

KIZILDENİZ'İN KAYBOLAN LİMAN ŞEHİRLERİ Şuaybe – Car – Kulzüm – Ayzab

THE LOST PORT CITIES OF THE RED SEA Shuaiba – Jar – Qulzum - Aydhab

Yrd. Doç. Dr. Nihal ŞAHİN UTKU¹

ÖZET

Bu çalışma, Kızıldeniz sahilinde kurulmuş, ancak zaman içinde yok olmuş limanların kısa tarihlerinden hareketle gelişimleri ve düşüşlerini ele almakta ve özellikle kayboluşlarını belirleyen ortak dinamikleri ortaya koymaktadır. Şüphesiz ki, her liman şehrinin kendine has bir gelişim ve gerileme süreci ve bu süreci etkileyen gerekçeleri vardır. Bununla birlikte gelişme sürecinde özellikle Doğu ile Batı arasındaki baharat ticaretinin kendi serüveni ile İslam dünyasının merkezi olan kutsal şehirlere ulaşım ve bu beldelerin işşesi, iki ana tema olarak karşımıza çıkmaktadır. Bölgeler arası transit ticaretin güzergâhı ve hacmindeki değişimler, bu limanların kaderlerini de belirlemiştir. Büyüme dönemlerinde bu limanların coğrafi ve iklimsel özellikleri çok ön plana çıkmamış, ancak gerileme sürecinde bu unsurlar kendilerini belirgin bir şekilde hissettirerek, limanların kayboluşlarında etkili olmuşlardır.

Anahtar Kelimeler: Kızıldeniz, Liman, Şuaybe, Car, Kulzüm, Ayzab.

Jel Kodları: N35, N55, N75, N95.

ABSTRACT

This study looks into the development and the fall of the abandoned port cities of the Red Sea by analyzing the short history of these cities and tries to understand the dynamics especially behind their fall. There is no doubt that each port has its own story of growth and downfall and its own reasons behind these developments. But it is seen that two dynamics, namely the history of the spice trade between the East and the West and the need for transportation to and feed the holy cities of Islam, have especially been important in the growth of these ports. The changes in the route and the volume of the inter-regional trade have shaped the destiny of these cities. During the growth phase, the geographical and the climatic features of these ports have not been very significant, but these factors are seen to be instrumental during the decline of these cities and in their final abandonment.

Key Words: Red Sea, Ports, Shuaiba, Jar, Qulzum, Aydhab.

JEL Codes: N35, N55, N75, N95.

1. GİRİŞ

Sanayileşme öncesi dönemde insan toplulukları tabii kaynaklar ve ticaret yolları etrafında öbekleşmiş, şehirleşmiş ve medenileşmiştir. Kasaba ve şehirlerin gelişimi ve düşüşleri, büyük ölçüde semerelerini yedikleri tabii kaynaklar ve ticaret yolları ile ilişkileri çerçevesinde belirlenmiştir. Ticaretin şekil veya yön değiştirmesi, bir taraftan o ticaretin güzergâhından beslenen şehirleri etkilerken, diğer taraftan da şehirlerin, üzerlerinden geçen

¹ Marmara Üniversitesi, İlahiyat Fakültesi, İslam Tarihi ve Sanatları Bölümü, nihlutku@yahoo.com

ticarete sunabilecekleri hizmetlerin çeşitliliği, kalitesi ve fiyatı değiştikçe ticaretin yönü ve hacmi de değişmiştir.

Bu tür yükseliş ve düşüşlerin en çok yaşandığı bölgelerden biri de Kızıldeniz havalisidir. Zira bugün dahi dünyanın en tehlikeli ve zorlu deniz güzergâhlarından biri olarak bilinen Kızıldeniz, bu meşum şöhretine rağmen tarih boyunca Asya ile Avrupa'yı bağlayan en önemli ticaret yollarından biri olmuştur. Ancak bölgenin her dönemde aynı önemi taşımadığı, şaşkıncı bir değişkenlik gösterdiği görülmektedir. Bölge, kimi zaman bu denizin kontrolünü elinde tutmak isteyen büyük devletlerin mücadelesine sahne olmuş; kimi zaman da hac yolu olması dışında, yerel ticaret ve balıkçılık hariç, kullanılamaz hale gelmiştir.

Bu makale, Kızıldeniz'in inişli çıkışlı tarihi içinde kendilerine İslam tarih kaynaklarında yer bulmuş, ancak daha sonra gelişen dinamikler karşısında ayakta kalamayıp kaybolmuş limanların, kaynaklardaki anlatımlardan hareketle, ortak kaderlerini incelemektedir.

Şüphesiz ki, söz konusu yükseliş ve düşüşlerin geçmişi İslami dönemle sınırlı değildir. Örneğin, hem Nabatiler hem de Mısır'ın Helen yöneticileri olan Batalime için önemli bir liman görevi gören Kızıldeniz'in Arabistan sahilindeki kasabalarından biri olan Leuce Come de, daha sonraki dönemde bölge üzerinde hakimiyet kuran Roma'nın Mısır sahillerini ön plana çıkarmasıyla önemini yitirmiş ve zaman içinde de yok olmuştur. Bununla birlikte, incelediğimiz dönem itibarıyla kaynaklarda yer alan, ancak sonraki dönem kaynaklarına girmemiş olan Kulzüm, Ayzab, Şuaybe ve Car limanları, benzerlikleri ve farklılıklarıyla çalışmamıza konu olmuştur. Yine bu çerçevede antik dönemden beri bölgenin bilinen başlıca limanlarından biri olan ve İslam tarihi boyunca çeşitli gelişmelere ev sahipliği yapan Eyle de, XIX. yüzyıl sonlarına gelindiğinde 50 hanelik bir köy kadar küçülmüşse de (Musil, 1988:420; Fehmi, 1973:141), daha sonra hem Ürdün hem de İsrail'in Kızıldeniz'e açılan tek kapısı olması sebebiyle bir tarafta Eilat, diğer tarafta Akabe olarak gelişerek yok olmadığı için makalenin kapsamına alınmamıştır.

2. KAYBOLAN DÖRT LİMAN ŞEHRİNİN TARİHİ GELİŞİMİ

2.1. Şuaybe

Yukarıda ismi geçen dört liman arasından ilk olarak silinen Şuaybe'nin kaderi, esasında İslam'ın yükselişiyle bağlantılıdır. Limanı "Sugayye" olarak anan İdrisi'nin Cidde'ye üç günlük mesafede (İdrisi, 1989:138) olduğunu söylediği Şuaybe, muhtemelen bugünkü Cidde şehrinin önündeki büyük körfezin güney ağzına yakın bir konumda yer almaktadır (Şahin Utku, 2012:423). İslam öncesinde ve kısa bir süreliğine de İslami dönemde, ağırlıklı olarak Mekke'ye ticari mal getiren Habeşli tüccar gemilerinin konakladıkları ve ikmal ettikleri bir liman olarak faaliyet göstermiştir (Ali, 1978:272; Lammens, 1988:635).

Kaynaklarda Şuaybe'yi Mekke ile ilişkilendiren iki vakıa kayda değerdir. Bunlardan ilkinde göre, hicretten 18 yıl önce, m. 605 yılında Şuaybe kıyılarında, bir Rum gemisinin fırtına sonucunda karaya vurup parçalandığından bahsedilmektedir. Rivayetin devamında, karaya vuran bu gemiden haberdar olan Mekkelilerin, söz konusu geminin kerestelerini aldıkları ve Kâbe'nin tavanının tamirinde kullandıkları zikredilmektedir (İbn İshak, 1981: 83; İbn Hişam, ty.:193; Yakut, 1994:III/1:301; İbnü'l-Esir, 1979:II:44).² Muhtemelen inşaat malzemesi ile yüklü olan bu geminin kalas ve keresteleri ile enkazdan kurtarılabilen bütün eşyaların, vergi muafiyeti karşılığı Mekkeliler tarafından satın alındığı, bu sayede elde edilen çok miktarda mermer, demir ve kalasın Kabe'nin yeniden inşası için kullanıldığı

² Ayrıca bkz.: İbn Haldun, 1989:II:244; İbn Kesir, 1981:II:301; Müstevfi, 1993:6; Ali, 1978:273; Abdulalim, 1979:20; Mahir, 1979:276.

rivayet edilmiştir (İbn Hişam, ty.:193; İbn Kesir, 1981:II:301).³ Şuaybe, daha sonraları Habeşistan'a hicret eden Müslümanların gemiye bindikleri liman olarak kayıtlara geçmiştir. Bi'setin 5. senesinde, yani m. 615 yılında Mekke'li müşriklerin zulmünden bunalan bir grup Müslüman, Hz. Muhammed'in izniyle Şuaybe'ye gelmiş ve burada iki ticaret gemisine binerek, yarım dinar karşılığında Habeşistan'a gitmiştir (İbn Sa'd, 1968:204; İbn Kesir, 1981:III:66; İbn Kayyim el-Cevziyye, 1981:97; Diyarbekri, ty.:288).

Bu iki rivayetten, o dönemlerde yerel bir merkez olan Mekke'nin denize açılan kapısının, muhtemelen Şuaybe olduğu sonucu çıkmaktadır. Bununla birlikte Hz. Osman'ın hilafeti döneminde yapılan istişareler sonucunda Mekke'nin limanının Şuaybe'den Cidde'ye kaydırılması kararı alınmıştır (İdrisi, 1989:138; Yakut, 1994:III/1:301; İbnü'l-Mücvir, 1954:42-3; Ezraki, 1855:75).⁴ Bu kararda hangi gerekçelerin etkili olduğunu tam olarak bilemiyoruz. Zira o dönemde küçük bir balıkçı kasabası olan Cidde, sıcak ve rutubetli iklimi, güneydoğusundaki tuz kütleleri ve çevresini saran çöllerle oldukça kurak ve elverişsiz bir özellik göstermektedir (Makdisi, 1989:79; İbn Cübeyr, 1980:53; Hüsrev, 1985:102).⁵ Keza şehrin su açısından ciddi sorunlar yaşadığı anlaşılmaktadır (İbnü'l-Mücvir, 1954:43-5; Makdisi, 1989:79). Diğer yandan muhtemelen Şuaybe'nin de açıldığı körfezin sığ ve kayalık yapısı, Cidde'nin bulunduğu kuzey kısma nispetle Şuaybe taraflarında bir miktar daha sorunlu gözükmekteyse de, Cidde'nin girişi de o dönemlerde büyük gemiler için problem teşkil edecek niteliktedir (Şahin Utku, 2012:370). Gereğesi ne olursa olsun, Mekke'nin limanı olarak tespit edilmesiyle birlikte yıldızı parlayan Cidde, zaman içinde Hint Okyanusu'ndan ve Aden'den mal taşıyan ve Kızıldeniz'in daha güneyine çıkmak istemeyen gemilerin mallarını boşalttıkları bir transit geçiş noktası olarak hızla büyürken, Şuaybe de Arabistan'ın kumları altına gömülmüştür.

2.2. Car

Şuaybe ile benzer bir kaderi paylaşan Car'ın ömrü ise çok daha uzun olmuştur. Konum olarak Medine'nin güneybatı kısmına düşen Car, kaynaklarda Kızıldeniz sahili üzerinde bulunan, Medine'ye ait bir sahil kasabası ve liman olarak tarif edilmektedir (İbn Rüste, 1967:313; İstahri, 1992:19; İbn Havkal, 1992:31; Hemdani, 1993:47; Makdisi, 1989:83).⁶ Sahilin karşısındaki Karaf ada veya yarımadasıyla birlikte anılan Car (İbn Havkal, 1992:18; Bekri, 1994:225; Yakut, 1994:II/1:5; Sülemi, 1990:13), Kızıldeniz'in kuzey kısmına ismini verecek (İbnü'l-Fakih, 1967:78; Yakut, 1994:II/1:5) kadar önemli bir liman olmuştur. Kaynaklar, Medine'nin limanı olarak Car'ı, bol miktarda emtianın aktığı (İbn Havkal, 1992:31) bir ticaret merkezi (Makdisi, 1989:83; Hududu'l-Alem, 1970:148) olarak tarif etmektedir. Cidde'den küçük (İstahri, 1992:19; İbn Havkal, 1992:31) olmasına rağmen, Hicaz'ın en önemli merkezlerinden biri sayılan Car'ın, en zirve dönemlerinde geleneksel dünyanın çeşitli yerlerinden gelmiş gayrimüslim tüccar tarafından da ziyaret edildiğinden bahsedilmektedir (İbn Hurdazbih, 1967:153). Tüm bu gelişmelere rağmen Car, kendisinden 70 km. kuzeyde yer alan Yenbu sahilinin özellikle Eyyubiler tarafından geliştirilmesiyle hızla küçülmeye başlamış; buna karşılık Yenbu, Medine'nin limanı olarak kısa zamanda büyüme göstermiştir (Grohmann, 1986:384; Abdulmun'im, ty.:296). Tamamen kaybolmayan ve adını XIX. yüzyıl başlarına kadar sürdürmüş olan Car, bu tarihten itibaren Büreyke köyü olarak bilinmiştir (Hartmann, 1988a:26; Özeydin, 1993:158; Abdulalim,

³ Bu konuda değerlendirmeler için bkz.: Hamidullah, 1993:69; Hamidullah, 1995:869; Mahir, 1979:274; Köksal, 1966:106.

⁴ Ayrıca bkz.: Fasi, 1985:141; Hicazi, 1998:25; Senusi, 1976:159; Abdulalim, 1979:81; Vahabi, 1973:91.

⁵ Cidde'nin iklimi ile ilgili olarak bkz.: Hitti, 1989:36; Hartmann, 1988b:159; Hartmann ve Marr, 1965:571.

⁶ Medine'nin limanı olarak Car, hemen bütün kaynaklarda tanıtılmaktadır. Sözelimi, bkz.: Hududu'l-Alem, 1970:148; Bekri, 1998:28; Bekri, 1994:225; İdrisi, 1989:144; Ebü'l-Fida, 1992:82; Kalkaşendi, ty.:IV:291; Zemaşeri, 1994:165.

1979:81). Bugün Suudi Arabistan'ın er-Rayyis kasabasının yakınlarında olan köyün geçmiş tarihinden geriye, Car'ın açıldığı koyu çevreleyen yarımada bulunan harabeler dışında (Hartmann, 1988a:26) pek bir şey kalmamıştır.

İslam tarih kaynaklarında daha önceki yıllara ilişkin birkaç atıf bulunmaktaysa da, Car'ın bir liman olarak yükselişinin başlangıcını 18/639 yılında, Medine'de yaşanan kuraklığa bağlamak mümkündür (Ya'kubi, 1993:41). Kuraklık sonucu hem Medine çevresindeki beldelerde baş gösteren ciddi susuzluk hem de et ve bitki kaynaklarının azalmasıyla birlikte karşılaşılan yiyecek kıtlığı, çevre bölgelerden Medine'ye 60 bin kadar insanın göç etmesine sebep olmuş ve bu durum şehirdeki ortamı daha da kötüleştirmiştir (Kallek, 1997:83-4). Bu gelişmeler karşısında Hz. Ömer, yiyecek, giyecek ve sair ihtiyaçların karşılanmasına destek olunması hususunda Mısır, Şam ve Irak valilerine mektuplar göndermiştir. Halife, 21/642 yılında Mısır valisi Amr b. el-Âs'a yazdığı mektupta, Mısır'da aynı olarak toplanan verginin fazlasının yiyecek olarak Medine'ye ulaştırılmasını istemiştir. Bunun üzerine Amr, daha ziyade hububat ve zeytinyağından oluşan erzakı İskenderiye üzerinden Car limanına sevk etmiş; ayrıca gelen erzakın iyi şartlarda muhafazası için burada silolar yaptırılmıştır (Belazüri, 1987:309-10; Ya'kubi, 1993:46-7). Bu gelişmelerin ardından Nil nehri kıyısındaki Babilon ile Kızıldeniz sahilindeki Kulzüm limanını birbirine bağlayan ve ilk olarak Firavunlar döneminde yapılmış olan kanal, "Halicü Emiri'l-Müminin" adıyla yeniden açılmış (Taberi, 1967:98-100; İbnü'l-Esir, 1979:II:556; Ya'kubi, 1993:46; Suyuti, 1952:132; Makrizi, 1987:II:141-2) ve böylece Kulzüm ile Mısır tahılının dağıtımının yapıldığı Car arasında (Melici, 1982:77; Becker, 1960:932; Fayda, 1998:334) birkaç asır boyunca devam edecek bir ilişki başlamıştır (Salim, 1993:12-3).

2.3. Kulzüm

Bu ilişkinin Mısır ayağındaki Kulzüm'ün Car'a nispetle çok daha eski ve meşhur olan tarihi, aynı ölçüde hazindir. Kızıldeniz'in kuzeyinde yer alan Süveyş körfezinin ucunda, bugünkü Süveyş'in hemen batısında kurulmuş olan Kulzüm şehri, kaynaklar nezdinde kadim bir liman kasabasıdır (Ya'kubi, 1967:340; Yakut, 1994:IV/1:160; Ebü'l-Fida, 1992:117; Kalkaşendi, ty.:III:388; Müstevfi, 1993:265; Versilani, 1994:I:319; Sami, 1896:3682). Arap topraklarının sınırı olarak tarif edilmiş olan Kulzüm (Kalkaşendi, ty.:III:239), Yunan kaynaklarında *Clysm* olarak geçmektedir (Ya'kubi, 1967:340).⁷ Bugün, yerinde yalnızca harabelerin bulunduğu bu eski ticaret şehrinin "Câh-ı Acerud" veya "Kumu'l-Kulzüm" olarak bilinen yıkıntılarında yapılan kazılarda, antik Mısır, Bizans ve İslami dönemlere ait arkeolojik kalıntılara rastlanmıştır (Makrizi, 1987:I:213).⁸ Şehrin hem Batalime hem de Roma dönemlerinde gemi yapım ve onarımının gerçekleştirildiği bir merkez ve Kızıldeniz korsanlarına karşı mücadele edilen askerî bir üs olarak kullanıldığı, balıkçılık ve kaçakçılıkla geçinen bölge halkının zamanla ticaret ve gemiciliğe yöneldiği ve Mısır'da mevcut iki tersaneden birisi olan Kulzüm tersanesinin Kızıldeniz, İskenderiye tersanesinin ise Akdeniz donanmasına hizmet verdiği anlaşılmaktadır (Walker, 1979:256; Christides, 1993:43; Bakır, 2001:129). Mısır deltasına Kızıldeniz tarafında en yakın liman olan Kulzüm'e mal taşımak amacıyla ilk olarak M.Ö. ikinci binyılda açıldığı düşünülen kanal, daha sonraları delta ile Kızıldeniz arasındaki ticaret hacmi artış gösterdiğinde temizlenerek yeniden kullanılmış; böylece Kulzüm'ün hayatiyetine süreklilik sağlanmıştır.⁹

⁷ Ayrıca bkz.: Kavsi, 1976:40; Sami, 1896:1243-4; Darkot, 1967:796; Becker, 1960:931; "Kulzüm", 1986:7150.

⁸ Ayrıca bkz.: Honigmann, 1988:980; Schulze, 1997:912; Walker, 1979:256.

⁹ İslam öncesi dönemde Trajan Kanalı olarak bilinen kanalla ilgili olarak bkz.: Honigmann, 1988:979; "Kulzüm", 1986:7150; Hitti, 1989:58; Çağatay, 1989:33; Heyd, 1975:46; Mahir, 1979:341. Kanalin Hz. Ömer döneminde yeniden açılması ve sonraki gelişmeler için bkz.: İbn Abdülhakem, 1996:282-3, 285, 288; Belazüri, 1987:310; Taberi, 1967:98-100; Ya'kubi, 1993:46; Ya'kubi, 1967:340; Makdisi, 1989:198; Makrizi, 1987:II:141-3; İbn Havkal, 1992:298; İbn Rüste, 1967:340; Versilani, 1994:I:319; Kalkaşendi, ty.:III:242, 298;

Sina yarımadasının Kızıldeniz içine doğru uzanmasıyla oluşan iki körfezden batıda yer alan ve denizin dili (Müstevfi, 1993:265) olarak bilinen Süveyş körfezinin en kuzeyinde yer alan Kulzüm'e, esasında denizcilik açısından oldukça tehlikeli bir bölgeyi geçerek varılabilmekteydi. Zira denizin dili, 6 fersahtan başlayarak genişlemekte ve Sina yarımadasının ucunda, doğudaki Akabe körfeziyle birleşerek Kızıldeniz'in en tehlikeli bölgelerinden birini oluşturmaktaydı (Müstevfi, 1993:227). Akabe körfezinin ağzında bulunan Tiran adasına (Müstevfi, 1993:227) nispetle "Târan" ya da "Tiran" olarak bilinen bölge, burada oluşan girdaplar, ters akıntılar, dalgalar ve rüzgarlar sebebiyle modern çağ öncesi tüm gemicilerin korkulu rüyasıydı (İstahri, 1992:30; İbn Havkal, 1992:46; Makdisi, 1989:196; Bekri, 1992:I:421; İdrisi, 1989:345; Yakut, 1994:IV/1:160; Kazvini, 1994a:119; Müstevfi, 1993:227). Kulzüm ile Car veya Cidde arasındaki güzergâh, bölgedeki yoğun mercan kayalıklarının yol açtığı tehlikeler sebebiyle ancak gündüzleri, denizi ve yolu iyi bilen kaptanlarca aşılabilirdi (Makdisi, 1989:12; Mahir, 1979:275). Tüm tehlikelerine rağmen Kulzüm'den doğuya, özellikle de kutsal şehirlere yolculuğun deniz üzerinden yapılması anlamlıydı. Zira Kulzüm ile Eyle arasındaki kara yolculuğu daha kolay değildi. Kaynaklarda 6 merhale olarak kaydedilen bu güzergâh, büyük bir çölden geçmekteydi ve yol üzerinde hiçbir su ve erzak temin etme imkânı olmadığından, yolcular ancak tedarikli bir kervanla yolculuk edebiliyorlardı (Ya'kubi, 1967:340; İbn Rüste, 1967:340). Bu gerekçelerle Mısır ile Arabistan arasında hem mal hem de hacı trafiğinin önemli bir bölümü Kulzüm ile Car ve Cidde arasında yer alıyordu. Kulzüm ile Cidde arasında yol almanın zorluğu ve 25 ilâ 60 gün arasında sürdüğü (Makdisi, 1989:215) göz önüne alınırsa, hacıların daha ziyade Kulzüm'den yaklaşık 15 günlük deniz yolculuğu mesafede bulunan Car'ı tercih ettikleri, oradan da Medine'ye 4-5 günde yettiikleri tahmin edilebilir (Hüsrev, 1985:89).

Kulzüm'ün, hem Mısır – Arabistan trafiği açısından taşıdığı önemden, hem de Kızıldeniz'in en kuzeyi olarak takdim edilen konumundan dolayı (Yakut, 1994:IV/1:159), Kızıldeniz genellikle Kulzüm ile anılır olmuştur. Kaynaklarda Kızıldeniz'in sınırları hemen her zaman Kulzüm ile birlikte çizilmiş ve Kızıldeniz İslam dünyasında Bahrü'l-Kulzüm olarak bilinmiştir.¹⁰ Öyle ki, "Kulzüm Denizi" tabirinin Batı dillerine bile yerleştiği söylenmektedir (Ebü'l-Fida, 1992:117).

Kulzüm'ün Doğu-Batı ticareti içindeki önemi, Abbasilerin özellikle İran körfezi üzerinden Irak şehirlerini ön plana çıkarmalarıyla bir dönem azalmışsa da, Fatimilerin Kızıldeniz yoluyla Hint okyanusuna açılmaları ve Avrupa ile Hindistan arasındaki ticarete önemli bir pay alma gayretleri sonucunda Kulzüm'ün yıldızı yeniden parlamıştır (Salim, 1993:19, 21; Heyd, 1975:13). Özellikle Razaniye Yahudileri olarak anılan tacirlerin Avrupa'dan getirdikleri başta köle, ipek dokuma, deri, kürk ve kılıçtan oluşan mallar, bu dönemde Mısır'ın Akdeniz limanları olan Feremâ ve İskenderiye'ye geliyor; buralarda develere yüklenerek önce Kulzüm'e, ardından da Car, Cidde veya Aden üzerinden Hindistan ve Çin'e kadar taşınıyordu (İbn Hurdazbih, 1967:153-4; Ya'kubi, 1967:340; Versilani, 1994:I:319; Makrizi, 1987:I:213; Hasan, 1987:IV:265-6; Abbadi ve Salim, 1981:166). Diğer yandan misk, üd ağacı ve kâfur gibi Hint ticaret mallarıyla yüklenen gemiler de tersi yönden Akdeniz'e sevk ediliyordu (Hasan, 1987:IV:26; Heyd, 1975:13, 46).

Suyuti, 1952:132, 152, 157; Suyuti, 1967:I:156-7; Bekri, 1992:I:198-9; Kettani, 1990:282-3; Hasan, 1987:III:142; Heyd, 1975:13, 46-7; Abbadi ve Salim, 1981:259; Salim, 1993:11, 13-4; Kavsi, 1976:46; Fehmi, 1976:340; Honigmann, 1988:979; Butler, 1978:345; Arenson, 1989:246; Walker, 1979:256.

¹⁰ Sözelimi bkz.: İbnü'l-Fakih, 1967:64; İbn Havkal, 1992:44; Mesudi, 1997:II:263; Hemdani, 1993:7; Hüsrev, 1985:45; İdrisi, 1989:132; Yakut, 1994:IV/1:158-9; Ebü'l-Fida, 1992:117; Kalkaşendi, ty.:II:99; III:388; V:324; Makrizi, 1987:I:213; İbn Haldun, 1989:I:113; Versilani, 1994:I:320; Müstevfi, 1993:265; Katib Çelebi, 1980:7.

Tüm bu canlanmaya rağmen XI. yüzyıldan itibaren Kulzüm'ün artık terk edildiğini görmekteyiz.¹¹ Kulzüm'ün kalıcı bir şekilde düşüşünün özellikle Mustansır Billâh (1036-1094) döneminde baş gösteren kuraklık, kıtlık ve iç savaşlarla başladığı ve “Mustansırıyye şiddeti” olarak bilinen bu gelişmeler neticesinde, Mısır'ın kuzeyi ile Kulzüm ve ötesine geçişin oldukça zor ve tehlikeli bir hale geldiği kaydedilmiştir.¹² Bu durum, 489/1096 yılında başlayan Haçlı Seferleriyle birlikte daha tahammül edilemez bir hal almış ve bu dönemde hac ve ticaret yolu, Kızıldeniz'in daha güneyinde yer alan Ayzab ve Kuseyr limanlarına kaymıştır (Salim, 1993:20, 23; Christides, 1989:74). Yaşadığı müzmin su sıkıntısı ve azalan trafiği sonucunda Kulzüm sahili kumla dolmuş; bu düşüşten sonra Kulzüm bir daha kendine gelememiş ve tamamen terk edilmiştir. Bir zamanlar şehre su sağlayan yerlerden birisi olan Süveys, çok daha küçük çapta da olsa, bölgenin limanı oma görevini üstlenmiştir (Salim, 1993:22-3; Mahir, 1979:342; Schulze, 1997:912). XII. asırda yazan Yakut, Kulzüm'ün kendi döneminde artık bir harabeden ibaret olduğunu yazmıştır (Yakut, 1994:IV/1:160).

2.4. Ayzab

Kulzüm'ün gerilemesiyle yükselişe geçen Ayzab'ın hikâyesi de en az diğerleri kadar ilginçtir. Cidde'nin tam karşısında yer alan Ayzab, en zirve döneminde uluslararası çapta ticari bir antrepo olarak faaliyet göstermiş ve dünyanın en işlek limanları arasına girmiştir (İbn Cübeyr, 1980:45; Makrizi, 1987:I:202; Hasan, 1987:VI:74; Kavsi, 1976:128). Mısır'ın güney sahilinin en uç noktasında, Sudan sınırı yakınında bulunan, ancak tam konumu XIX. yüzyılın sonlarına kadar bilinmeyen Ayzab'ın harabeleri, 1920'lerin sonlarında ortaya çıkarılmıştır. 1426 yılında Mekke'ye giden malların talan edildiği gerekçesiyle Memluk Sultanı tarafından yerle bir edildiği iddia edilen (Dahl ve Hjort-af-ornas, 2006:486) şehrin yıkıntılarının, antik Berenike limanının harabelerinin güneyinde yer alması da ayrı bir ironidir (Holt, 1999:132; Salim, 1993:41-2).

Ayzab'ın antik Mısır'a uzanan bir geçmişi olduğu düşünülmektedir. Asvan'dan Ayzab'a kadar uzanan Allâki vadisinde bol olarak bulunan altın ve zümrüt madenlerinin işletilmesi ve dağıtım sırasında kullanılan limanın, Bizans dönemine kadar Berenike ve Leucos Limen (Kuseyr) ile birlikte kullanıldığı, ancak Roma döneminde Berenike'nin, Bizans döneminde de Leucos Limen'in tercih edildiği tahmin edilmektedir. Ayzab'ın canlı bir şekilde yeniden tarih sahnesine çıkışı, Arapların Mısır'ı fethiyle gerçekleşmiştir. Civardaki zengin altın, zümrüt, gümüş, bakır ve demir madenlerinin¹³ işletilmesi amacıyla bölgeye gelen Arap nüfusun akınıyla gelişen Ayzab, Mekke'nin limanı Cidde'ye yakınlığı sayesinde tercih edilmiştir (İstahri, 1992:54; İdrisi, 1989:46; Ebü'l-Fida, 1992:121; Salim, 1993:39-40).

Kızıldeniz üzerindeki birçok sahil kasabasından farklı olarak limanının sığ olmayışı ve mercan kayalıklarının bulunmayışı sebebiyle nispeten büyük gemilerin yanaşabildiği (Salim, 1993:44-5; Mez, 2000:575) Ayzab, Hint okyanusu - Kızıldeniz - Akdeniz transit yolu üzerinde önemli bir rol oynamıştır. Güneydoğu Asya, Hindistan ve Doğu Afrika'dan gemilerle gelen kıymetli mallar ya doğrudan ya da Aden üzerinden buraya taşınıyor; buradan da develere yüklenerek kervanlarla Nil üzerindeki Kûs ve Asvan'a, ardından da Nil nehri yoluyla İskenderiye, Dimyat, Reşîd ve Tinnîs gibi Mısır'ın Akdeniz'e açılan limanlarına ulaştırılıyordu. Bu yolla Doğu mallarının Avrupa ülkelerine taşınması sağlanıyordu. Avrupa'dan gelen malların Doğu'ya taşınması da aynı güzergâh üzerinden

¹¹ Mesela bkz.: İdrisi, 1989:348; Yakut, 1994:IV/1:160.

¹² Bkz. Makrizi, 1987:I:357; II:126-131.

¹³ Söz konusu madenlerle ilgili olarak bkz.: Ya'kubi, 1967:333-4; İstahri, 1992:5; İbn Havkal, 1992:162; Mesudi, 1997:II:19; Himyeri, 1980:485; Bekri, 1992:325; İbn Cübeyr, 1980:46; Kazvini, 1994b:11; Kalkaşendi, ty.:V:274; Makrizi, 1987:I:197; Kitâbu'l-İstibsâr, 1997:85-6.

gerçekleşiyordu (İbn Hurdazbih, 1967:153-4; Hüsrev, 1985:98; İbn Cübeyr, 1980:32-49; Yakut, 1994:III/2:751; Ömeri, 1985:86-7; Kalkaşendi, ty.:III:464).¹⁴ Ayzab'ı lojistik olarak destekleyen söz konusu kara yolları dışında sahilinden giden karayolu, Etiyopya'da Adulis ve Sevâkin'den başlayıp Ayzab üzerinden geçiyor ve Kûs'a kadar uzanıyordu (Arenson, 1989:246). Malların geçtiği bu güzergâhlar, Kuzey Afrikalı ve Mısırlı hacıların sıklıkla tercih ettikleri bir yoldu. Mısır'ın diğer limanlarına nispetle Cidde'nin tam karşısında yer alması ve Kızıldeniz'in bu kısmında seyahatin nispeten daha kolay olması, hayatında ilk defa deniz yolculuğuna çıkacak pek çok hacı için bu yolu cazip kılıyordu (Makdisi, 1989:78; İbn Cübeyr, 1980:45; Bekri, 1992:II:619; Ebû'l-Fida, 1992:121; İbn Dokmak, 1992:35; Makrizi, 1987:I:202).¹⁵ Mal ve hacıların nakli işi, şehirde gemiciliğin gelişmesinde tetikleyici bir unsur olmuştur (Makrizi, 1987:I:482; Fehmi, Turuk, 1973:143-4).

Fatımilerin Kızıldeniz siyasetiyle gelişen, ama özellikle Haçlıların gelişiyle birlikte, 460/1068 yılından itibaren yıldızı parlayan Ayzab, yaklaşık 200 yıllık bir saltanat sürmüştür. Bu saltanat, Memluk sultanı Baybars'ın, Kabe için bir örtü dokutup, bir anahtar yaptırmak suretiyle 666/1268 yılında hac kafilesini karayoluyla, yani Sina yarımadası üzerinden kutsal topraklara göndermesine kadar devam etmiştir (Makrizi, 1987:I:202; Hasan, 1987:VI:73-4; Abdulmun'im, ty.:290). Bu sembolik yolculuk kuzey yolunun güvenliğini ilan ederken, ilgi ve ticaret yeniden kuzeydeki liman ve güzergâhlara kaymıştır. Yine de Ayzab üzerinden belli bir trafiğin aktığını, bunun civardaki maden yatakları ile ilişkili olabileceğini ileri sürebiliriz. Zira Ayzab'ın küçülme süreci bir anda olmamış; bir yüzyıldan uzun bir vakit almıştır. Neticede, korsan ve eşkıyaların bölgede güçlenmesiyle birlikte alınan tedbirler ve müdahaleler sonucunda şehir, XV. yüzyılın başında tamamen terk edilmiştir.

3. KAYBOLUŞ DİNAMİKLERİN KARŞILAŞTIRILMASI

3.1. Nüfus Ve İktisadi Etkiler

Mekke ve Medine gibi iki önemli şehre hizmet etmiş veya bölgeler arası ticarete önemli bir transit noktası ve lojistik merkezi olarak hizmet vermiş bu dört şehrin zamana karşı direnememiş olmasının sebeplerini anlamak için birkaç unsuru değerlendirmemiz gerekmektedir. Bahsi geçen dört limandan Şuaybe'nin, çok fazla büyüyemeden Mekke'nin limanı olma özelliğini kaybetmiş olması belli ölçüde anlaşılabilir. Hz. Osman döneminde, tam olarak hangi gerekçelerle verildiğini bilemediğimiz, ama muhtemelen sahile yakın bölgelerdeki kayalık ve sığıklarla ilişkili olduğunu düşündüğümüz sebeplerle Şuaybe'nin mührü bağlanmıştı. Bu karar sonrasında, yeni cazibe merkezi haline gelen Cidde karşısında, Şuaybe'nin zaten az olan nüfusunun tamamen tükendiği tahmin edilebilir.

Öte yandan diğer üç şehir, İslam öncesi dönemlerden itibaren sürdürdükleri varlıklarını, bölgeden geçen ticaret sayesinde inişli çıkışlı da olsa pekiştirmeyi başarmışlardır. Söz konusu ticaret, ilgili şehirlerin canlanmasında ve tabii olarak da kalkınmalarında önemli bir rol oynamıştır. Mesela Car, bir taraftan Medine'nin limanı olması hasebiyle hem hacıları (Ya'kubi, 1967:341; Kudame b. Cafer, 1986:191; Kaşif, 1986:296) hem de kutsal toprakların iâşesi için Mısır'dan büyük miktarlarda gönderilen hububatı (İbn Rüste,

¹⁴ Ayrıca bkz.: Hasan, 1987:VI:74; Heyd, 1975:426; Şeşen, 1987:290; Abdulalim, 1979:80; Salim, 1993:67.

¹⁵ Ayrıca bkz.: Fehmi, 1973:142-3; Holt, 1996:132; Kavsi, 1976:128; Abdulmun'im, ty.:290; Hasan, 1987:VI:74; Salim, 1993:44-5; Ukayl, 1973:51; Darkot, 1967:797; Şeşen, 1987:291. Bu güzergâhın tercih edilmesine karşın, seyyahların anılarında Kızıldeniz geçişinde ciddi tehlikelerle de karşılaşıldığına şahit olmaktadır. Mesela bkz.: İbn Cübeyr, 1980:52; Möhring, 1994:321.

1967:313; Makdisi, 1989:83, 97) karşılıyor, diğer taraftan da Kızıldeniz üzerinden geçen Doğu – Batı ticaretine lojistik destek sağlıyordu (Heyd, 1975:41-2). Bu sebeple Car limanında, Ayzab ve Kulzüm'den gelen Mısır ticaret gemileri başta olmak üzere (İbn Rüste, 1967:313; Zemaşeri, 1994:165; Bekri, 1994:225; İbnü'l-Mücvir, 1954:150), Habeşistan, Güney Arabistan, Hindistan ve Çin'den gelen gemiler de demirlemekteydi (Bekri, 1994:225; Yakut, 1994:II/1:5; Sülemi, 1990:13). Gerçi söz konusu ticaret, her ne kadar Bağdat'ın kurulması ve Abbasilerin İran körfezini destekleyen siyasetleri sebebiyle olumsuz bir şekilde etkilenmiş ise de (Arenson, 1989:246), Fatımiler döneminde Kızıldeniz'in yeniden yükselişe geçmesiyle düzelmiştir. Car, Medine'nin hilafet başkenti olduğu dönemdeki kadar önemli olmasa da, hacılar vesilesiyle belli ölçüde trafiği kendine çekebilmiştir. Nitekim sonraki dönem seyyahların notlarından, şehrin belli bir büyüklüğe eriştiği anlaşılmaktadır. Kaynaklara göre, üç taraftan surlarla çevrili olan ve bir kalesi bulunan (Makdisi, 1989:83) Car, yoğun nüfuslu, büyük bir yerleşim yeridir.¹⁶ Beldeye yapılan yatırımı yansıtan çok sayıda yüksek konaklarıyla¹⁷ mamur ve meskûn bir limandır (İdrisi, 1989:144; Yakut, 1994:II/1:5).

Diğer yandan antik dönemlerden itibaren liman olarak kullanılan Kulzüm'de ticaret ve ticaretin sağladığı zenginlik, kendisini daha belirgin bir şekilde hissettirmektedir. Müslüman Arapların oldukça erken bir dönemde yerleşmeye başladıkları (Mahir, 1979:339; Honigmann, 1988:979) Kulzüm, ticaretle uğraşan sermaye sahipleri ve tacirler tarafından mesken tutulmuştur (Abdulim, 1979:79; Sami, 1896:3682). Ticari kimliği ve liman vasfı olan bir çok şehir gibi, Kulzüm'ün nüfusunun da kozmopolit bir yapı arz ettiği ve hayat standardının oldukça yüksek olduğu anlaşılmaktadır (Ya'kubi, 1967:340). Her ne kadar kaynaklarda Kulzüm ile ilgili olarak büyük, küçük ve orta ölçekli bir şehir¹⁸ şeklinde birbiriyle çelişir gibi gözüken ifadeler yer alsa da, muhtemelen bu ifadeler şehrin farklı dönemlerini yansıtmaktadır. Her halükârda şehrin, en azından iyi zamanlarında, belli bir ölçeğin üzerinde olduğu muhtemel gözükmektedir. Şehri küçük olarak tarif eden el-Versilani (Versilani, 1994:I:319) bile Kulzüm'ü, çarşıları, mescitleri, uzayıp giden kervansarayları, açıkta duran ve başında kimsenin muhafızlık yapmadığı halde çalınmayan mallarının ispat ettiği güvenli ortamı ile anlatmıştır.

Dahası, Bizans'tan devralınan tersaneler içinde Kulzüm tersanesine Kızıldeniz'e açılımı sebebiyle özel bir önem atfedilmiştir.¹⁹ Muaviye'nin hilafeti döneminde yeniden işleme açılan bu tersane, III./IX. yüzyıldan itibaren dönemin en teçhizatlı ve gelişmiş tersanelerinden biri olmuştur (Cahen ve Colin, 1991:129; Kaşif, 1986:94). Emeviler, diğer tersanelerde olduğu gibi burada da işçi, usta, kalfa ve mühendis olarak Grek, Kıpti ve Suriyeli istihdam etmiş (İbn Haldun, 1989:I:645-6; Zeydan, 1910:185-6; 1990:81-2) ve burada *celebat* veya *cellab* adıyla bilinen Kızıldeniz şartlarına uygun gemilerin yapılmasında etkili olmuşlardır (Salim, 1993:123).

Kaynaklardan edindiğimiz intiba, Kulzüm'e nispetle Ayzab'ın kalkınma sürecinin oldukça sınırlı kaldığı yönündedir. Nasır Hüsrev (Hüsrev, 1985:98), 442/1050 yılında ziyaret ettiği şehrin nüfusunu 500 kişiden az olarak kayda geçmiştir. Bu yıllar, Ayzab'ın henüz yeni yeni parladığı yıllardır. Ancak bir asır sonra kaleme aldıkları eserlerinde İdrisi ve Yakut da şehri küçük bir şehir olarak tavsif etmiştir (İdrisi, 1989:134; Yakut, 1994:III/2:751). Yakut, Ayzab'ı, Aden'den Mısır'a gelen gemilerin demirlemek için kullandıkları, bir limanı olan küçük bir sahil kasabası olarak tanımlar (Yakut, 1994:III/2:751). Diğer yandan Ayzab'ın en

¹⁶ Bkz.: Bekri, 1994:225; Yakut, 1994:II/1:5; Sülemi, 1990:13.

¹⁷ Bu tarifleme için bkz.: Makdisi, 1989:83; Bekri, 1994:225; Yakut, 1994:II/1:5; Sülemi, 1990:13.

¹⁸ Büyük tarifi için bkz.: Ya'kubi, 1967:340. Versilani (1994:I:319) şehri küçük diye tarif eder. Müstevfi'ye (1993:265) göre Kulzüm orta ölçeklidir.

¹⁹ Bkz.: İdrisi, 1989:348-9; Mahir, 1979:339; Christides, 1993:42 ve 1989:74.

görkemli olması gereken yıllarda orada bulunan İbn Cübeyr ise, Ayzab halkının büyük bir kısmının, kamış veya ağaçtan yapılmış kulübelerde yaşadığını, şehirde kireçle kaplı çok az sayıda bina olduğunu yazar (İbn Cübeyr, 1980:45).²⁰ Bu bilgiler, şehrin hiçbir sur ve benzeri savunma duvarı ile çevrilmemiş olduğu gözlemiyle (İbn Cübeyr, 1980:45; Makrizi, 1987:I:202) birleşince, ki yakın bölgelerin önceki ve sonraki dönemlerde korsan faaliyetlerine yataklık yaptığı görülmektedir, Ayzab'a kalıcı yatırımların yapılmadığı izlenimini uyandırmaktadır. Yine de, 726/1325 yılında şehri ziyaret eden İbn Battuta'nın, Ayzab'ı büyük bir şehir olarak takdim etmesi (İbn Battuta, 2000:72), şehrin en şaşalı döneminin sona erdiği XIII. yüzyılın ortalarından 75 yıl sonra dahi, belli bir ölçeği barındırdığı anlamına gelmektedir.

Kaynaklar Ayzab halkının önemli bir kısmını Becelilerin oluşturduğunu kaydetmektedir.²¹ Zirai üretimin oldukça kısıtlı olduğu bölgede daha ziyade göçebe olarak yaşayan (İdrisi, 1989:46; İbnü'l-Esir, 1979:VII:77) bu halkın, Ayzab'ın ticari ve lojistik faaliyetlerine kısa sürede eklenildiği anlaşılmaktadır (Ya'kubi, 1967:336; İdrisi, 1989:46).²² Bölgedeki kabilelerle Emevi halifesi Hişam b. Abdülmelik devrinde (724-743) yapılan bir anlaşmayı müteakip, altın ve zümrüt aramak ve maden işletmek üzere muhtelif Arap kabileleri bölgeye yerleşmeye başlamış;²³ bu süreç, bir yandan İslam'ın bu coğrafyada yayılmasını sağlarken, diğer yandan da yerli halkla söz konusu Araplar arasında evlilikler yoluyla belli bir kaynaşmanın yaşanmasına vesile olmuştur. Bölge ahalisinin Ayzab'ın henüz gelişmeye başladığı XI. yüzyıl itibarıyla büyük ölçüde hayvancılıkla uğraşmakla birlikte (Bekri, 1992:I:326; Hüsrev, 1985:98-9; İbnü'l-Esir, 1979:VII:77; Makrizi, 1987:I:194), bölgedeki faaliyetlerden de kendilerine belli bir pay aldıkları, ancak zaman zaman madencilerle ve yerleşiklerle sorun yaşadıkları anlaşılmaktadır (Belazüri, 1987:341-2; İbnü'l-Esir, 1979:VII:77-9; Makrizi, 1987:I:196-200; Hasan, 1987:III:17). Ayzab'ın yerleşikleri içinde Beceli ve Arapların dışında Habeşli (İbn Cübeyr, 1980:45-6), Kuzey Afrikalı ve az sayıda Hintli ve Farsî, Yahudi ve Hristiyanların da bulunduğu bilinmektedir (Salim, 1993:121). Bu kozmopolit yapı, dışarıdan gelenleri kimi zaman rahatsız edecek bir ortam oluşturmuştur.²⁴ Nitekim bazı kaynaklarda Ayzab halkı fırsatçılıkla suçlanmakta, hacıları suistimal ettikleri, yolcu güvenliğini dikkate almaksızın Ayzab ile Cidde arasında çalışan tekneleri tıka basa doldurdukları geçmektedir (İbn Cübeyr, 1980:46-9; Makrizi, 1987:I:203). Tüm bunlar, bölge halkının asgari temel müşterekte buluşan ve büyük ölçüde ticaret ve madencilik sunduğu imkânlardan faydalanmak üzere bir araya geldiğini, yerli unsurlarla da her zaman barış içinde olmadıklarını, tabiri caizse vatansız, kozmopolit bir nüfus yapısının izlenimlerini vermektedir. Ortak müşterek olan ticaretin kalmadığı ve güvenliğin azaldığı bir ortamda, rızıklarını başka beldelerde aramak için dağılmaya müsait bu yapının, XV. yüzyıldan itibaren zaten imarı için fazla yatırım yapılmamış olan bu şehri büyük ölçüde terk etmiş olduğu muhtemel gözükmektedir.

3.2. Fiziki Etkiler

Şehirlerin hayatıyeti açısından önemli olan bir diğer unsur da iklim ve coğrafyadır. Kızıldeniz'in sığılık ve kayalıklarla dolu kıyı coğrafyası, sahil yerleşimlerinin çoğunu gemilerin yanaşmasına uygun kılmıyordu. Bu durum, Şuaybe ve Car için de geçerliydi.

²⁰ Ayrıca bkz.: Makrizi, 1987:I:202; Himyeri, 1980:423.

²¹ Örneğin bkz.: İbn Havkal, 1992:162; Mesudi, 1997:II:18; Hüsrev, 1985:98-9; Bekri, 1992:II:619; İbn Cübeyr, 1980:48; Yakut, 1994:IV/1:159; Himyeri, 1980:485; Kazvini, 1994b:11; Ebü'l-Fida, 1992:121; İbn Battûta, 2000:72.

²² Ayrıca bkz.: Salim, 1993:121.

²³ Örnekler için bkz.: Ya'kubi, 1967:334-7; Kitâbu'l-İstisâr, 1997:85; İstahri, 1992:5; Makrizi, 1987:I:197. Günümüz tarihçilerinin değerlendirmeleri için bkz.: Hasan, 1987:III:18; Becker, 1979:80; Özeydin, 1992:285.

²⁴ Kimi kaynaklar, Ayzab halkının asgari düzeyde giyindiğini kaydetmiştir. Mesela bkz.: İbn Cübeyr, 1980:49; Makrizi, 1987:I:203.

Kulzüm'ün limanı, her ne kadar nispeten uygunsuz da, burada da Süveyş körfezine giriş sıkıntılıydı. Hem doğuda hem de batıda dar kıyı şeridini çevreleyen dağlar ve tepeler, iç bölgelerdeki yerleşim merkezlerine kara yolu üzerinden ulaşımı zorlaştırıyordu. Diğer yandan Kızıldeniz havalisinin, dünyanın en kurak ve sıcak kara ve deniz iklimine sahip bölgelerinden biri olması, bu liman şehirlerinde yaşayanlar için elverişli bir ortam sunmuyordu. Mesela, ciddi anlamda su sıkıntısı çeken Car'ın su ihtiyacının, Yelyel vadisinde, "kumun derinliklerinden çıkan" bir kaynaktan karşılandığı rivayet edilmektedir (Sülemi, 1990:13; Bekri, 1994:225; Yakut, 1994:II/1:5). Ancak söz konusu kaynağın suyunun taze ve bol olsa da, kumul bir bölgede çıkıyor olması sebebiyle kolaylıkla yönlendirilemediği ve civardaki köylere geniş bir sulama imkânı tanımadığı anlaşılmaktadır (Hartmann, 1988a:26). Car'a, Bedir'den de su taşındığı zikredilmektedir (Makdisi, 1989:83).

Benzer şekilde, coğrafya kaynaklarında Kulzüm'ün tabiatı ile ilgili de iç açıcı tasvirlere rastlamak zordur. Ağacın olmadığı, çevrede hiçbir zirai üretimin ve hayvancılığın yapılamadığı anlaşılan Kulzüm'ü Arap coğrafyacılar, kuru ve çorak bir şehir olarak anlatır.²⁵ Öyle ki Makdisi, burada bir dirhem değerinde yulaf aldığından, bunu pişirmek için ise yine bir dirhem değerinde odun almak zorunda kaldığından ve şehirde ateş için bile odun bulunmadığından yakınmaktadır (Makdisi, 1989:196). Otlığı ve içme suyu olmayan şehrin suyunun, bu civardaki yegâne su kaynağı olan Süveyş'ten tekne ve develerle getirildiği zikredilmektedir (İbn Havkal, 1992:I:47; Makdisi, 1989:196; İdrisi, 1989:348; Yakut, 1994:IV/1:161; Makrizi, 1987:I:213; Sami, 1896:3682). Ulaşımın zor sağlandığı ve iâşesini dışarıdan temin etmek durumunda olan Kulzüm, bir yandan canlı pazarları, güzel evleri, haşmetli kamu binaları ve iyi inşa edilmiş mescitleriyle övülürken, diğer yandan da kötü iklimi ve tuzlu suyu ile anılmaktadır (Makdisi, 1989:196; Yakut, 1994:IV/1:161). Kuraklık ve Haçlılarla gelişen süreçte iyice azalan ticaretin, normal şartlar altında yaşanabilecek bir yer olmadığı anlaşılan Kulzüm'ü daha fazla ayakta tutamamış olması, oldukça makul bir gerekçe olarak karşımıza çıkmaktadır. Nitekim bölgedeki yerleşimin zamanla oldukça küçük bir yerleşim yeri olan Süveyş'e doğru kaydığı; ticaretin yeniden canlandığı dönemde de Süveyş'in gelişme gösterdiği anlaşılmaktadır (Salim, 1993:22-3; Mahir, 1979:342; Schulze, 1997:912).

Car ve Kulzüm için geçerli olan şartlar, Ayzab için de geçerlidir. Neticede tuzlu ve sıcak bir denizle kurak bir çölün birleştiği noktada bulunan ve ziraat yapılamayan Ayzab'da, su dahil olmak üzere yenen her şey ithal edilmekte, et ise göçebe Becelilerden temin edilmekteydi (İbn Cübeyr, 1980:45, 49; Makrizi, 1987:I:203). Ayzab'da 3 ay kadar kalmak zorunda kalan XI. yüzyıl seyyahı Nasır Hüsrev, şehirde kuyu ve kaynak suyunun bulunmadığından, su ihtiyacını yağmur suyundan karşılayan halkın, yağmur yağmadığı zamanlarda Becelilerin getirip sattığı suyla idare ettiklerinden bahsetmekte ve bir tulum su için 1, hatta 2 dirhem vermek zorunda kaldıklarını nakletmektedir (Hüsrev, 1985:99-100).

4. SONUÇ

Kızıldeniz'in dört yitik limanını kaynaklardaki bilgilerden hareketle değerlendirdiğimizde, bu şehirlerin gelişimi ve kayboluşunu belirleyen birkaç ortak dinamiğin olduğunu tespit edebilmekteyiz. Her şeyden önce şunu rahatlıkla söylemek mümkün gözüküyor: Ticaret, zorluk dinlemiyor. Kızıldeniz, denizciliğin gelişimini engelleyebilecek çok sayıda engel koysa da, sahil şeridi insan yerleşimlerinin gelişip serpilmesine imkân sağlamasa da,

²⁵ Örneğin bkz.: İbn Havkal, 1992:I:47; Makdisi, 1989:196; Hüsrev, 1985:64; Yakut, 1994:IV/1:161; Makrizi, 1987:I:213; Sami, 1896:3682.

limanlar büyük gemilerin yaşayabileceği kalitede olmasa da, hem yerel hem de kıtalar arası ticaretin Kızıldeniz üzerinden gelişerek aktığını, bu akışı ile küçük balıkçılık köylerini büyük liman kentlerine dönüştürecek bir potansiyel getirdiğini ve insan topluluklarının bu dinamiği desteklemek için çok zorlu şartlarda bir araya gelebildiklerini rahatlıkla ileri sürebiliriz. Mekke ve Medine'nin özel durumları sebebiyle iâşe ve hacı trafiğinin gereklilikleri ile pekişen Asya – Avrupa arasındaki transit deniz ticareti sayesinde söz konusu limanlara önemli miktarlarda sermaye akışı olmuş; söz konusu sermayenin bir kısmı, bu şehirlerin imarı (konaklar, mescitler), güvenliği (surlar) ve lojistik imkânlarının (kervansaraylar, çarşılar ve hanlar) geliştirilmesi için kullanılmıştır. İlgilendiğimiz limanlar arasında sadece Ayzab, üzerinden geçen ticaretin hacmine nispetle az gelişmiş gözükmektedir.

Öte yandan ticaretin yön değiştirmesi ve başka bölgelere kayması ile bu ticarete destek veren şehirlerde hızlı bir gerilemenin yaşanmasını da tabii karşılamak gerekir. İncelediğimiz şehirler açısından dikkate değer olan, bu şehirlerin tamamen yok olmasıdır. Kızıldeniz limanlarının zorlu şartları ancak küçük balıkçılık topluluklarını ayakta tutabilecekken, su ve iâşesiyle tamamen dışarıya bağımlı olan bu şehirlerin ticaret sayesinde gelişmiş yapı ve nüfuslarını kendi kendilerine ayakta tutma şansları pek kalmayacaktır. Nitekim ticaretin yeniden canlandığı zamanlarda, bu kez Yenbu ve Süveyş gibi suyu daha bol, tabiatı daha müsait yerleşimler gelişmiş; ticaret, geçmişte kurulmuş altyapılarına rağmen aynı şehirlere dönmemiştir. Bu sebeple şehirlerin imarı ve altyapısı için yapılmış yatırımları, tek başına bir şehri ayakta tutabilecek unsurlar olarak görmemek gerekir. Bilakis şehrin gelir kaynakları ve nüfusu azaldıkça, bu tür alt ve üst yapılar taşınması mümkün olmayan maliyetlere dönüşebilmektedir.

Son olarak ele aldığımız limanlarda görüldüğü üzere, hızlı gelişen liman şehirlerinin yakın ve uzak bölgelerden kendilerine çektikleri insanlar tarafından oluşturulan kozmopolit nüfus yapısını da, mekâna bağlılığı ve bir arada yaşamayı zorlaştıran bir unsur olarak kaydetmek gerekir. Ayzab örneğinde detaylıca üzerinde durduğumuz bu husus, şehrin cazibesinin ve ekonomik faaliyetlerinin yüksek olduğu dönemlerde şehre önemli bir katkı sağlıyor olsa da, insanları o mekânda bir arada tutan gerekçenin kalkmasıyla hızlı bir dağılma süreci yaşanabilmektedir. Neticede ataları da o şehre başka yerlerden göçmüş olan şehrin ahalisi, geçimleri için yeni mecralar aramaya temayüllü olabilmektedir.

Şehirler insanlarıyla birlikte büyür ve gelişirler. İnsanlık tarihi içinde tamamen terk edilmiş şehirler nispeten az olsa da, yaşadıkları tecrübeler ve geride bıraktıkları kalıntılar, sosyal tarih araştırmacıları için bulunmaz fırsatlar sunar.

KAYNAKÇA

- ABBADİ, A.M. ve SALİM, S.A. (1981). Tarihü'l-Bahriyyeti'l-İslâmiyye fi Mısır ve'ş-Şam, Dârü'n-Nehdati'l-Arabiyye, Beyrut.
- ABDULALİM, E. (1979). el-Milaha ve Ulümü'l-Bihar İnde'l-Arab, el-Meclisü'l-Vatani li's-Sekâfe ve'l-Fünun ve'l-Edeb, Safât.
- ABDULMUN'İM, M.S. (ty.), el-Alâkatu beyne Mısır ve'l-Hicaz Zemani'l-Fatımiyyin ve'l-Eyyubiyyin, el-Arabi li'l-i'lan ve'n-Neşr, Kahire.
- ALİ, C. (1978). el-Mufassal fi Tarihi'l-Arab Kable'l-İslam, VII, Dârü'l-İlm li'l-Melayin, Beyrut.

- ARENSEN, S. (1989). "Ships and Shipbuilding, Red Sea and Persian Gulf", (Ed.) Strayer, J.R., Dictionary of the Middle Ages, XI, American Council of Learned Societies, New York.
- BAKIR, A. (2001). "Orta Çağ İslam Dünyasında Deri, Tahta ve Kağıt Sanayi", Belleten, LXV, Ankara: 75-106.
- BECKER, C.H. (1979). "Ayzab", İslam Ansiklopedisi, II, Milli Eğitim Bakanlığı, İstanbul.
- BECKER, C. H. (1960). "Bahr al-Kulzum", Encyclopaedia of Islam, I, E.J. Brill, Leiden.
- BEKRİ, E. (1998). Cahiliye Arapları, (Çev.) Öztürk, L., İz Yayıncılık, İstanbul.
- BEKRİ, E. (1994). Mu'cemu Me'sta'cem min Esmâi'l-Bilâd ve'l-Mevâzi, (Nşr.) Wüstenfeld, F., I, Gottingen 1876 → Tıpkıbasım: Institut für Geschichte der Arabisch-Islamischen Wissenschaften, Frankfurt.
- BEKRİ, E. (1992). Kitabü'l-Mesalik ve'l-Memalik, (Thk.) Van Leeuwen, A. P. ve Ferre, A.), I-II, Dârü'l-Arabiyye li'l-Kitâb, Kartaca.
- BELAZÜRİ, A.Y. (1987). Fütuhu'l-Büldan, (Çev. Fayda, M.), Kültür ve Turizm Bakanlığı, Ankara.
- BUTLER, A. (1978). The Arab Conquest of Egypt and the Last Thirty of the Roman, The Clarendon Press, Oxford.
- ÇAĞATAY, N. (1989). İslam Dönemine Dek Arap Tarihi, Türk Tarih Kurumu, Ankara.
- CAHEN, C. ve COLIN, G.S. (1991). "Dar al-Sımaa", Encyclopaedia of Islam, II, E.J. Brill, Leiden.
- CHRISTIDES, V. (1993). "Milaha", Encyclopaedia of Islam, VII, E.J. Brill, Leiden.
- CHRISTIDES, V. (1989). "Navies, Islamic", Dictionary of Middle Ages, (Ed.) Strayer, J.R., IX, American Council of Learned Societies, New York.
- DAHL, G. ve HJORT-AF-ORNAS, A. (2006). "Precolonial Beja: A Periphery at the Crossroads", Nordic Journal of African Studies, 15 (4): 473-98.
- DARKOT, B. (1967). "Kızıldeniz", İslam Ansiklopedisi, VI, Milli Eğitim Bakanlığı, İstanbul.
- DİYARBEKRİ, H.M.H. (ty.), Tarihü'l-Hamis fî Ahvâli Enfesi Nefis, I, Müessesetu Şa'ban, Beyrut.
- EBÜ'L-FİDA, İ.İ.A. (1992). Takvimü'l-büldan, (Thk.) de Slane, R.W.M.G., Paris 1840 → Tıpkıbasım: Institut für Geschichte der Arabisch-Islamischen Wissenschaften, Frankfurt.
- EZRAKİ, E.M.A.A. (1855). Ahbâr-u Mekke, II, Leipzig.
- FASİ, T.M.A. (1985). Şifau'l-Garam, (Thk.) Tedmüri, Ö.A., I, Dârü'l-Kitâbi'l-Arabi, Beyrut.
- FAYDA, M. (1998). "Hulefâ-yi Râşidin", Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi, XVIII, TDV İslam Araştırmaları Merkezi, İstanbul.
- FEHMİ, A.M. (1976). "el-Bahriyyetü'l-İslâmiyye fî Şarki'l-Bahri'l-Mütevassıt", Târîhü'l-Bahriyyetü'l-İslamiyye, Câmîatü'l-İskenderiyye, İskenderiye.

- FEHMÎ, N.Z. (1973). Turuku't-Ticareti'd-Düveliyye ve Mahattatuha beyne's-Şark ve'l-Garb, el-Hey'etü'l-Mısriyyetü'l-Âmme li'l-Kitâb, Kahire.
- GROHMANN, A. (1986). "Yenbu", İslam Ansiklopedisi, XIII, Milli Eğitim Bakanlığı, İstanbul.
- HAMİDULLAH, M. (1995). İslam Peygamberi, (Çev.) Tuğ, S., II, İrfan Yayınevi, İstanbul.
- HAMİDULLAH, M. (1993). İslam Peygamberi, (Çev.) Tuğ, S., I, İrfan Yayınevi, İstanbul.
- HARTMANN, R. (1988a). "Car", İslam Ansiklopedisi, III, Milli Eğitim Bakanlığı, İstanbul.
- HARTMANN, R. (1988b). "Cidde", İslam Ansiklopedisi, III, Milli Eğitim Bakanlığı, İstanbul.
- HARTMANN, R. ve MARR, P.A. (1965). "Djudda", Encyclopaedia of Islam, II, E.J. Brill, Leiden.
- HASAN, H.İ. (1987). Siyasi-Dini-Kültürel-Sosyal İslam Tarihi, (Çev.) Yiğit, İ., vd., III, IV ve VI, Kayıhan Yayınları, İstanbul.
- HEMDANİ, H.A. (1993). Sıfatu Cezireti'l-Arab, Leiden 1884 → Tıpkıbasım: Institut für Geschichte der Arabisch-Islamischen Wissenschaften, Frankfurt.
- HEYD, W. (1975). Yakın-Doğu Ticaret Tarihi, (Çev.) Karal, E.Z., Türk Tarih Kurumu, Ankara.
- HİCAZİ, A.A.M.F.C. (1988). es-Silah ve'l-Udde fi Tarihi Cüdde, (Thk.) Haderî, M., Dâru İbn Kesir, Beyrut.
- HİMYERİ, E.M.A.A. (1980). Ravzü'l-Mi'tar fi Haberi'l-Aktar, (Thk.) Abbas, İ., Mektebetu Lübnan, Beyrut.
- HİTTİ, P.K. (1989). Siyasi ve Kültürel Açından İslam Tarihi, (Çev.) Tuğ, S., I, Boğaziçi Yayınları, İstanbul.
- HOLT, P. M. (1999). Haçlılar Çağı, (Çev.) Arıkan, Ö., Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul.
- HONIGMANN, E. (1988). "Kulzüm", İslam Ansiklopedisi, VI, Milli Eğitim Bakanlığı, İstanbul.
- Hududu'l-Alem (1970), (Çev.) Minorsky, V.F., (Ed.) Bosworth, C.E., Londra.
- HÜSREV, N. (1985). Sefername, (Çev.) Tarzi, A., Milli Eğitim Bakanlığı, Ankara.
- İBN ABDÜLHAKEM, E.A.A. (1996). Fütuhu Mısır ve Ahbaruha, (Thk.) el-Huceyrî, M., Dâru'l-Fikr, Beyrut.
- İBN BATTUTA, M.A. (2000). İbn Battuta Seyahatnamesi, (Nşr.) Aykut, A.S., I, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul.
- İBN CÜBEYR, M.A. (1980). Rihletu İbn Cübeyr, Dâru Sadır, Beyrut.
- İBN DOKMAK, İ.M. (1992). Kitabu'l-İntisar li-Vasıtati Akdi'l-Emsar, (Thk.) Vollers, C., IV, Kahire 1893 → Tıpkıbasım: Institut für Geschichte der Arabisch-Islamischen Wissenschaften, Frankfurt.
- İBN HALDUN, E.V. (1989). Mukaddime, (Çev.) Ugan, Z.K., I-II, Milli Eğitim Gençlik ve Spor Bakanlığı, Ankara.

- İBN HAVKAL, E.M. (1992). Suretü'l-Arz, (Nşr.) Kramers, J. H., I, Leiden 1939 → Tıpkıbasım: Institut für Geschichte der Arabisch-Islamischen Wissenschaften, Frankfurt.
- İBN HİŞAM, E.A. (ty.), es-Siretü'n-Nebeviyye, (Thk.) es-Sakka, M., el-Ebyari, İ. ve Şelebi, A., I, Dâru İhyai't-Türasi'l-Arabi, Beyrut.
- İBN HURDAZBİH, U.A. (1967). Kitabü'l-Mesalik ve'l-Memalik, (Ed.) de Goeje, M.J., E.J. Brill, Leiden.
- İBN İSHAK, M. (1981). Siretu İbn İshâk, (Thk.) Hamidullah, M., Hayra Hizmet Vakfı, Konya.
- İBN KAYYİM EL-CEVZİYYE (1981). Zadü'l-Mead fi Hedyi Hayri'l-İbad, (Thk.) Arnaut, Ş. ve Arnaut, A., I, Müessesetü'r-Risâle, Beyrut.
- İBN KESİR, İ.Ö. (1981). el-Bidâye ve'n-Nihaye, II-III, Mektebetü'l-Maârif, Beyrut.
- İBN RÜSTE, A.Ö. (1967). el-A'lakü'n-Nefise, (Nşr.) Houtsma, M.T., E.J. Brill, Leiden.
- İBN SA'D, M. (1968). et-Tabakatü'l-Kübra, I, Dâru Sadır, Beyrut.
- İBNÜ'L-ESİR, A.M. (1979). el-Kamil fi't-Tarih, (Thk.) Tornberg, C.J., II ve VII, E.J. Brill, Leiden 1867 → Tıpkıbasım: Dâru Sadır, Beyrut.
- İBNÜ'L-FAKİH, A.M.H. (1967). Muhtasaru Kitâbi'l-Büldan, (Nşr.) de Goeje, M.J., E.J. Brill, Leiden.
- İBNÜ'L-MÜCAVİR, Y.Y.M. (1954). Sıfatu Biladi'l-Yemen ve Mekke ve ba'zi'l-Hicaz, el-Müemmat Tarihu'l-Mustabsır, (Nşr.) Löfrenge, O., E.J. Brill, Leiden.
- İDRİSİ, M.M. (1989). Nüzhetü'l-Müştak fi İhtiraki'l-Afak, I, Âlemü'l-Kütüb, Beyrut.
- İSTAHRİ, E.İ.M. (1992). Mesalikü'l-Memalik, (Ed.) de Goeje, M.J., Leiden 1870 → Tıpkıbasım: Institut für Geschichte der Arabisch-Islamischen Wissenschaften, Frankfurt.
- KALKAŞENDÎ, A.A. (ty.), Subhu'l-A'sa fi Sına'ati'l-İnşa, II-V, Dâru's-Sekâfeti'l-İrşadi'l-Kavmiyye, Kahire.
- KALLEK, C. (1997). Asr-ı Saadet'te Yönetim-Piyasa İlişkisi, İz Yayıncılık, İstanbul.
- KAŞİF, S.İ. (1986). Mısır fi Fecri'l-İslam, Dâru'r-Raidi'l-Arabi, Beyrut.
- KATİB ÇELEBİ (1980). Tuhfetü'l-kıbar fi Esfari'l-Bihar, (Haz.) Gökyay, O.Ş., I, Tercüman Gazetesi, İstanbul.
- KAVSİ, A. (1976). Ticaretu Mısır fi'l-Bahri'l-Ahmer, Dâru'n-Nehdati'l-Arabiyye, Kahire.
- KAZVİNİ, Z.M. (1994a). Acâibü'l-Mahlukat ve Garaibü'l-Mevcudat, (Nşr.) Wüstenfeld, F. (Ed.) Sezgin, F., Gottingen 1849 → Tıpkıbasım: Institut für Geschichte der Arabisch-Islamischen Wissenschaften, Frankfurt.
- KAZVİNİ, Z.M. (1994b). Kitabu Asarü'l-Bilad ve Ahbarü'l-İbad, (Nşr.) Wüstenfeld, F., (Ed.) Sezgin, F., Gottingen 1848 → Tıpkıbasım: Institut für Geschichte der Arabisch-Islamischen Wissenschaften, Frankfurt.
- KETTANİ, M.A.A. (1990). et-Teratibü'l-İdariyye, (Çev.) Özel, A., II, İz Yayıncılık, İstanbul.

- Kitabu'l-İstıbsar fî Acâibi'l-Emsar (1997). (Thk.) Abdülhamid, S.Z., İskenderiye 1958 → Tıpkıbasım: Institut für Geschichte der Arabisch-Islamischen Wissenschaften, Frankfurt.
- KÖKSAL, A. (1966). Hz. Muhammed ve İslâmiyet - Mekke Devri, I, Öğretmenler Matbaası, Ankara.
- KUDAME b. CAFER (1986). Kitâbü'l-Harac ve Sinaatü'l-Kitâbe, (Thk.) Sezgin, F., Leiden 1889 → Tıpkıbasım: Institut für Geschichte der Arabisch-Islamischen Wissenschaften, Frankfurt.
- “Kulzüm” (1986). Büyük Lauresse, XIV, İstanbul.
- LAMMENS, H. (1988). “Mekke”, İslam Ansiklopedisi, VII, Milli Eğitim Bakanlığı, İstanbul.
- MAHİR, S. (1979). el-Bahriyye fî'l-Mısri'l-İslâmiyye ve Asaruha'l-Bakiyye, Dâru'l-Mecmai'l-İlmi, Cidde.
- MAKDİSİ, M.A. (1989). Ahsenü't-Tekasim fî Ma'rifeti'l-Ekalim, Leiden 1906 → Tıpkıbasım: Institut für Geschichte der Arabisch-Islamischen Wissenschaften, Frankfurt.
- MAKRİZİ, A.A. (1987). Kitabü'l-Mevaiz ve'l-İtibâr bi-Zikri'l-Hıtat ve'l-Asâr, I-II, Kahire.
- MELİCİ, M.M. (1982). “el-Ustûlü'l-İslâmi”, ed-Dâre, VIII/2, Riyad.
- MESUDİ, A.H. (1997). Murucü'z-Zeheb ve Maadinü'l-Cevher, (Thk.) el-Hâm, S.M., I-IV, Beyrut.
- MEZ, A. (2000). Onuncu Yüzyılda İslâm Medeniyeti - İslâm'ın Rönesansı, (Çev.) Şaban, S., İnsan Yayınları, İstanbul.
- MÖHRING, H. (1994). “Mekkahalfahrten orientalischer und afrikanischer Herrscher im Mittelalter”, Oriens, XXXIV, Leiden: 314-29.
- MUSIL, A. (1988). “Eyle”, İslam Ansiklopedisi, IV, Milli Eğitim Bakanlığı, İstanbul.
- MÜSTEVFİ, H. (1993). Nüzhetü'l-Kulub, (Çev.) Le Strange, G., (Ed.) Sezgin, F., Leiden 1919 → Tıpkıbasım: Institut für Geschichte der Arabisch-Islamischen Wissenschaften, Frankfurt.
- ÖMERİ, E.Ş.A.Y.F. (1985). Mesalikü'l-Ebsar fî Memaliki'l-Emsar, (Thk.) Seyyid, F., Institut Français d'Archeologie Orientale, Kahire.
- ÖZAYDIN, A. (1993). “Car”, Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi, VII, TDV İslam Araştırmaları Merkezi, İstanbul.
- ÖZAYDIN, A. (1992). “Bece”, Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi, V, TDV İslam Araştırmaları Merkezi, İstanbul.
- SALİM, S.A. (1993). el-Bahrü'l-Ahmer fî Tarihi'l-İslam, İskenderiye.
- SAMİ, Ş. (1896). Kamûsü'l-A'lâm, V, Mihran Matbaası, İstanbul.
- SCHULZE, R. (1997). “al-Suways”, Encyclopaedia of Islam, IX, E.J. Brill, Leiden.
- SENUSİ, M. (1976). er-Rihletü'l-Hicâziyye, (Thk.) Şenüfi, A., II, eş-Şeriketü't-Tunusiyye, Tunus.

- SHABAN, M.A. (1990). *Islamic History - A New Interpretation, I*, Cambridge University, Cambridge.
- SUYUTİ, A.E. (1967). *Hüsni'l-Muhadara fi Tarihi Mısır ve'l-Kahire*, (Thk.) İbrahim, M.E., I-II, Dâru İhyai'l-Kütübi'l-Arabiyye, Kahire.
- SUYUTİ, A.E. (1952). *Tarihu'l-Hulefa*, (Nşr.) Abdülhamid, M.M., Matbaatü's-Saade, Mısır.
- SÜLEMİ, A.E. (1990). *Kitabu Esmau Cibali Tühame*, (Thk.) Şennâvî, M.S., Dâru'l-Kütübi'l-İlmiyye, Beyrut.
- ŞAHİN UTKU, N. (2012). *Çöl, Gemi ve Tacir - Kızıldeniz*, Klasik Yayınları, İstanbul.
- ŞEŞEN, R. (1987). *Salahaddin Eyyubi ve Devlet*, Çağ Yayınları, İstanbul.
- TABERİ, E.M.C. (1967). *Tarihü'l-Ümem ve'l-Müluk*, (Thk.) İbrahim, M.E., IV, Dâru Süveydan, Beyrut.
- UKAYL, M.F. (1973). "Ehemmiyyetü'l-mevkii'l-cografî lisevâhili Mısri'l-arabiyye", *Tarihü'l-Bahriyyeti'l-Arabiyye*, Mısır.
- VAHABİ, A. (1973). *The Northern Hijaz in the Writings of The Arab Geographers 800-1150*, Beyrut.
- VERSİLÂNİ, H.M. (1994). *Nüzhetü'l-Enzar fi Fazli İlmi't-Tarih ve'l-Ahbar*, (Nşr.) Ebî Şeneb, M. (Ed.) Sezgin, F., I-II, Cezayir 1908 → Tıpkıbasım: Institut für Geschichte der Arabisch-Islamischen Wissenschaften, Frankfurt.
- WALKER, J. (1979). "Süveys", *İslam Ansiklopedisi*, II, İstanbul.
- YA'KUBİ, A.İ.C. (1993). *Târihu'l-Ya'kübî*, (Thk.) Mehna, A., II, Beyrut.
- YA'KUBİ, A.İ.C. (1967). *Kitâbü'l-Büldân*, E.J. Brill, Leiden.
- YAKUT EL-HAMEVÎ, E.Ş. (1994). *Kitâbu Mu'cemi'l-büldân*, (Nşr.) Wüstenfeld, F., (Ed. Sezgin, F., II-IV, Leipzig 1867 → Tıpkıbasım: Institut für Geschichte der Arabisch-Islamischen Wissenschaften, Frankfurt.
- ZEMAHŞERİ, E.C.M.Ö.M. (1994). *Kitâbü'l-Cibâl ve'l-Emkine ve'l-Miyâh*, (Nşr.) de Graw, M.S., (Ed.) Sezgin, F. Leiden, 1855 → Tıpkıbasım: Institut für Geschichte der Arabisch-Islamischen Wissenschaften, Frankfurt.
- ZEYDAN, C. (1328/1910). *Medeniyet-i İslamiye Tarihi*, (Çev.) Megamiz, Z., I, İkdâm Matbaası İstanbul.