

Tarihi Coğrafya Bağlamında Orta Çağ Hindistan Limanlarının Ticari Özellikleri

Murat Serdar

0000-0003-2922-1096

Tokat Gaziosmanpaşa Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi, Ortaçağ Tarihi Anabilim Dalı

ror.org/01rpe9k96

mserdar61@live.com

Melek Akcan

0000-0002-2881-1046

Tokat Gaziosmanpaşa Üniversitesi, Lisansüstü Eğitim Enstitüsü, Tokat, Türkiye

ror.org/01rpe9k96

mmelekemektar@gmail.com

Öz

Zaman ve mekân birbiriyle ilişkili olduğundan geçmişten günümüze olayların aydınlatılmasında coğrafya ve tarih disiplini etkileşim halindedir. Coğrafya, fizikî mekânı aşarak tarihle bütünleşir; böylece siyasî, sosyal, kültürel ve ekonomi gibi her türlü beşerî faktörü konu edinir. Coğrafya bağlamında, Orta Çağ'da bazı Müslüman coğrafyacılar ve seyyahların eserlerinde yeryüzünün sınıflandırıldığı görülmektedir. Her biri ayrı şartlar altında, dünyanın muhtelif yerlerinde birbirinden farklı kültürlerin ve medeniyetlerin oluşumunu ve bu medeniyetlerin yaşayışlarını ele alır. Fizikî mekândaki imkân ya da imkânsızlıklar insanların yerleşim yerlerini, dolayısıyla ekonomilerini, oldukça etkilemektedir. Bu noktadan hareketle, Orta Çağ Hindistan limanlarının ticarî özellikleri, tarihî coğrafyanın imkânlarıyla medeniyetlere nasıl etki ettiği incelenmeye çalışılmıştır. Orta Çağ'da ticaret, ekonomik hayatın önemli bir dalıydı. Hindistan coğrafyası ise İslam Öncesi Dönemlerden beri deniz ticaret yolu üzerinde bulunmasından ve Asya kıtasındaki pek çok zenginliğe sahip olmasından dolayı bir ticaret ülkesi olarak görülmüştür. Ticaret ağları, medeniyetin temel unsurlarından coğrafyanın imkânlarının görülmesinde önemli rol oynamıştır. Deniz ticareti, pek çok açıdan milletler arasındaki ilişkiyi ve gücü artırmıştır. Ticaret ağlarından Baharat Yolu; Çin, Endonezya, Hindistan, ile Orta Doğu hatta Avrupa arasında uluslararası ticarete ve toplumların değerlerinin zenginleşmesinde dikkat çekmektedir. Ticaret ağlarıyla kıyı şeridindeki şehirlerde, mekân ve kültür iç içe geçmiş ve şehir ticaretinin gelişmesiyle şehirler de zenginleşmiştir. İthalat ve ihracat Hindistan'ın doğu ve batı ile olan deniz ticaretinde önemli bir yer tutmuştur. Uluslararası ticarete ve dönemin ticaret aracı parada hareketlilik meydana gelmiştir. Çeşitli amaçlarla seyahat eden seyyahlar gibi ticarî uğraşlarını sürdüren bir ticaret burjuvazisi oluşmuştur. Özellikle Abbasiler ve Delhi Türk Sultanlığı döneminde, yöneticilerin ticareti canlı tutmak için izledikleri ticarî politikardan dolayı Hindistan limanlarının birçok ulustan tüccar ve seyyah için cazip hale geldiği görülmüştür. Öte yandan Hindistan'da, Orta Çağ liman kentlerinin ticarete sosyo-kültürel ve dinî etkilerinin yansımaları da görülmüştür. Hint Okyanusu ticareti, kültür ve inanç alışverişinde büyük rol oynamış, toplumları birbirine bağlamıştır.

Anahtar Kelimeler

Tarih; Tarihi Coğrafya; Ortaçağda Hindistan; Hindistan Limanları; Ticaret

Öne Çıkanlar

- Bu çalışma Orta Çağda Hindistan limanlarının ticari özelliklerinin tarihi coğrafya bağlamında kapsamlı incelenmesidir.
- Fiziki imkân ya da imkânsızlıkların ekonomiye etkisi, ticaret ve ticaret ağları gibi konular ele alınır.
- Hint deniz ticaretinde ithalat ve ihracat ürünleri, ticaret burjuvazisi ve seyyahlar önemli bir yer tutmaktadır.
- Ortaçağ Hindistan liman kentlerinde ticaret kültür ve inanç alışverişini şekillendirmiştir.

Atıf Bilgisi

Serdar, Murat – Akcan, Merve. “Tarihi Coğrafya Bağlamında Orta Çağ Hindistan Limanlarının Ticari Özellikleri”. *Eskiye*ni 57 (Haziran 2025), 627-650.

<https://doi.org/10.37697/eskiye.1566860>

Makale Bilgileri

Geliş Tarihi	14 Ekim 2024	
Kabul Tarihi	17 Mayıs 2025	
Yayın Tarihi	30 Haziran 2025	
Hakem Sayısı	İki İç Hakem - İki Dış Hakem	
Değerlendirme	Çift Taraflı Kör Hakemlik	
Etik Beyan	Bu çalışmanın hazırlanma sürecinde etik ilkelere uyulmuştur.	
Benzerlik Taraması	Yapıldı - intihal.net	
Çıkar Çatışması	Çıkar çatışması beyan edilmemiştir.	
Finansman	Herhangi bir fon, hibe veya başka bir destek alınmamıştır.	
Etik Bildirim	eskiyenidergi@gmail.com	
Yazar Katkıları	Araştırmanın Tasarımı (CRediT 1)	Yazar-1 (%50) - Yazar-2 (%50)
	Veri Toplanması (CRediT 2)	Yazar-1 (%50) - Yazar-2 (%50)
	Araştırma - Veri Analizi- Doğrulama (CRediT 3-4-6-11)	Yazar-1 (%50) - Yazar-2 (%50)
	Makalenin Yazımı (CRediT 12-13)	Yazar-1 (%50) - Yazar-2 (%50)
	Metnin Tashihi ve Geliştirilmesi (CRediT 14)	Yazar-1 (%50) - Yazar-2 (%50)
S. Kalkınma Amaçları	-	
Lisans	CC BY-NC 4.0	

Commercial Features of Indian Ports in the Middle Ages in the Context of Historical Geography

Murat Serdar

0000-0003-2922-1096

Tokat Gaziosmanpaşa University, Faculty of Arts and Sciences, Department of Medieval History

ror.org/01rpe9k96

mserdar61@live.com

Melek Akcan

0000-0002-2881-1046

Tokat Gaziosmanpaşa University, Graduate Education Institute, Tokat, Türkiye

ror.org/01rpe9k96

mmelekemektar@gmail.com

Abstract

The interrelation between time and space is such that geography and history interact to shed light on events from past to present. Geography, in its capacity as a discipline, integrates with history by transcending the physical space and, thus, deals with all kinds of human factors, such as political, social, cultural, and economic factors. In the context of geography, it is evident that the earth was classified in the works of certain Muslim geographers and travelers in the Middle Ages. Under different conditions, each deals with the formation of other cultures and civilizations in various parts of the world and the manner of life in these civilizations. potential or impracticality of physical space exerts a substantial influence on the establishment and development of human settlements, consequently impacting economic activities. From this standpoint, the discussion has shifted to the commercial features of medieval Indian ports and their impact on civilisations, as well as the potential for historical geography to provide insights into these phenomena. During the medieval period, commerce was a significant component of economic activity. The geography of India, conversely, has been regarded as a trading nation since the pre-Islamic era, a consequence of its geographical situation along maritime trade routes and its possession of abundant natural resources in the Asian continent. It is evident that commerce networks have played an essential role in capitalising on the opportunities presented by geography, a fundamental element of civilisation. To a considerable degree, the increase in maritime trade has resulted in the enhancement of the relationship and power between nations. The Spice Route is a notable example of an international trade network, facilitating the exchange of goods and ideas between China, Indonesia, India, the Middle East, and even Europe, thereby contributing to the enrichment of diverse societies. In the coastal cities, trade networks, spatial organisation and cultural expression are intricately interwoven, and the evolution of urban commerce has contributed to the enrichment of the local towns. It is evident that India's maritime trade has been significantly influenced by its role in international trade, particularly with regard to imports and exports. The evolution of international trade and the role of money as a medium of exchange has led to an increase in the mobility of these phenomena. The

continuation of commercial activities by a bourgeoisie is indicative of a trade that persists in its endeavours.

Keywords

History; Historical Geography; India in The Middle Ages; India Ports; Commerce

Highlights

- This study provides a comprehensive examination of the historical geography of commercial features of Indian ports in the Middle Ages.
- The present article explores the repercussions of economic systems and the viability of physical space, commercial activities, and trade networks.
- Imports and exports of products, trade bourgeoisie, and travelers have played an essential role in Indian maritime trade.
- Moreover, trade has shaped the exchange of culture and belief in the port cities of India during the medieval period was significantly influenced by trade.

Citation

Serdar, Murat – Akcan, Merve. “Commercial Features of Indian Ports in the Middle Ages in the Context of Historical Geography”. *Eskiyeni* 57 (June 2025), 627-650.

<https://doi.org/10.37697/eskiyeni.1566860>

Article Information

<i>Date of submission</i>	14 October 2024	
<i>Date of acceptance</i>	17 May 2025	
<i>Date of publication</i>	30 June 2025	
<i>Reviewers</i>	Two Internal - Two External	
<i>Review</i>	Double-blind	
<i>Plagiarism checks</i>	Yes - intihal.net	
<i>Conflicts of Interest</i>	The Author(s) declare(s) that there is no conflict of interest	
<i>Grant Support</i>	No funds, grants, or other support was received.	
<i>Complaints</i>	eskiyenidergi@gmail.com	
<i>Author Contributions</i>	Conceptualization (CRediT 1)	Author-1 (%50) - Author-2 (%50)
	Data Curation (CRediT 2)	Author-1 (%50) - Author-2 (%50)
	Investigation - Analysis - Validation (CRediT 3-4-6-11)	Author-1 (%50) - Author-2 (%50)
	Writing (CRediT 12-13)	Author-1 (%50) - Author-2 (%50)
	Writing – Review & Editing (CRediT 14)	Author-1 (%50) - Author-2 (%50)
<i>S. Development Goals</i>	-	
<i>License</i>	CC BY-NC 4.0	

Giriş

Hindistan (Hindûsitân) adı Farsça kökenli bir kelime olup “Hint ülkesi” olarak anılmaktadır. Tarih boyunca konumu itibarıyla önemli roller üstlenen Hindistan, kuzeyde İndus ile Ganj nehirleri, güneyde ise Hint Okyanusu’nun çevrelediği Güney Asya’daki bir yarımada’dır.¹ Eski Arap ve Fars kaynaklarında bu coğrafyayı tanıtanlar Hindistan’ı Hind ve Sind olmak üzere iki bölgede ele almaktalar. İbn Havkal’a (10. yüzyıl) göre; Sind’in sınırlarını doğuda Hindistan’ın bir kısmı, batısında Kirman ile Sicistan çölünün tamamı, güneyde ise Hint okyanusu kuşatır.² Hindistan’ın sınırları ise doğusunda Çin ve Tibet ülkeleri, batısında Mihrân (İndus)³ nehri, Sind ve buraya komşu yerler, güneyinde Hint okyanusu ve kuzeyinde Türk kabilelerinin ülkeleridir.⁴ Eski kaynaklara dayanarak ve bölgeye dair izlenimlerini de belirten Bîrûnî ise Hindistan’ın sınırlarının fiziki değişimlerine dair oldukça geniş rivayetler aktarmaktadır.⁵ Öyle ki nehirlerin hızlı ve yavaş aktığı yerlerde bulunan taşlara bakıp buranın bir zamanlar deniz iken zamanla ovaya dönüştüğünü iddia etmektedir. Öte yandan Hindistan coğrafi konum bakımından Orta Çağ’da bazı Müslüman coğrafyacılar ve seyyahların eserlerinde yeryüzünün yedi iklim halinde sınıflandırılmasına dahil edilir. Bu bağlamda Hindistan’ın iklim bölgeleri bakımından yine hangi coğrafi özelliklere, enlem ve boylama, karalardan, denizlerden, sınırlardan, gezegenlere göre konumundan ve bunların insanlar üzerindeki etkileri bakımından ele alınmasına paralel olarak ticari faaliyetlerin aydınlatılmasında her zaman nasıl canlı bir merkez olduğuna da dikkat çekilir.

Yedi iklim sınıflandırmasında her biri ayrı şartlara sahip olan, dünyanın muhtelif yerlerinde birbirinden farklı kültür ve medeniyetlerin oluşumu ve bu medeniyetlerin yaşayışları anlatılmaktadır. Bazıları da iklimi bölge olarak değerlendirmektedir. Bu noktada genellikle İslam ülkeleri ele alınmaktadır. Ancak iklim teorisine yer verenlerin, Hindistan’ın bulunduğu iklim sahası hakkında ihtilaflarının olduğu görülür. Hindistan’ı tarif ederken Mesûdî, yedi iklim bölgesinden birinci iklimde⁶; Kudâme bin Ca’fer, beşinci

¹ Yusuf Hikmet Bayur, *Hindistan Tarihi* (Ankara: Türk Tarih Kurumu, 1946), 1/1-3.; Sayyid Maqbul Ahmed, “Hindistan: Ortaçağ Müslüman Coğrafyacılarına Göre Hindistan”, *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi*, (İstanbul: TDV Yayınları, 1998), 18/73-75.; Şihabeddin bin Fazlullah el-Ömerî, *Mesâlikü'l-Ebsâr*, çev. Ahsen Batur (İstanbul: Selenge Yayınları, 2019), 26.; Saadettin Yağmur Gömeç, *Hindistan’da Türkler* (Ankara: Berikan Yayınevi, 2003), 9.

² İbn Havkal, *Suretu'l-Arz: 10. Asırda İslam Coğrafyası*, çev. Ramazan Şeşen (İstanbul: Yeditepe Yayınları, 2017), 281.

³ *Takvimü'l-Büldan*’da bahsedildiği üzere bu nehre Sind nehri de denirdi. Suyu oldukça tatlı olan nehir, Multan’ın ardından Mansura şehrine ulaşır ve Deybül’ün doğusunda Hind Okyanusu’na dökülürdü. bk. Ebü'l-Fidâ, *Ebü'l-Fidâ Coğrafyası (Takvimü'l-Büldan)*, çev. Ramazan Şeşen (İstanbul: Yeditepe Yayınları, 2017), 70.

⁴ *Hudûdü'l-Âlem Mine'l-Meşrik ile'l-Mağrib*, çev. Abdullah Duman-Murat Ağarı (İstanbul: Ayışığıkitapları, 2020), 40. Eserin, Minorsky tarafından İbn Feriğün’un yazdığı iddia edilmişse de müellifi belli değildir. Söz konusu Farsça ilk coğrafya eserini, Toumanský ön çalışmalar yaparak yayımlamak istemiş ancak vefatının ardından eseri Barthold neşretmiştir. Daha sonra ise eser, ayrıntılı bir inceleme metniyle Minorsky tarafından İngilizce’ye tercüme edilmiştir. bk. Rıza Kurtuluş, “Hudûdü'l-Âlem”, *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi* (İstanbul: TDV Yayınları, 1998), 18/304.; Ebü'l-Fidâ, *Takvimü'l-Büldan*, 70.; Gazi Zahîreddin Babûr, *Baburnâme*, çev. Reşit Rahmeti Arat (İstanbul: Kabcacı Yayınevi, 2006), 475.

⁵ Bîrûnî, *Tahkîku Mâli'l-Hind*, çev. Kivameddin Burslan (Ankara: Türk Tarih Kurumu, 2018), 132.

⁶ Mesûdî, söz konusu iklim sınırlarını doğusunda okyanus, Hicaz tarafında Hint Okyanusu, Sind sahilindeki Deybül ve Çin ile birleşen kısımla çizerek iklimin en uzun gününün 13 saat olduğunu bildirmektedir. Ayrıca denizleri, sayıları, enlemleri, boylamları, büyük nehirlerin döküldüğü yerleri, etrafındaki ülkeleri ve diğer durumları anlattığı eserinde ilk deniz Habeş Denizi’nin (Hint Okyanusu) uzandığı bölgeleri şöyle ifade etmektedir: “Habeş Denizi Çin, Sind, Hindistan, Zenciler ülkeleri, Basra, Übüle, Fars, Kirman, Oman, Bahreyn, Şahr, Yemen, Eyle, Mısır’daki Kulzum (Süveyş), Habeşistan bölgelerine değindir. Mamur (meskûn) yerlerde onların büyük denizi yoktur. Ekvator boyunca

iklimde⁷; İbn Haldûn ise ikinci iklimin yedinci ve sekizinci kısmında hatta dokuzuncu kısmında ve batı taraflarında Hind-i aksâ (Uzak Hindistan)⁸ ülkelerinin yer aldığını ifade eder.

Hindistan, konumuyla İslam öncesi dönemlerden beri Asya kıyasındaki pek çok hazineyi içinde barındırmasından dolayı deniz ticaret yolunda canlı ve zengin bir kavşak ve bir ticaret ülkesi olarak görülmüştür. Zira Orta Çağ'da ticaret, ekonomik hayatın önemli bir dalı olmuştur. Ticaret yolları aracılığıyla da Asya ile Avrupa arasında kervanlarla ve gemi filolarıyla geniş çaplı ticari faaliyetler yaşanmıştır. Bu bağlamda İpek Yolu ve Baharat Yolu ile ürünler çeşitli ülkelere taşınmıştır. Bu ticaret ağlarından Baharat Yolu; Çin, Endonezya, Hindistan ile Orta Doğu hatta Avrupa arasında uluslararası ticarete önemli bir rol oynamıştır.⁹ Dolayısıyla denizler, ulaşımın en önemli parçasıydı diyebiliriz. Deniz ticareti ise pek çok açıdan milletler arasındaki ilişkiyi ve gücü artırmıştır. Hint Okyanusu ve ticareti, deniz ticaret gücünün gelişmesiyle ekonomik bakımından önemli bir rol oynamıştır.¹⁰

Bu çalışmanın amacı coğrafyanın fizikî mekândaki imkan ve imkansızlıklarından yola çıkarak Orta Çağ Hindistan limanlarının ticari özelliklerini bu bağlamda meseleyi coğrafyadan topluma taşıyıp ticaretin sosyo-kültürel ve dini etkileri gibi pek çok unsuru analiz etmektir. Süleyman et-Tâcir (9. yüzyıl), Mesûdî (10. yüzyıl), İbn Havkâl (10. yüzyıl), Bîrûnî (11. yüzyıl), Marco Polo (13. yüzyıl), Ebû'l- Fidâ (14. yüzyıl), İbn Battûta (14. yüzyıl) ve Afanasiy Nikitin (15. yüzyıl) gibi coğrafyacı ve seyyahların kaleme aldıkları eserler, Orta Çağ'da Hindistan'ın iç ve kıyı ticaret hacmiyle ve ticaretin sosyo-kültürel etkileriyle ilgili geniş çaplı verdikleri bilgiler oldukça önem taşıdığından çalışmada ağırlıklı olarak kullanılan kaynaklar arasında yer almaktadır. Çalışmada bölgenin Orta Çağ'da faaliyet gösteren limanları, liman kentlerinin Hindistan açısından önemi, hangi ürünlerin ithalat ve ihracatta rağbet gördüğü, yolların güvenliği için yapılanlar, ticaretin sosyo-kültürel ve dini etkilerinde meydana gelen gelişmelere yer verilecektir.

Mağrib'deki Zenciler ülkesinden başlar, doğuda Hind, Çin ülkelerinin en uzak yerlerine kadar uzanır". bk. Mesûdî, *Kitabü't-Tenbih ve'l-İşraf*, çev. Ramazan Şeşen (İstanbul: Bilge Kültür-Sanat Yayınevi, 2018), 40-51.

⁷ Eserinde mamur (meskûn) yerlerdeki nehirler ve bunların kaynakları, bataklıklar ve bunların sayıları ile özellikleri, miktarları, büyüklük oranları hakkında ayrıntılı bilgiler veren Kudâme bin Ca'fer, Sind bölgesini tasvir ettiği nehirler üzerinden beşinci iklimde dahil eder. Ona göre: "Sind bölgesinde 126 küsur derece boylamda, 36° + 1/6° enlemde akan büyük Mihrân nehirleri vardır. Bu nehir iki küçük dağ arasından akar." bk. Kudâme bin Ca'fer, *Kitâbü'l-Harâc*, çev. Ramazan Şeşen (İstanbul: Yeditepe Yayınevi, 2018), 145.

⁸ Bu konuyu İbn Haldûn etrafıca şöyle aktarır: "Hint Okyanusu'nun üst sahaları İran Denizi'nden bir parça ile kaplanmıştır. Mekran'a kadar uzanan Sind kentleri burada yer alır. Karşısındaki Tavberan da Sind bölgesindedir. Sind, batıdan bu kısımla birleşir. Sind ve Hind topraklarının arasında da bazı sahralar ve göller bulunmaktadır. Hindistan tarafından gelen İndus nehri, buradan akarak güneyde Hint Okyanusu'na dökülmektedir. Hindistan'ın toprakları ise Hint Okyanusu sahili le başlamakta, doğu kısmında da Belehra diyarı yer almaktadır. Müslümanlara göre en büyük putun bulunduğu yer Multan, buranın alt tarafındadır. Yedinci kısım buradan itibaren Sind'in daha aşağı taraflarına ulaşmakla beraber Sicistan'ın yukarı kesimlerine kadar uzanır. Sekizinci kısımda Hindistan'dan sayılan Belhara'nın bir bölümü bulunmaktadır. Doğusunda Kandeher, Hint Okyanusunun yüksek kıyılarında Malabar, bölgenin alt ve aşağı sahalarında Kabil toprakları, doğudan yine okyanusa kadarki sahada Kanaui illeri yer almaktadır. İklimin dokuzuncu kısmında yer alan sahada Hind-i aksâ (Uzak Hindistan) vardır. Burada iklimin batı tarafı ile doğu tarafı birleşmektedir. Bölgenin aşağısında da Çin şehirlerinden Şigon (Saygon) vardır. Diğer tüm Çin şehirleri onuncu kısımda birleşerek okyanusa ulaşır." bk. İbn Haldûn, *Mukaddime*, çev. Süleyman Uludağ (İstanbul: Dergâh Yayınevi, 2012), 1/234-237.

⁹ William Wilson Hunter, *The Indian Empire: Its Peoples, History, and Products* (London: Smith- Elder & co., 1893), 665-668.

¹⁰ Ahammed Ishac Chembirika Ebrahim, "Traditional Trade Route Of Indian Ocean: The Study About Indian Trade Route" *Apjir* 4/3 (2020), 304-314.

1. Orta Çağ Hindistan Liman Kentlerinin Hindistan Açısından Önemi

Limanlar, yapı itibarıyla doğal ya da yapay çeşitleri olan, gemilerin ticaret merkezi konumundaki sığınaklardır. Ticari bakımdan uzun mesafeli taşımacılıkta deniz taşımacılığının kullanılması limanların önemini artırmıştır. Eski zamanlardan beri stratejik bakımdan siyasi yapıların ilgi odağı ticaret ağlarından biri olan Baharat yoluna değinmek, gemilerin güzergâhları ve liman kentlerinin aydınlatılmasına katkı sağlayacaktır. Baharat Yolu, Antik dönemden itibaren Güney Asya'dan Avrupa'ya dek uzanan hem kara hem de deniz yollarını kapsayan geniş bir ticaret ağıydı. Sâsaniler (226-651) 6. yüzyıldan itibaren bu yolda üstünlük sağlamışlardır. Ticari malların konulduğu ve korunduğu depolarıyla Afrika'da Pembe adasında, Hind kıyısında Kollam'da (Quilon) Malaka yarımadasında Kra'da ve Mahaçina'da (Güney Çin) Kanton'da limanlar önemli nakil yerleriydi. Bu ticaret yolu, Akdeniz'deki çeşitli paraların ve Çinlilerin değerli madenlerinin Orta Doğu'ya gelmesini sağlamıştır.¹¹ Dolayısıyla tarihi ve kültürel hazineler de ticari ahenkle önemli ticaret yolları üzerinden zamanın adeta nabzını tutarak toplumlar arası aktarımlara da sahne olmuştur.

Liman ticaretinin öznesi olan gemiler, Basra'dan hareket edip İran'ın Basra Körfezi kıyısındaki dönemin ünlü Siraf Limanı'na daha sonra Muskat'a, akabinde Gücerat bölgesindeki Kulam'a oradan Serendib'e (Seylan Adası'na), oradan Andaman Adaları'na, Malakka yakınındaki Kelehbar (Kalah) Adasına, ardından Malaga'ya son olarak da Çin'in Kanton Limanı'na ulaşıyorlardı. Gemilerin bu güzergahtaki geçtikleri denizler ise Basra Körfezi, Larvi Denizi (Batı Hind Okyanusu), Harkand Denizi (Bengal Körfezi), Andaman Denizi, Malaga Boğazı, Sanf Denizi (Endonezya) ve Güney Çin Denizi idi.¹² Ticaret ise Abbasîler döneminde Müslüman denizcilerin Basra'dan Çin'in Kanton (Hanfu) Limanı'na ulaşmasıyla daha da gelişti.

Birçoğu batı sahillerinde yer almak üzere *Deybül*, *Kenbâye* (Cambay), *Berûc/Berûs* (Broach), *Tâna* (Thana)¹³, *Saymûr* (Chaul), *Maharaştra*, *Kollam Mulay* (Quilon) ve *Kerala* limanları, 9 ve 10. yüzyıl eserlerinde belirtilen en önemli limanlardan idi.¹⁴ Yine 10. yüzyıl İslam kaynaklarından *Sûretü'l-Arz* adlı eserde Nusaybinli Ebû'l Kasım İbn Havkâl, Sind bölgesindeki ticaret faaliyetlerinin görüldüğü şehirleri şöyle sıralamıştır: *Mansura*, *Deybül*, *Nirun*, *Kalları*, *Enneri*, *Bulluri*, *Mesvâhi*, *Fehrec*, *Bâniye*, *Mencâberi*, *Sedüstan*, *Rur*, *Cendraver*. Söz konusu şehirlerden *Mansura*'nın halkı Müslümandı, hutbe yalnız Abbasîler adına okunmaktadır. Verimli bir yer olduğundan dolayı ürünlerin fiyatları civara göre düşüktü. Burada hurma, limon, şeftali ve bol miktarda şeker imal edilirdi. Tüccarları da gömlek giyerdi. *Deybül*¹⁵ Mihrân (İndus) nehrinin

¹¹ Ali Mazaherî, *Ortaçağda Müslümanların Yaşayışları*, çev. Bahriye Üçok (İstanbul: Varlık Yayınevi, 1972), 342-344.

¹² Süleyman et-Tâcir seyahatini, 852 yılında, ticaret maksadıyla Basra ile Kanton arasında gerçekleştirmiştir. Müslüman Arap seyyah, seyahatleri esnasında yolculuk yaptığı denizlere ait izlenimlerini Ahbârî's-Sîn ve'l-Hind (Çin ve Hind Haberleri) eserinde anlatmıştır. 10. yüzyılda Ebû Zeyd Hasan es- Siraî ise bu seyahatnameye Çin denizinde seyahat eden tacirlerden ve seyyahlardan duyduklarını anlattığı bir zeyl ile katkı sağlamıştır. Eserin, günümüze ulaşan kısmı Ramazan Şeşen tarafından Yusuf el-Şarunî'nin çevirisinden Türkçe'ye tercüme edilmiştir. bk. Süleyman et-Tâcir, *Doğu'nun Kalbine Seyahat: Çin ve Hind Ülkeleri*, çev. Ramazan Şeşen (İstanbul: Yeditepe Yayınları, 2018), 10.; Yusuf Ziya Yörükân, *Ortaçağ Müslüman Coğrafyacılarından Seçmeler* (Ankara: Ötüken Yayınları, 2013), 51.

¹³ *Tâna*, o dönemde Delhi sultanına bağlı bir Hindu prensin yönetimindeydi. bk. Marco Polo, *Dünyanın Hikâye Edilişi: Harikalar Kitabı*, çev. Işık Ergüden (İstanbul: Ötüken Yayınevi, 2019), 383-384.

¹⁴ Ahmed, "Hindistan: Ortaçağ Müslüman Coğrafyacılarına Göre Hindistan", 18/ 73-75.

¹⁵ Bölgenin adı Sanskritçe'de "mâbed" denilen dival/dēbal (ilahi ev) kelimesinden gelmektedir. Buraya Muhammed bin Kâsım tarafından Sind topraklarındaki ilk cami bina edilmiştir. Komutan 4000 kadar Arap aileyi,

doğusunda bulunan bölgenin çeşitli ticaret mallarının yer aldığı Med kabilesinden tüccar ve sanatkârların konakladığı dönemin ünlü ticaret kenti idi. *Rur*, Mansura kıyısında iki sura sahip ticaretin canlı olduğu bir şehirdi. *Kandebil* şehrine, Bedehe (Buda) ya da Mîz denilen dağınık halde yaşayan gayrimüslimler ticaret ve ihtiyaçlarını karşılamak için gelirlerdi. Horasan, Belh, Semerkand halkları bu şehirdeki yetiştirilen develerin soyundan develer yetiştirmek için alırlardı. *Kamuhul*, *Sendan* ve *Saymur* şehirleri verimliydi. Buralarda Hindistan cevizi, bolca pirinç ve hurma bulunurdu.¹⁶

Hudûdü'l-âlem'de ele alınan 10. yüzyıl Hint şehirlerinden *Fensûr*, tüccarların yazlık yerlerinden deniz kenarındaki bir ticaret mekanı idi. *Hedencîre*, güzel, ganimeti bol ve pazarı olan bir şehirdi. *Nimyâs*, *Herkend*, *Ûrşfin*, *Semender* ve *Endrâs* şehirleri sahil kenarında bulunanlardandı. Bu şehirlerde bolca pamuk üretilirdi. *Ûrşfin*'de oldukça büyük filler ve biber bulunuyordu. *Malay*, sahil kıyısı boyunca yer alan dört şehri kapsardı. Müslümanlar ve Hindular bu dört şehirde beraber yaşardı. O dönemde dünyaca ihraç edilen nalınlar (sandallar) ise *Kebrnâte*'de (*Kanbaya*) imal edilirdi. Kalabalık nüfusu olan *Belhârî* şehrinde Horosan, Hindistan ve Irak tüccarları konaklardı. Burası miskin bolca üretildiği yerlendendi.

Mihrân (İndus) Nehri'nin doğusunda yer alan *Bulrî*, *Galrî*, *Narî* ve *Rûr* şehirleri yine Sind bölgesindeki ürünleri bol olan, tüccarlarca ticari eşyaların getirildiği yerlerdi. *Lahor*'da tüccarların mübadelede bulunarak ellerindeki malları sattıkları, gerekli olan malları ve eşyaları satın aldıkları pazarlar vardı. *Sâlâbur* kenti, ticaretin canlı olduğu şeker, şeker kamışı, bal, Hindistan cevizi, inek, koyun ve devenin çok olduğu yerd. *Berîhân* şehri, yılda dört gün kurulan pazarıyla oldukça canlı, tüccarlarca tercih edilen mekânlardandı. *Salûfîn* ve *Lahrûz* şehrinde bol miktarda sandal ağacı, diğer kentlere ihraç edilirdi. Bununla beraber Hindistan'ın ticaret mekanlarından ve tacirler tarafından ikamet etmek amacıyla tercih edilen *Lamğân* ve *Dînever* kentleri de vardı. *Vayhind*'e ise Hindistan'ın misk, cevher ve değerli eşyalarıyla ticari malları gelirdi.¹⁷ Dolayısıyla buranın adeta bir depo işlevi gördüğü de söylenebilir.

13. yüzyılın taciri Marco Polo'dan *Tâna* kentine gemilerle gelen tacirlerden gözlemlediği aktarımlarıyla, burada ticaretin pek canlı olduğunu öğreniyoruz. Öyle ki *Tâna*'da döneme göre muazzam türlere sahip deri ürünlerinde¹⁸ büyük bir ihracat söz konusuydu. Gemiyle gelen tacirler; yanlarında altın, gümüş ve bakır gibi değerli malların yanı sıra ülkenin ihtiyacı olan pek çok şeyi ithal ediyordu. Ayrıca buradaki diğer mallardan da kâr edebileceklerini düşündüklerini alıp götürüyorlardı.¹⁹ Bir diğer şehir *Seylan*, sahip olduğu zenginlikleriyle rağbet gören Hint Denizindeki liman kentlerindendi ve burada değerli taşlar, elmas, yakut, akik, gök zümrütü, kehribar, kristal ve zımpara taşı bulunmaktaydı.

Deybül'de kurduğu yeni mahallelerde konumlandırmıştır. Daha sonra 1221'de Celaleddin Hârizmşah'ın buradaki bir tapınağı cami yaptırması, yöneticilerin İslamiyet'in bölgede yayılmasına hizmet etmesinde etkili olmuştur. Öyle ki Deybül kenti, Müslümanlar arasında İslam hâkimiyetinin ilk dönemlerinde kültür ve eğitim merkezi konumunda olmasından dolayı önemli bir yere sahipti. bk. A. S. Bazmee Ansari, "Deybül", *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi* (İstanbul: TDV Yayınları, 1994), 9/262.

¹⁶ İbn Havkal, *Sûretü'l-Arz*, 281-287.

¹⁷ *Hudûdü'l-Âlem Mine'l-Meşrik ile'l-Mağrib*, 40-46.

¹⁸ Vedik dönemlere kadar uzanan çok eski bir Hint endüstri ürünüydü. Bu konuda bk. U. N. Ghoshal, "Economic Condition", *The History and Culture of the Indian People: The Struggle for Empire* (India: Bharatiya Vidya Bhavan, 2001), 5/517.

¹⁹ Polo, *Dünyanın Hikâye Edilişi*, 383-384.

Ünlü tacir Marco Polo da burada çıkarılan yakutun çok değerli olduğunu ve dünyanın hiçbir yerinde bu kadar iyisinin bulunmayacağını kaydetmiştir. Hatta Kubilay Han'ın elçilerinden biri olarak buraya gittiklerini yakutu satın almak istediklerini ancak mücevheri, dönemin kralının hükümdarlığının bir nişanesi kabul ettiğinden alamadıklarını bildirmiştir.²⁰ *Kenbâye/Kambay (Cambay)* ise korsanlarca pek tercih edilmediği²¹ için tacirlerin güvenli yerlerinden kabul edilirdi. Nitekim tacire göre buraya dünyanın birçok yerinden tacirler gelir, kentte güvenle ticaret yaparlar ve bundan oldukça kâr ederlerdi. *Kambay*'ın tüccarlarca rağbet görmesinde kentte bol miktarda çivit ve pamuklu ürünlerin üretilmesi, çeşitli bölgelere ihraç edilmesi yine deri ticaretinin zenginliği gibi pek çok etken mevcuttur.²² Aynı zamanda *Kambay*, Râşid halifeler döneminde Sind'in fetihleri esnasında Arap tacirlerin uğrak yeri idi. Gazneliler döneminde Gazneli Mahmud'un Hindistan'a düzenlediği meşhur seferlerinden Somnât seferiyle, Türklerin de fetih sahası olmuştur. Akabinde liman, Delhi sultanı Alâeddin Halaî döneminde sultanlığa bağlanmıştır. Burası, Müslüman tacirlerin gözde liman şehirlerinden biri olması ve güvenliğinden dolayı Mekke'ye yol alan hacıların taşınması gibi birçok yönden zamanının cazibe merkeziydi.²³

14. yüzyıla gelindiğinde, Hint Alt Kıtası'nda tüccarların güzergâhındaki liman kentlerinde ekonomik yaşam canlılığını sürdürmekteydi. 14. yüzyıla damgasını vuran Delhi Türk Sultanlığı'nda başkent Delhi başta olmak üzere pek çok şehir, ekonomik ve kültürel bakımdan gelişerek adeta kültür merkezleri haline geldiler. Delhi sultanı Muhammed Tuğluk (1325-1351) zamanında Sind ve Hind bölgesini dolaşan dönemin önde gelen seyyahı İbn Battûta, burada gördüğü şehirleri diğer bölgelerdekilerle karşılaştırarak kıymetli bilgiler vermekte, dönemin ticari faaliyetlerini tüm canlılığıyla aktarmıştır.

İbn Battûta, iç ticaretle ilgili gözlemlerini aktarırken dönemin payitahtı Delhi kentini över. Ona göre burası Doğu'daki bütün İslam şehirlerinin en büyüğüdür, güzellikleri ve çevresini saran surlarla dış etkenlere karşı güvenlidir ve dolayısıyla pazarıyla canlılığını sürdürmektedir. Seyyah, Delhi Türk Sultanlığı'nda yine büyük pazarlara sahip şehirlere rastladığını aktarmaya devam etmektedir. *Lâherî*, Yemenliler, İranlılar diye bahsettiği ve diğer milletlerden birçok tacirin geldiği milletlerarası bir statüye sahip liman şehridir. Dolayısıyla geliri yüksek, halkı zengindir. *Üca* kenti, Sind nehrinin kenarında yer alan güzel binaları ve canlı çarşıları bulunan büyük bir şehirdir. Bu dönemde Sind bölgesinin merkezi olan *Multân*'da Hüsravâbad adında büyük bir nehir bulunmaktadır. Buradan gemi olmadan geçilmez, geçenlerin yük ve eşyaları sıkı bir şekilde aranır. Yine *Sersetî*, senelik geliri diğerlerine nazaran oldukça yüksek büyük bir şehirdir. Burada yetiştirilen pirinçler, yörenin en iyisiydi ve Delhi'ye ihraç ediliyordu. Seyyahın görkemli şehir diye bahsettiği *Budfattân*, büyük bir körfez üzerindedir. Ahalisinin büyük bir kısmı Brahman olsa da dışarıdan gelen Müslüman tacirlerin sığınması için denize yakın noktasında mescit bulunmaktadır. Limanı seyyaha göre ülkenin en güzeldir. Suyu tatlı, biberi çoktur. Öyle ki

²⁰ Polo, *Dünyanın Hikâye Edilişi*, 348-349.

²¹ Zira Hindistan'ın müstesna kentlerinden Delhi ve Agra'dan yüklenen mallar, *Kambay*'dan nakledilirdi akabinde Hürmüz'den çeşitli yerlere aktarılırdı. bk. İsa Eryılmaz, "Gücerat'ın Tarihi Coğrafyası", *Ortaçağ Araştırmaları Dergisi* 7/1 (2024), 265.

²² Polo, *Dünyanın Hikâye Edilişi*, 384.

²³ Eryılmaz, "Gücerat'ın Tarihi Coğrafyası", 265-266.; İbnü'l Esîr, *el-Kâmil Fi't-Tarih*, çev. Ahmet Ağırakça (İstanbul: Ravza Yayınları, 2019), 7/599-601.

Çin'e buradan biber ihraç edilirdi. *Fandrayna* ise bahçeleri ve çarşılarıyla büyük bir şehirdir. Çin gemileri kışın burada kalırdı.²⁴ Aynı zamanda ticaret şehirleri ikamet yerleri olarak inşa edilirken bazı hususlar da göz önünde bulundurulurdu. Bu bağlamda coğrafyaya atıflar yapan İbn Haldûn'un, şehir yapılarının bina edilmesindeki bazı tespitleri önem arz etmektedir. Haldûn'a göre:

Şehirdeki bütün ev ve meskenlerin etrafı surlarla kuşatılmalı, şehir ulaşılması zor bir yerde kurulmalıdır. Bu yer de ya yüksek ve sarp bir tepe, dağın başı ya da çevresi bir deniz veya nehir tarafından kuşatılmalıydı. Böylece buranın düşmanlar tarafından zapt edilmesi zorlaşır, koruma ve savunması artardı.²⁵

Limanların çevresindeki ülkeler ve şehirlerin ticarette payı büyüktü. Hindistan'ın Batı Asya ile olan denizasıra ticareti, eski çağlarda olduğu gibi Orta Çağ boyunca da iki antik rota üzerinden aktı. Basra Körfezi boyunca ve Mezopotamya üzerinden mallar, Akdeniz kıyılarına ve ayrıca deniz yoluyla Kızıldeniz limanlarına giderdi. Daha sonra da Mısır üzerinden aynı hedefe taşınırdı. Venedikli ve diğer yabancı tüccarlar tarafından Batı Avrupa'ya da dağıtılırdı. 14. yüzyılın başlarında Hürmüz, Hindistan mallarının Horosan'a taşınmasında önemli rol oynuyordu. Bu dönemde Aden, daha sonra Kambay, Tâna (Thana), Kollam (Quilon), Calicut²⁶ gibi limanlar Hindistan'ın büyük gemilerinin uğrak yerleriydi. Ayrıca Hint ticaretinin küçük bir dayanak noktası; Hint pirinci ve pamuğu karşılığında Hindistan'a değerli atlar ihraç eden komşu Dofar limanıydı. Malabar, Hint Okyanusu boyunca Doğu ve Batı'dan gelen malların adeta büyük bir ticaret merkeziydi. Bu dönemde Hindistan'a giden Çin gemileri Calicut ve Kollam (Quilon) limanlarına girerdi. 14. yüzyılın başında söz konusu Hint limanlarından Diu, Dabul, Goa, Bhatkal, Calicut ile Cidde, Aden ve Hürmüz gibi Arabistan ve İran limanları arasında kapsamlı ve son derece kârlı bir ticaret yapılıyordu.²⁷

Bu limanlardan Gücerat'taki *Diu*, Dekkan'daki *Goa* ve Malabar'daki *Calicut*, *Cochin* ve *Kollam* (*Quilon*) dönemin en meşhurları arasındaydı. Gücerat ve Malabar arasındaki kârlı ticaret, 14. yüzyılda Malabar tüccarlarının tekeline alındı. Malabar'dan Diu'ya yapılan ithalat ürünlerinde kakao, fındık, kakule ve diğer baharatlar, zımpara, balmumu, demir ve palmiye şekeri yer almaktaydı. Güneydoğu Asya ve Çin'den ise şeker, sandalet, ahşap ve ipekler alınıyordu. İhracat malları pamuk, bez, buğday ve diğer tahıllar ve atlardı. Dekkan limanlarının kıyı ticareti ise hem Güceratî hem de Malabarî tüccarlar tarafından paylaşılıyordu. Daha sonra Bengal'in meşhur müslinleri, kaliteli beyaz şeker kamışı ile Müslüman tüccarlar tarafından kendi gemileriyle Malabar ve Kambay'a ve diğer yollara ihraç edildi.²⁸ Ticari güzergâhların üzerinde yer alan kentler böylelikle sadece ürünlerle değil pek çok medeniyetin kaynaşmasında da faaliyet göstermekteydi.

1468'de ticaret maksadıyla Rusya'dan Hindistan'a seyahat eden, Hindistan limanlarının ticari özelliklerini ise seyahat notlarında izlenimlerini aktaran Rus gezgin Afanasiy Nikitin,

²⁴ İbn Battûta, *İbn Battûta Seyahatnâme*, çev. A. Said Aykut (İstanbul: Yapı Kredi Yayınları, 2005), 385-397.

²⁵ İbn Haldûn, *Mukaddime*, 1/635.

²⁶ İbn Battûta'ya göre burası Malabar bölgesindeki büyük limanlardan biri olduğundan Çin tüccarlarının uğrak yeriydi. bk. İbn Battûta, *İbn Battûta*, 546.

²⁷ Ghoshal, "Economic Condition", 6/640-654.; İbn Battûta, *İbn Battûta*, 540-617-618.

²⁸ U.N. Ghoshal, "Economic Condition", *The History and Culture of the Indian People: The Delhi Sultanate* (Bombay: Bharatiya Vidya Bhavan, 1967), 6/640-654.; K. Antonova vd., *A History of India* (Moskow: Progress Publishers, 1979), 1/217.

Behmenî Türk Sultanlığı²⁹ hakkında önemli bilgiler vermektedir.³⁰ Seyyah, Bidar şehrinin Behmenî Sultanlığı'nın payitahtı olduğunu belirterek, burada at, ipek, değerli eşyalar ile zenci köle ticaretinin yapıldığını gözlemlemiştir. Ayrıca Bidar'da her türlü yiyeceğin bulunduğu, mallarının tamamının Hindistan kökenli olduğuna ve Rus pazarlarında bulunanlardan farklılığına değinerek buranın büyük bir ticaret merkezi olduğunu kaydeder. Ona göre *Alyand* şehrinde yılda bir defa kurulan, Hindistan'ın her yerinden gelen tacirlerin çeşitli mallarıyla on gün boyunca ticaret yaptıkları büyük bir pazar kurulurdu. Hint denizindeki liman kentlerinden bir diğeri olan *Kanbay*'da alaçi (pamuk ipliği), kandak (kaba yünlü bir kumaş), indigo³¹, akik ve karanfil kabuğu satılırdı. Yine *Dabul/Deybül* da Hint denizindeki büyük liman kentlerindendi. Mısır, Horasan, Arabistan ve Türkistan'dan buraya çok sayıda at getirilirdi. Ayrıca Nikitin, 15. yüzyılda da *Calicut*'un Hint Denizindeki en önemli liman kentlerinden biri olduğunu vurgular. Burada biber, zencefil, Hindistan cevizi, tarçın karanfil, baharat elde edilen bitkilerin ve bitki köklerinin çokça yer aldığını, her şeyin oldukça ucuz olduğunu aktarır. Bir diğer liman kenti *Şabat*'ta ipek, sandal, inci ve her çeşit eşya üretilmekle beraber ürünler ucuza satılırdı. Ayrıca Nikitin, burada herkesin Horasanlılara günde 1 tenge³² ödediği vergiye dikkat çeker. *Pegu* liman kentinde de Hindu dervişleri yaşırdı. Burada üretilen manik, yakut ve kırpuk gibi değerli taşları satarlardı. Bir de *Çin ve Maçin* limanlarında çini üretilir ve ağırlıklarına göre ucuz bir şekilde satılırdı.³³

Orta Çağ'da çeşitli amaçlarla seyahat eden seyyahlar gibi ticari uğraşlarını sürdüren tüccarlardan bir ticaret burjuvazisi meydana gelmiştir. Örneğin İbn Battûta, Malabar bölgesindeki Çin'e yakın Kavlem kentinde Müslüman iş adamlarından oluşan kalabalık bir cemaatin olduğunu, tacirlerinin çok zengin olduğunu hatta buradaki büyük camiye Mühazzeb isimli bir tacirin yaptırdığını söyler.³⁴ Yine Ömerî, halkta artık para biriktirmenin

²⁹ Behmenîler (1347-1527), Müslümanlar tarafından Güney Hindistan'da kurulan ve Dekkân bölgesinde hüküm süren hanedandır. Daha geniş bilgi için bk. Enver Konukçu, "Behmenîler", *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi* (İstanbul: TDV Yayınları, 1992), 5/353.; Babur, *Baburnâme*, 476.; Hermann Kulke – Dietmar Rothermund, *Hindistan Tarihi*, çev. Müfit Günay (Ankara: İmge Kitabevi, 2001), 185-186.; Antonova vd., *A History of India*, 1/215.

³⁰ Ayrıca Rus gezgin Nikitin, seyahatnamesinde bahsettiği yerlerin hepsine gitmese de eserinde çeşitli şehirler arasındaki deniz yolu mesafelerine de değinmektedir. Bu da ulaşımın ne kadar sürede ve dönemin ticaret faaliyetlerinin ne boyutta gerçekleştiğinin anlaşılmasına olanak sağlamaktadır. Ona göre: "Hürmüz'den Galat'a deniz yoluyla 10 günde, Galat'tan Dega'ya 6 günde, Dega'dan Maskat'a 6 günde, Maskat'tan Gücerat'a 10 günde, Gücerat'tan Kambay'a 4 günde, Kambay'dan Çaul'a 12 günde ve Çaul'dan Dabul/Deybül'a 6 günde ulaşıldı. Dabul/Deybül ise Hindistan'da Müslümanların son liman şehriydi. Dabul/Deybül'dan Calicut'a 25 günde, Calicut'tan Seylan'a 15 günde, Seylan'dan Şabat'a 1 ayda Şabat'tan Pegu'ya 20 günde, Pegu'dan Çin ve Maçin'e 1 ayda" ulaşıldı. bk. Afanasiy Nikitin, *Üç Deniz Ötesine Seyahat*, çev. S. Acar (Ankara: Türk Tarih Kurumu, 2019), 19.

³¹ Orta Çağ'da indigo bitkisinin birçok türü vardı; ancak mavi çiçekliler daha çok tutulur ve genel olarak yetiştirilirken bu tür tercih edilirdi. İndigo, nisan ayında kuzey rüzgarından mümkünse bir duvarla korunan bir köşeye ekilirdi. Hafifçe sulanır, bitki bir parmak boyu bulunca tırmanıp sarılsın diye bir sopanın dibine yeniden fidelenirdi. İndigo bitkisinin yaprakları boyacılıkta kullanılırdı. bk. Mazaherî, *Ortaçağda Müslümanların*, 294.

³² Tenke/Tenge/Tanka, geniş kullanım alanına sahip olmakla beraber bir Hint sikkesinin adıdır. Gazneli Mahmud'un Hindistan fetihlerinde yerli halka kolaylık olsun diye Arap dirhemine eşdeğer bastırdığı paradır. Delhi Sultanlarından Şemseddin İltutmüş (1210-1236) tenge isminde (11 gr.) gümüş para çıkarmıştır. Daha sonra Nasreddin Mahmud (1246-1265) tarafından 175 habbe (11,3 gr.) ağırlığındaki altın tenge bastırılmıştır. Tenge, Muhammed Tuğluk döneminden sonra giderek değer kaybetmiş ve Ludiler döneminde bakırdan para için kullanılmıştır. Daha geniş bilgi için bk. J.Allan, "Tenke", *MEB İslâm Ansiklopedisi* (İstanbul: MEB Yayınları, 1971), 122/162.

³³ Nikitin, *Üç Deniz Ötesine*, 20-21.

³⁴ İbn Battûta, *İbn Battûta*, 550.

yaygınlaştığı ve kıymetli mallarını saklamak için kuyu kazma adetiyle birikimin servete dönüştüğü hatta Hint Denizi'ndeki bazı adalarda bazı insanların bir küp altını biriktirdiğinde evlerinin damına bir bayrak diktiğini³⁵ aktarır. Çin'de de yabancı tacirler için büyük ticaret evlerinin tahsis edilmesiyle tüccarlar, mahallelerde kendi evlerindeki gibi rahatça kalırdı. Müslüman tüccarlar Çin'den kıymetli eşyaları toplar ve ipek kumaşlar alırdı.³⁶ Ayrıca Orta Çağ'da özellikle Hindistan'ın güneyinde, Hintli tüccarlar uluslararası ticarete önemli bir güç unsuru olarak faaliyet gösterirdi. Tüccarların büyük loncaları ve *nagara* adı verilen kendi kent yerleşimleri vardı. Uluslararası bağlantıları, emirlerindeki birlikleri ve bulundukları yerlerde mimariyi finanse etmeleri nedeniyle yöneticiler tarafından desteklenirlerdi. Burada Ayyavole ve Manigramam adındaki loncalar en güçlü loncalar arasındaydı. Ayyavole loncası Dekkan ticaretinde etkiliydi ve uluslararası ticareti Batı Asya yönünde geliştirdi. Manigramam loncası ise Güneydoğu Asya ticaretinde aktifti.³⁷

Orta Çağ'da Hindistan'ın daha önce değindiğimiz üzere İslam öncesi dönemlerden beri deniz ticaret yolu üzerinde bulunması, pek çok açıdan diğer milletlerle arasındaki ilişkiyi ve gücü artırmıştır. Zira deniz taşımacılığında limanlar, ticaret merkezi konumundaydı. Bu bağlamda eskiden beri ticaret ağlarının konumları, coğrafyanın imkânlarının görülmesine ve medeniyetin temel unsurlarının gelişmesinde önemli rol oynamaktaydı. Farklı bölgelere yüklü malların sevkinde de kıyı limanlarına ticaret gemileri hizmet etmekteydi. Antik çağlarda, Batı Hint Okyanusu Çin ipeği, Hint baharatları ve tekstilleri; Afrika fildişi, aromatik ürünler, mücevherler, bardak, şarap ve gümüşlerin ana ticaret yoluydu.³⁸ Özellikle baharat, kıymetli kokular, kokulu ya da dayanıklı-sağlam ağaçlar, mücevherler, silahlar, köleler, atlar, ipek, değerli taşlar, fildişi, balina yağı, misk, amber, porselen, sandal, öd ise 9 ve 10. yüzyıllar arasında deniz yoluyla ticareti yapılan en önemli mallardandı.³⁹ Dolayısıyla 9 ve 10. yüzyılda mallar Doğu'dan Batı Asya'ya okyanus yoluyla uzak mesafelere ihraç edilirdi. Farklı türde mallar gemilerle bir bölgeden diğerine giderdi.

Hindistan ticaret ağında liman kentleri ve ticaret ürünlerinin yanı sıra ticaretin en önemli elemanların biri de gemilerdir diyebiliriz. Orta Çağ'da gemiler çamgillerden *abies* adında bir keresteden yapıldı. Bu gemilerin bazılarında altmış tane kamarası olan güverteler mevcuttu. Her birinde tacirlerin kaldığı odacık bulunmaktaydı. Geminin bir boyna küreği ya da bir dümeni, dört tane direği, dört de yelkenleri vardı. Bazılarına bükülüp aşağı indirilen ve dikilebilen ikişer direk daha eklenmiştir. Bazı büyük gemilerde sağlam levhalarla birbirine kaynaklanan aralarının sımsıkı kapalı olduğu en az on üç tane bölüm olurdu. Gemideki levhalar astarlanarak demir çivilerle çivilenirdi.⁴⁰ Öte yandan Süleyman et-Tacir, Orta Çağ'da Hindistan sahillerinde bulunan adalara başka ülkelerden gelenlerin Hindistan cevizi ağacını nasıl gemi yapımında kullandığını şöyle nakleder:

Umman'dan bazı kişiler Hindistan cevizi bulunan Hint sahilindeki adalara giderler, yanlarında getirdikleri marangoz aletleriyle istedikleri kadar Hindistan cevizi ağacı kütüğü

³⁵ Ömerî, *Mesâlikü'l-Ebsâr*, 54.

³⁶ Wolfram Eberhard, *Çin Tarihi* (Ankara: Türk Tarih Kurumu, 2019), 205.

³⁷ Hermann Kulke – Dietmar Rothermund, *Hindistan Tarihi*, 185-186.

³⁸ Ebrahim, "Traditional Trade Route of Indian Ocean: The Study About Indian Trade Route", 304-314.

³⁹ Süleyman et-Tâcir, *Doğu'nun Kalbine*, 10.; Ebrahim, "Traditional Trade Route of Indian Ocean: The Study About Indian Trade Route", 304-314.

⁴⁰ Polo, *Dünyanın Hikâye Edilişi*, 325-326.

keserler. Bu kütükler kuruyunca tahta halinde testereyle kesilir. Ayrıca Hindistan cevizi lifinden gemilerin tahtalarını dizecek (birbirine bağlayacak) ip yaparlar. Hindistan cevizi kerestesinden gemi ve gemilerin yelken direği yaparlar. Yapraklarının liflerinden halat yaparlar. İşlerini tamamladıktan sonra Hindistan cevizi ve kerestesiyile gemileri doldururlar, Oman'a dönerler. Hindistan cevizi ağacının faydası büyüktür. Ondan gemi için gerekli her şey yapılır.⁴¹

Süleyman et-Tâcir'e göre ayrıca ada sakinlerinden bir kısmı da Hindistan cevizi veya kenevirden ipleri eğirir, dokur ve bunları gemilerin ve salların tamiri ve yenilenmesinde kullanırdı.⁴² İbn Battûta'ya göre demir çivilerle değil de Hint cevizi lifinden elde edilen bu iplerle gemilerin kalaslarının bağlanmasında, o dönemlerdeki bir rivayete inanılmasının bağlantısı vardı.⁴³ Çünkü buradaki denizde mercan kayalıkları çoktu. Büyük gemiler herhangi bir mercanla karşılaştığında gemilerin aksamı demir çivilerle tutturulmazsa geminin omurgası parçalanırdı. Ancak geminin kalasları bu iplerle birbirine bağlandığından böyle bir kaza yaşanması halinde esnekliğiyle kolayca kırılmazdı. Anlaşıldığı üzere Hint Okyanusu'nun dirençli tasarlanan çivisiz gemileri ve Orta Çağ'daki diğer gemiler, yapım tekniği itibarıyla coğrafi ve iklimsel farklılardan etkilenmiştir.

Hint Okyanusu ticaretindeki gemileri bölgesel ve dönemsel bakımdan incelersek birbirlerinden farklı olduklarını görebiliriz. Orta Çağ'da hemen hemen hepsinde kullanılan gemiler Hint limanlarında imal edilirdi. Bu gemiler iki çeşitti: Birincisi *buzi* denilen yalnız yolcu taşıyan; ikincisi ise *conk* adı verilen ve mal taşımaya yarayan kaba gemilerdi. Büyük gemilerde yani *conklarda*, çok yüksek ve girift bir yelken sistemi vardı. Okyanusta gidebilmeleri için menteşeli dümenleri bulunurdu. Bu gemilerde mürettebat ile 1500 yolcu taşınabilirdi. İçlerinde birkaç yüz kabine, mağazalar, pazar, bakkal, çamaşırcı ve berber de vardı.⁴⁴ Diğer yandan Çin gemilerinin sadece *Zeytûn* ve *Sînussîn* (Kanton) şehirlerinde üretilmek üzere üç çeşiti bulunmaktaydı. En büyükleri "*cunûk-conk*", orta büyüklükte olanı "*zav*", en küçüğü "*kekem*" di. Büyüklerine bambu dallarından hasır gibi örülen iki ya da üç yelken asılmaktaydı. Demir atıldığında bile yelkenler olduğu gibi bırakılırdı. Her gemide altı yüzü gemici ve dört yüzü savaşçıdan meydana gelen bin kişilik personel olurdu.⁴⁵

Hint okyanusundaki denizciler, mesafeleri asba, parmak ve düğüm ile ölçerlerdi. Ayrıca kötü hava şartlarında bile yön tespit etmeye yarayan pusula, denizcilerin vazgeçilmezi olmuştu.⁴⁶ Gemi imalatı, Delhi sultanı Alâeddin Halacî döneminde (1296-1316) fethedilen Gucerât'ta Müslümanların hâkim olduğu dönemde en önemli endüstriydi.⁴⁷

Orta Çağ'da liman kentlerinde gemilerin kolayca girip çıkmalarını sağlamak için yer yer fenerler bulunurdu. Bunların bakımını nöbetçiler sağlardı. Yapay limanlarda doğal uygun yerler tercih edilirdi. *Mişra'a* adındaki rıhtımların yapılmasıyla da liman görünümüne kavuşturulurdu. Mazaherî'ye göre 12. yüzyılda bile bu limanlar faaliyettedirler. Ayrıca limanlarda *el-mûl* denilen dalgakıranlar görülmekteydi. Hint Okyanusu'nun çeşitli

⁴¹ Süleyman et-Tâcir, *Doğu'nun Kalbine*, 64.

⁴² Bîrûnî, *Tahkîkû Mâlî'l-Hind*, 140.

⁴³ İbn Battûta, *İbn Battûta*, 559.

⁴⁴ Mazaherî, *Ortaçağda Müslümanların*, 353-357.

⁴⁵ İbn Battûta, *İbn Battûta*, 546-547.

⁴⁶ Mazaherî, *Ortaçağda Müslümanların*, 353-357.

⁴⁷ K. A. Nizâmî, "Gucerât", *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi* (İstanbul: TDV Yayınları, 1996), 14/171-173.

limanlarının yerlerini gösteren *Rehmâneç* adında yol haritaları da bulunmaktaydı. Çizelgelerde gemilerin belirli bir uzaklığı ne kadar zamanda geçebilecekleri ve gemiler için Muson rüzgarlarının yönü gösterilirdi. Böylece gemileri diğer limanlara götürmek daha sağlıklı olurdu.⁴⁸

Bir diğer önemli husus ise yöneticilerin ticareti canlı tutmak için tacirleri desteklemesi ve yolların güvenliğini sağlamada bazı tedbirler almasıydı. Örneğin Gazneli Mahmud'un 1009 yılındaki yedinci Hint Seferi dönemin gözde ticaret merkezi olan Narin/ Narāyan/ Narāyanpūr'a yapıldı. Gazneli ilerleyişi karşısında Raca Anandpāl barış istedi. Bunun üzerine Sultan Mahmud, racanın haraç ve cizye vermesi, hizmetine askerler ve hediyelerle beraber filler göndermesi ayrıca kabile ve tüccarların güvenliğini sağlanması şartıyla kabul etmiştir. Bu vesile ile Horasan ile Hindistan ticaret yolu canlanmıştır.⁴⁹ Yine *Kail/Kayl* kenti Hindistan'ın güney ucundaki, görkemli ve büyük bir kentti. Konumundan ve ticaret için iyi bir piyasaya sahip olmasından dolayı tacirler tarafından tercih edilirdi. Ayrıca 13. yüzyılda ülkesini barış ve adaletle yöneten kralı, yabancı tacirleri destekleyip korurdu.⁵⁰ Aynı şekilde 14. yüzyıl Delhi Türk Sultanlığında, Hindistan limanlarında sultanların ticari hayatı desteklemesi ve güvenliği sağlaması ile ithalat ve ihracatın geliştiği anlaşılmaktadır. *Muhbir* denilen istihbarat memurları ve *berid* (*posta*) teşkilatıyla sultanlar, Hint ülkesine gelenler ile ilgili gerekli bilgileri edinmekte, asayiş ve güvenliği sağlamaktaydı. Muhammed Tuğluk dönemine bizzat tanıklık eden seyyah İbn Battûta, önceden tüccar malından dörtte bir oranında vergi alınırken sultanın bu vergiyi kaldırdığını bildirir. Onun yabancılara karşı cömertliği ve tüccarlara bol ihsanda bulunması hatta makam ve iktâ vermesi ile ilgili bazı olayları da aktarmaktadır. Örneğin Kâzerûnlu Meliküttüccar'ın haksızlığa uğradığı bir hadisede sultan ona hazineye yüz bin tenge verip bu parayla Hint mallarından dilediğini rahatça almasını ve onun alış-veriş ihtiyacı karşılanmadan kimsenin mallardan almamasını emretmişti. Üstelik yol yiyeceği, araç-gereç ve gemicilerin ücretine kadar baştan aşağı donanmış üç gemi hazırlatmıştı.⁵¹

Hindistan'ın Sendâbûr'dan Kavlem'e kadar uzanan güneybatı kıyı şeridinin adı *Mulaybâr/Malabar*'dı. Değerli taşları kesme ve parlatmada gelişen endüstrisi ve kıyı ticareti sayesinde refah seviyesi yükselmişti. Burada yol boyunca yolcuların dinlenebildiği, konaklayabildiği, ihtiyaç duydukları ürünleri satın alabildikleri ahşap binalar bulunurdu. Battûta meşhur seyahatnamesinde, yöneticilerin rütbe ayrımı yapılmaksızın uyguladıkları cezalardan dolayı Malabar bölgesinin ticari bakımdan güvenli olduğunu hatta burada en ufak bir hırsızlık olayının bile olmadığını "Ben bu güzergâh kadar emniyetli bir yol görmedim! Bir Hindistan cevizi dahi çalınsa hırsız öldürebilirler. Meyveler yere dökülür de kimse eğilip almaz; nihayet ağacın sahibi gelip toplar." ⁵² sözleriyle ve verdiği üzücü ve somut örneklerle nakleder.

Battûta, dönemin Hindistan hükümdarlarının çevre deniz hükümdarları üzerindeki hakimiyetinin tüccarlara yarar sağlamasını *Fâkenevr*'de yaşadığı bir olay ile aktarmaktadır.

⁴⁸ Mazaherî, *Ortaçağda Müslümanların*, 353-357.

⁴⁹ Erkan Göksu, *Afganistan ve Hindistan'ın İhtişamlı Hanedanı Gazneliler* (İstanbul: Selenge Yayınları, 2021), 42.; Bayur, *Hindistan Tarihi*, 1/148-149.; İbnü'l-Esîr, *el-Kâmil*, 7/506.

⁵⁰ Polo, *Dünyanın Hikâye Edilişi*, 375.

⁵¹ İbn Battûta, *İbn Battûta*, 386-436-437. Yine Muhammed Tuğluk dönemindeki istihbarat hakkında ayrıntılı bilgi için bk. Ömerî, *Mesâlikü'l-Ebsâr*, 49-50.

⁵² İbn Battûta, *İbn Battûta*, 539-541.

Öyle ki buranın hükümdarı tüccarların can güvenliğini sağlamak için oğlunu gemiye göndermişti. Yönetici, Hindistan sultanına saygısını belirtmek ve vazifesini yerine getirmek için Battûta'nın gemisindeki tacirlerle alışveriş yapmış, onları ağırlamış ve ziyafetler vermişti.⁵³ Diğer taraftan yolların güvenliği için birçok tedbir alınmasına rağmen Orta Çağ'da denizlerde korsancılık hareketleri de göze çarpmaktadır. 15. yüzyılda Afanasiy Nikitin, İran'dan deniz yoluyla Hürmüz'e geçip Hindistan'a ulaştığını anlatırken Ortodoks kardeşlerim dediklerini ve tacirleri, denizde çok sayıda korsana karşı dikkatli olmaları için uyarıyor.⁵⁴

Orta Çağ Hindistan limanlarının ticari ürünlerine liman kentlerinden bahsederken daha önce kısaca değinmiştik. Fakat ihracat ve ithalat malları ticarete önemli bir yer tuttuğundan dönemin ticari faaliyetlerinin anlaşılması bakımından kapsamlı ele alınması gerekmektedir. Bu bağlamda Hindistan'dan inci, doğal ve yapay değerli taşlar, şeker kamışı, demir ve çelik, değerli tahtalar, inşaat tahtası ihraç edilirdi. Hint ağaçları, Fars körfezinin Mezopotamya'nın ve Arabistan'ın bütün evlerinde doğrama ve mobilyalarında kullanılırdı.⁵⁵ Hintli tüccarlar, Mezopotamya, Yemen ve İran tüccarlarının getirdiği mallarla takas için Basra Körfezindeki Kış adasına büyük miktarda baharat taşırlardı. Değerli taşlar, inciler, ipek ve altın kıyafetler, fil dişleri vb. ürünler, gemilerle gelen tüccarlara sattıkları mallardandı. Gucerât, Kambay ve Kollam (Quilon)'da indigo Arapların topraklarına ihraç edilecek kadar bol miktarda ve kaliteli olarak üretilirdi. Çok eski bir Hint endüstrisi olan tekstil üretiminde pamuklu bezler, Orta Çağ'da da Gucerât, Kambay, Malva, Malabar gibi şehirlerin ihracatta önemli bir ticaret ürünüydü. Keçi, yaban sığırı, gergedan gibi birçok hayvandan büyük miktarda işlenen deriden kösele yapılırdı. Söz konusu deri ve ürünler gemilere yüklenip başka ülkelere ihraç edilirdi.⁵⁶

İhracat ürünlerinden çivit otu soğuk bölgelerde iyi yetişirdi. Mart ayı başında kumlu toprağa serpilir, sonra hafifçe karıştırılırdı. Bu bitkinin mavi bir renk veren madde taşıyan yaprakları olgunlaşınca delikler meydana gelirdi. Deliklerin görülmesi toplanma zamanının geldiğine işaretledi.⁵⁷ Hindistan'dan Hürmüz'e ihraç edilen ürünler arasında biber, karanfil, zencefil ve kakule, ahşap, sandal, safran indigo, balmumu, demir, şeker, pirinç, kakao, fındık, değerli taşlar, porselen, Kambay ve Dabul/Deybül'den bezlerin yanı sıra Bengal müslinleri yer almaktaydı. 14. yüzyılın başlarında Gücerat, Dekkan, Malabar ve Bengal'in zengin limanları, çok çeşitli mallarıyla iç, kıyı ve denizasıra ticaret bakımından geniş çaplı bir ticareti kapsardı. 15. ve 16. yüzyılda özellikle Vijanayagar şehri değerli taşları ve zengin pazarları, yetenekli zanaatkarlarıyla birçok ulustan tüccarın ticaret merkeziydi. Limana demirlenen gemilerden indirilen malları devlet denetim altına alıyor, satılan mallardan gümrük vergisi tahsis edilirdi.⁵⁸

15 ve 16. yüzyıllarda Gücerat'taki iç kasabalardan karnelyan boncukları, Avrupa ve Doğu Afrika'ya, büyük limanlardan Kambay'a ihraç için büyük miktarda taşınırdı. Başka ülkelerden ithal edilen bakır, Dabul'dan elde edilen ürünlerden buğday, darı ve bakliyatla

⁵³ İbn Battûta, *İbn Battûta*, 542.

⁵⁴ Nikitin, *Üç Deniz Ötesine*, 12.

⁵⁵ Mazaherî, *Ortaçağda Müslümanların*, 345.; *Hudûdü'l-Â'lem Mine'l-Meşrik ile'l-Mağrib*, 40.

⁵⁶ Ghoshal, "Economic Condition", 5/518-524.

⁵⁷ Mazaherî, *Ortaçağda Müslümanların*, 294-295.

⁵⁸ Ghoshal, "Economic Condition", 6/640-654.; Antonova vd., *A History of India*, 1/213-214.

karşılanıyordu. 16. yüzyıl Portekizli kâşif ve tacirlerinden Duarte Barbosa'ya göre Gücerat limanı, Müslüman tüccarların girişiyle Malakka ve Çin ürünleri bakımından bölgedeki en büyük ticaret merkezi haline geldi. Hint yarımadasının güneyindeki Vijayanagar'a yapılan ithalatta Dekkan'dan elmaslar, Seylan'dan değerli taşlar, Hürmüz'den inciler, Çin'den ipekli kumaşlar, Malabar'dan biber, renkli bezler, mercanlar, metaller, safran, gül suyu ve diğer bölgelerden de ahşap, kafur (bir bitki türü) ve misk yer alırdı. Ayrıca bölgeye getirilen atlar da değerli ithalat malları arasındaydı.⁵⁹

Hindistan'ın iç ve dış ticaretindeki mallara bakıldığında antik ve Orta Çağ'da genel itibariyle benzer ürünler olduğu görülmektedir. Bâbürlüler döneminde de yünlü kumaşlar, ipekler, kadifeler, cam ve aynalar, değerli metaller, özellikle altın ve gümüş, bakır, kurşun, demir gibi diğer metaller, mercan ve at gibi mallar ithal edilirdi. İhracatta en büyük pay pamuklu bezlerindi. Büyük miktarlarda üretilen pamuklu mallar temelde üç gruba ayrılmıştı: patiskalar, muslinler ve süs için kullanılanlar. İhracat ticaretinin temelini oluşturan ikinci emtia çoğunlukla biber olmak üzere baharatlardı. İhraç edilen diğer küçük baharatlardan zencefil, kakule, zerdeçal ve ilaç yapımında kullanılan bitkilerdi. Sakız, inci ve elmas da önemli ihracat mallarıydı. İhracatın üçüncü önemli ürünü ise yine indigoydu. Bu dönemde Hindistan; Çin, İran, Arabistan, Orta Asya, Mısır, Sumatra, Hint takım adaları ve Güneydoğu Asya ülkeleri ile ticaret yaptı. Avrupa'nın bazı ülkeleriyle de öncesinde ticari ilişkilerde bulunmuşlardı. Portekizliler Hindistan'a giden deniz yolunu keşfettiklerinde ve Vasco de Gama 1498'de Calicut'a indiğinde Avrupa ile ticarete devam edildi. Portekizlileri İngilizler, Hollandalılar ve Fransızlar da izleyince Avrupa'yla olan ticari ilişkiler gelişti. Tüccarlar sadece baharatları değil, pamuklu bezleri, çivit ve diğer mallardan da Avrupa'ya taşıdılar.⁶⁰

Hindistan'ın özellikle Doğu ve Batı ile olan deniz ticaretinde ithalat önemli bir yer tutmaktadır. Örneğin bazı tarım ürünleri, karanfil, bazı baharatlar özellikle altın ve gümüşün yanı sıra bakır, kurşun, kalay ve demir gibi çeşitli metaller Doğu'dan gemilerle ülkeye getirilirdi. Yine Doğu'dan getirilen ipek ve tekstil ürünleri ithal mallardandı.⁶¹ Hürmüz'den Hindistan'a taşınan mallar arasında Arap atları, hurma, kuru üzüm, tuz, tohum ve inci bulunmaktaydı.⁶² Ayrıca Orta Çağ'da Hindistan'da en çok at ticareti rağbet görmekteydi. Atlar, sultanlar tarafından diğer ticari mallara göre yüksek fiyatlarla çeşitli yerlerden ülkeye getirtilirdi. Çünkü Orta Asya kökenli atlar, hassas olduklarından bakımlarının özenle yapılması gerekirdi. Hindistan iklimi bu atların yetiştirilmesi için uygun değildi. Hindistan'da atların bakımını üstlenebilecek nitelikli eleman bulunmuyordu.⁶³ Ömerî'ye göre Delhi sultanı Muhammed Tuğluk'un buyruğuyla hediye edilmek maksadıyla dahi başkente her yıl sayılamayacak kadar çok at alınırdı. Hatta bunlardan bazıları altın ve gümüş koşum takımlı 10 bini iyi cins Arap atıydı. At tüccarları da ülkede at fiyatları yüksek olduğundan söz konusu ticaretten oldukça kâr ederdi.⁶⁴ Binek atlarına olan rağbetten dolayı

⁵⁹ Ghoshal, "Economic Condition", 6/640-654.

⁶⁰ A. L. Srivastava, "Economic Condition", *The History and Culture of the Indian People: The Mughul Empire* (Bombay: Bharatiya Vidya Bhavan, 1974), 7/713-740.

⁶¹ Ghoshal, "Economic Condition", 5/523.

⁶² Ghoshal, "Economic Condition", 6/640-654.

⁶³ Dietmar Rothermund, *Hindistan Tarihi*, çev. Nurettin Demir (İstanbul: Runik Kitap, 2021), 23.

⁶⁴ Ömerî, *Mesâlikü'l-Ebsâr*, 34.

çoğu Fars kökenli at tüccarı, atların yetiştirildiği yerlerle bağlantıları iyi olduğundan kendilerini vazgeçilmez kılarak önemli devlet görevlerine dahi yükselirlerdi. Örneğin at tüccarlarından Mahmûd-ı Gâvân, İran'dan yola çıkıp Basra Körfezi üzerinden Hindistan'a geçti. Güney Hindistan'da Behmenîler sultanından itibar gördü ve vezirlik görevine getirildi. Daha sonra kazandığı zaferlerle dönemin sultanlarının yanında saygınlığı arttı, devletin sınırlarının genişlemesinde ve dış siyasetinin şekillenmesinde etkili oldu. Mahmûd-ı Gâvân'a Alâeddin Hümâyûn Şah tarafından "melikü't- tüccâr" ünvanı verildi.⁶⁵ Öte yandan Afanasiy Nikitin, Hindistan'da seyahat edenlerin hanlarda konakladığını belirterek kendisi de seyahati sırasında Hindulara ait hanlarda kalmıştır. Buralarda da atın az sayıda olduğunu gözlemlediğinden Hindistan'a at getirmiştir. Hatta konakladığı hanın birinde ahır bölmesi için ek ödeme yaptığını, görevlilerin atları nohutla yemlediklerini ve sabahleyin haşlanmış pirinci yağ ve şekerle pişirerek atlara yedirdiklerini kaydetmiştir. Tacir, Behmenî Türk Sultanlığı şehirlerinden Junnar'a geldiğinde onun gayrimüslim bir Rus olduğunu öğrenen dönemin sultanı III. Muhammed Şah (1463-1482) tarafından atının elinden alındığını da üzülererek bildirmiştir.⁶⁶

Limanlardaki ticaretin önemli unsurlarından biri de para olmuştur. Bu bağlamda zaman içinde kaynaklardan ticarete farklı nesnelerin para birimi olarak kullanıldığını görmektediriz. Orta Çağ'da Hindistan sahillerinde bulunan çok sayıda adadan bazılarında Süleyman et-Tacir'e göre takas yapılmaktaydı. Bu adalardan Amindivi ve Maldiv Adalarında Hindistan cevizi ve deniz hayvanı kabuğunu⁶⁷ halk para yerine kullanırdı. Dolayısıyla istiridye kabukları süs eşyası dışında ticari madde olarak para ya da para değeri idi. Andaman adalarından önce yer alan Lamkabalus Adaları'na gemiler geldiğinde halk küçükklü büyüklü kayıklara binerek tacirlerin yanına gelirdi. Amber, Hindistan cevizi verip demir, elbise ve diğer ihtiyaçlarından alırdı.⁶⁸ Yani ticaretin şekli değiş tokuş yöntemine dayanıyordu. Alışverişte kullanılan maddeler zamanla eşyanın değerinin saptanmasını gerektirmiştir. Bu da kıymet ölçüsünde değişiklikleri doğurduğundan para fikri oluşmuştur. Alım- satım işlerinde ve parada hareketlilik meydana gelmiştir. Ticaretin gelişmesiyle şehirler de zenginleşmiştir.

İbn Havkal'ın fiyatlar ve alışverişte kullanılan para birimi ve bunların değerlerini karşılaştırarak Orta Çağ ekonomisi ile ilgili verdiği bilgiler dikkate değerdir. Bu bağlamda 10. yüzyılda paranın ağırlığı devlet kontrolünde olmakla beraber standarttı. 1 dinar, 1 miskal⁶⁹ yani 4.25 gr. olmakla beraber 1 miskal de 2.9 gr. dirhem idi.⁷⁰ Bunun dışında Multan

⁶⁵ Daha geniş bilgi için bk. Rıza Kurtuluş, "Mahmûd-ı Gâvân", *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi* (Ankara: TDV Yayınları, 2003), 27/361-362.; Rothermund, *Hindistan Tarihi*, 28.

⁶⁶ Nikitin, *Üç Deniz Ötesine*, 9-11.

⁶⁷ İbn Battûta, bu denizden toplanan kabuklu hayvana veda denildiğini kaydeder. Kıyıda ki çukurlara konulan bu hayvanın eti tamamen soyulur kalan bembeyaz kabuğu para yerine kullanılırdı. Hatta bu kabuklar sayılarına göre farklı isimler alırdı. Mesela yüz tanesine siyah, yedi yüz tanesine fâl, on iki bin tanesine küttâ ve yüz bin tanesine bustuvâ denirdi. Zaman zaman bu deniz boncuklarının değeri değişmekle beraber dört bustuvâ ise bir dinar (altın para) değerindeydi. bk. İbn Battûta, *İbn Battûta*, 559.

⁶⁸ Süleyman et-Tâcir, *Doğu'nun Kalbine*, 17-19.

⁶⁹ Miskal sözcüğü, zamanla pek çok dilde farklı biçimlerde kullanılmakla beraber ağırlık anlamının dışında ıstılah tabiriyle altın gibi kıymetli madenlerin ve ilaç, gülyağı gibi nesnelerin tartılmasında yararlanılan ağırlık birimini belirtmektedir. bk. Cengiz Kallek, "Miskal" *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi* (Ankara: TDV Yayınları, 2020), 30/182-183.

⁷⁰ Daha geniş bilgi için bk. İbn Havkal, *Suretu'l-Arz*, 13.

parasına kande-hâriyat adı verilirdi. Söz konusu paranın 1 dirhemi normal dirhemle 5 dirhemdi. Yine Tatarî denilen 1.1/8'dirhem ağırlığında dirhem de kullanılırdı. Ayrıca Hudûdü'l-Â'lem'de bahsedilen pazarları, tüccarları ve mallarıyla ticaretin yoğun yaşandığı Sâlâbûr şehrinde, ticarete bârâda, nâhvâr, şabânî, kabuhra, kîmâvân ve kura isimli ağırlıkları da farklı olan çeşitli paralar kullanılırdı.⁷¹ Bunun yanı sıra 10. yüzyılda Müslümanların ticaret yaptıkları Çinliler altın, gümüş, inci, ipek gibi değerli mallara sahip olmalarına rağmen fels adında bakır parayla alışveriş yapardı. Dinar ve dirhem para ile alışverişten hoşlanmazlardı. Süleyman et-Tacir'e göre felslerin ortasında ipe dizilebilmeleri için delik bulunurdu. Dizide her 100 dirhemde bir düğüm yer alırdı. Orada her bin fels de bir miskal (4,25 gr.) altın (bir altın) değerindeydi.⁷² Ayrıca Orta Çağ'da Hindistan, Akdeniz ülkelerinde ve özellikle Endülü's'te bankaların tekelinde olduğu, Kuzey Afrika'da ve pek çok yerde Hindiçin'e dek uzanan ağlarıyla ün salmış Yahudi tüccarlar, ticarete ve ekonomide önemli nüfuza sahiptiler.⁷³ Arap ve Yahudi tüccarlardan Güneybatı Hint kıyılarına yerleşenlerin etnik bağlantılarını da kullanıp uzak yerlerdeki tüccarlarla haberleşmesi, özellikle Yahudi tacirlerin Güney Hindistan'da saygınlığını artırdı. Bu da onların mevcut yönetimlerden ihsanlar görmelerine ve bazı ayrıcalıklar kazanmalarına olanak sağladı. Örneğin Malabar sahilindeki Kodungallur/ Craganore limanında ticaret yapan Joseph Raban adındaki Yahudi tüccar, tüm vergilerden ve limanın dörtte bir tacir gelirinin alınmasından muaf tutuldu.⁷⁴

Ticaret güzergâhları boyunca limanlardaki bir diğer ekonomik faktör de gümrük vergileriydi. Gümrükçüler Muskat'tan Hindistan'daki Kulem'e hareket eden Çin gemilerinden (Çin'e işleyenler) diğer gemilere nazaran daha çok vergi alırdı. Çinliler ise denizciler Kanton Limanına vardıklarında mallarını alıp depolara koyarlar ve korurlardı. Karşılığında malların onda üçünü alıp, kalanını tüccarlara iade ederlerdi. Dönemin hükümdarı malları en yüksek fiyattan yani her batmanını 280 miskale (yine bir miskal 4.25 gr.) peşin alarak tacirlere haksızlık yapmazdı.⁷⁵ Delhi Türk Sultanlığı zamanında ise hükümdarın taşra teşkilatında görevlendirdiği âmil, vergi tahsil etmekle beraber vergilerin hesaplanması işini de yapmaktaydı. İbn Battûta'ya göre görevliler bölgedeki gelirin onda birinin yarısını alırlardı. 1340 yılında, dönemin hükümdarı Muhammed Tuğluk, ticari mallardan alınan verginin kaldırılması ile ilgili bir emir çıkarmıştı.⁷⁶ Öte yandan Seyyah Afanasiy Nikitin eserinde, Hindistan'a İran'dan deniz yoluyla Hürmüz'e geçip ulaştığını naklederken Ortodoksları vergilerin yüksekliği bakımından uyarıyordu. Çünkü 15. yüzyılda Basra ve Hürmüz Müslüman Türker'in denetimindeydi. Gayrimüslimlerden alınan ek vergiyi Nikitin şu sözlerle anlatmıştır:

Müslümanlar burada her türlü malı bulmamın mümkün olduğunu söylemişlerdi fakat memleketimize uygun hiçbir şey bulamadım. Eşyaların tamamı Müslüman memleketler için üretilmiş. Biber ve boya oldukça ucuz. Deniz yoluyla nakledilen malların bir kısmı gümrük

⁷¹ Hudûdü'l-Â'lem Mine'l-Meşrik ile'l-Mağrib, 44.

⁷² Süleyman et-Tâcir, Doğu'nun Kalbine, 42.

⁷³ Mazaherî, Ortaçağda Müslümanların, 369.

⁷⁴ Hermann Kulke – Dietmar Rothermund, Hindistan Tarihi, 186.

⁷⁵ Süleyman et-Tâcir, Doğu'nun Kalbine, 16-28.

⁷⁶ İbn Battûta, İbn Battûta, 384-385.

resminden muaftır. Ancak biz bunları dahi gümrük resmi ödemedi götüremedik. Gümrük resmi oldukça yüksek.⁷⁷

2. Orta Çağ Liman Kentlerindeki Ticaretin Sosyo-Kültürel ve Dini Etkileri

Kadim dönemlerden itibaren coğrafya bağlamında Hindistan Araplar, Türkler, Hindular, Moğollar, Afganlılar, Çağataylılar, Gurlular, Avrupalılar gibi pek çok millet açısından önemli olmuştur. Bu doğrultuda Hindistan'ın bir kavşak ve ticaret ülkesi olması, tarih boyunca farklı hakimiyetler altında birçok inanç ve felsefenin tesirlerini de beraberinde getirmiştir. Ticari ilişkiler aracılığıyla tacirlerin kentlerdeki dini faaliyetleri kültürel temaslara yol açmıştır. Hint Okyanusu ticareti, kültür ve inanç alışverişinde büyük rol oynamış, toplumları birbirine bağlamıştır. Hint Okyanusu ticaret yolları boyunca klasik dönemde misyonerler tarafından Budizm, Hinduizm ve Jainizm Hindistan'dan Güneydoğu Asya'ya yayıldı. Orta Çağ'da gemilerle uzun seyahatler yapan tüccarlar, Müslüman göçmenler ve gönüllü tebliğciler ise gittikleri yerlerde İslâm dini ve kültürünü yaymaya başladılar.⁷⁸ Neticede Hint Okyanusu ticaretiyle çeşitli inançlar geniş bir sahada yayılma alanı bulmuştur.

Tacirlerin dini faaliyetleri toplumsal bütünleşme için de son derece önemli olmuştur. Yerli halklar, farklı kültürleri tanımış öyle ki insanların düşünceleri ve dünya görüşlerinde değişimler yaşanmıştır. Bu inançlardan Budizm Çin'e ilk Han zamanında yabancı tüccarlar tarafından geldi. Bu dönemde Budizm, Çin'i felsefi fikirlerden başka ahiret inancı gibi inançlar yönünden etkiledi. Budist manastırları da mabet için para ile toprak bağışlanması yönünden banka olarak ve depo işleviyle kullanılırdı. Zamanla güneyin yerlilerinden birçok mahalli tanrılar da alındı. Sarayda ise Hindistan'da olduğu gibi dini tartışmalar yapıldı. Budizm, Orta Çağ Hindistan liman kentlerinde ve Orta Asya'da yayılırken toplumsal temaslar sonucu Şamanizm'den de birçok anlayışı içine alarak zamanla değişikliğe uğradı.⁷⁹

Araplar ile ticari temaslar İslâm öncesine dayanırdı. Hint Okyanusu ticaretinde aktif rol oynayan Arap tüccarları iki gruba ayrılırdı: Birincisi Kızıldeniz ve Basra Körfezi arasındaki ticari şehirlerde etkin olanlardı. İkincisi ise Hindistan, Çin ve Endonezya'ya gidip ticari faaliyette bulunanlardı. Hindistan'a İslâm güneyden deniz yoluyla Umman Körfezi üzerinden liman kentlerine gelen tüccarlar aracılığıyla ulaştı. Bunu daha sonra kuzeyden yapılan fetihler izledi. Hint Okyanusu ticaretinde Arap tüccarların faaliyetleri 9. yüzyıldan itibaren artınca İslamiyet bölgede daha hızlı yayılma alanı buldu. Arap tüccarlar, denizciler ve tebliğciler gittikleri ülkelere İslâm'ı anlatırdı. Puta tapan Hintlileri de tevhit inancına davet edip onlara dinin peygamberinden bahsederlerdi. İslâm'ın kardeşliğe, eşitliğe ve adalete çağrısı, Hint toplumunun Kast Sistemi'nin dayatmaları karşısında onların İslâm'a girmesini hızlandırdı.⁸⁰ Sonraki süreçlerde ticaretin yanı sıra Basralı, Sıraflı, Ummanlı Müslüman denizciler, tüccarlar seyahatleriyle İslamiyet'in Uzakdoğu şehirlerine

⁷⁷ Nikitin, *Üç Deniz Ötesine*, 12.

⁷⁸ Süleyman et-Tâcir, *Doğu'nun Kalbine*, 10.; Hermann Kulke – Dietmar Rothermund, *Hindistan Tarihi*, 234.

⁷⁹ Eberhand, *Çin Tarihi*, 157-159-189-205.

⁸⁰ İsmail Çiftcioğlu, "Hindistan'ın İlk Müslümanları: Moplahlar (VII-XIV. Yüzyıllar)", *Prof. Dr. Mustafa Keskin Armağanı Türk Tarih ve Kültürü Araştırmaları* (İstanbul: İdeal Kültür Yayıncılık, 2014), 325-339.; Ahmed, "Hindistan: Ortaçağ Müslüman Coğrafyacılarına Göre Hindistan", 18/ 73-75.; Erkan Göksu, *Afganistan ve Hindistan*, 47.; Hermann Kulke – Dietmar Rothermund, *Hindistan Tarihi*, 234.

ulaşmasına Hindistan, Endonezya, Doğu Çin⁸¹ şehirlerinde kurdukları kolonileriyle de yayılmasına katkı sağladılar.

Orta Çağ Hindistan kıyılarındaki ticaret kentlerinden Bengal 'in İslâm ile tanışması da Arap tacirler vasıtaıyla olmuştur. Buranın fethini ise 1203-1204 yıllarında Türk komutan Muhammed Bahtiyar Halacî gerçekleştirdi. Fethin akabinde Bengalliler kitleler halinde Müslüman oldu. Bengal, 1340 yılında Delhi Türk Sultanlığı'nın topraklarına katıldı. 1576 yılında ise Bâbürlüler hakimiyetine girdi.⁸²

Orta Çağ'da tacirlerin gittikleri yerlerde yerleşimleri sonucu farklı kültürler bir araya gelmiş bu da sosyal yapının değişmesini beraberinde getirmiştir. Örneğin çoğunluğu Arap tacirler olmak üzere liman şehirlerine gelenler kendilerine sunulan imkanları kullanarak kıyılara yerleşirdi. Burada Hindistan'ın güney bölgesinde bulunan tacirlerin durakların biri olan Malabar/Kerela'da Moplahlar yaşırdı. Yerli kadınlarla buraya yerleşen tacirlerin evliliklerinden melez Moplah/ Mappila adında Müslüman bir topluluk meydana geldi. Buradaki yerliler üzerinde Malabar civarına gelen ilk Müslümanların yaşantı biçimleri etkili oldu.⁸³ Dolayısıyla ticari güzergahların üzerinde yer alan şehirlerde yaşayan halk ile Araplar arasındaki sosyal ilişkiler gelişmiştir. Tacirler ise yaptıkları evliliklerle yerel toplum yapısının şekillenmesine katkı sağlamış, yerel nüfus ve yerel kültür üzerinde kalıcı izler bırakmışlardır.

Okyanus ticareti ile denizyolu üzerinden bilimsel ilişkiler de gelişmiştir. İslâm'ın her dinden halka hoşgörüyle yaklaşması, bilimsel bilginin ilerlemesini ve geniş bir sahaya yayılmasını sağlamıştır. Öte yandan Hint medeniyetinin Müslümanlar ve diğer toplumlar üzerinde önemli etkisi olmuştur. Örneğin 8. yüzyılda Hintli bir bilim heyeti Abbâsî sarayına Sanskritçe astronomi eserlerinden götürdü. Eserlerin Arapça 'ya tercüme edilmesiyle Müslümanlar, Hintliler 'in astronomi ve coğrafya bilgilerinden faydalandılar.⁸⁴ Öte yandan Çin'de kurulan tercüme büroları ve bunların faaliyetleriyle dini metinlerin çeşitli dillerde yazılması, sosyo-kültürel etkileşimin artmasına ve dilin dini amaçla kullanılmasında etkili oldu. Çin'de Budizm'in daha fazla yayılmasında Hintçe 'den Çince 'ye, Çince 'den ise Uyгурca ve başka Türk dillerine Tibetçe 'ye, Kore diline ve Japonca 'ya çevrilmesi önemli bir rol oynadı. Metinler halkın özellikle tüccarların gittikleri yerlerde dini yayabilmesi için halk diline yakın sade bir üslupta yazıldı.⁸⁵ Bu değişim eski zamanların sadece aydınlarına değil toplumun her kesimine etki etti. Orta Çağ'da, Çinliler 'in coğrafya, astronomi ve kartografya alanındaki bilgi birikimleri, tercüme faaliyetleri yoluyla İslâm Dünyasına aktarılması ile İslâm coğrafyası zenginleşmiştir.⁸⁶

Dilin yazıya dökülmesiyle pek çok eserin meydana gelmesi ve bunların da deniz ticaret yoluyla yayılması sonucu çeşitli yerlere ulaşması, ilmi faaliyetlere de katkı sağlamıştır. Örneğin Çinliler 'in Batı'ya pek çok yeni zanaatla birlikte kağıt yapımını tanıtmaları kağıdın yaygın kullanımında önemli bir rol oynamıştır. Bu itibarla Asya'da olduğu gibi Avrupa'da da

⁸¹ Süleyman et-Tâcir, *Doğu'nun Kalbine*, 9-11.; Yörükan, *Ortaçağ Müslüman Coğrafyacılarından*, 51.

⁸² Azmi Özcan, "Bengal", *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi* (İstanbul: TDV Yayınları, 1992), 5/436-437.

⁸³ Çiftcioglu, *Hindistan'ın İlk Müslümanları*, 325-339.; Azmi Özcan, "Malabar" *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi* (Ankara: TDV Yayınları, 2003), 27/465-466.

⁸⁴ Emel Akay Bozdoğan, *Orta Çağ Coğrafyacısının Zirvesi Şerif el-İdrisi* (İstanbul: Yeditepe Akademi, 2021), 100-101.

⁸⁵ Eberhand, *Çin Tarihi*, 208-220.

⁸⁶ Bozdoğan, *Orta Çağ Coğrafyacısının*, 101.

eserleri tercüme yoluna gidildi. 12. yüzyılda Çin'de ressamlar akademisinin kurulmasıyla ise akademik üslûp denilen bir biçem ortaya çıktı.⁸⁷

Orta Çağ'da Hint Okyanusu ticareti, seyahatname ve coğrafya eserlerinin yazımında ayrıca denizcilik edebiyatının meydana gelmesinde de etkili olmuştur. Çeşitli sebeplerle seyahat eden seyyahlar ve tacirler kaleme aldıkları eserlerle Hindistan liman kentlerinin zenginliklerini pek çok yere tanıtmışlar ve böylece kültürün taşıyıcıları olmuşlardır diyebiliriz. Zira seyahat günlüklerinde ve coğrafya eserlerinde kültürel, siyasi, ekonomik, askeri gibi birçok alanda zengin bilgiler yer almaktadır. Bu eserler kapsamı itibarıyla birçok alanda toplumların aydınlanmasına katkı sağlamıştır. Bu çalışmada da Süleyman et-Tâcir (9. yüzyıl), Mesûdî (10. yüzyıl), İbn Havkâl (10. yüzyıl), Bîrûnî (11. yüzyıl), Marco Polo (13. yüzyıl), Ebû'l- Fidâ (14. yüzyıl), İbn Battûta (14. yüzyıl) ve Afanasiy Nikitin (15. yüzyıl) gibi coğrafyacı ve seyyahların kaleme aldıkları eserler ağırlıklı olarak kullanılan kaynaklar arasında yer almaktadır.

Hint Okyanusu ticareti, yollar üzerindeki şehirleri ve toplumları dil bakımından da canlandırmıştır. Tacirler, seyyahlar ve çeşitli amaçlarla liman kentlerine gelen kişiler ile yerli halk arasında kültür alışverişi olmuştur. Zira Hindistan, Doğu medeniyetinin yanı sıra Batı medeniyetiyle de temaslarla pek çok şeyin aktarıldığı, çok kültürlülüğe ve kültürlerarası etkileşime açık bir bölgedir. Bu sebeple ticaretin sosyo-kültürel etkileri arasında dilin önemli bir faktör olduğu görülmektedir. Tüccarların Arapça, Farsça, Çince gibi dilleri konuşmasından dilde zenginliğin görüldüğünü söyleyebiliriz. Örneğin eskiden beri Arap tüccarlar, güney Hint sahil kıyılarını ticarete elverişli olduğundan dolayı tercih edip liman kentlerinde ticari karargahlar kurdular. Deybül, Malabar ve Tâna limanları ise uğrak yerleriydi. Bunlardan Malabar'daki yerliler Müslüman tacirlerin yaygın kullandığı Arapçadan ve Sanskrit, Tamil ve Malayâlam'dan etkilenecek günlük konuşma dillerinde kendilerine özgü bir Arapça kullanırdı. Ayrıca yine birtakım farklılıklarla Arap alfabesinden etkilenip yazılarında kullandılar.⁸⁸ Gittiği bölgenin dilini özümseyip eserinde kullananlar da olurdu. Bunlardan Afanasiy Nikitin, bazı notlarını Hindistan'da tacirlerin kullandığı dillerden biri olan Arapça ile kaleme almıştır.⁸⁹ Öte yandan ticarete işaret dilinin kullanıldığı dahi görmekteyiz. Örneğin Hindistan deniz ticareti yolundaki bazı adalarda halk tüccarların konuştuğu dili bilmediğinden kayıklara binerek yanlarına gelir, alışveriş yaparken işaret dilini kullanırdı.⁹⁰

Orta Çağ liman kentlerindeki ticaret, şehirlerde mimari ve sanatın iç içe geçmesini de sağlamıştır. Farklı kültürlerin sanatının ve mimarisinin etkileşimi Orta Çağ'ın eserlerine de yansımıştır. Örneğin Güneydoğu Asya'da 9. yüzyılda Ankor/Angkor saraylarındaki heykel ve kabartmalarda kralların hayatlarına ve başarılarına dair tasvirlerde Hint sanatından etkileşimler yer alırdı. Mabetlerde Budist hikayelerinin yansımaları bulunurdu.⁹¹ Orta Çağ'da Malabar'ın mimari üslubunda Hint tapınaklarına benzerlik söz konusudur. Camileri minaresiz, genellikle birkaç katlı ve iki veya daha fazla damdan oluşurdu.⁹² Delhi

⁸⁷ Eberhand, *Çin Tarihi*, 210-256.

⁸⁸ Çiftcioğlu, *Hindistan'ın İlk Müslümanları*, 332.

⁸⁹ Nikitin, *Üç Deniz Ötesine*, 12-13.

⁹⁰ Süleyman et-Tâcir, *Doğu'nun Kalbine*, 19.

⁹¹ Wolfram Eberhand, *En Eski Devirlerden Zamanımıza Kadar Uzak Doğu Tarihi* (Ankara: Türk Tarih Kurumu, 2019), 267.

⁹² Çiftcioğlu, *Hindistan'ın İlk Müslümanları*, 332.

yakınlarındaki Kutup Minâr, yerli Hint sanatı, Orta Asya ve İslâm sanatının karışımı bir eser olmakla beraber mimari ve görünümü bakımından Gazneli ve Guri geleneğindeki benzer minareler ve zafer kuleleriyle ilişkilendirilmektedir. Ayrıca içinde yer alan Kuvvetü'l İslâm Cami külliyesiyle beraber türbeler ve yapılarıyla Delhi sultanlarının maddi ve manevi odağı idi.⁹³ Dolayısıyla mimaride çok kültürlü etkileri harmanlayan bir sanat da sergilenmektedir.

Sonuç

Hindistan pek çok zenginliğe sahip olması ve deniz ticaret yolu üzerinde bulunmasından dolayı eski zamanlardan beri birçok medeniyeti barındırmış, ticaretin önemli merkezlerinden biri haline gelmiştir. Ticaret ağlarıyla ağırlıklı olarak kıyı şeridindeki şehirler canlanmıştır. Özellikle Abbasîler ve Delhi Türk Sultanlığı zamanında yöneticilerin izlediği ticari politikalar sayesinde Hindistan limanları ithalat ve ihracatta birçok ulustan tüccar ve seyyah için cazip hale gelmiştir. Öyle ki tacirler Malabar'daki Moplah örneğinde olduğu gibi gittikleri bazı yerlere yerleşmişlerdir. Yerleştikleri yerlerde yaptıkları evlilikler ile yerel nüfus ve yerel kültür üzerinde kalıcı izler bırakmışlardır. Öte yandan Hint okyanusu ticaretinde kullanılan gemiler bölgesel ve dönemsel açıdan farklılık göstermiştir. İç ve dış ticarete malların önceden olduğu gibi Orta Çağ'da da genel itibarıyla benzer olduğu görülmüştür. İhracatta Hint ağaçları özellikle Orta Çağ'da gemi yapımı ve mobilyalarda tercih edilirken, baharatlar, deri, biber, değerli taşlar, indigo ve pamuklu bezlerin önemli ticaret ürünleri olduğu görülmüştür. İthalatta ise at ticareti başta olmak üzere çeşitli metaller, hurma ve bazı yiyecekler ön plana çıkmaktadır. Zaman içinde ticaret vasıtası olarak para yerine farklı nesneler de kullanılmıştır.

Orta Çağ Hindistan liman kentlerinde ticaret kültür ve inanç alışverişinde büyük rol de oynamıştır. Bu bağlamda Budizm, Hinduizm, Jainizm, Hristiyanlık ve İslâmiyet gibi inançlar; taciler, misyonerler, seyyahlar, Müslüman göçmenler gibi Hint Okyanusu ticaret yollarını kullananlar tarafından geniş bir sahaya yayılmıştır. Orta Çağ'da ticaret, bilimsel bilginin ilerlemesine ve toplumlara aktarılmasına da katkı sağlamıştır. 6. yüzyılda Budist rahiplerin dini yaymak amacıyla da olsa birçok dile tıp, simya, astronomi, felsefe ve şiirsel metinlerden yaptıkları tercümelere başlayarak daha sonra Eski Yunan, Hint ve Fars felsefeleri ve bilimlerinin çevirilerini ve çeşitli eserleri tacirlerin pek çok yere ulaştırması, Orta Çağ'da Doğu'nun aydınlanmasına temel zengin kaynakların hangi yoldan nasıl yayıldığını da aydınlatmaktadır. Ticaret, Doğu ile Batı arasında kültürlerin, fikirlerin serbestçe akmasına ve birçok teknolojinin tanınmasına hatta kültürel temasların toplumları dönüştürmesine, ortak bir tarihi geçmişin yaşanmasına da neden olmuştur. Hint Okyanusu ticareti, liman kentlerini ve ticaret merkezlerini dil bakımından da canlandırmıştır. Dolayısıyla kültürlerarası etkileşim ile güzergahlarda ve kentlerde kültürel zenginlik yaşanmıştır. Seyahatname ve coğrafya eserlerinin yazımında ayrıca denizcilik edebiyatının oluşmasında da etkili olmuştur. Ticaret ile farklı kültürlerin sanatının ve mimarisinin etkileşimi Orta Çağ'ın eserlerinde sergilenmiştir. Ticari temasların toplumları birbirine bağlamada etkili olduğu görülmüştür. Bu çalışmayla beraber Orta Çağ Hindistan limanlarının ticari faaliyetlerinin yanı sıra sosyo-kültürel, dini ve pek çok unsurun iç içe geçmesinin oynadığı rolün önemine dikkat çekilmiştir.

⁹³ Engin Bektaş, "Kutup Minâr" *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi* (Ankara: TDV Yayınları, 2003), 26/499-500.; Antonova vd., *A History of India*, 1/228.

Kaynakça | References

- Ahmed, Sayyid Maqbul. "Hindistan: Ortaçağ Müslüman Coğrafyacılarına Göre Hindistan". *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi*. 18/73-75. İstanbul: Türkiye Diyanet Vakfı, 1998.
- Allan, J. "Tenke". *MEB İslâm Ansiklopedisi*. 122/162. İstanbul: MEB Yayınları, 1971.
- Antonova, K. vd. *A History of India*. 1. Moskova: Progress Publishers, 1979.
- Bayur, Yusuf Hikmet. *Hindistan Tarihi* 1. Ankara: Türk Tarih Kurumu, 1946.
- Bazmee Ansari, A. S. "Deybül", *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi*. 9/262. İstanbul: Türkiye Diyanet Vakfı, 1994.
- Bektaş, Engin. "Kutub Minâr" *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi*. 26/499-500. Ankara: Türkiye Diyanet Vakfı, 2003.
- Bîrûnî. *Tahkîku Mâli'l-Hind*. çev. Kıvameddin Burslan. Ankara: Türk Tarih Kurumu, 2018.
- Bozdoğan, Emel Akay. *Orta Çağ Coğrafyacısının Zirvesi Şerif el-İdrisî*. İstanbul: Yeditepe Akademi, 2021.
- Çiftcioğlu, İsmail. "Hindistan'ın İlk Müslümanları: Moplahlar (VII-XIV. Yüzyıllar)". *Prof. Dr. Mustafa Keskin Armağanı Türk Tarih ve Kültürü Araştırmaları*. İstanbul: İdeal Kültür Yayıncılık, 2014.
- Eberhard, Wolfram. *En Eski Devirlerden Zamanımıza Kadar Uzak Doğu Tarihi*. Ankara: Türk Tarih Kurumu, 2019.
- Ebrahim, Ahammed Ishac Chembirika. "Traditional Trade Route Of Indian Ocean: The Study About Indian Trade Route". *Apjir* 4/3 (2020), 304-314.
- Ebü'l-Fidâ. *Ebü'l-Fidâ Coğrafyası (Takvimü'l-Büldan)*. çev. Ramazan Şeşen. İstanbul: Yeditepe Yayınları, 2017.
- Eryılmaz, İsa. "Gücerat'ın Tarihi Coğrafyası". *Ortaçağ Araştırmaları Dergisi* 7/1 (2024), 249-276. <https://doi.org/10.48120/oad.1444217>
- Gazi Zahîreddin Babûr. *Baburnâme*. çev. Reşit Rahmeti Arat. İstanbul: Kabalcı Yayınevi, 2006.
- Ghoshal, U. N. "Economic Condition". *The History and Culture of the Indian People: The Struggle for Empire*. 5/517. India: Bharatiya Vidya Bhavan, 2001.
- Ghoshal, U.N. "Economic Condition". *The History and Culture of the Indian People: The Delhi Sultanate*. 6/640-654. Bombay: Bharatiya Vidya Bhavan, 1967.
- Göksu, Erkan. *Afganistan ve Hindistan'ın İhtişamlı Hanedanı Gazneliler*. İstanbul: Selenge Yayınları, 2021.
- Gömeç, Saadettin Yağmur. *Hindistan'da Türkler*. Ankara: Berikan Yayınevi, 2003.
- Hudûdü'l-Âlem Mine'l-Meşrik ile'l-Mağrib*. çev. Abdullah Duman-Murat Ağarı. İstanbul: Ayışığıkitapları, 2020.
- Hunter, William Wilson. *The Indian Empire: Its Peoples, History, and Products*. London: Smith-Elder & co., 1893.
- İbn Battûta. *İbn Battûta Seyahatnâmesi*. çev. A. Said Aykut. İstanbul: Yapı Kredi Yayınları, 2005.
- İbnü'l-Esîr. *el-Kâmil Fi't-Tarih*, çev. Ahmet Ağırakça. İstanbul: Ravza Yayınları, 2019.
- İbn Haldûn. *Mukaddime*. çev. Süleyman Uludağ. 1. İstanbul: Dergâh Yayınevi, 2012.
- İbn Havkal. *Sûretü'l-Arz: 10. Asırda İslam Coğrafyası*. çev. Ramazan Şeşen. İstanbul: Yeditepe Yayınları, 2017.

- Kallek, Cengiz. “Miskal” *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi*. 30/182-183. Ankara: Türkiye Diyanet Vakfı, 2020.
- Konukçu, Enver. “Behmenîler”. *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi*. 5/353. İstanbul: Türkiye Diyanet Vakfı, 1992.
- Kudâme bin Ca’fer. *Kitâbü’l-Harâc*. çev. Ramazan Şeşen. İstanbul: Yeditepe Yayınevi, 2018.
- Kulke Hermann – Rothermund Dietmar. *Hindistan Tarihi*. çev. Müfit Günay. Ankara: İmge Kitabevi, 2001.
- Kurtuluş, Rıza. “Mahmûd-ı Gâvân”, *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi*. 27/361-362. Ankara: Türkiye Diyanet Vakfı, 2003.
- Kurtuluş, Rıza. “Hudûdü’l-Âlem” *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi*. 18/304. İstanbul: Türkiye Diyanet Vakfı, 1998.
- Marco Polo. *Dünyanın Hikâye Edilişi: Harikalar Kitabı*. çev. Işık Ergüden. İstanbul: Ötüken Yayınevi, 2019.
- Mazaherî, Ali. *Ortaçağda Müslümanların Yaşayışları*. çev. Bahriye Üçok. İstanbul: Varlık Yayınevi, 1972.
- Mesûdî. *Kitabü’t-Tenbih ve’l-İşraf*. çev. Ramazan Şeşen. İstanbul: Bilge Kültür-Sanat Yayınevi, 2018.
- Nikitin, Afanasiy. *Üç Deniz Ötesine Seyahat*. çev. S. Acar. Ankara: Türk Tarih Kurumu, 2019.
- Nizâmî, K. A. “Gucerât”. *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi*. 14/171-173. İstanbul: Türkiye Diyanet Vakfı, 1996.
- Özcan, Azmi. “Bengal”, *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi*. 5/436-437. İstanbul: Türkiye Diyanet Vakfı, 1992.
- Özcan, Azmi. “Malabar” *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi*. 27/465-466. Ankara: Türkiye Diyanet Vakfı, 2003.
- Rothermund, Dietmar. *Hindistan Tarihi*. çev. Nurettin Demir. İstanbul: Runik Kitap, 2021.
- Srivastava, A. L. “Economic Condition”. *The History and Culture of the Indian People: The Mughul Empire*. 7/ 713-740. Bombay: Bharatiya Vidya Bhavan, 1974.
- Süleyman et-Tâcir. *Doğu’nun Kalbine Seyahat: Çin ve Hind Ülkeleri*. çev. Ramazan Şeşen. İstanbul: Yeditepe Yayınevi, 2018.
- Şihabeddîn bin Fazlullah el-Ömerî. *Mesâlikü’l Ebsâr*. çev. Ahsen Batur. İstanbul: Selenge Yayınları, 2019.
- Yörükan, Yusuf Ziya. *Ortaçağ Müslüman Coğrafyacılarından Seçmeler*. Ankara: Ötüken Yayınları, 2013.