



# Mekke'nin Ticarî Bir Merkeze Dönüşmesinde Bizans-Sâsânî Mücadelesinin Rolü\*

*The Role of the Byzantine-Sassanid Conflict in the  
Transformation of Mecca into a Trade Center*

Furkan ÇELEBİ\*\*



## Makale Bilgisi / Article Information

**Article Type** (Makale Türü): *Research Article* (Araştırma Makalesi)

<https://doi.org/10.56288/siyer.1460385>

**Date of Submission** (Geliş Tarihi): 28.03.2024

**Date of Acceptance** (Kabul Tarihi): 19.04.2024

**Date of Publication** (Yayın Tarihi): 30.04.2024

**Citation / Atıf:** Çelebi, Furkan. "Mekke'nin Ticarî Bir Merkeze Dönüşmesinde Bizans-Sâsânî Mücadelesinin Rolü". *Siyer Araştırmaları Dergisi* 16 (Nisan 2024), 69-89.

**Peer-Review (Değerlendirme):** *Double anonymized – At Least Two External* (Çift Taraflı Körleme / En Az İki Dış Hakem).

**Ethical Statement (Etik Beyan):** *It is declared that scientific and ethical principles have been followed while carrying out and writing this study and that all the sources used have been properly cited.* (Bu çalışmanın hazırlanma sürecinde bilimsel ve etik ilkelere uyulduğu ve yararlanılan tüm çalışmaların kaynakçada belirtildiği beyan olunur).

**Plagiarism Checks (Benzerlik Taraması):** *Yes* (Evet) – intihal.net

**Conflicts of Interest (Çıkar Çatışması):** *The author(s) has no conflict of interest to declare* (Çıkar çatışması beyan edilmemiştir).

**Complaints (Etik Beyan Adresi):** [sad@siyeryayinlari.com](mailto:sad@siyeryayinlari.com)

**Grant Support (Finansman):** *The author(s) acknowledge that they received no external funding in support of this research.* (Bu araştırmayı desteklemek için dış fon kullanılmamıştır).

**Copyright & License (Telif Hakkı ve Lisans):** *Authors publishing with the journal retain the copyright to their work licensed under the CC BY-NC 4.0.* (Yazarlar dergide yayınlanan çalışmalarının telif hakkına sahiptirler ve çalışmaları CC BY-NC 4.0 lisansı altında yayımlanmaktadır).

\* Bu makale, yazarın Atatürk Üniversitesi'nde devam eden doktora tezinin ilgili kısmından üretilmiştir.

\*\* Dr. Öğrencisi, Erzurum Atatürk Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İslam Tarihi ve Sanatları Bilim Dalı, Muş-Türkiye. (PhD Student, Erzurum Atatürk University, Institute of Social Sciences, Department of Islamic History and Arts). [f.celebi@alparslan.edu.tr](mailto:f.celebi@alparslan.edu.tr), [orcid.org/0000-0002-5858-0824](https://orcid.org/0000-0002-5858-0824). ROR ID: <https://ror.org/009axq942>.

## Özet

Mekke, çöl ikliminin hâkim olduğu bir şehir olmasına rağmen içinde zengin, elit bir tüccar sınıfının ortaya çıkmasına imkân sağlamıştır. Kur'ân'ı Kerîm'in muhataplarına yönelik pek çok mesajını ticarî terimlerle ifade etmesi, ticaretin o dönem için Mekke halkı nezdinde sahip olduğu konumu göstermesi açısından önemlidir. Ne var ki tarıma elverişli olmayan, sıcak ve kurak bir bölgede bulunan Mekke'nin bu ticarî konumunu nasıl kazandığı izaha muhtaçtır. Mekke'nin ticarî bir merkeze dönüşme sürecine katkıda bulunan pek çok etken bulunmaktadır. Yerel, bölgesel ve milletlerarası düzeyde meydana gelen pek çok hâdise, Mekke'nin milâdî 6. asırdan sonra ticaretini ilerletmesine ve Arabistan'ın en önemli ticaret merkezlerinden birisi haline gelmesine katkıda bulunmuştur.

Bu çalışma, Mekke'nin ticarî yükselişine katkıda bulunan en önemli sebeplerden birisi olarak Bizans-Sâsânî mücadelesini ve bu mücadelenin Mekke ticareti ile irtibatını ortaya koymayı amaçlamaktadır. İpek Yolu ile Baharat Yolu, kadim dünyanın ana ticaret rotalarını meydana getirmekteydi. Bizans'ın ihtiyaç duyduğu ve uğrunda servetler harcadığı kıymetli doğu ürünleri, bu yollar üzerinden Bizans pazarlarına ulaştırılmaktaydı. Ne var ki her iki yolun da Sâsânîlerin topraklarından geçmesi, savaş zamanlarında Bizanslıların söz konusu ürünlere ulaşımını zorlaştırmaktaydı. Bu durum, Bizanslıları alternatif yollar aramaya sevk etmiştir. Milâdî 502 senesinde patlak veren Bizans-Sâsânî mücadelesi, Bizanslıların alternatif yol arayışına girdikleri dönemi de ifade eder. Alternatif yollar arasında ön plana çıkan Kızıldeniz Yolu'nun çeşitli sebeplerle istenen düzeyde kullanılamaması, Arabistan içinden geçen Batı Arabistan Sahil Yolu'nu önemli bir rota haline getirmiştir. Savaşın uzantısı olarak Kuzey ve Güney Arabistan'da hüküm süren Arap devletlerinin bu dönemde zayıflamaya başlaması, söz konusu yol üzerindeki ticarî aktiviteyi sürdüreceği yeni bir aktör ihtiyacını beraberinde getirmiştir. Kureyş Kabilesi, böyle bir ortamda yeni bir ticarî aktör olarak tarih sahnesindeki yerini almıştır.

**Anahtar Kelimeler:** İslâm Tarihi, Mekke, Kureyş, Bizans, Sâsânî, Ticaret.

## Abstract

Although Mecca was a city dominated by a desert climate, it enabled the emergence of the wealthy and elite merchant class. The Quran's use of commercial terminology in its messages to its audience highlights the importance of trade for the people of Mecca during that period. However, how Mecca, located in a hot and arid region suitable for agriculture, acquired this commercial position needs to be explained. Numerous factors contributed to Mecca's transformation into a commercial center. Various events at the local, regional, and international levels contributed to Mecca's advancement of trade after the 6th century and its rise to prominence as one of Arabia's most important commercial centers.

This study aims to investigate the Byzantine-Sasanian conflict as one of the key factors contributing to Mecca's commercial rise and its connection to the Meccan trade. The Silk Road and the Spice Route served as the ancient world's primary trade routes. The routes transported valuable eastern goods to Byzantine markets, which Byzantium needed and spent fortunes on. However, the fact that both routes passed through Sasanian territory made it difficult for the Byzantines to access these goods during times of war, prompting them to seek alternative routes. The Byzantine-Sasanian conflict, which erupted in 502, also represents the period when the Byzantines began to search for an alternative route. The inability to utilize the Red Sea Route, which emerged as the most important alternative due to various reasons, made the West Arabian Coastal Route, which passed through Arabia, an important route. The weakening of the Arab states ruling in northern and southern Arabia during this period because of the war created a need for a new actor to maintain trade on this route. The Quraysh tribe came into prominence in this context to take its place on the historical stage.

**Keywords:** Islamic History, Mecca, Quraysh, Byzantine, Sasanian, Trade.

## Giriş

Tarihçi durmadan “niçin” sorusunu sorar<sup>[1]</sup> ve ele aldığı olayın neden o şekilde gerçekleştiğini ortaya koymaya çalışır. Bunu yaparken, tarihsel olayların tek bir nedene indirgenemeyeceğini; pek çok sebebin hâdisenin gerçekleşmesine etkide bulunduğunu bilir. Konuyla ilgili tespit ettiği nedenleri art arda zikretmekle de olayı gerçek anlamda çözüme kavuşturmuş olmaz. Bilakis, sebepleri belirli bir hiyerarşiye göre sınıflandırması, aralarındaki ilişkileri ortaya koyması ve sebepler içerisinde hangisinin en son neden, bütün nedenlerin nedeni olduğu gibi hususları ortaya koyması gerekir.<sup>[2]</sup> Çünkü olay ancak bu şekilde tam manasıyla anlaşılabilir.

Buradan hareketle; çölün ortasında, tarıma elverişli olmayan, sıcak ve kurak bir bölgede bulunan Mekke'nin, risâlete yakın bir dönemde Arabistan'ın en önemli ticaret merkezlerinden biri<sup>[3]</sup> haline nasıl dönüştüğü sorusu cevaplanmaya çalışılacaktır. Bu koşullara sahip bir şehrin elit bir tüccar sınıfını ve sermayesini nasıl ortaya çıkardığı üzerinde durulması gereken bir sorudur. Zira 6. asrın başlarına kadar ancak yerel düzeyde ticaretin sürdürüldüğü bir yer olan Mekke;<sup>[4]</sup> aynı asrın sonlarına gelindiğinde Arabistan'ı baştanbaşa kateden ticaret yolunu kontrol edebilecek bir noktaya varmış; Yemen, Habeşistan, Bilâdüşşâm, Irak ve Mısır'a kadar uzanan, binlerce deveden oluşan ticaret kervanlarını organize edebilecek bir güce ulaşmıştır.

Mekke'nin ticarî konumunun Kâbe'nin burada bulunmasına veya Arabistan'ın en önemli ticaret yolunun bu şehirden geçmesine indirgenerek izah edilmesi bize göre yeterli değildir. Söz konusu iki etken de Mekke'nin ticarî bir merkeze dönüşmesinde son derece önemlidir. Bununla birlikte; Mekke'nin ticarî yükselişinin şehirde bulunan Kâbe ile izah edilmesi mümkün olsaydı, bu durumda milâdî 6. asırdan önce bu yükselişe neden tanık olunmadığı sorusu gündeme gelecektir. Zira bilindiği gibi Kâbe tarihin çok eski dönemlerinden beri burada bulunmaktaydı. Buna

[1] Edward Hallet Carr, *Tarih Nedir?*, çev. Misket Gizem Gürtürk (İstanbul: İletişim Yayınları, 2018), 145.

[2] Ayhan Bıçak, *Tarih Felsefesi* (İstanbul: Dergâh Yayınları, 2019), 174; Carr, *Tarih Nedir?*, 148.

[3] De Lacy Evans O'leary, *Arabia Before Muhammad* (Londra: Stephen Auistin & Sons, 1927), 182; Salih Ahmed Ali, *Muhâdarât fî Târîhi'l-Arab* (Bağdat: Matba'atü'l-Me'ârif, 1955), 77; Ziaul Haq, "Inter-Regional And International Trade In Pre-Islamic Arabia", *Islamic Studies* 7/3 (Eylül 1968), 210; Fred McGraw Donner, "Mecca's Food Supplies and Muhammad's Boycott", *Journal of the Economic and Social History of the Orient* 20/3 (Ekim 1977), 249; Henri Lammens, "Mekke", *İslâm Ansiklopedisi* (İstanbul: Milli Eğitim Basımevi, 1978), 7/630; Ahmed İbrahim Şerif, *Mekke ve'l-Medîne fi'l-Câhiliyye ve Ahdi'r-Resûl* (b.y.: Dârü'l-Fikri'l-Arabî, ts.), 168; İrfan Shahid, "İslâm Öncesi Arabistan", *İslâm Tarihi Kültür ve Medeniyeti*, ed. Peter Malcolm Holt vd., çev. Hamdi Aktaş vd. (İstanbul: Kitabevi, 1997), 1/38; İbrahim Sarıçam, *Hz. Muhammed ve Evrensel Mesajı* (b.y.: Diyanet İşleri Başkanlığı Yayınları, ts.), 31; Abdulhalik Bakır, *Ortaçağ Tarih ve Medeniyetine Dair Çeviriler I* (Ankara: Bizim Büro Basımevi, 2004), 268; Halil Aldemir, "İslam Öncesi Mekke Ekonomisinin Kur'an Daveti Açısından Değerlendirilmesi", *Kur'an'ın Anlaşılmasına Katkısı Açısından Kur'an Öncesi Mekke Toplumu: Sempozyum* (Temmuz 2011), 281; Faruk Bal, *Arap Yarımadasında Ticaret -Hz. Peygamber ve Dört Halife Dönemi-* (İstanbul: Beka Yayıncılık, 2015), 131; Hüseyin Baysa, *Kureyş Kervanları* (İstanbul: İz Yayıncılık, 2015), 24; Abdulaziz Dürî, *İlk Dönem İslam Tarihi -Bir Önsöz-*, çev. Hayrettin Yücesoy (İstanbul: Endülüs Yayınları, 2016), 79; Adem Apak, *Ana Hatlarıyla İslâm Öncesi Arap Tarihi ve Kültürü* (İstanbul: Ensar Yayınları, 2016), 296; Benedikt Koehler, *İslam'ın Erken Döneminde Kapitalizmin Doğuşu*, çev. İsmail Kurun (Ankara: Liberte Yayınları, 2016), 17; Yaşar Çelikkol, *İslam Öncesi Mekke* (Ankara: Ankara Okulu Yayınları, 2016), 27; Zeki Tan, "Kur'an Kavramlarının Çeviri Bağlamında İslam Öncesi Bilmenin Önemi: "İlâf" Örneği", *Dicle Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi* 13/16 (2016), 500; W. Montgomery Watt, *Hz. Muhammed Mekke'de*, çev. Süleyman Kalkan (İstanbul: Kuramer, 2016), 27; Ekrem Ziya Umerî, *Sahih Rivayetlere Göre Hz. Peygamber'in Hayatı*, çev. Kasım Koç (İstanbul: Beka Yayınları, 2017), 68; Eyüp Baş, "İslâm Medeniyeti'nin Doğup Geliştiği Dönemde Dünya", *İslâm Medeniyeti Tarihi*, ed. Eyüp Baş (Ankara: Grafiker Yayınları, 2017), 67; Hudaş Abbas Cümevli, *Kureyş*, çev. Asım Sarıkaya (İstanbul: Endülüs Yayınları, 2018), 44; Muhammed Âbid Câbirî, *Arap Siyasal Aklı*, çev. Vecdi Akyüz (İstanbul: Mana Yayınları, 2018), 148; Muhammed Ebu Zehra, *Son Peygamber Hz. Muhammed*, çev. Mehmet Keskin, (Ankara: İ'tisam Yayınları, 2018), 1/82; Abu'l-Alâ Mevdûdî, *Tefhîmu'l Kur'an*, çev. Kurul (İstanbul: İnsan Yayınları, ts.), 7/249; Bernard Lewis, *Tarihte Araplar*, çev. Hakkı Dursun Yıldız (İstanbul: Pegasus Yayınları, 2019), 19; Marshall G. S Hodgson, *İslam'ın Serüveni*, çev. Berkay Ersöz (Ankara: Phoenix Yayınevi, 2020), 1/201; Muhammed Emin Yıldırım, *Asr-ı Saadet'te Ticaret ve Tüccar Sahâbîler* (İstanbul: Siyer Yayınları, 2020), 27; Dursun Ali Yaz, *Antik Çağdan Geleceğe Para* (İstanbul: Timaş Yayınları, 2021), 117.

[4] Kaynaklar, ilâfin ne zaman uygulanmaya başladığı konusunda net bir tarih vermezler. Muhammed Hamidullah bu konuda milâdî 467 senesine işaret ederek ilk defa bu dönemde gerçekleşmiş olabileceğini ifade etmektedir. Biz ise devam etmekte olan doktora çalışmamızın ilâfla ilgili kısmında bu tarihin 496 senesi olabileceğini iddia ederek ilâfin başlangıcını milâdî 5. asrın sonu ile 6. asrın başlarına tarihlendirmekteyiz. Hamidullah'ın konu hakkındaki görüşleri için bk. Muhammed Hamidullah, "el-İlâf veya İslâmdan Önce Mekke'nin İktisadi-Diplomatik Münasebetleri", çev. İsmail Cerrahoğlu, *Ankara Üniversitesi İlahiyat Fakültesi Dergisi* 9/1-4 (Haziran 1961), 218.

rağmen kaynaklar, Mekke'nin ticarî bir merkez oluşunun ancak 6. asırdan sonra gerçekleşmeye başladığını ifade etmektedir.<sup>[5]</sup> Yine söz konusu yükselişte Yemen-Şam Ticaret Yolu üzerinde bulunmasının etkili olduğu söylenebilir. Bu durumda da aynı yol üzerinde bulunan başka şehirlerin neden Mekke gibi ticarî anlamda ön plana çıkmadığı sorusu sorulabilecektir.

Mekke ticaret tarihinde önemli bir kırılmayı ifade eden ve Hâşim ile kardeşleri tarafından tesis edilen îlâf<sup>[6]</sup> uygulaması bile ancak îlâfî mümkün kılan etkenlerin ortaya konulması ile anlaşılır hale gelmektedir. Dolayısıyla îlâfın gerçekleşmesi ile Mekke'nin ticarî bir merkeze dönüşmeye başladığı söylemi de doğru olmakla beraber, arka plan bilgisi sunulmadığında eksiklikler barındırmaktadır.

Mekke'nin ticarî bir merkeze dönüşmesinde yerel, bölgesel ve uluslararası düzeyde meydana gelen pek çok hâdise etkili olmuştur. Çalışmamızın<sup>[7]</sup> ilgili bölümünde bu etkenleri 14 başlık altında ele aldık. Bizans ile Sâsânîler arasında meydana gelen savaşların ise Mekke'nin ticarî bir merkeze dönüşmesinde hayati öneme sahip olduğunu düşünmekteyiz. Bize göre, hem îlâfî mümkün kılan sebepler hem de Mekke'nin ticarî bir merkeze dönüşmesine katkıda bulunan diğer pek çok sebep Bizans-Sâsânî mücadelesinin doğurduğu uygun ortam ile yakından ilişkilidir. Aşağıda Bizanslılar ile Sâsânîler arasında yıllarca devam eden çekişme hakkında bazı bilgiler verilecek ardından Mekke ticareti ile irtibatı ele alınacaktır.

## 1. Savaşlar ve Ana Ticaret Yollarının Tıkanması

Roma ile Sâsânî devletleri arasındaki mücadelenin kökenleri eskiye dayanmaktadır. Esasen Sâsânîler Devleti kurulur kurulmaz bu rekabetin başladığı ifade edilebilir. Nitekim Sâsânîlerin ilk hükümdarı Erdeşîr-i Bâbekân'ın (224-240) amacı devletin sınırlarını eski Pers İmparatorluğu'nun hudutlarına ulaştırmaktı. Bu amaca binaen 235 senesinde Roma İmparatoru Severus Alexander'in (222-235) öldürülmesini fırsat bilerek savaş başlatmış ve Fars Körfezi ile Arap Yarımadası'ndaki sınırlarını genişletmiştir. Onun bu girişimdeki amacı, Roma'nın Hindistan ile olan ticarî ilişkilerine engel olmak ve ekonomik gelirlerine darbe vurmaktır.<sup>[8]</sup>

Ön Asya toprakları üzerinde kurulmuş bir devlet olan Sâsânîler, Romalılara karşı bir dünya devleti olma mücadelesine girişmişlerdir. Dünyanın en güçlü devleti olma gayesiyle savaşan bu iki siyasî güç, mücadelelerini asırlarca sürdürmüşlerdir. Sâsânîler, bütün medeniyet dünyası için bir hayli önemli olan "Çin-Hint Ticaret Yolu"nu<sup>[9]</sup> hem karadan (İpek Yolu) hem de denizden (Baharat Yolu) hâkimiyet altına almak ile Romalılara karşı ciddi bir üstünlük sağlamış ve doğu ticaretinde tekelleşmeye başlamıştır.

Kadim dünyada ticaret denildiğinde akla doğu ile batı arasında gerçekleşen mal mübadeleleri gelmekteydi. Roma, Uzakdoğu'da üretilen ürünlere büyük bir rağbet göstermekteydi.<sup>[10]</sup> Hindistan'da

[5] Îlâf, Kureyş kabilesinin bazı ülke ve kabilelerle yapmış olduğu ticarî antlaşmaları ifade eder. Îlâf uygulaması hakkında bilgi için bk. Ebû Ca'fer Muhammed b. Cerîr Taberî, *Târîhü't-Taberî Târîhü'r-Rüsûl ve'l-Mülûk*, thk. Muhammed Ebû'l-Fadl İbrâhîm (b.y.: Dârü'l-Me'ârif bi Mısır, ts.), 2/252; Ebû Mansûr Abdülmelik b. Muhammed b. İsmâil Seâlibî, *Simârü'l-Kulûb fi'l-Müdâfî ve'l-Mensûb*, thk. Muhammed Ebû'l-Fadl İbrâhîm (Beyrut: el-Mektebetü'l-Asriyye, 1424/2003), 100; Ebû'l-Abbâs Ahmed Kalkaşendî, *Subhu'l-Aşâ fi Sinâ'ati'l-İnşâ* (Kahire: Dârü'l-Kütübi'l-Mısriyye, 1340/1922), 4/263; Sa'îd Afgânî, *Esvâkü'l-Arab fi'l-Câhiliyye ve'l-İslâm* (Dımaşk: el-Mektebetü'l-Hâşimiyye, 1356/1937), 124; Bakır, *Ortaçağ Tarih ve Medeniyetine Dair Çeviriler I*, 266; Wadah Khanfar, *İlk Bahar -Hz. Peygamber'in Hayatına Dair Stratejik Bir Okuma-*, çev. Mehmet Yuşa Solak - Hasan Hacak (İstanbul: Vadi Yayınları, 2020), 53-54.

[6] Ebû Ca'fer Muhammed b. Habîb b. Ümeyye b. Amr el-Hâşimî İbn Habîb, *el-Munemmak*, thk. Hurşîd Ahmed Fârûk (Beyrut: 'Alemü'l-Kütüb, 1405/1985), 41-45; Taberî, *Târîhü't-Taberî*, 2/252; Ebû Alî İsmâil b. el-Kâsım b. Ayzûn el-Kâlî el-Bağdâdî Kâlî, *Kitâbü'l-Emâlî ve'z-Zeyl ve't-Tenbîh* (b.y.: el-Hey'etü'l-Mısriyyetü'l-Âmme li'l-Kütüb, 1975), 3/222-223.

[7] Yazarın Erzurum Atatürk Üniversitesinde devam eden "Mekke'nin Ticarî Bir Merkeze Dönüşmesi ve Kureyş'in İslâm'a Muhalefeti" başlıklı doktora çalışması kastedilmektedir.

[8] Süha Konuk, *Roma-Sasani Mücadelesinde Yukarı Dicle Havzası (M.S. 298-591)* (Muğla: Muğla Sıtkı Koçman Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, 2017), 5.

[9] Wilhelm Barthold, *İslam Medeniyeti Tarihi*, çev. Mehmet Fuat Köprülü (İstanbul: Alfa Yayınları, 2018), 27.

[10] John M. Hobson, *Batı Medeniyetinin Doğulu Kökenleri*, çev. Esra Ermert (İstanbul: Yapı Kredi Yayınları, 2020), 88-89.

ve Çin'de üretilen ürünler az bulunmaları, zor ulaşımları ve üretimlerinin beceri gerektirmeleri sebebiyle değerli ve lüks ürünler kategorisinde yer almaktaydı. Üst tabakaya mensup Romalıların kendilerini diğer insanlardan ayırmak için kullandıkları bu ürünler,<sup>[11]</sup> kendine siyasal anlamda statü katmak isteyenlerce de yoğun olarak talep edilmekteydi.

Kuşkusuz söz ticarî konusu ürünlerin en değerlilerinden birisi ipekti. Çin'den ve Tibet'ten getirilen ipek, yüksek ücretler ödenerek elde edilmekteydi. Sosyal statünün bir göstergesi olan bu ürün, çoğunlukla soylular, hanedan üyeleri ile senatörler tarafından kullanılmaktaydı. Dini törenlerin de asal gereklilikleri arasında yer almaktaydı.<sup>[12]</sup> Roma'da ipeğe olan talep öyle bir boyuta ulaşmıştı ki, İmparator Tiberius: "Servetimiz yabancılara ve hatta düşman uluslara geçiyor."<sup>[13]</sup> diye serzenişte bulunacaktır. İmparator Augustus'un yönetiminin son yılında ise ipek fiyatı altın fiyatına ulaşmıştı. Öyle ki söz konusu ürüne olan rağbet Roma'nın altın rezervlerinde erimeye sebep olmuştu. Hatta erkeklerin ipekli elbise giymesini yasaklayan senato kararı bile bu ürüne olan ilgiyi düşürememişti.<sup>[14]</sup>

İpek elbiselerin pahalılığı, dönemin canlı tanığı olan Roma tarihçilerinden *Gaius Plinius Secundus*'un şiddetli tepkisini çekmiştir. "Romalı bir hanımın herkesin içinde ışıldamasına yarayan" lüks elbiselerin fiyatından şikâyet eden Secundus, fiyatların şişirildiğini düşünüyor, gerçek maliyetinin yüz katına satılmasının bir skandal olduğunu ifade ediyordu. O, Asya'dan getirilen bu lüks ürünlere yılda yüz milyon sestertius harcandığını; Roma pazarları dışına akan bu para ile Roma ekonomisinin emildiğini yazıyordu. Söz konusu miktar, Roma İmparatorluk darphanesinin yıllık imalatının neredeyse yarısına; yıllık bütçenin ise %10'una tekabül ediyordu.<sup>[15]</sup>

Baharat ve buhur da doğudan batıya akan lüks ürünler arasındaydı. Bu ürünlerin batı pazarlarında ne derece revaçta olduğunu gösteren ilginç bir olay Got kralı Alaric'in, milâdî 5. asrın başlarında Roma'yı kuşatması esnasında yaşanmıştır. Alaric, kuşatmanın kaldırılması karşılığında altın ve gümüşün yanında 3 bin rıtl biber de istemiştir. Çünkü biber Roma'da yemeklerde kullanılan en pahalı baharattı. Gibbon'un ifadesine göre buhur da aynı dönemde fiyat açısından altınla yarışmaktaydı. Pahalılığı sebebiyle ancak din adamlarının kullanabildiği buhur da dinî ayinlerin vazgeçilmez ürünleri arasındaydı.<sup>[16]</sup>

Zweig'in aşağıdaki sözleri, buhurun batı pazarlarında 15. yüzyılda bile nasıl algılandığını vezic bir şekilde ortaya koymasından ilginçtir.

"Avrupa'nın binlerce, on binlerce kilisesindeki buhurdanlıklarda yakılan binlerce, on binlerce kokulu günlüğün hiçbiri Avrupa topraklarında yetişmez; binlerce, on binlerce tane, denizden ve karadan Arabistan'ın zorlu yollarından ta buralara getirilir. Eczacılar da daimi müşterileridir övgüler yağdırılan Hint maddelerinin, afyon, kâfuru ve değerli kitrenin ve onlar çok iyi bilirler ki, porselen ecza havasının üzerinde mavi harflerle *arabicum* ya da *indicum* sözcükleri yazmıyorsa, hastalar hiçbir balsamı, hiçbir ilacı yeterince şifalı bulmaz artık. Doğu'dan gelen her şey ayrıksı, nadide ve egzotik ve belki de pahalı olması nedeniyle Avrupa'nın gözünde kendiliğinden hipnotize eden bir cazibe kazanmıştır... Doğu'nun çiçeklerinin kokusu, Avrupa'nın ruhunu büyüleyip esrikleştirmiştir sanki."<sup>[17]</sup>

[11] Gözde Çağlar, "İpek Yolunda Ticaret ve Taşımacılık", *Journal Of Social, Humanities And Administrative Sciences* 7/38 (Nisan 2021), 574.

[12] Murat Durukan, "Geç Antik Çağ'da Doğu Akdeniz'deki Ekonomik Gelişimin Nedenleri: İpek Yolu ve Baharat Yolu'nun Rolü, LR1 Amphoraları ve Kilikia'daki Diğer Kanıtlar", *Adalya* 18 (Haziran 2015), 245.

[13] Yaz, *Antik Çağdan Geleceğe Para*, 109.

[14] Zhang Yiping, *İpek Yolunun Öyküsü*, çev. Cüneyt Akalın (İstanbul: Kaynak Yayınları, 2020), 26.

[15] Peter Frankopan, *İpek Yolu Alternatif Dünya Tarihi*, çev. Mengü Gülme (İstanbul: Pegasus Yayınları, 2018), 20.

[16] Viktor Sehhâb, *Îlâfu Kureys Rihletü's-Şitâi ve's-Sayf* (Beyrut: el-Merkezü's-Sekâfi'l-Arabî, 1992), 46.

[17] Stefan Zweig, *Macellan Bir İnsan Bir Yaşam*, çev. Zehra Aksu Yılmazzer (İstanbul: Can Yayınları, 2019), 18.



Romalıların ve ardından Bizanslıların doğu ürünlerine pahaliya sahip olmasının temelde iki nedeni bulunmaktaydı. Bunlardan birincisi tehlikelerle dolu uzak mesafeydi.<sup>[18]</sup> İkincisi ve belki de daha önemlisi, doğu ürünlerinin batı pazarlarına ancak Sâsânîlerin topraklarından geçerek ulaşabilmesiydi.<sup>[19]</sup> Esasında iki devlet arasında asırlarca süregelen çatışmaların temel sebebi de doğu ürünlerine ulaşmayı mümkün kılan ticarî yollara/bölgelere hâkim olma mücadelesiydi.<sup>[20]</sup>

Sâsânî ekonomisi temelde toprağa bağımlı olsa da<sup>[21]</sup> en önemli gelir kalemlerinden birisi de doğu ile batı arasındaki ticarî irtibatı sağlayan İpek Yolu'nun kendi topraklarından geçmesi sebebiyle buradan elde ettiği gümrük vergisiydi. Çin ipeklisinin transit geçişinden elde ettiği kâr<sup>[22]</sup> bu açıdan çok önemliydi. Bu itibarla Sâsânîlerin bu alanda tekelleştini söylemek mümkündür.<sup>[23]</sup> Romalı aristokratların doğu ürünlerine olan yoğun talebi de Sâsânîlerin bu alandaki tekel olma isteklerini perçinlemiştir.

Barış zamanlarında Sâsânîler, talep ettikleri vergileri aldıktan sonra Romalı tüccarların ipek, baharat ve buhur gibi ürünleri geçirmelerine izin veriyordu. Mesafenin uzaklığına ilaveten Sâsânîlerin de ağır vergiler koyması, Romalıların her defasında Sâsânîlerle temas kurmalarına ve vergilerin düşürülmesini talep etmelerine sebep oluyordu.<sup>[24]</sup> Savaş durumlarında ise durum bambaşka bir hal almaktaydı. Öyle ki Sâsânîlerin savaş esnasında çeşitli gerekçelerle (ajanlık, güvenlik vs.) bu ticarete izin vermemeleri,<sup>[25]</sup> Roma pazarlarında ürün fiyatlarının bir hayli yükselmesine sebep olmaktaydı. Nitekim daha önce geçtiği üzere Plinius'un, ipekli ürün fiyatlarının normalin yüz katına satıldığı yönünde verdiği bilgi de bunu teyit etmektedir.

Doğunun ticarî ürünlerine sahip olabilmek için İraniılara ihtiyaç duyulması gerçekten Bizans için ağır bir yükü. Bizanslıların en büyük düşmanı olan İranlılar, kısa süreli barış dönemleri dışında genellikle onlarla savaş halindeydiler. Bu durum, düşmanlarına ciddi servetler akıtan tüccarların Bizanslı yöneticileri rahatsız etmesine sebep oluyordu.<sup>[26]</sup> Çünkü Bizanslıların ihtiyaç duydukları ürünleri almaları bir yandan da düşmanlarına güç ve servet kazandırmaları anlamına geliyordu.<sup>[27]</sup> Savaşlar sebebiyle ticaretin ve ilişkilerin sürekli kesintiye uğruyor olması da ayrıca bir problemdi.

363-502 yılları arası iki devlet açısından kısmi barışın yaşandığı dönemdir.<sup>[28]</sup> Söz konusu tarihlerde Romalılar, Doğu Avrupa'da Hunlar ve Akdeniz'de Vandallarla uğraşmıştır. Sâsânîler ise hem kuzeyden gelen göçebe saldırılarıyla hem de Ak Hunlara ödenen yüksek vergilerin devleti zora sokmasıyla meşgul olmuştur. Zikredilen olaylar her iki tarafın da bu dönemde barışı devam ettirmesinde etkili olmuştur.<sup>[29]</sup> Söz konusu dönemde ticaret cari olan ana yollar üzerinden

[18] Salamah Salih Syalayman Aladieh, *Meccan Trade Prior to the Rise of Islam* (Durham: The University of Durham, School of Oriental Studies, Doktora Tezi, 1992), 15; Durukan, "Geç Antik Çağ'da Doğu Akdeniz'deki Ekonomik Gelişimin Nedenleri: İpek Yolu ve Baharat Yolu'nun Rolü, LR1 Amphoraları ve Kilikia'daki Diğer Kanıtlar", 244.

[19] Cevâd Ali, *el-Mufassal fi Târîhi'l-Arab Kable'l-İslâm* (Bağdat: y.y., 1413/1993), 4/116; Georg Ostrogorsky, *Bizans Devleti Tarihi*, çev. Fikret İşiltan (Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 2019), 68.

[20] Şerif, *Mekke ve'l-Medîne fi'l-Câhiliyye ve Ahdi'r-Resûl*, 168; Nihal Şahin Utku, *Kızıldeniz -Çöl, Gemi ve Tacir-* (İstanbul: Klasik Yayınları, 2017), 115-116.

[21] Ahmet Altungök, *İslâm Öncesi İnan'da Devlet ve Ekonomi -Sâsânî Dönemi - (M.S. 226-652)* (İstanbul: Hikmetevi Yayınları, 2015), 305.

[22] Yiping, *İpek Yolunun Öyküsü*, 56.

[23] Cevâd Ali, *el-Mufassal fi Târîhi'l-Arab Kable'l-İslâm*, 2/657.

[24] Aladieh, *Meccan Trade*, 15.

[25] Aladieh, *Meccan Trade*, 15; Cevâd Ali, *el-Mufassal fi Târîhi'l-Arab Kable'l-İslâm*, 4/116; Wilhelm Heyd, *Yakın-Doğu Ticaret Tarihi*, çev. Enver Ziya Kartal (Ankara: Türk Tarih Kurumu, 2000), 8.

[26] Heyd, *Yakın-Doğu Ticaret Tarihi*, 8.

[27] Sehhâb, *Îlâfu Kureys*, 47.

[28] Konuk, *Roma-Sasani Mücadelesinde Yukarı Dicle Havzası*, 15.

[29] Konuk, *Roma-Sasani Mücadelesinde Yukarı Dicle Havzası*, 15, 23; Casim Avcı, *İslâm-Bizans İlişkileri (610-847)* (Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 2020), 22.

sürdürülmüş, savaş durumu olmaması sebebiyle Sâsânîler ticarete engel olmamış, Romalılar da alternatif bir yol arayışına girmemişlerdir.<sup>[30]</sup>

Milâdî 6. yüzyıla girildiğinde ise iki devlet arasındaki savaşlar tekrar alevlenmiştir. Buna bağlı olarak bölgeye kargaşa ve kaos ortamı hâkim olmaya başlamıştır.<sup>[31]</sup> Bizans İmparatoru'nun Sâsânîlerle yapılan antlaşmaya uymayarak, Kafkas geçitlerinin korunması karşılığında Sâsânîlere ödediği vergiyi kesmesi, 502 senesinde savaşın patlak vermesine neden olmuştur.<sup>[32]</sup> Kısa süreli barış dönemleri hariç olmak üzere 628 yılındaki Nînevâ (Ninova) savaşına kadar<sup>[33]</sup> çatışmalar devam etmiştir. Çatışmaların doğurduğu güvensiz ortam neticesinde kadim dünyanın ana ticaret rotaları tıkanmış; bu durumda da Bizanslılar, doğu ürünlerine ulaşabilecekleri alternatif yollar aramaya başlamışlardır. Savaşların başladığı tarih olan 502 senesi ile İslam tarihi eserlerinin Mekke'nin ticarî bir merkeze dönüşme başlangıcı olarak milâdî 6. asrın başlarına işaret etmeleri bu açıdan hem tutarlı hem de ilerleyen sayfalarda temas edileceği üzere birbiriyle irtibatlıdır.

Kadim dünyada, barışın hâkim olduğu dönemlerde, ana ticaret yolları esas olarak İpek Yolu ve Baharat Yolu olmak üzere iki koldan sürdürülmekteydi.<sup>[34]</sup> İpek Yolu kara yolunu ifade ederken; Baharat Yolu ise deniz yoluna tekabül etmekteydi. Daha farklı güzergâhlar da olmakla birlikte<sup>[35]</sup> diğer yolların bu iki ana yoldan çıkan tali yollar olduğu söylenebilir. Aslında Baharat Yolu'nun da İpek Yolu'nun deniz güzergâhı olduğu, bu sebeple onun da İpek Yolu olarak bilindiği ifade edilse de<sup>[36]</sup> biz kara güzergâhı için İpek Yolu; deniz güzergâhı içinse Baharat Yolu ifadelerini kullanacağız.

*İpek Yolu* ifadesi, ilk defa Alman coğrafyacı ve jeolog Ferdinand von Richthofen tarafından 19. yüzyılda kullanılmıştır.<sup>[37]</sup> Doğu ile batı arasındaki irtibat, yaklaşık iki bin yıl boyunca bu yol üzerinden sürdürülmüştür. Özellikle başta ipek olmak üzere batı pazarlarında rağbet gören doğu menşeli pek çok ürün, bu yol üzerinden kervanlar aracılığıyla taşınmıştır. 6.400 km uzunluğundaki İpek Yolu, Çin'den başlayarak Afganistan'a, oradan İran üzerinden Akdeniz'e,<sup>[38]</sup> oradan da İstanbul ve hatta Avrupa'ya kadar uzanmaktaydı.<sup>[39]</sup>

İpek Yolu'nun önemli coğrafi konumu ve güçlü otoritelerin hâkimiyetinde olması, genellikle bu coğrafyanın savaş ve çatışma alanına dönüşmesiyle neticelenmiştir. Söz konusu çatışmalar sadece Bizanslılar ile Sâsânîler arasında meydana gelmemekteydi. Bu yol üzerinde yurt edinmiş olan Hephtalites (Eftalit) kabileleri yahut bir diğer isimle Ak Hunlar da İpek Yolu'na sahip olma gayesiyle Sâsânîlerle sık sık mücadele içerisine girmişlerdir.<sup>[40]</sup> Dolayısıyla savaş zamanlarında emniyetsiz bir görüntü arz eden bu yol, barındırdığı tehlikeler yüzünden tacirler tarafından her zaman aktif olarak kullanılamıyordu.

[30] Lewis, *Tarihte Araplar*, 8-9.

[31] Konuk, *Roma-Sasani Mücadelesinde Yukarı Dicle Havzası*, 25.

[32] Altungök, *İslâm Öncesi İran'da Devlet ve Ekonomi*, 110.

[33] Ostrogorsky, *Bizans Devleti Tarihi*, 96; Lewis, *Tarihte Araplar*, 14; Avci, *İslâm-Bizans İlişkileri (610-847)*, 24.

[34] Bazı araştırmacılar bu taksimatı deniz yolu ve kara yolu olarak da zikredebilmektedir. bk. Hobson, *Batı Medeniyetinin Doğulu Kökenleri*, 53.

[35] Naim Zekî Fehmî, *Turuku't-Ticâreti'd-Düveliyye ve Mahattâtuhâ Beyne's-Şerki ve'l-Garb* (Kahire: el-Mektebetü'l-Arabiyye, 1393/1973), 115-161.

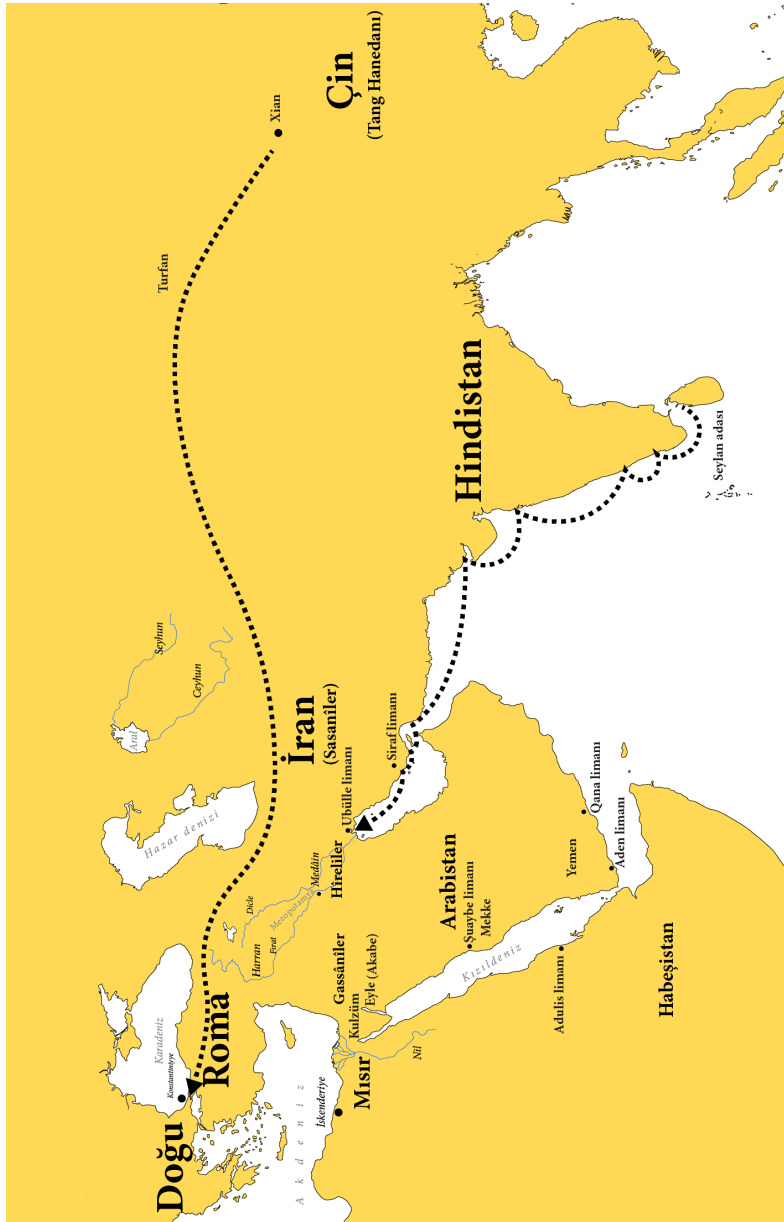
[36] Bilgehan Pamuk, "İpek Yolu Ticareti ve Erzurum", *Tarih İncelemeleri Dergisi* 22/2 (Aralık 2007), 126; Çağlar, "İpek Yolunda Ticaret ve Taşımacılık", 569.

[37] Çağlar, "İpek Yolunda Ticaret ve Taşımacılık", 571.

[38] Pamuk, "İpek Yolu Ticareti ve Erzurum", 126.

[39] Hâlid Mûsa Hüseyinî-İlhâm Hamed 'İsa Kâbçî, "el-Mahattât ve't-Turuku't-Ticâriyye Kable'l-İslâm", *Mecelletu Âdâbi'l-Küfe* 10/37 (2018), 397; Khanfar, *İlk Bahar*, 76.

[40] Khanfar, *İlk Bahar*, 76.



Harita 1: İpek Yolu ile Basra Körfezi Yolu (Baharat Yolu)'nu gösteren görsel<sup>[41]</sup>

Sâsânîlerin topraklarından geçen İpek Yolu'na alternatif olarak, Bizanslıların Uzakdoğu ile irtibatını sağlayabilecek bir diğer yol olan *Baharat Yolu* da Basra Körfezi'nden geçmekteydi ve esasen bu yol da yine Sâsânîlerin kontrolü altındaydı. Çin limanlarından hareket ederek Seylan (Taprobane/Serendib/Sri Lanka) Adası'na ulaşan gemilerin boşalttığı mallar burada İranlı tacirlerce teslim alınırdı. Buradan günümüz Basra/Fars Körfezi'nde bulunan Übülle Limanı'na<sup>[42]</sup> getirilen mallar, daha küçük gemilere transfer edilerek, Fırat ve Dicle nehirleri üzerinden ya Sâsânî başkenti Medâin'e ya da Sâsânîlerin vassalı olan Lahmîler devletinin başkenti Hîre'ye ulaştırılırdı. Bundan sonra kara yoluyla devam eden güzergâh, Doğu Anadolu'nun Ruha (Urfa) ve Nisibis (Nusaybin) gibi pazarlarına ulaşmaktaydı.<sup>[43]</sup> Gerekli gümrük ve vergi işleri burada

[41] Dr. Öğr. Üyesi Recep Yılmaz tarafından çalışmamız için hazırlanmıştır. Bu münasebetle kendisine teşekkür ederim.

[42] Sâsânîler döneminde Übülle Limanı işlek bir limandı. Geniş bilgi için bk. Veysi Turun, *Farsça Eserlere Göre İran'ın Fethi ve Hz. Ömer* (İstanbul: İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, 2023), 26.

[43] Ahmet Altungök -Taner Yıldırım, "Basra Körfezi Ticareti Üzerinde Sasani-Bizans Ve Arap Mücadelesi", *Fırat Üniversitesi Orta Doğu Araştırmaları Dergisi* 9/1 (Temmuz 2013), 139.



tamamlandıktan sonra mallar Bizanslı tacirlere satılmaktaydı.<sup>[44]</sup> Ürünleri teslim alan tacirler ise ya ürünleri Suriye pazarlarına veya Akdeniz üzerinden Avrupa'ya götürmekteydi.<sup>[45]</sup>

Hem İpek Yolu'nun hem de Baharat Yolu'nun Sâsânîlerin topraklarından geçmesi ve 502 senesinde iki devlet arasında patlak veren savaşların ticaret rotalarını güvensiz hale getirmesi; Bizanslıların savaş zamanlarında aktif olarak kullanacakları, doğu ürünlerine kesintisiz olarak ulaşabilecekleri alternatif yol arayışlarını beraberinde getirmekteydi.

## 2. Alternatif Yol Arayışları: Kızıldeniz ve Batı Arabistan Sahil Yolu

Bizanslıların doğu ile irtibatlarını kesintisiz şekilde sağlayacak yol arayışları milâdî 6. asrın başı itibarıyla hız kazanmaya başlamıştır. Bu itibarla öncelikle Hazar Denizi'nin kuzeyinden geçen ve bugün *Kürk Yolu* olarak bilinen alternatif bir rota oluşturulmaya çalışılmıştır. İpek Yolu'na alternatif olarak Bizans ve Çin arasındaki kara irtibatını sağlaması planlanan bu yol, Bizans'ın Kırım'daki üsleri Khersones, Bosporos ve Kafkaslardaki Lazika üzerinden ticareti sürdürmeye yönelik bir girişimdi.<sup>[46]</sup> Ne var ki sapa olan bu yolun pek tercih edilmediği ve Bizanslıların bu yoldan istedikleri verimi alamadıkları anlaşılmaktadır.

Bizanslıların alternatif yol olarak gündemlerine aldıkları ve konumuz açısından esas önemli olan güzergâh ise *Kızıldeniz Yolu*'dur. Sâsânîlerin topraklarından geçen deniz yoluna (Baharat Yolu) alternatif bir yol olarak Kızıldeniz bu dönemde yoğun olarak kullanılmaya başlanacaktır. Çünkü doğu ürünlerini düşmanları İranlıların elinden almaktansa; dindaşları Habeşliler üzerinden temin etmek Bizans açısından çok daha makuldü.<sup>[47]</sup> Bu alternatif yol sayesinde Habeşli gemiciler, doğu ürünlerinin toplandığı Seylan Adası'na (bugünkü Sri Lanka) bizzat giderek, müttefikleri Bizanslıların ihtiyaç duyduğu ürünleri gemilere yükler ve Kızıldeniz üzerinden Kulzum ve Eyle (Akabe) gibi Bizans'a bağlı limanlara taşırlardı. Bu alternatif yol sayesinde Sâsânîler devre dışı bırakılmış olmaktadır.<sup>[48]</sup> Nitekim 525 senesinde Yemen'in Habeşlilerce işgal edilmesi bu planın bir sonucuyken; 575 senesinde Sâsânîlerin Yemen'i Habeşlilerden temizlemesi de kırılan tekel-lerini tekrar eski haline çevirme girişimleriyle irtibatlıydı.

Alternatif yol olarak kullanılan Kızıldeniz güzergâhında; Seylan Adası'ndan hareket eden Habeş gemileri Sokotra Adası'ndan sonra Kızıldeniz'in giriş noktası olan Bâbü'l-Mendeb'den<sup>[49]</sup> geçerek kuzeye doğru yönelirdi. Bizans'a bağlı Kulzum ve Eyle limanlarında boşaltılan mallar, kervanlar aracılığıyla İskenderiye, Gazze ve Şam gibi merkezlere sevk edilirdi. Gazze ve İskenderiye'ye taşınan malların Akdeniz üzerinden İstanbul hatta Avrupa'ya kadar ulaştığı da bilinmektedir.<sup>[50]</sup> Dolayısıyla Bizanslıların, savaş zamanlarında Kızıldeniz Yolu sayesinde, Sâsânîlerin topraklarından geçen ana yollara mahkûm olmadan doğu ürünlerine ulaşmaya çalıştıkları söylenebilir.

[44] Heyd, *Yakın-Doğu Ticaret Tarihi*, 7.

[45] Aladieh, *Meccan Trade*, 15.

[46] Ostrogorsky, *Bizans Devleti Tarihi*, 68.

[47] Heyd, *Yakın-Doğu Ticaret Tarihi*, 12.

[48] Cevâd Ali, *el-Mufasssal fî Târîhi'l-Arab Kable'l-İslâm*, 2/657; Hobson, *Batı Medeniyetinin Doğulu Kökenleri*, 54.

[49] Bâbü'l-Mendeb, eski dönemlerde de mühim ticaret noktalarından birisiydi. Öyle ki Güney Arabistan'da hüküm süren devletlerden birisi olan Katabanlılara ait yazıtların birinde, onların Hintli gemicilerle Bâbü'l-Mendeb'i geçmemeleri üzerine anlaşmaya vardıkları kaydedilmektedir. Doğu ile Batı dünyaları arasındaki ticarete aracılık rolünü çok eski dönemlerden beri sürdüren Araplar, burada lehlerinde olacak şekilde bazı anlaşmalar yapmışlardır. Bu bağlamda Hindistan'da çıkan bir orman yangının tarçın mahsulünün bir kısmını yok ettiğini öğrenen Kataban hükümdarı, tarçın fiyatını iki katına çıkararak arz-talep dengesini kendi lehinde kullanmıştır. Mahmood İbrahim, *Tüccar Sermayesi ve İslam*, çev. Merve Tosun (İstanbul: Albaraka Yayınları, 2021), 37.

[50] Mehmet Mahfuz Söylemez, "Kur'an'ın Anlaşılmasına Tarihin Etkisi: Kureys ve Fil Sureleri ile Necm Suresi 19-23. Ayetleri Örneği", *Kur'an ve İslam İlimlerinin Anlaşılmasında Tarihin Önemi*, ed. Mehmet Mahfuz Söylemez (Ankara: Ankara Okulu Yayınları, 2013), 75; Khanfar, *İlk Bahar*, 51-52.



Kızıldeniz ticaret güzergâhının sorunsuz kullanılması durumunda yukarıdaki itirazın haklılık payı olabilirdi. Ne var ki Sâsânîlerin etkisinden kurtulmak için alternatif olarak oluşturulan Kızıldeniz Yolu her zaman kullanılabilen, Bizans'ın ihtiyaç duyduğu ürünlere sorunsuz olarak ulaşmasına imkân veren bir yapıya sahip değildi. Şüphesiz ki bunun pek çok sebebi bulunmaktaydı.

Dünyadaki en sıcak ve tuzlu deniz olan Kızıldeniz,<sup>[53]</sup> yüzeye yakın mercan kayalıklarının yoğun olarak görüldüğü bir yerdir.<sup>[54]</sup> Kıyılara yakın yerlerde bulunan bu kayalıklar gemiciler açısından önemli bir tehlikeydi. Özellikle limanlara giriş ve çıkış zamanlarında mercan kayalıkları, gemicilerin büyük zorluklar yaşamalarına sebep olmaktaydı. Kızıldeniz için kullanılan “Şap Denizi” ifadesi ile “Şapa oturmak” deyimleri, söz konusu kayalıklara sık sık oturan gemi ve kadırgaları tarif etmek için kullanılmaktaydı.<sup>[55]</sup> Mercan kayalıklarına çarpan gemilerin hasar adlıkları, hatta battıkları da vakiydi. Nitekim risâlet öncesi dönemde, Kâbe inşaatında kullanılan malzemelerin Kızıldeniz’de battığı ifade edilen<sup>[56]</sup> bir gemiden temin edilmiş olması bu duruma işaret edebilir.

Mercan kayalıklarının gece şartlarında fark edilmeleri zordu. Bu sebeple gemiler Kızıldeniz’de genellikle gündüzleri yolculuk yapardı. Esasen gündüz yapılan seferlerde bile tecrübeli kaptanlara ihtiyaç duyulmaktaydı. Güvenlik sebebiyle geceleri mercan kayalıklarının gerisine demirleyen gemiler,<sup>[57]</sup> bu haliyle, seferlerin muson rüzgârlarına bağlı olduğu o dönemlerde büyük risk barındırmakta ve gecikmelere sebep olmaktaydı.

Mercan kayalıkları haricinde Kızıldeniz’de yolculuğu zorlaştıran durumlardan birisi de Kızıldeniz’in giriş noktasında bulunan Bâbü’l-Mendeb Boğazı idi. Nitekim Makdisî’nin, burayı “Mendem” (nedâmet yeri) olarak tarif etmesi ve geçişin çok zor olduğu bu bölgede ancak uygun yönde esen rüzgârlarla seyahatin mümkün olduğuna işaret etmesi,<sup>[58]</sup> ticarî faaliyetlerin zorluğuna delalet etmektedir. Bu bölgede tarih boyunca sık deniz kazalarının yaşanmış olması bu isimlendirmede etkili olmuştur.<sup>[59]</sup> Bâbü’l-Mendeb Boğazı’nda Nisan aylarında batı musonları ile kuzey batı musonları karşı karşıya gelmekte, bu haliyle uygun yönde esecek rüzgârı beklerken gemiler taşıdıkları değerli ticarî ürünler ile günler boyunca açıkta demirlemek zorunda kalmaktaydı. Bu da büyük bir risk barındırmakta ve kaptanları tedirgin etmekteydi.<sup>[60]</sup> Aslında gemilerin uzun süre beklemesi maliyetleri de çok artırmaktadır. Güvenliğin yanında maliyetlerin de artması ürünlerin daha pahalıya piyasaya sürülmelerine ve rakiplerle rekabet edememesine neden olmuştur.

Kızıldeniz’de taşımacılığı zorlaştıran bir diğer husus ise Hint Okyanusu’nda Bâbü’l-Mendeb Boğazı’nı kontrol edebilecek bir mesafede bulunan Sokotra Adası’nın Hintli korsanlarca ele geçirilmesidir.<sup>[61]</sup> Tam da Mekke’nin ticarî yükseliş dönemine denk gelen milâdî 6. asrın başlarında Sokotra Adası’nın Hintli korsanlarca ele geçirilmesi,<sup>[62]</sup> daha önce temas edilen ters yönde esen

[53] Utku, *Kızıldeniz –Çöl, Gemi ve Tacir-*, 22.

[54] Shahid, “İslâm Öncesi Arabistan”, 1/19.

[55] Utku, *Kızıldeniz –Çöl, Gemi ve Tacir-*, 53.

[56] Ebû Muhammed Cemâlüddîn Abdülmelik b. Hişâm b. Eyyüb el-Himyeri el-Meâfirî el-Basrî İbn Hişâm, *es-Sîretü'n-Nebeviyye* (Kahire: Dârü'l-Fecr li't-Turâs, 1431/2010), 1/127.

[57] Utku, *Kızıldeniz –Çöl, Gemi ve Tacir-*, 74.

[58] Muhammed b. Ahmed Makdisî ( ö. 381/991'den sonra), *Ahsenü't-Tekâsîm fi Ma'rifeti'l-Ekâlîm* (Leiden: Brill Matbaası, 1906), 12; Utku, *Kızıldeniz –Çöl, Gemi ve Tacir-*, 210.

[59] Utku, *Kızıldeniz –Çöl, Gemi ve Tacir-*, 210.

[60] Utku, *Kızıldeniz –Çöl, Gemi ve Tacir-*, 61.

[61] Şerîf, *Mekke ve'l-Medîne fi'l-Câhiliyye ve Ahdi'r-Resûl*, 171; Crone, *Meccan Trade And The Rise Of Islam*, 21; Sehhâb, *Îlâfu Kureys*, 199; Heyd, *Yakın-Doğu Ticaret Tarihi*, 40-41; Söylemez, “Kur'an'ın Anlaşılmasına Tarihin Etkisi: Kureys ve Fil Sureleri ile Necm Suresi 19-23. Ayetleri Örneği”, 75. İbn Battûta da seyahatnamesinde Sokotra adasında bir arkadaşının bulunduğu gemiye saldıran Hintli korsanlardan bahseder. Ebû Abdullah Muhammed Tancî İbn Battûta, *İbn Battûta Seyahatnâmesi*, çeviri, İnceleme ve notlar: A. Sait Aykut (İstanbul: Yapı Kredi Yayınları, 2020), 1/220.

[62] Clive Ponting, *Yeni Bir Bakış Açısıyla Dünya Tarihi*, çev. Eşref Bengi Özbilen (İstanbul: Alfa Yayınları, 2020), 278.

rüzgârlar sebebiyle Kızıldeniz'in kuzeyine çıkamayıp<sup>[63]</sup> günlerce açıkta uygun rüzgârları beklemek zorunda kalan gemileri bu korsanların hedefi haline getirmekteydi.<sup>[64]</sup> Bizans-Sâsânî mücadelesi sebebiyle Bizanslıların yeterli miktarda savaş gemisini Kızıldeniz'e gönderememesi de korsanların bu dönemde hareket kabiliyetini artırmış olmalıdır. Habeşli gemicilerin hem Sokotra Adası'na yerleşen Hintli korsanlarla hem de Hindistan'a gidiş ve gelişleri sırasında kendilerine rakip olan Sâsânî tüccarlarına karşı koyacak güçte olmaması da<sup>[65]</sup> Bizanslıların Habeşliler eliyle meydana getirmeye çalıştığı alternatif yolun önemli problemlerinden bir diğeri idi.

Kızıldeniz'de yaşanan zaman kayıpları bazen ağır sonuçlara sebep olmaktadır. Korsanlardan kurtularak uygun rüzgârlarla kuzeye doğru çıkabilen gemiciler, bu sefer de muson rüzgârlarını kaçırma tehlikesiyle karşı karşıya kalabilmekteydiler. Buharlı motorların icat edilmesine kadar ancak uygun yönde esen muson rüzgârları ile seyahat etmenin mümkün olduğu bu dönemlerde, mercan kayalıkları ve ters yönde esen rüzgârların sebep olduğu gecikmeler, gemilerin kendilerini Hindistan kıyılarına taşıyacak muson rüzgârlarını kaçırmalarına sebep olabilmekteydi. Bu durumda musonu kaçıran gemiciler bir sonraki senenin uygun rüzgârlarını beklemek zorunda kalmaktaydı.<sup>[66]</sup> Afrika'nın Sevâhilî bölgesinde yaşayan halkın bir kısmının, muson rüzgârlarını kaçırmaları sebebiyle burada bekleyen ve bu esnada yerli kadınlarla evlenen kişilerin soyundan gelmeleri<sup>[67]</sup> bu duruma işaret etmektedir.

Dolayısıyla Kızıldeniz Yolu, Bizanslıların elini rakipleri Sâsânîlere karşı kuvvetlendiren bir güzergâh olsa da yukarıda zikredilen problemlerden ötürü, mezkûr yol sürekli ve aktif olarak istenen düzeyde kullanılamamıştır. Bu sebeple Hindistan'dan hareket ederek Kızıldeniz'e gelen gemiler genellikle yüklerini Yemen'in Aden Limanı'na veya Mekke'nin Şuaybe (Cidde) Limanı ile Medine'nin Câr Limanı'na<sup>[68]</sup> bırakmayı tercih etmiş; Kulzum ve Eyle'ye kadar çıkmamışlardır.<sup>[69]</sup> Ya'kûbî'nin "Çin gemilerinin limanı" olarak bahsettiği Aden Limanı<sup>[70]</sup> bu noktada en önemli duraktı. Çünkü Aden, Hindistan-Mısır arasındaki güzergâhta sığlaşma tehlikesi bulunmayan, gemilerin güvenle yanaşabildiği tek limandı.<sup>[71]</sup> İşte Kureys Kabilesi'nin devreye gireceği yer de burasıdır.

502 senesinde patlak veren savaşların kadim dünyanın ana ticaret rotalarını tıkaması<sup>[72]</sup> ve alternatif Kızıldeniz Yolu'nun çeşitli tehlike ve problemler yüzünden istenen düzeyde kullanılmaması; "Ticarette bir merkez kayması olması durumunda hemen yeni bir merkez belirlenir."<sup>[73]</sup> ilkesi doğrultusunda bu dönemde yeni bir merkezin doğuşuna olanak sağlamıştır. Söz konusu merkezi yol, Arabistan içinden geçen kara kervan yoludur.<sup>[74]</sup> Arabistan'ın kara yolu üzerinden gerçekleşen ticaret, bulunduğu coğrafi mevkii itibarıyla Bizans-Sâsânî mücadelesinden doğrudan etkilenmeyen bir yapıya sahipti.<sup>[75]</sup> Arabistan'ın kuzey ve güney bölgeleri gibi müdahaleye açık alanları dışında kalan iç kısımları söz konusu savaştan neredeyse hiç etkilenmemekteydi.

[63] Şerîf, *Mekke ve'l-Medîne fi'l-Câhiliyye ve Ahdî'r-Resûl*, 172.

[64] Günümüzde de Somalili korsanlar, Sokotra adası ve çevresinde korsancılık yapmaktadırlar.

[65] Cevâd Ali, *el-Mufasssal fî Târîhi'l-Arab Kable'l-İslâm*, 7/282; Heyd, *Yakın-Doğu Ticaret Tarihi*, 8.

[66] Hatice Uğur, "Sevâhilî", *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi* (Ankara: TDV Yayınları, 2009), 36/580.

[67] Uğur, "Sevâhilî", 36/580.

[68] Ali, *Muhâdarât fî Târîhi'l-Arab*, 81.

[69] Fehmî, *Turuku't-Ticâreti'd-Düveliyeye ve Mahattâtuhâ Beyne's-Şerki ve'l-Garb*, 139; Heyd, *Yakın-Doğu Ticaret Tarihi*, 41-42; Utku, *Kızıldeniz -Çöl, Gemi ve Tacir-*, 71.

[70] Ebü'l-Abbâs Ahmed b. Ebî Ya'kûb b. Ca'fer b. Vehb b. Vâzih Ya'kûbî, *el-Büldân*, haz. Muhammed Emin Dannavî (Beyrut: Dârü'l-Kütübü'l-İlmiyye, ts.), 156; İbrâhîm Beyzûn, *Mine'l-Hâdire ile'd-Devle* (Beyrut: Dârü İkra', 1998), 22.

[71] İrfan Shahid, "İslâm Öncesi Arabistan", 1/19; Mahmood, *Tüccar Sermayesi ve İslam*, 36.

[72] Watt, *Hz. Muhammed Mekke'de*, 37.

[73] Fernand Braudel, *Kapitalizmin Kısa Tarihi*, çev. İsmail Yerguz (İstanbul: Say Yayınları, 2020), 81.

[74] Touraj Daryaee, "Bazaars, Merchants, And Trade In Late Antique Iran", *Comparative Studies Of South Asia, Africa And The Middle East* 30/3 (2010), 408.

[75] Cevâd Ali, *el-Mufasssal fî Târîhi'l-Arab Kable'l-İslâm*, 4/116.

Uzakdoğu, Hindistan ve Hint Okyanusu dünyasını Akdeniz'le birleştiren *Batı Arabistan Sahil Yolu*, Yemen'den başlayarak Hicaz'a, oradan da Bizans topraklarına ulaşan bir kara yolu.<sup>[76]</sup> Milâdî 6. asrın başlarında meydana gelen hâdiseler, söz konusu yolun diğer rotalara göre ciddi avantaj kazanmasını sağlamıştır. Nitekim Bizans-Arap ilişkileri konusundaki çalışmalarıyla tanınan İrfan Şehid, çok açık olarak milâdî 6. asırda Arabistan'dan geçen kara yolunun (via odorifera), Bizans ekonomi tarihi açısından o dönemdeki en önemli yol olduğunu ifade etmektedir.<sup>[77]</sup> Güneyde *Arabia Felix*'ten kuzeyde *Palaestina Tertia*'ya kadar uzanan bu kara yolu (Buhur/Tütsü Yolu); ters suları ve mercan kayalıkları ile gemicileri zora sokan deniz yoluna göre kesin bir avantaja sahipti.<sup>[78]</sup>



Harita 3: Batı Arabistan Sahil Yolu'nu gösteren görsel <sup>[79]</sup>

Yemen'den başlayan Batı Arabistan Sahil Yolu, Mekke'den geçerek Petra'ya varıyordu. Burada ikiye ayrılan yollardan birisi Gazze'ye birisi de Busrâ'ya ulaşıyordu. Gazze'ye devam eden yol Mısır'a kadar uzanmaktaydı. Gazze ise o dönemde Bizans, Mısır, İtalya ve Lübnan'ın çeşitli sahillerinden gemilerin gelerek yüklerini boşalttıkları; ihtiyaç duyulan ürünleri ise yükledikleri önemli liman kentlerinden birisiydi. Busrâ şehri ise Arap tüccarların Bizans topraklarındaki en



önemli duraklarından birisiydi. Aslında hem Gazze'nin hem de Busrâ'nın söz konusu dönemde Bizans'ın Bilâdü's-Şam'daki en önemli ticaret yerleri olduğu söylenebilir.<sup>[80]</sup>

Bize göre, Batı Arabistan Sahil Yolu'nun söz konusu dönemdeki rolünü ve gelişimini gösteren önemli verilerden birisi de Yahûdîlerin buradaki varlığıdır. Arabistan içinden geçen kara yolunun önemli noktalarına Yahûdîlerin yerleşmiş olması bu açıdan dikkat çekicidir. Ticarettten anlayan Yahûdîler; bu yolun önemini fark ederek Güney Arabistan'da Kana; Orta Arabistan'da Mekke, Medine ve Hayber; Kuzey Arabistan'da ise Cerbâ ve Ezruh gibi noktalara yerleşmiş<sup>[81]</sup> ve bu haliyle Batı Arabistan Sahil Yolu'nun geçtiği hemen her noktada varlık göstermişlerdir. Batı Arabistan Sahil Yolu'nun milâdî 4. asırda da Bizanslılar ile Sâsânîler arasında meydana gelen çatışmalarda faal olarak kullanılmış olması,<sup>[82]</sup> Yahûdîlerin bu yolun savaş zamanlarındaki rolünü ve önemini iyi kavradıklarına ve buna göre yerleşim yerlerini seçtiklerine işaret edebilir.

### 3. Kuzey ve Güney Arabistan'da Zayıflayan Yönetimler ve Kureyş'in Tarih Sahnesine Çıkışı

Bizans ve Sâsânîler arasındaki mücadele Arabistan'ı da etkilemekteydi. Hem Yemen bölgesi hem de Kuzey Arabistan söz konusu savaşların etkilerinin yoğun olarak hissedildiği yerlerdi. Öyle ki hem Kuzey hem de Güney Arabistan'da Araplara ait yönetimler ortadan kalkmaktaydı.<sup>[83]</sup> Savaşların etkisinden uzak bir bölgede bulunan Kureyş Kabilesi ise bu esnada hem kuzey hem de güney yönünde hareket kabiliyetini artırmakta, meydana gelen boşluktan en üst düzeyde istifade etme yolunda girişimlerde bulunmaktaydı. Nitekim kuzeyde ve güneyde meydana gelen boşluk, yeni bir ticarî aktör ihtiyacının habercisiydi. İlâf ise bu boşluğun doğurduğu ihtiyaca binaen tesis edilmiş bir güvenli ticaret girişimiydi.<sup>[84]</sup>

Yemen, tarihin kadim dönemlerinden beri doğu-batı arasındaki ticarete aracılık rolünü üstlenmekte; Arabistan ticaretini domine etmekteydi. Arabistan'ın hemen her bölgesine güçlerini yayan Yemenliler, Yemen'den Şam'a ulaşan kara yolunu da denetimleri altında tutmuşlardı.<sup>[85]</sup> Söz konusu güzergâh üzerinde ticaretin sorunsuz sürdürülmesi için ticarî duraklar inşâ etmişlerdi. Mekke şehri de esasen Yemenlilerin bu amaçla kullandıkları duraklardan birisiydi.<sup>[86]</sup> Nitekim Kureyş öncesi dönemde Mekke'ye sırasıyla hâkim olan Cürhümlüler ile Huzâalıların da Yemenli oldukları unutulmamalıdır.

Milâdî 6. asra gelindiğinde ise Yemen'in hem dâhili hem de harici pek çok problem dolayısıyla eski gücünü kaybetmeye başladığı görülmektedir.<sup>[87]</sup> Hem Bizanslılar hem de Sâsânîler Yemen'in jeo-stratejik konumu dolayısıyla bölge üzerinde hâkimiyet kurma yarışına girmişlerdi. Bunun uzantısı olarak Bizanslılar Yemen'deki Hristiyan halkı desteklerken; Sâsânîler Hristiyanlara düşmanlık besleyen Yahûdîlere destek vermişlerdi.<sup>[88]</sup>

[80] Sehhâb, *İlâfu Kureyş*, 214; Cevâd Ali, *el-Mufasssal fi Târîhi'l-Arab Kable'l-İslâm*, 2/632, 653.

[81] Muhammed b. Sa'd b. Menî el-Hâşimî el-Basrî İbn Sa'd, *Kitâbü't-Tabakâti'l-Kebîr*, ed. Adnan Demircan, çev. Musa Kazım Yılmaz (İstanbul: Siyer Yayınları, 2015), 1/150, 278; Mikhail D. Bukharin, "Mecca on the Caravan Routes in Pre-Islamic Antiquity", *The Qur'an in Context: Historical and Literary Investigations into the Qur'anic Milieu*, ed. Angelika Neuwirth vd. (Leiden-Boston: Brill, 2010), 118; Shahid, "İslâm Öncesi Arabistan", 1/26.

[82] Bukharin, "Mecca on the Caravan Routes in Pre-Islamic Antiquity", 118.

[83] Abdulazîz Dürî, *İslâm İktisat Tarihine Giriş*, çev. Sabri Orman (İstanbul: İnsan Yayınları, 2014), 18.

[84] Khanfar, *İlk Bahar*, 105.

[85] Sehhâb, *İlâfu Kureyş*, 43.

[86] Cevâd Ali, *el-Mufasssal fi Târîhi'l-Arab Kable'l-İslâm*, 4/12.

[87] İsmail Altun, *Ebû Mûsâ el-Eş'arî'nin Hayatı ve Kişiliği* (Erzurum: Atatürk Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, 2002), 15.

[88] Şerîf, *Mekke ve'l-Medîne fi'l-Câhiliyye ve Ahdi'r-Resûl*, 171, 222.

Himyerî Devleti'nin Yahûdî hükümdarı Zû Nüvâs, hem dinî taassuptan hem de Negrân'daki Hristiyanlar aracılığıyla Habeşlilerin/Bizanslıların kendi ülkesinde nüfuz kazanmasından endişe etmekteydi.<sup>[89]</sup> Uhdûd denilen içi ateş dolu çukurlarda Hristiyanların yakılması ile neticelenen süreç, Yemen açısından da bir kırılmayı ifade ediyordu. Hem Yemen'de üretilen ürünlerin hem de Hindistan'dan gelen ürünlerin Şam topraklarına götürülmesi işini organize eden Yemenliler ile Bizanslılar arasında bu hâdiseden sonra siyasî ilişkiler gerilmiştir. Bu durum her iki bölge arasındaki ticarî ilişkilere de yansımıştır. Öyle ki Yemenliler, artık ticaret gayesiyle Şam'a gitmeye çekinir olmuşlardır.<sup>[90]</sup> Buna bir de, Himyerî hükümdarı Zû Nüvâs'ın Bizanslı tüccarları öldürdüğü bilgisi eklendiğinde<sup>[91]</sup> iki bölge arasındaki ticaretin nasıl bir çıkmaza doğru sürüklendiği<sup>[92]</sup> ve mezkûr ticareti yürütecek yeni bir aktör ihtiyacının gerekliliği anlaşılabilir. Nitekim Hz. Peygamber'in "Arapların liderliği önce Himyerîlerin elinde idi. Sonra Allah onlardan alarak Kureyşlilere verdi."<sup>[93]</sup> mealindeki sözü bu açıdan vakıyyla tam bir uyum içindedir.

Kuzey Arabistan'da hüküm süren Gassânîler ile Lahmîler de yine savaştan birinci derecede etkilenen Arap devletleriydi. Gassânîlerin Bizanslılara; Lahmîlerin ise Sâsânîlere tampon devlet görevi gören<sup>[94]</sup> yapıları, iki devlet arasında meydana gelen savaşlarda onların da savaşa müdahil olmalarını beraberinde getiriyordu. Baharat Yolu'nun bölgelerinden geçmesi sebebiyle ticarî anlamda ilerleme kaydeden Lahmîlerin;<sup>[95]</sup> savaşlar esnasında söz konusu rotanın güvensiz bir hale dönüşmesi ve burada sürdürülen ticaretin zayıflamaya başlaması ile güç kaybetmeye başladıkları görülmektedir. Aynı şekilde Gassânîlerin de hem tıkanan ticaret sebebiyle hem de Bizans ile Sâsânîler arasında devam eden savaşların uzantısı olarak Lahmîler Devleti ile giriştikleri uzun savaşlar<sup>[96]</sup> zamanla güç kaybetmelerini beraberinde getirmiştir.

Milâdî 6. asırda, Mekke'nin çevresindeki dünya, hem bölgesel hem de milletlerarası arenada güç dengelerinde değişikliklere tanık olmaktaydı.<sup>[97]</sup> Mekke'nin ticarî bir merkeze dönüşme süreci, bu değişimleri göz önünde bulundurmakla daha sağlıklı anlaşılabilir. Çünkü Mekke'nin önünü açan, milletlerarası ticarete dâhil olmasını sağlayan temel sebep, uluslararası sistemde meydana gelen bu değişimlerdir. Savaş zamanlarında yoğun olarak kullanılan Batı Arabistan Sahil Yolu'nun hem kuzey hem de güney kısımlarında yaşanan istikrarsızlık, yeni bir aktöre ihtiyaç duyulduğunun habercisiydi. Bu durumu fark eden Hâşim, tesis ettiği ilâfla bu yönde girişimlerde bulunmuş ve zamanla Kureyşliler bu ticaretin organizatörleri haline gelmişlerdir.

Hindistan'dan deniz yoluyla getirilen ve Aden Limanı'na boşaltılan ürünlerin burada birikmesi, Aden'deki fiyatların düşmesini ve rekabet edebilirliğini sağlamıştır. Hâşim'in ilâfî tesis ettiği dönemde Yemen'deki fiyatların Şam'daki fiyatlarla karşılaştırıldığında daha düşük olmasının temel

[89] Levent Öztürk, *Etiyopya'da İslâmiyet I* (İstanbul: Ayışığı Kitapları, 2001), 38.

[90] Hâdî Sâlih Nâsır Ömerî, *Tarîkü'l-Buhûri'l-Kadîm min Negrân ila'l-Betrâ'* (Bağdat: Câmi'atu Bağdâd, Külliyyetü'l-Edeb, Doktora Tezi, 2003), 204.

[91] Nebi Bozkurt, "İpek Yolu", *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi* (İstanbul: TDV Yayınları, 2000), 22/372; Apak, *Ana Hatlarıyla İslâm Öncesi Arap Tarihi ve Kültürü*, 111.

[92] Shahîd, *Byzantium And The Arabs In The Sixth Century*, 2/20.

[93] Hz. Peygamber'in bu sözünün, İslâm sonrası dönemdeki Kureyş siyasî hâkimiyetini ifade ettiği düşünülebilir. Fakat Hz. Peygamber'in hayatta olduğu dönemde Kureyş açısından böyle bir siyasî hâkimiyetin gerçekleştiğini söylemek mümkün değildir. Risâlet öncesi dönemde Yemen zayıflamış, Kureyş onların yerini dolduran ticarî bir aktör olarak tarih sahnesine çıkmış, ilâfî tesis etmiş ve Arabistan ticaretini domine eden bir güç hâline gelmiştir. Dolayısıyla söz konusu ifadenin bu bağlamda anlaşılması bize daha makul görünmektedir. Hz. Peygamber'in ilgili ifadesi için bk. Ebû Abdillâh Muhammed b. İsmâîl b. İbrâhîm el-Cu'fî Buhârî, *et-Târîhü'l-Kebîr*, thk. Hâşim en-Nedvi vd. (Beyrut: Dairetü'l-Me'arifi'l-İslamiyye, ts.), 3/264.

[94] Avcı, *İslâm-Bizans İlişkileri (610-847)*, 20-21.

[95] Beyzûn, *Mine'l-Hâdire ile'd-Devle*, 57.

[96] Shahîd, *Byzantium And The Arabs In The Sixth Century*, 2/12; Avcı, *İslâm-Bizans İlişkileri (610-847)*, 23.

[97] Khanfar, *İlk Bahar*, 63.

nedeni de bu olmalıdır.<sup>[98]</sup> Bu durumu fark eden Hâşim, malların Yemen'den Şam'a kara yoluyla taşınmasıyla, iki imparatorluk arasındaki çatışma bölgelerinden uzak bir şekilde devam ettirilmemesinin kendilerine sağlayacağı faydaları görmüş olmalıdır.<sup>[99]</sup> Gerçekten de, risâlet döneminde Kureyş'in ulaştığı ekonomik refah, iki bölge arasındaki fiyat farkından Kureyş'in ciddi bir gelir elde ettiğini ve Hâşim'in öngörüsünün isabetli olduğunu göstermektedir.

Burada, Rûm Sûresi'nde temas edilen Bizans-Sâsânî mücadelesine de değinmek istiyoruz. İlgili âyetler şu şekildedir: "Rumlar yakın bir yerde yenilgiye uğradılar. Fakat onlar bu yenilgilerinden sonra birkaç yıl içinde galip gelecekler. Eninde sonunda Allah'ın dediği olur. O gün müminler Allah'ın yardımı sebebiyle sevinecekler. O dilediğini muzaffer kılar. O çok güçlüdür, engin merhamet sahibidir."<sup>[100]</sup>

Bazı tefsir kitaplarında, Kureyşlilerin Sâsânîlerin zaferine sevindikleri; Müslümanların ise Bizanslıların yenilgisine üzüldükleri aktarılmaktadır. Esasen bu eğilim, ilgili âyetlerden de anlaşılabilir. Ancak, üzerinde durmak istediğimiz husus, Kureyşlilerin neden bu yönde bir tutum sergiledikleridir. Kaynakların bir kısmı, Kureyşlilerin Sâsânî zaferine sevinmesini iki tarafın da putperest olmasıyla; Müslümanların Bizans mağlubiyetine üzülmelerini ise her iki tarafın da kitap ehli olmasıyla açıkladıkları görülmektedir.<sup>[101]</sup> Bizce de bu tutumların esas nedeni<sup>[102]</sup> dinî sâiklere dayanmaktadır. Ancak konunun ekonomik boyutunun da göz önünde bulundurulması gerektiği kanaatindeyiz. Ticarete dayalı Mekke ekonomisinde Kureyşliler Yemen ile Şam arasındaki fiyat farkından önemli bir gelir elde etmekteydi. Bu fiyat farklarının temel nedeni, ana ticaret yollarına Sâsânîlerin hâkim olması sebebiyle, Bizanslıların doğu ürünlerine direkt ulaşma imkânından mahrum olmasıdır. Bizans'ın zaferi, onların lüks doğu ürünlerine doğrudan erişimini mümkün kılacaktır. Bu durum Kureyş'in ticaretini ortaya çıkaran etkenlerin yok olması, Şam'daki fiyatların düşmesi,<sup>[103]</sup> rekabet olanağının ortadan kalkması, ticaretin Kızıldeniz ve Batı Arabistan yollarından tekrar ana yollara kayması, dolayısıyla da Kureyş'in kervanlarına ihtiyaç kalmaması anlamına gelecektir. Bu da Kureyş ticareti açısından bir yıkım olacaktır. Netice itibarıyla Sâsânîlerin galip gelmesi, her zaman için Kureyş'in arzu edeceği bir durumdur.

## Sonuç

Risâletin tebliğ edilmeye başlandığı dönemde Mekke şehri, Arabistan'ın en önemli ticaret merkezlerinden birisiydi. Çölün ortasında bulunan bu şehrin hangi aşamalardan geçerek böyle bir seviyeye ulaştığını ortaya koymak önemlidir. Bu noktadan hareketle, milâdî 6. asrın başlarında patlak veren Bizans-Sâsânî mücadelesinin Mekke ticareti açısından bir kırılmayı ifade ettiğini söylemek mümkündür. Bu mücadele, kadim dünyanın ana ticaret rotalarında tıkanmalara sebep olmuştur. Savaşlar sebebiyle hem İpek Yolu'nun hem de Baharat Yolu'nun Bizanslılar açısından kullanılamaz hale gelmesi, onların çokça rağbet ettikleri kıymetli doğu ürünlerine ulaşma noktasında alternatif yollar aramalarını beraberinde getirmiştir. Bu amaç doğrultusunda aktifleştirilmeye

[98] Cevâd Ali, *el-Mufasssal fî Târîhi'l-Arab Kable'l-İslâm*, 4/116; Ayrıca bk. Sehhâb, *İlâfu Kureyş*, 241.

[99] Khanfar, *İlk Bahar*, 51-52.

[100] Rûm 30/2-5.

[101] Ebü'l-Hasen Mukâtil b. Süleymân b. Beşîr el-Ezdî el-Belhî Mukâtil b. Süleymân, *Tefsîru Mukâtil b. Süleymân*, thk. Abdullah Mahmûd Şehhâte (Beyrut: Müessesetü't-Târîhi'l-Arabî, 1423/2002), 3/402; Ebû Ca'fer Muhammed b. Cerîr et-Taberî, *Tefsîrü't-Taberî Câmî'u'l-Beyân 'an Te'vîli âyi'l-Kur'ân*, thk. Abdullah b. Abdü'l-Hasen et-Türkî (Gizâ: Merkezü'l-Buhûsî ve'd-Dirâsâti'l-Arabiyye ve'l-İslâmiyye bi-Dâr-i Hecer, 1422/2001), 18/450; Ebü'l-Fidâ' İmâdüddîn İsmâil b. Şihâbiddîn Ömer İbn Kesîr, *İbn-i Kesîr Tefsîri*, çev. Savaş Kocabaş - M. Beşîr Eryarsoy (İstanbul: Karınca & Polen Yayınları, 2017), 8/367.

[102] Hodgson, Kureyş'in Sâsânîleri desteklemesinin sebebinin, Sâsânîlerin, Bizans ve Habeşlilerin aksine, Mekke'ye hiç saldırı düzenlememiş olması olabileceğini ifade eder. Hodgson, *İslam'ın Serüveni*, 1/204.

[103] Cevâd Ali, *el-Mufasssal fî Târîhi'l-Arab Kable'l-İslâm*, 4/116.

çalışılan Kızıldeniz Yolu'nun çeşitli sebeplerle istenen düzeyde kullanılamaması, Arabistan içinden geçen kervan yolunun ön plana çıkmasını beraberinde getirmiştir. Çünkü savaşların meydana getirdiği güvensiz ortam, güvenliğin sağlandığı bölgelerin gelişimi ile neticelendiği gibi; tıkanan ticaret yollarına alternatif yeni yolların revaç bulmasını da beraberinde getirmiştir.

Kureyş kabilesi, milâdî 6. asrın başlarında yaşanan hâdiseleri kendi lehinde kullanarak, Arabistan içinden geçen ticaret yolunu kontrol altına almayı başarmış ve bu haliyle Yarımada'nın yeni ticarî aktörü olarak tarih sahnesine çıkmıştır. Mekke'yi yaklaşık bir asırlık süre içerisinde önemli bir ticaret merkezine dönüştürmüştür. Bu dönüşüm, Bizans-Sâsânî mücadelesinin hem bölgesel hem de milletlerarası arenada meydana getirdiği değişiklikler ile son derece irtibatlıdır. Bu açıdan Mekke'nin ticarî bir merkeze dönüşmesinde etkili olan en temel sebeplerden birisinin, belki de en önemlisinin, milâdî 502 senesinde patlak veren Bizans-Sâsânî mücadelesi olduğunu ve şehrin bu mücadelenin bir uzantısı olarak ticarî anlamda ön plana çıkmaya başladığını ifade etmek gerekmektedir. Arabistan ticaretini domine eden yeni bir güç olarak ortaya çıkan Kureyşlilerin ticarî konumu, milâdî 6. asırda meydana gelen pek çok hâdisenin bir uzantısı olarak okunduğunda daha anlamlı olacaktır. Bu durum bize Câhiliye'nin son asrı ile Hz. Peygamber döneminde meydana gelen birçok sosyo-ekonomik hâdisenin arka planını görme fırsatı verecektir. Tarihsel hâdiseler bu arka plan üzerinden okunduğunda aslında donuk, kısır ve durağan bir tarihsel zeminde değil; bilakis aktif ve dinamik bir süreçte meydana geldikleri görülecektir.



## Kaynakça

- Afgânî, Sa'îd. *Esvâkü'l-Arab fi'l-Câhiliyye ve'l-İslâm*. Dımaşk: el-Mektebetü'l-Hâşimiyye, 1356/1937.
- Aladieh, Salamah Salih Syalayman. *Meccan Trade Prior to the Rise of Islam*. Durham: The University of Durham, School of Oriental Studies, Doktora Tezi, 1992.
- Aldemir, Halil. "İslam Öncesi Mekke Ekonomisinin Kur'an Daveti Açısından Değerlendirilmesi". *Kur'an'ın Anlaşılmasına Katkısı Açısından Kur'an Öncesi Mekke Toplumuna Sempozyum* (Temmuz 2011), 279-302.
- Ali, Cevâd. *el-Mufasssal fi Târîhi'l-Arab Kable'l-İslâm*. 10 Cilt. Bağdat: y.y., 2. Basım, 1413/1993.
- Ali, Salih Ahmed. *Muhâdarât fi Târîhi'l-Arab*. Bağdat: Matba'atü'l-Me'ârif, 1955.
- Altun, İsmail. *Ebû Mûsâ el-Eş'arî'nin Hayatı ve Kişiliği*. Erzurum: Atatürk Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, 2002.
- Altungök, Ahmet – Yıldırım, Taner. "Basra Körfezi Ticareti Üzerinde Sasani-Bizans Ve Arap Mücadelesi". *Fırat Üniversitesi Orta Doğu Araştırmaları Dergisi* 9/1 (Temmuz 2013), 137-157.
- Altungök, Ahmet. *İslâm Öncesi İnan'da Devlet ve Ekonomi –Sâsânî Dönemi – (M.S. 226-652)*. İstanbul: Hikmetevi Yayınları, 1. Basım, 2015.
- Apak, Adem. *Ana Hatlarıyla İslâm Öncesi Arap Tarihi ve Kültürü*. İstanbul: Ensar Yayınları, 3. Basım, 2016.
- Avcı, Casim. *İslâm-Bizans İlişkileri (610-847)*. Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 3. Basım, 2020.
- Bakır, Abdulhalik. *Ortaçağ Tarihi ve Medeniyetine Dair Çeviriler I*. Ankara: Bizim Büro Basımevi, 2004.
- Bal, Faruk. *Arap Yarımadasında Ticaret –Hz. Peygamber ve Dört Halife Dönemi-*. İstanbul: Beka Yayıncılık, 2015.
- Barthold, Wilhelm. *İslam Medeniyeti Tarihi*. çev. Mehmet Fuat Köprülü. İstanbul: Alfa Yayınları, 2. Basım, 2018.
- Baş, Eyüp. "İslâm Medeniyeti'nin Doğup Geliştiği Dönemde Dünya". *İslâm Medeniyeti Tarihi*. ed. Eyüp Baş. 53-69. Ankara: Grafiker Yayınları, 1. Basım, 2017.
- Baysa, Hüseyin. *Kureyş Kervanları*. İstanbul: İz Yayıncılık, 2015.
- Beyzûn, İbrâhîm. *Mine'l-Hâdire ile'd-Devle*. Beyrut: Dâru İkra', 1. Basım, 1998.
- Bıçak, Ayhan. *Tarih Felsefesi*. İstanbul: Dergâh Yayınları, 2. Basım, 2019.
- Bozkurt, Nebi. "İpek Yolu". *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi*. 22/369-373. İstanbul: TDV Yayınları, 2000.
- Braudel, Fernand. *Kapitalizmin Kısa Tarihi*. çev. İsmail Yerguz. İstanbul: Say Yayınları, 5. Basım, 2020.
- Buhârî, Ebû Abdillâh Muhammed b. İsmâîl b. İbrâhîm el-Cu'fi. *et-Târîhü'l-Kebîr*. 9 Cilt. thk. Haşim en-Nedvi vd. Beyrut: Dairetü'l-Me'arifi'l-İslamiyye, ts.
- Bukharin, Mikhail D. "Mecca on the Caravan Routes in Pre-Islamic Antiquity". *The Qur'ân in Context: Historical and Literary Investigations into the Qur'anic Milieu*. ed. Angelika Neuwirth vd. 115-134. Leiden-Boston: Brill, 2010.
- Câbirî, Muhammed Âbid. *Arap Siyasal Akli*. çev. Vecdi Akyüz. İstanbul: Mana Yayınları, 1. Basım, 2018.
- Carr, Edward Hallet. *Tarih Nedir?*. çev. Misket Gizem Gürtürk. İstanbul: İletişim Yayınları, 22. Basım, 2018.
- Crone, Patricia. *Meccan Trade And The Rise Of Islam*. USA: Gorgias Press, 2004.



- Cümeylî, Hodayr Abbas. *Kureyş*. çev. Asım Sarıkaya. İstanbul: Endülüs Yayınları, 2018.
- Çağlar, Gözde. "İpek Yolunda Ticaret ve Taşımacılık". *Journal Of Social, Humanities And Administrative Sciences* 7/38 (Nisan 2021), 568-577. <http://dx.doi.org/10.31589/JOSHAS.565>
- Çelikkol, Yaşar. *İslam Öncesi Mekke*. Ankara: Ankara Okulu Yayınları, 3. Basım, 2016.
- Daryae, Touraj. "Bazaars, Merchants, And Trade In Late Antique Iran". *Comparative Studies Of South Asia, Africa And The Middle East* 30/3 (2010), 401-409. <https://doi.org/10.1215/1089201X-2010-023>
- Donner, Fred McGraw. "Mecca's Food Supplies and Muhammad's Boycott". *Journal of the Economic and Social History of the Orient* 20/3 (Ekim 1977), 249-266. <https://doi.org/10.2307/3631958>
- Dûrî, Abdulazîz. *İlk Dönem İslam Tarihi –Bir Önsöz-*. çev. Hayrettin Yücesoy. İstanbul: Endülüs Yayınları, 2016.
- Dûrî, Abdulazîz. *İslâm İktisat Tarihine Giriş*. çev. Sabri Orman. İstanbul: İnsan Yayınları, 1. Basım, 2014.
- Durukan, Murat. "Geç Antik Çağ'da Doğu Akdeniz'deki Ekonomik Gelişmenin Nedenleri: İpek Yolu ve Baharat Yolu'nun Rolü, LR1 Amphoraları ve Kilikia'daki Diğer Kanıtlar". *Adalya* 18 (Haziran 2015), 237-258.
- Ebu Zehra, Muhammed. *Son Peygamber Hz. Muhammed*. 4 Cilt. çev. Mehmet Keskin, Ankara: İ'tisam Yayınları, 2018.
- Fehmî, Naim Zekî. *Turuku't-Ticâreti'd-Düveliyye ve Mahattâtuhâ Beyne's-Şerki ve'l-Garb*. Kahire: el-Mektebetü'l-Arabiyye, 1393/1973.
- Frankopan, Peter. *İpek Yolu Alternatif Dünya Tarihi*. çev. Mengü Gülmen. İstanbul: Pegasus Yayınları, 1. Basım, 2018.
- Hamidullah, Muhammed. "el-Îlâf veya İslâmdan Önce Mekke'nin İktisadi-Diplomatik Münasebetleri". çev. İsmail Cerrahoğlu. *Ankara Üniversitesi İlahiyat Fakültesi Dergisi* 9/1-4 (Haziran 1961), 213-222.
- Haq, Ziaul. "Inter-Regional And International Trade In Pre-Islamic Arabia". *Islamic Studies* 7/3 (Eylül 1968) 207-232. <https://www.jstor.org/stable/20832920> (sayfa 210)
- Heyd, Wilhelm. *Yakın-Doğu Ticaret Tarihi*. çev. Enver Ziya Kartal. Ankara: Türk Tarih Kurumu, 2. Basım, 2000.
- Hobson, John M. *Batı Medeniyetinin Doğulu Kökenleri*. çev. Esra Ermert. İstanbul: Yapı Kredi Yayınları, 7. Basım, 2020.
- Hodgson, Marshall G. S. *İslam'ın Serüveni*. 3 Cilt. çev. Berkay Ersöz. Ankara: Phoenix Yayınevi, 2. Basım, 2020.
- Hüseynî, Hâlid Mûsa - Kâbcî, İlhâm Hamed 'İsa. "el-Mahattât ve't-Turuku't-Ticariyye Kable'l-İslâm", *Mecelletu Âdâbi'l-Kûfe* 10/37 (2018), 395-416. <https://doi.org/10.36317/0826-010-037-016>
- İbn Battûta, Ebû Abdullah Muhammed Tancî. *İbn Battûta Seyahatnâmesi*. 2 Cilt. çev., İnceleme ve notlar: A. Sait Aykut. İstanbul: Yapı Kredi Yayınları, 6. Basım, 2020.
- İbn Habîb, Ebû Ca'fer Muhammed b. Habîb b. Ümeyye b. Amr el-Hâşimî. *el-Munemmak*. thk. Hurşîd Ahmed Fârûk. Beyrut: 'Alemlü'l-Kütüb, 1. Basım, 1405/1985.
- İbn Hişâm, Ebû Muhammed Cemâlüddîn Abdülmelik b. Hişâm b. Eyyûb el-Himyerî el-Meâfirî el-Basrî el-Mısırî. *es-Sîretü'n-Nebeviyye*. 4 Cilt (Birarada). Kahire: Dârü'l-Fecr li't-Turâs, 3. Basım, 1431/2010.

- İbn Kesîr, Ebü'l-Fidâ' İmâdüddîn İsmâîl b. Şihâbiddîn Ömer. *İbn-i Kesîr Tefsîri*. 12 Cilt. çev. Savaş Kocabaş - M. Beşir Eryarsoy. İstanbul: Karınca & Polen Yayınları, 2017.
- İbn Sa'd, Muhammed b. Sa'd b. Menî el-Hâşimî el-Basrî. *Kitâbü't-Tabakâti'l-Kebîr*. 11 Cilt. ed. Adnan Demircan. çev. Musa Kazım Yılmaz. İstanbul: Siyer Yayınları, 2. Basım, 2015.
- İbrahim, Mahmood. *Tüccar Sermayesi ve İslam*. çev. Merve Tosun. İstanbul: Albaraka Yayınları, 1. Basım, 2021.
- Kâlî, Ebû Alî İsmâîl b. el-Kâsım b. Ayzûn el-Kâlî el-Bağdâdî. *Kitâbü'l-Emâli ve'z-Zeyl ve't-Tenbih*. 4 Cilt. b.y.: el-Hey'etü'l-Misriyyetü'l-Âmme li'l-Kütüb, 1975.
- Kalkaşendî, Ebü'l-Abbâs Ahmed. *Subhu'l-Aşâ fi Sinâ'ati'l-İnşâ*. 14 Cilt. Kahire: Dârü'l-Kütübi'l-Misriyye, 1340/1922.
- Khanfar, Wadah. *İlk Bahar –Hz. Peygamber'in Hayatına Dair Stratejik Bir Okuma-*. çev. Mehmet Yuşa Solak – Hasan Hacak. İstanbul: Vadi Yayınları, 1. Basım, 2020.
- Koehler, Benedikt. *İslam'ın Erken Döneminde Kapitalizmin Doğuşu*. çev. İsmail Kurun. Ankara: Liberte Yayınları, 1. Basım, 2016.
- Konuk, Süha. *Roma-Sasani Mücadelesinde Yukarı Dicle Havzası (M.S. 298-591)*. Muğla: Muğla Sıtkı Koçman Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, 2017.
- Lammens, Henri. "Mekke". İslâm Ansiklopedisi. ed. Kurul. 7/630-636. İstanbul: Milli Eğitim Basımevi, 5. Basım, 1978.
- Lewis, Bernard. *Tarihte Araplar*. çev. Hakkı Dursun Yıldız. İstanbul: Pegasus Yayınları, 1. Basım, 2019.
- Makdisî, Muhammed b. Ahmed. *Ahsenü't-Tekâsîm fi Ma'rifeti'l-Ekâlîm*. Leiden: Brill Matbaası, 2. Basım, 1906.
- Mevdûdî, Abu'l Alâ. *Tefhîmu'l Kur'ân*. 7 Cilt. çev. Kurul. İstanbul: İnsan Yayınları, ts.
- Mukâtil b. Süleyman, Ebü'l-Hasen Mukâtil b. Süleymân b. Beşîr el-Ezdî el-Belhî. *Tefsîru Mukâtil b. Süleymân*. 5 Cilt. thk. Abdullah Mahmûd Şehhâte. Beyrut: Müessesetü't-Târîhi'l-Arabî, 1. Basım, 1423/2002.
- O'leary, De Lacy Evans. *Arabia Before Muhammad*. Londra: Stephen Auistin & Sons, 1927.
- Ostrogorsky, Georg. *Bizans Devleti Tarihi*. çev. Fikret Işıltan. Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 10. Basım, 2019.
- Ömerî, Hâdî Sâlih Nâsır. *Tarîkü'l-Buhûri'l-Kadîm min Negrân ila'l-Betrâ'*. Bağdat: Câmî'atu Bağdâd, Külliyyetü'l-Edeb, Doktora Tezi, 2003.
- Öztürk, Levent. *Etiyopya'da İslâmiyet I*. İstanbul: Ayışığı Kitapları, 2001.
- Pamuk, Bilgehan, "İpek Yolu Ticareti ve Erzurum". *Tarih İncelemeleri Dergisi* 22/2 (Aralık 2007) 125-143.
- Ponting, Clive. *Yeni Bir Bakış Açısıyla Dünya Tarihi*. çev. Eşref Bengi Özbilen. İstanbul: Alfa Yayınları, 8. Basım, 2020.
- Sarıçam, İbrahim. *Hz. Muhammed ve Evrensel Mesajı*. b.y.: Diyanet İşleri Başkanlığı Yayınları, 11. Basım, ts.
- Seâlibî, Ebû Mansûr Abdümelik b. Muhammed b. İsmâîl. *Simâru'l-Kulûb fî'l-Müdâfi ve'l-Mensûb*. thk. Muhammed Ebü'l-Fadl İbrahim. Beyrut: el-Mektebetü'l-Asriyye, 1. Basım, 1424/2003.
- Sehhâb, Viktor. *İlâfu Kureyş Rihletü's-Şitâi ve's-Sayf*. Beyrut: el-Merkezü's-Sekâfi'l-Arabî, 1. Basım, 1992.

- Shahîd, İrfan. *Byzantium And The Arabs In The Sixth Century*. 2 Cilt. USA: Dumbarton Oaks, 2009.
- Shahid, İrfan. "İslâm Öncesi Arabistan". *İslâm Tarihi Kültür ve Medeniyeti*. 4 Cilt. ed. Peter Malcolm Holt vd. çev. Hamdi Aktaş vd. İstanbul: Kitabevi, 2. Basım, 1997. 1/19-43.
- Söylemez, Mehmet Mahfuz. "Kur'an'ın Anlaşılmasına Tarihin Etkisi: Kureyş ve Fil Sureleri ile Necm Suresi 19-23. Ayetleri Örneği". *Kur'an ve İslam İlimlerinin Anlaşılmasında Tarihin Önemi*. ed. Mehmet Mahfuz Söylemez. 69-81. Ankara: Ankara Okulu Yayınları, 2013.
- Şerîf, Ahmed İbrahim. *Mekke ve'l-Medîne fi'l-Câhiliyye ve Ahdi'r-Resûl*. b.y.: Dârü'l-Fikri'l-Arabî, ts.
- Taberî, Ebû Ca'fer Muhammed b. Cerîr. *Târîhü't-Taberî Târîhü'r-Rüsûl ve'l-Mülûk*. 11 Cilt. thk. Muhammed Ebû'l-Fadl İbrâhim. b.y.: Dârü'l-Me'ârif bi Mısır, 2. Basım, ts.
- Taberî, Ebû Ca'fer Muhammed b. Cerîr. *Tefsîrû't-Taberî Câmi'u'l-Beyân 'an Te'vîli âyi'l-Kur'ân*. 26 Cilt. (1. Baskı), thk. Abdullah b. Abdü'l-Hasen et-Türkî. Gîzâ: Merkezü'l-Buhûsî ve'd-Dirâsâtî'l-Arabiyye ve'l-İslâmiyye bi-Dâr-i Hecer, 1422/2001.
- Tan, Zeki. "Kur'ân Kavramlarının Çeviri Bağlamında İslam Öncesini Bilmenin Önemi: "Îlâf" Örneği". *Dicle Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi* 13/16 (2016), 493-513.
- Turun, Veysi. *Farsça Eserlere Göre İran'ın Fethi ve Hz. Ömer*. İstanbul: İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, 2023.
- Uğur, Hatice. "Sevâhilî". Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi. 36/579-581. Ankara: TDV Yayınları, 2009.
- Umerî, Ekrem Ziya. *Sahih Rivayetlere Göre Hz. Peygamber'in Hayatı*. çev. Kasım Koç. İstanbul: Beka Yayınları, 2017.
- Utku, Nihal Şahin. *Kızıldeniz –Çöl, Gemi ve Tacir-*. İstanbul: Klasik Yayınları, 2. Basım, 2017.
- Watt, W. Montgomery. *Hız Muhammed Mekke'de*. çev. Süleyman Kalkan. İstanbul: Kuramer, 1. Basım, 2016.
- Ya'kûbî, Ebû'l-Abbâs Ahmed b. Ebî Ya'kûb b. Ca'fer b. Vehb b. Vâzih. *el-Büldân*. haz. Muhammed Emin Dannavî. Beyrut: Dârü'l-Kütübî'l-İlmiyye, ts.
- Yaz, Dursun Ali. *Antik Çağdan Geleceğe Para*. İstanbul: Timaş Yayınları, 3. Basım, 2021.
- Yıldırım, Muhammed Emin. *Asr-ı Saadet'te Ticaret ve Tüccar Sahâbîler*. İstanbul: Siyer Yayınları, 4. Basım, 2020.
- Yiping, Zhang. *İpek Yolunun Öyküsü*. çev. Cüneyt Akalın. İstanbul: Kaynak Yayınları, 1. Basım, 2020.
- Zweig, Stefan. *Macellan Bir İnsan Bir Yaşam*. çev. Zehra Aksu Yılmaz. İstanbul: Can Yayınları, 8. Basım, 2019.

