

ABBASİLERİN KURULUŞUNDAN FATİMİLERE DOĞU TİCARETİNDE BASRA KÖRFEZİ İLE KIZIL DENİZ ARASINDAKİ REKABET

*Competition In Trade Between The Red Sea and Gulf Of Basra from
the Foundation Of Abbasids To Fatimids*

Taner YILDIRIM*

ÖZET

Eski çağlardan itibaren deniz ve kara ticaret yollarının en önemlilerinden olan Basra Körfezi ve Kızıldeniz güzergâhı hep birbirleriyle mücadele içerisinde olmuşlardır. Bir tarafta; Çin, Hindistan, Yemen, Umman, Bahreyn, Sümer, Akad, Babil, ve Asur medeniyetlerini birbirine bağlayan Basra Körfezi, diğer tarafta ise Kenan, Mısır, Doğu Afrika, Kuzey Afrika ve dolaylı olarak da Avrupa'ya, kara ve deniz yolları ile buluşturan Kızıldeniz bulunuyordu.

Konu edindiğimiz coğrafyada Basra Körfezi'ndeki ticari potansiyele ve onunla yarışabilecek hareketliliğe sahip olan tek merkez, Kızıldeniz güzergâhı idi. Kızıldeniz'in dışındaki hiçbir ticari yol güzergâhı, Basra Körfezi'ndeki ticari canlılığa erişememiştir. Abbasî hilafetine gelindiğinde Ebu Cafer el-Mansur (754-775) döneminden itibaren tedrici bir şekilde Kızıldeniz üzerinden geçen deniz ticaret yolu, Basra Körfezi'ne kaydırılarak bu güzergâhın önemi artırılmaya çalışıldı. Nitekim Uzakdoğu'ya uzanan deniz yolu trafiğinin Kızıldeniz'den Basra Körfezi yönüne kaydırılması bu bölgedeki limanlara büyük bir canlılık kazandırdı. Buna karşılık Kızıldeniz kıyısında bulunan limanların ise önemleri azaldı. Özellikle Abbasîlerin Bağdat'ı başkent olarak inşa etmelerinin ardından, İran üzerinden kara yolunu, Hint Okyanusu ticaretinde ise Basra Körfezi'ni tercih etmeleri ve Nil ile Kulzum'u birbirine bağlayan "Halicü Emiri'l-Müminin" kanalının Ebu Cafer el-Mansur tarafından kapatılması, Kızıldeniz limanlarının eski önemlerini kaybetmelerinde etkili oldu.

Anahtar Kelimeler: Basra Körfezi, Kızıldeniz, Abbasiler, Fatimiler

ABSTRACT

Since ancient times, one of the most important sea and land trade routes , Arabian Gulf, and Red Sea routes always have been in struggle with each other. On the one hand there was the Arabian Gulf which connects China, India, Yemen, Oman, Bahrain, Sumerian, Akkadian, Babylonian, and Assyrian civilizations, on the other there was the Red Sea which meets Canaan, Egypt, East Africa, North Africa and Europe, however indirectly, with land and sea roads.

* Arş. Gör., Fırat Üniversitesi İnsani ve Sosyal Bilimler Fakültesi Tarih Bölümü-Elazığ

In our topical geography, the only center was the Red Sea route that has commercial potential in the Arabian Gulf and the mobility to compete with it. No commercial routes other than the Red Sea was able to reach the commercial viability of the Arabian Gulf. By the Abbasid caliphate as from Abu Jafar al-Mansur (754-775) sea trade route passing through the Red Sea was shifted to the Arabian Gulf to increase the importance of this route. Indeed, shifting of the sea route traffic extending Far East from the Red Sea to Arabian Gulf gave a large boost to the ports in this region. However, the ports in the Red Sea coast became less important. After Abbasids built Baghdad as a capital, they were effective the Red Sea ports to lose their former importance that they prefer land route through Iran, prefer the Arabian Gulf in the Indian Ocean trade and the closing of "Halicü Emiri'l-Mumineen" channel that connects the Nile with Kulzum by Abu Jafar al-Mansur.

Key Words: Arabian Gulf, Red Sea, Abbasids, Fatımids

1. Giriş

Coğrafi konumu bakımından eski asırlardan beri tarihte büyük rol oynayan Basra Körfezi mntıkası, hedeflenen asıl değerine Ortaçağ'da ulaşmıştır¹. Özellikle Emevilerin başkenti Şam yerine, yönlerini doğuya dönerek hilafet merkezlerini Irak'ta tesis edip kendilerine Bağdat'ı başkent seçen Abbasiler, bu bölgeyi, kurdukları İslam devleti'nin siyasi ve kültürel ağırlık merkezi kılmak için ellerinden gelen tüm çabayı sarf ettiler. Yeni kurdukları devleti iktisadi açıdan rahatlatılabilmek amacıyla, Ebu Cafer el-Mansur (754-775) döneminden itibaren Körfez bölgesinin ekonomik gücünden faydalanmak isteyen Abbasiler, bu amaçla Kızıldeniz üzerinden geçen deniz ticaret yolunu, Basra Körfezi ve Irak bölgesine çekmek için yoğun bir faaliyete giriştiler².

Uzakdoğu ile yürütülen deniz ticareti güzergâhının Kızıldeniz'den Basra Körfezi bölgesine kaydırılması, Umman, Hürmüz, Basra, Maskat, Suhar, Bahreyn, Übulle, Sıraf vs. gibi Basra Körfezi limanlarına canlılık kazandırırken, İskenderiye'nin yanı sıra, Kulzum, Cidde, Car vs. gibi Kızıldeniz kıyısında bulunan limanların da önemlerinin azalmasına sebep oldu. Ayrıca bu durum doğu ile batı arasındaki ticarete Kızıldeniz'in darbe alarak, Basra Körfezi karşısında zayıflamasına neden oldu. Özellikle yukarıda adlarını zikretmiş olduğumuz Basra Körfezi limanları,

¹ Ahmed eş-Şâmî, *Körfez ve Uzak Doğu Ülkeleri Arasındaki Ticari Münasebetler Ve Bu Münasebetlerin Orta Çağ Medeniyetine Etkileri* (çev. Aydın ÇELİK) *Türk Dünyası Araştırmaları Dergisi*, Sa. 134 (Ekim 2001) s.101.

² Atıyye El-Fevzi, *Ticaretü'l Mısır Fi'l Bahril Ahmer: Munzu Fecri'l İslam Hatta Sükutu'l Hilafetil Abbasîyye*, Kahire, 1976, s. 46; Seyyid Abdulaziz Salim, *El-Bahru'l Ahmer Fi Târihi'l İslâmî*, İskenderiye, 1993, s. 13-14.

Uzakdoğu'dan gelen ticari ürünleri hem dâhildeki şehirlere dağıtma görevini yerine getiriyorlar hem de bu mallardan bir kısmını ya İslam âleminin başkenti Bağdat'a veya Doğu Afrika kıtasının doğusuna (Zenc ülkelerine) ihraç etmek için körfez gemileri ile götürmek üzere muhafaza ediyorlardı³. Abbasîlerin ikinci halifesi Ebu Cafer el-Mansur, iktidara geldiği günden itibaren icraatlarını, Uzakdoğu ticaretinin yönünü Kızıldeniz'den, Basra Körfezine kaydırma amacına uygun olarak devam ettirdi. Öyle ki hilafet merkezi olarak Bağdat'ın seçilmesinde, iktisadi ve stratejik özellikler dikkate alınmış ve Basra Körfezi'nin Hindistan ile Çin gibi Uzakdoğu ülkeleriyle olan ticari bağlantı kolaylığı göz önünde bulundurulmuştur⁴. Nitekim Basra Körfezi, konumu itibarıyla Uzakdoğu (Hind, Çin ve Doğu Hind Adaları) ile o zamanki İslam dünyası devletleri (Irak, Şam, Arap Yarımadası ve Mısır) arasındaki direkt bağlantılı halkayı teşkil etmekteydi. Yine bu bölge dolaylı olarak da Uzakdoğu ile Doğu Afrika ve Orta Karadeniz adaları ve bazı güney Avrupa şehirleri arasındaki ulaşım halkasını oluşturuyordu⁵.

2. Basra Körfezi Liman Şehirlerinin Körfez Ticaretindeki Önemi

Doğuyu-Batıya bağlayan bir ticari güzergâh konumunda olan Basra Körfezinin⁶, önem ve ehemmiyetinin Abbasîler dönemine gelindiğinde tedrici bir şekilde artmasında hiç şüphesiz yukarıda da değindiğimiz üzere başkent Bağdat'ın; Basra Körfezinin önemli kollarından biri olan Dicle nehri üzerinde kurulmasının büyük etkisi vardır. Bağdat'ın, Körfez'e yakın bir bölgede kurulması, Basra Körfezi'ni adeta cazibe merkezi haline getirerek, dünyanın dört bir yanından tüccarların buraya gelmelerine imkân sağladı⁷. Çünkü hilafet merkezi olan Bağdat'a, deniz yoluyla ulaşabilmek için Basra Körfezinin kullanılması gerekiyordu. Bu sebeple Basra Körfezi, İslam devletinin (Abbasîler) en büyük ticari merkezi haline geldi. Bu gerçekliğe işaret eden araştırmacılar demektedirler ki, Bağdat'ın inşası Hindistan ile Arap Yarımadası arasındaki ticari ilişkiye önemli bir boyut kazandırdı. Çünkü tarihte ilk kez Fırat ve Dicle nehirleri üzerinden getirilen mallar Basra Körfezine, buradan da Uzak Doğuya taşınmaktaydı. Bu sırada Ubulle, Dareyn ve Suhâr gibi eski liman şehirleri kendi rollerini oynamaya devam

³ Şâmî, *a.g.e.*, s. 102.

⁴ Nihal Şahin Utku, *Kızıldeniz'de Denizcilik, Ticaret ve Yerleşim (VII. –XI. Yüzyıllar)*, İstanbul, 2005, s. 192; Seyyid Abdulaziz Salim, *a.g.e.*, s. 13-14.

⁵ Şâmî, *a.g.e.*, s. 101.

⁶ Şâmî, *a.g.e.*, s. 102.

⁷ Tudelalı Benjamin-Ratisbonlu Petachia, *Ortaçağda İki Yahudi Seyyahın Avrupa, Asya ve Afrika Gözlemleri*, (Trc. Nuh Aslantaş), İstanbul, 2001, s. 67.

etmiş, Basra⁸ ise gelişmiştir. Öyle ki zaman içerisinde doğudan ve batıdan gelen malların toplanma merkezi olan Basra; Çin, Hindistan, Mısır, Doğu Afrika ve diğer ülkelerden gelen ürünlerin deposu hüviyetini kazandı. Nitekim Basra'ya getirilen ticari emtialar, Abbasî sınırları içindeki ticari merkezlere ve diğer bölgelere dağıılmaktaydı⁹.

Başkentlerini tesis ettikten sonra ticari merkezlerini kuran Abbasîler, bu merkezlerde üretimi yapılacak olan zirai ve ticari ürünlerin, özellikle Fars bölgesi ve Arap Yarımadası'nın doğu kısmı (Körfez bölgesi) başta olmak üzere birçok bölgenin ihtiyacını karşılayacak şekilde olmasına dikkat ettiler. Bunun için Basra Körfezindeki ticari yolların gelişmesine ve üretim yapılan bölgeler ile ticari merkezler arasında, direkt bağlantı yollarının kurulmasına önem verdiler. Ayrıca Basra Körfezi ticaretinin gelişmesi için kendinden önceki medeniyetlerin ticari deneyimlerinden de mümkün olduğunca faydalandılar. Ticaretin gelişmesi için gerekli olan zirai ve sanayi üretimin yapıldığı merkezlere büyük önem verilerek bu bölgelerin, ekonomiye katkısı artırıldı. Bu ticari merkezler özellikle Basra Körfezi sahillerine dağılmış durumdaydılar. Bu sayede üretim merkezleri ile ticari merkezler arasında direkt bağlantı sağlanıyordu. Böylelikle tüccarlar, gerek ithalatı yapılan malları, gerekse ihraç edilecek ürünleri bu ana yol üzerinde temin edebilme imkânı buluyorlardı. Bu merkezler arasında en ilk sırada gelen şehir ise daha önce adını zikretmiş olduğumuz ve Basra Körfezine yakınlığıyla bilinen Basra şehriydi. Abbasî hilafeti döneminde Bağdat'ın büyük kapısı görevini üstlenen Basra¹⁰, Irak'ın üretmiş olduğu zirai ve sanayi ürünlerin dağıtım merkeziydi. Ayrıca bunun yanı sıra Basra, doğu ticareti ile uğraşan ve farklı türde birçok ticari mal taşıyan gemilerin konakladığı ve denize açıldığı bir merkez olma özelliğine de sahipti¹¹.

⁸ İslam fetihleriyle birlikte Hz. Ömer tarafından kurulan Basra (637) Irak bölgesindeki iki idari merkezden biriydi. Basra valisi Irak'ın güneyinden ve aynı zamanda Ahvaz, Fars, Horasan gibi bölgelerden sorumluydu. Bkz; Abdühalik Bakır, "Basra", *DİA*, c. 5, İstanbul, 1992, s. 110.

⁹ Hüseyin Ali el-Mısri, *Ticâretü'l-'Irak fi'l-'Asri'l-'Abbâsi*, İskenderiyye, 1982, s. 233 vd.

¹⁰ Cahz (Ebu Osman Amr b. Bahr), *Kitabul Tebsir Bil Ticare*, (thk. Hasan Hüsnü Abdul Vehhab), Beyrut, 1966, s. 3-5. Ayrıca bkz; Hasan İbrahim Hasan, *İslam Tarihi* (çev. İsmail Yiğit), c. 3, İstanbul, 1987, s. 138.

¹¹ Abdulaziz Ed-Duri, *Tarihul Irakul İktisadi Fi Karnil Rabi'a el-Hicri*, Beyrut, 1974, s. 202-203; Ayrıca bkz; Ahmed b. İshâk b. Cafer Ya'kubî, *Kitabul Buldan* (trc. Murat Ağarı), İstanbul, 2002, s. 99; Muhammed b. Ahmed b. Ebu Bekr el-Makdisî, *Ahsenü't tekâsîm fi mâ'rifeti'l-ekâlîm*, (nşr. . Muhammed Ali Baydoun), Beyrut, 2003, s. 117; Hasan İbrahim, *a.g.e.*, c. 3, s. 139; Corci Zeydan, *İslam Uygarlıkları Tarihi*, (çev. Nejdî Gök), İstanbul, 2004, c. I, s. 540-541; Maurice Lombard, *İlk Zafer Yıllarında İslâm* (trc. Nezih Tuncel), İstanbul,

Basra'daki ticari hareketliliğin en önemli göstergesini hiç şüphesiz buradaki zengin tüccar kesiminin varlığı ve ticari emtialarla yüklü büyük gemiler oluşturmaktaydı. Öyle ki Basralılar ticaretten oldukça büyük kârlar edinerek servetlerini milyon dinarlarla ifade edilen rakamlara ulaştırmışlardı¹². Örneğin bu zenginliğin bir göstergesi olarak, hükümetin (Abbasîler) bazen Basra'da yalnız bir tek tacirden tahsil ettiği yıllık vergi 100.000 dinara ulaşmaktaydı¹³.

Basra'dan sonra gelen en önemli ticari merkezlerden bir diğeri ise Basra'nın doğusunda Dicle deltasının kanal bölgesinde yer alan Ubulle idi. Basra'nın esas su yolu olan Ubulle, Dicle kıyısının sağında ve dört fersah uzunluğundaki¹⁴ Nehrul Ubulle adı verilen büyük kanalın ise kuzey tarafında bulunmaktaydı¹⁵. Irak'ın eski ticari merkezlerinden olan bu şehir, Basra'nın deniz ticaretindeki en önemli limanlarından biriydi. Arap İslam fetihleri esnasında Bahreyn, Umman, Çin ve Hind gemileri için oldukça önemli bir liman olan Ubulle¹⁶, İslam'dan önce Hind Kapısı (Faracul Hint) diye isimlendirilmekteydi¹⁷. Ubulle, Irak ve İran'ın güneybatısına veya Suriye ile Akdeniz sahillerine ulaşmak üzere, Basra Körfezi yönünden gelen Hindistan ve Arap gemilerinin ve bu gemilerin taşımış oldukları ürünlerin toplanma merkezi konumundaydı¹⁸.

Körfez bölgesinin İslam öncesi dönemde Umman gibi denizcilik ile bilinen ve el-Hat¹⁹ veya *Aruz*²⁰ diye isimlendirilen bölgesi Bahreyn, özellikle Abbasîler döneminde İnci avcılığının yapıldığı en önemli bölgeydi. Bahreyn adası eski çağlardan Abbasî dönemine kadar inci'nin çıkartılıp, ihraç edildiği

1983, s. 121; Abdulhalik Bakır, *Ortaçağ Tarih ve Medeniyetine Dair Çeviriler I*, Ankara, 2008, s. 646-656.

¹² Salih Ali, *a.g.e.*, s. 265-266; Abdulaziz ed-Durî; *İslam İktisat Tarihine Giriş*, (çev. Sabri Orman), İstanbul, 1991, s. 97-98.

¹³ Corci Zeydan, *İslam Uygarlıkları Tarihi*, c. I, s. 540.

¹⁴ Ahmet b. Yahya el-Belâzurî, *Fütûhu'l-Buldan* (çev. Mustafa Fayda), Ankara, 2002, s. 514; 1 fersah= 6 km bkz; Walther Hinz, *İslamda Ölçü Sistemleri*, (çev. Acar Sevim), İstanbul, 1990, s. 76.

¹⁵ J. H. Kramers, "Ubulle", *M.B.İ.A.*, c. XIV, Eskişehir, 1997, s. 5.

¹⁶ Belâzurî, *Futuh*, s. 491.

¹⁷ Muhammed b. Cerîr et-Taberî; *Târîhu't-Taberî "Târîhu'l-Umem ve'l-Mulûk"* (thk. Muhammed Ebu'l Fadl İbrahim), Beyrut, 1962, c. 3, s. 348.

¹⁸ Abdulhalik Bakır; *Ortaçağ Tarih ve Medeniyetine Dair Çeviriler*, s. 439; W. Heyd, *Yakın Doğu Ticaret Tarihi* (çev. Enver Ziya Karal), Ankara, 2000, s. 9.

¹⁹ Arapların, mızrak yapmak üzere Hindistan'dan getirdikleri bambu kamışları buraya çıkarıldığı için limana bu isim verilmişti. Bkz; M. J. De Goeje, "Arabistan" *M.B.İ.A.*, c. I, İstanbul, 1978, s. 476.

²⁰ Hasan b. Ahmed b. Yakub el-Hemdânî, *Sıfatu Cezîreti'l-'Arab*, Kahire, 1953, s. 289. Ayrıca bkz; Taberî, *a.g.e.*, c. 6, s. 126.

önemli bir merkezdi. Abbasîler bu kıymetli servetin çıkarılması ve bu işle ilgilenilmesi için bir heyet oluşturmuş ve bu heyeti inci çıkarılan kıyılardan sorumlu tutmuştu²¹. Abbasiler, Basra Körfezi'nden çıkarılan incilerden oldukça yüksek gelir elde ediyordu²². Öyle ki Basra Körfezinde çıkartılan bu incilerden dolayı, Arap Yarımadasının bir kısmına mutlu ülke denilmekteydi²³.

Hicri III. yüzyılda Arap tüccarlarının mallarıyla Basra'dan geldikleri ve daha sonradan da Çin ve Hind ülkelerine doğru denize açıldıkları bir diğer liman şehri olan Sîraf ise özellikle kereste, güzel koku, kâfûr ve ipek ticaretinde önemli bir yere sahipti. Özellikle önemli bir silah merkezi olan Sîraf, Hind sahillerinden getirilen "tik" ağacı²⁴ ile inşa edilen büyük gemilerin yapıldığı bir tersane konumundaydı. Basra Körfezi, Güney Arabistan, Kızıldeniz ve bir kısım Mısır filoları buradaki tersanelerden besleniyordu. Sîraf limanının faaliyeti değer yönünden X. yüzyılda Basra'dan sonra, Hürmüz'den ise önce geliyordu²⁵.

Makdisî, Çin'in dehlizi, Horasan ve Fars'ın ise deposu konumunda olan Sîraf şehrinin güzelliğini "*Doğu Afrika kıyılarından getirilen Hint ağacı, tuğla ve diğer kereste türlerinden yapılmış olan Sîraf'ın evleri deniz kıyısında kat kat yükseliyordu*" diyerek övmektedir²⁶. Uzakdoğu'dan gelen Çin gemileri, ticari emtialarla yüklü olarak Sîraf'a gelmekte ve buradaki Arap tüccarlarıyla mübadelede (değiş-tokuş) bulunmaktaydılar. Sîraf'a getirilen ürünler, genelde İran'ın Şiraz ve diğer şehirlerine satılmaktaydı. İstahrî bu bölge insanının deniz işlerini ne kadar çok sevdiğini "*Bazı kişiler ömrünün büyük bir kısmını denizde geçirir, çok zaruri bir ihtiyacı olmadıkça da gemisinden dışarı çıkmazdı. Sîraflılardan biri 40 yıl gemisinde kalır ve buna rağmen yinede yanında bol miktarda malzeme bulunurdu*" şeklinde

²¹ Ebu Bekr Ahmet b. Ali Hatibul Bağdadi, *Tarih Bağdad*, Kahire, 1951, c. 1, s. 96.

²² Hatibul Bağdadi, *a.g.e.*, c. 1, s. 96; Muhammed b. Abdullah İbn Batuta, *İbn Batûta Seyahatnamesi*, (çev. Mümin Çevik), İstanbul, 1993, s. 190.

²³ Abdulhalik Bakır, *Çeviriler*, s. 439.

²⁴ Arap gemi yapımında kullanılan ahşap türleri içinde, özel bir yeri olan ve bugün de dünyanın en kıymetli ahşapları arasında yer alan tik ağacı, dayanıklılık, sertlik ve ağırlık gibi özellikleri nedeniyle ideal bir gemi yapım malzemesidir. Dünyanın "tik" talebinin çoğunu Burma karşılarken, bunu Hindistan, Tayland, Java ve Seylan takip etmektedir. Bkz; N. Ş. Utku, *a.g.e.*, s. 217-218.

²⁵ Maurice Lombard, *a.g.e.*, s. 46.

²⁶ Makdisî, *Ahsenu't-Tekasim*, s. 426-427. Ayrıca bkz; Ebu Abdullah Şihâbeddîn Yâkût el-Hamevî, *el-Mucemu'l-Büldân*, Beyrut, 2008, c. 3, s. 294; Ebü'l-Kasım İbn Havkal, *Kitabu Sureti'l-Arz*, Beyrut, Trz, s. 49.

ifade etmektedir²⁷. Buna örnek olarak Sıraf'lı tacir Muhammed b. Şâzân gösterilmektedir. Bu kişi aynı zamanda San'alıların da en büyük tüccarıydı. Bu özelliğinden dolayı Hind Kralı onun resminin çizilmesini emretmişti. Zira Hind geleneğinde, işinde meşhur olan her şahsın bir resmini edinmek âdeti vardı²⁸.

Umman Körfezi ile Basra Körfezi arasında, Fars sahilleri üzerinde bulunan Hürmüz²⁹ limanı ise önemli bir ticari merkez olarak kurulmuştu. Bu şehrin kurulmasını en çok tetikleyen husus ise Abbasîlerin Kirman bölgesine gösterdikleri ilgiydi. Kirman'ın liman şehri Hürmüz'dü³⁰. Hürmüz özellikle ticari kalkınma faaliyetleri bakımından, Abbasîler döneminde altın çağını yaşamıştır. Nitekim bu liman şehri, doğu ticaretinde gözü olan bütün toplumların ve fertlerin en gözde yeri olmuştur³¹. Hürmüz topraklarının ziraata elverişli ve zengin olmasından dolayı, burası Cennetü'l-Faris olarak adlandırılıyordu. Buradaki topraklar Hububat, meyve ve sebze üretiminde önemli bir rol oynayıp, Hürmüz'e bir ayrıcalık kazandırmıştı. Tüm bunların yanı sıra Hürmüz'ü asıl değerli kılan ise Sind, Faris ve Kirman şehirlerinden gelen ticari ürünlerin toplanma merkezi olmasıydı³².

²⁷ Ebu İshak İbrahim b. Muhammed el-İstahrî; *el-Mesâlik ve'l-Memâlik*, Kahire, 1961, s. 93, 138 vd. ; Philip K. Hitti, *Siyasi ve Kültürel İslam Tarihi*, (çev. Salih Tuğ), c. I-IV, İstanbul, 1989, c. 2, s. 530; Adam Mez, *Onuncu Yüzyılda İslam Medeniyeti-İslam Rönesansı* (trc. Salih Şaban), İstanbul, 2000, s. 576-577.

²⁸ eş-Şâmî, *a.g.e.*, s. 103; Adam Mez, *a.g.e.*, s. 576-577.

²⁹ Günümüzdeki Hürmüz; Umman denizini Basra Körfezine bağlayan Hürmüz Boğazı'nın kuzeyinde, İran kıyılarının 6 km. açığında ve liman şehri Benderabbas'ın 16 km. güneydoğusunda bulunan 37 kilometre kare yüzölçümüne sahip küçük ve kayalık bir adadır. Arazisinin tarıma uygun olmaması ve çok sıcak, nemli havasının insanlara iyi gelmemesi yüzünden yaşamaya pek elverişli değildir. Önemini tarihi Basra Körfezi-Hindistan denizi ticareti yolu üzerinde bulunmasından ve stratejik konumundan alır. XIV. yüzyılın başlarına kadar kaynaklarda adı geçen Hürmüz burası değil, Hürmüz boğazının doğu sahillerinde Minâb nehrinin denize döküldüğü yerdeki koyun ağzında bulunan Hürmüz limanıdır. Fars bölgesinin merkezi olan ve Kirman, Sistan ve Horasan'ın denize açılan kapılarını teşkil eden bu önemli şehrin ahalişi Moğol akınları sırasında hükümdarları tarafından boğazın kuzeyinde yer alan Cerûn adasına nakledilmiş ve burada kurulan liman şehrine yeni Hürmüz adı verilmiştir. Böylece günümüzde harebelerine Minâb şehrinin 80 km. uzağında rastlanan eski Hürmüz'ün yerini alan yeni Hürmüz limanı, kısa sürede yine Basra Körfezi- Hindistan deniz ticaret yolunun kilit taşı durumuna gelmiş ve önemini XVII. yüzyıla kadar korumuştur. Mustafa L. Bilge; "Hürmüz", *DİA*, c. 18, İstanbul, 1998, s. 497. Ayrıca bkz; Maurice Lombard, *a.g.e.*, s. 45.

³⁰ İbn Havkal, *a.g.e.*, s. 269. Bkz; İstahrî, *a.g.e.*, s. 98; Adam Mez, *a.g.e.*, s. 577.

³¹ Muhammed Mutevelli, *Havz'ul Halic'ul Arabî*, Kahire, 1970, s. 212-226; Arnold T.Wilson, *The Persian Gulf*, Londra, 1959, s. 36-38; Kadri Kal'aci, *Halicul Arabî*, Beyrut, 1965, s. 807.

³² İstahrî, *Mesâlik*, s. 99; İbn Batuta, *a.g.e.*, s. 186.

Basra Körfezi sınırları içerisinde yer alan Umman özellikle dünya ticaretinde önemli bir yeri sahipti. Zira Umman'ın liman şehirleri çok farklı ve çeşitliydi. Bunlar doğu yönünde Körfez'in tüm sahilleri ve güney yönünde de Basra Körfezi kıyıları boyunca uzanmaktadır³³.

Umman'ın kuzeydoğusunda bulunan ve ana sahili olan Suhâr, İslam öncesi dönemden beri, Körfez ticareti tarihinde çok önemli bir role sahipti. Örneğin Sasanîlerin en önemli merkezlerinden biri olan Suhâr, o dönemde askeri bir üs olarak kullanılmaktaydı³⁴. İslam fethinden sonra burası hızlı bir gelişme kaydederek, Uzak Doğu ile Doğu Afrika arasında yapılan ticaretin canlanmasıyla, uzak boyutlu ticaret ilişkilerinde hassas bir ticari merkez olma imkânını kazandı. Neticede Fars, Çin ve Hindistan'dan gelen ticari mallar için bir depo görevini üstlendi³⁵.

Basra'nın, Basra Körfezi'nde önemli iktisadî bir merkez haline dönüşmesine rağmen, bu olay, Suhâr'ın o dönemdeki uluslar arası ticarî ilişkilerdeki değerine herhangi bir etki yapmadı. Aksine o, Umman'da en önemli liman ve Basra Körfezi bölgesinde de en güzel şehir konumuna geldi. Burası Hindistan, Çin ve Doğu Afrika'dan, Basra Körfezi'ne gelen gemilerin seyri için en yakın Arap liman şehirlerinden idi³⁶. İstahri, Suhârda ki ticari canlılığı överek burada her türlü ticaret malının yüklenip, boşaltıldığından ve gemilerin sürekli buraya yanaştığından bahsetmektedir. Bu yüzden Suhâr, zamanla maddi ve medeni cihetten oldukça gelişerek kendi dönemindeki en görkemli şehir oldu³⁷. İbn Havkal ise Suhâr'ın Umman ekonomisini kalkındırmada ve Basra Körfezi ticaretini canlandırmada oynadığı role dikkat çekerek şöyle demektedir; “Umman birer bağımsız bölgeler halinde, insanları her tarafa yayılmış; hurma, muz, nar ve kiraz gibi meyvelerin bol olduğu bir yerdir. Umman'ın en önemli yerleşim yeri olan Suhâr, bayındırlık ve bol mala sahip olması bakımından buradaki en zengin şehirdir. Basra Körfezinde yapısı ve parası bakımından Suhâr gibi zengin bir şehir görülmemiştir”³⁸.

³³ Abdulhalik Bakır, *Çeviriler 1*, s. 699.

³⁴ Muhammed Şakir, *Tarihu'l Halici'l-Arabi*, Amman, 2003, s. 61.

³⁵ Hammad Muhammed İbn Serâi, *el-Alâkatul Hadâriye Beyne Mintukat'ul Halicul Arabi ve Şibhul Kâratu'l Hindiyye ve Cenubi Şark Asyâ*, Riyad, 2006, s. 50.

³⁶ Abdulhalik Bakır, *Çeviriler 1*, s. 699.

³⁷ İstahri, *Mesâlik*, s. 28.

³⁸ İbn Havkal, *Suretü'l-Arz*, s. 44.

3. Kızıldeniz Limanlarının Abbasiler ile Fâtımîler Dönemindeki Genel Durumu ve Bölgede Yaşanan Siyasi Olayların Ticarete Etkileri

İlk İslam fetihleriyle birlikte Arapların hâkimiyeti altına giren Kızıldeniz, daha önce kaybettiği stratejik önemini yeniden kazandı. İslam fetihlerinin sürdürüldüğü dönemde (Hz. Ömer Dönemi) “Halicü Emiri'l-Müminin” diye bilinen kanal³⁹ hicaz bölgesinin erzak ve gıda maddelerinin önemli bir kısmını taşıyordu. Kanal birikintiler sonucu kullanılamaz hale gelmesine kadar bu taşıma işlemini sürdürdü. Mısır'ın Kulzüm bölgesinde

³⁹ İlk inşa tarihi net olmamakla birlikte antik Mısır firavunlarınca, M.Ö 2000 ila 1788 arasında hüküm sürmüş olan XII. Hanedan krallarından Bilbays veya Sesotris veya daha sonraları XIX. Hanedan Firavunlarından I. Seti (M.Ö. 1318-1298) tarafından yaptırılan ve hatta Firavun Nehav'ın başlatıp, Pers hükümdarı Dara'nın tamamladığı iddia edilen söz konusu kanal, Acıgöl üzerinden geçerek Nil nehri ile Kulzüm yakınlarında Kızıldeniz'i birbirine bağlamaktaydı. Bu kanal, zaman içinde bölgeyi ele geçiren her yeni hükümdarın adıyla anılmıştır. Batlamyus, II. Philadelphos ve nihayet Trajan tarafından tamir ettirilen kanal VIII. asra gelindiğinde dahi “Amnis Augustus Trajanis” olarak anılmaya devam etmiştir. Coğrafi olarak ve yaşam şartları bakımından oldukça elverişsiz bir durumda olan ve ıssız bir çölü andıran Kulzüm'ün, Kızıldeniz denizciliği açısından taşıdığı önem, büyük ölçüde bu kanal üzerinden yapılan ticarete dayanmıştır. Bu güzergâh, çöl yolculuğundan çekinen seyyah ve hristiyan hacılar tarafından da daha güvenli ve kolay bir alternatif olarak görülmüştür. İslam'ın ilk devirlerinde Medine'de yaşanan kuraklık ve akabinde gelen kıtlık sıkıntısının (Ramade Yılı) ardından Halife Hz. Ömer birtakım arayışlar içerisinde girdi. Bu kapsamda kutsal toprakların iâşesini Mısır'dan temin edebilmek amacıyla Nil nehri kıyısındaki Babilon ile Kızıldeniz sahilindeki Kulzüm (Süveys) limanını birbirine bağlayan ve ilk olarak Firavunlar döneminde yapılan ancak kumla dolmuş olan eski kanalın açılması gündeme geldi. Hz. Ömer'in emriyle Amr b. El-âs gözetiminde hicri 23/644 yılında, 6 ay boyunca kazımı devam eden ve o zamana kadar muhtelif isimler ile anılan ancak bu dönemden itibaren “Halicü Emiri'l-Müminin” adıyla anılmaya başlanan bu kanalın hizmete açılması, Mısır hububatının Kulzüm üzerinden Medine'ye gönderilmesine imkan sağladı. Mısır'dan yüklenilip Kulzüm kanalından geçerek Medine'nin Car'a limanına ulaştırılan tahıllar, daha sonraki dönemlerde Haremeyn-i Şerifeyn'e bu yol üzerinden yapılacak seyrüseferlerinde başlangıcını oluşturmuştur. Böylece daha önce Konstantiniyye'ye (İstanbul) gitmek için kullanılan kanal, artık kutsal şehirlerin sakinlerini beslemek için kullanılmaya başlanmıştır. Bu zamandan itibaren “Halicü Emiri'l-Müminin” kanalı olarak anılmaya başlanan bu kanal, bir müddet sonra da Mısır ile Kızıldeniz ve Hindistan arasında en büyük bağlantı yeri olmuştur. 5 günde kat' edilen kanal, ağırlıklı olarak tacirler ve hacılar tarafından kullanılmıştır. Diğer yandan da Kızıldeniz ve Nil arasındaki sahra yolunun, su güzergahı üzerinden nispeten daha rahat bir şekilde aşılması sağlanmıştır. Özellikle de Kulzüm'e 1 mil mesafedeki Zenbu't Timsah denilen mevkiye ulaşan deniz yolundan gidecek hacı adaylarının kutsal topraklara geçmek için kullandıkları mühim bir güzergah olmuştur. Bkz; N. Ş. Utku, *a.g.e.*, s. 528, 537, 538; Ayrıca bkz; Taberi, *a.g.e.*, c. IV, s. 98-100; Ali b. Muhammed İbnul Esir, *el-Kâmil fi't-târih*, (trc.. A. Ağırakça-A. Özeydin), İstanbul, 1985, c. II, s. 556; Ya'kubî, *Tarih*, c. II, s. 46; Abdurrahman b. Ebî Bekr b. Muhammed Süyûtî, *Tarihu'l-Hulefa* (thk. Muhammed Muhyiddin Abdülcebbâr), Mısır, 1952, s. 132; Philip K. Hitti, *İslam Tarihi*, c. I, s. 58; Neşet Çağatay, *İslam Dönemine Dek Arap Tarihi*, Ankara, 1989, s. 33; E. Honigmann, “Kulzüm” *DİA*, c. VI, İstanbul, 1967, s. 979.

bulunan ve Zenbu't Timsah (Timsah Kuyruğu) diye adlandırılan bölgeye kadar nehir taşımacılığı yapılabilmekteydi. Mısır'dan denize açılıp Hicaz ve Yemen'e gidecek olan Hac kabileleri ve diğer yolcular, Mısır'ın Tinnîs şehri kıyısından büyük gemilerle denize açılıp Kulzüm limanına ulaşıyorlardı. Bu sayede Kulzüm limanı büyük bir gelişme kaydetti⁴⁰.

Kulzüm'ün gelişmesinde etkili olan en önemli husus; bu limanların Mısır tarafında bulunan ve hicri 3. yüzyıl başlarında İslamiyet'i kabul eden el-Yucac adlı bedevi kabilelerinin elinde olmasıydı. Yine bunun yanı sıra Kulzüm limanının "Emiri'l-Müminin" kanalı ile hicri 2. yüzyıl başlarına kadar direkt bir bağlantısının olması da bunda etkiliydi. Özellikle bu durum Kulzüm'e ayrıcalıklı bir önem kazandırdı. Aden ve Car limanlarında toplanan Hint menşeli ürünler direkt Kulzüm'e naklediliyor, oradan da İskenderiye'ye taşınyordu. Tüm bunların yanı sıra Kulzüm Mısır nezdinde önemli bir tersane ve denizcilik üssüydü⁴¹. Mısır'ın Müslümanlar tarafından fethinden sonra büyük bir canlanış yaşamış olan Kulzüm, Kızıldeniz üzerindeki denizcilik tarihinin ilk merhalesini teşkil etmiştir. Kulzüm, Arapların doğu sınırında güçlü bir nüfuz kazandığı Emeviler iktidarında, İslami dönem Mısır'ının medeniyet merkezi olan Fustat'a ve deltanın doğusuna olan yakınlığının da etkisiyle önemli bir gelişme kaydetti⁴². Kulzüm, Mısır'ın İskenderiye'den sonra en önemli ikinci liman şehriydi⁴³. Dört halife ve akabinde Emeviler döneminde yıldızı sürekli parlayan Kulzüm, hicaz bölgesine gidecek olan ürünlerin limanı olduğu gibi, Kuzey Afrika'dan gelip deniz yoluyla hacca gidecek olan kabilelerin de ana limanıydı⁴⁴. Makdisî, Kulzüm'ü Mısır'ın hazinesi, Hicaz'ın limanı, hacıların ise rahatlama yeri olarak tanımlamaktadır⁴⁵.

İbn Havkal, Kulzüm limanından hareket eden hacıların Medine'nin bir sahil kasabası olan ve bol miktarda emtianın aktığı Car limanına gittiklerini

⁴⁰ Abdulaziz Salim, *El-Bahru'l Ahmer*, s. 13-14; Ayrıca bkz; Abdurrahman b. Ebi Bekr b. Muhammed Süyüti, *Hüsnü'l Muhâdara Fi Târihi Mısır ve'l Kahire* (nşr. Muhammed Ebü'l-Fazl), c. II, Kahire, 1967, s. 77.

⁴¹ George Fadlo Horanî, *el-Arab ve'l Milahe fi'l Muhtil Hind* (trc. Seyyid Yakup Bekr), Kahire, 1958, s. 189. Roma döneminde Kulzüm, gemi yapım ve onarımının gerçekleştirildiği önemli bir merkez ve Kızıldeniz korsanlarına karşı mücadele edilen askeri bir üs olarak kullanılmıştır. J. Walker, "Süveyş", *DİA*, c. II, İstanbul, 1979, s. 256. Yine aynı dönemlerde Mısırdaki mevcut iki tersaneden birisi olan Kulzüm tersanesinin Kızıldeniz'e, İskenderiye tersanesinin ise Akdeniz donanmasına hizmet verdiği zikredilmektedir. Abdülhalik Bakır, Deri, Tahta ve Kağıt Sanayi, *Belleten*, LXV, (Nisan 2001), Sa. 242, s. 129.

⁴² Utku, *a.g.e.*, s. 540.

⁴³ Abdülhalik Bakır, *Deri, Tahta ve Kağıt Sanayi*, s. 129.

⁴⁴ Ya'kubî, *Kitâbü'l-Büldan*, s. 340.

⁴⁵ Makdisî, *Ahsenüt Tekasim*, s. 97, 196.

kaydetmektedir. Mekke'nin meşhur limanı Cidde'den⁴⁶ küçük olmasına rağmen, ticaretinin ve malının çokluğu nedeniyle Car limanının, Mekke ve Medine'nin kapısı Cidde⁴⁷ ile mukayese edilecek bir ilgi ve şöhrete sahip olduğu bilinmektedir. Habeş, Mısır, Aden, Çin ve Hindistan sahillerinden gelen gemilerin demir attığı bir liman şehri olan Car'da⁴⁸, özellikle Farisi tacirler önemli rol oynuyorlardı⁴⁹. Ancak Car'ın sahip olduğu bu ticari canlılık fazla uzun sürmedi. Özellikle bedevilerin burayı yağmaları sonucu eski önemini yitirdi. Bu nedenle hicri altıncı yüzyılın sonlarına doğru Hicaz bölgesine gidecek olan hac kabileleri doğrudan Cidde limanına yönelmişlerdir⁵⁰. Car, her ne kadar yaşanan bu gelişmelerle, İslâm'ın ilk asrında oynadığı önemli rolünü büyük ölçüde yitirmişse de, Yenbu limanının yerini almasına kadar kullanılmaya devam etmiştir. Car'ın 70 km. kuzeyindeki bu liman şehrinin, Medine'nin denizle irtibatını sağlayan bir yerleşim merkezi olarak transit ticarete Car'ın rolünü devralmasıyla bu liman şehri unutulmaya yüz tutmuştur⁵¹.

Doğu ticaretinin getireceği kazanç hesap edilerek Emeviler tarafından büyük bir önem verilen Kızıldeniz ticareti, aynı dönemde hızlı bir ivme yakaladı. Bu kapsamda Doğu Afrika sahillerinde birçok ticari merkez kurularak bu ticari kalkınmanın ve hareketliliğin devamı sağlanmaya çalışıldı. Öyle ki Kızıldeniz'deki bu ticari hareketlilik sayesinde Mısır'da ciddi bir ürün bolluğu ve zenginlik görülüyordu. Örneğin, Mısır valisi Kurre b. Şerik, halife Velid b. Abdulmelik'e gönderdiği mektubunda, hazinenin para ile dolduğunu ve artık hazineye sığmadığından ne yapması gerektiğini soruyor, Halife ise ona hazinedeki fazla parayı hayır işlerinde kullanmasını emrediyordu⁵².

Kulzüm gelişmesini uzun süre devam ettiremedi. Çünkü Kulzüm'ün önem kazanmasında en belirleyici rolü alan "Emirül Müminin kanalı"nın Abbasî halifesi Ebu Cafer el-Mansur tarafından Muhammed Nefsü'z-

⁴⁶ Mekke'ye bağlı bir sahil kasabası olan ve buraya 40 mil uzaklıkta bulunan Cidde, ticareti oldukça bol olup halkı cömert ve zengin kimselerdi. Hac mevsiminde oraya getirilen nadir türdeki kıymetli eşyalar, hemen alıcı bulurdu. Hicaz bölgesinde Mekkelilerden sonra zenginlik bakımından Ciddelilerden daha üstünü yoktu. Ebu Abdullah eş-Şerif İdrisi, *Nüzheti'l-Müşâk fi İhtirâki'l-Âfâk*, Kahire, 1994, c. I, s. 138-139. Ayrıca bkz; Adam Mez, *a.g.e*, s. 539.

⁴⁷ Andre Miguel, *İslam ve Medeniyeti* (çev. Ahmet Fidan-Hasan Menteş), c. I, Ankara, 1991, s. 175.

⁴⁸ Nâsır Husrev, *Sefernâme*, (trc. Abdülvehhab Tarzî), İstanbul, 1994, s. 214-215.

⁴⁹ İbn Havkal, *a.g.e*, c. I, s. 31-32,39.

⁵⁰ Salim, *El-Bahru'l Ahmer Fi Târihi'l İslâmî*, s. 142.

⁵¹ Utku, *a.g.e*, s. 530; Martin Hartmann, "Car", *DİA*, c. III, İstanbul, 1988, s. 26.

⁵² Salim, *a.g.e*, s. 13; Atıyye, *a.g.e*, s. 26; Suyûti, *Hüsni'l Muhâdara*, s. 7.

Zekiyye isyanının bahane edilerek kapatılması Kulzüm'ün ciddi bir gerilemiş sürecine girmesine neden oldu. Ebu Cafer el-Mansur'un, deniz ticaret yolunu Basra Körfezine çevirmesiyle başlayan gelişmeler, ticari canlılığını kaybeden Kızıldeniz limanlarını tedrici bir gerileme sürecine düşürdü. Böylece Doğu ile Batı arasındaki iktisadî değişim ve ticaret merkezlerinin yerini Basra, Suhar ve Sîraf gibi Basra Körfezinin limanları olurken, Kulzumün'de içinde bulunduğu Kızıldeniz limanları ise giderek eski önemini kaybetmeye başladılar⁵³.

Bu değişime yol açan iki önemli hususu irdelemek gerekir. Bunlardan ilki Ebu Cafer el-Mansur'un, Basra Körfezi hinterlandında yer alan Bağdat'ı Abbasî hilafetinin başkenti olarak seçmesiydi. Bağdat'ın başkent olarak seçilmesi iktisadi açıdan olduğu kadar stratejik bakımdan da oldukça önemliydi. Nitekim Taberî, halife Ebu Cafer el-Mansur'un, Bağdat'ı kuşatan Fırat ve Dicle nehirlerinin önemine vurgu yaparak; “*Dicle nehri bizi Çin'e bağlar ve böylelikle onunla aramızda hiçbir bir engel kalmaz. Çünkü bu nehir sayesinde Ermenistan, el-Cezire ve denizdeki her şey bize ulaşır*” dediğini kaydetmektedir⁵⁴. Yine Bağdat'ın hemen yanı başında olan Fırat nehrinin kolları sayesinde Rakka, Şam ve Mısır civarlarındaki ürünler Bağdat'a taşınmaktaydı⁵⁵. Ebu Cafer el-Mansur'un Bağdat'ı, Dicle kenarında kurması, denizciliğe ve deniz üzerinden yapılan ticari faaliyetlerin gelişmesine büyük katkı sağladığı gibi bu durum dünya ticareti açısından da Bağdat'a büyük bir saygınlık kazandırdı. Zira Çin ve Hindistan gibi Uzakdoğu ülkeleri ile bağlantısı olan Bağdat, önemli bir liman şehri olan Basra sayesinde bu bölgelerle olan ilişkisini sürekli canlı tutmaktaydı⁵⁶. Neticede kurulacak yeni başkentin (Bağdat) deniz ticaretine açık bir konumda olması ve hinterlandının geniş bir coğrafyayı kapsıyor olması ise burayı bir cazibe merkezi haline getireceği gibi İslam medeniyetinin de bilim ve düşünce merkezilerinden biri yapacaktı. Uzakdoğu ticaretinin Basra Körfezine kaymasında etkili olan bir diğer amil ise hicri halife Ebu Cafer el-Mansur'un “Halicü Emiri'l-Müminin” kanalını kapatmasıdır⁵⁷.

Muhtelif halifeler döneminde bu kanalın kapatıldığına dair birtakım rivayetler olsa da kısa süreli kesintiler dışında kanalın bir rivayete göre Ömer b. Abdülaziz, bir diğer rivayete göre ise Abbasî halifesi Ebu Cafer el-Mansur

⁵³ Salim, *a.g.e.*, s. 13; Utku, *a.g.e.*, s. 542.

⁵⁴ Taberî, *a.g.e.*, c. 9, s. 204-205.

⁵⁵ Taberî, *a.g.e.*, c. 3, s. 272; Hamevi, *Mucem*, c. 5, s. 238-250; *Ya'kubî, Kitâbul Buldan*, s. 20; Philip Hitti, *a.g.e.*, c. 1, s. 449-450; Ayrıca bkz; Adam Mez, *a.g.e.*, s. 492.

⁵⁶ Seyyid Abdulaziz Salim, *El-Asru'l Abbasî Evvel*, İskenderiye, 1977, s. 352.

⁵⁷ Takiyuddin Ahmed b. Ali Makrîzî; *Kitâbü'l-mevâiz ve'l-i'tibâr bi-zikri'l-hutat ve'l-âsâr*, c. I, Beyrut, ts, s. 127.

dönemine kadar kullanıldığı zikredilmektedir. Kanalın 69/689 yılında Abdülaziz b. Mervan tarafından, 163/780 yılında da Abbasî halifesi Mehdi tarafından temizletilerek kullanıma yeniden açıldığı yönündeki rivayetler, kanalın belli bir bakımdan geçtiği şeklinde yorumlanabilir. Ancak genel kanaat kesintilerle de olsa kanalın Abbasî dönemine dek kullanıldığı, ancak Mansur'un Muhammed Nefsü'z-Zekiyye ve kardeşi İbrahim ile kendi amcası Muhammed b. Abdullah'ın Hicaz bölgesinde başlattıkları isyanı sebep göstererek Medine halkına buğday ulaşmasını engellemek ve bölgeden gelebilecek saldırıları önlemek amacıyla 158/775'te kanalın kumla doldurulup kapatılmasını emretmiştir⁵⁸. Her ne kadar bu kanalın kapatılmasında Medine'de baş gösteren isyan etkili olmuş olsa da, bizce halifenin bu kararı almasında etkili olan hususlardan biride Uzakdoğu ticaretinin Basra Körfezine kaydırılmak istenmesiydi. Zira böylece yeni Abbasî başkenti (Bağdat) ticari açıdan önemli bir canlılık kazanacaktı. Nitekim halife Ebu Cafer el-Mansur henüz daha bu isyan başlamadan önce hicri 145/762 yılında Bağdat'ın inşasına başlayıp, hicri 146 yılında ise beytülmalleri, hazineleri ve divanları Kûfe'den Bağdat'a naklettirip buraya "Medinetü's Selam" adını vermişti⁵⁹.

Ebu Cafer el-Mansur'un, Muhammed Nefsü'z-Zekiyye'nin isyanı ile uğraştığı süreç içerisinde Kulzüm limanı, Kızıldeniz üzerinde önemli bir ticaret limanı olma özelliğini devam ettiriyordu. Bunun yanı sıra İslam âleminin batısından gelen ticaret malları Ferema'dan Kulzüm'e, Kulzüm'den de Kızıldeniz aracılığıyla Şuaybe⁶⁰, Car, Cidde ve Yemen taraflarına naklediliyordu. Nitekim Kulzüm, Uzakdoğu ve Doğu Afrika taraflarından gelen gemilerin yüklerini boşaltmak üzere demirledikleri bir liman şehriydi⁶¹.

Kızıldeniz güzergâhının ticari ehemmiyetini kaybetmesine dair her ne kadar bir takım olumsuzluklar yaşanmış olsa da elbette bu sulardaki hareket devam etmiştir. Ancak bu hareketlilik büyük ölçüde Kulzüm gemileri olarak bilinen küçük gemilerin seyri ile sınırlı kalmıştır. Zira büyük çapta olmasa da Aden'e gelen Şark mallarının Mısır'a naklinde Kızıldeniz'in kullanımına

⁵⁸ Utku, *a.g.e.*, s. 538-539.

⁵⁹ Taberi, *a.g.e.*, c. 2, s. 614; Hatibu'l Bağdadî, *a.g.e.*, c. 1, s. 87-88; Belâzurî, *Fütüh*, s. 422; Philip Hitti, *a.g.e.*, c. 1, s. 449-50.

⁶⁰ Mekke'nin deniz kıyısında ve Cidde'nin yaklaşık 40 km. güneyinde kalan Şuaybe, Cidde'den daha eski bir geçmişe sahip olup, eski dönemlerde Uzakdoğu ve Doğu Afrika'dan gelen gemilerin yüklerini boşaltıp, su ve yiyecek ihtiyaçlarını temin ettikleri bir liman şehriydi. Cevad Ali, *el-Mufasssal fî Tarihi'l-Arab Kable'l-İslâm*, c. I-X, Beyrut, 1968, c. 8, s. 98

⁶¹ Salim, *Bahru'l Ahmer*, s. 13.

devam edilmekteydi. Güneyden gelen gemiler Afrika'nın ve Uzakdoğu'nun ürünlerini boşaltmak üzere özellikle Ayzab, Kusayr veya Kulzüm limanlarına demir atıyorlardı⁶².

“Halicü Emiri'l-Müminin” kanalının doldurularak Kızıldeniz ticaretine önemli bir darbe vurulmasına rağmen özellikle Fransa'nın Provence bölgesinde Rhône nehri kıyılarında yaşayan Yahudi tüccarlar⁶³ beraberlerinde getirmiş oldukları ürünlerle Kızıldeniz ticaretine bir nebze olsun canlılık katıyorlardı. İbn Hurdazbih'in kaydettiğine göre o dönemde “Razaniye Yahudileri” adı verilen bu tüccar topluluğu, doğu ile batı arasında kara ve deniz yollarını kullanarak ticaretlerini gerçekleştiriyorlardı. İbn Hurdazbih'in, köle⁶⁴, esir, ipek kumaş, işlenmiş deri, yaban eşeği, kürk ve kılıç ticaretiyle uğraştıklarını söylediği ve “Razaniye Yahudileri” diye tanımladığı bu tüccar kabilelerin takip ettiği karayolu Endülüs'ten (İspanya) hareketle Cebelitarık boğazını geçtikten sonra Tanca'ya, oradan ise İfrikiyye'ye (Tunus) ulaşıyordu. Daha sonra Mısır'a, oradan Remle'ye (Filistin), oradan Dımaşk'a (Şam), oradan Kûfe'ye, Kûfe'den ise çöl yolu takip edilerek önce Bağdat'a daha sonra ise Basra'ya geliyordu. Basra'dan ise kuzeye doğru gidilip ipek yolu takip edilerek Hindistan ve Çin taraflarına hareket ediliyordu. Uzak Doğuya has ürünlerle geri dönüş yolculuğuna çıkan bu tüccar zümresi, yanlarında getirdikleri ud, kafûr, misk ve tarçın gibi ürünleri Akdeniz'e taşıyıp kısmen İstanbul'daki Rumlara, kısmen de Frank kralının payitahtında satıyorlardı⁶⁵. Yine bunun yanı sıra Irak üzerinden Basra Körfezini veya Mısır üzerinden Kızıldeniz'i kullanarak denizyolu ile Hindistan'a kadar giden Razaniye tüccarları, özellikle Mısır'ın Feremâ ve Kulzüm şehirleri ile Aden'i kendilerine merkez edinerek İslam coğrafyasının birçok köşesine gidiyorlardı⁶⁶.

Mes'udî, Razaniye Yahudilerinin ticaretlerini gerçekleştirmek üzere geldikleri Feremâ'nın, özellikle 4. Hicri (miladi Onuncu asır) asırda oldukça

⁶² Utku, *a.g.e.*, s. 193,542-543.

⁶³ Adam Mez, *a.g.e.*, s. 534.

⁶⁴ Avrupa'daki köle ticaretini elinde bulunduran Yahudi tüccarlar, özellikle Slav kölelerini Almanya'dan İspanya'ya ve Provens ile İtalya'nın Akdeniz limanlarına nakletmekteydiler. Bu tüccarların, Batı Slav memleketlerinden gelen köleleri naklettikleri bir diğer güzergâh ise Prag-Polanya ve Rusya üzerinden doğruca Şark'a doğru uzanmaktaydı. Adam Mez, *a.g.e.*, s. 197-198.

⁶⁵ Ubeydullah b. Abdullah İbn Hurdâzbiḥ; *Yollar ve Ülkeler Kitabı* (çev. Murat Ağarı), İstanbul, 2008, s. 131; Ahmed b. Muhammed b. Fakih Hemedani, *Muhtasarı Kitâbi'l-Büldân*, (thk. Yusuf el- Hâdî), Beyrut, 1996., s. 270; Philip D. Curtin, *Kültürler Arası Ticaret*, (trc. Şaban Bıyıklı), İstanbul, 2008, s. 131; Adam Mez, *a.g.e.*, s. 534.

⁶⁶ İbn Hurdazbih, *a.g.e.*, s. 131; Hasan İbrahim, *a.g.e.*, c. IV, s. 265; Curtin, *a.g.e.*, s. 131; W. Heyd, *a.g.e.*, s. 70.

önemli bir ticaret şehri olduğunu ve tüm ülkelerden gelen ticari ürünlerin burada toplandığı bilgisini vermektedir⁶⁷.

Kızıldeniz, daha ziyade Mısır üzerinden gelen Avrupa mallarını doğuya taşıyor olmakla birlikte, Bizans - Mezopotamya - İran hattı üzerinden geçen kimi mallar da buradan geçmekteydi. Yine bölgeden geçen ve başta Bizans olmak üzere kuzey ülkelerinden doğuya yöneltile mallar arasında bal, balmumu, çeşitli kürkler, köleler, kumaşlar, boyalar, başta zeytinyağı olmak üzere çeşitli yağlar, gümüş levhalar ve balık mutfak eşyaları gibi işlenmiş madenler ve fildişi yer almakta idi. Müslüman ülkeler, Avrupa'dan yalnızca kürk ve deri almıyorlar; gemi inşaatında kullanılacak kerestenin bir bölümü ile silah yapımında kullanılan demiri de buradan getiriyorlardı. Bunlar karşılığında Avrupa da, Müslüman ülkelerden yalnızca lüks mallar ve gıda maddesi getirmiyor; aynı zamanda şap⁶⁸ gibi dokuma sanayinde gerekli⁶⁹ hammaddeleri de ithal ediyordu⁷⁰.

Nasıl ki Bağdat'ın gelişip adeta bir cazibe merkezi haline gelmesinde Basra Körfezi'nin ve Basra'nın büyük bir etkisi olmuşsa, Kızıldeniz'in en önemli liman şehirlerinden biri olan Kulzum'un gelişmesinde ise Fustat⁷¹ ayrı bir öneme sahiptir. Emeviler dönemine gelindiğinde burada Arap nüfusunun çoğunlukta olması ise buranın gelişmesinde bir diğer önemli etkendi⁷².

Hicri 3. yüzyılın ortalarına gelindiğinde Irak'ın güneyinde başlayan

⁶⁷ Ali b. Hüseyin Mes'ûdî; *et-Tenbîh ve'l İşrâf* (thk. Abdullah İsmail es-Savi), Kahire, 1938, s. 19.

⁶⁸ Bu madenin iki çeşidi vardır. Birisi şifa verici beyaz Yemen şapıdır, ikincisi ise, beyaz ve beyaz ile sarı karışımından meydana gelen Arap şapıdır. Ortaçağda bu madenin birçok yerde (Yemen, Anadolu, Azerbaycan, Hemedan, Sistan, Sudan, Sicilya Adası, Endülüs) ocakları vardı. Tuza benzeyen bu madenin birçok faydası bulunmaktadır. Boyacılar bir elbiseyi boyamadan önce mutlaka onu şapa batırırlardı. Ayrıca bu maden kimya çalışmalarında ve sürmelerin hazırlanmasında da oldukça önemliydi. Şapın boyası çok kalıcı olduğundan ve kolay kolay elbiselerden çıkmadığı için kumaş boyamasında çok değerliydi. Antikçağlardan beri bilinen ve boyacılar tarafından "billurzâcı" olarak da adlandırılan şap madeni, yalnız Batı Avrupa'daki boya endüstrisinde kullanılmaktaydı. Çünkü doğuda şapın kullanılmasına gerek bırakmayan başka boyalar biliniyordu. Geniş bilgi için bkz; Abdülhalik Bakır, *Ortaçağ İslam Dünyasında Madencilik ve Maden Sanayi*, Ankara, 2002, s. 173-177.

⁶⁹ Montgomery Watt, *İslâm Avrupa'da* (trc. Hulûsi Yavuz), İstanbul, 1989, s. 42.

⁷⁰ Utku, *a.g.e.*, s. 416.

⁷¹ Hz. Ömer döneminde Mısır'ı fetheden Amr b. Âs, eski Babilon civarında bölgedeki ilk İslâm şehri olan Fustat'ı kurdu (22/643). Şehirde Amr b. Âs Camii ve idare binası ile bunların etrafında Amr b. Âs'ın ordusundaki 5000 asker için kabilelerine göre ayrılmış semtler bulunuyordu. Geniş bilgi için bkz; C. H. Becker, "Kahire", *M.B.İ.A.*, c. 6, Eskişehir, 1997, s. 75-80.

⁷² Salim, *a.g.e.*, s. 15-16.

Zenci isyanı⁷³ Basra ve Vasıt gibi bölgeleri de içine alarak büyüdü. Bu ayaklanmanın hemen akabinde ise Fars, Bahreyn ve Yemen bölgelerinde Karmatiler baş göstermeye başladı. Basra Körfezi bölgesinin coğrafya, tabiat, dil, kültür ve insan bakımından birbirine çok yakın olması, bu mıntıka da ortaya çıkan herhangi bir fikrin ve görüşün çok çabuk bir şekilde diğer bölgelere de yayılmasını tetiklemiştir. Herhangi bir fikir veya hareket bu bölgede başladığı an gerek olumlu gerekse olumsuz tesirleri kendisini hemen diğer körfez mıntıkalarında da göstermiştir.

Abbasiler döneminde ortaya çıkan fikirlerin ve hareketlerin yayılma merkezi görevini Irak üstlenmişti. Bütün Basra Körfezi mıntıkasında baş gösteren Alevi, Zenci, İbaziyye, Karmatî ve diğer hareketlerin başlangıç noktası Irak olmuş ve bu hareketler çok çabuk bir şekilde diğer bölgelere de tesir ederek genişlemişti. Karmatilik denilen hareketin ilk başlangıç yeri Kûfe olmuş ve daha sonra bu hareket Bahreyn tarafına ulaşmıştı. İslâm mezhepleri arasında en çok ihtilafa sebep olan fırkalardan biri şüphesiz ki Şiiiliktir. Bu fırkanın mensupları zamanla kendi aralarında ayrılığa düşmüşler

⁷³ Abbasî hilafet merkezindeki karışıklığı görerek, devletin aciz ve zayıf kaldığı noktaları anlayan Ali b. Muhammet adlı kişi Hicri 255./869 yılda Basra'da bütün gücüyle tahriklere başlayıp, Basra'lının içinde bulunduğu çekişmelerden de istifade ederek isyana girişti. Büyük çiftliklerde çalışan Afrika'lı kölelerin perişanlığından da faydalanan Ali b. Muhammet, bu zenci köleleri de isyana teşvik ederek binlerce kişiyi kendisine katmayı başarmıştır. Hızlı bir şekilde Basra'ya ve civarına hâkim olan Ali b. Muhammet, hareketini Ahvaz, Curcan ve Kûfe taraflarına kadar genişletmeye muvaffak oldu. Onun bu hareketine başta Beni Temim olmak üzere birçok Arap kabilesi ve Bahreyn'den onunla birlikte gelen Arap'lar destek vermekteydiler. Abbasî hilafeti, bu isyanı bastırmakta oldukça aciz kalmış ve göndermiş olduğu ordular Hicri 258. yıla kadar her defasında mağlup olarak geri dönmek zorunda kalmıştır. Bunun üzerine zayıf bir kişiliğe sahip olan halife el-Mu'temid, Mekke'de bulunan el-Muafak lakaplı kardeşi Talha'dan yardım talep etmek zorunda kalmıştı. Muafak oldukça zeki biri olup, iyi bir komutan, idareci ve savaşçı bir kişiliğe sahipti. Muhammed b. Ali ile onun arasında yaklaşık 12 yıl süren mücadelenin ardından bu isyan hareketi ortadan (h. 270/884) kaldırılmıştır. Bu isyan hareketi yaklaşık onbeş yıl devam etmiştir. Sahibu'z-Zenc hareketi, gerek Abbasî hilafeti gerekse de İslam toplumu için, iktisadi, mali kayıplar bir tarafa, bunun yanı sıra, kan, gözyaşı, yıkım ve üzüntü bırakmıştı. Bu hareketin yaşandığı dönem içerisinde Basra'nın harap olduğu, birçok insanın öldürüldüğü ve yine bu dönemde Irak'ın yıkıcı depremlere maruz kaldığı zikredilmektedir. Ayrıca abartılı bir şekilde Muhammet b. Ali ve taraftarlarının elinde öldürülen insan sayısının milyona ulaştığını, Basra'da bir gün içerisinde 300.000 insanın katledildiği dile getirilmektedir. İsyana ilgili geniş bilgi için bkz; Mustafa Demirci, *Siyah Öfke (Ortaçağ İslam Dünyasında Zenci Kölelerin İsyamı 869-883)*, Konya, 2005; Ayrıca bkz; Taberi, *a.g.e.*, c. XI, s. 178 vd.; Mes'udî, *Mürücu'z-Zehab ve Me'adinü'l-Cevher fi't-Tarih*, (thk. Said Muhammed el-Hâm), Beyrut, 1997, s. 194; İbnu'l-Esir; *El-Kâmil fi't-Tarih*, c. 7, s. 290-291; Abdurrahman b. Ebî Bekr b. Muhammed Süyûtî,, *Tarihu'l-Hulefa* (thk. Muhammed Muhyiddin Abdülcebbar), Mısır, 1952, s. 364.

ve değişik şubelere ayrılmışlardı⁷⁴. Bu Şii fırkalardan biride İsmâilîlik⁷⁵. İsmâiliye fırkasının bir kolu olan ve Ehl-i Beyt sevgisini istismar ederek kurdukları gizli teşkilat sayesinde siyâsi nüfuz elde etmeyi amaçlayan ve neticede Sünnî akideyi ortadan kaldırmayı planlayan Karmatîlik hareketi, Kûfe, Bahreyn ve Suriye olmak üzere üç değişik bölgede ortaya çıktı⁷⁶.

286/899 yılında Bahreyn’de ikinci Karmatî hareketinin liderliğini yapan Ebu Said el-Cünnâbi, Irak’ın güney tarafına ve Irak ile Hicaz arasında gidip gelen kafilelere, Umman üzerine ve ardından da Basra ve Ahvaz üzerine hücum ederek, ordusunu Bağdat sınırlarına kadar dayandırdı. Karmatîler, insanları öldürmek ve içlerine korku salmakla, Irak bölgesin de meşhur olmuş ve onların takip ettiği bu acımasız siyaset, birçok insanın bu bölgeden hicret etmesine sebep olmuştur. Halife, bütün bu olanlar üzerine daha fazla dayanamayarak, Abbas b. Amr komutanlığında büyük bir orduyu buraya

⁷⁴ İ. A. Çubukçu; *Gazzali ve Batnîlik*, Ankara, 1964, s. 29.

⁷⁵ Bernard Lewis, “İsmâilîler”, *DİA*, c. V/2, İstanbul, 1977, s. 1120.

⁷⁶ N. Çağatay-İ.A. Çubukçu; *İslâm Mezhepleri Tarihi*, c. I, Ankara, 1965, s. 65-68. Karmat ya da Karmatî kelimesinin menşei hakkında çeşitli görüşler ileri sürülmüş ancak böyle anlaşılıyor ki bu kelime adını tarikatın kurucusu olan Hamdan b. Karmat’tan almıştır. Ancak bu şahsın adının Hamdan b. Eş’as olduğu da rivâyet edilmektedir. Kûfe yakınlarında kendi başına derviş hayatı yaşayan Hamdan, halkın yoksulluğu ve Abbâsîler’in ülkede meydana getirdiği baskıdan yararlanarak “ortak mülkiyet” anlayışını amaç edinen bir tarikat kurdu. Zenginlerin malını paylaşmayı ana ilke olarak benimseyen bu tarikat, kısa süre içinde bütün Irak’ta yayıldı. Nitekim beklenen ilk isyan Vasıt civarında (Kûfe) Hamdan ile başladı. Bkz; L. Massignon, “Karmatîler”, *DİA*, c. VI, İstanbul, 1977, s. 353.) Bu isyan özellikle her sene şahıs başına bir dinarlık yeni bir vergi konulmasına karşı bir tepki idi. Karmatîler’in bu hareketi yaklaşık olarak on sene sürmüştür (277-288/890-901). İkinci Karmatî hareketi ise Bahreyn’de ortaya çıkmış ve (286/899) Ebû Said el-Cünnâbi liderliğinde başlayan bu hareket, bedevilerden ve bu mezhebe bağlı olanlardan birçoğunun da desteğiyle bir hayli güç kazandı. Bkz; İbnü’l-Esir, *El-Kâmil fi’t-Tarih*, c. 7, s. 410. Neticede Bahreyn Ebû Said zamanında Karmatîler’in hâkimiyetine girdi. Ahsâ şehri ise müstakil bir devlet haline geldi. Bkz; İbnü’l-Esir, *a.g.e.*, c. 8, s. 74. İsmâiliye mezhebinin imamlarından olan Dâi Ebu Zekeriyya Yahya b. Ali Et-Temimi’nin çalışmaları sayesinde İsmâiliye mezhebinin taraftarları sürekli çoğalmaktaydı. Karmatîler, davetçilerini Basra Körfezi muntıkalarına yollayarak onları başlattıkları bu harekete destek olmaya çağırıyor ve özellikle Bahreyn bölgesindeki Karmatî davetini yüklenen Ebu Said el-Cünnâbi, yapmış olduğu propagandalarla, Bahreyn’in baş şehri olan Hacer hariç, bütün Bahreyn’i ele geçirerek burada çok sayıda taraftar topladı. Bkz; İbn Kesir, *El-Bidaye ve’n-Nihaye*, (çev. Mehmet Keskin), c. XI, İstanbul, 1994, s. 150. Karmatîlerin Bahreyn’de bu şekilde yayılmaları ve güçlenmeleri, burada ki Abbâsî valisini (el-Abbas b. Amr el-Ganavi) rahatsız etti ve onun bu bölgeye bir ordu sevk etmesine neden oldu. Ancak gönderilen bu ordu Ebu Said el-Cünnâbi tarafından mağlup edildi ve ardından El-Cünnâbi, bu bölgedeki et-Temimi’yi de tasfiye ederek kontrolü tamamen kendi eline alıp, hicri 286/899 yılında bağımsız bir devlet kurdu. Bkz; Aydın Çelik, *Kuruluş Dönemi Fatımîler Devleti (909-969)*, Ankara, 2007, s. 101.

göndermiş ancak bu ordu, içerisinde meydana gelen problemlerden dolayı bir sonuç alamadan geri dönmek zorunda kalmıştır⁷⁷.

Ebu Said el-Cünnâbi'nin öldürülmesinin ardından onun yerine kardeşi Ebu Tahir Süleyman (917-934) geçti⁷⁸. Onun döneminde karışıklıklar daha da artınca o, bundan faydalanarak Basra'yı ele geçirip, ticaret ve hac kabilelerinin yollarını kontrolü altına aldı. Nitekim Mekke yolunun Karmatiler tarafından tehdit edilmesi sebebiyle Müslümanlar o yıl haclarını edâ edemediler⁷⁹. Bu gelişme üzerine Abbasî halifesi el-Muktedir, iki kez ordu hazırlayıp yollamasına rağmen Ebu Tahir Süleyman'ı durdurmak için başarılı bir sonuç alamadı. Özellikle Abbasîlerin yolladığı ikinci ordunun mağlup edilmesinden sonra, Ebu Tahir'e bağlı kuvvetler bu ordunun geri kalanını Bağdat'a kadar kovaladı ancak buraya girmeyip sadece Kûfe şehrini ele geçirdi. Daha sonradan Hicaz'a (Mekke) hücum (929) eden Ebu Tahir, Mekke'de birçok insanı katledip, Zenzem kuyusunu toprakla ve insan ölüsüyle doldurarak, Haceru'l-Esved'i yanına alıp Bahreyn'e (Hacer'e) geri çekildi⁸⁰. Haceru'l-Esved'in uzun bir süre Karmatiler'in elinde kaldığı ve Ebu Tahir Süleyman'ın ölümünden (934) yıllar sonra Fatimî halifesi Mansur'un hususi emri ile Mekke'ye iade edildiği (951) zikrolunmaktadır⁸¹.

Hiç şüphesiz gerek Zencilerin isyanı gerekse Karmatilerin çıkarmış oldukları kargaşalıklar özellikle Basra Körfezinin Uzakdoğu ile gerçekleştirdiği ticareti önemli ölçüde sekteye uğrattı. Buna karşın özellikle Abbasîler döneminde ihmal edilmiş olan Kızıldeniz ticareti ise Mısır'daki Müslüman yöneticiler tarafından sistemli bir şekilde geliştirilmeye çalışıldı. Kızıldeniz ticaretinin gelişmesine dair en sistemli çalışmayı her ne kadar Fâtımîler yürütmüş olsa da, onlardan önceki yönetimlerde bu politika çerçevesinde birtakım çalışmalar yaptılar. Örneğin Tolunoğulları devletinin kurucusu olan Ahmet b. Tolun (868-884) döneminde Mısır filosu güçlendirilmiş ve Müslüman tersanelerin en gelişmiş olan Fustat'taki tersane yeniden inşa edilmiştir⁸². Kızıldeniz ticaretinden büyük kazançların elde edildiği ve bu gelirlerin Mısır'daki birçok esere yansıtıldığı Tolunoğulları döneminde, ticaret için çok sayıda gemi tahsis edilerek bu

⁷⁷ İbn Kesir, *El-Bidaye ve'n-Nihaye*, c. 11, s. 153.

⁷⁸ İbn Kesir, *a.g.e.*, c. 8, s. 74.

⁷⁹ İbn Kesir, *a.g.e.*, c. 8, s. 122, 131-132.

⁸⁰ İbn Kesir, *a.g.e.*, c. 8, s. 173-174; İmâdüddin İsmail b. Ali Ebu'l Fidâ, *El-Muhtasar fi Ahbari'l-Beşer*, Kahire, 1966, c. II, s. 74; Aydın Çelik, *Kuruluş Dönemi Fatımîler*, s. 103.

⁸¹ İbn Kesir, *a.g.e.*, c. 8, s. 417. Karmatiler'in Basra Körfezi, Irak, Şam ve Mısır bölgesinde yapmış oldukları tahribat ile ilgili geniş bilgi için bkz; Makrizi, *Hitat*, c. I, s. 204-265.

⁸² Utku, *a.g.e.*, s. 195; Hasan İbrahim, *İslam Tarihi*, c. 4, s. 222.

gemiler korsan saldırılarına karşı donanmalar ile koruma altına alınmıştır. Kızıldeniz'deki ticari hareketliliğin artışı ile birlikte çok sayıda Yahudi tüccar topluluğunun yanı sıra Fars ve Irak bölgelerinden de birçok tüccar tekrar bu bölgeye akın ettiler. Özellikle bu tüccarlardan biri olan Irak'lı Ebu Bekr Muhammed b. el-Mâzerâî adlı tacir oldukça büyük bir servet (yıllık geliri 400.000 Dinar) sahibiydi. Rivayete göre yaklaşık 21 kez hac'ca giden el-Mezeratî her seferinde yaklaşık 100 bin dinarı Hicaz'da infak ediyor, geri dönüş yolculuğunda ise buradan satın aldığı elbise, koku, baharat, şekerleme, yağ, hububat vs. gibi ürünleri 90 bin deve ve 400 araba'ya yükleyerek beraberinde memleketine götürüyordu. Öyle ki bu kişi Hicaz bölgesine her geliş gidişinde, oradaki esnaf bir anda servete kavuşuyordu⁸³.

Mısır'da Tolunoğullarının ardından hüküm süren bir diğer Türk devleti olan İhşidiler döneminde (935-969) ise Mısır'la doğu dünyası arasında yürütülen ticarete çok sayıda Şam'lı Yahudi tüccar Mısır'a gelerek bölgenin canlanmasına katkıda bulunmuşlardır. Özellikle Şam'dan gelen tüccarlar arasında yer alan Yakub b. Killis adlı tacir bunların en tanınmış olanıydı. Hicri 331/944 yılında Mısır'a gelerek Fustat'ta yaşamaya başlayan bu tacir, zenginliği vasıtasıyla Muhammed b. El-İhşid b. Tuğc'un (935-946) veziri Kafûr ile yakınlık kurmuş ve zamanla Kafûr'un taciri olarak anılmıştır⁸⁴. Yine aynı dönemde Uzakdoğu ile yaptığı ticaret sayesinde oldukça büyük bir servet edinen Affan b. Suleyman el-Bezzaz adlı tacir, öldüğünde geriye çok büyük bir servet bırakmış ve bunun yaklaşık 100 bin dinarına Muhammed b. İhşid, el koymuştur⁸⁵. Bu dönemde özellikle Fustat çarşıları, başta amber olmak üzere Uzakdoğu'nun ticari malları ile adeta dolup taşmıştır. Amber sevgisiyle bilinen Muhammed b. El-İhşid b. Tuğc'a bu dönemde çok miktarda amber hediye edildiği, öyle ki, Muhammed'in ölümünden sonra da geride çok miktarda amber bıraktığı söylenilmektedir⁸⁶.

Hicri 4./10 yüzyılın ortalarına gelindiğinde Karîm ticareti⁸⁷ ile Mısır ticareti arasında ortaklaşa bir hareket olduğunu görmekteyiz. Aynı zamanda

⁸³ Salim, *a.g.e.*, s. 17; Adem Mez, *a.g.e.*, s. 539.

⁸⁴ Salim, *a.g.e.*, s. 17-18.

⁸⁵ Salim, *a.g.e.*, s. 18.

⁸⁶ Utku, *a.g.e.*, s. 195; Salim, *a.g.e.*, s. 17-18.

⁸⁷ İlk olarak ne zaman ortaya çıktıkları tam olarak bilinmeyen, ancak muhtemelen Fâtımî döneminde teşekkül etmiş olan bu tacir sınıfının, kayıtlara ilk geçtiği tarihin m. 1181 olduğu yönünde görüşler öne sürülse de, faaliyetlerinin bunun öncesine, 456/1063 yılına kadar uzandığı tahmin edilmektedir. "Tüccari'l-Kârim", "Kârimî", "Ekârim", "Kârimiyye" gibi isimlerle anılan ve ağırlıklı olarak baharat ticareti ile uğraşan bu tüccar tabakasının nasıl doğduğu ve bunlara verilen Kârimî isminin nereden geldiği pek bilinmemektedir. Bu tacir taifesinin aslen batı Sudan'daki Karim bölgesine nispet eden yaklaşımlar vardır. Ancak

kârim ticaretine el koymak amacıyla iki ticari denizyolu güzergâhının oluşturulduğunu görmekteyiz. Bu yollardan ilki Basra Körfezi yoludur. Bu yol, Karmatilerin faaliyetleri, Zenclilerin isyanı ve ardından da Abbasîler'e karşı mezhebi bir çatışma içerisinde olan Fâtımîler'in ortaya çıkışı ile birlikte eski cazibesini yitirmeye başlamıştır. Bir diğer güzergâh olan Kızıldeniz yolunun ise hicri 4. Yüzyılın başlarından itibaren yıldızı parlamaya başlamıştır. Bu nedenle Kızıldeniz'e bakan sahil şeridi boyunca birçok önemli ticari merkez ortaya çıkmaya başlamıştır. Bu merkezlerin en önemlilerinden biri Kızıldeniz'in doğu kıyısında bulunan Cidde ve el-Sırrayn limanları olmuştur. Batı sahil şeridinde ise Ayzab ve el-Kusayr limanları yer almaktaydı. Daha önce Kuzey Afrika'da (Mağrib) bulunan Fâtımîler'in tedrici bir şekilde Mısır'a intikalleri ile birlikte Mısır daha önce Irak'ın sahip olduğu konuma yükselmiştir. Neticede Mısır'ın Kızıldeniz üzerindeki en önemli limanlarından biri olan Ayzab ve el-Kusayr gibi önemli limanlar ortaya çıkmıştır⁸⁸.

SONUÇ

Abbasîlerin ilk dönemlerinde uygulamış oldukları iktisadi politikalardan en fazla etkilenen bölge hiç şüphesiz Mısır ve beraberinde Kızıldeniz oldu. Bu dönemde Mısır, halifelğe tabi iken dış ticareti sınırlı ve cılız bir seviyeye gelmişti. Dış ticaret, ağırlıklı olarak diğer İslam devletleri ile kısmen de Bizans'la yapılan alışverişlerden ibaret kalmıştı. Özellikle de Kulzüm gibi Kızıldeniz'in önemli limanları, ancak Hicaz'la sürdürdükleri hac seferleri ve zahire nakliyatı münasebeti sayesinde ayakta kalabilmişlerdir. Arabistan dışındaki yerlerle temaslar İslam öncesi döneme nispetle büyük ölçüde azalmıştır. Mısır, VIII. asırdan itibaren İslam âlemi ile Uzakdoğu arasında yeniden canlanan ve büyük ölçüde Basra, Ubülle, Hürmüz, Siraf gibi önemli merkezlerde gelişen ticaretten yeterince nasiplenememiştir. Bununla birlikte Kızıldeniz ve Mısır'ın dünya ticaretinden kopuş süreci, Mısır'da müstakil bir devletin doğuş ve yükselişi ile tersine dönmeye başladı. Mısır'ın İslam sonrası ilk müstakil ve muhtar hâkimi olan Türk asıllı kumandam Ahmet b. Tolun, doğu ticaretine Mısır'ı da katmak ve memleketin halifelğe olan

Kârimî isminin daha sonraları Mısır'da deniz aşırı buhur ve baharat ticareti (tevabil) yapan herkes için kullanılmaya başlanıldığı da ifade edilmektedir. Bununla birlikte Karim isminin, esasen Hindistan'da doğduğu, Hintçe meslek ve iş anlamına gelen "kâr" ile deniz anlamına gelen "im" kelimelerinden oluştuğu ve tamlamanın "deniz taciri" anlamına geldiği üzerinde de durulmuştur. Bu tüccarlar ile ilgili geniş bilgi için bkz; Utku, *a.g.e.*, s. 384. Ayrıca bkz; Atıyye, *a.g.e.*, s. 91-92, 101; Curtin, *a.g.e.*, s. 144; Aydın Çelik, *Fatimîler Döneminde Kahire Şehri*, s. 228.

⁸⁸ Salim, *a.g.e.*, s. 18-19.

iktisadi bağılılığını azaltmak gayesiyle çeşitli girişimlerde bulundu; ancak bu çabalar onun ölümü ile son bulmuştur. Onun ardından gelen diğer Tolunoğulları ile İhşidiler, Abbasîler'e devamlı surette meydan okuyacak kadar kuvvetli olamamışlardır. Bununla birlikte, Avrupa'nın, Uzakdoğu'nun mallarına olan talebinin artmaya başlaması ve Mısır'ın bu talebe aracılık etme imkânının çoğalması, Mısır ve Kızıldeniz lehine yaşanacak gelişmeler için müspet bir ortam hazırlamıştır⁸⁹. Nitekim Kuzey Afrika'da (Mağrib)⁹⁰ kurulan Fâtımîler Devleti 969'da Mısır'ı fethedip başkentlerini Kahire'ye taşımakla birlikte⁹¹, bu durum, sadece Bağdat'taki Abbasîlerden büyük bir eyaleti alıp götürmekle kalmadı, aynı zamanda Mısır'ın kıtalar arası ticarete yeni geçit olmasını sağladı. Evvelce ağırlıklı olarak Mezopotamya ve Basra Körfezi üzerinden yapılan uluslar arası ticaret böylelikle Mısır ve Kızıldeniz üzerine kaymaya başladı. Mısır'a intikal eden Fâtımîler Abbasîlerle olan siyasi rekabetleriyle birlikte doğu-batı ticaretini, karayolları ve Kızıldeniz'den geçen deniz güzergâhına yönlendirme politikaları, Basra Körfezi ticaretine önemli ölçüde darbe vurmuş ve Abbasîleri ekonomik anlamda zor durumda bırakmıştır.

Fâtımîlerce fethedilen Mısır'ın, "İslam tarihinde ilk defa Bağdat'a sureten dahi bağlı olmayan bir hanedan" tarafından idare edilmeye başlandığından ve "İslam dünyasına hâkim olmak bakımından Abbasîlerle rekabete girişecek olan hür ve müstakil bir devletin merkezi" haline geldiğinden bahseden müellifler, Fâtımî halifelerinin, Sünnî rakiplerine karşı üstünlüğü harp ve diplomasiden ziyade, Şii propaganda ve ticaret ile sağladıklarına dikkat çekmektedirler⁹². Abbasîler gibi dini bir hareketle ve gizli bir propaganda teşkilatından istifade ederek iş başına gelen Fâtımîler, iktidara geldikten sonra bu teşkilatla olan bağlarını kesmemiş ve onları devletin yüksek siyasetinde bir araç olarak kullanmaya devam etmişlerdir. Ayrıca "Dâi'd-duat" denen propaganda reislerinin, ordu ve idare teşkilatı yanında rejimin üçüncü esas direğini oluşturmaları da bunu göstermektedir. Kahire'deki Dâi'd-duat'ın idaresi ve talimatı doğrultusunda faaliyetlerine başlayan Şii Fâtımîlerin Abbasîler karşısında devletlerini iyileştirme ve kalkındırma yönünde teşebbüslerde bulunmaları, mezhebi bir egemenliğin gerçekleştirilmesinin hedeflendiği yönünde bir imaj yansıtmışsa da, esasında

⁸⁹ Utku, *a.g.e.*, s. 346-347.

⁹⁰ Kuzey Afrika (Mağrib) coğrafyası ile ilgili geniş bilgi için bkz; Aydın Çelik, *Kuruluş Dönemi Fatimiler*, s. 1 vd.

⁹¹ Geniş bilgi için bkz; Aydın Çelik, *Kuruluş*, s. 223-228.

⁹² N. Ş. Utku, *a.g.e.*, s. 196; Bernard Lewis, "Fatimiler ve Hindistan Yolu", *İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Mecmuası*, XIV/1-4, İstanbul, (Ekim-1949-Temmuz 1950), s. 350.

bu hareket, büyük ölçüde iktisadi bir dürtüyle şekillenmiş olup, Abbasi hilafeti için ciddi bir tehdit oluşturmuştur⁹³. Neticede Basra Körfezi'nde ticari amaçla kurulmuş birçok liman şehri bütün bu süreçten olumsuz yönde etkilenmiş ve hatta bazı liman şehirleri terk edilmiştir. Fâtımîler ile birlikte önemli bir aşama kaydeden ve güvenli bir hale gelen Kızıldeniz ise, ticari öneminin yanı sıra, Kuzey Afrika taraflarından Hicaz bölgesine yolculuk yapacak olan hacı adaylarının da önemli bir güzergâhı haline gelmiştir. Kızıldeniz'in daha önce sahip olduğu ticari ve stratejik üstünlüğünü tekrar ele geçirmesi, hicri 4. yüzyıl başlarında Mısır'da kurulan Fâtımî hilafetini bu ticaretten faydalanmak için adeta tetiklemiştir. Özellikle de o dönemde Basra Körfezinin daha önce sahip olduğu ticari ehemmiyetini Irak ve İran'daki harp ve karışıklık ortamının etkisiyle kaybetmiş olması, Kulzüm'den sonra gelen Ayzab ve el-Kusayr gibi limanların büyük bir önem kazanmasına katkı sağlamıştır⁹⁴.

KAYNAKÇA

- ALİ, Cevad; *el-Mufasssal fi Tarihi'l-Arab Kable'l-İslâm*, c. I-X, Beyrut, 1968.
- BAĞDADÎ, Ebu Bekr Ahmet b. Ali Hatip; *Tarih Bağdad*, c. I, Kahire, 1951.
- BAKIR, Abdulhalik; *Ortaçağ Tarih ve Medeniyetine Dair Çeviriler I*, Ankara, 2008.
- BAKIR, Abdulhalik; *Ortaçağ İslam Dünyasında Taş ve Toprak, Ma'mulleri Sanayi*, Ankara, 2001.
- BAKIR, Abdulhalik; *Ortaçağ İslam Dünyasında Madencilik ve Maden Sanayi*, Ankara, 2002.
- BAKIR, Abdulhalik; Deri, Tahta ve Kağıt Sanayi, *Belleten*, Sa. 242, C. LXV, (Nisan 2001).
- BAKIR, Abdulhalik, "Basra", *DİA*, c. 5, İstanbul, 1992.
- İBNİ BATÛTA, Muhammed b. Abdullah; *İbn Batûta Seyahatnamesi*, (çev. Mümin Çevik), İstanbul, 1993.
- BECKER, C. H; "Kahire", *M.B.İ.A.*, c. 6, Eskişehir, 1997.
- BELÂZURÎ, Ahmet b. Yahya; *Fütûhu'l-Buldan*, (çev. Mustafa Fayda), Ankara, 2002.
- BİLGE, Mustafa L.; "Hürmüz", *DİA*, c. 18, İstanbul, 1998.

⁹³ N. Ş. Utku, *a.g.e.*, s. 196.

⁹⁴ Salim, *a.g.e.*, s. 19-20.

CAHZ, Ebu Osman Amr b. Bahr; *Kitabul Tebsir Bil Ticare*, (thk. Hasan Hüsnü Abdul Vehhab), Beyrut, 1966.

CURTIN, Philip D., *Kültürler Arası Ticaret*, (trc. Şaban Bıyıklı), İstanbul, 2008.

ÇAĞATAY, Neşet; *İslam Dönemine Dek Arap Tarihi*, Ankara, 1989.

ÇELİK, Aydın, *Kuruluş Dönemi Fatımiler Devleti (909-969)*, Ankara, 2007.

ÇELİK, Aydın, Fâtımilerin Hicaz Politikası, *Fırat Üniversitesi Orta Doğu Araştırmaları Dergisi*, C. VI, Sa. 2, Elazığ, 2010.

ÇUBUKÇU, İ. A. ; *Gazzali ve Batnîlik*, Ankara 1964.

DEMİRCİ, Mustafa; *Siyah Öfke (Ortaçağ İslam Dünyasında Zenci Kölelerin İsyanı 869-883)*, Konya, 2005.

ED-DÛRÎ, Abdulaziz; *Tarihul Irakul İktisadi Fi Karnil Rabi'a el-Hicri*, Beyrut, 1974.

ED-DÛRÎ, Abdulaziz; *İslam İktisat Tarihine Giriş*, (çev. Sabri Orman), İstanbul, 1991.

EL-FEVZÎ, Atıyye; *Ticaretu'l Mısr Fi'l Bahril Ahmer: Munzu Fecri'l İslam Hatta Sûkutu'l Hilafetil Abbasiyye*, Kahire, 1976.

EBU'L FİDÂ, İmâdüddin İsmail b. Ali; *El-Muhtasar fi Ahbari'l-Beşer*, c. II, Kahire, 1966. GOEJE, M. J. De; "Arabistan" *M.B.İ.A.*, c. I, İstanbul, 1978.

HASAN, İbrahim Hasan; *İslam Tarihi* (çev. İsmail Yiğit), c. I-VI, İstanbul, 1987.

EL-HAMEVÎ, Ebu Abdullah Şihâbeddîn Yâkût; *el-Mucemu'l-Büldân*, Beyrut, 2008. HARTMANN, Martin; "Car", *DİA*, c. III, İstanbul, 1988.

İBN HAVKAL, Ebü'l-Kasım; *Kitabu Sureti'l-Arz*, Beyrut, ts.

HEMDANÎ, Hasan b. Ahmed b. Yakub; *Sıfatu Cezîretü'l-'Arab*, Kahire, 1953.

HEMEDANÎ, Ahmed b. Muhammed b. Fakîh; *Muhtasarü Kitâbi'l-Büldân*, (thk. Yusuf el- Hâdî), Beyrut, 1996.

HEYD, W. ; *Yakın Doğu Ticaret Tarihi* (çev. Enver Ziya Karal), Ankara, 2000.

HINZ, Walther; *İslamda Ölçü Sistemleri*, (çev. Acar Sevim), İstanbul, 1990.

HİTTİ, Philip K. ; *Siyasi ve Kültürel İslam Tarihi*, (çev. Salih Tuğ), c. I-IV, İstanbul, 1989.

HONIGMANN, E. ; "Kulzüm" *DİA*, c. VI, İstanbul, 1967.

HORANÎ, George Fadlo; *el-Arab ve'l Milahe fi'l Muhtil Hind* (trc. Seyyid Yakup Bekr), Kahire, 1958.

KRAMERS, J. H. ; "Ubulla", *M.B.İ.A.*, c. XIV, Eskişehir, 1997.

LEWIS, Bernard; "İsmâîlîler ", *DİA*, c. V/2, İstanbul, 1977.

LEWIS, Bernard "Fatimiler ve Hindistan Yolu", *İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Mecmuası*, XIV/1-4, İstanbul, (Ekim-1949-Temmuz 1950), s. 350.

LOMBARD, Maurice; *İlk Zafer Yıllarında İslâm* (trc. Nezh Tuncel), İstanbul, 1983. İSTAHRÎ, Ebu İshak İbrahim b. Muhammed; *el-Mesâlik ve'l-Memâlik*, Kahire, 1961.

MAKDÎSÎ, Muhammed b. Ahmed b. Ebu Bekr; *Ahsenü't tekâsîm fi mâ'rifeti'l-ekâlîm*, (nşr. . Muhammed Ali Baydoun), Beyrut, 2003.

MAKRÎZÎ, Takiyuddin Ahmed b. Ali; *Kitâbü'l-mevâiz ve'l-i'tibâr bi-zikri'l-hutat ve'l-âsâr*, c. I, Beyrut, ts.

MASSIGNON, L. ; "Karmatiler", *DİA*, c. VI, İstanbul, 1977.

MES'ÛDÎ, Ali b. Hüseyin; *et-Tenbîh ve'l İşrâf* (thk. Abdullah İsmail es-Savi), Kahire, 1938.

MES'ÛDÎ; *Mürücu'z-Zeheb ve Me'adinü'l-Cevher fi't-Tarih*, (thk. Said Muhammed el-Hâm), Beyrut, 1997.

MEZ, Adam; *Onuncu Yüzyılda İslam Medeniyeti-İslam Rönesansı*, (trc. Salih Şaban), İstanbul, 2000.

MISRÎ, Hüseyin Ali; *Ticâretü'l-'Irak fi'l-'Asri'l-'Abbâsî*, İskenderiyye, 1982.

MÎGUEL, Andre; *İslam ve Medeniyeti* (çev. Ahmet Fidan-Hasan Menteş), c. I, Ankara, 1991.

MUTEVELLÎ, Muhammed; *Havz'ul Halic'ul Arabî*, Kahire, 1970.

KAL'ACÎ, Kadri; *El Halicul Arabî*, Beyrut, 1965.SALÎM, Seyyid Abdulaziz; *El-Bahru'l Ahmer Fi Târihi'l İslâmî*, İskenderiye, 1993.

SALÎM, Seyyid Abdulaziz; *El-Asru'l Abbasîl Evvel*, İskenderiye, 1977.

İBN SERAÎ, Hammad Muhammed; *el-Alâkatul Hadâriye Beyne Mıntakat'ul Halicul Arabî ve Şibhul Kâratu'l Hindiyeye ve Cenubî Şark Asyâ*, Riyad, 2006.

SÜYÛTÎ, Abdurrahman b. Ebî Bekr b. Muhammed; *Tarihu'l-Hulefa* (thk. Muhammed Muhyiddin Abdülcebbar), Mısır, 1952.

SÜYÛTÎ, *Hüsnü'l Muhâdara Fi Târihi Mısır ve'l Kahire* (nşr. Muhammed Ebü'l-Fazl), c. II, Kahire, 1967.

ŞAKÎR, Muhammed; *Tarihu'l Halici'l-Arabî*, Amman, 2003.

EŞ-ŞÂMÎ, Ahmed; Körfez ve Uzak Doğu Ülkeleri Arasındaki Ticari Münasebetler Ve Bu Münasebetlerin Orta Çağ Medeniyetine Etkileri (çev. Aydın ÇELİK) *Türk Dünyası Araştırmaları Dergisi*, Sa. 134 (Ekim 2001) s. 101.

TABERÎ, Muhammed b. Cerîr; *Târîhu't-Taberî "Tarîhu'l-Umem ve'l-Mulûk"* (thk. Muhammed Ebu'l Fadl İbrahim), Beyrut, 1962.

Tudelalı Benjamin-Ratisbonlu Petachia; *Ortaçağda İki Yahudi Seyyahın Avrupa, Asya ve Afrika Gözlemleri*, (trc. Nuh Aslantaş), İstanbul, 2001.

UTKU, Nihal Şahin; *Kızıldeniz'de Denizcilik, Ticaret ve Yerleşim (VII. –XI. Yüzyıllar)*, İstanbul, 2005.

WALKER, J. ; "Süveys", *DİA*, c. II, İstanbul, 1979.

WATT, Montgomery; *İslâm Avrupa'da* (trc. Hulûsi Yavuz), İstanbul, 1989.

WILSON, Arnold T.; *The Persian Gulf*, Londra, 1959.

YA'KUBÎ, Ahmed b. İshâk b. Cafer; *Kitabul Buldan* (trc. Murat Ağarı), İstanbul, 2002.

ZEYDAN, Corci; *İslam Uygarlıkları Tarihi*, (çev. Nejdet Gök), c. I, İstanbul, 2004.