



Batı Afrika'dan Hicaz'a Uzanan Hac Güzergâhları: Tarihsel Süreklilik, Dönüşüm ve Etkileşim

Hasan Yavuz

[0000-0003-2156-4828](mailto:hasanyavuz16@hotmail.com) | hasanyavuz16@hotmail.com

Milli Eğitim Bakanlığı, Kocaeli, Türkiye

ROR ID: [00jga9g46](https://orcid.org/00jga9g46)

Öz

Bu çalışma, Batı Afrika'dan Hicaz'a uzanan hac yollarının tarihsel gelişimini, coğrafi dağılımını ve bu güzergâhların dini, kültürel, siyasi ve ekonomik yönlerini çok boyutlu bir yaklaşımla incelemektedir. İslam dünyasının batı ucundan başlayarak Sahra Çölü, Mağrib, Sudan ve Kızıldeniz üzerinden Mekke'ye ulaşan bu yollar, sadece bir ibadet güzergâhı değil, aynı zamanda medeniyetler arası etkileşimin ana damarlarından biri olmuştur. Hac ibadetinin Afrika kıtasındaki etkileri, İslam'ın yayılmasıyla eşzamanlı biçimde gelişmiş; özellikle 11. yüzyıldan itibaren Batı Afrika'da oluşan Müslüman devletler, bu kutsal yolculukların ana merkezleri hâline gelmiştir. Mali Sultanı Mense Mûsâ'nın 1324'teki görkemli hac yolculuğu ile Songay Sultanı Askıyâ Muhammed'in 1497'deki seferi hem siyasi meşruiyetin güçlendirilmesinde hem de İslamî kimliğin inşasında önemli örnekler olarak öne çıkmaktadır. Araştırmada dört ana güzergâh ayrıntılı biçimde incelenmiştir: Sahra, Mağrib, Sudan-Kızıldeniz ve deniz yolları. Bunlardan en eski ve en işlek olan Sahra güzergâhı, ticaret ve hac kervanlarını birleştiren çok işlevli bir hattır. Tinbüktü, Gao, Kano gibi şehirler üzerinden geçen bu yol hem kuzey hem de güney yönlü tuz, altın ve köle ticaretine aracılık etmiş; aynı zamanda dini seyahatlerin güvenli biçimde gerçekleşmesini sağlamıştır. Bu güzergâh üzerindeki menziller, İslam coğrafyasının farklı bölgeleri arasında bilgi, kültür ve mal dolaşımını mümkün kılmıştır. Mağrib güzergâhı, Batı Afrika ile Kuzey Afrika arasındaki ilmî ve kültürel ilişkileri kuvvetlendirmiştir. Merakeş, Sicilmâse, Tilimsân gibi şehirler, hac kervanlarının toplandığı önemli merkezler olmuştur. Bu yol, bedevi saldırıları ve korsan tehlikesine rağmen, özellikle Mağrib ulemasının Batı Afrika üzerindeki etkisini artırmıştır. Sudan-Kızıldeniz hattı ise daha kısa olmasına karşın, coğrafi zorluklar ve güvenlik sorunları nedeniyle geç dönemde tercih edilmiştir. Dârfür ve Sevâkin üzerinden Kızıldeniz limanlarına ulaşan bu yol, 19. yüzyılda kara güzergâhlarının zayıflamasıyla önem kazanmıştır. Sömürgecilik dönemi, bu yolların kaderinde büyük bir kırılma meydana getirmiştir. 19. yüzyıldan itibaren Avrupa sömürgeciliğinin Afrika'da yayılmasıyla, geleneksel kara güzergâhlarının güvenliği azalmış, Fransız ve İspanyol yönetimleri kendi denetimleri dışındaki güzergâhları kapatmışlardır. Bu dönemde deniz güzergâhı, sömürgeci devletlerin kontrolünde zorunlu hâle gelmiş; Dakar, Kanarya Adaları, Marsilya ve İskenderiye üzerinden Süveyş'e uzanan yeni hatlar Batı Afrikalı hacıların temel rotası olmuştur. Dini bir vecibe olan hac sömürgecilerin siyasî kontrol aracı hâline gelmiştir. Çalışma, klasik İslam tarihleri, seyahatnâmeler ve modern literatürü birlikte değerlendirerek, hac yollarının tarihsel sürekliliğini ve dönüşümünü karşılaştırmalı biçimde ortaya koymaktadır. Bu sayede, Batı Afrika hac yolları sadece bir ulaşım hattı değil, aynı zamanda İslam medeniyetinin Afrika kıtasındaki yayılımını, ticari ağlarını ve kültürel bütünleşmesini anlamada temel bir anahtar olarak ele alınmaktadır. Sonuç olarak, Batı Afrika hac rotalarındaki yolculuklar tarih boyunca dinî bir ritüelin ötesine geçerek kültürel aktarımın, ekonomik dolaşımın ve siyasi meşruiyetin araçlarından biri olmuştur. Bu güzergâhlar sayesinde Batı Afrika toplumları İslam dünyasının merkezleriyle sürekli bir etkileşim içinde olmuş, bilim, ticaret ve din alanlarında ortak bir kimliğin oluşumuna katkı sağlamıştır. Sömürgecilik döneminde bu tarihsel ağlar büyük ölçüde kopmuşsa da günümüz modern ulaşım ağlarında hâlâ bu eski yolların izleri yaşamaktadır.

Anahtar Kelimeler

İslam Tarihi, Batı Afrika, Güzergâh, Hac Yolculukları, Sahra, Mağrib

Atf Bilgisi

Yavuz, Hasan. "Batı Afrika'dan Hicaz'a Uzanan Hac Güzergâhları: Tarihsel Süreklilik, Dönüşüm ve Etkileşim". *Eskişehir Osmangazi Üniversitesi İlahiyat Fakültesi Dergisi* 13/1 (Mart 2026), 146-169. <https://doi.org/10.51702/esoguifd.1803015>

Geliş Tarihi	13.10.2025
Kabul Tarihi	26.12.2025
Yayın Tarihi	15.03.2026
Değerlendirme	İki Dış Hakem / Çift Taraflı Körleme
Etik Beyan	Bu çalışma, etik kurul izni gerektirmeyen nitelikte olup kullanılan veriler literatür taraması/yayınlanmış kaynaklar üzerinden elde edilmiştir. Çalışmanın hazırlanma sürecinde bilimsel ve etik ilkelere uyulduğu ve yararlanılan tüm çalışmaların kaynakçada belirtildiği beyan olunur.
Yapay Zeka Kullanımı	Bu çalışmanın hazırlanma sürecinde yapay zeka tabanlı araçlardan sınırlı ölçüde yararlanılmıştır. Yapay zeka, yalnızca dil kontrolü, yazım desteği ve biçimsel düzenlemelerde yardımcı bir araç olarak kullanılmış; içerik üretiminde, bilimsel değerlendirmelerde ve sonuçların yorumlanmasında yazarın akademik sorumluluğu ve katkısı esas alınmıştır. Çalışma, bilimsel araştırma yöntemleri ve akademik etik ilkelere uygun şekilde yürütülmüştür.
Benzerlik Taraması	Yapıldı – Turnitin
Etik Bildirim	ethicilahiyat@ogu.edu.tr
Çıkar Çatışması	Çıkar çatışması beyan edilmemiştir.
Finansman	Bu araştırmayı desteklemek için dış fon kullanılmamıştır.
Telif Hakkı & Lisans	Yazarlar dergide yayınlanan çalışmalarının telif hakkına sahiptirler ve çalışmalarını CC BY-NC 4.0 lisansı altında yayımlanmaktadır.



Pilgrimage Routes from West Africa to the Hijaz: Historical Continuity, Transformation, and Interaction

Hasan Yavuz

[0000-0003-2156-4828](mailto:hasanyavuz16@hotmail.com) | hasanyavuz16@hotmail.com

Ministry of National Education, Kocaeli, Türkiye

ROR ID: [00jga9g46](https://orcid.org/00jga9g46)

Abstract

This study investigates the historical evolution of pilgrimage routes from West Africa to the Hijaz, analyzing their religious, cultural, political, and economic dimensions through an interdisciplinary and comparative perspective. Extending from the Atlantic coast across the Sahara Desert, the Maghrib, Sudan, and the Red Sea to Mecca, these routes functioned not merely as paths of religious devotion but as arteries of civilizational interaction that connected the western peripheries of Africa with the heartlands of Islam. The performance of the hajj in Africa developed concurrently with the spread of Islam, and by the eleventh century, Muslim states such as Mali, Songhay, and Kanem-Bornu had become central nodes of pilgrimage organization. The renowned journeys of Mansa Mūsā in 1324 and Askia Muḥammad in 1497 exemplify how African rulers utilized the hajj to consolidate political legitimacy and display piety, and establish symbolic links with the broader Muslim world. The research identifies four principal routes: the Sahara, Maghrib, Sudan–Red Sea, and maritime corridors. The Sahara route, the earliest and most intensively used, combined religious and commercial functions. Major urban centers such as Timbuktu, Gao and Kano served as critical junctions where caravans transporting salt, gold, and slaves traveled alongside pilgrims bound for Mecca. This network facilitated the exchange of commodities, ideas, and cultural traditions across the desert, linking West Africa to North African metropolises such as Tripoli, Tunis, and Cairo. The Maghrib route reinforced intellectual and cultural interactions between West and North Africa. Pilgrims departing from cities such as Sijilmasa, Marrakesh, and Tlemcen joined North African caravans moving through Algiers, Tunis, and Tripoli en route to Egypt and the Hijaz. Despite threats from Bedouin raiders and maritime piracy, this route promoted sustained scholarly and religious exchanges between Maghrebi and West African Muslim communities. The Sudan–Red Sea route, though geographically shorter, came into broader use only in later periods due to the presence of non-Muslim polities and the region's challenging topography. Pilgrims gathered in Darfur before proceeding eastward via Suakin or Port Sudan to cross the Red Sea toward Jeddah. In the nineteenth century, European colonial expansion profoundly altered these pilgrimage networks. French and Spanish colonial administrations disrupted traditional trans-Saharan routes, imposed border restrictions, and sought to regulate the mobility of African pilgrims. Consequently, they promoted maritime routes departing from Dakar or the Canary Islands via Marseille and Alexandria to Suez and the Red Sea ports. This transition marked a shift from autonomous trans-Saharan caravans to colonial-supervised maritime voyages, turning the pilgrimage into both a religious act and an instrument of imperial oversight. This study brings together classical Islamic historical sources, travelogues, and modern scholarship to explore comparatively the historical continuity and transformation of pilgrimage routes. Through the combined lens of historical geography and textual analysis, it demonstrates that the West African pilgrimage roads were dynamic corridors of trade, learning, and diplomacy as much as spiritual pathways. In conclusion, the pilgrimage routes of West Africa served as vital connectors integrating the western edges of Africa into the wider Islamic ecumene. Through them, West African societies maintained enduring cultural, intellectual, and economic exchanges with the central Islamic lands, thereby contributing to the consolidation of a shared religious and civilizational identity. Although the colonial period disrupted

these networks, their legacies persist both in the geography of modern pilgrimage routes and in the collective memory of Muslim communities across Africa.

Keywords

Islamic History, West Africa, Routes, Pilgrimages, Sahara, Maghrib

Citation:

Yavuz, Hasan. "Pilgrimage Routes from West Africa to the Hijaz: Historical Continuity, Transformation, and Interaction". *Journal of Eskişehir Osmangazi University Faculty of Theology* 13/1 (March 2026), 146-169. <https://doi.org/10.51702/esoguifd.1803015>

Date of Submission	10.13.2025
Date of Acceptance	12.26.2025
Date of Publication	03.15.2026
Peer-Review	Double anonymized / Two External
Ethical Statement	This study does not require ethics committee approval, as the data used were obtained from literature review/published sources. 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.
Use of Artificial Intelligence	Artificial intelligence-based tools were used to a limited extent in the preparation of this study. AI was employed only as a supportive tool for language editing, writing assistance, and formal structuring; the production of content, scientific evaluation, and interpretation of results remain the full responsibility and contribution of the author. The study has been conducted in line with scientific research methods and academic ethical principles.
Plagiarism Checks	Yes - Turnitin
Complaints	ethicilahiyat@ogu.edu.tr
Conflicts of Interest	The author has no conflict of interest to declare.
Grant Support	The author acknowledges that he received no external funding in support of this research.
Copyright & License	Authors publishing with the journal retain the copyright to their work licensed under the CC BY-NC 4.0 .

Giriş

İslam dünyasında farklı coğrafyaları birbirine bağlayan en önemli dini ve kültürel olgulardan biri hac yolculuklarıdır. Hac ibadeti, sadece Mekke'de yerine getirilen dini bir vecibe olmanın ötesinde, İslam toplumlarının tarih boyunca kurdukları sosyal, kültürel ve ekonomik ilişkilerin merkezinde yer almıştır. Bu bağlamda Batı Afrika, İslam tarihinin erken dönemlerinden itibaren Hicaz ile canlı bağlantılar kuran bölgelerden biridir. Atlas Okyanusu kıyılarındaki Senegal'den başlayarak bugünkü Sudan ve Eritre topraklarına kadar olan bölgeye Bilâdüssûdan, Bilâdü-Tekrûrî adları verilmektedir.¹ Günümüzde bu coğrafya Batı ve Orta Afrika'dan oluşmakta, Batı Afrika'da Burkina Faso, Benin, Nijer, Nijerya, Fildişi Sahili, Çad, Mali, Moritanya, Gambiya, Gine ve Senegal isimli devletler bulunmaktadır.² Orta Sudan bölgesinde ise Çad yer almakta ve içerisinde Bornu, Kânim, Bagirmi ve Vedây memleketlerini; Orta Afrika Cumhuriyeti, Nijer, Kânim-Bornu, Bilmâ, Kevâr ve Palma şehirlerini kapsamaktadır.³ Bu ülkelerden hareket ederek Sahra üzerinden İslam tarihi boyunca yolculuk yapan Batı Afrikalı hacı adayları, Büyük Sahra çölünde yaklaşık 1100 ile 1200 yerleşim yerini geçerek Hicaz'ı ulaşımlardır.⁴

Batı Afrika'dan yapılan hac yolculukları 11. yüzyıldan beri devam etmektedir.⁵ İslam'ın burada yayılmasının ardından bu bölgede birçok Müslüman devlet ortaya çıkmış, bu devletin merkezine göre hac kabilelerinin hareket noktaları değişmiştir.⁶ Örneğin Mali sultanı Mense Mûsâ (1312-1337), 1324 yılında gerçekleştirdiği meşhur haccında Niani şehrinde hareket etmiş,⁷ Songay sultanı Askîyâ Muhammed (1493-1528) ise 1497 yılında gerçekleştirdiği hac için Gao'dan yola çıkmıştı.⁸

Batı Afrika hac yolları esasen köklü ticaret yolları üzerine kurulmuştur. Sahra çölünü aşan güzergâhlar, Mağrib⁹ üzerinden Mısır'a uzanan yollar, Sudan üzerinden Kızıldeniz limanlarına

¹ Davut Dursun, "Afrika" (Din), *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi* (İstanbul: TDV Yayınları, 1988), 1/428-735.

² Ramazan Özey, *Afrika Coğrafyası* (İstanbul: Aktif Yayınları, 2016), 197.

³ Ahmed Kâsım Ahmed, "Turuku kavâfilî't-tüccârî ve'l-haccî fi's-Sudani'l-Evsati ve eseruhu fi revdidi'l-alâkâti beynehü ve beyne's-ş-şemâli ve'l-meşriki'l-İslamiyyi", *Mü'temeru tariki'l-haccî fi İfrîkiya* (Hartum: Merkezü'l-Buhûs ve'd-Dirâsâti'l-İfrîkiya, 2016), 3/16-28.

⁴ Ahmet Kavas, "Afrikalı Sultanların Destanlaşan Hac Seyahatleri", *İstanbul Üniversitesi İlahiyat Fakültesi Dergisi* 18 (2008), 89-102.

⁵ Ali Mazrui, Batı Afrika'da gelmekte olan hacıların bazı seneler birçok bölgeden daha fazla olduğunu ifade eder. Ali A. Mazrui, *Afrikalular*, çev. Yusuf Kaplan (İstanbul: İnsan Yayınları, 1992), 141.

⁶ Bidü Riyâzî Abdu es-Semî, "Huccacû Garbu İfrîkiya fi mîntakatî'l-cezirati bi's-Sudani", *Mü'temeru tariki'l-haccî fi İfrîkiya* (Hartum: Merkezü'l-Buhûs ve'd-Dirâsâti'l-İfrîkiya, 2016), 3/61-80.

⁷ Gine ülkesinde bulunan Niani, ülkenin doğusunda, Kankan bölgesinde, Sankarani Nehri'nin sol kıyısında yer alır. Pascal James Imperato - Gavin H. Imperato, *Historical Dictionary of Mali* (Toronto: The Scarecrow Press, 2008), 231; Ebû'l-Abbâs Takıyyüddîn Ahmed b Ali b Abdülkâdir Makrizî, *ez-Zehbül-mesbûk fi zikri men hacce mine'l-hulefâ ve'l-mülûk* (Kahire: Mektebetü'l-Hancı, 2000), 140.

⁸ Gao, Mali'de bir şehirdir. Önemli kervan yollarının bulunduğu Nijer nehrinin kıyısında ve Tilemsi vadisinde yer alır. Piriç, buğday gibi ziraatların yapıldığı bu şehirde Songay, Tuareg ve Faslılar yaşarlar. Songay hanedanı hâkimiyeti zamanında başkentlik yapmıştır. İbn Battûta, Siyahlar ülkesinin en şirin şehri olduğunu, piriç, süt, balık ve tavuk gibi yiyeceklerinin çok olduğunu ifade eder. Rıza Kurtuluş, "Gao", *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi* (İstanbul: TDV Yayınları, 1996), 13/357; Ebu Abdullah Muhammed İbn Battuta Tanci, *İbn Battuta Seyahatnamesi*, çev. A. Sait Aykut (İstanbul: Yapı Kredi Yayınları, 2019), 681; Mudasiru Musa, "Batı Sudan Tarihindeki Önemli Hac Yolculukları ve Etkileri (XIII-XIX. Yüzyıllar)", *Africana Dergisi* 4/1 (2024), 24-40.

⁹ Mağrib denilen yer ile Fas, Moritanya, Cezayir, Tunus ve Libya kastedilmektedir. İbrahim Harekât, "Mağrib", *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi* (İstanbul: TDV Yayınları, 2003), 27/314-318.

ulaşan hatlar ve sömürgecilikle beraber gelişen deniz güzergâhları, farklı tarihsel dönemlerde önem kazanmıştır.¹⁰ Kızıldeniz limanlarına geçen hatların bu kadar geç kullanılmasının sebebi olarak Sudan'daki Hıristiyan olan Func Devleti'nin tehlike olarak görülmesidir.¹¹ Bu yollar yalnızca dinî amaçlı yolculuklara değil, aynı zamanda ticaret ve kültürel etkileşime aracılık etmiştir. Nitekim Sahra üzerinden taşınan başlıca ürünler arasında tuz, altın ve köle bulunmakta, aynı hatlar üzerinden hacılar da Hicaz'a ulaşmaktaydı.¹²

Bununla birlikte, hac yolları ciddi zorluklar barındırıyordu. Çöl güzergâhlarında su kaynaklarının sınırlılığı, bedevi saldırıları, korsan tehdidi veya dağlık bölgelerde coğrafi engeller, hac yolculuklarını çoğu zaman yıllarca süren zahmetli bir sürece dönüştürmüştür.¹³ 19. yüzyılda Avrupa sömürgeciliğinin Afrika'daki etkinliğinin artmasıyla birlikte bu yolların birçoğu güvenliğini kaybetmiş, sömürgeci devletler Batı Afrikalı hacıların hareketliliğini kısıtlamışlardır.¹⁴ Fransız ve İspanyol yönetimlerinin, kendi bölgelerindeki hacıların kontrol altında tutmak amacıyla sadece deniz güzergâhlarını teşvik ettikleri bilinmektedir. Bu gelişmeler, Batı Afrika hac yollarının tarihsel sürekliliğinde önemli kırılmalara neden olmuştur.¹⁵

Batı Afrika hac yolları gerek İslam tarihçiliğinde gerekse Afrika çalışmalarında giderek artan bir ilgi konusu olmuştur. Konuya dair klasik dönem kaynaklarından Makrizî'nin *ez-Zehbü'l-Mesbûk* adlı eseri Mense Mûsâ ve diğer hükümdarların hac seferlerine dair detaylı bilgiler vermektedir. Ayrıca Afrika'yı ele alan coğrafya eserleri, seyahatnâmeler hac güzergâhları hakkında bilgiler barındırmaktadır. Modern araştırmalarda ise Ahmet Kavas'ın çalışmaları, Abdurrahman Çaycı'nın *Büyük Sahra'da Türk-Fransız Rekabeti* isimli eseri, Hartum merkezli düzenlenen "*Mü'temeru Tarihi'l-Hacci fi İfrikiya*" sempozyumu Batı Afrika güzergâhlarının sosyo-kültürel, dini ve ekonomik etkileri ayrıntılı biçimde tartışılmıştır. Bununla birlikte, literatürdeki çalışmaların önemli bir kısmı ya yalnızca belirli güzergâhlara (örneğin Sahra yolu) ya da belirli devletler (Mali, Songay, Kânim-Bornu) üzerinden hac yollarına odaklanmaktadır. Dolayısıyla, Batı Afrika'dan Hicaz'a uzanan tüm güzergâhların tarihsel süreç içerisindeki değişim ve sürekliliğini bütüncül olarak ele alan çalışmalar sınırlı sayıdadır.

Bu araştırmanın temel amacı, Batı Afrika'dan Hicaz'a uzanan hac güzergâhlarını tarihsel bir perspektifle incelemek ve bu yolların dini, sosyal, kültürel ve ekonomik boyutlarını ortaya koymaktır. Çalışma, özellikle dört ana güzergâh –Sahra, Mağrib, Sudan ve deniz yolları– üzerinde

¹⁰ Muhammad Kyari, "A History of Hajj in Borno (Past and Present): Socio-Political and economic Impact", *Mü'temiru tariku'l-hacci fi Afrika* (Hartum: Merkezü'l-Buhûs ve'd-Dirâsâti'l-İfrikiya, 2016), 3/11-18; es-Semî, "Huccacu Garbu İfrikiya fi mintikati'l-cezirati bi's-Sudani", 3/61-80.

¹¹ Ahmed Umar Beşir, "Devru turuki'l-hacci fi neşri's-sekâfeti'l-Arabîyyeti v'el-İslamiyyeti fi garbu İfrikiya memlektü Kânim Burnû nemûzecen", *Mü'temeru tariki'l-hacci fi İfrikiya* (Hartum: Merkezü'l-Buhûs ve'd-Dirâsâti'l-İfrikiya, 2016), 4/154-167.

¹² Hasan Yavuz, "Osmanlı Dönemi Hac Yolculuklarının Afrika Özelinde Ticarete Etkisi", *Mesned İlahiyat Araştırmaları Dergisi* 16/1 (2025), 29-47.

¹³ Muhammed Buzenkad, "Rihletü'l-hacc bi'l-Garbi's-Sahraviyyi hilâle'l-fetrati'l-ista'mâriyyet", *Mü'temeru tariki'l-hacci fi İfrikiya* (Hartum: Merkezü'l-Buhûs ve'd-Dirâsâti'l-İfrikiya, 2016), 2/41-58.

¹⁴ Muhammed Tandoğan, *Afrika'da Sömürgecilik ve Osmanlı Siyaseti (1800-1922)* (Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 2013), 117.

¹⁵ en-Nezir Muhammed et-Tûm Şaüddin, "Devru'd-devleti'l-hadiseti fi ilgâi turuki'l-hacci'l-kadimeti fi İfrikiya", *Mü'temeru tariki'l-hacci fi İfrikiya* (Hartum: Merkezü'l-Buhûs ve'd-Dirâsâti'l-İfrikiya, 2016), 6/91-100.

yoğunlaşarak, bu güzergâhların hangi tarihsel koşullarda öne çıktığını ve ne tür dönüşümler geçirdiğini analiz etmeyi hedeflemektedir.

Araştırmanın kapsamı, 11. yüzyıldan başlayarak sömürgecilik dönemine kadar uzanan süreçte Batı Afrika'dan hacca giden yolların gelişimini içermektedir. Çalışmada hem siyasi otoritelerin (Mali ve Songay hükümdarları gibi) hem de sıradan hacıların deneyimleri dikkate alınmış, böylece farklı toplumsal katmanların bu yolculuklara katılımı incelenmiştir.

1. Sahra Güzergâhı

Batı Afrikalı hacıların en fazla kullandıkları yol Sahra üzerinden gidilen güzergâhtır. Önemli ticaret yollarından olan bu güzergâh Sahra veya Gat yolu olarak da bilinmektedir.¹⁶ Yıllık olarak altı veya yedi büyük kervan bu güzergâhtan geçmekte,¹⁷ aynı zamanda yılda Hevsâ¹⁸ bölgesinden üç ila dört bin arası hacı gelmekteydi. Bunlar Fûlânî, Kenurî ve bazı küçük grup ve cemaatlerden oluşmaktaydı.¹⁹ Kartacalılar döneminden beri kullanılan,²⁰ önemli ticaret yollarından olan Sahra üzerinden yapılan bu ticaretin ana maddesi genellikle yiyecek karşılığında satılan tuzdu. Ayrıca bakır, altın ve diğer ticaret eşyaları Sahra üzerinden Kuzey Afrika şehirlerine gönderilirdi.²¹ Özellikle M.S. 300 civarında bölgeye develerin getirilmesi bu güzergâhtaki ticaretin daha da gelişmesini sağladı.²² Sahra üzerinde kullanılan bu yol da birkaç güzergâh bulunmakta, bazıları Cezayir'e, Tunus'a, Trablusgarp'a ve bir kısmı da Mısır'a doğru devam etmektedir.²³ Cezayir güzergâhı genellikle tüccarlar tarafından kullanılsa da ara sıra bazı hacıların da bu yolu kullanmaktadır. Nitekim Batı Afrikalı âlim Ömer el-Bertillî (öl. 1214/1800), Mebrûk üzerinden Tuât'a²⁴ ve ardından Sahra yoluyla Cezayir'e doğru yol almıştı.²⁵ Genel olarak Tuât'tan geçen çöl

¹⁶ Harita 1' b.kz. Kuzeyden ve güneyden gelen Trablus ve Sudan ticaret kafilelerinin kavuşma yeri, Fizan ve Tuât bedevi kabilelerinin Pazar yeri olan Gat beldesi, birçok bölgeye tuz gönderen zengin tuz yataklarına sahipti. Sahray-ı Kebir'in en önemli ticaretgâhidir. Ayrıca önemli hac güzergâhında bulunan bu yer, 1875 yılında Osmanlı devletine katılmıştır. Cami Baykurt, *Trablusgarb'tan Sahra-yı Kebir'e Doğru*, ed. Yüksel Kanar (İstanbul: Özgü Yayınçılık, 2011), 129; Özdağ, *Osmanlı İdaresinde Trablusgarp Vilayeti (1876-1911)*, 69.

¹⁷ Bin ile üç bin deve arasında değişen kervanlardan her birini yüzlerce silahlı muhafız koruyordu. Ahmet Kavas, *Osmanlı'nın Merkezi Afrika'ya Açılan Kapısı Fizan Sancağı* (İstanbul: Alemlas Yayınçılık, 2018), 151.

¹⁸ Hevsâ toplumu doğuda Çad gölü, batıda Nijer nehri, kuzeyde Sahra çölü ve güneyde Benue nehriyle çevrili bölgede yaşayan ve aynı dili konuşan bir halktır. Hilal Görgün, "Hevsâ", *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi* (İstanbul: TDV Yayınları, 1998), 17/278-281.

¹⁹ Ahmed Ali İsmail, "Turuku'l-hacci: Dirâsetün cuğrâfiyyetün", *Turuku'l-hacci: Cüsûrun li't-tevâsuli'l-hadâri beyne's-ş-şuûb* (Rabat: Islamic Educational Scientific, Scientific and Cultural Organization (ISESCO) [el-Munazzamatü'l-İslamiyye li't-Terbiye ve'l-Ulum ve's-Sekâfe], 2007), 98-125.

²⁰ Âdem Bimebâ, "Tarîku'l-hacci bi Garbi İfrîkiyâ: Kırâetun târihiyyetun fi'l-eseri'l-hadâriyyi li'rihleti'l-hâcc Umer el-Fûtî", *Mü'temeru tarîki'l-hacci fi İfrîkiya* (Hartum: Merkezü'l-Buhûs ve'd-Dirâsâti'l-İfrîkiya, 2016), 3/29-42.

²¹ Kevin Shillington, *Afrika Tarihi*, çev. Halil Doğan Aydoğan (İstanbul: İnkilâb Yayınevi, 2020), 95.

²² Erik Gilbert - Junathan T. Reynolds, *Dünya Tarihinde Afrika: Tarih Öncesinden Günümüze*, çev. Mehmet Demirkaya (İstanbul: Küre Yayınları, 2019), 171.

²³ Hasan İbrahim Hasan, *Siyasi Dini Kültürel Sosyal İslam Tarihi*, çev. İsmail Yiğit (İstanbul: Kayıhan Yayınları, 1997), 6/68; İsmail Ceran, *Fas Tarihi* (Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 2012), 132.

²⁴ Berberi kabilelerin yaşadığı çöl bölgesindeki yerleşim yeridir. Batı Afrikalı hacıların açtığı zaviyeler bölge insanın hac yapmasını teşvik etmiştir. Ahmed Bû Saîd, *Rakbu'l-hacci'l-Cezâiriyyi min hilâle'l-ahdi'l-Usmâni (1518-1830)* (Adrar: Câmîatiü Ahmed Dereya, 2018), 46.

²⁵ Abdurrahman Muhammed Osman-Amr Abdüaziz Münir, "Tarîku rakbi'l-hacci's-Şinkitîye min hilâli rihleti'l-hacci el-Beşir b. el-Hac Ebî Bekr b. et-Tâlib Ömer el-Bertellî v. 1214/1800", *Mü'temeru tarîki'l-hacci fi İfrîkiya* (Hartum: Merkezü'l-Buhûs ve'd-Dirâsâti'l-İfrîkiya, 2016), 2/136-154.

yolu Evkart, Timûmun, Menâ, Verkelâ, Temâsin, Tikrît, Suf, Rebah, Vâdi Alendeve menzillerinden Tunus'a ulaşırdı.²⁶

Sahra üzerinden geçen bazı hac kabileleri yüz kişiyi geçmeyecek şekilde küçük gruplardan oluşurdu.²⁷ Hac kervanlarının küçük olması ve bu kervanların uzun ve zahmetli yolculuklarda sıkıntılar barındırması üzerine, Sahra'yı geçen hacı, tüccar ve farklı amaçlarla yola çıkanların oluşturduğu büyük kervanlar oluşturmak gerekiyordu. Özellikle bu güzergâhta köle ticareti canlılığını devamlı koruyordu. Örneğin 1847'de Bingazi'ye ulaşan bir kervan bin köle getirmişti. De Casson'un 1873'te Trablus'ta katıldığı kervan, 245 deve ve 85 silahlı adamdan teşekkül etmişti. Bingazi'deki İngiliz konsolos vekili bir raporunda Vedây'ın başkenti Varalı'dan önemli bir vaha olan Kufra'ya dek 50 gün süren yol boyunca 13 kuyu durağı olduğunu belirtmiştir. Bu kuyuların çoğu birbirlerinden iki ila beş gün uzaklıktadır. Bazı kuyuların arasında 14 gün boyunca yürümek gerekmektedir.²⁸

Bu güzergâh genel hatlarıyla; Tinbüktü²⁹, Tadmeka, Gat, Fizan, Gao ve Kânim yoluyla Mısır, Hoggar yoluyla Trablusgarp'a, Nijerya'yı Hevsâ, Gat, Gadâmis ve Tunus'a, bağlanmaktadır.³⁰ Bu Sahra güzergâhında en çok kullanılan yol, Nijerya'nın Kevâr ve Bornu eyaletlerinden başlayan³¹ ve Hevsâ bölgesinden Trablusgarp'a doğru Gadâmis,³² Fizan ve Âyir üzerinden giden yoldur.³³ 19. yüzyılda ise Kuzey Afrika ile Batı Afrika arasındaki en çok kullanılan güzergâh, Trablus, Gadâmis, Gat, Agâdes, Zinder, Kano üzerinden giden güzergâh olmuştur.³⁴ Nijeryalı Şeyh Abdülkâdir et-Tâlikî'de Nijerya'nın Jigava eyaletinden hac yolculuğuna başlamış ve Trablus güzergâhını takip etmiştir.³⁵ Bu yolun en önemli sorunu su bulmanın zor olduğu bir güzergâh olması ve bazı menzil aralarında 20 saat su bulunmayan mesafeler bulunmasıydı.³⁶

Trablus güzergâhı Sahra bölgesindeki yolların en kısa olanıdır. Güzergâh üzerindeki duraklarda kervansaray benzeri birbirlerine eşit mesafede bulunan yerleşim yerleri bulunmaktadır.³⁷ Sokoto, Kano, Bornu, Kânim ve Vedây ticaret yolunun ve Sahra ulaşım

²⁶ Bû Saîd, *Rakbu'l-hacci'l-Cezâiriyyi min hilâle'l-ahdi'l-Usmâni* (1518-1830), 130.

²⁷ Muhammad Kyari, "A History of Hajj in Bornu (Past and Present): Socio- Political", 6/11-18.

²⁸ Toledano, Osmanlı Köle Ticareti 1840-1890, 26.

²⁹ Mali'nin ortasında Nijer nehrinin kenarında kurulmuş bir şehirdir. Şehrin önemi Sahra yol güzergâhlarının kavşak noktasında bulunmasıdır. Bu şehir Tadmeka, Gat, Fizan, Gao ve Kanim yoluyla Mısır'a; Hoggar yoluyla Tunus'a, Sicilmâse yoluyla Fas'a, Mali yoluyla Batı Sudan'a giden yolların bağlantı noktasındadır. Ahmet Kavas, "Tinbüktü", *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi* (İstanbul: TDV Yayınları, 2012), 41/190-192.

³⁰ Davut Dursun, "Afrika" (Din)", 1/431.

³¹ Âmir İsmâil Dâvud, "İshâmâtu turuki'l-hacci fi neşri'l-İslami ve'l-lügati'l-Arabiyyeti fi Nicirya", *Mü'temeru tariki'l-hacci fi İfrîkiya* (Hartum: Merkezü'l-Buhûs ve'd-Dirâsâti'l-İfrîkiya, 2016), 4/32-47.

³² Gadâmis, geçmişten beri Çad gölüne doğru devam eden yol güzergâhının önemli bir noktasıdır. Abdullah Özdağ, *Osmanlı İdaresinde Trablusgarp Vilayeti (1876-1911)* (Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 2020), 62.

³³ Fizan sancağı, Büyük Sahra çölünün güneyinde kalan Müslüman sultanlıklarından gelen hac ve ticaret kervanları için bir buluşma yeri idi. Ahmet Kavas, "Nijerya", *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi* (İstanbul: TDV Yayınları, 2007), 33/109-112.

³⁴ Eymen es-Sîsî, "Devru'l-hacci ve kavâfilihi fi eslemeti Garbi İfrîkiyâ", *Mü'temeru tariki'l-hacci fi İfrîkiya* (Hartum: Merkezü'l-Buhûs ve'd-Dirâsâti'l-İfrîkiya, 2016), 4/66-104.

³⁵ Âdem Abdullah Cingütü, "Edebu'r-rihleti fi edâi menâsiki'l-hacci ve'l-umreti li's-Şeyh Abdülkâdir et-Tâlikî", *Mü'temeru tariki'l-hacci fi İfrîkiya* (Hartum: Merkezü'l-Buhûs ve'd-Dirâsâti'l-İfrîkiya, 2016), 203-218.

³⁶ Ali Rıza Muin, *Trablusgarb Tariki Muvasalatı* (İstanbul: Matbaa-i Amire, 1334), 1/157.

³⁷ Cami Baykurt, *Trablusgarb'tan Sahra-yı Kebir'e Doğru*, 7.

hatlarının Trablus beldesinden sonra ilk menzil noktaları güneyde Merzûk³⁸ ve güneybatıda Gat beldeleridir.³⁹ Batı Afrika ülkelerinden gelen hacılar, genellikle Merzûk kasabasında toplanarak Mısır'a doğru hareket etmekteydi.⁴⁰ Trablus'tan bu noktalara yönelerek önce güneybatıya ve Gadâmis'e, oradan güneye yönelerek Gat, Âyir, Zinder, Ezgar, Kano ve Sokoto'ya ulaşan batı yoludur.⁴¹ Gat, üzerinden bir yol Merzûk'a, bir yol Fas'a ve Tinbüktü'ye varmaktadır. Abdurrahman Çaycı, bu yolda merkezi kilit yerin Gadâmis olduğunu ifade eder.⁴² Şati deveçilerinin ticaret yapmak için kullandıkları ve Hisâvene ve Mukâraha kabilesine mensup deveçilerin konak yeri ve meskenlerinden geçmek üzere seçtikleri bu güzergâh, başlıca Bornu ve Vedây'a gidecek tüccar yüklerinin ve Merzûk'a özgü ticari malların taşınmakta olduğu güzergâhtır.⁴³ İkinci olarak Bornu güzergâhı olarak bilinen, Merzûk'tan başlayıp, Kevâr, Bilmâ ve Kûka'ya doğru devam eden güney yoludur.⁴⁴ Bu yolun devamı Çad'a varmaktadır.⁴⁵ Üçüncü olarak Fizan'ın Osmanlı hâkimiyetine geçtiği tarihten itibaren posta yolu kabul edilen “Âmire Yolu” bulunmaktadır.⁴⁶ Ayrıca buradan batı yönünde Sües ve Tegâzzâ'dan⁴⁷ Tinbüktü'ye doğru varan yollar da mevcuttur.⁴⁸

Kano ile Tunus arasındaki uzun ve meşakkatli olan yollar hacılar tarafından da kullanılmaktadır.⁴⁹ Bu yolda Vedây, Bornu ve Bagirmi'den Akdeniz kıyısına dek yürüyüş yaklaşık üç ay sürmektedir.⁵⁰ 1873'te bu güzergâhtaki bir kervana katılan Fransız kâşif De Cosson, Trablus'tan Kano'ya kadar 70 gün süren bir yolculuğun günlüğünü yazmıştı.⁵¹ Ayrıca Kano'dan Tikda, Agâdes, Âir, Fizan, Aujila sonra Mısır'a varılmaktadır. 1505 tarihlerinde ulemadan Abdurrahman Sâkin bu yolu kullanarak hacca gitmişti. Ardından hac yolu doğuya doğru kaymaya başlamış, Kano'dan Hevsâ, Bornu, Bilmâ, Kavâr, Gat, Fizan ve oradan da Trablus'a ulaşmıştır. Bu güzergâh Sahra yolundaki Trablusgarp'a varan en kısa mesafedir. Çölün anahtarı kabul edilen Trablus'tan Fizan'a 25 gün, Fizan'dan Bornu'ya 90 günde varılırdı.⁵²

³⁸ Merzûk, Fizan'a bağlı bir sancaktır. Trablusgarp'ın güneyinde ticari bakımdan önemli bir merkezdir. Hurma bahçeleri ve su kuyuları bulunan bu yer kervanların önemli uğrak yeriydi. Kavas, *Osmanlı'nın Merkezi Afrika'ya Açılan Kapısı Fizan Sancağı*, 209.

³⁹ Atıyye Mahzum el-Feyturi, *Dirâsetün fi Târîhi Şarki İfrikiyye ve Cenûbu's-Sahra* (Bingazi: Daru'l-Kitabi'l-Vatani, 1998), 137.

⁴⁰ Kavas, “Afrikalı Sultanların Destanlaşan Hac Seyahatleri”, 89-102.

⁴¹ Mehmed Nuri - Mahmud Naci, *Trablusgarp: Osmanlı'nın Son Suğur-i İslamiyesi*, çev. Muhammed Tandoğan - Abdullah Erdem Taş (İstanbul: Alelmas Yayıncılık, 2018), 51.

⁴² Gadâmis'ten, 20 günlük yürüyüşle Merzûk'a, 22 günde Trablus'a, 10 günde Vargla'ya ve 15 günde de Tunus'un Gabes limanına ulaşılır. Abdurrahman Çaycı, *Büyük Sahra'da Türk-Fransız Rekabeti (1858-1911)* (Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 1995), 19.

⁴³ Cami Baykurt, *Trablusgarp'tan Sahra-yı Kebir'e Doğru*, ed. Yüksel Kanar (İstanbul: Özgü Yayıncılık, 2011), 31.

⁴⁴ Özdağ, *Osmanlı İdaresinde Trablusgarp Vilayeti (1876-1911)*, 52.

⁴⁵ Çaycı, *Büyük Sahra'da Türk-Fransız Rekabeti (1858-1911)*, 19.

⁴⁶ Baykurt, *Trablusgarp'tan Sahra-yı Kebir'e Doğru*, 17.

⁴⁷ İbn Battuta, burayı acı suları bulunan uğursuz bir yer olarak görür. Mescitler ve evler kaya tuzundan yapılmıştır. Etrafta ot ve ağaç bulunmaz. Halkı kaya tuzu ve altın çıkararak geçimini sağlar. Sicilmâse'den tuz karşılığında hurma, deve eti ve tahıl alırlar. İbn Battuta Tanci, *İbn Battuta Seyahatnamesi*, 660.

⁴⁸ İbrahim Ali Yusuf eş-Şâmî, “Turuku'l-haccî fi's-Sahrai'l-Kübrâ asra devletî Mâlî ve Sungay”, *Mü'temeru tarîki'l-haccî fi İfrikiya* (Hartum: Merkezül'-Buhûs ve'd-Dirâsâti'l-İfrikiya, 2016), 2/108-135.

⁴⁹ Kâsim Ahmed, “Turuku kavâfili't-tüccârî ve'l-haccî fi's-Sudani'l-Evsati”, 3/16-28.

⁵⁰ Özdağ, *Osmanlı İdaresinde Trablusgarp Vilayeti (1876-1911)*, 98.

⁵¹ Ehud R. Toledano, *Osmanlı Köle Ticareti 1840-1890*, çev. Hakan Erdem (İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1994), 19.

⁵² eş-Şâmî, “Turuku'l-haccî fi's-Sahrai'l-Kübrâ asra devletî Mâlî ve Sungay”, 2/108-135.

Tekrûrîler, genellikle Sahra üzerinden Merakeş yolunu kullandılar. Aghmat, Dera, Tüvât ve sonra yol ikiye ayrılıyor. Birinci yol; Fizan, Aujila, Sîva⁵³ sonra Nil üzerinden Kahire ve karadan Mekke'ye varırdı.⁵⁴ Diğer yol ise Fizan'ın başkenti olan Merzûk'tan geçiyor Mısır Sahrasına doğru devam ediyordu.⁵⁵ Tekrûrî ve Fas hacıları Kuzey Afrika'ya vardıklarında sahil veya Sahra yolunu kullanmakta ve deniz yolunu az kullanmaktadırlar. Bu sayede meşhur Tekrûrî hacılardan yollarda ölenlerin kabirlerini ziyaret etme imkânına kavuşurlardı. Bazıları İskenderiye'ye uğramakta, bazıları da İskenderiye'ye uğramadan Kahire'ye geçirdi. Doğrudan Kahire'ye gitmek isteyen hacılar Sîva üzerinden yollarına devam ederdi.⁵⁶ Kahire'den sonra genellikle Sina üzerinden kara yolunu kullanarak Mekke'ye gidilirken, bu yolu kullanmayanlar Nil üzerinden Kızıldeniz'e inerek Ayzab Limanı'ndan Cidde'ye geçirdi.⁵⁷ Gana, Tekrûr,⁵⁸ Mali ve diğer Batı Afrika'daki Müslümanlar genellikle karadan yolculuklarına devam ederek Mısır hac kervanına katılmışlardır. Bunların içinde birçok meşhur kralın hac yolculukları bulunmaktadır.⁵⁹

Diğer bir yol ise Bingazi'den hareketle önce Kufra arazisinden, ardından Tibesti Sahrasından geçmektedir.⁶⁰ Bu yol üzerinde yolculuk süresi 8-12 ay arasında olmakla birlikte mevsime göre değişmektedir. Diğer yollarda olduğu gibi bu yolda muhtelif mahallerde tüccarların deve değiştirme imkânı olmayıp bizzat satın aldıkları develerle eşyalarını nakletmektedirler.⁶¹ Büyük Sahra'nın kuzeyinde yaşayan Ezgar Tevârikleri Batı Afrika bölgeleri ile Trablusgarp, Mısır arasında hac ve ticaret yolcularının güvenlik ve rehberlik sorumluluklarını almaktadır.⁶² Senûsî Tarikatı sayesinde sükûnet ve güvenliğin sağlanmasıyla herhangi bir tehlike olmadan bu yol üstünde küçük kafileler bile yolculuk edebilmiştir.⁶³ Bu güzergâhta Senûsîlerin zaviyeleri,

⁵³ Libya sınırına yakın Kahire'nin 560 km güneybatısında Mısır'da yer almaktadır. Sîva, Sahra yolunun önemli konaklama merkezlerinden olması yanında bol miktarda su kaynakları ve göller barındırmaktadır. Hüseyin Ali el-Rifâî, *Vâhatü Sîva min nevhî't-târîhiyyeti ve'l-coğrâfiyyeti ve'l-ictimâiyyeti ve'l-ikdisâdiyyeti* (Kahire: Matbaa-i Amire, 1932), 30-35.

⁵⁴ eş-Şâmî, "Turuku'l-hacci fi's-Sahrai'l-Kübrâ asra devleti Mâli ve Sungay", 2/108-135.

⁵⁵ Abdüsselam Muhammed Ebu Said, "Turuku'l-hacci ve fevâhidühe mukterahâtün bişen'i ihyâihe ve tefilihe", *Turuku'l-hacci: Cüsûrun li't-tevâsulil-hadârî beyne's-şuûb* (Rabat: Islamic Educational Scientific, Scientific and Cultural Organization (ISESCO) [el-Munazzamatü'l-İslamiyye li't-Terbiye ve'l-Ulum ve's-Sekâfe], 2007), 389-397.

⁵⁶ Fizan yönünden gelen hacıların önemli menzil şehridir. Bû Saîd, *Rakbu'l-hacci'l-Cezâiriyyi min hilâle'l-ahdi'l-Usmânî (1518-1830)*, 137.

⁵⁷ eş-Şâmî, "Turuku'l-hacci fi's-Sahrai'l-Kübrâ asra devleti Mâli ve Sungay", 2/108-135.

⁵⁸ Tekrûr bölgesinin Batı Afrika'daki ilk Müslüman devletin merkezi olması ve bölgeden düzenlenen hac seferleri sayesinde kazandığı şöhret sebebiyle Tekrûr, Sudan'ın batısından gelen bütün siyahî Müslümanların ortak adı olarak kullanılıyordu. Hatice Uğur, "Tekrûr", *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi* (İstanbul: TDV Yayınları, 2011), 40/387-388.

⁵⁹ Hüseyin Seyyid Abdullah Murad, "Rakbu'l-hacci'l-Mısıriyyu fi asri'l-Memâlikî", *Mü'temeru tariki'l-hacci fi İfrîkiya* (Hartum: Merkezü'l-Buhûs ve'd-Dirâsâti'l-İfrîkiya, 2016), 6/108-122.

⁶⁰ Nuri - Naci, *Trablusgarp: Osmanlı'nın Son Suğur-i İslamiyesi*, 52.

⁶¹ Trablus'tan Fizan'a ve Gat'a kadar başlıca ticari taşımacılık yapanlar Şati aşiretidir. Vilayetin batı ucundan geçen Gadâmis-Gat yolu üzerinde ise Sinavon aşireti ile Tuareg deveçileri işlemektedirler. Doğu Amire yolu üzerinden Urfelle, Sükne civarındaki aşiretler tarafından konaktan konağa değiştirilmek üzere mesafe kat ederler. Cami Baykurt, *Trablusgarb'tan Sahra-yı Kebir'e Doğru*, 18.

⁶² Ahmet Kavas, "Afrika'nın Büyük Sahra Çölü'nde Yaşayan Tuaregler (Tevârikler) Kimdir?", *Afrika'nın Asil Göçerleri Tuaregler*, ed. Zekerîya Kurşun (İstanbul, 2015), 11-32.

⁶³ Gökgedik, Kânim-Bornu ve Osmanlı ile Münasebetleri, 39.

hacıların konaklaması ve güvenliğine hizmet etmiştir.⁶⁴ Bu sayede Trablusgarp-Fizan yol güzergâhına alternatif olarak kullanılmaya başlamıştır.⁶⁵

Batı Afrikalı krallar genellikle hac yolculuğunda Sahra yolunu kullanmışlardır. Sahra yolunu kullanan Mense Mûsâ'nın yaptığı hac yolculuğu en meşhur yolculuklardandır. Mense Mûsâ, 1323 yılında hacca giderken Sahra yolunu kullanmış ve kuzeye doğru hareket ederek Mısır'a varmıştı.⁶⁶ Mense Mûsâ'nın hac güzergâhı; Niani, Tinbüktü, Walata, Tegâzzâ, Tuât, Gadâmis, Aujila, Sîva, Kahire ve sonra kara yoluyla Sina üzerinden Mekke'ye varmıştı. Songay Devleti'nin kralı olan Askiya Muhammed, 1496 yılında hac yapmak üzere Songay'ın başşehri olan Gao'dan hareket etmiş, Takhaza, Agâdes, Fizan, Aujila, İskenderiye, Kahire ve Sina üzerinden kara yoluyla Mekke'ye gitmişti.⁶⁷ Askiya Muhammed'in hac yapmasından sonra Şangay'da hac yolları gelişmeye ve doğuya doğru kaymaya başlamıştı. Hevsâ bölgesinde İslam'ın yayılması üzerine Kano en önemli hac istasyonlarından biri haline gelmişti.⁶⁸

2. Mağrib Güzergâhı

Batı Afrikalı hacıların kullandığı ikinci önemli güzergâh Mağrib üzerinden Mısır'a doğru devam eden yoldur. Özellikle Batı Afrika'daki Müslüman devletler yıkıldıklarında hac yolu olarak bu güzergâh daha çok kullanılmıştır.⁶⁹ Aynı zamanda önemli kültür ve ticaret yolu olan bu güzergâhta,⁷⁰ Batı Afrika'dan gelen hacılar Tinbüktü'de toplanarak Mağrib hacılarının önemli merkezlerinden olan Merakeş'e⁷¹ ve Tilimsân'a doğru hareket ederdi.⁷² Batı Afrika'nın farklı yerlerinden yola çıkan hacılardan bazıları Sicilmâse'de⁷³ diğer hacılarla birleşirdi. Fas'ın farklı şehirlerinde toplanan bu hacılar Akdeniz'e paralel olarak Mısır'a doğru yol alırdı.⁷⁴ Mağrib'ten başlayıp karadan devam eden hac yolculuğu Kahire'ye varıncaya kadar üç ay sürerdi. Deniz yolunu kullananlar daha erken Mısır'a varmaktaydı. Kara yolunun tehlikesi bedevi saldırıları, deniz yolunun tehlikesi ise korsan saldırılarıyla.⁷⁵

⁶⁴ Bimebâ, "Kırâetun târihiyyetun fi'l-eseri'l-hadâriyyi li'rihleti'l-hâcc Umer el-Fûtî", 3/29-42.

⁶⁵ Ahmet Kavas, "Senûsi, Muhammed Mehdi", *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi* (İstanbul: TDV Yayınları, 2009), 36/531-353.

⁶⁶ Makrizî, *Zehbü'l-mesbuk*, 142.

⁶⁷ eş-Şâmî, "Turuku'l-hacci fi's-Sahrai'l-Kübrâ asra devletî Mâli ve Sungay", 2/108-135.

⁶⁸ Etrafi surlarla çevrili Kano şehri Akdeniz kıyılarında Sahra üzerinden gelen Trablusgarp-Fizan yol güzergâhının son durağı olmasından dolayı canlı bir ticaret merkezi olarak gelişmiştir. Davut Dursun, "Kano", *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi* (İstanbul: TDV Yayınları, 2001), 24/312-313.

⁶⁹ Harita 2'ye bkz. eş-Şâmî, "Turuku'l-hacci fi's-Sahrai'l-Kübrâ asra devletî Mâli ve Sungay", 2/108-135.

⁷⁰ Bimebâ, "Kırâetun târihiyyetun fi'l-eseri'l-hadâriyyi li'rihleti'l-hâcc Umer el-Fûtî", 3/29-42.

⁷¹ Fas'ın güney kısmında Havz ovasında kurulmuş tarihi bir şehirdir. İbn Battuta, Merakeş'in büyük bir alana kurulmuş güzel şehir olduğunu, hayrâtının çok olduğunu, özellikle pek çok büyük camiye sahip olduğunu ifade eder. Muhammed Rezûk, "Merakeş", *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi* (İstanbul: TDV Yayınları, 2004), 29/166-168; İbn Battuta Tanci, *İbn Battuta Seyahatnamesi*, 659.

⁷² Kâsım Ahmed, "Turuku kavâfili't-tüccâri ve'l-hacci fi's-Sudani'l-Evsati", 3/16-28.

⁷³ Fas'ın güneydoğusunda kurulmuş tarihi bir şehirdir. Bilâdüssûdan'dan Mağrib istikametine gelen kervan yolunun kapısı konumundadır. Özellikle Batı Afrikalı hacıların uğrak yeridir. İbn Battuta hurmasının bol ve lezzetli olduğunu özellikle iyâr isimli olanının dünyada eşi benzeri olmadığını söyler. İsmail Ceran, "Sicilmâse", *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi* (İstanbul: TDV Yayınları, 2009), 37/136-138; İbn Battuta Tanci, *İbn Battuta Seyahatnamesi*, 660.

⁷⁴ Bimebâ, "Kırâetun târihiyyetun fi'l-eseri'l-hadâriyyi li'rihleti'l-hâcc Umer el-Fûtî", 3/29-42.

⁷⁵ Özen Tok, "Osmanlı Döneminde Mağrib Hacıları ve Mısır Hac Kafilesi", *Osmanlı Döneminde Mağrib ve Batı Akdeniz Milletlerarası Kongre Tebliğleri* (İstanbul, 2013), 153-168.

Mağrib'den Hicaz'a doğru hac yolcularının kullandıkları iki yol bulunmaktadır. Birincisi iki kısımdan oluşan kara yoludur. Kara yolunun ilki olan “Kuzey Yolu”, “Saâlik Yolu” veya “Sultan Yolu” da denilen sahil güzergâhını genellikle Mağrib hac kafillesi kullanırdı. Tilimsân, Tesela, Telfâ, Yellel, Cedviyye, Mecâce, Vâdi el-Fizza, Attâf, Miliâna, Bûleyde, Bûfârık, Cezayir, Benî Süleym, Burç Hamza, Benî Mansur, Meccâne, Kasr-u Tayr, Setif, Milâ, Kustântin, Vâdi Şeref menzillerinden Tunus şehirlerine varılırdı.⁷⁶

Diğer kara yolu olan “Bozkır Yolu” veya “Fakir Hacılar Yolu” da denilen Sahra yolu, meşhur hac yolu olarak kabul edilir ve bu istikameti Fas'ın güney kısımlarından Batı Afrika'nın farklı bölgelerinden gelerek Merakeş ve Sûs⁷⁷ şehirlerinde toplanan hacılar katederdi.⁷⁸ Bu güzergâh Atlas Okyanusu'ndan başlar Fas, Cezayir, Tunus ve Trablusgarp'ın dağlık ve Sahra bölgelerinden geçerdi. Bu istikamette; Fecic, Kenâdise, Busimgum,⁷⁹ Gasûl, Ayn-i Mâzî, Tecmut, Ağvat,⁸⁰ Asâfia, Seyd-i Hâlid, Evlâd-ı Celal, Tulekâ, Biskrâ, Seyd-i Akabe, Zerâib, Hanekâ, Seyd-i Nâci, Vâdi Gısrân ve ardından Tunus'a vardı.⁸¹ Tunus'ta ise Tûzer, el-Kef, Tunus, Safâkes, Gabes önemli menzillerdi.⁸² Trablusgarp'ta bulunan önemli duraklar; Zâviye, Trablus,⁸³ Tâcûrâ,⁸⁴ Misrâta ve Birkat'tır.⁸⁵

Meşhur seyyah İbn Battûta (öl. 1368-69), 1325 yılında haccetmek için Tanca'dan yola çıkmış, Tilimsân, Cezayir, Kostantîne, Tunus, Sûsa, Gabes, Trablus ve İskenderiye'ye ulaşmıştı.⁸⁶ Mağrib âlimlerinden Ebû Sâlim Ayyâşî ise Sahra'nın kuzeyinden çöl vadilerini takip etmişti.⁸⁷ Ayyâşî, Sicilmâse'den hareket eden bir kervana katılmış, Tuât vahasında Seyyid Muhammed b. Sâlih'in kabrini ziyaret etmişti. Biskra, Zâviya, Trablus, Tâcûrâ, Misrâta, Sirte, İskenderiye ve ardından Kahire'ye varmıştı.⁸⁸ Mağribli âlim Ebû Muhammed Abderî'nin hac güzergâhı ise Tilimsân,

⁷⁶ Ahmed Bû Saîd, “Tariku's-saâliki fi rivâyâti'r-rahhâlîne'l-Meğâribeti hilâle'l-karneyni h. 11-12/ m. 17-18”, *Mü'temeru tariki'l-hacci fi İfrîkiya* (Hartum: Merkezi'l-Buhûs ve'd-Dirâsâti'l-İfrîkiya, 2016), 5/1-18.

⁷⁷ Fas'ın güneyinde bulunan bir bölge. İsmail Ceran, “Sûs”, *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi* (İstanbul: TDV Yayınları, 2009), 37/570-571.

⁷⁸ Mûulay Belhamissi, *Cezâir min hilâli rihlâti'l-Mağribiyye fi'l-ahdi'l-Usmâniyye* (Cezâir: eş-Şeriketü'l-Vataniyye, 1981), 24.

⁷⁹ Cezayir'in batsına düşen bu yerde hacıların ziyaret ettiği Şeyh Sâlih'in kabri vardır. Bû Saîd, “Tariku's-saâliki fi rivâyâti'r-rahhâlîne'l-Meğâribeti hilâle'l-karneyni h. 11-12/ m. 17-18”, 5/1-11.

⁸⁰ Cezayir'in çöle açılan kapılarından biridir. Bu yer hacıların soyulmasıyla meşhurdur. Bû Saîd, “Tariku's-saâliki fi rivâyâti'r-rahhâlîne'l-Meğâribeti hilâle'l-karneyni h. 11-12/ m. 17-18”, 5/1-18.

⁸¹ Bû Saîd, *Rakbu'l-hacci'l-Cezâiriyyi min hilâle'l-ahdi'l-Usmâni* (1518-1830), 129.

⁸² Sâmiye Farâhatiye, *Rakbe'l-hacci'l-Cezâiriyye min hilâli kütübü'r-rihleti fi'l-ahdi'l-Usmâniyye (1518-1830)* (Musula: Câmîati Muhammed Buzayef, 2019), 42.

⁸³ Abdullah el-Cezûlî, Trablus şehrinin büyük bir şehir olduğunu, meyvesi ve sebzesinin bol olduğunu, deniz kenarında ve deniz dalgalarının kale duvarlarına vurduğunu ifade eder. Ayrıca bu yerin camileri, meşitleri, çarşılarının bol olduğunu, yolculuk boyunca meşâyih, ulema ve ziyaretgâhları ziyaret ettiğini aktarır. Ebu Abdullah Muhammed b. Ahmed b. Abdullah el-Cüzûlî Hudaykî, *er-Rihletü'l-Hicâziyye* (Rabat: er-Rabitatü'l-Muhammediyye li'l-Ulema Merkezi'd-Dirasat ve'l-Ebhas ve İhyai't-Tûras, 2011), 88.

⁸⁴ Mağrib'te bulunan küçük bir kasabadır. Günümüzde Libya sınırlarında bulunmaktadır. Ebû Abdillâh Şihâbüddîn Yâkût b. Abdillâh Hamevî Bağdâdî Rûmî Yakut Hamevi, *Mu'cemü'l-Büldan* (Beyrut: Dâru Sadir, 1997), 2/5.

⁸⁵ Sami Salih Abdülmelik, “Ebyârü'l-Alâi alâ derbi'l-hacci'l-Mısra fi Sina”, *Institut Français D'archéologie Oriental Le Caire*, (2014), 41.

⁸⁶ İbn Battuta Tanci, *İbn Battuta Seyahatnamesi*, 21-27.

⁸⁷ Ebû Sâlim Abdullah b. Muhammed b. Ebû Bekr Ayyâşî, *er-Rihletü'l-Ayyâşiyye*, (Rabat: Daru's-suveydi, 2006), 1/75.

⁸⁸ Ayyâşî, *er-Rihletü'l-Ayyâşiyye*, 1/135.

Miliâna, Cezayir, Kostantîne, Ineba, Tunus, Kayrevan, Gabes, Zâviya, Trablus, Tâcûrâ, Misrâta, Sirte, Derne, Tobruk, Mursi, Matruh, İskenderiye, Dimenhur, Kahire'ydi.⁸⁹

Diğer bir Mağrib güzergâhı ise genellikle Batı Afrikalı hacıların kullanmadığı ama Fas, Cezayir, Tunus ve Endülüs hacılarının kullandığı deniz yoludur.⁹⁰ Mağrib hacıları çoğunlukla kara yolunu kullanmakla beraber deniz yolu kullanarak İskenderiye'ye gidenler de vardı.⁹¹ Ancak deniz yolculuğu biraz daha pahalı olan bir yolculuktu. Ayrıca bu gemiler genellikle ticaret amaçlı hareket etmekteydi. Bu yolu kullanacak olanlar belirlenen gün Cezayir'in limanlarında toplanarak gemiyle İskenderiye'ye, İskenderiye'den Kahire'ye ve ardından Süveyş'e doğru hareket ederdi. *Rihleti Jozef Bittts (el-Hac Yusuf) ilâ Mekketel' Mükerrreme ve Medinete'l Münevvere* isimli seyahatnamenin yazarı Josef Pits, efendisiyle beraber Cezayir'den deniz yoluyla Mısır'a ardından Kızıldeniz'e geçmişti.⁹² Cezayirli Hacı Davud hem ticaret yapmak hem de hacetmek için kölesi Sait ile beraber *Ebu Bekir* isimli İskenderiye gemisine binmişlerdi. Trablus, Bingazi ve İskenderiye'ye uğrayarak yollarına devam etmişlerdi.⁹³ Deniz yolculuğu yapacak olan hacılar daha ziyade Avrupalı gemilerle yolculuk yapmakta ve özellikle Fransız ve İngiliz gemilerini tercih etmekteydiler.⁹⁴ Osmanlı Devleti'nin son dönemlerinde denizlerin güvenliğinin sağlanmasıyla deniz yolculuğu artmaya başlamışsa da 1803'te Fransızların Mısır'a hâkim olmasıyla bir dönem duraklama yaşanmıştı.⁹⁵

Mısır ile Hicaz arasında Afrikalı hacıların kullandığı birkaç güzergâh bulunmaktadır. Bunlardan ilki en çok kullanılan Sina güzergâhının menzilleri şöyledir. Kahire, Birketü'l-hac, Büveyb, Dâru'l-Hamra, Acrud, Nahl, Alâ'iyye, Sath, Akabe, Zahru Hımâr, Şeref, Meğayir-i Şu'ayb, Uyûnu'l-Kasab, Muveylih, Ezlem, Istabl-ı Anter, Vech, Zırıp, Ekra, Hanek, Havra, Nebat, Hudeyra, Yenbu', Dehna, Sakife, Bedir, Ariş, Rabiğ, Kudeyd, Süveyk, Huleys, Asfan, Vâdi-i Fâtıma, Vâdi-i Zahr ve Mekke. Diğer Mısır güzergâhı ise Nil nehri üzerinden Kızıldeniz'e geçen yoldur. Bu istikamette Esker, Kına, Minye, Menfelût, Asyût, İhmim, Dişna, Kus'tur. Kızıldeniz'de Süveyş, Ayzab, Tur, Car, Kusyr ve Cidde hacıların kullandığı önemli limanlardır.⁹⁶

19. yüzyılda İslam dünyasında yaşanan işgallerin ardından özelde Sahra çölünde yaşayan Müslümanların hac ve ticaret yollarında büyük değişimler yaşanmıştır.⁹⁷ Nitekim bunun sonucunda Şinkîti hacılarının gittikleri batı yolu, Tekrûriler tarafından da kullanılmaya başlandı. Bu yol Fas'ın en uzak noktasından geçmektedir. Batıdaki yol doğudaki yoldan daha uzun fakat

⁸⁹ Said, "Turuku'l-hacci ve fevâhidühe mukterahâtün bişe'ni ihyâihe ve teflihe", 389-397.

⁹⁰ İsmail, "Turuku'l-hacci: Dirâsetün cuğrâfiyyetün", 98-125.

⁹¹ Bû Saîd, *Rakbu'l-hacci'l-Cezâiriyyi min hilâle'l-ahdi'l-Usmâni (1518-1830)*, 44.

⁹² Jozef Bitts, *Rihleti Jozef Bittts (el-Hac Yusuf) ilâ Mekketel' Mükerrreme ve Medinete'l Münevvere*, çev. Abdurrahman Abdullah (Kahire: el-Heyetü'l Misriyyetü'l Ammetü, 1995), 8.

⁹³ Muhammed A. Al-Ahari, *Afrikalı Beş Müslüman Kölenin Hatıraları*, çev. Buğra Özler (İstanbul: Pınar Yayınları, 2019), 121.

⁹⁴ Abdülkadir Özcan, "Hac (Osmanlı Dönemi)", *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi* (İstanbul: TDV Yayınları, 1996), 14/400-408.

⁹⁵ Bû Saîd, *Rakbu'l-hacci'l-Cezâiriyyi min hilâle'l-ahdi'l-Usmâni (1518-1830)*, 55.

⁹⁶ Bkz. Hasan Yavuz, *Osmanlı Dönemi Mısır Hac Yolları ve Güvenliği* (Bursa: Uludağ Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, 2024), 95-119; Burak Gani Erol, "Memlûklülür Zamanında Mısır Hac Güzergâhı-Kahire'den Mekke'ye Uzanan Kutsal Yolculuk", *Recep Tayyip Erdoğan Üniversitesi İlahiyat Fakültesi Dergisi* 16 (2019), 264-314; Şerife Eroğlu Memiş, "17. ve 18. Yüzyıllarda Osmanlı-Mısır Hac Güzergâhı, Kahire'den Medine'ye Hac Menzilleri", *Kadim Akademi (SBD)* 4/2 (2020), 39-63.

⁹⁷ İbrahim Hasan, *Siyasi Dini Kültürel Sosyal İslam Tarihi*, 6/68.

kolay ve güvenlidir. Doğu yolunda birçok putperest kabileler olduğu için Şeyh Ömer el-Fûtî (öl. 1864), doğu yolundan gitmek istemesine rağmen putperest kabilelerden dolayı Mağrib yolunu kullanmak zorunda kalmıştı. Sömürgeci siyasî faaliyetler yürüten Fransa'nın 1830'da Cezayir'i ele geçirmesinden sonra bu hac yolları konusunda kısıtlamalar başlamış ve Mağrib kara yolları güvenliğini kaybetmişti.⁹⁸

3. Sudan Üzerinden Kızıldeniz Güzergâhı

Batı Afrika kıyılarından başlayan hac yolları, Orta Afrika üzerinden Kızıldeniz'e kadar uzanan birçok devletin toprağı üzerinden geçirdi. Afrika'nın sömürge devletleri tarafından bölüşülmesiyle bu devletler farklı sömürge güçlerinin eline geçmiş ve bu durum hac yollarını olumsuz etkilemişti.⁹⁹ Özellikle Kuzey Afrika hac güzergâhlarının kapanma noktasına gelmesiyle hacılar, alternatif olarak Nil vadisi üzerinden yolculuklar yapmaya başladı.¹⁰⁰ Afrika'nın farklı bölgelerinden gelerek Dârfür topraklarında yer alan Fâşir'de¹⁰¹ toplanan hacılar, Doğu Sudan'a doğru Nil üzerinden Kızıldeniz limanlarına varmaktaydı.¹⁰² Böylece Batı Afrikalı hacıların kullandığı üçüncü güzergâh Batı Afrika'dan başlayarak Sudan üzerinden Kızıldeniz limanlarına varan yol kullanılmaya başlandı.¹⁰³ Bu güzergâh, okyanus kıyılarından başlar ve batıdan doğuya doğru Mali, Nijer, Çad topraklarını geçerek Sudan üzerinden Kızıldeniz sahillerine varırdı. Bu güzergâh üzerinde gıda temini ve hayvanların otlaması için otlaklar mevcuttu. Ancak yağmur mevsiminde bazı bölgelerden geçmek zor ve yol güvenliği yoktu.¹⁰⁴

Bu yol daha kısa olmasına rağmen geç bir tarihte kullanılmasının başlıca nedeni Sudan'daki Hıristiyan olan devletlerin tehlike olarak görülmesidir.¹⁰⁵ Bu güzergâhta seyahat etmenin hayli tehlikeli ve meşakkatli olduğu Batı Afrikalı Müslüman bir kölenin ifadelerinden de anlaşılmaktadır:

Dağlık bölgelerde tehlike arz eden birçok yer bulunmakta, atılacak yanlış adım hacıları diplerinde yırtıcı hayvanların beklediği uçuruma yuvarlayıp onları kırık kemik ve et yığınınna dönüştürebilmektedir. Her fırsatta yol kesen, yağma yapan hatta söylenenlere göre düşmanlarının etini bile yiyen gaddar ve vahşi kabileler tarafından pusuya da düşmeleri söz konusudur.¹⁰⁶

Genel olarak bu güzergâhta kullanılan yol, Fulyete el-Ulyâ'dan başlar; Nijer, Nijerya, Kamerun topraklarından geçerek sonra Ferlama, ardından Sudan, Dârfür, Sevâkin, Port Sudan,

⁹⁸ Buzenkad, "Rihletü'l-hacc bi'l-Garbi's-Sahravıyyi hilâle'l-fetrati'l-ista'mâriyyet", 2/41-58.

⁹⁹ Harita 2'ye bkz. Halid Muhammed Muhammed Ali, "Eseru rihlâti'l-hacci ale'l-enşitâti'l-ikdisâdiyyeti fi garbi İfrıkiya fi'l-fetrati kable ve ba'de'l-isti'mâri", *Mü'temeru tariki'l-hacci fi İfrıkiya* (Hartum: Merkezü'l-Buhûs ve'd-Dirâsâti'l-İfrıkiya, 2016), 7/27-48.

¹⁰⁰ es-Semi', "Huccacu Garbu İfrıkiya fi mintikâti'l-cezirâti bi's-Sudani", 3/61-80.

¹⁰¹ Fâşir, Sudan Devleti'nin idari bölgelerinden olan Dârfür'un kuzey kısmının merkez şehridir. Hamdunallah Mustafa Hasan, "Dârfür", *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi* (İstanbul: TDV Yayınları, 1993), 8/490-491.

¹⁰² Kâsım Ahmed, "Turuku kavâfili't-tüccâri ve'l-hacci fi's-Sudani'l-Evsati", 3/16-28.

¹⁰³ Sîsî Mahmud, "Turuku'l-hacci fi Burkinâ Fâsû münzü'l-kudemi kable zuhûri vesâili'n-nakli'l-hadiseti", *Mü'temeru tariki'l-hacci fi İfrıkiya* (Hartum: Merkezü'l-Buhûs ve'd-Dirâsâti'l-İfrıkiya, 2016), 5/54-72.

¹⁰⁴ Tandoğan, *Afrika'da Sömürgecilik ve Osmanlı Siyaseti (1800-1922)*, 105.

¹⁰⁵ Beşir, "Devru turuki'l-hacci fi neşri's-sekâfeti'l-Arabiyyeti v'el-İslamiyyeti fi garbi İfrıkiya", 4/154-167.

¹⁰⁶ Al-Ahari, *Afrikalı Beş Müslüman Kölenin Hatıraları*, 124.

Cidde ve Mekke'ye varırdı.¹⁰⁷ Merakeş'ten başlayan bir güzergâh ise Merakeş, Oulata, Tinbüktü, Niamey, Zinder, Çad Gölü, Vedây, Dârfür, Sennâr, Sevâkin ve Mekke'ye ulaşırdı.¹⁰⁸ Bugünkü Sudan topraklarına giren hacıların bazıları Mısır'a doğru hareket eder bazıları da Kızıldeniz'in Afrika kıyılarında bulunan Kuseyr, Ayzab, Sevâkin ve Masavva' limanlarından Arabistan'ın Cidde veya Yenbu' limanlarına geçerdı.¹⁰⁹

Hacıların da kullandığı bilinen meşhur ticaret yolu; Kerâd, Şendî, Sevâkin'e varan yol, aynı zamanda "Kırklar Yolu" (Derb-u Erbain) olarak bilinmektedir.¹¹⁰ Tinbüktü'den hareket edilir, Hevsâ, Katsina, Kano, Kânim, Bornu, Çad, Vedây, Dârfür, Selime Vahası'ndan Asyut'a ve ardından Kızıldeniz'e ulaşırdı.¹¹¹ Asyut'a gelen Batı Afrikalı hacılar bazen Kızıldeniz'e geçmeyerek Nil üzerinden Mısır'a vararak yollarına devam ederdi.¹¹² Bazı hacılar Çad bölgesinden Ebşe'yi geçerek Port Sudan ve Sevâkin üzerinden Cidde'ye geçerdı.¹¹³

Bugün Çad sınırlarında yer alan, Vedây'ın önemli kültür ve ticaret şehirlerinden olan Ebşe, ticaret yollarının kesiştiği yerde bulunması sebebiyle Sudan üzerinden yapılan hac güzergâhının önemli duraklarından. Bağirmili güney batıdan gelen hacılar Manko, Ümmü Dem mntıklarından Ebşe'ye gelirdi. Kânim bölgesinden ise hacılar; Ümmü Hacer, Âtiye bölgelerinden Ebşe'ye geçerdı. Trablusgarp üzerinden Ebşe'ye varan bir Sahra yolu da bulunmaktadır. Trablusgarp'tan gelen yol, Feyâ, Kelâyıdıya, Ümmü Şa'lûbe, Erâde, Belton, Ebşe'dir. Ebşe'den sonra hacıların kullandığı iki yol vardır. Birincisi Ebşe'den Silla'ya ve ardından Dârfür üzerinden devam eden yoldur. İkincisi Ebşe'den Kankan Dağı'na, oradan Ümmü Liyan, Faraşna ve Dârfür üzerinden devam eden yoldur. İki yolda Dârfür'da birleşmektedir.¹¹⁴

Sudan'da bulunan Sennâr'dan¹¹⁵ sonra hacıların devam ettiği yol üç kola ayrılmaktadır. Birinci yol; Sennâr, Kondar,¹¹⁶ Aksum, Masavva' veya Sevâkin'e, ikinci yol; Sennâr'dan Nil yoluyla Şendî'ye, üçüncü yol ise Sennâr'dan Taka'ya¹¹⁷ doğru devam etmektedir.¹¹⁸ Sennâr'dan Sevâkin'e

¹⁰⁷ Mahmud, "Turuku'l-hacci fi Burkinâ Fâsû minzü'l-kıdemi kable zuhûri vesâli'n-nakli'l-hadiseti", 5/54-72.

¹⁰⁸ Kâsim Ahmed, "Turuku kavâfli't-tüccâri ve'l-hacci fi's-Sudani'l-Evsati", 3/16-28.

¹⁰⁹ Şaüddin, "Devru'd-devleti'l-hadiseti fi ilgâi turuki'l-hacci'l-kadimeti fi İfrikiya", 6/91-100.

¹¹⁰ Avvaz Sâlih Ali Sâlih, *Tarîku'l-hacci ve eseruhâ lâ memleketi'l-Func el-İslamiyye fi'l-fetrati (910-1236/1504-1821)* (Hartum: Câmîatü Ümmü Derman, 2011), 76.

¹¹¹ Emin İsmail Segâfi, "et-Tarîku'l-berrîyyü ila'l-hacci (min Nicerya): et-târihu, ve't-tehaddiyatu ve muâvedetü'l-istidrak", *Mü'temeru tarîki'l-hacci fi İfrikiya* (Hartum: Merkezü'l-Buhûs ve'd-Dirâsâti'l-İfrikiya, 2016), 4/149-168.

¹¹² Kâsim Ahmed, "Turuku kavâfli't-tüccâri ve'l-hacci fi's-Sudani'l-Evsati", 3/16-28.

¹¹³ Segâfi, "et-Tarîku'l-berrîyyü ila'l-hacci (min Nicerya)", 4/149-168.

¹¹⁴ Vedâylılar hac ibadetine özel önem verirler ve hac memleketinde İslam'ın yayılmasında büyük katkılar sağlamıştır. El-Sadık Ahmed Adem, "Ebşetu hâziratu saltanati Vaday ma'bera'l-li'haici", *Mü'temeru tarîki'l-hacci fi İfrikiya* (Hartum: Merkezü'l-Buhûs ve'd-Dirâsâti'l-İfrikiya, 2016), 7/135-148.

¹¹⁵ Sennâr'ın, hem ticaret yollarının merkezi hem de hac yollarının güzergâhı üzerinde bulunması şehri ekonomik ve sosyal yönden güçlendirmiştir. Fatih Yol, *19. Yüzyılda Sudan'da Osmanlı Yönetimi ve İngiliz İşgali* (Hatay: Mustafa Kemal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, 2016), 11.

¹¹⁶ Hortum'dan çıkan kabile dört beş haftada Kondar'a varmaktaydı. Al-Ahari, *Afrikalı Beş Müslüman Kölenin Hatıraları*, 124.

¹¹⁷ Taka'dan geçen yolu küçük hac kabileleri kullanırdı. Bu güzergâhta üç gün su bulunmayan bölümler bulunurdu. Sâlih, *Tarîku'l-hacci ve eseruhâ lâ memleketi'l-Func el-İslamiyye fi'l-fetrati (910-1236/1504-1821)*, 77.

¹¹⁸ Ali Muhammed Osman el-İrakiyyü, "Meşrûu tarîki'l-hacci'l-İfrikiyyi min Tinbüktü ilâ Sevâkin", *Turuku'l-hacci: Cüsûrun li't-tevâsüli'l-hazâriyyi beyn-ş-şuâbi* (Rabat: Islamic Educational Scientific, Scientific and Cultural Organization (IESCO) [el-Munazzamatü'l-İslamiyye li't-Terbiye ve's-Sekâfe], 2007), 91-97.

gidilen yol “Beyazlar Yolu” olarak bilinmektedir.¹¹⁹ Özellikle hacdan dönüş esnasında Cidde'den Sevâkin'e geçen hacılar ya Şendî ya da Kordofan üzerinden Batı Afrika'ya doğru hareket etmektedir.¹²⁰

Doğu istikametindeki yol Sudan ile Beydan halkları arasında güçlü ilişkilerinin oluşmasını sağlamıştır. Moritanya asıllı âlim Muhammed Emîn Şinkîti, hac için bu güzergâhı kullanmış¹²¹ ve bu güzergâhın önemli menzillerini hac yolculuğu esnasında kaydetmiştir.¹²² Bu yol Şinkîti'den başlamakta, Feaveh, Niamey, Medâva, Merâdi, Forlâmi, Kasra, Âti, Encemine,¹²³ Ümmü Hacer, Ebşe, Adre (Sudan ile Çad arasında), El Cuneyna, Sudan'ın Omdurman şehrinde durarak gemiyle Cidde'ye ve oradan Mekke'ye geçilirdi.¹²⁴

4. Deniz Güzergâhı

Dördüncü yol sömürgecilerin ellerinde bulunan gemilerle gidilen güzergâhtır. 19. yüzyılda Avrupalı sömürge kuvvetlerinin ticarete ve ulaşımda buharlı gemileri ve demir yollarını kullanmaya başlamasıyla beraber Atlas Okyanusu'ndan Akdeniz'e doğru devam eden yeni yollar kullanılmaya başlandı.¹²⁵ Senegal'den başlayan yolculuk Atlantik güzergâhı sahil şehirleri olan Moritanya, Fas, Cezayir, Tunus, Libya ve Mısır limanlarında durarak yolculuk devam ederdi.¹²⁶ Sömürgeci devletler bu hac yollarını sınırlandırarak bazılarını kullanmayı yasaklamıştır. Özellikle Fransız ve İspanyol sömürgecileri kendi sömürdükleri bölgelerde hac yollarında sınırları kapatarak hacıların geçişlerine izin vermemiştir.

Sahra hacılarını birbirine bağlayan hac yolları bağlantısı sömürgeciler tarafından kesilerek etkileşim sona erdirildi. Sömürgeci güçler politik meşrutiyetlerini artırmak için hacı bir araç olarak kullanmıştır. İspanyollar kabile liderlerini kendilerine bağlamak için hac için tekneler hazırladılar. Bu durumda hacıların eski yolculuklarında kullandıkları hac istasyonları kullanılmaz oldu. Böylece hac yolculuğu sömürgeci güçler tarafından kendi kontrollerinde olan deniz yolculuğuna çevrildi. Ayrıca sömürgeci toplumun önemli kesimlerinden ve kabile reislerinden seçtikleri kimseleri kendi gözetimlerinde hacca göndermiştir. Fransızlar ve İspanyollar kendi bölgelerindeki hacıların diğer sömürge bölgelerindeki hacılarıyla karşılaşmasını da istememişlerdir.

¹¹⁹ Taha Abdurrahman Sâkin, “Devru rihleti'l-hacci ve eseruhe fi ta'lîmi'l-lügati'l-Arabiyyeti fi Garbi İfrikiya 'Nicirya Nemûzecen'”, *Mü'temeru tariki'l-hacci fi İfrikiya* (Hartum: Merkezü'l-Buhûs ve'd-Dirâsâti'l-İfrikiya, 2016), 4/188-204.

¹²⁰ Burckhardt, Batı Afrikalı hacıların Sudan'da ve Arabistan'da geçimlerini ve yol masraflarını çıkarmak için çalıştıklarını ve bunun sonucunda yolculuklarının aylarca uzadığını ifade eder. John Lewis Burckhardt, *Arabistan Seyahatleri*, çev. Yusuf Yazar (İstanbul: Büyüyen Ay Yayınları, 2019), 274.

¹²¹ Muhammed Emin b. Muhammed Muhtâr Cekeni eş-Şinkîti, *Rihletü'l-Hac ilâ Beytillâhi'l-Harâm* (Mekketü'l Mükerrreme: Daru'l Alemlî'l Fevaid, 2005), 287.

¹²² Muhammed Halife Sadık, “ed-Devru'l-ilmiyyü li-rihlâti tariki'l-hacci'l-İfrikiyyi rihletü's-Şinkîtiyyi li'l-hacci nemûzecen'”, *Mü'temeru tariki'l-hacci fi İfrikiya* (Hartum: Merkezü'l-Buhûs ve'd-Dirâsâti'l-İfrikiya, 2016), 8/87-108.

¹²³ Nijerya'nın Encemine şehri hac ve ticaret kervanlarının Logon ve Şari nehirlerinin birleştiği bir noktada yer almasından dolayı burada dinlenip ihtiyaçlarını gidermeleri sebebiyle bağımsızlık sonrasında isim olarak “toplandık, dinlendik” anlamına bu ismi verilmiştir. Ahmet Kavas, *Geçmişten Günümüze Afrika* (İstanbul: Alelmas Yayıncılık, 2019), 253.

¹²⁴ Buzenkad, “Rihletü'l-hacc bi'l-Garbi's-Sahraviyyi hilâle'l-fetrati'l-ista'mâriyyet'”, 2/41-58.

¹²⁵ Bimebâ, “Kırâetun târihiyyetun fi'l-eseri'l-hadâriyyi li'rihleti'l-hâcc Umer el-Fûtî'”, 3/29-42.

¹²⁶ Tandoğan, *Afrika'da Sömürgecilik ve Osmanlı Siyaseti (1800-1922)*, 107.

İspanyol sömürgesinin hac güzergâhı; Las Palmas, Kanarya Adaları, Cadiz, Algeciras Emirliği (Yeşil Ada), Ceuta (Sebte), Melilla, Tetuan, Trablus, Mısır, Port Said, Süveyş ve Cidde'den Mekke'ye varılmaktadır. Fransızların sömürge alanları daha geniş ve bunun üzerine daha köklü olaylarla ilgilenmektedirler. Fransız sömürgesi olan Batı Afrika'da özellikle Senegal'de hacılar Dakar'da buluşuyor, Kanarya Adaları'ndaki Tenerife'ye sonra Marsilya'ya, deniz yoluyla Mısır'daki İskenderiye'ye gidiyor oradan da Süveyş'e, Yenbu'ya vararak Hicaz'a varmış oluyorlardı.¹²⁷

Sonuç

Batı Afrika hac yolları, İslam dünyasının tarihsel bütünlüğünü ve farklı bölgeler arasındaki etkileşimleri anlamada önemli bir yere sahiptir. Ulaşımın bu kadar gelişmediği dönemlerde hac yolculukları yıllarca devam eden bir süreçti. Bu sayede hacılar farklı kültür ve medeniyetler tanışma ve etkileşime girme fırsatı buluyordu. Bu çalışma, Batı Afrikalı Müslümanların İslam tarihinin erken dönemlerinden itibaren Hicaz ile kurdukları bağlantıları, farklı güzergâhlar üzerinden takip etmiştir. Okyanus sahillerinden başlayan bu yolculuklar yıllar sürmekteydi. Batı Afrikalı hacı adayları bu yolculukları esnasında birçok devletten geçmesi gerekmekte ve farklı coğrafi ve iklimsel zorluklarla mücadele etmekteydiler.

İnceleme sonucunda dört temel güzergâh öne çıktığı tespit edilmiştir. Bu güzergâhlar Sahra güzergâhı, Mağrib güzergâhı, Sudan üzerinden Kızıldeniz güzergâhı ve deniz yolculuklarıdır. Sahra güzergâhı, tarih boyunca en çok kullanılan yol olmuştur. Bu güzergâh, hem dini hem de ekonomik işlevleriyle öne çıkmış, ticaret kervanlarıyla iç içe geçmiş bir hac yolu olarak varlığını sürdürmüştür. Tuz, altın ve köle ticaretiyle hac yolculuklarının aynı hat üzerinde birleşmesi, bu güzergâhı yalnızca dini değil, aynı zamanda iktisadi bir arter haline getirmiştir. Mali Sultanı Mense Mûsâ ve Songay Sultanı Askîyâ Muhammed'in hac yolculukları, bu güzergâhın siyasi ve kültürel etkilerini de açık biçimde göstermektedir. Günümüzde Nijer, Çad, Nijerya, Mali ve Moritanya sınırları içerisinde yaşayan hacılar Sahra'yı aşarak Cezayir, Tunus, Trablusgarp ve Mısır topraklarına geçerlerdi. Burada en çok kullanılan yol Fizan ve Merzûk üzerinden bu günkü Libya topraklarına geçen yoldu. Bu yol su sıkıntısı gibi sorunları çokça barındıran bir güzergâhtı. Ayrıca Batı Afrika'nın Akdeniz ile ticarî bağlarını bu yol sağlamaktaydı. Hacılar çoğu zaman Sahra'yı geçmek için bu ticaret kafilelerine katılırlardı.

Önemli bir kültür güzergâhı olan Mağrib yolu Batı Afrikalı hacıların kullandıkları önemli güzergâhlardandı. Sicilmâse, Merakeş gibi şehirlerde toplanan hacılar Fas, Cezayir, Tunus, Trablusgarp ve Mısır arazilerinden Hicaz'a yol alırlardı. Genellikle sahile yaklaşmadan Sahra üzerinden hareket ederlerdi. Bu yolculuk hacıların farklı kültürlerle karşılaşmalarına fırsat verirdi. Bazen hacılar bazı şehirlerde aylarca konakladıkları dahi olurdu. Bu güzergâh, Batı Afrikalı hacıların Mağrib ulemasıyla temasını sağlamış, böylece Batı Afrika ile Kuzey Afrika arasında kültürel bir köprü işlevi görmüştür. Buna karşın, bu yolculuklarda bedevi saldırıları ve deniz yolunda korsan tehdidi gibi ciddi güvenlik sorunları öne çıkmıştır.

19. yüzyılda İslam dünyasının yaşadığı siyasî sıkıntılar üzerine Mağrib ve Sahra yolları kullanılamaz oldu. Bunun üzerine Batı Afrikalı hacılar hac için bu günkü Sudan topraklarına

¹²⁷ Buzenkad, "Rihletü'l-hacc bi'l-Garbi's-Sahraviyyi hilâle'l-fetrati'l-ista'mâriyyet", 2/41-58.

geçerek Kızıldeniz limanlarına geçmeye başladılar. Bu güzergâh diğer yollara göre daha kısaydı. Fakat başta İslam olmayan kabilelerle karşılaşmak gibi bu yolunda kendine göre zorlukları vardı.

Son olarak, 19. yüzyıldan itibaren Avrupalı sömürgeciliğin Afrika'da yayılmasıyla birlikte deniz güzergâhı öne çıkmıştır. Fransız ve İspanyol sömürge idareleri, kendi kontrol ettikleri bölgelerde kara yollarını kısıtlamış, hacıların yalnızca kendi gözetimleri altındaki gemilerle yolculuk yapmalarına izin vermiştir. Bu durum, hac yolculuklarının geleneksel güzergâhlarının işlevini kaybetmesine ve Batı Afrika hacıların hareketliliğinin sömürgeci politikalarla sınırlandırılmasına yol açmıştır.

Genel olarak bakıldığında, Batı Afrika hac yolları yalnızca dini bir yolculuk güzergâhı değil, aynı zamanda siyasi, kültürel ve ekonomik bir etkileşim alanıdır. Bu yollar sayesinde Batı Afrika toplumları İslam dünyasının merkezleriyle temas etmiş, ilim ve kültür alışverişinde bulunmuş ve İslam kimliklerini pekiştirmişlerdir. Ancak sömürgecilik dönemi, bu geleneksel bağlantıları ciddi biçimde sekteye uğratmıştır.

Bu çalışmanın ortaya koyduğu bulgular, Batı Afrika hac yollarının İslam dünyasının bütünleşme süreçlerindeki merkezi rolünü göstermektedir. Aynı zamanda, sömürgecilik sonrası dönemde bu yolların tarihsel hafızada nasıl yer aldığı ve modern hac ulaşım biçimlerine nasıl zemin hazırladığı da dikkate değerdir. İleride yapılacak araştırmalar, özellikle hac yolculuklarının sosyal tarih boyutunu, bireysel hacıların tecrübelerini ve bu yolların günümüz dini turizmine etkilerini inceleyerek bu alandaki bilgi birikimini daha da zenginleştirebilir.

Kaynakça | References

- Abdülmelik, Sami Salih. “Ebyârü'l-Alâi alâ derbi'l-hacci'l-Mısra fi Sina”. *Institut Français D'archéologie Oriental Le Caire*.
- Adem, El-Sadik Ahmed. “Ebşetü hâziratı saltanatı Vaday ma'bera'li-ha'fı”. *Mü'temeru tariki'l-hacci fi İfrikiya*. 7/135-148. Hartum: Merkezü'l-Buhûs ve'd-Dirâsâti'l-İfrikiya, 2016.
- Al-Ahari, Muhammed A. *Afrikalı Beş Müslüman Kölenin Hatıraları*. çev. Buğra Özler. İstanbul: Pınar Yayınları, 2019.
- Ali, Halid Muhammed Muhammed. “Eseru rihlâti'l-hacci ale'l-enşitâti'l-ikdisâdiyyeti fi garbi İfrikiya fi'l-fetrati kable ve ba'de'l-isti'mâri”. *Mü'temeru tariki'l-hacci fi İfrikiya*. 7/27-48. Hartum: Merkezü'l-Buhûs ve'd-Dirâsâti'l-İfrikiya, 2016.
- Ayyâşî, Ebû Sâlim Abdullah b. Muhammed b. Ebû Bekr. *er-Rihletü'l-Ayyâşiyye*. Rabat: Daru's-suveydi, 2006.
- Baykurt, Cami. *Trablusgarb'tan Sahra-yı Kebir'e Doğru*. ed. Yüksel Kanar. İstanbul: Özgü Yayıncılık, 2011.
- Belhamissi, Mûulay. *Cezâir min hilâli rihlâti'l-Mağribiyye fi'l-ahdi'l-Osmâniyye*. Cezâir: eş-Şeriketü'l-Vataniyye, 1981.
- Beşir, Ahmed Umar. “Devru turuki'l-hacci fi neşri's-sekâfeti'l-Arabiyyeti v'el-İslamiyyeti fi garbi İfrikiya memlektü Kânim Burnû nemûzecen”. *Mü'temeru tariki'l-hacci fi İfrikiya*. 4/154-167. Hartum: Merkezü'l-Buhûs ve'd-Dirâsâti'l-İfrikiya, 2016.
- Bimebâ, Âdem. “Tariku'l-hacci bi Garbi İfrikiyâ: Kırâetun târihiyyetun fi'l-eseri'l-hadâriyyi li'rihleti'l-hacc Umer el-Fûtî”. *Mü'temeru tariki'l-hacci fi İfrikiya*. 3/29-42. Hartum: Merkezü'l-Buhûs ve'd-Dirâsâti'l-İfrikiya, 2016.
- Bitts, Jozef. *Rihleti Jozef Bittts (el-Hac Yusuf) ilâ Mekkete'l-Mükerrreme ve Medinete'l-Münevvere*. çev. Abdurrahman Abdullah. Kahire: el-Heyetü'l-Mısıriyyetü'l-Ammetü, 1995.
- Bû Saîd, Ahmed. *Rakbu'l-hacci'l-Cezâiriyyi min hilâle'l-ahdi'l-Usmâni (1518-1830)*. Adrar: Câmiatü Ahmed Dereya, 2018.
- Bû Saîd, Ahmed. “Tariku's-saâliki fi rivâyâti'r-rahhâlîne'l-Meğâribeti hilâle'l-karneyni h. 11-12/ m. 17-18”. *Mü'temeru tariki'l-hacci fi İfrikiya*. 5/1-18. Hartum: Merkezü'l-Buhûs ve'd-Dirâsâti'l-İfrikiya, 2016.
- Burckhardt, John Lewis. *Arabistan Seyahatleri*. çev. Yusuf Yazar. İstanbul: Büyüyen Ay Yayınları, 2019.
- Buzenkad, Muhammed. “Rihletü'l-hacc bi'l-Garbi's-Sahraviyyi hilâle'l-fetrati'l-ista'mâriyyet”. *Mü'temeru tariki'l-hacci fi İfrikiya*. 2/41-58. Hartum: Merkezü'l-Buhûs ve'd-Dirâsâti'l-İfrikiya, 2016.
- Ceran, İsmail. *Fas Tarihi*. Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 2012.
- Ceran, İsmail. “Sicilmâse”. *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*. 37/136-138. İstanbul: TDV Yayınları, 2009.
- Ceran, İsmail. “Sûs”. *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*. 37/570-571. İstanbul: TDV Yayınları, 2009.
- Cingutû, Âdem Abdullah. “Edebu'r-rihleti fi edâi menâsiki'l-hacci ve'l-umreti li'ş-Şeyh Abdülkâdir et-Tâlikî”. *Mü'temeru tariki'l-hacci fi İfrikiya*. 7/203-218. Hartum: Merkezü'l-Buhûs ve'd-Dirâsâti'l-İfrikiya, 2016.
- Çaycı, Abdurrahman. *Büyük Sahra'da Türk-Fransız Rekabeti (1858-1911)*. Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 1995.
- Dâvud, Âmir İsmâil. “İshâmâtu turuki'l-hacci fi neşri'l-İslami ve'l-lügat'l-Arabiyyeti fi Nicirya”. *Mü'temeru tariki'l-hacci fi İfrikiya*. 4/32-47. Hartum: Merkezü'l-Buhûs ve'd-Dirâsâti'l-İfrikiya, 2016.
- Dursun, Davut. “Afrika” (Din). *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*. 1/428-435. İstanbul: TDV Yayınları, 1988.
- Dursun, Davut. “Kano”. *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*. 24/312-313. İstanbul: TDV Yayınları, 2001.

- Erol, Burak Gani. "Memlüklülere Zamanında Mısır Hac Güzergâhı-Kahire'den Mekke'ye Uzanan Kutsal Yolculuk". *Recep Tayyip Erdoğan Üniversitesi İlahiyat Fakültesi Dergisi* 16 (2019), 264-314. <https://doi.org/10.32950/rteuidf.628790>
- Farâhatiye, Sâmîye. *Rakbe'l-hacci'l-Cezâiriyye min hilâli kütübü'r-rihleti fi'l-ahdi'l-Usmâniyye (1518-1830)*. Musıla: Câmîatü Muhammed Buzayef, 2019.
- Feyturi, Atıyye Mahzum el-. *Dirasetün fi Tarihi Şarki İfrikiyye ve Cenubu's-Sahra*. Bingazi: Daru'l-Kitabi'l-Vatani, 1998.
- Gilbert, Erik - Reynolds, Junathan T. *Dünya Tarihinde Afrika: Tarih Öncesinden Günümüze*. çev. Mehmet Demirkaya. İstanbul: Küre Yayınları, 2019.
- Gökgedik, İsa. *Afrika (Bilâdüssüdan)'da Kurulmuş Bir İslam Devleti: Kanim-Bornu ve Osmanlı ile Münasebetleri*. İstanbul: Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, 2014.
- Görgün, Hilal. "Hevsâ". *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*. 17/278-281. İstanbul: TDV Yayınları, 1998.
- Hamevi, Ebû Abdillâh Şihâbüddin Yâkût b. Abdillâh Hamevî Bağdâdî Rûmî Yakut. *Mu'cemü'l-Büldan*. Beyrut: Dâru Sadır, 1997.
- Harekât, İbrahim. "Mağrib". *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*. 27/314-318. İstanbul: TDV Yayınları, 2003.
- Hudaykî, Ebu Abdullah Muhammed b. Ahmed b. Abdullah el-Cüzûlî. *er-Rihletü'l-Hicâziyye*. Rabat: er-Rabitatü'l-Muhammediyye li'l-Ulema Merkezi'd-Dirasat ve'l-Ebhas ve İhyai't-Türas, 2011.
- Hüseyn Ali el-Rifâî. *Vâhatü Sîva min nevâhi't-târîhiyyeti ve'l-coğrafiyyeti ve'l-ictimâiyyeti ve'l-ikdisâdiyyeti*. Kahire: Matbaa-i Amire, 1932.
- Imperato, Pascal James - Imperato, Gavin H. *Historical Dictionary of Mali*. Toronto: The Scarecrow Press, 2008.
- Irakiyyü, Ali Muhammed Osman el-. "Meşrûu tarîki'l-hacci'l-İfrikiyyi min Tinbuktü ilâ Sevâkin". *Turuku'l-hacci: Cüsûrun li't-tevâsuli'l-hazâriyyi beyne's-şuûbi*. 91-97. Rabat: Islamic Educational Scientific, Scientific and Cultural Organization (ISESCO) [el-Munazzamatü'l-İslamiyye li't-Terbiye ve'l-Ulum ve's-Sekâfe], 2007.
- İbn Battuta Tanci, Ebu Abdullah Muhammed. *İbn Battuta Seyahatnamesi*. çev. A. Sait Aykut. İstanbul: Yapı Kredi Yayınları, 2019.
- İbrahim Hasan, Hasan. *Siyasi Dini Kültürel Sosyal İslam Tarihi*. çev. İsmail Yiğit. İstanbul: Kayıhan Yayınları, 1997.
- İsmail, Ahmed Ali. "Turuku'l-hacci: Dirâsetün cuğrafiyyetün". *Turuku'l-hacci: Cüsûrun li't-tevâsuli'l-hadârî beyne's-şuûbi*. 98-125. Rabat: Islamic Educational Scientific, Scientific and Cultural Organization (ISESCO) [el-Munazzamatü'l-İslamiyye li't-Terbiye ve'l-Ulum ve's-Sekâfe], 2007.
- Kâsım Ahmed, Ahmed. "Turuku kavâfilî't-tüccâri ve'l-hacci fi's-Sudani'l-Evsati ve eseruhu fi revdidi'l-alâkâti beynehü ve beyne's-şemâli ve'l-meşriki'l-İslamiyyi". *Mü'temeru tarîki'l-hacci fi İfrîkiya*. 3/16-28. Hartum: Merkezi'l-Buhûs ve'd-Dirâsâti'l-İfrikiya, 2016.
- Kavas, Ahmet. "Afrikalı Sultanların Destanlaşan Hac Seyahatleri". *İstanbul Üniversitesi İlahiyat Fakültesi Dergisi* 18 (2008), 89-102.
- Kavas, Ahmet. "Afrika'nın Büyük Sahra Çölü'nde Yaşayan Tuaregler (Tevarikler) Kimdir?" *Afrika'nın Asil Göçerleri Tuaregler*. ed. Zekerîya Kurşun. 11-32. İstanbul, 2015.
- Kavas, Ahmet. *Geçmişten Günümüze Afrika*. İstanbul: Alelmas Yayıncılık, 2019.
- Kavas, Ahmet. "Nijerya". *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*. 33/109-112. İstanbul: TDV Yayınları, 2007.
- Kavas, Ahmet. *Osmanlı'nın Merkezi Afrika'ya Açılan Kapısı Fizan Sancağı*. İstanbul: Alelmas Yayıncılık, 2018.
- Kavas, Ahmet. "Senûsi, Muhammed Mehdi". *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*. 36/531-533. İstanbul: TDV Yayınları, 2009.

- Kavas, Ahmet. "Tinbüktü". *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*. 41/190-192. İstanbul: TDV Yayınları, 2012.
- Kurtuluş, Rıza. "Gao". *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*. 13/357. İstanbul: TDV Yayınları, 1996.
- Kyari, Muhammad. "A History of Hajj in Borno (Past and Present): Socio- Political and economic Impact". *Mü'temiru tarîku'l-haccî fi Afrika*. 3/11-18. Hartum: Merkezü'l-Buhûs ve'd-Dirâsâtî'l-İfrîkiya, 2016.
- Mahmud, Sîsî. "Turuku'l-haccî fi Burkinâ Fâsû münzü'l-kıdemi kable zuhûri vesâili'n-nakli'l-hadîseti". *Mü'temeru tarîki'l-haccî fi İfrîkiya*. 5/54-72. Hartum: Merkezü'l-Buhûs ve'd-Dirâsâtî'l-İfrîkiya, 2016.
- Makrizî, Ebü'l-Abbâs Takıyyüddîn Ahmed b Ali b Abdülkâdir. *ez-Zehbü'l-mesbûk fi zikri men hacce mine'l-hulefâ ve'l-mülûk*. Kahire: Mektebetü'l-Hancı, 2000.
- Mazrui, Ali A. *Afrikalılar*. çev. Yusuf Kaplan. İstanbul: İnsan Yayınları, 1992.
- Memiş, Şerife Eroğlu. "17. ve 18. Yüzyıllarda Osmanlı-Mısır Hac Güzergâhı, Kahire'den Medine'ye Hac Menzilleri". *Kadim Akademi (SBD)* 4/2 (2020), 39-63. <https://doi.org/10.55805/kadimsbd.803247>
- Muin, Ali Rıza. *Trablusgarb Tarihi Muvasalatı*. İstanbul: Matbaa-i Amire, 1334.
- Mûnis, Hüseyin. *Atlasu Tarihi'l-İslam*. Kahire: ez-Zehra li'l-İlami'l-Arabi, 1987.
- Murad, Hüseyin Seyyid Abdullah. "Rakbu'l-haccî'l-Mısriyyu fi asri'l-Memâlikî". *Mü'temeru tarîki'l-haccî fi İfrîkiya*. 6/108-122. Hartum: Merkezü'l-Buhûs ve'd-Dirâsâtî'l-İfrîkiya, 2016.
- Musa, Mudasiru. "Batı Sudan Tarihindeki Önemli Hac Yolculukları ve Etkileri (XIII-XIX. Yüzyıllar)". *Africana Dergisi* 4/1 (2024), 24-40. <https://doi.org/10.58851/africana.1328035>
- Mustafa Hasan, Hamdunallah. "Dârfûr". *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*. 8/490-491. İstanbul: TDV Yayınları, 1993.
- Münir, Abdurrahman Muhammed Osman-Amr Abdüaziz. "Tarîku rakbi'l-haccî-ş-Şinkîtiye min hilâli rihleti'l-haccî el-Beşir b. el-Hac Ebî Bekr b. et-Tâlib Ömer el-Bertellî v. 1214/1800". *Mü'temeru tarîki'l-haccî fi İfrîkiya*. 2/136-154. Hartum: Merkezü'l-Buhûs ve'd-Dirâsâtî'l-İfrîkiya, 2016.
- Nuri, Mehmed - Naci, Mahmud. *Trablusgarp: Osmanlı'nın Son Suğur-i İslamiyesi*. çev. Muhammed Tandoğan - Abdullah Erdem Taş. İstanbul: Alemlas Yayıncılık, 2018.
- Özcan, Abdülkadir. "Hac (Osmanlı Dönemi)". *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*. 14/400-408. İstanbul: TDV Yayınları, 1996.
- Özdağ, Abdullah. *Osmanlı İdaresinde Trablusgarp Vilayeti (1876-1911)*. Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 2020.
- Özey, Ramazan. *Afrika Coğrafyası*. İstanbul: Aktif Yayınları, 2016.
- Porter, Venetia - Liana Saif (ed.). *The Hajj: Collected Essays*. Londra: The British Museum Press, 2013.
- Rezûk, Muhammed. "Merakeş". *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*. 29/166-168. İstanbul: TDV Yayınları, 2004.
- Sadîk, Muhammed Halife. "ed-Devru'l-ilmiyyü li-rihlâti tarîki'l-haccî'l-İfrîkiyyi rihletü'ş-Şinkîtiyyi li'l-haccî nemûzecen". *Mü'temeru tarîki'l-haccî fi İfrîkiya*. 8/87-108. Hartum: Merkezü'l-Buhûs ve'd-Dirâsâtî'l-İfrîkiya, 2016.
- Said, Abdüsselam Muhammed Ebu. "Turuku'l-haccî ve fevâhidühe mukterahâtün bişe'ni ihyâihe ve tefilîhe". *Turuku'l-haccî: Cüsûrun li't-tevâsuli'l-hadârî beyne-ş-suûb*. 389-397. Rabat: Islamic Educational Scientific, Scientific and Cultural Organization (ISESCO) [el-Munazzamatü'l-İslamiyye li't-Terbiye ve'l-Ulum ve's-Sekâfe], 2007.
- Sâkin, Taha Abdurrahman. "Devru rihleti'l-haccî ve eserühe fi ta'lîmi'l-lügati'l-Arabiyyeti fi Garbi İfrîkiya 'Nıcırya Nemûzecen'". *Mü'temeru tarîki'l-haccî fi İfrîkiya*. 4/188-204. Hartum: Merkezü'l-Buhûs ve'd-Dirâsâtî'l-İfrîkiya, 2016.
- Sâlih, Avvaz Sâlih Ali. *Tarîku'l-haccî ve eserühâ alâ memleketi'l-Func el-İslamiyye fi'l-fetrati (910-1236/1504-1821)*. Hartum: Câmîatü Ümmü Derman, 2011.

- Segâgî, Emin İsmail. “et-Tarîku'l-berriyyü ila'l-hacci (min Nicerya): et-târihu, ve't-tehaddiyatu ve muâvedetü'l-istidrak”. *Mü'temeru tarîki'l-hacci fi İfrîkiya*. 4/149-168. Hartum: Merkezü'l-Buhûs ve'd-Dirâsâti'l-İfrîkiya, 2016.
- Semi', Bidûi Riyâzi Abdu es-. “Huccacu Garbu İfrîkiya fi mintıkati'l-cezîrati bi's-Sudani”. *Mü'temeru tarîki'l-hacci fi İfrîkiya*. 3/61-80. Hartum: Merkezü'l-Buhûs ve'd-Dirâsâti'l-İfrîkiya, 2016.
- Shillington, Kevin. *Afrika Tarihi*. çev. Halil Doğan Aydoğan. İstanbul: İnkilâb Yayınevi, 2020.
- Sîsî, Eymen es-. “Devru'l-hacci ve kavâfilihî fi eslemeti Garbi İfrîkiyâ”. *Mü'temeru tarîki'l-hacci fi İfrîkiya*. 4/66-104. Hartum: Merkezü'l-Buhûs ve'd-Dirâsâti'l-İfrîkiya, 2016.
- Şâmî, İbrahim Ali Yusuf eş-. “Turuku'l-hacci fi's-Sahrai'l-Kübrâ asra devleti Mâli ve Sungay”. *Mü'temeru tarîki'l-hacci fi İfrîkiya*. 2/108-135. Hartum: Merkezü'l-Buhûs ve'd-Dirâsâti'l-İfrîkiya, 2016.
- Şaiddin, en-Nezir Muhammed et-Tûm. “Devru'd-devleti'l-hadiseti fi ilgâi turuki'l-hacci'l-kadimeti fi İfrîkiya”. *Mü'temeru tarîki'l-hacci fi İfrîkiya*. 6/91-100. Hartum: Merkezü'l-Buhûs ve'd-Dirâsâti'l-İfrîkiya, 2016.
- Şinkîti, Muhammed Emin b. Muhammed Muhtâr Cekenî eş-. *Rihletü'l-Hac ilâ Beytillâhi'l-Harâm*. Mekketü'l-Mükerrema: Daru'l Alemi'l Fevaid, 2005.
- Tandoğan, Muhammed. *Afrika'da Sömürgecilik ve Osmanlı Siyaseti (1800-1922)*. Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 2013.
- Tok, Özen. “Osmanlı Döneminde Mağrib Hacıları ve Mısır Hac Kafilesi”. *Osmanlı Döneminde Mağrib ve Batı Akdeniz Milletlerarası Kongre Tebliğleri*. 153-168. İstanbul, 2013.
- Toledano, Ehud R. *Osmanlı Köle Ticareti 1840-1890*. çev. Hakan Erdem. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1994.
- Uğur, Hatice. “Tekrur”. *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*. 40/387-388. İstanbul: TDV Yayınları, 2011.
- Yavuz, Hasan. “Osmanlı Dönemi Hac Yolculuklarının Afrika Özelinde Ticarete Etkisi”. *Mesned İlahiyat Araştırmaları Dergisi* 16/1 (2025), 29-47. <https://doi.org/10.51605/mesned.1659221>
- Yavuz, Hasan. *Osmanlı Dönemi Mısır Hac Yolları ve Güvenliği*. Bursa: Uludağ Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, 2024.
- Yol, Fatih. *19. Yüzyılda Sudan'da Osmanlı Yönetimi ve İngiliz İşgali*. Hatay: Mustafa Kemal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, 2016.

EK 1:

Şekil 1

Harita 1*

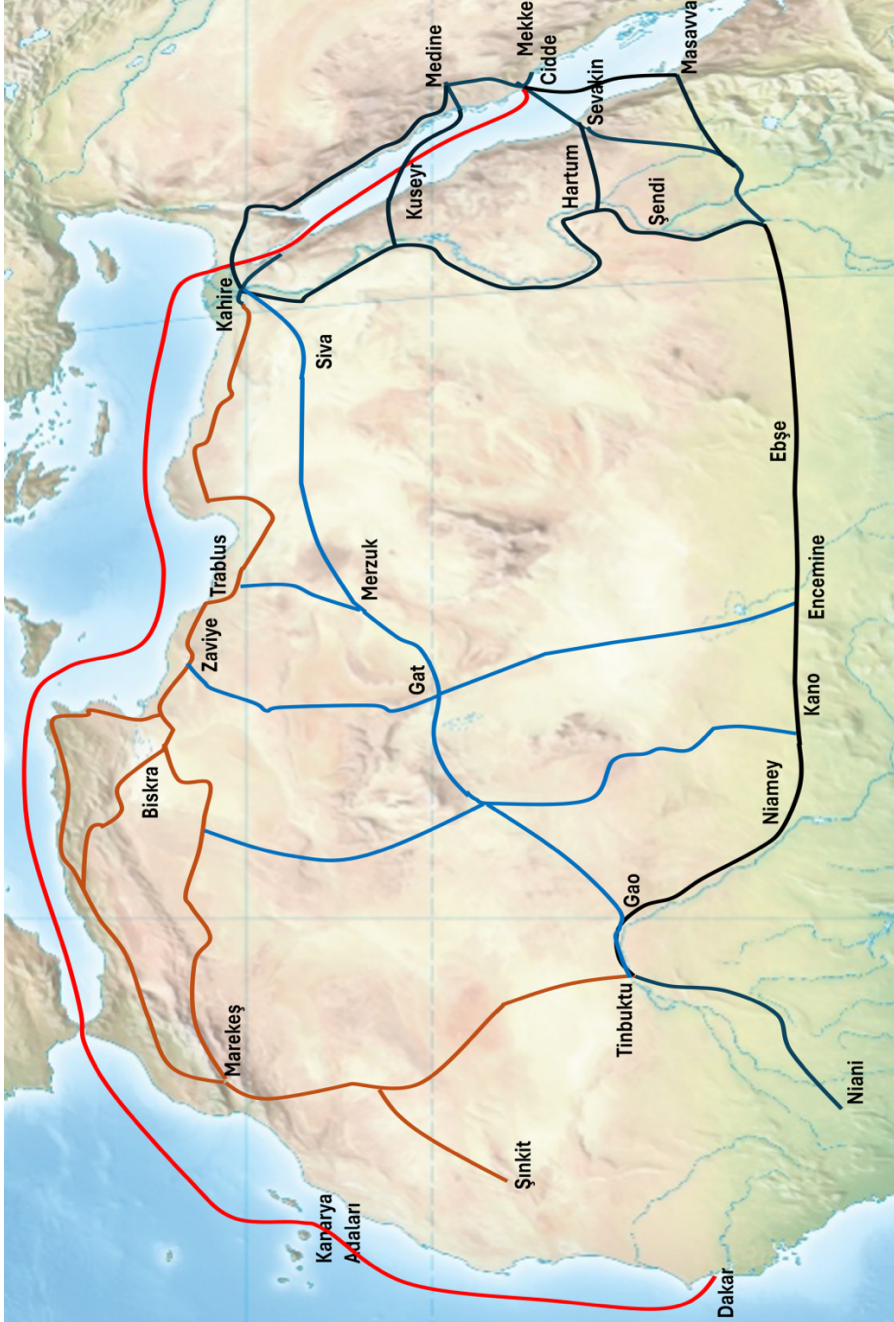


*Yazar tarafından tasarlanmış özgün bir harita çalışmasıdır.

EK 2:

Şekil 2

Harita 2*



*Yazar tarafından tasarlanmış özgün bir harita çalışmasıdır.