



Osmanlı Dönemi Hac Yolculuklarının Afrika Özelinde Ticarete Etkisi

The Effect Of Ottoman Pilgrimages On Trade In Africa

 10.51605/mesned.1659221

Hasan YAVUZ



0000-0003-2156-4828



hasanyavuz16@hotmail.com

Dr., Milli Eğitim Bakanlığı Din Kültürü ve Ahlak Bilgisi
Öğretmeni

Dr., Religious Culture and Moral Knowledge Teacher, Mi-
nistry of National Education

Araştırma Makalesi	Research Article
Geliş Tarihi: 16.03.2025	Date of Submission: 16.03.2025
Kabul Tarihi: 28.05.2025	Date of Acceptance : 28.05.2025
Yayın Tarihi: 30.06.2025	Date of Publication: 30.06.2025
Benzerlik Taraması: Evet, Turnitin	Plagiarism Checks: Yes, Turnitin
Çıkar Çatışması: Çıkar çatışması beyan edilmemiştir.	Conflicts of Interest: The author(s) has no conflict of interest to declare.
Finansman: Bu araştırmayı desteklemek için dış fon kullanılmamıştır.	Grant Support: The author(s) acknowledge that they received no external funding in support of this research.
Etik Beyan: Bu çalışmanın hazırlanma sürecinde bilimsel ve etik ilkelere uyulduğu ve yararlanılan tüm çalışmaların kaynakçada belirtildiği beyan olunur.	Ethical Statement: It is declared that scientific and ethical principles have been followed while carrying out and writing this study and that all the sources used have been properly cited.
Telif Hakkı & Lisans: Yazarlar dergide yayımlanan çalışmalarının telif hakkına sahiptirler ve çalışmaları CC BY-NC 4.0 lisansı altında yayımlanmaktadır.	Copyright & License: Authors publishing with the journal retain the copyright to their work licensed under the CC BY-NC 4.0.



Atıf/Citation: Yavuz, Hasan. "Osmanlı Dönemi Hac Yolculuklarının Afrika Özelinde Ticarete Etkisi The Effect Of Ottoman Pilgrimages On Trade In Africa". *Mesned İlahiyat Araştırmaları Dergisi/The Journal of Mesned of Theological Studies*, (2025): 29-47. [https:// 10.51605/mesned.1659221](https://10.51605/mesned.1659221)

The Effect Of Ottoman Pilgrimages On Trade In Africa

Summary: This study examines the contribution of pilgrims to the economic vitality by shopping on their route during the pilgrimage, a fundamental act of worship in Islam. This issue, which was addressed specifically in Africa, revealed that pilgrims were engaged in great commercial activity along with their individual needs. African pilgrims were making journeys starting from the shores of the Atlantic Ocean, crossing cities, the Sahara, and the seas. These journeys could last for months and even years. These journeys were made individually, but were usually accompanied by a caravan. Security was one of the most important needs for crossing deserts. In addition, there were tradesmen's plates in the hajj caravans that met the pilgrims' individual needs. During the Ottoman period, this caravan turned into a mobile city that included all the tradesmen. These tradesmen not only sold some products to the pilgrims but also traded with the people in the places they passed through. During these journeys that started in West Africa, the pilgrims passed through many cities or stayed there for a certain period of time. In the meantime, they shopped in these cities and met their necessary needs. The cities in Egypt and the Hijaz were at the forefront of these cities. The trade of cities such as Mecca, Medina and Jeddah in the Hijaz was largely centered on pilgrimage. In addition, these cities were places where commercial products brought from different countries were exchanged. Products brought from eastern countries such as India were taken from here to Africa and other regions. Products brought from Africa were also sent to eastern countries. Cairo was the most important gathering place for African pilgrims. The pilgrims, who started arriving months before the Hajj season, would reside in this city for a long time. During this time, the pilgrims would try to meet all their needs for the journey here. In this way, groups of tradesmen who sold only the needs of pilgrims were formed in this city. In addition, Egypt had a special position for the Hejaz. The grain needs of the Hejaz were largely met from the foundation lands in Egypt. However, Egypt also benefited greatly from the pilgrimage caravan trade. Port cities such as Qusayr, Suakin and Masavva in the Red Sea ports maintained their liveliness thanks to the pilgrimages. Pilgrims coming from different parts of Africa could reach the Arabian coasts by boarding ships from these ports. These ports were in a lively economic activity thanks to both the transportation of pilgrims and the meeting of their different needs. In addition, these ports were making huge profits from the transfer of commercial products from Yemen and South Asian countries. The most important of these commercial products was coffee trade during the Mamluk and Ottoman periods. Coffee trade was carried out through pilgrimage caravans. In this way, power centers were formed in Egypt by taking advantage of the coffee trade. In Egypt, struggles between households occurred to seize this power. For this reason, during the Ottoman period, it was considered important to undertake the command or military affairs of the Egyptian pilgrimage caravan. After the coffee trade, slave trade was also one of the important commercial activities of the pilgrimage routes. African pilgrims were selling the slaves they brought with them to meet their needs in the Hejaz. The slave ban enacted in 1855 caused a major rebellion in Jeddah by those who did not want to lose this trade. Even after the laws that banned this slave trade, the slave trade continued to exist. Even in the 1900s, there was still a presence of runaway slaves among the pilgrims. Apart from these products, many commercial products were spread around the world through the pilgrims. The pilgrimage routes were a means of transporting commercial products around the world. In addition, the individual and collective transportation of pilgrims was also of particular importance. Pilgrim candidates had to make both land and sea journeys. For this, they needed many means of transportation. Many families and tribes made a living from this work.

Keywords: Islamic History, Africa, Hejaz, Egypt, Pilgrimage route, Rade.

Osmanlı Dönemi Hac Yolculuklarının Afrika Özelinde Ticarete Etkisi

Öz: Bu çalışmada, İslâm'ın temel bir ibadeti olan hac için yapılan yolculuklar esnasında hacıların yol güzergâhlarında alışveriş yaparak ekonomik canlılığa verdikleri katkı ele alınmıştır. Afrika özelinde ele alınan bu konu hacıların bireysel ihtiyaçlarıyla beraber büyük ticarî hareketlilik içinde bulunduklarını da ortaya koymuştur. Afrikalı hacılar Atlas okyanus kıyılarından başlayarak şehirler, sahralar ve denizler aşan yolculuklar yapmaktaydı. Bu yolculuklar aylarca sürmekte ve hatta bazen yılları aşmaktaydı. Hac yolculukları bireysel olarak yapılmakla beraber genellikle bir kervan eşliğinde gerçekleşirdi. Çölleri aşmak için güvenlik en önemli ihtiyaçların başında geliyordu. Ayrıca hac kervanlarında hacıların bireysel ihtiyaçlarını gideren esnaf grupları bulunuyordu. Osmanlı döneminde Afrikalı hac kervanları bütün esnaf tabakalarını içinde barındıran hareket halindeki şehre dönüşmüştü. Hac kervan esnafları hacılara bazı ürünleri satmanın yanında geçtikleri menzillerde bulunan halk ile de ticaret yapıyorlardı. Batı Afrika'dan başlayarak devam eden bu yolculuklar esnasında hacılar birçok şehirden geçmekte veya oralarda belirli bir süre konaklamaktaydılar. Bu esnada uğradıkları yerlerde alışveriş yapmakta ve gerekli ihtiyaçlarını karşılamaktaydılar. Konaklama merkezlerinin başında Mısır ve Hicaz'da bulunan şehirler gelmekteydi. Hicaz'da bulunan Mekke, Medine ve Cidde gibi şehirlerin ticareti büyük oranda hac merkezliydi. Ayrıca bu şehirler farklı ülkelerden getirilen ticarî ürünlerin takas yapıldığı yerlerdi. Hindistan gibi doğu ülkelerinden gelen hacılar tarafından getirilen ürünler buradan Afrika'ya ve diğer bölgelere götürülüyordu. Afrika'dan getirilen ürünler de aynı şekilde doğu ülkelerine gönderilmekteydi. Kahire, Afrikalı hacıların en önemli toplanma merkeziydi. Hac mevsimi başlamadan aylar önce gelmeye başlayan hacı adayları bu şehirde uzun süre ikamet etmekteydi. Bu esnada hacı adayları yolculuk için gerekli bütün ihtiyaçlarını buradan karşılamaya çalışıyorlardı. Bu sayede bu şehirde sadece hacıların ihtiyaçlarını satan esnaf zümreleri oluşmuştu. Ayrıca Mısır'ın Hicaz için özel bir konumu bulunuyordu. Hicaz'ın ihtiyacı olan hububat büyük oranda Mısır'da bulunan vakıf arazilerinden karşılanıyordu. Bununla beraber Mısır da hac kervan ticaretinden fazlasıyla istifade ediyordu. Kızıldeniz limanlarında bulunan Kuseyr, Sevâkin ve Masavva' gibi liman şehirleri hac yolculukları sayesinde canlılığını korumaktaydı. Afrika'nın farklı yerlerinden gelen hacı adayları bu limanlardan bindikleri gemilerle Arabistan sahillerine varabiliyorlardı. Bu limanlar hem hacıların ulaşımı hem de hacıların farklı ihtiyaçlarını gidermeleri sayesinde canlı bir ekonomik faaliyet içindeydiler. Ayrıca bu limanlar Yemen ve Güney Asya ülkelerinden gelen ticarî ürünlerin transferinden de büyük kazançlar elde ediyorlardı. Bu ticarî ürünlerin başında Memlûk ve Osmanlı dönemlerinde kahve ticareti gelmekteydi. Kahve ticareti hac kervanları aracılığıyla gerçekleşmekteydi. Bu sayede Mısır'da kahve ticaretinden istifade ederek oluşan güç odakları oluşmuştu. Mısır'da bu gücü ele geçirmek için haneler arası mücadeleler meydana geliyordu. Bu sebeple Osmanlı döneminde Mısır hac kervanının emirliğini veya askeri işlerini üstlenmek önemli sayılıyordu. Kahve ticaretinin ardından köle ticareti de hac yollarının önemli ticarî etkinliklerindendi. Afrikalı hacı adayları yanlarında getirdikleri köleleri Hicaz'da ihtiyaçlarını karşılamak için satmaktaydılar. 1855 yılında çıkarılan köle yasağı bu ticareti ellerinden kaptırmak istemeyenler tarafından Cidde'de büyük bir isyana sebep olmuştu. Bu köle ticaretini yasaklayan yasalardan sonra dahi köle ticareti varlığını sürdürmüştür. Hatta 1900'lerde bile hacıların arasında kaçak köle varlığı devam etmiştir. Bu ürünlerin dışında pek çok ticarî ürün hacıların vasıtasıyla dünyaya yayılmıştır. Hac yolları ticarî ürünlerin dünyaya yayıldığı bir vasıta konumundaydı. Ayrıca hacıların bireysel ve toplu olarak ulaşımı da ayrı bir öneme sahipti. Hacı adayları hem kara hem de deniz yolculukları yapmak mecburiyetindeydi. Bunun için pek çok ulaşım vasıtasına ihtiyaçları vardı. Bu işten birçok aile ve kabile geçimini sağlamaktaydı.

Anahtar Kelimeler: İslâm Tarihi, Afrika, Hicaz, Mısır, Hac yolu, Ticaret.

Giriş

Maddi açıdan yeterli imkana sahip müslümanlar için farz bir ibadet olan hac, tarih boyunca dünyanın farklı bölgelerinde yaşayan Müslümanların Kâbe'yi ziyaret etmek amacıyla uzun yolculuklara çıkmalarını kaçınılmaz kılmıştır. Araştırmanın konusunu teşkil eden Afrika kıtasında bu yolculuklar Atlas okyanusu sahillerinden başlayarak çöller aşan uzun seyahatlere dönüşmekteydi. Afrika'nın çeşitli yerlerinden yolculuk yapan bu hacılar sadece hac ibadetini yerine getirmemiş ayrıca hac güzergâhında bulunan pazarlarda alışveriş yaparak ticaretin canlanmasına katkı sunmuşlardır.¹ Diğer taraftan hacılar yol masraflarını çıkarmak ve kazanç sağlamak amacıyla bu yolculuklarda yanlarında ticaret malları da taşımışlardır.²

İslâm öncesinde Hicaz, hac mekânı olmakla beraber ticaret merkezi olarak da işlev görmektedir. Bu dönemde Hicaz ile Yemen, Mısır, Habeşistan Irak, İran, Şam ve Hind arasında ticaret gelişmiştir. Mekkeliler îlâf³ sistemiyle hem Arap yarımadasında bulunan kabilelerle hem de komşu bölge devletleriyle ticarî antlaşmalar yapmıştı.⁴ İslâm'ın gelmesiyle bu ticaret sona ermemiş bilakis daha geniş coğrafyalara yayılmıştı. Özellikle dünyanın farklı bölgelerinden gelen hacı adayları sayesinde Hicaz başta olmak üzere hac güzergâhlarında ekonomik bir hareketlilik oluşmuştur.⁵

Hac yolculukları sadece İslâm dünyasında değil ayrıca Avrupa ile İslâm dünyasının arasında da ekonomik ilişkilerin kurulmasına olanak sağlamıştır.⁶ Dünya ekonomisinde önemli bir yeri olan Kızıldeniz, tarih boyunca önemli ticaret ve hac yolculuğu merkezi olmuştur. Hind ve Çin'den gelen ticaret malları buradaki Cidde, Yenbu', Masavva' ve Süveyş gibi limanlara indirilirdi.⁷ Kızıldeniz limanlarına indirilen bu ticaret ürünleri Mısır'a ve Akdeniz limanlarına genellikle hac kervanlarıyla beraber gönderilirdi.⁸ Nitekim hac yollarının en önemli ticarî ürünü olan Yemen'den gelen kahve, Mısır üzerinden Avrupa'ya doğru gitmekteydi.⁹ 1897 yılında Sudan'ın Mısır hükümeti tarafından ele geçirilmesi üzerine bu bölgelerde de kahve üretimi yapılmaya başlanmıştı.¹⁰ Avrupa'ya doğru giden önemli ticaret ürünlerinden bir diğeri ise kadınların kullandığı takılardı. Mungo Park, İngiliz kadınlarının kullandıkları mercanların Kızıldeniz'den hacılar vasıtasıyla Avrupalı tacirlere ulaştığını ifade eder.¹¹

1. Hac Güzergâhında Ticaretin Canlanması

Hacılar genellikle bir kervana dâhil olarak Hicaz'a doğru yol almaktaydı. Bu kervanların büyüklüğü yıldan yıla değişmekle beraber bölgeden bölgeye de farklılık göstermekteydi. Hac güzergâh-

¹ Alan Mikhail, *Osman'ın Ağacı Altında Osmanlı İmparatorluğu, Mısır ve Çevre Tarihi*, çev. Seda Özdil (İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2019).

² Albert Hourani, *Arap Halkları Tarihi*, çev. Yavuz Alogan (İstanbul: İletişim Yayınları, 2013), 189.

³ Kureyş kabilesinin İslâm öncesinde bazı kabile ve devletlerle ticaret yapmak amacıyla imzaladığı antlaşmalara îlâf denilmekteydi. Bu antlaşmalarla ticaret kervanları seberst hareket ederdi. Muhammed Hamidullah, "İlâf", *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi* (İstanbul: TDV Yayınları, 2000), 22/63.

⁴ Ebu Ca'fer Muhammed İbn Habib, *el-Muhabber Arap Kültürü*, çev. İsmail Güler - Adem Apak (Ankara: Ankara Okulu Yayınları, 2018), 129.

⁵ J. H. Kramers, "Coğrafya ve Ticaret", çev. Murat Ağarı, *İslâm Araştırmaları Dergisi* 16/4 (2003), 678-687.

⁶ Winfried Löschburg, *Seyahatin Kültür Tarihi*, çev. Jasmin Traub (Ankara: Dost Kitabevi Yayınları, 1998), 35.

⁷ Cengiz Kallek, "Ticaret", *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi* (İstanbul: TDV Yayınları, 2012), 41/137.

⁸ Atıyye el-Kavsi, "Ayzab-Cidde tarîku'l-haccî'l-Misriyyi ale'l-Bahri'l-Ahmerî fi'l-usûri'l-vüstâ", *Turuku'l-hacci: Cüsûrun li't-tevâsuli'l-hadârî beyne's-şuûb* (Rabat: Islamic Educational Scientific, Scientific and Cultural Organization (ISESCO) [el-Munazzamatü'l-İslâmiyye li't-Terbiye ve'l-Ulum ve's-Sekâfe], 2007), 311-340.

⁹ Murat Gökhan Dalyan, *Kervandan Demiryollarına kadar Yol ve Yolculuk (Kervanlar, Tüccarlar, Hacılar, Yolcular ve Eşkiyalar) Kervan* (Ankara: Altınpost Yayıncılık, 2014), 100.

¹⁰ Sad Bedîr el-Halvânî, "el-Cânibu't-ticârî li'tarîki'l-haccî'l-Misrî", *Turuku'l-hacci: Cüsûrun li't-tevâsuli'l-hadârî beyne's-şuûb* (Rabat: Islamic Educational Scientific, Scientific and Cultural Organization (ISESCO) [el-Munazzamatü'l-İslâmiyye li't-Terbiye ve'l-Ulum ve's-Sekâfe], 2007), 341-358.

¹¹ Mungo Park, *Afrika'nın Derinliğine Yolculuk*, çev. Haktan Birsal (İstanbul: IQ Kültür Sanat Yayıncılık, 2017), 42.

ları uzun mesafeler olduğundan hac yolculuğuna çıkanlar yol boyunca büyük meblağlar harcamaktaydı.¹² Hac kervanı yürüyen bir şehir gibi olduğu için içerisinde her türlü esnafı mevcuttu. Süleyman Şefik, Osmanlı döneminde Şam hac kafilesinde kırk elli çadır kadar esnaf bulunduğunu, menzilde¹³ durulduğu zaman esnafın pazar kurduğunu ifade eder.¹⁴ Ahmed Salahaddin Bey de hac kafilesi hareket halindeyken kahve, çay, kuru yemiş ve meyve satanlar bulunduğunu, kervan durduğunda ise diğer esnafın eşyalarını meydana çıkardığını aktarır.¹⁵ Hacılar bu esnaftan alışveriş yaptığı gibi civarda bulunan bedevi Arap kabileleri de gelerek ihtiyaçları olan şeyleri almakta kendileri de hayvan ürünlerini hacılara satmaktaydı.¹⁶ Süleyman Şefik, kahveci esnafını şu ifadelerle anlatmaktadır. “Kafilenin kalması bir saati geçtiğinden kahveci ve şerbetçi esnafı bundan istifade ederek hemen kafilenin önüne geçerek mevcut çalılardan ateşler yakarak kahve ve şerbetçi dükkânı açarlar. Peyderpey arkadan vasıl olan erbab-ı zevk de atından inerek tâ kafil son buluncaya kadar kahve çubuklar içerek âlâ bir cünbüş yaparlar. Bu hal gece ve gündüzleri daima devam eder.”¹⁷

Afrikalı hac kabileleri, beraberlerinde kendi ülkelerinin ürünlerini götürerek uğradıkları yerlerde satıyor ve konaklama masraflarını karşılıyorlardı. Hac dönüşünde de uğradıkları yerlerin ürünlerini satın alarak memleketlerine getiriyorlardı.¹⁸ Afrika’da Mısır gibi hac yolcularının önemli uğrak yerlerine hâkim olan İslâm devletleri genel olarak hacıların ticaret ürünü taşımalarına karışmıyorlardı. Fakat bazı dönemlerde hacıların sattığı ürünlerden vergi alınmaktaydı.¹⁹ Örneğin Fâtîmîler Mısır’a hükmetmeye başlayınca Mısır ve Hicaz limanlarından hac vergisi almaya başlamıştı.²⁰ Nitekim Mağrib’den emirsiz olarak gelen bir grup hacının verginin çokluğu dolayısıyla bu vergiyi vermek istememeleri üzerine Fâtîmî görevlileriyle aralarında çatışma çıkmış ve malları ellerinden alınmış, hayatta kalanlar zorlukla geri dönebilmişlerdi. Nâsır-ı Hüsrev, 1047’de meydana gelen bu acı olayda Mağribîlilerden iki bin kişinin öldüğünü ifade etmiştir.²¹ Meşhur seyyah İbn Cübeyr 1183-1184 yıllarında hac için Mısır üzerinden Hicaz’a gittiğinde vergisini vermeyen hacıların çeşitli işkencelere maruz kaldığını anlatmıştır.²²

Cezayirli ve Tunuslu hacılar ise zeytin, zeytinyağı, fes, yün şal, ayakkabı, sandalet, bornoz, yün örtü, bal, tereyağı ve mum gibi ürünleri satmak için yanlarında bulundururlardı.²³ Dönerlerken de Menfelût, Asyût ve Kahire’de dokunan keten kumaş, pamuklu kumaş, fülful, kahve, gül çiçeği, çivit, tarçın gibi ürünleri satın alarak memleketlerine götürmekteydiler.²⁴ Örneğin Trablus’ta yaşayan Hacı Davud kölesi Said ile birlikte hem hac hem de yol güzergâhında ticaret yapmak için hazırlıklar yap-

¹² Avvaz Sâlih Ali Sâlih, *Tarîku’l-haccî ve eseruhâ alâ memleketi’l-Func el-İslâmiyye fi’l-fetrati* (910-1236/1504-1821) (Hartum: Câmîatü Ümmü Derman, 2011), 133.

¹³ Yolculuk esnasında kervanın dinlenmesi ve diğer ihtiyaçlarını kolayca karşılayabilmesi için menzil noktaları belirlenirdi. Bu noktalar birbirlerine eşit uzaklıkta olmayıp her menzil coğrafi şartlara, güvenliğin ve menzil ihtiyaçlarının sağlanabileceği yerlere göre değişik mesafelere kurulmuştu. Yusuf Halaçoğlu, “Menzil”, *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi* (İstanbul: TDV Yayınları, 2004), 29/159.

¹⁴ Süleyman Şefik Söylemezoğlu, *Hicaz Seyahatnamesi*, ed. Bayram Ürekli - Ahmet Çaycı (İstanbul: İz Yayıncılık, 2012), 92.

¹⁵ Ahmed Salahaddin Bey, *Kâbe Yollarında Surre Alayı Hatıraları*, ed. Yusuf Çağlar - İsmail Kara (İstanbul: Dergâh Yayınları, 2017), 109.

¹⁶ Francis Robinson, *Cambridge Resimli İslâm Dünyası Tarihi*, çev. Zülal Kılıç (İstanbul: Kitap Yayınevi, 2005), 199.

¹⁷ Söylemezoğlu, *Hicaz Seyahatnamesi*, 112.

¹⁸ İsmail Ceran, *Fas Tarihi* (Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 2012), 281.

¹⁹ el-Halvânî, “el-Cânibu’t-ticârî li’tarîki’l-haccî’l-Mısırî”, 341-358.

²⁰ Ebü’l-Hasan İzzeddin Ali b. Muhammed b. Abdülkerim İbnü’l-Esir, *İslâm Tarihi: el-Kamil fi’t-Tarih Tercümesi*, çev. Beşir Eryarsoy (İstanbul: Bahar Yayınları, 1991), 10/617.

²¹ Nâsır-ı Hüsrev, *Sefername*, çev. Abdülvehap Tarzi (İstanbul: Milli Eğitim Basımevi, 1967), 108.

²² Ebü’l-Hüseyn Muhammed b. Ahmed İbn Cübeyr, *Endülüsten Kutsal Topraklara*, çev. İsmail Güler (İstanbul: Selenge Yayınları, 2019), 31.

²³ Semira Fehmi Ali Umer, *İmâratü’l-haccî fi Mısra’l-Usmâniyyeti* (Kahire: Câmîatü’l-İskenderiyye, 2002), 261.

²⁴ Abdülhamid Hamud Süleyman, *Tarihu’l-Mevânî’l-Mısriyye fi’l-Asri’l-Usmânî: devruhü’s-siyâsi nüzumuhe’l-idâriyye ve’l-mâliyye ve’l-iktisâdiyye* (Kahire: el-Hey’etü’l-Misriyyetü’l-Âmme li’l-Kitâb, 1995), 292.

muş, Ebu Bekir adlı İskenderiye gemisine Trablus'tan binerek üç dört günlük yolculuktan sonra Bingazi limanına varmıştı. Bingazi'de ürünlerini sattıktan sonra yerine İskenderiye pazarına götürmek üzere balyalar dolusu yün, peynir ve eşya almıştı. Ayrıca ticarî ürünleri indirmek ve yüklemek amacıyla gemi durduğunda yolcular kıyıya iniyor ve bu şehirleri gezebiliyorlardı.²⁵ Sonuç olarak Cezayirli hacılar Osmanlı'nın son dönemlerinde senede yaklaşık olarak iki milyon Fransız frangını mal alıp satımında harcıyorlardı.²⁶

Yemen bölgesinden gelen hacılar da yanlarında kahve getirerek farklı bölgelerden gelen hacılara satmaktaydı.²⁷ Ayrıca hac güzergâhlarında bulunan bedevi kabileler, hac kafilelerine bazı ürünleri satarken bazı ihtiyaçlarını da almaktaydılar. Nitekim hac mevsimi başladığında bedeviler Hicaz çölünde avladıkları devekuşu derilerini hac kervanlarında bulunan tüccarlara iyi bir ücret karşılığı vermekteydi.²⁸

2. Haccın şehirlerin ekonomisine katkısı

Hac yolcuları; nakliye, ulaşım, konaklama, bireysel alışverişler gibi birçok ticarî hareketliliğe de sebep olmaktadır.²⁹ Hacılar, yolculuk süresince yollarda uğradıkları şehir ve köylerde alışveriş yapar ve o şehirlerin ticaretine katkı sunarlardı. Genellikle hac yollarında sahra, köy vb. yerlerde yaşayanlardan basit eşyaları değiş tokuş ederek ticaret yaparlardı. Hacılar, Sahra insanlarından deve, et, bal, yağ gibi ürünler alırlardı.³⁰ Bu sayede hac kervanlarının geçtiği şehir ve köyler kendi bölgelerindeki başlıca merkezler haline gelmeye başlamıştı.³¹ Örneğin hac kervanları sayesinde Bilâdüssûdan'da bulunan Şinkît şehri önemli bir ticaret merkezine dönüşmüştü.³² Batı Afrika'nın Tinbüktü gibi şehirlerinden toplanarak gelen hac kafileleri Fizan vahalarından geçerken burada bulunan kasabalarda durarak ihtiyaçlarını gidermekteydiler. Özellikle Fizan, Merzûk gibi şehirlerde ticaret ve hac kervanlarının yaptığı ticaretin getirdiği bir zenginlik oluşmuştu.³³ Örneğin Tinbüktü'den Trablusgarp'a gelmekte olan hacılar Merzûk'ta bir süre dinlenir ve ihtiyaçlarını burada karşılardı. Yanlarında getirdikleri altınlar bölgenin ekonomisini canlandırmaktaydı.³⁴

2.1. Haccın Mısır Ticaretine Etkisi

Stratejik konumu nedeniyle dünyanın birçok bölgesinden yola çıkan 30-40 bin kadar Müslüman hac yolculuğu için Mısır'da toplanıyorlardı.³⁵ Mısır hac kervanına katılmak amacıyla aylar öncesinden gelen hacı adaylarıyla Kahire şehri dolup taşmaktaydı.³⁶ Bu arada Mısır'a gelen hacı adayları yolculuk

²⁵ Muhammed A. Al-Ahari, *Afrikanlı Beş Müslüman Kölenin Hatıraları*, çev. Buğra Özler (İstanbul: Pınar Yayınları, 2019), 121.

²⁶ Ahmed Bû Saîd, *Rakbu'l-hacci'l-Cezâiriyyi min hilâle'l-ahdi'l-Usmânî (1518-1830)* (Adrar: Câmiatü Ahmed Dereya, 2018), 182.

²⁷ Umer, *İmâratü'l-hacci fi Mısra'l-Usmâniyyeti*, 261.

²⁸ Auler Paşa, *Hicaz Demiryolu İnşa Edilirken -II: Maan - el-Ullâ Hattı*, çev. Eşref Bengi Özbilen (İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2019), 2/11.

²⁹ Ahmed Ali İsmail, "Turuku'l-hacci: Dirâsetün cuğrâfiyyetün", *Turuku'l-hacci: Cüsûrun li't-tevâsuli'l-hadârî beyne's-şuûb* (Rabat: Islamic Educational Scientific, Scientific and Cultural Organization (ISESCO) [el-Munazzamatü'l-İslâmiyye li't-Terbiye ve'l-Ulum ve's-Sekâfe], 2007), 98-125.

³⁰ Bû Saîd, *Rakbu'l-hacci'l-Cezâiriyyi min hilâle'l-ahdi'l-Usmânî (1518-1830)*, 184.

³¹ Nizar Alwan Abdullah, "Tarîku'l-hacci min şemâli İfrikiya abra Mısır (1883-1268)", *Mü'temeru tarîki'l-hacci fi İfrikiya* (Hartum: Merkezü'l-Buhûs ve'd-Dirâsâtü'l-İfrikiya, 2016), 5/161-191.

³² Ahmet Kavas, "Şinkît", *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi* (İstanbul: TDV Yayınları, 2010), 39/171.

³³ Cami Baykurt, *Trablusgarp'tan Sahra-yı Kebir'e Doğru*, ed. Yüksel Kanar (İstanbul: Özgü Yayıncılık, 2011), 86.

³⁴ Ahmet Kavas, *Osmanlı'nın Merkezi Afrika'ya Açılan Kapısı Fizan Sancağı* (İstanbul: Alelmas Yayıncılık, 2018), 265.

³⁵ Andre Raymond, "Kahire (Osmanlı Dönemi)", *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi* (İstanbul: TDV Yayınları, 2001), 24/176.

³⁶ Muhammed b. Ahmed el-Mukaddesi, *İslâm Coğrafyası (Ahseñü't-Tekasim)*, çev. Ahsen Batur (İstanbul: Selenge Yayınları, 2015), 210.

için gerekli olan şeyleri Mısır pazarlarından tamamlardı.³⁷ Özellikle Sahra'dan gelen hacılar Mısır'dan Hicaz'a gitmeden önce durdukları önemli yer olduğu için gerekli ihtiyaçlarını burada tamamlarlar bunun karşılığında da Mısır'a altın bırakırlardı.³⁸ Nitekim Mali'den hac için gelen Mense Mûsâ (1312-1337), yanında bulunan maiyetiyle beraber üç ay Mısır'da kalarak Hicaz'a yolculuk için gerekli deve ve diğer ihtiyaçlarını buradan tamamlamıştı.³⁹

Cezayir vb. yerlerden gelen hacılar Mısır'da yol için gerekli olan malzemeleri satın alırlardı. At, deve, giysi vb. eşyalar burada tamamlanırdı. Mısır hac güzergâhının ilk menzili olan Birketü'l-Hac durağı hacıların bütün ihtiyaçlarının alınıp satıldığı bir ticaret merkezi konumundaydı.⁴⁰ John Lewis, hacca gitmeden önce Mısır'a uğrayan hacıların ihtiyaçlarını buradan temin ettiklerini, yolculuk için tereyağı, un, bisküvi ve kurutulmuş eti Mısır'dan daha ucuza alabildiklerini ifade eder.⁴¹ Salih Özbaran'ın Portekizli seyyah Tenreiro'dan alıntılacağı bir manzara şöyledir; *"Ben onları yola koyulurken gördüm: Ellerindeki paranın çoğunu burada harcıyorlar, paralarının hesabını ve giderlerini düşünmüyorlar. Her şeyi tedarik ediyorlar; yüz gün süren bir yolculuk ve dönüşü için gerekli olan devaleri hazırlıyorlar, su alıyorlar. Oraya zengince, bolluk içinde gitmek bir gelenek, hatta bir şeref meselesi. Kenti terk etmeden önce olanca tantana ve gösterişleriyle, bir hay huy içinde, avuç avuç para dökerek edindikleri kıyafetleriyle ve içleri su dolu deri tulumlarıyla ana yollardan geçiyorlar. Bu kentte bir sokak var ki bir ucundan diğerine kadar tamamen Müslümanlarla dolu, bunlar da hacılara mal satan tacirler."*⁴²

Evliya Çelebi, Mısır'da 170 adet esnaf bulunduğunu, İslâm dünyasının farklı yerlerinden gelen hacıların burada alışveriş yaptıklarını, hacıların ihtiyacı olan tulumcu ve saka kırbaşı yapan esnafın sadece yüz dükkân olduğunu ifade eder.⁴³ Nasır Hüsrev, Mısır'da Daru'l-Vezir denilen bir handa sadece asa satıldığını, alt katta terziler, üst katlarda dokumacılar olduğunu, bu hanlar gibi Kahire'de iki yüz han bulunduğunu aktarmıştır.⁴⁴

Mısır'da aynı zamanda Haremeyn'e gönderilen kisve vb. şeylerin imalatı için esnaf zümresi oluşmuştu. Evliya Çelebi, Yusuf Köşkü'nde Kâbe örtüsü işleyenlerin 300 kişi olduğunu, işlerinin insanları büyüyecek şekilde güzel olduğunu vurgular. Kisveyi boyama işini yapan boyacılar esnafının 17 kişiden oluştuğunu ifade eder.⁴⁵

Magripli birçok hacı Mısır'a yerleşerek Mısır ile Mağrip arasında ticaret ağı oluşturmuştu.⁴⁶ Mısır'daki ticaretin birçoğunda söz sahibi olmaya başlamışlardı. Kahve ve baharat ticareti, Kuzey Afri-

³⁷ Suraiya Faroqhi, *Hacılar ve Sultanlar (1517-1638)*, çev. Gül Çağalı Güven (İstanbul: Türk Vakfı Yurt Yayınları, 1995), 184.

³⁸ Şevket Pamuk, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Paranın Tarihi* (İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2002), 192.

³⁹ Ebü'l-Abbâs Takıyyüddîn Ahmed b Ali b Abdülkâdir Makrizî, *ez-Zehbû'l-mesbûk fî zikri men hacce mine'l-hulefâ ve'l-mülûk* (Kahire: Mektebetü'l-Hanci, 2000), 142.

⁴⁰ Bû Saîd, *Rakbu'l-hacci'l-Cezâiriyyi min hilâle'l-ahdi'l-Usmânî (1518-1830)*, 185.

⁴¹ John Lewis Burckhardt, *Arabistan Seyahatleri*, çev. Yusuf Yazar (İstanbul: Büyüyen Ay Yayınları, 2019), 271.

⁴² Salih Özbaran, *İran, Türkiye, Irak, Suriye ve Mısır Yollarında Portekizli Seyyahlar* (İstanbul: Kitapyayinevi, 2017), 59.

⁴³ Evliya Çelebi, *Günümüz Türkçesiyle Evliya Çelebi Seyahatnamesi: Mısır-Sudan-Habeşistan-Somali- Cibuti-Kenya-Tanzanya*, ed. Seyyit Ali Kahraman (İstanbul: Yapı Kredi Yayınları, 2011), 10/1/409-503.

⁴⁴ Hüsrev, *Sefername*, 98.

⁴⁵ Evliya Çelebi, *Evliya Çelebi Seyahatnamesi: Mısır-Sudan-Habeşistan-Somali- Cibuti-Kenya-Tanzanya*, 2011, 10/1/407.

⁴⁶ Özen Tok, XVII. Yüzyılda Haremeyn'in İdaresi ve İşesinde Mısır Beylerbeyliği'nin Rolü, ed. Hasan Celal Güzel vd. (Ankara: Yeni Türkiye Yayınları, 2002), 9/112-141.

ka'dan getirilen yağ, yünlü ve deri eşyalar ticareti, Mısır kuma ı ticareti yapmaktaydılar.⁴⁷ Bu yoğun ilişki üzerine  skenderiye'de kendi adlarını taşıyan Mağribiyye Mahallesi'ni dahi kurmu lardı.⁴⁸

2.2. Haccın Kızıldeniz Limanlarına Etkisi

Kızıldeniz limanlarının Afrikalı hacıların ulaşımında ve Hicaz ile Afrika'nın ticaret trafiğinde ayrı bir konumu bulunuyordu. Kızıldeniz çevresinde bulunan liman şehirleri de bu ticaretten payını almaktaydı. Kuseyr, Sevâkin ve Masavva' limanlarından hacılarla beraber Hicaz bölgesine tereyağı getirilmekteydi. En iyi tereyağının Dehlek⁴⁹ tereyağı olduğu kabul edilirdi. Bu getirilen tereyağlarının büyük bir kısmı Mekke'ye getirilerek satılmaktaydı.⁵⁰ Kızıldeniz'de Kuseyr ve Ayzab limanlarından hem hac yolcuları hem de ticaret  r nleri Nil nehrine karadan kervanlarla geçirilmekteydi. Nil nehri üzerinden işleyen canlı bir ticaret hareketliliği mevcuttu. Ayrıca Sevâkin ve Masavva' limanlarından Sudan  zerinden Afrika'nın i lerine doğru ilerleyen ticaret yolları bulunmaktaydı.⁵¹

Sevâkin'den Cidde'ye hac zamanı bedevilerin yaptığı hasır, yiyecek, sığır ve deve ticareti yapılıyordu.⁵² Habe  tüccarları mis kokusunu büyük sığır boynuzlarında Hicaz'a getirirdi. John Lewis, Habe lilerin getirdiği bu mis kokularının dirhemini dört kuru tan sattıklarını ifade etmiştir. Ayrıca hacdan d n  lerinde yanlarında cam eşyaları alarak Habe  pazarlarında satmaktaydılar.⁵³

Bazı hacılar Afrika hac güzergâhlarında oluşan mevsimlik i  i ihtiya ını kar ılıyordu. Özellikle Sudan'ın Cezire bölgesinde zira  canlılık geli mi  bulunmaktaydı. Pamuk tarlaları çok geniş alana yayıldığı için mevsimlik işçiye ihtiyaç duyulmaktaydı. Batı Afrika'dan gelen işçiler bu tarlalarda bir mevsim çalışarak geçimlerini sağlarlar ve bunların bir kısmı burada i ler bittikten sonra hac yolculuğuna devam ederlerdi.⁵⁴

2.3. Afrikalı hacıların Hicaz ticaretine katkısı

Hicaz'ın XX. yüzyıla kadar en önemli ekonomik uğra ısı hac faaliyetiydi. Buna bağlı olarak Hicaz'da hacıların idaresi, ia esi ve korunması en önemli mevzulardı.⁵⁵ Her yıl dünyanın farklı b lgelelerinden gelen hacılar, hac ibadetinin yanında alışveriş yapar ve bu sayede Mekke'de ticari hayat canlanırdı. Hacıların kalacak yer ve yiyecek temini Mekke ve Medine'nin en önemli gelirlerindendi.⁵⁶ Hacılara kiralamak ve satmak için deve yeti tirenler de bulunuyordu.⁵⁷ Ayrıca Mekke; baharat, inci, kahve

⁴⁷ Süleyman, *Tarihu'l-Mev nii'l-Mısıryye fi'l-Asri'l-Usmânî: devruh 's-siyâsi n zumuhu'l-idâriyye ve'l-mâliyye ve'l-iktisâdiyye*, 98.

⁴⁸  zen Tok, "Osmanlı Döneminde Mağrib Hacıları ve Mısır Hac Kafilesi", *Osmanlı Döneminde Mağrib ve Batı Akdeniz Milletlerarası Kongre Tebliğleri* ( stanbul, 2013), 153-168.

⁴⁹ Eritre'nin Kızıldeniz sahilllerinde bulunan adalar topluluğu. Mustafa Fayda, "Dehlek", *Türkiye Diyanet Vakfı      Ansiklopedisi* ( stanbul: TDV Yayınları, 1994), 9/105.

⁵⁰ Burckhardt, *Arabistan Seyahatleri*, 52.

⁵¹ Harun Yılmaz, *17.Yüzyılda Osmanlı Devleti'nin Kızıldeniz ve Basra Körfezi'ne Karşı Politikası* ( stanbul:  stanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, 2017), 20.

⁵² İlhan Zengin, *Geçmişten Günümüze Türkiye- Sudan İlişkileri* (Kırıkkale: Kırıkkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, 2013), 15.

⁵³ Burckhardt, *Arabistan Seyahatleri*, 60.

⁵⁴ Ez hir Hasen Abdurrahman - Mahmud Abdurrahman, "Devru rihleti el-hacci fi  ktisadiyy ti es-Sûdân: isra kabileti'l-Hevs  fi tev iri'l-imaleti el-mevs miyyeti f'i meşru' l-cezirati vemtidedi'l-men k lı", *M temeru tariki'l-hacci fi  frikiya* (Hartum: Merkez 'l-Buhûs ve'd-Dir   ti'l- frikiya, 2016), 6/66-90.

⁵⁵ Petrolün ortaya çıkmasıyla bu durum deği mi tir. Ali A. Allawi, *Irak Kralı 1. Faysal*,  ev. Hakan Abacı ( stanbul: Türkiye    Bankası Kültür Yayınları, 2014), 5.

⁵⁶ Suraiya Faroqi, *Osmanlı İmparatorluğu ve Etrafındaki Dünya*,  ev. Ay e Berkay ( stanbul: Kitap Yayınevi, 2010), 121.

⁵⁷ Abdurrauf Sinno, *Osmanlı'nın Sancılı Yıllarında Araplar-Kürtler-Arnavutlar*,  ev. Ahsen Batur ( stanbul: Selenge Yayınları, 2011), 102.

ve biber ticaretinin merkezi haline gelmişti. Osmanlı Devleti, Haremeyn sayesinde Hind bölgesi, Sudan ve Afrika'nın farklı bölgeleriyle ticaret yapıyordu.⁵⁸

Memlükler (1250-1517) döneminde Cidde limanı kullanımının artmasıyla Güney Asya ve Afrika'dan Mekke'ye getirilen ürünler çoğalmış ve Mekke pazarı canlanmıştı. Hac mevsiminde Hindistan'dan Aden'e ve oradan Mekke'ye sekiz bin deve ile ticaret malları getiriliyordu.⁵⁹ Mısırlı hacılar Hicaz'a gittiklerinde yanlarında yün, elbise vb. ürünleri satmak için götürmekteydi.⁶⁰ 1745 yılında Mısır'dan hac yolculuğuna çıkan Muhammed Hasan isimli hacı, satmak için yanında hububat, sarımsak, pirinç, iplik ve kâğıt rulosu getirmiş ve Cidde'ye geldiğinde elindeki ürünlerin hepsini Hintli bir tüccar satın almıştı.⁶¹

Tahıl, Hicaz'da üretilmediğinden Mısır bu ihtiyacı karşılıyordu. Tahıl ticareti Mısır ile Hicaz arasındaki en önemli ticari ilişkiydi. Alan Mikhail'ın ifadesiyle Cidde'ye gelen ithalatın neredeyse tamamı Mısır'dan geliyordu. Özellikle Yukarı Mısır'da yer alan Feyyum gibi şehirlerde bulunan hac kervanları ve Haremeyn ahalisine tahsis edilmiş vakıfların gelirleri bu canlılığı devam ettirmekteydi.⁶²

Kavalalı Mehmed Ali Paşa (ö. 1849) pamuk üretimine önem vermişti. Pamuk ticareti Mısır'da artmış en büyük pamuk ticareti Hicaz ile yapılmaktaydı. Hayvan ve hayvan derileri ticareti de Mısır ile Hicaz arasında gelişmişti. Mehmet Ali Paşa'nın buna yönelik çalışmaları bulunmaktaydı. Bunların yanında farklı ürünlerin ticareti de yapılmaktaydı. Onun döneminde Kızıldeniz limanları canlı bir ticaret hareketliliği yaşamaktaydı.⁶³

Afrika'nın fakir bölgelerinden gelen hacılar yol güzergâhlarında çalışarak geçimlerini sağlamaktaydılar. Özellikle Cidde'ye ayak basar basmaz çalışmaya başlardı. Cidde, Mekke, Medine ve Yenbu' sokaklarında geçimlerini sağlamak için koştururlardı. Bazıları gemilerden yük taşınmasında amelelik yapar, bazıları bahçe temizliği yapar, bazıları dağlardan evlere odun taşırdı. Bir kısmı hurma dal ve yapraklarından sepet ve hasır yapar, diğer bir kısmı su taşımacılığı yapardı. Bu hacıları Mekke'de bütün işlerde çalışırken görmek mümkündü.⁶⁴

3. Ulaşım etkisi

Hacılar genellikle bir hac kervanına katılarak Hicaz'a gitmekteydi. Özellikle Osmanlı döneminde Şam ve Mısır olmak üzere iki tane büyük hac kervanı vardı. Ayrıca Afrika bölgesinde Osmanlı'ya bağlı olan Cezayir, Tunus ve Trablusgarp vilayetlerinde de hac kafileleri hazırlamaktaydı. Osmanlı sınırları dışından da hac kafileleri Hicaz'a gelmekteydi. Bu kafilelerde bulunan hacılar, görevliler ve nakliye için çok sayıda deve ve diğer binitlere ihtiyaç duyuluyordu. Bununla beraber yol uzunluğu sebebiyle yollarda develer telef olmakta ve yedek deve bulundurmak gerekmekteydi. Bu da deve sayısının artmasına sebep olmaktadır.⁶⁵ Osmanlı dönemi Hicaz'da deve ücretleri hususunda sorun

⁵⁸ Ira M. Lapidus, *İslâm Toplulukları Tarihi*, çev. Yasin Aktay (İstanbul: İletişim Yayınları, 2005), 1/449.

⁵⁹ Bahattin Keleş, "Memlûklerde Ticaret", *Türkler*, ed. Hasan Celal Güzel vd. (Ankara: Yeni Türkiye Yayınları, 2002), 5/837.

⁶⁰ Burckhardt, *Arabistan Seyahatleri*, 272.

⁶¹ Abdulmennan Mehmet Altıntaş, *Kızıldeniz'den Akdeniz'e: Ticaret, Diplomasi ve Güzergâhlar (1600-1700)* (İstanbul: İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, 2016), 183.

⁶² Mikhail, *Osman'ın Ağacı Altında Osmanlı İmparatorluğu, Mısır ve Çevre Tarihi*, 66.

⁶³ el-Halvânî, "el-Cânibu't-ticârî li'tarîki'l-hacî'l-Mısırî", 341-358.

⁶⁴ Burckhardt, *Arabistan Seyahatleri*, s. 273

⁶⁵ Hasan Yavuz, *Osmanlı Dönemi Mısır Hac Yolları ve Güvenliği* (Bursa: Uludağ Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, 2024), 35.

çıkması için deve fiyatları Mekke şerifi, Hicaz valisi, hac emîri, mukavvimden⁶⁶ oluşan bir heyet ile deve sahiplerinin görüşmesi sonucu belirlenmekteydi.⁶⁷

Hac yolcuları kendileri ve eşyalarının taşınması için ulaşımaya iyi para harcamaktaydı. Bu taşıma işinden pek çok bedevi Arap kabilesi hac kervanlarının ulaşımından geçimini sağlamaktaydı. Örneğin Evliya Çelebi, Salihîyye halkının develeriyle hacı taşımacılığı yaptıkları için zengin olduklarını ifade eder. Hac güzergâhında bulunan Ümmü'l-Hasan Çölü'nde bitkin ve dermansız kalan deve ve atları, katır ve eşekleri bu şehir halkı alır, besleyip yine hacılara satarlardı.⁶⁸

Arabistan yarımadası İslâm öncesi dönemden beri doğu ile batı arasında önemli ticaret bağlantı noktasıydı. Bundan dolayı Kızıldeniz civarında bulunan Arap kabilelerinden bazıları deniz taşımacılığı da yapmakta, Hint okyanusu ve Kızıldeniz'de hacı ve ticaret eşyası taşımaktaydılar.⁶⁹ Denizlerin yanında nehir ulaşımı da hacılar tarafından kullanılmaktaydı. Örneğin Nil nehri Mısır içlerine kollarıyla yayılmıştı. Nil nehrinde taşımacılık Mısır'da önemli gelir kaynaklarındandı.⁷⁰

Bazı bölgelerde bazı kabileler hac kabilelerine ücret karşılığında koruma sağlamaktaydı. Örneğin Büyük Sahra'da yaşayan Tevârik kabileleri kervanlardan aldıkları ücret karşılığında hac kabilelerinin güvenliğini sağlamaktaydı.⁷¹ Aynı zamanda bu kabileler kervanlara deve kiralamaktaydı. Nitekim 1835 yılından sonra bu görevleri daha da yoğunlaşmıştı.⁷²

Kervanlarda devenin yanında hem yük taşımak hem de binit olarak kullanmak amacıyla eşek bulunduruluyordu. Ayrıca eşek kervan yolculuklarında genellikle develerin önünde giderek onların yürütmesine öncülük ederdi.⁷³ Kahire'de 1801 yılında yolcu ve yük taşımacılığında dört eşek loncası bulunduğu, bu loncalarda binlerce kişinin çalıştığı, loncalardan üçünün insan taşımacılığı yaptığı diğerinin ise yük taşımacılığı yaptığı ifade edilmektedir.⁷⁴ Evliya Çelebi de Mısır'da saka eşeklerinden geçilmediğini aktarmıştır.⁷⁵ Bazı seneler hacı sayılarının artması, nakil ücretlerinin artmasına sebep olmaktadır. Nitekim 1779 yılında hac için Mısır'dan yola çıkanların sayısı fazla olduğu için deve, katır ve eşek fiyatları yükselmişti.⁷⁶

⁶⁶ Mukavvim, hacıların ücret karşılığında yolculuk ihtiyaçlarını temin hususunda antlaştıkları kişidir. Münir Atalar, *Osmanlı Devleti'nde Surre-i Hümayun ve Surre Alayları* (Ankara: Diyanet İşleri Başkanlığı Yayınları, 2015), 218.

⁶⁷ Melek Çolak, "Osmanlı İmparatorluğunun Hac Yollarının Güvenliği İçin Aldığı Önlemler", *SDÜ Fen Edebiyat Sosyal Bilimler Dergisi* 9 (2003), 87-94.

⁶⁸ Evliya Çelebi, *Günümüz Türkçesiyle Evliya Çelebi Seyahatnamesi: Mısır-Sudan-Habeşistan-Somali- Cibuti-Kenya-Tanzanya*, ed. Seyyit Ali Kahraman (İstanbul: Yapı Kredi Yayınları, 2011), 10/2/1103.

⁶⁹ Ticarete konu olan malların başında baharat ve tütün gelirdi. "Tütün Yolu"nun bütün Arap Yarımadası'na yayılmış ticari kavşaklarını aşan deve kervanları yarı göçebe kervan tacirlerine, belli çöl kentlerine ve vahalarına, sonuçta kuzey bölgesine bir ölçüde zenginlik kazandırır. Markus Hattstein, "Dünya Dini ve Kültürel Güç Olarak İslam", *İslâm Sanatı ve Mimari*, ed. Markus Hattstein - Peter Delius (İstanbul: Literatür Yayıncılık, 2007), 10.

⁷⁰ Ahmet Sağlam, "Mısır'da Gayrimüslim Topluluklar: Tolunoğulları ve Hristiyan Kiptiler", *Uluslararası Afrika'da Türkler Sempozyumu Bildiriler*, ed. Ayşenur Şenel - Şükrü Çavuş (Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 2020), 1-37.

⁷¹ Abdurrahman Çaycı, *Büyük Sahra'da Türk-Fransız Rekabeti (1858-1911)* (Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 1995), 19.

⁷² Muhammed Tandoğan, *Büyük Sahra'da Son Osmanlı Tebaası Tevârikler* (Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 2018), 88.

⁷³ Cengiz Orhonlu, *Osmanlı İmparatorluğunda Şehircilik ve Ulaşım Üzerine Alıştırmalar*, ed. Salih Özbaran (İzmir: Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları, 1984), 141.

⁷⁴ Dalyan, *Kervandan Demiryollarına Kadar Yol ve Yolculuk*, 56.

⁷⁵ Evliya Çelebi, *Evliya Çelebi Seyahatnamesi: Mısır-Sudan-Habeşistan-Somali- Cibuti-Kenya-Tanzanya*, 10/1/151.

⁷⁶ Abdurrahman b. Hasan b. İbrâhim Ceberti, *Târîhu acâibi'l-asar fi't-teracim ve'l-ahbar*, thk. Abdürrahim Abdurrahman Abdürrahim (Kahire: Daru'l-Kitabi'l-Misriyye, 1997), 4/74.

Hac kafileleri aynı zamanda ticarî malların nakliyesinde görev almaktaydı. Cebel-i Gıryan şeyhi İbn Muhayrık, Trablus şehrindeki tüccarlardan birisine Marakeş'e dönmekte olan hac kervanıyla 10 kantar zağferen göndermişti.⁷⁷

1783 yılında buharın itme gücü keşfedilmiş, 1811 senesinde ise buhar gücü gemilere tatbik edilmeye başlamıştı. Buharlı gemi kullanımının yaygınlaşmasıyla deniz yolculukları hızlanmış, Kızıldeniz limanlarının canlılığı artmıştı. Ardından 1869 yılında Süveyş kanalının açılması ticaret ve ulaşımında büyük değişimlere sebep olmuştu. Kızıldeniz, ticari olarak canlanmış ve yabancı tüccarların Cidde limanında ticaret hacimleri büyümüşü. Kızıldeniz'de Mısır Hidivliği'ne ait iki tane ulaşım şirketi bulunmaktaydı. İlki 1852'de, diğeri ise 1857 yılında kurulan şirketler ticarî ürün taşıdığı gibi yolcu da taşımaktaydı. Ardından 1862 yılında Aziziye adlı büyük bir ticaret şirketi kuruldu. Bu şirketlerin gemileri Kızıldeniz limanlarında düzenli olarak gezinmekteydi.⁷⁸

4. Afrika Hac Yollarında Önemli Ticarî Ürünler

Hac yolculuklarıyla beraber pek çok ürün ticarî dolaşıma girmektedir. Afrikalı hacılar altın, tuz, fildişi, tahıl, sığır derileri, kola, bakır, hurma, deve kuşu tüyü ile kürkü önde gelen ticarî ürünlerin ticaretini yapmaktaydılar.⁷⁹ Ayrıca Batı Afrikalı hacılar, yaşadıkları şehirlerde üretilen el ürünleri ve diğeri sanayi ürünlerini getirerek hac yollarında satarlardı.⁸⁰ Fizan hac kafiləsi de hacca gelişleri esnasında yanlarında yün ve yünlü ürünleri satmak için getirmekte dönüşlerinde ise keten kumaşlar, pirinç vb. ürünler satın alarak götürürlerdi.⁸¹ Bu ürünlerden hacılar tarafından Osmanlı döneminde yoğun olarak ticareti yapılan bazıları şunlardır.

4.1. Kahve Ticareti

Kahve içme alışkanlığı XVI. yüzyıldan beri dünyada oluşmaya başlamış,⁸² hacılar tarafından bu alışkanlık İslâm dünyasına yayılmıştı.⁸³ Osmanlı döneminde Yemen'den Mısır ve Hicaz limanlarına getirilen kahve, genellikle Mekke şerifi, Mısır valisi ve Mısır hac emîrinin koruması altında bulunmaktaydı.⁸⁴ Mekke şerifi her yıl düzenli olarak üç yüz ferde kahveyi defterlere kaydederek hac kervanlarıyla Mısır'a gönderirdi.⁸⁵ Hicaz limanlarından özellikle Cidde'den gemilere yüklenen kahveler Süveyş İskelesi'ne nakledilir, gümrük işlemleri Süveyş'te tamamlanır ve Mısır'a doğru sevk edilirdi.⁸⁶

⁷⁷ Abdullah Erdem Taş, *Osmanlı Garp Ocaklarından Trablusgarp Eyaleti: Karamanlılar Dönemi (1711-1835)* (İstanbul: İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, 2016), 221.

⁷⁸ el-Halvânî, "el-Cânibu't-ticârî li'tarîki'l-haccî'l-Mısırî", 341-358.

⁷⁹ Kevin Shullington, *Afrika Tarihi*, çev. Halil Doğan Aydoğan (İstanbul: İnkilâb Yayınevi, 2020), 142.

⁸⁰ Âdem Bimebâ, "Tarîku'l-haccî bi Garbi İfrîkiyâ: Kırâetun târihiyyetun fi'l-eseri'l-hadâriyyi li'rihleti'l-hâcc Umer el-Fûtî", *Mü'temeru tarîki'l-haccî fi İfrîkiya* (Hartum: Merkezü'l-Buhûs ve'd-Dirâsâti'l-İfrîkiya, 2016), 29-42.

⁸¹ Süleyman, *Tarihu'l-Mevânî'l-Mısırıyye fi'l-Asri'l-Usmânî: devruhü's-siyâsi nüzumuhe'l-idâriyye ve'l-mâliyye ve'l-iktisâdiyye*, 292.

⁸² Kahve, Etiyopya'nın güneybatısındaki Kaffa bölgesinden adını almaktadır. Ortaçağ'ın sonlarına doğru Kaffa'dan Yemen'e ve Mekke'ye götürülen kahve, Müslüman hacılar tarafından kendi ülkelerine taşınmış ve böylece dünyaya başlamış. Osmanlı İmparatorluğu'nun Yemen'e genişlediği dönemde kahveyle tanışan Türkler onu ilk kez ateşte kavrulduğu yer olan Anadolu'ya götürmüşler. Figen Gündüz, *İnsanlığın Beşiğine Yolculuk: Etiyopya Cibuti Cumhuriyeti* (İstanbul: Oğlak Yayınları, 2016), 66.

⁸³ Bernard Lewis, *Ortadoğu*, çev. Selen Y. Kölay (Ankara: Arkadaş Yayınevi, 2003), 187.

⁸⁴ Andre Raymond, *Yeniçerilerin Kahiresi Abdurrahman Kethüda Zamanında Bir Osmanlı Kentinin Yükselişi*, çev. Alp Temürtekin (İstanbul: Yapı Kredi Yayınları, ts.), 38.

⁸⁵ 1790 yılında Mekke şerifinden her sene Mısır'a gönderilen üç yüz ferde kahvenin bir seneye mahsus olmak üzere iki mislinin gönderilmesi talep edilmişti. Osmanlı Arşivi. BOA, *Hatt-ı Hümayûn [HAT]*, No. 203, Gömlek No. 10468, (H Zilhicce 1204/9 Eylül 1790).

⁸⁶ Cidde'den kayıklara yüklenen kahvenin Süveyş'e gelmeden evvel defterinin Mısır valilerine gönderilmesi ve eşhasın gümrükten kahve kaçırmamaları konusu devlet tarafından devamlı takip edilmekteydi. Osmanlı Arşivi BOA, Cevdet Maliye [C.ML], No. 689, Gömlek No. 28257, (H 29 Safer 1172/1 Kasım 1758).

Hac emîri bu yaptığı işten dolayı hizmeti karşılığında ferde başına beş altın almaktaydı.⁸⁷ Ayrıca Mısırlı hacılar da Hicaz'dan dönüş esnasında Yemen kahvesi ve Güney Asya baharatlarını Mısır'a getirmekte ve Akdeniz limanlarından satış yapmaktaydılar.⁸⁸ Yemenliler Hicazla olan ticaretlerini hac mevsiminde yoğunlaştırırlardı. Aynı zamanda tüccarlar Yemen hac kafilesine karışarak yolculuk yapar ve kendilerinden bazı dönemlerde vergi alınmazdı. Hadramutlu tüccarlar da kahve ve kumaş ticaretini Kızıldeniz'deki gemilerle yapmaktaydı.⁸⁹

Osmanlı döneminde Mısırlı tüccarlar kahveyi Mısır tahılıyla takas yapmaktaydı. Vakıf köylerinin iltizamını ellerinde tutanlar kahve ticaretini de ellerinde tutuyorlardı.⁹⁰ Bunun yanında hac yollarının kontrolünü ellerine aldıklarında iş tamamlanmış olmaktaydı. XVII. yüzyılda Mısır'da ortaya çıkıp XVIII. yüzyılda siyasî olarak en etkili fırka olan Kazdağlı hanesi hac işleri ve kahve ticaretini ellerine alarak iyi kâr elde etmekteydi.⁹¹ Ayrıca köylerin iltizamı ve serdârü'l-kıtar işlerini de ellerine almıştı. Bu hanenin önemli isimlerinden Hasan Kethüda, Yeniçeri ocağında konumunu güçlendirerek serdârü'l-kıtar görevini ve kahve ticaretini de ileri götürmüş, öldüğünde 4,5 milyon para gibi büyük bir miras bırakmıştı.⁹²

Kazdağlı hanesi Mısır limanlarında güçlenerek kahve ticaretinden büyük servetler kazanmıştı. Dârüssaâde ağaları da bu ticaretlerde rol almış ve el-Hac Beşir Ağa (1717-1746) gibi bazı ağalar bu işten para kazanmıştı.⁹³ 18. Yüzyıl sonlarında Hicaz'dan ithal edilen kahvenin 250 milyon paranın üzerinde olduğu ifade edilmektedir. Bu tutar Mısır'ın bütün ithalatının üçte bir konumundaydı.⁹⁴ Ayrıca bazı Mısır beyleri de bu ticaretten pay almaktaydı. Nitekim Mısır hac kafilesi ile Yukarı Mısır'dan Hicaz'a tahıl nakledilen Circa sancağı beyi de bu ticaretten kâr elde etmekteydi.⁹⁵

Mısır hac kervanı gibi Şam hac kervanı da kahve ticaretinde yer almaktaydı. Hacılar tarafından Halep'e getirilen kahve İran ve Hindistanlı tüccarlar tarafından alınarak memleketlerine götürülüyordu.⁹⁶ Kazdağlılar gibi, Şam'da bulunan Azmzâde ailesi de hac işlerini ellerinde tutarak kahve ticaretinden kâr elde ediyordu.⁹⁷ Avrupalıların direk Yemen vb. kahve üretilen yerlere gitmesi üzerine kahve ticaretinin eski ticari getirisi kalmamıştı.⁹⁸

⁸⁷ Mücahide Güneş, *XVIII. Yüzyılda İskenderiye Limanı* (İstanbul: İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, 2009), 49.

⁸⁸ Bruce Masters, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Arapları 1516-1918: Sosyal ve Kültürel Bir Tarih*, çev. Feray Coşkun (İstanbul: Doğan Kitap, 2017), 92.

⁸⁹ Ebtisam Al-Gerafi, *Beylerbeyi Hasan Paşa Döneminde Yemen İdaresi (988-1013/1580-1604)* (İstanbul: İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, 2015), 268.

⁹⁰ Jane Hathaway, *Osmanlı Mısırı'nda Hane Politikaları Kazdağlıların Yükselişi*, çev. Nalan Özsoy (İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2009), 158.

⁹¹ Hathaway, *Osmanlı Mısırı'nda Hane Politikaları Kazdağlıların Yükselişi*, 39.

⁹² Raymond, *Yeniçerilerin Kahiresi Abdurrahman Kethüda Zamanında Bir Osmanlı Kentinin Yükselişi*, 45.

⁹³ Jane Hathaway, *Osmanlı Sarayının En Ünlü Haremağası Hacı Beşir Ağa*, çev. Hazal Yalın (İstanbul: Kitapyayinevi, 2014), 60.

⁹⁴ Raymond, *Yeniçerilerin Kahiresi Abdurrahman Kethüda Zamanında Bir Osmanlı Kentinin Yükselişi*, 78.

⁹⁵ Jane Hathaway, *Osmanlı Hâkimiyetinde Arap Toprakları 1516-1800*, çev. Gül Çağalı Güven (İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2016), 113.

⁹⁶ Edhem Eldem, *Doğu İle Batı Arasında Osmanlı Kenti: Halep, İzmir ve İstanbul*, çev. Sermet Yalçın (İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2003), 31.

⁹⁷ Hathaway, *Osmanlı Hâkimiyetinde Arap Toprakları 1516-1800*, 113.

⁹⁸ Umer, *İmâratü'l-hacci fi Mısra'l-Usmâniyyeti*, 263.

4.2. Köle ticareti

Batı ve Orta Afrika bölgelerinden gelen hacı adayları yol masraflarını karşılamak için yanlarında köle getirerek satmaktaydı.⁹⁹ Hicaz'a gelen bu kölelerden bazıları hacılarla beraber Anadolu'ya geliyordu.¹⁰⁰ Osmanlı Devleti'nin, Hicaz'da bulunan köle pazarlarını kapatmak için 1855 yılında hareket etmesi üzerine Mekke şerifi ile Hicaz halkı ayaklanma çıkarmıştı. Hicaz halkı bu işe Avrupalıların sebep olduğunu düşünerek aralarında Fransa Cidde konsolosunun da bulunduğu yabancı uyruklu bazı vatandaşları öldürmüşlerdi. Şerif Abdülmuttalib'in kalkıştığı isyanın bastırılması yedi ay sürdü. 1856 yılında Şerif'in tutuklanması ve Selanik'e sürgün edilmesiyle kriz kontrol altına alındı. İngiliz baskısıyla Osmanlı Devleti 1857 yılında Afrikalı kölelerin satışını yasaklayan bir ferman yayımladı. Fakat Hicaz bu yasaktan muaf tutuldu.¹⁰¹ Osmanlı sınırlarında köle ticareti yasaklanmasına rağmen bu işlemler devam etmekteydi. Özellikle Hicaz'da mevcut olan köle ticaretini engellemek için İngiliz devriye gemileri Kızıldeniz'de dolaşmaktaydı.¹⁰² Buna rağmen 1879'da hac kervanı ile Suriye'ye 200 köle getirilmişti. Suriye valisi Midhat Paşa'nın tedbirleri sayesinde 1880 yılında bu sayı 16'ya düştü.¹⁰³

Sudan hac yolları üzerinde bulunan Darfur şehri, esir ve pamuk ticareti sayesinde zenginleşti.¹⁰⁴ XVIII. Yüzyıl sonlarında Darfur'a her yıl 5-6 bin civarında esir getirilmekteydi.¹⁰⁵ Aynı zamanda Sudanlı hacılar yanlarında köle ticaretinde gerekli eşyaları getirerek satmaktaydılar.¹⁰⁶

Hacılardan memleketlerine dönerken köle alanlar bulunmaktaydı. İran hacıları memleketlerine dönerken genellikle bir köleyi yanlarında götürüyordu.¹⁰⁷ Köle taşımacılığı yasak olmasına rağmen, gemilerin kalabalık olması ve listelerin düzgün tutulmaması sebebiyle köle ticareti el altından devam etmiş oluyordu.¹⁰⁸

Doğu Afrika'dan gelen köleler gemilerle Hicaz'a taşınmaktaydı. Köle ticaretinin engellenmesi için İngiliz konsoloslar valileri sıkıştırmaktaydı. 1877 yılında Şam İngiliz konsolosunun Vali Ziya Paşa'ya baskı yapmasına rağmen istenilen sonuç alınamamıştı.¹⁰⁹ 1889 yılında İngilizler, Lawrance isimli harp gemisi ile Bahreyn'e dönmekte olan hacıların yanlarında sekiz erkek ve yedi kadın köle getirmekte oldukları sırada yakalayarak Buşir'de bu köleleri azat etmişlerdi.¹¹⁰

4.3. Diğer Ticarî Ürünler

Afrikalı hacılar kahve ve köle dışında pek çok ürünün alım ve satımını yapmaktaydılar. Bunların arasında Batı Afikalı hacıların ticaretini yaptığı ticarî değeri yüksek altın ve tuz başta gelmektedir.

⁹⁹ Bernard Lewis, *Ortadoğu*, çev. Selen Y. Kölay (Ankara: Arkadaş Yayınevi, 2003), 269; İlhan Zengin, *Köle Ticaretinin XIX. Yüzyılda Sudan'ın Sosyal, Siyasal ve İktisadi Yaşantısına Etkileri* (Ankara: Ankara Yıldırım Beyazıt Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, 2018), 11.

¹⁰⁰ Ehudr Toledano, *Osmanlı Köle Ticareti 1840-1890*, çev. Hakan Erdem (İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1994), 47.

¹⁰¹ Michael Christopher Low, *İmparatorluk Mekke'si Osmanlı Hicaz'ı ve Hint Okyanusunda Hac*, çev. Yunus Babacan (İstanbul: Telemak Kitap, 2023), 94.

¹⁰² Zengin, *Köle Ticaretinin XIX. Yüzyılda Sudan'ın Sosyal, Siyasal ve İktisadi Yaşantısına Etkileri*, 47.

¹⁰³ Toledano, *Osmanlı Köle Ticareti 1840-1890*, 191.

¹⁰⁴ Muhammed Tandoğan, "Habeş Eyaleti", *Afrika'da Osmanlı Asırları: Siyah İnci Beyaz Lale = Black Pearl white tulip: a history of Ottoman Africa* (Ankara: Türk İşbirliği ve Kalkınma Ajansı [TİKA], 2013), 76-111.

¹⁰⁵ Hamdunallah Mustafa Hasan, "Dârfûr", *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi* (İstanbul: TDV Yayınları, 1993), 8/490.

¹⁰⁶ Burckhardt, *Arabistan Seyahatleri*, 272.

¹⁰⁷ Bernard Lewis, *Orta Doğu'da Irk ve Kölelik: Tarihsel İnceleme*, çev. Enver Günsel (İstanbul: Truva Yayınları, 2006), 249.

¹⁰⁸ Toledano, *Osmanlı Köle Ticareti 1840-1890*, 38.

¹⁰⁹ Lewis, *Orta Doğu'da Irk ve Kölelik: Tarihsel İnceleme*, 161.

¹¹⁰ Mehmet Korkmaz, *Basra Körfezi'nde Osmanlı Denizcilik Faaliyetleri (1847-1914)* (İstanbul: İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, 2018), 224.

Devenin çöl taşımacılığında kullanımı arttıkça Sahra altındaki ürünler Akdeniz dünyasına kolay ulaştırılabilir hale geldi.¹¹¹ Bunun sonucunda tacirler Batı Afrika'yı 'Altın Ülkesi' olarak görmeye başladılar.¹¹²

Batı Afrika'da İslâm'ın yayılmasıyla beraber seyahat kültürü yaygınlaştı. Bunun sonucu olarak ticarî ilişkiler de arttı. Batı Afrika'da çıkartılan altın madenleri ticarî kervanlar ve hacılarla beraber İslâm dünyasına yayıldı. Bu bölgeden yapılan hac yolculuklarının özellikle altın ticaretinin gelişmesine katkısı büyüktü. Özellikle Mense Mûsâ'nın (1312-1337) meşhur haccında Kahire'ye yüz deve yükü altın getirdiği rivayet edilir. Bu altınları hac yolculuğunda harcamış ve ayrıca Mısır esnafından borç almak zorunda kalmıştı.¹¹³ Bazı Mağribliler yanlarına ticari eşya almayıp sadece altın almaktaydı.¹¹⁴ Evliya Çelebi de Batı Afrika'dan gelen Maylar'ın her yıl Mısır'a çöl aşarak geldiklerini ve Mısır'ı altın tozu ile doldurdıklarını ifade etmiştir.¹¹⁵

Ayrıca Batı Afrika'da yer alan Gana'da ticari değeri yüksek tuz madenleri bulunmaktaydı.¹¹⁶ Çölün başlıca tuz madenlerinden biri Batı Sahra'nın merkezinde Taghaza'ydı. Tuz levhalar halinde çıkarılarak develere yüklenirdi.¹¹⁷ Bu altın ve tuz hacılarıyla beraber Kuzey Afrika'ya, Mısır'a ve Hicaz'a taşınmaktaydı.¹¹⁸

Osmanlı döneminin sonlarında da Sahra üzerinden tuz ticareti önemini korumaktaydı. 1903 yılında Trablusgarp ile Gana arasında tuz ticareti yapan Tuareg kabileleri Fransızların Bilma'yı işgal etmeleri üzerine durmak zorunda kalmıştı. Tuz ticaretinin devamı için burada bulunan Osmanlı askerlerinin güçlendirilmesi için çalışma yapılmaya başlandı.¹¹⁹

Sonuç

Müslümanlar haccın farz olmasından itibaren her yıl haccetmek amacıyla farklı bölgelerden yolculuklara çıkmıştır. Bu yolculuklar ulaşımın bu kadar gelişmediği dönemlerde aylarca hatta yıllarca sürmekteydi. Bu yolculuklar esnasında hacılar farklı millet ve kültürlerle etkileşime geçmiş, bu etkileşimlerin en önemlileri arasında ekonomik ilişkiler gelmiştir.

Osmanlı dönemi Afrika kıtası özelinde değerlendirilen bu çalışma bilhassa Batı ve Kuzey Afrika bölgelerine yoğunlaşmıştır. Batı Afrika'dan başlayan hac yolculukları farklı iklim ve coğrafyalardan geçmeyi gerektirmektedir. Hacılar, bu yolculuklar esnasında geçtikleri şehir ve köylerde alışveriş yapmış ve konaklamışlardır. Bu sayede Kuzey Afrika'da bazı şehirler canlanmıştır. Özellikle Mısır, hacıların Hicaz'a gitmek üzere toplandıkları önemli bir yerdi. Farklı bölgelerden hac için Mısır'a gelen hacılar burada aylarca kalmakta ve hac kabilelerinin hareket etmesini beklemekteydi. Bu esnada hacılar ihtiyaçlarını karşılamış ve şehirlerin ekonomisine canlılık katmışlardır. Ayrıca Mısır'da özel olarak

¹¹¹ M.S. 300 civarında bölgeye develerin getirilmesi Sahra ötesi ticaretin gelişmesini desteklemiştir. Erik Gilbert - Jnathan T. Reynolds, *Dünya Tarihinde Afrika: Tarih Öncesinden Günümüze*, çev. Mehmet Demirkaya (İstanbul: Küre Yayınları, 2019), 171.

¹¹² Cengiz Toraman - Elif Ulucenk, "Tarihte Bilinen İlk Altın Reseyonuna Neden Olan Birisi Olarak Altın Ve Tuz Kralı Mansa Musa'nın Servetinin Ekonomik Yansımaları", *Accounting and Financial History Research Journal* 24 (2023), 67-80.

¹¹³ Shullington, *Afrika Tarihi*, 145.

¹¹⁴ Ebu Hamid Muhammmmed el-Gırnati, *Gırnati Seyahatnamesi Tuhfetü'l -Elbab ve Nushatu'l A'cab*, çev. Fatih Sabuncu (İstanbul: Yeditepe Yayınları, 2018), 173.

¹¹⁵ Evliya Çelebi, *Evliya Çelebi Seyahatnamesi: Mısır-Sudan-Habeşistan-Somali- Cibuti-Kenya-Tanzanya*, 10/1/68.

¹¹⁶ Winfried Löschburg, *Seyahatin Kültür Tarihi*, 24.

¹¹⁷ Shullington, *Afrika Tarihi*, 142.

¹¹⁸ Adil İbrahim, "Min suvarî't-tevâsuli'l-iktisadiyyi li'turuki'l-hacci beyne'l-Arabî'l-müslimine ve sükkani İfrîkiya: ticaretü'l-milhi enmûzecen", *Mü'temeru tarîki'l-hacci fi İfrîkiya* (Hartum: Merkezü'l-Buhûs ve'd-Dirâsâtî'l-İfrîkiya, 2016), 32-53.

¹¹⁹ Osmanlı Arşivi. BOA, *Dahiliye Nezâreti Mektubî Kalemi [DH.MKT]*, No. 736, Gömlek No. 53, (H 17 Rabiulahir 1321/M 13 Temmuz 1903).

hacıların alışveriş yaptığı dükkânlar ve sadece hacıların konakladığı hanlar bulunmaktaydı. Nitekim Kahire gibi menzil ve şehirler hac ekonomisinden büyük ölçüde istifade etmiştir. Bu çalışmanın sınırlarını aşan hacıların şehirlere ticarî etkileri konusu daha kapsamlı çalışmalar gerektirmektedir.

Hicaz, bütün dünya Müslümanlarının buluştuğu yerd. Bu yer dinî bir yer olması yanında önemli bir ticaret merkeziydi. Farklı ülkelerden gelen hacıların getirdiği ürünler burada bulunan pazarlarda satılırdı. Bunlarla beraber Hicaz, hac kervanları sayesinde önemli ticarî ürünlerin nakledilme noktasıydı. Hacılar, bireysel ihtiyaçlarını alıp sattığı gibi kahve, altın tuz ve köle gibi önemli ticarî ürünlerin ticaretine de katılmışlardır. Özellikle Batı Afrikalı hacılar tuz, altın ve köle ticaretinden istifade etmişlerdir. Hac yolculukları sayesinde Afrika kökenli köleler İslâm dünyasına yayılmıştır. Ayrıca Osmanlı döneminde kahve ticaretinin önemli merkezleri Hicaz ve Mısır'dı. Bu ürünlerin nakliyesi hac kervanları tarafından sağlanmaktaydı. Bu sayede önemli hac kervan görevlileri ve Afrikalı hacılar kahve ticaretinden büyük ölçüde kazanç sağlamıştır.

Hac yolculukları genellikle belli bir kervan içerisinde gerçekleştiriliyordu. Bu kervanlardan bazılarının büyüklüğü 50 bini bulmaktaydı. Yürüyen şehirleri andıran bu kervanlarda hacıların ihtiyaçlarını temin eden esnaf yer alıyordu. Özellikle Memlûk ve Osmanlı devletlerinin bu konuda bir düzen kurdukları görülmüştür. Ayrıca hac yolculukları Kızıldeniz'de bulunan limanları canlandırılıyordu. Bu limanlar hem hacıların ulaşımı hem de hacıların ticarî ürünlerinin nakliyesi açısından önemliydi. Ulaşım konusunda karada hacılar ve yüklerinin nakliyesi için çok sayıda deve vb. hayvanlara ihtiyaç vardı. Bu sayede pek çok aile bu işten geçimini sağlamıştır.

Kaynakça

- Abdullah, Nizar Alwan. "Tarîku'l-hacci min şemâli İfrîkiya abra Mısır (1883-1268)". *Mü'temeru tarîki'l-hacci fi İfrîkiya*. 5/161-191. Hartum: Merkezü'l-Buhûs ve'd-Dirâsâtî'l-İfrîkiya, 2016.
- Abdurrahman, Ezâhir Hasen - Abdurrahman, Mahmud. "Devru rihleti el-hacci fi İktisadiyyâtı es-Sûdân: isra kabileti'l-Hevsâ fi tevfirî'l-imaleti el-mevsîmiyyeti f'i meşru'il-cezirati vemtidedi'l-menâkili". *Mü'temeru tarîki'l-hacci fi İfrîkiya*. 6/66-90. Hartum: Merkezü'l-Buhûs ve'd-Dirâsâtî'l-İfrîkiya, 2016.
- Al-Ahari, Muhammed A. *Afrikalı Beş Müslüman Kölenin Hatıraları*. çev. Buğra Özler. İstanbul: Pınar Yayınları, 2019.
- Al-Gerafi, Ebtisam. *Beylerbeyi Hasan Paşa Döneminde Yemen İdaresi (988-1013/1580-1604)*. İstanbul: İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, 2015.
- Allawi, Ali A. *Irak Kralı 1. Faysal*. çev. Hakan Abacı. İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2014.
- Altıntaş, Abdulmennan Mehmet. *Kızıldeniz'den Akdeniz'e: Ticaret, Diplomasi ve Güzergâhlar (1600-1700)*. İstanbul: İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, 2016.
- Atalar, Münir. *Osmanlı Devleti'nde Surre-i Hümayun ve Surre Alayları*. Ankara: Diyanet İşleri Başkanlığı Yayınları, 2015.
- Auler Paşa. *Hicaz Demiryolu İnşa Edilirken -II: Maan - el-Ulâ Hattı*. çev. Eşref Bengi Özbilen. İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2019.
- Baykurt, Cami. *Trablusgarb'tan Sahra-yı Kebir'e Doğru*. ed. Yüksel Kanar. İstanbul: Özgü Yayıncılık, 2011.
- Bimebâ, Âdem. "Tarîku'l-hacci bi Garbi İfrîkiyâ: Kırâetun târihiyyetun fi'l-eseri'l-hadâriyyi li'rihleti'l-hâcc Umer el-Fûtî". *Mü'temeru tarîki'l-hacci fi İfrîkiya*. 3/29-42. Hartum: Merkezü'l-Buhûs ve'd-Dirâsâtî'l-İfrîkiya, 2016.
- BOA, Osmanlı Arşivi. *Cevdet Maliye [C.ML]*. No. 716, Gömlek No. 29292.
- BOA, Osmanlı Arşivi. *Dahiliye Nezâreti Mektubî Kalemi [DH.MKT]*. No. 91, Gömlek No. 23.
- BOA, Osmanlı Arşivi. *Hatt-ı Hümayûn [HAT]*. No. 50796.
- Bû Saîd, Ahmed. *Rakbu'l-hacci'l-Cezâiriyyi min hilâle'l-ahdi'l-Usmânî (1518-1830)*. Adrar: Câmîatü Ahmed Dereya, 2018.
- Burckhardt, John Lewis. *Arabistan Seyahatleri*. çev. Yusuf Yazar. İstanbul: Büyüyen Ay Yayınları, 2019.
- Ceberti, Abdurrahman b. Hasan b. İbrâhim. *Târîhu acâibi'l-asar fi't-teracim ve'l-ahbar*. thk. Abdurrahim Abdurrahman Abdurrahim. Kahire: Daru'l-Kitabi'l-Mısriyye, 1997.
- Ceran, İsmail. *Fas Tarihi*. Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 2012.

- Çaycı, Abdurrahman. *Büyük Sahra'da Türk-Fransız Rekabeti (1858-1911)*. Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 1995.
- Çolak, Melek. "Osmanlı İmparatorluğunun Hac Yollarının Güvenliği İçin Aldığı Önlemler". *SDÜ Fen Edebiyat Sosyal Bilimler Dergisi* 9 (2003), 87-94.
- Dalyan, Murat Gökhan. *Kervandan Demiryollarına kadar Yol ve Yolculuk (Kervanlar, Tüccarlar, Hacılar, Yolcular ve Eşkiyalar) Kervan*. Ankara: Altınpost Yayıncılık, 2014.
- Eldem, Edhem. *Doğu İle Batı Arasında Osmanlı Kenti: Halep, İzmir ve İstanbul*. çev. Sermet Yalçın. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2003.
- Evliya Çelebi. *Günümüz Türkçesiyle Evliya Çelebi Seyahatnamesi: Mısır-Sudan-Habeşistan-Somali- Cibuti-Kenya-Tanzanya*. ed. Seyyit Ali Kahraman. İstanbul: Yapı Kredi Yayınları, 2011.
- Faroqhi, Suraiya. *Hacılar ve Sultanlar (1517-1638)*. çev. Gül Çağalı Güven. İstanbul: Türk Vakfı Yurt Yayınları, 1995.
- Faroqhi, Suraiya. *Osmanlı İmparatorluğu ve Etrafındaki Dünya*. çev. Ayşe Berktaş. İstanbul: Kitap Yayınevi, 2010.
- Fayda, Mustafa. "Dehlek". *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi*. 9/105-106. İstanbul: TDV Yayınları, 1994.
- Gilbert, Erik - Reynolds, Jınathan T. *Dünya Tarihinde Afrika: Tarih Öncesinden Günümüze*. çev. Mehmet Demirkaya. İstanbul: Küre Yayınları, 2019.
- Gırnati, Ebu Hamid Muhammed el-. *Gırnati Seyahatnamesi Tuhfetü'l -Elbab ve Nushatu'l A'cab*. çev. Fatih Sabuncu. İstanbul: Yeditepe Yayınları, 2018.
- Gündüz, Figen. *İnsanlığın Beşiğine Yolculuk: Etiyopya Cibuti Cumhuriyeti*. İstanbul: Oğlak Yayınları, 2016.
- Güneş, Mücahide. *XVIII. Yüzyılda İskenderiye Limanı*. İstanbul: İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, 2009.
- Halaçoğlu, Yusuf. "Menzil". *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi*. 29/159-161. İstanbul: TDV Yayınları, 2004.
- Halvânî, Sad Bedîr el-. "el-Cânibu't-ticârî li'tarîki'l-haccî'l-Mısırî". *Turuku'l-hacci: Cüsûrun li't-tevâsuli'l-hadârî beyne's-şuûb*. 341-358. Rabat: Islamic Educational Scientific, Scientific and Cultural Organization (ISESCO) [el-Munazzamatü'l-İslâmiyye li't-Terbiye ve'l-Ulum ve's-Sekâfe], 2007.
- Hamidullah, Muhammed. "İlâf". *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi*. 22/63-64. İstanbul: TDV Yayınları, 2000.
- Hathaway, Jane. *Osmanlı Hâkimiyetinde Arap Toprakları 1516-1800*. çev. Gül Çağalı Güven. İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2016.
- Hathaway, Jane. *Osmanlı Mısırı'nda Hane Politikaları Kazdağlıların Yükselişi*. çev. Nalan Özsoy. İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2009.
- Hathaway, Jane. *Osmanlı Sarayının En Ünlü Haremağası Hacı Beşir Ağa*. çev. Hazal Yalın. İstanbul: Kıtapyayinevi, 2014.
- Hattstein, Markus. "Dünya Dini ve Kültürel Güç Olarak İslâm". *İslam Sanatı ve Mimarisi*. ed. Markus Hattstein - Peter Delius. İstanbul: Literatür Yayıncılık, 2007.
- Houroni, Albert. *Arap Halkları Tarihi*. çev. Yavuz Alogan. İstanbul: İletişim Yayınları, 2013.
- Hüsrev, Nasır-ı. *Sefername*. çev. Abdülvehap Tarzi. İstanbul: Milli Eğitim Basımevi, 1967.
- İbn Cübeyr, Ebü'l-Hüseyn Muhammed b. Ahmed. *Endülüsten Kutsal Topraklara*. çev. İsmail Güler. İstanbul: Selenge Yayınları, 2019.
- İbn Habib, Ebu Ca'fer Muhammed. *el-Muhabber Arap Kültürü*. çev. İsmail Güler - Adem Apak. Ankara: Ankara Okulu Yayınları, 2018.
- İbnü'l-Esir, Ebü'l-Hasan İzzeddin Ali b. Muhammed b. Abdülkerim. *İslâm Tarihi: el-Kamil fi't-Tarih Tercümesi*. çev. Beşir Eryarsoy. İstanbul: Bahar Yayınları, 1991.
- İbrahim, Adil. "Min suvarî't-tevâsuli'l-iktisadiyyi li'turuki'l-hacci beyne'l-Arabi'l-müslimine ve sükkani İfrîkya: ticaretü'l-milhi enmûzecen". *Mü'temeru tarîki'l-hacci fi İfrîkiya*. 6/32-53. Hartum: Merkezü'l-Buhûs ve'd-Dirâsâtü'l-İfrîkiya, 2016.
- İsmail, Ahmed Ali. "Turuku'l-hacci: Dirâsetün cuğrâfiyyetün". *Turuku'l-hacci: Cüsûrun li't-tevâsuli'l-hadârî beyne's-şuûb*. 98-125. Rabat: Islamic Educational Scientific, Scientific and Cultural Organization (ISESCO) [el-Munazzamatü'l-İslâmiyye li't-Terbiye ve'l-Ulum ve's-Sekâfe], 2007.
- Kallek, Cengiz. "Ticaret". *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi*. 41/134-144. İstanbul: TDV Yayınları, 2012.
- Kavas, Ahmet. *Osmanlı'nın Merkezi Afrika'ya Açılan Kapısı Fizan Sancağı*. İstanbul: Alelmas Yayıncılık, 2018.

- Kavas, Ahmet. "Şinkit". *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi*. 39/170-171. İstanbul: TDV Yayınları, 2010.
- Kavsi, Atıyye el-. "Ayzab-Cidde tarîku'l-hacci'l-Mısriyyi ale'l-Bahri'l-Ahmerî fi'l-usûri'l-vüstâ". *Turu-ku'l-hacci: Cüsûrun li't-tevâsuli'l-hadârî beyne's-şuûb*. 311-340. Rabat: Islamic Educational Scientific, Scientific and Cultural Organization (ISESCO) [el-Munazzamatü'l-İslâmiyye li't-Terbiye ve'l-Ulum ve's-Sekâfe], 2007.
- Keleş, Bahattin. "Memlûklerde Ticaret". *Türkler*. ed. Hasan Celal Güzel vd. Ankara: Yeni Türkiye Yayınları, 2002.
- Korkmaz, Mehmet. *Basra Körfezi'nde Osmanlı Denizcilik Faaliyetleri (1847-1914)*. İstanbul: İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, 2018.
- Kramers, J. H. "Coğrafya ve Ticaret". çev. Murat Ağarı. *İslam Araştırmaları Dergisi* 16/4 (2003), 678-687.
- Lapidus, Ira M. *İslam Toplumlari Tarihi*. çev. Yasin Aktay. İstanbul: İletişim Yayınları, 2005.
- Lewis, Bernard. *Orta Doğu'da Irk ve Kölelik : Tarihsel İnceleme*. çev. Enver Günsel. İstanbul: Truva Yayınları, 2006.
- Lewis, Bernard. *Ortadoğu*. çev. Selen Y. Kölay. Ankara: Arkadaş Yayınevi, 2003.
- Low, Michael Christopher. *İmparatorluk Mekke'si Osmanlı Hicaz'ı ve Hint Okyanusunda Hac*. çev. Yunus Babacan. İstanbul: Telemak Kitap, 2023.
- Löschburg, Winfried. *Seyahatin Kültür Tarihi*. çev. Jasmin Traub. Ankara: Dost Kitabevi Yayınları, 1998.
- Makrizî, Ebü'l-Abbâs Takıyyüddîn Ahmed b Ali b Abdülkâdir. *ez-Zehbû'l-mesbûk fî zikri men hacce mine'l-hulefâ ve'l-mülûk*. Kahire: Mektebetü'l-Hanci, 2000.
- Masters, Bruce. *Osmanlı İmparatorluğu'nun Arapları 1516-1918 : Sosyal ve Kültürel Bir Tarih*. çev. Feray Coşkun. İstanbul: Doğan Kitap, 2017.
- Mikhail, Alan. *Osman'ın Ağacı Altında Osmanlı İmparatorluğu, Mısır ve Çevre Tarihi*. çev. Seda Özdil. İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2019.
- Mukaddesi, Muhammed b. Ahmed el-. *İslam Coğrafyası (Ahseñü't-Tekasim)*. çev. Ahsen Batur. İstanbul: Selenge Yayınları, 2015.
- Mustafa Hasan, Hamdunallah. "Dârûr". *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi*. 8/490-491. İstanbul: TDV Yayınları, 1993.
- Orhonlu, Cengiz. *Osmanlı İmparatorluğunda Şehircilik ve Ulaşım Üzerine Alıştırmalar*. ed. Salih Özbaran. İzmir: Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları, 1984.
- Özbaran, Salih. *İran, Türkiye, Irak, Suriye ve Mısır Yollarında Portekizli Seyyahlar*. İstanbul: Kitapyayınevi, 2017.
- Pamuk, Şevket. *Osmanlı İmparatorluğu'nda Paranın Tarihi*. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2002.
- Park, Mungo. *Afrika'nın Derinliğine Yolculuk*. çev. Haktan Birsal. İstanbul: IQ Kültür Sanat Yayıncılık, 2017.
- Raymond, Andre. "Kahire (Osmanlı Dönemi)". *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi*. 24/175-179. İstanbul: TDV Yayınları, 2001.
- Raymond, Andre. *Yeniçerilerin Kahiresi Abdurrahman Kethüda Zamanında Bir Osmanlı Kentinin Yükselişi*. çev. Alp Temürtekin. İstanbul: Yapı Kredi Yayınları, ts.
- Robinson, Francis. *Cambridge Resimli İslam Dünyası Tarihi*. çev. Zülal Kılıç. İstanbul: Kitap Yayınevi, 2005.
- Sağlam, Ahmet. "Mısır'da Gayrimüslim Toplamlar: Tolunoğulları ve Hristiyan Kıptiler". *Uluslararası Afrika'da Türkler Sempozyumu Bildiriler*. ed. Ayşenur Şenel - Şükrü Çavuş. 1-37. Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 2020.
- Salahaddin Bey, Ahmed. *Kâbe Yollarında Surre Alayı Hatıraları*. ed. Yusuf Çağlar - İsmail Kara. İstanbul: Dergâh Yayınları, 2017.
- Sâlih, Avvaz Sâlih Ali. *Tarîku'l-hacci ve eseruhâ alâ memleketi'l-Func el-İslâmiyye fi'l-fetrati (910-1236/1504-1821)*. Hartum: Câmîatü Ümmü Derman, 2011.
- Shillington, Kevin. *Afrika Tarihi*. çev. Halil Doğan Aydoğan. İstanbul: İnkilâb Yayınevi, 2020.
- Sinno, Abdurrauf. *Osmanlı'nın Sancılı Yıllarında Araplar-Kürtler-Arnautlar*. çev. Ahsen Batur. İstanbul: Selenge Yayınları, 2011.
- Söylemezoğlu, Süleyman Şefik. *Hicaz Seyahatnamesi*. ed. Bayram Ürekli - Ahmet Çaycı. İstanbul: İz Yayıncılık, 2012.
- Süleyman, Abdülhamid Hamud. *Tarihu'l-Mevânii'l-Mısriyye fi'l-Asri'l-Usmânî: devruhü's-siyâsi nüzu-muhe'l-idâriyye ve'l-mâliyye ve'l-iktisâdiyye*. Kahire: el-Hey'etü'l-Mısriyyetü'l-Âmme li'l-Kitâb, 1995.
- Tandoğan, Muhammed. *Büyük Sahra'da Son Osmanlı Tebaası Tevârikler*. Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 2018.

- Tandoğan, Muhammed. "Habeş Eyaleti". *Afrika'da Osmanlı Asırları: Siyah İnci Beyaz Lale = Black Pearl white tulip: a history of Ottoman Africa*. 76-111. Ankara: Türk İşbirliği ve Kalkınma Ajansı [TİKA], 2013.
- Taş, Abdullah Erdem. *Osmanlı Garp Ocaklarından Trablusgarp Eyaleti: Karamanlılar Dönemi (1711-1835)*. İstanbul: İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, 2016.
- Tok, Özen. "Osmanlı Döneminde Mağrib Hacıları ve Mısır Hac Kafilesi". *Osmanlı Döneminde Mağrib ve Batı Akdeniz Milletlerarası Kongre Tebliğleri*. 153-168. İstanbul, 2013.
- Tok, Özen. XVII. Yüzyılda Haremeyn'in İdaresi ve İaşesinde Mısır Beylerbeyliği'nin Rolü. ed. Hasan Celal Güzel vd. Ankara: Yeni Türkiye Yayınları, 2002.
- Toledano, Ehudr. *Osmanlı Köle Ticareti 1840-1890*. çev. Hakan Erdem. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1994.
- Toraman, Cengiz - Ulucenk, Elif. "Tarihte Bilinen İlk Altın Reseyonuna Neden Olan Birisi Olarak Altın Ve Tuz Kralı Mansa Musa'nın Servetinin Ekonomik Yansımaları". *Accounting and Financial History Research Journal* 24 (2023), 67-80.
- Umer, Semira Fehmi Ali. *İmâratü'l-hacci fî Mısra'l-Usmâniyyeti*. Kahire: Câmîatü'l-İskenderiyye, 2002.
- Yavuz, Hasan. *Osmanlı Dönemi Mısır Hac Yolları ve Güvenliği*. Bursa: Uludağ Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, 2024.
- Yılmaz, Harun. *17.Yüzyılda Osmanlı Devleti'nin Kızıldeniz ve Basra Körfezi'ne Karşı Politikası*. İstanbul: İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, 2017.
- Zengin, İlhan. *Geçmişten Günümüze Türkiye- Sudan İlişkileri*. Kırıkkale: Kırıkkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, 2013.
- Zengin, İlhan. *Köle Ticaretinin XIX. Yüzyılda Sudan'ın Sosyal, Siyasal ve İktisadi Yaşantısına Etkileri*. Ankara: Ankara Yıldırım Beyazıt Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, 2018.

Ek 1. Haritalar



