâvezir, *Mealimu tarihi'l-Ceziretü'l-Arabiyye*, s. 219.
- 77 Algül, "Himyeriler", *DİA*, XVIII/62.
- 78 Buhârî, *Sahih*, IX, bâb 63, hadis no. 347, 348, s. 4043-4; el-Mes'ûdî, *et-Tenbih*, s. 274; İbnü'l-Esîr, *el-Kâmil*, II/300; Ebü'l-Fidâ, *Târih*, I/212; Diyarbekrî, *Târihu'l-hamîs*, II/144-5.
- 79 İbn Semûre el-Ca'dî, *Tabakâtu fukahâ'il-Yemen*, s. 15-6. Hz. Ali'nin Sana ve Aden bölgesine gönderildiği yönündeki rivayetlerin, daha ziyade Yemenli müelliflerce nakledildiğini ve diğer kaynaklarca teyid edilmediğini zikreden Mustafa Fayda, kaynaklarda Hz. Ali'nin Yemen'e gönderilmesi konusunda muhtelif rivayetlerin yer aldığına, ancak bunun hangi bölgeye ve ne zaman gerçekleştiği yönünde belli bir fikir birliğinin bulunmadığına dikkat çekmekte ve Hz. Ali'nin Sana'ya kadar gittiğine işaret eden rivayetleri sıhhatli bulmamaktadır. Bu konudaki nakil ve değerlendirmeleri için bkz. Fayda, *İslamiyetin Güney Arabistan'a Yayılışı*, s. 106-112.
- 80 el-Belâzürî, *Fütuhu'l-büldân*, s. 100; el-Kettânî, *et-Terâtibu'l-idâriyye*, II/3, 7.
- 81 Ya'kûbî, *Târihu'l-Ya'kûbî*, I/326; İbn Habîb, *Kütâbu'l-Muhabber*, s. 266; el-Afgânî, *Esvâku'l-Arab*, s. 269.
- 82 Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, III/2, s. 622.
- 83 Makdisî, *Ahsenü't-tekâsim*, s. 85.
- 84 el-Merzûkî, *Kütâbu'l-Ezmine*, s. 164; el-Afgânî, *Esvâku'l-Arab*, s. 268-9.
- 85 Şihâb, *Edvâun alâ târihi'l-Yemeni'l-bahrî*, s. 246.
- 86 Serjeant, "The Ports of Aden and Shihr", s. 209.
- 87 Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, III/2, s. 622.
- 88 Makdisî, *Ahsenü't-tekâsim*, s. 104. Ayrıca bkz. Bilge, "Aden", *DİA*, I/368; Dar-kot, "Aden", *İA*, I/136.
- 89 İbnü'l-Mücâvir, *Sıfâtü bilâdi'l-Yemen*, s. 130.
- 90 Şihâb, *Edvâun alâ târihi'l-Yemeni'l-bahrî*, s. 247.

- 91 Heyd, *Yakın-Doğu Ticaret Tarihi*, s. 41, 179; Zeki Fehmî, *Turuku't-ticâreti'd-düveliyye*, s. 136; Sâlim, *el-Bahrü'l-Ahmer*, s. 8; Cevâd Ali, *el-Mufasssal*, VII/274.
- 92 İbn Hurdâzbih, *Kitâbü'l-Mesâlik*, s. 61; el-Istahrî, *Mesâlikü'l-memâlik*, s. 25; Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, III/2, s. 621; el-Kalkaşendî, *Subhu'l-a'şâ*, V/11.
- 93 el-İdrisî, *Nüzhetü'l-müştâk*, I/44. Ayrıca bkz. Darkot, "Kızıldeniz", *İA*, VI/797; Becker, "Bahr al-Kulzum", *EI*, I/931-2.
- 94 Heyd, *Yakın-Doğu Ticaret Tarihi*, s. 424.
- 95 Ya'kûbî, *Kitâbü'l-Büldân*, s. 319; el-Istahrî, *Mesâlikü'l-memâlik*, s. 25; el-İdrisî, *Nüzhetü'l-müştâk*, I/54; el-Kazvînî, *Âsârü'l-bilâd*, s. 67; Ebü'l-Fidâ, *Takvîmü'l-büldân*, s. 93; İbn Battûta, *İbn Battûta Seyahatnamesi*, I/356; el-Kalkaşendî, *Subhu'l-a'şâ*, V/11, 57, 86; el-Ömerî, *Mesâlikü'l-epsâr*, s. 157; Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, III/2, s. 621; Şemseddin Sâmi, *Kâmûsü'l-a'lâm*, IV/3133.
- 96 Marco Polo, *Seyahatname*, s. 186-7; Heyd, *Yakın-Doğu Ticaret Tarihi*, s. 425.
- 97 İbn Battûta, *İbn Battûta Seyahatnamesi*, I/356.
- 98 Marco Polo, *Seyahatname*, s. 187; Heyd, *Yakın-Doğu Ticaret Tarihi*, s. 425; Çağatay, *Arap Tarihi*, s. 33; Algül, "Himyeriler", *DİA*, XVIII/63.
- 99 Serjeant, "The Ports of Aden and Shihr", s. 222-3.
- 100 el-Hemdânî, *Sıfâtü Cezîreti'l-Arab*, s. 53; Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, III/2, s. 622; el-Kalkaşendî, *Subhu'l-a'şâ*, I/411.
- 101 el-Kalkaşendî, *Subhu'l-a'şâ*, I/411; Hamîdullah, *İslam Peygamberi*, II/1063.
- 102 Mâhir, *el-Bahriyye fî'l-Mısır*, s. 197.
- 103 Heyd, *Yakın-Doğu Ticaret Tarihi*, s. 41.
- 104 el-Istahrî, *Mesâlikü'l-memâlik*, s. 25, 31; el-Kazvînî, *Âsârü'l-bilâd*, s. 67; İbn Ca'fer, *Kitâbü'l-Harâc*, s. 192.
- 105 İbn Hurdâzbih, *Kitâbü'l-Mesâlik*, s. 61; İbn Havkal, *Sûretü'l-arz*, I/34; Makdisî, *Ahsenü't-tekâsîm*, s. 101.
- 106 Makdisî, *Ahsenü't-tekâsîm*, s. 101-2.
- 107 İbn Hurdâzbih, *Kitâbü'l-Mesâlik*, s. 61; Makdisî, *Ahsenü't-tekâsîm*, s. 97; el-İdrisî, *Nüzhetü'l-müştâk*, I/54; İbnü'l-Mücâvir, *Sıfâtü bilâdi'l-Yemen*, s. 142-3. Ayrıca bkz. Heyd, *Yakın-Doğu Ticaret Tarihi*, s. 422; Zeki Fehmî, *Turuku't-ticâreti'd-düveliyye*, s. 137.
- 108 el-Ömerî, *Mesâlikü'l-epsâr*, s. 157.
- 109 Makdisî, *Ahsenü't-tekâsîm*, s. 97-8.
- 110 Makdisî, *Ahsenü't-tekâsîm*, s. 103.
- 111 Marco Polo, *Seyahatname*, s. 187.
- 112 Serjeant, "The Ports of Aden and Shihr", s. 219.
- 113 Makdisî, *Ahsenü't-tekâsîm*, s. 98; el-İdrisî, *Nüzhetü'l-müştâk*, I/53.
- 114 Makdisî, *Ahsenü't-tekâsîm*, s. 98.
- 115 Sâlim, *el-Bahrü'l-Ahmer*, s. 27, 33.
- 116 Zeki Fehmî, *Turuku't-ticâreti'd-düveliyye*, s. 137.
- 117 Serjeant, "The Ports of Aden and Shihr", s. 222.
- 118 İbnü'l-Mücâvir, *Sıfâtü bilâdi'l-Yemen*, s. 143.

- 119 Goitein, *Studies in Islamic History*, s. 345-7.
- 120 Serjeant, "The Ports of Aden and Shihr", s. 222.
- 121 Serjeant, "The Ports of Aden and Shihr", s. 209.
- 122 İbnü'l-Mücâvir, *Sıfâtü bilâdi'l-Yemen*, s. 138-9; Zeki Fehmî, *Turuku't-ticâreti'd-düveliyye*, s. 137-8.
- 123 Zeki Fehmî, *Turuku't-ticâreti'd-düveliyye*, s. 137-8.
- 124 İbnü'l-Mücâvir, *Sıfâtü bilâdi'l-Yemen*, s. 144-5.
- 125 İbnü'l-Mücâvir, *Sıfâtü bilâdi'l-Yemen*, s. 144.
- 126 İbnü'l-Mücâvir, *Sıfâtü bilâdi'l-Yemen*, s. 138-9.
- 127 Makdisî, *Ahsenü't-tekâsim*, s. 104-5.
- 128 Şihâb, *Edvâun alâ târihi'l-Yemeni'l-bahrî*, s. 246.
- 129 Serjeant, "The Ports of Aden and Shihr", s. 212-3.
- 130 Serjeant, "The Ports of Aden and Shihr", s. 214.
- 131 İbnü'l-Mücâvir, *Sıfâtü bilâdi'l-Yemen*, s. 138.
- 132 el-Kalkaşendî, *Subhu'l-a'şâ*, V/11; el-Ömerî, *Mesâlikü'l-epsâr*, s. 157-8.
- 133 Şihâb, *Edvâun alâ târihi'l-Yemeni'l-bahrî*, s. 243.
- 134 Makdisî, *Ahsenü't-tekâsim*, s. 85.
- 135 Makdisî, *Ahsenü't-tekâsim*, s. 85.
- 136 Makdisî, *Ahsenü't-tekâsim*, s. 85; el-Kalkaşendî, *Subhu'l-a'şâ*, V/11; el-Ömerî, *Mesâlikü'l-epsâr*, s. 157.
- 137 el-Kalkaşendî, *Subhu'l-a'şâ*, V/12; el-Ömerî, *Mesâlikü'l-epsâr*, s. 157.
- 138 İbn Hurdâzbih, *Kitâbü'l-Mesâlik*, s. 61; Makdisî, *Ahsenü't-tekâsim*, s. 85; İbn Battûta, *İbn Battûta Seyahatnamesi*, I/356; el-Kalkaşendî, *Subhu'l-a'şâ*, V/11.
- 139 Makdisî, *Ahsenü't-tekâsim*, s. 85; Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, III/2, s. 621; el-Kazvîni, *Âsârü'l-bilâd*, s. 67; İbn Battûta, *İbn Battûta Seyahatnamesi*, I/356; Şemseddin Sâmî, *Kâmûsü'l-a'lâm*, IV/3133.
- 140 Makdisî, *Ahsenü't-tekâsim*, s. 85; Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, III/2, s. 622.
- 141 Makdisî, *Ahsenü't-tekâsim*, s. 85; İbn Battûta, *İbn Battûta Seyahatnamesi*, I/356; Şemseddin Sâmî, *Kâmûsü'l-a'lâm*, IV/3133.
- 142 Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, III/2, s. 621.
- 143 Makdisî, *Ahsenü't-tekâsim*, s. 85; el-İdrîsî, *Nüzhetü'l-müştak*, I/54; el-Ömerî, *Mesâlikü'l-epsâr*, s. 155; el-Kalkaşendî, *Subhu'l-a'şâ*, V/11.
- 144 el-İdrîsî, *Nüzhetü'l-müştak*, I/54; el-Kalkaşendî, *Subhu'l-a'şâ*, V/11.
- 145 Makdisî, *Ahsenü't-tekâsim*, s. 85.
- 146 İbnü'l-Mücâvir, *Sıfâtü bilâdi'l-Yemen*, s. 130.
- 147 İbnü'l-Mücâvir, *Sıfâtü bilâdi'l-Yemen*, s. 120.
- 148 Toksarı, "Eban b. Saîd", *DİA*, X/67.
- 149 Makdisî, *Ahsenü't-tekâsim*, s. 103.
- 150 Makdisî, *Ahsenü't-tekâsim*, s. 85.
- 151 İbnü'l-Mücâvir, *Sıfâtü bilâdi'l-Yemen*, s. 128.
- 152 Serjeant, "The Ports of Aden and Shihr", s. 210.

- 153 el-Hemdânî, *Sıfâtü Cezîreti'l-Arab*, s. 53; Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, III/2, s. 622; el-Kazvîni, *Âsâru'l-bilâd*, s. 67.
- 154 Marco Polo, *Seyahatname*, s. 186-7.
- 155 Serjeant, "The Ports of Aden and Shihr", s. 211.
- 156 İbnü'l-Mücâvir, *Sıfâtü bilâdi'l-Yemen*, s. 134; Zeki Fehmî, *Turuku't-ticâreti'd-düveliyye*, s. 137; Bilge, "Aden", *DİA*, I/367.
- 157 Darkot, "Aden", *İA*, I/135.
- 158 el-Hemdânî, *Sıfâtü Cezîreti'l-Arab*, s. 53.
- 159 Makdisî, *Ahsenü't-tekâsîm*, s. 102.
- 160 Makdisî, *Ahsenü't-tekâsîm*, s. 100.
- 161 Serjeant, "The Ports of Aden and Shihr", s. 223.
- 162 Serjeant, "The Ports of Aden and Shihr", s. 211.
- 163 Zeki Fehmî, *Turuku't-ticâreti'd-düveliyye*, s. 138-9.
- 164 Şihâb, *Edvâun alâ târihi'l-Yemeni'l-bahrî*, s. 243-4, 247.
- 165 Pesce, *Jiddah*, s. 3.
- 166 Ya'kûbî, *Kitâbü'l-Büldân*, s. 317; el-Hemdânî, *Sıfâtü Cezîreti'l-Arab*, s. 47; el-Istahrî, *Mesâlikü'l-memâlik*, s. 19; İbn Havkal, *Sûretü'l-arz*, s. 31; *Hudûdu'l-âlem*, s. 148; el-Bekrî, *Kitâbü'l-Mesâlik*, I/145; el-İdrîsî, *Nüzhetü'l-müştâk*, I/138; Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, II/1, s. 41; İbnü'l-Mücâvir, *Sıfâtü bilâdi'l-Yemen*, s. 51; Ebü'l-Fidâ, *Takvîmü'l-büldân*, s. 93.
- 167 el-Kelbî, *Putlar Kitabı*, s. 28-9.
- 168 Mesela bkz. Makdisî, *Ahsenü't-tekâsîm*, s. 79; el-Bekrî, *Cahiliye Arapları*, s. 38; Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, II/1, s. 41; ayrıca bkz. Bilge, "Cidde", *DİA*, VII/523-4; Hartmann, "Cidde", *İA*, III/159; Hartmann ve Marr, "Djudda", *EI*, II/571.
- 169 İbn Cübeyr, *Rihle*, s. 53.
- 170 Makdisî, *Ahsenü't-tekâsîm*, s. 79; el-Bekrî, *Mu'cem*, I/234; Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, II/1, s. 41.
- 171 Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, II/1, s. 41.
- 172 İbnü'l-Mücâvir, *Sıfâtü bilâdi'l-Yemen*, s. 52.
- 173 Bilge, "Cidde", *DİA*, VII/523-4; Hartmann, "Cidde", *İA*, III/159; Hartmann ve Marr, "Djudda", *EI*, II/571.
- 174 Hartmann ve Marr, "Djudda", *EI*, II/571; es-Senûsî, *er-Rihletü'l-Hicâziyye*, II/159; Hamîdullah, *İslam Peygamberi*, I/294.
- 175 Hitti, *İslam Tarihi*, I/36; Hartmann, "Cidde", *İA*, III/159; Hartmann ve Marr, "Djudda", *EI*, II/571.
- 176 Makdisî, *Ahsenü't-tekâsîm*, s. 79.
- 177 İbn Cübeyr, *Rihle*, s. 53.
- 178 Nâsır Hüsrev, *Sefernâme*, s. 102.
- 179 İbnü'l-Mücâvir, *Sıfâtü bilâdi'l-Yemen*, s. 43-5.
- 180 İbn Cübeyr, *Rihle*, s. 53-4.
- 181 Makdisî, *Ahsenü't-tekâsîm*, s. 79.
- 182 el-Hemdânî, *Sıfâtü Cezîreti'l-Arab*, s. 218.

- 183 İbnü'l-Mücâvir, *Sıfâtü bilâdi'l-Yemen*, s. 51.
- 184 Makdisî, *Ahsenü't-tekâsım*, s. 106.
- 185 İbn Battûta, *İbn Battûta Seyahatnamesi*, I/347.
- 186 Kâtib Çelebi, *Cihannümâ*, s. 519.
- 187 Suhrâb, *Kitâbu Acâibi'l-ekâlimi's-seb'a*, s. 17; İbn Rüste, *el-A'lâku'n-nefise*, s. 96; el-Hemdânî, *Sıfâtü Cezîreti'l-Arab*, s. 8; Makdisî, *Ahsenü't-tekâsım*, s. 50; el-Mes'ûdî, *et-Tenbih*, s. 32; el-Bîrûnî, *Tahdîdü nihâyâtî'l-emâkin*, s. 136; el-Bekrî, *Kitâbü'l-Mesâlik*, I/183; el-İdrîsî, *Nüzhetü'l-müştâk*, I/132; Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, II/1, s. 41.
- 188 Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, II/1, s. 41.
- 189 el-Kalkaşendî, *Subhu'l-a'şâ*, IV/258; Ebü'l-Fidâ, *Takvîmü'l-büldân*, s. 24.
- 190 el-Bekrî, *Kitâbü'l-Mesâlik*, I/16.
- 191 İbn Hurdâzbih, *Kitâbü'l-Mesâlik*, s. 148; Ya'kûbî, *Kitâbü'l-Büldân*, s. 316; el-Istahrî, *Mesâlikü'l-memâlik*, s. 19; İbn Havkal, *Sûretü'l-arz*, I/31; el-Hemdânî, *Sıfâtü Cezîreti'l-Arab*, s. 30; Makdisî, *Ahsenü't-tekâsım*, s. 69; el-Mes'ûdî, *et-Tenbih*, s. 330; *Hudûdu'l-âlem*, s. 148; el-Bekrî, *Kitâbü'l-Mesâlik*, I/145; el-İdrîsî, *Nüzhetü'l-müştâk*, I/138-9; Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, II/1, s. 41; İbnü'l-Mücâvir, *Sıfâtü bilâdi'l-Yemen*, s. 51; el-Kalkaşendî, *Subhu'l-a'şâ*, IV/258.
- 192 İbn Hurdâzbih, *Kitâbü'l-Mesâlik*, s. 148.
- 193 İbn Rüste, *el-A'lâku'n-nefise*, s. 87; İbnü'l-Fakîh, *Muhtasarü Kitâbi'l-Büldân*, s. 78; el-Bekrî, *Kitâbü'l-Mesâlik*, I/208; İbn Cübeyr, *Rihle*, s. 44-5; İbn Battûta, *İbn Battûta Seyahatnamesi*, I/69.
- 194 el-Bekrî, *Kitâbü'l-Mesâlik*, I/12.
- 195 İbnü'l-Fakîh, *Muhtasarü Kitâbi'l-Büldân*, s. 78.
- 196 el-Istahrî, *Mesâlikü'l-memâlik*, s. 19; İbn Havkal, *Sûretü'l-arz*, I/31; Makdisî, *Ahsenü't-tekâsım*, s. 106; Ebü'l-Fidâ, *Takvîmü'l-büldân*, s. 93; el-Kalkaşendî, *Subhu'l-a'şâ*, IV/258.
- 197 Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, II/1, s. 41.
- 198 Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, II/1, s. 41.
- 199 el-İdrîsî, *Nüzhetü'l-müştâk*, I/139; el-Kalkaşendî, *Subhu'l-a'şâ*, IV/258.
- 200 el-Istahrî, *Mesâlikü'l-memâlik*, s. 27; İbn Havkal, *Sûretü'l-arz*, I/40; Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, II/1, s. 41.
- 201 el-İdrîsî, *Nüzhetü'l-müştâk*, I/138.
- 202 el-Istahrî, *Mesâlikü'l-memâlik*, s. 27; İbn Havkal, *Sûretü'l-arz*, I/40; Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, II/1, s. 41.
- 203 İbn Cübeyr, *Rihle*, s. 53; İbn Battûta, *İbn Battûta Seyahatnamesi*, I/347. Ayrıca bkz. es-Senûsî, *er-Rihletü'l-Hicâziyye*, II/159; Heyd, *Yakın-Doğu Ticaret Tarihi*, s. 41.
- 204 Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, II/1, s. 41.
- 205 el-Kelbî, *Putlar Kitabı*, s. 41.
- 206 el-Fâsî, *Şifâu'l-garâm*, I/141; İbnü'l-Mücâvir, *Sıfâtü bilâdi'l-Yemen*, s. 42-3; el-Ezrâkî, *Ahbâru Mekke*, II/75; el-Hicâzî, *es-Silah ve'l-udde*, s. 25; es-Senûsî, *er-Rihletü'l-Hicâziyye*, II/159. Ayrıca bkz. Hartmann ve Marr, "Djudda", *El*,

- II/572; Hartmann, "Cidde", *İA*, III/159; Lammens, "Mekke", *İA*, VII/635; Vahabi, *The Northern Hijaz*, s. 91.
- 207 Vahabi, *The Northern Hijaz*, s. 91.
- 208 Heyd, *Yakın-Doğu Ticaret Tarihi*, s. 41.
- 209 Hartmann ve Marr, "Djudda", *El*, II/572.
- 210 el-Istahrî, *Mesâlikü'l-memâlik*, s. 19; Yüksel, İslam'ın İlk Döneminde Ticari Hayat, s. 58; es-Savâf ve Ramazan, "Ehemmiyyetü Sagri Cidde", s. 199.
- 211 Heyd, *Yakın-Doğu Ticaret Tarihi*, s. 41-2.
- 212 es-Savâf ve Ramazan, "Ehemmiyyetü Sagri Cidde", s. 199.
- 213 el-Istahrî, *Mesâlikü'l-memâlik*, s. 19; İbn Havkal, *Sûretü'l-arz*, I/32; Makdisî, *Ahsenü't-tekâsım*, s. 96; İbn Cübeyr, *Rihle*, s. 53; İbnü'l-Mücâvir, *Sıfâtü bilâdi'l-Yemen*, s. 42, 51.
- 214 İbnü'l-Mücâvir, *Sıfâtü bilâdi'l-Yemen*, s. 43.
- 215 Bilge, "Cidde", *DİA*, VII/160.
- 216 Makdisî, *Ahsenü't-tekâsım*, s. 79; el-Istahrî, *Mesâlikü'l-memâlik*, s. 19; *Hudûdu'l-âlem*, s. 148; el-İdrîsî, *Nüzhetü'l-müştak*, I/139; Ebü'l-Fidâ, *Takvîmü'l-büldân*, s. 93.
- 217 el-İdrîsî, *Nüzhetü'l-müştak*, I/139.
- 218 el-Istahrî, *Mesâlikü'l-memâlik*, s. 19.
- 219 Makdisî, *Ahsenü't-tekâsım*, s. 79.
- 220 Nâsır Hüsrev, *Sefernâme*, s. 101-2.
- 221 el-Istahrî, *Mesâlikü'l-memâlik*, s. 19; İbn Havkal, *Sûretü'l-arz*, I/31-2; Makdisî, *Ahsenü't-tekâsım*, s. 79; el-İdrîsî, *Nüzhetü'l-müştak*, I/139.
- 222 Makdisî, *Ahsenü't-tekâsım*, s. 79; Nâsır Hüsrev, *Sefernâme*, s. 101-2; es-Senûsî, *er-Rihletü'l-Hicâziyye*, II/160.
- 223 Makdisî, *Ahsenü't-tekâsım*, s. 79.
- 224 Vahabi, *The Northern Hijaz*, s. 97.
- 225 İbn Cübeyr, *Rihle*, s. 53.
- 226 el-Ezrâkî, *Ahbâru Mekke*, II/75; el-Fâsî, *Şifâu'l-garâm*, I/141.
- 227 İbnü'l-Mücâvir, *Sıfâtü bilâdi'l-Yemen*, s. 51-2.
- 228 Makdisî, *Ahsenü't-tekâsım*, s. 79; el-İdrîsî, *Nüzhetü'l-müştak*, I/139; İbnü'l-Mücâvir, *Sıfâtü bilâdi'l-Yemen*, s. 51.
- 229 Makdisî, *Ahsenü't-tekâsım*, s. 79; İbnü'l-Mücâvir, *Sıfâtü bilâdi'l-Yemen*, s. 42.
- 230 Makdisî, *Ahsenü't-tekâsım*, s. 79; el-İdrîsî, *Nüzhetü'l-müştak*, I/139.
- 231 Nâsır Hüsrev, *Sefernâme*, s. 101-2.
- 232 el-Istahrî, *Mesâlikü'l-memâlik*, s. 19; Makdisî, *Ahsenü't-tekâsım*, s. 96; İbnü'l-Mücâvir, *Sıfâtü bilâdi'l-Yemen*, s. 51.
- 233 Makdisî, *Ahsenü't-tekâsım*, s. 96.
- 234 İbn Cübeyr, *Rihle*, s. 53.
- 235 Makdisî, *Ahsenü't-tekâsım*, s. 79.
- 236 el-İdrîsî, *Nüzhetü'l-müştak*, I/139.
- 237 Saîd, *el-Bahriyye*, s. 158.
- 238 el-İdrîsî, *Nüzhetü'l-müştak*, I/139.

- 239 Yüksel, *İslam'ın İlk Döneminde Ticari Hayat*, s. 68.
- 240 Ya'kûbî, *Kitâbü'l-Büldân*, s. 317.
- 241 Makdisî, *Ahsenü't-tekâsim*, s. 79.
- 242 Abdulmun'im Muhammed, *el-Alâkatu beyne Mısır ve'l-Hicaz*, s. 293-4.
- 243 Bilge, "Cidde", *DİA*, VII/524.
- 244 es-Senûsî, *er-Rihletü'l-Hicâziyye*, II/159.
- 245 İbnü'l-Mücâvir, *Sıfâtü bilâdi'l-Yemen*, s. 51.
- 246 İbn Habîb, *el-Munammak*, s. 42, 219; Darkot, "Kızıldeniz", *İA*, VI/797; Becker, "Bahr al-Kulzum", *EI*, I/931-2.
- 247 İbn Hurdâzbih, *Kitâbü'l-Mesâlik*, s. 153.
- 248 Hartmann ve Marr, "Djudda", *EI*, II/572; Saîd, *el-Bahriyye*, s. 158.
- 249 Makdisî, *Ahsenü't-tekâsim*, s. 147-8.
- 250 Ya'kûbî, *Kitâbü'l-Büldân*, s. 317.
- 251 el-İdrîsî, *Nüzhetü'l-müştâk*, I/139.
- 252 el-İdrîsî, *Nüzhetü'l-müştâk*, I/135; Ebü'l-Fidâ, *Takvîmü'l-büldân*, s. 93.
- 253 Hartmann, "Cidde", *İA*, III/160; Abdulmun'im Muhammed, *el-Alâkatu beyne Mısır ve'l-Hicaz*, s. 294; Yüksel, *İslam'ın İlk Döneminde Ticari Hayat*, s. 57.
- 254 el-İdrîsî, *Nüzhetü'l-müştâk*, I/134.
- 255 İbn Cübeyr, *Rihle*, s. 52.
- 256 Nâsır Hüsrev, *Sefernâme*, s. 102; el-İdrîsî, *Nüzhetü'l-müştâk*, I/139; İbn Cübeyr, *Rihle*, s. 50.
- 257 el-İdrîsî, *Nüzhetü'l-müştâk*, I/139; Abdulmun'im Muhammed, *el-Alâkatu beyne Mısır ve'l-Hicaz*, s. 295.
- 258 Nâsır Hüsrev, *Sefernâme*, s. 101-2.
- 259 Makdisî, *Ahsenü't-tekâsim*, s. 104.
- 260 Hartmann ve Marr, "Djudda", *EI*, II/572.
- 261 Makdisî, *Ahsenü't-tekâsim*, s. 104.
- 262 el-İdrîsî, *Nüzhetü'l-müştâk*, I/135; İbnü'l-Mücâvir, *Sıfâtü bilâdi'l-Yemen*, s. 48.
- 263 İbnü'l-Mücâvir, *Sıfâtü bilâdi'l-Yemen*, s. 48.
- 264 el-İdrîsî, *Nüzhetü'l-müştâk*, I/135.
- 265 İbn Cübeyr, *Rihle*, s. 31.
- 266 İbnü'l-Mücâvir, *Sıfâtü bilâdi'l-Yemen*, s. 48.
- 267 bkz. Vahabi, *The Northern Hijaz*, s. 99.
- 268 Vahabi, *The Northern Hijaz*, s. 100-1.
- 269 el-İdrîsî, *Nüzhetü'l-müştâk*, I/135.
- 270 İbn Cübeyr, *Rihle*, s. 55.
- 271 Vahabi, *The Northern Hijaz*, s. 100; Şeşen, *Müslümanlarda Tarih-Coğrafya Yazıcılığı*, s. 116.
- 272 İbnü'l-Mücâvir, *Sıfâtü bilâdi'l-Yemen*, s. 49.
- 273 İbn Cübeyr, *Rihle*, s. 54; İbnü'l-Mücâvir, *Sıfâtü bilâdi'l-Yemen*, s. 49.
- 274 İbn Havkal, *Sûretü'l-arz*, I/32.
- 275 İbnü'l-Mücâvir, *Sıfâtü bilâdi'l-Yemen*, s. 45-6.
- 276 İbnü'l-Mücâvir, *Sıfâtü bilâdi'l-Yemen*, s. 47.

- 277 İbn Sa'd, *et-Tabakâtü'l-kübrâ*, I/40; et-Taberî, *Târîhu'l-ümem ve'l-mülûk*, I/121; el-Bekrî, *Kitâbü'l-Mesâlik*, I/62; İbnü'l-Esîr, *el-Kâmil*, I/37; el-İdrîsî, *Nüzhetü'l-müştâk*, I/139.
- 278 Ya'kûbî, *Târîhu'l-Ya'kûbî*, I/30; el-Mes'ûdî, *Mürûcû'z-zeheb*, I/30-1; et-Taberî, *Târîhu'l-ümem ve'l-mülûk*, I/121; Bolay, "Adem", *DİA*, I/363; Harman, "Havva", *DİA*, XVI/545.
- 279 el-Versilânî, *Nüzhetü'l-enzâr*, I/438; el-İdrîsî, *Nüzhetü'l-müştâk*, I/139; İbn Cübeyr, *Rihle*, s. 53; İbnü'l-Mücâvir, *Sıfâtü bilâdi'l-Yemen*, s. 47; el-Ezrâkî, *Ahbâru Mekke*, II/75; es-Senûsî, *er-Rihletü'l-Hicâziyye*, II/161; el-Fâsî, *Şifâu'l-garâm*, I/141-2.
- 280 İbnü'l-Mücâvir, *Sıfâtü bilâdi'l-Yemen*, s. 47-8.
- 281 Harman, "Havva", *DİA*, XVI/545; Bilge, "Cidde", *DİA*, VII/524.
- 282 bkz. Vahabi, *The Northern Hijaz*, s. 97.
- 283 el-Hicâzî, *es-Silah ve'l-udde*, s. 25.
- 284 İbn Rüste, *el-A'lâku'n-nefîse*, s. 313; el-Istahrî, *Mesâlikü'l-memâlik*, s. 19; İbn Havkal, *Sûretü'l-arz*, I/31; el-Hemdânî, *Sıfâtü Cezîreti'l-Arab*, s. 47; Makdisî, *Ahsenü't-tekâsîm*, s. 83; *Hudûdu'l-âlem*, s. 148; el-Bekrî, *Cahiliye Arapları*, s. 28; el-Bekrî, *Mu'cem*, I/225; el-İdrîsî, *Nüzhetü'l-müştâk*, I/144; Ebü'l-Fidâ, *Takvîmü'l-büldân*, s. 82; el-Kalkaşendî, *Subhu'l-a'şâ*, IV/291; ez-Zemahşerî, *Kitâbü'l-Cibâl*, s. 165.
- 285 Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, II/1, s. 5; "Car", *BL*, V/2181; Hartmann, "Car", *İA*, III/26.
- 286 İbn Havkal, *Sûretü'l-arz*, I/18; el-Bekrî, *Mu'cem*, I/225; Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, II/1, s. 5; es-Sülemî, *Kitâbu Esmâi cibâli Tühâme*, s. 13.
- 287 Suhrâb, *Kitâbu Acâibi'l-ekâlimi's-seb'a*, s. 21; İbn Rüste, *el-A'lâku'n-nefîse*, s. 96; Makdisî, *Ahsenü't-tekâsîm*, s. 50; el-Mes'ûdî, *et-Tenbih*, s. 32; el-Bîrûnî, *Tahdîdü nihâyâtü'l-emâkin*, s. 136; el-Bekrî, *Kitâbü'l-Mesâlik*, I/183; el-İdrîsî, *Nüzhetü'l-müştâk*, I/132; Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, II/1, s. 5.
- 288 Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, II/1, s. 5.
- 289 İbn Sa'd, *et-Tabakâtü'l-kübrâ*, I/208.
- 290 İbnü'l-Fakîh, *Muhtasarü Kitâbi'l-Büldân*, s. 78; Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, II/1, s. 5.
- 291 Hartmann, "Car", *İA*, III/26; Özeydî, "Câr", *DİA*, VII/158; Abdulalim, *el-Milâha*, s. 81.
- 292 Makdisî, *Ahsenü't-tekâsîm*, s. 83.
- 293 el-Bekrî, *Mu'cem*, I/225; Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, II/1, s. 5; es-Sülemî, *Kitâbu Esmâi cibâli Tühâme*, s. 13.
- 294 Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, II/1, s. 5; es-Sülemî, *Kitâbu Esmâi cibâli Tühâme*, s. 13.
- 295 el-Bekrî, *Cahiliye Arapları*, s. 28.
- 296 Makdisî, *Ahsenü't-tekâsîm*, s. 83; el-Bekrî, *Mu'cem*, I/225; Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, II/1, s. 5; es-Sülemî, *Kitâbu Esmâi cibâli Tühâme*, s. 13.
- 297 el-İdrîsî, *Nüzhetü'l-müştâk*, I/144; Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, II/1, s. 5.

- 298 Makdisî, *Ahsenü't-tekâsîm*, s. 83.
- 299 Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, II/1, s. 5; es-Sülemî, *Kitabu Esmâi cibâli Tühâme*, s. 13.
- 300 Makdisî, *Ahsenü't-tekâsîm*, s. 83.
- 301 es-Sülemî, *Kitabu Esmâi cibâli Tühâme*, s. 13; el-Bekrî, *Mu'cem*, I/225; Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, II/1, s. 5.
- 302 Hartmann, "Car", *IA*, III/26.
- 303 Makdisî, *Ahsenü't-tekâsîm*, s. 107.
- 304 Makdisî, *Ahsenü't-tekâsîm*, s. 83.
- 305 İbn Havkal, *Sûretü'l-arz*, I/31.
- 306 Makdisî, *Ahsenü't-tekâsîm*, s. 83; *Hudûdu'l-âlem*, s. 148.
- 307 İbn Havkal, *Sûretü'l-arz*, I/31-2.
- 308 el-Istahrî, *Mesâlikü'l-memâlik*, s. 19; İbn Havkal, *Sûretü'l-arz*, I/31.
- 309 İbn Havkal, *Sûretü'l-arz*, I/31.
- 310 Makdisî, *Ahsenü't-tekâsîm*, s. 107.
- 311 İbn Hurdâzbih, *Kitâbü'l-Mesâlik*, s. 153.
- 312 Özaydın, "Câr", *DİA*, VII/158.
- 313 İbn Rüste, *el-A'lâku'n-nefîse*, s. 313; el-Istahrî, *Mesâlikü'l-memâlik*, s. 19; İbn Havkal, *Sûretü'l-arz*, I/31; el-İdrîsî, *Nüzhetü'l-müştâk*, I/144; Ebü'l-Fidâ, *Takvîmü'l-büldân*, s. 82; el-Kalkaşendî, *Subhu'l-a'şâ*, IV/291.
- 314 Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, II/1, s. 5.
- 315 İbn Ca'fer, *Kitâbu'l-Harâc*, s. 191.
- 316 Nâsır Hüsrev, *Sefernâme*, s. 89.
- 317 es-Süyûtî, *Târîhu'l-hulefâ*, s. 129.
- 318 Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, II/1, s. 5.
- 319 el-Istahrî, *Mesâlikü'l-memâlik*, s. 27; el-İdrîsî, *Nüzhetü'l-müştâk*, I/351; Ebü'l-Fidâ, *Takvîmü'l-büldân*, s. 82; el-Kalkaşendî, *Subhu'l-a'şâ*, IV/291.
- 320 el-Istahrî, *Mesâlikü'l-memâlik*, s. 27; Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, II/1, s. 5; el-Kalkaşendî, *Subhu'l-a'şâ*, IV/291.
- 321 Christides, "Navies, Islamic", *DMA*, IX/74.
- 322 Makdisî, *Ahsenü't-tekâsîm*, s. 12.
- 323 Bosworth ve Kindermann, "Safina", *El*, VIII/809.
- 324 Nâsır Hüsrev, *Sefernâme*, s. 89.
- 325 et-Taberî, *Târîhu'l-ümem ve'l-mülûk*, II/1571; İbn Sa'd, *et-Tabakâtü'l-kübrâ*, I/208.
- 326 Hamîdullah, *Hz. Peygamberin Savaşları*, s. 193.
- 327 Ya'kûbî, *Târîhu'l-Ya'kûbî*, II/41.
- 328 Kallek, *Asr-ı Saâdetde Yönetim-Piyasa İlişkisi*, s. 83-4.
- 329 el-Belâzürî, *Fütûhu'l-büldân*, s. 309-10; Ya'kûbî, *Târîhu'l-Ya'kûbî*, II/46-7.
- 330 Özaydın, "Câr", *DİA*, VII/158.
- 331 Sâlim, *el-Bahrü'l-Ahmer*, s. 12-3.
- 332 Makdisî, *Ahsenü't-tekâsîm*, s. 83.

- 333 el-Kalkaşendî, *Subhu'l-a'sâ*, III/298; el-Kettânî, *et-Terâtibu'l-idâriyye*, II/282-3; Sâlim, *el-Bahrü'l-Ahmer*, s. 13-4; Arenson, "Ships and Shipbuilding", s. 246; Honigmann, "Kulzüm", *İA*, VI/979; Heyd, *Yakın-Doğu Ticaret Tarihi*, s. 13, 46; Özaydın, "Câr", *DİA*, VII/158.
- 334 Nâsır Hüsrev, *Sefernâme*, s. 86.
- 335 İbn Rüste, *el-A'lâku'n-nefise*, s. 313; Makdisî, *Ahsenü't-tekâsim*, s. 83, 97.
- 336 Ya'kübî, *Kitâbü'l-Büldân*, s. 341; İbn Ca'fer, *Kitâbu'l-Harâc*, s. 191; Kâşif, *Mısr fî fecri'l-İslâm*, s. 296.
- 337 İbn Rüste, *el-A'lâku'n-nefise*, s. 313; ez-Zemahşerî, *Kitâbü'l-Cibâl*, s. 165; el-Bekrî, *Mu'cem*, I/225; İbnü'l-Mücâvir, *Sıfâtü bilâdi'l-Yemen*, s. 150.
- 338 el-Bekrî, *Mu'cem*, I/225; Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, II/1, s. 5; es-Sülemî, *Kitabu Esmâi cibâli Tühâme*, s. 13.
- 339 Heyd, *Yakın-Doğu Ticaret Tarihi*, s. 41-42.
- 340 el-Bekrî, *Mu'cem*, I/225; Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, II/1, s. 5; es-Sülemî, *Kitabu Esmâi cibâli Tühâme*, s. 13.
- 341 İbnü'l-Mücâvir, *Sıfâtü bilâdi'l-Yemen*, s. 50; Abdulmun'im Muhammed, *el-Alâkatu beyne Mısr ve'l-Hicaz*, s. 295.
- 342 el-Bekrî, *Mu'cem*, I/225; Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, II/1, s. 5; es-Sülemî, *Kitabu Esmâi cibâli Tühâme*, s. 13.
- 343 Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, II/1, s. 6-7.
- 344 Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, II/1, s. 5.
- 345 Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, II/1, s. 6.
- 346 Arenson, "Ships and Shipbuilding", s. 246.
- 347 Grohmann, "Yenbu", *İA*, XIII/384; Özaydın, "Câr", *DİA*, VII/158.
- 348 "Car", *BL*, V/2181; Hartmann, "Car", *İA*, III/26.
- 349 Hartmann, "Car", *İA*, III/26.
- 350 Ya'kübî, *Kitâbü'l-Büldân*, s. 340; Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, IV/1, s. 160; Ebü'l-Fidâ, *Takvîmü'l-büldân*, s. 117; el-Kalkaşendî, *Subhu'l-a'sâ*, III/388; Müstevfî, *Nüzhetü'l-kulûb*, s. 265; el-Versilânî, *Nüzhetü'l-enzâr*, I/319; Şemseddin Sâmî, *Kâmûsü'l-a'lâm*, V/3682.
- 351 Makrîzî, *el-Hutat*, I/213; Honigmann, "Kulzüm", *İA*, VI/980; Schulze, "al-Suways", *EI*, IX/912; Walker, "Süveys", *İA*, II/256.
- 352 Müstevfî, *Nüzhetü'l-kulûb*, s. 265.
- 353 Suhrâb, *Kitâbu Acâibi'l-ekâlimi's-seb'a*, s. 21; İbn Rüste, *el-A'lâku'n-nefise*, s. 97; el-Hemdânî, *Sıfâtü Cezîreti'l-Arab*, s. 8; el-Bekrî, *Kitâbü'l-Mesâlik*, I/184; el-İdrîsî, *Nüzhetü'l-müşâtâk*, I/348; Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, IV/1, s. 159; Ebü'l-Fidâ, *Takvîmü'l-büldân*, s. 117; Makrîzî, *el-Hutat*, I/213.
- 354 Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, IV/1, s. 159; el-Kalkaşendî, *Subhu'l-a'sâ*, III/388; Makrîzî, *el-Hutat*, I/213.
- 355 el-Kalkaşendî, *Subhu'l-a'sâ*, III/239.
- 356 Ya'kübî, *Kitâbü'l-Büldân*, s. 340; Kavsi, *Ticâretü Mısr*, s. 40; Şemseddin Sâmî, *Kâmûsü'l-a'lâm*, V/1243-4; Darkot, "Kızıldeniz", *İA*, VI/796; Becker, "Bahr al-Kulzum", *EI*, I/931; "Kulzüm", *BL*, XIV/7150.
- 357 Kavsi, *Ticâretü Mısr*, s. 40.
- 358 Şemseddin Sâmî, *Kâmûsü'l-a'lâm*, s. 1243-4; Darkot, "Kızıldeniz", *İA*, VI/796; Becker, "Bahr al-Kulzum", *EI*, I/931.

- 359 Kavsi, *Ticâretü Mısır*, s. 40.
- 360 Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, IV/1, s. 158.
- 361 Makrîzî, *el-Hutât*, I/16.
- 362 Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, IV/1, s. 161.
- 363 Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, IV/1, s. 159.
- 364 Müstevfî, *Nüzhetü'l-kulûb*, s. 265.
- 365 Müstevfî, *Nüzhetü'l-kulûb*, s. 227.
- 366 Müstevfî, *Nüzhetü'l-kulûb*, s. 227.
- 367 el-Istahrî, *Mesâlikü'l-memâlik*, s. 30; İbn Havkal, *Sûretü'l-arz*, I/46; Makdisî, *Ahsenü't-tekâsim*, s. 196; el-Bekrî, *Kitâbü'l-Mesâlik*, I/421; el-İdrîsî, *Nüzhetü'l-müştâk*, I/345; Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, IV/1, s. 160; el-Kazvînî, *Acâibu'l-mahlûkât*, s. 119; Müstevfî, *Nüzhetü'l-kulûb*, s. 227.
- 368 el-Kazvînî, *Acâibu'l-mahlûkât*, s. 119; Müstevfî, *Nüzhetü'l-kulûb*, s. 227.
- 369 Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, IV/1, s. 159; Makrîzî, *el-Hutât*, I/213.
- 370 Ya'kûbî, *Kitâbü'l-Büldân*, s. 340; İbn Rüste, *el-A'lâku'n-nefîse*, s. 340.
- 371 Nâsır Hüsrev, *Sefernâme*, s. 64.
- 372 İbn Havkal, *Sûretü'l-arz*, I/48.
- 373 Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, IV/1, s. 159; el-Versilânî, *Nüzhetü'l-enzâr*, II/572; Makrîzî, *el-Hutât*, I/213.
- 374 Ebü'l-Fidâ, *Takvîmü'l-büldân*, s. 117.
- 375 el-Versilânî, *Nüzhetü'l-enzâr*, I/319.
- 376 Makdisî, *Ahsenü't-tekâsim*, s. 215.
- 377 Nâsır Hüsrev, *Sefernâme*, s. 89.
- 378 el-Hemdânî, *Sıfâtü Cezîreti'l-Arab*, s. 7.
- 379 İbn Havkal, *Sûretü'l-arz*, I/44; İbn Haldûn, *Mukaddime*, I/113.
- 380 İbn Haldûn, *Mukaddime*, I/113.
- 381 Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, IV/1, s. 159.
- 382 Ebü'l-Fidâ, *Takvîmü'l-büldân*, s. 117.
- 383 İbnü'l-Fakîh, *Muhtasarü Kitâbi'l-Büldân*, s. 64, 78; İbn Havkal, *Sûretü'l-arz*, I/44, 132; el-Mes'ûdî, *Mürücü'z-zeheb*, II/263; Nâsır Hüsrev, *Sefernâme*, s. 45; el-İdrîsî, *Nüzhetü'l-müştâk*, I/132; Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, IV/1, s. 158; Ebü'l-Fidâ, *Takvîmü'l-büldân*, s. 117; el-Kalkaşendî, *Subhu'l-a'şâ*, II/99, III/388, V/324; Makrîzî, *el-Hutât*, I/213; İbn Haldûn, *Mukaddime*, I/113; el-Versilânî, *Nüzhetü'l-enzâr*, I/320; Müstevfî, *Nüzhetü'l-kulûb*, s. 265; Kâtib Çelebi, *Tuhfetü'l-kibâr*, I/7.
- 384 Müstevfî, *Nüzhetü'l-kulûb*, s. 265.
- 385 Honigmann, "Kulzüm", *İA*, VI/979.
- 386 Arenson, "Ships and Shipbuilding", s. 246.
- 387 el-Istahrî, *Mesâlikü'l-memâlik*, s. 31; İbn Havkal, *Sûretü'l-arz*, I/46; el-İdrîsî, *Nüzhetü'l-müştâk*, I/346; Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, IV/1, s. 158; Ebü'l-Fidâ, *Takvîmü'l-büldân*, s. 117; el-Kalkaşendî, *Subhu'l-a'şâ*, III/388; el-Versilânî, *Nüzhetü'l-enzâr*, I/320; Makrîzî, *el-Hutât*, I/213.
- 388 el-Kalkaşendî, *Subhu'l-a'şâ*, III/311.

- 389 Müstevfî, *Nüzhetü'l-kulûb*, s. 227.
- 390 Becker, "Bahr al-Kulzum", *EI*, I/932.
- 391 Walker, "Süveyş", *İA*, II/256; Christides, "Milaha", *EI*, VII/43.
- 392 Walker, "Süveyş", *İA*, II/256.
- 393 Bakır, "Orta Çağ İslam Dünyasında Deri, Tahta ve Kâğıt Sanayi", s. 129.
- 394 Heyd, *Yakın-Doğu Ticaret Tarihi*, s. 12.
- 395 Issawi, *Egypt in Revolution*, s. 10.
- 396 Kavsi, *Ticâretü Mısır*, s. 40.
- 397 Heyd, *Yakın-Doğu Ticaret Tarihi*, s. 13.
- 398 Walker, "Süveyş", *İA*, II/255; Heyd, *Yakın-Doğu Ticaret Tarihi*, s. 13.
- 399 Hitti, *İslam Tarihi*, I/58.
- 400 Çağatay, *Arap Tarihi*, s. 33.
- 401 Honigmann, "Kulzüm", *İA*, VI/979.
- 402 Honigmann, "Kulzüm", *İA*, VI/979; "Kulzüm", *BL*, XIV/7150.
- 403 Heyd, *Yakın-Doğu Ticaret Tarihi*, s. 46.
- 404 el-Bekrî, *Kitâbü'l-Mesâlik*, I/199; el-Kalkaşendî, *Subhu'l-a'şâ*, III/298.
- 405 es-Süyûtî, *Hüsnü'l-muhâdara*, I/158; Kâşif, *Mısır fî fecri'l-İslâm*, s. 296; Bilge, "Kızıldeniz", *DİA*, XXV/558; Sâlim, *el-Bahrü'l-Ahmer*, s. 12.
- 406 Honigmann, "Kulzüm", *İA*, VI/979; Mâhir, *el-Bahriyye fî'l-Mısır*, s. 341.
- 407 el-Kalkaşendî, *Subhu'l-a'şâ*, III/298; Makrîzî, *el-Hıtat*, II/143; es-Süyûtî, *Hüsnü'l-muhâdara*, I/157.
- 408 el-Kalkaşendî, *Subhu'l-a'şâ*, III/298; el-Kettânî, *et-Terâtibu'l-idâriyye*, II/282-3; Sâlim, *el-Bahrü'l-Ahmer*, s. 13-4; Arenson, "Ships and Shipbuilding", s. 246; Honigmann, "Kulzüm", *İA*, VI/979; Heyd, *Yakın-Doğu Ticaret Tarihi*, s. 13, 46.
- 409 el-Bekrî, *Kitâbü'l-Mesâlik*, I/198-9.
- 410 İbn Haldûn, *Mukaddime*, I/113.
- 411 Sâlim, *el-Bahrü'l-Ahmer*, s. 15-6.
- 412 Hourani, *Arab Seafaring*, s. 60; Christides, "Navies, Islamic", *DMA*, IX/74.
- 413 el-Belâzürî, *Fütûhu'l-büldân*, s. 341-2; İbnü'l-Esîr, *el-Kâmil*, VII/77-8; Makrîzî, *el-Hıtat*, I/196.
- 414 Hasan, *İslâm Tarihi*, II/251; III/231-2.
- 415 Makrîzî, *el-Hıtat*, I/213.
- 416 Ya'kûbî, *Kitâbü'l-Büldân*, s. 340.
- 417 Makdisî, *Ahsenü't-tekâsım*, s. 196.
- 418 Mâhir, *el-Bahriyye fî'l-Mısır*, s. 339; Christides, "Milaha", *EI*, VII/42; a.mlf., "Navies, Islamic", *DMA*, IX/74.
- 419 Mâhir, *el-Bahriyye fî'l-Mısır*, s. 339.
- 420 Colin ve Cahen, "Dâr al-Sinâ'a", *EI*, II/129.
- 421 Kâşif, *Mısır fî fecri'l-İslâm*, s. 94.
- 422 el-İdrîsî, *Nüzhetü'l-müştak*, I/348-9.
- 423 Sâlim, *el-Bahrü'l-Ahmer*, s. 123.
- 424 Sâlim, *el-Bahrü'l-Ahmer*, s. 13; Arenson, "Ships and Shipbuilding", s. 246.

- 425 Hasan, *İslâm Tarihi*, IV/113.
- 426 Sâlim, *el-Bahrü'l-Ahmer*, s. 21.
- 427 Sâlim, *el-Bahrü'l-Ahmer*, s. 15; Heyd, *Yakın-Doğu Ticaret Tarihi*, s. 13.
- 428 Makrîzî, *el-Hutat*, I/213.
- 429 Sâlim, *el-Bahrü'l-Ahmer*, s. 19.
- 430 Colin ve Cahen, "Dâr al-Sînâ'a", *El*, II/130.
- 431 İbn Hurdâzbih, *Kitâbü'l-Mesâlik*, s. 153-4; Ya'kûbî, *Kitâbü'l-Büldân*, s. 340; el-Versilânî, *Nüzhetü'l-enzâr*, I/319; Makrîzî, *el-Hutat*, I/213; Hasan, *İslâm Tarihi*, IV/265-6; Abbadi ve Sâlim, *Tarihü'l-bahriyyeti'l-İslâmiyye*, s. 166.
- 432 Hasan, *İslâm Tarihi*, IV/26; Heyd, *Yakın-Doğu Ticaret Tarihi*, s. 13, 46.
- 433 Kâşif, *Mısr fî fecri'l-İslâm*, s. 294.
- 434 Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, IV/1, s. 159.
- 435 İbn Havkal, *Sûretü'l-arz*, I/47; Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, IV/1, s. 160; Makrîzî, *el-Hutat*, I/213; Abbadi ve Sâlim, *Tarihü'l-bahriyyeti'l-İslâmiyye*, s. 166; Heyd, *Yakın-Doğu Ticaret Tarihi*, s. 42.
- 436 İbn Havkal, *Sûretü'l-arz*, I/48; Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, IV/1, s. 160; Makrîzî, *el-Hutat*, I/213; Abdulmun'im Muhammed, *el-Alâkatu beyne Mısr ve'l-Hicaz*, s. 292.
- 437 Bakır, "Orta Çağ İslam Dünyasında Deri, Tahta ve Kâğıt Sanayi", s. 129.
- 438 Lewis, "Fatımiler ve Hindistan Yolu", s. 355.
- 439 Honigmann, "Kulzüm", *İA*, VI/980.
- 440 el-İdrîsî, *Nüzhetü'l-müşâtak*, I/348.
- 441 Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, IV/1, s. 160.
- 442 Makrîzî, *el-Hutat*, I/357; II/126-131.
- 443 Sâlim, *el-Bahrü'l-Ahmer*, s. 20, 23; Christides, "Navies, Islamic", *DMA*, IX/74.
- 444 el-Cefâirî, *Muhâdarat*, s. 45.
- 445 Mâlikî, "Turuku huccâci'-ş-Şam ve Mısr", s. 52.
- 446 Sâlim, *el-Bahrü'l-Ahmer*, s. 22-3; Mâhir, *el-Bahriyye fi'l-Mısr*, s. 342; Schulze, "al-Suways", *El*, IX/912.
- 447 Honigmann, "Kulzüm", *İA*, VI/980.
- 448 Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, IV/1, s. 160.
- 449 Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, III/1, s. 198.
- 450 Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, III/1, s. 198; el-Kalkaşendî, *Subhu'l-a'şâ*, III/239.
- 451 Mâhir, *el-Bahriyye fi'l-Mısr*, s. 342; Bakır, "Orta Çağ İslam Dünyasında Deri, Tahta ve Kâğıt Sanayi", s. 129; Schulze, "al-Suways", *El*, IX/912.
- 452 Honigmann, "Kulzüm", *İA*, VI/980.
- 453 Mâhir, *el-Bahriyye fi'l-Mısr*, s. 339; Honigmann, "Kulzüm", *İA*, VI/979.
- 454 Abdulalim, *el-Milâha*, s. 79; Şemseddin Sâmi, *Kâmûsü'l-a'lâm*, V/3682.
- 455 Ya'kûbî, *Kitâbü'l-Büldân*, s. 340.
- 456 Ya'kûbî, *Kitâbü'l-Büldân*, s. 340.
- 457 el-Versilânî, *Nüzhetü'l-enzâr*, I/319.
- 458 Müstevfî, *Nüzhetü'l-kulûb*, s. 265.

- 459 el-Versilânî, *Nüzhetü'l-enzâr*, I/319.
- 460 Makdisî, *Ahsenü't-tekâsım*, s. 196.
- 461 İbn Havkal, *Sûretü'l-arz*, I/47; Makdisî, *Ahsenü't-tekâsım*, s. 196; Nâsır Hüsrev, *Sefernâme*, s. 64; Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, IV/1, s. 161; Makrîzî, *el-Hıtat*, I/213; Şemseddin Sâmî, *Kâmûsü'l-a'lâm*, V/3682.
- 462 Makdisî, *Ahsenü't-tekâsım*, s. 196.
- 463 İbn Havkal, *Sûretü'l-arz*, I/47; Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, IV/1, s. 161; Makrîzî, *el-Hıtat*, I/213.
- 464 Makdisî, *Ahsenü't-tekâsım*, s. 196; el-İdrîsî, *Nüzhetü'l-müş tâk*, I/348; Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, IV/1, s. 161; Şemseddin Sâmî, *Kâmûsü'l-a'lâm*, V/3682.
- 465 el-İdrîsî, *Nüzhetü'l-müş tâk*, I/348; Honigmann, "Kulzüm", *İA*, VI/980.
- 466 Makdisî, *Ahsenü't-tekâsım*, s. 196; Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, IV/1, s. 161.
- 467 Makdisî, *Ahsenü't-tekâsım*, s. 196.
- 468 Nâsır Hüsrev, *Sefernâme*, s. 79.
- 469 Bakır, "Orta Çağ İslam Dünyasında Deri, Tahta ve Kâğıt Sanayi", s. 810.
- 470 bkz. Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, IV/1, s. 160.
- 471 el-Hemdânî, *Sıfâtü Cezîreti'l-Arab*, s. 14.
- 472 Şemseddin Sâmî, *Kâmûsü'l-a'lâm*, IV/3163; "Akabe", *BL*, I/238; Mustafa Bilge, "Akabe", *DİA*, II/209; Parker ve Whitcomb, "Aqaba", s. 153.
- 473 Bilge, "Akabe", *DİA*, II/209.
- 474 Whitcomb, "Excavations in the Site of Medieval Aqaba", s. 123.
- 475 el-Kalkaşendî, *Subhu'l-a'şâ*, III/388.
- 476 Ebü'l-Fidâ, *Takvîmü'l-büldân*, s. 24.
- 477 Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, I/1, s. 423.
- 478 el-İdrîsî, *Nüzhetü'l-müş tâk*, I/350; Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, I/1, s. 423; Ebü'l-Fidâ, *Takvîmü'l-büldân*, s. 86.
- 479 İbn Hurdâzbih, *Kitâbü'l-Mesâlik*, s. 149; Ya'kûbî, *Kitâbü'l-Büldân*, s. 340-1; el-Istahrî, *Mesâlikü'l-memâlik*, s. 28; İbn Havkal, *Sûretü'l-arz*, I/40; Makdisî, *Ahsenü't-tekâsım*, s. 215; Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, I/1, s. 423; el-Kazvîni, *Âsâru'l-bilâd*, s. 103; Ebü'l-Fidâ, *Takvîmü'l-büldân*, s. 87; Sharon, "Aqabah (Aylah)", s. 89; Kâşif, *Mısr fî fecri'l-İslâm*, s. 297.
- 480 Ya'kûbî, *Kitâbü'l-Büldân*, s. 341; el-Istahrî, *Mesâlikü'l-memâlik*, s. 28; İbn Havkal, *Sûretü'l-arz*, I/40.
- 481 Ya'kûbî, *Kitâbü'l-Büldân*, s. 341; Makdisî, *Ahsenü't-tekâsım*, s. 215.
- 482 Ya'kûbî, *Kitâbü'l-Büldân*, s. 340; el-Istahrî, *Mesâlikü'l-memâlik*, s. 20; İbn Havkal, *Sûretü'l-arz*, I/18; Makdisî, *Ahsenü't-tekâsım*, s. 178-9; el-Mes'ûdî, *et-Tenbih*, s. 51; *Hudûdu'l-âlem*, s. 149; el-Bekrî, *Kitâbü'l-Mesâlik*, I/32; el-Kazvîni, *Âsâru'l-bilâd*, s. 103; el-Bekrî, *Cahiliye Arapları*, s. 123; Makrîzî, *el-Hıtat*, I/184-186.
- 483 Ya'kûbî, *Kitâbü'l-Büldân*, s. 340; Makdisî, *Ahsenü't-tekâsım*, s. 215; el-Bekrî, *Kitâbü'l-Mesâlik*, I/419; el-İdrîsî, *Nüzhetü'l-müş tâk*, I/345; İbn Ca'fer, *Kitâbu'l-Harâc*, s. 190.

- 484 Ya'kûbî, *Kitâbü'l-Büldân*, s. 340.
- 485 el-Istahrî, *Mesâlikü'l-memâlik*, s. 30; İbn Havkal, *Sûretü'l-arz*, I/46.
- 486 el-Bekrî, *Cahiliye Arapları*, s. 123; el-Bekrî, *Mu'cem*, I/135; Makrîzî, *el-Hıtat*, I/184.
- 487 İbnü'l-Fakîh, *Muhtasarı Kitâbi'l-Büldân*, s. 69; el-Istahrî, *Mesâlikü'l-memâlik*, s. 20; İbn Havkal, *Sûretü'l-arz*, I/18.
- 488 el-Istahrî, *Mesâlikü'l-memâlik*, s. 20; İbn Havkal, *Sûretü'l-arz*, I/18; Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, I/1, s. 422; Makrîzî, *el-Hıtat*, I/184-186.
- 489 Makdisî, *Ahsenü't-tekâsîm*, s. 249; *Hudûdu'l-âlem*, s. 149.
- 490 Makdisî, *Ahsenü't-tekâsîm*, s. 178-9; Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, I/1, s. 422; el-Kazvînî, *Âsârü'l-bilâd*, s. 103; el-Versilânî, *Nüzhetü'l-enzâr*, I/336.
- 491 İbn Ca'fer, *Kitâbu'l-Harâc*, s. 247; Makdisî, *Ahsenü't-tekâsîm*, s. 178-9; el-Kalkaşendî, *Subhu'l-a'şâ*, III/239, 312.
- 492 Makdisî, *Ahsenü't-tekâsîm*, s. 178-9.
- 493 İbn Havkal, *Sûretü'l-arz*, I/40; Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, I/1, s. 422; Makrîzî, *el-Hıtat*, I/184.
- 494 Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, I/1, s. 422-3.
- 495 Makdisî, *Ahsenü't-tekâsîm*, s. 178-9.
- 496 Bilge, "Akabe", *DİA*, II/209-10.
- 497 Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, III/2, s. 692; Şemseddin Sâmî, *Kâmûsu'l-a'lâm*, IV/3162.
- 498 "Akabe", *BL*, I/238.
- 499 bkz. Parker ve Whitcomb, "Aqaba", s. 153.
- 500 Makdisî, *Ahsenü't-tekâsîm*, s. 178-9.
- 501 Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, I/1, s. 423; Sharon, "Aqabah (Aylah)", s. 90.
- 502 Vahabî, *The Northern Hijaz*, s. 50.
- 503 el-Hemdânî, *Sıfâtü Cezîreti'l-Arab*, s. 182; Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, I/1, s. 423.
- 504 el-Bekrî, *Kitâbü'l-Mesâlik*, I/32.
- 505 Parker ve Whitcomb, "Aqaba", s. 153.
- 506 Sharon, bu kullanımın, İsrail Devleti tarafından bugünkü Akabe'nin karşı sahilinde kurulan Eilat şehriyle yeniden ihya edildiğini, modern Eilat'ın eski Eyle ile bir ilişkisinin olmadığını ileri sürmektedir (Sharon, "Aqabah (Aylah)", s. 89).
- 507 Parker ve Whitcomb, "Aqaba", s. 153.
- 508 Sharon, "Aqabah (Aylah)", s. 89.
- 509 Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, I/1, s. 422; Makrîzî, *el-Hıtat*, I/184; el-Versilânî, *Nüzhetü'l-enzâr*, I/335.
- 510 Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, I/1, s. 423.
- 511 Makrîzî, *el-Hıtat*, I/185.
- 512 Musil, "Eyle", *İA*, IV/420; "Eyle", *BL*, VII/3527.
- 513 Hitti, *İslam Tarihi*, I/67; Parker ve Whitcomb, "Aqaba", s. 153; Musil, "Eyle", *İA*, IV/420; Hourani, *Arab Seafaring*, s. 8.

- 514 Hitti, *İslam Tarihi*, I/67.
- 515 Hourani, *Arab Seafaring*, s. 9.
- 516 Şemseddin Sâmî, *Kâmûsü'l-a'lâm*, IV/3163.
- 517 Hourani, *Arab Seafaring*, s. 9; Musil, "Eyle", *İA*, IV/420.
- 518 Hourani, *Arab Seafaring*, s. 9; Parker ve Whitcomb, "Aqaba", s. 153.
- 519 Hitti, *İslam Tarihi*, I/68.
- 520 Hitti, *İslam Tarihi*, I/68.
- 521 Hourani, *Arab Seafaring*, s. 8; Parker ve Whitcomb, "Aqaba", s. 153.
- 522 Hourani, *Arab Seafaring*, s. 8-9.
- 523 Parker ve Whitcomb, "Aqaba", s. 153.
- 524 "Eyle", *BL*, VII/3527; Musil, "Eyle", *İA*, IV/420.
- 525 el-Kazvîni, *Âsârü'l-bilâd*, s. 103; Rentz, "Djazirat al-Arab", *EI*, II/548.
- 526 Parker ve Whitcomb, "Aqaba", s. 153.
- 527 Makrîzî, *el-Hıtat*, I/185.
- 528 Makrîzî, *el-Hıtat*, I/185-6.
- 529 Parker ve Whitcomb, "Aqaba", s. 154.
- 530 Hitti, *İslam Tarihi*, I/92-3.
- 531 Parker ve Whitcomb, "Aqaba", s. 154.
- 532 Yıldız, "Arabistan", *DİA*, III/253.
- 533 Hourani, *Arab Seafaring*, s. 34; Rentz, "Djazirat al-Arab", *EI*, II/548.
- 534 Hourani, *Arab Seafaring*, s. 34; Parker ve Whitcomb, "Aqaba", s. 154.
- 535 Parker ve Whitcomb, "Aqaba", s. 154.
- 536 Whitcomb, "The Misr of Ayla", s. 155.
- 537 Parker ve Whitcomb, "Aqaba", s. 154.
- 538 Musil, "Eyle", *İA*, IV/420; Hamîdullah, *İslam Peygamberi*, I/339.
- 539 Parker ve Whitcomb, "Aqaba", s. 154; Schick, "The Settlement Pattern of Southern Jordan", s. 152.
- 540 Başka rivayetler için ayrıca bkz. Schick, "The Settlement Pattern of Southern Jordan", s. 151.
- 541 "Eyle", *BL*, VII/238.
- 542 Parker ve Whitcomb, "Aqaba", s. 153.
- 543 Sharon, "Aqabah (Aylah)", s. 93.
- 544 Hamîdullah, *İslam Peygamberi*, I/652-3.
- 545 Ya'kûbî, *Târihu'l-Ya'kûbî*, I/387; el-Mes'ûdî, *et-Tenbîh*, s. 272.
- 546 el-Vâkîdî, *Kitâbü'l-Meğâzî*, III/1031; İbn Sa'd, *et-Tabakâtü'l-kübrâ*, I/289.
- 547 İbn Hişâm, *es-Sîretü'n-Nebeviyye*, III-IV/525; el-Belâzürî, *Fütûhu'l-büldân*, s. 59; Ebü'l-Fidâ, *Târih*, I/211; et-Taberî, *Târihu'l-ümem ve'l-mülûk*, III/108, 588; İbn Seyyidinnâs, *Uyûnu'l-eser*, II/297; İbn Manzûr, *Muhtasarü Târihi Dimaşk*, I/168; el-Bekrî, *Mu'cem*, I/135.
- 548 Ya'kûbî, *Kitâbü'l-Büldân*, s. 341; el-Mes'ûdî, *et-Tenbîh*, s. 272; el-Bekrî, *Mu'cem*, I/135; İbn Seyyidinnâs, *Uyûnu'l-eser*, II/297; İbn Kesîr, *el-Bidâye*, V/16.

- 549 İbn Hişâm, *es-Sîretü'n-Nebeviyye*, III-IV/525; İbn Sa'd, *et-Tabakâtü'l-kübrâ*, I/279; el-Belâzürî, *Fütûhu'l-büldân*, s. 85, 99; et-Taberî, *Târîhu'l-ümem ve'l-mülûk*, III/108; el-Mes'ûdî, *et-Tenbîh*, s. 272; el-Bekrî, *Kitâbü'l-Mesâlik*, I/421; Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, I/1, s. 422; İbnü'l-Esîr, *el-Kâmil*, II/280; Makrîzî, *el-Hutât*, I/185; Hamîdullah, *İslam Peygamberi*, I/340.
- 550 İbn Hişâm, *es-Sîretü'n-Nebeviyye*, III-IV/525; el-Vâkıdî, *Kitâbü'l-Meğâzî*, III/1031; İbn Sa'd, *et-Tabakâtü'l-kübrâ*, I/290; el-Cevziyye, *Zâdü'l-meâd*, III/537; İbn Kesîr, *el-Bidâye*, V/16.
- 551 el-Vâkıdî, *Kitâbü'l-Meğâzî*, III/1030; İbn Sa'd, *et-Tabakâtü'l-kübrâ*, II/166, I/290; Ya'kûbî, *Kitâbü'l-Büldân*, s. 341; Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, I/1, s. 423; İbn Manzûr, *Muhtasarü Târîhi Dimaşk*, I/168; İbn Kesîr, *el-Bidâye*, V/17; el-Kalkaşendî, *Subhu'l-a'sâ*, III/269.
- 552 İbn Manzûr, *Muhtasarü Târîhi Dimaşk*, I/168; İbn Kesîr, *el-Bidâye*, V/17; el-Kalkaşendî, *Subhu'l-a'sâ*, III/269.
- 553 Hamîdullah, *İslam Peygamberi*, I/340.
- 554 el-Bekrî, *Kitâbü'l-Mesâlik*, I/421.
- 555 Schick, "The Settlement Pattern of Southern Jordan", s. 152.
- 556 Schick, "The Settlement Pattern of Southern Jordan", s. 151-2.
- 557 Urve b. ez-Zübeyr, *Meğâzî Rasûlullah*, s. 229; İbn Hişâm, *es-Sîretü'n-Nebeviyye*, III-IV/525; el-Vâkıdî, *Kitâbü'l-Meğâzî*, III/1031; İbn Sa'd, *et-Tabakâtü'l-kübrâ*, II/166 ve I/277-8, 288-90; Ya'kûbî, *Târîhu'l-Ya'kûbî*, I/387; el-Belâzürî, *Fütûhu'l-büldân*, s. 85, 99; et-Taberî, *Târîhu'l-ümem ve'l-mülûk*, III/108; el-Mes'ûdî, *et-Tenbîh*, s. 272; İbn Seyyidinnâs, *Uyûnu'l-eser*, II/297; el-Cevziyye, *Zâdü'l-meâd*, III/537; Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, I/1, s. 422; el-Bekrî, *Mu'cem*, I/135; İbnü'l-Esîr, *el-Kâmil*, II/280; Ebü'l-Fidâ, *Târîh*, I/211; İbn Manzûr, *Muhtasarü Târîhi Dimaşk*, I/168.
- 558 Schick, "The Settlement Pattern of Southern Jordan", s. 152; Hamîdullah, *İslam Peygamberi*, I/340.
- 559 İbn Sa'd, *et-Tabakâtü'l-kübrâ*, II/166; el-Belâzürî, *Fütûhu'l-büldân*, s. 85; Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, I/1, s. 422.
- 560 Kallek, *Asr-ı Saâdette Yönetim-Piyasa İlişkisi*, s. 143.
- 561 el-Belâzürî, *Fütûhu'l-büldân*, s. 85; Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, I/1, s. 422; İbnü'l-Esîr, *el-Kâmil*, II/280.
- 562 Musil, "Eyle", *İA*, IV/420; Hitti, *İslam Tarihi*, I/176.
- 563 Schick, "The Settlement Pattern of Southern Jordan", s. 152; Sharon, "Aqabah (Aylah)", s. 90-1.
- 564 Parker ve Whitcomb, "Aqaba", s. 154; Musil, "Eyle", *İA*, IV/420.
- 565 Bu tartışmalar için bkz. Sharon, "Aqabah (Aylah)", s. 91-92.
- 566 Parker ve Whitcomb, "Aqaba", s. 154; Sharon, "Aqabah (Aylah)", s. 91.
- 567 Parker ve Whitcomb, "Aqaba", s. 154.
- 568 Sharon, "Aqabah (Aylah)", s. 91.
- 569 Parker ve Whitcomb, "Aqaba", s. 154.
- 570 Whitcomb, "The Misr of Ayla", s. 175; Parker ve Whitcomb, "Aqaba", s. 154; Sharon, "Aqabah (Aylah)", s. 91.

- 571 Sharon, "Aqabah (Aylah)", s. 92.
- 572 Sharon, "Aqabah (Aylah)", s. 91-2.
- 573 Parker ve Whitcomb, "Aqaba", s. 154.
- 574 Sharon, "Aqabah (Aylah)", s. 92.
- 575 Ya'kûbî, *Kitâbü'l-Büldân*, s. 341; Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, I/1, s. 423; Makrîzî, *el-Hıtat*, I/184; el-Versilânî, *Nüzhetü'l-enzâr*, I/335.
- 576 Sharon, "Aqabah (Aylah)", s. 90.
- 577 el-Belâzürî, *Ensâbü'l-eşrâf*, VI/70; Cobb, "Scholars and Society at Early Islamic Ayla", s. 427.
- 578 el-Belâzürî, *Ensâbü'l-eşrâf*, VI/181; Diyarbekrî, *Târîhu'l-hamîs*, II/259.
- 579 et-Taberî, *Târîhu'l-ümem ve'l-mülûk*, IV/442.
- 580 Cobb, "Scholars and Society at Early Islamic Ayla", s. 425.
- 581 el-Belâzürî, *Fütûhu'l-büldân*, s. 157.
- 582 *Ahbârü'd-Devleti'l-Abbâsiyye*, s. 107.
- 583 el-Belâzürî, *Ensâbü'l-eşrâf*, VI/70.
- 584 Sharon, "Aqabah (Aylah)", s. 90.
- 585 Makrîzî, *el-Hıtat*, I/184.
- 586 Cobb, "Scholars and Society at Early Islamic Ayla", s. 424.
- 587 Parker ve Whitcomb, "Aqaba", s. 154.
- 588 Parker ve Whitcomb, "Aqaba", s. 154; Cobb, "Scholars and Society at Early Islamic Ayla", s. 421.
- 589 Makrîzî, *el-Hıtat*, I/185; el-Versilânî, *Nüzhetü'l-enzâr*, I/335; Parker ve Whitcomb, "Aqaba", s. 154; Cobb, "Scholars and Society at Early Islamic Ayla", s. 417; Musil, "Eyle", *İA*, IV/420.
- 590 Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, I/1, s. 423.
- 591 İbn Sa'd, *et-Tabakâtü'l-kübrâ*, VII/519-20.
- 592 Cobb, "Scholars and Society at Early Islamic Ayla", s. 422, 427.
- 593 İbn Sa'd, *et-Tabakâtü'l-kübrâ*, VII/519-20.
- 594 Schick, "The Settlement Pattern of Southern Jordan", s. 153; Sharon, "Aqabah (Aylah)", s. 92; Cobb, "Scholars and Society at Early Islamic Ayla", s. 417, 420-3, 427.
- 595 Cobb, "Scholars and Society at Early Islamic Ayla", s. 417, 421.
- 596 Parker ve Whitcomb, "Aqaba", s. 154; Whitcomb, "Excavations in the Site of Medieval Aqaba", s. 123.
- 597 Makrîzî, *el-Hıtat*, I/185.
- 598 Sharon, "Aqabah (Aylah)", s. 89-90.
- 599 Musil, "Eyle", *İA*, IV/420; Sharon, "Aqabah (Aylah)", s. 90.
- 600 Musil, "Eyle", *İA*, IV/420.
- 601 Sharon, "Aqabah (Aylah)", s. 90.
- 602 Makrîzî, *el-Hıtat*, I/185.
- 603 Parker ve Whitcomb, "Aqaba", s. 154.
- 604 Cobb, "Scholars and Society at Early Islamic Ayla", s. 419.

- 605 Makrîzî, *el-Hutat*, I/185; Parker ve Whitcomb, "Aqaba", s. 154; Bilge, "Akabe", *DİA*, II/210; Musil, "Eyle", *İA*, IV/420; Sharon, "Aqabah (Aylah)", s. 89; Şeşen, *Salâhaddin Eyyubi ve Devlet*, s. 60; Cobb, "Scholars and Society at Early Islamic Ayla", s. 419.
- 606 Ebü'l-Fidâ, *Takvîmü'l-büldân*, s. 86-7.
- 607 Musil, "Eyle", *İA*, IV/420; Zeki Fehmî, *Turuku't-ticâreti'd-düveliyye*, s. 141.
- 608 Zeki Fehmî, *Turuku't-ticâreti'd-düveliyye*, s. 141; Schick, "The Settlement Pattern of Southern Jordan", s. 153-4; Parker ve Whitcomb, "Aqaba", s. 153; Musil, "Eyle", *İA*, IV/420; Bilge, "Akabe", *DİA*, II/210.
- 609 el-Istahrî, *Mesâlikü'l-memâlik*, s. 33; İbn Havkal, *Sûretü'l-arz*, I/48; el-İdrîsî, *Nüzhetü'l-müştâk*, I/350; Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, I/1, s. 422; Ebü'l-Fidâ, *Takvîmü'l-büldân*, s. 87; el-Kalkaşendî, *Subhu'l-a'şâ*, III/388.
- 610 Ya'kûbî, *Kitâbü'l-Büldân*, s. 340-1; İbn Havkal, *Sûretü'l-arz*, I/48; Makdisî, *Ahsenü't-tekâsîm*, s. 178-9; el-İdrîsî, *Nüzhetü'l-müştâk*, I/350; Makrîzî, *el-Hutat*, I/184; el-Versilânî, *Nüzhetü'l-enzâr*, I/335.
- 611 el-Istahrî, *Mesâlikü'l-memâlik*, s. 33; İbn Havkal, *Sûretü'l-arz*, I/48; Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, I/1, s. 422; Makrîzî, *el-Hutat*, I/184.
- 612 Ya'kûbî, *Kitâbü'l-Büldân*, s. 340.
- 613 Ya'kûbî, *Kitâbü'l-Büldân*, s. 340; el-Bekrî, *Kitâbü'l-Mesâlik*, I/420; Makdisî, *Ahsenü't-tekâsîm*, s. 178-9; el-Versilânî, *Nüzhetü'l-enzâr*, I/335.
- 614 el-Kalkaşendî, *Subhu'l-a'şâ*, III/388.
- 615 el-Istahrî, *Mesâlikü'l-memâlik*, s. 33; İbn Havkal, *Sûretü'l-arz*, I/48; Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, I/1, s. 422; Ebü'l-Fidâ, *Takvîmü'l-büldân*, s. 87; el-Kalkaşendî, *Subhu'l-a'şâ*, III/388; el-Versilânî, *Nüzhetü'l-enzâr*, I/335.
- 616 el-Bekrî, *Kitâbü'l-Mesâlik*, I/420; Makrîzî, *el-Hutat*, I/184; el-Versilânî, *Nüzhetü'l-enzâr*, I/335.
- 617 Ya'kûbî, *Kitâbü'l-Büldân*, s. 341; Makrîzî, *el-Hutat*, I/184; el-Versilânî, *Nüzhetü'l-enzâr*, I/335.
- 618 Makdisî, *Ahsenü't-tekâsîm*, s. 178-9.
- 619 el-Istahrî, *Mesâlikü'l-memâlik*, s. 33; İbn Havkal, *Sûretü'l-arz*, I/30; Makdisî, *Ahsenü't-tekâsîm*, s. 178-9; Makrîzî, *el-Hutat*, I/184.
- 620 İbn Sa'd, *et-Tabakâtü'l-kübrâ*, I/277; el-Kettânî, *et-Terâtibu'l-idâriyye*, II/321.
- 621 el-Bekrî, *Kitâbü'l-Mesâlik*, I/420.
- 622 İbn Havkal, *Sûretü'l-arz*, I/48; el-Bekrî, *Kitâbü'l-Mesâlik*, I/420; Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, I/1, s. 422; el-Kazvinî, *Âsârü'l-bilâd*, s. 103; Ebü'l-Fidâ, *Takvîmü'l-büldân*, s. 87; el-Kalkaşendî, *Subhu'l-a'şâ*, III/388; Makrîzî, *el-Hutat*, I/184-5; el-Versilânî, *Nüzhetü'l-enzâr*, I/336.
- 623 İbn Havkal, *Sûretü'l-arz*, I/48; el-Istahrî, *Mesâlikü'l-memâlik*, s. 33; el-Bekrî, *Kitâbü'l-Mesâlik*, I/420-1; Makrîzî, *el-Hutat*, I/184; el-Versilânî, *Nüzhetü'l-enzâr*, I/336.
- 624 el-Istahrî, *Mesâlikü'l-memâlik*, s. 33; İbn Havkal, *Sûretü'l-arz*, I/48; Makdisî, *Ahsenü't-tekâsîm*, s. 178-9. Buranın Eyle ile Tur arasında yer alan başka bir köy olduğuna veya Taberiyye veya Medyen ile Aynune arasında bir başka

- yere işaret ettiğine dair başka rivayetler için bkz. Makrîzî, *el-Hıtat*, I/184; el-Versilânî, *Nüzhetü'l-enzâr*, I/336.
- 625 Makrîzî, *el-Hıtat*, I/185; el-Versilânî, *Nüzhetü'l-enzâr*, I/336.
- 626 İbn Havkal, *Sûretü'l-arz*, I/48; Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, I/1, s. 422; İbnü'l-Esir, *el-Kâmil*, I/223; el-Kazvîni, *Âsârü'l-bilâd*, s. 103; Makrîzî, *el-Hıtat*, I/184-5.
- 627 Makrîzî, *el-Hıtat*, I/185.
- 628 el-Istahrî, *Mesâlikü'l-memâlik*, s. 33; İbn Havkal, *Sûretü'l-arz*, I/48; Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, I/1, s. 422; İbnü'l-Esir, *el-Kâmil*, I/223; el-Kazvîni, *Âsârü'l-bilâd*, s. 103; Ebü'l-Fidâ, *Takvîmü'l-büldân*, s. 87; Makrîzî, *el-Hıtat*, I/184-5.
- 629 Mübârek, *el-Hıtatü'l-Tevfikiyye*, XIV/56.
- 630 Holt, *Haçlılar Çağı*, s. 132.
- 631 Sâlim, *el-Bahrü'l-Ahmer*, s. 41-2.
- 632 Becker, "Ayzab", *İA*, II/80.
- 633 Sâlim, *el-Bahrü'l-Ahmer*, s. 39-40.
- 634 el-Istahrî, *Mesâlikü'l-memâlik*, s. 54; el-İdrîsî, *Nüzhetü'l-müşâk*, I/46; Ebü'l-Fidâ, *Takvîmü'l-büldân*, s. 121.
- 635 el-İdrîsî, *Nüzhetü'l-müşâk*, I/134.
- 636 Nâsır Hüsrev, *Sefernâme*, s. 99.
- 637 Ebü'l-Fidâ, *Takvîmü'l-büldân*, s. 121; İbn Dokmak, *Kitâbu'l-İntisâr*, s. 35.
- 638 İbn Havkal, *Sûretü'l-arz*, I/150, 162.
- 639 Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, IV/1, s. 159.
- 640 el-Istahrî, *Mesâlikü'l-memâlik*, s. 54.
- 641 Makrîzî, *el-Hıtat*, I/197.
- 642 Nâsır Hüsrev, *Sefernâme*, s. 98-9.
- 643 Ebü'l-Fidâ, *Takvîmü'l-büldân*, s. 121; İbn Dokmak, *Kitâbu'l-İntisâr*, s. 35.
- 644 Sâlim, *el-Bahrü'l-Ahmer*, s. 39.
- 645 İbn Havkal, *Sûretü'l-arz*, I/162; el-Mes'ûdî, *Mürücü'z-zeheb*, II/18; Nâsır Hüsrev, *Sefernâme*, s. 98-9; el-Bekrî, *Kitâbü'l-Mesâlik*, II/619; İbn Cübeyr, *Rihle*, s. 48; Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, IV/1, s. 159; el-Himyerî, *Ravzu'l-mi'târ*, s. 485; el-Kazvîni, *Âsârü'l-bilâd*, s. 11; Ebü'l-Fidâ, *Takvîmü'l-büldân*, s. 121; İbn Battûta, İbn Battûta Seyahatnamesi, I/72.
- 646 Özyayın, "Bece", *DİA*, V/285.
- 647 el-Mes'ûdî, *Mürücü'z-zeheb*, II/18.
- 648 Hasan, *İslâm Tarihi*, III/17.
- 649 Nâsır Hüsrev, *Sefernâme*, s. 98-9; *Kitâbu'l-İstisâr*, s. 85; el-Bekrî, *Kitâbü'l-Mesâlik*, I/326; el-İdrîsî, *Nüzhetü'l-müşâk*, I/134; Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, IV/1, s. 159; Ebü'l-Fidâ, *Târîh*, I/150; İbn Battûta, İbn Battûta Seyahatnamesi, I/72; Makrîzî, *el-Hıtat*, I/197.
- 650 İbnü'l-Fakih, *Muhtasarı Kitâbi'l-Büldân*, s. 78; el-Istahrî, *Mesâlikü'l-memâlik*, s. 5; Makrîzî, *el-Hıtat*, I/197.

- 651 Nâsır Hüsrev, *Sefernâme*, s. 98-9; Sâlim, *el-Bahrü'l-Ahmer*, s. 121, 215; Hasan, *İslâm Tarihi*, III/17; Özeydın, "Bece", *DİA*, V/285.
- 652 Ya'kûbî, *Kitâbü'l-Büldân*, s. 336.
- 653 el-İdrîsî, *Nüzhetü'l-müştak*, I/46; İbnü'l-Esîr, *el-Kâmil*, VII/77.
- 654 Ya'kûbî, *Kitâbü'l-Büldân*, s. 336; el-İdrîsî, *Nüzhetü'l-müştak*, I/46. Ayrıca bkz. Sâlim, *el-Bahrü'l-Ahmer*, s. 121.
- 655 Ya'kûbî, *Kitâbü'l-Büldân*, s. 333-4; el-İstahrî, *Mesâlikü'l-memâlik*, s. 5; İbn Havkal, *Sûretü'l-arz*, I/162; el-Mes'ûdî, *Mürûcû'z-zeheb*, II/19; el-Himyerî, *Ravzu'l-mi'târ*, s. 485; el-Bekrî, *Kitâbü'l-Mesâlik*, I/325; İbn Cübeyr, *Rihle*, s. 46; el-Kazvînî, *Âsâru'l-bilâd*, s. 11; el-Kalkaşendî, *Subhu'l-a'sâ*, V/274; Makrîzî, *el-Hutat*, I/197; *Kitâbu'l-İstibsâr*, s. 85-6.
- 656 *itâbu'l-İstibsâr*, s. 86; el-Bekrî, *Kitâbü'l-Mesâlik*, I/325; el-Kazvînî, *Âsâru'l-bilâd*, s. 11.
- 657 Ya'kûbî, *Kitâbü'l-Büldân*, s. 337; el-Bekrî, *Kitâbü'l-Mesâlik*, I/326; el-İdrîsî, *Nüzhetü'l-müştak*, I/47; Makrîzî, *el-Hutat*, I/197.
- 658 Ya'kûbî, *Kitâbü'l-Büldân*, s. 334-7; *Kitâbu'l-İstibsâr*, s. 85; el-İstahrî, *Mesâlikü'l-memâlik*, s. 5; Makrîzî, *el-Hutat*, I/197; Hasan, *İslâm Tarihi*, III/18; Becker, "Ayzab", *İA*, II/80; Özeydın, "Bece", *DİA*, V/285.
- 659 Önkâl, "Cüheyne", *DİA*, VIII/107.
- 660 Ya'kûbî, *Kitâbü'l-Büldân*, s. 333.
- 661 Ya'kûbî, *Kitâbü'l-Büldân*, s. 334; İbn Havkal, *Sûretü'l-arz*, I/150; el-Mes'ûdî, *Mürûcû'z-zeheb*, II/19; Makrîzî, *el-Hutat*, I/197; *Kitâbu'l-İstibsâr*, s. 85.
- 662 Ya'kûbî, *Kitâbü'l-Büldân*, s. 335; İbn Havkal, *Sûretü'l-arz*, I/150; el-Mes'ûdî, *Mürûcû'z-zeheb*, II/19.
- 663 el-Bekrî, *Kitâbü'l-Mesâlik*, II/619.
- 664 el-Mes'ûdî, *Mürûcû'z-zeheb*, II/19; Nâsır Hüsrev, *Sefernâme*, s. 98-9; Ebü'l-Fidâ, *Târîh*, I/150; el-Kalkaşendî, *Subhu'l-a'sâ*, V/273.
- 665 el-Bekrî, *Kitâbü'l-Mesâlik*, I/326; Nâsır Hüsrev, *Sefernâme*, s. 98-9; İbnü'l-Esîr, *el-Kâmil*, VII/77; Makrîzî, *el-Hutat*, I/194.
- 666 Makrîzî, *el-Hutat*, I/200; Hasan, *İslâm Tarihi*, III/17.
- 667 el-Belâzürî, *Fütûhu'l-büldân*, s. 341-2, İbnü'l-Esîr, *el-Kâmil*, VII/77-9; Makrîzî, *el-Hutat*, I/196.
- 668 İbn Cübeyr, *Rihle*, s. 45-6.
- 669 Sâlim, *el-Bahrü'l-Ahmer*, s. 121.
- 670 el-Bekrî, *Kitâbü'l-Mesâlik*, II/620; el-Kalkaşendî, *Subhu'l-a'sâ*, V/274.
- 671 Ya'kûbî, *Kitâbü'l-Büldân*, s. 335.
- 672 el-Kalkaşendî, *Subhu'l-a'sâ*, V/274.
- 673 Nâsır Hüsrev, *Sefernâme*, s. 98.
- 674 Makrîzî, *el-Hutat*, I/202.
- 675 el-Hemdânî, *Sıfâtu Cezîretü'l-Arab*, s. 8; el-İdrîsî, *Nüzhetü'l-müştak*, I/132.
- 676 Kavsi, *Ticâretü Mısır*, s. 128.
- 677 İbn Cübeyr, *Rihle*, s. 45; Makrîzî, *el-Hutat*, I/202; Hasan, *İslâm Tarihi*, VI/74; Kavsi, *Ticâretü Mısır*, s. 128.

- 678 Sâlim, *el-Bahrü'l-Ahmer*, s. 44-5; Mez, *İslâm'ın Rönesansı*, s. 575.
- 679 İbn Hurdâzbih, *Kitâbü'l-Mesâlik*, s. 153-4; Nâsır Hüsrev, *Sefernâme*, s. 98; İbn Cübeyr, *Rihle*, s. 32-49; Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, III/2, s. 751; el-Ömerî, *Mesâlikü'l-epsâr*, s. 86-7; el-Kalkaşendî, *Subhu'l-a'şâ*, III/464. Ayrıca bkz. Hasan, *İslâm Tarihi*, VI/74; Heyd, *Yakın-Doğu Ticaret Tarihi*, s. 426; Şeşen, *Salâhaddîn Eyyubi ve Devlet*, s. 290; Abdulalim, *el-Milâha*, s. 80; Sâlim, *el-Bahrü'l-Ahmer*, s. 67.
- 680 Abdulmun'im Muhammed, *el-Alâkatu beyne Mısr ve'l-Hicaz*, s. 290.
- 681 Ya'kübî, *Kitâbü'l-Büldân*, s. 335; el-Bekrî, *Kitâbü'l-Mesâlik*, II/619; İbn Cübeyr, *Rihle*, s. 45; Ebü'l-Fidâ, *Takvîmü'l-büldân*, s. 121; Makrîzî, *el-Hıtat*, I/202; Hasan, *İslâm Tarihi*, VI/74; Kavsi, *Ticâretü Mısr*, s. 128.
- 682 Sâlim, *el-Bahrü'l-Ahmer*, s. 67.
- 683 Arenson, "Ships and Shipbuilding", s. 246.
- 684 İbn Cübeyr, *Rihle*, s. 40-1; el-Ömerî, *Mesâlikü'l-epsâr*, s. 86; Heyd, *Yakın-Doğu Ticaret Tarihi*, s. 425.
- 685 Ebü'l-Fidâ, *Takvîmü'l-büldân*, s. 111.
- 686 Heyd, *Yakın-Doğu Ticaret Tarihi*, s. 425.
- 687 Cohen, *Orta Çağ'da Yahudiler*, s. 145.
- 688 Hasan, *İslâm Tarihi*, VI/73.
- 689 Darkot, "Kızıldeniz", *İA*, VI/797.
- 690 Sâlim, *el-Bahrü'l-Ahmer*, s. 67.
- 691 Makdisî, *Ahsenü't-tekâsîm*, s. 78; Sâlim, *el-Bahrü'l-Ahmer*, s. 44-5; Ukayl, "Ehemmiyyetü'l-mevki'i'l-cografî", s. 51.
- 692 Darkot, "Kızıldeniz", *İA*, VI/797.
- 693 Sâlim, *el-Bahrü'l-Ahmer*, s. 44-5; Mez, *İslâm'ın Rönesansı*, s. 575.
- 694 el-Bekrî, *Kitâbü'l-Mesâlik*, II/619; İbn Cübeyr, *Rihle*, s. 45; Ebü'l-Fidâ, *Takvîmü'l-büldân*, s. 121; İbn Dokmak, *Kitâbu'l-İntisâr*, s. 35; Makrîzî, *el-Hıtat*, I/202; Zeki Fehmî, *Turuku't-ticâretü'd-düveliyye*, s. 142-3; Holt, *Haçlılar Çağı*, s. 132.
- 695 Şeşen, *Salâhaddîn Eyyubi ve Devlet*, s. 291.
- 696 Sâlim, *el-Bahrü'l-Ahmer*, s. 41-2.
- 697 İbn Cübeyr, *Rihle*, s. 45, 49; Makrîzî, *el-Hıtat*, I/203.
- 698 Nâsır Hüsrev, *Sefernâme*, s. 99-100.
- 699 el-İdrisî, *Nüzhetü'l-müşâk*, I/134.
- 700 Ebü'l-Fidâ, *Târih*, I/150.
- 701 İbn Cübeyr, *Rihle*, s. 49; Makrîzî, *el-Hıtat*, I/203.
- 702 Nâsır Hüsrev, *Sefernâme*, s. 98-9.
- 703 İbn Battûta, İbn Battûta Seyahatnamesi, I/72; Makrîzî, *el-Hıtat*, I/194.
- 704 İbn Cübeyr, *Rihle*, s. 45; Makrîzî, *el-Hıtat*, I/202; el-Himyerî, *Ravzu'l-mi'târ*, s. 423.
- 705 Sâlim, *el-Bahrü'l-Ahmer*, s. 47.
- 706 İbn Cübeyr, *Rihle*, s. 45.
- 707 İbn Cübeyr, *Rihle*, s. 45; Makrîzî, *el-Hıtat*, I/202.

- 708 Nâsır Hüsrev, *Sefernâme*, s. 98.
- 709 el-İdrisî, *Nüzhetü'l-müştâk*, I/134; Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, III/2, s. 751.
- 710 Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, III/2, s. 751.
- 711 İbn Battûta, İbn Battûta Seyahatnamesi, I/72.
- 712 İbn Battûta, İbn Battûta Seyahatnamesi, I/72.
- 713 el-İdrisî, *Nüzhetü'l-müştâk*, I/135.
- 714 Nâsır Hüsrev, *Sefernâme*, s. 100.
- 715 Hasan, *İslâm Tarihi*, VI/144.
- 716 İbn Cübeyr, *Rihle*, s. 45; Makrîzî, *el-Hıtat*, I/203; Nâsır Hüsrev, *Sefernâme*, s. 98; Hasan, *İslâm Tarihi*, VI/73; Sâlim, *el-Bahrü'l-Ahmer*, s. 121-2.
- 717 Nâsır Hüsrev, *Sefernâme*, s. 99-100.
- 718 İbn Cübeyr, *Rihle*, s. 46; Makrîzî, *el-Hıtat*, I/203; Hasan, *İslâm Tarihi*, VI/73; Sâlim, *el-Bahrü'l-Ahmer*, s. 121.
- 719 Sâlim, *el-Bahrü'l-Ahmer*, s. 121.
- 720 el-İdrisî, *Nüzhetü'l-müştâk*, I/135; Nâsır Hüsrev, *Sefernâme*, s. 100; Makrîzî, *el-Hıtat*, I/203.
- 721 Makrîzî, *el-Hıtat*, I/203; Nâsır Hüsrev, *Sefernâme*, s. 98; Sâlim, *el-Bahrü'l-Ahmer*, s. 122; Hasan, *İslâm Tarihi*, VI/73; Becker, "Ayzab", *IA*, II/80.
- 722 Hasan, *İslâm Tarihi*, VI/74.
- 723 Zeki Fehmî, *Turuku't-ticâreti'd-düveliyye*, s. 142-3.
- 724 İbn Cübeyr, *Rihle*, s. 43-4.
- 725 Nâsır Hüsrev, *Sefernâme*, s. 62.
- 726 Wiet, "Saïd", *IA*, X/78; Abdulalim, *el-Milâha*, s. 80; Kâşif, *Mısr fî fecri'l-İslâm*, s. 295.
- 727 Sâlim, *el-Bahrü'l-Ahmer*, s. 42.
- 728 Abdulmun'im Muhammed, *el-Alâkatu beyne Mısr ve'l-Hicaz*, s. 290.
- 729 Makrîzî, *el-Hıtat*, I/202; Abdulmun'im Muhammed, *el-Alâkatu beyne Mısr ve'l-Hicaz*, s. 290; Sâlim, *el-Bahrü'l-Ahmer*, s. 42; Kavsi, *Ticâretü Mısr*, s. 129; Ukayl, "Ehemmiyyetü'l-mevki'i'l-cografî", s. 51; Mâlikî, "Turuku huccâci'-ş-Şam ve Mısr", s. 52-3.
- 730 Makrîzî, *el-Hıtat*, I/357; II/126-131.
- 731 *Doğuştan Günümüze Büyük İslam Tarihi*, V/183-4.
- 732 Hasan, *İslâm Tarihi*, VI/73.
- 733 Hasan, *İslâm Tarihi*, VI/73; Heyd, *Yakın-Doğu Ticaret Tarihi*, s. 424; Sâlim, *el-Bahrü'l-Ahmer*, s. 42.
- 734 Sâlim, *el-Bahrü'l-Ahmer*, s. 20, 23; Christides, "Navies, Islamic", *DMA*, IX/74; Abdulalim, *el-Milâha*, s. 80.
- 735 Makrîzî, *el-Hıtat*, I/202; Hasan, *İslâm Tarihi*, VI/73-4; Abdulmun'im Muhammed, *el-Alâkatu beyne Mısr ve'l-Hicaz*, s. 290.
- 736 İbn Cübeyr, *Rihle*, s. 48, 52.
- 737 Makrîzî, *el-Hıtat*, I/202; Hasan, *İslâm Tarihi*, VI/73.
- 738 Makrîzî, *el-Hıtat*, I/202; Hasan, *İslâm Tarihi*, VI/74; Abdulmun'im Muhammed, *el-Alâkatu beyne Mısr ve'l-Hicaz*, s. 290.

- 739 Makrîzî, *el-Hutat*, I/202; Sâlim, *el-Bahrü'l-Ahmer*, s. 43; Becker, "Ayzab", *İA*, II/80.
- 740 Sâlim, *el-Bahrü'l-Ahmer*, s. 43; Garcin, "Kuseyr", *EI*, V/519; Darkot, "Kızıldeniz", *İA*, VI/797.
- 741 Makrîzî, *el-Hutat*, I/202-3.
- 742 Zeki Fehmî, *Turuku't-ticâreti'd-düveliyye*, s. 143-4.
- 743 Mâlikî, "Turuku huccâci'-ş-Şam ve Mısır", s. 52.
- 744 Sâlim, *el-Bahrü'l-Ahmer*, s. 28-9; Arenson, "Ships and Shipbuilding", s. 246.
- 745 Canard, "Fatimids", *EI*, II/861.
- 746 Arenson, "Ships and Shipbuilding", s. 246.
- 747 Lewis, "Fatımiler ve Hindistan Yolu", s. 358.
- 748 İbn Memmâtî, *Kitâbü Kavânîni'd-devâvîn*, s. 327.
- 749 el-Kalkaşendî, *Subhu'l-a'şâ*, III/464; Sâlim, *el-Bahrü'l-Ahmer*, s. 32; Kavsi, *Ticâretü Mısır*, s. 103.
- 750 Kayseriyyeden kastedilen, daha çok lüks eşyanın satılıp imal edildiği büyük ticaret hanları idi. *Funduk*lara ise, önceleri sadece depo vazifesi gören binaları ifade etmek için kullanılırken, XII. asrın ortalarından sonra çarşı ve han olarak da kullanılmaya başlanmıştır (Şeşen, *Salâhaddîn Eyyubi ve Devlet*, s. 295).
- 751 İbn Cübeyr, *Rihle*, s. 43-4.
- 752 el-Kalkaşendî, *Subhu'l-a'şâ*, III/520-4; Kavsi, *Ticâretü Mısır*, s. 129; Sâlim, *el-Bahrü'l-Ahmer*, s. 28; Colin ve Cahen, "Dâr al-Sinâ'a", *EI*, II/130.
- 753 Sâlim, *el-Bahrü'l-Ahmer*, s. 43-4.
- 754 Hasan, *İslâm Tarihi*, VI/73-4.
- 755 Sâlim, *el-Bahrü'l-Ahmer*, s. 123; Rifâî, *el-İslâm*, s. 210.
- 756 İbn Cübeyr, *Rihle*, s. 47; Makrîzî, *el-Hutat*, I/203; Mâhir, *el-Bahriyye fi'l-Mısır*, s. 192-3.
- 757 Rifâî, *el-İslâm*, s. 209.
- 758 Makrîzî, *el-Hutat*, I/482; Zeki Fehmî, *Turuku't-ticâreti'd-düveliyye*, s. 143-4.
- 759 Makrîzî, *el-Hutat*, I/203.
- 760 Nâsir Hüsrev, *Sefernâme*, s. 98; Kavsi, *Ticâretü Mısır*, s. 129.
- 761 Sâlim, *el-Bahrü'l-Ahmer*, s. 39.
- 762 el-İdrîsî, *Nüzhetü'l-müştâk*, I/134-5; İbn Battûta, İbn Battûta Seyahatnamesi, I/72; Zeki Fehmî, *Turuku't-ticâreti'd-düveliyye*, s. 142.
- 763 el-İdrîsî, *Nüzhetü'l-müştâk*, I/135; İbnü'l-Mücâvir, *Sıfâtü bilâdi'l-Yemen*, s. 48.
- 764 el-İdrîsî, *Nüzhetü'l-müştâk*, I/135; el-Kalkaşendî, *Subhu'l-a'şâ*, III/466. Ayrıca bkz. Sâlim, *el-Bahrü'l-Ahmer*, s. 55-6.
- 765 el-Kalkaşendî, *Subhu'l-a'şâ*, III/466.
- 766 Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, II/2, s. 634; İbnü'l-Mücâvir, *Sıfâtü bilâdi'l-Yemen*, s. 110; Sâlim, *el-Bahrü'l-Ahmer*, s. 125.
- 767 İbnü'l-Esîr, *el-Kâmil*, VII/263-4; Sâlim, *el-Bahrü'l-Ahmer*, s. 40-1.
- 768 el-İdrîsî, *Nüzhetü'l-müştâk*, I/138; Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, III/1, s. 301; İbnü'l-Mücâvir, *Sıfâtü bilâdi'l-Yemen*, s. 42-3; el-Ezrâkî, *Ahbâru*

Mekke, II/75; el-Fâsî, *Şifâu'l-garâm*, I/141; el-Hicâzî, *es-Silah ve'l-udde*, s. 25; es-Senûsî, *er-Rihletü'l-Hicâziyye*, II/159; Abdulalim, *el-Milâha*, s. 81; Vahabi, *The Northern Hijaz*, s. 91.

- 769 İbnü'l-Mücâvir, *Sıfâtü bilâdi'l-Yemen*, s. 42.
- 770 el-İdrîsî, *Nüzhetü'l-müştak*, I/138.
- 771 Mâhir, *el-Bahriyye fi'l-Mısr*, s. 276.
- 772 Cevâd Ali, *el-Mufasssal*, VII/272; Lammens, "Mekke", *İA*, VII/635.
- 773 İbn İshâk, *Siretü İbn İshâk*, s. 83; İbn Hişâm, *es-Siretü'n-Nebeviyye*, I-II/193; Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, III/1, s. 301; İbnü'l-Esir, *el-Kâmil*, II/44; İbn Haldûn, *Mukaddime*, II/244; İbn Kesîr, *el-Bidâye*, II/301; Müstevfî, *Nüzhetü'l-kulûb*, s. 6; Cevâd Ali, *el-Mufasssal*, VII/273; Abdulalim, *el-Milâha*, s. 20; Mâhir, *el-Bahriyye fi'l-Mısr*, s. 276.
- 774 Müstevfî, *Nüzhetü'l-kulûb*, s. 6.
- 775 İbn Hişâm, *es-Siretü'n-Nebeviyye*, I-II/193; el-Ezrâkî, *Ahbâru Mekke*, II/107; İbn Kesîr, *el-Bidâye*, II/301. Ayrıca bkz. Hamidullah, *İslam Peygamberi*, I/69; II/869; Mâhir, *el-Bahriyye fi'l-Mısr*, s. 274; Köksal, *Hz. Muhammed ve İslamiyet - Mekke Devri*, s. 106.
- 776 Hamidullah, *İslam Peygamberi*, II/869.
- 777 Mâhir, *el-Bahriyye fi'l-Mısr*, s. 274.
- 778 Müstevfî, *Nüzhetü'l-kulûb*, s. 6.
- 779 İbn Sa'd, *et-Tabakâtü'l-kübrâ*, I/204; İbn Kesîr, *el-Bidâye*, III/66; el-Cevziyye, *Zâdü'l-meâd*, I/97; Diyarbekrî, *Târîhu'l-hamîs*, I/288.
- 780 Öztürk, *Etiyopya'da İslamiyet*, I/78.
- 781 Lammens, "Mekke", *İA*, VII/635; Mâhir, *el-Bahriyye fi'l-Mısr*, s. 276.
- 782 Cevâd Ali, *el-Mufasssal*, VII/273; Mâhir, *el-Bahriyye fi'l-Mısr*, s. 274.
- 783 el-Vâkîdî, *Kitâbü'l-Meğâzî*, III/983; İbn Sa'd, *et-Tabakâtü'l-kübrâ*, II/163; İbn Seyyidinnâs, *Uyûnu'l-eser*, II/278; el-Cevziyye, *Zâdü'l-meâd*, III/227.
- 784 İbnü'l-Mücâvir, *Sıfâtü bilâdi'l-Yemen*, s. 42; Lammens, "Mekke", *İA*, VII/635; Yüksel, *İslam'ın İlk Döneminde Ticari Hayat*, s. 57; Mâhir, *el-Bahriyye fi'l-Mısr*, s. 276.
- 785 Greenlaw, *The Coral Buildings of Suakin*, s. 9.
- 786 Grohmann, "Sevakin", *İA*, X/523; Şemseddin Sâmi, *Kâmûsü'l-a'lâm*, IV/2669; *Rehber-i Bahr-i Ahmer*, s. 146.
- 787 Hofheinz, "Sawakin", *El*, IX/87.
- 788 Greenlaw, *The Coral Buildings of Suakin*, s. 9.
- 789 Grohmann, "Sevakin", *İA*, X/523.
- 790 Greenlaw, *The Coral Buildings of Suakin*, s. 9.
- 791 Hofheinz, "Sawakin", *El*, IX/87.
- 792 Hofheinz, "Sawakin", *El*, IX/88; Grohmann, "Sevakin", *İA*, X/523.
- 793 Hofheinz, "Sawakin", *El*, IX/88.
- 794 Grohmann, "Sevakin", *İA*, X/523.
- 795 Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, III/1, s. 182.
- 796 Greenlaw, *The Coral Buildings of Suakin*, s. 13.

- 797 Ebü'l-Fidâ, *Takvîmü'l-büldân*, s. 24; Makrîzî, *el-Hutat*, I/17; el-Kalkaşendî, *Subhu'l-a'şâ*, V/274; Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, III/1, s. 182; ed-Dımaşkî, *Nuhbetü'd-dehr*, s. 151.
- 798 Ebü'l-Fidâ, *Takvîmü'l-büldân*, s. 24; Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, III/1, s. 182; el-Kalkaşendî, *Subhu'l-a'şâ*, V/274.
- 799 Şemseddin Sâmi, *Kâmûsü'l-a'lâm*, IV/2669.
- 800 Grohmann, "Sevakin", *İA*, X/523.
- 801 el-Kalkaşendî, *Subhu'l-a'şâ*, V/274.
- 802 Grohmann, "Sevakin", *İA*, X/523.
- 803 Hofheinz, "Sawakin", *EI*, IX/87.
- 804 İbn Battûta, *İbn Battûta Seyahatnamesi*, I/350.
- 805 Orhonlu, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Habeş Eyaleti*, s. 139.
- 806 Orhonlu, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Habeş Eyaleti*, s. 2.
- 807 Hofheinz, "Sawakin", *EI*, IX/88.
- 808 Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, III/1, s. 182; Ebü'l-Fidâ, *Takvîmü'l-büldân*, s. 24; el-Kalkaşendî, *Subhu'l-a'şâ*, V/274; Hofheinz, "Sawakin", *EI*, IX/88.
- 809 Özaydın, "Bece", *DİA*, V/285.
- 810 Grohmann, "Sevakin", *İA*, X/523.
- 811 el-Kalkaşendî, *Subhu'l-a'şâ*, V/274; Makrîzî, *el-Hutat*, I/197.
- 812 Zeki Fehmî, *Turuku't-ticâreti'd-düveliyye*, s. 141; Saîd, *el-Bahriyye*, s. 159.
- 813 Hofheinz, "Sawakin", *EI*, IX/88.
- 814 Grohmann, "Sevakin", *İA*, X/523.
- 815 Hofheinz, "Sawakin", *EI*, IX/88.
- 816 Grohmann, "Sevakin", *İA*, X/523; Greenlaw, *The Coral Buildings of Suakin*, s. 13.
- 817 Greenlaw, *The Coral Buildings of Suakin*, s. 13.
- 818 Hofheinz, "Sawakin", *EI*, IX/88.
- 819 Zeki Fehmî, *Turuku't-ticâreti'd-düveliyye*, s. 141; Saîd, *el-Bahriyye*, s. 159.
- 820 el-Kalkaşendî, *Subhu'l-a'şâ*, V/274; Greenlaw, *The Coral Buildings of Suakin*, s. 12.
- 821 Greenlaw, *The Coral Buildings of Suakin*, s. 12.
- 822 Greenlaw, *The Coral Buildings of Suakin*, s. 9.
- 823 Hofheinz, "Sawakin", *İA*, X/87.
- 824 Greenlaw, *The Coral Buildings of Suakin*, s. 12.
- 825 Grohmann, "Sevakin", *İA*, X/523-4.
- 826 Greenlaw, *The Coral Buildings of Suakin*, s. 8-9.
- 827 Greenlaw, *The Coral Buildings of Suakin*, s. 8.
- 828 Greenlaw, *The Coral Buildings of Suakin*, s. 9.
- 829 Garcin, "Kuseyr", *EI*, V/519; Plessner, "Kuseyr", *İA*, VI/1027; Şemseddin Sâmi, *Kâmûsü'l-a'lâm*, V/3670; "Kuseyr", *BL*, XIV/7206.
- 830 Garcin, "Kuseyr", *EI*, V/519.
- 831 Şemseddin Sâmi, *Kâmûsü'l-a'lâm*, V/3670-1.

- 832 Garcin, "Kuseyr", *EI*, V/519; Issawi, *Egypt in Revolution*, s. 10.
- 833 Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, IV/1, s. 126-7.
- 834 Plessner, "Kuseyr", *İA*, VI/1027.
- 835 İbn Cübeyr, *Rihle*, s. 40-1; el-Ömerî, *Mesâlikü'l-epsâr*, s. 86.
- 836 Ya'kûbî, *Kitâbü'l-Büldân*, s. 334; İbn Rüste, *el-A'lâku'n-nefise*, s. 96; Makdisî, *Ahsenü't-tekâsım*, s. 195; el-Bekrî, *Kitâbü'l-Mesâlik*, II/618; Ebü'l-Fidâ, *Takvîmü'l-büldân*, s. 111; İbn Battûta, *İbn Battûta Seyahatnamesi*, I/72; Makrîzî, *el-Hıtat*, I/236; *Kitâbu'l-İstibsâr*, s. 85; ez-Zâhirî, *Zübdetu keşfi'l-memâlik*, s. 33.
- 837 Sâlim, *el-Bahrü'l-Ahmer*, s. 68.
- 838 Hasan, *İslâm Tarihi*, V/412; Abdullah, *Mudunu Mısır's-sinâ'iyye*, s. 53.
- 839 Hasan, *İslâm Tarihi*, VI/181; Kavsi, *Ticâretü Mısır*, s. 104.
- 840 Zeki Fehmî, *Turuku't-ticâreti'd-düveliyye*, s. 142; Arenson, "Ships and Shipbuilding", s. 246; Kâşif, *Mısır fî fecri'l-İslâm*, s. 287; Hitti, *İslam Tarihi*, I/58; Ukayl, "Ehemmiyyetü'l-mevki'i'l-cografî", s. 51; Orhonlu, "XVI. Asrın İlk Yarısında Kızıldeniz Sahillerinde Osmanlılar", s. 3-4.
- 841 Sâlim, *el-Bahrü'l-Ahmer*, s. 67; Ukayl, "Ehemmiyyetü'l-mevki'i'l-cografî", s. 51.
- 842 el-Kalkaşendî, *Subhu'l-a'sâ*, III/465.
- 843 el-Bekrî, *Kitâbü'l-Mesâlik*, II/618; Zeki Fehmî, *Turuku't-ticâreti'd-düveliyye*, s. 142.
- 844 Zeki Fehmî, *Turuku't-ticâreti'd-düveliyye*, s. 142.
- 845 Ebü'l-Fidâ, *Takvîmü'l-büldân*, s. 111; el-Kalkaşendî, *Subhu'l-a'sâ*, III/240.
- 846 el-Kalkaşendî, *Subhu'l-a'sâ*, III/464-5.
- 847 Plessner, "Kuseyr", *İA*, VI/1027.
- 848 Cevâd Ali, *el-Mufasssal*, VII/272; Kâşif, *Mısır fî fecri'l-İslâm*, s. 287; Abdulalim, *el-Milâha*, s. 79.
- 849 Hourani, *Arab Seafaring*, s. 34; Hitti, *İslam Tarihi*, I/75.
- 850 Hourani, *Arab Seafaring*, s. 34; Cevâd Ali, *el-Mufasssal*, VII/272.
- 851 Cevâd Ali, *el-Mufasssal*, VII/272.
- 852 Garcin, "Kuseyr", *EI*, V/519.
- 853 Abdullah, *Mudunu Mısır's-sinâ'iyye*, s. 55; Garcin, "Kuseyr", *EI*, V/519.
- 854 Sâlim, *el-Bahrü'l-Ahmer*, s. 67-8.
- 855 Plessner, "Kuseyr", *İA*, VI/1027.
- 856 Darkot, "Kızıldeniz", *İA*, VI/797.
- 857 Arenson, "Ships and Shipbuilding", s. 246; Garcin, "Kuseyr", *EI*, V/519; Sâlim, *el-Bahrü'l-Ahmer*, s. 25, 33.
- 858 Garcin, "Kuseyr", *EI*, V/519; Sâlim, *el-Bahrü'l-Ahmer*, s. 25.
- 859 Kavsi, *Ticâretü Mısır*, s. 104; Sâlim, *el-Bahrü'l-Ahmer*, s. 32; Saîd, *el-Bahriyye*, s. 158; Mâlikî, "Turuku huccâci's-Şam ve Mısır", s. 53.
- 860 el-Kalkaşendî, *Subhu'l-a'sâ*, III/465; Sâlim, *el-Bahrü'l-Ahmer*, s. 67-8.
- 861 Garcin, "Kuseyr", *EI*, V/519; Saîd, *el-Bahriyye*, s. 160.
- 862 Plessner, "Kuseyr", *İA*, VI/1027.
- 863 Zeki Fehmî, *Turuku't-ticâreti'd-düveliyye*, s. 143.

- 864 Grohmann, "Moha", *İA*, VIII/404; *Rehber-i Bahr-i Ahmer*, s. 393-4.
- 865 el-Cürafî, *el-Muktetaf*, s. 42.
- 866 Grohmann, "Moha", *İA*, VIII/404; *Rehber-i Bahr-i Ahmer*, s. 393-4.
- 867 Barendse, *The Arabian Seas*, s. 39.
- 868 Şihâb, *Edvâun alâ târihi'l-Yemeni'l-bahrî*, s. 253.
- 869 Van Donzel, "al-Mukha", *EI*, VII/513.
- 870 Vincent, *The Commerce and Navigation*, II/296.
- 871 Vincent, *The Commerce and Navigation*, II/315-6; Hitti, *İslam Tarihi*, I/80.
- 872 Van Donzel, "al-Mukha", *EI*, VII/513.
- 873 Cevâd Ali, *el-Mufasssal*, VII/273.
- 874 Cevâd Ali, *el-Mufasssal*, VII/273.
- 875 Suhrâb, *Kitâbu Acâibi'l-ekâlimi's-seb'a*, s. 12.
- 876 el-Hemdânî, *Sıfâtü Cezîreti'l-Arab*, s. 119.
- 877 el-Mes'ûdî, *et-Tenbîh*, s. 260.
- 878 Makdisî, *Ahsenü't-tekâsîm*, s. 85-6.
- 879 Makdisî, *Ahsenü't-tekâsîm*, s. 100.
- 880 Makdisî, *Ahsenü't-tekâsîm*, s. 101-2.
- 881 bkz. Van Donzel, "al-Mukha", *EI*, VII/514.
- 882 İbnü'l-Mücâvir, *Sıfâtü bilâdi'l-Yemen*, s. 100.
- 883 Van Donzel, "al-Mukha", *EI*, VII/513-4.
- 884 Van Donzel, "al-Mukha", *EI*, VII/513; "Moka", *BL*, XVI/8259.
- 885 Van Donzel, "al-Mukha", *EI*, VII/513; Grohmann, "Moha", *İA*, VIII/404.
- 886 Grohmann, "Moha", *İA*, VIII/404; Van Donzel, "al-Mukha", *EI*, VII/514.
- 887 Van Donzel, "al-Mukha", *EI*, VII/514.
- 888 Barendse, *The Arabian Seas*, s. 39.
- 889 Abdulmun'im Muhammed, *el-Alâkatu beyne Mısr ve'l-Hicaz*, s. 296.
- 890 Grohmann, "Yenbu", *İA*, XIII/384-5.
- 891 Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, IV/2, s. 1039.
- 892 Ebü'l-Fidâ, *Takvîmü'l-büldân*, s. 24.
- 893 Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, IV/2, s. 1039; el-Istahrî, *Mesâlikü'l-memâlik*, s. 21; el-İdrîsî, *Nüzhetü'l-müştaşak*, I/352.
- 894 Şemseddin Sâmi, *Kâmûsü'l-a'lâm*, VI/4811.
- 895 Ebü'l-Fidâ, *Takvîmü'l-büldân*, s. 89.
- 896 Grohmann, "Yenbu", *İA*, XIII/384; Abdulmun'im Muhammed, *el-Alâkatu beyne Mısr ve'l-Hicaz*, s. 296.
- 897 el-Kalkaşendî, *Subhu'l-a'sâ*, XIV/387; Abdulmun'im Muhammed, *el-Alâkatu beyne Mısr ve'l-Hicaz*, s. 296-7.
- 898 Saïd, *el-Bahriyye*, s. 158; Hamîdullah, *İslam Peygamberi*, II/941.
- 899 el-Versilânî, *Nüzhetü'l-enzâr*, I/348.
- 900 el-Versilânî, *Nüzhetü'l-enzâr*, I/348; Zeki Fehmî, *Turuku't-ticâreti'd-düveliyye*, s. 140; Saïd, *el-Bahriyye*, s. 158.
- 901 Zeki Fehmî, *Turuku't-ticâreti'd-düveliyye*, s. 140.

- 902 Grohmann, "Yenbu", *İA*, XIII/384.
- 903 Abdulmun'im Muhammed, *el-Alâkatu beyne Mısır ve'l-Hicaz*, s. 296-7; Grohmann, "Yenbu", *İA*, XIII/384.
- 904 Şemseddin Sâmi, *Kâmûsü'l-a'lâm*, VI/4811; Çabuk, "Yenbu", *İA*, XIII/385.
- 905 Makdisî, *Ahsenü't-tekâsîm*, s. 83; el-Istahrî, *Mesâlikü'l-memâlik*, s. 21.
- 906 Makdisî, *Ahsenü't-tekâsîm*, s. 83.
- 907 Ya'kûbî, *Târîhu'l-Ya'kûbî*, I/385.
- 908 Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, IV/2, s. 1039; el-Versilânî, *Nüzhetü'l-enzâr*, s. 349.
- 909 el-Versilânî, *Nüzhetü'l-enzâr*, s. 349.
- 910 "Zebid", *BL*, XXIV/12721.
- 911 Heyd, *Yakın-Doğu Ticaret Tarihi*, s. 422.
- 912 el-Hemdânî, *Sıfâtü Cezîreti'l-Arab*, s. 119; Nâsır Hüsrev, *Sefernâme*, s. 107; *Hudûdu'l-âlem*, s. 147; el-İdrîsî, *Nüzhetü'l-müşâtâk*, I/418; Ebü'l-Fidâ, *Takvîmü'l-büldân*, s. 89; el-Kalkaşendî, *Subhu'l-a'şâ*, V/9.
- 913 el-Hemdânî, *Sıfâtü Cezîreti'l-Arab*, s. 119; el-Ömerî, *Mesâlikü'l-ebşâr*, s. 152; el-Kalkaşendî, *Subhu'l-a'şâ*, V/10; ed-Deyba, *el-Fadlu'l-mezîd*, s. 47; Şemseddin Sâmi, *Kâmûsü'l-a'lâm*, IV/2410; Sırma, "Zebid", *İA*, XIII/479.
- 914 Nâsır Hüsrev, *Sefernâme*, s. 107; ed-Deyba, *el-Fadlu'l-mezîd*, s. 47-8
- 915 Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, II/2, s. 915; ed-Deyba, *el-Fadlu'l-mezîd*, s. 48.
- 916 el-Hemdânî, *Sıfâtü Cezîreti'l-Arab*, s. 119; Makdisî, *Ahsenü't-tekâsîm*, s. 86; Abdulalim, *el-Milâha*, s. 81; Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, II/2, s. 915; Ebü'l-Fidâ, *Takvîmü'l-büldân*, s. 89; el-Kalkaşendî, *Subhu'l-a'şâ*, V/10 ve III/239.
- 917 Zeki Fehmî, *Turuku't-ticâreti'd-düveliyye*, s. 141; Schleifer, "Galafika", *İA*, IV/708.
- 918 el-Belâzürî, *Fütûhu'l-büldân*, s. 100.
- 919 *Doğuştan Günümüze Büyük İslam Tarihi*, II/60.
- 920 el-Kalkaşendî, *Subhu'l-a'şâ*, V/9.
- 921 Makdisî, *Ahsenü't-tekâsîm*, s. 84.
- 922 el-İdrîsî, *Nüzhetü'l-müşâtâk*, I/53.
- 923 İbn Battûta, *İbn Battûta Seyahatnamesi*, I/352.
- 924 *Hudûdu'l-âlem*, s. 147; el-Bekrî, *Kitâbü'l-Mesâlik*, I/365; el-İdrîsî, *Nüzhetü'l-müşâtâk*, I/52; İbn Battûta, *İbn Battûta Seyahatnamesi*, I/352.
- 925 Makdisî, *Ahsenü't-tekâsîm*, s. 84; İbnü'l-Mücâvir, *Sıfâtü bilâdi'l-Yemen*, s. 78; Ebü'l-Fidâ, *Takvîmü'l-büldân*, s. 89; el-Ömerî, *Mesâlikü'l-ebşâr*, s. 152; el-Kalkaşendî, *Subhu'l-a'şâ*, V/10; ed-Deyba, *el-Fadlu'l-mezîd*, s. 48.
- 926 el-Bekrî, *Kitâbü'l-Mesâlik*, I/365; İbn Battûta, *İbn Battûta Seyahatnamesi*, I/352; ed-Deyba, *el-Fadlu'l-mezîd*, s. 48.
- 927 el-Bekrî, *Kitâbü'l-Mesâlik*, I/365; İbnü'l-Mücâvir, *Sıfâtü bilâdi'l-Yemen*, s. 87; İbn Battûta, *İbn Battûta Seyahatnamesi*, I/352; ed-Deyba, *el-Fadlu'l-mezîd*, s. 48.

- 928 İbnü'l-Mücâvir, *Sıfâtü bilâdi'l-Yemen*, s. 87.
- 929 ed-Deyba, *el-Fadlu'l-mezîd*, s. 48.
- 930 Şemseddin Sâmi, *Kâmûsü'l-a'lâm*, IV/2410.
- 931 Heyd, *Yakın-Doğu Ticaret Tarihi*, s. 423.
- 932 el-Kalkaşendî, *Subhu'l-a'şâ*, V/10.
- 933 el-Kalkaşendî, *Subhu'l-a'şâ*, V/9.
- 934 el-İdrîsî, *Nüzhetü'l-müştâk*, I/52-3; el-Kalkaşendî, *Subhu'l-a'şâ*, V/10; Zeki Fehmî, *Turuku't-ticâreti'd-düveliyye*, s. 141; Saîd, *el-Bahriyye*, s. 159; Abdülalim, *el-Milâha*, s. 81; Schleifer, "Galafika", *İA*, IV/708-9.
- 935 Lombard, *İlk Zafer Yıllarında İslam*, s. 27-8.
- 936 Lombard, *İlk Zafer Yıllarında İslam*, s. 184.
- 937 Makdisî, *Ahsenü't-tekâsîm*, s. 98.
- 938 Saîd, *el-Bahriyye*, s. 159.
- 939 Makdisî, *Ahsenü't-tekâsîm*, s. 95.
- 940 el-İdrîsî, *Nüzhetü'l-müştâk*, I/52.
- 941 Makdisî, *Ahsenü't-tekâsîm*, s. 101.
- 942 Makdisî, *Ahsenü't-tekâsîm*, s. 95.
- 943 Makdisî, *Ahsenü't-tekâsîm*, s. 86.
- 944 Schleifer, "Galafika", *İA*, IV/708-9.
- 945 Tkatsch, "Seba", *İA*, X/277.
- 946 Schleifer, "Galafika", *İA*, IV/708-9.

KAYNAKÇA

- Abaza, Faruk Osman, *Aden ve's-siyâsetü'l-Britaniyye fî'l-Bahri'l-Ahmer*, İskenderiye 1974.
- Abbadi, Ahmed Muhtar ve Sâlim, Seyyid Abdülaziz, *Tarihü'l-bahriyyeti'l-İslamiyye fî Mısır ve's-Şam*, Beyrut 1981.
- Abbas Tâha, "Kuvve'l-müslimîne'l-harbiyye ve esâtilihimi'l-bahriyye fî sadri'l-İslam", *Mecelletü'l-Ezher*, XXX/2, Kahire 1958.
- Abdulalim, Enver, *el-Milâha ve ulûmü'l-bihâr inde'l-Arab*, Kuveyt 1979.
- Abdulkavi Osman, Şevki, *Ticaretü'l-muhiti'l-Hindi fî asri siyâdeti'l-İslâmiyye*, Kuveyt 1990.
- Abdullah, Safâ Ali Muhammed, *Mudunu Mısır's-sinâ'tıyye fî'l-asri'l-İslâmî ilâ nihâyeti asri'l-Fatımiyyîn*, Kahire 2000.
- Abdulmun'im Muhammed, Subhi, *el-Alâkatu beyne Mısır ve'l-Hicaz zemani'l-Fatımiyyîn ve'l-Eyyubiyyîn*, Kahire ts.
- Abu-Chacra, Faruk, "Trade and Trade Routes of the Quraysh", *Asian Trade Routes* (ed. Karl Reinhold Haellquist), London 1991.
- Adelson, Howard L., *Medieval Commerce*, Princeton 1962.
- "Aden", *BL*, I, İstanbul 1992.
- Adevî, İbrahim Ahmed, *el-Emeviyyûn ve'l-Bizantiyyûn*, Kahire, 1963.
- Adevî, İbrahim Ahmed; Abbâdî, Abdülhamid ve Ziyâde, Muhammed Mustafa, *ed-Devletü'l-İslamiyye: târihuha ve hadâretuha*, Kahire, ts.
- el-Afgânî, Saîd, *Esvâku'l-Arab fî'l-Câhiliyye ve'l-İslam*, Dımaşk 1960.
- Afzalur Rahman (haz.), *Siret Ansiklopedisi*, I-IV, İstanbul 1996.
- Ahbârü'd-Devleti'l-Abbâsiyye ve fihî ahbâri'l-Abbâs ve veledihi* (thk. Abdulaziz Dûrî ve Abdulcebbar Muttalibi), Beyrut 1971.
- Ahmad, S. Maqbul, "Coğrafya", *DİA*, VIII, Leiden 1993.
- , "Commercial Relations of India with the Arab World (1000 B.C. upto modern times)", *Islamic Culture*, XXXVIII/2, 1964.
- , "Harita", *DİA*, XVI, İstanbul 1997.
- , "İbn Mâjid", *Encyclopaedia of the History of Science, Technology, and Medicine in Non-Western Cultures*, Hollanda 1997.
- , "İbn Mâjid, Shihab Al-Din Ahmad Ibn Mâjid", *Dictionary of Scientific Biography (DSB)*, IX, New York 1981.

- Ahmed, Nefis, "Coğrafya", *İslam Düşüncesi Tarihi* (ed. M. M. Şerif), IV, İstanbul 1991.
- Ahmet Rifat Efendi, *Lugâtu Târihiyye ve'l-Coğrafiyye*, I-II, İstanbul 1883.
- "Akabe", *BL*, I, İstanbul 1989.
- "Akik", *BL*, I, İstanbul 1986.
- Algül, Hüseyin, "Ficâr", *DİA*, XIII, İstanbul 1996.
- , "Himyeriler", *DİA*, XVIII, İstanbul 1998.
- Ali, K., *A Study of Islamic History*, Delhi 1980.
- "Altın", *BL*, I, İstanbul 1986.
- el-Âlûsî, Mahmud Şükri, *Bulûğu'l-ereb fî ma'rifeti ahvâli'l-Arab*, I, Beyrut ts.
- "Amber", *BL*, I, İstanbul 1986.
- "Arabistan", *TA*, III, İstanbul 1971.
- Ardel, Ahmet, *Hidrografya - Okyanuslar ve Denizler*, İstanbul 1975.
- Arenson, Sarah, "Ships and Shipbuilding, Red Sea and Persian Gulf", *DMA* (ed. Joseph R. Strayer), XI, New York 1989.
- Arnold, David, *Coğrafi Keşifler Tarihi* (trc. Osman Bahadır), İstanbul 1995.
- Arnold, T. W., *İntişâr-ı İslam Tarihi* (trc. Hasan Gündüzler), Ankara 1982.
- Atalay, İbrahim, *Denizaltı Jeolojisi ve Jeomorfolojisi*, Erzurum 1981.
- Ataöv, Türkaya, "Vasco Da Gama mı, Ahmed bin Macid mi?", *Toplumsal Tarih*, V/25 (Ocak 1996).
- Attman, Arthur, "The Flow of Precious Metals Along the Trade Routes Between Europe and Asia up to 1800", *Asian Trade Routes* (ed. Karl Reinhold Haellquist), London 1991.
- Ayalon, David, "Memluklar ve Deniz Kuvvetleri", *İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Dergisi*, İstanbul 1971, XXV.
- Aycan, İrfan, *Saltanata Giden Yolda Muaviye Bin Ebî Süfyan*, Ankara 1990. (Aycan, *Muaviye Bin Ebî Süfyan*)
- Ayntabi, Muhammed Fuad, "el-Arab ve'l-bihâr", *Ebhâsu'l-mu'temerî's-senevî'l-aşir li târihi'l-ulûm inde'l-Arab* (20-22 Nisan 1986), (ed. Mustafa Şeyh Hamza - Halid Maguti), Halep 1989.
- "Bâbü'l-mendebe", *TA*, V, İstanbul 1967.
- Bâfakîh, Muhammed Abdulkadir, *Târihu'l-Yemeni'l-kadîm*, Beyrut 1985.
- "Baharat", *BL*, III, İstanbul 1986.
- Bailly, Auguste, *Bizans Tarihi* (trc. Haluk Şaman), I-II, İstanbul ts.
- Bakır, Abdulhalik, "Orta Çağ İslam Dünyasında Deri, Tahta ve Kâğıt Sanayi", *Belleten*, LXV (Nisan 2001)
- , "Orta Çağ İslam Dünyasında Dokuma Sanayi", *Belleten*, LXIV, (Aralık 2000).
- , *Orta Çağ İslam Dünyasında İtiryat, Gıda, İlaç Üretimi ve Gıda Tağşişi*, Ankara 2000.

- Balyuzi, H. M., *H. Muhammed ve İslam Devri* (trc. Süreyya Güler), İstanbul 1996.
- Bar Hebraeus, Ebu'l-Ferac Cemâluddîn, *Abû'l-Farac Tarihi* (trc. Ömer Rıza Doğrul), I-II, Ankara 1945.
- Barendse, R. J., *The Arabian Seas - The Indian Ocean World of The Seventeenth Century*, London 2002.
- Barnes, Clifford A., "Red Sea", *Encyclopaedia Britannica*, XIX, 1972.
- Basset, Rene, "Dehlek", *İA*, III, İstanbul 1988.
- Başa, Ahmed Müfid Sâlih, *Târîhu'l-bahr ve melâhimihî*, I-II, Dimaşk 1990.
- Bâvezir, Saîd Avz, *Mealimu târîhi'l-Ceziretü'l-Arabiyye*, Aden 1966.
- Bebel, Auguste, *H. Muhammed ve Arap Kültürü* (trc. Veysel Atayman), İstanbul 1997.
- Becker, C. H., "Ayzab", *İA*, II, İstanbul 1979.
- , "Bahr al-Kulzüm", *EI*, I, Leiden 1960.
- , "Darussına'a", *İA*, III, İstanbul 1988.
- , "Mısır", *İA*, VIII, İstanbul 1979.
- Beeston, A. F. L., "Arabia - Pre Islamic Arabia", *DMA* (ed. Joseph R. Strayer), I, New York 1982.
- Behçet, "İslamlarda Denizcilik: Donanmamız ve Ticâret-i Bahriyemiz", *Sırât-ı Müstakim*, VI/135, 1326.
- el-Bekrî, Ebû Ubeyd, *Cahiliye Arapları* (trc. Levent Öztürk), İstanbul 1998.
- , *Kitâbü'l-Mesâlik ve'l-memâlik* (thk. A. P. Van Leeuwen - A. Ferre), I-II, Tunis 1992.
- , *Mu'cemu me'sta'cem min esmâ'il-bilâd ve'l-mevâzi'* (nşr. Ferdinand Wüstenfeld), I-II, Gottingen 1876 → Frankfurt 1994.
- el-Belâzürî, Ahmed b. Yahya, *Fütûhu'l-büldân* (trc. Mustafa Fayda), Ankara 1987.
- , *Kitâbü cümel min Ensâbi'l-eşrâf* (thk. Süheyl Zekkâr - Riyâd Ziriklî), I-XIII, Beyrut 1996. (el-Belâzürî, *Ensâbü'l-eşrâf*)
- Benson, Brian, *Gemiler* (trc. Uğur Uluç), İstanbul 1987.
- Bentley, Jerry H. ve Ziegler, Herbert F., *Traditions and Encounters: A Global Perspective on the Past*, I, Boston 2000.
- Berkî, Ali Himmeth ve Kesioğlu, Osman, *Hatemu'l-Enbiyâ Hazreti Muhammed ve Hayatı*, Ankara 1998.
- Bilge, Mustafa, "Aden", *DİA*, I, İstanbul 1988.
- , "Akabe", *DİA*, II, İstanbul 1989.
- , "Cidde", *DİA*, VII, İstanbul 1993.
- , "Kızıldeniz", *DİA*, XXV, İstanbul 2002.
- el-Bîrûnî, *Tahdîdühî nihâyâtihî'l-emâkin li tashîhi mesâfâtihî'l-mesâkin* (nşr. Fuad Sezgin), Kahire 1962 (tıpkıbasım).
- Bodley, R. V. C., *Hazreti Muhammed* (trc. Osman Nebioğlu), İstanbul 1958.
- Bolay, Süleyman Hayri, "Adem", *DİA*, I, İstanbul 1988.

- Bostan, İdris, "Akdeniz", *DİA*, II, İstanbul 1989.
- , "Gemi", *DİA*, XIV, İstanbul 1996.
- Bosworth, C. Edmund ve Kindermann, H., "Safina", *EI*, VIII, Leiden 1995.
- , "The Nomenclature of the Persian Gulf", *The Persian Gulf States - A General Survey* (ed. Alvin J. Cottrell), London 1980.
- Bozkurt, Nebi, "Bahriye", *DİA*, IV, İstanbul 1991.
- , "Deri", *DİA*, IX, İstanbul 1994.
- , "Fildişi", *DİA*, XIII, İstanbul 1996.
- Braudel, Fernand, *Akdeniz ve Akdeniz Dünyası* (trc. Mehmet Ali Kılıçbay), I, İstanbul 1989.
- Brawer, Moshe ve Yonah, Michael Avi, "Red Sea", *Encyclopaedia Judaica*, XIV.
- Brockelmann, Carl, *İslam Ulusları ve Devletleri Tarihi* (trc. Neşet Çağatay), Ankara 2002.
- Buhârî, Muhammed b. İsmail, *Sahîh-i Buhârî ve Tercemesi*, (trc. Mehmed Sofuoğlu), I-XV, İstanbul 1987-9.
- Bulliet, Richard W., "Travel and Transport, Islamic", *Dictionary of the Middle Ages*, XII, New York 1989.
- Büyükcoşkun, Kudret, "Arabistan: Fizikî ve Beşerî Coğrafya", *DİA*, III, İstanbul 1991.
- Cahen, Claude, "Ekonomi, Toplum ve Müesseseler", *İslam Tarihi Kültür ve Medeniyeti* (Ufuk Uyan), IV, İstanbul 1989.
- , *İslamiyet - Doğuşundan Osmanlı Devletinin Kuruluşuna Kadar* (trc. Esat Nermi Erendor), Ankara 1990.
- Canard, Marius, "Fatimids", *EI*, II, Leiden 1965.
- , "Tarih ve Efsaneye Göre Arapların İstanbul Seferleri", (trc. İsmail Hâmi Dânişmend), *İslam Enstitüsü Dergisi*, II, İstanbul 1956. (Canard, "İstanbul Seferleri")
- "Car", *BL*, V, İstanbul 1986.
- Casson, Lionel, *Antik Çağda Denizcilik ve Gemiler* (trc. Gürkan Ergin), İstanbul 2002.
- el-Cefâirî, Muhammed Abdüsselam, *Muhâdaratü'l-mevsimi's-sekafiyyi'l-evvel*, Trablus 1989.
- Cerâdât, Raid Velid Muhammed, *el-Ehemmiyyetü'l-istiraticiiyye li'l-Bahri'l-Ahmer*, Doha 1986.
- Cevâd Ali, *el-Mufasssal fî târihi'l-Arab kable'l-İslam*, I-X, Beyrut 1976-8.
- el-Cevâlikî, Ebû Mansur, *el-Mu'arreb mine'l-kelâmi'l-a'cemî alâ hurûfi'l-mu'cem*, Tahran 1966.
- el-Cevziyye, İbn Kayyim, *Zâdü'l-meâd fî hedyi hayri'l-ibâd* (thk. Şuayb Arnavûd ve Abdülkâdir Arnavûd), I-V, Beyrut 1987.
- Chaudhuri, K. N., *Trade and Civilisation in the Indian Ocean: An Economic History from the Rise of Islam to 1750*, Cambridge 1985.

- Chittick, Neville, "East African With The Orient", *Islam and the Trade of Asia, A Colloquium* (ed. D. S. Richards), Oxford 1970.
- Christides, Vasilious, "Milaha", *EI*, VII, Leiden 1993.
- , "Naft", *EI*, VII, Leiden 1993.
- , "Naval History and Naval Technology": "Naval History and Naval Technology in Medieval Times The Need For Interdisciplinary Studies", *Byzantion*, LV, 1988.
- , "Navies, Islamic", *Dictionary of Middle Ages (DMA)* (ed. Joseph R. Strayer), IX, New York 1989.
- , "Shini", *EF*, IX, Leiden 1996.
- Cipolla, Carlo M., *Akdeniz Dünyasında Para, Fiyatlar ve Medeniyet* (trc. Ali İhsan Karacan), İstanbul 1993.
- Cobb, Paul M., "Scholars and Society at Early Islamic Ayla", *Journal of the Economic and Social History of the Orient*, XXXVIII/4, Leiden 1995.
- Cohen, Mark R., "Cairo Genizah", *DMA* (ed. Joseph R. Strayer), III, New York 1989.
- , *Haç ve Hilal Altında Orta Çağ'da Yahudiler* (trc. Ahmet Fethi), İstanbul 1997. (Cohen, *Orta Çağ'da Yahudiler*)
- Colin, G. S. ve Cahen, C., "Dâr al-Sînâ'a", *EI*, II, Leiden 1991.
- Crosby, Alfred W., *Ateş Etmek - Tarihte Fırlatma Teknolojileri* (trc. Aybek Görey), İstanbul 2003.
- Curtin, Phillip D., *Cross-cultural Trade in World History*, Cambridge 1984.
- el-Cürafi, Abdullah b. Abdülkerim, *el-Muktetaf min târihi'l-Yemen*, Beyrut 1987.
- Çabuk, V., "Yenbu", *İA*, XIII, 1986.
- Çağatay, Neşet, *İslam Dönemine Dek Arap Tarihi*, Ankara 1989. (Çağatay, *Arap Tarihi*)
- ed-Dakdûkî, Vefik, *el-Cündiyye fî ahdi'd-devleti'l-Emevi*, Beyrut 1985.
- Dânişmend, İsmâil Hâmi, *İzahlı İslam Tarihi Kronolojisi*, İstanbul 1960.
- Darkot, Besim, "Aden", *İA*, I, İstanbul 1940.
- , "Kıbrıs", *İA*, VI, İstanbul 1967.
- , "Kızıldeniz", *İA*, VI, İstanbul 1967.
- Dayyif, Şevki, *et-Tetavvur ve tecdid fî şî'ri'l-Emevi*, Kahire 1977.
- "Dehlek", *BL*, VI, yy ts.
- Delafosse, Maurice, "Sudan", *İA*, X, İstanbul 1988.
- "Demir", *BL*, VI, İstanbul 1986.
- Demirkent, Işın, "Bizans", *DİA*, VI, İstanbul 1992.
- Dermenghem, Emile, *Muhammed'in Hayatı* (trc. Reşat Nuri), İstanbul 1930.
- Derveze, İzzet, *Kur'an'a Göre Hz. Muhammed'in Hayatı* (trc. Mehmet Yolcu), I, İstanbul 1989.
- ed-Deyba, Abdurrahman b. Ali, *el-Fadlu'l-mezîd alâ bugyeti'l-müstefîd fî ahbâr-i medîneti Zebid* (thk. Yusuf Şulhud), Sana 1983.

- ed-Dımaşkî, Muhammed b. Abdurrahmân, *Nuhbetu'd-dehr fî acâibi'l-berri ve'l-bahr* (thk. M. A. F. Mehren), Petersburg 1865-6 → Frankfurt 1994.
- Dietrich, A., "Lu'lu", *EL*, V, Leiden 1979.
- Dineverî, *Ahbâru't-tivâl* (thk. Abdilmün'im Âmir), Kahire 1960.
- Diyyarbekrî, Hüseyin b. Muhammed b. Hasan, *Târîhu'l-hamîs fî ahvâli enfesi nefia*, I, Beyrut ts.
- Doğuştan Günümüze Büyük İslam Tarihi*, I-XIV, İstanbul 1986-92.
- Duran, Bünyamin, *İslam Tarihinin Konjonktürel Değişimi*, İstanbul 1997.
- Durant, Will, *İslam Medeniyeti* (trc. Orhan Bahaeddin), İstanbul ts.
- Dursun, Davut, "Afrika - Din", *DİA*, I, İstanbul 1988.
- Ebû Davut, Süleyman b. Eş'as, *Sünen-i Ebû Davut Terceme ve Şerhi* (haz. Necati Yeniel ve Hüseyin Kayapınar), İstanbul 1988.
- Ebu'l-Fadl ed-Dımaşkî, Ca'fer b. Ali, *el-İşâra ilâ mehâsini't-ticâre*, İskenderiye 1977.
- Ebü'l-Fidâ, İmâdüddin İsmâil b. Ali, *Takvîmü'l-büldân* (thk. Reinaud - William Mac Guckin de Slane), Paris 1840 → Frankfurt 1992.
- , *Târîhu Ebi'l-Fidâ*, I, Beyrut 1997.
- Emecen, Feridun, "Akka", *DİA*, II, İstanbul 1989.
- Enan, Muhammed Abdullah, *Decisive Moments in the History of Islam*, Lahor 1979.
- Erdem, Sargon, "Buhur", *İA*, VI, İstanbul 1992.
- Evliya Çelebi, *Seyahatname* (nşr. Mümin Çevik), IX-X, İstanbul 1985.
- "Eyle", *BL*, VII, yy. ts.
- el-Ezrâkî, Ebu'l-Velîd Muhammed b. Abdullah b. Ahmed, *Ahbâru Mekke*, II, Leipzig 1855.
- Faroqhi, Suraiya, *Hacılar ve Sultanlar (1517-1638)* (trc. Gül Çağalı Güven), İstanbul 1995.
- Fayda, Mustafa, "Dehlek", *DİA*, IX, İstanbul 1994.
- , "Hulefâ-yi Râşidîn", *DİA*, XVIII, İstanbul 1998.
- , *İslamiyetin Güney Arabistan'a Yayılışı*, Ankara 1982.
- el-Fâsî, Takıyyüddin Muhammed b. Ahmed, *Şifâu'l-garâm* (thk. Ömer Abdüsselam Tedmürî), I-II, Beyrut 1985.
- Fehmî, Ali Muhammed, "el-Bahriyyetü'l-İslamiyye fî şarki'l-bahri'l-mütevassıt", *Târîhu'l-Bahriyyetü'l-İslâmiyye* (nşr. Câmîatü'l-İskenderiyye), y.y. 1976.
- , "The Muslim Navy During the Days of the Early Caliphate", *The Islamic Review*, XV/3, Londra 1952.
- Ferrand, Gabriel, "Şihabeddin Ahmed b. Mâcid", *İA*, XI, İstanbul 1979.
- "Fil", *BL*, V, İstanbul 1986.
- "Fildişi", *BL*, VIII, İstanbul 1986.
- Fischel, Walter J., "The Spice Trade in Memluk Egypt" *Journal of the Economic and Social History of the Orient*, I/2, Leiden 1958.

- “Frankincense”, *EB*, IX, 1972.
- Freeman, Charles, *Mısır, Yunan ve Roma* (trc. Suat Kemal Angı), Ankara 1996.
- Fück, J. W., “Fidjâr”, *EI*, II, Leiden 1965.
- Garcin, J. C., “Kuseyr”, *EI*, V, Leiden 1979.
- Goitein, S. D., “Geniza”, *EI*, II, Leiden 1991.
- , *Studies in Islamic History and Institutions*, Leiden 1968.
- Goldziher, Ignaz, *Klasik Dönem Arap Coğrafya Literatürü*, Ankara 1993.
- Gözenç, Selâmi, *Afrika Ülkeler Coğrafyası*, İstanbul 1995.
- Greenlaw, Jean ve Pierre, *The Coral Buildings of Suakin, Islamic Architecture, Planning, Design and Domestic Arrangements in a Red Sea Port*, Londra 1995.
- Grohmann, A., “Kudummul”, *EI*, V, Leiden 1979.
- , “Moha”, *İA*, VIII, 1979.
- , “Perim”, *İA*, IX, 1998.
- , “Sevakin”, *İA*, X, 1988.
- , “Tihame”, *İA*, XII/1, İstanbul 1979.
- , “Yemen”, *İA*, XIII, İstanbul 1986.
- , “Yenbu”, *İA*, XIII, 1986
- Grosser Weltatlas*, Münih 1993
- Guidi, I., “Habeşistan”, *İA*, V/1, İstanbul 1988.
- Günaltay, Şemseddin, *İslam Öncesi Araplar ve Dinleri* (sad. M. Mahfuz Söylemez ve Mustafa Hizmetli), Ankara 1997.
- , *Yakın Doğu III - Suriye ve Filistin*, Ankara 1947. (Günaltay, *Suriye ve Filistin*)
- Gürsoy, Cevat R., “Yemen”, *TA*, XXXIII, Ankara 1984.
- “Habeşistan”, *TA*, XVIII, Ankara 1970.
- Hâfız, Salâhaddîn, *Sırâü'l-kuvve'l-uzmâ havle'l-karni'l-İfrîkî*, Kuveyt 1982.
- Halîfe b. Hayyât, *Târîh* (thk. Ekrem Ziyâ el-Ömerî), Riyad 1985.
- Hamîdullah, Muhammed, “Çin ile İlk Devir Müslüman Ülkelerinin Temasları”, *İslam Tetkikleri Enstitüsü Dergisi*, VI/1-2, İstanbul 1975.
- , *Hız. Peygamberin Savaşları* (trc. Salih Tuğ), İstanbul 1972.
- , “el-İlaf veya İslamdan Önce Mekke'nin İktisâdî-Diplomatik Münasebetleri” (trc. İsmail Cerrahoğlu), *Ankara Üniversitesi İlahiyat Fakültesi Dergisi*, IX, Ankara 1962.
- , *İslam Peygamberi* (trc. Salih Tuğ), I-II, İstanbul 1993-95.
- , *İslam'da Devlet İdaresi* (çev. Kemal Kuşcu) İstanbul 1963.
- Harman, Ömer Haruk, “Havva”, *DİA*, XVI, İstanbul 1997.
- Hartmann, Martin, “Car”, *İA*, III, İstanbul 1988.
- , “Cidde”, *İA*, III, İstanbul 1988.
- , “Çin”, *İA*, III, İstanbul 1988.
- Hartmann, R. ve Marr, Phebe Ann, “Djudda”, *EI*, II, Leiden 1965.

- Hasan, Hasan İbrahim, *Siyasi ve Kültürel Açından İslâm Tarihi* (trc. İsmail Yiğit v.dğr.), I-VI, İstanbul 1987. (Hasan, *İslâm Tarihi*)
- Hashmî, Yûsuf Abbâs, "Dhâtü's-Sawârî - An Naval Engagement Between The Arabs and Byzantines", *The Islamic Quarterly*, VI/1-2, London 1961.
- Havend, Mesud, *el-Mevsuatü't-tarihiyyeti'l-coğrafiyye*, Beyrut 1997.
- Heaton, Herbert, *Avrupa İktisat Tarihi* (trc. Mehmet Ali Kılıçbay), Ankara 1995.
- Heinrichs, W. P., "Ustûl", *EF*, X, Leiden 2000.
- el-Hemdânî, Hasan b. Ahmed, *Sıfâtu Cezâreti'l-Arab*, Leiden 1884 → Frankfurt 1993.
- Herodotos, *Herodot Tarihi* (trc. Müntekim Ökmen), İstanbul 2004.
- Heyd, W., *Yakın-Doğu Ticaret Tarihi* (trc. Enver Ziya Karal), Ankara 1975.
- Heykel, Muhammed Hüseyin, *Hız Muhammed'in Hayatı* (trc. Vahdettin İnce), I, İstanbul 2000.
- "Hicaz", *İA*, V, İstanbul 1988.
- el-Hicâzî, Abdülkadir b. Ahmed b. Muhammed İbn Ferec el-Cüddî, *es-Silah ve'l-udde fî târihi cüdde* (thk. Mustafa Haderî), Beyrut 1998.
- el-Himyerî, Ebû Abdullah Muhammed b. Abdullah b. Abdulmun'im, *Ravzu'l-mi'târ fî haberi'l-aktâr* (thk. İhsan Abbas), Beyrut 1980.
- Hitti, Philip K., *Capital Cities of Arab Islam*, Minneapolis 1973.
- , *Siyasi ve Kültürel Açından İslam Tarihi* (trc. Salih Tuğ), I-IV, İstanbul 1989. (Hitti, *İslam Tarihi*)
- Hodgson, Marshall G. S., *İslam'ın Serüveni* (trc. Alp Aker - Birol Çetinkaya), II, İstanbul 1993.
- Hofheinz, "Sawakin", *EI*, IX, Leiden 1997.
- Holt, P. M., *Haçlılar Çağı* (trc. Özden Arkan), İstanbul 1999.
- Honigmann, E., "Kulzüm", *İA*, VI, İstanbul 1988.
- Hourani, George Fadlo, *Arab Seafaring: In The Indian Ocean in Ancient*, Princeton 1995.
- , *Arap Halkları Tarihi* (çev. Yavuz Alogan), İstanbul 1991.
- Hudûdu'l-âlem* (ed. C. Edmund Bosworth; İng. trc. V. Minorsky), London 1970.
- Humphreys, R. Stephen, *Islamic History - A Framework for Inquiry*, London 1991.
- Hunke, Sigrid, *Avrupa'nın Üzerine Doğan İslam Güneşi* (trc. Servet Sezgin), İstanbul 1972.
- Imamuddin, S. M., "Commercial Relations of Spain with İfriqiyyah and Egypt in the Tenth Century A.C.", *Islamic Culture*, XXXVIII/I, Hyderabad - Deccan 1964.
- "Incense", *EB*, XII, 1972.
- Ingrams, William Harold, "Yemen", *EB*, XXIII, 1972.
- el-İsfahânî, Hasan b. Abdullah Lağdat, *Bilâdü'l-Arab* (thk. Hamd el-Câsir - Salih el-Ily), Riyad 1968.
- el-Istahrî, Ebû İshâk İbrâhîm b. Muhammed, *Mesâlikü'l-memâlik* (ed. M. J. de Go-eje), Leiden 1870 → Frankfurt 1992.

- Issawi, Charles, *Egypt in Revolution, An Economic Analysis*, London 1963.
- İbn A'sem, Ebû Muhammed Ahmed el-Kûfî, *Kitâbü'l-Fütûh*, I-VIII, Beyrut 1986.
- İbn Abdülhakem, Ebü'l-Kâsım Abdurrahman b. Abdullah, *Fütûhu Mısır ve ahhârûha* (thk. Muhammed el-Huceyrî), Beyrut 1966.
- İbn Battûta, Muhammed b. Abdullah et-Tancî, *İbn Battûta Seyahatnamesi* (nşr. A. Sait Aykut), I-II, İstanbul 2000.
- İbn Ca'fer, Kudâme, *Kitâbü'l-Harâc ve sînâatü'l-kitâbe* (thk. Fuad Sezgin), Leiden 1889 → Frankfurt 1986.
- İbn Cübeyr, Muhammed b. Ahmed, *Rihletü İbn Cübeyr*, Beyrut 1980.
- İbn Dokmak, İbrahim b. Muhammed, *Kitâbu'l-İntisâr li-vâsıtati ikdî'l-emsâr* (thk. Carl Vollers), IV-V, Kahire 1893 → Frankfurt 1992.
- İbn Habîb, Ebû Ca'fer Muhammed, *el-Munammak fî ahhârî Kureys* (thk. Hurşit Ahmed Fâruk), Beyrut 1985.
- , *Kitâbu'l-Muhabber* (thk. Ilse Lichtentadter), Beyrut ts.
- İbn Haldûn, Ebû Zeyd Veliyyüddîn, *Mukaddime* (trc. Zakir Kadiri Ugan), I-III, İstanbul 1989.
- İbn Havkal, Ebü'l-Kâsım Muhammed el-Nasîbî, *Sûretü'l-arz* (nşr. J. H. Kramers), Leiden 1938-9 → Frankfurt 1992.
- İbn Hişâm, Ebû Muhammed Abdülmelik, *es-Sîretü'n-Nebeviyye* (thk. Mustafa es-Sakkâ, İbrâhîm el-Ebyârî ve Abdülhâfız Şibli), I-II, Beyrut ts.
- İbn Hurdâzbih, Ubeydullah b. Abdullah, *Kitâbü'l-Mesâlik ve'l-memâlik* (ed. M. J. de Goeje), Leiden 1967.
- İbn İshâk, Muhammed, *Sîretü İbn İshâk el-müsemmatü bi kitâbi'l-mübtade-i ve'l-meb'as ve'l-meğâzî* (thk. Muhammed Hamîdullah), Konya 1981.
- İbn Kesîr, İsmâîl b. Ömer, *el-Bidâye ve'n-nihâye*, I-XIV, Beyrut 1982.
- , *Hadislerle Kur'ân-ı Kerîm Tefsiri* (trc. Bekir Karlığa ve Bedrettin Çetiner), X, İstanbul 1984.
- İbn Kuteybe, Ebû Muhammed b. Müslim, *el-Ma'ârif* (thk. Servet Ukkâşe), Kahire 1969.
- , *Uyûnu'l-ahbâr*, I, Beyrut ty.
- İbn Mâce, *es-Sünen* (trc. Haydar Hatipoğlu), İstanbul 1983.
- İbn Manzûr, *Muhtasarü Târîhi Dımaşk İbn Asâkir* (thk. Rûhiyye en-Nehhâs, Riyad Abdulhamîd ve Muhammed Mutî el-Hâfız), I-XXIX, Dımaşk 1984-87.
- İbn Memmâtî, *Kitâbü Kavânîni'd-devâvîn* (thk. Aziz Süryal Atıyye), Kahire 1943 → Frankfurt 1993.
- İbn Rüste, Ahmed b. Ömer, *el-A'lâku'n-nefise* (nşr. Martin Theodor Houtsma), Leiden 1967.
- İbn Sa'd, Muhammed, *et-Tabakâtü'l-kübrâ*, I-VIII, Beyrut ts.
- İbn Semûre el-Ca'dî, *Tabakâtu fukahâ'il-Yemen* (thk. Fuâd Seyyid), Beyrut ts.

- İbn Seyyidinnâs, Ebu'l-Feth Muhammed b. Muhammed, *Uyûnu'l-eser fî fûnûni'l-meğâzî ve's-şemâil ve's-siyer* (thk. Muhammed el-İyd Hatrâvî - Muhyiddîn Müstu), I-II, Beyrut 1992.
- İbn Şebbe, Ebû Zeyd Ömer, *Kitâbü Târihi'l-Medîneti'l-Münevvere* (thk. Fehîm Muhammed Şeltût), I-IV, Cidde 1979.
- İbn Tağrıberdî, Cemâlüddîn Ebû'l-Mehâsin Yûsuf, *en-Nücûmü'z-zâhire fî mülûki Mısır ve'l-Kâhire*, I-XII, Kahire 1929.
- İbnü'l-Esîr, Ali b. Muhammed, *el-Kâmil fî't-târih* (thk. C. Johannes Tornberg), I-XIII, Beyrut 1979-1982.
- İbnü'l-Fakîh, Ahmed b. Muhammed el-Hemedânî, *Muhtasarı Kitâbi'l-Büldân* (nşr. M. J. de Goeje), Leiden 1967.
- İbnü'l-Mücâvir, Yûsuf b. Ya'kûb b. Muhammed, *Sıfâtü bilâdi'l-Yemen ve Mekke ve ba'zı'l-Hicâz, el-Müsemmat târihu'l-müstebsır* (nşr. O. Löfrenge), Leiden 1951.
- İbnü'l-Verdî, Zeynüddîn Ömer b. Muzaffer, *Tetimmatü'l-Muhtasar fî ahbârî'l-beşer* (thk. Ahmed Rif'at el-Bedrâvî), I-II, Beyrut 1970.
- el-İdrîsî, Muhammed b. Muhammed, *Nüzhetü'l-müştak fî ihtirâki'l-âfâk*, I, Beyrut 1989.
- İnalçık, Halil, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, I-II, İstanbul 2000.
- İnan, Afet, *Eski Mısır Tarih ve Medeniyeti*, Ankara 1992.
- İnandık, Hamit, *Deniz ve Kıyı Coğrafyası*, İstanbul 1971.
- İzgi, Özkan, "Çin'de İslamiyetin Yayılışı ve Gelişmesi", *Milli Kültür*, XI/1, Ankara 1980.
- Jourdin, Michel Mollat du, *Avrupa ve Deniz* (trc. A. Muhittin Kargın), İstanbul 1993.
- el-Kalkaşendî, Ahmed b. Ali, *Subhu'l-a'sâ fî sinâ'ati'l-inşâ*, I-XV, Kahire 1910-20.
- Kallek, Cengiz, *Asr-ı Saâdetde Yönetim-Piyasa İlişkisi*, İstanbul 1997.
- Kâşânî, Ebu'l-Kâsim Abdullah, *Arâyisu'l-cevâhir ve nefâyisu'l-atâyib*, Tahran 1345.
- Kâşif, Seyyide İsmail, *Mısır fî fecri'l-İslam*, Beyrut 1986.
- Kâşif, Seyyide İsmail; Sürur, Cemaleddin ve Aşûr, Saîd Abdülfettah, *Mevsuatu târihi Mısır abre'l-'usûr* (nşr. Abdülazîm Ramazan), y.y. 1993.
- Kâtib Çelebi, *Cihannüma*, İstanbul 1145.
- , *Tuhfetü'l-kibâr fî esfârî'l-bihâr* (hız. Orhan Şaik Gökyay), I, İstanbul 1980.
- Kavsi, Atıyye, *Ticâretü Mısır fî'l-Bahri'l-Ahmer*, Kahire 1976.
- Kayaoglu, İsmet, *İslam Kurumları Tarihi*, Ankara 1985.
- el-Kazvînî, Zekeriyâ b. Muhammed, *Acâibu'l-mahlûkât ve garâibu'l-mevcûdât*, Gottingen 1849 → Frankfurt 1994.
- , *Kitâbu Âsârü'l-bilâd ve ahbârü'l-ibâd* (nşr. Ferdinand Wüstenfeld), Gottingen 1848 → Frankfurt 1994.
- el-Kelbî, Hişâm b. Muhammed, *Putlar Kitabı* (trc. Beyza Düşüngen), Ankara 1969.

- Kehhâle, Ömer Rıza, *Dirâsât ictimâiyye fî'l-usûri'l-İslamiyye*, Dimaşk 1973.
- el-Kettânî, Muhammed Abdülhay b. Abdilkebir, *et-Terâtibu'l-idâriyye* (trc. Ahmet Özel), I-III, İstanbul 1990-3.
- "Kızıldeniz", *BL*, XIII, İstanbul 1986.
- "Kızıldeniz", *Grand Master Genel Kültür Ansiklopedisi*, III, 1992.
- "Kızıldeniz", *Hayat Ansiklopedisi*, VI, İstanbul 1934.
- el-Kindî, Muhammed b. Yûsuf, *Fedâilü Mısri'l-mahrûse* (thk. Ali Muhammed Ömer), y.y. 1997.
- Kitâbu'l-İstibâr fî acâibi'l-emsâr* (thk. Sa'd Zağlûl Abdülhamid), İskenderiye 1958 → Frankfurt 1997.
- Köksal, Âsım, *H. Muhammed ve İslamiyet - Mekke Devri*, I-II, Ankara 1966.
- Kramers, J. H., *İslam Medeniyeti Tarihinde Coğrafya ve Ticaret* (trc. Ömer Rıza Doğrul), İstanbul 1934. (Kramers, *Coğrafya ve Ticaret*)
- el-Kudâî, Muhammed b. Selâme, *Kitâbü'l-İnbâ ani'l-enbiyâ ve târihi'l-hulefâ* (thk. Ömer Abdüsselam Tedmürî), Beyrut 1998.
- "Kubrus", *EB*, V, London 1986.
- Kurter, A. Jun, *Oseanografi*, İstanbul 1977.
- "Kuseyr", *BL*, XIV, İstanbul 1986.
- Küçükşacı, Mustafa Sabri, "Hicaz", *DİA*, XVII, İstanbul 1997.
- Laiou, Angeliki E., "Trade, Byzantine", *Dictionary of the Middle Ages*, XII, New York 1989.
- Lammens, H., "Kureyş", *İA*, VI, İstanbul 1967.
- , "Mekke", *İA*, VII, İstanbul 1988.
- , "Muaviye", *İA*, VIII, İstanbul 1979.
- Lee, Cemil, *İslam ve Türk Kültürünün UzakDoğu'ya Yayılması - Kore'de İslamiyet'in Yayılması ve Kültürel Tesirleri*, (Basılmamış Doktora Tezi), İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Genel Türk Tarihi Anabilim Dalı, İstanbul 1987.
- Lewis, Bernard, "Fatımiler ve Hindistan Yolu", *İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Mecmuası*, XIV/1-4, İstanbul (Ekim 1949 - Temmuz 1950).
- , "Mısır ve Suriye - Fatimî Hilafetinin Sonuna Kadar", *İslam Tarihi Kültür ve Medeniyeti* (trc. Hamdi Aktaş), I-IV, İstanbul 1988.
- , *Müslümanların Avrupa'yı Keşfi* (trc. İhsan Durdu), İstanbul 2000.
- , *Tarihte Araplar* (trc. Hakkı Dursun Yıldız), İstanbul 1979.
- Lombard, Maurice, *el-Coğrafıyye't-târihiyye li'l-İslâmî* (trc. Abdurrahman Hamide), Dimaşk ts.
- , *İlk Zafer Yıllarında İslam* (trc. Nezih Uzel), İstanbul 1983.
- Lombard-Jourdan, Anne, "Fairs", *Dictionary of the Middle Ages*, IV, New York 1989.
- Longrigg, "Dahlak", *EL*, II, Leiden 1991.
- Löfgren, O., "Aden", *EL*, I, Leiden 1960.
- Mâcid, Abdulmun'im, *Zuhûru'l-Hilafeti'l-Fatımiyye ve sukûtuha fî Mısır*, Kahire 1994.

- Mâhir, Suâd, *el-Bahriyye fî'l-Mısırî'l-İslamiyye ve âsârûhe'l-bâkıyye*, Cidde 1979.
- Mahmud Es'ad, *İslâm Tarihi* (sad. Ahmet Lütî Kazancı - Osman Kazancı), İstanbul 1983.
- Mahmud İbrahim, "İslam'dan Önceki Mekke'de Sosyal ve İktisadî Şartlar", *Tarih Risaleleri* (der. ve trc. Mustafa Özel), İstanbul 1995.
- , *Merchant Capital and Islam*, Austin 1990.
- Makdisî, Muhammed b. Ahmed, *Ahsenü't-tekâsîm fî ma'rifeti'l-ekâlîm*, Leiden 1906 → Frankfurt 1989.
- Makrizî, Ahmed b. Ali, *Kitâbü'l-mevâiz ve'l-i'tibâr bi-zikri'l-hutât ve'l-âsâr*, I-II, Kahire 1987. (Makrizî, *el-Hitât*)
- , *Kitâbü's-Sülûk li ma'rifeti düveli'l-mülûk* (nşr. Muhammed Mustafa Ziyâde), I-XII, Kahire 1970-2.
- Mâlikî, Süleyman Abdülgani, "Turuku huccâci's-Şam ve Mısır", *Mecelletü't-Tarihîyyeti'l-Mısriyye*, XXX-XXXI (1983-1984), Kahire 1984.
- Mantran, Rober, *İslâmın Yayılış Tarihi (VII - XI. Yüzyıllar)* (trc. İsmet Kayaoğlu), Ankara 1981.
- Marco Polo, *Seyahatname* (haz. Filiz Dokuman), İstanbul ts.
- Marmon, S. E., "Bab al-Mandab", *DMA* (ed. Joseph R. Strayer), II, New York 1989.
- Matvejevic, Predrag, *Akdeniz'in Kitabı* (trc. Tolga Esmer), İstanbul 1999.
- Mazaherî, Ali, *Orta Çağ'da Müslümanların Yaşayışları* (trc. Bahriye Üçok), İstanbul 1972.
- Mazrûî, Ali A., *Afrikalılar* (trc. Yusuf Kaplan), İstanbul 1992.
- McEvedy, Colin, *The Penguin Atlas of African History*, Hong Kong 1980.
- Mehmed Hâlid, *Mufasssal Târih-i İslam*, İstanbul 1314.
- Mehran, Muhammed Büyümi, *el-Hadâretü'l-Mısriyyeti'l-kadîme*, İskenderiyye 1989.
- el-Melici, Muhammed Muhammed, "el-Ustûlü'l-İslâmî", *ed-Dâre*, VIII/2, Riyad 1982.
- el-Merzûkî, Ebû Ali, *Kitâbu'l-Ezmine ve'l-emkine*, II, Haydarâbâd 1332.
- el-Mes'ûdî, Ali b. Hüseyin, *et-Tenbîh ve'l-işrâf*, Leiden 1893 → Frankfurt 1992.
- , *Mürücü'z-zeheb ve me'âdinü'l-cevher* (thk. Said Muhammed el-Hâm), I-IV, Beyrut 1997.
- Mez, Adam, *Onuncu Yüzyılda İslam Medeniyeti - İslam'ın Rönesansı* (trc. Salih Şaban), İstanbul 2000. (Mez, *İslam'ın Rönesansı*)
- Miquel, Andre, *Arap Coğrafyacılarının Gözünden 1000 Yılında İslam Dünyası ve Yabancı Diyarlar* (trc. Ali Berktaş), İstanbul 2003. (Miquel, *İslam Dünyası ve Yabancı Diyarlar*)
- , *İslam ve Medeniyeti - Doğuştan Günümüze* (trc. Ahmet Fidan - Hasan Mentesh), I-II, Ankara 1991.
- el-Miyâh, Ali Muhammed, "el-Bahrü'l-Ahmer", *Mecelletü'l-Mecmai'l-İlmi*, XLVI-II/3, Bağdat 2001.

- “Moka”, *BL*, XVI, yy. ts.
- Murray, Jocelyn, *Cultural Atlas of Africa*, Amsterdam 1981.
- Musil, A., “Eyle”, *İA*, IV, İstanbul 1988.
- Mübârek, Ali Paşa, *el-Hıtu’l-Tevfikiyyetü’l-cedide*, XIV, Kahire 1311.
- Mülayim, Selçuk, “Fildişi - Sanatta Fildişi” *DİA*, XIII, İstanbul 1996.
- Müslim b. Haccac, *Sahîh-i Müslim Tercemesi ve Şerhi* (Ahmed Davudoğlu), İstanbul 1983.
- Müstevfî, Hamdullah, *Nüzhetü’l-kulûb* (İng. trc. G. Le Strange), Leiden 1919 □ Frankfurt 1993.
- Nallino, C. A., “Usturlab”, *İA*, XIII, İstanbul 1986.
- Nâsır Hüsrev, *Sefernâme* (trc. Abdülvehhab Tarzî), İstanbul 1985.
- Nedvi, Seyyid Süleyman, “The Arab Navigation”, *al-İlm*, VII, 1987.
- Nuhaylî, Derviş, *es-Sufunü’l-İslâmiyye alâ hurûfî’l-mu’cem*, İskenderiye 1974.
- Numanî, Şiblî, *Bütün Yönleriyle Hz. Ömer ve Devlet İdaresi* (Talip Yaşar Alp), II, İstanbul 1986. (Numanî, *Hz. Ömer ve Devlet İdaresi*)
- Orhonlu, Cengiz, “XVI. Asrın İlk Yarısında Kızıldeniz Sahillerinde Osmanlılar”, *İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Dergisi*, (Eylül 1961), sa.16, İstanbul 1962.
- , *Osmanlı İmparatorluğu’nun Habeş Eyaleti*, Ankara 1996.
- el-Ömerî, İbn Fazlullah, *Mesâlikü’l-ıbsâr fî Memâlikü’l-ımsâr* (nşr. Eymen Fuad Seyyid), Kahire 1985.
- Öngör, Sami, *Coğrafi Keşifler ve Tetkik Seyahatleri Tarihi*, İstanbul 1954.
- , *Coğrafya Sözlüğü*, İstanbul 1961.
- Önkâl, Ahmet, “Civâr”, *DİA*, VIII, İstanbul 1993.
- , “Cüheyne”, *DİA*, VIII, İstanbul 1993.
- , “Hicret”, *DİA*, XVII, İstanbul 1998.
- Özaydın, Abdülkerim, “Bece”, *DİA*, V, İstanbul 1992.
- , “Câr”, *DİA*, VII, İstanbul 1993.
- Özel, Ahmet, “Afrika - Doğu Afrika’da İslamiyet”, *DİA*, I, İstanbul 1988
- Özey, Ramazan, *Afrika Kıtası ve Ülkeleri*, İstanbul 2001.
- Özkuyumcu, Nadir, *Fethinden Emevilerin Sonuna Kadar Mısır ve Kuzey Afrika 18-132/639-750*, (Basılmamış Doktora Tezi), Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul 1993. (Özkuyumcu, *Mısır ve Kuzey Afrika 18-132/639-750*)
- Öztürk, Levent, “Etiyopya”, *DİA*, XI, İstanbul 1995.
- , *Etiyopya’da İslamiyet*, I, İstanbul 2001.
- Parker, S. ve Whitcomb, Donald S., “Aqaba”, *The Oxford Encyclopedia of Archaeology in The Near East*, I, New York 1997.
- Parmaksızoğlu, İsmet, “Mısır”, *TA*, XXIV, Ankara 1976.
- Pearson, M. N., “The Indian Ocean and the Red Sea”, *The History of Islam in Africa* (ed. Nehemia Levtzion, Randall L. Pouwells) içinde, Oxford 2000.

- Pesce, Angelo, *Jiddah - Portrait of An Arabian City*, Qasis 1997.
- Peters, F. E., *Mecca – A Literary History of the Muslim Holy Land*, Princeton 1994.
- Pirenne, Henri, *Orta Çağ Avrupasının Ekonomik ve Sosyal Tarihi* (trc. Uygur Koca-başıoğlu), İstanbul 1983.
- , *Orta Çağ Kentleri - Kökenleri ve Ticaretin Canlanması* (trc. Şadan Karadeniz), İstanbul 1994.
- Pîrî Reis, *Kitâb-ı Bahriyye - Denizcilik Kitabı* (haz. Yavuz Senemoğlu), I-II, y.y., ts., Tercüman 1001 Temel Eser.
- Planhol, X. de, “İslam Toplumu ve Medeniyeti - Coğrafi Konum” (trc. Kemal Kahraman), *İslam Tarihi ve Kültür ve Medeniyeti* (ed. P. M. Holt - A. K. S. Lambton - B. Lewis), III, İstanbul 1989.
- Plessner, M., “Kuseyr”, *İA*, VI, İstanbul 1967.
- Rabie, Hassanein, *The Financial System of Egypt*, Londra 1972.
- “Red Sea”, *EB*, XIX, yy. ts.
- “Red Sea”, *NEB*, XV, yy. ts.
- Rehber-i Bahr-i Ahmer*, (nşr. Tevfik - Cemal), İstanbul h. 1307.
- Rentz, G., “Djazirat al-Arab”, *El*, II, Leiden 1991.
- Rifâî, Enver, *el-İslâm fî hadâratihî ve nüzûmihi*, Dimaşk 1986.
- Rissler, Jack, *el-Hadâretü'l-Arabiyye* (trc. Halil Ahmed Halil), Beyrut 1993.
- Risso, Patricia, *Merchants and Faith- Muslim Commerce and Culture in the Indian Ocean*, Boulder 1995.
- Rodinson, Maxime, *H. Muhammed* (trc. Attila Tokatlı), İstanbul ts.
- Runciman, Steven, “Deniz Kuvvetinin Orta Çağ Tarihindeki Rolü”, *III. Türk Tarih Kongresi (15-20 Kasım 1943)*, Ankara 1948.
- , *Haçlı Seferleri Tarihi* (trc. Fikret Işıltan), I, Ankara 1998
- Ruska, J., “Anber”, *İA*, I, İstanbul 1940.
- er-Rüdânî, İmam Muhammed b. Muhammed b. Süleyman, *Büyük Hadis Külliyyatı - Cem'ul-fevâid min Câmi'il-usûl ve Mecma'iz-zevâid* (trc. Naim Erdoğan), I-V, İstanbul ts.
- “Safran”, *BL*, XIX, İstanbul 1986.
- Sâid, İbrahim Hasan, *el-Bahriyye fî asrı selâtinî'l-memâlik*, Kahire 1983.
- Sâlim, Seyyid Abdulaziz, *el-Bahrü'l-ahmer fî târihi'l-İslâm*, İskenderiye 1993.
- es-Samirâî, Abdulcebbar Mahmud, “el-Milâha inde'l-Arab kable'l-İslâm”, *Faysal*, XXXVII, Riyad 1980.
- al-Saud, Abdullah Saud, *Central Arabia During the early Hellenistic period*, Riyadh 1997.
- Saunders, J. J., *A History of Medieval Islam*, London 1990.
- es-Savâf, Fâik Bekir ve Ramazan, Mustafa Muhammed Muhammed, “Ehemmiyyetü Sagri Cidde fi'n-nisfi'l-evvel mine'l-karni'l-aşiri'l-hicri”, *ed-Dare*, 1981.
- Savory, Roger M., “The Ancient Period”, *The Persian Gulf States - A General Survey* (ed. Alvin J. Cottrell), London 1980.

- Schick, Robert, "The Settlement Pattern of Southern Jordan: The Nature of the Evidence", *The Byzantine and Early Islamic Near East: II. Land Use and Settlement Patterns* (ed. G.R.D. King ve Averil Cameron), Princeton: New Jersey 1994.
- Schleifer, J., "Feresan", *İA*, IV, İstanbul 1988.
- , "Galafika", *İA*, IV, İstanbul 1988.
- Schreiber, B. Charlotte ve Ryon, William B. F., "Red Sea", *NEB*, XV, U.S.A. 1979.
- Schulze, R., "al-Suways", *EI*, IX, Leiden 1997.
- es-Senûsî, Muhammed, *er-Rihletü'l-Hicâziyye* (thk. Ali Şenusi), I-II, Tunus 1981.
- Serjeant, R. B., "The Ports of Aden and Shihr", *Studies in Arabian History and Civilisation*, London 1981.
- Seyyid, Eymen Fuâd, "Fatimiler", *DİA*, XII, İstanbul 1995.
- , "İbnü'l-Mücâvir", *DİA*, XXI, İstanbul 2000.
- , "İskenderiye", *DİA*, XXII, İstanbul 2000.
- Shaban, M. A., *Islamic History A New Interpretation*, I-II, London, ts.
- Shahid, İrfan, "İslam Öncesi Arabistan", *İslam Tarihi Kültür ve Medeniyeti* (trc. İlhan Kutluer), I, İstanbul 1988.
- Sharon, Moshe, "Aqabah (Aylah)", *Corpus Inscriptionum Arabicarum Palaestinae*, I/A, Leiden 1997.
- Shuiskii, S. A., "Navigation: Indian Ocean, Red Sea", *Dictionary of the Middle Ages* (ed. Joseph R. Strayer), IX, New York 1989.
- Sırma, İhsan Süreyya, "Zebid", *İA*, XIII, İstanbul 1986.
- Spuler, Bertold, "Trade in the Eastern Islamic Countries in the Early Centuries", *Islam and the Trade of Asia - A Colloquium* (ed. D. S. Richards), Oxford 1970.
- Starr, G. Chester, *Antik Çağda Deniz Gücü* (trc. Gürkan Ergin), İstanbul 2000.
- Stewart, Desmond, *Batılı Gözüyle İslam Kültür ve Medeniyeti* (trc. Müjdat Kayaerli ve Murat Özyiğit), Konya 1994.
- Subhi Salih, *İslam Kurumları* (trc. İbrahim Sarımsı), Ankara 1999.
- "Sudan", *BL*, XXI, İstanbul 1986.
- "Sudan", *TA*, XXIX, Ankara 1980.
- Suhrâb, *Kitâbu Acâibi'l-ekâlimi's-seb'a ilâ nihâyeti'l-imâra* (thk. Hans von Mzik), Leipzig 1929.
- es-Sultan, Abdullah Abdulmuhsin, *el-Bahrü'l-Ahmer ve's-sır'au'l-Arabî'l-İsrâîlî*, Beyrut 1998.
- es-Sülemî, Arrâm b. Esbag, *Kitabu Esmâi cibâli Tühâme* (thk. Muhammed Salih Şennâvî), Beyrut 1990.
- es-Süyûtî, Abdurrahman b. Ebî Bekr, *Hüsnü'l-muhâdara fî târihi Mısır ve'l-Kâhire* (nşr. Muhammed Ebü'l-Fazl), I-II, Kahire 1967.
- , *Târihu'l-hulefâ* (thk. Muhammed Muhyiddin Abdülcebbar), Mısır 1952.
- eş-Şebûl, Muhammed Ali, "el-Bahriyyetü'l-İslamiyye - neş'etüha ve tetavvürüha fi'l-asri'l-Emevi", *Ebhâsu'l-mu'temeri's-senevi'l-asir li târihi'l-ulûm inde'l-*

- Arab* (22-24 Nisan 1986), (ed. Mustafa Şeyh Hamza - Halid Maguti) el-Lazkiye, Halep 1989.
- Şemseddin Sâmî, *Kâmûsü'l-a'lâm*, III-IV, İstanbul 1316.
- Şeşen, Ramazan, *Müslümanlarda Tarih-Coğrafya Yazıcılığı*, İstanbul 1998.
- , *Salâhaddîn Eyyubi ve Devlet*, İstanbul 1987.
- eş-Şeyzerî, Abdurrahman b. Nasr, *İslam Devletinde Hisbe Teşkilatı* (trc. Abdullah Tunca), İstanbul 1993. (eş-Şeyzerî, *Hisbe Teşkilatı*)
- Şihâb, Hasan Salih, *Edvâun alâ târihi'l-Yemeni'l-bahrî*, Beyrut 1981.
- et-Taberî, Ebû Ca'fer Muhammed b. Cerîr, *Târîhu'l-ümem ve'l-mülûk* (thk. Muhammed Ebû'l-Fazl İbrâhîm), I-XI, Beyrut t.s.
- et-Tâcir, Süleyman, *Ahbârü's-Sîn ve'l-Hind* (es-Sirafî'nin *Silsiletü't-tevârih*'i ile birlikte), (ed. Fuat Sezgin), Frankfurt 1994.
- "Tarçın", *BL*, XXII, İstanbul 1986.
- "Teak", *EB*, XXI, London 1972.
- Tersisî, Adnan, *Bilâdu sebe' ve hadârâtü'l-Arabu'l-ûlâ*, Dimaşk 1990.
- Thema Larousse - Tematik Ansiklopedi*, I-V, İstanbul: Milliyet Yayınları, 1993-4.
- Tibbets, G. R., "Milaha", *EI*, VII, Leiden 1993.
- "Tihame", *BL*, XXII, İstanbul 1986.
- Tkatsch, J., "Seba", *İA*, X, İstanbul 1988.
- Toksarı, Ali, "Eban b. Saîd", *DİA*, X, İstanbul 1994.
- Tudealî Benjamin ve Ratisbonlu Petachia, *Orta Çağ'da İki Seyyahın Avrupa, Asya ve Afrika Gözlemleri* (trc. Nuh Arslantaş), İstanbul 2001.
- "Tur-i Sina", *BL*, XX, yy. ts.
- Uçar, Şahin, "Müslümanlar'ın İstanbul'u Fethetmek İçin Yaptıkları İlk Üç Muhasara", *Selçuk Üniversitesi Selçuk Dergisi*, I, Konya 1986.
- Udovitch, Abraham L., "Commercial Techniques in Early Medieval Islamic Trade", *Islam and the Trade of Asia, A Colloquium* (ed. D. S. Richards), Oxford 1970.
- , "Trade, Islamic", *Dictionary of the Middle Ages*, XII, New York 1989.
- Ukayl, Muhammed Fâtih, "Ehemmiyyetü'l-mevki'i'l-cografî li-sevâhili Mısri'l-arabiyye", *Tarihü'l-Bahriyyetü'l-Arabiyye*, Mısır 1973.
- Urve b. ez-Zübeyr, *Meğâzî Rasûlullah (SAV) li Urvet b. ez-Zübeyr* (thk. Muhammed Mustafa el-A'zamî), Riyad 1981.
- Uslu, Recep, *Sind'de İslam Fetihleri (15-240/636-854)*, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul 1990.
- Üçyigit, Ekrem, "Orta Çağ İslam Medeniyetinin Avrupa Medeniyeti Üzerine Te-sirleri", *Ankara Üniversitesi İlahiyat Fakültesi Dergisi*, IV, sa.I-II, Ankara 1955.
- Vahabi, Abdullah, *The Northern Hijaz in the Writings of The Arab Geographers 800 - 1150*, Beyrut 1973.
- el-Vâkıdî, Muhammed b. Ömer, *Kitâbü'l-Meğâzî* (thk. Marsden Jones), I-III, Beyrut 1984.

- Van Donzel, E., "al-Mukha", *El*, VII, Leiden 1993.
- Vasiliev, A., *Bizans İmparatorluğu Tarihi* (trc. A. M. Mansel), Ankara 1943.
- el-Versilânî, Hüseyin b. Muhammed, *Nüzhetü'l-enzâr fî fazli ilmi't-târih ve'l-ahbâr* (nşr. Muhammed b. Ebî Şenub), I-II, Cezayir 1908 → Frankfurt 1994.
- Vincent, William, *The Commerce and Navigation: The Commerce and Navigation of the Ancients in The Indian Ocean*, I-II, New Delhi - Madras 1998.
- Walker, J., "Süveyş", *İA*, II, İstanbul 1979.
- Wang-Zin-Shan, Celaeddin, "Çinde İslamiyet", *İslam Tetkikleri Enstitüsü Dergisi*, II/1, (1956-7), İstanbul 1957.
- Watt, Montgomery, *H. Muhammed Mekke'de* (trc. M. Rami Ayas - Azmi Yüksel), Ankara 1986.
- , *İslam Avrupa'da* (trc. Hulûsi Yavuz), İstanbul 1989.
- Whitcomb, Donald, "Excavations in the Site of Medieval Aqaba", *Documents de L'Islam Medieval: Nouvelles Perspectives de Recherche* (ed. Yusuf Ragib), Kahire 1991.
- , "The Misr of Ayla: Settlement at al-Aqaba in the Early Islamic Period", *The Byzantine and Early Islamic Near East: II. Land Use and Settlement Patterns* (ed. G.R.D. King ve Averil Cameron), Princeton - New Jersey 1994.
- Wiet, G., "Saïd", *İA*, X, İstanbul 1988.
- Ya'kûbî, Ahmed b. İshâk b. Ca'fer, *Kitâbü'l-Büldân*, Leiden 1967.
- , *Târîhu'l-Ya'kûbî* (thk. Abdülemir Mehna), I-II, Beyrut 1993.
- Yâkût el-Hamevî, Ebû Abdullah Şihâbeddîn, *Mu'cemü'l-büldân* (nşr. Ferdinand Wüstenfeld), Leipzig 1867 → Frankfurt 1994.
- Yalçın, Osman, *Ansiklopedik Coğrafya Sözlüğü*, İstanbul 1957
- Yazır, Elmalılı Muhammed Hamdi, *Hak Dini Kur'an Dili* (sad. İsmail Karaçam v.dğr.), I-X, İstanbul 1992.
- "Yemen", *BL*, XXIV, İstanbul 1986
- Yıldız, Hakkı Dursun, "Arabistan - Tarih", *DİA*, III, İstanbul 1991.
- Yusuf, Muhsin, "Sea versus Land: Middle Eastern Transportation During the Muslim Era", *Der Islam*, 73, Berlin 1996.
- Yüksel, Ahmet Turan, *İslam'ın İlk Döneminde Ticari Hayat*, İstanbul 1999.
- ez-Zâhirî, Garsüddin Halil b. Şahin, *Zübdetu keşfi'l-memâlik ve beyânü't-turuk ve'l-mesâlik* (tsh. Paul Ravaisse), Paris 1894 → Frankfurt 1993.
- "Zebid", *BL*, XXIV, yy. ts.
- Zeki Fehmî, Naim, *Turuku't-ticâretü'd-düveliyye ve mahattatuha beyne's-şark ve'l-garb*, Kahire 1973.
- ez-Zemahşerî, Cârullah Mahmud b. Ömer, *Kitâbü'l-Cibâl ve'l-emkine ve'l-miyâh* (nşr. Matthias Salverda de Graw), Leiden 1855 → Frankfurt 1994.
- "Zencefil", *BL*, XXIV, İstanbul 1986.
- Zeydan, Corci, *el-Arab kable'l-İslâm*, Beyrut ts.

—, *Medeniyet-i İslamiye Tarihi* (trc. Zeki Megâmis), İstanbul 1328

Zeyyat, Habib, “Mu‘cemü'l-merâkib ve's-süfün fi'l-İslam”, *el-Meşrik*, XLIII, Beyrut 1949.

Zübeyri, Ebu Abdillâh el-Mus'ab b. Abdillâh b. el-Mus'ab, *Kitâbu nesebi Kureyş* (thk. İ. Levi Provençal), Kahire 1953.

DİZİN

Kişiler

I. Hüsrev 239, 245

I. Justin 244, 351

I. Seti 388

II. Konstans 135

II. Mervan 142, 428

II. Nekao 104, 105, 234, 241

II. Philadelphos 389

II. Ptolemeus 107

II. Ramses 104, 234

III. Abdurrahman 149

III. Ramses 234

III. Tutmosis 233

III. Yezdecird 172

IV. Mehmed 371

Abdulalim 116, 187, 188

Abdülaziz Sâlim 39, 116

Abdülcebbâr b. Ömer el-Eylî 406

Abdulhalik Bakır 40, 329, 330

Abdullah b. el-Mübârek 406

Abdullah b. el-Mücmir 318

Abdullah b. Hâlid b. Ebî Evfâ 401

Abdullah b. Huzâfe es-Sehmî 128

Abdullah b. Kays 131, 137, 141

Abdullah b. Ömer 320

Abdullah b. Sa'd b. Ebî Serh 138

Abdullah b. Zeyd 320

Abdullah b. Zübeyr 404

Abdûlmelik b. Mervan 76, 77, 144,
255, 404

Abdumenâf 251

Abdurrahman b. Avf 328

Abdüşşems 251

Âd b. Avs 354

Adam Mez 311, 328

Adem, Hz. 380

Aden b. Sebe 354

Adnan 353, 413

Adûdu'd-Devle 329

Aelius Gallus 181, 235, 238, 356, 435

Ahmed b. Taberiyye 37

Ahmed b. Tolun 142, 149

Ahnef b. Kays 345

el-A'lâ b. el-Hadramî 133

Ali b. Müferric 421

Ali b. Muhammed es-Suleyhî 363

Alkâme b. Mücezziz el-Müdlîcî 128,
133, 425

Ammien Marcellin 297

Amr b. el-Âs 117, 131, 133-135, 140,
248, 268, 283, 383, 393, 404

Amr b. Külsûm 120

Amr b. Luhayy 369

- Amr b. Ümeyr 355
 Anbese b. İshâk 389
 Arfece b. Herseme 132
 Augustus 107, 108, 298, 356, 389
 Ayalon 123, 155, 157
 Ayşe b. Osman b. Affan 404
 Aziz-Billâh 154
 Aziz Theophilus 357
- Baldwin (Kudüslü) 407
 Bâmahreme 35
 Barendse 439, 442
 Barkuk 289
 Batlamyus 29, 49, 83, 94, 356, 388, 389,
 411, 412, 439, 443
 Baybars 77, 157, 294, 411, 419
 Bâzân 357
 Bekrî 31, 57, 75, 371, 397, 401, 408, 413
 Belâzürî 28, 133
 Belkıs 355
 Bezzaz Süleyman 328
 Bilal b. Cerîr 275
 Bilbays 388, 393
 Bosworth 33, 38, 52, 117-120, 122, 187
 Braudel 13, 312
 Buhârî 128, 327
 Busr b. Ebî Ertat 118, 141
 Büyük Himyer 399
- Ca'fer b. Ebî Tâlib 127
 el-Cefâirî 129
 Cemaleddin Yusuf b. Yakub el-
 Mücâvir 35 (ayrıca bkz. İbnü'l-
 Mücâvir)
 Cevâd Ali 40, 116, 184, 199, 334, 435,
 441
 Cleopatra 242
 Colophonlu Dinon 52
 Corci Zeydân 39
- Cudde b. Cerm b. Rabban b. Hulvan b.
 İmran b. el-Haf b. Huzâa 369
 Cünâde b. Ebî Ümeyye el-Ezdî 143
- Dara 105, 388
 Darius 239
 Davûd b. Hişâm 379
 Davut, Hz. 398, 409
 Derviş Nuhaylî 38
 Diodorus 106
 Donzel 439, 442
- Ebân b. Saîd b. Ebî Uheyhe 404
 Ebân b. Saîd b. el-Âs 365, 404
 Ebû Abdurrahman 406
 Ebû Eyyûb el-Ensârî 143
 Ebû Musa el-Eş'arî 357, 383
 Ebû Osman Ömer b. Osman b. Ali el-
 Zencebîlî 365
 Ebû Sahr el-Eylî 406
 Ebû Zeyd el-Belhî 30
 Ebû Zeyd es-Sirâfî 34, 36
 Ebu'l-Abbas es-Seffah 401
 Ebu'l-A'var es-Sülemî 118
 Ebu'l-Mansur Şemseddîn Yusuf 358
 Ebû's-Salt b. Abdülaziz 167
 Ebûbekir, Hz. 126, 130
 Ebûbekir Muhammed b. Müslim b.
 Şihâb ez-Zührî 405
 Ebû'l-Fidâ 32, 352, 371, 387, 407, 412,
 433, 442, 443
 Emir Ali b. Fuleyte b. Kâsım b. Mu-
 hammed b. Câfer b. Ebî Hâşim
 377
 Emir İsa b. Fuleyte 379
 Emîr Katâde b. İdris b. Mûteim b. Ab-
 dulkerim 379
 Emir Mükser 379
 Enuşirvan 354

- Erasmus 33
 Eratosthenes 312
 Erythras 52
 Esmâ bnt. Umeys 127

 Fa-hian 110, 236
 Fâhite bnt. Karaza 137
 Fehmî 39, 133, 137, 146, 166
 Firavun Nehav 388

 Gabriel Ferrand 37
 Garcin 435, 436
 Gaspar Correa 189
 Gelenius 33
 Goitein 41, 42, 43, 152, 211, 212, 272, 273, 282, 285, 309, 338, 340
 Greenlaw 41, 427, 428, 430, 431
 Grohmann 427

 Hâbil 355
 el-Haccac b. Yusuf es-Sakafî 144, 181
 el-Hâkim Biemrillah 391
 Halife b. Hayyât 28
 Halife el-Mütevekkil 142, 149, 150, 389, 413
 Hâm b. Nuh 412
 Hamdullah Müstevfî 32, 57, 58, 352, 387
 Hamidullah 125, 128, 146, 244, 320, 401, 424
 Hartmann 116, 377
 Harun, Hz. 366
 Harun Reşid 134, 147, 269, 366, 374, 417
 Hâşim b. Abdümenâf 251
 Hatşepsut 233, 234, 317, 344
 Havva, Hz. 369, 380
 Hayyan b. Şureyh 165
 Hemdânî 30, 78, 197, 333, 366, 370, 441

 Herodot 52, 57, 58, 102, 312, 335
 Hesiodos 21
 Heyd 312
 Hıvaş b. Yusuf 37
 Himyerî 32
 Hippalus 71, 238, 241, 357, 359
 Hiram 104, 105, 397
 Hişam b. Abdülmelik 390, 412
 Hitti 312, 319, 398
 Hofheinz 427, 430
 Hourani 39, 137, 180, 188, 198, 200, 398
 Hulefâ-yi Râşidîn 99, 257, 383
 Humaraveyh 280
 Hunke 311
 Hüseyin b. Bermek 323
 Hüseyin b. Fadl 409
 Hüseyin b. Rüstem 406
 Hüseyin b. Selâme 365

 İambûlus 107
 Istahrî 30, 90, 412, 443

 İbn Abbas 143, 320
 İbn Abdülhakem 28, 91
 İbn Allan 197
 İbn A'sem 28
 İbn Battûta 35, 163, 180, 189, 198, 209, 211, 313, 318, 323, 324, 338, 340, 341, 344, 359, 370, 416, 417, 428, 436, 442
 İbn Cübeyr 35, 180, 189, 200, 202, 203, 207, 209, 229, 230, 231, 295, 313, 318, 369, 370, 374, 378, 416, 418, 419
 İbn Dokmak 412
 İbn Ebî Amr 366
 İbn Fazlullah el-Ömerî 32
 İbn Habîb 248

- İbn Haldûn 28, 53, 55, 116, 121, 134, 137, 139, 155, 175, 193, 335, 387
- İbn Havkal 30, 32, 57, 58, 174, 271, 379, 387, 396
- İbn Hişâm 27, 128
- İbn Hurdâzbih 29, 96, 282, 371
- İbn Hürmüz el-Emlîkî 399
- İbn İyaz 419
- İbn Kayyim el-Cevziyye 27, 322
- İbn Kesîr 28
- İbn Kuteybe 28
- İbn Mâcid , Şehâbeddin Ahmed b. Mâcid 36, 37, 58, 186, 191, 198, 211, 286
- İbn Memmâtî 91, 278, 329
- İbn Münâzir 366
- İbn Rûste 29, 96, 318
- İbn Sa'd 168
- İbn Seyyidinnâs 27
- İbn Sînâ 318, 321
- İbn Suud 373
- İbn Şebbe 28
- İbn Şebblon 197
- İbn Tolun 406
- İbn Yunus 197
- İbnu's-Sûfi 421
- İbnü'l-Esîr 28, 355
- İbnü'l-Fakih el-Hemedânî 30
- İbnü'l-Mücâvir 35, 79, 316, 334, 337, 353-356, 362, 365, 370-374, 377-380, 441
- İbnü'l-Müneccim 421
- İbrahim b. Muhammed b. Yahya b. Abdullah b. Muhammed b. Ali b. Ebi Tâlib 421
- İbrahim, Hz. (Patriarch) 92, 354, 397
- el-İclî 380
- İdrîsî 31, 32, 61, 68, 75, 174, 175, 180, 326, 336, 353, 364, 371, 373, 375-378, 390, 392, 393, 414, 416, 417, 423, 443, 446
- İskender 104-107, 224, 234, 235, 239, 240, 245
- Kâbil 355, 369
- Kalavun 211, 289
- Kalkaşendî 33, 77, 278, 323, 352, 364, 371, 385, 408, 435, 445
- Kallinikos 143, 194
- Kambis 104, 105
- Kara Mustafa Paşa 371
- Kâşif 168, 177, 302
- Kâtip Çelebi 53, 71, 210, 370, 371
- Kays b. Sa'd 404
- Kazvînî 32
- Kettânî 318, 327
- Konstantin 138
- Kral Yed' Eb Zübeyn (Zebîn) b. Şehr 412
- Kurre b. Şerik 145
- el-Kindî 28, 91, 92
- el-Kudâî 28
- Lammens 119, 141, 424
- Lawrence 396
- Lombard 40, 327, 334, 336, 338-340
- Luther 33
- Makdisî (Mukaddesî, Şemseddin Ebû Abdullah Muhammed) 30, 31, 53, 61, 70, 79, 90, 96, 153, 171, 193, 208-210, 230, 271, 311, 360-362, 364-366, 370, 374, 376, 377, 390, 392, 393, 396, 397, 403, 441, 445, 446
- Makrizî 33, 55, 58, 65, 75, 155, 165, 166, 188, 200, 210, 385, 391, 396, 398, 399, 407, 409, 412, 416

- Mansûr (Halife) 77, 129, 134, 147, 148, 323, 383, 389, 390
- Manuel 135
- Mar Yuhanna b. Ru'ba 401
- Marr 377
- Mazaherî 40, 163, 173, 195, 291, 340
- Medmun 274, 275
- Medyen 395, 397
- Melikşah 172
- Mervan b. Hakem 384, 404
- Mervan b. Muhammed 401
- Mes'ûdî 28, 29, 36, 58, 71, 170, 171, 198, 256, 322, 354, 399, 441
- Minorsky 31
- Montecorvinolu John 180
- Moshe Sharon 403
- Muaviye b. Ebî Süfyan 380
- Mudar b. Hâşim 379
- Mufaddal 197
- Mugîre b. Şu'be 249
- Muhammed b. Abdullah el-Kummî 389, 413
- Muhammed b. Ahmed b. Cübeyr el-Kinânî 34 (ayrıca bkz. İbn Cübeyr)
- Muhammed b. Hanefiyye 404
- Muhammed b. İshâk 27
- Muhammed b. Tuğc el-İhşid 142
- Muhammed Nefsü'z-Zekiyye 134, 148
- Muiz Lidînillah 156
- Mukavkıs 249
- Murray 411
- Musa, Hz. 49, 50, 57, 121, 234, 387, 399
- Musil 406
- Mustansır 34, 392
- Muttalib 251
- Müsebbihî 154
- Mütevekkil 142, 149, 150, 389, 413
- Nâsır Hüsrev 34, 53, 58, 71, 87, 91, 152, 153, 163, 318, 329, 333, 345, 346, 348, 370, 374, 377, 378, 382, 384, 386, 393, 412, 416-418
- Nâsır Muhammed b. Kalavun 211
- Nâsır Selahaddin Yusuf 420
- Nâsıru'd-Devleti'l-Hemdânî 197
- Nasıruddîn Tûsî 392
- Necâşi 76, 113, 127, 128, 244, 250, 251
- Necâşi Ashame 128
- Nedvi 39, 157, 167, 174, 197
- Negus 423
- Nelson Glueck 398
- Nevfel 251, 384
- Niebuhr 439, 447
- Nuh, Hz. 121
- Nûreddin (Kral) 358
- Osman, Hz. 41, 115, 126, 127, 130, 135, 136, 138, 140, 141, 168, 328, 372, 373, 384, 402, 404, 423, 425
- Osman b. Ebü'l-Âs es-Sakaffî 132
- Ömer, Hz. 76, 96, 116, 117, 128-136, 140, 142, 255, 268, 269, 278, 315, 318, 334, 382-384
- Ömer b. Abdülaziz 143, 165, 365, 389, 402
- Parker 38, 41, 405
- Patrik Dionysius Tellmachre 331
- Petrus 400
- Peygamber, Hz. 27-29, 76, 91, 95, 99, 110, 118, 119, 124-130, 253, 255, 320, 322, 326, 333-345, 357, 358, 365, 383, 401, 402, 408, 424, 425, 445
- Piacenza hacısı 400
- Pîrî Reis 53
- Plessner 433
- Pratico 398

- Rodinson 297
 Ru'ba b. Yuhanna 401
- Sa'd (Muaviye'nin mevlası) 380
 Sa'd el-Cârî 384
 Sa'd b. Ebî Vakkas 133
 Sa'd b. Nevfel 384
 Salibî 248
 Salih, Hz. 399
 Sanabara 230
 Selahaddin Eyyubi 156, 157, 379, 407
 Serjeant 41, 169, 273, 362, 363, 366
 Sesotris 388
 Sevde bnt. Zem'a 334
 Sinbad 230
 Sprenger 439
 Strabon 235, 242, 298, 312
 Suhrâb 441
 Sultan Baybars 157, 294, 411
 el-Sumeyda b. Hizabr el-Emlîkî 399
 Süleyman, Hz. 50, 105, 236, 355, 397, 398
 Süleyman b. Abdülmelik 129, 329
 Süleyman el-Mehrî 37, 175, 180
 Süleyman et-Tacir 34, 36, 291
 Süyûtî 28, 91
 Syracuse 192
- Şah Ömer Hayyam 172
 Şeddâd b. Âd 354
 Şerâfeddin et-Tûsî 173
 Şeyh Ali b. Ömer eş-Şa'zelî 442
 Şeyzerî 326
 Şükr b. Ebî'l-Fütûh 379
- Taberî 28
 Talha b. Abdülmelik el-Eylî 406
 Talha b. Ubeydullah 328
 Tarafe b. el-Abd 201
- Theodore Bent 411
 Timur 289
 Trajan (Traianus) 180, 243, 268, 388-400
 Tudelalı Benjamin 316, 344
- Ukeyl b. Hâlid el-Eylî 406
 Uluğ Bey 392
 Umâra b. Ali b. Zeyd 379, 441
 Umâra b. Velîd b. el-Mugîre 249
 Urve bnt. Ahmed 363
 Utbe b. Gazvân 256
 Uzziya (Usia-Uzya) 398
- Ümmü Haram bnt. Milhan 137
- Vâkîdî 27
 Vakkas b. Mücezziz 128
 Vasco de Gama 37, 174, 189
 Velîd b. Abdülmelik 145, 168, 257, 390
 el-Versilânî 28
 Vincent 34, 105, 107
- Whitcomb 38, 41, 405
- Yahya 404
 Ya'kûb b. İshâk et-Temîmî 155
 Ya'kûbî 28
 Yâkût el-Hamevi 32, 51, 56-58, 62, 76, 77-79, 90, 326, 336, 353, 364, 369, 371, 385, 387, 391, 392, 396, 412, 417, 428, 433, 442, 443
 Yang-Tseu (Maha-Çina) 230
 Yehoşafat 398
 Yezid 143
 Yûnus b. Yezîd b. Ebî Neccad el-Eylî 406
 Yuşa, Hz. 399
- Zeyd b. Sâbit 383
 Zeyneb bnt. Cahş 334

Zû Nüvâs (Yusuf Asar) 439

Zübeyr b. Avvam 320

Zülkarneyn 355

Züreyk b. Hakem 406

Yer İsimleri

Abadan 396

Abyssinia 94

Acı Göl 50, 65, 388

Adana (Athana, Aden-i Ebyen) 353

Aden 35, 41, 47, 53, 56, 69, 71, 78, 81, 82, 88, 89, 107, 108, 112, 124, 147, 148, 152, 199, 206, 208, 210, 212, 223, 227, 230, 238, 243-246, 249, 255, 256, 259, 260, 262, 263, 266, 273-275, 278, 283-287, 299, 300, 306, 309, 319, 320, 322, 332, 333, 338, 342, 343, 347, 348, 351-367, 371, 375, 384, 391, 392, 415, 417, 419, 420, 430, 434, 436, 440-442, 445, 446

Aden Körfezi 56, 60, 67, 68, 74, 233

Adriyatik 303

Adulis (Zula) 95, 202, 226, 243, 415

Afar Üçgeni 62

Afrika 28, 37, 47, 53, 56, 57, 60-62, 82, 89, 90-92, 103, 104, 107, 111, 123, 124, 133, 145, 149, 160, 161, 163, 199, 224, 233, 234, 239, 245, 252, 255, 257, 261, 263, 266, 267, 293, 299, 301, 302, 304, 307, 315, 320, 322, 333, 335, 337, 338, 340, 344-347, 353, 359, 363, 366, 386, 389, 391, 408, 411, 415, 424, 427, 428-431, 441

el-Ahdar Dağı 365

el-Ahdar Kalesi 365

Ahmedabad 33

Ahsâ 85

Ahvaz 262

Akabe 38, 41, 81, 84, 92, 386, 395, 396, 398, 401, 418; ayrıca bkz. Eyle

Akabe Körfezi (Eyle Körfezi) 52, 56, 59, 63, 65, 69, 70, 73, 83, 84, 92, 226, 227, 234, 235, 242, 246, 386, 387, 395, 399, 407, 418

Akabetü'l-Eyle (Eyle Geçiti) 396, 406

Akabetü's-Şam (Şam Geçiti) 406

Akîk Vadisi 333

Akka 130, 137-139, 141, 142, 156

Alâiye (Alanya) 303

Allâki Vadisi 335, 336, 411, 414

Amalfi 261, 339

Anadolu 35, 109, 138, 164, 225-228, 230, 301, 303, 317, 339, 344

Ansinâ (Antinoe, Antinopolis) 166

Antakya 228, 283

Antalya 143, 303

Antioch (Hatay) kilisesi 423

Araba Vadisi 401, 408

Arabia Deserta 83

Arabia Emporium (Arap Ticaret Merkezi) 356

Arabia Felix (Mutlu Arabistan, el-Bilâdü's-Saïde) 83, 85, 87, 295, 297, 360

Arabia Petrix (Arabia Petraea) 83

Arabios Kolpos bkz. Arap Körfezi

Arabistan 24, 30, 33, 47, 52, 53, 55, 56, 60, 61, 62, 66, 71, 73, 77, 78, 79, 81, 82, 83, 84, 85, 87, 91, 92, 99, 105, 106, 107, 108, 109, 110, 111, 113, 117, 121, 122, 123, 124, 132, 144, 160, 161, 163, 164, 172, 190, 200, 203, 209, 210, 218, 224, 225, 227, 228, 230, 231, 236, 238, 239, 241, 242, 244, 245, 247, 250, 256, 257, 258, 259, 263, 269, 289, 291, 292, 297, 298, 302, 305, 312, 313, 314, 315, 316, 319, 325, 326, 329, 332, 333, 337, 345, 346, 347, 353, 356,

- 357, 358, 359, 360, 362, 366, 370,
371, 372, 384, 390, 395, 396, 398,
399, 402, 407, 408, 429, 431, 435,
439, 440, 444, 445, 446, 447
- Arafat 380
- Arandara (Surandala, Birketü'l-Garandal) 51, 387
- Arap Körfezi (Arabios Kolpos, Sinus Arabicus, Halicü'l-Arabî) 50, 52, 102-107, 109, 146, 147
- el-Ardü'l-Hadrâ (Yeşil Yurt) 83, 87, 297
- Arikamedu (Pondicherry) 230
- Ariş 89
- Arsinoe 241
- Arûz 83
- Arvad Adası (Kapıdağı Yarımadası) 138, 143
- Asir 79, 337
- Asiyut 90, 153, 157, 330
- Askalan 406
- Assum 428
- Asur 95, 104
- Asvan 89, 90, 94, 95, 263, 267, 284, 335, 346, 392, 411, 414, 415, 417
- Atbera 412
- Avrupa 22, 24, 42, 90, 101, 104, 106, 113, 139, 146, 153, 157, 161, 163, 174-176, 182, 185, 190, 200-203, 219, 220, 223-225, 228, 230, 243, 256, 260, 261-265, 267, 276, 281-283, 291-293, 301, 302, 307, 308, 310-312, 319, 327, 336, 370, 375, 415, 433
- Aynune 395
- Ayzab (Berenike) 39, 52, 71, 135, 152, 162, 199, 200, 203, 209, 226, 229-231, 241, 244, 260, 261, 263, 266, 268, 278, 285-287, 294, 295, 313, 332, 348, 376-379, 384, 390-392, 411-421, 429, 430, 433-437
- Azerbaycan 314, 331
- Babil 95, 104, 231, 240, 390
- Bâbülmendeb Boğazı 56, 57, 61, 62, 65-67, 78, 113, 210, 446
- Bağdat 147, 150, 152, 165, 256, 259, 261, 263, 264, 275, 282, 283, 293, 295, 301, 302, 315, 378, 384, 417, 418
- Baharat Yolu 71, 105, 107, 230, 242, 265, 359
- Bahreyn 35, 83, 111, 125, 132, 133, 204, 227, 256, 262, 298, 343, 365
- Baktria 226, 231
- Balis 396
- Bantu 346
- Barbara 225
- Barbarikon 226, 230
- Barselona 287
- Barygaza 226, 230
- Basra (Ubulle) 29, 34, 147, 151, 181, 227, 249, 255, 256, 259, 390, 403, 419
- Basra Körfezi (Sinus Persicus) 22, 23, 35, 52, 57, 59, 83, 85, 111, 113, 115, 144, 146, 147, 151, 160, 172, 181, 192, 198, 200, 205, 206, 227, 230, 232, 239, 240, 242, 243, 245, 254, 256, 258-262, 279, 283, 299, 306, 307, 315, 343, 344, 347, 367, 372, 373, 390, 396, 436
- Bece 95, 128, 267, 412-414, 420, 424
- Bedir 227, 246, 254, 381
- Behnesâ 153, 157, 330
- Behrâ 315
- Belucistan 261
- Bengal Körfezi 185
- Benjir (Bencehir, Beştepe) 336
- Berenike bkz. Ayzab
- Berka 89, 90, 290
- Beth-Şerayim 178
- Beyleman 253
- Beylul 225
- Beytü'l-Fakih 446

- Beytûlmukaddes 302
 Bezava 225
 el-Bilâdü's-Saïde bkz. Arabia Felix
 Birketü'l-Garandal bkz. Arandara
 Bombay 132
 Bostra 400
 Britanya Adaları 338
 Broach 226
 Buhara 226
 Burma 165, 166, 203, 206
 Busra 227, 235, 248
 Büreyke bkz. Car

 Car (Bevla, Büreyke) 52, 87, 89, 125,
 134, 147, 199, 206, 208, 227, 255,
 257, 259, 266, 268, 293, 373, 376,
 379, 381-384, 386, 391, 436, 443
 Carmi 96
 Cebel Marra 93
 Cebel-i Sina Adası 365
 Cebelü't-Tayr 63, 74
 Cesasa 74
 Ceziretü'l-Arab (Arabistan) 24, 30, 33,
 35, 41, 83, 87, 92, 95, 99, 105-111,
 121-123, 190, 200, 203, 210, 225,
 228, 230, 231, 236-238, 241-245,
 247, 250, 257-259, 269, 289, 291,
 292, 297, 298, 305, 312-315, 353,
 356, 357, 384, 390, 395, 396, 398,
 399, 402, 407, 408, 429, 431, 435,
 439, 440, 444-446
 Chang'an (Cansan) 226, 256
 Charybdis 61
 Cibuti 56, 94
 Cidde 35, 47, 52, 60, 66, 71, 76, 87, 89,
 119, 124, 129, 147, 199, 209, 227,
 244, 246, 255, 257, 259, 263, 266,
 268, 293-295, 315, 358, 367, 369,
 370-384, 386, 387, 391, 392, 411,
 414, 415, 417, 419, 420, 423-425,
 428-432, 434, 436
 Cifar 90
 Cizan 78, 170
 Clysma 51, 108, 180, 241, 385, 388
 Coptos 180
 Cranganore 230
 Cuhfe 371, 382
 Cuma Mescidi 403
 Cübeylât (Cübeylân) 70, 209
 Cüreş 239, 248, 333

 Çad Gölü 327
 Çin 28, 29, 34, 36, 69, 87, 89, 110, 112,
 124, 147, 148, 158, 161, 172, 174,
 175, 183, 184, 193, 198, 217, 224,
 225, 229, 230-232, 236-238, 247,
 249, 256, 258, 259, 260, 262, 266,
 282, 283, 291, 292, 297, 299, 304,
 307, 312, 314, 318, 319, 320-322,
 324, 327, 331, 341, 344, 345, 347,
 356, 376, 384, 406

 Dabik 90, 329, 377
 Dalmaçya 339
 Darfur 93
 Dâru'l-Kunfûz 397
 Debâ 227, 238, 239
 Dedan 235
 Dehlele Adaları 63, 73, 75, 76, 77, 225,
 255, 430
 Dehna Vadisi 85
 Der'a 290
 Dımaşk bkz. Şam
 Dicle 29, 100, 200, 226, 227, 230
 Dimyat (Daniei) 90, 138, 148, 149,
 154, 157, 162, 168, 226, 231, 287,
 317, 329, 387, 390, 415
 Doğu Afrika 26, 47, 69, 70, 81, 112, 172,
 201, 203, 225, 230, 231, 233-237,
 244, 258, 269, 287, 292, 297, 299,

- 304, 305, 322, 333, 335, 338, 345-347, 353, 366, 373, 414
- Doğu Anadolu 245
- Ebyen 353
- Eden 355
- Edfu 417
- Ege 104, 179, 239, 400
- Elath, Eloth 397, 398
- Elon ve Elona 397
- Emîrû'l-Mü'minîn Kanalı 123, 148, 180, 268, 389; ayrıca bkz. Trajan Kanalı
- Encar 403
- Endonezya 87, 183, 235, 237, 240, 313
- Endülüs 144, 149, 265, 385, 416
- Ergani 338
- Eriha 217
- Eritre 52, 69, 74, 75, 94, 231, 412
- Etiyopya (Aithiopia) 73, 75, 94, 95, 225, 226, 233, 243, 244, 292, 319, 335, 345, 405, 415, 430
- Eyle (Aila) 41, 50, 56, 70, 71, 79, 89, 130, 199, 227, 230, 234, 235, 237, 241, 242, 246, 249, 250, 263, 266, 267, 280, 293, 294, 316, 379, 382, 386, 388, 392, 395-409, 418, 455
- Eyle Körfezi bkz. Akabe Körfezi
- Ezion Geber 105
- Fas bkz. Sicilmasâ
- Fatıma 73
- Feresan Adaları 60, 73
- Fermâ (Pelusiyum) 226, 261, 262, 268, 283, 317, 387, 391
- Feriyeye Mescidi 444
- Feyyum 157, 284, 315, 329
- Fez 290
- Filipinler 124, 165, 175
- Filistin 49, 105, 108, 112, 125, 143, 149, 217, 241, 245, 248, 275, 302, 376, 403, 404, 407
- Filistin Akademisi 275
- Finike 94, 104, 105, 136, 139, 160, 164, 178, 179, 203, 249, 303
- Fransa 41, 148, 174, 261, 262, 282, 283, 302
- Fustat 42, 43, 138, 142, 145, 149, 152, 154, 162, 262, 267, 271, 275, 278, 284, 285, 287, 303, 386, 389, 391, 392, 396, 403, 415
- Galafika 76, 362, 444, 445, 446, 447
- Gassân 250
- Gavr 84, 123
- Gazze 119, 248, 250, 408
- Gehon 312
- Geniza 41, 42, 43, 192, 197, 199, 207, 208, 211, 212, 221, 223, 260, 272, 273, 274, 275, 284, 285, 289, 290, 308, 309, 331, 338, 340, 361
- Girit Adası 143
- Gujerati 151
- Güney Arabistan 35, 41, 71, 102, 105, 106, 112, 116, 144, 160, 218, 224, 234-239, 249, 297, 316, 326, 333, 356, 357, 366, 370, 384, 398, 399, 405, 408, 439, 447
- Güney Fas 338
- Güney Rusya 35
- Güneydoğu Anadolu 34
- Güneydoğu Asya 36, 69, 148, 224, 225, 230, 232, 240, 258, 260, 262, 287, 298, 414
- Habeşistan 56, 75, 77, 78, 88, 94-96, 112, 116, 118, 119, 125-129, 133, 202, 231, 237, 239, 243, 244, 246-251, 262, 267, 290-292, 301, 304, 306, 326, 333, 336, 346, 360, 383, 384, 412, 415, 420, 424, 428, 429, 437, 446
- Hadid Dağı 352

- Hadramut 83, 103, 111, 237, 300, 315, 354, 355, 430
- Hadur Şuayb 84
- Halâyib 411
- Haleb 73
- Halek Adası 343
- Halicü'l-Arabî bkz. Arap Körfezi
- Halicü'l-Eyle bkz. Akabe Körfezi
- Hangehow 256
- Haniş Adaları 60
- Haremeyn-i Şerifeyn 134
- Harezmi 334
- Hatay 226, 423
- Havra 397
- Hayfa 178
- Hazar Denizi 53, 226, 228
- hē Erythra Thalassa (Eritre Denizi) 52
- Hemedan 314
- Hicaz 35, 41, 52, 53, 56, 59, 63, 66, 83, 84, 87, 110, 115-118, 122-124, 134, 151, 201, 227, 230, 236, 245, 246, 249, 250, 251, 254, 255, 257, 259, 267-269, 293, 297, 301, 303, 306, 315, 333, 334, 348, 354, 358, 370-373, 376, 377, 380-382, 384, 390, 391, 395-397, 403-405, 415, 417, 419, 423, 428, 429, 436, 437, 444, 446
- Hindistan 21, 23, 26, 29, 33-35, 37, 41, 43, 47, 50, 71, 77, 82, 87, 105-107, 112, 123, 124, 134, 148, 151, 152, 158, 160, 161, 165-167, 172, 174, 182-184, 186-189, 191, 199, 200-204, 206, 210-212, 217, 224-226, 230-232, 235-240, 242-246, 249, 253, 254, 256-258, 260, 261, 265, 266, 269, 282-286, 290-292, 297, 299, 301, 303-307, 309, 310, 313, 314, 318-320, 322-326, 331, 332, 334, 337-340, 342, 345, 348, 357-360, 362, 363, 372, 373, 375, 376, 380, 384, 388, 398, 400, 408, 412, 414, 415, 420, 429, 437, 442
- Hint Okyanusu 22, 23, 33, 35, 36, 37, 39, 40, 47, 52, 53, 55, 56, 65, 67-71, 78, 79, 82, 83, 88, 89, 94, 99, 101, 102, 105-108, 110, 111, 116, 144, 152, 157-159, 161, 170, 172-174, 177, 179-193, 197-207, 211, 212, 220, 221, 230, 231, 240-245, 255, 256, 258, 259, 270, 274, 279, 284, 285, 289, 290-292, 300, 305, 306, 308, 312, 315, 316, 327, 332, 337, 340, 341, 343, 346, 348, 357, 359, 367, 375, 405, 411, 414, 428, 430, 436
- Hira Dağı 355
- Hîre 250, 253
- Hubâşe 239
- Hudeyde 79
- Huthank Deresi 370
- Huzistan 283
- Hükkat Dağı 365
- Hürmüz 227, 348, 399
- Irak 35, 102, 144, 147, 151, 152, 161, 162, 223, 246, 247, 250, 256, 260-262, 267, 269, 283, 294, 307, 308, 330, 332, 346, 347, 383, 406, 446
- İsfahan 283, 314
- İhmim 153, 157, 327
- İmbik Adası 427
- İpek Yolu 105, 109, 287, 292, 367, 375
- İran 26, 29, 52, 82, 113, 133, 152, 176, 226, 227, 230, 231, 243, 247, 251, 256-259, 261, 262, 302, 308, 320, 327, 330, 331, 347
- İran Körfezi 55, 57, 89, 111, 116
- İrem 354, 356
- İskenderiye 38, 43, 47, 90, 130, 134-139, 142, 145, 147, 154, 156, 157, 162, 163, 168, 177, 221, 230, 231, 240-

- 242, 248, 249, 256, 259, 262, 284,
285, 287, 302, 303, 307, 327, 328,
341, 388, 390, 391, 405, 415, 418, 419
İskenderun 207, 230
İspanya 41, 150, 176, 223, 228, 256, 257,
260-262, 283, 290, 302, 337, 338, 347
İsrail 56, 90, 398
İstanbul (Konstantiniye) 104, 115, 138,
143, 144, 147, 149, 163, 194, 195,
262, 283, 301, 315, 407
İtalya 41, 174, 256, 261, 262, 302, 311,
327, 348
Java 165, 318, 322
Kâbe 119, 206, 247, 253, 320, 330, 382,
419, 423, 424
Kabil 336
Kafkasya 336
Kahire 35, 43, 134, 150, 152, 154, 155,
168, 226, 231, 256, 262, 272, 284,
287-289, 317, 328, 340, 378, 386,
387, 390, 391, 406, 407, 418, 435, 444
Kalhad 227
Kalikût 313
Kalkuta 37
Kamaran 73-75, 79, 82
Kanbay Körfezi 33
Kanim 286
Kanton (Hanfu) 256-259, 291
Karaf 381, 384
el-Kârim 316
Kârin 370
Kartaca 94
Kassala 93
Kâşân 314
Kaşgar 226
Katif 227
Kavlem 313
Kayrevan 290
Kazvin 387
Kenya 37, 206
Kıbrıs 130, 131, 132, 136-139, 143, 155,
257, 400
Kıft 242, 433
Kınâ 268, 412, 433, 434, 444
Kırş Deresi 370
Kilwa 179
Kirman 227, 261
Konkan 204
Kudummul 79, 337
Kulzüm (Câh-ı Acrud, Kumu'l-Kulzüm)
47, 50, 51, 53, 55-58, 70, 79, 108,
135, 138, 162, 168, 180, 181, 199,
201, 204, 226, 230, 242, 246, 257,
259, 262, 263, 266-268, 293, 294,
303, 332, 381-393, 395-397, 413, 418
Kum 314
Kûs 153, 157, 226, 229-231, 262, 263,
268, 287, 294, 313, 327, 392, 414,
415, 417-419, 433-436
Kuseyr (Leucos Limen) 152, 206, 226,
241, 242, 260, 263, 266, 268, 286,
287, 294, 392, 411, 412, 415, 418,
419, 433-437, 444
Kuzey Afrika 29, 47, 60, 82, 94, 141, 146,
147, 149, 151, 152, 224, 226, 228,
242, 257, 262, 263, 265, 267, 285,
292, 315, 337, 347, 376, 392, 395,
400, 416, 418, 436
Lahic 352, 353, 354
Lakadiv Adaları 206
Lazkiye 131
Leuce Come 108, 181, 235, 240, 241,
242, 400
Leucos Limen bkz. Kuseyr
Levant 263
Libya 290, 327
Luoyang 226
Lut Gölü 56

- Maan 246, 358, 363, 395, 399
 Madagaskar 124, 292
 Magrib 164, 364, 390, 393, 415, 419
 Mahan 439
 Mahrah 366
 Makna 408
 Maks 154, 162
 Malabar 183, 200, 203, 223, 230, 237, 313
 Malaga 290
 Malaka Boğazı 179, 183
 Malay Adaları 106, 165, 174, 186, 230, 259, 266, 297, 299
 Maldiv Adaları 36, 111, 203, 338
 Malindi 37
 Mallorca Adası 290
 el-Manzar Dağı 363, 365
 Marsilya 287
 Masavva 82
 Maveraünnehir 302
 Mecca 442
 Meccane 314
 Medine bkz.Yesrib
 el-Mehdiyye 261, 290
 Mehre 238, 322
 Mekke 34, 35, 52, 55, 71, 87, 89, 95, 119, 123, 126-128, 134, 151, 206, 207, 227, 244, 246-255, 257, 267, 269, 272, 281, 289, 293-295, 306, 308, 315, 318, 333, 334, 342, 352, 369, 370-373, 375-380, 382, 384, 391, 392, 396, 404, 411, 415, 417, 418, 420, 423-425, 427, 428, 430, 441, 443-445
 Mendem Boğazı 61
 Merka 225
 Merşak 351
 Merv 226
 Mevşidiş (Mevşid) 439, 440
 Mevza 439, 440
 Mezopotamya 21, 100, 101, 106, 107, 109, 111, 112, 122, 217, 224, 227, 230, 237, 241, 243, 245, 246, 254, 301, 302, 305, 308, 315, 338, 344, 347, 375
 Mısır 21, 28, 29, 33-35, 39-41, 47, 49, 52, 56, 66, 69, 73, 77, 82, 88-95, 100-109, 111-113, 115, 117, 118, 123, 130, 131, 133-142, 144-146, 148-154, 156, 157, 161-164, 166-168, 177, 179, 188, 189, 197, 200-203, 206, 208, 209, 217, 218, 224-228, 230, 231, 233-243, 246, 247, 249, 250, 254-257, 259-265, 267, 268, 270, 271, 275-278, 280, 282-290, 292-294, 297, 300-303, 305, 306, 308, 310, 314-317, 326-333, 335-337, 339-342, 344-348, 357-361, 372, 373, 375, 376, 382-385, 387-389, 390-393, 395, 396, 400, 401, 403-408, 411-421, 424, 428, 429, 430, 433-436, 440, 443, 444, 446
 Mısırî Akabe 406
 Miseno Burnu 146
 Mocha 442
 Mogadişu 35, 225
 Moğolistan 226
 Moha 60, 71, 79, 170, 356, 360, 367, 370, 439, 440, 441, 442
 Mokha 442
 Mombassa 225
 Muattele Kuyusu 356
 Muskat 227
 Mûte 125, 129, 130
 Muza 71, 439, 440
 Muziris 230
 Myos Hormos 241
 Nakbe'l-Akabe 406
 Nanegan 389
 Nazareth 178

Necid 63, 83, 84, 86, 87, 275, 332

Necran 83, 248, 300, 328

Negev 408

Nil 82, 89, 90, 93-95, 100, 154, 166, 178,
180, 226, 231, 234, 241-243, 262,
263, 312, 392, 412, 415, 428, 436

Nil Deltası 148, 230, 263, 392; ayrıca
bkz. Saîd

Nod 355

Nu'man Adası 75

Nûbe 76, 90, 93, 95, 103, 225, 262, 302,
303, 315, 389, 412, 429

Nufûd Çölü 84

Ofir 50, 397, 398

Ölü Deniz 398, 408

Ön Asya 344

Palmyra (Tedmur) 226, 231

Pelusiyum bkz. Fermâ

Perim Adası (Meyyûn) 61, 73, 78

Petra 235, 245, 247, 399, 400

Philothera 241

Pisa 155, 287

Port Sudan 430, 431

Provence 148, 283

Punt 103, 233, 234, 317, 319, 345

Ra'sen-Nak 406

Radva Dağı 443

Râhiye 238

Ravza Adası (Cezîretü's-Sînâa, Tersa-
ne Adası, Babilyon) 142, 162, 166,
168, 390

Raye 387

Re's-i Muhammed Burnu 209, 211

Refah 89, 90

Reggio 155

Remle 406

Reşîd 134, 138, 147, 148, 162, 231, 269,
374, 390, 415, 417

Rhode Nehri 282

Rodezya 255

Roma 22, 94, 105-109, 111, 112, 142,
160, 162, 163, 179, 184, 203, 220,
224, 225, 231, 235, 237-243, 270,
271, 281, 301, 303, 315, 338, 357,
369, 372, 388, 397, 399-401, 411,
435, 436

Rub'u'l-hâlî 86

Rum Denizi 55

Sa'de 333

Saftrişeyn 153, 157

Sahra Çölü 92

Saîd 148, 230, 263, 315, 326, 330, 392,
417, 421; ayrıca bkz. Nil Deltası

Samirî Adası 75

Sana 88, 227, 238, 246, 315, 326, 341,
345, 352, 357, 445

Sanafir 73

Sant Agata 155

Sardunya 257

Scilla 61

Serat Dağları 83, 84

Serçe 153

Serendib (Seylan, Sri Lanka) 36, 106,
107, 110, 111, 124, 165-167, 230,
232, 236, 245, 260, 313, 341, 343,
345, 380

Sevakin 41, 60, 73, 75, 77, 79, 104, 225,
226, 234, 266, 415, 419, 427-432, 434

Seylan bkz. Serendib

Sicilmasâ (Fas) 256, 290, 338, 407

Sinus Arabicus bkz. Arap Körfezi

Sinus Persicus bkz. Basra Körfezi

Siraf 147, 151, 181, 227, 259, 372, 384,
390, 419

Sokotra Adası 74, 107, 212, 241

- Somali 56, 66, 102, 103, 233, 237, 292, 304, 319, 345, 346, 446
- Sri Lanka bkz. Serendib
- Succhae 428
- Sudan 56, 69, 73, 76, 77, 92-94, 103, 104, 152, 234, 261, 267, 276, 286, 292, 302-304, 317, 327, 335, 336, 345-347, 354, 358, 412, 427-431, 437
- Sugayye 423
- Suhâr 147, 151, 227, 239, 390
- Sumatra 230, 258, 322
- Sur 130, 131, 137, 139, 142, 156
- Surandala bkz. Arandra
- Suriye 35, 41, 82, 84, 108, 112, 115, 120, 121, 130, 131, 136-144, 147, 149, 152, 153, 157, 160, 162, 164, 209, 226, 227, 230, 231, 236, 237, 241-243, 246, 247, 248, 250-252, 256, 262, 264-267, 269, 283, 289, 290, 293-295, 297, 302, 307, 314, 315, 317, 318, 327, 329, 340, 341, 348, 391, 396, 404-408, 423, 428, 430
- Süfâle 313
- Süveyş 50, 56, 57, 58, 59, 60, 66, 71, 226, 385, 392, 393, 433, 444
- Süveyş Kanalı 26, 47, 56, 65, 89, 269, 367, 373, 437
- Şam (Dımaşk) 35, 47, 68, 83, 84, 87, 116-118, 130, 141, 144, 149, 176, 227, 235, 245, 246, 249, 251, 252, 293, 315, 328, 333, 334, 367, 376, 383, 395, 396, 399, 403, 404, 406, 407, 419, 443
- Şap Denizi 53
- Şata 90, 329, 377
- Şedvan 73
- Şerefu'l-Bâl 395
- Şerm Yenbu 443
- Şuaybe 87, 119, 123, 126, 128, 206, 244, 255, 371, 372, 391, 423-425
- et-Taakkür Kalesi 365
- Taif 227, 247, 315, 332, 333, 334
- Taiz 328, 358, 362, 442
- Taklamakan Çölü 226
- Tanca 290
- Tane Adası 132
- Tanzanya 179
- Tavahi 365
- Tayland 165, 345
- Tebâle 248
- Tebük 227, 395, 401, 402
- Texila 226
- Teyma 387
- Tia-chi 236
- Tibet 320, 321, 324
- Tih Çölü 280
- Tihame 78, 83-85, 87, 120, 239, 248, 297, 298, 441, 443, 444
- Timsah Gölü 268
- Tinnîs 90, 138, 148, 162, 231, 287, 317, 329-331, 390, 415
- Tiran (Târan, Fâran, Sub, Sut ve Savb, Yotabe) 70, 73, 79, 209, 226, 242, 386, 387, 388, 396
- Tire 226
- Tiyanşan 336
- Toros Dağları 303
- Trajan Kanalı 123, 148, 180, 268, 389; ayrıca bkz. Emîrî'l-Mü'minin Kanalı
- Tripoli 137, 139, 153
- Tunus 150, 152, 256, 261, 262, 290, 347
- Tur 56, 226, 266, 267, 387, 407, 415, 419, 436, 437
- Türkistan 226
- Ubulle bkz. Basra
- Uhud 254
- Ukâz 247, 332

Umman 35, 52, 71, 82, 83, 105, 111,
117, 124, 125, 132, 200, 202, 204,
238, 239, 249, 256, 298, 341, 343,
371, 396, 398

el-Ur Dağı 365

Urbus 290

Uşayre 444

Uzak Doğu 34, 112, 115, 149, 150, 152,
181, 197, 235, 261, 263, 269, 306,
342, 356, 375, 419, 440

Ümit Burnu 99, 123, 289

Üşmüneyn 153, 157

Vâdi'l-Hisme 395

Vâhât 327

Venedik 155, 156, 164, 287, 303, 311,
339, 348

Verdin 348

Vijayanagar 166

Volga Nehri 258

Xanten 109

Yafa 155

Yakındoğu 111, 147, 202

Yam Suf (Sazlık Denizi) 49, 51

Yebrin 355

Yelyel Vadisi 381

Yemame 83, 315, 413

Yemen 35, 40, 47, 52, 53, 55-57, 73-79,
81, 83-89, 95, 103, 108, 110-113,
123, 125, 151, 152, 181, 200, 206,
211, 227, 231, 233-235, 237-239,
243-253, 260-262, 267, 269, 273,
275, 281, 286, 289, 291, 297, 298,
299-301, 304-306, 308, 312, 314-
316, 319, 320, 326-329, 331, 333,
334, 338, 340, 341, 345, 346, 348,
352-364, 366, 371, 375, 376, 383,
389, 391, 412, 415, 420, 423, 428-
430, 433, 435-437, 439, 441, 444-447

Yenbu 47, 87, 227, 255, 268, 367, 384,
419, 430, 443, 444

Yesrib (Medine) 85, 89, 125, 128, 134,
148, 227, 249, 254, 257, 267, 293,
318, 373, 378, 381-384

Yotabe (Tiran) 70, 73, 79, 209, 226, 242,
386, 387, 388, 396

Yukarı Mezopotamya 338

Zafâr 238, 348, 356, 361, 398

Zebid 35, 227, 267, 287, 316, 346, 347,
358, 439, 441, 444-447

Zenbu't-Timsah 389

Zenc 446

Zengibar 102, 225, 230, 292, 345, 420,
437

Zeyla 75, 225, 347

Zeytûn 340

Zimbabve 255

Zukur 73, 74

Devletler, Milletler ve Mensubiyetler

Abâbide 390

Abbasiler 77, 89, 147-151, 259, 260,
273, 302, 323

Agâzi 95

Akadca 120, 122

Aksum 119, 243, 290

Araplar 22, 51, 76, 83, 94, 105, 107,
110-112, 115, 116, 118-120, 122,
137, 139, 143, 159, 160, 169, 176,
177, 181, 196, 197, 201, 232, 235,
244-256, 260, 266, 292, 302, 307,
313, 318, 325, 332, 390, 413, 414

Avrupalılar 22, 57, 185, 190, 191

Babilliler 317

Batalime (Ptolemy Devleti) 52, 105,
107, 108, 232, 239-242, 246, 435

Batı Roma İmparatorluğu 22

- Beceli 76, 268
 Bedevi 99, 243, 248, 250, 252, 263, 378, 384, 399, 407
 Belhli 34
 Benî Haddan 79
 Benî Hanife 413
 Benî İsrail 90, 398
 Benî Kerem 358
 Benî Maan 358, 363
 Benî Mâlik 249
 Benî Mecîd 441
 Benî Resûl 358
 Benî Yunus 413
 Benî Ziyad 267, 358
 Benî Zürey (Züreyoğulları) 358, 365
 Berberî 152
 Beşşâriye 390
 Bizanslılar 109, 113, 135, 138, 160, 194, 221, 243, 244, 388, 390
 Budist 291, 308
 el-Ca'z
 Cemacimiyyûn (Humahimiyyûn) 366
 Cüheyne 413
 Denkali 76, 95
 Doğu Roma İmparatorluğu 22
 Edomlular 397, 398
 Ehâbiş 247
 Emeviler 77, 115, 142, 145, 146, 154, 166, 257, 315, 325, 328, 383, 389, 390
 Eslem 247
 Eş'ariler 125
 Etiyopyalılar bkz. Habeşliler
 Eyli 397, 405
 Eyyubi 35, 43, 145, 154, 156, 288, 365, 375, 379, 407, 441
 Ezdiler 117
 Fars, Farşlar 29, 42, 105, 224, 231, 232, 240, 243, 314, 365, 382
 Fatîmî [Devleti] 33, 34, 43, 99, 145, 146, 150-156, 255, 257, 260-262, 271, 275, 277, 278, 285, 286, 288, 292, 328, 330, 336, 345, 354, 361, 375, 378, 379, 391, 392, 417-420
 Fezâreliler 413
 Filistinliler 42
 Finike, Finikeliler 94, 104-106, 136, 139, 160, 164, 178, 179, 203, 234, 235, 249, 303, 397
 Gatafân 247
 Gez 95
 Habeşliler (Etiyopyalılar) 94, 95, 106, 108, 113, 119, 125, 129, 130, 232, 243, 244, 347, 439
 Haçlılar 99, 275, 287, 376, 407, 418
 Hadârib 429
 Hadramutlu 235
 Hâmî 412
 Han 226
 Helen 106, 107, 202, 224, 235, 239
 Helenist 111, 240
 Hevâzin 247
 Hiksoslar 233
 Himyeri 78, 112, 113, 238, 239, 244, 356, 357, 439
 Hindular 317
 Humahimiyyûn bkz. Cemacimiyyûn
 Huzâa 247, 369, 371, 390
 İbrani 41
 İhşidî 142
 İskenderiyeli 33
 İsmaililer 151
 İspanyol Emevileri 347

- Japonlar 317
- Kâbil oğulları 369
- Kahtâniler 383, 413
- Kârimi tüccarı/tacirleri, Kârimiler
(Kârimiyye) 151, 152, 279, 285-289,
361, 419, 429, 463, 436
- Karmati 260, 262
- Kataban 237, 238
- Kays 131, 137, 141, 345, 390, 404
- Kenz 390
- Kıpti/Kıptiler 92, 137, 141, 161, 162,
165, 197, 285, 405
- Kinâne 371
- Kitâmeli Berberi 152
- Kordabalı 31
- Kureyş 118, 119, 126, 227, 244, 245,
247-254, 269, 333
- Kûşî, Kûşiler 94, 95
- Lidya 240
- Main 111, 237, 280, 300
- Mâlik 249, 371
- Meâfire 390
- Mellahûn 366
- Memluklar 157, 164, 201, 263, 264,
373, 436
- Milkan 371
- Moğol 264, 347
- Mudarhılar 141
- Murabbûn 366
- Müdlîc 128
- Nabati, Nabatiler 108, 235, 241, 242,
399-401, 455
- Normanlar 155
- Osmanlılar 367, 373
- Pers 29, 35, 104, 105, 106, 112, 117,
176, 198, 227, 235, 256, 353, 354;
ayrıca bkz. Fars
- Portekizliler 26
- Ptolemy Devleti bkz. Batalime
- Razaniyye -Yahudileri 148, 261, 282-
284, 391; ~ tacirleri 282, 283
- Rebîa 413
- Resûlî hanedanı 35, 361, 430
- Romalılar 105, 107-109, 112, 232, 240,
242, 243, 312, 317, 345, 356, 388
- Saklebi, Sakâlibe 347
- Sami 121, 267, 398
- Sasani 115, 236, 243-246, 249, 326,
354, 357
- Savahililer 198
- Sebe 112, 113, 223, 236-238, 245, 280,
353-366
- Selçuklular 260
- Selefkiler (Seleucidler) 107, 239, 241,
242, 246
- Semud Kavmi 399
- Sindliler 100
- Sıraflı 34
- Somalililer 76
- Sudanlılar 76, 93, 94
- Suleyhi Devleti 363
- Sünni 150, 260
- Süryani 116
- Taglibiler 120
- Tamil 100
- Tang 258, 259, 260
- Temimler 117
- Tigre 76
- Tolunoğulları 149, 406
- Vahabi 41, 378, 380, 397
- Valensiyalı 34

Yunanlılar 22, 105, 144, 224, 240, 298,
312, 345

Zenc

Zimmi 278

Ziyâdiler 446

zıvana 203, 205

Züreyoğulları bkz. Benî Zürey

Ticarete Konu Mallar/Hammadeler

abanoz 103, 123, 225, 234, 307, 360,
374

el-adeniyye 329

akasya 102, 153, 165, 166

akik 307, 345; damarlı ~ 360; kırmızı/
kızıl ~ 300, 346

amber 149, 258, 304, 308, 318, 320-
322, 360, 365, 441; ak ~ 318; câvî
~i 318

Arap safranı bkz. safran, Arap safranı

arpa 86, 88, 90, 96, 315

asb 326

aspur 326

at 100, 122, 178, 201, 202, 228, 298,
348, 361, 390, 413

badana 329

bağa bkz. kaplumbağa kabuğu

bakır 167, 223, 258, 266, 304, 305, 307,
309, 334, 336-338, 360, 366, 398,
401, 412

bakkam ağacı bkz. kızılağaç

bakliyat 96, 249; ayrıca bkz. mercimek

bal 225, 258, 308, 332, 429

balık 75, 79, 91, 100, 124, 193, 199, 225,
298, 307, 316, 317, 382, 409, 417;
ayrıca bkz. bûrî ve sorumbak

balmumu 211, 308

bambu 183

barabra 347

bezir yağı 309

boya 225, 308, 311, 314, 325, 326, 376,
446; ayrıca bkz. aspur; el-ceve; çi-
vit otu; el-füvveh; hitr; kök boya;
kündür

bronz eşya 308

buğday 148, 220, 229, 249, 286, 298,
302, 304, 315, 353, 377, 379, 398,
440; Beyzâu'l-Yemame ~ı 315; Lu-
kamiyye ~ı 315

buhur 102, 103, 109, 112, 225, 233,
234, 236, 237, 239, 248, 249, 252,
286, 289, 298-300, 304, 305, 307,
312, 313, 317-320, 358, 399, 433,
440, 442

bukalemun 330

bur'anî 201

burde 329, 358; ayrıca bkz. cilbab

bûrî 317

cam 153, 217, 225, 258, 298, 304, 309,
339-341, 360

el-ceze 326

cilbab 253

çay 307, 376

çivit otu (indigo) 90, 257, 325, 326

dabikî kumaşı 330

darı 257, 412

değerli taşlar 229, 266, 285, 298, 307,
341, 360, 376; ayrıca bkz. akik, el-
mas, firuze, inci, kehribar, mercan,
yakut, yeşim, zümrüt

demir 112, 132, 255, 262, 276, 277,
303-305, 307, 308, 336-338, 340,
354, 360, 386, 412, 424

deve 110, 112, 116-118, 120, 122, 134,
148, 180, 202, 228, 229, 241, 243,
248, 250, 258, 269, 273, 298, 299,
305, 313, 316, 322, 327, 332, 335,

- 348, 359, 360, 374, 377, 388, 391,
407, 412-415, 417
- devekuşu tüyü 307
- doğal taş cam (obsidian) 217
- egzotik/vahşi hayvanlar 103, 202, 225,
234, 304, 348; ayrıca bkz. fil, may-
mun, jaguar
- elbise, elbiseler 247, 323, 325, 326,
328-330, 440, 358; ayrıca bkz. el-
adeniyye, badana, burde, cilbab,
el-ethamiyye, el-hibere, el-kısıyy,
Ma'afir, Necran, es-sehuliyye, es-
sibre, Taiz
- elmas 306
- el-ethamiyye 328
- fil 107, 200, 202, 234, 306, 345
- fildişi 103, 225, 234, 237, 252, 255, 258,
266, 289, 298, 299, 302, 304-308,
344, 345, 360, 398, 442
- firuze 341
- el-füvveh (füvveh kırmızısı) 325
- gergedan boynuzu 266, 304
- günlük bkz. buhur
- halı 325, 330
- halûkkokusu 320, 360
- havlıcan 360
- helile 360
- el-hibere 328
- Hindistan cevizi 158, 166, 167, 187,
188, 191, 201, 203, 204, 206, 257,
266, 309, 339, 360
- Hint meşesi (sac, tik ağacı) 121, 123,
165, 166, 189, 203, 303, 307, 339,
360
- hitir 326
- hurma 101, 198, 203, 248, 252, 297,
300, 305, 307, 333, 374, 381, 408,
417, 444
- ilaç 307, 309, 314, 321, 324, 325, 326,
442
- inci 76, 78, 86, 95, 124, 201, 225, 240,
252, 283, 299, 307, 308, 341-344,
360, 417, 428
- incir 164
- indigo bkz. çivit otu
- ipek 167, 224, 225, 237, 249, 252, 262,
286, 298, 299, 325-327, 331, 345
- jaguar 304
- kâfur 266, 283, 307, 320, 323, 324, 360
- kâğıt 307, 325, 366
- kahve 304, 439, 442
- kakule 225, 360
- kalay 307
- kablumbağa kabuğu (bağa) 266, 304,
343
- karabiber 109, 225, 229, 240, 307, 310,
312-314
- karanfil 266, 307, 312, 313
- kasab kumaşı 330
- kehribar 342
- kereste, keresteler 100-103, 123, 142,
153, 155, 157, 163-167, 203, 207,
233, 249, 258, 262, 277, 279, 286,
298, 303, 307, 312, 314, 324, 338-
340, 345, 360, 397, 398, 407
- keten 191, 225, 233, 300, 301, 303, 307,
328, 329, 331, 360; ayrıca bkz. şurub
- kına 257, 300, 326
- el-kısıyy 329
- kızılağaç (bakkam ağacı) 314, 360
- kilim 309
- kök boya 225, 298, 325, 362
- kökboyası 300
- köle (barabra) 106, 234, 252, 258, 287,
302, 303, 305, 307-309, 346-348,
413, 429, 431, 446

- kumaş 191, 225, 233, 237, 249, 258,
283, 299, 304, 307, 325, 326, 328,
329, 330, 331, 360, 361, 377, 399;
ayrıca bkz. dabikî kumaşı, kasab
kumaşı, tırâz kumaşı, keten, kubatî
- kuru üzüm 248, 252, 309
- kubatî 249, 329
- kust 253
- kündür 326
- kürk 224, 258, 308
- ladin 312
- lebek 164, 166
- leopar derisi 225
- lotus 164
- Ma'afır 328
- maymun 234, 237, 299, 304, 398
- mekâsiri sandalı 324
- mercan 225, 304, 307, 309, 328, 342,
360
- mercimek 90, 233, 302
- misk 283, 320, 321, 322, 324, 360
- moka 442
- mür, mürrüsafi 103, 105, 225, 234, 298,
299, 312, 317, 399, 442
- Necran 328
- obsidian bkz. doğâl taş cam
- palmiye 139, 164, 166, 167, 203, 204
- pamuk 191, 240, 252, 257, 298-300,
307, 311, 314, 325, 326, 445
- peynir 262, 309
- pirinç 86, 90, 257, 286, 299, 304, 307-
310, 315, 338, 360, 376
- porselen 224, 225, 258, 304, 325
- reçine 206, 307, 319
- sabun 196, 309
- sac bkz. Hint meşesi
- safran (za'ferân, usfur) 300, 314, 324,
326, 360, 361, 440; Arap -ı (vers)
88, 102, 326, 361; yabani ~ 326;
castî -ı 314
- sahtiyan 332
- sandal ağacı 50, 123, 225, 266, 298,
324, 360, 397, 398; ayrıca bkz.
mekâsiri sandalı
- sant (Arap sakızı ağacı) 164, 166
- sarısabır 312, 360
- sedir ağacı 142, 164, 200, 233
- es-sehuliyye 329
- es-sibre 329
- sidre 164, 166
- soğan 86, 90, 92
- sorumbak 429
- susam 171, 211, 225, 304, 310, 360,
441, 445
- şap 225, 276, 307, 308, 326, 327, 340
- şarap 184, 225, 307, 341, 440
- şeker 286, 307, 309, 360, 376
- şeker kamışı 86, 90, 257, 315, 316
- şurub 330, 360, 361
- tahıl 86, 88, 90, 91, 93, 96, 109, 135,
225, 233, 257, 259, 262, 283, 301-
303, 305, 314, 315, 326, 375, 376,
383, 413, 445
- Taiz 328
- tarçın 225, 238, 298, 304, 307, 312, 313,
314, 360
- tırâz kumaşı 329
- tutkallar 307
- tuz 21, 172, 188, 217, 258, 306, 307,
335, 370
- tütsü 307, 318, 320
- ûd (öd ağacı) 165, 253, 283, 318, 320,
322, 323, 334, 442

usfur, yabani safran bkz. safran 326

vers bkz. safran; Arap safranı

yağ 234, 248, 307, 313, 325, 332, 333,
342, 344, 360

yakut 225, 256, 306, 341, 342, 346, 360

yeşim 225, 307

zebâd (misk kedisi) 324

zeytinyağı 172, 249, 252, 308, 309, 310

zümürüt 91, 256, 267, 340-342, 360,
411-413

zürâfa derisi 304, 333

Kavramlar

akreditif mektubu 222

âmil 328

Aphrodite papirüsleri 388, 389

Asr-ı Saâdet 402

aval

azimut 175

el-Balisti 173

balya 199, 377

bedesten 280

beledü'd-debbağ 333

buhar 359

cemal 273

civâr 253

dâi'd-duât 260

dâru'd-dibac (dokuma fabrikaları) 330

dârü't-tirâz 328

dâru'l-vekâle 274, 361

dazii 228

dellâl 223

dinar (denarius) 126, 154, 166, 167,
168, 211, 223, 249, 252, 316, 328,
329, 330, 360, 366, 377, 402, 407,
424

dirhem 31, 126, 223, 253, 289, 331,
336, 374, 393

emsâr 32, 36, 403

essârî dinarı 362

Ezyab rüzgarları 352

fels 266

funduk (pandokeia, fondaco) 271, 277,
287

gabelle 228

gazâ 132

güherçile 194

günlük yolu 246

hafatu'l-Hunut 366

hafatu'l-Yahud 366

hamsîn 90

harre 84

el-Haşeb 163

hîlf 269

hîlfü'l-fudûl 252, 253

humus 278

ihtikâr 303

ilaf 248, 250, 251, 253, 269

itifad 272

İznik Konsülü 400

Kayser 250, 251, 333

Kayser ve Hüsrev teminatı 250, 251,
333

Kayseriyye

Legio X Fretensis (10. Müfreze) 400

Leviathan 49

magazin (dükkân, magasin, mağaza)
224, 271, 280

mağribî dinar 330

mahat 252

mare liberum 181

metcer 276, 277

misr 403

mudarebe (commenda) 284

muhtura 224

mukataa 154

müşrif 328

nâzır 328

oliben 319

Rahab 49

rahdâr (rehber) 31, 282

resif 62

ritil 199

sakk (çek/check/cheque) 222, 273

semum 66, 90

suftuce (kredi mektubu) 222

sûku'l-kanâdil 345, 393

talent 398

tarife (tariff) 224

tefrik (traffic) 224

teleoni 228

vâcib el-zimme (zimmi vergisi) 278,
419

vükelâ 171

Zavrâkî usturlabı 173

zekâvî dinarı 362

Zemzem 247

Metinde Geçen Eserler

*Acâibü'l-ekâlimi's-seb'a ilâ nihâyeti'l-
imâra* 441

Ahbâru's-Sind ve'l-Hind 34

*Ahbârü'z-zamân fî men ebâdehü'l-
hadasân* 399

Ahsenü't-tekâsim fî ma'rifeti'l-ekâlim
30

el-A'lâku'n-nefise 29

Âsâru'l-bilâd ve ahbâru'l-ibâd 32

el-Bidâye ve'n-nihâye 28

el-Büldân 31

Fütûh 28

Fütûhu'l-büldân 28

Fütûhu Mısır ve ahbâruhâ 28

Hudûdu'l-âlem 31

el-Kâmil fî't-târih 28

Kısâs-ı Enbiya 355

Kitâb-ı Mukaddes 49, 50, 236, 355, 385

Kitâbü'l-Büldan 29

*Kitâbü'l-Fevâid fî usûli'l-bahr ve'l-
kavâid* 36

*Kitâbü'l-İnbâ ani'l-enbiyâ ve târihi'l-
hulefâ* 28

Kitâbü'l-Meğâzî 27

Kitâbü'l-Mesâlik ve'l-memâlik 29, 31

*Kitâbü'l-Mevâiz ve'l-î'tibâr fî zikri'l-
hutat ve'l-âsâr* 33

Ma'ârif 28

Mesâlikü'l-ebşâr fî memâliki'l-emsâr
32

Mu'cemü'l-büldân 442

Mürücü'z-zeheb ve meâdinü'l-cevher
28

Nüzhetü'l-kulûb 32

Nüzhetü'l-müştak fî ihtirâki'l-âfâk 31

Rihle 35

Sefernâme 34, 378

Sıfâtü Cezâreti'l-Arab 30

Silsiletü't-tevârih 34

Subhu'l-a'sâ fî sinâ'ati'l-inşa 33

es-Sufunü'l-İslamiyye 38

Sûretü'l-Arz veya Mesâlikü'l-memâlik 30

Suverü'l-Ekâlim 30

et-Tabakâtü'l-kübrâ 27, 405

Takvîmü'l-büldân 32, 442

Tarihu'l-bahriyyeti'l-İslamiyye 38, 39

Tarihu'l-Müstebsır 35

Târîhu'l-ümem ve'l-mülûk 28

et-Tenbih ve'l-işrâf 28

*The Commerce and Navigation of the
Ancients in The Indian Ocean* 34

The Periplus of the Erythraean Sea 33

*Tuhfetü'n-nuzzâr fî garâibi'l-emsâr ve
acâibi'l-esfâr* 36

Gemi Çeşitleri

acûz 201

Aesculapius 146

akatia 178

bagala 200

baminlos 178

barka (barque) 176

bireme 179, 181

boom 183, 203

bur'anî 201

calibut 200

câriye (koşucu) 178

celebe (celbe, gelba, gallevat,
gelva, jolly-boat) 200, 202, 210, 390

cihâzî 200

cönk 183

dhow (dav, daw, dawa) 189, 198, 200

dramonaria (dromond) 178

galley 178

hâcib gemisi 197

hudûc 201

kadırga 104, 182

kanber 199

kanca 200, 201

karabi 178

kavârib (kârib) 121, 199

korvet (gurabu'l-arabiyye, corvet-
te) 176

mazgallı 178

mızrap 201

misbahıyye 201

mismâriyyât 186

pentekonter 104

prahu 183

Punic gemisi 197

sampan 183

sanbûk (zambuk) 102, 200, 201

sefine 120, 121

shallop 176

sloop 176

tarride 201, 202

Therapia 146

trireme 104, 179, 181

vezir gemisi 197

zehebiyye 201

zûme 200

"İçinde de, dışında da hayır olmayan karanlık bir deniz" olarak tanımlamış onu Ortaçağın büyük coğrafyacısı İdrîsî.

Kuzeyinde amansız girdapları, güneyinde matem tutulan Bâbü'l-Mendep Boğazı ile suyun âdeta rahmet özelliğini yitirdiği, ters akıntıları, yüzeyin hemen altına gizlenmiş keskin kayalıkları, yağmur yerine kum taşıyan fırtınaları, gemilere kucak açmayan sahilleri ile çok sayıda kurban almış tuzaklarla dolu bir deniz...

Diğer yandan tarih boyunca çöl imkânsızlığında çok sayıda dini ve kültürü beslemiş; kendine has denizcilik geleneğiyle etrafında yükselen büyük medeniyetlerin Asya'ya açılan kapısı olmuş muktedir bir deniz...

Elinizdeki bu kitap, tüm çelişkilerine rağmen, büyük antik imparatorlukların ticari mirasını devralmış; İslam'ın doğup gelişmesine tanıklık etmiş ve Uzakdoğu ile Akdeniz gibi iki önemli ekonomik gücü birbirine bağlamış olan Kızıldeniz'in düşüş ve yükselişlerle dolu tarihine tanıklık etmektedir.

Tarihin sadece muzafferlerin siyasi tarihinden ibaret olmadığı yaklaşımından hareketle, coğrafyadan ticarete, sosyolojiden teknolojiye kadar toplumları bir bütün olarak ele alan interdisipliner bir tarih anlayışını benimseyen bu çalışma, bir dönemin dünya tasavvurunda merkezi bir yer edinmiş olan Kızıldeniz'in, içinde sonsuz merakları barındıran tarihine ışık tutuyor.

Kızıldeniz / Çöl, Gemi ve Tacir NİHAL ŞAHİN UTKU

