

T.C.
FIRAT ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

ERKEN ABBASÎ DÖNEMİ DOĞU AFRİKA'DA
ULUSLARARASI TAŞIMACILIK VE TİCARET
(750-900)

Samet CENGİZ

Doktora Tezi

TARİH ANABİLİM DALI

Ortaçağ Tarihi Programı

TEMMUZ 2025

**T.C.
FIRAT ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ**

TARİH ANA BİLİM DALI

Doktora Tezi

**ERKEN ABBASÎ DÖNEMİ DOĞU AFRİKA'DA
ULUSLARARASI TAŞIMACILIK VE TİCARET (750-900)**

Tez Yazarı
Samet CENGİZ

Danışman
Prof. Dr. Taner YILDIRIM

**TEMMUZ 2025
ELAZIĞ**

T.C.
FIRAT ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER
ENSTİTÜSÜ

TARİH ANA BİLİM DALI

Doktora Tezi

Başlığı:	ERKEN ABBASİ DÖNEMİ DOĞU AFRİKA'DA ULUSLARARASI TAŞIMACILIK VE TİCARET (750-900)
Yazarı:	Samet CENGİZ
Tez Öneri Tarihi:	21/07/2021

Savunma Tarihi:	27 / 06 /2025
------------------------	---------------

TEZ ONAYI

Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimleri Enstitüsü tez yazım kurallarına göre hazırlanan bu tez aşağıda imzaları bulunan jüri üyeleri tarafından değerlendirilmiş ve akademik dinleyicilere açık yapılan savunma sonucunda oy birliği ile kabul edilmiştir.

İmza

Danışman:	Prof. Dr. Taner YILDIRIM Fırat Üniversitesi İnsan ve Toplum Bilimleri Fakültesi
------------------	---

Başkan:	Prof. Dr. Yüksel ARSLANTAŞ Fırat Üniversitesi İnsan ve Toplum Bilimleri Fakültesi
----------------	---

Üye:	Prof. Dr. Aydın ÇELİK Fırat Üniversitesi İnsan ve Toplum Bilimleri Fakültesi
-------------	--

Üye:	Prof. Dr. Abdulhalik BAKIR Bilecik Şeyh Edebali Üniversitesi İnsan ve Toplum Bilimleri Fakültesi
-------------	--

Üye:	Doç. Dr. Murat ZENGİN İnönü Üniversitesi Fen Edebiyat Fakültesi
-------------	---

Bu tez, Enstitü Yönetim Kurulunun/...../20. tarihli toplantısında
tescillenmiştir.

Prof. Dr. Ahmet AKSİN
Enstitü Müdürü

BEYAN

Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimleri Enstitüsü tez yazım kurallarına uygun olarak hazırladığım “**ERKEN ABBASÎ DÖNEMİ DOĞU AFRİKA’DA ULUSLARARASI TAŞIMACILIK VE TİCARET (750-900)**” Başlıklı Doktora Tezi’nin içindeki bütün bilgilerin doğru olduğunu, bilgilerin üretilmesi ve sunulmasında bilimsel etik kurallarına uygun davrandığımı, kullandığım bütün kaynakları atıf yaparak belirttiğimi, maddi ve manevi desteği olan tüm kurum/kuruluş ve kişileri belirttiğimi, burada sunduğum veri ve bilgileri unvan almak amacıyla daha önce hiçbir şekilde kullanmadığımı beyan ederim.

27/06/2025

Samet CENGİZ

ÖN SÖZ

Erken Abbâsî döneminde, Doğu Afrika, özellikle Zenc (Siyah Afrika) kıyıları, uluslararası ticaretin önemli merkezlerinden biri haline gelmiştir. Bu dönemde, Araplar, Afrikalı yerel topluluklar ve Hint Okyanusu'nun diğer bölgelerindeki tüccarlarla kurulan ticari ilişkiler sayesinde bölgede ekonomik ve kültürel entegrasyon güçlenmiştir. Uluslararası ticaretin temel unsurlarından biri, Doğu Afrika'nın stratejik konumuydu. Kıyılardaki liman şehirleri, özellikle Mogadişu, Kilve, Mombasa, Berbera, Süfale ve Zengibar deniz ticareti için kritik noktalar olarak öne çıkmıştır. Bu limanlarda altın, fildişi, baharatlar ve köle gibi değerli ticari mallar alınıp satılmaktaydı. Abbâsîlerin kontrolü altındaki İslam dünyası, bu malların alım satımı açısından önemli bir pazar oluşturmuş ve Doğu Afrika ile Asya arasında etkin ticaret yolları geliştirilmiştir. Taşımacılık ise, hem deniz hem de kara yollarında çeşitli araçlarla gerçekleştirilmiştir. Denizlerde yelkenli gemiler, Hint Okyanusu ticaretinin belkemiğini oluştururken, iç bölgelerde deve ve at gibi ulaşım araçları kullanılmaktaydı. Bu ulaşım ağı, mal akışını kolaylaştırmış ve bölge ekonomisinin büyümesine katkı sağlamıştır. Erken Abbâsî dönemi, Doğu Afrika'nın uluslararası ticaret ve taşımacılık faaliyetleri açısından büyük bir dönüşüm yaşadığı bir dönemdir. Bu süreç sadece ekonomik değil, aynı zamanda kültürel etkileşimlerin de artmasına yol açarak bölgenin tarihsel gelişimini şekillendirmiştir.

Bu çalışmada Erken Abbâsî dönemi Doğu Afrika'nın tarihsel coğrafyası hakkında genel bilgi verildikten sonra; İslamda ticaret kavramı, tüccarların sınıflandırılması, ticaretin genel özellikleri, geleneksel dünya ticaretinin ana güzergâhları, Doğu Afrika ile bağlantılı olan Kızıldeniz, Basra Körfezi, Çin ve Hint deniz yolları, ticarete konu olan ürünler, Doğu Afrika kıyısında yer alan önemli liman şehirleri, denizcilik ve gemi inşa sanatı gibi konular ele alınmaya çalışılmıştır.

Doğu Afrika gibi stratejik bir coğrafya ile ilgili çalışmanın, tarafımdan ele alınmasını uygun gören ve bu konuda desteğini benden esirgemeyen kıymetli hocam Sayın Prof. Dr. Taner YILDIRIM'a; sürekli görüşlerinden istifade ettiğimiz değerli hocalarımız Sayın Prof. Dr. Aydın ÇELİK ve Prof. Dr. Abdulhalik BAKIR'a; ayrıca tezin hazırlanması aşamasında beni sabır ile destekleyen eşime teşekkürlerimi sunuyorum.

Samet CENGİZ

ELAZIĞ 2025

İÇİNDEKİLER

BEYAN.....	I
ÖN SÖZ.....	II
İÇİNDEKİLER.....	III
HARİTA LİSTESİ	V
ÖZET.....	VI
ABSTRACT	VII
SİMGELER VE KISALTMALAR.....	VIII
KONU VE KAYNAKLAR.....	IX
1. GİRİŞ.....	1
1.1. Doğu Afrika Coğrafyası ve Tarihsel Önemi.....	8
1.1.1. Sudan	8
1.1.2. Eritre	11
1.1.3. Etiyopya.....	12
1.1.4. Cibuti	14
1.1.5. Komor Adaları	14
1.1.6. Mozambik	15
1.1.7. Madagaskar.....	16
1.1.8. Kenya	17
1.1.9. Tanzanya.....	18
1.1.10. Somali	19
1.2. İslam Dininde Ticaret	20
2. GELENEKSEL DÜNYA TİCARETİNİN DURUMU VE DOĞU AFRIKA İLE BAĞLANTILI TİCARET YOLLARI.....	24
2.1. Ticaretin Doğuşu ve Genel Özellikleri	24
2.2. Geleneksel Dünya Ticaretinin Güzergâhları ve Ana Merkezleri.....	26
2.3. Doğu Afrika ile Doğrudan Bağlantılı Deniz Yolları	31
2.3.1. Doğu Afrika ile Kızıldeniz Arasındaki Ticari Yolculuklar	31
2.3.2. Doğu Afrika ile Basra Körfezi Arasındaki Ticari Yolculuklar	38
2.3.3. Doğu Afrika ile Çin-Hind Deniz Yolu Arasındaki Ticari Yolculuklar	43
2.3.4. Doğu Afrika'nın Denizciliğe Etkisi	52
2.3.5. Doğu Afrika Denizcilerinin Ticari Yolculuklarda Karşılaştıkları Tehlikeler	53
2.3.5.1. Med-Cezir ve Haliçlerin Varlığı.....	53
2.3.5.2. Deniz Akıntıları.....	54
2.3.5.3. Kasırga.....	56
2.3.5.4. Korsan Saldırıları	57
2.4. Ticarete Konu Olan Ürünler	60
2.4.1. İtriya, Boya, Deri ve Dokuma Ürünleri.....	60
2.4.2. Maden ve Toprak Ürünleri.....	67
2.4.3. Mücevherat, Değerli Taş ve Egzotik Maddeler	69
2.4.4. Köleliğin Tarihsel Kökeni ve Canlı Hayvan Ticareti	71
2.4.4.1. Afrika Köle Ticareti ve Güzergâhları	79
3. DOĞU AFRIKA'NIN ÖNEMLİ LİMAN ŞEHİRLERİ VE GEMİCİLİK	85
3.1. Makdişu (Mogadişu).....	85
3.2. Kilve	90
3.3. Mombasa.....	94
3.4. Zengibar	97

3.5. Berberâ.....	100
3.6. Süfale	102
3.7. Doğu Afrika ve Bağlantılı Deniz Yollarında Gemicilik	105
3.7.1. Doğu Afrika Bağlantılı Deniz Yollarında Gemi İnşa Tekniği ve Gemi Yapımında Kullanılan Malzemeler	105
3.7.1.1. Doğu Afrika ve Abbâsî Gemi Yapım Tekniklerinin Karşılaştırılması.....	108
3.7.2. Hint Okyanusunda (Basra Körfezi-Kızıldeniz-Doğu Afrika) Kullanılan Başlıca Gemi Çeşitleri ve Ekipmanları.....	109
4. SONUÇ.....	114
KAYNAKLAR.....	120
EKLER.....	129
HARİTALAR.....	132
ÖZGEÇMİŞ.....	142

HARİTA LİSTESİ

Harita 1. Hint Okyanusu	132
Harita 2. Geleneksel Dünyanın Ticaret Yolları	133
Harita 3. Doğu Afrika Deniz Ticaret Yolu	134
Harita 4. Doğu Afrika.....	135
Harita 5. Hint Okyanusu Ticaret Yolları	136
Harita 6. Hint Okyanusu Ticaret Rotaları.....	137
Harita 7. Ticarete Konu Olan Mallar	138
Harita 8. Afrika Ana Köle Yolları	139
Harita 9. Berbera	140
Harita 10. Mozambik-Süfale.....	141

ÖZET

ERKEN ABBASÎ DÖNEMİ DOĞU AFRİKA'DA ULUSLARARASI TAŞIMACILIK VE TİCARET (750-900)

Doktora Tezi
Samet CENGİZ

FIRAT ÜNİVERSİTESİ
Sosyal Bilimleri Enstitüsü
TARİH ANA BİLİM DALI
Orta Çağ Tarihi Programı

Temmuz 2025, Sayfa: XIII + 141

Erken Abbasî dönemi (750-900), Doğu Afrika'da uluslararası taşımacılık ve ticaretin gelişme gösterdiği bir zaman dilimidir. Bu dönemde İslamiyet'in yayılmasıyla birlikte, Araplar ve diğer Müslüman topluluklar Doğu Afrika'nın kıyı bölgeleriyle yoğun ticari ilişkiler kurmuşlardır. Zenc (Siyah Afrika) kıyısı, özellikle Mogadişu, Kilve, Mombasa, Berbera, Süfale ve Zengibar gibi liman şehirleri, dönemin deniz ticareti açısından stratejik merkezleri hâline gelmiştir. Bu limanlar; altın, gümüş, fildişi, baharat, tekstil, değerli taşlar, canlı hayvan ve köle gibi ticari malların alım satımının yapıldığı önemli ticaret merkezleriydi.

Arap tüccarların bölge halkıyla kurduğu ilişkiler sadece ekonomik değil, aynı zamanda kültürel ve sosyal etkileşimlerde beraberinde getirmiştir. Ticaret aracılığıyla İslam dini yerel halk arasında yayılmış; bu süreç, Doğu Afrika'nın kültürel dokusunun çeşitlenmesini sağlamıştır. Öte yandan, ticaretten elde edilen mallar ve gelir, Abbâsî yönetiminin ekonomik gücünü artırarak İslam medeniyetinin gelişimine katkıda bulunmuştur.

Ticaretin gelişmesiyle birlikte taşımacılık yöntemleri de evrim geçirmiştir. Geleneksel Arap yelkenli tekneleri, Hint Okyanusu'nda uzun mesafeleri kat edebilme yetenekleri sayesinde ticarete etkin bir biçimde kullanılmaya başlanmıştır. Bu deniz araçları, bölgesel ve uluslararası ticaretin belkemiğini oluşturmuş; Doğu Afrika'nın sosyo-ekonomik yapısını önemli ölçüde dönüştürmüştür.

Bu çalışma kapsamında, Erken Abbâsî dönemi Doğu Afrika'nın tarihsel coğrafyası incelenmiş; ticaretin kavramsal çerçevesi, tüccar tipolojileri, geleneksel dünya ticaret yolları, Kızıldeniz, Basra Körfezi, Çin ve Hint deniz yolları üzerindeki ticari ilişkiler, ticarete konu olan ürünler, Doğu Afrika kıyısındaki önemli liman şehirleri ile denizcilik ve gemi inşa sanatı detaylı olarak ele alınmıştır.

Anahtar Kelimeler: Doğu Afrika, Abbâsî, Ticaret, Taşımacılık

ABSTRACT

International Transport And Trade In Early Abbasid Period East Africa (750- 900)

Samet CENGİZ

Doctoral Thesis

FIRAT UNIVERSITY

Graduate School of Social Sciences

HISTORY

Science of Medieval History Program

July 2025, Page: XIII + 141

The Early Abbâsîd period (750–900) marks a significant phase in the development of international transportation and trade in East Africa. During this era, the expansion of Islam enabled Arabs and other Muslim communities to establish extensive commercial ties with the coastal regions of East Africa. The Zanj Coast, particularly the port cities of Mogadishu, Kilwa, Mombasa, Berbera, Sofala, and Zanzibar, emerged as strategic maritime trade hubs. These ports functioned as important commercial centers where valuable commodities such as gold, silver, ivory, spices, textiles, precious stones, live animals, and slaves were exchanged.

The commercial interactions established by Arab merchants with local populations were not merely economic but also fostered profound cultural and social exchanges. Through trade, Islam spread among indigenous communities, contributing to the diversification of East Africa's cultural landscape. Moreover, the wealth and resources generated from trade enhanced the economic strength of the Abbâsîd administration and contributed to the broader development of Islamic civilization.

As trade expanded, transportation methods evolved accordingly. Traditional Arab sailing vessels became increasingly effective in traversing long distances across the Indian Ocean. These maritime technologies formed the backbone of both regional and international trade, significantly transforming the socio-economic structure of East Africa.

This study explores the historical geography of East Africa during the Early Abbâsîd period, the conceptual framework of trade, the typologies of merchants, major traditional trade routes, and the commercial connections across the Red Sea, the Persian Gulf, and the Indian and Chinese maritime networks. It also provides a detailed examination of the traded commodities, key port cities along the East African coast, and developments in maritime practices and shipbuilding techniques.

Keywords: East Africa, Abbâsîd, Trade, Transportation

SİMGELER VE KISALTMALAR

Kısaltmalar

C.	: Cilt
Çev.	: Çeviren
DİA	: Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi
Ed:	: Editör
Haz.	: Hazırlayan
İA	: İslam Ansiklopedisi
M.	: Miladi
MÖ	: Milattan Önce
MS	: Milattan Sonra
S.	: Sayı
s.	: Sayfa
TTK	: Türk Tarih Kurumu
TDV	: Türkiye Diyanet Vakfı
Trc.	: Tercüme

KONU VE KAYNAKLAR

Doğu Afrika, tarih boyunca denizcilik, ticaret ve yerleşim gibi sosyo-kültürel unsurları bir araya getirerek önemli bir medeniyet merkezi olmuştur. Bu çalışmada, Doğu Afrika'nın siyasal tarihine dair sınırlı tarih kaynaklarına rağmen elde edilen bilgiler, bölgenin tarihsel gelişimini anlamada önemli katkılar sunmaktadır. Özellikle İslam coğrafyacılarına ait eserler, Doğu Afrika'nın fizikî yapısını, denizcilik ve ticaret faaliyetlerini tarihsel bağlamda değerlendirerek klasik tarih kaynaklarının daha derinlemesine analizine olanak tanımaktadır. Bu sayede, bölgenin dünya denizciliği ve ticareti üzerindeki etkileri İslam kaynakları aracılığıyla daha net bir şekilde ortaya konulmaktadır.

Bu çerçevede İslam tarih kaynaklarının sunduğu zengin veriler, çalışmanın temelini oluşturmaktadır. Böylelikle sadece bölgenin geçmişine değil, günümüzdeki sosyo-kültürel dinamiklerine dair de daha kapsamlı bir anlayış geliştirilmiştir. Doğu Afrika'nın tarihsel zeminine dair yapılan bu değerlendirme, yalnızca akademik bir inceleme değil, aynı zamanda bölgenin kültürel mirasına ışık tutan önemli bir katkı niteliğindedir.

Tarihi Kaynaklar

Erken dönem tarih kronikleri arasında en kapsamlı kaynaklardan biri olan *Târîhu'l-Ümem ve'l Mülûk*, İslam dünyasının önde gelen âlimlerinden Taberî tarafından kaleme alınmıştır. Bu eser, özellikle İslam denizciliğinin tarihi süreciyle ilgili kısımlarda araştırmalarımıza önemli katkılarda bulunmuştur. Taberî, önemli olayları kronolojik bir sıralama ile sunarken, eleştiri süzgecinden geçirmeden bilgi aktarmayı tercih etmiş, ayrıca isnâd usulünü kullanarak bilgilerinin geçerliliğini de pekiştirmiştir. Bu sayede, Hz. Peygamber döneminden itibaren Müslümanların denizdeki tecrübeleri detaylı bir şekilde gözden geçirilebilmekte, tarihsel süreçler net bir biçimde takip edilebilmektedir. Eserin içeriği, dünyanın yaratılışından başlayarak peygamberler tarihi, İslam öncesi dönemlerdeki çeşitli toplumların tarihleri üzerine derinlemesine bilgiler sunmakta ve Hz. Muhammed, Dört Halife, Emevîler ve Abbâsîler dönemlerini kronolojik sırayla ele almaktadır. *Târîhu'l-Ümem ve'l Mülûk*, tarihi olayların seyrini anlamaya yönelik önemli bir kaynak olmasının yanı sıra, Belâzurî'nin *Fütûhu'l-Büldân* adlı eseri ile birlikte, Müslümanların fethetdikleri bölgelerin tarih ve coğrafyalarına dair geniş bir perspektif sunmaktadır. Bu eser, yalnızca siyasi tarihle sınırlı kalmayıp, coğrafi alanların vasıflandırılması ve belirlenmesi noktasında da araştırmacılara ışık tutmayı başarmıştır.

Tıpkı Taberî'nin eserinde olduğu gibi İbnü'l-Esîr'in (ö. 630-1233) kaleme aldığı *el-Kâmil fi'ttârih* adlı eseri de Hicrî yılı esas alarak kronolojik bir yapı izlemektedir. İbnü'l-Esîr, Taberî'nin kaynaklarından faydalanmakla birlikte, dönemine kadar ulaşmış olan bölge tarihlerini derinlemesine inceleme fırsatı bulmuş; bu sayede özellikle halifelik merkezi dışındaki diğer bölgelerde gerçekleşen olayları detaylandırarak analitik bir katkıda bulunmuştur. Bu durum, eserin konumuz açısından oldukça değerli olmasına olanak tanımaktadır. İbn Kesîr'in (ö. 774/1373) *el-Bidâye ve'n-nihâye* adlı eseri de geç dönem kaynakları arasında benzer araştırmalar yapmak isteyenler için önemli bir başvuru kaynağı olarak öne çıkmaktadır. Ayrıca, erken dönemde kaleme alınmış ve olayları kısa bir biçimde ele alan Halîfe b. Hayyât'ın (ö. 240/854) *Tarihu Halîfe b. Hayyât* eseri de zaman zaman yararlandığımız kaynaklar arasında yer almaktadır.

Mes'ûdî (ö. 346/957), Müslümanların Herodotus olarak anılan ve İslam tarihçiliğinde konulara göre tarih yazma yöntemini ilk uygulayan önemli bir figürdür. *Mürûcü'z-zehab ve Meâdinü'l-cevher* adlı eserlerinde, İslam öncesi milletlerin tarihi ile coğrafyasını ve 299/912 yılına kadar olan İslam tarihini titizlikle ele almıştır. İslam âlemini mümkün olduğunca dolaşarak,

gittiği bölgelerin coğrafyası ve etnografyası hakkında detaylı bilgiler toplamıştır. Özellikle denizler, denizciler ve denizcilik alanında sunduğu zengin içerik, *Mürücü'z-zeheb*'in araştırmalarımıza katkıda bulunmasını sağlamaktadır. Merakının onu Afrika'nın içlerine ve Çin'e kadar götürdüğü ifade edilen Mes'ûdî, *et-Tenbîh ve'l İşrâf* ve *Ahbaru'z-Zaman* eserlerinde de bu gezileri sırasında edindiği önemli bilgileri aktararak, İslam tarih ve coğrafya yazım kültürü içerisinde kıymetli bir yer edinmiştir. Adını zikrettiğimiz bu eserler dışında Ya'kûbî'nin (ö. 292/905), *Târihu'l- Yakûbî*'sinin yanı sıra, geç dönem tarihçilerinden biri olan İbn Haldûn'un (ö. 808/1406) yazmış olduğu *Mukaddime*'si, istifade ettiğimiz kaynaklar arasında yer almaktadır.

Coğrafya Kaynakları

Doğu Afrika'nın limanları, adaları ve ticaret yolları gibi coğrafi unsurları, coğrafya kaynaklarının araştırma açısından önemini artırmaktadır. Müslüman coğrafyacılar, İslam devletinin sınırlarının genişlemesiyle birlikte bu bölgeleri sistematik şekilde tanımlamışlardır. Özellikle ticari merkezler, güzergâhlar ve posta teşkilatlarına dair bilgiler bu kaynaklarda kapsamlı bir biçimde yer almaktadır. Bu bağlamda, Ya'kûbî'nin "*Kitabü'l-Büldan*" adlı eseri, Irak, İran, Ermenistan, Hindistan, Mısır ve Afrika'yı kapsayan geniş coğrafyasıyla Müslüman coğrafya yazımında önemli bir yere sahiptir. Eser, Arap coğrafyasını bağımsız olarak ele almasıyla dikkat çekerken, konuya ilişkin özgün ve sistematik bir yaklaşım sunması bakımından da özgün bir özelliğe sahiptir. Bu bağlamda, Ya'kûbî'nin çalışmaları, hem coğrafya alanında bir ilk olma özelliği taşımakta hem de sonraki dönemlerde yazılan eserler için önemli bir kaynak teşkil etmektedir. Ayrıca, İbn Hurdâzbih'in "*Kitâbü'l Mesâlik ve'l Memâlik*" adlı eseri, Arapça kaleme alınan ilk coğrafya kitaplarından biri olmasının yanı sıra, Hind Okyanusu üzerinden Çin'e deniz yolu ile ulaşacak seyyahlar için kıymetli bir rehber niteliği taşımaktadır. İbn Rûste'nin "*el-A'lâkun'n Nefise*" adlı eseri de İslam coğrafyası hakkında sağlam bilgiler sunarak, bu alandaki klasik kaynaklar arasında yer almaktadır. Bu eserler, İslam dünyası coğrafyasının keşfi ve sistematizasyonu açısından büyük bir önem taşımaktadır.

İbnü'l Fakih el-Hemedânî'nin *Muhtasaru Kitâbi'l-Büldân* adlı eseri, İslam coğrafya kaynakları içerisinde yer bakımından büyük bir öneme sahiptir. Bu eser, sadece ele aldığı bölgelerin tarihî ve coğrafi özelliklerini incelemekle kalmayıp, aynı zamanda kültürel unsurlarını da derinlemesine ele alması bakımından dikkate değerdir. Özellikle IX. yüzyılın ikinci yarısında oluşan kültürel tarih açısından kayda değer bir kaynak teşkil etmektedir. Ayrıca, İstahrî'nin *Mesâlikü'l-memâlik* eseri, bölgedeki coğrafi tasvirlerin yanı sıra, bu alanların iktisadî kaynaklarını detaylı bir şekilde ortaya koyarak önemli bir katkı sağlamıştır. İbn Havkal'ın *Sûretü'l-arz* adlı eseri ise, özellikle seyahat ettiği farklı ülkeler ve coğrafi bölgelerle ilgili önemli bilgiler içermekte olup, Arap coğrafya literatürünün zirvesinde yer almakta ve Doğu Afrika, Kızıldeniz, Basra Körfezi bölgesindeki coğrafi mekânların sınırlarının belirlenmesinde başvurulmuş önemli kaynaklardan birini oluşturmaktadır.

Makdîsî'nin (ö. 380/990) klasik coğrafya literatüründe önemli bir yer tutan *Ahsenü't-tekâsîm fi mâ'rifeti'l-ekâlîm* adlı eseri, araştırmalarımızda başvurulmuş temel kaynaklar arasında bulunmaktadır. Bu eser, yalnızca coğrafi bilgileri değil, yazarın seyahat ettiği bölgelerdeki toplumların sosyal yaşamlarını da kapsamlı bir şekilde ele alması bakımından dikkat çekmektedir. Dolayısıyla, tarih ve coğrafya disiplinlerinde önemli bir eksikliği gidermektedir. Aynı şekilde, İslam coğrafyası üzerinde çalışan araştırmacılar için büyük bir değer taşıyan İdrisî'nin (ö. 560-1165) *Nüzhetü'l-müşâtâk fi ihtirâki'l-âfâk* adlı eseri de coğrafi bölgelerin iktisadî ve sosyal

dinamiklerini zengin bir şekilde sunarak çalışmamızda önemli bir referans kaynağı olmuştur.

Ebü'l-Fidâ'nın (ö. 732/1331) *Takvimü'l-Büldân* adlı eseri, İslam coğrafyası kapsamında önemli bir yere sahip olup, öncüllerinden İbn Havkal ve İdrîsî gibi ustaların eserlerinden beslenerek, coğrafi bölgelerin ve bu bölgelere bağlı önemli yerleşim merkezlerinin temel özelliklerini kapsamlı bir şekilde ele almaktadır. Bu eser, "tavsîfî bir coğrafya kitabı" olarak nitelendirilmesi itibarıyla hem bilim insanları hem de araştırmacılar için dikkate değer bir kaynak olma özelliği taşıdığından, coğrafi içerik ve tanımlamalar konusunda oldukça zengin bilgi sunmaktadır. Diğer yandan, Kazvî'nin (ö. 682/1283) *Âsâru'l-Bilâd ve Ahbâru'l-İbâd* ile *Acaibu'l Mahlûkat ve Garâibu'l-Mevcûdât* adlı eserleri coğrafya alanında muahhar kaynak olma niteliği ile dikkat çekmekte, özellikle diğer coğrafya kitaplarında yer alan rivayetlerin karşılaştırılması ve değerlendirildiği bağlamlarda önemli katkılar sağlamaktadır. Kazvî, eserinde sunduğu anlatım tarzı ve ayrıntılı bilgi birikimi ile okuyucuları bilgilendirirken, coğrafi verilerin tarihsel ve kültürel arka planına ışık tutarak, birbirini tamamlayan kaynaklar arasında önemli bir köprü görevi üstlenmektedir. Bu eserler birlikte değerlendirildiğinde, İslam medeniyetinin coğrafi anlayışına yönelik derinlemesine bir perspektif sunmakta ve dönemin coğrafyacılarının bilgi birikiminin miras alındığını açıkça göstermektedir.

İbn Said El-Mağribî'nin "*Kitâbü'l Coğrafya*" adlı eserinde, Doğu Afrika şehirleri ve bu bölgede yürütülen köle faaliyetleri hakkında değerli bilgiler sunulmaktadır. Eser, tarihi coğrafya açısından bu alanların sosyal ve ekonomik dinamiklerini inceleyerek, köle ticaretinin bölgedeki etkilerini gözler önüne sermektedir. Bu bağlamda, Mağribî'nin çalışması hem coğrafi hem de insani perspektiften önemli bir kaynak niteliği taşımaktadır. Mühellebî'nin "*Kitâbü'l-Azîz el-Memâlik ve'l-Mesâlik*" adlı eseri, tarihî ve coğrafi bilgilerin yanı sıra ekonomik, kültürel, antropolojik ve filolojik verilerle zenginleştirilmiş bir başvuru kaynağı olarak dikkat çekmektedir. Bu eser, yazarın derinlemesine gözlemleri ve araştırmaları sonucu oluşturduğu kapsamlı bilgiler içermekte, özellikle Afrika coğrafyasına dair önemli unsurlar sunmaktadır. İbn Abdilhakem'in "*Fütûhu Mısır ve Ahbâruhâ*" adlı eseri, Mısır tarihi hakkında önemli bilgiler sunmaktadır. Özellikle kölelik konusundaki verileri, dönemin sosyal yapısı ve ekonomik dinamikleri açısından dikkate değerdir.

Seyahatnâmeler

Seyahatnâmeler, İslam dünyasında coğrafya ve tarih yazımında önemli bir yer tutmuştur. Özellikle Abbâsîler döneminde hem tacirlerin hem de seyyahların yazdığı seyahatnâmeler, dönemin ekonomik gelişmelerinin de etkisiyle belirgin bir artış göstermiştir. Bu eserler, seyyahların ziyaret ettikleri şehirlerin özelliklerini oldukça gerçekçi ve olumlu bir şekilde aktararak, coğrafi bilgilerin yanı sıra kültürel ve sosyal dinamiklere dair derinlemesine bir anlayış sunmaktadır. Örneğin, Doğu Afrika, Çin ve Hind sahili boyunca gerçekleşen seyahatler, İslamiyet'in bu coğrafyalarda yayılmasına önemli katkılarda bulunmuştur. Sîrâflı Süleymanu't-Tâcir'in Doğu Afrika ve Uzakdoğu'ya yaptığı yolculuk ve bu yolculuklarla ilgili kaleme aldığı eser hem seyahatname türü açısından hem de iktisadi ve ticari bilgiler bakımından değerli bir örnek teşkil etmektedir. Bu kapsamda, *Ahbâru's-Sind ve'l-Hind* adlı eser, Doğu Afrika, Hindistan ve Çin'in sahil bölgeleri, adaları ve bu adalarda yaşayan toplulukların yaşam biçimleri, giyimleri, beslenme alışkanlıkları, dini inanışları ve gelenekleri hakkında kapsamlı bilgiler sunarak, ticari faaliyetlerin incelenmesinde önemli bir kaynak haline gelmiştir. Bu tür eserler, sadece o dönemin coğrafi keşiflerine ışık tutmakla kalmayıp, aynı zamanda farklı kültürlerin etkileşimini ve ticari ilişkilerin derinliğini de gözler önüne sermektedir.

Nâsır-ı Hüsrev'in (ö. 453/1061) Mısır, Afrika, Hicaz, Anadolu ve Basra bölgeleri hakkında

derinlemesine bilgi sunan *Sefernâme'si*, coğrafya ve sefernâme literatüründe önemli bir yere sahip olup, seyahatnameler aracılığıyla dönemin sosyal, ekonomik ve kültürel durumunu gözler önüne sermektedir. Bu eser, yazarın gözlem ve deneyimlerine dayanak oluşturarak, coğrafi keşiflerin yanı sıra insan topluluklarının günlük yaşamlarına dair kıymetli detaylar içermektedir. Benzer şekilde, İbn Cübeyr olarak bilinen Muhammed b. Ahmed b. Cubeyr'in (ö. 614/1217) *Rihle'si*, hac amacıyla gerçekleştirdiği yolculukları detaylı bir biçimde aktararak hem İslam dünyasının geniş coğrafyasında hem de sosyal dinamiklerdeki değişimlere ışık tutmaktadır. İbn Batûta'nın (ö. 770/1368-1369) *Tuhfetü'n-nuzzâr fî Garâibi'l-emsâr ve 'Acâibi'l-esfâr* adlı eseri ise, etkileyici bir seyahat deneyimi sunmakta ve yazarın İspanya'dan başlayarak Mısır, Şam, Musul, Mekke, Irak, Bağdat, Fars, Tebriz, Sâmerrâ, Basra Körfezi, Umman, Yemen, Aden, Doğu Afrika, Hindistan, Seylan, Maldiv, Çin, Güneydoğu Asya gibi önemli yerleşim birimlerini kapsayan kapsamlı gezisini ortaya koymaktadır. Bu eser, sadece coğrafi bilgi edinmekle kalmayıp, aynı zamanda o dönemin kültürel ve sosyal yapısını, insan etkileşimlerini ve karşılaştığı farklı hayat tarzlarını aşamayla dolu bir anlatımla sunmaktadır. Nâsır-ı Hüsrev, İbn Cübeyr ve İbn Batûta'nın bu çalışmaları, tarihsel ve kültürel araştırmalarımıza zengin içerikleri ile yön vermiş, yöntemsel açıdan da sağlam bir zemin oluşturmuştur. Bu tür eserler, sadece geçmişe dair bilgiler sunmakla kalmayıp, aynı zamanda günümüz coğrafya ve tarih biliminin şekillenmesinde de önemli bir rol oynamaktadır. Ayrıca, ticareti teşvik etme çabalarını ve bu süreçteki uygulamaları anlamak için önemli bir diğer kaynak olan Dimaşkî'nin "*el-İşâre ilâ Mahâsini't-Ticâre*" eseri, Abdulhalik Bakır tarafından ilk defa tercüme edilmesiyle literatüre kazandırılmıştır. Ortaçağ'ın iktisat tarihi alanında en kapsamlı eserlerden biri olarak kabul edilen bu çalışma, ticaret ve kimyasal sanayi gibi kritik alanlara geniş bir yer ayırmakta ve İslam dünyasında üretilen ve ticareti yapılan ürünler hakkında kapsamlı bilgiler sunmaktadır.

Doğu Afrika denizciliği, tarihî süreç içerisinde sergilediği zenginlik ve çeşitlilik ile dikkat çekmektedir; bu bağlamda, denizcilik ve gemicilik alanlarında gerçekleştirilmiş araştırmalardan faydalanmak, bu tarihi mirası anlamak açısından büyük önem taşımaktadır. Özellikle İslami dönemde kullanılan çeşitli gemilerin detaylı bir listesinin sunulduğu ve Arap-İslam gemiciliği üzerine yoğunlaşan eserler, bu alandaki bilgilerin derinleşmesine olanak tanımaktadır. Houranî'nin Hind Okyanusu'nda seyreden gemiler ve Arap denizciliği üzerine kaleme aldığı "*Arab Seafering*" ile "*el-Arab ve'l Milâhe fi'l Muhîti'l Hind*" adlı çalışmaları, bu bölgedeki denizciliğin dinamiklerini ve tarihî gelişimini anlamak için kritik öneme sahiptir. Bunun yanı sıra, Corci Zeydan'ın "*İslâm Uygarlıkları Tarihi*" adlı eseri içerisinde yer alan donanmalar konusuyla ilgili bilgiler, İslam denizciliği üzerine yapılan çalışmaların kapsamını genişletmekte ve bu alandaki literatüre önemli katkılarda bulunmaktadır.

Chaudhuri'nin Hind Okyanusunu birçok medeniyetin buluşup kaynaştığı ortak bir kültür alanı olarak değerlendirdiği eseri "*Trade and Civilisation in the Indian Ocean*", bu bölgedeki ticaretin ve medeniyetlerin gelişimi açısından son derece önemli bir kaynak niteliği taşımaktadır. Bu bağlamda, Ali Mazaheri'nin "*Ortaçağ'da Müslümanların Yaşayışları*" adlı eseri, İslam dönemi boyunca Müslüman toplumlarının günlük yaşamları, sosyal yapıları ve ekonomik faaliyetleri hakkında derinlemesine bilgiler sunmaktadır. Bununla birlikte, Maurice Lombard'ın "*İlk Zafer Yıllarında İslâm*" çalışması, İslamiyet'in ilk dönemlerindeki siyasi ve kültürel dinamikleri detaylı bir biçimde analiz ederken, Cevad Ali'nin "*el-Mufasssal fî Târihi'l-Arab Kable'l İslâm*" adlı eseri, İslam öncesi Arapların siyasî, iktisadî ve sosyal tarihlerini tüm yönleriyle ele alarak bu dönemin anlaşılmasını önemli ölçüde sadeleştirmektedir. Öte yandan,

Abdulhalik Bakır'ın Ortaçağ'daki gıda, baharat, itriyat, dokuma, taş ve toprak sektörü üzerine kapsamlı araştırmaları, ticaretin sadece ekonomik boyutunu değil, aynı zamanda bu dönemdeki kültürel etkileşimleri ve medeniyetler arasındaki ilişkileri de gözler önüne sererek hem akademik çevreler hem de tarih meraklıları için önemli bir bilgi kaynağı oluşturmaktadır.

Adam Mez'in *"Onuncu Yüzyılda İslam Medeniyeti-İslam Rönesansı"* adlı eseri, İslam tarihi ve medeniyetinin anlaşılmasında önemli bir referans kaynağı olarak öne çıkmaktadır. Hicrî I-IV. yüzyılları ve özellikle IV./X. yüzyılı kapsayan dönemde, İslam dünyasında kurulmuş olan devletlerin sosyal, siyasi ve kültürel kurumlarını derinlemesine inceleyen bu eser, alanında kapsamlı bir bakış açısı sunmaktadır. Araştırmacılar ve akademisyenler için, dönemsel olayları, düşünceleri ve gelişmeleri anlamak açısından kritik bir kaynak işlevi gören Mez'in çalışması, İslam medeniyetinin derinliklerini keşfetmek isteyenler için vazgeçilmez bir başvuru niteliği taşımaktadır. Bu anlamda, söz konusu eser, tarihsel ve kültürel bağlamda İslam medeniyetine dair değerli bilgiler sunmakta ve ilgi duyanlar için zengin bir bilgi kaynağı oluşturmaktadır.

Ele aldığımız konunun kapsamı, önemli bir coğrafi alanı içermekte ve bu durum, çeşitli araştırma eserlerinin kullanımına olanak tanımaktadır. Özellikle Doğu Afrika'nın kıyı bölgeleri ve bu alanlarda bulunan yerleşim merkezleri üzerindeki incelemelerimizde, Doğu Afrika ile bağlantılı diğer coğrafyaların derinlemesine analizi gerçekleştirilmiştir. Bu kapsamda yürütülen çalışmalar, bölgenin tarihi bağlamını ve kültürel dinamiklerini daha iyi anlamak amacıyla titizlikle seçilmiş kaynaklardan faydalanmayı gerektirmiştir. İslam tarih ve coğrafya kaynaklarının yanı sıra, modern döneme ait coğrafya literatürü içerisinde yer alan yerli ve yabancı makaleler, konu hakkında zengin bir bilgi hazinesine ulaşmamızı sağlamıştır. Araştırmamızın metodolojik çerçevesini güçlendiren unsurlardan biri olarak, çok sayıda ansiklopedi maddesinin incelenmesi, ele aldığımız konunun çok boyutlu doğasını kavramamıza geniş bir perspektif sunmuş ve bilgi sunumumuzu derinleştirmiştir. Bu bağlamda, çalışmamız, sadece coğrafi verilerin analizi ile sınırlı kalmayıp, aynı zamanda bölgenin tarihsel arka planını da içeren multidisipliner bir perspektif sunarak, okuyucuya Doğu Afrika'nın karmaşık yapısını daha iyi kavrama fırsatı tanımaktadır.

1. GİRİŞ

Abbâsî dönemi, İslam devletinin en parlak evrelerinden biri olarak kabul edilmektedir. Bu süreçte, düşünsel, kültürel ve ekonomik alanlarda önemli gelişmeler yaşanmıştır. Coğrafi konum, Abbâsî devletinin ulaştığı refah ve ilerlemede belirleyici bir rol oynamıştır. Zira Abbâsî toprakları, kara ve deniz ticaret yollarının kesişim noktasında yer almakta, bu durum devletin ticareti denetlemesini ve geniş kapsamlı ekonomik faaliyetlerin oluşmasını sağlamaktaydı. Bu bağlamda Hint Okyanusu, Abbâsî döneminde ticari faaliyetlerin en önemli merkezlerinden biri olmuştur. Okyanus kıyılarındaki nüfus çeşitliliği ve üretim biçimleri bölgeden bölgeye farklılık göstermiş; bu farklılık, Abbâsîler ile Hint Okyanusu çevresindeki toplumlar arasında yoğun bir ticaretin gelişmesine neden olmuştur. Miladi X. yüzyılda bu ticari faaliyetler doruk noktasına ulaşmıştır. Aynı zamanda kara ve deniz ticaret yollarının güvenliğini sağlanmaya çalışılmış; böylece Doğu Afrika, Arap Körfezi ve Kızıldeniz kıyılarındaki Abbâsî şehirleri büyük ticaret merkezlerine dönüşmüştür. Bu ticari ilişkiler, yalnızca ekonomik değil; sosyal, kültürel ve bilimsel etkileşimi de beraberinde getirmiştir. Bu bağlamda, erken Abbâsî döneminde Hint Okyanusu'ndaki Doğu Afrika ticaretinin incelenmesi anlamlı bir tercih olarak öne çıkmaktadır. Bu çalışma Doğu Afrika, Basra, Kızıldeniz, Hindistan ile Çin arasındaki ticari faaliyetlere odaklanmıştır.

Erken Abbâsî dönemi, VIII. yüzyıl başlarından IX. yüzyılın ortalarına kadar uzanmaktadır. Bu zaman dilimi, İslam medeniyetinin sadece siyasi ve dini değil ekonomik ve ticari açılardan da önemli bir dönüşüm geçirdiği bir süreci kapsamaktadır. Özellikle Doğu Afrika bu dönemde hem stratejik konumu hem de doğal limanları sayesinde ticaretin odak noktalarından biri olmuştur. Hindistan, Arap Yarımadası ve daha uzak coğrafyalarla kurulan kara ve deniz yolları, bu bölgeyi uluslararası ticaretin önemli bir durağı haline getirmiştir. Özellikle kıyı şeridinde kurulan Sevâhili şehir devletleri, hem yerel halkın ticarete katılımını arttırmış hemde farklı kültürlerin buluşma noktası olmuştur. Makdişu, Kilve, Mombasa, Süfale, Berbera ve Zengibar gibi liman şehirleri, zengin doğal kaynakları ve coğrafi avantajları sayesinde ekonomik büyüme göstermiştir. Bu şehirlerde Afrikalı, Arap, Hintli ve hatta Avrupalı tüccarlar arasında ticaret yapılmış; böylece hem mal alışverişi hem de kültürel etkileşim artmıştır. Doğu Afrika da bu dönemde ticareti yapılan mallar arasında baharat, köle, altın, fildişi ve kıymetli taşlar öne çıkmaktadır. Tarıma dayalı ürünlerin yanı sıra, tekstil ve ziraî ürünlerde ticaretin diğer önemli unsurlarını oluşturmaktaydı. Sevâhili tüccarları, bu ürünleri iç ve dış pazarlara sunarak hem kendileri hem de yerel toplumlar için büyük kazançlar elde etmiştir.

Erken Abbâsî döneminde Doğu Afrika'da ticaret konusu olan ürünlerin geniş bir yelpazesi bulunmaktadır. Ticaretin bu çeşitliliği yerel üretimin dış taleple buluşmasını sağlamış ve bölgenin ekonomik yapısına dinamizm kazandırmıştır. Bununla birlikte köle ticareti, dönemin önemli ve tartışmalı bir ticari faaliyetidir. Doğu Afrika, bu ağın merkezlerinden biri olmuş; köle ticareti, bölgenin sosyoekonomik yapısını ciddi biçimde etkilemiştir.

Ticaretin ekonomik kazançların ötesinde sosyal ve kültürel sonuçları da olmuştur. Erken Abbâsî döneminde Doğu Afrika, farklı etnik gruplar, dinler ve kültürler arasında bir etkileşim alanı haline gelmiştir. Arap tüccarlarının bölgeye gelmesiyle birlikte İslam dini yayılmaya başlamış; bu durum, yerel halkın inanç ve yaşam biçiminde değişimlere yol açmıştır. Sevâhili kültürü Arap kültürüyle kaynaşarak yeni sosyal yapılar ve çok katmanlı kimliklere zemin hazırlamıştır. Bu kaynaşma, bölgenin kültürel çeşitliliğini arttırmış ve sosyal yapıyı zenginleştirmiştir.

Doğu Afrika'daki ticaret ağları, denizcilik teknolojisinin gelişmesi ve Arap tüccarların bölgeye yönelmesi ile birlikte genişlemiştir. İslam dini bu süreçte birleştirici bir unsur olarak öne

çıkmiş ve farklı kültürler arasında köprüler kurmuştur. Deniz taşımacılığı, bu dönemde özellikle gelişmiştir. Rüzgârı kullanarak okyanusları fetheden Arap gemileri, Hint Okyanusu boyunca ticaret yapma kabiliyeti kazanmışlardır. Bu gemilerle yapılan taşıma işlemleri hem hızlı hem de etkili bir şekilde gerçekleştirilmiş; bu durum, kıyı şehirlerinin önemini artırmıştır. Örneğin, Makdişu, Mombasa ve Kilve gibi limanlar deniz ulaşımında önemli merkezler haline gelmiştir.

Erken Abbâsî dönemi, Doğu Afrika'nın uluslararası ölçekte ekonomik olarak geliştiği bir dönemdir. Bölgede bulunan kaynakların etkin kullanımı, yerel varyasyonların ortaya çıkmasına ve ekonomik çeşitliliğin artmasına neden olmuştur. Tüccarlar ham maddelerin işlenmesini teşvik ederek yerel ekonominin sürdürülebilirliğine önemli ölçüde katkıda bulunmuşlardır. Ancak bu dönemin ekonomik yapısı bazı zorlukları da barındırmaktadır. Siyasi istikrarsızlık, deniz yollarının güvenliğini tehdit eden korsanlık faaliyetleri ve yerel çatışmalar ticareti doğrudan etkilemiştir. Özellikle deniz yolculuğuna ilişkin çekinceler, Arap kültüründe köklü bir yer tutmaktadır. Araplar, denizi, insanlara karşı merhametsiz bir çöl gibi betimleyerek onu korku ve tehdit unsuru olarak algılamışlardır. Kasırgalar, kayalıklar ve bulaşıcı hastalıklar gibi unsurlar, denizin tehlikelerini arttırmış ve bu durum, denizin öfkesiyle insanları uyaran ilahi bir alan olarak yorumlanmasına neden olmuştur. Hint Okyanusu ve Doğu Afrika gibi stratejik deniz yollarının birçok gemi için son durak haline gelmiş olması da bu algıyı desteklemektedir (Miguel, 1991: I/35). Tüm bu zorluklara rağmen insanlığın tarih boyunca aşmak için çaba gösterdiği en büyük mekânlardan biri de denizdir. Kara yollarının zorlu doğası; şehirler arası haraçlar, köprü geçiş ücretleri ve eşkıya saldırıları gibi tehditler nedeniyle deniz yolu, daha güvenilir ve pratik bir alternatif olarak tercih edilmiştir. Bu bağlamda deniz yolculuğu, sadece ekonomik değil, aynı zamanda siyasi ve sosyal özgürlük arayışının da bir aracı olmuştur. Tüccarlar, askerler ve diğer yolcular, kara yollarındaki tehlikeler karşısında denizin sunduğu görece özgürlük ve hareket kabiliyetinden faydalanmayı yeğlemişlerdir. Dağlarla ve geniş çöl alanlarıyla dolu bölgelerde kara yoluyla seyahat etmek yerine, su yollarında yol almak daha mantıklı bir seçim olarak belirginlik kazanmıştır (Freeman, 2003: 117). Tüccarlar, maruz kaldıkları tehditler karşısında farklı stratejiler geliştirerek iş yapma biçimlerini değiştirmek zorunda kalmışlardır. Bu durum, ekonomik sürdürülebilirlik açısından önemli bir etken olmuştur.

Erken Abbâsî dönemi, Doğu Afrika'nın uluslararası taşımacılık ve ticaret açısından önemli bir dönüşüm yaşadığı dönemdir. Ticaret yollarının gelişmesi, çeşitli ürünlerin uluslararası pazarlara sunulması ve kültürel etkileşimler bu dönemin temel özelliklerini oluşturmaktadır. Doğu Afrika, stratejik konumuyla ve zengin kaynaklarıyla sadece bölgesel değil, küresel ölçekte de ticaretin önemli bir oyuncusu olmuştur. Bu çalışma, söz konusu dönemde Doğu Afrika'daki uluslararası taşımacılık ve ticaretin temel dinamiklerini analiz ederek, dönemin tarihî ve sosyo-ekonomik arka planını ortaya koymayı hedeflemektedir. Bu bağlamda, dönemin siyasi yapısı, iktisadi hayatı ve ticaret ağına ilişkin temel unsurların anlaşılması elzemdir. Zira siyasi istikrar ve idari yapı, ekonomik faaliyetlerin biçimlenmesinde belirleyici bir rol oynamıştır. Bu nedenle, erken Abbâsî döneminin tarihî ve ekonomik bağlamına odaklanmak, çalışmanın derinliğini artıracaktır.

Abbâsîler, İslâm tarihinde önemli bir iktidar değişimi gerçekleştirerek 750 yılında Emevîler'in yönetimini devralmışlardır. Bu geçiş, sadece siyasi bir dönüşüm değil, aynı zamanda idari, askeri ve bilimsel alanlarda köklü reformları da beraberinde getirmiştir. Emevî yönetimine karşı oluşan hoşnutsuzluk, farklı toplumsal ve mezhebi grupların ortak bir zeminde buluşmasına zemin hazırlamıştır. Hz. Osman'ın şehit edilmesinden itibaren başlayan siyasî istikrarsızlık ve Emevîlerin yönetim anlayışına karşı duyulan tepki, Abbâsî hareketinin yükselişinde önemli rol oynamıştır. Muâviye b. Ebû Süfyân'ın Hz. Ali'nin halifeliğini tanımamasıyla başlayan iç savaşlar, Arap kabileleri arasındaki rekabeti derinleştirmiş, bu durum İslâm dünyasında siyasi bütünlüğü tehdit etmiştir. Halifelerin kendi taraftarlarına yönelik politikaları, merkezî idareden

uzaklaşmalarına sebep olmuş ve Abbâsî hareketinin önünü açmıştır. Böylelikle, daha kapsayıcı ve kurumsallaşmış bir yönetim anlayışı teşekkül etmiştir. (Ed-Dûrî, 2019: 151-156; Dûrî, 2020: 65-66; Lewis, 2011: 96-101; Zeydân, 2009: 140-142; Dineveri, 2017: 405-435; Yıldız, 1988: 31-35; Sırma, 2013: 25-29).

Abbâsîler, hilâfet makamını ele geçirmek amacıyla etkili bir stratejik yaklaşım benimseyerek dönemin genel durumundan yararlanmayı başarmışlardır. Hz. Peygamber'in amcası Abbas ve onun oğlu Abdullah'ın ilimle uğraşmaları ve siyasetten uzak durmaları, Abbâsîlerin dikkat çekici bir şekilde siyasi alandaki etkilerini artırmalarına olanak sağlamıştır. İmam Muhammed b. Ali'nin vefatının ardından onun oğlu İbrâhim'in liderliği, özellikle Ebû Müslim'in Horasan'daki etkinliği ile önemli bir ivme kazanmış ve Abbâsîler, bu süreçte güçlü bir siyasi varlık olarak öne çıkmayı başarmışlardır. Nasr ve ona bağlı Arap kabilelerinin Kumis şehrinde varlıklarını sürdürebilme çabaları, Halife II. Mervân'ın Irak Valisi Ebû Hâlid İbn Hübeyre'ye Horasan'a destek göndermesi talimatıyla destek bulmuş, ancak bu kuvvetler Nasr ile birleşmeden yenilgiye uğramıştır. Kahtabe ve oğlu Hasan, Kumis'i fethettikten sonra Rey ve Hemedan'ı kontrol altına almış, 749'un ilkbaharında İsfahan civarındaki muharebede Nasr'ın kaybı, Kahtabe'ye Irak'a açılan yolu sağlamıştır. Kahtabe'nin ölümü sonrası komutayı devralan Hasan, Kûfe'yi fethetme başarısını göstererek (Koca, 2002: 208-310), Abbâsîlerin yönetimi için Ebû Seleme el-Hallâl'ı göreve davet etmiştir. Horasanlıların Abbâsî lideri Ebû'l-Abbas'a biat etmeleriyle, Ebû'l-Abbas ilk hutbesinde Abbâsîler'in hâkimiyet hakkını kanıtlama çabalarına girişmiştir. Bu dönemde, Abbâsîler görünüşte Şiîlerle iş birliği yapmasına rağmen, iktidarı ele geçirdiklerinde bu gruba sırt çevirmişlerdir. Mervân'ın Suriye'deki direnişi, Abdullah b. Ali'nin zaferiyle sonuçlanmış ve Emevî hilâfeti tarihe karışırken, Emevîler'e mensup birçok kişi utanç verici biçimde katledilmiştir. Abbâsîler, hilâfeti ele geçirdiklerinde Emevîlerin mülk-devlet anlayışından farklı olarak dine dayalı bir devlet yapısını temsil eden gerçek halifelik idealinin simgesi haline gelmişlerdir. İlk olarak Irak'ı hilâfet merkezi olarak benimseyen Abbâsîler, bölgenin medeniyet ve ticaret merkezi haline gelen yeni bir şehir inşa ederek idareyi daha stratejik bir noktaya taşımışlardır. Ebû Müslim'in etkisi altında ilerleyen süreç devlet içerisinde önemli güç dengeleri oluşturmuş, ancak zamanla Bâbekîler gibi güçlü ailelerin iktidar mücadelesi, Arap ve İranlı unsurlar arasındaki anlaşmazlıkları derinleştirmiştir. Halife Me'mûn, Arap ve İranlı arasındaki çekişmenin etkisinde kalarak Türkleri ordusuna dâhil etmeyi tercih etmiştir. Bu durum, Abbâsî İmparatorluğu içindeki etnik denge açısından kritik bir adım teşkil etmiştir. Tüm bu gelişmeler halifeliğin geleceğini şekillendiren önemli siyasi dönüşümleri tetiklemiştir (Dûrî, 2020: 65-66; Lewis, 2011: 96-101; Saunders, 1965: 102; Zeydân, 2009: 140-142; Strange, 1895: 4; Yıldız, 1988: 31-35; Sırma, 2013: 25-29).

Özellikle 758-800 yılları arasında Hâricî Midrârîler, Rüstemîler, İdrîsîler ve Ağlebîler gibi devletlerin kuruluş süreci İslâm coğrafyasının dinamiklerini ve siyasi dengelerini köklü bir şekilde değiştirmiştir. IX. yüzyılın ortalarından itibaren Abbâsîler'in hâkimiyetinin Mısır'dan batıya geçememesi, bölgesel otoritelerin güçlenmesiyle sonuçlanarak Türk Tolunoğulları (868-905) ve İhşîdîler (935-969) gibi yeni güçlerin Mısır ve Suriye üzerindeki kontrolü ele geçirmesiyle önemli bir dönüşüm yaşanmıştır. Doğu eyaletlerinde de benzer bağımsızlık arayışları görülmekte olup, Horasan ve Mâverâünnehir'de Sâmânîler ve Tâhirîler Abbâsî Halifesi'ne tabi olsalar da büyük ölçüde kendi iradeleriyle hareket etmişlerdir. 867 yılında Sistan'da ortaya çıkan Saffârîler ise Bağdat Halifesi ile olan mücadeleleriyle dikkat çekmiş, bu çatışmalar birbirini izleyen dönemlerde şiddetini artırmıştır. 905 yılından itibaren Suriye ve el-Cezire'de Hamdânîler bağımsızlıklarını ilan ederek Abbâsî otoritesine karşı duruşlarını net bir şekilde ortaya koymuşlardır. Abbâsîler döneminde siyasi, ekonomik ve dini sebeplerle yaşanan çeşitli ayaklanmalar dönemin toplumsal yapısındaki huzursuzluğu sergilemektedir. Örneğin, 752 yılında Suriye'de Emevîler'in haklarının savunulmasına yönelik bir isyan söz konusu olmuş ancak

bu isyan kısa sürede bastırılmıştır. Ayrıca Şii gruplar, Abbâsîler'in hilâfete geçişi sonrası memnuniyetsizlik duyarak çeşitli ayaklanmalara katılmışlardır. Halife Mansûr'un 755 yılında Ebû Müslim'i ortadan kaldırmasının ardından İran'da patlak veren isyanlar milliyetçi duygular ve dini ideolojilerle beslenen toplumsal hareketler olarak ön plana çıkmıştır. Horasan'daki en tehlikeli isyanlardan biri olan Mukanna isyanı ise 789 yılına kadar sürüp sonunda bastırılabilmiştir. Tüm bu karışıklıklar isyanları bastırmakla görevli Dîvânü'z-zenâdîka adlı bir kurumun kurulmasına zemin hazırlamıştır. Abbâsîler devrinde yaşanan isyanlar arasında en dikkat çekici olanı Bâbek el-Hürremî liderliğinde gerçekleşen isyandır. Bu başkaldırı geniş coğrafi etkisini ve örgütlü yapısını koruması itibarıyla önemli bir yer tutmaktadır. 837 yılında Halife Mu'tasım'ın Türk asıllı komutanı Afşin tarafından yakalanıp idam edilmiştir. Diğer taraftan 869-883 yılları arasında meydana gelen Zenc isyanı (İbnül Esir, 1985: II/197) esas olarak iktisadi ve sosyal sebeplerle tetiklenmiştir. Basra bölgesinde zor şartlar altında çalışmak zorunda kalan Zenciler yaşam koşullarından duydukları rahatsızlıkla bir araya gelmişlerdir. Hz. Ali'nin soyundan geldiğini iddia eden Ali b. Muhammed önderliğindeki Zenciler altyapıları güçlendirmiş ve isyanlarını zamanla büyütürken Güney Irak ve Güneybatı İran'ın kritik bölgelerini ele geçirmişlerdir. Bu süreçte Bağdat'ın güvenliği tehdit altına alınmış ve uzun süren bir mücadele neticesinde isyan güçlükle bastırılabilmiştir (Dûrî, 2020: 306-326; Lewis, 2011: 107; Apak, 2013 :446-447; Yıldız, 1988: 35-36).

X. yüzyılın başlarında İslam dünyası sosyal ve siyasi buhranların etkisi altında önemli dönüşümler yaşamıştı. Zenci isyanının bastırılmasının ardından ortaya çıkan kaos ortamı, İsmâîlî fikirlerin hızlı bir şekilde yayılmasına olanak tanımış. Karmatîler olarak bilinen silahlı İsmâîlî grupların Suriye, Filistin ve el-Cezîre'de gerçekleştirdiği saldırılar dönem için büyük bir tehdit oluşturmuştu. Bahreyn bölgesinde Ahsâ merkezli bir güç olarak 20.000 silahlı kişinin varlığı bölgenin güvenliğini ciddi anlamda tehdit ederek Kûfe'yi hedef alan seferleriyle kaygı uyandırmıştı. 929 yılında Mekke'yi işgal etmeleri ve Hacerülesved'i Ahsâ'ya götürmeleri İslam dünyasında derin bir şok yarattı. Abbâsîler döneminde fetih seferlerinin azalması, yeni hanedanların refah sağlamaya yönelik politikalarıyla iç istikrarı güçlendirmeye çalıştıkları bir süreçte gerçekleşti. Ancak bu sükûnet dönemi, Bizans'a karşı düşmanca faaliyetlerin yeniden başlamasıyla kesintiye uğradı. Halife Mansûr döneminde gerçekleştirilen küçük çaplı akınlar bu dönemin Asya ve Avrupa'daki stratejik dengeleri üzerinde etkili olmuştu. Halife Hârûnürreşîd, sınır güvenliğini artırarak kaleleri onarıp güçlendirirken, Halife Me'mûn döneminde de Anadolu'da Müslüman nüfusunu artırmak amacıyla seferler düzenlendi. Abbâsîler'in Bizans'a karşı gerçekleştirdiği seferlerden en önemlisi Halife Mu'tasım tarafından 838 yılında gerçekleştirilen büyük bir orduyla Anadolu'ya yapılan akındır. Bu sefer, Amorion'un fethedilmesiyle Abbâsîler'in Bizans cephesindeki askeri harekâtlarının önemli bir başarısını temsil etmiştir. Ancak, IX. yüzyılın ortalarında Abbâsî hilâfetine zayıflaması ve yeni devletlerin ortaya çıkması siyasi mücadelelerin yön değiştirmesine sebep oldu. Hamdânîler'in lideri Seyfu'ddevle'nin gazâları bu dönemde stratejik öneme sahip oldu. Türkistan ve Hazar bölgesindeki sükûnet Akdeniz'e olan ilginin azalmasına yol açtı. Mısır ve Kuzey Afrika'da kurulan devletler bu bölgelerde uzun süreli bir hâkimiyet sağladı ve Ağlebîler, Sicilya'nın fethini gerçekleştirmeleriyle bu coğrafyada entelektüel bir canlılık oluşturdular. IX. yüzyılın başlarındaki Halife Hârûnürreşîd ile Frank Kralı Büyük Karl arasındaki dostane ilişkiler her iki tarafın stratejik çıkarları doğrultusunda gelişti ve karşılıklı elçi gönderimiyle desteklendi. Moğol istilası, İslam dünyasında büyük bir tehdit oluştururken 1258'de Bağdat'ın fethi İslam medeniyetinin en karanlık dönemlerinden birini simgeler. Abbâsîler, 750-1258 yılları arasında İslam tarihine damga vurarak medeniyetin en parlak dönemini yaşatmış, ancak Moğol istilasının getirdiği yıkım bu medeniyetin duraklama ve gerileme sürecini başlatmıştır (Halm, 2007: 44; Yıldız, 1988: 36-37).

Abbâsîler, VIII. yüzyıldan itibaren İslam dünyasında önemli bir siyasi ve kültürel güç haline gelerek Doğu ve Batı arasında bir köprü işlevi görmüştür. Abbâsî devleti, coğrafi konumu sayesinde doğudan batıya ve batıdan doğuya gelen ticari kervanların önemli bir buluşma noktası haline gelmiştir. Bu stratejik konum farklı kıtalardan ihraç ve ithal edilen ürünlerin küresel ticari merkezlere ulaşımında önemli bir rol oynamıştır. Abbâsîler, ticaretin gelişimini desteklemek amacıyla kuyular kazdırmış, yollar inşa etmiş ve kervanların dinlenip yiyecek bulabilecekleri hanlar inşa etmiştir. Ayrıca, deniz limanlarının güvenliğini sağlamak için korsanlarla mücadele yürütmüş ve deniz yolculuklarında ticari gemilere koruma sağlamak üzere deniz filoları tahsis etmiştir. Bu düzenlemeler, ticari faaliyetlerin sürekliliğini ve güvenliğini artırarak Abbâsîler'in ekonomik gücünü pekiştirmiştir (Eyüb, 1989: 645). Bu dönemde iktisadi hayat, geniş toprakların kontrol altında tutulması, farklı kültürlerin etkileşimi ve ticaretin gelişmesiyle şekillenmiştir. Abbâsî dönemi, ekonominin çeşitli alanlarında köklü değişiklikler ve yenilikler getirmiş, Abbâsîler'in iktidara gelmesinden sonra İslâm devletinin iktisadî yapısında önemli değişiklikler meydana gelmiştir. İlk Abbâsî halifeleri, ekonomik hayatın temel bileşeni olan tarımı geliştirmek amacıyla geniş çaplı sulama projelerine girişmiş, bu doğrultuda uzman mühendisleri ülkeye davet etmişlerdir. Tarım sektörü devlet gelirlerinin büyük bir kısmını sağladığı için ziraatın verimliliğini artırma yolunda her türlü çabayı göstermişlerdir. Örneğin, Halife Mu'tasım döneminde Sâmerâ şehri için Çin'den birçok su işleri mühendisi getirilmiş ve Merv'de sulama işlerinin yürütülmesi için ayrı bir divan kurulmuştur. Bu divan, büyük bir iş gücüne ve uzman ekipmanlara sahip olarak sulama çalışmalarını etkin bir biçimde yürütmüştür. Dolayısıyla, Abbâsîler'in bu alandaki çabaları sadece tarım üretkenliğini artırmakla kalmamış, aynı zamanda genel refahın yükselmesine de katkıda bulunmuştur. Ülkenin zengin yer altı kaynakları, tarihi boyunca ekonomik kalkınma ve ticaretin temelini oluşturmuştur. Halifeler, özellikle maden ocaklarının işletilmesine büyük önem vererek bu kaynakların etkin bir şekilde değerlendirilmesini sağlamışlardır. Gümüş, doğu eyaletlerinde özellikle Hindukuş bölgesinde geniş çapta çıkarılmakta olup, buradaki madenlerde yaklaşık 10.000 işçi çalışmaktadır. Altın ise batıdan, özellikle Sudan'dan tedarik edilmektedir. Fars ve Horasan bölgelerinde bakır, kurşun ve demir, Beyrut'ta ise zengin demir cevheri yatakları bulunmaktadır. Ayrıca, çeşitli yerlerde kıymetli taşların bulunması ve Basra Körfezi'nde yüksek miktarda inci elde edilmesi ülkenin maden zenginliğini daha da pekiştirmiştir. Bu durum, bölgenin tarihsel süreçte ekonomik gücünü artıran önemli faktörlerden biri olmuştur. Emevîler döneminden itibaren hızla gelişim gösteren dokumacılık sektörü dönemin en önemli endüstri kollarından biri olarak öne çıkmıştır. Hem iç tüketim hem de ihracat amacıyla geniş bir ürün yelpazesi sunan bu sektör elbiselik ve döşemelik kumaşlar, halılar, yatak takımları ve keten kumaşlar gibi çeşitli malzemeleri sahiptir. Önemli dokuma merkezleri arasında Feyyûm, Dimyat, Tinnis, Dâbık ve İskenderiye gibi bölgeler yer alırken, Fars'taki Kâzerûn şehri de dikkat çeken dokuma sanayisine ev sahipliği yapmıştır. Pamuk başlangıçta Hindistan'dan ithal edilse de zamanla Doğu İran'da yetiştirilmeye başlanmış ve Merv ile Nîşâbur pamuk endüstrisinin merkezleri haline gelmiştir. İpek üretimi ise Cürcân ve Sîstan eyaletlerinde yoğunlaşmıştı. Ayrıca, halı dokumacılığı genel olarak yaygınken, en kaliteli örneklerin Taberistan ve Azerbaycan'dan geldiği bilinmektedir. Gül suyu, cam, kâğıt, sabun, maden işletmeciliği ve silah sanayileri gibi diğer endüstri kolları da önemli bir yer tutmaktaydı. Özellikle Bağdat'ta 4000 cam ve 30.000 tuğla imalâthanesi bulunmaktaydı. Kûfe, Basra, Hîre ve Sâmerâ gibi merkezler de bu alanda dikkate değerdi. Abbâsîler döneminde Irak cam sanayisinin büyük bir gelişim göstermesi, Bağdat, Basra, Kadisiye ve Sâmerâ'nın sanayideki rolünü artırmıştır. Sarraflar yalnızca ziynet eşyası üretmekle kalmayıp, çeşitli içecek kadehleri, kavanozlar, vazolar, şamdanlar ve diğer eşya türlerini de imal etmişlerdir (Clot, 2007: 217; Hizmetli, 2021: 172; Yıldız, 1988: 46-48).

Demir ve çelik sanayisinin yanı sıra, Ortadoğu'nun birçok bölgesinde gelişmiş çeşitli zanaat ve endüstri dalları da dikkat çekmektedir. Musul, demir zincir, bıçak ve kama üretimiyle öne çıkarken; Harran'da laboratuvar ve rasathaneler için gerekli aletlerin üretimi yapılmaktaydı. Bağdat ve Basra ise deri işleme alanında lider konumdaydı. Iraklı marangozlar, halifelerin saraylarını süsleyen nadide eşyalarla ün kazanmışlardı. Dokuma sanayisinde, özellikle perde üretimi Vâsıt, Âmid ve Musul'da yoğunlaşırken; çadircılık, Basra merkezli olarak gelişen önemli bir endüstri kolu hâline gelmiştir. Sanayi kuruluşlarının bir kısmı devlet kontrolünde iken, diğerleri özel girişimler tarafından işletilmekteydi. Kâğıdın ilk üretimi MS 105 yılında Çin'de başlamış; 751 yılında Talas Savaşı'nda Çinli ustaların esir edilmesiyle birlikte İslâm dünyasında kâğıt üretimi hız kazanmıştır. 756 yılında Semerkand'da kurulan ilk kâğıt imalathanesiyle birlikte bu alan önem kazanmaya başlamış, 795'te Bağdat'ta ve daha sonra Mısır, Kuzey Afrika ve Endülüs'te birçok imalathane açılmıştır (Clot, 2007: 212-213). Avrupa ise kâğıt üretimine ancak XIII. yüzyıldan itibaren başlayabilmiş, bu süreçte kâğıt ihtiyacını büyük ölçüde Müslüman ülkelerden ithal etmiştir. Kültürel ve medenî seviyenin yükselmesi, milletlerarası ticaretin gelişimine önemli katkılar sağlamıştır. Başlangıçta ticaret, Yahudi, Hristiyan ve Mecûsî tüccarların kontrolünde iken, zamanla Müslüman tüccarlar bu alanda daha aktif hâle gelmiş ve dünya ticaretinde etkin rol oynamaya başlamışlardır. Abbâsî halifeleri, ticaretin önemini kavrayarak yalnızca yol güvenliğini sağlamakla kalmamış; aynı zamanda kervan yolları üzerine kuyular, hanlar ve kervansaraylar inşa ettirerek ticaretin gelişimine destek olmuşlardır. Bu çabalar sonucunda kara ve deniz ticareti büyük bir ivme kazanmış; Bağdat, Basra, Sîrâf, Kahire, İskenderiye, Kûfe ve Dîmaşk gibi şehirler önemli ticarî merkezler hâline gelmiştir. Basra, özellikle deniz ticaretindeki stratejik konumuyla öne çıkarken, Arap tüccarlar bu limandan hareketle Hindistan'ın önemli şehirlerine ulaşmışlardır. Çin ile deniz ticareti büyük ölçüde Çin gemileri aracılığıyla yürütülmüş, dünya eşya fiyatları belirlenirken Bağdat ve İskenderiye borsaları referans alınmıştır. Bağdat'ta her şehir halkı için özel pazar yerlerinin ayrılması, dönemin ticaret hacmini ve organizasyon düzeyini ortaya koymaktadır. Abbâsîler döneminde iç ve dış ticaretin gelişimi dikkat çekicidir. Müslüman tüccarlar, Basra, Übülle ve Kızıldeniz üzerindeki Aden limanları aracılığıyla Hindistan, Seylan ve Çin'e ticarî mallar taşımışlardır. Bu dönemde Hindistan ve Sind'den kâfur, öd ağacı, karanfil ve pamuklu kumaş, Serendib'den yakut ve elmas, Bizans'tan kürk, Çin'den öd ağacı, ipek ve misk gibi değerli ürünler ithal edilmiştir. Yemen'den itriyat, Fars'tan silah ve ziynet eşyaları da temin edilmiştir. Öte yandan, Müslüman tüccarlar buğday, arpa, pirinç, hurma, meyve, çiçek, şeker, cam, keten, yünlü ve ipekli kumaşlar, gül suyu, esans, zeytinyağı, tuz, ilaç ve demirden yapılmış aletleri ihraç etmişlerdir. İthal edilen malların bir kısmı Akdeniz limanları aracılığıyla Avrupa'ya sevk edilmiştir. Orta Asya'daki tüccarlar, nehir yolları üzerinden kuzeye işlenmiş mallar götürmüş ve bu bölgelerden ham madde ile kürk temin etmişlerdir. İskandinavya'daki Baltık sahillerinde bulunan çok sayıda İslâmî sikke, bu ticaretin yoğunluğunu gözler önüne sermektedir. Afrika'dan ise özellikle altın ve köle alımına yönelindiği kaynaklarda belirtilmektedir. (Eyüb, 1989: 646; Clot, 2007: 219; Heyd, 2000: 44; Mazaheri, 1972: 316, 334; Yıldız, 1988: 46-48).

Abbâsî Devleti, doğuda Hindistan ve Çin'e, güneyde Yemen ve Aden'e, batıda ise Fas'a kadar uzanan geniş coğrafi sahasıyla tarihsel olarak büyük bir güç ve etki alanı oluşturmuştur. Nüfus ve yüzölçümü bakımından sağladığı geniş olanaklar, dönemin ticarî faaliyetlerini yönlendirme açısından büyük avantajlar sunmuştur. Ticaret ağı, uzak batıda Endülüs ve Doğu Afrika'dan, kuzeyde Rusya ve Baltık havzasına; güneyde ise Hindistan, Çin ve Kore'ye kadar uzanmıştır. Hem deniz hem kara yollarında aktif olan Müslüman tüccarlar, bu stratejik güzergâhlarda ticaretin sürekliliğini sağlamış ve uluslararası ekonomide önemli bir rol oynamışlardır (Dûrî, 1991: 96-97; Eyüb, 1989: 646).

Abbâsîler döneminde, ticari hayatın temel dinamiklerinden biri olan tarımsal üretimde önemli gelişmeler yaşanmıştır. Zengin maden yataklarının etkin bir şekilde işletilmesiyle birlikte altın, bakır ve kalay gibi madenler Sudan, Fars ve Horasan bölgelerinden temin edilmiştir. Emeviler döneminde hızla gelişen dokumacılık sektörü; Abbâsîler dönemine gelindiğinde ise pamuk ve ipek gibi hammadde kaynaklarının Hindistan, Cürcan ve Sistan gibi yerlerden gelmesiyle daha da güçlenmiştir. İç ve dış ticaret özellikle Hindistan ve Çin ile gerçekleştirilen ticari faaliyetler sayesinde büyük bir ivme kazanmıştır. Müslüman tüccarların bu ürünleri Avrupa'ya ulaştırması, ticari ağların genişlemesine önemli katkılarda bulunmuştur. Bu süreçte Bağdat, tüm ticari faaliyetlerin merkezi haline gelmiş ve önemli bir pazar konumuna yükselmiştir. Abbâsî halifeleri döneminde fethedilen geniş coğrafya, kıtalar arası ticaretin merkezi bir yapı altında başarılı bir şekilde birleştirilmesine ve yönetilmesine olanak sağlamış; bu durum devletin hem siyasî hem de ekonomik anlamda büyümesine önemli katkılar sunmuştur. Bu dönemde, farklı kültürlerin ve ticaret yollarının kesişim noktası olarak öne çıkan İslam medeniyeti, stratejik konumu sayesinde ticaretin canlanmasına ortam hazırlamış; zenginlik ve refahın artmasına vesile olmuştur (Hizmetli, 2021:151).

Bölgedeki geniş su yolları, Bağdat'ın Basra Körfezi ile olan bağlantısını güçlendirmiş; bu sayede Müslüman denizciler Hint Okyanusu'nda seyrüsefer imkânı bulmuş ve dünya ticaretinde etkin bir rol oynamaya başlamışlardır. Bu dönemde Müslüman denizciler, Bağdat'taki büyük tüccarların depolarını Çin'den gelen ipekler, Hindistan'dan getirilen baharatlar ve aromatik maddelerle doldurmak amacıyla İran ve Habeş gemilerinin erişemediği Seylan Adası'nın ötesine kadar seyahat etmekteydiler. Bununla birlikte, Çin'in kâğıt ve ipeği, Hindistan'ın baharatları ve Java'nın değerli tahtaları Avrupa'ya taşınırken Müslüman tüccarlara önemli imtiyazlar tanınmıştı. Bazı ürünler, Basra Körfezi yerine Kızıldeniz güzergâhı üzerinden İslam âleminin batısına, oradan da Avrupa'ya ulaştırılıyordu (İbn Hurdâzbih, 1967: 308; Hizmetli, 2021: 154-155). Aynı güzergâhı takip eden Afrika mahsulleri, özellikle fildişi gibi değerli ürünler ise Habeşistan'ın Zeyla limanlarından yüklenmekteydi (Yıldırım, 2022: 197).

Müslümanlar, Bağdat'tan Mısır ve Afrika'ya, oradan da İslâm dünyasının batısı aracılığıyla Avrupa'ya mal taşıırken; Avrupa'dan gelen ürünleri de Hindistan, Çin, Rusya ve İskandinav ülkelerine ulaştırmaktaydılar. Özellikle Tang Hanedanı döneminde Çinliler, Hindistan'ın Malabar sahilleri rotasını takip ederek Basra Körfezi'ne ulaşmaktaydılar. Genellikle körfezin doğusundaki Sîrâf ve Kîş limanlarına demir atan bu gemiler, burada Basra, Umman ve diğer bölgelerden gelen malları yükleyerek Arabistan kıyılarını takip ediyor ve Malabar sahiline ulaşmak üzere denize açılıyorlardı. Bu bağlamda, İbn Hurdâzbih de bilgili ve deneyimli kişilerden aldığı bilgiler doğrultusunda seyyahlar için kapsamlı bir deniz yolu rehberi hazırlamıştır (İbn Hurdâzbih, 1967: 308; Hizmetli, 2021: 154-155).

Abbâsî Devleti, yalnızca ulaşım güvenliğini sağlamakla kalmamış; aynı zamanda kervan yolları üzerine inşa ettirdiği kuyular ve kervansaraylarla ticaretin gelişimini önemli ölçüde hızlandırmıştır. Bu yapılar, tüccarların seyahatlerini kolaylaştırmış; kara ve deniz ticaretinde kayda değer ilerlemelerin kaydedilmesine olanak tanımıştır. Sonuç olarak, bu dönemde tüm ticaret yolları Bağdat'a ulaşmış ve dünya eşya fiyatlarının belirlenmesinde Bağdat ile İskenderiye pazarları merkezi bir rol üstlenmiştir (Hizmetli, 2021: 155).

Ele aldığımız coğrafyanın hem geniş bir alanı kapsaması hem de yaklaşık yüz elli yıllık sınırlı bir zaman dilimi içerisinde değerlendirilmesi çalışmamız açısından çeşitli zorluklar doğurmuştur. Bu coğrafyada meydana gelen sosyal, ekonomik ve kültürel dinamikleri analiz ederken, insanlık tarihinin en temel faaliyetlerinden olan ticaret ve denizciliği esas alarak bunları toplumsal yaşamla ilişkilendirmek ve belli bir sistematik içinde sunmak oldukça karmaşık ve zorlu bir süreçti. Ancak, ticaret gibi canlı ve dinamik bir alanı ele almak, her yeni bilgiye ulaştığımızda yaşadığımız heyecan, bu zorlukları aşmamızda bizlere motivasyon sağlamıştır. Bu

doğrultuda, tarih boyunca deniz yolları üzerindeki ticaretin ve bu ticaretin şekillendirdiği kültürel ve toplumsal yaşamın, incelediğimiz coğrafyanın dinamikleri üzerindeki etkisini daha derinlikli bir biçimde kavrama imkânı bulduk.

Bu çalışma, bir giriş ve üç bölümden oluşmaktadır. **Giriş** bölümünde, erken Abbâsî döneminde Doğu Afrika'nın ticari ve iktisadî yapısı ile Abbâsîlerin siyasi durumu ele alınmıştır. **Birinci bölümde**, özellikle Doğu Afrika coğrafyasındaki Sudan, Eritre, Etiyopya, Cibuti, Komor Adaları, Mozambik, Madagaskar, Kenya, Tanzanya ve Somali gibi bölgelerin tarihsel önemi ortaya konmuş; İslâm ve ticaret ilişkisi bağlamında, erken Abbâsî dönemine ait ticari ve iktisadî yapı derinlemesine incelenmiştir. **İkinci bölümde**, söz konusu coğrafyanın zengin tarihine giriş yapılarak bu toprakların ticaret tarihindeki yeri ve önemi vurgulanmıştır. Geleneksel dünya ticaretinin durumu ile Doğu Afrika'ya bağlı ticaret yollarının önemi detaylı biçimde değerlendirilmiş; ticaretin doğuşu, temel özellikleri ve küresel ticaret merkezleri üzerinde durulmuştur. Ayrıca, Doğu Afrikalı denizcilerin karşılaştıkları tehlikeler, özgün deniz yolları ve ticaret mallarının yapısal özellikleri ele alınarak bu unsurların birbirleriyle olan etkileşimleri analiz edilmiştir. **Üçüncü bölüm**, Doğu Afrika'nın önemli liman şehirleri olan Makdişu, Kilve, Mombasa, Zengibar, Berbera ve Süfâle hakkında kapsamlı bilgiler sunmakta; bu şehirlerin ticari işlevselliği ve tarihsel gelişimi üzerinde durmaktadır. Ayrıca, bölgede denizciliğin gelişimi, gemi inşa teknikleri, kullanılan malzemeler ve çeşitli gemi türleriyle ilgili bilgiler de detaylı olarak sunulmuştur. Bu çalışma, Doğu Afrika'nın ticari geçmişi ve denizcilik faaliyetlerini anlamaya katkı sağlamayı hedeflemekte; bölgenin ekonomik tarihine yönelik ilgiyi artırmayı amaçlamaktadır.

1.1.DOĞU AFRİKA COĞRAFYASI VE TARİHSEL ÖNEMİ

1.1.1. Sudan

Arapça da “siyahların ülkesi”¹ anlamına gelen “Biladü's-Sûdân”, 8 ila 16 derece kuzey enlemleri arasında yer alan geniş bir coğrafi bölgeyi tanımlamaktadır (Özey, 2016: 176). Mes'ûdî, bu bölgeyi siyahî halkların yerleşim alanı olarak tanımlarken (Mes'ûdî, 2020: 90), Makdisî, Sudan'ı güneyden Mısır'a komşu bir bölge olarak tasvir etmiştir. Genellikle kurak ve seyrek nüfuslu olan bu alanlar, coğrafi olarak oldukça geniş bir alana yayılmıştır. Bu sebeple ulaşım açısından ciddi zorluklar yaşanabilmektedir. Sudan, farklı coğrafi ve kültürel özelliklere sahip alt bölgelere ayrılmış olup, özellikle dağlık kesimlerde Müslüman kültürünün etkisiyle çeşitli meyve türlerinin yetiştirildiği görülmektedir. Makdisî, Sudan halkının alışverişlerinde altın ve gümüş gibi kıymetli madenleri kullanmadıklarını ifade etmektedir (Makdisî, 2022: 186; İdrîsî, 1989: II/584). Dîneverî, el-Ahbâr et-Tivâl adlı eserinde Sudanlıları çıplak ve yalınayak gezen, büyük ormanlarda dolaşarak meyve toplayıp yiyen, kuraklık dönemlerinde ise zaman zaman yamyamlığa başvuran insanlar olarak tanımlamıştır (Dineveri, 2007: 82).

Afrika'nın en büyük yüzölçümüne sahip ülkesi olan Sudan, stratejik konumu itibarıyla doğuda Kızıldeniz ve Etiyopya, güneyde Kenya, Kongo Demokratik Cumhuriyeti ve Uganda, güneybatıda Orta Afrika Cumhuriyeti, batıda Çad, kuzeybatıda Libya ve kuzeyde Mısır ile komşudur. Başkenti Hartum'dur. Ülke, 300–600 metre arasında değişen geniş düzlüklerden oluşmakta olup, en yüksek noktası güneydeki Kinyeti Dağı'dır. Nil Nehri, Ekvator bölgesinde

¹ Mes'ûdî, Siyahların ülke (Sudan) insanı ve coğrafyası ile ilgili, Dünya'nın güney çeyreğinde yaşayan Siyahiler ve Habeşliler, Ekvator'un tam altında, yüksek sıcaklık ve düşük nem seviyeleri gibi belirgin iklim özelliklerine maruz kalmaktadır. Bu koşullar, onların deri renginin koyulaşmasına, gözlerinin kırmızılaşmasına ve doğal içgüdülerinin daha belirgin hale gelmesine yol açmıştır. Aşırı sıcaklık, aynı zamanda anne rahmindeki çevresel etkileri de içererek bireylerin fiziksel özelliklerini şekillendirmekte, saç yapısını kıvrıkcık hale getirmektedir (Mes'ûdî, 2020: 47; İbn Rüsteh, 2017: 120-121).

doğup kuzeye doğru akarak Mısır ve Etiyopya topraklarından geçer, Süveyş Körfezi ve Dimyat üzerinden Akdeniz'e ulaşır. Nil'in güneyinde Zengibar yer almakta, nehir batıya doğru akarak Gur bölgesine kadar ulaşmaktadır. Nehir seviyesi yükseldiğinde diğer su kaynaklarında azalma gözlemlenmektedir. Nehrin kuzeyinde çöl alanları yer alır. Bu çölün doğusu Nûbe Çölü, batısı ise Libya Çölü'nün bir uzantısıdır. Yıllık ortalama sıcaklık 26-30 derecedir. Yıllık yağış miktarı ülkenin kuzey ve güneyinde farklı olup 75-1500 milimetre arasında değişkenlik göstermektedir. Düzensiz bir yağış rejimi olmasından dolayı ülkenin büyük bir kısmı susuzlukla mücadele etmektedir. Kuzeyde çöl bitkileri ağırlıkta iken, güney bölgelerde tropikal bitki örtüsü görülmektedir. Güney kısımdaki tropikal orman varlığı odun, kereste üretiminin artmasına ve ülke ekonomisine katkı sağlamasına neden olmuştur. Ülke zengin doğal kaynaklara sahiptir. Tarımdan ziyade hayvancılık daha gelişmiştir. Sudan'ın ihraç ürünleri arasında sorgum (darı), pamuk, Arap zamkı, susam, yer fıstığı ve hayvan ürünleri bulunmaktadır. Ülke, yer altı zenginlikleri açısından da oldukça bereketlidir. Demir, bakır, çinko, krom, tungsten, gümüş ve altın gibi değerli madenler Sudan'ın ekonomik potansiyelini artıran önemli kaynaklar arasında yer almaktadır (Khogali, 1988: 7; Oppong, 2010: 62; Kazvini, 2024: 101; Avcı, 1997:458-459).

En eski çağlardan itibaren Sudan ile Akdeniz Afrika'sı arasında ilişkilerin varlığından söz edebiliriz. Eski Mısırlılar bu bölgeye zenci temini ve ticaret yapmak için defalarca gelmişlerdir. Sudan önemli miktarda köle ihraç eden bölge olarak da öne çıkmaktadır (Nasır-ı Hüsrev, 1967: 61; Mazaheri, 1972: 345; Hourani, 2013: 145). Fenike bölgesinden özellikle Kartaca'dan gelen kervanlar Sudan'dan altın, fildişi (Mazaheri, 1972: 345; Heyd, 2000: 41) ve köle karşılığında bakır, dokuma ve züccaciye eşyaları vermişlerdir (M. Delafosse, 1997: 772; Yıldız, 1988: 46-48; Hizmetli, 2021: 151). Tüccarlar Batı Afrika'dan tuz karşılığında da altın ticareti yapmışlardır (Grove, 1993: 90). Klasik İslam tarihi kaynakları, Sudan'daki el-Allaki Vadisi'nin zengin madenleri hakkında değerli bilgiler sunmaktadır. Bu kaynaklar bölgedeki gümüş, bakır ve demir yataklarının varlığını kaydederek el-Allaki Vadisi'nin tarihsel ekonomik önemini ve jeolojik zenginliğini vurgulamaktadır (Yakubi, 2001: 150-151; İbn Havkal, 1938: 162; Utku, 2017: 336). Yünleri boyamakta kullanılan doğal bileşenler Sudan'ın Çad Gölü çevresindeki bölgelerden elde edilmektedir. Bu alanlarda üretilen şaplar geleneksel yöntemlerle develere yüklenerek Mısır ve Mağrib gibi pazarlara ihraç edilmektedir (Bakır, 2000: 820; Mez, 2014: 495). VI. yüzyılda Aksum Krallığının, Kızıldeniz'i aşarak Sebe bölgesini (günümüz Yemen'i) sınırlarına katacak kadar güçlenmesiyle Sudan'a yakın bölgede Aksum Krallığı ticaretin merkezi haline gelmiştir. VII. yüzyılda İslam'ın Doğu ve Kuzey Afrika'ya hızla yayılması, Aksum'un stratejik ticaret konumunu daha da zayıflatarak Hint Okyanusu² ile Doğu Akdeniz arasındaki ticaretin büyük bir kısmının artık Kızıldeniz yerine Basra Körfezi üzerinden gerçekleştirilmesine yol açmıştır. Bu değişim, Aksum'un tarihi ticari bağlantılarının sarsılmasına neden olmuş ve bölgedeki ekonomik dinamikleri etkilemiştir (Shillington, 2012: 79). Bölgenin Araplar tarafından ele geçirilmesi ve

² Hint Okyanusu olarak adlandırılan ve geniş olan bu denizde ticaret gemileri, Habeşistan'dan Burtiyye'ye kadar seferler düzenlemektedir. Bir zamanlar gelişmiş bir yerleşim yeri olan Kanarya Adaları, bu okyanusun güneybatısında konumlanmaktadır. Okyanusun güneyinde, sekiz yüz yerleşim yerinden oluşan Sind ve Hint şehirleri yer alırken, kuzeyinde ise dört bin iki yüz şehirden oluşan bir bölge bulunmaktadır. Gemilerin okyanusta bin dört yüz mil boyunca yol alabildiği ve en geniş noktasının iki bin mile ulaştığı belirtilmektedir. Ayrıca, okyanusun bir ucunun Fars Denizi'ne kadar uzandığı ve içinde bin üç yüz adanın bulunduğu ifade edilmektedir (Kazvini, 2024: 89). Hint Okyanusu'nun geniş alanlarının deniz tabanı, dar ve tehlikeli yapısıyla bilinir. Bu durum, seyrek derinlik bilgisi ve karmaşık akıntılarla birleştiğinde, deniz ulaşımı için önemli riskler oluşturur ve gemilerin batmasına neden olabilir. Bu nedenle, Hint Okyanusu tarih boyunca zorlu bir deniz olarak kabul görmüş ve sadece yerel koşulları ve güvenli rotaları iyi bilen tecrübeli tüccarlar tarafından güvenle geçilebilmiştir (İdrisi, 1989: I/10).

İslamlaşmasından sonra VII. yüzyılın sonlarından itibaren Mısır, Ifrikiye ve Mağrib müslümanları Sudan'a gelip gitmeye devam etmişlerdir. Sudanlılardan bahseden ilk Arap müelliflere göre müslümanlar bu bölgede dini propaganda yapmayıp sadece ticari işlerle uğraşmaktaydılar (M. Delafosse, 1997: 772; Yıldız, 1988: 46-48; Hizmetli, 2021: 151). İslam'ın deniz ticaret yolları üzerinden yayılması özellikle Batı Afrika ve Sudan'da derin etkiler bırakmıştır. Hindistan ve Doğu Asya'da genellikle sahil şeritleriyle sınırlı kalan bu süreç Zengibar³, Madagaskar, Habeşistan ve Sudan gibi bölgelerde daha yoğun bir şekilde gerçekleşmiştir (Planhol, 1989: 337-338).

İbn Rüsteh, Hint Okyanusu'nun Habeşistan'dan Hindistan sınırına kadar uzanan bölgesine dair önemli bilgiler sunmaktadır. Özellikle bu denizde seyahat eden denizcilerin Aden⁴ limanından hareket ettikten sonra ilk duraklarının Sudan sınırındaki Berberi adası olduğunu belirtmiştir. Berberi adasında, Zenci topluluklarının yaşadığına dair vurgusu bölgenin etnik ve kültürel yapısını anlamak açısından kıymetli bir bakış açısı sunmaktadır (İbn Rüsteh, 2017: 103-107). Arapça "sûd" kelimesinin çoğulu olan Sudan sözlükte "siyah" anlamına gelir. Müslüman coğrafyacılar, VIII. yüzyıldan itibaren Afrika'nın Atlas Okyanusu kıyısındaki Senegal ve Gambia ile doğuda Habeşistan'ın batı sınırına kadar uzanan Büyük Sahra'nın güneyinde kalan geniş alanı "Bilâdüssûdân" olarak tanımlamışlardır. Bu bölge, Afrika iç bölgelerine olan yakınlığı, Nil Nehri boyunca kuzey ve güney yönündeki stratejik konumu, ayrıca Kızıldeniz sahil limanları ile Sûdân'ın tarihi önemini sürekli kılmaktadır. Eski dönemlerde Nubia olarak bilinen Kuzey Sudan kesiminde yaşayan ilk kişiler zenci topluluklardır. VI. yüzyıldan itibaren bölgede yaşayan Nûbeliler, Hristiyanlığı benimsemişlerdir. İslam'ın ilk dönemlerinde bu coğrafyada Makarra ve Alve isminde iki Hristiyan devlet bulunmaktaydı. Mısır'ın fethinden sonra Müslümanlar Nûbe topraklarını ele geçirmeye çalışmıştır. Mısır valisi Amr b. Âs Nûbeliler üzerine Ukbe b. Nâfi'yi göndermiş ancak büyük bir savunma ile karşılaşmıştır. Bu olaydan on yıl sonra Mısır valisi Abdullah b. Sa'd b Ebû Serh, Nûbe'ye girerek bugünkü Dongola bölgesine kadar ilerlemiştir. Burada Makarra krallığı ile imzalanan ticari ilişkileri baz alan antlaşma imzalanmıştır. Antlaşma maddesinde Dongola bölgesinde bir mescit inşa edildiği ve bu bölgedekilere ibadetleri konusunda karışılmaması gerektiği belirtilmiştir. Bu maddeden bu bölgede çok az Müslümanın yaşadığı anlaşılmaktadır. Antlaşmada Müslümanlar Makarra ülkesinde serbest ticaret yapma hakkı elde etmiş ve Müslümanların bu bölgeye girişleri kolaylaşmıştır. Hişâm b. Abdülmelik döneminde, Müslüman toplulukların bu coğrafyaya yaptığı göçler, İslamlaşma sürecinin başlangıcını teşkil etmiştir. Emevi ve Abbâsîler dönemlerinde Nûbe bölgesinde İslamlaşma süreci, başlangıçta sınırlı bir hızda ilerlemiştir. Ancak, Arap kabilelerinin bu bölgeye gerçekleştirdiği göçler ve kurduğu

³ Kazvini, eserinde Zengibar'ı geniş bir vilayet olarak tanımlamakta ve burada önemli şehirlerin bulunduğunu belirtmektedir. Coğrafi konum olarak Fars Denizi kıyısında yer aldığını ifade eden Kazvini, bölge halkını ise "bozguncu, ahmak ve cahil" olarak nitelendirmesi dikkat çekicidir. Tanzania açıklarında konumlanan Doğu Afrika kıyılarında yer alan Zanzibar Takımadaları, başlıca Unguja (Zengibar) ve Pemba adaları ile çevredeki daha küçük adalardan müteşekkildir. Bu stratejik coğrafi konum, takımadaların tarih boyunca önemli bir ticaret merkezi ve kültürel kavşak noktası olmasında büyük rol oynamıştır. (Kazvini, 2024: 216; Kavas, 2013: 262).

⁴ Aden, Umman Denizi'ne komşu bir denizdir ve deniz tabanında derin çukurların varlığı, denizcilik açısından önemli riskler taşır. Bölgedeki zorlu ve sarp kıyı dağları, seyir halindeki gemiler için ciddi bir tehlike oluştururken, Fars (Basra) Körfezi'nde sıklıkla rastlanan belirgin ufuk çizgisinin bu denizde bulunmaması, navigasyonu daha da zorlaştırmaktadır (Kazvini, 2024: 89). Aden, stratejik konumu sayesinde önemli bir ticaret merkeziydi. İki denizin kesişim noktasında yer alması, onu Sind, Hint ve Hindistan gemileri için cazip bir liman haline getirmiştir. Demir, misk, öd ağacı, karanfil, karabiber, Hindistan cevizi, tarçın, abanoz, kafur, ceviz, dokuma kumaşlar, fildişi ve bambu gibi çeşitli mallar Aden'de toplanır ve buradan diğer ülkelere sevk edilerek bölgedeki ticari akışın canlanmasına katkıda bulunmuştur (İdrisi, 1989: I/54).

ticari ilişkiler sayesinde İslam'ın benimsenmesi ve yayılması önemli ölçüde hızlanmıştır (Kavanaugh, 2008: 22; Kavas, 2019: 459-460; Özey, 2016: 178).

1.1.2. Eritre

Doğu Afrika'da, kuzeydoğuda Kızıldeniz'e kıyısı olan Eritre, kuzeyde Sudan, güneydoğuda Cibuti ve güneyde Etiyopya ile çevrilidir. Kıyı boyunca uzanan dağlık bölgeler, iç kesimlerde yüksek platosu ve verimli tarım alanları ile dikkat çeker. Bu coğrafi yapısı nedeniyle tarih boyunca önemli ticaret yollarının kavşağında yer almış, özellikle Kızıldeniz üzerinden yürütülen uluslararası ticaret faaliyetlerinde önemli bir rol üstlenmiştir. Ülkenin adı Yunanca "Erythra Thalassa" kelimesinden türetilmiştir ve bu "Kızıldeniz" anlamına gelmektedir. Eritre'nin toprakları, Kasar Burnu'ndan Babü'l-Mendep Boğazı'ndaki Dumeira Burnu'na kadar uzanan yaklaşık 950 kilometrelik bir yüzeyi kapsamaktadır. Ülkenin Kızıldeniz bölümünde bulunan Dahlak adaları da Eritre'ye aittir. Doğu ovasının genişliği 16 ila 80 kilometre arasında değişirken, batı bölgesi yumuşak eğimi olan bir plato ile akarsu vadileriyle şekillenmiştir (Longrigh, 1945: 11; Özey, 2016: 360).

Eritre'nin başkenti Asmara olup en önemli liman şehirleri Kızıldeniz kıyısında bulunan Assab ve Masavva'dır⁵. Assab ülkenin önemli ithalat ve ihracat merkezleri arasındadır. Masavva ise en önemli ticaret limanıdır. Ülkenin tarihi Etiyopya, Sudan ve Güney Arabistan tarihi ile doğrudan ilişkilidir. Güney Arabistan'dan gelen göçmenler Kızıldeniz'in batı kıyısına daha sonra ise iç kesimlerine doğru giderek Aksum devletini kurmuşlardır. Bu ülke Etiyopya'nın denize çıkan tek çıkış noktasıdır. Bundan dolayı dış dünya ile ticari ve kültürel ilişkilerde Eritre önemli bir rol oynamaktadır (Dursun, 1995: 303; Özey, 2016: 360).

Antik dönemden itibaren Eritre toprakları, Habeşistan Krallığı'nın (Aksum) hâkimiyet alanında yer almakta olup, bu krallık MÖ I. yüzyıldan MS VII. yüzyıla kadar bölgenin en etkili siyasi gücü olmuştur. Aksum Krallığı, Eritre üzerinden Kızıldeniz'e açılmış, bu sayede Akdeniz ile Hint Okyanusu arasında gerçekleşen ticarete aracılık rolü üstlenmiştir. Bu ticari bağlantılar sayesinde Eritre, Roma, Bizans, Pers ve Hint uygarlıklarıyla kültürel ve ekonomik etkileşim içinde olmuştur (Pankhurst, 1997: 56; Trimmingham, 1952: 22). Coğrafyacılar, Eritre'nin sahil kesimlerini "Bahrü'l-Berber" (Berberî Denizi) ve sahil şeridini "Bilâdü'l-Berber" olarak adlandırmışlardır. Bu bölgede yer alan Masavva ve Sevakim limanları, İslam'ın ilk dönemlerinden itibaren Arap denizcileri ve tüccarları tarafından yoğun olarak kullanılmıştır. Özellikle Masavva Limanı, erken dönem Müslümanlarının Hicaz'dan Habeşistan'a hicretleri sırasında önemli bir geçiş noktası olmuştur. Bu nedenle bölge hem coğrafi konumu hem de sahip olduğu limanlar sayesinde ticaret, göç ve dini etkileşimler açısından stratejik bir merkez konumundadır (İbn Sa'd, 1996: IV/165–166; İbn Hişâm, 1990: I/266–267). Makdisî ve İbn Havkal gibi İslam coğrafyacıları, Eritre kıyılarında yaşayan halkların ticaretle uğraştıklarını, büyük oranda balıkçılık, inci ve deve ticaretinden geçindiklerini belirtmektedir (Makdisî, 2022: 164–165; İbn Havkal, 1938: 32–33). Bölgede yetiştirilen hurma, mısır ve çeşitli tahıl ürünleri, kıyı kentlerinin ihtiyaçlarını karşılamaktadır. Ayrıca Eritre hinterlandında yer alan dağlık alanlarda sığır ve küçükbaş hayvancılık yapılmaktadır. Bu ekonomik faaliyetler, kıyı ve iç bölgeler arasında mal değişimini teşvik etmiş ve liman kentlerinin gelişmesini sağlamıştır.

⁵ Masavva, Eritre'nin en büyük liman şehridir. Batı kaynaklarında Massavva veya Mitsiwa, klasik Arap kaynaklarında Badi olarak geçmektedir. M.Ö. II. binyılda Mısır'dan Kızıldeniz'e giden gemiler buraya uğramış, bazı tacir ve seyyahlarda bölgeyi ziyaret etmiştir. İslamiyet'in ilk zamanlarında Masavva bir sürgün yeri idi. Hz. Ömer içki içen Ebu Mihcen es-Sekafi'yi bu adaya sürgün ederek cezalandırmıştır. 750 yılında Bece kabilelerinin eline geçen Masavva X. yüzyılda Habeşistan'a bağlıydı. Masavva zengin maden yataklarından dolayı altın ticaretinin yapıldığı önemli bir liman haline gelmiştir Bkz. (Avcı, 2003: 73).

Eritre'nin Kızıldeniz'e açılması, sadece ekonomik değil, aynı zamanda kültürel ve dini etkileşimi de beraberinde getirmiştir. İslam'ın ilk asırlarından itibaren Arap tüccarlarının ve misyonerlerin bölgeye yerleşmesiyle birlikte İslami etkiler kıyı kesimlerinde hissedilmeye başlanmıştır. Bununla birlikte, Eritre iç bölgelerinde Hristiyan Habeş kültürünün varlığı sürmüştür ve bu iki dini yapı uzun süre bir arada varlık göstermiştir (Trimingham, 1952: 45; Pankhurst, 1997: 91–92). Ayrıca Eritre kıyılarından Aden Körfezi'ne uzanan deniz yolu, Hint Okyanusu ticaret ağının önemli bir parçası olmuş ve Basra, Sind, Gujarat ve Yemen limanlarıyla yoğun ticari ilişkiler kurulmasına olanak tanımıştır. Bu etkileşim, sadece ekonomik değil, aynı zamanda teknolojik ve kültürel aktarımı da mümkün kılmıştır. X. yüzyıl itibarıyla bölgedeki liman kentleri, Doğu Afrika kıyı şeridinde Müslümanların kontrolünde gelişen Sevahili şehir kültürünün de habercisi olmuştur (Horton, 1996: 55; Chami, 2002: 163).

1.1.3. Etiyopya

Etiyopya, tarihsel olarak Habeşistan olarak bilinen bir ülkedir. Doğuda Somali, kuzeyde Cibuti ve Eritre, batıda Sudan, güneyde ise Somali ve Kenya ile komşudur. Başkenti Addis Ababa olan Etiyopya, adını eski Yunanca "aethiops" kelimesinden almakta olup, bu kelime "siyah derili insan" anlamına gelmektedir. Coğrafi yapısı, dağlık alanlar ve geniş platolarla şekillenmiştir. Ülkeyi kuzey-güney doğrultusunda bölen Rift Vadisi, batısında yüksek dağlar ve yassı tepelerle kaplı merkezi platoya ev sahipliği etmektedir. Bu platoda 4543 metre yüksekliğindeki Daşan Dağları bölgenin en dikkat çekici zirvelerinden biridir. Nüfus açısından en yoğun bölgelerden biri olan bu alan, aynı zamanda 2400-3200 metre yükseklikte daha ılıman bir iklimle sahipken, 1800 metre altında subekvatorial iklimin hâkim olduğu daha sıcak bölgelere ev sahipliği yapmaktadır. Urgoma Dağları ise Rift Vadisi'nin doğu kısmında 5340 metre yüksekliğiyle dikkat çeken bir diğer önemli coğrafi özelliktir. Yağış ortalaması bölgeden bölgeye farklılık göstermekle beraber güneybatıda 2500 mm olup bu durum kuzeydoğuda 50 mm'ye kadar düşmektedir. Ülkenin akarsuları Şebeli, Mavi, Nil ve Omo'dur. Ülkenin en önemli gölü Tana gölü olup Zivay, Şala ve Avasa da önemli gölleri arasındadır (Crane-Feinberg, 1989: 3,11; Kazvini, 2024: 172; Dursun, 1995: 364-365; Özey, 2016: 364).

Günümüzdeki bilgiler ışığında, Etiyopya Krallığı'nın kökeni Arabistan'ın Sami kabilelerine dayanmaktadır. Ülkeye en yoğun göç, Yemen'in Sahartan bölgesinden, özellikle Hubeyş Vadisi'nden gerçekleşmiştir. Habeşistan topraklarında, ülkeye ismini veren *Habashat* kabilesi başta olmak üzere Sahartan, Makedan ve Akkele Guzai gibi güney Arap yerleşimlerinin varlığı, bu göçlerin etkisini yansıtan önemli bir göstergedir. Etiyopya'ya gelen bu kabileler, Aksum Krallığı'nı kurmuştur. Kesin verilere göre Etiyopya Krallığı'nın kökeni, Arabistan'dan gelen Sami Sabeîlere dayanmaktadır. VII. yüzyılda, Yemen'in Sahartan eyaletinden yoğun göç yaşanmıştır. Arabistanlı göçmenler, Eritre Platosu ve kuzey Tigre bölgesinde etkinliklerini artırarak Aksum Krallığı'nı inşa etmişlerdir (Öztürk, 1995: 491-493; Özey, 2016: 365).

Özellikle M.S. I. yüzyıldan itibaren 400 yıl boyunca Aksum Krallığı'nın öncülüğünde Etiyopya'da hüküm süren güç, Habeşistan'ın geniş bölgelerini kontrol altına almanın yanı sıra zaman zaman Yemen'e kadar uzanarak yerel ürünlere dayalı geniş bir ticaret ağı kurmuştur. Aksum ve Adulis gibi Doğu Afrika limanları, transit ticaret açısından önem kazanmış ve bölgenin ekonomik rolünü pekiştirmiştir (Curtin, 2021: 133). Bu Arabistanlı göçmenler zamanla Kızıldeniz limanlarına hâkim olmuşlardır. Milattan sonra Etiyopyalılar, Güney Arabistan halkları üzerinde egemenlik kurarak ticaret yollarını güvence altına almak amacıyla Bâbülmendep Boğazı'na hâkim olmuşlardır. Hz. Peygamber döneminde İslam denizciliği açısından büyük gelişmeler

yaşanmasa da deniz kullanımına dair sınırlı örnekler bulunmaktadır (Öztürk, 1995: 491-493; Özey, 2016: 365). Müslümanların deniz ulaşımına dair kaydedilen ilk olay, Miladi 615 yılına tarihlenmektedir. Rivayetlere göre Habeşistan'a hicret etmek amacıyla Mekke'den gizlice ayrılan bir grup, Kızıldeniz kıyısındaki Şuaybe Limanı'na ulaşmış; Hz. Osman ve eşi Hz. Rukiyye'nin de aralarında bulunduğu 11 erkek ve 4 kadından oluşan ilk muhacir kafilesi burada toplanarak Kızıldeniz üzerinden Habeşistan sahillerine ulaşmıştır (İbn Kesîr, 1994: III/66). Bu olay, erken İslam toplumunun deniz ulaşımını kullanmasına dair ilk somut örneklerden biridir (Hamidullah, 2003: I/293; Yıldırım, 2022: 468-469).

İslamiyet'in Etiyopya'da VII. yüzyıldan itibaren yayılmaya başlaması, korsanlık faaliyetleriyle iç içe geçmiş bir dönemle örtüşmektedir. Bu süreçte Habeşli korsanların kıyılardaki etkinliğinin artması, Hz. Peygamber ve Hz. Ömer'in deniz kuvvetleri gönderme çabalarına rağmen başarı sağlanamamasına yol açmıştır. Müslümanların Miladi 675 yılında Sudan ve Nübe'yi ele geçirmesi, korsanların Kızıldeniz'de güçlenmelerine zemin hazırlamış; 702 yılında ise Cidde'yi yağmalamalarıyla sonuçlanmıştır. Bu korsanlık faaliyetleri, Abbâsî Halifesi Ebû Cafer el-Mansûr'un gönderdiği orduyla sona erdirilmiştir. Ayrıca, kuzeyde yaşayan Bece kabilelerinin Müslümanlarla anlaşma yaparak Emevî Halifesi Hişâm b. Abdülmelik döneminde Aksum'a kadar nüfuz etmeleri, bölgedeki siyasi dengeleri etkilemiştir. Bece hâkimiyeti ve İslamiyet'in sahil bölgelerine giriş süreci devam ederken, güney vadilerinde Etiyopya Krallığı'nın etkisi sürmüştür. Ancak X. yüzyıl başlarından itibaren Etiyopya Krallığı kıyılarda yeniden hâkimiyet kurmaya başlamış, fakat bu durum geçici olmuş; kuzeyde yeni bir krallık kurulmuş ve güneyde yerli kabileler isyan etmeye başlamıştır. IX. ve X. yüzyıllarda İslamiyet'in bölgede yayılmasıyla birlikte Etiyopya Krallığı iyice zayıflamıştır (Öztürk, 1995: 491-493; Özey, 2016: 365).

Güneydoğu Arabistan ile Etiyopya'nın bazı bölgeleri, tarih boyunca dünyanın önemli buhur üretim merkezleri olmuştur (Makdisî, 2022: 97). Etiyopya, özellikle Mısır'a ihraç edilen altın gibi değerli metallerin yanı sıra aromatik bitkiler, mür ve egzotik hayvan ticaretine katılmıştır (Lewis, 2000: 223). Yunanlı tarihçi Herodot, Güney Mısır ve Kuzey Sudan'da zengin altın yataklarının bulunduğunu ve bu yatakların Etiyopya'ya kadar uzandığını belirtmiştir (Herodot, 2004: 185). Fildişi, özellikle Sudan ve Etiyopya bölgelerinde bolca bulunmakta olup, tarihsel süreçte uzun mesafe ticaretinin önemli bir parçası olmuştur (Mazaheri, 1972: 345; Heyd, 2000: 41; Shillington, 2012: 114). Habeşistan'ın Zeyla Limanı'ndan bu değerli Afrika mahsulleri ihraç edilerek diğer bölgelere gönderilmekteydi (Hizmetli, 2021: 154-155). Ayrıca Ukaz Panayırı, Arabistan'ın iç kesimlerinden gelen ticaret yollarının kesişim noktası olarak, Fil Vakası sonrası Mekke'nin kazandığı prestijle daha da önemli bir konuma ulaşmıştır. Bu panayır, Yemen'in ünlü dokumalarının yanı sıra Mısır, Suriye, Irak ve Habeşistan'dan gelen deri, parfüm ve kılıç gibi kıymetli ticaret mallarının buluşma noktası hâline gelmiştir (İbn Cübeyr, 2021: 83-84; Yüksel, 1999: 23-24). Fatimîler döneminde ayakkabı ve terlik sanayisinin büyük bir gelişme göstermesi, ülke genelinde çeşitli kalitelerde deri ürünleri satan dükkânların açılmasına neden olmuş; Habeşistan'dan ithal edilen inek derisinden yapılan terlikler ise özel bir yer edinmiştir (İbn Battûta, 1993: 190; Mez, 2014: 501; Bakır, 2001: 90, 113-114). Habeşistan ayrıca, önemli miktarda köle ihraç eden bir bölge olarak da öne çıkmaktadır (Nasır-ı Hüsrev, 1967: 61; Mazaheri, 1972: 345; Hourani, 2013: 145). Köle sektörü yalnızca temin ve ticaretle sınırlı kalmamış, aynı zamanda kölelerin eğitimi de önemli bir faaliyet alanı hâline gelmiştir. Bu durum, Arabistan'ı

Habeşistan, Somali ve Bantu bölgesinden getirilen kölelerin ticaretinin yapıldığı önemli merkezlerden biri hâline getirmiştir (Ani, 1981: 156-157; Lombard, 1983: 27-28).

1.1.4. Cibuti

Cibuti, Afrika'nın en küçük ülkelerinden biri olup, stratejik bir konumda yer almaktadır. Aden Körfezi ile Kızıldeniz arasında bulunan Babülmendep Boğazı'nın batısında bulunması ülkeye önemli bir jeopolitik avantaj sağlamaktadır. Başkenti Cibuti olan bu ülke doğusunda Aden Körfezi, kuzeybatı, batı ve güneyinde Etiyopya, güneydoğusunda ise Somali ile komşudur (Basset, 1997: 158; Dursun, 1993: 520-522; Özey, 2016: 355). Fiziki coğrafya açısından Tâcûrâ Körfezinin kuzeyinde dağlık bölgeler, güney ve güneybatısında volkanik platolar bulunmaktadır. Tâcûrâ Körfezi, ülkenin iç kesimlerine doğru uzanan kıyı ovasının 200 metreye kadar yükselmesiyle dikkat çekmektedir. Körfezin kuzeyinde yer alan 2063 metre yüksekliğindeki Mûsâ Ali Dağı bölgenin doğal yapısını zenginleştirmektedir. Ülkenin iç bölgelerinde ise volkanik platolar, kayalık alanlar ve çöl iklimi hâkimdir. Ayrıca deniz seviyesinin 155 metre altında bulunan Asel Gölü ile küçük ırmaklar iç kesimlerin su kaynaklarını oluşturmaktadır. 300 ile 1500 metre arasında değişen yüksekliklerde yer alan volkanik kayalar ve geniş vadiler bölgenin coğrafi çeşitliliğini artırmaktadır. Ülkenin iklimi sıcak ve az yağışlıdır. Genellikle yağış muson rüzgârlarının (Gilbert-Reynolds, 2019: 191-192) getirdiği bulutlar sayesinde Ekim-Nisan aylarında oluşmaktadır. Bu mevsimde sıcaklık ortalaması 23-30 derece arasındadır. Mayıs ve Kasım ayları arasında ülke kurak olup yaz aylarında sıcaklık 30-45 derece arasında değişir. Bitki örtüsünü dikenli çalılıklar, otlaklar ve bodur ağaçlar oluşturmaktadır. Ovalık arazilerde palmye ağaçları yaygın ve hurma yetiştirilmektedir. 1200 m. civarındaki yerlerde yeşillikler hakimdir. Daha yüksek kesimlerde toprak çıplak ve kayalıklardan oluşmaktadır. Ülke topraklarının % 1'i ekime, % 10'u hayvan otlatmaya geriye kalan kısım ise çöl ve kıraç araziden oluşmaktadır. Ülke halkının çoğu Müslüman olup, VII. ve VIII. yüzyıldan itibaren Medine'de ortaya çıkan siyasi sıkıntıdan dolayı Arabistan'dan gelen göçmenler ülkenin İslam ile tanışmasını sağlamıştır. Arapların ticaretinde Cibuti M. 900'lü yıllarda önemli yerleşim yerlerinden biri olmuştur. Çöl ülkesi olan Cibuti'nin ekonomisi ticaret ve taşımacılığa dayanmaktadır. Hayvancılık tarıma göre daha gelişmiştir. Tâcûra körfezi kıyılarında tarım ile uğraşmakta olup hurma, meyve, sebze ve mısır yetiştirilmektedir. Cibuti'nin tarihi M.Ö. III. yüzyıla kadar dayanmaktadır. Buraya önceleri Arabistan'dan gelen göçebe Afarlar, daha sonra güneyden gelen Somaliler yerleşmiştir. Bu bölge denizcilik anlamında kavşak noktalarından biri olmasından dolayı ilkçağdan itibaren denizcilerin dikkatini çekmiştir. Eski Mısırlılar bu bölgeyi ele geçirmişse de bu bölgenin tarihini aydınlatacak kaynaklar yok denecek kadar azdır (Woods, 1982: 52; Shillington, 2012: 119; Dursun, 1993: 520-522; Özey, 2016: 356).

1.1.5. Komor Adaları

Madagaskar'ın kuzeyinde, Mozambik Boğazı'nın girişinde yer alan Komor Adaları, Ngazidja, Anjovan ve Moheli adalarını kapsayan bağımsız Komorlar Federal İslam Cumhuriyeti ile özel bir statüye sahip Mayotte adasından oluşmaktadır. Bu adalar, tarihte "Komor Adaları" veya "Ay Adaları" anlamına gelen Cezâirü'l-kamer olarak adlandırılmıştır. Yerel halk tarafından ise Kartola yanardağının varlığından dolayı "ateşin bulunduğu yerde" şeklinde ifade edilmektedir. Volkanik faaliyetlerin yoğun olarak görüldüğü Ngazidja, adalar arasında en büyük olanıdır ve sulak bölgelerine Kasım ile Nisan ayları arasında muson yağmurları düşmektedir. Bu dönemde, sıcaklık ortalama 23-28 derece arasında değişmekte, zengin bir bitki örtüsü ortaya çıkmaktadır.

Komor Adaları, tarım potansiyeli açısından da dikkat çekmektedir. Tahıl üretimi başta gelmekte olup vanilya, karanfil ve yasemin gibi ürünler ülke ekonomisine önemli katkılar sağlamaktadır. Ayrıca Hindistan cevizi, muz, avokado, kahve, kakao ve mango gibi tropik meyvelerin yetiştirilmesi de yaygındır. Tarihi kaynaklarda, Piri Reis'in "Kitabı Bahriye" eserinde Komor Adaları'nın coğrafi konumu, yerli halk ve Müslüman toplumların yaşam tarzları, idari yapıdaki detaylar, köle ticareti ile bitki örtüsü ve canlılar hakkında kapsamlı bilgiler verilmiştir. Rivayetlere göre iki Komorlu, Hz. Osman döneminde Medine'ye giderek İslam'ı öğrendiğini ve VIII. yüzyıldan itibaren Arap denizcilerinin bu adalara uğrayarak İslamiyet'i yaydığını belirtmektedir. Miladi 934 yılında Büveyhilerin İran'ın Şiraz şehrini ele geçirmesinin ardından XI. yüzyılda Arapların bu adalarda daha etkin rol oynaması tarihsel bir dönüm noktası olmuştur (Piri Reis, 1973: 95-102; Shillington, 2012: 119; Kavas, 2002: 153-154; Özey, 2016: 377-378).

1.1.6. Mozambik

Mozambik, adını Arap sultanı Muça Alebique'den (Musa Alibiki) alarak tarihi ve kültürel bir derinlik taşımaktadır. Coğrafi konumu itibarıyla kuzeyde Tanzanya, kuzeybatıda Malavi ve Zambiya, batıda Zimbabwe, güneyde Swaziland ve Güney Afrika Cumhuriyeti ile sınırlarını paylaşmaktadır. Ülkenin büyük bir kısmını kaplayan kıyı ovası iç kesimlerdeki platolarla birlikte zengin bir doğa çeşitliliği sergilemektedir. Tropikal iklimi sayesinde bol yağış alan Mozambik'te, yıllık sıcaklık ortalamaları güneyde 23 derece, kuzeyde ise 27 derece dolaylarındadır. Kıyı kesimlerinde yağış miktarı 1000 milimetreden fazla iken, iç kısımlarda bu rakam 400 milimetrenin altına düşmektedir. Dağlık bölgelerde ise yağışlar 2000 milimetreye kadar çıkabilmektedir. Ülkenin temel akarsuları arasında yer alan Zambezi ve Limpopo nehirleri, Mozambik'in ekosistemine önemli katkılarda bulunmaktadır. Alçak kısımlara savan otluk, fundalık ve kıyı ormanları hakimdir (James, 1997: 19-22; Köksal, 2020: 299-300; Özey, 2016: 397).

M.Ö. VII. yüzyıl sonlarında Fenikelilerin buraya geldiği ve I. ve IV. yüzyıllarda Bantu kavmi tarafından istila edildiği bilinmektedir. Mozambik'te İslamiyet Basra körfezinden Müslüman Arapların VII. yüzyıl ortalarında Hint Okyanusu sahillerine gelmesiyle başlamıştır (Kavas, 2020: 300; Özey, 2016: 398). Basra Körfezi'nden hareket eden Ummanlı ticari gemiler, Somali sahillerini izleyerek Madagaskar adasına ulaşmakta ve buradan Süfale, yani günümüzdeki Mozambik'e devam etmekteydiler (Hourani, 1995: 231). Mes'ûdî'nin belirttiğine göre, Müslüman gemiciler Süfale (Mozambik) bölgesine kadar seferler düzenlemişlerdir (Mes'ûdi, 1997: I/234). Süfale bölgesi, Afrika'ya giden Müslüman tüccarların son durağı olarak tarihsel bir öneme sahiptir. Günümüzde Mozambik olarak bilinen bu bölge, Zenc Denizi'nin⁶ güney kısmında yer almakta olup, Kanblo (Zengibar) adası ile birlikte önemli bir ticaret merkezi haline gelmiştir (Cünhani, 2008: 692-694; Eş-Şami, 2001: 112). Başlangıçta Kenya, Tanzanya ve Somali kıyılarında yoğunlaşan ticaret zamanla Mozambik'e kadar yayılmıştır. Bu coğrafyadan elde edilen çeşitli ürünler, Basra Körfezi aracılığıyla Hint Okyanusu'nu aşarak uzak doğudaki Çin'e kadar

⁶ Kazvini, Zenc Denizi'ni yedi fersah uzunluğunda, Umman'a kadar uzanan ve kendine has özelliklere sahip bir deniz olarak tasvir etmiştir. Onun betimlemelerine göre, bu deniz son derece karanlık bir yapıya sahip olup, canlıların avlanmak için dahi yaklaşmadığı ürkütücü bir atmosfere sahiptir. Dahası, suyunun içilmesi durumunda ciltte uyuz hastalığına yol açtığı, Zenc halkının bu durumdan muzdarip olduğu ve hatta yeni doğan bebeklerin bile bu hastalıktan etkilendiği belirtilmektedir. Bu anlatım, Zenc Denizi'ni olağan dışı ve tehlikeli bir coğrafi unsur olarak konumlandırmaktadır (Kazvini, 2024: 97)

ulaşmıştır (Biswas, 2005: 4; Zengin, 2022: 332). Abdülmelik b. Mervan zamanında Umman'dan kaçan bazı Hariciler ve Hişam b. Abdülmelik zamanında Hz. Hüseyin'in torunu Zeyd b. Ali Zeynelâbidin taraftarı bir grup da Mozambik'e yerleşmiştir. Müslümanlar kısa sürede Doğu Afrika'nın en güney ucu Ümit Burnu'na kadar yayılmıştır. Müslümanlar buralarda Süfale, (Mozambik) gibi sahillerde şehir devletleri kurarak iç bölgelerle ticari faaliyetlerini arttırmıştır. Arapların ardından Şiraz kökenli İranlılar, Hintli ve Çinliler ticaret yapmak amacıyla bu bölgeye gelmiştir (Kavas, 2020: 300; Özey, 2016: 398).

1.1.7. Madagaskar

Madagaskar, alan itibariyle dünyanın dördüncü büyük adası olarak Afrika'nın Mozambik Boğazı ile ayrılmakta olup, başkenti Antananarivo'dur. Bu ada devleti, doğuda 50 km genişliğinde bir kıyı şeridi, ortada 2000 metreye kadar ulaşan bir plato ve batıda 95-200 km genişliğinde alçak ova ile platolar şeklinde üç ana bölgeye ayrılmıştır. Kuzey ve doğu kesim, gür ormanlarla kaplıyken, doğu bölgesi alize rüzgârlarına açık olup bol yağış almakta ve sıcak bir iklim özellikleri taşımaktadır. Öte yandan, batıda yağışlar seyrek olup, ortadaki yayla bölgesinde serin bir hava hakimdir. Madagaskar, dünyanın en fakir ülkelerinden biri olmasına rağmen tarım sektörü ön plandadır. Özellikle ırmak ve göl kenarlarında pirinç tarımı yapılmaktadır. Ülkede ayrıca kahve, kakao, şeker kamışı ve çeşitli baharatlar gibi ürünler yetiştirilmektedir. Sanayi ise genellikle tekstil, çimento ve şeker fabrikaları ile petrol rafinerileri gibi alanlarda gelişim göstermektedir. Adanın yer altı zenginlikleri arasında boksit, kömür, demir, nikel ve grafit bulunmaktadır. İhraç edilen ürünler arasında kahve, vanilya ve petrol ürünleri yer almakta, ithalat ise kimyasal maddeler, ham petrol ve elektrik malzemeleri ile sınırlıdır (Dursun, 2003: 298-299; Özey, 2016: 383-384).

Adaya ilk olarak Doğu Afrikalılar ve Endonezyalıların yerleştiği bilinmektedir. İslam'ın doğuşuyla birlikte buraya gelen Müslüman tüccarlar, adanın ekonomik ve ticari yapısını şekillendirmiş, çeşitli ticaret merkezleri kurmuşlardır. Müslüman coğrafyacıların Cezîretül'kumr olarak adlandırdığı bu yer, Doğu Afrikalı Bantular tarafından Bukini, Portekizlilerce ise San Lorenzo adıyla anılmıştır. Marco Polo, bu adayı Madeigascar olarak tanımlamıştır. Denizin ortasında bulunan en büyük ada olduğu, adada pek çok şehir ve savaş halinde krallıklar bulunduğu, ayrıca kıyılarında amberin toplandığı ve hoş kokulu "kumâri" bitkisinin yetiştiği bilgileri aktarılmıştır. (Marco Polo, 2019: 321; Dursun, 2003: 300; Özey, 2016: 385).

Doğu Afrika rotası, ticari açıdan tarihi ve stratejik öneme sahip bölgelerden biri olarak öne çıkmaktadır. Bu rota, Basra'dan başlayarak tüccarların ve gemilerin konakladığı Umman'a, oradan Fırak'a, Arap Yarımadası'nın güney kıyısından Yemen'in Mehreh bölgesine ve nihayetinde Aden'deki Ebyen limanına kadar uzanmaktadır. Bu bölgedeki ticari faaliyetler, Habeşistan'dan Madagaskar'ın güneyine kadar geniş bir alanı kapsayarak, çeşitli ürünlerin alışverişini mümkün kılmıştır. Doğu Afrika'nın sunduğu benzersiz ürünler, özellikle Batı Afrika ile yapılan köle ve değerli maden ticaretinde önemli bir rol oynamıştır. Arap tüccarları, Aden'den hareket eden gemiler aracılığıyla 15 gün içerisinde Zeyla, Makdişu, Kilve ve Sofala gibi stratejik limanlara ulaşarak bu canlı ticaret ağını sürdürmüşlerdir (İbn Hurdâzbih, 2008: 59; Mez, 2014: 575; Kazvini, 2024: 214; Lombard, 1983: 165,176; Bal, 2017:154-155; Yıldırım, 2022: 504-505).

Doğu Afrika'nın ticaret tarihi, Habeşistan'ın kuzey ucundan Madagaskar adasının güney kısımlarına kadar uzanan bir coğrafyada önemli ticari faaliyetlerin yürütüldüğünü gösterir. Ortaçağ'da, tüccarların hinterlandlarının genişliği, bu bölgenin ekonomik ve kültürel etkileşim

açısından ne denli zengin olduğunu ortaya koymaktadır. Tüccarlar, Doğu Afrika ile Uzak Doğu arasında köprü vazifesi görerek, bölgesel ürünleri dünya ticaretine kazandırmış ve Doğu ile Batı arasındaki ticaret iletişimini güçlendirmiştir (Eş-Şami, 2001: 102). Tüccarların, Hint Okyanusunda Afrika kıyılarına geldiklerinde güneybatıda Mozambik ve Madagaskar'a kadar ilerlemesi, bu bölgedeki ileri yolculukların beraberinde getirdiği tehlikeler ile ticarî beklentilerin karşılanamaması ile ilişkilendirilebilir (Arnold, 1995: 17). Ticaret seferleri öncesinde Doğu Afrika'nın bilinmeyen ancak potansiyeli yüksek bir bölge olduğu dikkate alındığında, tüccarların cesareti ve deneyimi sayesinde bu potansiyelin hantal bir şekilde dünya pazarlarına sunulduğu anlaşılmaktadır. Mes'ûdî'nin ifadesine göre, özellikle Hint Okyanusu'nun zorlu koşullarına karşı verdikleri mücadele, tüccarların başarısında önemli bir rol oynamıştır. Mes'ûdî, bu deniz yolculuklarının zorluğunu vurgularken Habeş Denizi'ni, maruz kalınan diğer deniz yollarına kıyasla en korkutucu olanı olarak nitelendirmiştir (Mesûdî, 2020: 73; Mez, 2014: 575).

Doğu Afrika sahilleri ve Madagaskar tarih boyunca ticaretin önemli merkezlerinden biri olmuştur. Kozmopolit bir yapıya sahip olan Madagaskar'ın VII. yüzyılda İslâmiyet ile tanışması, sosyal ve kültürel dönüşümlere yol açmıştır. IX. yüzyılda Basra Körfezi'nden gelen Arap ve Acem Müslümanları, adanın kuzeybatı ve güneydoğusuna yerleşerek yerel idareci aileleriyle kurdukları evlilikler sayesinde İslâmî varlığın güçlenmesine önemli katkılar sağlamıştır. Antemorona kabilesi, İslâmiyet'i benimseyen ilk yerli topluluk olarak dikkat çekerken, kuzeybatıdaki Müslüman topluluklar etnik kimliklerini koruyarak günümüzde de bu bölgelerde küçük Arap topluluklarının varlığını sürdürmelerine olanak tanımıştır. Zamanla, Doğu Afrika ve Komor adalarından gelen Müslümanlar, adanın batı ve kuzey bölgelerine yerleşmiştir Arabistan, Körfez bölgesi ile Güneydoğu Asya, Çin ve Hindistan'dan gelen topluluklar bölgenin zengin demografik yapısına katkıda bulunmuştur. Bu süreç, adanın kültürel yapısının çeşitlenmesine ve İslâmî etkilerin derinleşmesine önemli katkılarda bulunmuştur (Reusch, 1961: 32; Dursun, 2013: 300).

1.1.8. Kenya

Kenya, doğuda Somali, kuzeyde Etiyopya, kuzeybatıda Sudan, batıda Uganda ve güneybatıda Tanzanya ile sınır komşusudur. Hint Okyanusu'na 500 km. kıyısı bulunan ülkenin başkenti ve en büyük şehri Nairobi'dir. Mombasa ise ikinci büyük şehridir. Ülke, doğusunda 5199 m. yüksekliğiyle Kenya Dağları ve batısında 4321 m. yüksekliğiyle Elgan Dağları gibi önemli dağlık alanlara sahiptir. Ayrıca Turkana, Baringo, Mannington, Nakuru, Naivaşa ve Mogadi gibi başlıca gölleri ile tanınmaktadır. Önemli akarsular arasında Hint Okyanusu'na ulaşan Tara ve Galana nehirleri öne çıkar. İklimsel çeşitlilik gösteren Kenya'da, kıyı bölgelerindeki sıcaklık 20-32 derece arasında değişirken, yüksek kesimlerde 7-27 derece arasında seyreder. Nüfusun büyük bir kısmı tarım, hayvancılık, balıkçılık, el sanatları ve ticaretle meşguldür. Tarımda mısır, buğday, darı, çay, kahve, tütün ve pamuk gibi ürünler yetiştirilirken, hayvancılık ve balıkçılık önemli ekonomik faaliyetler arasındadır. Altın, yakut, mermer ve soda gibi değerli doğal kaynakların yanı sıra, gıda, metalurji, kimya, dokuma, çimento ve petrol rafineleri gibi sanayi kolları gelişmiştir. Ülkenin ithal ettiği ürünler arasında ham petrol, sanayi ve tarım makineleri, demir, çelik, motorlu araçlar, petrol ürünleri, gübre ve kâğıt yer almaktadır (Kavas, 2002: 256; Özey, 2016: 372).

Kenya'nın tarihi, tarih öncesi dönemlerde bölgeye yerleşen Bantular'ın Kikuyu kolu ve kuzeyden gelen Luoların varlığıyla şekillenmeye başlamıştır. M.Ö. I. binyılda avcılık ve toplayıcılıktan tarıma geçiş yapılması, bu dönemin önemli bir dönüm noktası olmuştur. Bu ülkeye

gelen Arap tüccarlar VIII. yüzyılda Malindi ve Mombasa şehirlerini kurmuşlardır. Abdülmelik b. Mervân döneminde gerçekleştirilen göçler, Müslümanların Hint Okyanusu'nun kıyılarında stratejik öneme sahip şehirler inşa etmelerini sağlamıştır. Bu süreç, günümüzde Kenya ve Tanzanya topraklarındaki Lamu, Pate, Malindi, Mombasa ve Zengibar (Kanblo) gibi önemli merkezlerin gelişimine zemin hazırlamıştır. VII. ve XI. yüzyıllar arasında Araplar kumaş ve süs eşyası karşılığında altın, fildişi ve köleyi alarak Arabistan ve Asya'ya satmışlardır (Gilbert-Reynolds, 2019: 95-100; Kavas, 2002: 256; Özey, 2016: 372; Özel, 1988: 435-436). Müslüman tüccarların kıyı ve liman kentlerine yerleşmesi, bu bölgelerin Müslümanlaşma ve kısmen Araplaşma sürecinin temel taşlarını oluşturmuştur. Bu süreç, yalnızca Arap tüccarların bölgeye gelmesiyle sınırlı kalmamış İranlı ve Hintli tüccarların da katılımıyla zenginlik kazanmıştır. Bu ticari çeşitlilik, bölgenin ekonomik dinamizmini artırarak iç kesimlerden gelen ve çoğunluğunu kölelerin oluşturduğu ticari malların deniz aşırı bölgelere ulaşımını kolaylaştırmıştır. (Biswas, 2005: 4; Zengin, 2022: 332).

1.1.9. Tanzanya

Doğu Afrika'da yüz ölçümü bakımından en geniş ülke olan Tanzanya (Perl, 1973: 79), coğrafi konumu itibarıyla kuzeyde Kenya ve Uganda, batıda Ruanda, Burundi ve Kongo Demokratik Cumhuriyeti, güneybatıda Zambiya, güneyde Malavi ve Mozambik ile doğuda Hint Okyanusu tarafından çevrili bir ülkedir. Ülkenin başkenti Dodoma olmakla birlikte, Dârüsselâm, Aruşa, Mbeya, Muranza, Morogora, Zengibar ve Tanga gibi önemli şehirleri de bulunmaktadır. Tanzanya'nın yüzey şekilleri, doğudaki alçak kıyı ovaları ve adalar, orta bölgedeki geniş platolar ile kuzey ve güney sınırlarındaki yüksek dağlarla çeşitlilik göstermektedir. Özellikle kıyı ovaları, Zengibar ve Pemba adaları gibi bölgeler ülkenin en alçak noktalarını temsil etmekte olup, ülke topraklarının büyük bir bölümünü 900 ile 1500 metre arasındaki yüksekliklerdeki platolar oluşturmaktadır. Afrika'nın en yüksek zirvesi olan Kilimanjaro ve dünyanın en büyük kalderalarından biri olan Ngorongoro gibi volkanik kökenli yer şekilleri, Tanzanya'nın doğal zenginliklerini gözler önüne sermektedir. Ülke, Afrika'nın üç büyük nehrinden Nil, Kongo ve Zambezi'nin geçişine tanıklık etmekte olup, Orta ve Güney bölgelerden doğuya doğru akarak Hint Okyanusu'na dökülen Rufiji Nehri de önemli bir su kaynağıdır. Aynı zamanda, Afrika'nın en büyük gölü olan Victoria, ikinci en büyük ve en derin gölü Tanganika ve üçüncü büyük gölü Malavi, bu ülkenin toprakları içinden geçmektedir. İklim açısından bakıldığında, Tanzanya sıcak ve nemli bir tropikal iklime sahiptir. Adalar bölgesinde ortalama yıllık yağış miktarı 1500 mm civarında olup, sıcaklık ortalaması ise 25 derecedir. Yağış miktarının en yüksek olduğu bölgeler kuzey ve dağlık alanlar iken, en düşük yağış alan yerler güney ve iç platonun olduğu kesimlerdir. Ülkede ağaçlı savanlar ve ormanlık alanlar geniş bir yüzeyi kaplarken, tarıma elverişli arazilere ise %4 oranında rastlanmaktadır (Foster, 1981: 2, 32-33; Kurt, 2010: 581-582; Özey, 2016: 418-419).

İnsanlığın ilk yerleşim yerlerinden olan Tanzanya'da ilk insan fosillerine rastlanmıştır. M.Ö. 500 yıllarında Batı Afrika'dan gelen Bantular bölgeye göç etmişlerdir. Tanzanya'nın İslami devir tarihi Müslümanların VII. yüzyıl ortasında Doğu Afrika'ya gelmesiyle başlamıştır. 648 yılında Arap yarımadasından Doğu Afrika sahiline gelen Müslümanlar daha sonra Mogadişu, Süfale, Melindi, Mombasa, Brava ve Zengibar'a gidip yerleşmiş ve bu bölgelerle ticari ilişkilerini arttırmışlardır (Foster, 1981: 33-34; Kavas, 2010: 582-583; Özey, 2016: 419). IX. yüzyıldan bu yana Zengibar ve Kilve limanları (Tanzanya) Hint Okyanusu'ndaki önemli ticaret limanları

olmuştur (Chaudhuri, 2002: 44). X. yüzyılın ikinci yarısından sonra Şiraz kökenli İranlı Şii gruplar yaşanan sorunlardan bu bölgeye göç etmişlerdir. Şirazlılar XII. yüzyılın sonlarından itibaren Kilve’de bir sultanlık kurmuşlardır. Daha sonra Şirazlılar hakimiyet bölgelerini Zengibar, Pemba, Mozambik ve Süfâle adalarına kadar genişletmişlerdir. Şirazlılar Kilve’yi Doğu Afrika kıyılarında kurulan Müslüman devletlerin en güçlüsü haline getirerek Hint Okyanusu ticaretinin en önemli limanı haline getirmişlerdir. Doğu Afrika’da kurulan şehir devletleri iç bölgelerdeki yerlilerle ticari ilişkilerini arttırmışlardır. Fildişi, bakır, köle ve canlı hayvan malları Arap yarımadası başta olmak üzere Mısır, İran, Hindistan ve Çin’e kadar ulaşmıştır (Foster, 1981: 34; Kavas, 2010: 582-583; Özey, 2016: 419). Bu bölgedeki köle ticareti, tarihi boyunca önemli bir rol oynamıştır. Doğu Afrika kıyılarından geçen köle ticareti rotaları özellikle günümüz Somali ve Tanzania bölgelerinde yoğunlaşmıştır. VII. yüzyıldan itibaren Müslüman tüccarların bu alandaki etkinlikleri, köle ticaretinin artmasına ve ticari ilişkilerin gelişmesine önemli ölçüde katkıda bulunmuştur (Savage, 1992: 358).

1. 1.10. Somali

Somali, kuzeybatıda Cibuti, batıda Etiyopya ve güneybatıda Kenya ile komşu olan stratejik bir konuma sahiptir. Resmi adı Somalice’de Jamhuuriyadda Dimugraadiga Soomadiya ve Arapça’da Cumhûriyyetü’s-Sumâle’ d-dimukrâtiyye olan ülkenin başkenti, tarihi ve kültürel açıdan önem taşıyan Makdişu’dur. Ülkenin kuzey kısmında yer alan Somali Platosu dışında kalan bölgeler, genel olarak düz alanlardan oluşmaktadır. Kurak bir iklimi sahip olan Somali’de, yağışlar çoğunlukla ilkbahar ve sonbahar aylarında meydana gelmekte kıyı kesimindeki orman alanları haricinde bitki örtüsü bozkırlarla kaplıdır (Hassig-Latif, 2008: 7-9; Cerulli, 1997: 750-751; Köksal, 2009: 372-373; Özey, 2016: 414).

Mısırlıların Kızıldeniz’e düzenledikleri ilk seferler, M.Ö. III. yüzyılın ortalarına tarihlenmektedir. Bu seferlerin ardından, Somali ve Yemen’den kereste, buhur ve çam sakızı gibi değerli eşyalar getirilmiştir. XI. Sülale döneminde ticaretin hızlı bir gelişim göstermesi, Hiksosların Mısır’ı işgaliyle kesintiye uğramış; ancak XVIII. Sülale döneminin başlangıcında Hiksosların bölgeyi terk etmesiyle ticarete yeniden bir canlanma yaşanmıştır. Kraliçe Hatşepsut ve Kral III. Tutmosis, Doğu Afrika’daki "Punt" bölgesine yönelik ticari seferleri teşvik ederek, buradan çeşitli değerli malları Mısır’a ithal etmişlerdir. Bu dönemde Mısır’a gönderilen mallar arasında altın, abanoz, fildişi, büyükbaş hayvan, köle, buhur, kokulu yağ ve esans da yer almakta olup, Doğu Afrika, Mısırlılar için stratejik bir öneme haizdir (Bentley ve Ziegler, 2005:1/73-74). Doğu Afrika, zengin ve benzersiz ürünleri ile dikkat çekerken, bölge aynı zamanda Batı Afrikalılarla altın ve köle ticareti yaparak ekonomik bir dinamizm geliştirmiştir. Arap tüccarlar, Aden’den yola çıkarak 15 gün içinde Somali’nin Zeyla, Makdişu, Kilve ve Süfâle gibi önemli limanlarına ulaşan deniz yollarında ticaret faaliyetlerini sürdürmüştür (İbn Hurdâzbih, 2008: 59; Mez, 2014: 575; Lombard, 1983: 165,176; Bal, 2017:154-155). Eski Mısırlıların Kızıldeniz’in karşı yakalarında bulunan Somali ve Yemen için “Punt” adını kullanmaları bölgeden elde ettikleri buhurun ticari önemine işaret eder. Buhurun bu denli yaygın kullanımı, tarih boyunca ticaret yollarında önemli bir ürün olarak yer almasını sağlamıştır (Hitti, 1989: I/60). En kaliteli buhur ise Somali ve Arabistan’daki ağaç türlerinden elde edilmektedir (Hamidullah, 1993: II/1063).

Eski Mısırlıların Punt olarak isimlendirdiği Somali’nin ismi Hz. Peygamberin amcası oğlu Akil b. Ebû Talib’in oğlu İsmail’in yerel dilde Smal şeklini alması ve daha sonra Somali’ye dönüşmesiyle oluşmuştur. Antik dönem coğrafyacıları M.S. I. yüzyılda Somali’den

bahsetmektedir. Ülke III. yüzyılda Aksum Krallığı hakimiyetine girmiştir. Araplar Somali'ye Aden Körfezi yoluyla gelmiş ve ticari ilişkileri geliştirmişlerdir. VI. yüzyılda burada yer alan Zeyla⁷ köle ve kahve ticareti için önemli bir merkez olup Arap tüccarlar burada evler inşa edip dinlerini yaymışlardır. Somali'de İslam VIII. yüzyılda Arap kabilelerin bölgeye gelmesiyle yayılmıştır. Doğu Afrika'da bölge halkı "zenc", bölge de Biladuzzenc diye adlandırılmıştır (Hassig-Latif, 2008: 19-20; Njoku, 2013: 7; Cerulli, 1997: 754-755; Köksal, 2009: 373-374; Özey, 2016: 415). Somali, Afrika'nın en doğu ucunda yer alması sebebiyle tarih boyunca Basra Körfezi tüccarlarının önemli ticarî seferlerine ev sahipliği yapmıştır. Bu seferler, yeni ticarî merkezlerin ortaya çıkmasının yanı sıra, bölgedeki eski liman şehirlerinin yeniden canlanmasına katkı sağlamıştır. Bu yeniden doğuşun somut örneklerinden biri, milattan önce kurulan ve Yunanlı tüccarlarca "Abunî" olarak bilinen limandır. Körfez tüccarları tarçın, deri ve fildişi gibi değerli ürünleri temin etmek amacıyla Somali'yi ziyaret ederken, bu bölgeyle kurdukları yoğun ticarî ilişkiler sonucunda bölgenin adını "hafuni" veya "cefuni" olarak değiştirmişlerdir. Ayrıca, Sîrâf ve Şiraz tüccarları da Somali'de stratejik bir ticaret merkezi oluşturup burayı Makdişu (Mogadişu) olarak adlandırmışlardır. Makdişu, Basra Körfezi ile Doğu Afrika arasındaki ticaret yollarının önemli bir kavşağı haline gelirken, limanın güneyinde yer alan Brava şehri, her mevsim uygun rüzgârla gelen uzak mesafe Arap tüccarlarının ilgisini çekerek popüler bir ticaret merkezi olmuştur. (Mez, 2014: 575; Curtin, 1984: 39).

X. yüzyılda, özellikle altın ticareti ile uğraşan Müslüman tüccarların kurduğu Makdişu, ekonomik olarak önemli bir merkez haline gelmiştir. Altın ticareti, Arap kabilesi Kilve'nin bölgeyi kontrol etmesi ile yerini fildişi, hayvancılık, köle ve amber ticaretine bırakmıştır. XI. yüzyılda Hristiyan Habeşlilerin gerçekleştirilen saldırılarıyla şehir, siyasi ve ekonomik istikrar açısından zorlu dönemler yaşamıştır. XIII. yüzyılda tüccar gruplarının lideri Ebu Bekir b. Fahreddin, bölgede bir sultanlık kurarak Makdişu'yu yeniden canlandırma çabalarına öncülük etmiştir. Bu süreçte, XIII. ve XIV. yüzyıllarda Makdişu'da önemli bir gelişim yaşanmış, ancak XV. ve XVI. yüzyıllarda kıyı kesimlerinin refahı, Portekizli korsanların saldırıları ile tehdit altına girmiştir (Cerulli, 1997: 754-755; Köksal, 2009: 373-374; Özey, 2016: 415).

1.2. İslam Dininde Ticaret

Kazanç elde etmek amacıyla tüm alım-satım işlerine ticaret denir. Kuranı Kerim de birçok yerde ticaret ifadesi geçmektedir. *"Aranızda peşin olarak yapıp bitirdiğiniz ticareti yazmamanızda sizin için bir sakınca yoktur,"* (Kur'ân, el-Bakara: 267) ayeti ile *"Ey iman edenler*

⁷ Zeyla, Habeşistan'ın önemli bir liman şehri olarak, coğrafi konumu itibarıyla birinci iklimin güneyinde yer almaktadır. İbn Said'in tariflerine göre, şehir 61° boylamda konumlanmış olup, bölgedeki ticaretin merkezi haline gelmiştir. Deniz kıyısında bir düzlük üzerinde bulunan Zeyla, sıcak ve kurak iklimiyle dikkat çeker. Su kaynaklarının tatlı su olmasıyla bilinse de tarıma elverişli bir alanın olmaması, yerel halkın yaşam tarzını etkilemiştir; bu nedenle meyve tüketimi yaygın değildir. Bununla birlikte, Zeyla'nın önemli bir özelliği inci yataklarına sahip olmasıdır. Ekvator ile birinci iklim arasında bir konumda bulunan Zeyla, tüccarların sıkça ziyaret ettiği bir merkezdir. Buraya gelen tüccarlar, kendilerini misafir eden yerel halkla alışveriş yaparak ekonomik etkileşimde bulunurlar. Şehir, ihtiyarların toplandığı ve önemli muhakemelerin yapıldığı bir yer olarak da kültürel bir öneme sahiptir (Ebü'l-Fida, 2017: 151). Arapça'da Zeyla olarak bilinen ve Afrika Boynuzu'nda yer alan önemli bir sahil şehridir. Somali'nin Evdal bölgesinin kuzeybatısında, Cibuti sınırına yakın bir konumda bulunan Zeyla, Aden Körfezi'ne bakan stratejik bir liman olarak öne çıkmaktadır. Küçük bir yarımada üzerine kurulmuş olan bu şehir, tarih boyunca birçok medeniyete ev sahipliği yapmış ve antik dönemlere kadar uzanan bir geçmişe sahiptir; burada "Avalitae" adıyla anıldığına dair rivayetler vardır (Kavas, 2013: 350-352).

mallarınızı aranızda karşılıklı rıza ile gerçekleştirdiğiniz ticâret yolu hariç; batıl yollarla yemeyin” (Kur’ân, Nisâ: 29). Toplumların yükselmesini sağlayan ticaret, İslam’da çalışma (rızık) alanına girmek, bilim gibi tüm Müslümanlar için gerçekten çok önemli bir şeydir. Bazı hadis ve ayetlerde şöyle belirtilmektedir: “Çalışarak kazanç sağlama yollarını aramak, Müslüman olan her erkek ve kadın için farzdır” (Bilmen, 1992: 461-462). “İbadet bittikten sonra, Allah’ın fazlını, bağışını aramak için yeryüzüne dağılınız” (Kur’ân, el-Cumu’a :10) diyerek İslam’da ibadetin sadece namaz, oruç gibi maddi ve fiziksel eylemlerden ibaret olmadığını, insanın tüm pratik hayatını kapsadığını görüyoruz. Ayetü kerîmede; “Ey Muhammed! Şüphesiz Rabbin, senin ve beraberinde bulunanlardan bir topluluğun gecenin üçte ikisinden biraz az, yarısı ve üçte biri kadar vakit içinde kalktığını bilir. Gece ve gündüzü Allah ölçer; sizin bu vakitleri takdir edemeyeceğinizi bildiğinden tövbenizi kabul etmiştir. Artık Kur’ân’dan kolayınıza geleni okuyun; Allah içinizden, hasta olanları, Allah’ın lütfundan rızık aramak üzere yeryüzünde dolaşacak olan kimseleri (ticâret ile uğraşanlar) ve Allah yolunda savaşacak olanları şüphesiz bilir. Kur’ân’dan kolayınıza geleni okuyun, namazınızı kılın, zekâtı verin, Allah’a güzel ödünç takdiminde bulunun; kendiniz için yaptığınız iyiliği daha iyi ve daha büyük ecir olarak Allah katında bulursunuz; Allah’tan bağışlanma dileyin, Allah elbette bağışlar ve merhamet eder” (Kur’ân, el-Müzemmil: 20; Şeybani, 2019: 72) denilerek İslam, ticaret ve diğer yollarla yeryüzünde geçimini sağlamaya yönelik çalışmayı, Allah yolunda savaş boyutunda bir çalışma olarak görmektedir. İslam’da ticaret ve alışveriş, ahlaki ve manevi değerler bütünü olarak kabul edilir ve İslam’ın koyduğu kurallara uyan tüm ekonomik girişimler helal kabul edilir. İşin dürüst, kârlı ve güvenli bir şekilde devam edebilmesi için yerleşik iş kuralları vardır ve bunlara uyanlar her zaman övülür. Hz. Peygamber, sözünde duran sadık bir tüccarı: "Doğru sözlü, dürüst bir tüccar, Peygamberlerle, sıddıklarla ve şehitlerle birlikte" diye müjdelemiştir. Ticaret ilişkilerinde çok dürüst ve güvenilir olmak temel ilkedir. İslam, ülkeye ve insanlara zarar verecek her türlü uygulamayı yasaklamıştır. Ticarete iyi niyet, dürüst düşünce ve ölçü, aldatıcı yeminlerden kaçınma gibi hususlar hadis ve Kuran hükümleri ile desteklenmektedir. Asılsız yeminler, hatalı tartı, tekel, karaborsa gibi davranışlar uygun görülmemiştir. Yalan yere yemin içmek ile ilgili Hz. Peygamber: "Asılsız yeminler malı sattırır, ama bereketi, onun sağlayacağı yararı ve iç rahatlığını da yok eder" diye buyurmuştur. Yine Peygamberimiz bir başka hadisinde şöyle buyurmuştur: “Allah şu üç sınıf insanla ne konuşacak ne onların yüzüne bakacak ne de günahlarını bağışlayacaktır. Onlar çok acıklı bir azap çekeceklerdir. Bunlar tüm servetini gösteriş uğruna harcayanlar, başkasına yaptığından sorumlu olduğunu vicdanında duymayanlar ve malını asılsız yeminlerle satanlardır” (İbn Mâce, 1983: 30).

Kur’ân-ı Kerîm’de ticarete ölçü ve tartının önemli olduğuna dair birçok ayetin yanı sıra hadisi şeriflerde de bu konunun önemi üzerine durulmuştur. Kur’ân’da “Ölçekte ve tartıda hile yapanların vay haline! Ki onlar, insanlardan, ölçekte aldıkları zaman haklarını tastamam alanlar, onlara o ölçekte veya tartıyla verdikleri zaman ise eksiltlenlerdir. Sahiden onlar diriltileceklerini sanmıyorlar mı? Büyük bir günde, âlemlerin Rabbi için insanların kalkacağı günde... Sakın hileye sapmayın! Ahîret’te sorguya çekileceğinizi unutmayın! Çünkü kötülerin kitabı muhakkak siccindedir” (Kur’ân, Mutaffifin: 1-7), “Yetişkinlik çağına erinceye kadar, muhafaza ve yardım maksadıyla en güzel şekilde olanı dışında, yetimin malına yaklaşmayın. Ölçüyü ve tartıyı adâletle tam yapın. Biz hiç kimseyi gücünün üstünde bir şeyle sorumlu tutmayız. Konuştuğunuz zaman, en yakınlarınızın aleyhinde bile olsa adâleti gözetip doğruyu söyleyin (Kur’ân, En’âm:152), “Ölçtüğünüz zaman tastamam ölçün ve doğru terazi ile tartın. Bu hem daha

iyidir hem de sonucu daha güzeldir” (Kur’an, İsrâ: 35), “Tartıyı adaletle yapın, terazide eksiklik yapmayın” (Kur’an, Rahman: 9), başka bir ayette “Ey Kavmim! Ölçüyü ve tartıyı adaletle tam yapın. İnsanların eşyalarını (mallarını ve haklarını) eksiltmeyin” diye buyrulmaktadır (Kur’an, Hûd: 85). Bu şekilde adaletin sağlanması için verirken fazla alırken eksik alınması ile adalet sağlanacağı belirtilmiştir (Hüsameddin Affane, 2020: 28). Ticari ilişkilerin dürüst bir şekilde devam ettirilmesine dair başka bir ayette ise “Doğrusu ortakların çoğu, birbirlerinin haklarına tecavüz ederler. Ancak iman eden ve salih amel işleyenler bunun dışındadır, bunların sayısı ise ne kadar da azdır!” diye buyrulmaktadır (Kur’an, Sâd:24).

İslam, kötü ve değersiz malın iyiyle değiştirilemeyeceğini söyleyerek alışveriş yapanları buna karşı uyarmaktadır. Satılan malda kusur varsa bu durum alıcıya bildirilmek zorundadır. Bu konu ile ilgili Hz. Peygamber, *“Alıcı ve satıcı birbirinden ayrılmadığı sürece, antlaşmadan vazgeçebilirler. Her iki taraf da doğru söyler ve her şeyi açıkça belirtirse iyi bir iş yapmış olacaktırlar. Yalan söyler ve gerçeği gizlerlerse, bu, Allah’ın onlar üzerindeki yardımını kaldıracaktır”* (Buhârî, 1981: 19, 34, 42, 51, 71) diye buyurmuştur. Müslüman ticari işlemlerde yeminden kaçınmalıdır. Bununla ilgili Yüce Allah *“yeminlerinizi koruyunuz”* (Kur’an, el-Maide: 89). Yine başka bir ayette *“Yeminlerinizde; Allah’ı iyilik etmenize, fenalıktan sakınmanıza ve insanların arasını bulmaya engel yapmayın. Allah her şeyi işitendir, her şeyi bilendir”* (Kur’an, el-Bakara: 224), diyerek boş yere yemin edilmemesi ve yükümlülük altına girilmemesi gerektiğini belirtmiştir (Hüsameddin Affane, 2020: 45-46). Kasıtlı olarak yemin edenlerin günaha gireceğini de Yüce Allah ayetinde şöyle buyurmuştur: *“Allah’a verdikleri sözü ve yeminlerini birkaç kuruş karşılığında satanlar var ya, onların ahirette hiçbir payları olmaz. Kıyamet günü Allah onlarla konuşmaz, taraflarına bakmaz ve kendilerini günahlardan arındırmaz; onları acıklı bir azap beklemektedir”* (Kur’an, Al-i İmran: 77). Hz. Peygamberde alışveriş ve diğer işlerde çok fazla yemin etmeyi yasaklamıştır. Bununla ilgili hadis-i şeriflerde *“Ticarette yalan yemin, tüccarın zannınca mala rağbeti artırır, kazancı giderir”, “Alışverişte fazla yeminden kaçının. Çünkü yemin sürümünü artırır, fakat bereketi giderir”* (Hüsameddin Affane, 2020: 46).

Alışveriş sistemi, alıcıların karar vermeden önce yürürlükteki ürünleri sınırlı bir süre için denemelerine olanak tanır. Bunun aksinin yapılması İslam tarafından yasaklanmıştır. Bu, her şeyi denemek için zamanı olmayan veya hemen bir satın alma taahhüdü vermek istemeyen alıcılar için kullanışlıdır. Son olarak, cehalet nedeniyle avantaj elde etmemeleri için alıcıların bir satın alma işlemi yapmadan önce piyasayı test etmelerine izin vermek önemlidir. Peygamber Efendimiz bütün bu hususları tek tek açık bir şekilde sıralamıştır (Bayındır, 2007: 152). İslam fiyatları, yapay olarak artırmak için tahıl ve diğer malları piyasadan kaldırmak yüksek fiyat isteyerek hile yapmak gibi davranışları yasaklamıştır. Bu durum hakkında Hz. Peygamber hadislerinde, *“Kıtlık zamanında, tahılı, ilerde sağlayacağı kazanç için satın alıp biriktiren, büyük bir günahkârdır”* ve *“Dışarıdan tahıl ithal eden ve piyasa fiyatına satanın geçimi üzerine Allah’ın lûtfu inmiştir. İlerde paha edeceği umuduyla tahıl piyasadan çeken, Allah’ın rızası dışına çıkmıştır ve lanete uğrar”* diye buyurmuştur (Bayındır, 2007: 154).

İslam hem uluslararası hem de yerel ticareti teşvik etmektedir. Bu durum Hz. Peygamberden önce Arap yarımadası dışına yapılan ticari seferlere kadar dayanmaktadır. Çin, Hindistan ve Afrika bölgeleri arasında yapılan alışveriş bunun en güzel örneğidir. VIII. yüzyılın ortalarında Avrupa karanlık çağlarını yaşarken Müslümanlar ticaret yapmaya başlamış ve bunu hukuken bazı kurallara bağlamışlardır. Ayrıca İslam finansal iş birliği sağlamak ve bilgi-fikir alışverişinde bulunmak için uluslararası ticareti teşvik etmiştir. Abbâsîler döneminde ticaret

merkezi olan Bağdat ve Basra gibi şehirler, İslam hukuk tarihinde müstesna bir yere sahiptirler. Hukuk ekolünün başında yer alan İmam-ı Azam Ebu Hanife, İmam Malik, İmam Şafii gibi âlimler kendilerinden sonra gelenlere yol gösterici olmuşlardır. Bu hukuki görüşler daha sonra öğrencileri tarafından da daha sonrakilere nakledilmiştir (Şekerci, 1981: 68).

Ebu'l-Fazl Ca'fer b. Ali Ed-Dımeşki, "el-işâre ilâ Mehâsini't-ticâre" adlı eserinde tüccarları üç ana sınıfa ayırarak ticaretin dinamik yapısını ayrıntılı bir şekilde ele almıştır. Bu sınıflar arasında pazarın ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla çeşitli ülkelerden talep edilen malları toplayan er-Rakkâz, ürünleri daha yüksek bir fiyata satmak için mağazalarında biriktiren el-Hazzân ve malları teslim alıp bunları satıp yerine yenilerini tedarik eden el-Mücehhiz yer almaktadır. Ed-Dımeşki, bu sınıflandırma ile ticaretin farklı aşamalarını ve tüccarların rollerini belirginleştirerek ekonomik faaliyetlerin anlaşılmasına önemli bir katkıda bulunmuştur. Bu eser, tarihi ticaret anlayışının ve pratiklerinin derinlemesine incelenmesine olanak tanırken, aynı zamanda günümüzdeki ticari uygulamaların kökenlerini anlamada da önemli bir kaynak teşkil etmektedir (Dımeşki, 2021: 101-106).



2. GELENEKSEL DÜNYA TİCARETİNİN DURUMU VE DOĞU AFRİKA İLE BAĞLANTILI TİCARET YOLLARI

2.1. Ticaretin Doğuşu ve Genel Özellikleri

Binlerce yıl sürdüğü tahmin edilen tarım devrimi ilk yerleşimleri zorunlu kıldığı için hem toplum içinde hem de farklı yerleşim birimleri arasında ticaret giderek gelişmiştir. Ticaret dışında, bir kişide veya toplumda olmayan mallar zaman zaman zorla veya yağmacılıkla elde edilmiştir. Aslında ticaret, tarafların karşılıklı çıkarlarını koruyacak mekanizmalar kurulduğunda büyüyebilmiştir. Ticaret ve takas insanlığın tarihine çok eski zamanlarda girmiş olsa da tarım devriminden sonra büyük gelişme göstermiştir. Erken tarımsal yerleşim dönemlerinde ticaretin önemi arkeolojik kazılarla ortaya konmuştur. Örneğin Filistin'in bilinen en eski tarım yerleşimlerinden biri olan ve kuruluşu M.Ö. 8000 yıllarına dayanan Filistin'in Eriha bölgesine başka bölgelerden tuz ve cam tedarik edildiği bilinmektedir. Tarım ve ticaretin getirdiği zenginlik, zamanla başkalarının da ilgisini çekmiş olmalı ki yaklaşık M.Ö. 7.000'lerde nüfusu iki bin kişiye ulaşan Eriha'nın çevresine bir hendek kazılmış ve ahşap bir duvar inşa edilmiştir. İlk büyük uygarlıkların beşiği olan Mezopotamya, Mısır, Çin ve Hindistan'daki durum ticareti vazgeçilmez hale getirmiştir. Toplumdaki hem mesleki hem de sosyal sınıflandırma ve artan nüfusa yiyecek sağlama sorunu, muhtemelen ulusların himayesi ve kontrolü altında organize edilerek iç ve dış ticaretin yayılmasına neden olmuştur. İlk büyük uygarlıkların gelişmesine bağlı olarak gelişen şehirlerle beraber iç ve dış ticaret, şehirlerin ve bölgelerin gelişmesini sağlamıştır. Ticaretin gelişmesine bağlı olarak şehirlerde panayır ve pazarların kurulması kaçınılmaz olmuştur. Gelişmiş ulaşım araçları sayesinde uzun mesafeli ticaretin güvenli ve kesintisiz olması için karada kervan filoları ve denizde ticaret filoları kurulmuş, bunların geçtiği güzergâhlarda dağıtım merkezleri ve limanlar inşa edilerek transit ticarete destek sağlanmıştır (Bentley ve Ziegler, 2005: 1/24, 27; Utku, 2017: 217-218).

M.Ö. VII. yüzyıldan itibaren Güney Asyalı tüccarlar Afrika boynuzu yakınındaki Sokotra, Doğu Afrika ve İskenderiye'ye gelerek deniz aşırı ticarete bulunmuşlardır (Alpers, 2014: 30). Tarih boyunca devletin üretim ve ticaret süreçlerine müdahalesi her devletin tarihsel, coğrafi ve kültürel koşullarına göre şekillenmiştir. Devletlerin kendi malları, toprakları, fabrikaları ve üretimleri olduğu gibi, ticaret tekelleri de vardı (Cahen, 1990: 159; Utku, 2017: 219). Devletlerin ticarete müdahalesi konusunda Hristiyan ve Müslüman dünyası arasında belirgin bölgesel farklılıklar gözlemlenmektedir. İslam dünyasında güçlü merkezi otoritelere rağmen, ekonomi ve siyaset genellikle bağımsız alanlar olarak faaliyet göstermektedir. Cimrilik ve açgözlülüğün hoş karşılanmadığı İslam kültüründe, ticaret, teşvik edilen ve saygı gören bir meslek olarak öne çıkmaktadır. Bununla birlikte, Müslüman devletlerin bazen ticareti doğrudan yönetme veya müdahale etme durumları ortaya çıkmaktadır. Ancak bu müdahaleler, Hristiyan dünyasındaki ekonomik ve politik ilişkilerin derinliği ile kıyaslandığında daha makul bir düzeyde kalmaktadır. Avrupa'daki yaygın anlayış, ticareti küçümseyen ve ondan kazanç hedefleyen bir yaklaşıma yol açmıştır. Sonuç olarak, ticaret, büyük ölçüde yerel yönetimlerin inisiyatifiyle organize edilmiş ve siyasi güç ile ticari aktiviteler arasında belirgin bir bağ kurulmuştur. Bu durum, her iki dünyanın ekonomik düzenlemelerinin ve ticaret anlayışlarının ne denli farklılık gösterdiğini açıkça ortaya koymaktadır (Curtin, 1984: 116).

Devletler ticaretin olabildiğince güvenli ve sorunsuz yürümesini sağlamaya çalışsalar da ticaret son iki yüzyıla kadar zor, tehlikeli ve riskli bir iş olarak görülmüştür. Bu dönemde ticaretin Binbir Gece Masallarının hazinelerine konu olacak kadar kazançlı ama aynı zamanda tehlikeli ve

sabır isteyen bir iş olduğu düşünülmüştür. Her şey bir yana tek bir ticari sefer bile uzun bir zaman almaktaydı. Hint Okyanusunda bir sefer yaklaşık bir yıl kadar sürmekteydi. Uzak diyarlarla ticaret, ancak ağırlıklarına ve boyutlarına göre lüks mallar veya değerli eşyalar içeriyorsa kârlıydı. Bu yüzden bölgeler arası ticaret ihtiyaca yönelik malların değerine göre önem kazanmaktaydı (Utku, 2017: 220). Deniz yolculukları tarih boyunca önemli ticari yolların oluşmasında etkili olmuştur. İlk dönemde Kızıldeniz, Basra ve Güneydoğu Asya’da kıyı ile sınırlı kalan bu deniz seyahatleri, zamanla gemi teknolojilerinin gelişimiyle birlikte geniş bir coğrafyaya yayılmıştır. Özellikle yelkenli gemilerin kullanımı, deniz ticaretinin canlanmasında büyük bir rol oynamıştır. Muson rüzgârlarının avantajından yararlanan tüccarlar, Doğu Afrika’dan Endonezya’ya kadar uzanan rotalarda mevsimsel ticari faaliyetlerini sürdürmekteydiler. Bu durum, deniz ticaretinin sadece yerel değil, uluslararası bir boyut kazanmasını sağlamış ve başta bahsedilen bölgelerdeki ekonomik etkileşimleri artırmıştır (Alpers, 2014: 6-7). XIV. ve XV. yüzyıla kadar pusula yaygınlaşana kadar gemiler kıyı boyunca seyahat etmek zorundaydı. Çok kısa yolculuklar dışında gemiler birlikte yelken açar ve korsanlığın bu kadar yaygın olduğu bir zamanda savaş gemileri tarafından korunurlardı. Gemiler tacirler tarafından yüklendikten sonra güzergâh üzerinde deniz yolculuğunun tehlikeleri yüzünden silahlanmış tayfalar gemilere eşlik ederdi (Pirenne, 2013: 107; Pirenne, 1994: 88; Şeşen, 1987: 290). Hint Okyanusu’ndaki gemiler, Akdeniz’de olduğu gibi güvenli bir ortamda seyahat etse de birçok gemi bu bölgede sıklıkla birlikte seyahat etmekteydi. Daha sonraki dönemlerde ticaret filolarına ordu da (Etiyopyalı okçu askerler) eşlik ederek koruma sağlamaktaydı (Curtin, 1984: 114).

Pahalı taşımacılık, Avrupa’dan Doğu’ya karşılık gelmemesi, deniz ticaretinin belirli mevsimlerle sınırlı olması, dayanaksız malların taşınmasının güçlüğü, Avrupa’ya ağır malların pazarlanmasının zor olması gibi nedenlerle bölgeler arası ticaret Ortaçağ’ın sonlarına kadar büyük ölçüde yerel düzeyde kalmış; ticarete konu olan mallar ise halkın üretiminin küçük bir oranından öteye geçmemiştir (Heaton, 1995: 50; Utku, 2017: 220). Ancak tüm bunlara rağmen bölgeler arası ticaret oldukça karlı bir meslekti. Zira yeme, içme ve barınma ihtiyacı bile ticaretle uğraşanlara ciddi paralar kazandırmaktaydı. Yetersiz bir ulaşım sistemi, dünyadaki açlık olasılığını artırırken, bunlardan nasıl yararlanacağını bilenler için zenginleştirme fırsatları da sağlıyordu. Doğru zamanda yerine ulaştırılan birkaç çuval buğday, büyük karlar elde etmek için yeterliydi (Pirenne, 1994: 91).

Daha sonra tarihi eskiye dayanan “risk ortaklığı” olarak bilinen ortak ticari girişimler ortaya çıkmıştır. Antik Yunan’da gemi sahipleri, tacirler, bankerler ticaretin yaygınlaşmasıyla riski bölüşmek için ortaklıklar kurmuşlardır. Tacirler mal almak için bankerlerden para alır ve gemi sahibinden yer kiralardı. Gemi sahipleri de tacirlerin mallarını taşıyarak kâr elde ederlerdi. Gemi batarsa zarar tüm ortaklar tarafından bölüşülürdü (Bentley ve Ziegler, 2005: 1/215). Bu gibi ortaklıklar Bizans sayesinde, Akdeniz bölgesinin gelişmesini sağlamıştır (Bentley ve Ziegler, 2005: 1/289). Riskleri dağıtarak ve minimuma indirerek sermaye birikimi sağlama yöntemlerinin yanı sıra ödeme işlemlerini destekleyecek birçok uygulama da geliştirilmiştir. Bu bağlamda tarihte en erken ticari noktaya gelinmesinde en etkili faktör hiç şüphesiz kredi sisteminin yaygınlaşmasıdır. XI. yüzyılın ikinci yarısına kadar herhangi bir kayıt bulunmamakla birlikte, XI. yüzyılda deniz ticaretinde yaygınlaşan ve gelişen kredi uygulaması, bu geleneğin başlangıcının muhtemelen daha öncesine dayandığını düşündürmektedir (Pirenne, 1994: 88).

Ticarete kullanılan nakit paranın transferi hem ciddi bir tehlike hem de ek bir yük getirmekteydi. Mal taşınırken, para da aynı şekilde nakledilmekteydi. Ancak paranın transferi

sadece tacirler için değil, elde ettiği geliri merkeze aktarmak isteyen vergi tahsildarları için de ciddi bir sorundu. Para ve nakit akışındaki artış doğal olarak insanların yanlarında taşıdıkları nakit miktarını azaltan farklı kredi sistemlerine yol açmaktaydı. Eski çağlardan beri bilinen ve kullanılan bu uygulamalara İslamiyet müdahale etmemiş; aksine gelişimine katkı sağlamıştır. Bu uygulamaların en başında poliçe gelmektedir. Adını fıkıh kitabında "yollama" anlamına gelen "havale" kelimesiyle alan bu faaliyet, birbirini tanıyan tüccarlar arasında kurulmuş; belirli bir ortamda, belirli coğrafi alanlar arasında geçerli kabul edilmiştir. Tüccarlar birbirlerinin mali durumu hakkında sürekli fikir alışverişinde bulunmuş ve böylece doğal bir "kredi derecelendirme mekanizması" kurulmuştur (Cahen, 1990: 160; Utku, 2017: 222).

Yaygın olan diğer bir uygulama, günümüzde "kredi mektubu" olarak tanımlanan ödeme belgeleriyle dünya dillerinde "çek/check/cheque" olarak bilinen sakk uygulamasıdır. Bu tür ödeme emirleri, alacaklıların isimleri ve numaraları ile birlikte, mal miktarı ve ödenecek tutarın belirtilmesi açısından önemli bir işlevsellik sunar. Tarihsel olarak, güvenin artırılması amacıyla bu belgelerin üzerine halife, sultan veya emir gibi otoritelerin mühürleri de basılmaktaydı. Bu durum, finansal işlemler sırasında güvenilirliğin sağlanmasına katkı sağlayarak, ticaretin daha düzenli ve güvenli bir şekilde gerçekleştirilmesine olanak tanımıştır. (Hasan İbrahim Hasan, 1987: VI/86, IV/270; Durant, 1974: 40; Utku, 2017: 222). Diğer bir uygulama yöntemi olan takas, özellikle nakit sıkıntısı nedeniyle piyasaların az gelişmiş olduğu uzak bölgelerde yaygın olarak uygulanmaktadır. Takas yöntemi sadece küçük çaplı ticaretle ilgili değildi. Tüccarlar mümkün olduğunca para yerine mal göndermeye ve bu şekilde değiş tokuş ile ticaret yapmaya çalışmaktaydı. Örneğin, XII. yüzyılın başlarında Hint kıyılarında Malabar'da değerli olan İspanyol dokuma ipeği, Aden'den gelmiş Geniza mektuplarında "*ödeme aracı*" ve "*altının yerine*" ifadeleri ile anılmaktadır. "*Altının yerine*" ifadesinden anlaşılabileceği gibi doğu da yapılan ticarete ödeme aracı altındı. Birçok bölgede yapılan arkeolojik kazılarda bulunan madeni paralar, farklı bölgelerden ülkelerin sikkelerinin çok uzaklara gittiğini de göstermektedir. Örneğin Aden'de Memlûk sikkeleri çıkarılmış; benzer şekilde, Sebe dönemine ait eski mezarlarda, Periplus'ta bahsedilen gümüş levhalardan kesilmiş ve para birimi olarak kullanılan kare gümüş sikkeler çıkarılmıştır (Serjeant, 1981: 223; Utku, 2017: 223).

İslam dünyasında para birimi olarak dinar adı verilen altın ve dirhem adı verilen gümüş paralar kullanılmıştır. İslam ülkelerinin batı kesimlerinde, özellikle Bizans İmparatorluğu'nun Müslüman fetihlerinden önceki bölgelerinde dinar; Irak'tan Afganistan'a uzanan bölgede ise dirhem yaygındı. X. yüzyıldan itibaren İslam dünyasının diğer bölgelerinde dinar yaygın bir para birimi olarak kullanılmıştır. Dinar ile dirhem arasındaki değişim değeri genel olarak 1'e 14 olmakla birlikte, zaman ve mekâna bağlı olarak oran 1'e 10 ile 1'e 15 arasında dalgalanma göstermiştir (Hasan İbrahim Hasan, 1987: VI/86, IV/270). Bu çalışmaya konu olan dönemin başında Doğu ile Batı arasında ticarete aracılık yapan İslam dünyası, yelpazesinin genişlemesi, gerekse üretim, tüketim ve kaynak hacminin artmasıyla ticarete aktif ve lider bir konuma yükselmiştir. Zira dünyanın ana üretim merkezleri, ticaret yolları, önemli alışveriş noktaları, pazarlar, limanlar ve tüketim merkezleri, hepsi Müslüman olan bölgelerde bulunmaktadır. VIII. yüzyıldan X. yüzyıla gelindiğinde Avrupa'nın zayıf olduğu dönemde Müslümanlar ticarete zirve dönemini yaşamışlardır (Durant, 1974: 39).

2.2. Geleneksel Dünya Ticaretinin Güzergahları ve Ana Merkezleri

Uluslararası ticaretin ilk zamanlarından bu yana hemen hemen her bölge, üretmede yetenekli olduğu veya kendi bölgesinde doğal olarak bulunan malları mümkün olduğu kadar çok

kullanmış; fazlasını, sahip olmadığı veya yetersiz olduğu diğer bölgelerden mal tedarik etmek için kullanmıştır. Kıtalararası ticaret ağının ilk organizatörleri, çoğunlukla Mezopotamya, Doğu Akdeniz ve Mısır'dan çıkmıştır. Ticaret ağı kuzeyde Rusya'nın kürk üreten tundrası ve kuzeyde Afrika bozkırları da dâhil olmak üzere doğuda Çin'e uzanan ve batıda Atlantik Okyanusu'nda sona eren geniş bir coğrafi alanı kapsamaktaydı. Bu geniş ticaret ağının oluşmasında ve yürütülmesinde kuşkusuz her coğrafi bölgenin katkısı zaman içinde hissedilmiştir. Bu bağlamda Yunanlılar, İskender'den sonraki Helen devletleri, Güney Arabistan'ın yerleşik halkları ve Persler belli dönemlerde kendilerini bu ticarete öncü bulmuşlardır. Ancak Doğu'nun üretim, Batı'nın ise tüketim merkezi olması büyük ölçüde Roma İmparatorluğu dönemine denk gelmiştir. Baharatlar ve ipek genel olarak Güneydoğu Asya, Çin ve Hindistan'daki üreticilerden Orta Asya, Arabistan, Mısır, Kuzey Afrika ve Avrupa dâhil olmak üzere Roma'daki tüketicilere taşınmıştır. İpeğin çoğu ileri teknolojiyi kullanan Çin'den gelmekte, baharatın her türü ise tatlandırıcı, besinleri koruyucu ve tıpta kullanılmaktaydı. Güneydoğu Asya'dan karanfil, kakule, Hindistan cevizi kabuğu ve dolgusundan yapılan baharatlar; Çin'den parfüm, ipek, porselen, kâğıt, mürekkep, tavus kuşu, vahşi at, eyer; Çin ve Güneydoğu Asya'dan tarçın; Hindistan'dan karabiber; Susam, susam yağı ve kök boyalar Arabistan, Hindistan ve Güneydoğu Asya'dan gelmekteydi. Güneydoğu Arabistan ve Etiyopya'nın bazı bölgeleri, dünyanın buhur üretim merkezi, Kızıldeniz'in bazı bölgeleri de boya mamullerinin kullanıldığı şap üretimi ile ünlüydü. Hindistan, baharatların yanı sıra pamuklu dokumalar, inciler, mercanlar, fildişi, leopar derileri, yakutlar, abanoz ve beyaz sandal ağacı gibi değerli egzotik ürünleri küresel pazarlara sunmaktaydı. oğu Afrika, egzotik ürünler ve altın ticaretinin yanı sıra köle ticaretiyle de küresel ticarete katkıda bulunmuştur. Köle ticareti özellikle Sevakın, Dehlek, Zeyla, Berbera, Mogadişu, Merka, Mombasa ve Zanzibar gibi şehir ve limanlar üzerinden Hindistan, Mısır ve Arabistan'a doğru gerçekleşmiştir (Makdisi, 2022: 97; Kazvini, 2024: 123; Bentley ve Ziegler, 2005: 1/273, 292; Lewis, 2000: 223; Orhonlu, 1961: 2-3; Utku, 2017: 224-225).

Bunlara karşın batıdaki topluluklar ham madde, mamul mallar ve değerli madenler gönderiyordu. Orta Asya, Çin'de çok kabul gören yüksek kaliteli yeşim taşı ile büyük, güçlü atlara sahipti. Bizans cam eşyaları, mücevherat, işlemeli giysiler, şifalı bitkiler, brokar, sanat, süs eşyaları, parfümler, bronzlar, yünlü ve keten kumaşlar, çanak çömlek, demir aletler, zeytinyağı, şarap, altın ve gümüş sikkeler; Kuzey Avrupa kurutulmuş balık, orman ürünleri, bal ve kürk gibi İskandinav ürünleri; Anadolu madeni ürünler ve bakır; Etiyopya ve Nube⁸ ise ağırlıklı olarak Mısır'a ihraç edilen altın gibi değerli metallerin yanı sıra aromatik bitkiler, "mür" ve egzotik hayvanların ticaretine katılmıştır. Daha sonra Bizans, bölgeye gönderdiği papazlar aracılığıyla Çinlilerden öğrendiği teknikleri kullanarak kurduğu ipek endüstrisi ile dünya ticaretine yeni bir boyut kazandırmıştır (Bentley ve Ziegler, 2005: 1/73, 292; Lewis, 2000: 223). Doğu-Batı ticaretinde mümkün olduğu kadar mal takası yapılmaya çalışılsa da altın başlıca ödeme aracıdır.

⁸ Nubyalılar, Hristiyan bir toplum olup, coğrafi açıdan Habeşistan'dan daha büyük topraklara sahiptirler. Köyleri, verimli tarım arazileri ile mamurdur ve bu bölgelerde hurma, çeşitli zirai mahsuller ve sebzeler bolca yetiştirilmektedir (İbn Havkal, 2014: 62). Sudan'ın kuzey bölgesine Nubya, güney bölgesine Büce denir (İbn Cafer, 2018: 64). Nubya ülkesi, Nil Nehri'nin doğusunda yer almakta ve merkezi Dunkula'dır. Büce ülkesi ise Nil ile Kızıldeniz arasında konumlanmıştır; bu iki ülke arasında sarp dağlar bulunur. Ülkenin en büyük şehri Mava'dır. Bu ülke topraklarında fil, gergedan gibi hayvanlar bulunur. (Ebü'l-Fida, 2017: 146; Yakubi, 2021: 152-153). Köle satın almanın meşruluğu konusunda, tarih boyunca farklı toplumlar ve dönemler farklı görüşler geliştirmiştir. Nubelilerden köle ediniminde bir beis yoktur (Abdilhakem, 2022: 244).

Genel olarak, tarih boyunca Doğu'dan Batı'ya mal akışında bir miktar fazlalık olmuştur ve bu fazlalık genellikle altın ve değerli metallerin Batı'dan Doğu'ya gelmesiyle dengelenmiştir. Ancak Ortadoğu'nun dış ticaret dengesini nasıl sağladığı ile ilgili birçok soru hala cevap bulamamıştır. Tüm dünyayı birleştiren bu ticaretin bilinen genel güzergahları vardır. Ana kara yolu Avrupa'dan Asya'ya kadar devam etmektedir. Han'ın başkenti Chang'an'dan başlayan yol, Luoyang'ı aşarak Moğolistan ve Türkistan üzerinden ikiye ayrılarak, dünyanın en tehlikeli ve kurak çöllerinden biri olan ve "tarım havzası" olarak bilinen Taklamakan çölüne ulaşmaktadır. İpek Yolu, bu çölün güneyinde ve kuzeyinde bölgenin vaha kentlerinden geçerek Kaşgar'da birleşirdi. Kaşgar'da birleşen iki yol buradan Baktriya üzerinden Buhara'ya gitmekteydi. Buhara, İndus nehrinin boşaldığı Hindistan'ın batı kıyısındaki limanları Texila yoluyla birbirine bağlayan noktaya yakındı. Bu ana yol daha sonra Merv üzerinden İran'ın Hazar denizi limanlarına, oradan da Dicle-Fırat deltası, Palmyra ve Tire üzerinden Akdeniz'e ve Hatay üzerinden Anadolu'ya yönelmekteydi ((Utku, 2017: 225-226; Bentley ve Ziegler, 2005: 1/290-291).

Bu ana yolu destekleyen ve dünyanın en önemli limanlarına bağlayan tali yollar da tarihte önem kazanmış ve bir bakıma medeniyetlerin gelişim çizgilerini şekillendirmiştir. Trafiğin bu yollarda yoğunlaşması ve azalması, yol boyunca yer alan şehirlerin yükseliş ve düşüşlerinde oldukça belirleyici olmuştur. Limanların kurulmasında ve gelişmesinde kara yolları önemli rol oynasa da yollar genellikle uygun limanların etrafında şekillenmiştir. (Utku, 2017: 226). Doğu Afrika ile bağlantılı olan ve batı Hint Okyanusu çevresinde gelişmiş ticaret yolları ve güzergahlarda vardır.

Kızıldeniz ve Süveyş Körfezi'ni Nil ve Akdeniz'e bağlayan güzergâh iki temel rotadan oluşmaktaydı. Bunlardan ilki Etiyopya'da Adulis ve Sevak'in'den başlayıp Ayzab'ın kuzeyinde Kûs'a oradan, Ayzab, Berenike veya Kuseyr'e kadar devam eden güney rotasıdır. Kuzey rotası Kulzum'dan Süveyş'e, Tur'a ya da Yotabe'ye Pelusium'a (Fermâ), Dimyat veya Kahire'ye gitmektedir. Bu iki rota Kuzey Afrikalı hacılar tarafından aynı anda kullanılsa da trafik yoğunluğu konusunda birbirine rakip olmuş ve dönemin şartlarına göre biri diğerine üstünlük sağlamıştır (Arenson, 1989: 246). Antik Helenistik, Mısır'ın hükümdarları ve Romen tüccarları servetlerinin çoğunu Nil ile Kızıldeniz arasındaki kuzey deniz yolundaki ticaretten elde etmişlerdir. Bu yollar Umman Denizi'nden Kızıldeniz'e, kısa bir mesafe de Nil'e ve oradan da Akdeniz'e uzanmaktadır. Böylece Akdeniz ve Hindistan arasında ticaret sağlanmıştır (Hodgson, 1995: 23).

Arap Yarımadası'nın en güney noktalarını kuzeye bağlayan batı kıyısı Aden ve Zebid'den başlayarak, Hicaz'dan geçip Akabe Körfezi çevresinde bitmekteydi. Bu kervan yolu özellikle İslam tarihinin ilk dönemlerinde hac amaçlı kullanılmış ve çok önemli bir rol oynamıştır. Bu yol, Yemen'den ayrıldıktan sonra Taife, oradan da Mekke'ye gitmektedir. Mekke'den, Yesrib, Hicr, Tebük, Ma'an, Mute, Basra üzerinden kuzeye yönelerek Şam'a ulaşmaktadır. Mekke'den çıkıp Kızıldeniz kıyısını takip eden bir diğer rota ise Bedir'den geçerek Eyle'ye gitmekteydi. Buradan Ma'an'a dönerek Mute üzerinden Şam'a ulaşip Sina yarımadası üzerinden Mısır'a ulaşmaktaydı. Öte yandan bu güzergâh üzerindeki Cidde ve Car limanları önemli ticaret merkezleri olmasının yanı sıra, Mekke ve Medine'ye hizmet veren limanlardı (Arenson, 1989: 246; Utku, 2017: 227).

Doğu sahili rotası, Güneydoğu Arap Yarımadası'nı Mezopotamya'ya bağlayan Kalhad, Maskat, Suhâr, Bahreyn ve Katif gibi alternatif limanlardan kuzeye, Mezopotamya'ya doğru ilerlemekteydi. Bu ana yol, Arap Yarımadası'nın doğu yakasındaki ana yoldu (Arenson, 1989: 246). İslam öncesi Arap panayırlarında elde edilen izlenimlere göre, tüccarlar kuzeyden gelerek Basra Körfezi, Suhâr, Deba ve Şihr üzerinden Aden ve Sana'ya doğru Arap Yarımadası'nın güney

kıyılarını takip etmiş, oradan da Ukaz panayırını görmek için Hicaz'a gitmişlerdir. Bu ticaret döngüsüne Yunan ve Hintli tüccarların da dâhil olduğu bilinmektedir (Serjeant, 1981: 208). İran'ın doğusundan iç bölgelere giden iki ana yol vardı; birincisi Siraf ve Fars'tan, diğeri ise Hürmüz ve Kirman'dan geçmekteydi. Antik çağlardan bu yana bölgedeki en önemli rotalardan biride, Basra'dan kuzeye, Fırat ve kısmen Dicle üzerinden Mezopotamya'ya ve hatta Anadolu'ya uzanan nehir yoluordu. Bu hattı doğu-batı ana ticaret yolunu destekleyen bir lojistik güzergahı olarak da değerlendirmek gerekir (Arenson, 1989: 246).

Bu yolların yanı sıra Anadolu, Afrika, Rusya, Balkanlar ve Avrupa'ya giden ticaret yolları da önemli bir yer tutmaktaydı. Özellikle, Balkanlar üzerinden Avrupa'yı Antakya'ya bağlayan Anadolu rotası, ticaretin gelişiminde stratejik bir öneme sahipti. Ayrıca, Hazar kıyısından Kuzey Rusya'ya uzanan güzergâh, Doğu-Batı ticaretinin dinamiklerini şekillendiren önemli bir hat oluşturunuyordu. İslam döneminde ise tüm Kuzey Afrika kıyıları boyunca İspanya ile Mısır'ı birbirine bağlayan rota, bu bölgedeki ticari etkileşimi artırmıştı (Hasan İbrahim Hasan, 1987: IV/266). Bu geleneksel dünyanın tüm önemli merkezlerini birbirine bağlayan kara yollarının kullanılması ciddi sorunlar yaratıyordu. Örneğin Ortaçağ'ın sonlarına kadar katırların uzun mesafeler kat etmek için kullanıldığı Avrupa'da karayolu taşımacılığının pek çok olumsuz yanı vardı. Ticaret yolları veya birçok büyük nehir boyunca ormanlık veya dağlık alanların bulunduğu Avrupa'nın büyük bölümünde, dik yokuşlar ve coğrafya nedeniyle tekerlekli araçların kullanımı, tam bir yol ağı kurulana kadar çoğu zaman zor şartlarda yapılmaktaydı (Cipolla, 1993: 59-60). Seyahatler toplu olarak kervanlar düzenlenerek yapılıyordu. Yolculuk için sürü ve binek hayvanları kullanılıyordu. Zaman zaman bazı yolcular da kervana yaya olarak katılıyordu. Günde otuz kilometre yol kat edebiliyordu ve beş günden fazla sürmesi beklenen yolculuk dikkatli bir planlama gerektiriyordu. Eyaletlerin kullandığı posta sistemi normal seyahatten daha hızlıydı, ancak bu sistem genellikle tüccarların kullanımına açık değildi, bu nedenle mektuplar bazen ticaret yolları boyunca kervanlarla taşınıyordu (Utku, 2017: 228).

Develerin yaygınlaşmasıyla birlikte at ve katırlardan daha fazla yük taşıyabilen kara kervanları düzenlenmiştir. Genellikle develer rahatsız edici ve uyumsuz olsalar da zorlu hava koşullarına uzun süre dayanabiliyor, aynı zamanda uygun eyer ile daha ağır yükleri de taşıyabiliyordu. Milattan sonra Arabistan, Güneybatı Asya, Kuzey Afrika ve Orta Asya'da uygun deve eyerleri yapılmaya başlanmış, özellikle sıcak ve kuru iklimlerde develerin kervanlarda kullanımı hızla artmıştır (Bentley ve Ziegler, 2005: 1/361). Kara taşımacılığının artan maliyet ve vergileri nedeniyle deniz taşımacılığı daha ucuz olabiliyordu. Örneğin kaynaklara dayalı bir analize göre İslam dünyasında kara taşımacılığına ödenen vergiler deniz taşımacılığına göre dört kat daha fazlaydı (Yusuf, 1996: 245-246; Utku, 2017: 228-229). Yakın zamana kadar yüksek vergiler ve çeşitli yasaklar kaçakçılığı cazip hale getirmiş, büyük miktarlarda kaçakçılık ticaret grupları arasında haksız rekabete yol açmıştır. Kara ulaşımının ve nakliyesinin gelişmesinin önündeki temel engellerden biride, güvenlik sorunu olmuştur. Kervanlar, yolcular ve hacılar nispeten belirli kara hatlarını takip ettiğinden, özellikle bölgedeki siyasi ve askeri güç farklılıkları olduğunda, eşkıyalarca genellikle bu yollar üzerindeki uygun noktalarda pusuya düşürülmüşlerdir. Karada eşkıyaların oluşturduğu tehdit, denizde korsanların oluşturduğu tehditten çok daha büyüktü. Bu koşullar altında buğday gibi ağır ve hacimli malların karayoluyla taşınması neredeyse imkansızdı. Öyle ki yol boyunca kervanların ihtiyaç duyduğu yiyecek maddeleri bile gereğinden fazla satın alınmıyor, temel ihtiyaçlar yol boyunca gelişen köy, kasaba ve köylerden karşılanıyordu. Tahmin edilebileceği gibi, kervan ikmali bu yerleşim yerleri için

önemli bir gelir kaynağıydı ve güzergâh üzerindeki trafiğe bağlı olarak bu alanlar büyümüş ya da küçülmüştü. Karayollarına yakın yerleşim alanları da kültürel etkileşimin en yoğun olduğu yerlerdi. Bu bağlamda İslam'ın bu yollardan geliştiğini genellemek yanlış olmayacaktır (Utku, 2017: 228-229).

Her durumda yollarda ağırlıklı olarak lüks eşyalar, değerli taşlar, mücevherler, parfümler ve aromatik yağlar gibi hafif ve pahalı mallar taşınmaktaydı. Tüm bu olumsuz yol koşulları insanları ulaşım için deniz ve nehirleri kullanmaya yöneltmiştir. Çünkü bir nehir teknesi her zaman bir yük katırından daha fazlasını taşıyabilirdi. Bu önemli bir maliyet azalması anlamına geliyordu. Ayrıca akıntı ile seyir aynı yöne doğru ise ulaşım, karayoluyla ulaşımdan çok daha hızlı olabilmekteydi. Gemilerin taşıma kapasitesi açısından avantajı zaten ortadaydı. Ayrıca bir denizci, karada ve nehirlerde oluşan vergi ve harçlarla sık sık karşı karşıya kalmazdı. XIII. yüzyılın sonlarında deniz taşımacılığının maliyeti karayolu taşımacılığının yirmide biriydi (Cipolla, 1993: 59-60). Öte yandan Arap ülkeleri, Hindistan ve Çin arasındaki deniz ticaretinin yanı sıra karadan yapılan alışverişler oldukça önemsiz kalmaktaydı (Heyd, 2000: 42). Büyük miktarlarda mal deniz yoluyla taşınıyordu ve kervanlarla nakliye büyük zorluk ve masraf gerektiriyordu. Örneğin İbn Cübeyr'in Ayzab ile Kûs arasındaki gözlemleri, Orta Çağ'da Akdeniz ticaretinin boyutlarını ve karmaşıklığını ortaya koymaktadır. Karabiber yüklü develerin yoğunluğu, dönemin ticaret hacminin şaşırtıcı boyutlara ulaştığını göstermektedir. İbn Cübeyr'in bu kadar büyük miktarda biberin nasıl tüketildiğini anlamakta zorlanması, baharat ticaretinin ne denli merkezi bir rol oynadığına işaret etmektedir (İbn Cübeyr, 2021: 38-43).

Başlıca deniz ticaret merkezlerinin limanlarında bulunan gemilerin büyüklükleri ve sayıları bu şehirlere gelen ziyaretçilerin ilgisini çekmiştir. Makdisi'nin Kudüs'ten geldiğinde Nil Deltası'ndaki tekne sayısı karşısında yaşadığı şaşkınlığı buna örnek gösterebiliriz (Makdisi, 2003: 230). Bu bağlamda Doğu-Batı ticaretinin büyük bir kısmı Hint Okyanusu'nda seyreden gemilere dayanıyordu. Bu denizden geçen ana rota, Çin'in güneydoğusundaki Guangzhou limanından Malakka Körfezi veya Kral Geçidi üzerinden, Malay Adaları ve Sumatra üzerinden güneydoğu Hindistan limanı Arikamedu (şimdiki Pondcherry) ve Seylan'a kadar uzanmaktaydı. Bu yoğun rotadan batıya geçiş, Hindistan'ın güneybatı limanı ve günümüz Cranganore yakınında bulunan Muziris üzerinden ve daha kuzeyde Barygaza ve Barbarikon üzerinden sağlanmaktaydı. Buradan da gemiler mallarını Basra Körfezi veya Kızıldeniz üzerinden batıya taşımaktaydı (Bentley ve Ziegler, 2005: 1/290-294).

Hint Okyanusu rotasının M.S. I. yüzyılda gezgin Sinbad olarak efsaneleşen İskit prensi Sanabara tarafından keşfedildiği söylenmekte olup, Sanabara, muson rüzgârlarının sırrını öğrendikten sonra bugünkü Mumbai'nin kuzeyindeki Barigaza'dan yola çıkarak İran, Arabistan, Zengibar ve Malabar kıyılarını kolonileştirmiş ve İskenderiye ile Yang-Tseu (Maha-Çina) arasında önemli bir ticaret kurmuştur (Mazaheri, 1972: 343). Basra Körfezi'ne inen mallar karadan Doğu Arabistan üzerinden veya doğrudan Basra Körfezi'ne açılan Mezopotamya limanlarına ulaştırılıyor. Buradan kervanlarla Dicle ve Fırat nehirlerine, Anadolu veya Suriye'deki limanlara taşınıyordu. Kızıldeniz rotasında malların çoğu Aden'de boşaltılıyor ve küçük gemilerle ya da Hicaz karayolu üzerinden daha kuzeydeki dağıtım merkezlerine teslim ediliyordu. Bu bağlamda Eyle, Ayzab ve Kulzüm önemli limanlardı. Anadolu, Suriye ve Mısır'a gelen mallar, yerel talebi karşılamak amacıyla hem iç pazara hem de Batı ülkelerine sevk edilmekteydi. Bu anlamda İskenderiye-İskenderun arasındaki Akdeniz limanları Batı'nın en önemli ticaret noktalarıydı (Orhonlu, 1961: 2).

Baharat Yolu, Güneydoğu Asya, Hindistan ve Doğu Afrika'dan gelen ürünlerin Aden'de toplandığı ve buradan Ayzab başta olmak üzere Kızıldeniz limanlarına sevk edildiği önemli bir ticaret rotasıydı. Mısır limanlarından boşaltılan mallar, söz konusu Kızıldeniz-Nil hattı üzerinden Mısır'ın Akdeniz kıyılarına ulaştırılıyor. Bu tüccarlar doğudan batıya ve batıdan doğuya seyahat edip, kara ve deniz yoluyla seyahat ediyorlardı. Batıya giden tüccarlar köleler, mahkumlar, ipek kumaş, işlenmiş deri, yabancı eşek, kürk ve kılıç götürüyorlardı. Fehna'dan denize açılıp Ferama'ya geri dönen tüccarlar yüklerini Kulzüm'den Car ve Cidde'ye taşıyorlardı. Buradan Sind, Hint ve Çin bölgelerine ulaşıyorlardı. Ayrıca Çin'den misk, av eti, kafur, tarçın vb. ürünleri getiriyorlardı. Batı Hint Okyanusuna ulaşan gemilerden de ürünler deniz ve kara ticaret yolları ile Avrupa'nın çeşitli ülkelerine taşınıyordu (İbn Cübeyr, 2021: 35-48; İbn Hurdazbih, 2008: 130; Nâsır-ı Hüsrev, 1967: 109-110).

İbn Cübeyr, kendi zamanında ağırlıklı olarak güney hattının kullanıldığını belirtmektedir. Seyyahlara göre İskenderiye-Kûs-Ayzab-Aden yolu Kulzüm hattına göre çok daha güvenliydi (İbn Cübeyr, 2021: 41). İbn Cübeyr'e göre, İskenderiye, Kahire ve diğer Mısır şehirlerinde emniyet ve güvenlik o kadar mükemmeldi ki; halk ve tüccarlar gündüz olduğu gibi geceleri de emniyet içinde işleriyle meşgul oluyorlardı. Aynı yazara göre, bu yol üzerindeki konaklar ve şehirler büyük çarşılar, kervansaraylar, hanlar, hamamlar, otellerle doluydu (İbn Cübeyr, 2021: 13-14; Şeşen, 1987: 290).

Ticaretin küreselleşmesi, tarih boyunca farklı medeniyetler arasındaki etkileşimi ve ekonomik alışverişi şekillendirmiştir. Çinli tüccarlar Orta Asya ve İran'a, Hintli tüccarlar Roma'ya, Romalılar ise Güney Hindistan limanlarına seyahat ederek uzak mesafeler arasındaki ticari bağları güçlendirmişlerdir. Malaylı ticaret gemilerinin Hindistan ve Doğu Afrika kıyılarına ulaşması ve Çinli denizcilerin Doğu Afrika'ya seyahat etmesi, okyanuslar arası ticaretin potansiyelini ortaya koymuştur. Ancak, uzun mesafeli ticaretin kademeli olarak, belirli aşamalarla gerçekleştiği vurgulanmaktadır. Bu durum, lojistik zorluklar, güvenlik riskleri ve bilgi eksikliği gibi faktörlerden kaynaklanmaktaydı (Bentley ve Ziegler, 2005:1/293-296). Ticaret M.Ö. VI. yüzyılda yaşadıkları bölgedeki tapınakların basılmasıyla göç ettikleri Babil'den öğrendikleri söylenen Yahudilerin, o tarihten bu yana hemen her siyasi dönemde ticarete önemli bir konuma sahip oldukları görülmektedir (Utku, 2017: 231).

Tarih boyunca deniz ticaretini kontrol eden devletler değişmiştir. Malay ve Hintli tüccarlar Güneydoğu Asya, Güney Çin, Seylan ve Hindistan arasındaki ticarete etkili olmuşlardır. Arap Denizi'nde ise önce Güney Arabistanlılar, Romalıların Mısırlı ve Yunanlı tebaaları ve Persler; sonraları ise Müslüman Araplar, Persler ve Hintliler söz sahibi olmuşlardır (Bentley ve Ziegler, 2005: 1/255; Mazaheri, 1972: 343-344).

2.3. Doğu Afrika ile Doğrudan Bağlantılı Deniz Yolları

2.3.1. Doğu Afrika ile Kızıldeniz Arasındaki Ticari Yolculuklar

Eski çağlarda Kızıldeniz, Eritre Denizi olarak adlandırılmaktaydı ve bu su yolu kıyı bölgeleri ile Hint Okyanusu arasında gerçekleştirilen ticareti kolaylaştıran önemli bir transit noktasını temsil etmekteydi. 4 bin yılı aşkın antik tarihi, denizlerin öneminin bu deniz sayesinde keşfedildiği yorumlarına bile yol açmıştır. M.Ö. 2000 yıl önce Eski Mısırlılar tarafından, insanların ahşap, buhur ve ıtır toplamak için Doğu Afrika kıyılarına ulaşmasıyla Kızıldeniz ile ilişkiler başlamış ve ülkeleri birbirine bağlayan bir kapı haline gelmiştir. Mısırlılar, antik dönemlerden itibaren Kızıldeniz boyunca deniz yolculukları yaparak, bölgenin ticari potansiyelini

keşfetmişlerdir. Milattan önce bininci yılda, Kızıldeniz ile Umman Denizi arasındaki ticaret faaliyetleri hız kazanmış, özellikle M.Ö. 336 ile M.Ö. 146 yılları arasında Mısır, Eski Yunan'ın Batlamiyus Hanedanı'nın yönetimi altında iken, Yunanlılar Kızıldeniz boyunca güneye doğru deniz seferleri düzenlemişlerdir. Bu dönemde, Arabistan Yarımadası'nın güney kısmında yer alan Aden ile Afrika'nın Cibuti bölgesi arasında bulunan Mendep Boğazı'nın her iki yakasında, Hindistan ve Afrika'dan gelen çeşitli yüklerin boşaltılması sağlanıyordu. Ayrıca, Somali ve Etiyopya'dan gelen ürünler, Kızıldeniz üzerinden yapılan deniz yolculukları aracılığıyla Akdeniz'e ulaştırılmaktaydı (Yingsheng, 2021: 55; Britton, 1963: 16; Bilge, 2022: 557-558).

Kızıldeniz adını bazen deniz kenarındaki mercan kayalıklarından, bazen güneş ışığının yansımından, bazen de kıyıdaki toprağın kırmızı renginden alır ve hatta sularında yaşayan mikroskopik canlılarında denize böyle bir renk verdiği söylenmektedir. Geçmişte Kızıldeniz adı sadece bu adı taşıyan denize değil, Doğu Afrika ve Güney Asya'nın tüm deniz alanına veya Hint Okyanusu'na veriliyordu. Piri Reis'in, Kitab-ı Bahriye adlı kitabında Afrika'nın doğu denizi için Bahri Zenc veya Bahri Zenci tabirleri kullanılmıştır. Gemiler genellikle gündüzleri kıyı boyunca seyrederek ve mercan kayalıklarının arkasına demir atardı. Bununla beraber Kızıldeniz'de eski çağlardan beri canlı bir ticaret vardı. Erken İslam döneminde Nil'in bir kanalla Kulzum'e bağlandığı dönemde Fustat'tan el-Car'a kadar buğday yüklü gemiler bu yolu kullanmaktaydı. Hint Okyanusu'ndan gelen gemiler, Aden'de mola verdikten sonra kutsal şehirler Cidde ve el-Car limanlarına, Mısır'ın el-Kusayr ve Kus limanlarına, ardından da Ayzab'a doğru yola çıkmaktaydı (Piri Reis, 1973: 92-95; Britton, 1963: 4-11; Darkot, 1977: 796-797; Bilge, 2022: 557).

Süveyş Kanalı açılmadan önce Hint Okyanusu'ndan Aden'e giden gemiler, Süveyş Körfezi'ne veya Akabe'ye gitmeden önce Cidde, Yenbu (el-Car), Hudeyde, Masavva gibi limanlara uğrayarak getirdikleri malzemelerin Akdeniz limanlarına ulaşması ve kervanlarla oraya taşınması gerekmektedir. Kuzey Afrika ülkeleri ve Şam'dan gelen hacılar da Kulzum'den teknelerle denize açılırdı. Medine'ye gidenler Yenbu'da, Mekke'ye gidenler ise Cidde limanında inerlerdi. Bu, Kızıldeniz'i kontrol eden siyasi güçlere ticaret ve hac yollarının kontrolü gibi önemli avantajlar sağlamış olurdu (Bilge, 2022: 557-558).

Yaz aylarında Hint Okyanusu'nda güneybatıdan esen rüzgârlara yağmur ve fırtınalar eşlik ederken, özellikle Doğu Afrika kıyılarında kuvvetli güney rüzgârları da oluyordu, bu nedenle Kızıldeniz'de güneyden kuzeye hareket etmek çok zordu. Öte yandan, Doğu Afrika kıyısı boyunca deniz yoluyla güneye doğru yelken açmak çok iyiydi. Bu bölgede limanların az olması nedeniyle yelken sezonu boyunca olumsuz seyir koşulları yaşansa da havanın çok fazla kapalı olmaması ve fırtınaların çok nadir olması nedeniyle seyir kolaydı (Arenson, 1989: 245; Utku, 2017: 70).

Mısırlılar, M.Ö. III. yüzyılın ortalarından itibaren Kızıldeniz'e ticari seferler düzenlemeye başlamış ve dönüş yolunda Somali ile Yemen'den çeşitli ürünler, özellikle kereste, buhur ve çam sakızı taşımıştır. XI. sülale döneminde ticaretin hızla gelişmesi, Hiksosların Mısır'ı işgaliyle duraklama dönemine girmiştir. Ancak XVIII. sülale döneminde Hiksosların bölgeden ayrılmasıyla ticaret yeniden canlanmış, Kraliçe Hatşepsut ve Kral III. Tutmosis bu süreci desteklemek için önemli adımlar atmıştır. Mısırlılar, Hatşepsut'un hükümdarlığı sırasında "Punt" adı verilen bölgeye seferler düzenleyerek buradan değerli malzemeler, hayvanlar ve egzotik ürünler ithal etmiştir. Doğu Afrika'nın önemi, II. Ramses döneminde Sudan'ın fethiyle ve Sevakim limanının Mısır gemilerine hizmet vermeye başlamasıyla daha da artmıştır (Bentley ve Ziegler, 2005:1/73-74; İnan, 1992: 103-105).

Antik çağlarda Güney Arabistan'dan gelen Arap tüccar ve denizcilerin Kızıldeniz ticaretine katılarak yüzertoplarla desteklenen gemilerle Afrika ile ticaret yaptıkları söylenmektedir. Aynı şekilde o dönemde Kızıldeniz kıyısında yaşayan bazı Arap kabileleri için sürekli bir gelir kaynağı olan korsanlığın, bir zamanlar bölgeyi kontrol altına almak isteyen Mısırlı ve Romalı denizciler için de büyük tehlike oluşturduğu ve Romalıların korsan tehlikesiyle mücadele etmek için ticaret gemilerine muhafızlar yerleştirmek zorunda kaldıkları bilinmektedir. M.Ö. X. yüzyılda ve M.Ö. II. yüzyıla kadar hayatta kalmayı başaran Sebeliler, ticaret ve denizde Mainlileri geride bırakan bir üne kavuşmuş ve uluslararası ticaretin iki büyük deniz yolunu bin yıldan fazla bir süre boyunca ayakta tutmayı başarmışlardır. Hindistan, Çin, Sokotra ve Doğu Afrika'dan getirilen mallar ile Yemen'deki büyük ticaret gemilerine sahip olan Sebeliler, başarılı bir ticaretle Yemen'i dünyanın en zengin ülkelerinden biri haline getirmişlerdir. Büyük gemilerle ticaret yapan Sebeliler bir yandan Mısır saraylarının buhur ihtiyacını karşılamış, bir yandan da Suriye ve Filistin bölgesinde ticari kervanlarla Habeşistan bölgesinden baharat taşıyarak bölgenin zenginleşmesini sağlamışlardır (Utku, 2017: 111-112).

Tarihi M.Ö. III. bin yıla kadar uzanan ve Güney Arabistan'da kurulan Sebeliler M.Ö. XI. asırdan itibaren Hindistan Kızıldeniz arasındaki ticareti yönlendirmiştir. Bu ticari ağ içerisinde yüksek miktarda vergi geliri elde eden Sebeli, Hadramutlu, Himyerli ve Katabanlı Araplar yalnız Hindistan-Kızıldeniz arasındaki ticaret ile yetinmeyerek ticari ağlarını Doğu Afrika'ya kadar genişletmişlerdir (Çağatay, 1989: 31-32). Sebelilerin M.Ö. uzun mesafeli deniz ticaretinde kazandıkları kontrol, Kızıldeniz'in zorlu coğrafyasını derinlemesine bilmelerinden kaynaklanmaktadır. Bu denizciler, denizdeki tehlikeleri, rüzgârları ve demirleme alanlarını iyi tanıyarak stratejik bir avantaj elde etmişlerdir. Kızıldeniz'in iç bölgelerine hâkim olarak doğal bir tekel oluşturan Sebeliler, antik dünyada buhurun tek üreticisi olarak ticaret ağlarını geliştirmiştir. Doğu Afrika'dan tedarik ettikleri maymun, zenci köle, deve kuşu tüyü ve fildişi gibi değerli malları Kızıldeniz, Mısır, Mezopotamya ve Suriye gibi farklı bölgelere ulaştırmaları ekonomik açıdan önemli bir etki yaratmıştır. Bu süreç, Sebelilerin dönemin sosyo-ekonomik yapısına katkıda bulunmuştur. (Hasan İbrahim Hasan, 1987: I/43-44). Yüzyıllar boyunca Güney Arabistan'ın denizcileri ve tüccarları, ürünlerini güneyden kuzeye, doğudan batıya taşıyarak buhur ticaretini ellerinde tutmuş ve Kuzey Arabistan'da koloniler inşa etmişlerdir. Mısır, Ege ve Basra Körfezi bölgelerinde ticari faaliyetler yürütmüşlerdir. Habeşistan'a göç ederek bu ismi oraya kendileri vermiş, onların bu bölgedeki etkisi Afrika'nın doğu sahili boyunca sürmüştür (Utku, 2017: 239).

M.Ö. 325 ile M.Ö. 31 yılları arasında Mısır'ı yöneten Ptolemy krallığı, Kızıldeniz'deki etkin politikalarıyla dikkat çekmiştir. Bu dönemde, muson rüzgârlarının düzenine dair bilgilerin Arabistan'ın batısına yayılması, muhtemelen M.Ö. I. yüzyılın başlarında gerçekleşmiştir. Bu bilgilerin Yunan veya Roma asıllı bir gemici olan Hippalus tarafından kaydedildiği iddia edilse de Güney Arabistanlı ve Hintli denizcilerin bu bilgileri çok daha önceden edindiği ve Hippalus'un seyahatlerinde bu denizcilerden yararlandığı düşünülmektedir. Dolayısıyla, Hippalus'un kaydettiği bilgiler, o dönemde geniş bir deniz ticareti ağına sahip topluluklar arasında zaten bilinen veriler olarak değerlendirilmektedir. Yunan ve Romalıların Hint Okyanusu'na açılmasıyla, Hintli, Farslı, Habeşli, Arap ve Çinli milletler arasında ciddi bir rekabet ortaya çıkmış, bu durum Kızıldeniz merkezli diğer milletler için önemli bir tehdit oluşturmıştır. Ptolemy'nin kurduğu ticari koloniler ise daha sonra Romalılar tarafından da kullanılmış ve Sokotra Adası'na kadar uzanan bir ticaret ağı oluşturulmuştur. Bu süreçte, Batılı denizcilerin etkisi

hızla artmış ve bölgede ticaret faaliyetleri büyük bir ivme kazanmıştır (Hitti, 1989: I/94; Heaton, 1995: 20; Bentley ve Ziegler, 2017: I/293-294; Oliver, 1963: 98; Bosworth, 1980: 11; Curtin, 2021: 131).

Kızıldeniz'de Roma'nın gerilemesi, bölgedeki siyasi dinamiklerin değişmesine yol açmış ve bu boşluğu kısmen Habeşliler ile Güney Arapları gibi yerel güçler doldurmuştur. Fakat bu durum, Sasani-Bizans rekabetinin bölge üzerindeki etkisiyle birlikte yeni bir karmaşa dönemine işaret etmiştir. Kızıldeniz'in yerli nüfusunun içerisinde Hristiyan Habeşlilerin, Roma ve daha sonra Bizans'ın himayesinde olmaları, onların yerel ticaretteki etkisini artıran bir güven kaynağı sağlamıştır. Özellikle M.S. 100. yıldan itibaren 400 yıl boyunca başta Aksum Krallığı olmak üzere Etiyopya'da hakimiyet kuran güç, Habeşistan'ın geniş alanlarını ele geçirmenin yanı sıra, zaman zaman Yemen'e kadar uzanarak bölgenin yerel ürünlerini kapsayan geniş bir ticaret ağı oluşturmuştur. Aksum, Adulis gibi Doğu Afrika limanlarını transit ticaret açısından önemli bir konuma getirerek, bölgenin ekonomik anlamdaki rolünü pekiştirmiştir (Utku, 2017: 243-244; Curtin, 2021: 133).

Kızıldeniz bölgesi, tarihi boyunca Habeşliler, Bizans İmparatorluğu ve Sasaniler arasındaki rekabetin merkezi olmuştur. Bu durumun en iyi örneklerinden biri, M.S. III. yüzyılın sonlarında Yemen üzerine gerçekleştirilen karşılıklı hamlelerdir. Habeşistan ile Arabistan arasındaki ticareti artırmayı ve Hint Okyanusu'ndaki ekonomik etkinliği pekiştirmeyi hedefleyen Habeşliler, ilk saldırılarında arzu ettikleri başarıyı elde edememiştir. Ancak, yaklaşık 50 yıl sonra gerçekleştirdikleri ikinci seferde daha iyi bir strateji geliştirerek Yemen'i kontrol altına almayı başarmışlardır. Bu gelişme, bölgedeki güç dengesinin belirlenmesinde kritik bir rol oynamış ve o dönemdeki stratejik rekabetin karmaşıklığını gözler önüne sermiştir (Çağatay, 1989: 155; Beaujard, 2019: 434).

Sasanilerin I. Hüsrev döneminde Yemen'i istilası ve Aden limanında kurdukları üs aynı zamanda Kızıldeniz girişindeki Babülmendeb boğazının kontrolü, Bizans İmparatorluğu'nun doğuya olan ticaret yollarını önemli ölçüde tıkamıştır. Bizans gemileri bir zamanlar Seylan'a kadar ulaşırken, bu dönemde Hint Okyanusu'na çıkışları engellenmiştir. Kızıldeniz'in Arabistan ve Afrika kıyılarında bulunan Yunan yazıtları ile Seylan'da keşfedilen Bizans sikkeleri, bölgedeki Bizans varlığını Sasaniler öncesine dayandırmaktadır. Bu durum, Bizans'ın Doğu ticareti üzerindeki etkisinin azaldığını ve Kızıldeniz transit ticaretinin zayıfladığını göstermektedir. Öte yandan, Doğu ticaretinin Basra Körfezi ve kısmen Hicaz yollarına kayması, yerel güçlerin yeniden güçlenmesine yol açmıştır. Habeş, Yemen ve Kureyş gibi bölgesel güçler, kısa süreli hakimiyet döneminin ardından Hicaz merkezli yeni bir gücün ortaya çıkmasıyla birlikte İslam'ın etkisi altında büyük bir dönüşüm yaşamışlardır. İslam'la tanışan Araplar, ticaret ve denizcilik alanında Ortaçağ'ın en büyük medeniyetlerinden birinin temellerini atmayı başarmışlardır.

Kızıldeniz trafiği, özellikle VI. yüzyılda Bizans İmparatorluğu ile Sasaniler arasındaki rekabetin önemli bir parçası olmuştur. Bu dönemde, İran gemileri bölgedeki deniz ticaretinde hakimiyeti sürdürürken, Bizans gemileri de sürekli olarak onları takip etmiştir. Aynı zamanda bu rekabetten Araplar ve Habeşliler de etkilenmiş, ancak Bizans ile Sasaniler arasında deniz veya kara savaşlarına dair herhangi bir kanıt bulunamamıştır. Bununla birlikte, Sasanilerin yerel putperestleri ve Himyeri yöneticilerini desteklemek amacıyla Yemen'e nüfuz etmeye çalıştığı Bizanslıların ise müttefikleri Habeşliler aracılığıyla Hristiyan Himyerilere destek verdiği bilinmektedir. İmparator I. Justin, Yemen'deki ayaklanmayı bir fırsat olarak değerlendirmiş ve Yahudi Himyerilerin Hristiyanlara uyguladığı baskıyı gerekçe göstererek Habeşlilerle yeni bir

ittifak kurmuştur. Bu bağlamda, o dönemde Ayzab ile Etiyopya arasında esnek bir konfederasyon oluşturan Habeşlilerin Bizans'ın Aden'e kadar uzanan etkisi altında Kızıldeniz'i bir Bizans gölüne dönüştürme planları, Sasanilerin Yemen'i işgaliyle bozulmuştur ((Utku, 2017: 244-245; Cahen, 1990: 150-151; Altungök, 2015: 119-122).

İslam'ın deniz ticaret yolları üzerinden yayılması, özellikle Batı Afrika ve Sudan'da derin etkiler bırakmıştır. Hindistan ve Doğu Asya'da genellikle sahil şeritleriyle sınırlı kalan bu süreç Zengibar, Madagaskar, Habeşistan ve Sudan gibi bölgelerde daha yoğun bir şekilde gerçekleşmiştir (Planhol, 1989: 337-338). Mısır'ın fethinden sonra Müslüman tüccarların Kuzey Afrika boyunca üst sahillere kadar uzanan ticaret yollarını kullanarak İslam kültürünü ve inancını yaymaları, bu bölgelerde kalıcı bir iz bırakmıştır. Bu yolların izlediği Nil Nehri hem ticaret hem de dini etkileşimler açısından önemli bir arter haline gelmiş ve böylece Batı Afrika'nın İslamlaşmasına zemin hazırlamıştır. Bu tarihsel süreç, İslam'ın coğrafi yayılımını ve toplumsal etkilerini anlamak için önemli bir pencere sunmaktadır (Dursun, 1988: 431). Bu süreçte, Müslüman Arapların söz konusu bölgelere yerleşmeleri ve yerli unsurlarla kaynaşmaları önemli bir etki yaratmıştır. Araplar, İslamiyet'in doğuşundan çok önce de Doğu Afrika sahilleri ile ticari ilişkiler kurmuşlardır. İslam dininin hem Arabistan hem de Mısır'da hâkim hale gelmesiyle bu ilişkiler daha da yoğunlaşmıştır. Bu dönemde, ticaret ve Sudan'daki madenlerin işletilmesi gibi faktörler, Arapların bölgeye göç etmesine zemin hazırlamıştır. Müslüman tacirler, sadece sahil şeridi ve adalara değil, Afrika'nın iç kesimlerine de ulaşarak Asya ile Afrika arasındaki ticaretin ana aktörü haline gelmişlerdir. Bu süreçte, bazı limanlarda kıtanın iç bölgeleriyle irtibat, yalnızca Müslüman tacirler aracılığıyla sağlanabilmiştir (Özel, 1988: 435-437). Arapların Hindistan ve Doğu Afrika sahillerinde uyguladıkları ticari kolonileşme stratejisi, yerel siyasi iktidarları rahatsız etmeden bölge halkıyla kaynaşmayı hedeflemiş ve İslam dininin tabandan yayılmasına olanak tanımıştır (Bebel, 1997: 78).

Hicaz, coğrafi konumu sayesinde sadece Yemen, Mısır, Habeşistan, Suriye ve Irak arasındaki transit ticarete bir kavşak işlevi görmemekle kalmamış, aynı zamanda bölge ekonomisini de önemli ölçüde etkilemiştir. İslam öncesi dönemde Mekke'nin ticari gelişiminde Hicaz'ın stratejik konumu büyük bir rol oynamıştır. Mekke, eski bir dini merkez olmanın yanı sıra, "günlük yolu" olarak bilinen Hicaz kervan yolu üzerinden geçen ticaretin artmasıyla daha da büyük bir ivme kazanmıştır. Mekke, kuzey-güney karayolu üzerinden Suriye, Mezopotamya ve Yemen'deki kadim medeniyetlerle olan ilişkilerini güçlendirirken, Kızıldeniz aracılığıyla Habeşistan ile de bağlantılar geliştirmiştir. Ayrıca, Arabistan'ın iç bölgelerinden gelen ticaret yollarının birleşim noktası olan Ukaz panayırı, Fil vakası sonrası Mekke'ye kazandırılan itibar sayesinde Arabistan'ın en önemli panayırı haline gelmiştir. Bu panayır, farklı bölgelerden gelen tacirlerin Yemen'in ünlü elbise ve dokumalarıyla birlikte Mısır, Suriye, Irak ve Habeşistan'dan getirdiği deri, parfüm ve kılıç gibi ticaret mallarının buluşma noktası olmuştur (Utku, 2017: 246-247; İbn Cübeyr, 2021: 83-84; Yüksel, 1999: 23-24).

Hiz. Peygamber'den sonra ticaret yollarının emniyetine verilen önem, özellikle Afrika ile ilişkilerin gelişiminde kritik bir rol oynamıştır. Emevi ve Abbâsî dönemlerinde, devletin sınırlarının genişlemesi ve bunun neticesinde sağlanan refah ile servetin artması, ticari münasebetleri daha da derinleştirmiştir. Müslüman tacirler, fildişi, altın ve diğer değerli madenleri temin etme amacıyla Hint Okyanusu'na açılmayı ve Afrika sahilleri boyunca ilerlemeyi başarmış, bu süreçte gittikçe güçlenerek bölgedeki ticari faaliyetleri kontrol altına almışlardır. Özellikle VII. yüzyılın sonlarına doğru, VIII. asırda, Rodezya'nın kuzeyindeki altın kaynaklarına ulaşmak ve

Zimbabve'den demir gibi değerli madenleri hayvan sırtında taşıyabilmek, bu tacirlerin azmi ve becerisinin bir göstergesidir. Abdülmelik b. Mervan döneminde, 702 senesinde daha önce Hz. Ömer döneminde de gerçekleştirilen bir stratejik hamle ile Kızıldeniz'de ticaret yollarının güvenliğini sağlamak amacıyla Habeş korsanlarının üslendiği Dehlek Adası'na bir sefer düzenlenerek bu ada ele geçirilmiştir. Böylece hem ticaret yollarının güvenliği sağlanmış hem de Müslüman ticaretinin gelişimine katkıda bulunacak önemli bir adım atılmıştır. Bu tür askeri ve ticari hamleler, İslam medeniyetinin Afrika üzerindeki etkisini artırırken, aynı zamanda bölgedeki ekonomik ilişkileri de güçlendirmiştir (Alpers, 2014: 40-41,52; Özel, 1988: 436).

Müslüman ticaret alanları, tarihsel süreçte batıda Suriye ve Mısır merkezli olarak Tunus, Sicilya, Fas ve İspanya'ya kadar uzanarak bütün Akdeniz'i etkilemiştir. Doğu yönünde ise, İran ve Maveria üzerinden Çin sınırına ve Hindistan'a dek ilerleyen Müslüman tüccarlar, geniş bir coğrafi alanda ekonomik etkinlik göstermişlerdir. Bu dönemin sonlarına doğru Kızıldeniz üzerindeki hakimiyet Habeşlilerden Araplara geçerken Araplar, Hint Okyanusu'nda da önemli bir varlık oluşturmuşlardır (Durant, 1974: 40). Hulefâ'yı Raşidin döneminde, kutsal şehirlerin ihtiyaçlarının karşılanması kaygısıyla artırılan Mısır-Hicaz ticareti, Emeviler döneminde Kuzey Afrika ve Mısır hacılarının Hicaz'a yaptıkları yolculuklarla önemli bir ivme kazanmıştır. Hulefâ'yı Raşidin ve Emeviler döneminde, yalnızca hacıların değil aynı zamanda ticari emtia ve yiyeceklerle dolu gemilerin de Mısır'ın Kulzum limanı ile Medine'nin Car ve Mekke'nin Cidde limanları arasında düzenli seferler gerçekleştirmesi, ticaretin canlanmasını sağlamıştır. Emevi halifeleri, Doğu ticaretine verdikleri önem doğrultusunda, bu ticareti güvence altına almak amacıyla Afrika'nın doğu kıyısında çeşitli ticari istasyonlar kurarak Kızıldeniz'deki ticari faaliyetlerin gelişmesine büyük katkıda bulunmuşlardır. Bu süreç hem hacıların hem de tüccarların yoğun hareketliliği sayesinde İslam dünyasında ticari ilişkilerin derinleşmesine ve zenginleşmesine zemin hazırlamıştır (Utku, 2017: 257).

İslam devletinin şekillendiği Hicri I. asrın ardından, İslam dünyasının ana merkezleri önemli ölçüde istikrar kazanmıştır. Bu istikrar, doğal olarak ticari faaliyetlerin artmasına zemin hazırlamıştır. Abbâsî hakimiyetinin hâkim olduğu VIII. ile XII. yüzyıllar arasında yaşanan bazı siyasi istikrarsızlıklar, savaşlar ve İslam dünyasının çeşitli bölgelerinde merkezden bağımsız devletlerin kuruluşuna rağmen, bu dönemi karakterize eden huzur ortamı ve istikrar sayesinde ticari faaliyetler büyük bir gelişim göstermiştir. Özellikle ticaret yollarının güvenli hale gelmesi ve ekonomik ilişkilerin genişlemesi, bu dönem boyunca İslam medeniyetinin ekonomik gücünü pekiştirmiştir. Dolayısıyla, ticaretin artışı, sadece ekonomik bir gelişme değil aynı zamanda kültürel ve sosyal etkileşimlerin de zenginleşmesine katkıda bulunmuştur (Udovitch, 1970: 105).

Bu dönemde denizcilik alanında kaydedilen ilerlemeler, deniz ticaretinin mesafesini, hacmini ve frekansını önemli ölçüde artırmıştır. Arap, Fars ve Hintli Müslüman denizciler özellikle Hint Okyanusu'nun batısında bu dönemde belirleyici bir egemenlik kurmuşlardır. Çinlilerden edinilen pusula kullanımı ve Güneydoğu Asya ile Hint gemilerinde ortak olan Latin yelkeninin entegrasyonu, manevra yeteneği yüksek, hızlı ve kıyıya yakın seyretme gerekliliği olmayan gemilerin inşasını sağlamış, böylece ticari seferler önemli bir hız kazanmıştır. Ayrıca, Akdeniz havzasında gök cisimlerinin yüksekliğini ölçmek için geliştirilen usturlabın yön bulma ve seyir aracı olarak yaygın bir şekilde kullanılması, benzer teknik ilerlemelerin hızlanmasına katkıda bulunmuştur. Bu gelişmeler sayesinde Müslüman denizciler, Çin'den Doğu Afrika kıyılarına kadar tüm Hint Okyanusu bölgesinde aktif bir ticari hareketlilik sağlamışlardır (Mazaheri, 1972: 353-356; Watt, 1989: 44; Chaudhuri, 2002: 141-148; Cahen, 1990: 156; Bentley

ve Ziegler, 2005: 1/362). Bu dönemde Hint Okyanusu, iki ana ticaret güzergahının merkezinde yer almakta olup, bu güzergahlar uluslararası ticaretin dinamiklerini şekillendirmiştir. Bunlardan ilki, Çin üzerinden geçerek gelen kürk, porselen ve ipeklilerin taşındığı hattır. Bu güzergâh, Asya'nın zengin kültürel mirasını yansıtan ve Batı'ya değerli eşyalar sunan bir köprü işlevi görmüştür. Diğer güzergâh ise Sumatra ve Malay Adalarının batı kıyısını kapsamaktadır; bu hat, baharat ve aromaların dolaşımını sağlamakta, bu ürünler sayesinde hem yerel ekonomilere hem de uluslararası pazara önemli katkılarda bulunmaktaydı. Bu iki güzergahın birleşimi, gemilerin doğuya doğru fildişi, metal mallar, kumaş, Arabistan ve İran atları gibi maddeleri, ayrıca Afrikalı köleleri taşımalarını mümkün kılmıştır. Ticari mübadelelerin yapısı, yüzyıllar boyunca pek fazla değişmeden kalabilmiş, zaman içinde parfümler gibi lüks malların da bu verimli ticaret ağının bir parçası haline gelmesiyle genişlemiştir. Böylelikle, Hint Okyanusu'ndaki bu ticaret dinamikleri, yalnızca ekonomik değil, aynı zamanda kültürel etkileşimler açısından da önemli bir alan oluşturmuştur (Utku, 2017: 258). Bu dönemin tacirleri, dünya ticaretine daha önce dâhil olmayan pek çok bölgeyi ticaret ağlarına entegre etmiştir. Özellikle Sahra Çölü'nü deve kervanlarıyla aşarak Batı Afrikalılarla tuz, çelik, bakır ve cam karşılığında altın ve köle ticareti gerçekleştirerek, Doğu Afrika sahillerinde köle ve egzotik ürünler temin etmişlerdir. Bu süreç, küresel ticaretin dinamiklerini önemli ölçüde etkilemiştir (Bentley ve Ziegler, 2005: 1/363).

Muson rüzgârları başlamadan önce büyük kıyı kentlerinde günlerce süren hareketlilik yaşanmaktaydı. Bu rüzgârlardan önce gemiler, iklim değişikliğinin neden olduğu ağır ve nemli havada yük yüklüyor ve bu durum yolcuların hastalanmasına neden oluyordu. Muson rüzgârları başlayınca da yelkenliler açık denize doğru yola çıkıyorlardı. Gemiler limandan ayrılırken rıhtımlarda uzun bir sessizlik yaşanmaktaydı. Muson rüzgârları Hint sularında yılda iki kez meydana gelirdi. Musonun sürekli rüzgârlar nedeniyle bazı avantajları olmasına rağmen, birkaç ay ertelenmesi ve yolcuları kalkıştan önce musonun tekrar esmesini beklemek zorunda bırakması nedeniyle yolculuk zahmetli oluyordu (Mazaheri, 1972: 355-357; Alpers, 2014: 7-11; Yingsheng, 2021: 69-70). IX. yüzyılda Basra Körfezi'nden Hindistan ve Çin'e giden gemiler, dönüşte fırtınalar nedeniyle bazen Basra Körfezi'ne gitmek yerine Arabistan ve Doğu Afrika'ya kadar sürükleniyorlardı (Kayaoğlu, 1985: 100).

X. yüzyılda Doğu Afrika, Güney Arabistan ve Kızıldeniz havzası arasındaki etkileşim, ticari faaliyetlerin canlanmasına zemin hazırlamıştır. Bu dönemde özellikle fildişi, kristal ve altın gibi kıymetli ve lüks malların ticaretinde önemli bir artış gözlemlenmiştir (Horton-Middleton, 2000: 62). Doğu Afrika, Hindistan ve Asya'dan gelen ürünler, Aden'de merkezi bir noktada toplanmakta ve Ayzab ile diğer Kızıldeniz limanlarına sevk edilmektedir. Mısır limanlarında boşaltılan bu mallar, Kızıldeniz-Nil hattı üzerinden Mısır'ın Akdeniz kıyılarına ulaşmaktadır. Tüccarlar, kara ve deniz yollarını kullanarak doğudan batıya ve batıdan doğuya çeşitli mallar taşımaktadır. Batıya giden tüccarlar köleler, dokuma ve diğer değerli ürünler ile geri dönmekte, dönerken yüklerini Kulzüm'den Car ve Cidde'ye ulaştırarak oradan Sind, Hint ve Çin bölgelerine devam etmektedir. Ayrıca, Çin'den misk, av eti, kâfur ve tarçın gibi ürünlerin transferi de gerçekleşmektedir. Batı Hint Okyanusu'na ulaşan gemiler ise bu ürünleri deniz ve kara ticaret yollarıyla Avrupa'nın farklı ülkelerine taşımaktadır (İbn Cübeyr, 2021: 35-48; İbn Hurdazbih, 2008: 130; Nâsır-ı Hüsrev, 1967: 109-110). İbn Cübeyr, kendi zamanında ağırlıklı olarak güney hattının kullanıldığını belirtmektedir. İskenderiye-Kûs-Ayzab-Aden yolu Kulzüm hattına göre çok daha güvenli olup (İbn Cübeyr, 2021: 41), ticaretin güvenliği, ticaret gemilerini korsan saldırılarından koruyan Yemen merkezli savaş gemileriyle sağlanmaktaydı (Şeşen, 1987: 290).

Güneydoğu Arabistan ve Etiyopya'nın bazı bölgeleri dünyanın buhur üretim merkezi, Kızıldeniz'in bazı bölgeleri boya mamullerinin de kullanıldığı şap üretimi ile ünlüydü. (Utku, 2017: 224-225). Doğu Afrika egzotik mallar, altın ve köle ticareti ile bu genel ticarete katkıda bulunmuştur. Bilhassa köle ticareti Sevakın, Badi, Dehlek, Zeyla, Beylul, Barbara, Mogadişu, Merka, Bezava, Mombasa ve Zengibar şehir ve limanları üzerinden Hindistan, Mısır, Kızıldeniz ve Arabistan'a taşınmıştır. (Orhonlu, 1961: 2; Utku, 2017: 225). Etiyopya ve Nube ise ağırlıklı olarak Mısır'a ihraç edilen altın gibi değerli metallerin yanı sıra aromatik bitkiler, "mür" ve egzotik hayvanların ticaretine katılmıştır (Bentley ve Ziegler, 2005: 1/293-294; Lewis, 2000: 223).

2.3.2. Doğu Afrika ile Basra Körfezi Arasındaki Ticari Yolculuklar

Doğu Afrika ile Basra Körfezi arasındaki ticari ilişkiler İslam'ın doğuşundan önceye uzanan köklü bir geçmişe sahiptir. Müslümanların Afrika ile olan ilk temasları ise Mekke'deki zulme maruz kalan Müslümanların Habeşistan'a hicretiyle başlamıştır. Bu hicret, Hz. Peygamber'in izniyle gerçekleşmiş olup, ilk grup Müslümanların ardından ikinci hicret de yapılmıştır (Hamidullah, 2003: 292-300). Bu dönemde, Habeşistan'a hicret eden Müslümanlar, Hayber'in fethine kadar burada kalarak dini ve sosyal yapının güçlenmesine katkıda bulunmuşlardır. Arapların Doğu Afrika sahilleri boyunca geçmişte yürüttükleri ticari münasebetler Arap Yarımadası'nın tamamen İslamiyet'i kabul etmesiyle birlikte önemli bir dönüşüm geçirerek daha da gelişim göstermiştir. Bu dönemde, Müslüman tüccarlar yalnızca sahil yerli halkıyla değil, aynı zamanda kıtanın iç kesimlerinden gelen gruplarla da yoğun bir etkileşim içerisinde bulunmuşlardır. Bu etkileşim, Doğu ve Güney Asya ile Afrika sahilleri ve Mısır arasında tesis edilen ticaret ağlarının önemli halkalarından birini oluşturmuştur. İlginç bir şekilde bazı limanlarda Afrika kıtasının iç bölgeleriyle irtibat yalnızca Müslüman tacirler aracılığıyla mümkün hale gelmiştir. Hz. Peygamber'den sonra Hulefâ-yı Râşidîn döneminde ticaret yollarının emniyetine yönelik verilen önem Afrika ile olan münasebetlerin gelişmesinde belirleyici bir rol oynamıştır. Emevî ve Abbâsî dönemlerinde devlet sınırlarının genişlemesi ve ekonomik refahın artışı ticari ilişkilerin daha da derinleşmesini teşvik etmiştir. Bu süre zarfında fildişi, altın ve diğer değerli madenleri temin etmek amacıyla Hint Okyanusu'na açılan Müslüman tüccarlar, Afrika sahilleri boyunca ilerleyerek bu bölgelerdeki ticareti kontrol altına almayı başarmışlardır. Hicrî ikinci asra gelindiğinde bu tüccarlar, Rodezya'nın (bugünkü Zambiya) kuzeyindeki altın kaynaklarına erişim sağlamış ve Zimbabve'den hayvan sırtında demir gibi değerli madenleri bölgeye getirebilmişlerdir. Bu gelişmeler hem ticari ilişkilerin derinleşmesine hem de kültürel etkileşimlerin artmasına olanak tanımıştır. (Özel, 1988: 435).

Emevîler devrinde kabile, aile ve dini cemaatler arasındaki mücadele ve çatışmalar İslam toplumunun dinamiklerini etkileyerek bazı grupların Doğu Afrika sahillerine ve özellikle Habeşistan'a toplu halde hicret etmesine zemin hazırlamıştır. Bu hicretlerin ilki, 684 yılında Haccac'ın yönetiminden rahatsız olarak Şam yöresinden ayrılan bir grup ile aynı yıl Abdülmelik b. Mervân'ın gönderdiği ordudan kaçarak Afrika sahillerine göç eden Umman İbâdîleri tarafından gerçekleştirilmiştir. Abdülmelik b. Mervân döneminde daha önce Hz. Ömer devrinde de örneğine rastlandığı gibi, Kızıldeniz'de gemilerin güvenli bir şekilde dolaşabilmesi amacıyla Habeş korsanlarına yönelik bir askeri sefer düzenlenmiş ve stratejik bir konumda olan "Dehlek adası" (702) fethedilmiştir. Bu fetih, Doğu Afrika sahillerindeki ilk askeri başarı olarak kaydedilirken Müslüman tacirlerin Dehlek adası ve "Massava limanı" üzerinden Habeşistan içlerine kolayca

nüfuz etmelerine olanak tanımıştır. Abdülmelik b. Mervân zamanında gerçekleştirilen bu göçler, Müslümanların Hint Okyanusu'nun günümüzdeki Kenya ve Tanzanya kıyılarında Lamu, Pate, Malindi, Mombasa ve Zengibar (Kanblo) gibi önemli şehirler inşa etmesine yol açmıştır. Hişam b. Abdülmelik döneminde, Şii isyanları sırasında Zeyd b. Ali'nin öldürülmesi, göç eden taraftarların Somali kıyılarındaki Benâdir bölgesine (740) yerleşmesine neden olmuştur. Zeydi Şiiilerin bazıları ise Abbasî devrinin başlarında daha güneydeki Pemba adasına göç etmiştir. İslamiyet, Arapların daha önce ticari ilişkiler kurdukları Komor adaları ve Madagaskar'a, Hicrî birinci asırda ulaşmıştır. Abbâsîler devrinde öne çıkan Karmatiler'in çıkardığı iç karışıklıklar esnasında Ahsa hükümdarının baskısından kaçan büyük bir grup Somali sahillerine hicret ederek burada Makdişu (Mogadişu) şehrini 907 yılında kurmuşlardır. Bu süreçte bölgenin daha önceki sakinleri olan Zeydiler yeni gelen Sunnî grupla uyum sağlamakta zorluk çekince daha güneye ve iç bölgelere göç etmişlerdir. Arap ve Zenci karışımı yeni bir topluluğun meydana gelmesi, aralarında karşılıklı evlenmeler yoluyla gerçekleşmiştir. Bu topluluk, muhtemelen Ümmet-i Zeydiyye'den muharref (değiştirme) olarak Emüzeydiç olarak adlandırılmıştır. Ahsa'dan gelen Araplar daha sonra Brava ve Merka gibi şehirleri inşa ederek bölgedeki demografik yapıyı daha da çeşitlendirmişlerdir. Bu olaylar, Doğu Afrika'daki İslam kültür ve toplumunun şekillenmesinde önemli bir rol oynamıştır (Özel, 1988: 435-436).

Basra'dan başlayıp Umman üzerinden Arap Yarımadası'nın güney sahilleri boyunca Yemen'in Şihr bölgesine ve en nihayetinde Aden'in Ebyen limanına kadar olan ve Doğu Afrika'ya kadar uzanan yol ticarî hareketliliğin en yoğun yaşandığı güzergahlardan birini temsil etmektedir. Bu bölge, Abbasî dönemindeki ticaret seferlerinin önemli bir parçası haline gelmiştir. Zira Doğu Afrika, doğu ticaretinin başlıca merkezlerinden biri olarak öne çıkıyordu. Kendine has doğal ürünleri ile bilinen bu coğrafya Abbasî tüccarlarının daha önce dünya ticaretine dâhil edilmemiş pek çok bölgeyi ticaret ağlarına entegre etmesini sağladı. Tüccarlar, Sahra Çölü'nü deve kervanlarıyla aşarak Batı Afrikalılarla tuz, çelik, bakır ve cam karşılığında altın ve köle ticareti gerçekleştirmiştir. Doğu Afrika'nın sahillerinde ise egzotik ürünlerle birlikte köle alım satımına da yönelmişlerdir (Utku, 2017: 345-346).

Bu durum hem tüccarların hem de bölgeye özgü ürünlere sahip olmayı arzulayan tüketicilerin bu toprakları tercihlerinde göz önünde bulundurmalarını sağlıyordu. Doğu Afrika, ticarî açıdan en stratejik bölge olarak kabul edilen Afrika boynuzu, günümüzde Etiyopya (Habeşistan), Somali, Eritre ve Cibuti gibi ülkeleri kapsayan coğrafi alan, tarihsel olarak büyük bir ekonomik potansiyel barındırıyordu. Bu bölgenin ticarî avantajları, Abbâsîler dönemine gelene kadar tarih boyunca çeşitli imparatorluklar arasında rekabetin ana sebebi olmuştu. Özellikle de İslam öncesi dönemde Sâsânîler ile Bizanslılar arasındaki mücadeleler esnasında Kızıldeniz ticaretinde belirgin bir rol oynamıştır. Abbâsîler dönemi, bu bölgenin huzura kavuşmasını ve dolayısıyla Hindistan ile Uzakdoğu ticaretine güvenle açılmasını sağlamıştır. Abbâsîler, iktisadî anlamda güçlenmeyi hedeflerken, Doğu Afrika'ya uzanan ticari güzergâhı kontrol altında tutma ve gerekli düzenlemeleri yapma gerekliliğini de göz ardı etmemiştir. Arap Yarımadası'nın güneybatısından Doğu Afrika'ya yakın olması, Körfez sakinlerinin bu bölgeye gerçekleştirecekleri ticaretlerinde yeni rotalar geliştirmelerine olanak tanımıştır. Bu yollar yalnızca Doğu Afrika sahillerine değil, aynı zamanda Aden Körfezi'ne bakan bölgeler ve Hint Okyanusu'na açılan Afrika sahillerine kadar uzanmıştır. Basra Körfezi denizcilerinin Uzakdoğu'ya ulaşmak için takip ettikleri rotalar ile Doğu Afrika'ya giden yollar arasında belirgin benzerlikler mevcuttur. Zira, Basra Körfezi'ndeki denizcilerin Doğu Afrika sularında gezinmeleri,

onları Hindistan ve Çin'e yönlendiren Hint Okyanusu'nun bir uzantısı olarak değerlendirilmektedir. Bu bağlamda Doğu Afrika, Uzakdoğu ile gerçekleştirilen ticari değişimlerin hayati bir tamamlayıcı unsuru haline gelmiştir (Yıldırım, 2022: 333-335).

Doğu Afrika ile Körfez Araplarının ticarî faaliyetleri, tarihsel açıdan bölgenin ekonomik yapısını değiştirerek dünya ticaretine yön vermiştir. Habeşistan'ın kuzeyinden Madagaskar'ın güney kısımlarına kadar uzanan bu geniş coğrafya, Körfez Araplarının Ortaçağ'da sahip oldukları ticarî hinterlandın büyüklüğünü gözler önüne sermektedir. Bu dönemde Körfez tüccarları, yalnızca Doğu Afrika ile Uzakdoğu arasında köprü vazifesi görmekle kalmamış, aynı zamanda bu bölgelerin yerel ürünlerini dünya pazarlarına taşımada da aktif rol üstlenmişlerdir. Başlangıçta Doğu Afrika, uluslararası ticaret açısından yeterince tanınmıyordu ve bu bölgede üretilen eşya ve ürünler sınırlı bir şekilde tanıtılmaktaydı. Ancak Basra Körfezi'nin denizcileri ve tüccarları, keşif seferleri ve ticaret yolculukları sayesinde, bu bölgeye özgü dünyanın farklı pazarlarına ulaşmasını sağlamışlardır. Bu süreç, aynı zamanda Hindistan ve Çin gibi uzak noktalardaki ürünlerin de Hint Okyanusu üzerinden bu bölgelere ulaştırılmasına önayak olmuştur. Mes'udî gibi tarihçiler, Körfez tüccarlarının Doğu Afrika'ya yaptıkları seferlerin başarısını onların zorlu deniz koşullarıyla başa çıkabilme yetenekleri ve edindikleri deneyimle ilişkilendirirken bireysel deneyimlerini de gözler önüne sermektedirler. Özellikle Mes'udî'nin ifadesiyle, çeşitli denizlerde yaşadığı korku ve tehlikeler arasında Habeş denizinin sunduğu koşulların daha çetin olduğunu belirtmesi bu bölgenin ticaret için ne denli karmaşık bir coğrafya sunduğunu göstermektedir (Mesûdî, 2020: 73; İbnül Esir, 1985: II/487; Eş-Şami, 2001: 102; Mez, 2014: 575).

Doğu Afrika kıyılarına seyahatlerin iki ay gibi uzun bir süreyi kapsadığı bu dönemde, Müslümanlar bölgede koloniler kurarak ticari faaliyetler aracılığıyla İslam'ın Afrika kıtasının içlerine yayılmasında önemli bir rol oynamışlardır. Arap yerleşimleri, Süfale (Mozambik) ve Madagaskar'a kadar uzanırken, Doğu Afrika ve Basra Körfezi arasındaki ticarete Ezdiler kilit bir aktör olarak öne çıkmışlardır (Cünhanî, 2008: 692-694; Yıldırım, 2022: 337-338). Körfez bölgesinde zengin tüccarlarıyla tanınan Siraf kenti (İdrisi, 1989: I/410) ve Umman'dan kalkan gemileriyle Zeyla, Ayzâb, Sevâkin, Berber ve Zangibar gibi limanlara uğrayan Ezdiler, güneye doğru ilerleyerek Madagaskar'a kadar ulaşmışlardır. Berberilerden aldıkları amber ve altınla birlikte, fildişi ve köle ticareti yaparak bölgeler arası ekonomik etkileşimi önemli ölçüde artırmışlardır. M. 935 yılında Umman'da meydana gelen yangında İbn Mervan'a ait kölelerin ölümüyle ilgili abartılı rakamlar dolaşsa da bu olay Basra Körfezi ile Doğu Afrika arasındaki köle ticaretinin boyutunu göstermesi açısından önemlidir. Tarihsel olarak köleler, tarım, madencilik, ticaret, inşaat ve özel güvenlik gibi çeşitli ekonomik faaliyetlerde temel iş gücü olarak kullanılmışlardır. Berberi Körfezi'nin yerli halkı olan "el-Zenc," Uzakdoğu ve Basra Körfezi'nden gelen gemilerin bu bölgeyle yoğun ticari alışverişte bulunmasıyla stratejik bir öneme sahip olmuştur. Özellikle Güney ve Doğu Arap Yarımadası'nın Doğu Afrika ticaretindeki baskın rolü bölgeye yönelik detaylı bir analiz ve planlama gerekliliğini açıkça ortaya koymaktadır. Bu durum hem ticaret rotalarının optimizasyonu hem de lojistik süreçlerin etkin yönetimi açısından kritik bir gereklilik olarak değerlendirilmelidir (Cünhanî, 2008: 692-694; Yıldırım, 2022: 337-338).

Basra Körfezi'nden başlayarak Ummanlı ticarî gemiler, Somali sahillerini takip ederek Madagaskar adasına, oradan da Süfale'ye yani bugünkü Mozambik'e ulaşmaktaydılar (Hourani, 1995: 231). Bu yolculuklar, gemi sahiplerinin Berberi Körfezi'nden (Somali) Zenc Denizi üzerinden gerçekleştirdikleri seferler sırasında ticari ilişkilerin gelişmesine ve çeşitli kültürlerin etkileşimine zemin hazırlamıştır. Mes'udî, bu seferlerin detaylarını şu şekilde kaydetmiştir:

“Ummanlı gemi sahipleri, bu körfezi (Berberi Körfezi’ni) katederek Zenci denizinde yer alan Kanblo (Zengibar) adasına giderler. Bu şehirde kâfir zenciler arasında Müslümanlar ve daha önce belirttiğimiz gemi sahibi Ummanlılar bulunmaktadır. Onlar, Berberi adıyla tanınan –Onlar burayı Berberî denizi olarak tanıtmaktadırlar- bu körfezle Cefunî (Somali) denilen ülkenin bizim belirttiğimiz uzaklıktan daha uzak bir mesafede olduğunu iddia etmektedirler. Ummanlılardan denize açılan o insanlar, Ezd kabilesine mensup Araplardan oluşmaktadır. Bu denizi Sîrâflılar da gemilerle aşarlar, ben de 916 yılında Umman ülkesinin Sincâr şehrinde ve sonra da Kanblo adasından Umman şehrine kadar bu denizde gemiyle seyahat ettim” (Mes’ûdî, 2004: 28-29; Cünhani, 2008: 692-693).

Somali, Afrika’nın en doğu ucunda yer alması sebebiyle, tarih boyunca Basra Körfezi tüccarlarının önemli ticarî seferlerine ev sahipliği yapmıştır. Bu seferler, yeni ticarî merkezlerin ortaya çıkmasının yanı sıra bölgedeki eski liman şehirlerini de canlandırmıştır. Milattan önce kurulan ve Yunanlı tüccarlarca "Abunî" olarak adlandırılan liman, bu yeniden canlanmanın örneklerinden biridir. Tarçın, deri ve fildişi gibi değerli ürünleri almak üzere Somali’yi ziyaret eden Körfez tüccarları burayla kurdukları sıkı ticarî ilişkiler neticesinde bölgenin adını değiştirerek "hafuni" veya "cefuni" olarak anmaya başlamışlardır (Hourani, 1995: 233). Müslüman denizcilerin Afrika kıyılarındaki en uzak hedefi Süfale limanıydı. Maschonaland’ın zengin altın madenleri, bu bölgeyi cazip bir ticaret merkezi haline getirmiş ve tüccarları cezbetmiştir. Ayrıca, Sîrâf ve Şiraz tüccarları, Somali’de stratejik bir ticarî merkez kurarak burayı Makdişu (Mogadişu) olarak isimlendirmiştir. Makdişu, Basra Körfezi ile Doğu Afrika arasındaki ticaret yollarının önemli bir noktası olmuştur. Limanın güneyinde yer alan ve zamanla Kilve olarak bilinen Brava şehri ise uzak mesafelerden gelen Arap tüccarlarının her mevsim uygun rüzgârla uğradığı popüler ticaret merkezleri arasında yer almıştır (Mez, 2014: 575; Curtin, 1984: 39).

Müslüman tüccarlar, Zambezi Nehri’nin deltası ile Güney Afrika’nın merkezindeki Limpopo Nehri arasında ticarî faaliyetlerini sürdürerek bu bölgelerin altın madenleriyle, zenginliklerini keşfetmişlerdir. Bu coğrafya, özellikle altın ve demir gibi değerli madenlerin dışarıya ihraç edildiği önemli bir ticaret merkezi olan Süfâle’yi barındırmaktadır (Kazvini, 2019: 22-24; Mez, 2014: 575). Basra Körfezi’nden ticari amaçlarla gelen pek çok tüccar, burada gördükleri potansiyel sonrası Hindistan ve Çin’deki gibi, Doğu Afrika sahillerinde yeni ticaret merkezleri kurmayı tercih etmişlerdir. Bu yerleşimciler, sadece ticarî kalkınmaya katkı sağlamakla kalmayıp, aynı zamanda diğer tüccarların işlerini kolaylaştırmakta da önemli bir rol oynamışlardır. Basra Körfezi’nden Doğu Afrika’ya seyahat eden gemiler, yolculukları esnasında pek çok ticaret merkeziyle irtibat kurmakta, bu bağlamda Umman’daki Maskat veya Suhâr limanlarından tatlı su gibi ihtiyaçları temin ederek Aden limanına ulaşmakta, böylece Kızıldeniz ticaretinin vazgeçilmez noktalarından biri olmaktadır (Yıldırım, 2022: 340-341).

Aden, sadece Habeş ve Hint gemilerinin değil, aynı zamanda çeşitli yabancı gemilerin de uğrak noktası olan meşhur ticaret limanıdır. Bu limandan hareket eden gemiler farklı rotalar izleyerek ticaretlerini sürdürmüşlerdir (Utku, 2017: 133,198). Basra Körfezi’nden gelen bazı gemiler ürünlerini Arap Yarımadası’nın batısına ve Mısır’a ulaştırmak amacıyla Cidde limanına uğrarken, özellikle Hindistan’dan gelen gemiler, Kızıldeniz’in tehlikelerine karşı (örneğin mercan kayalıkları) korunmak ve muson rüzgârlarının etkisini kaybetmemek için yüklerini çoğunlukla Aden veya nadiren de olsa Cidde’ye indirmeyi tercih etmekteydiler. Bu konteynerler, daha sonra

daha küçük teknelerle ya da karayolu ile Suriye, Irak ve Mısır gibi önemli merkezlere taşınmaktaydı (Utku, 2017: 326).

Körfez bölgesinden Cidde limanına gelen büyük hacimli gemiler, yüklerini boşalttıktan sonra Aden'e geri dönerken, bir kısım gemi ise Somali sahili boyunca ilerleyerek Doğu Afrika'ya yönelmekteydi. Bu güzergâh tercihinin altında yatan temel neden, deniz korsanlarının süregelen tehdidiydi. Ortaçağ denizciliğinde, "eşkîya zihniyeti" ile hareket eden korsanlar, deniz ticaretinin güvenliği için ciddi bir risk teşkil ediyordu. Özellikle X. yüzyılda Kızıldeniz'de emniyetli bir seyir için, askerî destek ve Rum ateşi kullanabilen Neffâtînlerin refakatı olmadan sefere çıkmak neredeyse imkânsız hale gelmişti. Sokotra adası ise, Hint korsanlarının önemli üslerinden biri olarak, bu bölgeden geçen gemiler için ciddi bir tehdit oluşturarak Basra-Kızıldeniz-Doğu Afrika arasındaki deniz ticaretini olumsuz yönde etkilemekteydi (Mez, 2014: 576). Bu tehditler nedeniyle, gemilerin konvoy halinde yolculuk yapmayı tercih ettikleri ve Aden'e doğru seyreden bir geminin genellikle benzer bir gemi tarafından eşlik edildiği sıklıkla gözlemlenmişti (Utku, 2017: 285).

Sokotra Adası'nın geçilmesinin ardından Doğu Afrika sahillerindeki ticarî merkezlere yönelindiği gözlemlenmektedir. Bu merkezlerde fildişi, amber, çeşitli hayvan derileri ve diğer değerli ürünler toplanarak gemilere yüklenmekteydi. Özellikle Sîrâflı tüccarlar, Doğu Afrika'dan tedarik ettikleri fildişini büyük bir kazanç umuduyla Çin'e ulaştırmaktaydılar. Zira Doğu Afrika'daki fildişi, Annam ve Tongking'den getirilen daha küçük ve kıvılcımsız olanlarından daha yüksek fiyatlarla alıcı bulmaktaydı. Çin pazarında fildişine olan yoğun talep, Müslüman ülkelerde bu değerlin bolca bulunması durumu üzerinde önemli bir etki yaratmakta, dolayısıyla, bu ticaretin büyüklüğü doğudan gelen taleplerle doğru orantılı olarak artmaktadır (Mez, 2014: 502; Eş-Şami, 2001: 112).

Afrika'ya giden Müslüman tüccarların son durağı olarak bilinen Süfale bölgesi, günümüzde Mozambik olarak adlandırılan Zenc Denizi'nin güney kısmında stratejik bir konumda yer almaktadır. Tarihsel süreç içinde bu bölge özellikle Kanblo (Zengibar) adasıyla birlikte önemli bir ticaret merkezi haline gelmiştir (Cünhani, 2008: 692-694; Eş-Şami, 2001: 112). Müslümanlar bu bölgeye özellikle altın ve amber gibi değerli ürünleri taşımışlardır. "Vakvak topraklarında" çok miktarda abanoz ve altın vardır. Araplar, söz konusu topraklara "vakvak toprakları" adını vermiştir. Bu, Ortaçağ tüccarlarının bilgi sahibi olmadıkları veya gidemedikleri bölgeleri bu şekilde adlandırma eğiliminden kaynaklanmaktadır (Kazvini, 2024: 118-119; İdrisi, 1989: I/92; Hourani, 1995: 230-232; İbn Hurdazbih, 1988: 65; Hartmann, 1988: 403).

Miladi 916 yılında Ahmet b. Cafer es-Sîrâfî'nin gemisiyle Zengibar'dan Umman'a yapılan seyahat, Mes'ûdî'ye Körfez tüccarları ve denizcileri hakkında kıymetli bilgiler edinme fırsatı sunmuştur. Mes'ûdî, Zenc Denizi'nin diğer denizlere kıyasla daha tehlikeli olduğunu ifade ederek, yolculuk esnasında karşılaşılan riskleri doğrudan tecrübe etmiştir. Ayrıca, gidiş ve dönüş yolculuklarında Ahmet b. Cafer ve kardeşi Abdussamed b. Cafer ile birlikte seyahat eden bazı denizcilerin daha sonra denizde yaşamlarını yitirdikleri bilgisini de kayda geçirmektedir. (Mes'ûdî, 2020: 73; Mez, 2014: 575; Eş-Şami, 2001: 112) Ayrıca, denizde büyük balinaların varlığı da önemli bir tehlike oluşturmakta, özellikle "uvâl" olarak adlandırılan bu balinaların boyları 400-500 ziraya kadar ulaşmakta, yüzgeçlerini denize vurarak büyük dalgalar yaratabilmektedir (Bakır, 2000: 66; Yıldırım, 2022: 345). Bu dalgalar, gemilerin alabora olmasına yol açabilmekte, bu nedenle denizciler kendilerini korumak için uzun zıpkınlar kullanmayı tercih etmektedir. Doğu Afrika-Basra Körfezi arasında gerçekleştirilen ticari seferler bölgede yaşayan

topluluklar için önemli bir maddi destek sağlamış ve burada kurulan ticari merkezler sayesinde bu ilişkiler uzun yıllar boyunca sürdürülebilir hale gelmiştir (Yıldırım, 2022: 345).

İbn Battuta'nın Abbâsî devletinden yaklaşık iki yüzyıl sonra Doğu Afrika'nın Makdişu şehrine gerçekleştirdiği ziyaret, bölgedeki ticaretin yerel yöneticiler ve halk için taşıdığı önemi gözler önüne sermektedir. Bu ziyaret, dönemin ticari ilişkilerinin derinliğini ve Müslüman tüccarların etkisini vurgulayan dikkate değer bir başarıdır. Aden'den hareket ederek dört günlük bir deniz yolculuğunun ardından Berberilerin merkezi Zeylâ'ya ulaşan İbn Battuta, burada on beş gün boyunca kalmış ve ardından Zenc bölgesinin önemli bir kenti olan Makdişu'ya varmıştır. İbn Battuta, bu bölgeyi ve halkını tanımlarken, yerel yaşamın zenginliğini ve ticaretin dinamizmini detaylı bir şekilde şöyle anlatmaktadır: *“Makdişu çok büyük bir şehirdir. Halkının çok devesi olup, her gün yüzlercesini boğazlarlar. Koyunları çoktur. Makdişu sakinleri zengin tüccardır. Orada şehre nisbetle imal olunan kumaşlar eşsiz olup Mısır ve sair ülkelere sevk edilir. Bu şehir halkının âdetince, ne zaman limana bir gemi gelirse, “sanbuk” denilen küçük kayıklar yanaşır. Her sanbukta ahaliden birtakım gençler bulunarak, her biri içinde yemek bulunan kapalı bir tabak getirip gemide olan tüccardan birine takdim ile, “Bu adam benim misafirimdir” der. Gemide bulunan tüccar bu misafir eden gencin evinden başka yere inemez. Bir tacir hane sahibinin evine inerse; ev sahibi tacirin yanında bulunan eşyayı satın onun için başka eşya satın alır. Bir kimse bu tacirden kıymetinden aşağı bir şey satın alır veya misafirinin huzurunda olmaksızın ona bir şey satarsa böyle satış onlarca iyi karşılanmaz. Belde halkı bu şekilde davranarak kendilerine bu ticaretten menfaat (kâr) sağlıyorlardı”* (İbn Battuta, 1993: 172).

İbn Battuta, Makdişu'dan ayrıldıktan sonra Basra Körfezi tüccarlarının kullandığı güzergâhı takip ederek önce Bilad-ı Sevahil'e, ardından Bilad-ı Zence'ye ulaşmış, son olarak da Makdişu'nun güneyinde bulunan Kulva'ya (Kilve) varmıştır. Burada Doğu Afrika seyahatini tamamlayan İbn Battuta, Yemen üzerinden Aden'e ve oradan Umman'a geçip, Hürmüz'e dönüş yapmıştır. Bu seyahat, Abbâsîler döneminde Körfez tüccarlarının Doğu Afrika'ya düzenledikleri ticarî seferlerin bir devamı olarak değerlendirilmektedir. İbn Battuta'nın bu yolculuğu, Doğu Afrika'nın yanı sıra Uzakdoğu ve diğer birçok bölgeye yaptığı gezilerde, kendisinden önceki Müslüman tüccarların bıraktığı kültürel ve ticari etkileri ortaya koyarak ticaretin kültürel etkileşiminin sağlanmasında ne denli önemli bir rol oynadığını açık bir şekilde göstermektedir (Battuta, 2004: 27; Yıldırım, 2022: 347).

2.3.3. Doğu Afrika ile Çin-Hint Deniz Yolu Arasındaki Ticari Yolculuklar

İslam devletinin şekillendiği VII. asrın ardından, İslam dünyasının ana merkezleri belirli bir siyasi istikrar kazanarak ticari faaliyetlerin artış göstermesine olanak sağladı. Özellikle Abbasî hâkimiyetinin devam ettiği VIII. ve XII. yüzyıllarda yaşanan siyasi istikrarsızlıklara, savaşlara ve İslam âleminin farklı bölgelerinde merkezden bağımsız devletlerin kurulmasına rağmen, bu dönemdeki huzur ortamı ve istikrar ticari faaliyetlerin ivme kazanmasına imkân tanıdı. Bu süreçte denizcilik alanında kaydedilen ilerlemeler, deniz ticaretinin hem mesafe hem de hacim bakımından artmasını sağladı. Arap ve Hint kökenli Müslüman denizciler, Hint Okyanusu'nun batısını bu dönemde tamamen kendilerine ait bir ticaret alanı haline getirdiler. Çinlilerden edinilen pusula bilgisi ve Güneydoğu Asya ile Hint gemilerine özgü Latin yelkeninin entegre edilmesi, manevra kabiliyeti yüksek, hızlı ve kıyıya yakın seyir yapabilen modern tekne tasarımlarının ortaya çıkmasına yol açtı ve böylece ticari seferler hız kazandı. Ayrıca, usturlap gibi aletlerin geliştirilmesi, yön bulma ve seyir cihazlarının yaygınlaşmasını sağladı ve bu da ticari

faaliyetlerin daha verimli hale gelmesine katkı sundu. Müslüman denizciler, bu yeni teknolojik gelişmeler sayesinde Çin'den Doğu Afrika kıyılarına kadar uzanan geniş bir coğrafyada yoğun bir ticari hareketlilik elde ettiler. Bu dönemde iki ana güzergâh öne çıkıyordu. Bunlardan ilki, Çin'e yönelmiş ve burada kürk, porselen ve ipek gibi değerli mallar alırken, diğeri Hindistan'a gidip baharat ve aromatik bitkilerin ticaretinin yapıldığı Sumatra ve Malakka Yarımadası'nın batı kıyısına yönelmekteydi. İslam dünyası, bu ticari mübadeleler neticesinde doğudan fildişi, metal ürünler, kumaş, Arabistan ve İran atları ile Afrikalı köleler gibi değerli ürünler elde etme fırsatına sahip oldu. Tarihsel olarak bu ticaret yapısının uzun süre sabit kalması ve zaman içinde parfümler ve diğeri lüks maddelerin de ilişkilendirilmesi dönemin ekonomik dinamiklerini derinlemesine etkilemiştir (Yıldırım, 2022: 258). Halifeler, saray mensupları, devlet adamları ve tüccarlar, Afrika, Çin ve Hindistan'dan gelen yabancı lüks eşyalar ve aksesuarlara daima özel bir ilgi ve rağbet göstermişlerdir (Eş-Şami, 2001: 112).

Kızıldeniz, Doğu Afrika ve Basra Körfezi jeopolitik konumunun sağladığı avantajlar doğrultusunda doğu ile batı arasında zengin bir ticaret hinterlandına sahip olmuş, Abbâsî döneminde ise tacirlere dünya ticaretine dâhil olmayan pek çok bölgeyi bu ticaret ağına katma fırsatı sunmuştur (Hee-Lee, 1993: 324). Tacirler, geçimini sağlamak ve ticaretini yapmak için (İdrisi, 1989: I/45) Sahra Çölü'nü deve kervanlarıyla aşarak Batı Afrikalılarla tuz, çelik, bakır ve cam karşılığında altın ve köle ticareti gerçekleştirmiş, Doğu Afrika sahillerinde ise köle ve egzotik ürün alımları yapmışlardır. Müslüman tüccarlar, Çin'in T'ang sülalesi döneminde Hint sahili, Güneydoğu Asya ve Çin'de önemli ticari koloniler kurarak, Kore ve Japonya içlerine kadar genişlemişlerdir (Hee-Lee, 1993: 324). Hint Okyanusunun batısından doğuya giden mallar Basra Körfezi'ne oradan da muson rüzgârlarını etkin bir şekilde kullanarak Çin'e kadar ulaşma imkânı bulmuş, bu durum Abbâsîler ile Çin arasındaki ticaretin doruk noktasını temsil etmiştir. Ancak, M.S. 878'de T'ang sülalesine karşı gerçekleşen isyan sonucunda Kanton'un yağmalanması ve yabancıların büyük kısmının öldürülmesiyle bu ticari ilişkiler ciddi bir darbe almış ve Müslüman Arap tacirlerin Malakka'nın ötesine geçmesi zorlaşmıştır (Mes'udi, 2004: 46; Mez, 2014: 579; Curtin, 1984: 134).

Abbâsîler döneminde, batıdan (Afrika- Kızıldeniz) gelen mallar Körfez bölgesi gibi, doğu ile batı arasındaki ticarî faaliyetlerin merkezi bir koordinasyon noktasına gelmekteydi. Bu stratejik bölge uluslararası ticarî yollar vasıtasıyla özellikle Irak bölgesindeki zengin emtia havuzlarını toplayarak bu ürünleri diğeri bölgelere ulaştırma işlevini üstlenmiştir. Söz konusu kara yolları, meydana gelen siyasî karışıklıklar sonucunda sürekli olarak çeşitli tehlikelerle, örneğin eşkıyalık ve gasp gibi olaylarla karşı karşıya kaldıkları için deniz yolları insana ve malzeme güvencesi sağlamak açısından daha tercih edilen bir yöntem haline gelmiştir (Yıldırım, 2022: 215). Umman gemileri, Körfez bölgesinde toplanan çeşitli ticari malları, dönemin hayati ticaret yolları üzerinden Hindistan ve Çin pazarlarına ulaştırmaktaydı. Bu denizcilik faaliyetleri sadece Umman mallarının tanıtımıyla sınırlı kalmamış, aynı zamanda Ummanlı tüccarların dönüş yolculuklarında Çin ipekleri ve elbiseleri ile Hindistan'ın aromatik baharatlarını yükleyerek, bu kıymetli ürünleri Umman pazarlarına getirerek bölgesel ticaretin canlanmasına önemli katkı sağlamıştır (İdrisi, 1989: I/167). Ayrıca, Arap memleketleri ile Hindistan ve Çin arasında kara yolu ile gerçekleştirilen ticaret, deniz yoluyla yapılan faaliyetlerle karşılaştırıldığında oldukça sınırlı kalmıştır (Heyd, 2000: 42). Deniz taşımacılığı, vergi yükümlülükleri bakımından kara taşımacılığına göre daha ekonomik bir seçenek sunmaktaydı. Zira kara yolu taşımacılığında ortaya çıkan vergi yükü, deniz taşımacılığının ortalama dört katına kadar çıkabilmekteydi. Bu

bağlamda, İslam dünyasında kara yolunu tercih eden yolcu ve tüccar gruplarının deniz yolunu seçmelerinde önemli bir etken olarak karşımıza çıkan siyasi karışıklıkların etkilerini Mes'ûdî'nin verdiği örnekle daha iyi anlamak mümkündür. Mes'ûdî, M.S. 878 yılında T'ang sülalesine karşı gerçekleştirilen bir isyan sonucu Kanton'un yağmalanmasının, kara yolunu kullanmanın tehlikelerini artırdığını belirtmektedir. Bunun neticesinde Mâverâünnehir'den Çin'e ticari amaçlarla gitmek isteyen bir Semerkant tüccarının, karşılaşacağı tehlikelerden çekinerek önce Basra'ya, oradan da deniz yoluyla Umman'a ve ardından Çin'e ulaşmayı tercih etmesi, deniz yolunun tercih sebeplerine kapsamlı bir örnek teşkil etmektedir (Mes'udi, 1997: 49-50). Uzakdoğu'ya yönelen ticaret gemileri, körfez dışındaki sularda birden fazla güzergâha sahipken, iç sularda yalnızca iki ana güzergâhla sınırlı kalıyordu. Bu güzergâhlardan biri, Basra yönünden ya da körfezin her iki kıyısındaki limanlardan gelen gemilerin Umman'da, Maskat veya Suhâr limanında demirleyip, burada su ve yiyecek gibi ihtiyaçlarını temin ettikten sonra, ticaret malzemelerini yükleyerek Malabar'a doğru yönelmeleri ile şekillenmiştir (Hemedani, 1967: 11). Bu güzergâhlardan ikincisi, doğu sahillerine paralel olarak denize açılmak isteyen gemilerin tercih ettiği rotadır ve bu bağlamda gemilerin körfezin iç sularından herhangi bir noktadan denize açılarak doğu sahillerine yakın bir seyir gerçekleştirmesi, sonraki aşamada yağışlı ve bereketli Pakistan kıyılarına ulaşmaları adına kaçınılmaz bir gereklilik haline gelmektedir. Gemi seferleri, İran'ın güney kıyılarını izleyerek, bu bölgedeki "Zutt" topraklarına hükmeden iki topluluk arasından geçmekte ve ardından rotalarını Hindistan veya ona dâhil olan kıyılara doğru yönlendirmektedir. Nihayetinde bu gemilerin seyahati Çin'de sona ermektedir. Doğu Afrika güzergâhı, tarih boyunca önemli ticaret yollarından biri olmuştur. Bu güzergâh Basra, Siraf veya Umman gibi çeşitli deniz merkezlerinden başlayarak Makdişu'ya kadar uzanmaktaydı. O dönemde Aden, ticaretin merkezi konumundaydı ve Bağdat, Hindistan ve Çin'den gelen değerli malların toplandığı bir nokta işlevi görmekteydi. Gemiler, Doğu Afrika'ya mal taşımak amacıyla ya da Kızıldeniz üzerinden Mısır'dan Aden'e, özellikle de koku ve baharat gibi yüksek talep gören ürünleri temin etmek için sıklıkla bu güzergâhı kullanmaktaydı (Eş-Şami, 2001: 111; İstahri, 1961: 34-35). Diğer yandan, doğu-batı ticaretinin dinamiklerini şekillendiren ve Hint Okyanusu üzerinde faaliyet gösteren gemiler, kendine özgü bir rotayı izlemektedir. Bu yolculuk, güneydoğu Çin'in Guangzhou limanından başlamaktadır ve Malakka Körfezi ile Kral Geçidi aracılığıyla Malaya ve Sumatra üzerinden Hindistan'ın güneydoğusundaki Arikamedu limanına (günümüzde Pondicherry) ve Seylan'a ulaşmayı hedeflemektedir. Hayli işlek olan bu güzergâhtan batıya geçiş ise, Hindistan'ın güneybatı kıyısında yer alan ve günümüzde Cranganore yakınlarında bulunan Muziris ile daha kuzeydeki Barygaza ve Barbarikon üzerinden gerçekleştirilmektedir. Bu noktadan kalkan gemiler, yüklerini Basra Körfezi veya Kızıldeniz üzerinden Batı'ya ulaştırma imkânı bulmakta, böylece bölgedeki ticari aktivitelerin sürekliliğini sağlamaktadır (Yıldırım, 2022: 262).

Çinli denizcilerin ve tacirlerin, okyanus ötesi ticaretin potansiyelini erken dönemlerde keşfetmeleri, Doğu Afrika kıyılarına kadar uzanan seferleriyle tarihte önemli bir yer tutmaktadır. Milattan önceki dönemlerde dahi kıyıdan mevsim rüzgârlarını takip eden küçük teknelerle, doğu deniz güzergâhında seyahatler gerçekleştirilmiştir. Ancak, bu ticaretin asıl gelişimi yelkenli gemilerin yaygınlaşmasıyla M.Ö. 10 ile M.S. 52 yılları arasında mümkün olmuştur (Hartmann, 1988:401; Hee-Soo Lee, 1993: 323-324; Yıldırım, 2022: 263). Coğrafya bilgisi üzerine daha derinlemesine bir anlayış kazandıktan sonra deniz tacirleri ve denizciler seyahatleri sırasında geçtikleri deniz bölgelerinin koşullarını sistematik bir şekilde kaydetmeye başlamışlardır. Batı

Han hanedanlığı döneminde (M.Ö. 202- M.S. 220), Çin gemileri, ticaret yollarını kullanarak Güney Asya alt kıtasının en güney noktalarına kadar, örneğin Sri Lanka'ya kadar ulaşabilme yetkinliğine sahiptir. Afrika ürünlerinin Çin'e taşınması, Qin hanedanlığı öncesi dönemde (M.Ö. 221) Çin ile Batı Hint Okyanusu ve Afrika arasında zengin bir ticari etkileşim olduğunu göstermektedir. Doğu Han dönemi itibarıyla, Roma İmparatorluğu'ndan gelen tacirlerin Kızıldeniz üzerinden Uzak Doğu'ya giden deniz taşıtlarını kullanmaya başlamaları, bölgesel ticaretin zenginliğini ve karmaşıklığını artıran önemli bir gelişme olarak öne çıkmıştır. Bu hanedanlık döneminde, Çin ile Güney Asya arasındaki ilişkiler belirgin bir şekilde artmıştır. Çin halkı Hindistan'ın stratejik konumunu anlayarak, ülkenin Batı ülkeleri ile olan bağlantısını kavramıştır. Ayrıca, Hindistan'dan Umman Denizi'ne ulaşım yollarını öğrenerek, ticari ve kültürel etkileşimlerini derinleştirmişlerdir. Geç Han hanedanlığı dönemi (M.S. 20-220) sonrasında itibaren, Güney Çin Denizi tarihsel kayıtlarda "Zhanghai" adıyla anılmaya başlamıştır. Denizcilik teknolojisinin ilerlemesiyle birlikte, Çin ana karasından Güneydoğu Asya'ya doğru yola çıkan gemiler, kıyılara yakın seyir etmeyi tercih etmekten vazgeçmiş ve açık denizlerde daha bağımsız bir şekilde ilerleme yolunu benimsemişlerdir. Bu değişim, Güney Çin Denizi üzerindeki deniz yolculuğu rotaları üzerinde gemicilerin bölgedeki adalarla ilgili daha fazla ilgi ve bilgi sahibi olmalarına zemin hazırlamıştır. Liu-song Hanedanlığı döneminde, sınırları günümüz Vietnam'ının ortalarına kadar uzanan bir coğrafyada, Güneydoğu Asya'nın yanı sıra Batı Pasifik Okyanusu ve Hint Okyanusu ülkeleriyle belirgin ve yakın ilişkiler tesis edilmiştir. Bu tarihsel bağlar, o dönemde Çin ile Seylan Adası arasında düzenli ve resmi bağlantıların sürdüğünü göstermektedir. Wei ve Jin hanedanlıklarından (M.S. 262-420) itibaren, Çin'den yola çıkan pek çok ticaret gemisinin, stratejik bir konumda yer alan ve tarihi önemine binaen tarife edilen Siyam Körfezi'ni (günümüzdeki Tayland) liman olarak tercih ettikleri ve burada yoğun olarak ticari faaliyetlerde bulundukları gözlemlenmiştir. Siyam Körfezi'nde bulunan küçük köy ve limanlarda, Çin'den gelen tacirlerin, çeşitli mal ve ürünlerini yükledikleri teknelerin yanı sıra, alım satım işlemlerini gerçekleştirmek maksadıyla bölgeden satın aldıkları ürünleri de yükleyerek Andaman Denizi'ne (Tayland'ın batısındaki deniz) doğru yöneldikleri görülmektedir. Bu tarihsel süreçte, Andaman Denizi kıyılarında, Hindistan, Batı Asya, Afrika'nın doğu bölgeleri ve Roma İmparatorluğu'ndan gelen pek çok tacirin yüklerini boşaltarak, Malay Yarımadası'nın diğer ucundan beklenen Çin menşeli malları satın alabilmek için sabırsızlıkla bekledikleri kaydedilmiştir. Wei ve Jin hanedanlıklarından sonra da Çinliler Lui Song hanedanlığı döneminde (420-479) Hindistan'dan İran Körfezine kadar gelerek ticari faaliyetlerde bulunmuşlardır (Yingsheng, 2021: 53,60-64).

İslam öncesi dönemde var olan deniz yolları sayesinde Müslüman Arap ve İranlı tüccarların, Çin'in kıyı bölgelerine nüfuz etmeleri kolaylaşmıştır. Arap gemilerinin, Miladî V. yüzyılın ilk yarısında Çin'e kadar uzanan seyahatler düzenledikleri tahmin edilmektedir (Hartmann, 1988:401; Hee-Soo Lee, 1993: 323-324). Bu dönemde, Çinli seyyah Fahiyân'ın kayıtlarına göre, Miladi V. ve VI. yüzyıllar boyunca Çin gemilerinin Arap sahillerine kadar ulaşmadığı gözlemlenmektedir. VI. yüzyılda ise Çin ile Arabistan arasında Seylan üzerinden kurulan bir ticaret ağı ortaya çıkmıştır. VII. yüzyılın başında, deniz yolunun etkin bir şekilde kullanılmasıyla, özellikle Çin, İran ve Arabistan arasındaki ticaretin artması sonucunda Basra Körfezi'ndeki Sîrâf limanı Çinli tüccarlar için önemli bir merkez haline gelirken, Kanton Limanı da Arap tüccarları için stratejik bir ticaret noktası olmuştur (Heyd, 2000: 33; Hee-Soo Lee, 1993: 323).

VII. asırdan itibaren, Arap tacirler Afrika'dan, Hindistan yoluyla Çin'e ulaşarak, bu bölgeden zümrüt, yakut gibi değerli taşlar, altın ve gümüş metaller, baharatlar ve ipekli dokumalar gibi lüks ürünleri elde etmişlerdir. Aldıkları bu ürünler, Basra Körfezi üzerinden Irak'a, Kızıldeniz yoluyla ise İskenderiye'ye sevk edilerek Avrupa pazarlarına ulaşmıştır. Çin'den gelen mallar arasında ipekliler, porselenler, kâğıt, yeşim taşı, akik, çeşitli kumaşlar, çay ve ilaçlar yer almaktadır. Bu süreçte, Arap tacirler kendilerine ait ürünleri de Çin pazarına taşımak suretiyle önemli bir ticari ağı güçlendirmiştir. Araplar, İslam dünyasının ve Bizans'ın ürünlerini taşıırken, Afrika'nın egzotik mamullerini de Çin'e ulaştırmışlardır (Mazaheri, 1972: 342; Kordatos, 1999: 13; Yıldırım, 2022: 265). T'ang dönemi rahibi Chian Chen, M. 742-756 yılları arasında Afrika ve Basra Körfezi'nden gelen çok sayıda geminin baharat ve nadir mallarla yüklü olarak Kanton limanında demirlediğini belirtmektedir. Arap gemileri, Seylan'da Çin gemileri ile buluşarak ticaret yapıp karşılıklı alışverişte bulunmuşlardır (Wilson, 1959: 254; Hourani, 1995: 96-97).

Abbâsîler döneminde, Afrika ve Basra Körfezi ile Çin arasındaki ticarî ilişkiler, ekonomik anlamda önemli bir gelişim gösterdi. Bu dönemde, tüccarlar özellikle doğu ile batı arasındaki köprüyü sağlamlaştırarak Asya'nın en uzak köşeleriyle ticaret yapma imkânı buldular. Çin'e düzenlenen direkt seferler dönemin ticaret hacminin genişlemesine olanak tanırken Seylan adası, Arap ve Çinli ticaret erbaplarının buluşma noktası haline geldi (Hourani, 1995: 96-97). Ancak, Seylan'da gerçekleşen ticaretin, ürünlerin Basra Körfezi üzerindeki dağıtımını zorlaştırdığı da bir gerçektir. Zira, bu durum ürünlerin fiyatlarının artmasına neden olurken, aynı zamanda ticaret yolundaki birçok aracından dolayı ürünlerin maliyetinin katlanarak yükselmesine sebep oluyordu. Bu karmaşık ticaret dinamikleri, Arap tüccarlarının Çin ile doğrudan bağlantı kurma arayışını daha da acil hale getirdi. Nihayetinde, Abbâsîlerin ticaret politikalarının ve sağladıkları siyasi istikrarın bu süreçteki katkısı yadsınamaz. Onların deniz filolarıyla destekledikleri Müslüman ticaret erbapları, sadece kara ticaretinde değil, aynı zamanda deniz taşımacılığında da öncü bir rol üstlendi. Böylece, Abbâsî yönetimi altında ticaret büyük bir canlılık kazanarak, IX. yüzyıla gelindiğinde zirve noktasına ulaştı. Körfez Araplarının bölgede bulunduğu konum sayesinde Doğu Afrika malları da Arap tacirler vasıtasıyla Çin'e taşındı. Bu süreç, Arapların bölgedeki ekonomik güç dengelerini de değiştirdiğini göstermektedir (Hourani, 1995: 195-200).

Abbâsî hilafeti, güçlü bir devlet yapısına sahip olmanın ötesinde, Basra Körfezi'nin yerel halkının tecrübeleri sayesinde bu bölgedeki ekonomik istikrarı sağlama konusunda önemli bir rol oynamıştır. Müslümanların Basra Körfezi kıyısındaki stratejik şehirleri fethetmesiyle. Araplar, bu bölgede deniz gücü olmanın önemini keşfetmiş ve ardından, fethettikleri yerlerin yerel denizci topluluklarından ve uzmanlarından maksimum düzeyde faydalanmaya yönelmişlerdir. Bu durum Doğu Afrika ticaretine de doğrudan bir etki sağlayarak Çin ile ticari temasları sağlamıştır. Bu süreçte, Araplar gemi idaresini bölgenin geleneklerine uygun şekilde sürdürerek mevcut şartları dikkate almayı ve bölgenin asimilasyonuna önem vermeyi amaçladılar. Dolayısıyla, denizcilik alanında henüz deneyimsiz olan Araplar, gemi mürettebatını seçerken Güney Arabistan ve Basra Körfezi sahil halkından yararlanmayı tercih ettiler (Hartmann, 1988: 406). Çin'de Sui sülalesinin 618 yılında yıkılmasının ardından, T'ang ailesinin (618-906) Asya üzerindeki hâkimiyeti, bu dönemde yeni yeni yayılma hareketlerine girişen Araplar ve İslamiyet ile önemli etkileşimler zemininde şekillendi (Çandarlıoğlu, 1993: 321-323). Miladi VII. yüzyıldan bu yana, Müslümanlarla yakından ilgilenen Çinliler, bu grubu Tia-chi veya Taşih olarak adlandırmışlardır (Hitti, 1989: II/528). T'ang sülalesinin egemenliği altındaki dönem, Müslüman Araplar ile Çinliler arasında ticaret aracılığıyla kurulan dostane ilişkilerin gelişmesine katkıda bulunmuştur.

Bu ilişkiler, Abbâsî hilafeti döneminde daha da yoğunlaşarak, iki medeniyet arasındaki siyasi ve ekonomik bağların güçlenmesini sağlamış ve bu süreç, Çin devletinin Abbâsîler döneminde en huzurlu ve refah dolu günlerini yaşamasına olanak tanımıştır (Yıldırım, 2022: 269).

Abbâsîler döneminde Hint Okyanusu, ticaretin güvenli bir şekilde gerçekleştirilmesi açısından önemli bir merkez haline gelmiştir. Çin ile kurulan ikili ilişkiler, bu bölgedeki ticaret gemilerinin istikrarlı seyahatler yapmasına olanak tanımıştır. Kızıldeniz ve Doğu Afrika'dan gelen mallar Basra Körfezine oradan da Bağdat, Basra, Bahreyn ve Umman gibi önemli limanlardan yük alarak Hint Okyanusu'na açılmış, burada Hindistan ve Çin gibi ülkelere geri dönüşte yeni ticaret malları ile dolmuşlardır (Yıldırım, 2022: 271-272). Çin gemileri, özellikle Afrika'dan Basra Körfezi'ne mal taşıyan en büyük yük gemileri olarak, Malabar limanında diğer gemilerden daha yüksek vergilere tabi tutulmuştur. Çinli olmayan kaptanlar tarafından yönetilen bu gemiler, yalnızca Basra Körfezi ürünlerini değil, aynı zamanda Doğu Afrika ve Avrupa menşeli malları da taşıyarak uluslararası ticarete önemli bir rol oynamışlardır. (Hourani, 1995: 110; Mez, 2014: 572-573).

Abbâsî hilafetinin ilk dönemlerinde, ticaretin geniş bir coğrafyaya yayılmasıyla birlikte Çin'den Batı Hint Okyanusuna gelen gemilerin seyahati oldukça stratejik bir hale gelmiştir. Bu süreçte tüccarlar uzun ve maliyetli yolculuklarında en yüksek kârı elde etme ve riski minimize etme amacını gütmüşlerdir (Hourani, 1995: 110). Doğu Afrika'dan hareket eden bir gemi Aden üzerinden Şihr, Selale ve Basra'ya uğrayarak veya doğrudan Hindistan'ın Kalkuta limanına uğrayarak Çin'e yöneliyordu. Bu doğrultuda, gemiler iki ana güzergâhı takip etmiştir. İlk güzergâh, Hint Okyanusu üzerinde bulunan Khûlam (Kuilon) limanına doğrudan ulaşım sağlarken, bu rota büyük yük gemileri tarafından tercih edilmiştir. İkinci güzergâh ise Umman'ın Maskat ve Suhâr limanlarından başlayarak, İran'ın güney sahili boyunca ilerleyerek Sind bölgesinde Deybul (Delhi) ve Mansûra gibi önemli ticaret merkezlerine ulaşmıştır (Yıldırım, 2022: 273).

Khûlam'dan hareket eden gemilerin Çin'e ulaşmak üzere kullandığı güzergâhlar, deniz ticaretinin önemli rotalarını oluşturmaktaydı. İlk güzergâh, Khûlam dan (Malabar) yola çıkan gemilerin sahili takip ederek Bulleyn'e, oradan da Bâbetten'e geçiş yapmasıyla başlıyordu. Bâbetten, özellikle pirinç üretimi ile tanınmaktaydı ve bu verimli arazi, ürettiği pirinci büyük ölçüde Serendib (Seylan) adasına ihraç etmekteydi. Bundan sonraki aşamada, gemiler sırasıyla Sincilî'ye, Kebeşkan'a ve nihayetinde Keylekân'a ulaşmaktaydı. Keylekân'dan itibaren güzergâh Kence, Semender ve Ūrneşîn'e yönelmektedir. Özellikle Ūrneşîn, büyük bir şehir olmasının yanı sıra filleri, atları ve mandaları ile ünlü olup, ticari açıdan önemli bir merkez olmayı başarmıştır. Ūrneşîn'den dört günlük bir yürüyüşle ulaşılabilen Ebîne'ye kadar devam eden bu yolculuk, (Hurdazbih, 2008: 60), Serendib Boğazı'nı geçtikten sonra, Bengal Körfezi'nin sahilleri boyunca ilerlemekte ve sonunda günümüzdeki Malibu (Malakka) Yarımadası'nın güneyine varmaktadır. Bu noktada, gemiler gerekli tüm ihtiyaçlarını temin ettikten sonra, nihai hedefleri olan Çin'e doğru yola çıkmaktadırlar. İkinci güzergâh ise daha direkt bir rota izleyerek, Bulleyn'den Serendib'e geçmektedir. Bu mesafe yaklaşık 80 fersah kadar sürmektedir. Serendib, renkli yâkûtları, ünlü ûd'u, narcil ağaçları ve değerli taşlarıyla tanınan bir ada olarak dikkat çekmektedir (Kazvini, 2019: 42-43). Serendib'in ardından, gergedan, fil ve yüksek kaliteli kâfûr gibi değerli malların temin edildiği Râmî adası gelmektedir. Râmî adasından sonra, yoğun bir nüfusa sahip olan ve halkının çıplak dolaşıp genellikle muz ile taze balıkla beslenmekte olduğu Nekkâlus adası gelirdi. Bu bölgeye, Doğu Afrikalı ve Basra Körfezi tüccarları büyük gemileriyle giremedikleri için

küçük teknelerle demir ve elbise karşılığında amber ve narcil ağacı satın almayı tercih etmişlerdir (Hurdazbih, 2008: 62; Yıldırım, 2022: 275). Ayrıca, Hindistan'da demir ticareti hacminin önemli ölçüde yüksek olmasına karşın, Doğu Afrika'daki Süfale bölgesinden elde edilen demirin kalitesi daha üstündür (İdrisi, 1989: I/67).

İkinci güzergâh, tarihsel olarak büyük yük gemilerinin sıkça tercih ettiği bir rota olmuştur. Basra Körfezi'nden gelen küçük gemiler, bir ay süresince Güney Hindistan'daki Khûlam'a (Malabar) yönelerek burada büyük gemilere yük aktarma işlemleri gerçekleştirmekteydi. Akabinde, Khûlam'dan hareket eden bu gemiler, Serendib'in güneyine geçtikten sonra, günümüzde Nicobar olarak bilinen adaya uğrayarak burada tatlı su ihtiyaçlarını karşıladıktan sonra yerel halk ve diğer tüccarlarla mal alışverişi yapmaktaydılar. Ardından, Malakka Yarımadası'nın batısındaki Kelohbar limanına demir atan gemiler (Hemedani, 1967: 11-13; Mez, 2014: 579-580), Basra Körfezi'ne taşınan Kal'aî kurşunuyla tanınan bir noktada yüklerini teslim ediyorlardı. Bu süreçte, Kalah şehri, Hindistan ile Umman ve Çin arasındaki ticaret yollarının kesişim noktası olarak önemli bir rol oynamaktaydı. Milâdî X. asırda, Ummanlı ve Sîrâflı Müslüman tüccarların gemileri Kalah'a gelirken, bölgenin canlı ticaret hayatı dikkat çekmekteydi. Sonrasında, Cava ve Sunda adalarına doğru devam eden seferler Kamboçya ve sonrasında Koçinçin ile Çin'e ulaşmak amacıyla gerçekleştiriliyordu (Mes'udi, 1997: I/117; Mez, 2014: 580; Hasan, 1987: III/141).

Tüccar gemileri, Sander Fulat olarak da bilinen Sanf'tan sonrası Çin sınırlarına ulaşmaya başlamıştı. Sander Fulat ile Çin arasındaki mesafe, yaklaşık bir ay süren zorlu bir seyahatle kat edilmekteydi. Dağlık bir bölge olan Ebvabul Çin, gemilerin dağlar arasında ilerleyerek Çin'in ilk liman şehri Lukin'e (Hanovi) ulaşmasına olanak tanıyordu (Hemedani, 1967: 12-13). Burada ticarî alışverişlerini tamamlayan tüccar gemileri, ardından Çin'in bir başka önemli limanı olan Hânfü'ya (Kanton) yönelmekteydi. Hânfü, farklı ülkelerden gelen tüccarların yoğun bir şekilde toplandığı en büyük liman şehri olarak dikkat çekmektedir (Yıldırım, 2022: 277). İbn Hurdâzbih, Hânfü'nun zengin tarım ürünleri çeşitliliği ile öne çıktığını ve buradan gemilerin Hancû'ya, ardından da Kanton'a seyahat ettiğini kaydetmektedir (Hurdazbih, 2008: 64; Hemedani, 1967: 11-13).

Çin'e yapılan ticari yolculukların en son durağı Hânfü şehri hem ülke içindeki stratejik konumu hem de Afrika'dan gelen gemiler için en büyük ticarî liman olma özelliğiyle dikkat çekmektedir. Hânfü Limanı, tüccarların tüm yüklerini boşaltarak Çin ve çevresindeki ülkelerin değerli ürünlerini satın alıp yeniden yüklemeleri için önemli bir merkez işlevi görmektedir. Bu süreç, hemen ardından gelen dönüş yolculuklarını kârlı bir alışveriş fırsatına dönüştürmektedir (Yıldırım, 2022: 279). Dönüş yolu, Khûlam limanına kadar devam ederken, sonrasında gemiler Arap Yarımadası'nın güney kıyılarındaki Risut, el-Şıhr ve el-Muhre limanlarına yönelmektedir. Umman Körfezi'ne doğru ilerleyen gemiler, Hürmüz Boğazı'nı geçtikten sonra Sîrâf, Übulle, Basra ve Bahreyn gibi limanlarda seyahatlerini tamamlamaktadır (Hourani, 1995: 215-218). Genel olarak dönüş yolculuğu, uygun rüzgârların etkisiyle iki ila üç ay (Hasan, 1987: III/141) sürse de Basra'dan başlayarak Kanton limanına kadar uzanan seferlerin gidiş-dönüş süresi bazen iki yıla kadar çıkabilmektedir (Hourani, 1995: 219).

Tarihsel olarak, bu coğrafya özellikle değerli madenler, itriyat ve kereste gibi zengin kaynakları nedeniyle Müslüman tüccarlara ve denizcilere cazip bir hedef haline gelmiş, bu doğrultuda birçok kâşif zenginlik üzerine masallar yazmışlardır. Özellikle Seylan adası, erken dönemden itibaren Arapların ticaret merkezi olarak öne çıkmıştır. Bu bölgede ipek, karanfil,

tarçın, karabiber, za'feran gibi baharatlar ile sedef, Hint ardıcı, kına ve diğer mamullerin ticareti yapılmış, ayrıca pamuk, ipek, fildişi ve yırtıcı hayvan derileri gibi ürünler yöreye getirilerek teşvik edilmiştir. Bu ticaret ağı içerisinde, Doğu-Batı arasındaki mal akışının ana yükü, Hint Okyanusu'nda seyreden ticaret gemileri tarafından taşınmış, bu gemiler için en işlek güzergâh, Güneydoğu Çin'in Guangzhou limanından başlayarak Malakka Körfezi ve Kral Geçidi'nden geçerek Hindistan'ın güneydoğu limanı Arikamedu (günümüzde Pondicherry) ve Seylan'a ulaşan rota olmuştur. Batıya geçiş ise Hindistan'ın güneybatı limanı olan Muziris ile Barygaza ve Barbarikon üzerinden gerçekleştirilmiş, burada yüklenen mallar Basra Körfezi veya Kızıldeniz üzerinden Afrika ve Batı'ya ulaştırılmıştır. Hint Okyanusu'ndaki önemli deniz rotası, I. yüzyılda, Bin Bir Gece Masalları'nın denizci kahramanı olarak bilinen Hinte-İskit prensi Sanabara tarafından keşfedilmiştir. Sanabara'nın, muson rüzgârlarının sırrını öğrenmesiyle birlikte, Barigaza'dan yola çıkarak İran, Arabistan, Zengibar ve Malabar kıyılarını kolonize ettiği ve İskenderiye ile Yang-Tseu (Maha-Çina) arasında önemli bir ticaret ağı kurduğu rivayet edilmektedir. İndirilen mallar, karayolları ya da doğrudan Mezopotamya'nın limanlarına ulaştırılmış, buradan Dicle ve Fırat nehirleriyle Anadolu veya Suriye limanlarına taşınmıştır. Kızıldeniz rotasında ise mallar çoğunlukla Aden'de indirildiği (Hurdazbih, 2008: 59; Curtin, 1984: 142; Eş-Şami, 2001: 111) için daha küçük gemilerle güneyde Doğu Afrika'ya veya Hicaz karayolu aracılığıyla, kuzeyde dağıtım merkezlerine (Eyle, Ayzâb ve Kulzüm) gönderilmiştir. Nitekim Kulzüm, Uzakdoğu ve Doğu Afrika bölgelerinden gelen gemilerin yüklerini boşaltmak amacıyla demirlediği stratejik bir liman şehri olarak öne çıkmaktadır (Yıldırım, 2012: 133). Sonuç olarak, Anadolu, Suriye ve Mısır'a ulaşan mallar, burada talep gören iç pazara ya da daha batıya doğru yeni hedeflere sevk edilmiştir. Bu bağlamda İskenderiye ile İskenderun arasındaki Akdeniz limanları, batıya yönelik ticaretin en önemli merkezleri arasında yer almıştır (Yıldırım, 2022: 297-299).

Seylan Adası'ndan başlayan ve Yemen sahillerini takip ederek Babu'l-Mendeb Boğazı'nı geçerek Kızıldeniz'e, oradan Akabe Körfezi'ne ulaşan ardından İskenderiye'ye uzanan karavancılık rotası, bir dizi tehlike barındırıyordu. Öncelikle, Babu'l-Mendeb bölgesine yakın konumda yer alan Sokotra Adası'nın Hint korsanları tarafından kontrol altında tutulması, buradan geçen gemilerin sürekli olarak saldırılara maruz kalmasına neden oluyordu. Ayrıca, bu ticari güzergâh üzerinde hak iddia eden Sâsânîler, Bizanslılar ve Habeşliler arasındaki savaşlar, Yemen'in sürekli el değiştirmesine yol açıyordu. Buna karşın, Seylan Adası'ndan Basra Körfezi'ne uzanan alternatif rota, daha güvenli ve kısa olması itibarıyla daha fazla tercih edilmekteydi. Basra Körfezi'ne ulaşan ürünler ise iki ana güzergâh aracılığıyla dağıtılmaktaydı: Fırat Nehri boyunca Hîre'ye (İslami dönemde Kûfe) ya da Dicle Nehri boyunca Medain'e (Bağdat) gönderilmekteydi. Abbâsîler, Bağdat'ı inşa ettikten sonra Dicle ile Fırat nehirleri arasında kazdırdıkları kanal ile bu ticari yolları kontrol altına alarak, Bağdat'ın zengin ve refah dolu bir şehir olmasını sağlarken Kûfe'nin eski canlılığını kaybetmesine de yol açmışlardı (Söylemez, 2000: 230).

Ticaret gemileri, tarihsel olarak Hindistan'a gidebilmek için genellikle Umman'daki Maskat ve Suhâr gibi stratejik liman şehirlerinden hareket etmekteydi. Abbâsîler, ticarî yaşamı canlandıran ve kendi toprakları ile Hindistan arasındaki ticaret yollarını kontrol etme amacı güden tüm siyasetiyle Biladül Sind (günümüz Pakistanı) bölgesine büyük önem vermiştir (Belazuri, 2002: 647-648). Sind bölgesinden başlayarak Kızıldeniz, Bahreyn, Afrika ve Sokotra adasına kadar uzanan geniş bir alan korsanların etkisi altındaydı ve bu durum özellikle ticaret gemileri ile tüccarlar için büyük bir tehdit oluşturmuyordu. Ticaret erbabı, korsanların saldırılarından korunmak

amacıyla neffâtın olarak bilinen, Yunan ateşi kullanma konusunda uzmanlaşmış askerleri yanlarına almaya mecbur kalıyorlardı (Mes'udi, 1997: I/49; Hurdazbih, 2008: 60; Belazuri, 2002: 641, 649). Bu tehditler dolayısıyla, güvenlik sağlamak amacıyla gemi konvoyları düzenleniyor ve aynı mal sahibine ait birkaç gemi, Akdeniz'deki uygulamalara benzer şekilde birlikte seyahat ediyorlardı (Curtin, 1984: 114). Tüccar gemileri, korsanların yoğun olarak bulunduğu adaya iki fersah (12 km) mesafedeki Utkîn limanından sonra Hindistan'ın batı kıyısındaki Khûlam'a (Malabar) yöneliyorlardı. Maskat'tan hareket eden Körfez gemileri, rüzgârın normal akışında yaklaşık bir aylık bir seyahatin ardından Khûlam limanına ulaşmaktaydılar (Hemedani, 1967: 12).

Afrika ve Kızıldeniz'den gelen ürünler, Basra Körfezi üzerinden ticarî yolculukları esnasında Sind topraklarında ciddi zorluklarla karşılaşmaktaydı. Bu zorluklar, özellikle Mansûra limanı yakınlarına gelindiğinde daha da belirgin hale geliyordu. Zira ticarî mallarla yüklü gemilerin oluşturduğu yoğunluk korsanların faaliyetlerini artırmaktaydı. Müslüman tarihçilerce Mid-Miz veya Kirec'liler olarak bilinen topluluklar bu korsanların önemli bir kısmını oluşturuyordu. Sind bölgesindeki Deybul limanı, Hint Okyanusu'ndaki korsanların merkezi kabul edilmekteydi ve genellikle Sind'li Budist kabilelerinden oluşuyorlardı. Bu korsanlar, Basra Körfezi'nden Kızıldeniz ve Doğu Afrika sahillerine kadar geniş bir coğrafyada etkinlik göstermekteydi. Abbâsiler döneminde, deniz güvenliğini sağlamak amacıyla korsanlarla mücadele için alınan önlemler artırılarak daha kapsamlı bir strateji geliştirilmiştir. Zira korsanlar, gerçekleştirdikleri yağmalarla ticari deniz yollarını tehdit ederek denizcilik faaliyetlerinin gelişimini ciddi anlamda engellemektedirler (Yıldırım, 2022: 303).

Batı Hint Okyanusundan gelen gemiler yaşadıkları çeşitli zorluklara rağmen Sind bölgesi ile olan ticari faaliyetlerini kesintisiz sürdürmüşlerdir. Sind bölgesi ile gerçekleştirdikleri ticaret, korsan saldırılarına karşı aldıkları güvenlik önlemlerinin maliyetini rahatlıkla karşılayacak ölçütte kâr sağlamakta ve bu durum tüccarların risk almasını kolaylaştırmaktadır (Belazuri, 2002: 648). Ortaçağ, özellikle Abbâsiler döneminde, Basra Körfezi tüccarları Hindistan'dan getirilen ürünlerin dünya genelinde dağıtımında kritik bir role sahipti. Müslüman tüccarların yönettiği ticarî gemiler, Hindistan'ın Sind bölgesindeki fırsatları değerlendirerek Gücerât gibi stratejik limanlarda duraklamışlardır. Bu limanlar, sadece alışveriş ve pazarlama faaliyetleri için değil, aynı zamanda su ve yiyecek temini açısından da hayati bir öneme sahipti. Günümüzdeki Tane ve Barusa limanları, Basra Körfezi'nden ayrılan gemilerin uğrak yerleri arasında öne çıkmakta ve burada yürütülen ticari faaliyetler, Hindistan'a yapılan deniz yolculuklarının verimliliğini artırmaktadır. Hindistanlı yöneticilerin tüccarlara olan desteği ve tüccarların iş konusundaki dürüst yaklaşımları bu ticaretin sürdürülebilirliğini sağlamış, Arap tüccarlarının Hint Okyanusu'nda ve hatta Çin kıyılarında güvenli bir şekilde seyahat etmelerine olanak tanımıştır. (Yıldırım, 2022: 305; Yıldırım, 2012: 124). Arap ve Hintli Müslüman tüccarlar, Hint Okyanusu'nda karmaşık ve dinamik bir ticaret ağı kurarak, bölgedeki ekonomik faaliyetlerin şekillenmesinde önemli bir rol oynamışlardır. Bu tüccarlar, etkinliklerini genellikle kârlı ve güvenli ticaret alanları ile sınırlı tutmayı tercih etmişlerdir. Arap gemicileri, geçmişte Çin ile doğrudan ticaret yapma deneyimi taşımalarına rağmen, 1400 yılına kadar Endonezya adalarının ötesine geçme cesaretini nadiren göstermiştir. Güneybatı bölgesinde ise, Mozambik ve Madagaskar'ın ötesine geçmeyerek, belirli coğrafi sınırlara bağlı kalmışlardır. Bu tutum hem ticaretin sürdürülebilirliğini artırmış hem de tehlikeli sulardan kaçınarak ekonomik istikrarlarını korumalarına katkıda bulunmuştur (Arnold, 1995: 17).

2.3.4. Doğu Afrika'nın Denizciliğe Etkisi

Doğu Afrika, tarih boyunca deniz ticaret yollarının gelişiminde merkezi bir rol oynamış, özellikle Berberi Körfezi, Akdeniz'i doğu pazarlarına bağlayan kritik bir geçit olarak dünya ticaretinde önemli bir kavşak noktası olmuştur. Körfezin güney uzantıları, Zenc Denizi'ndeki deniz yollarını oluşturarak Somali Yarımadası boyunca güneye doğru Kenya, Tanzanya ve Mozambik kıyılarına (Süfale) günümüzdeki Madagaskar ve Zanzibar'a kadar ulaşmıştır. Arap Yarımadası'nın güneyinden Aden'e ulaşan gemiler, buradan Afrika'nın doğu kıyıları boyunca, Zenc ülkesinin değerli ürünlerini aramak üzere seyahatlerine devam etmişlerdir. Uzakdoğu seferlerine kıyasla daha hızlı bir gelişim göstermesine rağmen, Doğu Afrika deniz ticaretinde, Zenc Denizi'ndeki rüzgârların elverişsizliği ve sınırlı sayıda liman seçeneği gibi faktörler, bu bölgeye yönelik seferlerin sürekliliği üzerinde olumsuz etkiler yaratmıştır. Bu durum, bölgenin deniz ulaşımında karşılaştığı zorlukları gözler önüne sermektedir (Freeman-Grenville, 1962: 5-9; Eş-Şami, 2001: 111-112; Yıldırım, 2022: 504-506). Bu geniş kıyı şeridi, açık deniz rotalarına erişimin yanı sıra kıyı boyunca çok sayıda doğal liman ve korunaklı koy barındırır. Özellikle Somali'nin kuzey kesimleri ile Kenya ve Tanzanya sahillerinde gemilerin yaşayabileceği doğal limanlar mevcuttur. Kıyı şeridinin büyük bölümünde bulunan mercan resifleri, her ne kadar navigasyon açısından zorluklar çıkarsa da yerel denizciler tarafından yüzyıllar içinde geliştirilen seyir bilgisi sayesinde aşılabilmektedir (Pearson, 2003: 24).

Doğu Afrika'nın Hint Okyanusu'na açılan konumu yalnızca doğu-batı yönünde değil, aynı zamanda kuzey-güney ekseninde de önemli bir ticaret koridoru üzerinde bulunmasını sağlamıştır. Kızıldeniz'den Basra Körfezi'ne, oradan da Hint Yarımadası ve Uzak Doğu'ya kadar uzanan rotalar Doğu Afrika limanlarını küresel ticaret sisteminin ayrılmaz bir parçası hâline getirmiştir (Chaudhuri, 2002: 56-58). Bölgenin bu stratejik konumu, Erken Abbâsî Dönemi'nde Basra ve Bağdat gibi İslam dünyasının önde gelen merkezleriyle kurulan bağların güçlenmesine de katkı sağlamıştır. Tarihsel açıdan bakıldığında, Doğu Afrika kıyıları üzerinde çeşitli sultanlıklar ve şehir devletleri kurulmuştur. Sevahili kültürü olarak bilinen melez bir kültürel yapı özellikle VIII. yüzyıldan itibaren denizcilik pratiklerini biçimlendirmiştir (Sheriff, 2010, 11,109). Hint Okyanusu ticaretine entegre olan bu şehir devletleri zaman içinde Abbâsî politik ve ekonomik düzeniyle de temas kurmuş, yerel gemi inşa tekniklerini Abbâsî tecrübeleriyle harmanlamıştır. Böylece Erken Abbâsî Dönemi'nde Doğu Afrika'nın denizcilik ve ticaret ağlarına katkısı, yalnızca hammadde ve insan gücü sağlamakla sınırlı kalmamış, aynı zamanda gemi yapımı, navigasyon ve lojistik konularında da bölgesel deneyimlerin paylaşımına imkân tanımıştır (Horton-Middleton, 2000: 29, 94).

Hint Okyanusu denizciliğini şekillendiren en önemli coğrafi faktörlerden biri, mevsimsel esen muson rüzgârlarıdır. Doğu Afrika kıyıları, özellikle kasım ve mart ayları arasında kuzeydoğu musonu, nisan ve ekim ayları arasında ise güneybatı musonu etkisi altındadır (Pearson, 2003: 20-24). Bu rüzgârlar, Doğu Afrika ile Arap Yarımadası ve Güney Asya arasında gerçekleştirilen ticari seferlerin düzenli bir takvime bağlanmasını sağlamıştır. Gemiciler, muson rüzgârlarını arkalarına alarak hızlı ve görece güvenli seyir yapabilmişlerdir. Musonlar, yalnızca uzun mesafeli ticaret gemileri için değil, yerel kıyı ticareti yürüten daha küçük tekneler için de avantaj sağlamıştır. Rüzgâr desenlerinin düzenliliği, kıyı boyunca düzenli mal dağıtımını mümkün kılmış; balıkçılık, tuz üretimi ve kıyı yerleşimlerinin ekonomik faaliyetlerini desteklemiştir. Bu sayede Doğu Afrika sahil şeridinde denizcilik bilgi birikimi sürekli gelişmiş, ustadan çırağa aktarılan

geleneksel seyir yöntemleriyle birikmiş tecrübe bölge halkının denizcilik yeteneklerini pekiştirmiştir (Sheriff, 2010: 20-21,74).

2.3.5. Doğu Afrika Denizcilerinin Ticari Yolculuklarda Karşılaştıkları Tehlikeler

Erken Abbâsî Dönemi (750-900) boyunca Doğu Afrika kıyılarında denizcilik faaliyetleri, sadece ticari ve kültürel etkileşimin bir sonucu olarak değil, aynı zamanda bu bölge denizcilerinin Hint Okyanusu'nda karşılaştıkları çeşitli çevresel ve beşerî tehlikelerle de şekillenmiştir (Hourani, 1995: 88). Bu tehlikeler arasında med-cezir döngüleri ve haliçlerin getirdiği zorluklar, şiddetli deniz akıntıları, kasırgalar ve korsan saldırıları gibi unsurlar bulunmaktadır (Pearson, 2003: 33-36). Aşağıda, bu risk faktörlerinin her biri ayrı alt başlıklarda incelenerek Erken Abbâsî Dönemi'ndeki Doğu Afrika denizcilerinin hangi koşullarda seyrüsefer yaptıkları ve nasıl stratejiler geliştirdikleri ele alınacaktır.

2.3.5.1. Med-Cezir ve Haliçlerin Varlığı

Med-cezir, Ay ve Güneş'in Dünya üzerindeki çekim kuvvetleri sonucunda okyanus sularının düzenli aralıklarla yükselip alçalması olayıdır. Hint Okyanusunun birçok kıyısında olduğu gibi Doğu Afrika kıyılarının da barındırdığı haliçler ve med-cezir olayı bölgedeki denizciliği olumsuz yönde etkileyen önemli unsurlardan biridir. Doğu Afrika kıyıları, Hint Okyanusu'nda özellikle Arap Denizi ve Mozambik Kanalı gibi bölgelerin etkisi altında belirgin med-cezir olaylarına sahne olmaktadır. Med döneminde suların yükselmesi, cezir döneminde ise alçalması, gemilerin karaya oturmasına ve bu durumun sonucunda büyük zararlar görmelerine yol açmaktadır. Kıyı haliçleri iki ana türde değerlendirilmektedir. Bunlardan biri, "Ğub" olarak adlandırılan ve denizden karaya doğru gelişen hareketlerdir. Özellikle med-cezir esnasında zorlu hale gelen bu durum denizciler için ciddi bir sorun teşkil etmektedir. Diğer tür ise "Havr" olarak isimlendirilen haliç tipi kıyılardır. Bu kıyı çeşitleri, gel-git olaylarının yoğun olduğu bölgelerde okyanus sularının akarsu ağızlarına kadar girerek bu bölgeleri aşındırması ve genişletmesi sonucu oluşmaktadır ve önemli limanları barındırmaktadır. Zamanla edinilen deneyimlerle bu zorluklar aşılmaya başlanmıştır. Doğu Afrika'dan, Basra, Hint, Çin'e doğru yapılan ticari seferlerde kıyıların olumsuz koşullarından kaçınmak için çaba gösteren denizciler her seferde "Ğub" ve "Havr" kıyı tiplerinin çıkardığı tehlikelerle yüzleşmek zorunda kalıyorlardı (Yıldırım, 2022: 510; Pearson, 2003: 34-36). Erken Abbâsî Dönemi'nde bölgedeki denizciler Madagaskar'a kadar yoğun olarak kıyı boyunca seyir yaparken bu doğal döngüye uyum sağlamak zorunda kalmışlardır. Gelgit döngüsü, kıyı şeridi boyunca seyreden gemilerin limanlara giriş-çıkış saatlerini ve kıyı yakınında demirleme stratejilerini doğrudan etkilemiştir (Sheriff, 2010: 11,33).

Hint Okyanusu'nda gelgit hareketleri, geleneksel bilgiye göre yılda iki kez belirgin bir şekilde kendini göstermekteydi. Yaz aylarında, doğu kıyılarında suların çekilmesiyle batı denizine doğru bir akıntı yaşanırken, takip eden aylar veya bir yıl boyunca gelgitin yönü batıya doğru değişmekteydi (İdrisi, 1989: I/93). Med-cezirin Doğu Afrika kıyı şeridindeki etkisi mevsimsel rüzgârlar ve akıntılarla birleştiğinde karmaşık bir hâl almaktaydı (Hourani, 1995: 153). Gelgit sırasında suların yükselmesiyle kıyı hattı genişler, bu da gemilerin limanlara rahatça yanaşmasına veya açıklardaki sığ bölgeleri geçmesine imkân tanırdı. Ancak sular çekildiğinde gemiler karaya oturma riskiyle karşılaşabilir ve bu da ciddi zararlar doğurabilirdi. Bu nedenle Erken Abbâsî Dönemi denizcileri, gelgit zamanlarını önceden hesaplayabilmek için astronomi ve basit ölçüm teknikleri gibi yöntemlere başvurmuşlardır (Ray, 2003: 95). Bölgedeki denizciler Arap ve Pers tacirlerle de etkileşim hâlinde olduklarından Basra Körfezi ve Umman Denizi'nde

kullanılan bazı navigasyon yöntemlerini uyarlamayı öğrenerek Zenc denizi ile ürün takası gerçekleştirmişlerdir (Allen, 1993: 3,72).

Bu dönemde, Doğu Afrika'nın kıyı ekosisteminde haliçlerin de önemli bir yeri vardır. Haliçler, tatlı su ile tuzlu suyun karıştığı gelgit etkilerine de açık alanlardır. Bu bölgeler yerel denizciler için aynı anda hem avantaj hem de dezavantaj yaratmaktaydı. Bir yandan haliç bölgeleri korunaklı demirleme noktaları ve balıkçılık imkânları sağlarken, diğer yandan hızlı ve öngörülemez med-cezir akışları, silt ve bataklık alanlar gibi navigasyon güçlüklerine yol açmaktaydı (Horton-Middleton, 2000: 12,131). Buna karşın, dönem denizcilerinin deneyimleri, gemi tasarımlarında ve sefer planlamalarında gelgit döngülerine uyum sağlamalarına yardımcı olmuş, bu sayede Hint Okyanusu'nun zorlu koşullarında bile uzun süreli denizcilik faaliyetlerini sürdürmeyi başarmışlardır (Hourani, 1995: 153). Denizci toplumlar, gelgitin en yüksek olduğu dönemlerde haliçlere girmeye özen göstermiş, çekilme döneminde ise daha korunaklı alanlarda bekleme stratejisi geliştirmişlerdir. Bu durum, dönemsel ticari faaliyetlerin planlanmasında da önemli bir rol oynamıştır (Chittick, 1974: 6-8). Örneğin, baharat veya fildişi yüklü büyük gemilerin gelgit döngüsünün uygun olduğu saatlerde kıyıya yanaşması gerekmektedir. Aksi takdirde liman girişinde saatlerce veya günlerce bekleme durumu söz konusu olabilirdi (Freeman-Grenville, 1962: 26).

Haliçlerin karmaşık yapısı ve yüksek oranda değişken olan su seviyesi, navigasyonu zorlaştırıyordu. Gelgitin geri çekildiği saatlerde kum adacıkları veya bataklık hâline gelen kıyı şeridi gemilerin güvenli şekilde hareket etmesini engelliyordu. Dolayısıyla, haliç içlerine girmek her zaman belirli bir risk içeriyordu. Özellikle kötü hava koşullarında gemilerin bu bölgelerde kaptansız kalması veya demirleyecek uygun yer bulamaması durumunda kazalar kaçınılmaz hâle gelebiliyordu (Freeman- Grenville, 1962: 66). Gemiler, kıyı şeridinin büyük bir bölümünde doğal limanların azlığı sorununu yenilikçi bir yaklaşımla aşabilmişlerdir. Yüksek gelgit esnasında karaya oturtulan bu gemiler, düşük gelgit zamanlarında düşük maliyetle onarılıp yük boşaltma işlemlerine tabi tutulabiliyor, ardından bir sonraki yüksek gelgitte tekrar yüzdürülebiliyordu. Bu pratik çözüm özellikle Sevahili kıyılarında yaygın olan uzun mercan resiflerinin varlığıyla daha da kolaylaştırılmıştır. Zira bu resifler arkalarında düşük dalgalı, korunaklı ve kumlu plajlar oluşturarak ideal demirleme ve onarım alanları sağlamıştır. Doğu Afrika'da kullanılan gemilerin yapısında med-cezir ve haliçlerin varlığı doğrudan etkili olmuştur. Gel-git sırasında gemiler kıyıya getirilerek onarımları yapılır ve tekrardan açık denizlere açılırlardı (Ray, 2003: 95; Pearson, 1998: 41). Gelgitin etkili olduğu bölgelerde kullanılan gemilerin çoğu sığ sularda bile hareket edebilecek tasarımlara sahipti. Bu tasarım sayesinde su seviyesi düşünce geminin manevra kabiliyeti tamamen kaybolmasa da sınırlanıyordu. Ayrıca omurganın altına ek koruyucu katmanlar eklenmesi gibi teknikler, kum ve çamur tabakalarından kaynaklanabilecek zararı minimize etmek için geliştirilmişti (Hourani, 1995: 153). Gemi ustaları ahşap seçiminde de bölgenin özelliklerine göre uyarlamalar yapmıştı. Örneğin, kıyılarda yerel olarak bulunan mangrov ağaçları, yoğun tuzlu suda da çürümeye karşı dayanıklı olduğu için yaygın olarak tercih edilmiştir. Mangrovun esnek yapısı, gemi gövdesini darbelere karşı da koruyarak özellikle sığ sularda karaya oturma ihtimalinin olduğu durumlarda ciddi avantaj sağlamıştır (Sheriff, 2010: 2).

2.3.5.2 Deniz Akıntıları

Derdur, metaforik olarak, değirmen taşının aralıksız ve sürekli bir şekilde dönmesini andıran, kesintisiz bir akış ve devamlılık halini ifade eder (İdrisi, 1989: I/164). "Derdur" olarak anılan deniz akıntıları, Uzakdoğu ve Doğu Afrika ticaret yollarında karşılaşılan ciddi bir

denizcilik tehlikesi olarak kabul edilirdi. Doğu Afrika ve Uzakdoğu arasındaki ticari faaliyetlerde kullanılan büyük yük gemileri Derdur'a yakalanmadan güvenli bir şekilde seyredebilmek için uzun yıllara dayanan tecrübe ve bilgi birikimine ihtiyaç duymaktaydı. Bu deniz rotalarındaki zorlu koşullar gemilerin başarılı bir şekilde varış noktalarına ulaşabilmesi için denizcilik becerilerinin ve yerel denizcilik bilgilerinin önemini vurgulamaktadır. Özellikle "Ğub" ve "Havr" gibi haliçlere yakın bölgelerde yoğunlaşan bu akıntıların riski artmaktadır. Derdur, suyun sürekli ve dairesel hareketiyle karakterize edilmekte olup, bir geminin veya herhangi bir cismin bu akıntıya kapılması halinde, dibe batana kadar dönerek yok olacağı ifade edilmektedir. Bu nedenle Derdur tarih boyunca denizciler için korkulan bir doğa olayı olmuştur. Derdur'un yarattığı tehlike Doğu Afrika ve Çin güzergahları boyunca azalmak yerine bazı bölgelerde daha da şiddetlenmiştir. Özellikle Doğu Afrika'ya yapılan deniz seferlerinde Derdur, Mombasa ve Zenc'in güneyinde gemileri cezbeden belirgin bir hat şeklinde ilerleyerek önemli bir risk oluşturmuştur (İdrisi, 1989: I/93; Yıldırım, 2022: 512-513). Hint Okyanusu'nda deniz akıntıları büyük ölçüde muson rüzgârları tarafından yönlendirilirdi. Güneybatı musonu ve kuzeydoğu musonu gibi mevsimsel rüzgârlar, Doğu Afrika kıyılarına vuran akıntıların yönünü ve şiddetini belirlemede kritik bir rol oynardı (Pearson, 2003: 19-25). Özellikle Haziran- Eylül ayları arasındaki güneybatı musonu, Afrika kıyılarına doğru kuvvetli akıntılar oluştururken, Aralık-Mart dönemindeki kuzeydoğu musonu farklı istikamette akıntılar meydana getirirdi (Sheriff, 2010: 21,36,55-56). Erken Abbâsî Dönemi'nde bu akıntılar ticaret rotalarının planlanmasında, seyir sürelerinin belirlenmesinde ve sefer güvenliğinin sağlanmasında önemli bir etken olmuştur.

Hint Okyanusu'nda da muson rüzgârları Doğu Afrika kıyılarında denizcilerin ticaret yollarını oluşturmasını sağlamıştır. Kasırga ve fırtına gibi doğal afetler, özellikle açık deniz ticaretinde büyük zorluklar yaratmış ve gemilerin dayanıklılığını artırmaya yönelik yeni yapımların geliştirilmesine neden olmuştur. Bu kapsamda, gemilerin borda yüksekliği artırılmış, sert dalgalara dayanıklı olması için ağır ve dengeli omurgalar tercih edilmiştir. Muson rüzgârları, gemi yelken sistemlerinin de geliştirilmesini zorunlu kılmıştır. Doğu Akdeniz'de olduğu gibi, Hint Okyanusu kıyılarındaki denizciler de sefer planlamalarında deniz akıntıları ve rüzgâr desenlerini dikkate almıştır (Güler, 2006: 22-35).

Doğu Afrika limanlarına ulaşım güzergahlarında iki temel zorluk bulunmaktaydı. Bunlardan ilki, günümüzde Aden Körfezi olarak bilinen, Yemen ve Somali arasındaki Berbera Körfezi'ydi. Yaklaşık 1500 mil uzunluğundaki bu geçiş, mercan kayalıkları ve kuvvetli akıntılar nedeniyle gemiler için risk oluşturmuyordu. Diğer bir sorun ise, Kenya'dan Mozambik'e uzanan sığ sulardı. Bu bölgede seyreden gemilerin sürekli olarak derinliği kontrol etmesi gerekiyordu, zira 20 kulaç derinlikte bile ince çamur tabakasına saplanma tehlikesi bulunuyordu ve bu durum gemiler için ciddi bir risk teşkil ediyordu (Özdağ, 2013: 163).

Hint Okyanusu'nda deniz akıntıları büyük ölçüde muson rüzgârlarının etkisi altında şekillenmiştir. Ekim-Nisan ayları arasında etkili olan kuzeydoğu musonu (Kaskazi), Doğu Afrika kıyılarında kuru ve güçlü rüzgârlar oluşturarak ticaret yollarını ve deniz ulaşımını belirlemiştir. Bu rüzgârların ticaret üzerindeki etkisi nedeniyle bu dönem kıyı ticaretinin en yoğun olduğu aylar olarak öne çıkmaktadır. Mart sonu veya Nisan aylarında başlayan ve Eylül'e kadar devam eden güneybatı musonu (Kusi), rüzgâr yönünün değişmesine neden olarak gemilerin dönüş seferlerini zorlaştırmıştır. Musonların oluşturduğu bu döngü, Abbâsî dönemi boyunca Doğu Afrika ile Basra Körfezi ve Hint Yarımadası arasındaki ticari hareketliliğin belirleyici unsurlarından biri olmuştur. Mozambik Kanalı gibi bölgelerde yoğunlaşan güçlü akıntılar, deniz yolculuklarını daha tehlikeli

hâle getirmiş ve özellikle Mart-Nisan aylarında bölgeye yönelen gemileri daha uzun süre limanlarda beklemeye zorlamıştır. Bu faktörler, Doğu Afrika'nın kuzeyindeki kıyı yerleşimlerine ticari gemiler için stratejik bir avantaj sağlamış, Arap, Fars ve Hintli denizciler için tercih edilen birer liman hâline getirmiştir (Pouwels, 2002: 387-388).

Doğu Afrika kıyılarının kendine özgü coğrafi formasyonları da akıntıların yön ve hızını etkilemiştir. Bu durum, liman kentlerinin konumlanmasını da doğrudan etkilemiş, nehir ağzları ve doğal koylar, akıntıların şiddetini hafifleterek gemilerin sığınabileceği korunaklı limanlar olarak öne çıkmıştır (Chittick, 1974: 237). Deniz akıntıları, bir yandan Doğu Afrika denizcileri için avantaj sağlamış, diğer yandan ciddi riskler de oluşturmuştur. Olumlu tarafı, uygun akıntıyı yakalayan bir gemi hedeflediği limana daha hızlı ve az yakıt (veya yelken için rüzgâr) harcayarak ulaşabilmekteydi (Freeman-Grenville, 1962: 25). Örneğin, güneybatı musonuyla birlikte güneyden kuzeye doğru ilerleyen gemiler, seyahat sürelerini kısaltarak taşıdıkları malları daha hızlı pazara sürme imkânı bulmuştur. Ticaretin yoğunlaştığı dönemlerde bu hız, büyük bir rekabet avantajı olarak görülmekteydi. Ancak akıntılar, genellikle istikrarsız olabilir ve mevsimsel değişiklikler göstermenin yanı sıra kıyı şeridinin bazı bölgelerinde ani yön değişikliklerine neden olabilirdi. Özellikle akıntının kıyıya doğru yön değiştirdiği durumlarda gemiler kayalıklara veya resiflere çarpma tehlikesiyle karşı karşıya kalabilirdi. Ayrıca, akıntının beklenmedik bir şekilde durgunlaşması veya gemiyi arzu edilen rotadan saptırması, seyir güvenliğini tehlikeye atabilirdi (Allen, 1993: 70-71).

Doğu Afrikalı gemiciler, Hint Okyanusu akıntılarının mevsimsel döngülerini çok iyi kavramış durumdaydı. Yerel ustalar, geminin yelken donanımını akıntılar ve rüzgâr değişimleri dikkate alarak optimize ediyorlardı. Örneğin, daha hızlı akan akıntı bölgelerinde dengeyi sağlamak için çift katlı yelken sistemleri veya farklı biçimli yelkenler kullanılmaktaydı (Sheriff, 2010: 2). Ayrıca, gemideki ağırlık dağılımı akıntıya karşı koymada önemli bir faktördü. Ağırlığın ön veya arka kısma doğru kaydırılması geminin sudaki duruşunu ve dalgalara karşı direncini değiştirebiliyordu (Hourani, 1995: 116).

2.3.5.3. Kasırga

Kasırgalar, yoğun alçak basınç sistemleri ve sıcak okyanus suları etkileşimi sonucunda oluşan, yüksek rüzgâr hızlarına ve yoğun yağışa sahip tropik fırtınalardır. Hint Okyanusu'nun güney kesimleri, özellikle Madagaskar ve Mozambik Kanalı çevresi mevsimsel olarak tropik fırtınalara daha açıktır. Erken Abbâsî Dönemi'nde, bu tür aşırı hava olayları hakkında meteorolojik bilgilerin sınırlı olması nedeniyle, Doğu Afrika denizcileri beklenmedik şekilde şiddetli fırtınalarla yüz yüze kalabilmişlerdir (Pearson, 2003: 20).

Kasırgalar genellikle yüksek deniz suyu sıcaklıklarının gözlemlendiği bölgelerde daha sık oluşurdu. Hint Okyanusu'nun ekvatorial ve tropikal kuşaklarında, yaz aylarında su sıcaklığının artmasıyla kasırga riskinin de arttığı bilinmektedir. Gemiler, şiddetli rüzgârlar ve yüksek dalgaların etkisi altında uzun süre kalmaları durumunda parçalanma olasılığı oldukça yüksekti. Hint Okyanusunda fırtınalar sıkça yaşanmaktaydı ve gemi enkazları olağandı. Bu koşullar altında, eğer bu tür gemiler Çin ve Mozambik gibi uzak noktalara sefer yapmayı göze alıyorsa bu denizcilerin olağanüstü cesareti, denizcilik becerisi ve tüccarlarının kâr elde etme konusundaki büyük arzusunun bir sonucu olarak değerlendirilmelidir (Hourani, 1995: 94). Doğu Afrika kıyıları da bu risk alanına kısmen dâhil olmaktadır. Kasırgaların yönü ve şiddeti, rüzgâr koridorlarındaki değişimler, okyanus yüzey sıcaklığı ve atmosferik basınç farklılıkları gibi birçok faktöre bağlıdır. Kasırgalar, beraberinde getirdikleri dev dalgalar ve güçlü rüzgârlarla gemileri büyük bir tehlikeye

sokar. Şiddetli rüzgârlar, geminin yelken donanımına veya direklerine zarar verebilir ve gemiyi manevra kabiliyetinden yoksun bırakarak sürüklenmeye mahkûm edebilirdi (Freeman-Grenville, 1962: 84).

Erken Abbâsî Dönemi'nde gemi tasarımının kasırga gibi aşırı koşullara dayanaklı olacak şekilde yapılandırılması her zaman mümkün değildi. Çünkü bu dönemde kullanılan gemi yapım teknikleri daha çok kısa ve orta mesafeli ticaret rotaları ile genellikle muson rüzgârlarının öngörülebilir döngülerine göre optimize edilmişti (Horton-Middleton, 2000: 90,94,99). Kasırgalar ise tahmin edilemezlikleri ve yüksek yıkıcı etkileriyle dönem denizcileri için her zaman beklenen bir tehdit değildi. Sonuç olarak, kasırgaya yakalanan gemilerde ciddi mal kaybı, can kaybı ve uzun vadeli ticari zararlar söz konusu olabiliyordu. Böyle durumlarda, denizciler kıyıdaki korunaklı koylara sığınmak veya seferlerini iptal etmek gibi tedbirler alabiliyordu (Sheriff, 2010: 109).

Bazı denizciler, kasırganın yaklaştığını sezdiklerinde geminin yelkenlerini indirir ve rüzgârı en az yüzey alanıyla karşılayacak pozisyonda beklemeye geçerdi. Böylece geminin savrulma riski bir nebze de olsa azaltılmaya çalışılırdı (Horton-Middleton, 2000: 31). Kasırgalar, sadece denizcilik faaliyetlerini aksatmakla kalmaz, aynı zamanda kıyı bölgelerinde tarım ve balıkçılık gibi sektörleri de büyük ölçüde etkilerdi. Şiddetli rüzgârlar ve dalgalar, kıyı köylerinde altyapının çökmesine, ekili alanların tuzlu su baskınıyla yok olmasına neden olabilirdi (Sheriff, 2010: 75). Erken Abbâsî Dönemi'nde kıyı şehirleri, hinterlant ile yoğun ticari ve sosyo-kültürel bağlara sahipti. Bu nedenle, kasırgaların yol açtığı yıkımın etkileri kıyı bölgeleriyle sınırlı kalmaz, içerideki toplumların da mal ve gıda tedariki açısından olumsuz etkilenmesine yol açardı (Pearson, 2003: 38).

2.3.5.4. Korsan Saldırıları

Bir insanın korsan ya da akıncı olma kararı, genellikle karmaşık bir psikolojik ve sosyolojik dinamiğin ürünü olarak ortaya çıkar. Denizde yağmaya dayalı bir kariyere yönelme, genellikle sıradan bir yaşamın getirdiği sınırlamalar ve zorluklarla başa çıkma isteğinden kaynaklanır. Bu tür bir yaşam tercihi, özellikle ekonomik sıkıntıların yoğun olduğu, sosyal adaletin sağlanamadığı veya bireylerin umutsuzluk içinde yüzdüğü toplumlarda daha belirgin hale gelir. Korsanlık, birçok insan için belirsiz olan ama aynı zamanda heyecan dolu bir alternatife dönüşür. Ancak bu karar, yalnızca potansiyel zenginlik umuduna değil, aynı zamanda mevcut duruma karşı duyulan derin bir öfke ve çaresizlikle de şekillenebilmektedir. Göz alıcı zenginlik hayalleri arasında, bireylerin karşılaşılabileceği yaşam tehditleri ise göz ardı edilemeyecek kadar ağırdır. Örneğin, denizin acımasızlığı, hastalıklar ve yasal otoritelerin sert cezaları gibi unsurlar bir korsan olma hayalini gölgeleyecek kadar gerçekçi tehlikelerdir. Aç gözlülüğün ve hızlı kazanç beklentisinin yanı sıra, adaletten kaçma isteği de birçok korsanın motivasyonunu sürükleyen gizli bir etken olmaktadır. Netice itibarıyla, korsanlık basit bir yaşam tercihi değil, karmaşık bir varoluş mücadelesinin asimetrik bir yanıtı olarak değerlendirilebilir. Bu mücadele ise hayatta kalma, bağımsızlık ve özgürlük arayışının yanı sıra, bireylerin kendi içlerindeki karanlık yönleriyle yüzleşmelerini de beraberinde getirir (Lehr, 2021: 22-23; Malekandathil, 2013: 148).

Her yıl yüzlerce korsan gemisi denize açılmakta, korsanlar eşlerini ve çocuklarını da yanlarına alarak tüm yaz boyunca denizlerde kalmaktadır. Genellikle 20 ila 30 gemilik filolara katılarak organize olan bu korsanlar, "deniz kordonu" adı verilen bir taktik uygulamaktadırlar. Bu taktik uyarınca, gemiler arasında yaklaşık 5-6 mil mesafe bırakılarak yüz mile kadar uzayan bir

alan oluşturulur ve bu sayede hiçbir ticaret gemisinin kaçmasına izin verilmezdi. Herhangi bir korsan gemisi potansiyel bir hedef tespit ettiğinde, ateş veya dumanla işaret verir ve filodaki tüm gemiler derhal harekete geçerek ticari gemiyi ele geçirmek ve yağmalamak üzere yönlendirilirdi. Abbâsîler Dönemi'nin başlarında (750-900), Doğu Afrika kıyıları Hint Okyanusu ticaret ağının önemli bir parçası haline gelerek ekonomik açıdan gelişmiştir. Ancak bu stratejik önem, bölgeyi korsanlık faaliyetlerine karşı savunmasız bırakmış ve ticareti sekteye uğratma potansiyeli taşımıştır. Bu dönemde korsan saldırıları hem yerel halkı hem de Abbâsîler İmparatorluğu'nun bölgedeki ticari çıkarlarını tehdit eden önemli bir güvenlik sorunu olarak ortaya çıkmıştır. (Pearson, 2013: 105-106). Bu dönemde, korsanlık faaliyetleri genellikle küçük çaplı deniz haydutluğu şeklinde kendini göstermiştir. Gemilerin taşıdığı değerli kargo (fildişi, baharat, değerli madenler) korsanlar için cazip hedef oluşturmuştur (Freeman-Grenville, 1962: 17). Korsanların varlığı ayrı bir endişe kaynağıydı. Kürekli gemiler, özellikle sakin havalarda yelkene bağımlı ticaret gemilerinden çok daha hızlı hareket edebiliyor ve onları kolayca avlayabiliyordu. Bu nedenle, hükümdarların nakliyyeyi korumak amacıyla donanmalar bulundurması zorunlu hale gelmişti, aksi takdirde gemiler yalnızca kendi üzerlerindeki silahlı denizcilerin çabalarıyla korsan saldırılarına karşı koyabilirdi. Korsan gruplarının oluşumunda bölgeler arası siyasal karışıklıklar, yerel beylikler arasındaki rekabet ve deniz ticaretinin yarattığı ekonomik fırsatlar gibi unsurlar etkili olmuştur (Hourani, 1995: 113). Erken Abbâsî Dönemi'nde korsan saldırıları genellikle hızlı ve ani baskınlar şeklinde gerçekleşirdi. Küçük ve hızlı tekneler kullanan korsanlar büyük ticaret gemilerine sürpriz saldırılar düzenleyerek geminin mürettebatını etkisiz hâle getirir ve kargoyu ele geçirmeye çalışırdı (Allen, 1993: 65).

Gemilerin kendini savunma yöntemleri ise ateş topları, kızgın yağ veya taş atma düzenekleri gibi ilkel ama etkili sayılabilecek yöntemleri içeriyordu (Freeman-Grenville, 1962: 52). Bununla birlikte, korsanların saldırıları çoğunlukla ani ve beklenmedik olduğu için savunma çoğu zaman yetersiz kalıyordu. Korsan faaliyetlerinin yoğun olduğu alanlarda, yerel yönetimler ve gemiciler çeşitli savunma stratejileri geliştirmişlerdir. Bunların başında konvoy sistemi gelir. Çok sayıda gemi bir araya gelerek tek seferde yolculuk yapar, böylece korsanların saldırı ihtimali azalır veya saldırı durumunda ortak savunma imkânı doğardı (Pearson, 2003: 105). Korsan saldırılarına karşı konvoy sistemi özellikle değerli yük taşıyan gemiler için yaygın şekilde uygulanmıştır. (Sheriff, 2010: 110). Bunun yanı sıra, bazı önemli ticaret merkezleri, liman girişlerini surlar ve savunma kuleleriyle güçlendirerek korsan saldırılarını caydırmaya çalışmışlardır. Kıyı şehirlerinden bazıları, Abbâsî Halifeliği veya yerel emirliklerle askerî ittifaklar kurarak deniz güvenliğini sağlama yoluna gitmiştir. Bu anlaşmalar çerçevesinde, deniz devriyeleri ve karakollar kurulmuş, kritik limanlarda sürekli hazır bulunan küçük askerî gemiler konuşlandırılmıştır (Chittick, 1974: 6,216). Korsanlık, ticaret rotalarının güvenliğine büyük tehdit oluşturduğu için ekonomik olarak da yıkıcı etkilere sahipti. Tüccarlar, korsanların yoğun olduğu hatlardan kaçınmak için daha uzun ve dolambaçlı rotalar izlemeyi tercih edebiliyordu. Bu durum, sefer sürelerini uzatır, taşıma maliyetlerini artırır ve kârlılığı azaltırdı (Freeman-Grenville, 1962: 196).

Erken Abbâsî Dönemi'nde merkezi yönetimin Doğu Afrika kıyılarındaki gücü sınırlı olduğundan korsanlarla mücadele daha çok yerel koalisyonlar ve bölgesel emirliklerin çabalarıyla sürdürülmüştür (Pearson, 2003: 105-106). Güvenliği sağlamak için yerel deniz devriyelerinin oluşturulması, stratejik limanlarda kaleler inşa edilmesi ve ticari gemilere lisans veya koruma belgeleri verilmesi gibi uygulamalara rastlanmaktadır. Ancak bu önlemler her zaman etkin bir

şekilde uygulanamamış, korsanlar fırsat bulduklarında saldırılarını sürdürmüşlerdir. Bazı yerel yöneticilerin, korsanlarla iş birliği veya en azından göz yummayla çıkar sağlamış olabileceği de iddia edilmektedir (Chittick, 1974: 6,216). Korsanlık, Erken Abbâsî Dönemi'nde Doğu Afrika denizcileri için sadece ekonomik değil, aynı zamanda sosyal ve siyasi sonuçları olan bir tehdit olarak ortaya çıkmıştır. Denizciler konvoylar oluşturmak silah ve savunma tekniklerini geliştirmek gibi yöntemlerle bu tehdidi hafifletmeye çalışmışlarsa da korsan faaliyetlerinin bölge ticaretinde sürekli bir risk unsuru olarak varlığını sürdürdüğü anlaşılmaktadır. Yine de Doğu Afrika kıyıları, tüm bu zorluklara rağmen Erken Abbâsî Dönemi'nde de yoğun ticari faaliyetlerini sürdürmeye devam etmiş, bölge halkları denizcilik kültürlerini bu tür tehditlere karşı güçlü bir şekilde örgütleyerek korumuşlardır (Hourani, 1995: 79-80).

İslami dönemde denizcilik faaliyetleri, korsanlık eylemleri nedeniyle önemli ölçüde sekteye uğramıştır. Hz. Peygamber döneminde Habeşli korsanların Şuaybe limanına saldırıları ve Hz. Ömer döneminde devam eden bu akınlar deniz ticaretini olumsuz etkilemiştir. Emevi Halifesi Süleyman b. Abdülmelik ve Abbâsî Halifesi Ebu Cafer el-Mansur dönemlerinde Cidde'nin yağmalanması, korsan tehdidinin kalıcı bir güvenlik sorunu olduğunu teyit etmektedir. Başlıca aktörleri Sind bölgesinden gelen Mid'ler olan korsanlar, donanımlı gemileriyle Müslüman tüccarların deniz seferlerini sıklıkla engellemiş, yolcuları katlederek kıymetli mallarını yağmalamışlardır. Bu durum, deniz yolculuğunu can ve mal güvenliği açısından riskli bir hale getirmiş ve söz konusu bölgeden hareket eden gemilere yönelik saldırı kayıtları, denizcilerin karşılaştığı zorlukların vahametini açıkça ortaya koymuştur (Yıldırım, 2022: 516-517; Yingsheng, 2021: 70)

Abbâsî halifeliği, özellikle Halife Mansur döneminden itibaren ticari güvenliği temin etmek amacıyla deniz korsanlığıyla etkin bir mücadele başlatmıştır. Halifenin bu mücadelesindeki temel hedef, korsanları kendi üslerinde etkisiz hale getirmektir. Buna rağmen, korsanlık faaliyetleri tamamen ortadan kaldırılamamıştır. Çünkü bu gruplar, gemilerini Sind kıyılarında ve Basra Körfezi'ndeki elverişli bölgelerde gizleyebilmekteydi. El-Memun ve el-Mutasım dönemlerinde de aynı siyaset izlenmiş, hatta el-Memun 70 gemilik bir filo oluşturarak Sokotra Adası'nı ele geçirmiştir. Tarihsel olarak Sind bölgesindeki Deybul limanı, Hint Okyanusu'ndaki korsanların önemli bir merkezi olmuştur. Genellikle Sindli Budist kabilelerden oluşan bu korsanların etki alanı, Basra Körfezi'nden Kızıldeniz ve Doğu Afrika sahillerine kadar uzanmaktaydı. Ticaret gemilerine yönelik saldırılarıyla tüccarların büyük endişe duymasına neden olan bu korsanlar, tüccarları kendilerini korumak amacıyla "neffâtın" adı verilen, Yunan ateşi kullanma konusunda uzman askerler bulundurmaya zorlamıştır (Yıldırım, 2022: 517-520).

Hint Okyanusu'nda denizciliği zorlaştıran tek unsur iklim ve coğrafya ile sınırlı kalmamıştır. Aynı zamanda bu bölgelerin deniz korsanları için uygun yapısı da önemli bir rol oynamıştır. Tarih boyunca, korsanlar bu denizlere hâkim olmaya çalışarak Doğu Afrika ve Basra Körfezi sahillerinin kötü bir üne sahip olmasına yol açmışlardır (Anî, 1999: 4). Antik ve Ortaçağ dönemlerinde özellikle VIII. ve X. yüzyıllar arasında denizcilik faaliyetlerinin güvenliği gemilere asker ve topçuların alınmasıyla sağlanabilmiştir. Ağaç zamkıyla tanınan (Batuta, 2004: 220) Sokotra Adası⁹ ve Seylan yakınları gibi korsan yuvaları, Hint Okyanusu'ndaki denizciler için

⁹ Güney Arap sahilinin karşısında yer alan Suktarâ (Sokotra) Adası, tarihi süreçte önemli bir yerleşim alanı olmasının yanı sıra, zengin doğal kaynaklarıyla da dikkat çekmektedir. Özellikle buhur, meryem çiçeği ve öd ağacı (İdrisi, 1989: I/56) gibi bitkilerin ticari değeri, tarihin belirli dönemlerinde altına eşit sayılmıştır. Bu durum, adanın ekonomik yapısının ve doğal

büyük bir tehlike oluşturmuş ve ticari faaliyetleri olumsuz yönde etkilemiştir (Mez, 2014: 576; Özdal, 2013: 199).

2.4. Ticarete Konu Olan Ürünler

2.4.1. İtiryat, Gıda, Boya, Deri ve Dokuma Ürünleri

Hint Okyanusu'ndaki bir ticari sefer, yaklaşık bir yıl süren zorlu bir süreç olduğundan, her detayın titizlikle planlanması büyük bir önem taşımaktaydı. Öncelikle, güzergâh boyunca hangi malların ticaretinin yapılacağına dair kapsamlı bir analiz gerçekleştirilmesi gerekiyordu. Uzak ülkelerle ticaret genellikle pahalı ve lüks ürünler ile değerli eşyaların taşınmasıyla kârlı hale geliyordu. Ancak, bu tür mallarla ticaret yapmak, ekonomik sürdürülebilirlik açısından mümkün değildi. Zira o dönem de ticaretin asıl amacı ihtiyacı olan bir bölgeye gerekli ürünleri temin etmektir. Bu nedenle, sefer boyunca geminin ambarının giderlerini karşılayacak türden yükler ile değerli ancak hafif mallar arasında dikkatlice dengelenmesi gerektiği göz önünde bulundurularak ticaret stratejileri geliştirilmekteydi (Hourani, 2013: 69-70; Cahen, 1990: 157; Kayaoğlu, 1985: 108-109).

İslami dönemde Doğu Afrika, zengin doğal kaynakları ve stratejik ticaret yollarıyla önemli bir ekonomik merkez haline gelmiştir. Altın, bakır ve demir gibi değerli madenlerin yanı sıra buhur, dokuma ve köle ticareti bu dönemin belirleyici ticaret unsurlarını oluşturmuştur. Ayrıca, Hint Okyanusu'ndaki ticaret yalnızca baharatlarla sınırlı olmayıp, birçok değerli ürünün de değişiminde önemli bir rol oynamıştır (Utku, 2017: 305-306; Hasan İbrahim Hasan, 1987: III/142). Bölgeden doğuya ve kısmen batıya gönderilen mallar arasında altın, mercan, buhur ve fildişi gibi değerli ürünler öne çıkmaktadır. Bu lüks eşyaların yanında kalay, reçine, tutkallar, pamuk, köle, yağ, tuz, hurma, egzotik hayvanlar ve hayvan ürünleri gibi daha kaba ve ağır mallar da önemli bir yer tutmaktadır. Bununla birlikte, Doğu pazarında özellikle keten, yünümler ve pamuklu kumaşlar, bu tür ürünlerin emsallerine kıyasla önemli bir talep görmekte ve ticaretin dinamiklerine katkı sağlamaktadır. Tüm bu unsurlar, bölgedeki ekonomik ilişkilerin zenginliğini ve çeşitliliğini gözler önüne sermektedir (Arenson, 1989: 248; Cahen, 1990: 157; Çağatay, 1989: 32; Kayaoğlu, 1990: 109).

Hindistan ile yürütülen ticarî mübadele, tarihsel bağlamda ekonomik avantajlar açısından Hindistan'ın belirgin bir üstünlük sergilediği bir süreç olarak öne çıkmaktadır. Hindistan, ihraç ettiği ürünlerin miktarı ve değeri bakımından son derece avantajlı bir konumda bulunmaktaydı. Bu durumun yanında, Basra Körfezi'nin tüccarları, denizcilik becerileri sayesinde ticarî faaliyetlerinde yaşadıkları eksiklikleri aşmak için önemli adımlar atmışlardır. Özellikle Abbâsîler döneminde büyük tonajlı yük gemilerine sahip olmaları, Hint Okyanusu'ndaki ticari faaliyetlerin

zenginliklerinin anlamını güçlendirmektedir. Sokotra halkı, tarih boyunca farklı kültürlerin etkileşimiyle oluşmuş bir demografik yapıya sahip olup Arap, Afrikalı, Hint ve Yunan kökenlerinin birleşiminden meydana gelmektedir. Geleneksel yaşam biçimlerini sürdüren bu insanların büyük bir kısmı mağara ve kaya evlerde ikamet ederek doğal çevreleriyle uyum içinde yaşamaktadırlar (Cevad Ali, 2018: 168). Güzel topraklara ve bol ağaçlara sahip olan bu ada (İdrisi, 1989: I/50), güneyden kuzeye meyilli olup 180 mil uzunluğundadır. Adanın çevresinde deniz trafiğini kesen gemiler bulunmaktadır. Ayrıca, adada akli arttırdığına inanılan özel bir su kaynağı da mevcuttur (Mağribi, 2024: 37). Adada yaygın olarak yetişen Hint hurması, bölgenin iklimine ve ekosistemine özgü bir özellik taşımaktadır. Sokotra hem Zenciler ülkesi hem de Arabistan'a yakın bir konumda bulunmaktadır. Halkının büyük çoğunluğu Nasturi Hristiyanlık inancına mensup olup bu durum, Sokotra'nın dini ve kültürel kimliğini şekillendiren önemli bir unsurdur (El-Tacir, 2018: 65; Mühellebî, 2023: 155; İdrisi, 1989: I/51).

yönlendirilmesi sonucunu doğurmuş ve bu tüccarlar, Uzakdoğu'nun birçok liman şehrinde temsilcilikler açarak etkilerini artırma fırsatı bulmuşlardır. Böylece hem yerel hem de uluslararası ticaret dinamikleri açısından önemli bir etki yaratmışlardır (Yıldırım, 2022: 326). Bu ticaret aracılığıyla elde edilen gelirler, kısa sürede Arap gemilerinin durumunu iyileştirerek eski gücüne kavuşmasını sağlamıştır. İslam dünyasının genişlemesi, yeni dinin yaygınlaşması ve güçlü Arap-İslam tersanelerinin kurulması Müslümanlara ve Araplara yeni bir dinamizm ve azim aşılamıştır. Bu olumlu gelişmeler Afrika ticaretinin gelişimini de tetikleyerek, Abbâsî Devleti dönemine gelindiğinde denizlerde ve okyanuslarda seyreden Müslüman gemilerinin sayısı binleri bulmuştu (Eş-Şamî, 2001: 109). Abbâsî devleti döneminde inşa edilen gemiler, Hindistan'ın doğusundan Çin'in batısına kadar uzanan geniş bir coğrafyada ticaret yollarının açılmasını sağlamış, böylece bölgedeki ekonomik canlılığı artırmıştır. Bu deniz taşımacılığı, yalnızca yerel ekonomileri güçlendirmekle kalmamış, aynı zamanda Hint tüccarlarının dillerini geliştirmeleri ve kültürel etkileşimlerini artırmaları için önemli fırsatlar sunmuştur (Mez, 2014: 575-578). Arapların Suriye, Mısır, Kuzeybatı Afrika ve daha sonra Endülüs ile Sicilya'yı fethetmeleri, bölgedeki ticari hayatın dinamiklerine önemli bir katkı sağlamıştır. Bu fetihler, Müslüman Arapların Doğu ve Batı arasında stratejik bir bağlantı noktası haline gelmelerine olanak tanımış, aynı zamanda çeşitli ticaret yollarının gelişimini teşvik etmiştir (Hasan İbrahim Hasan, 1987: IV/268). Uzak Doğu'dan gelen eski ticaret gemileri, tarihin derinliklerinde Basra liman şehirlerine demirleyerek ticari yüklerini boşaltıyordu. Bu limanlar, Körfez bölgesine ulaşan malların deniz yoluyla Doğu Afrika'nın doğusuna ihraç edilmesi için stratejik bir rol üstlenmekteydi. Basra Körfezi şehirleri, Uzak Doğu devletlerinden gelen ticaret mallarının dünyanın çeşitli ülkelerine sevkıyatı için depolama ve ihraç merkezleri olarak işlev görmekteydi. Bu dinamik ticaret ağı, bilhassa Doğu Afrika'nın ekonomik gelişiminde belirleyici bir faktör oluşturmuş, bölgenin ticari potansiyelini artırmıştır. Dolayısıyla, Basra Körfezi'nin tarihsel ticaret süreçlerindeki rolü, günümüzdeki ekonomik ilişkilerin temellerini atmıştır. (Eş-Şamî, 2001: 101-102; Yıldırım, 2022: 327- 328).

Antik Çağ ve Ortaçağ deniz ticaretinin en değerli kalemlerinden biri olan buhur, tarih boyunca pek çok medeniyet ve kültür arasında önemli bir köprü vazifesi görmüştür. Buhur Sokotra, Doğu Afrika, Hindistan gibi coğrafi bölgelerde yetismekte olmasının yanı sıra, Arap Yarımadası'nda da üretimi gerçekleştirilen önemli bir doğal kaynaktır. Boswellia cinsi, Burseraceae familyasına ait ağaç türlerinden elde edilen bu sakız reçinesi, yandığında yaydığı hoş kokuyla tanınmakta ve tarih boyunca ticareti yapılan başlıca ürünler arasında yer almaktadır. Antik dönemlerden itibaren bu aromatik maddelerin hem dini ritüellerde hem de tıbbi kullanımlarda tercih edilmesi, Sokotra'nın stratejik bir ekonomik değer taşımasına yol açmıştır. Buhur, sadece bir ticaret malzemesi olmanın ötesinde, dinî ritüellerin ayrılmaz bir parçası haline gelmiştir. Mısırlılar, Arap Yarımadası ve Somali'den ithal ettikleri buhur sayesinde günlük dini ayinlerinde bu özel maddeyi mutlaka kullanmışlardır. Babillilerin ibadetlerinde yaygın bir şekilde kullandığı buhurda İsrailoğulları, Hindular, Budistler, Çinliler, Japonlar, Yunanlılar ve Romalılar gibi farklı toplumlar tarafından çeşitli dini uygulamaların merkezine yerleştirilmiştir. Özellikle antik dönemlerde, cenaze törenlerinde ölümlerin diğer dünyaya hazırlanması veya tanrılara sunulması esnasında buhurun kullanılması, ruhların kötü kokulardan arındırılması ve şeytani güçlerden korunma ihtiyacıyla doğrudan ilişkilidir. Buhur, ruhun tanrılar tarafından kutsanmasına yardımcı olan bir araç olarak kutsallık atfedilmiştir. Farklı uygarlık ve inanç sistemlerinde bu havai aromatik özelliği nedeniyle buhur önemli bir yer edinmiştir. Dolayısıyla buhur, insanlık

tarihinde spiritüel bir sembol olarak yerini almıştır (Crone, 1987: 13; Hitti, 1989: I/60; Utku, 2017: 317; Bal, 2015: 170-171).

Müslümanlık'ta ibadetlerle ilgili buhur yakma geleneği, açıkça ibadet amacını taşımadığı halde, güzel kokunun kullanımına dair önemli örnekler sunmaktadır. Hz. Peygamber, güzel kokulara olan sevgisiyle tanınmakta olup, altı çizilmesi gereken buhur yakımıyla ilgili olarak, mescitlerde güzel kokuların varlığını teşvik etmiştir. Özellikle, kızı Zeyneb'in vefatı sırasında naaşının sidr ile yıkanması ve son suya kâfur eklenmesi, onun, güzel kokuların toplumsal ve manevi önemine verdiği değeri gösterir. Hz. Ömer'in minbere oturduğu zaman azatlısı Abdullah el-Mücmir'in buhur yakması ve onun bu lakabı alması, bu geleneğin toplumsal bir yansıması olarak karşımıza çıkmaktadır. Ancak buhurun yalnızca cuma ve bayram namazlarında kullanıldığına dair izlenim, ibadetler arasındaki sirkülasyonu göstermektedir. Zamanla, buhurun özel ortamlarda ve saraylarda yoğun bir şekilde kullanıldığı, ramazan ayında Mekke'de camide yapılan ibadetlerde de bol miktarda buhur yakıldığı belirtilmektedir. Ticaret hayatında değerli bir meta haline gelen buhur, Yemen gibi coğrafyalarında günlük yaşamın ayrılmaz bir parçası haline gelirken, Abbâsî Halifesi Me'mûn'un her salı günü düzenlediği ilmi toplantılarda da buhur ile yapılan tütsüleme işlemi, bu geleneğin nasıl bir çeşitlilik kazandığını göstermektedir. Günümüzde, buhurun pahalı oluşu ve kısıtlı kullanımı, geçmişin izlerini taşıırken, İslâm toplumu içinde hâlâ önemli bir yer bulmakta, özellikle mübarek günlerde buhur ile kokulandırılmış suların tüketilmesi sosyal ve kültürel geleneklerin sürekliliğini sağlamaktadır. Bu bağlamda, buhurun tarihsel süreç içerisindeki yeri, sadece bir kokulandırma aracı olmanın ötesinde, Müslüman toplumlarında sosyal, kültürel ve manevi bir değer olarak ortaya çıkmaktadır. Tütsü gibi kokulu ticaret ürünlerinin ihraç ve ithalatı Hint Okyanusu güneyi, Doğu Afrika kıyıları ve Arap kıyılarında yapılmaktaydı (Beaujard, 2019: 30; Erdem, 1992: 383-384).

Buhur, dini ayinler ve özel merasimler dışında, tıp alanında da yoğun bir şekilde kullanılmaktadır. Örneğin, ünlü İslâm hekimi İbn Sina, buhurun tümörler, kafa ve kulak ülserleri, göğüs hastalıkları, kusma, dizanteri ve nöbetler üzerinde olumlu etkiler yarattığını belirtmiştir. Bunun yanı sıra, Doğu kültürlerinde buhurun harici ve dâhili tedavi yöntemleri ile bazı hastalıkların iyileştirilmesinde kullanıldığı bilinmektedir. Hem uyuşturucu hem de uyarıcı bir etkiye sahip olan buhur, Çin'de cüzam gibi rahatsızlıkların tedavisinde de önemli bir rol oynamıştır. Modern zamanlarda ise buhur, parfüm sanayiinde daha çok bilinir hale gelmiş ve kendine has aromatik özellikleriyle dikkat çekmiştir. Buhur, içme suyu gibi birçok içeceğin kokulandırılmasında ve Doğu-Batı ticaretinde önemli bir yer edinmiş, beş farklı ağaç türünden elde edilen değerli bir madde olarak öne çıkmaktadır. Özellikle Hindistan ve Etiyopya'da yetişen ağaçlar reçine sızdırsa da ticari olarak değerli buhur üretmemektedir. En kaliteli buhur ise Somali ve Arabistan'daki ağaç türlerinden elde edilmektedir (Hamidullah, 1993: II/1063). Eski Mısırlıların Kızıldeniz'in karşı yakalarında bulunan Somali ve Yemen için "Punt" adını kullanmaları bölgeden elde ettikleri buhurun ticari önemine işaret eder. Buhurun bu denli yaygın kullanımı, tarih boyunca ticaret yollarında önemli bir ürün olarak yer almasını sağlamıştır (Hitti, 1989: I/60).

Buhurun elde edilmesi, titizlikle uygulanan bir dizi işleme dayanmaktadır. Süreç, buhur elde edilecek ağacın gövdesinde derin bir çizik atılmasıyla başlar, ardından kabuğun 30 cm uzunluğunda bir kısmı kaldırılır. Buradan çıkan ve sütü andıran sıvının, hava ile temas ederek sertleşmesi sağlanır. Bu işlem, çiziklerin derinleştirilmesiyle tekrarlanarak devam eder. Üç ay süren bu süreç sonunda maddelerin uygun bir kıvama gelmesiyle birlikte büyük, şeffaf ve

yuvarlak buhur toplama aşamasına geçilir. Toplama işlemi genellikle mayıs ile eylül arasındaki dönemde gerçekleştirilir. Yeterli kıvama ulaşamayan ve ağaç boyunca aşağı inen katılaşmış kısımlar, ikinci kalite kabul edilerek ayrı tutulur ve diğerleriyle karıştırılmaz. Bu şekilde elde edilen reçineler, Aden gibi büyük imalat merkezlerine veya diğer Arap limanlarına iletilmektedir. Burada paketlenildikten sonra Avrupa ve Çin pazarlarına sevk edilmektedir. Buhur, esas itibarıyla, Arap sakızına benzeyen ve içeriğinde "oliben" gibi renksiz ve kokulu yağları barındıran nebati bir reçinedir. Bu reçinenin kalitesi, genellikle sarı veya kahverengiye çalan tonlardan oluşan düzgün kristalize bir içerikle belirlenirken, daha düşük bir kalitedeki buhur ise renksiz veya yeşile yakın bir görünüm sergilemektedir. Ticari piyasada, farklı boyut ve şekillerde paketlenen buhur, paket içerisindeki parçaların birbirine sürtünmesi nedeniyle opaklaşarak beyaz bir toz tabakası ile kaplanma eğilimindedir. Buhurun kalitesi beyazlık, büyüklük ve çabuk ateş alabilme gibi çeşitli özellikler üzerinden ayırım gösterirken, damla şeklindeki örnekler genellikle el üstünde tutulmakta ve "erkek buhur" olarak bilinen küre şeklindeki çeşitler, daha az ilgi görmektedir. Kalitesi en yüksek olan buhur, başta Afrika ve Yemen bölgesi olmak üzere belirli coğrafi alanlardan gelirken, Afrika menşeli buhur ile "luban" adı verilen Arap kökenli buhur arasında da belirgin kalite farkları söz konusudur (Utku, 2017: 319-320).

Çin topraklarına yapılan yolculuklar sırasında, Çin'den misk, ûd, sandal, kâfûr, za'ferân, zebâd, lâden, sümbül, karanfil, lebenî ve beng gibi bitkiler öne çıkmaktaydı. Ortaçağ'da Rum (Bizans) üretimi esansların en önemli hammaddelerinden biri olan misk, özellikle misk keçisinden elde edilen madde sayesinde büyük bir ticaret hacmine sahipti. Müslüman tüccarlar, Çin'in Hanfû limanından temin ettikleri en kaliteli miski, Hint Okyanusu üzerinden Übülle'ye taşıymaktaydılar. Bu ürünler, koku ve ilaç yapımında kullanılmakta olup, ıtriyat endüstrisinin temel taşlarını oluşturmaktaydı. Übülle'ye varıldığında ise, miskin muhteşem kokusu tüm havayı sararak, bu zengin alışverişin ne denli değerli olduğunu gözler önüne seriyordu (Yıldırım, 2022: 287-288). Körfez ticaret gemileri, geri dönüş yolculuğu için hazırlıklara başlarken çeşitli kıymetli yükleri güvenle yanlarına alıyorlardı. Çin'den misk, kırmızı gül, kimyasal ürünler, ipek gibi değerli malzemelerin yanı sıra atlar için eyer, seramik, mum gibi günlük ihtiyaçlar ve çeşitli baharatlar da taşınmaktaydı. Selbanc, tarçın, kakulle ve haluncân gibi çeşitli baharatların yanı sıra kakom, sincap ve samur kürkleri ile Doğu Afrika'dan, Hindistan ve Çin'e gönderilen deri ürünleri bu seferin ticari potansiyelini artırarak zengin bir geri dönüş sağlamayı hedeflemekteydi (Eş-Şami, 2001: 112-113; Hurdazbih, 2008: 65).

Doğu Afrika'nın dış ticaretinde önemli bir yere sahip olan amber, tarihi süreçte hem ıtriyat hem de ilaç sanayinin en değerli hammaddelerinden biri olmuştur. Ortaçağ'da, özellikle Doğu-Batı ticaretinin gelişimiyle birlikte, miskten sonra ıtriyat alanında en çok rağbet gören maddelerden biri olarak öne çıkmıştır. Sıcaklık etkisi altında kolayca eriyen ve yandığında parlayan bir alevle birlikte tatlı bir koku yayan amber (Kazvini, 2024: 229-231; Ruska, 1978: 431), çeşitli tür ve renklere sahip olması sebebiyle de dikkat çekmektedir.

Ortaçağ'da ıtriyat ve ilaç sanayisi için önemli bir hammadde olan amber, kaynaklarda farklı köken teorileriyle ele alınmıştır. Bu teoriler arasında ilk olarak, amberin bitkisel kökenli olduğu ve deniz dibinde beyaz, siyah gibi farklı renklerde mantarlarla birlikte yetiştiği görüşü bulunmaktadır. Diğer bir yaklaşım ise, amberin deniz dibinde bulunan bazı ağaçlardan sıvılaşan zambak maddesinin zamanla kütleler haline geldiğini öne sürmektedir. Üçüncü bir görüş ise, denizde yaşayan hayvanların dışkılarının ayrışmasıyla amberin oluştuğunu iddia etmektedir. Farklı bir bakış açısıyla, amberin, ineğe benzeyen bir deniz hayvanının dışkısından ya da "bir tür

deniz köpüğü” olarak da tanımlandığı bilinmektedir. Modern tanımlamalara göre ise amber, denizlerde yaşayan bazı memeli hayvanların, özellikle de ispermeçet balinalarının, bağırsaklarında oluşan çöktürlerin taşlaşması ile meydana gelir ve bu hayvanların yiyip tükettiği kafadanbacaklı yumuşakçaların salgıladığı koyu renkli maddeleri içermektedir. Dolayısıyla, deniz yüzeyinde, ispermeçet balinalarının dışkılarıyla birlikte, tıkız, mumsu, gri veya bej renkli kütleler halinde bulunması da amberin oluşum sürecinin doğasına işaret etmektedir. Bu çelişkili bakış açıları, amberin doğası üzerine çeşitli tartışmalara yol açarken, İbrahim b. el-Mehdî'nin "Kitâbu't-Tîb" adlı eserinde, Abbasî halifesi Harûnu'r-Reşîd'in Yemen'e gönderdiği heyetin amberin kaynaklarını araştırması ve bu süreçte Aden, Serme ve Hâsek halkından elde edilen bilgilere dayanarak, amberin deniz dibinden gelen belli kaynaklarla dalgalar aracılığıyla sahillere ulaştığı bilgisini sunması, amberin tarihi ve kullanımına dair kayda değer bir katkı sağlamıştır. Miladi X. yüzyılda Yemen'in Şihr bölgesinde yaşayan Mehre kabilesinin üyeleri, gece vakti hızlı koşabilen mehre develeriyle sahil boyunca dolaşarak dikkat çekici bir gelenek sürdürmüşlerdir. Bu develer, sahile vuran amber kokusunu algıladıkları anda hemen yere çökmekte ve bu durum çevredeki amercilerin anında harekete geçmesini sağlamaktaydı. Amerciler, bu değerli maddeleri toplamak üzere hızla işe koyularak, hem kabile için ekonomik bir kaynak yaratmakta hem de doğadan elde edilen bu kıymetli ürünün ticaretini gerçekleştirmekteydiler. (Bakır, 2000: 64-66). Doğu Afrika kıyıları ve Umman'ın Şihr sahilinden toplanan amber, kalitesiyle ön plana çıkmaktadır. Bu amberin en önemli nitelikleri arasında hafiflik, beyazlık ve yağlılık bulunmaktadır. Ayrıca renginin hafif yeşil ve sarı tonlarına çalması da dikkat çekmektedir. Şihr amberini takiben, "Mağribi" olarak adlandırılan ve bazı iyi özelliklere sahip olan amber türü gelmektedir. Ancak, en kalitesiz amber olan "Mend" siyah renkte, kumlu ve kuru-sert bir yapıya sahiptir. Bir diğer amber çeşidine "zenci" adı verilmesi, tarihsel bağlamda bazı kültürel ve coğrafi etkileşimleri yansıtmaktadır. Bu amber türü, beyaz renge sahip olup, kökeni Afrika'nın çeşitli bölgelerine dayanmaktadır. Amberin, Zencilerin ülkesi¹⁰ olarak bilinen Afrika'dan Aden, Yemen ve Umman'a taşınması, o dönemde ticaret yollarının nasıl işlediğine ve bu değerli doğal ürünlerin coğrafi olarak nasıl yayıldığına ışık tutmaktadır. Bu çeşitlilik, amberin farklı kullanımları ve değerleri açısından önemli bir zenginlik sunmaktadır (Mes'udi, 1997: II/144-145; İdrisi, 1989: I/52; Dimeşki, 2021: 50; İbn Hurdazbih, 2008: 59; Mazaheri, 1972: 175; Bakır, 2000: 67). Amber, çok çeşitli türleriyle Doğu-Batı hattında önemli bir ticaret unsuru haline gelmiştir. Özellikle itriyat dışında eczacılık, mumculuk ve sabunculuk gibi alanlarda da yaygın bir kullanım alanı bulması, amberin değerini artırmıştır. Ancak, bu değerli malzemenin üretim ve ticaret süreçlerinde, miske olduğu gibi hileli yöntemlere başvurulması kaçınılmaz olmuştur. Bu bağlamda, suni amber elde

¹⁰ Zencilerin ülkesi Afrika, geniş ve zengin bir coğrafyaya sahiptir. Bu topraklarda yetişen başlıca gıdalar arasında darı ve şeker kamışı öne çıkmakta olup, burada bulunan diğer doğal zenginlikler de dikkat çekicidir. Toplum, kendi hükümdarları tarafından yönetilmekte ve yerel gruplar arasında sürekli bir savaş hali söz konusudur. Zenciler, Araplara büyük bir saygı duyarak, onların varlığında secde etmekte ve hurmayı sevdiklerinden ötürü *"Bu kişi hurma ağacının yetiştiği ülkedendir"* ifadesini kullanmaktadırlar. Bu topraklarda, hitabet yeteneğiyle tanınan hatipler önemli bir yer tutarken, bazı zahitler kaplan postu veya maymun derisi giymekte, elinde bastonla etrafındaki insanlara akşama kadar konuşarak Allah'ı hatırlatmaktadır. Ayrıca, geçmişte helak olmuş kavimlerden bahsederek dinleyicilere tarihsel dersler vermektedirler. Zenci kaplanı olarak bilinen, kırmızı ve beyaz derili kaplanlar ise bu bölgeden elde edilen önemli bir değer olarak öne çıkmaktadır. Karada kaplan ve kurt postları ile denizde avlanan balinalar tuzlanarak ticareti yapılmaktadır. Zenc topraklarının tamamına yakınında demir madeni de bulunmaktadır (El-Tacir, 2018: 64-65; Kazvini, 2024: 119; İdrisi, 1989: I/58-60).

etmeye yönelik çeşitli yöntemler geliştirilmiş ve bu durum hem üreticilerin hem de tüketicilerin güvenilirliğini sorgulamasına yol açmıştır (Mazaheri, 1972: 345; Bakır, 2000: 66-69).

Doğu-Batı ticaret yollarında önemli bir ticaret malzemesi olan amber, çeşitli türleriyle dikkat çekmekteydi ve her bir tür kendine özgü özellikleri ve kullanım alanları ile farklılık gösteriyordu. Bu türlerin ilki, deniz avcıları tarafından karaya çıkarılan "uval" ya da bilinen adıyla ispermeçet, balinaların ölümüyle deniz yüzeyinde kalmış olan bu değerli maddeydi. Bu balinaların karnından çıkarılan amber, "semeki" adıyla anılarak yerel topluluklar arasında paylaşılmaktaydı. Diğer bir tür, deniz kenarına vurduğunda hemen etrafındaki fauna ile etkileşime giren "menâkirî" amber olarak adlandırılırken, iki farklı amber türü "zencî" ve "selâhiti" olarak adlandırılan beyaz ve mavi renkli çeşitlerle birlikte, amberin farklı kalite ve kokularını temsil etmekteydi. "Gâliye" ve "kâkulî" türleri, özellikle parfüm ve koku üretiminde rağbet gören amber çeşitleri arasında yer almakta, ilk sırada mavi, yağlı ve fethedici bir kokuya sahip olan "selâhiti" bulunurken, ikincisi görsel estetiği ile öne çıksa da koku üretiminde istenen kaliteden uzak kalmaktaydı. Hindistan coğrafyasından gelen "Hintî" ve "kereki" amber türleri ise, yerel pazarlar üzerinden Basra'ya kadar ulaşarak zengin bir ticaret ağının parçası haline gelmişti. Öte yandan, "mağribi" olarak adlandırılan ve kalitesiz olmasıyla bilinen amber türü, İspanya sahillerinden başlayarak Mısır pazarlarına kadar uzanan bir gidişat göstermekteydi ve bu çeşit, sıklıkla daha kaliteli amber çeşitleri ile karıştırılmaktaydı. Ortaçağ'da, amberin üretim ve ticaret süreçlerinde sahte amber üretimine yönelik dolandırıcılıklar, bu değerli maddeye olan talebin yüksekliğini göstermekteydi. Koku uzmanları, amberin kalitesini tespit etmek amacıyla özel deneyler gerçekleştirmekte, doğal ve saf amberin ayırt edilmesi için geliştirdikleri yöntemlerle, bu ürünün gerçek değerinin korunmasına katkı sağlamaktaydılar. Amberin eriyebilme özelliği, uzmanların uyguladığı deneylerin temelini oluşturmuş, beyaz kumaş üzerindeki renk değişimi ve çevredeki kokunun doğallığı ile amberin kalitesi belirlenmekteydi (Bakır, 2000: 65-68; Yıldırım, 2022: 354-356).

Müslüman tüccarların gerçekleştirdiği ticari seferler, yalnızca ekonomik etkileşimlerle sınırlı kalmamış, aynı zamanda farklı coğrafyalarda yetişen bitkilerin yayılımına da önemli katkılarda bulunmuştur. Bu süreçte Hindistan'da yetişen zengin bitki çeşitliliği, İran, Güneybatı Asya, Arabistan, Mısır, Doğu-Kuzey Afrika, İspanya ve Akdeniz'e bağlı adalar olan Kıbrıs, Girit, Sicilya ve Sardunya'ya taşınmıştır. Bu bitkiler arasında şeker kamışı, pirinç, buğday çeşitleri, ıspanak, enginar, patlıcan gibi sebzelerin yanı sıra portakal, limon, muz, Hindistan cevizi ve mango gibi meyveler ile pamuk, çivit otu ve kına gibi sanayi bitkileri de bulunmaktadır. Bu bitkilerin ortak özelliği, genellikle İslam âleminin hâkimiyetindeki nispeten kurak ve sıcak iklime uyum sağlayacak niteliklere sahip olmalarıdır (Yıldırım, 2022: 320-321).

Kına, özellikle Doğu kültürlerinde kadınların saç ve tırnaklarını boyamak amacıyla yaygın olarak kullanılan bir bitki türüdür. Sıcak ve rutubetli iklimleri seven kına Habeşistan, Güney Arabistan ve Yukarı Mısır gibi bölgelerde en iyi koşullarda yetişmektedir. Bu bölgelerde kına bitkisi, 3 metreye kadar uzanabilen boyutlarıyla dikkat çekmektedir. Ortaçağ'da Şeyzeri, çeşitli hileli ürünler hakkında bilgiler veren eserinde kınanın ipek ve elbiselik kumaşların boyanmasında kullanıldığını ifade etmiştir. Ancak, ilk başta göz alıcı bir parlaklık sunan bu kumaşların, güneş ışığına maruz kaldıkça hızla solduğu üzerine de önemli bir uyarıda bulunmaktadır. Bu durum, doğal boyaların kalitesi ve dayanıklılığına dair çağlar boyunca süregelen tartışmaların bir yansımasıdır (Şeyzeri, 1993: 116; Mazaheri, 1972: 295). Doğu Afrika, boya hammaddeleri arasında önemli bir yer tutan şapların ticareti açısından stratejik bir konumda bulunmaktadır.

Özellikle, yünleri boyamakta kullanılan bu doğal bileşenler Sudan'ın Çad Gölü çevresindeki bölgelerden elde edilmektedir. Bu alanlarda üretilen şaplar, geleneksel yöntemlerle develere yüklenerek Mısır ve Mağrib gibi pazarlara ihraç edilmektedir (Bakır, 2000: 820; Mez, 2014: 495).

Deri, insanların temel yeme-içme, giyim-kuşam ve barınma ihtiyaçlarını karşılama noktasında tarih boyunca büyük bir öneme sahip olmuş, antik dönemlerden itibaren yeniden işlenerek çeşitli eşyaların üretiminde sıkça kullanılmıştır. İslam dünyasında yer alan önemli merkezlerin hemen hepsinde ortaya çıkan bu sanayi, ayrıca Doğu Afrika-Kızıldeniz havzası gibi stratejik ticaret yollarında da önemli bir yer edinmiştir. Deriden yapılan ürünlerin, örneğin ayakkabılar, at eyerleri, deve semerleri, çadırlar, su kovaları, tulumlar, yağ tulumları, hurçlar ve kayışlar gibi çeşitli eşyaların, bölgeye gelen tüccar kervanlarının dikkatini çekmesi, bu ürünlerin uluslararası ticarete ne denli popüler olduğunu göstermektedir (Çağatay, 1989: 152). Özellikle Habeşistan bölgesinden çıkış yapan işlenmemiş deriler ve kaplan postları, Yemen'e ulaşarak burada tabaklanmakta ve terlik yapımında kullanılmak üzere Aden'e deniz yoluyla taşınmaktadır. Bu süreç, bölgedeki deri ticaretinin diğer ülkelere yayılmasını sağlamıştır (Bakır, 2001: 82). Ayrıca, Sudan (İdrisi, 1989: I/24) ve Habeşistan bölgesindeki zürafa derilerinin de lüks ayakkabıcılıkta kullanıldığı ve bu derilerin bölgenin ihraç kalemleri arasında yer aldığı gözlemlenmektedir (Kazvini, 2019: 12; Mazaheri, 1972: 345). Nâsır-ı Hüsrev'in Mısır'da, Habeş ilinden getirilen bir öküz derisinin kaplan derisine benzeyen özelliklerine vurgu yapması, Doğu Afrika, özellikle de Habeşistan'ın işlenmemiş deri temininde ne denli önemli bir rol oynadığını kanıtlar niteliktedir (Nâsır-ı Hüsrev, 1967: 80). Doğu Afrika, tarih boyunca zengin doğal kaynaklarıyla dikkat çekmiş ve bu kaynaklar, bölge ticaretinin önemli unsurlarını oluşturmuştur. Özellikle deriler, bu ürünler arasında öne çıkmakta olup, en değerli çeşitlerinden biri kırmızı leopar derisidir. Bu deriler, yerel halk tarafından sıklıkla elbise olarak kullanılmış (Yıldırım, 2022: 351) ve Doğu Afrika, tarihsel olarak Hindistan ve Çin'e deri tedarikinde önemli bir rol oynamış ve bu bölgelere gönderilen derilerin büyük bir bölümünün kaynağı olmuştur. Deriler, ayrıca eğer kaplamada, ciltçilikte ve ayakkabı yapımında önemli bir yere sahiptir (Mez, 2014: 502; Eş-Şami, 2001: 112; Bakır, 2001: 81-94). Yine Doğu Afrika'nın bir diğer önemli ihracat ürünü kaplumbağa kabuğudur (Curtin, 1984: 26; Lombard, 1983: 176). Bu kabuklar, Körfez tüccarları tarafından İslam bölgelerine taşınmış ve tarak imalatı ile inci avcılığı yapan dalgıçların güvenliğini sağlamak için kullanılmıştır. İnci avcıları, daldıkları zaman yüzlerine kaplumbağa kabuğundan yapılmış maskeler takarak, burunlarını kapatmak için ise benzer materyallerden yapılmış aletler kullanarak, su altında daha uzun süre kalabilmektedirler. Ayakkabı ve terlik endüstrisinin büyük bir gelişme göstermesi ve bu dönemde ülke genelinde farklı kalitelerde deri ürünleri satan dükkanların açılması, Habeşistan'dan ithal edilen inek derisinden üretilen terliklerin özel bir yer tutmasına neden olmuştur (Batuta, 1993: 190; Mes'udi, 1997: I/143; Mez, 2014: 501; Bakır, 2001: 90, 113-114).

Basra Körfezi tüccarlarının gerçekleştirdiği araştırmalar sonucunda, Biladû'l-Zenc'e taşıdıkları ürünler arasında işlenmiş pamuk ve dokuma ürünleri önemli bir yer tutmaktadır. Körfez bölgesinin dokuma sanayisi oldukça gelişmişken, Doğu Afrika halkının pamuktan yapılan kumaşlara duyduğu ilgi, hem iklim koşullarının sıcak olması nedeniyle bu elbiselerin sağladığı serinletici özellikten hem de ürünlerin yüksek kalitesinden kaynaklanmaktadır. Basra Körfezi'nden Biladû'l-Zenc'e giden ticari gemiler, bölgedeki meşhur hurmalarla birlikte gıda taşımakta, bu ürün özellikle Doğu Afrika sahillerinde büyük bir talep görmektedir. İdrisî, Zencilerin hurmaya duydukları saygıyı vurgulayarak, Arap tüccarlarla karşılaştıklarında

önlerinde diz çökerek onlara selam durduklarını ifade etmektedir. Hurmanın bu denli değerliliği, bazen tüccarların bu meyve ile Zenclî çocukları kandırarak başka ülkelere satmaları gibi etik olmayan durumların yaşanmasına da neden olmuştur. Habeşistan'da çocuk kaçırma vakaları yaşandığı ve bazı kişilerin kendi soydaşlarının çocuklarını kaçırmak tüccarlara sattığı bilinmektedir. Bu tüccarlar, kaçırılan çocukları karadan ve denizden Mısır'a taşıyarak köle ticaretine dâhil etmekteydi (İdrisi, 1989: I/61,46; Yıldırım, 2022: 348-349; Ani, 1999: 156-157). Ayrıca, Sahra üzerinden zencilerin diyarına giden kervanlar, esas olarak hurma taşımakta ve bu ürünün karşılığında köle ve altın temin etmekteydi. Bu hurma ticaretinin merkezi, Güney Fas'ta yer alan Sicilmâsa şehri olarak öne çıkmaktadır (Mez, 2014: 492).

2.4.2. Maden, Toprak ve Orman Ürünleri

Kıymetli maden kaynakları arasında, altın kesinlikle en değerli olanıdır. Doğada saf halde bulunabilmesi ve kolayca işlenebilmesi nedeniyle insanlık tarihinin en eski dönemlerinden itibaren kullanılmaya başlanmıştır. İlk olarak mücevher, heykel ve vazolar gibi sanat eserlerinin yapımında yer alan altın, zamanla günlük yaşamın birçok alanına entegre olmuştur. Özellikle M.Ö. VII. yüzyılda altın ve gümüş alaşımı sikkelerin ekonomik hayatta yaygınlaşmasıyla birlikte altın, ticari sistemlerin vazgeçilmez bir unsuru haline gelmiş ve uzak mesafeli ticaretin en değerli ürünlerinden biri olmuştur. Batı dünyasının değerli maden kıtlığı yaşadığı dönemlerde, altın yalnızca ekonomik yaşamın akışını sağlamakla kalmamış, aynı zamanda kilise, saray ve aristokrat evlerinin dekorasyonu için lüks tüketim nesnelerinin ana malzemesi olarak da büyük bir talep görmüştür (Utku, 2017: 335). Doğu Afrika kıyıları, zengin maden yataklarıyla özellikle altın açısından önemli bir konuma sahiptir. Bu doğal zenginlik, İslam hilafetinin bölgeyi kontrol altına almasıyla daha da belirgin hale gelmiştir. İslam devletleri, bu süreçte sikke tedavülündeki artış sayesinde ticaretin canlılığını artırarak uzun mesafeli ticarete etkinlik kazanmışlardır. El-Allaki Vadisi, altın ve gümüş yatakları açısından zengindir. Ayrıca, Asvan yakınlarında bulunan ve zümrüt madenine ev sahipliği yapan bir dağ bölgenin kıymetli taş kaynakları arasında önemli bir yer tutmaktadır. Bu dağdan çıkarılan zümrütler, ticari bir faaliyet olarak değerlendirilerek diğer ülkelere ihraç edilmiştir. Altın arayıcıları için önemli bir cazibe merkezi olan el-Allaki Vadisi, Asvan'a yaklaşık 15 günlük bir mesafede yer almakta ve bu bölgedeki altın arayışları toplumsal ilgi uyandırmaktadır. Rivayetlere göre, arayıcılar mehtapsız gecelerde parlayan noktaları işaretlemekte ve ertesi gün bu noktaların kumlarını yıkayarak altın tozunu çıkarmaktadır. Elde edilen altın, daha sonra civa ile karıştırılarak eritme işlemine tabi tutulmaktadır. Bu geleneksel yöntemler, tarih boyunca bölgedeki altın madenciliği geleneğinin önemli bir parçası olmuş ve arayıcıların heyecanını sürekli olarak beslemiştir (İdrisi, 1989: I/40,46; Mez, 2014: 497; Yıldırım, 2022: 350).

Yunanlı tarihçi Herodot, Güney Mısır ve Kuzey Sudan'da zengin altın yataklarının bulunduğunu ve bu yatakların Etiyopya'ya kadar uzandığını belirtmektedir (Herodotos, 2004: 185). Bu önemli bilgiyi, ünlü tarihçi İbn Haldun da teyit etmektedir (İbn Haldun, 1989: II/283). Sudan ve Yukarı Nil bölgesi arasındaki ticarete, tüccarlar öncelikle Nil Nehri üzerinde gemilerle seyahat ediyorlardı. Belirli bir noktaya ulaştıktan sonra ise nehir yoluyla taşınamayan veya daha hızlı ulaştırılması gereken mallar, buradan deve sırtında taşınarak Asvan'a sevk ediliyordu (İdrisi, 1989: I/39). Ayrıca, zümrütte mücevher sektöründe önemli bir yere sahip değerli bir taşı. Arapça'da "zumurrud", Yunanca'da ise "smaragdos" olarak bilinen bu taş, berilyum içeren yeşil renkli bir silikattır ve mücevher yapımında yaygın olarak kullanılmaktadır. M.S. IX. yüzyılda 10

dirhem ağırlığındaki bir zümrüt taşının her dirhemi 50 dinar idi (Bakır, 2001: 41-42). Örneğin, Doğu Hindistan sahilinde bulunan zümrütler, Aden ve Mekke üzerinden Batı'ya taşınırken, Uzakdoğu prensleri de Yukarı Mısır zümrüdü ve Doğu Afrika'nın Habeşistan bölgesinde bolca bulunan fildişini bu ticaret yolları aracılığıyla bölgeye getirmişlerdir (Utku, 2017: 305-306; Hasan İbrahim Hasan, 1987: III/142).

Altın, siyahilerin sosyal ve ekonomik yapısında temel bir unsur olarak öne çıkmaktadır. Küçük ve büyük topluluklar, bu değerli maden etrafında şekillenen bir yaşam tarzına sahiptir. Sudan da önemli bir altın kaynağı olarak öne çıkmıştır. Altın, bölgedeki siyahi topluluklar için hem gündelik yaşamda hem de ticarete vazgeçilmez bir değere sahiptir. Sudan'dan Sahra üzerinden geçen kervanlar genellikle altın ve köle ticaretine aracılık ederken, bu coğrafyaya seyahat edenler ise tuz karşılığında altın elde etme fırsatı bulmaktaydılar. Afrika'da tuz, tarihsel olarak altın kadar değerli bir meta idi ve pazarlarda büyük parçalar halinde alınıp satılıyordu. Bu değerli kaynağın çıkarılması, genellikle köleler ve mahkûmlar tarafından gerçekleştiriliyordu. Söz konusu kişiler, çoğu zaman ömürlerini tuz madenlerinde çalışarak geçirmek zorunda kalıyorlardı. Bu durum, tuzun elde edilmesindeki zorluklara ve dolayısıyla geçmişte ağırlığınca altınla eşdeğer tutulmasına işaret etmektedir. Tuzun bu denli değerli addedilmesi, temelde tedarikinin zorluğundan ve insan yaşamındaki hayati öneminden kaynaklanmaktaydı. (Mez, 2014: 497; Challen-Mehta-Peppas-Richardson, 2012: 19). İbn Haldun, Sudan örneğinden hareketle, bir memleketin altın ve gümüş gibi değerli madenlere sahip olmasının, o bölge halkının zengin ve servet sahibi olduğu anlamına gelmediğini vurgular (İbn Haldun, 1989: II/283). Bu durum, bölge halkının zengin kaynaklara sahip olmasına rağmen, ticari faaliyetlerde aktif rol almamış olmasının bir göstergesi olarak değerlendirilebilir. Nitekim, Sudan'ın kıymetli madenleri, Mağrip ve Batı Avrupa'daki lüks tüketim taleplerinin karşılanmasına ve genişleyen ticari sistemlerin desteklenmesine hizmet etmiş olsa da bu kaynaklar yerel halk için gerçek bir refah sağlamaktan uzaktır. Eski Mısır döneminden itibaren, bu stratejik maden yatakları genellikle dış güçler tarafından işletilmiştir, dolayısıyla yerel halkın ekonomik durumunu iyileştirmemiştir (Hasan İbrahim Hasan, 1987: VI/78; Hourani, 2013: 145). Lombard, altın üretim merkezlerinde yerli halkın önemli bir rol oynadığını ve bu iş gücünün çıkardığı altınların merkezi idare tarafından taşındığını belirtmektedir. Dinar basımının ve kuyumculuğun temel hammaddesi olan altının, saray ve şehir atölyeleri ile kuyumcu çarşılarına yönelmesi, ekonomik ve kültürel açıdan büyük bir önem taşımaktadır. Lombard'ın vurguladığı üzere, dolaşımda bulunan altınlar eritilerek yeni şekiller alarak yeniden değerlendirilmekte, bu süreç hem ekonomik zenginliğin artmasına hem de sanatsal üretkenliğin teşvik edilmesine olanak tanımaktadır (Lombard, 1983: 165).

İslam dünyasında ticaret açısından önemli bir yere sahip olan gümüş, parlak ve paslanmaz özellikleriyle tarih boyunca büyük bir ilgi uyandırmıştır. Bu değerli metal, çeşitli bölgelerde ağırlığı farklılık gösteren "*dirhem*" adlı gümüş sikkelerin üretiminde ve kuyumculukta yaygın bir şekilde kullanılmıştır. Gümüş, genellikle gümüşlü kurşun kaynaklarından elde edilmekte, ardından belirli işlemlerle kurşunundan ayrılmaktadır (Lombard, 1983: 165). Sudan'daki el-Allaki Vadisi'nin zengin madenleri arasında altın haricinde gümüş, bakır ve demir de bulunmaktadır. Habeşistan bölgesindeki gümüş varlığı da ticaret gemilerinin ilgisini çekebilecek kadar zengin maden yataklarına sahiptir. Ancak, bu bölgelerdeki gümüş kaynaklarının miktarı, İslam Devleti'nin kuyumculuk ve dirhem basımı gibi ihtiyaçlarını karşılayacak düzeyde değildir. Bu

durum, gümüşün İslam ekonomisindeki değerini ve kıymetini daha da önemli kılmaktadır (Utku, 2017: 336; Mez, 2014: 497-498). Hindistan'da köklü bir geçmişe sahip olan dökme çelik imalatı, Roma İmparatorluğu döneminde Akdeniz dünyası tarafından büyük bir ilgiyle karşılanmış ve İslami dönemde de bu geleneğe devam edilmiştir. Silah yapımıyla uğraşan merkezlerde, yüksek kaliteli çelik üretimi gerçekleştirilmiş ve özellikle Hint kılıçları, işlenmeye hazır çelik formunda veya işlenmiş olarak İslam dünyasına ihraç edilmiştir. Bu kılıçların hammaddesi, Doğu Afrika'dan tedarik edilerek Hindistan'da işlenmiş ve böylece Hindistan, çelik ve silah üretiminde önemli bir merkez haline gelmiştir. Bu süreçte demir, hammadde, yarı mamul malzeme ve bitmiş ürün olarak alım satıma konu edilmiş, bu da dönemin ticari ilişkilerine ve ekonomik dinamiklerine katkı sağlamıştır (Lombard, 1983: 166). Dökme halinden dövülerek yassılaştırılmış plaka haline veya çekilerek tel şekline dönüştürülen demir, tarih boyunca farklı savaş aletlerinin üretiminde önemli bir yer tutmuştur. Bu dayanıklı malzeme özellikle miğfer, kalkan, zırh ve kılıç gibi kişisel savunma ve saldırı araçlarının yanı sıra, Arap savaş gemilerinin donanımında da kritik bir rol oynamıştır. Demirin bu çeşitliliği ve dayanıklılığı, askeri teknolojinin gelişimine büyük katkı sağlarken, savaş stratejileri üzerinde de belirgin etkiler yaratmıştır (Utku, 2017: 338). Körfez gemileri aracılığıyla Hindistan'a taşınan ürünler arasında, özellikle Süfale bölgesinden getirilen demir dikkat çekmektedir (İdrisi, 1989: I/67; Âni, 1981: 150). Afrika'dan ithal edilen demirin, Hindistan'da yerel olarak çıkarılan demire göre daha yüksek kalitede olduğu bilinmektedir. Bu durum, Hindistan da en kıymetli ürünlerin Afrika kökenli demir kullanılarak üretildiğini göstermektedir (İdrisi, 1989: I/67). Yerel kaynakların sınırlı kalitesi, üretim sürecinde Afrika demirinin tercih edilmesine yol açmakta ve bu da ülkedeki sanayi tesislerinin verimliliğini artırmaktadır. Zira demir, özellikle ünlü Hint kılıçlarının ana malzemesini teşkil etmektedir. Afrikalılar tarafından hammadde olarak çıkarılan demir, Müslüman tüccarlar aracılığıyla Hindistan'a ulaştırılmakta, burada işlenerek Hint çeliği haline getirilmektedir. İşlem sonrası, bu yüksek kaliteli metaller brüt çelik veya kılıç şeklinde İslam dünyasına sevk edilmektedir (Yıldırım, 2022: 349-350; Mez, 2014: 498).

Afrika ve diğer kıtalarla gerçekleştirilen ticarete, seramik ve cam eşyalar önemli bir yer tutmaktaydı. Özellikle Çin menşeli özgün toprak kaplar, Sinkelân bölgesindeki büyük pazarda alıcı bulurken, bu ürünlerin Hindistan, Yemen ve Afrika gibi uzak coğrafyalara ihraç edildiği tarihi kayıtlarda mevcuttur (İbn Batuta, 1993: II/894-895-901). Ortaçağ Arap Yarımadası'nda ahşap ve kereste ihtiyacı, coğrafi sınırlamalar nedeniyle büyük ölçüde Hindistan ve Afrika'dan ithal edilerek karşılanmaktaydı. Söz konusu bölgelerden getirilen ahşaplar, üstün kaliteleri, sertlikleri ve uzun ömürlü olmalarıyla dikkat çekmekle birlikte, yüksek maliyetleri nedeniyle genellikle lüks eşya imalatında, önemli yapıların inşasında (köşkler, tapınaklar vb.) ve gemi yapımı gibi dayanıklılık gerektiren projelerde kullanılmaktaydı (Lombard, 1983: 161; Mez, 2014: 503).

2.4.3. Mücevherat, Değerli Taş ve Egzotik Maddeler

Ortaçağ İslam dünyası, coğrafi konumu itibarıyla zengin yer altı ve yer üstü kaynaklarına sahip geniş bir alanı kapsıyordu. Doğuda Çin ve Hindistan'dan başlayarak batıda Endülüs'e, kuzeyde Kafkasya'ya, güneyde Orta Afrika'ya uzanan bu verimli topraklar, altın ve gümüş başta olmak üzere çeşitli metalleri ve yakut, inci gibi değerli taşları barındırıyordu. Yakut, korindon ailesine (kristalize alümina) ait, canlı kırmızı tonlarıyla (pembe ve garnet arasında değişen) bilinen şeffaf bir değerli taştır. Krom içeren bir korindon türü olması nedeniyle, dört temel değerli

taş arasında en nadir bulunanıdır. Yakutun rengi, neredeyse pembe olan açık kırmızıdan, morumsu kırmızıya (güvercin kanı tonu) kadar çeşitlilik gösterebilir ve elmas benzeri kesim teknikleriyle işlenir. En değerli yakut yatakları Burma'da bulunurken, Sri Lanka, Tayland (Kamboçya sınırı) ve Afrika (Kenya, Tanzanya) gibi bölgelerden de kaliteli taşlar elde edilmektedir (Bakır, 2001: 27,30)

Fildişi, filler ve nadiren mors, su aygırı, düğmeli Afrika domuzu ya da yaban domuzu gibi hayvanların ana dişlerinden ya da savunma dişlerinden elde edilen son derece sert ve kemiksi bir madde olup, tarih boyunca çeşitli kültürel ve ticari önem taşıyan bir malzeme olmuştur. M.Ö. III. bin yıldan itibaren Mezopotamya, Mısır, Anadolu ve diğer Ön Asya medeniyetlerinde, özellikle mabed ve saraylarda kullanılan heykelcikler ve lüks eşyalarda özel bir yer edinmiştir. Bu değerli malzeme, erken dönemlerden itibaren bölgeler arası ticaretin ana unsurlarından biri haline gelmiştir. Örneğin, M.Ö. 1500 civarında Mısır kraliçesi Hatşepsut'un Sudan ve Punt bölgesine düzenlediği sefer sonrası, bu ülkeden Mısır'a getirilen lüks mallar arasında fildişinin de bulunması, bu ticaretin tarihsel bir kanıtını sunmaktadır (Hitti, 1989: I/60-61; Bozkurt, 1996: 73).

Berberiler, filleri avlamak için çukurlar kazar, ardından fillerin karınlarını deşerlerdi. Hayvanların ölmesini bekledikten sonra, onları parçalayıp dişlerini çıkarırlardı (İdrisi, 1989: I/200). Afrika'nın özellikle Sudan ve Etiyopya bölgelerinde bol miktarda bulunan fildişleri (Mazaheri, 1972: 345; Heyd, 2000: 41), tarihsel olarak uzak mesafe ticaretinin önemli bir unsuru olmuştur. Hindistan sahillerinde yaşayan fillerden elde edilen fildişleri de bu ticarete yer almasına rağmen (Miguel, 2003: 60), Afrika kökenli fildişleri, Hint menşeli türlerine oranla daha fazla tercih edilmiştir. Zira Afrikalılar, filleri savaş aracı olarak kullanmak yerine, bu büyük hayvanları avlayarak sadece dişlerini elde etmeye yönelmişlerdir. Doğu Afrika'dan Arap tüccarlar tarafından satın alınan fildişi, Çin pazarına taşınan değerli bir emtiaydı. Ancak, aynı dönemde bölgedeki Annam ve Tongking bölgelerinden tedarik edilen, daha küçük ve kızılımsı renkteki fildişi türü, Çin'de daha yüksek fiyatlara alıcı bulmaktaydı. Bu durum, farklı coğrafyalardan elde edilen fildişi çeşitlerinin pazar dinamikleri ve değer farklılıkları açısından önemini vurgulamaktadır. Avlanan fildişleri, uzmanlık gerektiren bir işlemle bazen 50, bazen de 100 küçük parçaya ayrılarak satılmaktadır. Bu süreçte, Ummanlı ve Sîrâflı tüccarlar, Doğu Afrika'dan temin ettikleri fildişlerini işleyerek Hindistan ve Çin pazarlarına sunmaktadırlar. Mes'ûdî'nin belirttiği üzere, eğer fildişi bu biçimde işlenip doğu ülkelerine ihraç edilmemiş olsaydı, İslam topraklarında fildişinin bol miktarda bulunması muhtemel olacaktı (Mes'ûdî, 1997: II/6-11; Eş-Şami, 2001: 112; Mez, 2014: 502; Heyd, 2000: 41). Zengibar, zengin doğal kaynaklarıyla dikkat çekerken, vahşi hayvanlar ve fillerle dolu bir ekosisteme ev sahipliği yapmaktadır. Bu bölgenin başlıca ihraç maddelerinden biri olan fildişi, yüzyıllar boyunca dış ticaretin önemli bir parçası olmuş ve sık sık yabancı tacirlerin ilgisini çekmiştir (Marco Polo, 2019: 184). Örneğin, ünlü gezgin Nasır Hüsrev, Mısır'da yer alan ve dünyanın en nadir eşyalarının satıldığı "Sûku'l-Kanâdil" pazarında, birçok fildişinin Zengibar'dan getirildiğini özellikle vurgulamıştır (Nasır-ı Hüsrev, 1967: 80). Arabistan'ın antik dönem yerleşim yerlerinde gerçekleştirilen arkeolojik kazılar, bu bölgelerde fildişinin kullanıldığına dair önemli bulgular ortaya koymuştur. Fildişi, aynı zamanda Cahiliye dönemi şiirlerinde de yer bulmuştur (Bozkurt, 1996: 73). Bu da onun o dönemdeki sosyal ve kültürel hayatın bir parçası olduğuna işaret eder. Hz. Peygamber'in özel eşyaları arasında fildişi bir tarak bulunması, bu değerli malzemenin toplumda nasıl bir yer edindiğini göstermektedir (Hamidullah, 1993: I/316). Arap tüccarları tarafından Doğu Afrika'dan temin edilen fildişinin, ticaret yolları aracılığıyla Çin'e kadar ulaştığı ve Hindistan ile Çin'de birçok

alandaki kullanıldığı bilinmektedir (Hurdazbih, 2008: 63; Mazaheri, 1972: 344-345; Heyd, 2000: 41). Fildişinin işlenmesi ve süslenmesinde sağladığı imkânlar, tarihsel olarak özellikle üstün devlet görevlerinde bulunan kişiler arasında büyük bir talep görmüştür. Çin kültüründe fildişi, süs eşyaları ve buhurdanlıkların yapımında yaygın bir şekilde kullanılmakta iken, Hindistan'da hançerlerin ve eğri kılıç olarak bilinen Hint cenbiyesi gibi silahların saplarını süslemek için tercih edilmiştir. Fildişinin pürüzsüz yapısı, zanaatkârlara satranç taşları gibi detaylı ve estetik objeler oluşturmalarında önemli kolaylıklar sağlamıştır. Bu nedenlerle, Doğu Afrika'da fil yetiştiriciliği kazançlı bir ticaret dalı haline gelmiş, Mes'ûdi de bu konuda "*filler sadece el-Zenc topraklarında yetiştirilir*" ifadesini kullanmıştır. Bununla birlikte, Sind ve Hint topraklarında bulunan fildişinin kalitesi, Zenc topraklarındaki kadar yüksek değildir (Mes'udi, 1997: II/6-11). Kaliteli tarakların yapımında kullanılan boynuzlar, genellikle Doğu Afrika kökenliydi. Benzer şekilde, çul imalatında tercih edilen büyük leopar postlarının da kaynağı sıklıkla Doğu Afrika bölgesiydi. Bu durum, söz konusu dönemde bu bölgenin hem kaliteli hammadde tedariki açısından önemli bir rol oynadığını göstermektedir (Mez, 2014: 502).

2.4.4. Köleliğin Tarihsel Kökeni ve Canlı Hayvan Ticareti

Köle, özgürlüğü olmayan ya da özgürlüğünü kaybetmiş bir birey olarak tanımlanmaktadır ve kölelik ise güçlü olanın zayıf üzerine uyguladığı bir tahakküm biçimidir. Tarih boyunca varlığını sürdüren kölelik, özellikle merkezi ve yerleşik toplumlarda hukuki bir çerçeveye oturarak daha kuramsal bir boyut kazanmıştır (İbrahim, 2021: 91; Karaşahan, 2024: 11-12; Zengin, 2022: 312). Tarih, köleliğin toplumsal eşitsizliklerin ve ahlaki çöküşün bir sonucu olarak ortaya çıktığına işaret etmektedir. İnsan toplumlarının başlangıcından itibaren var olmadığı, ancak zamanla belirli sosyo-ekonomik ve politik koşulların olgunlaşmasıyla ortaya çıktığı anlaşılmaktadır. Bu bağlamda kölelik, doğal bir durumdan ziyade toplumsal düzenin bozulmasının ve adalet mekanizmalarının yetersiz kalmasının bir tezahürü olarak değerlendirilmelidir (Gurowski, 2024: 6). Kölelik kurumu, insanlık tarihinin en eski ve evrensel olgularından biridir. Eski Mezopotamya, Mısır, Yunan ve Roma gibi medeniyetlerde kölelik, ekonomik ve sosyal yapının temel unsurlarından biri olarak varlık göstermiştir. Bu toplumlarda köleler tarım, madencilik, ev hizmetleri ve çeşitli zanaat dallarında çalıştırılmıştır (Hatalmış, 2012: 15; Bakır, 2017: 715). Kölelik, insanlık tarihi boyunca farklı toplumlarda çeşitli şekillerde var olmuş ve yayılmıştır. Köleliğin ortaya çıkışında keşifler, savaşlar, ekonomik faktörler ve toplumsal düzenin ihtiyaçları önemli rol oynamıştır. Keşifler sonucunda bazı topluluklar topraklarını kaybetmekle kalmamış, aynı zamanda işgal edilen bölgelerdeki yerli halk köleleştirilerek kendi vatanlarında bile bağımlı bir statüye mahkûm edilmiştir. Bunun yanı sıra, köleler birçok bölgede ticari bir meta gibi görülmüş ve başka ülkelere taşınarak alınıp satılmışlardır. Savaşlar, köle temininin en önemli kaynaklarından biri olmuştur. Özellikle savaş esirleri köleleştirilmiş, borçlarını ödeyemeyenler ve bazı suçlular da köle statüsüne düşmüştür. Antik Yunan'da köleler "doulos", Roma'da ise "servus" terimiyle anılmıştır. Bu toplumlarda kölelik, hiyerarşik düzenin en alt basamağını oluşturmuş ve köleler, efendilerinin mutlak otoritesi altında yaşamışlardır. Genel olarak köleliğin tarihsel süreçte yaygınlaşmasının temel nedenleri arasında toplumların ekonomik ihtiyaçları, fetihlerle genişleyen imparatorlukların iş gücüne duyduğu gereksinim ve savaşların getirdiği esirler yer almaktadır. Kölelik, yalnızca bireylerin yaşamlarını değil, aynı zamanda ekonomik sistemleri ve sosyal yapıları da şekillendirmiş, tarih

boyunca farklı kültürlerde farklı formlarda varlığını sürdürmüştür (Dede, 2022: 23; Malay, 2010: 11).

Sosyokültürel bağlamda kölelik, her zaman mutlak bir dezavantajı ifade etmeyebilir. Özellikle askeri ve bürokratik kademelerde hizmet eden erkek köleler ile haremelerde bulunan kadın köleler, bazen yüksek sosyal statü ve hatta siyasi nüfuz elde edebilmiştir. Ev işlerinde çalışan sıradan kölelerin dahi, çoğu zaman özgür bireylerden daha iyi beslendiği, giydirildiği ve korunduğu durumlar olmuştur. Bu durum, köleliğin karmaşık ve çok boyutlu bir olgu olduğunu göstermektedir (Toledano, 1997: 4). Çoğu toplumda özgür ya da hürriyeti kısıtlanmış bireyler üzerindeki kontrol, sosyal statü ve zenginlik açısından hayati bir unsurdur. Köleler, sadece alınıp satılan eşyalar değil, aynı zamanda sahiplerinin aile üyeleri olarak görülmüş ve bu bağlamda sahiplerine bağlılıkları ile sayıların önemi daha fazla öne çıkmıştır (Vernet, 2013: 2; Zengin, 2022: 312).

Köle ticareti, insan hayatını derinden etkileyen ve tarih boyunca farklı biçimlerde varlık göstermiş karmaşık bir konudur. İslam, kölelik müessesesini zorlaştıran ve belirli kurallara bağlayan bir yaklaşım benimsese de İslam coğrafyasında köle ticareti, kölelerin yetiştirilmesi ve eğitimi oldukça yaygın bir sektör olarak devam etmiştir. Bu süreçte en büyük kaynağı sağlayan bölge ise Afrika olmuştur. Özellikle Sudan ve Habeşistan, önemli miktarda köle ihraç eden bölgeler olarak öne çıkmaktadır (Nasır-ı Hüsrev, 1967: 61; Mazaheri, 1972: 345; Hourani, 2013: 145; Özdemir, 2022: 188). Sevilin, Badı, Dehlek, Zeyla', Beylul, Barbera, Magdişu, Merka, Bezava, Mombasa ve Zengibar gibi stratejik şehir ve limanlar tarihsel olarak İran, Hindistan, Mısır ve Arabistan'a köle ticareti için önemli merkezler olmuştur (Yıldırım, 2022: 357; Gilbert-Reynolds, 2019: 207-208). Tarihsel bir bakış açısıyla değerlendirildiğinde, Nâsır-ı Hüsrev'in Mısır'da gözlemlediği kölelerin çoğunlukla Nûbeli veya Rum ülkelerinden geldiği bilgisi, köle ticaretinin coğrafi boyutunu da gözler önüne sermektedir (Nasır-ı Hüsrev, 1967: 61). Afrika'nın dış piyasalardan talep edilen malları temin etme sürecinde altın ve köle en önemli mübadele araçları arasında yer almıştır. VIII. asrın ortalarında, bir kölenin ortalama fiyatı 200 dirhem olarak belirlenmiştir. Umman'da, "iyi zenci" olarak nitelendirilen köleler 25-30 dinara alıcı bulurken, genç ve "normal" olarak değerlendirilen köleler ise yaklaşık 23 dinardan satılmıştır. X. yüzyılın başlarında Habeş kölelerin fiyatı 18 dinar civarındaydı. Mez'in gözlemlerine göre, Müslüman ülkelerde siyahi kölelerin sayısının düşük kalması, Kuzey Afrika'daki zenci kadınlar arasında yaygın olarak görülen kısırlığa dayandırılmaktadır (Mez, 2014: 196; Bakır, 2017: 731, 733). Köleler, bazı bölgelerde ev içi hizmetler için sağlanırken, diğer bölgelerde tarımsal faaliyetlerde kullanılmışlardır. Abbâsî döneminde, Doğu Afrika'dan getirilen köleler, Güney Irak'ta önemli bir rol oynamış, ayrıca Yukarı Nil Vadisi ve Sahra vahalarında tarım alanında çalışmışlardır. Bununla birlikte, kölelerin çoğu ev işlerinde hizmetçi veya şehirlerinde cariye olarak değerlendirilmiştir. Kara Afrika'dan temin edilen bu kölelerin çoğu kadın olup, çeşitli yollarla (Kızıldeniz, Hint Okyanusu, Nil boyunca veya Sahra yollarından) getirilmişlerdir (Hourani, 2013: 196).

Köle sektörü, yalnızca köle temini ve ticaretinden ibaret olmayıp, aynı zamanda kölelerin eğitimi de önemli bir faaliyet alanı oluşturunuyordu. Bu durum, Arabistan'ı Habeşistan, Somali ve Bantu'dan getirilen kölelerin ticaretinin yapıldığı önemli merkezlerden biri haline getirmiştir. IX. yüzyılın başlarında Yemen'in Zebid şehrinde büyük bir siyahi köle pazarı kurulmuş ve Medine'de yüksek fiyatlarla satılan köleler için bir eğitim merkezi oluşturulmuştur. Bu merkezde, aralarında ünlü kişilerin de bulunduğu köleler, yeteneklerine göre şarkıcı, müzisyen ve sanatçı olarak eğitilmişlerdir. Müslüman ve Hindu kölelerin de gönderilerek Medine şarkı tekniğini öğrendiği

bu okuldan mezun olan köleler, Abbâsî sarayında büyük bir ilgiyle karşılanmışlardır (Ani, 1981: 156-157; Lombard, 1983: 27-28). Afrika, köle ikmalı açısından tarih boyunca önemli bir rol oynamış ve bu süreç içerisinde belirli bölgelere odaklanılmıştır. Özellikle Yukarı Nil yörelerinden getirilen Nübelilerin, Orta Mısır'ın Asvan kentine toplanarak hadım edilmeleri, bu durumu gözler önüne sermektedir. Hristiyan manastırlarında toplanan "Barabra" köleleri, ev işlerinde çalıştırılmaktaydı. Diğer yandan, Etiyopyalılar, Nil Vadisi'nden getirilerek Kızıldeniz limanları aracılığıyla Mısır veya Arabistan'a gönderiliyordu. Somalili köleler ise Zeyla üzerinden Aden'e ulaşarak, buradan Zebid gibi büyük dağıtım merkezlerine aktarılıyordu. Afrika'nın doğu kıyılarındaki köleler genellikle zorla yakalanırken, bazıları süs eşyaları karşılığında iç bölgelerdeki küçük krallıklardan satın alınıyordu. Sokotra ve Aden kıyılarındaki özel çarşılarından geçirilen bu insanlar, Kızıldeniz veya Basra Körfezi yollarıyla Mısır ve Mezopotamya'ya gönderilmekteydi. Ayrıca, Batı Sudan da önemli bir köle kaynağı olarak öne çıkmaktadır. Bu köleler, Senegal Sarakoleleri (Takrur), Gana Soninkkeleri, Gao Songhai'leri ve Çat yakınlarındaki Kanem Sao'larındandı. Nul Lamta ve Sicilmâse yolları aracılığıyla Fas ve İspanya'ya ulaştırılan bu kölelerin, İfrikiyye'ye gönderilenleri Urgla ve Carid'den, Mısır ve doğudaki Müslüman ülkelere ise Fizan, Trablusgarb ve Libya üzerinden sevk ediliyordu (Ani, 1981: 156-157; Özdemir, 2022: 188; Yıldırım, 2022: 358).

Kölelik düzeni, tarihsel süreçte önemli bir ekonomik olgu olarak varlığını sürdürmüştür (Lombard, 1983: 184). Özellikle antik çağın büyük medeniyetleri olan Bizans İmparatorluğu ve İslam dünyasında, köleler değerli bir ticari mal olarak kabul edilmiştir. Ancak fetihlerin duraklamasıyla birlikte, İslam coğrafyasında köle sayısında gözlemlenen azalma, köle temini için sınır ötesi kaynaklara yönelmeyi zorunlu kılmıştır. Bu bağlamda, devlet yapısı olmayan ve göçebe olan toplulukların bulunduğu bölgeler, köle arzının karşılanmasında en uygun alanlar olarak belirlenmiştir. "Bilâdü's-Sudan" olarak adlandırılan Savan ve Afrika ormanı kıyıları bu ihtiyacın karşılanmasında önemli bir merkez haline gelmiştir (Lombard, 1983: 181). Doğu Afrika'dan Irak, İran ve daha uzak ülkelere pek çok köle taşınmış, bu süreç ticaretin genişlemesine katkıda bulunmuştur (Arenson, 1989: 246).

Arap Yarımadası'nda kölelik, İslamiyet öncesi dönemde yaygın bir toplumsal olguydu. Köleler, özgür bireylerden kesin sınırlarla ayrılan alt bir sosyal sınıfı oluşturuyordu ve büyük ölçüde insan olarak değil, eşya veya mal olarak görülüyordu. Bu durum, kölelerin ticaret metası olarak pazarlarda alınıp satılmasına, kadın kölelerin fuhşa zorlanmasına ve ağır çalışma koşulları altında istismar edilmelerine neden oluyordu. Köle sahipleri, köleleri üzerinde mutlak tasarruf yetkisine sahipken, kölelerin hukuki statüsü büyük ölçüde efendilerine bağlıydı. Örneğin, efendinin kölesi üzerinde mülkiyet hakkı bulunması, üçüncü kişilerden gelecek haksız fiillere karşı kısmi bir koruma sağlarken, efendinin köle üzerinde sınırsız yetkiye sahip olmasına da yol açıyordu (Özdemir, 2022: 17).

İslamiyet'in doğuşu ile birlikte kölelik kurumu bütünüyle kaldırılmamış, ancak kölelerin haklarını iyileştirmeye yönelik çeşitli düzenlemeler getirilmiştir. Kur'an-ı Kerim, kölelerin serbest bırakılmasını teşvik etmiş ve bu eylemi ibadetlerin kefareti olarak öngörmüştür. Ayrıca, kölelerin evlenme, mülk edinme ve özgürlüklerini satın alma hakları tanınmış, kötü muameleye maruz kalmaları yasaklanmıştır. İslam hukukunda bu düzenlemeler kölelerin statüsünü görece iyileştirmiş ve sosyal entegrasyonlarına katkıda bulunmuştur (Çoban, 2023: 27,28).

İslam öncesi ve erken İslam döneminde kölelik, toplumsal yapının ayrılmaz bir parçasıydı. Ancak İslam hukuku, kölelerin kötü muameleye karşı korunmasını sağlamış, özgürleşmelerini

teşvik etmiş ve zamanla kölelerin sosyal statülerinde yükselmelerine olanak tanımıştır. Bu süreç, köleliğin yalnızca bir ekonomik sistem değil, aynı zamanda sosyal bir dönüşüm mekanizması olduğunu göstermektedir. İslam'a göre tüm insanlar Allah tarafından yaratıldıkları için eşit kabul edilse de hukuki statü açısından kölelerin özgür bireylerden farklı bir konumda oldukları görülmektedir (Arslan, 2022: 151). Ancak, İslam hukuku kölelerin yalnızca bir mal olarak görülmesini engellemiş, onların yaşam hakkını ve onurunu koruma altına almıştır. Kur'an-ı Kerim, kölelerin korunmasını ve geçimlerinin eksiksiz bir şekilde sağlanmasını öğütlemiş, köle azat etmeyi teşvik eden düzenlemeler getirmiştir. Bu bağlamda, Hz. Peygamber kölelere yönelik insancıl muameleyi önemsemiştir. Bununla birlikte, İslam hukukunda kölelerin mülkiyet ilişkileri içerisinde yer alabildiği görülmektedir. Bir mal olarak tanımlanmamalarına rağmen, köleler satış, kira, miras ve vasiyet gibi hukuki işlemlerin konusu olabilmışlerdir. Bu durum, modern hukuk sistemlerinde tanımlanan insan onuru kavramı ile çelişkili bir yapı arz etse de İslamiyet'in köleliği doğrudan kaldırmak yerine kölelerin statüsünü iyileştirmeye yönelik düzenlemeler getirdiği anlaşılmaktadır. Dönemin sosyo-ekonomik koşulları göz önüne alındığında, köleliğin aniden ortadan kaldırılmasının mümkün olmadığı, bu nedenle kademeli bir dönüşüm sürecinin benimsendiği görülmektedir (Arslan, 2022: 161).

Zamanla İslam dünyasında köleliğin işlevi ve sosyal yapısı değişim göstermiştir. Özellikle Abbâsîler'de köle kökenli bireyler yönetimde ve orduda önemli pozisyonlara yükselmiştir. Abbâsîler'in iktidara gelmesiyle birlikte (MS 750), İslâm dünyasında büyük fetihlerin azalması ve siyasî bölünmelerin artmasıyla savaş esirlerinden elde edilen köle sayısında azalma meydana gelmiştir. Bu durum, köle ihtiyacını karşılamak için uluslararası köle ticaretinin önem kazanmasına yol açmıştır. Abbâsî Devleti, geniş ticaret ağları ve ekonomik gücü sayesinde farklı coğrafyalardan köle ithalatını artırmıştır. Özellikle, Avrasya bölgesindeki Türk ve Slav kökenli köleler, Abbâsî ordusunda ve sarayında önemli roller üstlenmişlerdir. Bu dönemde, köle ticareti sadece insan gücü temini değil, aynı zamanda ekonomik bir faaliyet olarak da büyük önem taşımıştır. Kölelerin alım satımı, devlet gelirlerine katkıda bulunmuş ve ticaret yollarının canlı kalmasını sağlamıştır. Ayrıca, kölelerin farklı coğrafyalardan getirilmesi kültürel etkileşimi artırmış ve İslâm dünyasının sosyo-ekonomik yapısında çeşitliliğe neden olmuştur. Abbâsîler döneminde, kölelerin istihdam edildiği alanlar arasında tarım, madencilik, ev hizmetleri ve askerlik gibi sektörler bulunmaktadır. Özellikle, askerî alanda kullanılan köleler, zamanla önemli mevkilere yükselmiş ve devlet yönetiminde söz sahibi olmuşlardır. Bu durum, Abbâsî Devleti'nin sosyo-politik yapısında kölelerin etkili bir konuma sahip olduğunu göstermektedir (Özdemir, 2022: 15-16).

Abbâsîlerin ilk dönemlerinde, önceki fetihlerle kıyaslanamayacak olsa da savaş esirlerinin ele geçirildiği yeni fetihler gerçekleştiriliyordu. Abbâsî Halifesi Ebû Ca'fer el-Mansûr (754-775) döneminde Hint, Sind ve Taberistân'da önemli askeri harekâtlar düzenlenmiş, bu süreçte ele geçirilen esirler de ganimetler arasında yer almıştır. Fetihlerin azalmasına rağmen, dârülhârb olarak görülen bölgelere yapılan akınlar devam etmiş, özellikle Doğu Roma İmparatorluğu'nun Asya Minor bölgesine düzenlenen yazlık ve kışlık seferler Müslümanların yayılmacı politikalarında önemli bir yer tutmuştur (Şan, 2020: 440). Bu seferlerde ele geçirilen esirler, Abbâsîler ile Romalılar arasında gerçekleştirilen mübadelelerde kullanılmıştır (Oikonomides, 1991: 1722; Şan, 2020: 440). Ancak, bu mübadelelerin sık gerçekleşmesi nedeniyle esirlerin Abbâsîlerin insan gücü ihtiyacını ne kadar karşıladığı tartışmalıdır. Nitekim Halife Vâsik-Billâh (842-847) döneminde esir mübadelesi için yeterli sayıda Rûm esiri bulunamayınca, Bağdat ve

Rakka'da köle satın alınmış, hatta halifenin sarayındaki cariyeler bile bu mübadeleye dâhil edilmiştir. Erken Abbâsî döneminde kölelik, Doğu Afrika başta olmak üzere birçok bölgede önemli bir ekonomik ve sosyal sistemin parçasıydı. Savaş esirleri köleliğin temel kaynağını oluştururken tarım, inşaat ve hizmet sektörlerinde ağır işlerde çalıştırılmışlardır (Çambay, 2018: 94). Doğu Afrika'nın zengin doğal kaynakları ve stratejik konumu, bölgeden köle ticaretinin yaygınlaşmasını kolaylaştırmış, buradan temin edilen köleler İslam dünyasına taşınarak ekonomik bir faaliyet alanı oluşturmuştur. Bu durum, yalnızca ekonomik etkileşim sağlamakla kalmamış, aynı zamanda kültürel alışverişleri de teşvik etmiştir. Köle ticareti, hem Doğu Afrika'nın toplumsal dinamiklerini derinden etkilemiş hem de Müslüman toplumlarıyla ilişkileri şekillendirmiştir. Bununla birlikte, köleliğin yaygınlaşması toplum içindeki hiyerarşik yapıyı da belirginleştirmiş ve köle sahiplerinin statüsünü yükseltmiştir (Özdemir, 2004:129).

Erken Abbâsî döneminde, Doğu Afrika'da köle ticareti oldukça yaygın ve oldukça önemli bir uygulama halini almıştı. Bu durum, aynı zamanda bölgenin sahip olduğu çok zengin kaynakları ile stratejik konumundan kaynaklanıyordu. Doğu Afrika'dan elde edilen köleler, çeşitli yollarla ve yöntemlerle Orta Doğu ile diğer İslam toplumlarına, geniş çaplı bir ticaret aracılığıyla istikrarlı bir şekilde taşınıyordu. Köle ticareti, yalnızca insanların alım satımını değil, aynı zamanda Doğu Afrika'nın ekonomik yapısını da önemli ölçüde etkilemeye ve biçimlendirmeye devam ediyordu. Bu ticaret, bölge için son derece önemli bir gelir kaynağı oluşturmuş, dolayısıyla pek çok topluluğun ekonomik düzeneğinin temel dinamiklerini önemli ölçüde şekillendirmiştir (Özdemir, 2004:128).

Ayrıca, köle ticareti nedeniyle Doğu Afrika'da sayısız köle pazarı ve ticaret yolları hızla geliştirilmeye başlanmıştır. Bu gelişmeler, bölgenin ekonomik ve sosyal yapısında köklü ve kalıcı değişimlere yol açmış, böylece birçok insanın hayatında önemli dönüşümler meydana gelmiştir. Özellikle bu süreçte, farklı toplumlar arasında etkileşim artmış ve bölgedeki insanların sosyal yapılarına yeni dinamikler eklenmiştir. Bunun sonucunda, bölge halkı arasında sosyal ilişkiler geliştikçe, onların kültürel etkileşimleri de artmış ve çeşitlenmiştir. Böylece, Doğu Afrika'daki köle ticareti, sadece ekonomik bir faaliyet olmanın ötesinde, bölgedeki toplumsal değişimlere ve karmaşık sosyal yapıların oluşumuna katkıda bulunmuştur (Zengin, 2018: 39).

Erken Abbâsî dönemi, Doğu Afrika köle ticaretinin birçok karmaşık ve çeşitli etkileri yanında, bölgedeki toplum işleyişleri üzerinde ciddi ekonomik ve sosyal sonuçlar doğurmuş olup, bu etkiler zamanla daha da derinleşip genişlemiştir. Öncelikle, köle ticareti bölgede mevcut olan ekonomik dengeleri büyük ölçüde değiştirmiştir. Bu durum, yerli kaynakların zorla transferine neden olmuş ve işgücü piyasasında büyük ve ciddi bozulmalara, neredeyse bir karmaşaya sebep olmuştur. Böylece, yerel ekonomik sistemler sadece kendilerini değil, aynı zamanda bölgedeki ticaret yollarını ve bölgesel ilişkileri de etkileyerek köle ticaretiyle bağlantılı karmaşık bir denge bozukluğu yaratmıştır (Şan, 2020:440). Köle ticareti yalnızca ekonomik ve siyasi boyutlarıyla sınırlı kalmayıp, toplumsal yapılar üzerinde de derin etkiler yaratmıştır. Özellikle İslam dünyasında askerî kölelik sisteminin kurumsallaşması, yerel halklar arasında büyük bir güvensizlik ortamı yaratmış, toplumlar arasındaki gerilimleri artırmış ve mevcut güç dengelerini önemli ölçüde değiştirmiştir. Pipes, Abbâsîler Dönemi'nde (750-900) Arap ve Fars yöneticilerinin, güvenilir savaşçılar yetiştirmek amacıyla büyük ölçekte köle askerleri istihdam ettiğini, ancak bu sistemin zamanla merkezi otoriteyi zayıflattığını ve halk ile yönetim arasındaki ilişkileri daha da karmaşık hale getirdiğini ifade etmektedir. İnsan kaçakçılığı, köle avcılığı ve zorla asker devşirme gibi yasa dışı uygulamaların yaygınlaşması, köle ticaretinin sadece

ekonomik kazanç sağlamak amacıyla değil, aynı zamanda askerî yapılanmanın bir parçası olarak da sürdürüldüğünü göstermektedir. Pipes'e göre, bu tür uygulamalar, Doğu Afrika ve diğer bölgelerde halkın güvenliğini doğrudan tehdit etmiş, yerel toplulukların direniş hareketlerine yol açmış ve siyasi istikrarsızlığı derinleştirmiştir. Bununla birlikte, askerî kölelerin geniş çapta kullanımı, Abbâsî yönetiminde zamanla merkezi otoritenin zayıflamasına ve köle askerlerin iktidar mücadelelerinde aktif rol almasına neden olmuş, bu durum İslam dünyasında kölelik sisteminin yalnızca ekonomik değil, aynı zamanda siyasi ve toplumsal bir mekanizma olarak işlediğini ortaya koymuştur (Pipes, 1981: 214).

Bunun yanı sıra, Doğu Afrika toplumları üzerindeki en büyük etkilere bakıldığında, bunlardan biri de kültürel dönüşümler olmuştur. Köle ticareti, bölgede farklı etnik gruplar arasındaki ilişkileri derinlemesine etkilemekte ve toplumsal yapıda kalıcı değişiklikler oluşturmaktadır. Bu etkileşimler, kültürel kimlikler ve toplumsal normlar üzerinde şekillenen tamamen yeni dinamikler doğurarak daha karmaşık ve iç içe geçmiş bir sosyal yapı ortaya çıkarmıştır (Zengin, 2018: 37,39). Doğu Roma topraklarına yapılan gazalarda ele geçirilen esirler konusunda dikkat edilmesi gereken bir husus, Müslümanların köle istihdamında etnik ve bölgesel kökenleri göz önünde bulundurmalarıdır. Ortaçağ İslam dünyasında yazılan kaynaklar, bazı halkların belirli işlere daha yatkın olduğuna dair yaygın bir inanışın varlığını göstermektedir. Örneğin, İbn Butlân (ö. 458/1066), kölelerin özelliklerine göre farklı işlerde değerlendirilmesini tavsiye etmiş ve özellikle Rûm cariyelerinin tutumlulukları nedeniyle para biriktirme işleri için uygun olduğunu belirtmiştir (İbn Butlân, 2008: 562, 587).

Abbâsîler, fetihlerle genişleyen bir devlet olarak kurulmalarına rağmen, zamanla siyasi bölünmeler ve toprak kayıplarıyla karşı karşıya kalmıştır. VIII. yüzyıldan itibaren Batı'da Endülüs Emevîleri, Rûstemîler, İdrîsîler ve Ağlebîler gibi bağımsız Müslüman devletlerin ortaya çıkması, doğrudan Abbâsî yönetimindeki toprakları giderek daraltmıştır. 868'de Tolunoğulları'nın Mısır'da bağımsızlığını ilan etmesi ve 821'de Horasan'da Tâhirîlerin egemenliği ele geçirmesiyle, Abbâsîler doğrudan kontrol ettikleri bölgelerde ciddi bir küçülme yaşadılar (Bosworth, 2005: 235-242; Şan, 2020: 441).

Bu süreç, Abbâsîler açısından yalnızca siyasi ve askerî güç kaybı anlamına gelmiyordu. Aynı zamanda, fetihlerin azalması ve savaş esirlerinin giderek sınırlı hale gelmesiyle birlikte köle temini konusunda ciddi zorluklar ortaya çıkmaya başlamıştır. Müslümanlar tarafından kurulan yönetimler nedeniyle, Abbâsîler geleneksel köle edinme yöntemleri olan savaşlar ve gazalardan büyük ölçüde mahrum kalmışlar. İslam hukuku gereği, fethedilen topraklardaki halkın Müslüman veya zımmi olması durumunda köleleştirilmeleri yasaklanmıştı (Özel, 2003:118-119; Şan, 2020: 441).

Tüm bu gelişmelerin yanı sıra, Abbâsîlerin köle temini konusunda karşılaştıkları bir diğer engel Hz. Ömer'in "Araplar üzerinde sahiplik yoktur" yasağıydı (Ebû Yûsuf, 1973: 117). Bu yasağa göre, Müslüman olmasalar bile Arap kökenli bireyler köleleştirilemiyordu. Böylece hem fetihlerin durması hem de İslam hukukunun köleleştirme konusunda belirlediği sınırlar nedeniyle Abbâsîler, insan gücüne olan ihtiyaçlarını karşılamak için daha farklı yöntemlere yönelmek zorunda kaldılar. Bu yeni dönemde, köle temininde en önemli alternatif uluslararası köle ticareti oldu. Abbâsîler, Doğu Afrika, Orta Asya ve Slav bölgeleri gibi köle ticaretinin yaygın olduğu bölgelerle daha güçlü bağlantılar kurarak, savaş esirleri yerine ticaret yoluyla köle edinmeye başladılar. Bu süreçte, Doğu Afrika'nın stratejik konumu ve köle ticareti açısından zengin kaynakları Abbâsî ekonomisinde önemli bir yer edindi. Uluslararası köle pazarları, özellikle Zenc

kölelerin tarım ve hizmet sektörlerinde istihdam edilmesini sağladı. Abbâsîler için köle ticareti, sadece insan gücü ihtiyacını karşılayan bir yöntem değil, aynı zamanda ekonomik ve siyasi etkileri olan büyük bir sektör haline geldi (Şan, 2020: 440-443; Ebû Yûsuf, 1973: 117).

Abbâsîler dönemi, İslam toplumunda köle edinimi ve ticaretinde köklü değişimlere sahne olmuş ve bu değişimlerin nitelik ve nicelik açısından derin etkileri gözlemlenmiştir. Fetihlere dayalı olarak köle elde etme yöntemlerinin yanı sıra, ticari boyut ve daha geniş coğrafyalardan köle tedarik etme imkânları ön plana çıkmaya başlamıştır. Bu dönüşümde dört temel sebep etkili olmuştur. İlk olarak, Halife el-Mu'tasım'ın Mısır valisine gönderdiği emirname ile tüm Arap unsurların ordu kayıtlarından çıkarılması ve ödemelerinin durdurulması talep edilmiştir (Hasan, 1967: 36; Zengin, 2022: 314). Bu karar ile IX. yüzyılda Abbâsî Halifeliği'nde askeri kölelik başlamıştır. Kölelik, çeşitli İslam toplumlarında zamanla farklılaşan ve geniş kapsamlı bir şekilde tanımlanan bir olguya dönüşmüştür (Toledano, 1997: 4). Erken dönem İslam fetihlerinin bir diğer önemli etkisi, Müslüman coğrafyaya çeşitli bölgelerden gelen köle akınlarıydı. Bu bağlamda, İranlılar, Türkler, Nûbeli ve Berberiler gibi çeşitli etnik gruplar köle olarak kullanılmak üzere İslam dünyasına getirilmişti. Bu kölelerin satışı, İslam coğrafyasındaki köle talebini karşılamaktaydı. Ancak zamanla, fetihlerin azalması ve sınırların belirginleşmesi, iç yönlü köle temin etme imkânlarını kısıtladı. Fetihlerin duraklaması, Abbâsîlerin merkezi otoritesinin zayıflaması ve çevre bölgelerde yeni Müslüman devletlerin kurulması, bu durumu daha da pekiştirdi. Abbâsîler bu bölgeleri geri alsalar bile, burası artık müslümanlaşmış bir toprak haline gelmiş, halkı ya din değiştirmiş ya da zımmî statüsü ile koruma altına alınmış durumdaydı. Köle kaynaklarına doğrudan ulaşımın kısıtlı hale gelmesi, köle sayısında önemli düşüşler yaşanmasına yol açtı. Bu azalma, kölelerin özgürlüklerini yeniden kazanma, azat edilerek hürriyete kavuşma, ölüm veya hür babadan doğma gibi çeşitli sebeplerden kaynaklanmaktaydı. Bu bağlamda Abbâsîler, elde ettikleri vergileri köleler üzerinden tahsil etmeye çalışsalar da artan köle talebini karşılayacak köle bulunamaz hale geldi. Bunun sonucunda, köle ticaretinin canlandırılması amacıyla Orta Asya ve Habeşistan'dan gelen kervanlar, mevcut talebi karşılamak için hareket etmeye başladı (Hasan, 1967: 45; Lewis, 2002: 92; Şan, 2020: 438; Zengin, 2022: 315-316). Irak'taki iktisadî canlanmanın bir yansıması olarak, Sevâd topraklarında büyük ölçekli ziraat çiftliklerinde çalıştırılmak üzere Afrika'dan getirilen kölelerin yoğun bir nüfus oluşturmaları, 863-883 yılları arasında gerçekleşen ve Abbasî devletini zorlu bir duruma sokan zenci isyanını tetikledi (Lombard, 1983: 185). Bu isyan, Basra mıntıkasındaki ikta uygulamasının genişlemesi ve Afrika'dan getirilen binlerce kölenin istihdam edilmesiyle doğrudan ilişkilidir (Dûrî, 1991: 101). Sadece Sevâd bölgesindeki siyah kölelerin hürleştirilmesi amacını taşıyan bu ayaklanma, zamanla beyaz efendilerine karşı da bir direniş şekline bürünmüştür. Sonuç olarak, zenci isyanı ticaret ve denizcilik üzerinde önemli olumsuz etkiler yaratarak Abbasî devletinin hem siyasi hem de iktisadi açıdan zor bir çıkmaza girmesine neden olmuştur (Demirci, 2005: 33-89; Apak, 2013: 332-336).

Üçüncü olarak, ihtiyaca göre çeşitli meziyetlere sahip kölelerin aranması önemli bir konuydu. Bu doğrultuda, farklı coğrafyalardan çeşitli yeteneklerle donatılmış köleler getirildi. Arz-talep dengesi ve fiyat, kölelerin sahip oldukları meziyetlere bağlı olarak belirlenmekteydi (Mez, 2014: 199; Şan, 2020: 440-441). Özellikle Nûbe ve Habeşistan bölgelerinden getirilen siyahi köleler ev hizmetleri, iş gücü ve ırgat olarak kullanımlarının yanı sıra askeri gücün bir parçası olarak da istihdam edildiler. Nûbeli erkekler ve hadım köleler, daha çok ailelerin ve zenginliklerin korunmasında kritik roller üstlendiler. Nûbeli ve Habeşî kadınlar ise, iyi birer ebe

ve başarılı çocuk bakıcıları olmanın yanında, kibar ve merhametli özellikleriyle de öne çıktılar (Mez, 2014: 199; Zengin, 2022: 316). Diğer Afrikalı siyahi köle kadınlara oranla daha güzel, dudakları ince, ağızları küçüktü (İdrisi, 1989: I/30). Güzel ve açık tenli olmaları, onları ev içi hizmetlerde veya cariye olarak daha çok talep edilen hale getirdi. Bu nedenle, geniş bir coğrafyada Nûbeli ve Habeşî kadın kölelere sıkça rastlanmaktaydı. Mısır, merkezi bir köle pazarı konumunda bulunmakla birlikte, özellikle Hicaz ve Yemen bölgelerine Nûbeli ve Habeşî kölelerin sürekli olarak Kızıldeniz'in doğu limanlarından ihraç edilmesi dikkat çekicidir. Köle ticareti, çeşitli bölgelerden gelen kadınların özellikleri hakkında önemli bilgiler sunmaktadır. Hintli kadınların, uysal olmalarına karşın çabuk tükenmeleri dikkat çekicidir. Bununla birlikte, çocuk bakımındaki yetenekleri fazlasıyla takdir edilmektedir. Genellikle Kandehâr üzerinden piyasaya sunulan bu kadınlar pek çok alanda öne çıkmaktadır. Sindli kadınlar, zarif beden yapılarına ve uzun saçlarına sahip olmaları dolayısıyla ün kazanmışlardır. Medineli kadının ise güzellik ve mizahı bir araya getirerek, tatlı diliyle etkileyici bir kişilik oluşturduğu görülmektedir. Bu kadın, kıskançlık veya öfke duymadan, aynı zamanda şarkı söyleme yeteneği taşıdığı için sosyal ortamların aranılan figürü olmaktadır. Mekkelî kadınlar, nazik tavırları ve ince hatlarıyla dikkat çekerken, Taifli kadınların ise altın rengi tenleri ve enerjik yapıları öne çıkmaktadır. Ancak, Taifli kadınların çocuk sahibi olma konusundaki tembellikleri ve doğum sırasında risk taşıdıkları unutulmamalıdır. Abbâsî halifeleri, Memlûklerin yanı sıra çeşitli köleleri de bünyelerinde barındırmaktaydılar. Özellikle halife el-Muktedir'in sarayında, 7000 siyahi ve 4000 beyaz olmak üzere toplam 11000 hadım köle mevcuttu. Ayrıca 4000 hür kadın ya da cariye de bulunmaktaydı. Harun Reşid ile eşi Zübeyde'nin saraylarında her birinin 2000 kadın kölesi olması, kölelik sisteminin ne denli yaygın olduğunu göstermektedir. Hadım kölelerin sayısının diğer kölelere oranla fazla olmasının nedeni, onların güvenilir olmaları ve kadınların hizmetinde daha rahat bir şekilde görevlendirilmeleri gibi pratik sebeplerden kaynaklanmaktaydı (Mez, 2014: 199; Zengin, 2022: 316-317).

Köle ticaretini arttıran dördüncü etken, Abbâsîlerin Çin'den Atlas Okyanusu'na kadar uzanan geniş coğrafyası ve Bağdat'ın ticari ve siyasi merkez konumuna yükselmesiyle ortaya çıkan cazibe merkezidir. Abbâsî toprakları, önemli ticaret yollarını barındırması ve başlıca ticari merkezleri içermesi sayesinde güçlü bir iktisadi yapı ile dinamik bir ticaret ortamı sunmaktaydı. Ayrıca, Bağdat'ın hilafetin merkezi olması, burayı her türlü tüccar, âlim, asker, köle, şarkıcı ve zanaatkâr için çekim merkezi haline getirmiştir. Ekonominin gelişmesi ve beraberinde gelen zenginlik, istihdam ihtiyacını artırmış ve çeşitli hizmet sektörlerinde insan gücüne olan talebi katlanarak çoğaltmıştır. Bu bağlamda, Avrupa, Asya ve Afrika'dan getirilen emtia ve lüks tüketim ürünlerinin yanı sıra köleler de Bağdat'ta yapılan ticaretin ayrılmaz bir parçasını oluşturmuştur. Müslüman denizcilerin bıraktığı yazılı kaynaklar, bu denizcilerin Hint Okyanusu kıyıları ve Doğu denizlerinde büyük bir hareketliliğe sahip olduklarını açık bir şekilde ortaya koymaktadır. Özellikle Arap tüccarların VII. yüzyılın erken dönemlerinden itibaren Çin'de aktif olmaları, bu dönemin ticari ilişkilerinin ne denli gelişmiş olduğunu göstermektedir. Ayrıca, İsveç'te bulunan İslam dönemi sikkeleri, VII. yüzyılın sonları ile XI. yüzyılın başlarına tarihlendirilmektedir. Bu da ticaret yollarının geniş bir coğrafyaya yayıldığını destekler niteliktedir. Arap tüccarların Afrika ile olan ticari faaliyetlerinde altın ve köle, Avrupa ile olan ilişkilerinde ise hadım köleler, çeşitli hayvan kürkleri ve kılıçların ön plana çıktığı anlaşılmaktadır. Bu durum, dönemin ticaret dinamiklerinin ve interkültürel etkileşimlerin zenginliğini gözler önüne sermektedir. Erken dönem Müslüman tüccarlarının ticari faaliyetleri, coğrafi olarak oldukça geniş bir alanı kapsamaktadır. Bu tüccarlar, Afrika'nın derinliklerinden başlayarak Avrupa, Baltık kıyıları ve

İskandinavya'ya kadar uzanan bir güzergâh üzerinde aktif rol oynamışlardır. Ticaretleri, özellikle Çin ve Hindistan'ın zengin pazarlarına ulaşma bakımından büyük bir önem taşımaktadır. Bu süreçte, köle ticareti, Müslüman tüccarların en kârlı ve en çok talep gören unsuru haline gelmiştir (Lewis, 2002: 94-97; Amitai, 2008: 351; Zengin, 2022: 318). Doğu Afrika'nın ihraç ürünleri arasında önemli bir yer tutan canlı hayvan ticareti de bölgenin ekonomik yapısında ve ticari ilişkilerinde belirleyici bir rol oynamıştır. Uzun süren ve zorlu olan bu ticaret, yalnızca günlük ihtiyaç maddeleri olan hububatlardan lüks tüketim mallarına kadar geniş bir yelpazeye hitap etmekle kalmamış, aynı zamanda hayvan türlerinin de alım satımında önemli bir aktör olmuştur. Özellikle Abbâsîler döneminde, hayvan göçlerinin yaşandığı bu evrede (Yıldırım, 2022: 360), kıtanın çeşitli yerlerinden kimi egzotik hayvanlar, kuşlar ve özellikle de değerli cins develer, Şihr ve Ayzâb şehirleri aracılığıyla ticarete konu edilmiştir. Bu dönemde, hayvanların yüzyıllar boyunca süren taşımacılık işlevi de göz ardı edilmemelidir. Nitekim at, dönemin vazgeçilmez binek ve yük taşıma araçları arasında en öncelikli yere sahiptir (Yıldırım, 2022: 360). Kızıldeniz havzasından Akdeniz ve Hindistan'a ihraç edilen Arap atları, İran ve Berberi cinslerinin birleşimiyle elde edilen bu değerli ırk, bölgenin ticaretini daha da zenginleştirmiştir (Miguel, 1991: I/170-171). Ayrıca, Körfez gemileri tarafından verimsiz topraklara sahip Habeşistan ve Yemen sahillerine taşınan sığır ve manda eti yerel halk arasında büyük bir beğeni toplamıştır (Mez, 2014: 494; Yıldırım, 2022: 360-361).

2.4.4.1. Afrika Köle Ticareti ve Güzergâhları

"Bilâdu-s-Sûdan" terimi, Ortaçağ Arap yazarları tarafından Sahra'nın hemen güney sınırından başlayıp Kızıldeniz'den Atlas Okyanusu'na kadar uzanan geniş bir bölgeyi tanımlamaktadır. "Sûdân" veya siyah kelimesi, bu yazarlar tarafından Habeşiler, Bejalar, Nûbeliler, Zagavalar, Takrurlar ve diğer etnik toplulukları ifade etmektedir (Lewis, 2018: 83-84; Hasan, 1967: 1). Afrika'da kölelik birkaç bin yıl öncesine kadar uzanmaktadır (Jonne, 2016: 6). Afrika köle ticaretinde dört ana güzergâh belirgin bir şekilde öne çıkmaktadır. İlk güzergâh, tarihsel olarak en eski olan Nil Vadisi rotasıdır. Bu rota, Mısır'ın iç bölgelerinden kölelerin taşınmasında önemli bir rol oynamıştır. İkinci rota, Büyük Sahra Çölü'nden başlayarak Akdeniz'e ulaşan hattır. Bu güzergâh, kıtanın kuzeyine ulaşım sağlarken, ticari etkileşimlere de zemin hazırlamıştır. Üçüncü güzergâh, Doğu Afrika kıyılarından geçmekte olup, özellikle günümüz Somali ve Tanzania bölgelerini kapsamaktadır. Bu güzergâhın önemi, Müslüman tüccarların VII. yüzyıldan itibaren bu bölgelere gelmeleriyle birlikte artmış, Doğu Afrika'nın köle ticareti üzerindeki etkisi belirgin hale gelmiştir. Son olarak dördüncü güzergâh, Amerika kıtasının keşfiyle birlikte ön plana çıkan ve Atlantik köle ticareti olarak adlandırılan Batı Afrika'yı kapsayan rota olup, bu süreçte milyonlarca insanın yer değiştirmesine neden olmuştur. Bu ana yollar, köle ticaretinin tarihsel ve sosyokültürel dinamiklerini anlamak açısından büyük önem taşımaktadır. İslam ordularının Kuzey Afrika'daki ilerlemeleri, bölgenin sosyal ve kültürel yapısını derinden etkileyerek İslamlaşma ve Araplaşma süreçlerini hızlandırdı. VII. yüzyılın sonları ve VIII. yüzyılın ortaları arasında, İslam ordularının batıya doğru yaptığı seferler sonucunda, elde edilen ganimetler ve köleler merkezi otoriteye akmaya devam etti. 670 yılında Kayrevan şehrinin ordugâh olarak kurulması, Ifrikiye'nin fethinin ardından bölgedeki askeri faaliyetleri artırdı. Bu dönemde Ukbe b. Nafi, fetihlerini Güney Mağrip'e, yani Fizan bölgelerine yönlendirdi ve burada birçok köle elde etti. Özellikle Veddân, Fizan, Cerme'den 360'şar ve Kavar çocuk köleler temin edilmiştir (Savage, 1992: 358; Zengin, 2022: 320). Bu kölelerin ganimet

olarak değerlendirilmeyip, bölgeden alınan yıllık vergi olarak kabul edildiği anlaşılmaktadır. Örnek olarak, Amr b. Âs'ın Bingazi'yi fethetmesinin ardından, bölge halkı 30.000 dinar tutarında cizye ödemekle yükümlü hale getirilmiştir. Bu yüksek vergi yükünün altından kalkabilmek amacıyla, ailelerin karşılayamadıkları vergiyi ödeyebilmek için çocuklarını satmayı kabul ettikleri belirtilmektedir (Şan, 2020: 438; Zengin, 2022: 320-321).

Köleleştirme, tarihsel süreçte yalnızca toplumsal bir düzen sağlama aracı değil, aynı zamanda cezalandırma yöntemi olarak da kullanılmıştır. Özellikle Ukbe b. Nâfi döneminde, Bizans ile anlaşılan Berberi Müslümanlar İslam ordusuna karşı bir direniş göstermeye başlamışlardı. Bu direnişin sonucunda, İslam dininden dönen bazı Berberiler, ceza olarak köleleştirilip hilafet merkezine gönderildi. Ancak, VIII. yüzyılın sonlarına gelindiğinde, İslam coğrafyasındaki halkın köleleştirilemeyeceğine dair ulemanın ittifakı gerekli reformların önünü açtı. Diğer yandan, halifeler tarafından belirlenen köle kotasını doldurmak amacıyla valiler ve komutanlar, köle akınları düzenlemek için silahlı birlikler kurmaktaydılar. Örneğin, Ubeydullah b. el-Habhâb Batı Sahra'daki Sûs'a, Abdurrahman b. Habib ise daha uzak bölgelere birlikler göndermiştir. Arap emirleri, bölgedeki Berberileri potansiyel köleler olarak görerek ihtiyaçlarını karşılamak için bu stratejiyi devreye sokmuşlardır. Bu bağlamda, emirler ve valiler, halifenin gözündeki sadık hizmetkârlar olarak algılanmak amacıyla sürekli vergi göndermeye ve Berberi kabilelerini kontrol altında tutmak için baskılar uygulamaya özen gösterdiler. Ancak, zamanla daha ılımlı politikalar izleme gerekliliği ortaya çıktı. 750'li yıllara gelindiğinde, Ifrikiye bölgesinin tamamen İslam egemenliğini benimsemesiyle birlikte, Hristiyan topraklara yönelik akınlar artış gösterdi. Bu durum, Sicilya, Sardunya ve Fransa gibi bölgelere düzenlenen seferlerle birlikte, esirlerin alınması yoluyla da desteklenerek İslam'ın yayılması yönünde önemli bir adım atılmış oldu (Savage, 1992: 358,360,362; Zengin, 2022: 321-322).

Arap kökenli fetihlerin durma noktasına gelmesi ve Berberilerden oluşan yerel halkın İslamiyet'e geçişi, köleliğin sürdürülebilirliğini tehdit eden önemli bir dönüşüm yaratmıştır. Bu süreçte, merkezin ihtiyaç duyduğu köle ve ganimet akışı azalmaya başlamış, buna karşın köle talebinin devam etmesi, İslamiyet'i benimsemekle birlikte daha güneydeki gayrimüslim bölgelere akınlara sebep olmuştur. Sahra Çölü'nün güneyi, Biladü's-Sûdan, bu durum sonucunda yeni bir köle kaynağı haline gelmiştir. Zamanla yapılan akınlar yerini ticari faaliyetlere bırakırken, bu bölgelerden elde edilen köleler Müslüman Berberi tüccarlar aracılığıyla Kuzey Afrika pazarlarında satışa sunulmuştur. Bu tüccarlar, siyahi kölelerin arzını tekelleştirerek, Merkez ve Doğu Mağrip'in tamamında geniş bir ticari yapı oluşturarak bölgenin ekonomik dinamiklerini yeniden şekillendirmişlerdir. Sudan bölgesinden getirilen birçok hadım köle, Mısır'dan gelen tüccarların kaçırdıkları çocuklar hadım edildikten sonra Avrupa'ya gönderilmişlerdir. Bu durum, askeri veya silahlı birliklerle organize olmuş tüccar şebekelerinin, Akdeniz Havzası'nın taleplerini karşılamak amacıyla zenciler üzerinde gerçekleştirdikleri av seferlerini gözler önüne sermektedir. İslam dünyasında hadım köle kaynağı olarak iki önemli bölge öne çıkmaktadır: Habeş İmparatorluğu ve Nûbe Sultanlığı. Nûbe Sultanlığı'ndan gelen köleler, Mussi bölgesi, Damagaram (Nijer), Ningi bölgesi ve daha geniş bir coğrafyadaki merkezi ve Batı Afrika topraklarından ihraç edilerek, özellikle Akdeniz kıyılarındaki Tunus, Fas ve Trablusgarp gibi bölgelere ulaşmaktadır. Ayrıca, bazı dönemlerde Java ve Çin'den bile Afrikalı hadım kölelere olan talebin arttığı görülmektedir. Örneğin, X. yüzyılda Bağdat'ta 7000 Afrika kökenli hadım kölenin hizmet ettiği ve Mısır'da hadım köle sahibi olma çabasının dikkati çektiği kaydedilmiştir (Jenne, 2016: 7-11; Zengin, 2022: 322-323).

Nil havzası güzergâhına baktığımızda; Erken Abbâsî Dönemi'nde (750-900), Doğu Afrika'dan İslâm dünyasına köle ticareti, Nil Nehri boyunca uzanan güzergâh üzerinden yoğun bir şekilde gerçekleştirilmiştir. Bu ticaret yolunda, Doğu Afrika'nın iç kesimlerinden toplanan köleler, Nil Nehri boyunca kuzeye doğru taşınarak Mısır'a ulaştırılmıştır. Mısır, bu dönemde İslâm dünyasının önemli bir ticaret merkezi olup, kölelerin diğer bölgelere dağıtımında kritik bir rol oynamıştır (Yıldırım-Altungök, 2015: 327). Nil Havzası güzergâhı, su yolu olması nedeniyle taşımacılık açısından avantaj sağlamış ve ticaretin daha hızlı ve güvenli bir şekilde yapılmasına imkân tanımıştır. Bu güzergâh, aynı zamanda altın ve fildişi gibi değerli malların da taşındığı bir ticaret yolu olarak işlev görmüştür. Köle ticareti, Mısır'ın ekonomik yapısında önemli bir yer tutmuş ve bölgenin sosyo-ekonomik dinamiklerini şekillendirmiştir. Bu ticaretin etkileri, Mısır'ın demografik yapısında da gözlemlenmiş, farklı etnik kökenlerden gelen köleler, toplumun kültürel çeşitliliğini artırmıştır (Işkın, 2019: 52). Ayrıca, kölelerin tarım, madencilik ve ev hizmetleri gibi alanlarda çalıştırılması, Mısır ekonomisine önemli katkılar sağlamıştır. Bu dönemde, köle ticaretiyle ilgili düzenlemeler ve vergilendirme politikaları da devletin gelir kaynakları arasında yer almıştır.

Mısır, tarihsel süreçte köleliğin sağladığı kaynaklardan son derece etkin bir şekilde yararlanmıştır. Nil Vadisi'nde köle ticareti, erken dönemlerden itibaren Kızıldeniz ve Ortadoğu bölgelerine kadar uzanarak önemli bir ekonomik faaliyet haline gelmiştir. (Rawnsley, 1892: 130-131; Zengin, 2022: 323-324). Batlamyus döneminde güneye doğru yayılmanın temel itici güçleri filler ve çöllerdeki altın madenleri olmuştur. Hristiyanlık döneminde ise Sudan'dan getirilen mallar çeşitlenerek fildişi ve leopar derisi gibi değerli ürünlerin yanı sıra hurma, mobilya ve silah yapımında kullanılan abanoz (İdrisi, 1989: I/20), mızrak, zımpara, şap gibi ticari malları içermiştir. Bunlara ek olarak maymun, aslan, leopar, fil ve zürafa gibi egzotik canlı hayvanlar ile sığır, deve ve köleler de ticarete yer almıştır. (Soghayroun, 2010: 50). Roma İmparatorluğu'na bağlı Mısır'ın idari merkezi İskenderiye, imparatorluğun yayılmacı politikalarından önemli kazanımlar elde etti. Sudan'dan yıllık vergi olarak hadım köleler ve fildişi gibi değerli kaynaklar, bu önemli ticaret ve yönetim merkezine sevk edilmekteydi (Zengin, 2022: 324). İslam ordularının Mısır'ı fethinden sonra, bölgedeki sosyal ve ekonomik yapının dinamikleri, yeni bir yönetim anlayışı çerçevesinde şekillenmeye devam etti. Hz. Osman döneminde, Mısır valisi Abdullah b. Sa'd b. Ebu Serh, Nûbe bölgesindeki Hristiyanlarla 640 yılında Bekt antlaşmasını imzalayarak İslam hakimiyetini pekiştirdi. Bu antlaşma gereği, Nûbe halkı yıllık olarak İslam devletine cizye karşılığında 360 köle vermeyi kabul etti. Böylece, tarih boyunca süreklilik gösteren köle ticareti, firavunlar döneminden itibaren süregelen bir gelenek olarak, Nûbe ve günümüz Etiyopyası'nın köle kaynaklarıyla birleşerek varlığını sürdürmüştür (Hasan, 1967: 20,28-43; Zengin, 2022: 324).

Bu güzergâh, Kordofan, Darfur, Beyaz ve Mavi Nil Havzaları ile Etiyopya'nın Galle, Sidame ve Gurage bölgelerinden getirilen kölelerin taşındığı önemli rotaları içermektedir. Bu güzergahın temel hattı, Nil Nehri boyunca kuzeye, yani Akdeniz'e ulaşan ana rotadır. Ancak zaman içerisinde iç ve dış talebin artmasıyla birlikte ana güzergaha bağlı tali rotalar da ortaya çıkmıştır. Bu tali yollar arasında, Yukarı Nil'den başlayarak Berber, Sevakın ve Masavva'ya giden rota ile Beyaz ve Mavi Nil Havzalarından Kallabat, Kadarif, Kesela, Sevakın ve Masavva'ya uzanan hat dikkat çekmektedir. Ayrıca, Mavi Nil'den hareketle Kallabat ve Kadarif üzerinden Şendi'ye giden alternatif bir rota da bulunmaktadır. Darfur'dan gelen yol güzergâhları, el-Ubeyd üzerinden Sinnar veya Hartum yolu ile Nil Nehri'ne ulaşan rotadan oluşmaktadır. Kuzey yönünde ise Darbu'l-Erbain adıyla bilinen Kırk Gün rotası, el-Faşır yakınlarındaki Kubbi'den başlayarak

Mısır'ın Asyut kentine kadar uzanmaktadır. Bu önemli ticaret yolu, Batı'dan Vaday ve Bornu bölgelerinden gelen yollar ile Darfur'un güneyinden ve Bahru'l-Gazel'den gelen rotaların el-Faşir'de buluşmasıyla zenginleşmektedir. Bu güzergâhın temel yükünü köleler oluşturmaktadır. Genellikle erkek ve kadın köleler, deve, fildişi, gergedan boynuzu, su aygırı dişleri, deve kuşu tüyü, Arap zamkı, papağan ve maymun çeşitleri taşınmakta olup, bu malzemeler Darfur'un güneyindeki bölgeler ile Nil Havzası arasındaki ticari ilişkileri güçlendirmektedir. Aynı zamanda, kuzeyden güneye doğru bölgenin ihtiyaç duyduğu çeşitli ticari mallar da akmaktadır (Zengin, 2022: 325).

İslam hukukunda kölelik yasak olmasına rağmen bazı Müslümanlar Nûbelileri kaçırıp Mısır'da köle olarak satmışlardır. Bir başka kaynağa göre Nasır-ı Hüsrev, Kızıldeniz kenarında yaşayan Bece kabilesinin çocuklarının Müslümanlar veya Gayrimüslimler tarafından kaçırılıp İslam beldelerinde satıldığını belirtmektedir. Bu durum, dönemin sosyal ve ekonomik dinamiklerini gözler önüne sermektedir (Nasır-ı Hüsrev, 1967: 67-71; Hasan, 1967: 45). İslamiyet'in ilk yüzyıllarında Arap tüccarlar, Mısır ve Arap Yarımadası'ndan Afrika boynuzuna yönelik ticari faaliyetlere başlamışlardır. Bu tüccarlar yün, bakır, tahıl, boncuk gibi ürünleri bölgeye getirerek, karşılığında altın, fildişi, deve kuşu tüyü, sığır ve köle gibi değerli malları alarak Arap Yarımadası ve diğer bölgelerin köle talebini karşılamışlardır (İdrisi, 1989: I/18; Hasan, 1967: 42).

Nûbelilerin, kendi bölgelerindeki nispeten az nüfus nedeniyle, köle ticaretinde önemli bir rol oynamaları dikkat çekicidir. Özellikle Nil Vadisi'nin güneyinden elde ettikleri köleleri, Arapça konuşan tüccarlara satarak bölgede köle ticaretinin destekçisi ve tedarikçisi haline gelmişlerdir. Nûbeliler, tüccarların talep ettiği büyük miktarda köleyi, daha güneydeki Zenci halklarından kaçarak veya satın alarak elde etme yoluna gitmişlerdir. Bölgedeki kabile şefleri, komşu Habeş topraklarına düzenledikleri saldırılarla esir aldıkları insanları veya kaçırdıkları çocukları, yerel tüccarlar aracılığıyla Mısır ve Kızıldeniz limanlarına sevk ederek bu ticaretin sürdürülmesine katkı sağlamışlardır. Mısır ve bazı İslam beldelerinde Nûbeli, Bece, Habeş gibi kökenlerden gelen ve daha koyu tenli olan siyahi köleler bulunmaktaydı. Bu kölelerin toplandığı coğrafya yalnızca Bilâdü'n-Nûba ile sınırlı kalmamış, Afrika'nın iç bölgelerine ve Atlas Okyanusu kıyılarına kadar uzanmıştır. (Hasan, 1967: 45-47; Özdemir, 2022: 190-191; Zengin, 2022: 326-327).

Sahra Çölü-Akdeniz güzergâhında; Afrika'nın orta ve batı kesimlerinde, özellikle Nil Havzası'nda olduğu kadar yoğun olmasa da köle ticareti önemli bir ekonomi faaliyeti. Bu güzergâh, Doğu Afrika'dan başlayarak Sahra Çölü'nü aşan ve Akdeniz limanlarına ulaşan önemli bir ticaret yoludur. Köleler ve diğer ticari mallar, kervanlar aracılığıyla bu zorlu çölü geçerek Akdeniz'e taşınmıştır. Sahra Çölü'nün sert koşullarına rağmen, bu ticaret yolu, İslâm dünyası ile Afrika'nın iç bölgeleri arasında bir köprü işlevi görmüştür (Zengin, 2018: 40). Sahra çölünün güneyindeki bölgelerden yola çıkan kervanlar zorlu çöl koşullarını aşarak Akdeniz'e ulaşmak için çeşitli güzergahları kullanmak zorundaydılar. Kuzey-güney doğrultusunda, Kuzey Afrika'dan çölleri geçen beş ana güzergâh mevcuttu. Bu güzergahlar arasında ilk olarak Cezayir-Tuat-Timbuktu rotası, ikincisi Tunus-Gat-Ayir Dağları-Kanu rotası, üçüncüsü Trablus-Murzuk-Çad Gölü rotası, dördüncüsü Bingazi-Kufra-Vaday rotası ve beşincisi ise Darbu'l-Erbain rotasıydı (Zengin, 2022: 328). Köle ticareti, bu güzergâhın en önemli ticari faaliyetlerinden biri olmuş ve köleler, Akdeniz limanlarından İslâm dünyasının farklı bölgelerine sevk edilmiştir. Bu ticaretin yoğunluğu, Akdeniz liman şehirlerinin ekonomik canlılığını artırmış ve bölgenin ticari önemini pekiştirmiştir. Ayrıca, bu güzergâh üzerinden taşınan köleler, İslâm dünyasının farklı

bölgelerinde tarım, madencilik ve ev hizmetleri gibi alanlarda istihdam edilmiştir. Sahra Çölü-Akdeniz güzergâhı, sadece köle ticaretiyle sınırlı kalmamış, aynı zamanda altın, tuz ve baharat gibi değerli malların da taşındığı bir ticaret yolu olarak işlev görmüştür. Bu ticaret faaliyetleri, bölgedeki şehirlerin ekonomik gelişimine katkıda bulunmuştur. Ancak, köle ticaretinin insanlık üzerindeki olumsuz etkileri, bölgedeki toplumsal yapıyı derinden etkilemiş ve demografik değişimlere yol açmıştır (Cordell, 1986: 340). Sahra Çölü'nün güneyinde faaliyet gösteren kervanlar, tarihsel süreçte köle ticaretinin önemli bir bileşeni olmuştur. Batı Afrika, özellikle Volta Nehri Havzası köle kaynağı olarak öne çıkarken, buradan elde edilen köleler Mısır, Kuzey Afrika Berberi sultanlıkları ve Anadolu gibi merkez pazarlara sevk edilmiştir. Çad Gölü'nün batısında yer alan Bornu Sultanlığı da Afrika'nın kadim imparatorluklarından biri olarak köle ticaretinde merkezi bir rol üstlenmiştir. İslamiyet'in yaygınlaşmasıyla birlikte Kuzey Afrika ticaretinin hacmi artmış ve M.S. 900 civarında başlayarak Batı Afrika'daki insanlar köleleştirilerek Müslüman toprakları başta olmak üzere Avrupa ve Asya'ya nakledilmiştir (Junne, 2016: 8).

Doğu Afrika Güzergâhı, Doğu Afrika kıyılarından başlayarak Arap Yarımadası ve Basra Körfezi'ne uzanan deniz ticaret yollarını kapsamaktadır. Köleliğin yaygınlaşması ve uluslararası ticarete konu olması, genel hatlarıyla Müslüman tüccarların bölgeye gelmeleri ile ivme kazanmıştır. Bu rotada, özellikle Zengibar, Kilve ve Mombasa gibi liman şehirleri, köle ticaretinin merkezleri haline gelmiştir. Erken dönem piyasa ekonomilerinin yükselişinde bölgesel ticaret ağlarının ve emtia piyasalarının önemi vurgulanmakta ve Hint Okyanusu'nda gelişen ticari sistemlerin, Abbâsîler'in kontrolündeki Basra ve Bağdat gibi merkezlerle güçlü bağlar kurduğu belirtilmektedir. Bu ticari bağlantılar, Afrikalı kölelerin tarımsal üretimde kullanılmasına olanak tanımış ve özellikle şeker plantasyonları, tuz madenleri ve hurma tarımı köle emeğine dayalı başlıca sektörler haline gelmiştir. Ticaretin giderek daha fazla kurumsallaşması, köle tüccarları ile bölgesel güçler arasındaki ekonomik ilişkileri güçlendirmiş ve köle ticaretinin sürdürülebilir bir pazar mekanizmasına dönüşmesine yol açmıştır (Van Bavel, 2019: 121; Zengin, 2022: 332).

Arap tüccarlar, bu liman şehirlerini kullanarak Doğu Afrika'nın iç kesimlerinden zorla getirilen köleleri, deniz yoluyla Orta Doğu, Güney Asya ve Uzak Doğu'ya taşımışlardır. Bu ticaretin İslam dünyasının ekonomik ve toplumsal yapısında merkezi bir rol oynadığını ifade etmekte ve Abbâsî Dönemi'nde (750-900) Doğu Afrikalı kölelerin tarımsal üretim, askeri sistemler ve ev hizmetlerinde yaygın olarak kullanıldığını vurgulamaktadır. Basra ve Bağdat gibi büyük ticaret merkezleri, bu köle pazarlarının gelişmesini sağlamış ve süreç içerisinde Sevahili kültürünün oluşumuna doğrudan katkıda bulunmuştur. Sevahili kıyı toplulukları, Arap ve Fars tüccarlarıyla kurdukları ticari ilişkiler sonucunda ekonomik ve kültürel anlamda İslami yapıyla bütünleşmiş, bu etkileşim bölgedeki dil, mimari ve toplumsal yapı üzerinde kalıcı etkiler yaratmıştır. Köle ticaretinin sadece ekonomik bir olgu değil, aynı zamanda bölgesel kimliklerin ve toplumsal yapıların dönüşümünde belirleyici bir unsur olduğunu vurgulamaktadır (Segal, 2001: 178; Zengin, 2022: 332).

Manning, Doğu Afrika'dan İslam dünyasına uzanan köle ticaretinin, bölgenin sosyal ve ekonomik yapısında derin dönüşümlere yol açtığını ve İslam dünyasıyla entegrasyon sürecini hızlandırdığını ifade etmektedir. Yazar, köle ticaretinin yalnızca ekonomik bir faaliyet olmanın ötesinde, Afrika toplumlarının demografik yapısını dönüştüren ve toplumsal organizasyonlarını yeniden şekillendiren bir olgu olduğunu vurgulamaktadır. Bu süreç, Doğu Afrika'dan Arap Yarımadası, Basra Körfezi ve Hint Okyanusu ticaret sistemlerine entegre edilen köle emeğiyle

doğrudan ilişkili olup, tarımsal üretimden madencilığe, askerî sistemlerden ev içi hizmetlere kadar geniş bir kullanım alanına yayılmıştır. Manning'e göre, Doğu Afrika kıyılarındaki köle ticareti, bölgenin küresel ekonomiye dâhil olmasını sağlarken, aynı zamanda iç kesimlerdeki toplumsal yapıyı zayıflatmış, bölgesel güç dengelerini değiştirmiş ve zorla göç ettirmeler nedeniyle nüfus dinamiklerini büyük ölçüde etkilemiştir. Özellikle erken Abbâsî Dönemi'nde (750-900), Hint Okyanusu'na entegre olan ticaret ağları, Doğu Afrika'da bölgesel merkezler ile Arap tüccarları arasında daha güçlü ekonomik ilişkiler kurulmasını teşvik etmiş, böylece İslâmî kurumların ve Arapça'nın bölgede yayılmasına zemin hazırlamıştır. Bu durum, Sevahili kültürünün gelişimini hızlandırmış ve bölgenin İslâm dünyasıyla kültürel, ticari ve siyasal bütünleşmesini pekiştirmiştir (Manning, 1990: 185; Bozkurt, 2021: 151, 153).

Bu güzergâhlar, Erken Abbâsî Dönemi'nde Doğu Afrika'dan İslâm dünyasına köle ticaretinin farklı boyutlarını ve etkilerini ortaya koymakta olup, ticari ve kültürel değişim süreçlerinde köle emeğinin merkezi bir rol oynadığını göstermektedir.



3. DOĞU AFİRKA'NIN ÖNEMLİ LİMAN ŞEHİRLERİ VE GEMİCİLİK

3.1. Makdişu (Mogadişu)

Hint Okyanusu üzerinde gerçekleştirilen ticaretler sayesinde; Doğu Afrika, Arabistan, Güney Asya ve Güneydoğu Asya toplumları arasında güçlü bağlar kurulmuştur. Bu nedenle Ortaçağ da Hint Okyanusu üzerinde yer alan liman şehirlerinin her biri, önemli birer ticaret merkezi haline gelmiştir. Nitekim Doğu Afrika topraklarında uluslararası kıymete haiz ticari ürünlerin dünya pazarlarına taşınma merkezlerinden biri olan Makdişu liman kenti, özellikle Ortaçağ da canlı bir ticari merkez haline gelmiştir. Uzakdoğu, Mısır ve Arap Yarımadası ile sıkı ticari ilişkiler geliştiren Makdişu, İslam fetihlerinin ardından Müslüman tüccarlar tarafından altın ticaretinin ana merkezlerinden biri olarak iskân edilip hızlı bir ivme yakalamış ve bu önemini on altıncı yüzyıla kadar sürdürmüştür (Yıldırım-Cengiz, 2022: 9; Mağribi, 2024: 13-14).

Antik çağda Sarapion şehri olarak bilinen Makdişu; Fenike, Mısır, Yunanistan, Pers ve Roma İmparatorluğunu birbirine bağlayan geniş bir ticaret ağına sahipti. Bu geniş ticaret ağı Hint Okyanusu'na kadar uzanıyor ve Doğu Afrika, Güney Arabistan, Basra Körfezi ve Hindistan Yarımadası şehir devletlerini birleştirerek ticari mal alışverişini mümkün kılıyordu. Örneğin Asya'daki kumaş, porselen ve tuzdan farklı olarak doğu ülkeleri Afrika'dan altın, fildişi, parfüm, egzotik bitkiler ve köleleri değişim aracı olarak kullanıp farklı liman şehirlerine götürürlerdi (Collins, 2010: 68-69). Doğu Afrika kıyılarına getirilen ticari mallar Hindistan, Çin ve Endonezya'ya kadar taşınıyordu. Bu sayede Doğu Afrika kıyısındaki liman şehirleri dikkate değer bir gelişme yaşamaktaydı (Fraze-Yopp, 1990: 159-160).

Doğu Afrika ve günümüz Somali'sinde önemli bir liman şehri (Horton-Middleton, 2000: 10), Cumhuriyetin başkenti ve Benâdir eyaletinin merkezi olan Makdişu'nun kesin kuruluş tarihi bilinmemektedir. Bir rivayete göre Emevi Halifesi Abdülmelik b. Mervan zamanında kurulmuş, bir başka görüşe göre M. 887 yılında İran'ın Basra Körfezi bölgesinden gelen yedi kardeş tarafından kurulmuştur. Ancak yaygın kabul gören görüş şudur: Abbâsîlerle Karmatiler arasındaki şiddetli çatışmaların yaşandığı Lahsa'daki Araplar ile İran'ın Şiraz ve Nişabur bölgelerinde yaşayanlar tarafından kurulmuştur. Aslında X. yüzyılda Makdişu bölgesine yerleşen Mukrî, Cid'ati, Akabî, İsmailî ve Afîfî gibi kabileler şehrin yönetimini sürdürmek için geniş bir idari mekanizma kurmuşlardı. Zamanla Makdişu'yu ele geçiren Mukrî ailesi, Kahtâni adı verilen bir ulema sınıfı oluşturarak burayı yönetmeye başladı. XII. yüzyıla gelindiğinde Makdişu önemli bir ticaret merkezi haline gelmişti. XIII. yüzyılda Ebu Bekir b. Fahreddin halifeliğine tanıklık eden liman kenti, bu yüzyılda inşa edilen Mescid-i Cuma ve diğer iki büyük caminin üzerindeki kitabelere göre oldukça yüksek bir refah düzeyindeydi (Horton-Middleton, 2000: 62; Cerulli, 1955: 203-204; Kavas, 2003: 435; Özel, 1988: 436).

İbn Batuta bu liman şehrini çok büyük, zengin tüccarların şehri ve her gün yüzlerce deve kesilen büyük bir şehir olarak anlatmaktadır (İbn Batuta, 1993: 172; Alpers, 2014: 51). Ebü'l-Fida, Makdişu'yu Zenci ve Habeşistan ülkesinden, halkı Müslüman olan bir şehir olarak anmaktadır (Ebü'l Fida, 2017: 151). Yâkut el-Hamevî, Makdişu'nun Berberî asıllı olduğunu ve Mağrib'deki Berberilerden farklı olduğunu, nüfusun tamamının göçmen olduğunu ifade etmektedir (Ya'kut el-Hamevî, 2008: 201). Piri Reis de buraya Muğtiş adını vermiştir. Bu liman kenti farklı dillerde farklı isimlerle de zikredilmektedir (Piri Reis, 1973: 93). Bu nedenle Somali'de Muqdisho, Arapça'da Makdeşû, İtalyanca'da Mogadiscio, Türkçe'de Mogadişu/Magdişu veya Makdişu olarak anılmaktadır (Kavas, 2003: 435; Cerulli, 1955: 203-204).

Müslüman coğrafyacıların Bilâdu'l Zenc ya da "Zenc" bölgesi adını verdikleri Doğu Afrika'ya ilk kez Antikçağ coğrafyacıları değinmiş, M.S. I. yüzyılda bu bölgeden boncuk ve kumaş karşılığında Ortadoğu, Hindistan ve Uzakdoğu'ya altın, fildişi ve köle ticareti yapılmıştır (Ebrahim, 2020: 309). M.S. III. yüzyıldan itibaren Etiyopya'daki Aksum Krallığı'nın yönetimi Araplar ile Doğu Afrika ya da Somali arasındaki ilk ticari bağlantılar İslam öncesi dönemde Aden Körfezi üzerinden kurulmuştur. Bölge M.S. VI. yüzyılda köle ve kahve ticareti açısından çok önemli bir merkez haline gelmiştir. M.S. VIII. yüzyıldan sonra İslam'ın Somali'ye yayılması burayı Doğu Afrika'da İslam'ın merkezi haline getirmiştir. X. yüzyılda Makdişu'ya yerleşen İslam tüccarları öncelikle burada altın ticareti yapmış, buraya uğrayan gemiler altın sırmalı kumaşlar, fildişi, abanoz ve amberi alıp götürmüşlerdir. Kilve Adası'nın Müslümanlar tarafından fethinden sonra altın ticareti Makdişu'dan buraya taşınmış ve Makdişu, egzotik hayvanların, fildişi, kölelerin ve amberlerin ticaretinin yapıldığı bir liman kenti haline gelmiştir (Oliver-Atmore, 2001: 197; Kavas, 2009: 374; Özey, 2016: 414; Davidson, 1987: 208; Bever, 1996: 165; Kearney, 2004: 83; Kavas, 2003: 435; Cerulli, 1955: 204).

Ortaçağ tüccarları yaptıkları ticaretten kuşkusuz zenginlik elde ediyorlardı. Coğrafyayı ve kültürleri çok iyi tanıdıkları için Afrika'nın birçok bölgesini ticaret merkezi haline getirerek zenginliklerini artırdılar. Müslüman tüccarlar, Doğu Afrika'ya yaptıkları seyahatler sırasında eski ticaret merkezlerini ve yolları yeniden inşa ettiler, yenilerini eklediler ve ticaretlerini daha da canlandırdılar. Afrika'nın en doğu ucunda yer alan Somali'ye yapılan ticari gezi sonucunda Somali kıyılarındaki eski liman kentleri yeniden canlandı. Tarçın, deri ve fildişi gibi ürünleri satın almak için günümüz Somali'sini ziyaret eden tüccarlar, zamanla bölgeyle kurdukları yakın ticari ilişki sayesinde buraya Yunanca "hafuni" veya "cefuni" ismini verdiler. Ticari ilişkiler sayesinde Somali bölgesinden Siraf ve Şirazlı tüccarların kurdukları önemli ticaret merkezlerinden biri de Makdişu'ydu (Yıldırım, 2022: 338-339).

Ortaçağ döneminde Basra Körfezi ile Doğu Afrika arasındaki ticaret seferlerinde Makdişu limanı stratejik bir merkez olarak öne çıkmaktaydı. Bu liman, hem Doğu Afrika içindeki ticaret yollarının birleşim noktası hem de Asya ile Afrika arasında köprü görevi görmesi nedeniyle büyük bir öneme sahipti. Makdişu'nun güneyinde yer alan Zengibar (bugünkü Kanblo-Tanzanya) topraklarında bulunan "Brava" şehri (İdrisi, 1989: I/58), zamanla Kilva/Kilve adıyla anılmaya başlanmıştır (Mez, 2014: 575). Doğu Afrika toplulukları ticari yolculuklar yoluyla önemli mali ve siyasi destek elde edebilmişlerdir. Bu durum, bu bölgede ticari merkezlerin kurulmasıyla daha da güçlenmiş ve uzun yıllar sürmüştür (Yıldırım-Cengiz, 2022: 15-16) İbn Batuta'nın Abbâsî Devleti'nden yaklaşık iki yüzyıl sonra gerçekleştirdiği Doğu Afrika ziyareti, özellikle Makdişu'ya olan seyahati boyunca yerel yöneticiler ve halk için ticaretin kritik önemini gözler önüne sermektedir. Bu durum, ticari ilişkilerin bölge ekonomisine sağladığı katkıları göstermesi açısından dikkate değer bir başarıdır. İbn Batuta, Aden'den başlayarak dört günlük bir deniz yolculuğu ile Berberilerin merkezi olan Zeylâ'ya ulaşmış ve ardından on beş gün süren bir seyahat neticesinde Zenc bölgesinin önde gelen şehri Makdişu'ya varmıştır. Bu süreçte İbn Batuta, şehrin sosyal ve ekonomik dinamiklerini derinlemesine inceleyerek, burada yaşayan halkın ticaretle olan bağlarını ve bu bağların bölgedeki etki ve önemini şöyle anlatmaktadır: "*Makdişu çok büyük bir şehirdir. Halkının çok devesi olup, her gün yüzlercesini boğazlarlar. Koyunları çoktur. Makdişu sakinleri zengin tüccardır. Orada şehre nispetle imal olunan kumaşlar eşsiz olup Mısır ve sair ülkelere sevk edilir. Bu şehir halkının adetince, ne zaman limana bir gemi gelirse, "sanbuk" denilen küçük kayıklar yanaşır. Her sanbukta ahaliden birtakım gençler bulunarak, her biri*

içinde yemek bulunan kapalı bir tabak getirip gemide olan tüccardan birine takdim ile, “Bu adam benim misafirimdir” der. Gemide bulunan tüccar bu misafir eden gencin evinden başka yere inemez. Bir tacir hane sahibinin evine inerse, ev sahibi tacirin yanında bulunan eşyayı satın onun için başka eşya satın alır. Bir kimse bu tacirden kıymetinden aşağı bir şey satın alır veya misafirinin huzurunda olmaksızın ona bir şey satarsa böyle satış onlarca iyi karşılanmaz. Belde halkı bu şekilde davranarak kendilerine bu ticaretten menfaat (kâr) sağlıyorlardı” (İbn Batuta, 1993: 172; Prange, 2018: 237).

Makdişu, Zengibar, Mombasa, Zeyla, Beylul, Berbera, Merka, Bezava, Sevilin, Bad ve Dehle gibi Doğu Afrika limanları, Hint Okyanusu ticaret ağının önemli bir parçasını oluşturarak, Hindistan, Mısır ve Arabistan'a köle ticaretinin merkezleriydi. Bölge, diğer coğrafyalara kıyasla çok daha önce "Siyahlrın Ülkesi" olarak tanımlanmış ve büyük miktarda köle arzı sağlamıştır. Yukarı Nil bölgesinden Mısır'a getirilen Nubyalılar, özellikle Asvan'da hadım edilmiş ve İbn Said el-Mağribi tarafından "Zencilerin Moğolları" olarak nitelendirilmişlerdir. X. yüzyılda Nubyalı cariyelerin, özellikle genç kızların, 300 dinar gibi yüksek bir değere sahip olduğu bilinmektedir (Mez, 2014: 196; Mağribi, 2024: 13).

Özellikle Hristiyan manastırlarında toplanan kölelere "barabra" adı veriliyordu. Bu söz günümüze kadar ulaşmış ve "barbar" haline gelmiştir. Bu köleler genellikle ev işlerinde çalıştırılıyordu. Habeşliler Nil Vadisi'nden getirilerek Kızıldeniz limanlarından Mısır veya Arabistan'a gönderilmekteydi. Berberi ülkesinden Somalililer, Zeyla üzerinden Aden'e gelerek ana dağıtım pazarı olan Zâbid'e ulaşıyordu. Afrika'nın doğu kıyısındaki Zenciler veya başka bir ifade ile Bantular, gelişmekte olan İslam dünyasının büyük Hint Okyanusu ticaretini besliyorlardı. Bantu'lar ya çeşitli hilelerle ele geçiriliyor ya da iç kesimlerdeki küçük krallıklardan çeşitli süs eşyaları karşılığında satın alınıyordu (Yıldırım-Cengiz, 2022: 17-18). Sokotra (Cevad Ali, 2018: 168) ve Aden kıyılarında kurulan liman kentlerinden geçerek Kızıldeniz veya Basra Körfezi üzerinden Irak ve Mısır'a gönderiliyorlardı. Batı Sudan, köle ticaretinin son kaynaklarından biri olarak tarihi bir önem taşımaktadır. Bu bölge, köle ve altın ticareti yapan ticaret grupları tarafından etkin bir şekilde yönetilmiş ve köle yakalama faaliyetlerinin merkezlerinden biri haline gelmiştir. Buradan elde edilen köleler arasında, Senegal'deki Sarakole (Takrur), Gana'daki Soninke, Gao Songhai ve Çat yakınlarındaki Kanem Sao topluluklarından gelen bireyler bulunmaktadır. Bu köleler, Nul Lamta ve Sicilmâse yolları aracılığıyla Fas ve İspanya'ya taşınmaktadır. Ayrıca İfrikiyye'ye gönderilenler, Urgla ve Carid üzerinden, Fizan, Trablus ve Libya rotaları kullanılarak Mısır ve diğer doğu Müslüman ülkelerine ulaştırılmaktadır. (Lombard, 1983: 183-184; Nâsır-ı Husrev, 1994: 61; Özdemir, 2022: 191).

Habeşistan'ın kuzeyinden Madagaskar adasının güneyine kadar uzanan Doğu Afrika'daki ticari faaliyetler, Ortaçağ döneminde tüccarların hinterlandının genişliğini gözler önüne sermektedir. Bu dönemde, Doğu Afrika ile Uzak Doğu arasında kurulan ticaret bağlantıları, yerel ürünlerin farklı coğrafyalara ulaşımını sağlarken, tüccarlar uluslararası ticaretin dengesini de değiştirmiştir. Tüccarların gerçekleştirdiği ekonomik değişimler Doğu ile Batı arasında bir köprü işlevi görmüş, medeniyetler arası ilişkilerin gelişimine önemli katkılarda bulunmuştur (Mes'ûdî, 2020: 73; Eş-Şami, 2001: 102). Doğu Afrika'ya yapılan ticaret seferleri öncesinde bölge yeteri kadar bilinmiyor ve kendine has ürünleri ihraç edemiyordu. Ancak tüccarların ve denizcilerin çabaları, cesaretleri ve tecrübeleri sayesinde Doğu Afrika'ya has ürünler dünya ticaret pazarına sunuldu. Öyle ki tüccarlar aynı zamanda Çin ve Hindistan'dan bu bölgelere mal taşımak için Hint Okyanusu'nun tehlikelerine karşı da mücadele veriyorlardı. Mes'ûdî, tüccarların Doğu Afrika'ya

yaptıkları başarılı yolculukları Hint Okyanusu'nun dalgalı sularındaki tecrübelerine bağlamaktadır. O *"birçok denizde (Çin, Yunanistan, Hazar, Kızıldeniz ve Basra Körfezi) dolaştığını, sayısız korku ve dehşet anları yaşadığını ancak Habeş Denizi'nden daha korkunç bir şey görmediğini"* belirtmekteydi. Mesûdî bu denizden bahsederken; *"Hint Okyanusu denilen fakat aynı zamanda Habeş Denizi olarak da bilinen bu denizin uzunluğu batıdan doğuya (Habeşistan'dan Hindistan ve Çin'in en son noktasına) kadar 8000 mil uzunlukta, 2700 mil (bazı yerlerde 1900 mil) genişliktedir. Burada Habeşistan topraklarından Berberilere kadar uzanan ve el-Halicu'l Berberi diye isimlendirilen bir başka körfez daha bulunmaktadır ki bu Körfezin uzunluğu ise 500 mil olup genişliği de 100 mil'dir."* demektedir (Mesûdî, 2020: 73; Mez, 2014: 575).

Bir ticari yolculuğa çıkmadan önce ziyaret edeceğiniz bölgeyi tam olarak bilmek son derece önemlidir. Özellikle Habeş Denizi'ne yelken açmayı planlıyorsanız, bu durum daha da kritik bir hale gelmektedir. Habeş Denizi, coğrafi olarak hem Kızıldeniz'e hem de Berberi Körfezi'nin Somali topraklarına bağlı olduğu için, bu bölgedeki ticari dinamikleri anlamak, başarılı bir ticaret için gereklidir. Berberi Körfezi sakinleri ile Habeşistanlılar arasında belirgin farklılıklar bulunmakta olup, Berberi Körfezi'nde (Somali) ikamet edenlere "El Zenc" adı verilmektedir. Uzak Doğu ve Basra Körfezi'nden gelen gemiler, buradaki ticaret ortamından faydalanarak mal alışverişinde bulunmak için bu bölgeyi önemli bir durak olarak seçmektedir. Ayrıca, Arap Yarımadası'nın güney ve doğu kesimlerinde fiilen tekel sahibi olan Doğu Afrika ticareti yönündeki yolculukların yaklaşık iki ay sürdüğü göz önünde bulundurulduğunda, hazırlıkların ne denli öncelikli olduğu daha iyi anlaşılmaktadır (Cünhanî, 2008: 692-694). Örneğin Umman'dan yola çıkan ticari gemiler Somali kıyısı boyunca Madagaskar adasına doğru ilerler ve oradan da günümüz Mozambik olarak bilinen Süfale'ye kadar giderdi. Ummanlı gemiciler Somali Körfezi'nden (Berberi) Madagaskar adasına yaptıkları ticari yolculukları Zenc Denizi üzerinden yapmaktaydılar. Mes'ûdî bu konuyu şöyle aktarmaktadır: *"Ummanlı gemi sahipleri, bu körfezi (Berberi Körfezi'ni) katederek Zenci denizinde yer alan Kanblo (Zengibar) adasına giderler. Bu şehirde kâfir zenciler arasında Müslümanlar ve daha önce belirttiğimiz gemi sahibi Ummanlılar bulunmaktadır. Onlar, Berberi adıyla tanınan –Onlar burayı Berberî denizi olarak tanıtmaktadırlar. Bu körfezle Cefunî (Somali) denilen ülkenin bizim belirttiğimiz uzaklıktan daha uzak bir mesafede olduğunu iddia etmektedirler... Ummanlılardan denize açılan o insanlar, Ezd kabilesine mensup Araplardan oluşmaktadır. Bu denizi Sıraflılar da gemilerle aşarlar, ben de 304/916 yılında Umman ülkesinin Sincar şehrinde ve sonra da Kanblo adasından Umman şehrine kadar bu denizde gemiyle seyahat ettim..."* (Mes'ûdî, 1997: 107-108; Cünhanî, 2008: 692-694; İbn Rüsteh, 2017: 118-119; Yıldırım-Cengiz, 2022: 20-21).

Doğu Afrika ürünlerinin taşınması ve pazarlanması, bölgedeki yeni ticaret merkezlerinin kurulmasına önayak olmuştur. Bu ticaret merkezleri, Afrika'nın iç bölgeleriyle olan bağlantıları güçlendirerek, ticari etkileşimi artırmıştır. Zamanla, Doğu Afrika kıyılarında kurulan Müslüman kolonileri, İslam'ın kıta genelinde yayılmasını teşvik etmiştir. Bu süreçte, Ezidilerin ticari bağların güçlenmesindeki katkıları dikkat çekicidir. Bu kabileye ait tüccar ve denizciler tarihte tercih edilen rotalarla Zeyla, Ayzâb, Sevakîn ve Zengibar'a seyahat etmekteydiler. Daha sonra güneye yönelerek Madagaskar'a ulaşan bu tüccarlar, Berberi topluluklarından kehribar, altın, fildişi ve köle gibi değerli ürünlerle geri dönmekteydiler. Özellikle Doğu Afrika kökenli köleler Ortaçağ'da sahip oldukları ekonomik değer dolayısıyla çeşitli sektörlerde, tarımdan madencilığa, ticaretten

sanayiye kadar geniş bir yelpazede istihdam edilmekteydi (İbn Batuta, 1993: 172; Cünhanî, 2008: 693-694).

Hint Okyanusu ticaretinde mevsimsel rüzgârlar önemliydi. Bu okyanusta sefer organize edenlerin mevsimsel rüzgâr ve denizcilik konusunda tecrübe sahibi olmaları şarttı. 21 Mart yüz günlük süre içinde okyanus seferlerinin yapıldığı en uygun dönemdi (Bal, 2015: 157). Mes'ûdî'nin dünyanın en büyük, en değerli ve en tehlikeli denizi olarak adlandırdığı Habeş Denizi (Hint Okyanusu), daha önce de belirttiğimiz gibi, eşsiz değerli taşların, güzel kokuların ve ilaçların bulunduğu çok önemli bir denizdi (Mes'ûdî, 2020: 73). Bu denizle ilgili olarak Hint Okyanusu'nun Habeşistan'dan Hindistan sınırına kadar olan bölge olduğunu söyleyen İbn Rüsteh, bu denizde seyahat eden denizcilerin Aden'den yola çıkıp ilk duraklarını Sudan sınırındaki Berberi adı verilen adaya verdiklerini ve burada Zencilerin yaşadığını ifade etmiştir (İbn Rüsteh, 2017: 103-107).

Doğu Afrika'daki ticari faaliyet Habeşistan'dan Madagaskar adasının güneyine kadar uzanmaktaydı. Bu bölge benzersiz ürünleriyle tanınıyordu. Hatta Batı Afrikalılarla bakır, demir, tuz ve cam karşılığında altın ve köle ticareti yapılmıyordu. Doğu Afrika kıyılarına başarıyla yelken açan Arap tüccarlar, Arap Yarımadası ile Doğu Afrika kıyıları arasında deniz yoluyla ticaret yapıyorlardı. Aden'den yola çıkan gemi 15 gün içinde Somali bölgesinden Makdişu'ya, ardından Kilve'ye ve ardından Sofala'ya ulaşıyordu (İbn Hurdâzbih, 2008: 59; Mez, 2014: 575; Lombard, 1983: 165,176; Bal, 2017:154-155).

İslamiyet, Doğu Afrika kıyılarında VIII. yüzyıldan itibaren hızla yayılmaya başlamıştır. Bu süreçte Makdişu, IX. yüzyıldan itibaren Hint Okyanusu'nun en önemli ticaret limanlarından biri olarak stratejik bir öneme sahip olmuştur. Basra Körfezi'nden gelen maceracı Arap tüccarlar, ticaret ortakları aramak amacıyla Makdişu gibi limanları kullanarak Zengibar'a kadar yelken açmışlardır (Alpers, 2014: 49; Chaudhuri, 2002: 44). Daha sonra Müslüman tüccarlar Afrika'nın derinliklerine inmek ve Asya ile Afrika arasındaki ticari ilişkileri güçlendirmek gibi önemli bir görevi üstlenmişlerdir (Utku, 2017: 316). Müslüman ticaret toplulukları, Afrika kıtasından elde ettikleri altın, demir ve diğer kıymetli madenleri Uzakdoğu'ya ulaştırarak önemli bir ekonomik etkileşim sağlamışlardır (Mez, 2014: 575; Hourani, 2013: 152). IX. yüzyılda ticari önem kazanan Makdişu ve Kilve gibi limanlarda yapılan arkeolojik kazılar, büyük depoların ve gümrük binalarının varlığını ortaya çıkarmıştır. Doğu Afrika'da yer alan bu liman şehirleri, Hint Okyanusu üzerinden Basra, Hindistan ve Çin arasındaki ticarete önemli rol oynamıştır (Chaudhuri, 2002: 57; Yıldırım-Cengiz, 2022: 9).

VIII. yüzyıldan sonra Somali bölgesinin İslam'ı kabul etmesi, bölgenin ticaret dinamiklerini önemli ölçüde değiştirmiştir. Bu dönemde, özellikle kıyı kenti Makdişu, Mısır pazarına pamuklu ürünler ve deve kılından yapılmış kumaşlar ihraç eden bir merkez haline gelmiştir. Limanın optimizasyonu sayesinde köle, fildişi, altın, baharat ve egzotik hayvanlar gibi çeşitli değerli ürünler de uluslararası ticarete önemli birer kalem olmuştur. Ayrıca İran, Hindistan ve Çin'den ithal edilen seramik, cam ve tekstil ürünleri, Makdişu'nun ticari çeşitliliğini artırarak zenginliğe katkı sağlamıştır (Oliver-Fage, 1988: 82; Philips-Sharman, 2015: 58; Machado, 2014: 124; Kearney, 2004: 70; Bentley-Ziegler, 2006: 493).

Makdişu'nun da aralarında bulunduğu Doğu Afrika'daki Somali bölgesi, Basra Körfezi'nden gelen tüccarların ilk uğrak limanlarından biriydi. Müslüman tüccarların buraya gelmesi eski limanlara ticari canlılık getirmiş ve Doğu Afrika kıyısındaki Müslüman yerleşimlerin sayısı artmıştır. Arap tüccarlar Somali'ye ağırlıklı olarak tarçın, fildişi ve deri

ürünleri satın almak için gelmiş, buna karşılık bölgeye Çin porseleni, halı, ipek, parfüm, inciler ve cam boncuklar gibi ürünler satmışlardır (Mez, 2014: 575; Kearney, 2004: 64). XIII. yüzyılda fildişi ticareti özellikle Makdişu'da gelişerek, buradan çıkarılan fildişi ürünleri Çin'in en uzak bölgelerine nakledilmiştir (Kearney, 2004: 91; Mez, 2014: 502; Pearson, 2015: 181). Makdişu'daki bu ticarete değinen Marco Polo ise; *"Bu halklar geçimlerini ticaret ve zanaattan sağlar ve burada çok sayıda fil yaşamasından dolayı sonsuz sayıda fildişi satarlar; burada ve Zenzibar adasında elde edilen fildişi sayısına inanmak zordur. Burada en çok yenen şey deve etidir. Ormanlarda bol miktarda sandal ağacı vardır ve bundan dolayı fiyatı düşüktür. Bol miktarda gri amber vardır. Bu adaya çeşitli eyaletlerden, altın işlemeli kumaşlar, ipekli kumaşlar gibi çeşit çeşit ticari mallar getiren çok sayıda gemi gelir; bu mallar adanın tüccarlarına satılır veya başka mallarla takas edilir ve herkes bu işten büyük kazanç sağlar"* demektedir (Marco Polo, 2019 :321-322).

Gemi yapımı ve onarımı açısından stratejik bir öneme sahip olan Makdişu, tarihsel olarak deniz ticaretinin merkezlerinden biri olmuştur. Bu bağlamda, daha sonraki dönemlerde burayı ziyaret eden Çinli Amiral Zheng He'nin buranın ticari faaliyetler için önemini vurgulamaktadır. Zheng He yaptığı gözlemler sonucunda Makdişu'yu çorak bir şehir ve denize yakın az yağış alan bir bölge olarak betimlemiştir. Ortaçağ'da gemilerin, ticaretin sürdürülebilirliğinde kritik bir rol oynadığını ifade eden Amiral, bu tersanenin denizcilik faaliyetleri açısından sağladığı avantajları da göz önünde bulundurarak, Makdişu'nun tarihsel ve ekonomik önemini ortaya koymuştur. Bu nitelikler, bölgenin ticari potansiyelinin yanı sıra, denizcilik tarihindeki yerinin de belirginleşmesine katkıda bulunmuştur. (Zheng He, 2016: 44; Machado, 2014: 83; Davidson, 1987: 189; Kearney, 2004: 96).

3.2. Kilve

Kilve (Mağribi, 2024: 36-37; Gilbert-Reynolds, 2019: 191-192), rüzgârın elverişli olduğu her noktada, Arap tüccarlarının uzun mesafelerde ticaret gerçekleştirdiği ve sezon boyunca sıkça ziyaret edilen dikkate değer bir limandır (Curtin, 1984: 39). Bugün Tanzania Devleti'nin Hint Okyanusu sahilinde yer alan Kilve Kisivani, Kilve Masoko ve Kilve Kivinji adlarındaki üç yerleşim mahallesi, bölgenin tarihi ve kültürel zenginliklerini taşıyan önemli noktalardan biridir. Bu yerleşimlerin kökenleri, M. 648 yılından itibaren Arap yarımadasından Doğu Afrika sahillerine gerçekleşen Müslüman göçlerine dayanmaktadır. Arap tüccarlarının yanı sıra, M. 975 yılında İran'dan gelen Şîrazlılar da bu topraklara ayak basarak bölgedeki siyasi ve sosyal dinamikleri şekillendirmişlerdir. Şîraz Emîri Hüseyin b. Ali, yedi oğlu, akrabaları ve ileri gelenleri ile birlikte yedi gemiyle yeni topraklar arayışına çıktığında, ilk durakları olan Mogadişu'da Şîî aidiyetleri nedeniyle istenmeyerek güneye doğru devam etmişlerdir. Bu süreçte, annesi Habeşistanlı olan Hüseyin'in oğlu Ali, kardeşleri tarafından dışlandığı için kendi ailesiyle birlikte Kilve Kisivani adasına yerleşmeye karar vermiştir. Bu duruma tepki olarak, sahibi olduğu topraklardan ayrılmaya karar veren hükümdar, ailesi ve bazı destekçileriyle birlikte Hürmüz adasından hareket ederek Afrika'nın sahillerine yönelmiştir. Şîî inancını benimseyen bu grup, Makdişu Limanı'na uğramadan daha güneydeki bölgelere seyahat etmiş ve günümüzdeki Tanzania kıyılarında bulunan Kilve şehrini kurmuştur. Bu bölge zamanla Şîrâzîler tarafından yönetilen güçlü bir devlete dönüşmüş, hâkimiyet alanı kuzeyde Zengibar ve Pemba adasına, güneyde ise Süfâle'ye (Sofala) kadar uzanmıştır. Kilve adasının kendisi, kuzey ucunda yaklaşık 4 kilometre ve kuzeyden güneye doğru ise 6 kilometre genişliğe sahiptir. Adanın yüzeyinin büyük

bir bölümü çalılıklarla kaplı ve kırmızı toprak ceplerinin bulunduğu girintili çıkıntılı mercan kayalıklarından meydana gelmektedir (Chittick, 1974: 6; Walker, 1977: 508; Kavas-Bilge, 2002: 24; Özel, 1988: 436; Kavas, 2020: 269). Kilve, tarihi açıdan büyük bir öneme sahip olan bir bölge olarak öne çıkmaktadır. Özellikle Kilve, Zenc ülkesi içerisinde bir liman şehri olarak, tarih boyunca stratejik bir konumda bulunmuş ve farklı medeniyetlerin etkileşim alanı haline gelmiştir (Oliver-Fage, 1988: 196; Horton-Middleton, 2000: 10). Bu liman üzerinde Araplardan kalma saray, sur, kale ve camiler vardır. Verimli toprakları ve bol su kaynakları ile dikkat çeken bu ada, putperestlerin dışında Yemen Zeydîleri'nden oluşan küçük bir Müslüman topluluğa ev sahipliği yapmaktaydı. Bu topluluk, adada bir mescit inşa etmişti. Adanın yerli sahibi Emûlî ile Ali b. Hüseyin arasında gerçekleşen tanışıklık, bölgedeki toplumsal yapının yeniden şekillenmesine katkıda bulunmuştur. Ali, beraberinde getirdiği kumaşların karşılığında adayı satın almanın yanı sıra, Emûlî'nin kızı ile de evlenerek kültürel etkileşimin önemli bir örneğini sergilemiştir (Horton-Middleton, 2000: 20; Kavas-Bilge, 2002: 24; Walker, 1977: 508).

Kilve Kisivani'nin kuzey kısmına yerleşen Ali b. Hüseyin ve beraberindeki ekibi, bölgenin karşılaştığı yerel tehditlere karşı daha etkin bir savunma mekanizması inşa etmek amacıyla, sahil ile yürüyerek geçilebilen adayı birbirine bağlayan su yolunu derinleştirme çalışmalarına girişmişlerdir. Bu süreçte, yerli halk ve komşu şehir devletleriyle olan etkileşimlerini artırarak, Şirazlılar olarak adlandırılan yeni bir toplum ortaya çıkarmışlardı. Şirazi hanedanlığı döneminde Kilve önemli ve müreffeh bir şehir haline gelmişti. Doğu Afrika'daki bu medeniyet merkezi, bölgedeki İslâm'ın yayılmasına önemli bir katkı sağlamış, Ali b. Hüseyin'in vefatından sonra, onun ismini taşıyan oğlu, sultanlığının sınırlarını genişletmek amacıyla çevresindeki düşmanlara seferler düzenleyerek, Mafya adasını fethetmiştir. Bu fetih, Kilve'yi sadece bölgenin değil, aynı zamanda Hint Okyanusu ticaret ağının en büyük limanlarından biri haline getirmiştir. Kilve'nin stratejik konumu sayesinde Zengibar gibi diğer önemli adalarla daha yakın ilişkiler kurulmuş, bu ilişkiler, yerel putperestlerin etkisinden kurtulma çaba ve mücadelesinin bir parçası olarak Zengibar'a yapılan seferlerle desteklenmiştir. Sultan Dâvûd b. Süleyman'ın (1130-1170) Mogadişu üzerinden gerçekleştirdiği altın ticareti ve günümüzdeki Mozambik sınırları dâhilindeki Süfâle'nin fethi, Kilve'nin zenginlik ve refah içinde bir döneme girmesini sağlamıştır. Zimbabwe ve Mutapa bölgelerinden sağlanan yıllık yaklaşık 10 ton altın üretiminin, Kilve adasında metal para basımını mümkün kılması, dönemin ekonomik refahının somut bir göstergesi olarak öne çıkmaktadır. Bu durum, Kilve'nin sadece askeri ve stratejik bir üs olmanın ötesine geçerek önemli bir ticaret merkezi üstlenmesine katkı sağlamıştır (Oliver-Fage, 1988: 201-207; Chittick, 1974: 29; Pearson, 2003: 92; Özdal, 2013: 107; Kavas-Bilge, 2002: 24; Uğur, 2009: 579-580; Kavas, 2009: 373). Kilve, Mogadişu'nun hakimiyetini sonlandırarak Güney Afrika'nın altın ticaretinin denizaşırı ayağında yerel kontrolü ele geçirmiştir. İzleyen iki yüzyıl boyunca Kilve, Sevahili ticaret şehirlerinin en önemli ve belki de en varlıklı merkezlerinden biri olarak varlığını sürdürmüştür. Bu dönemde, Kilve'nin bölgedeki ticari ve siyasi nüfuzu giderek artmış ve Sevahili kıyılarında kalıcı bir iz bırakmıştır (Shillington, 2012: 135).

Doğu Afrika toplulukları, ticari yolculuklar aracılığıyla önemli mali ve siyasi destek elde etme konusunda dikkat çekici bir başarı yakalamıştır. Bu süreç, bölgedeki ticari merkezlerin kurulması ile desteklenmiş ve uzun yıllar boyunca süreklilik göstermiştir. Yerel ve uluslararası ticaretin artışı, farklı topluluklar arasında ilişkilerin güçlenmesine katkıda bulunarak ekonomik kalkınmayı teşvik etmiştir (Yıldırım-Cengiz, 2021: 15-16). Ortaçağ'da tüccarlar, ticaret faaliyetleri aracılığıyla büyük bir zenginliğe ulaşmışlardır. Geniş coğrafi ve kültürel bilgileriyle

donanmış olan bu tüccarlar, Afrika'nın çeşitli bölgelerini ticaret merkezi haline getirerek ekonomik güçlerini artırmayı başarmışlardır. Özellikle Müslüman tüccarlar, Doğu Afrika'ya düzenledikleri seferler sırasında eski ticaret yollarını yeniden canlandırmış ve yeni rotalar ekleyerek ticaretin canlılığını artırmışlardır. Bu süreç, Afrika'nın en doğu ucunda yer alan Somali'ye yönelik ticari gezilerle ile Doğu Afrika'nın tarihi liman şehirlerinden Kilve'nin yeniden hareketlenmesine zemin hazırlamıştır (Yıldırım, 2022: 338). Habeşistan'ın kuzey kısmından Madagaskar adasının güney bölgelerine kadar uzanan ticari faaliyetler, Ortaçağ döneminde Doğu Afrika'nın ticaret ağlarının genişliğini ve çeşitliliğini gözler önüne sermektedir. Bu ticaret ilişkileri, Doğu Afrika ile Uzak Doğu arasında önemli bir köprü işlevi görmüştür. Yerel ürünler çeşitli coğrafyalara taşınarak küresel ticarete belirleyici bir rol oynamıştır. Özellikle baharatlar, değerli taşlar ve tekstil ürünleri gibi malların ticareti bu bölgedeki ekonomik ve kültürel etkileşimleri artırmıştır. (Eş-Şami, 2001: 102). Hindistan halkının Harkand denizi olarak adlandırdığı Umman'dan (İdrisi, 1989: I/65) Süfale'ye uzanan deniz yolu, tarihsel ticari ağların önemli bir parçasıydı. Ummanlı gemiciler, Somali Körfezi ve Zenc Denizi üzerinden ilerleyerek bu rotayı kullanmış, Mes'ûdi'nin aktardığı bilgilere göre, Zengibar (Kanblo) adası bu yolculuğun merkezinde yer almıştır. Çeşitli inanç ve kültürle sahip bir topluluğu barındıran bu ada, bölgedeki etkileşimi göstermektedir. Mes'ûdi, Berberi Körfezi'nin Cefunî (Somali) ülkesine olan mesafesinin tahmin edilenden daha uzun olduğunu belirtirken, bu deniz yolculuklarına Ummanlı Ezdi Araplarının yanı sıra Sıraflı denizcilerin de katıldığını ifade etmektedir (Mes'ûdi, 1997: 107-108; Cünhanî, 2008: 692-694; Yıldırım-Cengiz, 2022: 20-21). Basra'dan başlayarak Umman, Yemen'in Şihr bölgesi ve son olarak Aden'deki Ebyen limanına kadar uzanan Doğu Afrika rotası, tarihi boyunca ticari açıdan büyük bir canlılık göstermiştir. Bu bölgedeki ticari faaliyetler, Habeşistan'dan Madagaskar adasının güneyine kadar geniş bir coğrafyayı kapsamaktadır. Doğu Afrika, kendine özgü ve değerli ürünleriyle tanınırken, Batı Afrikalılarla bakır, demir, tuz ve cam karşılığında altın ve köle ticareti gerçekleştirilmiştir. Arap tüccarları, bu zengin ticaret ağında önemli bir rol oynayarak, Arap Yarımadası ile Doğu Afrika kıyıları arasında etkin bir deniz ticareti yürütmüşlerdir. Aden'den hareket eden gemilerin, 15 gün içerisinde Somali'nin Zeyla kentinden Makdişu'ya, oradan da Kilve ve Süfale'ye ulaşmaları planlanmıştır. Bu ticari rotalar, bölgenin ekonomik dinamiklerini ve kültürel etkileşimini derinlemesine şekillendirmiştir (İbn Hurdâzbih, 2008: 59; Mez, 2014: 575; Lombard, 1983: 165,176; Bal, 2017:154-155).

M.S. III. yüzyıldan itibaren Aksum Krallığı'nın yönetimi altında Etiyopya'da önemli ticari bağlantılar kurulmuştu. Bu bağlantılar, Araplar ile Doğu Afrika ya da Somali arasında İslam öncesi dönemde Aden Körfezi üzerinden tesis edilmiştir. Özellikle M.S. VI. yüzyılda köle ve kahve ticareti açısından stratejik bir merkez haline gelen bu bölge, ticari faaliyetlerin canlılığı ile dikkat çekmiştir. M.S. VIII. yüzyıldan itibaren İslam'ın Somali'ye yayılması, burayı Doğu Afrika'da İslam'ın merkezi kılarken, X. yüzyılda Makdişu'ya yerleşen İslam tüccarları altın ticaretine odaklanmışlardır. Kilve Adası'nın Müslümanlar tarafından fethi sonrasında ise altın ticareti Makdişu'dan bu önemli adaya kaydırılmıştır (Davidson, 1987: 208; Bever, 1996: 165; Kearney, 2004: 83; Observer, 1869: 15; Kavas, 2009: 374; Özey, 2016: 414).

IX. yüzyıldan bu yana Zengibar ve Kilve limanları Hint Okyanusu'ndaki önemli ticaret limanları olmuştur (Chaudhuri, 2002: 44). Kilve Sultanlığı, ticari ilişkilerini geliştirdiği Güney Afrika'nın iç bölgeleri ve Nyassaland Gölü çevresinde yer alan yerli topluluklarla önemli bir ekonomik etkileşim kurmuştur. Bu ilişkiler çerçevesinde, bölgeden aldığı kumaşların karşılığında altın teslim alırken, aynı zamanda günümüzde Malavi ve Tanzanya'nın iç kısımlarından fildişi ve

köle tedariki sağlamıştır. Sultanlık, dış ticaretini çeşitlendirerek Arabistan'dan mutfak eşyaları, Hindistan'dan fayans ve Çin'den porselen gibi ürünleri temin etmekte ve bu mallar için altın, fildişi ve köle gibi değerli ve stratejik ürünler sunmaktadır. Ali b. Hüseyin'in kurduğu Kilve Sultanlığı, tarihsel gelişimi boyunca önemli bir güç merkezi haline gelmiş ve sınırlarını kuzeyde Pemba Adası'ndan güneyde Süfale'ye kadar genişletmiştir. Sahil boyunca yer alan yaklaşık otuz beş şehir devletinin en güçlü olanı olarak bilinen Kilve Sultanlığı, aynı zamanda Zenci Devleti veya Zenci İmparatorluğu olarak da adlandırılmaktadır (Kavas-Bilge, 2002: 24). Kilve'de yapılan son arkeolojik keşifler, bölgenin tarihi ve ekonomisi hakkında önemli yeni bilgiler sunmaktadır. Özellikle 1984 yılında bulunan gümüş ve altın sikke hazinesi, o dönemdeki ekonomik aktivite ve ticaret ağları hakkında değerli ipuçları vermektedir (Horton-Middleton, 2000: 56). Kilve Sultanlığı, Sahra Altı Afrika'da kurulan en eski darphanelerden birine sahip olarak kendi gümüş ve bakır sikkelerini basmıştır. Bu ekonomik refahın, Doğu Afrika'da yeni kaynakların keşfiyle doğrudan ilişkilendirilmesi mümkün görünmemektedir. Zira Kilve, kendisinden önceki devletler gibi, Zimbabve ticareti üzerinden gelişmiş, valilerini Süfale'nin altın limanına yerleştirmiş ve her iki yöndeki deniz ticaretinden de önemli ölçüde vergi almıştır (Oliver-Fage, 1988: 82).

İpek Yolunun deniz bağlantıları, ticaretin çeşitliliği ve kapsamı açısından büyük bir öneme sahiptir. En doğudaki Chang'an'dan yola çıkan ipek ve diğer değerli mallar, Çin denizi limanlarına ulaştırılır ve burada batıya doğru uzun bir yolculuğa çıkacak gemilere yüklenirdi. Bu malların bir kısmı Seylan'a (Sri Lanka) taşınarak, burada başka gemilere aktarılır ve Basra Körfezi'ne ulaştırılırdı. Basra'nın yakınında bulunan Übülle (İbnül Esir, 1985: II/445-448; Yıldırım-Altungök, 2014: 1185-1197), bu bölgedeki ilk antrepo olarak dikkat çekmektedir. Gemiler, Şattülarap'tan geçerek eski İran'ın başkenti Medâin ve Hîre'ye ulaşırdı. Buralarda kurulan panayırlarda ticaret malları farklı bölgelere dağılırdı. Hindistan'dan yola çıkan bazı gemiler ise Güney Arabistan, Yemen ve Habeşistan'a yönelerek bu coğrafyaların zengin ürünlerini taşıırken, Habeşistan da Adulis Limanı'ndan Hindistan'a çeşitli Afrika ürünlerini göndermekteydi. Ayrıca, Madagaskar'a kadar uzanan ticaret yolları, Mogadişu, Melindi, Mombasa ve Kilve gibi limanları da kapsayarak bu deniz ticaretinin canlılığını sürdürmekteydi (Bozkurt, 2000: 371).

Daha sonraki dönemlerde, İbn Batuta'nın 1330 yılında Kilve'yi ziyaretinde aktardığına göre, bu şehir, dünyanın en güzel ve gelişmiş yerleşim yerlerinden biri olarak öne çıkmaktadır. Batuta bölgeye Kulva demektedir. Ahşap yapıları ve bol yağmurları ile dikkat çeken Kilve, aynı zamanda halkının savaşı bir yapıya sahip olmasıyla da dikkat çekmiştir. Şehir, Şâfiî mezhebine mensup olan Ebü'l-Muzaffer Hasan b. Tâlût tarafından yönetilmekteydi. Tâlût, putperestlere karşı yürüttüğü savaşlardan elde ettiği ganimetleri dini kurallar çerçevesinde değerlendiriyor ve sarayında Irak, Hicaz, Yemen gibi farklı bölgelerden gelen konukları misafir ediyordu. Cömertliği ve ikramseverliği ile tanınan bu sultan, yoksullara olan yakın ilgisi ve bilim insanlarına gösterdiği saygı dolayısıyla "Ebü'l-Mevâhib" unvanıyla anılmıştır. Bu unsurlar, Kilve'yi tarihsel ve kültürel açıdan önemli bir merkez haline getirmiştir (Batuta, 2004: 27; Kavas-Bilge, 2002: 24; Aykut, 1999: 362; Walker, 1977: 508).

1330 yılında Cidde'den yola çıkan bir seyyah, fırtınalı bir deniz yolculuğunun ardından Yemen'in Zebid şehrine ulaşmayı başarmıştır. Bu seyyah, Yemen'in önemli şehirleri olan Cible, Taizz, San'a ve Aden'i ziyaret ettikten sonra, Türkmen soylu Nureddin Ali b. Davud Resull ile bir araya gelmiştir. Aden limanından hareket ederek, bugün Sevahili olarak bilinen Doğu Afrika sahillerini gezmeye başlayan seyyah ilk olarak Zeyla ve Mogadişu'ya (Somali), ardından

Mombasa (Kenya) ve Kilve (Tanzanya) limanlarına ulaşmıştır. Bu yolculuktan sonra deniz yoluyla Yemen'in Zarar limanına gelerek, Nezva'da Sultan Ebu Muhammed b. Nebhan ile görüşmüştür. Yapılan gözlemlere göre, Hint Okyanusu'na bakan Kalhat gibi Yemen ve Umman şehirleri ticarete oldukça ileridir ve halkının ana geçim kaynağı uluslararası deniz ticaretidir. Özellikle Doğu Afrika sahilindeki Kilve şehrinin ekonomik canlılığı dikkat çekerken, burada çoğu evin ahşaptan yapıldığı da belirtilmiştir (İbn Batuta, 2004: 27; Oliver-Fage, 1988: 189-190). Batuta Kilve'ye doğru gidişini şu şekilde anlatmıştır: *"Mogadişu'dan gemiye binerek rotamızı Sevahil bölgesine çevirdiğimizde, hedefimiz zenciler diyarı olarak bilinen Kilve'ydi. Öncelikle Menbesa adasına ulaştık; bu büyük ada, karadan tamamen izole olup sahile iki günlük mesafededir. Ada, muz, limon ve diğer portakal türlerinden oluşan ağaçlarla kaplıdır. Yerel halk, "camun" dediği meyveyi yetiştirir ki bu meyve zeytine benzer ancak tatlıdır. Menbesa'nın sakinleri tarım yapmaz; tahılları Sevahil'den temin ederlerken, diyetlerinin temel öğeleri muz ve balıktır. Dini inançlarına sıkı sıkıya bağlı olan bu insanlar Şafii mezhebindedir ve ahşaptan inşa edilmiş sağlam mescitleri bulunmaktadır. Her mescidin kapısının önünde, su ihtiyacını karşılamak için gölet şeklinde birkaç kuyu yer alır; bu kuyulardan su çıkarma işlemi oldukça ilkel bir yöntemle gerçekleştirilir. Mescide girmek isteyenler önce ayaklarını yıkar, ardından kapının önündeki hasıra silmeden geçerler. Burada herkes yalın ayak dolaşır. Bir gece Menbesa'da kaldıktan sonra tekrar gemiye binerek Kulva şehrine yöneldik; burası büyüklüğüyle dikkat çeken bir sahil şehridir. Kulva'nın halkı büyük ölçüde koyu tenli olup, yüzlerinde Canave kabilesinin Limi oymağından gelenler gibi çizikler bulunur. Tacirlerden biri, Kulva ile Süfale arasında yarım aylık bir mesafe olduğunu; Süfale ile Limi şehri olan Yufi arasında ise bir aylık bir mesafenin mevcut olduğunu belirtti; Yufi'den Süfale'ye altın tozu getirildiği biliniyor. Kulva, dünya üzerindeki en güzel şehirlerden biri olarak tanımlanmakta ve binaların sağlamlığı dikkat çekmektedir; yapılan yapılar tamamen ahşaptan olup, damlar "dis" adı verilen kamışlarla kaplanmıştır. Yağışlı bir iklime sahip bu bölgede halk, zenci kafirlerle olan sınırları nedeniyle sürekli bir cihat hali içindedir; genel olarak dindar ve iyi yürekli bireylerdir. Kulva'ya vardığımda, karşımda Ebu'l-Muzaffer Hasan şeklinde tanınan, cömertliği ve güzel ahlakı ile bilinen bir sultan vardı. O, "Ebu 'l-Mevahib" unvanıyla anılmakta olup, zenci kafirlerle mücadelesinde elde ettiği ganimetten, dinimizde belirlenen usullere uygun bir şekilde paylar ayırıyordu. Kur'an'da belirtilen yerlerde kullanılmak üzere, ganimetin beşte birini harcarken; "Zevi'l-kurba" payını ise Hz. Ali soyundan gelen şeriflerin ihtiyaçları için özel bir hazineye koyarak onlara teslim etmekteydi. Bu nedenle, Irak, Hicaz ve diğer bölgelerden birçok şerif Kulva'ya gelmekteydi. Sultan Hasan'ın yanında, Hicaz şeriflerinden oluşan bir topluluğa rastladım; aralarında Muhammed b. Cem'az, Mansur b. Lübeyde ve Muhammed b. Şümeyle b. Ebu Nümeyy de bulunuyordu. Makdeşav'da tanıştığım Tebl b. Kubeyş b. Cemmaz da aynı şekilde sultanın huzuruna çıkmak istiyordu. Sultan, mütevazılığı ile dikkat çekiyor, yoksullarla birlikte oturup yemek yerken, din bilginlerine ve şeriflere büyük bir saygı gösteriyordu"* (Batuta, 2004: 365-367; Shillington, 2012: 136; Oliver-Fage, 1988: 189-190).

3.3. Mombasa

Mombasa, deniz kıyısında yer alan stratejik bir liman şehridir. Batısında 300 mil derinliğinde bir girinti bulunmaktadır. Bu girinti, gemilerin güvenli bir şekilde limana girmesine olanak tanır. Şehrin doğusunda, Zenciler ile Süfale bölgesi arasında yer alan çöl, bölgenin iklim ve coğrafi yapısının çeşitliliğini göstermektedir (Ebü'l-Fida, 2017: 145; Mağribi, 2024: 14-15).

Mombasa Adası, Doğu Afrika'nın Hint Okyanusu kıyısında yer alan ve doğal bir koyun içinde konumlanan özgün bir coğrafi yapı olarak dikkat çekmektedir. Toplam yüzölçümü 14 km²'yi bulan bu mercan kayalığı, adının da anıldığı Mombasa şehrinin bir bölümünü barındırırken, diğer kısmı 800 metre açıkta yer alan kıyı kesiminde yer almaktadır. Bu iki bölüm arasında köprüler ile bağlantı sağlanmaktadır. Mombasa'nın adı, yerel Sevahili halkının dilinde "gizli" anlamına gelen fitadan ya da "perdelenmiş burun" manasında kullanılan mvitadan türediği varsayımına dayanarak adanın zengin kültürel geçmişini ve coğrafi özelliklerini yansıtmaktadır. Adanın yerli nüfusunu oluşturan on iki farklı kabile içinde Vamvita'nın varlığı, Arap tüccarlarının burayı Mifita ismiyle anmalarında bir etken olarak öne çıkmaktadır. Mombasa'nın tarihi II. yüzyıla kadar uzanmakta olup, bu dönemde adanın Arap tüccarlarının Doğu Afrika kıyılarındaki ilk uğrak noktalarından biri olduğu anlaşılmaktadır. Şehrin kuruluş zamanının kesinliği tartışmalı olmakla birlikte, Emevî Halifesi Abdülmelik b. Mervân'ın 694 yılında Suriyeli Arapları bölgeye göndermesiyle Mombasa şehri inşa edilmiştir. Abbâsîler'in iktidarı ele geçirdikten sonra, Emevî ailelerinden bazıları bu coğrafyaya sığınmış ve 805 yılında Hârûnürreşîd'in hilâfetinde Mombasa ile birlikte Pemba ve Kilve'nin de bulunduğu Bilâdüzzünûc bölgesine askeri birlikler ile valiler gönderilmesi, bölgenin tarihi önemini ve stratejik değerini pekiştirmektedir (Werner, 1979: 409; Kavas, 2020: 269; Özel, 1988: 436; Kavas-Bilge, 2002: 24; Uğur, 2009: 579-580; Kavas, 2010: 582-583; Kavas, 2013: 263).

İpek Yolu, tarih boyunca doğu ile batı arasında gerçekleşen ticaretin en önemli güzergahlarından biri olmuştur. Ancak, bu tarihi yol yalnızca kara bağlantılarıyla sınırlı kalmamış, aynı zamanda deniz yollarıyla da zenginleşmiştir. İpek'in doğduğu topraklar olan Çin, günümüzün en büyük ekonomik güçlerinden biri haline gelmeden çok önce Şanhan'dan (Chang'an) başlayarak Çin Denizi'ne uzanan bir deniz ticaret ağı oluşturmuş ve bu kapsamda önemli limanlar geliştirmiştir. İpek ve diğer değerli mallar, bu limanlardan batıya doğru gidecek olan gemilere yüklenerek uzun bir yolculuğa çıkarılmaktaydı. Çin'den sonra, bu malların bir kısmı Seylan'a (Sri Lanka) gönderilirken, buradan başka gemilere aktarılmasıyla Basra Körfezi'ne ulaştırılıyordu. Basra'nın tarihsel önemine değinirken, burada bulunan Übülle (Apologos) limanı, bu bölgedeki ilk büyük antrepo olma özelliği taşımaktadır. Gemiler, burada yükleme yaptıktan sonra Şattülarap'tan (Shatt al-Arab) içeri girerek, eski İran'ın başkenti olan Medâin ve Hîre gibi önemli ticaret merkezlerine ulaşmaktaydı. Bu şehirlerde kurulan panayırlarda, çeşitli ticaret malları tüm bölgeye dağılır ve farklı kültürlerin etkileşimine olanak tanırırdı. Aynı zamanda, Hindistan'dan kalkan gemilerin rotaları Güney Arabistan, Yemen ve Habeşistan'a yönelmektedir. Bu bölgede de aktif bir ticaret söz konusu olup Habeşistan buhur, hint hıyarı, zümrüt ve fildişi gibi değerli Afrika ürünlerini Adulis Limanı'ndan Hindistan'a göndermekteydi. Ayrıca, bu deniz ticaret ağı Madagaskar'a kadar uzanan bir genişliğe sahipti. Mogadişu, Melindi, Mombasa ve Kilve gibi limanlar, bu rotalarda önemli duraklar olarak öne çıkmaktaydı (Bozkurt, 2000: 371). Mombasa gibi, Makdişu, Zengibar, Zeyla, Beylul, Barbera, Merka, Bezava, Sevilin, Bad, Dehlek şehir ve limanları Hindistan, Mısır ve Arabistan'a köleler göndermişlerdir (Mez, 2014: 196).

Ortaçağ tüccarları, ticaret faaliyetleriyle elde ettikleri zenginlikler sayesinde ekonomik sistemlerin gelişiminde önemli bir rol oynamışlardır. Coğrafi ve kültürel bilgileri ile donanmış bu tüccarlar, kıtanın birçok bölgesini ticaret merkezi haline getirerek ekonomik güçlerini artırmayı başarmışlardır. Özellikle Müslüman tüccarlar, Doğu Afrika'ya yaptıkları seyahatler sırasında eski ticaret merkezlerini ve yollarını yeniden inşa ederek bölgedeki ticaret faaliyetlerini

canlandırmışlardır. Bu girişimler, Afrika'nın en doğu ucundaki Somali'ye yönelik ticari gezilerle birlikte, Somali kıyıları ve Mombasa gibi tarihi liman kentlerinde yeniden bir canlılık yaratmıştır. (Yıldırım, 2022: 338). Habeşistan'ın kuzeyinden Madagaskar adasının güney bölgelerine uzanan ticari faaliyetler, Ortaçağ'da Doğu Afrika'nın zengin ve çeşitli ticaret ağlarını ortaya koymaktadır. Bu ilişkiler, Doğu Afrika ile Uzak Doğu arasında kritik bir köprü işlevi görerek tüccarların yerel ürünleri farklı coğrafyalara ulaştırmalarını sağlamış ve küresel ticarete belirleyici bir rol oynamıştır (Eş-Şami, 2001: 102).

Doğu Afrika toplulukları, tarihsel olarak ticari yolculuklar aracılığıyla önemli mali ve siyasi destek elde etme konusunda kayda değer bir başarı göstermiştir. Bu süreç, bölgedeki çeşitli ticari merkezlerin kurulmasıyla desteklenmiş ve uzun bir süre boyunca devam etmiştir. Yerel ve uluslararası ticaretin artışı, topluluklar arasındaki ilişkilerin güçlenmesine olanak tanırken, aynı zamanda ekonomik kalkınmayı da teşvik etmiştir (Yıldırım-Cengiz, 2022: 15-16). Doğu Afrika kıyılarına taşınan ticari mallar Hindistan, Çin ve Endonezya gibi uzak destinasyonlara erişim sağlayarak bu bölgenin ekonomik dinamiklerini önemli ölçüde dönüştürmüştür. Bu ticaret yollarının canlanması, Doğu Afrika'nın liman şehirlerinde altyapı gelişimini hızlandırmış, ticari faaliyetlerin artışı tetiklemiş ve yerel ekonomilerin güçlenmesine katkı sağlamıştır. Böylece, Doğu Afrika, global ticaretin önemli bir aktörü haline gelme yolunda önemli adımlar atmıştır (Frazee-Yopp, 1990: 159-160). Mombasa tüccarları, Afrika iç kesimlerindeki ticareti kolaylaştırmak amacıyla pamuklu kumaş, cam ve deniz kabuğu boncukları gibi ürünlerin üretimini organize ederek ticari faaliyetlerini genişletmişlerdir. VII ile XI. yüzyıllar arasında Araplar Mombasa'ya ve diğer liman şehirlerine gelerek kumaş ve süs eşyası karşılığında altın, fildişi ve köle olarak Arabistan'a ve Asya'ya götürmüşlerdir (Shillington, 2012: 136; Kavas, 2022: 256). Mombasa'da, Araplar ve Sevâhililer dışında en büyük topluluğu oluşturan İranlıların tarihsel varlığı, X. yüzyılda Hasan b. Ali eş-Şîrâzî'nin liderliğinde adaya gelmeleriyle başlamıştır. Bu süreçte, İranlılar hem toplumsal hem de siyasi anlamda Mombasa'da bir hânedan kurarak, yönetimi uzun bir süre boyunca ellerinde bulundurma başarısını göstermişlerdir. XII. yüzyılda adayı ziyaret eden İdrîsî ve Mağribi Mombasa'nın o dönemde (Menbese olarak adlandırılarak) yalnızca küçük bir yerleşim yeri olduğuna dair bilgiler vermekte, burada yaşayan Zenci kralından, halkın demir madeni işlettiğinden ve leopar avlamada profesyonel olduklarından bahsetmektedir (İdrisi, 1989: I/58; Mağribi, 2024: 14). Ancak bu bilgiler günümüz araştırmacıları tarafından bir miktar şüphe ile karşılanmıştır. Yine, aynı dönemde Mombasa'nın bir Zenci sultanlığı tarafından yönetildiğini ifade eden Arap tarihçileri bölgenin siyasal yapısına ışık tutarken, Zenc kıyısında önemli bir liman şehri olarak tanımlanması şehrin stratejik önemini vurgulamaktadır. İbn Battûta'nın Mombasa hakkındaki gözlemleri ise sonraki tarih yazımına katkı sağlamış ve bu kadim şehrin tarımsal düzeni ile kültürel özelliklerine dair kıymetli bilgiler sunmuştur. 1330 yılında Cidde'den Kızıldeniz'e açılan İbn Batuta, fırtınalı bir yolculuktan sonra Yemen'in Zebid şehrine ulaşmış ve burada Yemen hükümdarı Türkmen soylu Nureddin Ali b. Davud Resull ile görüşmüştür. Ardından Aden limanından hareket ederek, günümüzde Sevahili olarak bilinen Doğu Afrika sahillerini kapsayan kapsamlı gezisine başlamıştır. İlk olarak Zeyla ve Mogadişu şehirlerini, sonrasında ise Mombasa ve Kilve limanlarını ziyaret etmiştir. Seyyah, deniz yoluyla Yemen'in Zarar limanına ulaşarak burada Sultan Ebu Muhammed b. Nebhan ile bir görüşme gerçekleştirmiştir. Bu süreçte elde edilen bilgiler, Hint Okyanusu'na bakan Yemen ve Umman şehirlerinin ticaret alanında oldukça ileri seviyede olduğunu gözler önüne sermektedir. Özellikle Kilve şehrinin büyük bir ticari canlılık barındırdığı, evlerinin çoğunun ahşaptan yapıldığı

belirtilirken, Mogadişu'nun da hayvancılık ve okyanus ötesi ülkelere yapılan ticaret açısından önemli bir rol oynadığı vurgulanmaktadır. 1330 yılında gerçekleştirdiği seyahatte, Makdişu'dan Kilve'ye doğru ilerlerken, Mombasa'ya uğrayan İbn Battûta, burada muz, portakal ağaçlarının yanı sıra zeytin boyutunda tatlı bir meyvesi olan “cemûn” ağaçlarıyla karşılaşarak bölgenin tarımsal çeşitliliğine dikkat çekmektedir. Bununla birlikte, Mombasalılar'ın Şâfiî mezhebine mensup dindar bir topluluk olduğunu, ibadet yerlerinin ise ahşap malzeme ile inşa edildiğini kaydetmesi, yerel toplumun dini ve sosyal yapısının da incelenmesi gerektiğini göstermektedir. Ahşaptan inşa edilen mescitler hem mimari hem de kültürel açıdan önemli bir yere sahiptir. Bu sağlam yapılar, her birinin kapı kenarında bulunan birkaç kuyu ile dikkat çekmektedir. Kuyulardan kasıt, derinliği bir veya iki arşın olan göletlerdir. Üzerinde ince bir değneğin ucu ile tutulan tahta çanaklar aracılığıyla su çıkarılmaktadır. Mescidin çevresindeki arazi, göletlerle aynı seviyede bulunmakta, bu da mekânın estetik bütünlüğünü sağlamaktadır. Mescide girmek isteyenlerin önce ayaklarını yıkamaları, ardından kapının önündeki hasır üzerine ayaklarını silmeleri gerekmektedir. Abdest almak isteyenler, su kabını uylukları arasına alarak ellerine su döküp bu vazifeyi yerine getirmektedirler. Aynı zamanda, bu mekânlarda herkesin yalın ayak gezmesi dini ve toplumsal bir geleneği yansıtmaktadır (Batuta, 2004: 27, 365-366; Mağribi, 2024: 14; Ali, 2016: 37; Werner, 1979: 410; Kavas, 2020: 269; Kavas, 2020: 300).

XII. yüzyıldan sonra Mombasa ve Melindi'den hareket eden Müslüman denizcilerin, Hint Okyanusu'ndaki seyahatleri esnasında Çinlilerle kurdukları ilişkiler neticesinde pusula kullanımını öğrenmeleri ve rüzgârlar hakkında edindikleri bilgilerin denizciliğin gelişimine önemli katkılar sağladığı görülmektedir. Bu denizciler, uğradıkları bölgelerdeki hayvan türleri ve bitki çeşitleriyle ilgili bilgi edinmişlerdir. Mombasa Sultanı'nın Çin İmparatoruna bir zürafa hediye etmesi, iki bölge arasındaki dostluğu pekiştirmiş, buna karşılık olarak Çin donanmasının Mombasa'yı ziyaret etmesi, bu diplomatik ilişkinin somut bir göstergesi olmuştur (Werner, 1979: 410; Kavas, 2020: 269).

3.4. Zengibar (Zanzibar)

Hint Okyanusunun batı kısmına verilen ad olan Zengibar denizi Afrika'nın Aden Körfezinden Süfale ve Madagaskar adasına kadar olan bölgeyi kapsamaktadır (Becker-Dunlop, 1986: 535). Doğu Afrika sahiline yakın konumda bulunan Tanzania'nın adalarından Zengibar (Unguja) ve Pemba, çevresindeki küçük adalarla birlikte zengin bir kültürel ve tarihi geçmişin mevcudiyetini simgeler. Farsça kökenli olan Zengibâr ismi, Arapça'da Zencibâr olarak ifade edilirken, batı dillerinde Zanzibar olarak bilinir. Unguja adası, kuzeyden güneye 108 kilometreyi aşan uzunluğu ve batıdan doğuya en fazla 45 kilometreyi bulan genişliği ile dikkat çekmekte olup, Tanzania'nın 37 kilometre açığında yer almaktadır. 2650 km²'lik yüzölçümüne sahip olan Zengibar'da nüfusun büyük kısmı Unguja adasında yaşamaktadır. Adanın merkezi konumunda olan Zengibar kenti, önemli bir ticari ve kültürel merkezdir, diğer önemli şehirler Pemba adasında bulunan Chake Chake, Wete ve Mkoani şehirleridir. İdari yapı olarak, üçü Unguja ve ikisi Pemba olmak üzere toplam beş bölgeye ayrılan Zengibar, her bir bölgedeki yerleşim birimleriyle birlikte geniş bir etnik çeşitliliğe ev sahipliği yapmaktadır. Bantu kökenli yerli halk ile Arap yarımadasından sonra gelen Araplar ile X. yüzyılın ortalarında İranlı Hasan b. Ali eş-Şîrâzî'nin etkisiyle bölgede oluşan Şîrâzîler topluluğu, Endonezya ve Hindistan'dan gelen farklı etnik unsurlarla zengin bir melez toplum oluşturmuştur. XI. yüzyıldan sonra Basra Körfezi ve Umman'dan artan Müslüman göçleri, kuzeydeki Shungwaya ve Lamu adalarından gelen Sevahili

Müslümanlarının güneye doğru hareket ederek Zengibar, Pemba, Kilve ve Komor adalarına yerleşmesine neden olmuştur. Bu göçmenler, mevcut ticaret merkezlerine yerleşerek gelecek nesiller boyunca adaları yönetecek yeni hanedanlıklar kurmuşlardır. Bu yönetici ailelerin önde gelen üyeleri, atalarının Basra Körfezi'ndeki Şiraz'dan geldiğini iddia ederek hanedanlıklarını "Şirazi" olarak adlandırmışlardır. Sözde Şirazi göçünden sonra Pemba, Zengibar ve Kilve adalarında mercan taşı bloklarından evler inşa edilmeye başlanmıştır. Araplar, bölgeye daha sonra gelmiş olmalarına rağmen, İslam'ı kabul eden yerli halk ile kolayca kaynaşabilmişlerdir. Yüksek kültürel seviyeye sahip bireyler ise "ustaarabu" olarak adlandırılmıştır. Zengibar, günümüzde de geleneksel olarak karanfil, Hindistan cevizi, tarçın ve biber gibi baharatlarla anılmakta olup, son yıllarda turizmin de önemli bir ekonomik gelir kaynağı haline gelmesi, bölgenin ekonomik dinamiklerini daha da çeşitlendirmektedir (Grohman, 1986: 532-533; Shillington, 2012: 135; Kavas, 2013: 262-263; Page-Davis, 2005: 265).

Doğu Afrika toplulukları, ticari yolculuklar aracılığıyla önemli mali ve siyasi destek elde etme konusunda belirgin bir başarı göstermiştir. Bu süreç, bölgedeki ticari merkezlerin kurulmasıyla güçlenmiş ve uzun yıllar devam etmiştir. Yerel ve uluslararası ticaretin artışı, topluluklar arası ilişkileri güçlendirirken, ekonomik kalkınmayı da teşvik etmiştir (Yıldırım-Cengiz, 2021: 15-16). IX. yüzyıldan bu yana Zengibar ve Kilve limanları Hint Okyanusu'ndaki önemli ticaret limanları olmuştur (Chaudhuri, 2002: 44). Ortaçağ tüccarları, ticaret faaliyetleri sayesinde önemli bir zenginlik elde etmişlerdir. Coğrafi ve kültürel bilgileriyle donanmış olan bu tüccarlar, Afrika'nın birçok bölgesini ticaret merkezi haline getirerek zenginliklerini artırmayı başardılar. Özellikle Müslüman tüccarlar, Doğu Afrika'ya gerçekleştirdikleri seyahatler sırasında eski ticaret merkezlerini ve yollarını yeniden inşa ettiler ve yeni rotalar ekleyerek ticareti canlandırdılar. Bu çabalar, Afrika'nın en doğu ucunda yer alan Somali'ye yapılan ticari gezilerle Somali kıyılarını ve Zengibar gibi Doğu Afrika'nın eski liman kentlerini tekrar hareketliliğe kavuşturdu (Yıldırım, 2022: 338). Basra'dan başlayarak Umman, Yemen'in Şihr bölgesi ve son olarak Aden'deki Ebyen limanına kadar uzanan Doğu Afrika rotası, tarihi boyunca ticari açıdan büyük bir canlılık göstermiştir. Bu bölgedeki ticari faaliyetler, Habeşistan'dan Madagaskar adasının güneyine kadar geniş bir coğrafyayı kapsamaktadır. Doğu Afrika, kendine özgü ve değerli ürünleriyle tanınırken, Batı Afrikalılarla bakır, demir, tuz ve cam karşılığında altın ve köle ticareti gerçekleştiriliyordu. Arap tüccarları, bu zengin ticaret ağında önemli bir rol oynayarak, Arap Yarımadası ile Doğu Afrika kıyıları arasında etkin bir deniz ticareti yürütmüşlerdir. Aden'den hareket eden gemilerin, Somali'nin Zeyla kentinden Makdişu'ya, oradan da Kilve ve Süfale'ye ulaşmaları planlanmıştır. Bu ticari rotalar, bölgenin ekonomik dinamiklerini ve kültürel etkileşimini derinlemesine şekillendirmiştir (İbn Hurdâzbih, 2008: 59; Mez, 2014: 575; Lombard, 1983: 165,176; Bal, 2017:154-155).

Doğu Afrika, tarihsel bağlamda köle ticaretinin önemli merkezlerinden biri olarak dikkat çekmektedir. Bu bölge, Hindistan, Mısır ve Arabistan gibi uzak coğrafyalara köle tedarik eden önemli şehir ve limanlara ev sahipliği yapmıştır. Bu bağlamda Zengibar, stratejik bir rol oynamaktadır. Doğu Afrika, genellikle siyahların yaşadığı bir bölge olarak bilinse de köle ticaretinin dinamikleri burada farklı etnik grupların ve toplumların birbirleriyle etkileşimde bulunmasına yol açmıştır. Özellikle Asvan, Yukarı Nil bölgelerinden getirilen Nubyalıların hadım edilmesiyle ön plana çıkmış ve Mısır'a giden köle yollarının bir parçası haline gelmiştir (Mez, 2014: 196; Khamis, 2005: 5). Tarihsel süreç içerisinde, özellikle Hristiyan manastırlarında "barabra" olarak adlandırılan köleler, ev işlerinden ağır işlere kadar çeşitli alanlarda çalıştırılarak

ailelerin günlük yaşamına entegre edilmiştir. Bu köleler, sıklıkla Habeş bölgesinden Nil Vadisi üzerinden taşınarak Kızıldeniz limanları aracılığıyla Mısır veya Arabistan'a ulaştırılmıştır. Ayrıca, Berber ülkelerinden gelen Somalililerin Zeyla üzerinden Aden'e geçtikten sonra, ticari faaliyetlerin merkezi olan Zâbid'e doğru ilerledikleri gözlemlenmektedir. Bunun yanı sıra, Afrika'nın doğu kıyısındaki Zenciler ya da diğer bir deyişle Bantular, Hint Okyanusu ticaretinin önemli unsurlarını oluşturmuştur. Bantular, sıklıkla aldatma ve hile yoluyla ele geçirilmekte ya da iç bölgelerdeki küçük krallıklardan çeşitli süs eşyaları karşılığında satın alınmaktaydı (Yıldırım-Cengiz, 2022: 17-18). Habeşistan'dan Madagaskar'a uzanan ticaret faaliyetler, Ortaçağ'da Doğu Afrika'nın zengin ticaret ağını gözler önüne sermekteydi. Bu ilişkiler, Doğu ile Uzak Doğu arasında önemli köprüler kurarak ekonomik ve kültürel etkileşimi artırmaktaydı (Eş-Şami, 2001: 102).

M.S. 50 yılında kaleme alınan ve antik denizciliğin önemli bir kaynağını oluşturan "The Periplus Maris Erythraei" adlı eserde, Menuthias olarak adlandırılan ada, Zengibar ile ilişkilendirilirken bölgedeki yerli idarecilerin emri altında "uzun bir adada yaşayanlar" şeklinde tanımlanan halktan bahsedilmektedir. Bu önemli kaynağın ışığında, VIII. yüzyıla dek Yunan ve Latin metinlerinde yalnızca "zenc" kelimesi gibi basit bir nitelenme dışında, bu ada topluluğuna dair kapsamlı bilgilere ulaşmanın güç olduğu görülmektedir. Mısırlılar'ın, milattan yaklaşık 2000 yıl önce Doğu Afrika kıyılarıyla olan ticari ilişkileri ve Kızıldeniz üzerinden gerçekleştirdikleri deniz seferleri, bu bölgenin tarihsel önemini pekiştirmektedir. IV. yüzyıldan itibaren Sâsânîlerin de bu coğrafyaya ulaşması ve Yemen'de hâkimiyet kurduktan sonra bölgeye olan ilgi ve etki alanlarını genişletme çabaları, özellikle İslâm öncesi dönemde Arapların Doğu Afrika sahillerine yönelik ticaret amaçlı seferler düzenlemiş olmalarıyla bağdaştırılabilir. Arapların burada kalıcı yerleşime geçmesi ve yerli halkla kaynaşması, Sevâhilî dilinde yazılan tarihi eserlerde, özellikle 1810 yılında bir nüshasına ulaşılan "Pate Tarihi" ve "Lamu Tarihi" gibi kaynaklarla daha net bir biçimde ortaya konmaktadır. Bu eserlerde, Müslümanların ilk kez Emevî Halifesi Abdülmelik b. Mervân'ın (685-705) Doğu Afrika'da bir emirlik kurma niyeti doğrultusunda bölgeye göndermiş olduğu Arapların, Pate, Melindi, Zengibar, Mombasa, Lamu ve Kilve şehirlerini tesis ettikleri bilgisi yer almaktadır. Bazı kaynaklarda ise, bu şehirlerin halkının Emevî Valisi Haccâc b. Yûsuf'tan kaçarak bölgeye sığındıkları, bunun da artan Emevî baskısından kaçış amaçlı bir eylem olduğu aktarılmaktadır. Ayrıca, Abbâsî Halifesi Hârûnürreşîd döneminde (786-809) Pemba ve Zengibar gibi diğer adalarda da çeşitli şehirlerin kurulduğu yönünde rivayetler bulunmaktadır. Zengibar şehri özelinde, VIII. ve IX. yüzyıllara tarihlenen bir taş ve bir ahşap cami kalıntısı üzerine X. yüzyılda inşa edilen, XX. yüzyıldaki arkeolojik kazılarla gün yüzüne çıkarılan yetmiş kişilik cami, yalnızca Doğu Afrika'da değil, Sahraaltı Afrika'da inşa edilen en eski tarihli eser olma özelliğini taşımaktadır. Ayrıca, 1865 yılında Unguja Ukuu merkezindeki kazılarda bulunan ve milâdî 797 yılına tarihlenen dinarlardan biri, bu bölgenin tarihine dair somut bir belge olarak dikkat çekmektedir (Werner, 1986: 533-534; Kavas, 2013: 263-265; Özel, 1988: 436; Kavas-Bilge, 2002: 24-25; Uğur, 2009: 579-580; Kavas, 2010: 582).

Doğu Afrika'ya olan Müslüman göçlerinin tarihsel süreçteki önemi, özellikle 957 yılında Hasan b. Ali eş-Şîrâzî'nin liderliğinde İran'dan bölgeye gerçekleşen ikinci büyük göç ile daha da belirginleşmiştir. Şîrâzî, deniz yolculuğu yaparak Tanzanya'nın güneyinde bulunan Kilve'ye ulaştı ve burayı kendisine merkez edindi. Bu aşamadan sonra Zengibar ve Pemba gibi adalar da dâhil olmak üzere, Mozambik kıyısında yer alan tüm kıyı adalarının yönetimini eline aldı. Bu kapsamda, söz konusu sultanlık (Devletü'z-Zenc), Afrika'nın bu bölgesindeki Müslüman

toplulukların kurduğu ilk devlet olarak tarih sahnesindeki yerini almış ve Zengibarlılar, kökenlerini bu döneme kadar uzatmayı başarmıştır. Zenc kralının ikametgâhı olarak tarif ettiği büyük ada olan Lencûye'nin günümüzde Zengibar adası olarak bilinen Unguja olduğu ifade edilmektedir. Başlıca Unguja ve Pemba adalarından oluşan Zengibar'da yüzyıllar boyunca karanfil, tarçın, hindistan cevizi, vanilya ve kakule gibi baharatların yetiştirildiği tarlalarıyla ün kazanmıştır (Kavas, 2013: 263-265; Page-Davis, 2005: 265).

XVI. yüzyılda kaleme alınan "Kitâbü's-Selve fî aḥbâri Kilve" adlı eserde, Kilve'ye ilk gelenlerin Hasan b. Ali eş-Şîrâzî'nin soyundan geldikleri, bu topluluk arasında meydana gelen iç çekişmeler neticesinde bazı şahısların Zengibar'a geçerek kendi devletlerini kurduğuna dair bilgiler yer almaktadır. Özellikle Kizimkazi'de yer alan ve 24 Temmuz 1107 tarihli kitabelerin işaret ettiği cami varlığı, burada bir sultanlığın mevcut olduğu bilgisini pekiştirmektedir. Müslümanların bölgeye gerçekleştirdiği üçüncü büyük göç ise, XIII. yüzyılın başlarında Umman taraflarından gelen Süleyman b. Süleyman b. Muzaffer en-Nebhânî önderliğinde olmuştur. Süleyman'ın Pate adasında yerel bir emirin kızı ile evlenip ardından güçlenerek Benî Nebhân hanedanını kurması, bu hanedanın Doğu Afrika'nın büyük bir kısmını etki altına almasına zemin hazırlamıştır. Arapların bölgede kurdukları siyasi ve ekonomik etkiler, yüzyıllar boyunca devam ederken adalar arasında bağımsız hanedanların oluşumuna imkân sağlamıştır (Grohman, 1986: 532-533; Kavas, 2013: 263-265).

3.5. Berberâ

Aden Körfezi'nin güney sahilinde yer alan Habeşistan topraklarına bağlı olan Berberâ (İdrisi, 1989: I/47; Ali, 2016: 62) coğrafi konumuyla dikkat çekmektedir; 10° 26' kuzey paraleli ile 45° 02' doğu meridyeninin kesişim noktası, bu tarihi şehrin benzersiz kimliğini pekiştirmektedir. Adını o bölgede yaşayan Berberâ, Berbâre veya Berâbi topluluğundan alan şehir, aynı zamanda çevresindeki alanlar ve bu körfez için de "Bahrü Berberâ" veya "Halîcû'l-Berberî" adlarıyla anılmaktadır. İslam coğrafyacıları, özellikle İbn Saîd el-Mağribî, Ebü'l-Fidâ ve İbn Battûta, bu bölge ve halkı üzerinde durarak, Berberâ'nın adının kökenine, yerel fauna ve avcılık becerilerine dair bilgiler sunmuşlardır. İbn Saîd el-Mağribî burayı şöyle ifade etmiştir: *"Berberâ ülkesinin coğrafi konumu, onu Ekvator'un kuzeyine yerleştirirken, bölgenin tarihi ve kültürel zenginliklerini de öne çıkarmaktadır. Ülkemizdeki Habeşliler arasında tanınan Bata şehrinin hemen kuzeyinde, Baksali'ye 100 mil mesafedeki körfez, 50 mil kadar karaya derinlik kazandırarak önemli bir doğal liman oluşturur. Kuzey ve doğu yönlerinde ise duhhale kuşlarının sürekli olarak yaşadığı Menkûbe dağı yer almaktadır. Bu dağ, her iki tarafında denize inen eğri sıralar ile kendine özgü bir doğa manzarası sunmaktadır. Berberâ ve Zeyla'nın eski dönemlerdeki canlılığının aksine, bu bölgeler harabe haline gelmiştir. Buraya sadece erzak ve su tedarik edecek gemilerin gelmesi Berberâ'nın eski ihtişamından uzaklaştığını göstermektedir"* (Mağribî, 2024: 32; Ebü'l-Fidâ, 2017: 150; Dursun, 1992: 477).

Ebü'l-Fidâ'nın aktardığı üzere, Berberâ'nın Müslüman bir nüfusa sahip olduğu ve İbn Battûta'nın belirttiği gibi Şâfiî mezhebine bağlı olduğu bilgileri, bu şehrin tarihsel ve kültürel önemini pekiştirmektedir. Berberâ, Ortaçağ da mâmur bir şehir olarak bilinirken, bu dönemde, ekimden marta kadar süren ve zengin bir ticaret ortamı sunan bir pazarın kurulması, şehrin hem yerel hem de uluslararası ticaretteki konumunu güçlendirmiştir. Afrika'nın iç kesimlerinden gelen kervanlar fildişi, deve tüyü, altın, canlı hayvan ve deri gibi değerli ticaret eşyalarını getirmiştir. Bu ürünler Basra Körfezi, Hindistan ve Arap Yarımadası'ndan gelen kumaş ve diğer malzemelerle

değiştirilmiştir (Ebü'l-Fida, 2017: 150; Hartman, 1979: 524-525; Dursun, 1992: 477). IV. yüzyılın sonlarına doğru Zeyla ve Berberâ gibi Hint Okyanusu kıyısındaki limanlar tarçın, kaplumbağa kabuğu, fildişi, gergedan boynuzu ve palmye yağı ticareti sayesinde Brava ve Merka gibi yerleşim yerlerinin de gelişmesine öncülük etmiştir. Bu limanlar, söz konusu dönemde ticari faaliyetlerin yoğunlaştığı, bölgesel ve uluslararası bağlantıların kurulduğu önemli merkezler haline gelmiştir (Page-Davis, 2005: 231). İdrisi, Doğu Afrika kıyısındaki stratejik liman kenti Berberâ'nın ekonomik yapısını incelerken, şehrin başlıca geçim kaynakları arasında balıkçılığın önemli bir yer tuttuğunu belirtmiştir. Bununla birlikte, Berberâ halkının süt ve çeşitli tahıl ürünleri üretiminin de ekonomik faaliyetlerinin temelini oluşturduğunu vurgulamıştır (İdrisi, 1989: I/48).

Doğu Afrika, tarihsel olarak köle ticaretinin odak noktalarından biri olmuştur. Hindistan, Mısır ve Arabistan'a kölelerin gönderildiği önemli şehir ve limanlar arasında Barberâ da yer almaktadır (Mez, 2014: 196). Tarihsel süreç içerisinde özellikle Hristiyan manastırlarında toplanan kölelere verilen "barabra" terimi, günümüze kadar gelerek "barbar" biçimine evrilmiştir. Bu köleler, genellikle ev işlerinde ve ağır işlerde çalıştırılmakta, ailelerin günlük yaşamına entegre edilmiştir. Habeş bölgesinden Nil Vadisi üzerinden getirilen köleler, Kızıldeniz limanları aracılığıyla Mısır ya da Arabistan'a taşınmaktaydı. Berber ülkelerinden gelen Somalililer ise Zeyla üzerinden Aden'e ulaşarak, ticari faaliyetlerin merkezi olan Zâbid'e doğru ilerlemekteydi. Bunun yanı sıra, Afrika'nın doğu kıyısındaki Zenciler ya da başka bir deyişle Bantular, gelişmekte olan İslam dünyasında büyük Hint Okyanusu ticaretinin temel taşlarını oluşturmuyordu. Bantular, sık sık aldatma ve hile yoluyla ele geçirilmekte ya da iç bölgelerdeki küçük krallıklardan çeşitli süs eşyaları karşılığında satın alınmaktaydı (Yıldırım-Cengiz, 2022: 17-18). Köleler, Sokotra ve Aden kıyılarında yer alan liman kentleri aracılığıyla Kızıldeniz veya Basra Körfezi üzerinden Irak ve Mısır'a sevk edilmekteydiler (Lombard, 1983: 183-184; Nâsır-ı Husrev, 1994: 61).

Ortaçağ tüccarları, ticaret faaliyetleri aracılığıyla önemli bir zenginlik elde etmişlerdir. Coğrafi ve kültürel bilgileriyle donanmış olan bu tüccarlar, Afrika'nın pek çok bölgesini ticaret merkezi haline getirerek ekonomik güçlerini artırmayı başardılar. Özellikle Müslüman tüccarlar, Doğu Afrika'ya yaptıkları seferler sırasında eski ticaret merkezlerini ve yollarını yeniden inşa etmiş, yeni rotalar ekleyerek ticari faaliyetleri canlandırmışlardır. Bu çabalar, Berberâ gibi Doğu Afrika'nın tarihi liman kentlerinin yeniden canlanmasına büyük katkıda bulunmuştur (Yıldırım, 2022: 338). Doğu Afrika toplulukları, ticari yolculuklar aracılığıyla önemli mali ve siyasi destek elde etme konusunda belirgin bir başarı göstermiştir. Bu süreç, bölgedeki ticari merkezlerin kurulmasıyla güçlenmiş ve uzun yıllar devam etmiştir (Yıldırım-Cengiz, 2021: 15-16). Ortaçağ döneminde, Habeşistan'ın kuzey kısmından Madagaskar adasının güney bölgelerine kadar uzanan ticari faaliyetler, Doğu Afrika'nın zengin ve çeşitlilik dolu ticaret ağlarını gözler önüne sermektedir. Bu dönemde, Doğu Afrika'nın stratejik konumu, bölgeyi sadece yerel tüccarlar için değil, aynı zamanda Uzak Doğu ile olan ticaret ilişkileri için de önemli bir merkez haline getirmiştir. Tüccarlar, kıtanın farklı noktalarındaki yerel ürünleri uzak coğrafyalara taşımak suretiyle global ticarete belirleyici bir rol üstlenmişlerdir. Böylece, Doğu ile Batı arasındaki bağlantılar güçlenmiş ve bu etkileşimler hem ekonomik büyümeye hem de kültürel çeşitliliğin artmasına zemin hazırlamıştır. (Eş-Şami, 2001: 102). Umman'dan hareket eden ticari gemilerin, Somali kıyıları boyunca Madagaskar adasına doğru ilerleyerek günümüzde Mozambik olarak bilinen Süfale'ye kadar ulaşmaları, tarihsel deniz yollarının önemli bir parçasını oluşturmuştur. Ummanlı gemiciler, Somali Körfezi üzerinden Zenc Denizi'ni geçerek bu ticari rotayı takip ederken, Mes'ûdi'nin aktardığı bilgilere göre, bu yolculuğun merkezinde Kanblo (Zengibar) adası

bulunmaktadır. Bu adada Müslümanların yanı sıra Zenci kâfirlerin de yaşadığı, yani çeşitli kültür ve inançların etkileşim içinde olduğu bir topluluk söz konusudur. Mes'ûdi, Berberi Körfezi olarak adlandırılan bölgenin, Cefunî (Somali) ülkesine olan mesafesinin, bahsedilen uzaklıktan daha fazlasını kapsadığını belirtmektedir. Ummanlı denizciler, Ezd kabilesine mensup Araplardan oluşmuş olup, aynı zamanda Sıraflı denizciler de bu deniz yolcuğuna katılmaktaydı. Bu bağlamda, tarihsel olarak Umman'dan Kanblo adasına (Tanzanya) ve oradan da tekrar Umman'a uzanan deniz yolculukları vardı (Mes'ûdi, 1997: 107-108; Cünhanî, 2008: 692-694; Yıldırım-Cengiz, 2022: 20-21).

Berberâ'nın tarihi, İslâm'ın erken dönemlerinden itibaren bölgede faaliyet gösteren Arap müslümanlarının etkisiyle şekillenmiştir. Bu dönemde, halk arasında şehrin doğusundaki bir mezarlıkta bulunan üç seyyid kabrinin, şehrin kurucularına ait olduğu yönünde yaygın bir inanış bulunmaktadır. Arap yarımadasından gelen müslümanların göçü ile Zeyla ve Makdişu'da müslüman sultanlıkları kurulmuş, XIII. yüzyılda Adel-Zeyla Sultanlığı'nın Berberâ ve Harar'ı kapsayan genişlemesi, Harar'ı bölgenin merkezi haline getirmiştir. XIV. yüzyılda İmam Ahmed el-Mücâhid'in yönetiminde güçlenen bu İslâm devleti, Habeşistan Krallığı'na karşı cihad ilan ederek İslâm'ın yayılmasına katkı sağlamıştır (Hartman, 1979: 524-525; Dursun, 1992: 478).

3.6. Süfâle (Sofala)

Milâttan önce VII. yüzyılın sonlarında Fenikeliler tarafından keşfedilen ve daha sonra I. ve IV. yüzyıllarda Bantu kavmi tarafından istila edilen Mozambik'in tarihi, VII. yüzyıl ortalarında Basra Körfezi'nden gelen Müslüman Arapların Hint Okyanusu sahillerine ulaşmasıyla önemli bir evreye girmiştir (Kavas, 2020: 300-301). Ekvatordan karaya giren ve coğrafi olarak önemli bir konumda bulunan bu körfez, 2° 50' enlem ve 87° boylamı ile dikkat çekmektedir. İbn Said tarafından kaydedilen bilgilere göre, körfezin batısında kuzeydoğudan denize doğru uzanan Agrad Dağı bulunmaktadır. Bu dağ, denizle arasında 100 mil mesafe ile yer almakta olup, dalgaların büyük bir ses çıkararak sahili çarptığı bir bölgeyi işaret etmektedir. Körfezin doğusunda ise Süfaleli halkının yerleşim alanları göze çarpmakta olup, bu bölgenin başşehri Seyune'dir. Seyune, 99° boylamında ve 2° 50' enlemde bulunarak büyük bir körfez üzerinde konumlanmaktadır. Kamer Dağı'ndan beslenen bir nehrin burada denize döküldüğü bilinmekte, bu da bölgenin tarımsal ve ticari potansiyelini artırmaktadır. Süfale kabilesinin hükümdarının burada ikamet ettiği ifade edilmektedir. Deniz, bu noktadan sonra Leyrane kentine ulaşmaktadır. Süfale halkı putlara, taşlara tapan Zencilerdir. Leyrane'de gemilerin yanaşıp kalktığı bir liman vardır ve bu yer, Müslümanların kontrolü altında bulunmaktadır. İbn Said, burada yaşayan insanların büyük çoğunluğunun geçimini altın ve demir sanayisinden sağladığını, giyimlerinin ise kaplan derilerinden yapıldığını belirtmektedir (Ebü'l-Fida, 2017: 145,149; Mağribi, 2024: 15; Kazvini, 2024: 119).

Ticaret faaliyetleri aracılığıyla Müslüman tüccarlar, Afrika'nın pek çok bölgesini ticaret merkezi haline getirerek Doğu Afrika'ya gerçekleştirdikleri seyahatler sırasında ticareti canlandırdılar. Bu çabalar sonucunda Süfâle gibi eski liman kentleri yeniden canlandırıldı (Yıldırım, 2022: 338). Habeşistan'ın kuzeyinden Madagaskar adasının güney bölgelerine uzanan ticari faaliyetler, Ortaçağ da Doğu Afrika'nın geniş ve çeşitli ticaret ağlarını gözler önüne sermektedir. Bu ilişkiler, Doğu Afrika ile Uzak Doğu arasında önemli bir köprü görevi üstlenmiş, tüccarların yerel ürünleri farklı coğrafyalara taşıyarak küresel ticarete belirleyici bir rol oynamalarını sağlamıştır (Eş-Şami, 2001: 102).

Doğu Afrika toplulukları, ticari yolculuklar aracılığıyla önemli mali ve siyasi destek elde etme konusunda belirgin bir başarı göstermiştir. Bu süreç, bölgedeki ticari merkezlerin kurulmasıyla güçlenmiş ve uzun yıllar devam etmiştir. Yerel ve uluslararası ticaretin artışı, topluluklar arası ilişkileri güçlendirirken, ekonomik kalkınmayı da teşvik etmiştir (Yıldırım-Cengiz, 2022: 15-16). Basra'dan başlayarak Umman, Yemen'in Şihr bölgesi ve Aden'deki Ebyen limanı üzerinden Somali kıyıları boyunca Madagaskar adasına ve günümüzde Mozambik olarak bilinen Süfâle'ye kadar uzanan Doğu Afrika rotası, tarihi boyunca ticaret açısından önemli bir canlılık sergilemiştir. Bu bölgedeki ticari faaliyetler, Habeşistan'dan Madagaskar adasının güneyine kadar geniş bir coğrafyayı kapsamaktadır. Doğu Afrika, kendine özgü ve değerli ürünleriyle öne çıkarken, Batı Afrikalılarla bakır, demir, tuz ve cam gibi mallar karşılığında altın ve köle ticareti yapılmıştır. Arap tüccarları, bu zengin ticaret ağı içinde etkin bir rol oynamış, Aden'den hareket eden gemilerin 15 günde Somali'nin Zeyla kentinden Makdişu'ya, ardından Kilve ve Süfâle'ye ulaşmalarını sağlamıştır (İbn Hurdâzbih, 2008: 59; Cünhanî, 2008: 692-694; Mez, 2014: 575; Lombard, 1983: 165,176; Bal, 2017:154-155; Yıldırım-Cengiz, 2022: 20-21).

Mogadişu kökenli bir birey tarafından kurulmuş olan bu şehir, Doğu Afrika'daki Arap ticaret yollarının en eski uğrak noktalarından biri olma özelliğini taşımaktadır. Özellikle zengin altın madenleri, burayı hem ekonomik hem de kültürel açıdan önemli bir cazibe merkezi haline getirmiştir (Batuta, 2004: 369). Müslüman tüccarlar, X. yüzyıldan itibaren Afrika'nın doğu kıyılarında altınlarıyla ünlü olan Süfâle'ye ulaşmışlardır (Yıldırım, 2022: 197; Özdal, 2013: 107). Bu süreçte, Abdülmelik b. Mervân döneminde Uman'dan kaçan Hâricîler ve Hişâm b. Abdülmelik döneminde Hz. Hüseyin'in torunu Zeyd b. Ali Zeynelâbidîn'in destekçileri bölgeye yerleşmiştir. Müslüman topluluklar, kısa sürede Doğu Afrika'nın Ümit burnu'na kadar uzanan sahil şeritlerini ele geçirerek burada küçük şehir devletleri kurmuş ve yerli krallıklarla ticari ilişkiler geliştirmiştir. Ardından, Şîraz kökenli İranlılar, Hintliler ve Çinliler de ticaret amacıyla bu bölgeye gelmiştir. X. yüzyılın sonlarında İran'dan gelen bir Şîraz emiri, Kilve adasında bir sultanlık kurarak XII. yüzyılın sonlarına kadar hâkimiyet alanını genişletmiştir. Özellikle XII. yüzyılın sonlarında Zengibar ve Pemba'yı da kapsayan bir genişleme süreci yaşamış, aynı zamanda güneyde Mozambik ve Süfâle adalarına kadar hâkimiyet alanını artırmıştır. Bu dönemde, adanın sultanı Mûsâ b. Bîk'in adı zamanla Musambih olarak anılmaya başlamış ve bu isim, Mozambik adının kökeni olmuştur. İslâm kaynakları, özellikle altın ticaretinin önemli merkezi olan Süfâle şehrine atfen, Mozambik sahillerinden Bilâdüssüfâle, Süfâletüzzeheb ve Süfâletüttebr olarak bahsetmektedir. Ayrıca yerli halkın zenci olmasından ötürü, "Bilâdüzzenc" adı da kullanılmaktadır. Süfâle, zenc ülkesinin en uç noktası olarak tanımlanmış ve Ummanlı denizcilerin bu bölgede ticaret yaptığı, yerli zencilerin arasından Müslüman olanların bulunduğu belirtilmiştir. XII. yüzyıl İslâm coğrafyacılarından İdrîsî ise, Süfâle'deki altın ve demir madenlerinin bolluğunu vurgulamıştır (İdrîsî, 1989: I/60,67-68; Kavas, 2020: 300-301; Kavas, 2010: 582-583; Kavas, 2013: 263; Uğur, 2009: 579-580). Zenc ülkesi, vahşi leopar derileri üretiminde öne çıkmaktadır. Yerli halk bu derileri giysi olarak kullanmakta, aynı zamanda Müslüman ülkelere ihraç etmektedir. Bu bölgedeki leopar derileri, büyüklükleri ve kaliteleri nedeniyle özellikle dikkat çekmekte ve eyer yapımı için ideal malzeme olarak kabul edilmektedir. Zenc ülkesi ayrıca, tarak yapımında kullanılan kaplumbağa kabuğu ve fildişi ihracatı da gerçekleştirmektedir. Zenc halkı, belirtilen bölgede yerleşmiş olup, Süfâle bu kara parçasının en uç noktası ve Umman ile Siraf'tan Zenc Denizi'ne yapılan deniz yolculuklarının nihai varış noktasıdır (Shillington, 2012: 132). Mozambik, (Süfâle) zengin altın yatakları nedeniyle tarih

boyunca büyük önem taşımıştır. Orta Doğu'dan gelen deniz ticareti diasporası, Afrika'nın doğu kıyısında ilerleyerek bir dizi ticaret yerleşim yeri kurmuştur. Romalılar, Persler ve diğer medeniyetler de bu ticarete dâhil olmuşsa da ticaretin büyük bir kısmı Arapların kontrolündeydi. Uzak mesafelerden gelen Arap tüccarlar, uygun rüzgârların olduğu mevsimlerde Tanzanya'daki Kilve'ye kadar ulaşmışlar ve diğer Arap tüccarlar Kilve ile Süfâle arasında ticaret yapmışlardır. Muhtemelen altın madenlerinden gelen Afrikalı tüccarlar ise, altın ve diğer malları karayoluyla Süfâle'ye taşımışlardır (Curtin, 1984: 34). Süfâle, deniz kıyısındaki stratejik konumu sayesinde gemilerin uğrak noktası olmuş ve doğal bir liman işlevi gören koyunda demirlemelerine olanak sağlamıştır. Bölge, özellikle benzersiz kalitede ve yüksek değerde altın yataklarına sahip olmasıyla tanınmaktadır. Süfâle'de çıkarılan bakır ise yerel halk tarafından takı yapımında kullanılarak zanaatkârlık becerilerini sergilemelerine imkân vermiştir (İdrisi, 1989: I/68). Ayrıca, Afrika'nın çeşitli bölgelerinde göçebe ve yarı göçebe yaşam süren bazı kabile üyeleri de en basit nesnelerden dahi (boş içecek kutuları dâhil) takılar yaparak el ve boyunlarında sergilemişlerdir (Bakır, 2001: 66).

Süfâle, Zenc bölgesi olarak bilinen coğrafyanın güney ucundaki yerleşim yerlerinden biridir. Zenc halkının denizcilik kabiliyetlerinin sınırlı olması nedeniyle gemileri bulunmamaktaydı. Bu durum, Doğu Afrika ticaretinin Umman ve diğer bölgelerden gelen denizciler aracılığıyla yürütülmesine ve Zenc halkının ürünlerinin bu tüccarlar vasıtasıyla pazarlanmasına yol açmaktaydı (İdrisi, 1989: I/60-61). Sultan Dâvûd b. Süleyman (1130-1170) döneminde, Mogadişu'nun kontrol altına alınmasıyla birlikte, günümüzde Mozambik sınırları içerisinde yer alan Süfâle'nin ele geçirilmesi Kilve için önemli bir dönüm noktası oldu. Bu stratejik fetih, Zimbabve ve Mutapa bölgelerinden yıllık yaklaşık 10 ton altın elde edilmesi sayesinde, Kilve'yi bolluk ve refah içine soktu. Altın ticareti, bölgenin ekonomik yapısını dönüştürürken, aynı zamanda maddi değerlerin artmasına yardımcı oldu. Uzak Güney'de, özellikle Süfâle'de altın ve fildişi iç bölgelerden temin edilmekteydi. Bu değerli madenler, Hindistan ve Orta Doğu menşeli kumaşlar ve diğer çeşitli mallarla takas edilmek üzere sahil şeridinde taşınmaktaydı (Pearson, 2003: 92; Oliver- Fage, 1988: 34; Kavas-Bilge, 2002: 24-25). İbn Batuta tacirlerden biri, Kilve ile Süfâle şehirleri arasında yaklaşık olarak yarım aylık bir mesafenin mevcut olduğunu belirtmiştir. Ayrıca, Süfâle ile Limi şehri olarak bilinen Yufi arasında ise bir aylık bir mesafe bulunduğunu ifade etmiştir. Bu bilgiler, söz konusu bölgeler arası ticaretin ve ulaşımın önemini vurgulamaktadır (Batuta, 2004: 366). Yufi kentinden Süfâle'ye altın tozu taşınması, bölgedeki ekonomik etkinliklerin ve değerli maden ticaretinin canlılığını göstermektedir. VIII. yüzyıldan itibaren, Doğu Afrika'nın birçok sahil kenti gibi Mozambik (Süfâle) sahilinde de Müslümanların varlığı kabul edilmektedir. Ancak, İslâmiyet'in iç kesimlerdeki yayılışıyla ilgili yeterli bilgi bulunmamaktadır (Kavas, 2020: 301). Grek-Fars geleneğine göre “bilinmeyen yer” olarak adlandırılan bölgelerin Güney Afrika'nın bir uzantısı olduğu fikri, Müslüman haritacılar arasında uzun süre tartışmalara yol açmıştır. Hint Okyanusu denizcilerinin Afrika'nın doğu sahilindeki Süfâle'nin güneyine geçememeleri, bu denizin çeşitli noktalarda kara kütlesini ihata etmesiyle ilişkilendirmiştir. (Ahmad, 1997: 208).

3. 7. Doğu Afrika ve Bağlantılı Deniz Yollarında Gemicilik

3.7.1. Doğu Afrika Bağlantılı Deniz Yollarında Gemi İnşa Tekniği ve Gemi Yapımında Kullanılan Malzemeler

Gemi yapım teknikleri tarih boyunca iki temel yönetime dayanmıştır: İskelet-öncelikli teknik ve kabuk-öncelikli teknik. Tunç Çağı'ndan itibaren gelişen gemi inşa yöntemleri arasında kabuk-öncelikli teknik öne çıkmaktadır. Bu yöntemde, önce omurga ve bodoslamalar yerleştirilir, ardından omurgaya doğrudan kaplama tahtaları eklenerek bir kabuk oluşturulur. Geminin dayanıklılığı, bu kaplamaların birbirine olan bağlantılarına dayanırken, eklenen her parça ile birlikte geminin genel formu belirlenip sabitlenir. Bu teknik, özellikle Doğu Afrika kıyılarında ve Hint Okyanusu ticaret yollarında kullanılan gemilerde yaygındır. Bölgedeki gemi yapımında yerel malzemelerin etkisi büyük olmuş, bölgeye özgü ağaç türleri, reçine ve lifli bağlayıcılar yaygın olarak kullanılmıştır. Akdeniz ve Hint Okyanusu arasında gerçekleşen ticaret nedeniyle, Abbâsî dönemi gemi yapım teknikleri de bölgedeki yerel tekniklerle birleşerek gelişmiştir (Balkozak, 2007: 37-39; Bostan, 1996: 8).

Gemi yapımında kullanılan ahşap türleri bölgesel farklılıklara göre değişiklik göstermekteydi. Geleneksel Çin denizciliğinde ahşap, teknelerin yapımında yaygın olarak kullanılan birincil malzeme olmuştur (İdrîsî, 1989: I/91). Doğu Akdeniz ve Levant sahillerinde sedir ağacı yaygın olarak kullanılırken, Doğu Afrika kıyılarında tuzlu suya dayanıklı tik, maun ve mangrov gibi tropikal ağaçlar tercih edilmiştir. Abbâsî Dönemi'nde de gemi inşasında ahşap ve bitkisel kökenli malzemeler önemli bir yer tutmuştur. Doğu Afrika kıyılarında bulunan mangrov ve tik ağaçları gemi gövdelerinin dayanıklılığını artırmak için tercih edilmiştir. Ayrıca, gemi omurgası ve gövde kaplama teknikleri, Fenikelilerin "dikişli gemi" yapım yöntemlerine benzeyen yöntemlerle geliştirilmiştir. Ahşap plakaların birbirine organik iplikler ve reçine bazlı yapıştırıcılarla tutturulması, su geçirmezliği sağlamada kullanılan temel tekniklerden biri olmuştur. (Pouwels, 2002: 390; Horton-Middleton, 2000: 13,76; Balkozak, 2007: 43; Utku, 2017: 217-218; Güler, 2006: 36-50). Sevahili ticaret sisteminin temel bir unsuru, Hint Okyanusu'ndaki denizcilik becerileriydi. Sevahililer, Afrika Boynuzundan güney Mozambik, Madagaskar ve Komorlar'a uzanan geniş kıyı şeridinde yerel malzemeler kullanarak inşa ettikleri teknelerle nispeten kolaylıkla seyir yapabiliyorlardı. Bu başarı, muson rüzgârlarının ve akıntıların mevsimsel değişimlerini derinlemesine anlamaları ve bunları ustaca kullanarak uzun mesafeleri kat edebilmelerinden kaynaklanıyordu. Buna ek olarak, kıyı toplulukları tarafından toplanan bitkisel reçineler ve katran, gemi kaplamalarının suya dayanıklı hâle getirilmesinde önemli bir rol oynamıştır (Pouwels, 2002: 390-391; Horton-Middleton, 2000: 94). Halat yapımında doğal lifler ve hurma ağaçlarından elde edilen iplikler yaygın olarak kullanılmış (İdrîsî, 1989: I/136), bu malzemeler bölgedeki geleneksel denizcilik faaliyetlerinin temel bileşenlerinden biri olmuştur. Arkeolojik bulgular, Doğu Afrika kıyılarında üretilen bazı gemi türlerinin Kızıldeniz ve Basra Körfezi'nde kullanılan teknelerle benzer yapısal özelliklere sahip olduğunu ortaya koymaktadır (Pouwels, 2002: 390-391; Horton-Middleton, 2000: 94). Abbâsî döneminde Doğu Afrika kıyılarında üretilen gemiler, Basra ve Kızıldeniz'de kullanılan ticaret tekneleriyle benzerlik göstermiştir. Arap ve Pers denizcileri ile Doğu Afrikalı gemi ustaları arasındaki etkileşim sonucunda gemi gövde yapılarında ve yelken tasarımlarında ortak teknikler geliştirilmiştir (Hourani, 1995: 87-88; Balkozak, 2007: 45). Erken Abbâsî Dönemi'nde Doğu Afrika kıyılarında kullanılan gemi yapım teknikleri Basra Körfezi, Hint Yarımadası ve Güneydoğu Asya'daki yöntemlerle önemli benzerlikler taşımaktaydı. Çivisiz inşa edilen teknelerde parçalar halat ve

organik liflerle birbirine bağlanarak "dikişli gemi yapım tekniği" uygulanmıştır (Gilbert, 1998: 46-48).

Gemi inşasında Hint çınarı (sac veya tik) kerestesi kullanıldığında, teknelerin sağlamlığına büyük özen gösterilmekteydi. Ahşap tahtalarda titizlikle açılan dar delikler, yapısal bütünlüğün temelini oluşturuyordu. Bu delikler aracılığıyla Hint cevizi (Narçıl) liflerinden üretilen bükülmüş ipler tahtaları uzunlamasına ve sıkı bir şekilde bağlayarak geminin dayanıklılığını önemli ölçüde artırmaktaydı. Körfez halkının gemi inşasında çivi kullanmaktan kaçınmasının arkasında yatan temel neden, yaygın inanışın aksine, Çin denizindeki Mıknatıs Dağı efsanesi veya çivilerin paslanarak ahşaba zarar vereceği endişesi değildi. Esas sebep, demirin bölgedeki kıtlığı ve dolayısıyla yüksek maliyetiydi. Gemi yapımında demirin az kullanılması, çivi gibi demir bazlı malzemelerin fiyatını önemli ölçüde artırmış ve bu durum, gemi ustalarını alternatif inşa yöntemlerine yöneltmiştir (Eş-Şami, 2001: 110; İdrîsî, 1989: I/50,94; Hourani, 2013: 248-249).

Doğu Afrika kıyıları, coğrafi yapısı ve iklim koşulları nedeniyle uzun yıllar boyunca Arap ve Hint denizcileri için hem bir ticaret merkezi hem de gemi inşa noktası olmuştur. Kıyı bölgesinde bol miktarda bulunan ormanlık alanlar gemi yapımında kullanılan kereste ihtiyacını karşılamıştır. Bölgedeki nehir ağzlarından ve haliçlerden elde edilen reçine ve doğal lifler gemi kaplamalarının suya dayanıklılığını artırmak için kullanılmıştır. Tarihsel olarak Doğu Afrika kıyılarındaki adalar, gemi yapımı için stratejik noktalar olarak öne çıkmıştır. Manda Adası, Pate Adası ve Pemba gibi adalar erken dönemlerde yerleşim alanları olmuş ve burada inşa edilen gemiler, uzun mesafeli ticari seferlerde kullanılmıştır. Kilve gibi liman şehirleri Hint Okyanusu ticaretinde önemli bir yere sahip olup, gemi yapım atölyelerinin bulunduğu merkezlerden biri olmuştur. Kilve'de üretilen bazı gemilerin, Basra Körfezi ve Kızıldeniz'deki ticaret filolarına entegre edildiği düşünülmektedir (Pouwels, 2002: 388-389).

Hint Okyanusu'ndaki deniz ticaretinin canlılığı, gemilerin karşılaştığı teknik sorunlara hızlı çözümler sunabilen geniş bir tedarik zincirini de beraberinde getirmişti. Gemilerin bakım ve onarımı için gerekli olan ahşap levhalar, ipler ve diğer donanımlar, körfez boyunca uzanan limanlarda kolaylıkla bulunabiliyordu. Günümüzdeki yedek parça mantığına benzer şekilde, bu malzemelerin bolluğu, onarım süreçlerini hızlandırarak gemilerin seferlerine kısa sürede devam etmesini sağlıyordu. Özellikle gemi gövdesini birleştirmede kullanılan ipler, Hindistan cevizi kabuğu (İdrîsî, 1989: I/75) ve hurma liflerinden üretilmekte olup, bu liflerin işlenmesi ve kadınlar tarafından örülerek kalın halatlar haline getirilmesi, Hint Okyanusu ve Kızıldeniz bölgelerinde yaygın ve saygın bir meslek haline gelmişti. Ağaç levhaların birleştirilmesi sürecinde şerit yapımı önemli bir yer tutarken, levhaların birleşim yerlerindeki deliklerin kapatılması amacıyla rötuşlama işlemi de kritik bir rol oynamaktaydı. Bu işlem için, Basra Körfezi veya Zenc Denizi gibi bölgelerde avlanan köpek balıklarının ya da okyanuslarda bulunan balinaların yağlarından yararlanılmaktaydı. Bu sayede, levhaların yüzey bütünlüğü korunarak estetik ve işlevsel bir sonuç elde edilmekteydi (Yıldırım, 2022: 527-528).

Abbâsî dönemi denizcilik faaliyetlerinde kullanılan gemi tipleri, özellikle doğu-batı ticaret yollarına uygun olarak tasarlanmıştır. Dhow, sanbuk ve bağle gibi gemi türleri, Basra Körfezi'nden Doğu Afrika kıyılarına kadar ticari ve askeri amaçlarla kullanılmıştır. Muson rüzgârlarına dayanıklı olarak inşa edilen bu gemiler, kabuk-öncelikli yapı tekniğiyle üretilmiş ve su sızdırmazlıkları artırılmıştır (Balkozak, 2007: 37). Abbâsî döneminde, gemilerin dayanıklılığını artırmak için Hint Okyanusu kıyılarında bolca bulunan reçineli ağaçlardan elde edilen doğal su geçirmez malzemeler kullanılmıştır. Özellikle Umman ve Doğu Afrika

kıyılarında, reçine kaplamalarının gemi gövdelerinde yaygın olarak kullanıldığı arkeolojik buluntularla desteklenmektedir. Denizciler, gemilerin su geçirmezliğini sağlamak ve ömrünü uzatmak için balık yağı, zift ve çam reçinesinden oluşan bir karışım kullanmışlardır. Bu karışım, gemi gövdelerindeki delikleri etkili bir şekilde kapatma özelliğine sahip olup, deniz suyunun yıpratıcı etkilerine karşı dayanıklılık göstermiştir. Bu sayede, gemilerin daha uzun süre hizmet verebilmesi ve denizcilik faaliyetlerinin sürdürülebilirliği sağlanmıştır (Balkozak, 2007: 39; Mez, 2014: 571-572; Bakır, 2001: 140). Doğu Afrika'daki tersanelerde gemi yapımında kullanılan temel araçlar arasında taş baltalar, tunç keserler ve ahşap delme aletleri bulunmaktaydı. Özellikle Fenike ve Mısır gemi yapım tekniklerinde görülen örgü tekniğiyle bağlanmış kaplamalar, geminin suya karşı dayanıklılığını artırmak amacıyla benimsenmiştir (Orman, 2023: 122). Bununla birlikte, katran ve doğal bitki lifleri, gemilerin su sızdırmazlığını sağlamak için kullanılmıştır. Mısır ve Mezopotamya bölgelerinden ithal edilen reçine bazlı su yalıtım malzemeleri, özellikle uzun mesafeli deniz yolculukları için üretilen büyük ticaret gemilerinde su geçirmezlik sağlamak amacıyla uygulanmıştır (Orman, 2023: 137).

Gemi yapım teknikleri, coğrafyanın sunduğu malzemelere ve yerel denizcilik geleneklerine bağlı olarak farklılık göstermiştir. Geç Tunç Çağı ve Demir Çağı'nda Doğu Akdeniz bölgesinde uygulanan gemi inşa yöntemleri, başta kaplama bağlantı teknikleri olmak üzere çeşitli mühendislik çözümleriyle şekillenmiştir. Fenikeliler ve Mısırlılar tarafından kullanılan kavelazıvana tekniği, gövdeyi oluşturan kaplamaların birbirine geçmesini sağlayan oldukça etkili bir sistemdi (Orman, 2023: 34-36). Gemi yapım teknolojilerindeki gelişmeler, yelken direği (dekl) üretiminde de önemli ilerlemeleri beraberinde getirmiştir. Sert ve dayanıklı yapısıyla gemi inşasında yaygın olarak kullanılan Hint meşesi veya Hindistan cevizi palmyesi kerestesi, dekl yapımında ana malzeme olarak tercih edilmekteydi. Bu durum, hurma ağaçları haricinde uygun ağaç türlerinin sınırlı olduğu İslam dünyasının, gemi yapımında ihtiyaç duyduğu bu kritik malzemeyi büyük ölçüde Burma, Hindistan ve Doğu Afrika gibi bölgelerden ithal etmesine neden olmuştur (Bakır, 2022: 127-128). Yelkenli teknelerde direğin üst kısmına, "dekl" olarak adlandırılan bölgeye, "T" şeklinde monte edilen ve "el-karye" olarak bilinen bir donanım bulunmaktaydı. Bu donanım, yelkenlerin ayarlanması ve kontrolü için kritik bir rol oynamış, özellikle rüzgârın yönüne göre yelkenin en uygun pozisyona getirilmesine yardımcı olmuştur. "El-karye", yelkenli teknelerin performansını ve manevra kabiliyetini artırmaya yönelik önemli bir mühendislik çözümü olarak denizcilik tarihinde yerini almıştır (Hourani, 1995: 264-265).

Abbâsî döneminde Zenc, Kızıldeniz özellikle Basra Körfezi denizcileri tarafından geliştirilen üçgen yelkenler, denizcilik tarihinde devrim niteliğinde bir yenilik olarak kabul edilmektedir. Dörtgen yelkenlerin ön kısmının eğimli hale getirilmesiyle tasarlanan bu yelkenler, gemilere benzersiz bir manevra kabiliyeti kazandırmıştır. Üçgen form sayesinde rüzgârı daha etkin kullanabilen gemiler, nehirlerde ve denizde daha kolay seyir imkânı bulmuştur. Bu avantajlar, Hindistan limanlarına yapılan seferlerde özellikle faydalı olmuş ve gemilerin iç kesimlere ulaşmasını kolaylaştırmıştır. Üçgen yelkenlerin Hint Okyanusu'ndaki hızlı yayılımının ardından Akdeniz'de de benimsenmesi, Avrupa'ya yeni bir denizcilik anlayışının taşınmasına öncülük etmiştir. Hourani'nin belirttiği gibi, bu yenilik olmasaydı Avrupa'daki yan üç direkli gemilerin ve dolayısıyla büyük coğrafi keşiflerin gerçekleşmesi mümkün olmayabilirdi (Hourani, 1995: 104; Yıldırım, 2022: 539-540). Abbâsî döneminde, Basra ve Suhar gibi limanlarda inşa edilen gemiler, Doğu Afrika sahillerindeki gemi yapım gelenekleriyle birleşerek karma bir mühendislik anlayışı ortaya çıkarmıştır. Bu dönemde üretilen gemiler, uzun mesafeli seyahatlere

uygun olarak genişletilmiş omurgalarla tasarlanmış ve su sızdırmazlığını sağlamak amacıyla gövdelerine reçine, nüret adı verilen kireç malzeme ile organik macun kaplamaları uygulanmıştır. Latin yelken sisteminin kullanımı, rüzgâr değişimlerine hızlı adapte olabilen ve yüksek manevra kabiliyeti sunan bir yapı sağlamıştır. Basra ve Suhar tersanelerinde üretilen gemiler, Doğu Afrika kıyılarındaki tersanelerde inşa edilen gemilere kıyasla daha büyük yük kapasitelerine sahiptir. Ancak, yerel Doğu Afrika gemileri, daha hafif ve kıyıya yanaşmaya elverişli yapıları nedeniyle bölgesel ticarete daha fazla tercih edilmiştir (Horton-Middleton, 2000: 75,81; Yıldırım, 2022: 528). Abbâsî Dönemi'nde, Basra Körfezi ve Doğu Afrika kıyılarında inşa edilen gemiler farklı denizcilik geleneklerinden etkilenmiş ve Hint Okyanusu'nda yaygın olan kabuk-öncelikli gemi yapım yöntemi, Basra ve Bağdat tersanelerinde de benimsenmiştir (Whitehouse, 1985: 346).

Doğu Afrika kıyılarında geleneksel olarak inşa edilen Mtepe, çivisiz yapı tekniği ile üretilen özgün bir gemi türüdür. En bilinen tekne tipi olan mtepe, sabitlenmiş ve dikilmiş gövdesiyle dikkat çeker. Bu teknenin karakteristik özelliği, belirgin bir pruva direğine (görünüşte bir deve başını taklit etmek üzere oyulmuş) ve kare şeklinde bir hasır yelkene sahip olmasıdır. Gemi 16,8 metre uzunluğunda, 4,5 metre genişliğinde ve 1,7 metre su çekimine sahiptir (Horton-Middleton, 2000: 94). Omurga yapısı yerine dış kabuk gövdesinin öncelikli olarak inşa edildiği bu teknikte, ahşap plakalar doğal lifler ve reçine bazlı malzemelerle birleştirilmiştir. Avrupa ve Basra Körfezi'nde çivili bağlantı sistemlerinin yaygınlaşmasına rağmen, Doğu Afrika sahil toplumları bu geleneksel yöntemi uzun süre devam ettirmiştir. Bölgede dikişli gemi yapım tekniğinin uzun süreli olarak kullanılması, coğrafi ve ekonomik faktörlerle açıklanabilir. Coğrafi açıdan, dikişli gemi yapımı, özellikle sığ sularda ve gelgit etkisinin yoğun olduğu kıyı bölgelerinde avantaj sağlamıştır. Çivisiz olarak organik liflerle birleştirilen ahşap plakalar, geminin dalgalara ve sert darbelere karşı daha esnek ve dayanıklı olmasını sağlamıştır. Ekonomik ve ticari açıdan dikişli yapıya sahip Mtepe, yüksek taşıma kapasitesi sayesinde mangrov kerestesi ve diğer ticari malların taşınmasında önemli bir avantaj sunmuştur. Bu gemi türü, yerel ticaretin yanı sıra Basra Körfezi ve Hint Okyanusu'ndaki ticaret yollarında da etkin bir şekilde kullanılmış ve uzun mesafeli taşımacılık için ideal bir model oluşturmuştur (Gilbert, 1998: 46-48).

Mtepe gemisi, Doğu Afrika sahillerinde geleneksel yöntemlerle üretilen ve bölgenin doğal kaynaklarına dayalı olarak inşa edilen önemli bir gemi türüdür. Yapımında mangrov ve tık ağacı kullanılmış, bu malzemeler hem gövde hem de direk yapımında tercih edilmiştir. Ahşap panellerin birbirine bağlanmasını sağlamak için hurma liflerinden elde edilen halatlar kullanılmış, böylece geminin esnekliği ve dayanıklılığı artırılmıştır. Su geçirmezliği sağlamak amacıyla gövde kaplamalarına reçine ve katran uygulanmış, ek olarak deniz kabukları ve mercan tozu içeren harçlar su sızdırmazlığını güçlendirmek için kullanılmıştır (Sentance, 1981: 7). Mtepe, geç dönem Arap yelkenli gemilerine kıyasla daha yerel ve dayanıklı bir yapı sunmuş, bu nedenle Sevahili kıyılarında uzun yıllar boyunca kullanılmaya devam etmiştir. Avrupa yapımı çivili gemilere kıyasla daha ekonomik olması ve yerel kaynaklara bağımlı şekilde üretilmesi, onun denizcilik faaliyetlerinde uzun süre tercih edilmesini sağlamıştır (Sentance, 1981: 8).

3.7.1.1. Doğu Afrika ve Abbâsî Gemi Yapım Tekniklerinin Karşılaştırılması

Doğu Afrika kıyılarında inşa edilen gemiler, Abbâsî Dönemi'nde Basra Körfezi ve Kızıldeniz'de kullanılan gemilerle teknik açıdan benzerlikler taşımaktadır. Özellikle dhow tipi yelkenli tekneler, her iki bölge için ortak bir gemi tipi olarak öne çıkmaktadır. Doğu Afrika dhow'ları, esnek omurga yapıları ve hafif gövde tasarımları sayesinde kıyıya yakın sularda yüksek

hareket kabiliyeti sağlayan tekneler olarak kullanılmıştır (Hourani, 1995: 87-88; Orman, 2023: 83). Buna karşın, Abbâsî gemiciliğinde büyük yük kapasitesine sahip tüccar gemileri tercih edilmiştir. Bağle ve sanbuk gibi gemi tipleri, uzun mesafeli seferler için optimize edilmiş olup, çift katlı yelken sistemleri sayesinde akıntılara karşı daha dayanıklı bir yapı sergilemiştir (Orman, 2023: 101).

Doğu Afrika sahillerinde inşa edilen gemilerde kıyı ticaretine uygun küçük teknelerin yaygın olduğu görülmektedir. Bu tekneler daha dar omurgalı, hafif malzemeden yapılmış ve kısa mesafeli taşımacılık için tasarlanmıştır (Orman, 2023: 105). Abbâsî Dönemi'nde Hint Okyanusu ve Doğu Afrika sahillerinde kullanılan gemi inşa teknikleri, Akdeniz'deki geleneklerden farklılık göstermiştir. Akdeniz'de iskelet öncelikli gemi yapımı yaygınken, Hint Okyanusu'nda kabuk-öncelikli yapım teknikleri benimsenmiştir. Bu yöntemde, önce dış gövde inşa edilmekte, ardından iç destekler eklenerek geminin iskeleti tamamlanmaktadır. Doğu Afrika'daki gemi ustaları, bölgeye özgü ahşap türleri kullanarak gemi inşa etmişlerdir. Tik, maun ve mangrov gibi dayanıklı ağaçlar gemi gövdelerinin yapımında tercih edilmiştir. Su geçirmezlik sağlamak amacıyla reçine, deniz kabuğu ve mercan karışımları kullanılmıştır. Akdeniz'de çivili bağlantılar yaygınken, Hint Okyanusu'nda halatlarla bağlanan dikişli tekneler daha fazla tercih edilmiştir. Bölgesel farklılardan biri de yelken sistemleri olmuştur. Çift dümenli gemiler çoğunlukla Akdeniz'e özgüydü. Okyanuslarda seyreden gemiler ise genellikle tek güverteli ve tek direkliydi. Akdeniz'de kare yelkenler yaygın olarak kullanılmışken, Hint Okyanusu'nda Latin yelkeni tercih edilmiştir. Latin yelkenleri muson rüzgârlarına uyum sağlamak amacıyla tasarlanmış olup, rüzgâr değişimlerine daha kolay adapte olabilen bir yapı sunmuştur (Utku, 2013: 139-140,142; Mez, 2014: 572).

Abbâsî ve Doğu Afrika gemi yapım teknikleri arasındaki farklılıklar sadece yelken sistemleriyle sınırlı kalmamıştır. Abbâsî tersanelerinde iskelet öncelikli bir inşa yöntemi benimsenirken, Doğu Afrika tersanelerinde kabuk-öncelikli yöntem kullanılmış, bu teknikte gövde oluşturulduktan sonra iç destekler eklenerek gemi tamamlanmıştır. Bağlantı yöntemleri açısından da belirgin farklılıklar bulunmaktaydı. Abbâsî gemileri çivi ve ahşap kamalar kullanarak sabitlenirken, Doğu Afrika gemileri halatlarla bağlanan dikişli bağlantı sistemiyle üretilmiştir. Kullanılan malzemeler açısından da farklılıklar söz konusuydu. Abbâsî gemilerinde Basra Körfezi'nden gelen tik ağacı yaygın olarak kullanılmış, Doğu Afrika kıyılarında ise yerel sert ağaç türleri, özellikle mangrov tercih edilmiştir (Utku, 2017: 217-218; Kazvini, 2024: 187; Hourani, 1995: 89; Sheriff, 2010: 2).

Bu teknik farklar, bölgesel denizcilik koşulları ve ticaret yollarının farklı ihtiyaçlarına göre şekillenmiştir. Hint Okyanusu'nun değişken rüzgâr rejimleri, uzun mesafeli yolculuk gereksinimleri ve dalgalı suları kabuk-öncelikli gemi yapımını avantajlı kılmıştır. Kıyı ticaretine yönelik daha küçük ve manevra kabiliyeti yüksek tekneler Doğu Afrika kıyılarında tercih edilirken, Abbâsî denizciliğinde uzun menzilli ticaret için büyük yük gemileri geliştirilmiştir. Bu süreç, yerel geleneklerle ticaret yollarında faaliyet gösteren farklı denizcilik kültürlerinin etkileşimi sonucunda şekillenmiş bir yapı ortaya çıkarmıştır (Utku, 2017: 243).

3.7.2. Hint Okyanusunda (Basra Körfezi-Kızıldeniz-Doğu Afrika) Kullanılan Başlıca Gemi Çeşitleri ve Ekipmanları

Abbâsîler döneminde Müslüman denizcilik faaliyetleri önemli ölçüde gelişmiş, denizlerde seyreden Müslüman gemilerinin sayısı binlere ulaşarak ticaretin yaygınlaşmasına katkıda bulunmuştur. Ticaret gemilerinde kullanılan geleneksel terminoloji, gemi operasyonlarının

düzenli ve etkili bir şekilde yürütülmesini sağlamak amacıyla oluşturulmuş zengin bir söz dağarcığını yansıtmaktadır. Bu terminoloji içerisinde "Nahda" gemi sahibini ifade ederken, "Rubban" geminin seyrinden sorumlu olan kaptanı tanımlamaktadır. "Serhenk" veya "hadî" ise geminin emniyetli bir şekilde demirlemesini sağlayan ve iskele kılavuzluğu yapan kişiyi belirtirken, "Dibban" geminin güvenliğini sağlayan bekçi anlamına gelmektedir. Bu terimler, denizcilik sektöründe uzun yıllar boyunca kullanılmıştır (Eş-Şami, 2001: 109,118; Mez, 2014: 552, 571; Bostan, 1996: 11).

Portolan adı verilen deniz haritaları, gemilerin sığınabilecekleri limanları, kıyı şeritlerini, adaları, ikmal noktalarını ve stratejik durak yerlerini detaylı bir şekilde göstererek denizcilik faaliyetleri için vazgeçilmez bir rehber niteliğindeydi. Navigasyon faaliyetlerin de parmak ve düğüm ölçümleri yer tespitinde kullanılan bir başka yöntemdi (Ahmad, 1997: 210; Mazaheri, 1972: 355). Henüz keşfedilmemiş bölgelerin konumunu belirlemede kullanılan usturlap ise, o dönemde denizcilerin en önemli seyir araçlarından biri olarak öne çıkmaktaydı (Nallino, 1986: 67-68). Abbâsî döneminde Müslümanlar, mevcut denizcilik aletlerini geliştirmenin yanı sıra, yeni ve yenilikçi aletler icat ederek denizcilik alanındaki bilgi birikimini önemli ölçüde artırmışlardır. Usturlap, pusula ve harita gibi teknik donanımların yanı sıra, denizcilik defterlerinden de yoğun bir şekilde faydalanmışlardır. "Rah-Nâme" olarak bilinen bu denizcilik defterleri, Farsça "Rah" (yol) ve "Name" (kitap) kelimelerinin birleşimiyle oluşmuş olup, burç cetvellerinden rüzgâr bilgilerine, sahil detaylarından derinlik ölçümlerine kadar geniş bir yelpazede detaylı bilgiler içermektedir. Bu kapsamlı bilgi birikimi, dönemin denizcileri için hayati bir öneme sahipti ve deniz seyrüseferinde güvenli ve başarılı bir şekilde ilerlemelerine önemli katkılar sağlamıştı (Yıldırım, 2022: 558-559; Hourani, 1995: 279).

X. yüzyılın başlarında yolcu ve yük taşımacılığında kullanılan teknelerin sayısının 30.000'e ulaştığı görülmektedir. Bu yoğun ticari faaliyetten kaynaklanan günlük 90.000 dirhem civarındaki gelir kayıkçılar teşkilatınca vergilendirilmekteydi. Kamu hizmetine tahsis edilen bu tekneler, günümüzdeki yuvarlak "cuffe"lerden farklı bir yapıya sahipti ve "Sumeyriyyât" (Sümer tekneleri) olarak adlandırılmaktaydı. Bunun yanı sıra, yüksek sosyetenin kullandığı "Tayyârat" tipi ticaret gemileri de mevcuttu. Kaynaklar, MS 800 yılında Halife Emin'in eğlence amaçlı arslan, fil, kartal, at, yunus balığı ve yılan figürlerinde altı adet "Hârrakat" (gondol) yaptırdığını belirtmektedir (Mez, 2014: 551; Özdal, 2013: 204).

Hint Okyanusu'nda Doğu Afrika ve bağlantılı deniz yollarında coğrafi koşullara ve ticari gereksinimlere göre çeşitli gemi türleri kullanılmıştır. Dhow, bağle ve sanbuk gibi yerel gemiler, kıyı ticaretinde ve uzun mesafeli denizcilikte önemli roller oynamıştır. Dhow'lar hafif ve esnek yapıları geniş gövdeleriyle ticari taşımacılığa elverişliken, bağleler büyük yük kapasiteleriyle Basra Körfezi ve Doğu Afrika arasındaki ticarete tercih edilmiştir. Sanbuk'lar ise yüksek manevra kabiliyetleri sayesinde keşif ve deniz güvenliği görevlerinde kullanılmıştır. Bu gemilerin etkin kullanımı Latin yelkenleri, sağlam ip ve halat sistemleri, balast taşları ve su tahliye sistemleri gibi donanımlarla desteklenmiştir. Özellikle Latin yelkeni, muson rüzgârlarına uyum sağlayarak gemilerin farklı rüzgâr koşullarında verimli bir şekilde seyretmelerine olanak tanımıştır (Güler, 2006: 59-70; Balkozak, 2007: 37). Latin yelkeninin avantajları kadar dezavantajları da vardı. Bu dezavantajlar arasında, geniş yelken alanının getirdiği manevra zorlukları ve özellikle pupadan esen rüzgârlarda gemiyi döndürme kabiliyetindeki kısıtlamalar yer almaktaydı. Ana yelkene entegre edilmiş olan bu yelken türü, şiddetli rüzgârlarda mürettebat için hem ağırlık hem de kullanım açısından ciddi zorluklar teşkil ediyordu, bu da geminin genel

performansını olumsuz etkileyebiliyordu (Chaudhuri, 2022: 156). Dörtgen yelkenli gemilerin, yelkensiz gemilere nazaran sunduğu denge ve istikrar denizcilikte önemli bir avantaj teşkil etmiştir. Ancak bu yelken tipinin sadece belirli rüzgâr yönlerinde etkin olması gemicileri stratejik çözümler üretmeye sevk etmiştir. Özellikle Doğu Afrika ve Kızıldeniz'den Basra Körfezi'ne yapılan ticari seferler mevsimsel rüzgârların yönü ve zamanlamasına göre planlanmıştır. Hint Okyanusu'ndaki muson rüzgârlarının değişkenliği, gemilerin karmaşık ve dikkatli bir rota izlemesini gerektirmiştir. Bu bağlamda, gemiler belirli aylarda farklı rüzgârları kullanarak Güney Çin Denizi'ne ulaşmakta, ardından aynı özenle planlanmış bir zamanlamayla Basra Körfezi'ne geri dönerek mevsimsel rüzgârların ticaret üzerindeki belirleyici etkisini açıkça ortaya koymaktadır (Hourani, 1995: 73-75).

Hint Okyanusu'nda seyreden gemilerin incelenmesi, esas itibarıyla Arap-Hint, Malay ve Çin olmak üzere üç ana gemi türünün ayırt edilmesini mümkün kılmaktadır. Arap-Hint geleneği, benzer yapısal özelliklere sahip ve genellikle Latin yelkenleriyle donatılmış gemilerle karakterize edilirken, Endonezya-Malay takımadalarının zorlu akıntılarına dayanıklılık gösterecek şekilde inşa edilen "prahu" ve "sapman" gibi yerel tekneler, bölgenin zengin denizcilik mirasının somut örneklerini teşkil etmektedir. Çin denizcilik pratiği ise, kendine özgü bambu yelkenli sistemine sahip cönkler (Çink) aracılığıyla temsil edilmektedir. Bu üç farklı geleneğin etkileşimiyle ortaya çıkan gemi çeşitliliği dikkat çekici olup, bu çeşitliliğin temelinde yatan üç ana faktör denizcilik uygulamalarına dair önemli ipuçları sunmaktadır. Öncelikle, gemi gövdesinin su altındaki kısmının şekli, seyredilecek suların özellikleri, kıyıların derinliği ve tabiatı ile liman ve demirleme alanlarının sıklığına göre özel olarak tasarlanmıştır. Örneğin, Endonezya ve Kızıldeniz gibi yoğun mercan resiflerine sahip bölgelerde geleneksel dümen mekanizması yerine "pupa dümen" adı verilen düzenekler tercih edilmekte, bu sayede geminin manevra kabiliyeti artırılmakta ve olası engellerin etrafından daha keskin açılarla geçişler sağlanarak acil durumlarda daha hızlı tepki verme imkânı yaratılmaktadır. Gemi büyüklüğünü etkileyen bir diğer önemli faktör ise taşınacak yük miktarının maliyet, risk ve verimlilik açısından değerlendirilmesidir. Dört kulaçtan fazla su çeken büyük gemiler genellikle derin su gemileri olarak sınıflandırılmakta ve iskelelere yanaşma zorlukları nedeniyle açıkta demirlemekte veya mavna gibi yardımcı teknelerle limana çekilmektedir. Bu durum, yükleme ve boşaltma işlemlerini daha karmaşık ve maliyetli hale getirmekte, ayrıca artan yük miktarı geminin manevra kabiliyetini azaltarak yolculuk süresini uzatmakta, gemiyi fırtına ve korsan tehlikelerine karşı daha savunmasız bırakmaktadır (Yıldırım, 2022: 542-543; Yingsheng, 2021: 61).

Hint Okyanusu'nda kullanılan gemi türleri, Akdeniz'deki gemicilik geleneklerinden belirgin şekilde farklıdır. Özellikle Arap-Hint denizcilik geleneği, Malay ve Çin gemicilik teknikleri ile kıyaslandığında Latin yelkeni kullanımına ve hafif gövdeli gemilere dayanır. Bu gemilerin en önemli özelliklerinden biri çivisiz inşa edilmeleri ve parçalarının iplerle birbirine bağlanmasıdır. Bu teknik, esnekliği artırarak geminin sert dalgalara karşı dayanıklılığını sağlamıştır (Utku, 2013: 136). Ayrıca, muson rüzgârlarını kullanarak sezonluk ticaret faaliyetleri için özel olarak tasarlanmıştır. Omurgasız ve çivisiz yapıları, Hint Okyanusu'nun zorlu akıntılarına karşı esneklik sağlayarak dalgalara daha dayanıklı olmalarına olanak tanımıştır (Mez, 2014: 572; Güler, 2006: 22-35). Abbâsî denizcileri, Sri Lanka ve Maldivler üzerinden Çin ve Güneydoğu Asya'ya ulaşan ticaret yollarında bu gemileri kullanmışlardır (Whitehouse, 1985: 345). Hint Okyanusu'ndaki gemiler sivri pruvallı olup, bu özellikleri sayesinde şiddetli rüzgârlar ve akıntılara karşı daha iyi manevra kabiliyeti sağlamaktaydı. Kızıldeniz ve Hint Okyanusu gibi

bölgelerde, kıyıya yanaşmayı zorlaştıran sığlıklar ve mercan kayalıkları nedeniyle dar gövdeli ve hafif tekneler tercih edilmiştir (Utku, 2013: 138).

Gemiler, ticari taşımacılığın yanı sıra turizm, ulaşım ve yolcu taşımacılığı gibi çeşitli amaçlarla da kullanılmıştır. Denizcilik, sadece mal alışverişi için değil, aynı zamanda insan hareketliliğini ve seyahat deneyimlerini de destekleyen çok yönlü bir faaliyet alanı olmuştur. Ortaçağ İslam dünyasında denizcilik hem ticari hem de askeri faaliyetler açısından büyük önem taşımaktaydı ve bu durum farklı amaçlara hizmet eden çeşitli gemi tiplerinin gelişimine yol açmıştır. El-Bağle, döneminin en büyük gemilerinden biri olarak öne çıkarken, el-Bûm ve Şev'i gibi gemiler temel olarak ticari nakliye görevlerini üstlenmekteydi. El-Cakir ise, bilhassa Çin ile Körfez arasındaki ticaret rotasında kullanılan, daha büyük ölçekli bir gemi türüydü. Güvenlik ve devriye amaçlarına hizmet eden el-Ecfan gemileri, denizlerde asayişin sağlanmasında rol oynamıştır. Et-Tirankî, hem yelken hem de kürek gücünü bir arada kullanan, bu sayede hem savaş hem de ticari taşımacılıkta esneklik sağlayan bir gemi türü olarak dikkat çekmektedir. Savaş gemileri arasında yer alan Gulâfe'nin yanı sıra, içi ziftle sıvanmış ve silahlandırılmış, düz tabanlı tekneler de askeri amaçlarla kullanılmıştır. Çink adı verilen gemi türü, Çin kökenli olup, Hint ve Çinli denizciler tarafından Körfez ticaretinde sıklıkla tercih edilmiştir. Bütün bunlara ek olarak, el-Teyyerat, el-Hadidat ve ez-Zebazib gibi sultanlara ait özel gemilerin yanı sıra, el-Semîrat, el-Kufâf, el-Celbe (İbn Batuta, 1993: 348), ed-Düveynic, ez-Zevrek, es-Sanbuk, el-Celebut, el-Cihazi, Maşuh, Bekâre ve Ancebe gibi çok sayıda küçük gemi türü de denizcilik faaliyetlerinde kendine yer bulmuştur (Eş-Şami, 2001: 110-111; Özdal, 2013: 204-205).

Hatiyye gemileri, stratejik öneme sahip Übülle liman şehrinde inşa edilerek Çin'e yolcu taşımacılığı yapmaktaydı. Buna ek olarak, Cülâb, Zûme ve Sanbuk tipi gemiler ise Zenc bölgesi, Kızıldeniz ve Hint Okyanusu hattında yolcu taşımacılığında aktif olarak kullanılmıştır. Bu gemilerin yapımında kullanılan ahşap ve halatlar Hindistan ve Yemen gibi coğrafyalardan tedarik edilirken, yelkenlerinin üretiminde ise sedir ağacının yapraklarından faydalanılmıştır (Bakır, 2001: 143). Yolcu taşımacılığında kullanılan Buzi gemisi ve hac yolcularını taşıyan Zavrak bir nakliye gemisi özelliği göstermekteydi (Mazaheri, 1972: 353, 358; Bostan 1996: 10). Ortaçağ'da Çin'in Zeytun ve Kanton şehirlerinde üretilen Cenûk, Zev ve Kekem adlı gemiler, hacimlerine göre sınıflandırılıyordu. En büyükleri olan Cenûk gemilerinde 3 ila 12 arasında hayzeran yelkeni bulunurken, bu dört katlı gemiler evleri, özel alanları ve tüccar odalarını barındırarak adeta yüzen şehirler gibiydi. Yaklaşık 1000 kişilik kapasitesiyle çalışanların aileleriyle birlikte yaşadığı bu gemilerde, tahtadan havuzlarda sebze ve zencefil yetiştiriliyordu. Ukeyrî ise Ğurab gemisine benzeyen, ancak daha geniş bir yapıya sahip olup, 60 kadar kürekçiye ev sahipliği yapıyordu ve savaş zamanında kürekçileri korumak amacıyla üzeri örtülüydü. Hudûc, İslamiyet öncesi dönemlerden beri varlığını sürdüren ve özellikle Kızıldeniz'de özgün bir kullanım alanına sahip olan bir gemi türüydü. Birke ise, Hint Okyanusu'nda faaliyet gösteren Arap korsanlarına ait gemileri tanımlamak için kullanılan bir terimdi. Bu gemiler, dönemin denizcilik teknolojisinin ve ticari faaliyetlerinin önemli birer örneğini teşkil etmektedir (Yıldırım, 2022: 546-549).

Bur'ani, özellikle meyve ve bal gibi gıda maddelerini taşımakla görevli bir gemiyken, Cebeliyye, adını Suriye'deki Cebele şehrinden alarak keşif ve casusluk faaliyetlerinde kullanılmıştır. Karevaniyye, abari, haşebe ve birce nakliye, hac veya ticaret amaçlı seyahatlerin toplu halde yapıldığı gemi tiplerini ifade ederken, Şenküliyye korsanlık faaliyetlerinde kullanılan bir gemi türünü belirtmektedir. İslam dünyasında nakliye ve savaş amaçlı çeşitli gemi tipleri kullanılmıştır. Mismariyye ve Talia, hızlı nakliye gemisi türleriydi. Nehirlerde kullanılan daha

küçük nakliye gemileri ise miber, rakkiyye, tayyar ve vasitiyye gibi adlarla anılıyordu. İslam'ın ilk dönemlerinde Müslüman gemilerinin, Akdeniz'deki Bizans gemilerine benzer olduğu düşünülmektedir. Suriyeli ve Mısırlı ustaların Fenike geleneklerini sürdürmesiyle güçlü bir donanma inşa edilmiştir. Gemilerin su altı kısımlarının balina şeklinde yapılması dikkat çekicidir. Nil deltasında sahil güvenliğini sağlayan dramonaria gemileri, İstanbul'un ikinci kuşatmasında da yer almıştır. Akatia, donanmaya asker, at ve mühimmat taşıyan yardımcı gemiydi. Şelendi büyük güverteli savaş gemisi, şini ise kadirga tipi gemiler için yaygın bir isimdi ve bazı şinilerin 1000 asker taşıdığı bilinmektedir. Gurab, hem yelken hem de kürekle hareket eden bir kadirga türüydü. Harraka, düşman gemilerini yakmak için kullanılan, tutuşturucu maddeler ve mancınıklarla donatılmış bir savaş gemisiydi. Tarride, özellikle at taşımacılığında kullanılan ve yaklaşık kırk at kapasitesine sahip bir nakliye gemisiydi. Sükıyye ise, adından da anlaşılacağı üzere, doğrudan kıyı sakinlerine mal satan bir ticaret gemisi olarak tanımlanmaktadır (Bostan, 1996: 10).

Mtepe, Doğu Afrika sahil şeridinde ticaret ve ulaşım için kullanılan geleneksel bir gemi türüdür. Dikişli gemi yapım tekniğine dayalı olan bu gemi, çivisiz olarak inşa edilmiştir ve Hindistan, Basra Körfezi ve Afrika kıyıları arasındaki ticari faaliyetlerde önemli bir rol oynamıştır. Sevahili şehirlerinin ticari merkezi haline gelmesiyle, Mtepe'nin kullanımı daha da yaygınlaşmıştır. Bajuni halkı tarafından Lamu Takımadaları'nda inşa edilen bu gemiler, kıyı ticaretinden kaçakçılığa ve askeri operasyonlara kadar geniş bir kullanım alanına sahip olmuştur. Mtepe, Sevahili şehirleri arasındaki ekonomik ilişkilerin gelişmesine katkı sağlamış ve özellikle mal taşımacılığında aktif olarak kullanılmıştır. Ada ve anakaralar arasında hem yolcu hem de yük taşımacılığı için tercih edilen bu gemiler, Sevahili şehirlerinin kuşatma altında kaldığı dönemlerde tahliye amacıyla kullanılmış ve askeri-stratejik işlevler üstlenmiştir. Sığ sularda ve haliçlerde rahatlıkla hareket edebilme kabiliyeti sayesinde keşif amaçlı yolculuklarda da değerlendirilmiş, bu yönüyle bölgenin denizcilik faaliyetlerine önemli katkılar sağlamıştır (Sentance, 1981: 2-4). Doğu Afrika kıyılarında kullanılan Mtepe, bölgesel ticarete ve deniz taşımacılığında önemli bir rol oynamıştır. Dikişli gövde yapısına sahip bu gemi, Batı Hint Okyanusu'nda uzun yıllar kullanılmaya devam etmiştir.

Mtepe, çift taraflı kık yapısı sayesinde hem ileri hem de geri yönde hareket kabiliyeti sağlayarak manevra yeteneğini artırmıştır. Kare yelken sistemine sahip olup, rüzgâr yönüne göre ayarlanabilen büyük yelkenleri ile uzun mesafeli yolculuklarda etkili bir performans sergilemiştir. Kıyıya yanaşma avantajı sunan tasarımı sığ sularda, bataklık alanlarda ve haliçlerde rahatlıkla hareket edebilmesini mümkün kılmıştır. Zanzibar, Lamu ve Pemba Adaları ile Basra Körfezi arasındaki ticaret yollarında yaygın olarak kullanılan Mtepe, özellikle mangrov ticareti ve köle taşımacılığı gibi stratejik ekonomik faaliyetlerde önemli bir rol oynamıştır (Gilbert, 1998: 44-46).

4. SONUÇ

Erken Abbâsî dönemi (VIII-X. yüzyıl), Doğu Afrika ticaretinde köklü değişimlerin yaşandığı, ekonomik ilişkilerin derinlemesine yeniden şekillendiği bir dönem olmuştur. Bu dönemde ticari faaliyetler üzerine yapılan ayrıntılı incelemeler, Abbâsî Devleti ile Hint Okyanusu ülkeleri arasında, İslamiyet'ten önce bile mevcut olan dış ilişkilerin varlığını ortaya koymaktadır. Abbâsîlerin iktidarıyla birlikte, bu ilişkiler önemli bir ivme kazanmış, özellikle Arap Körfezi ve Kızıldeniz üzerinde yer alan ticaret yollarının kontrolü, Abbâsî Devleti'nin yükselişindeki kritik unsurlardan biri haline gelmiştir. Bu süreçte, devlete ait olan güvenlik ve istikrar ortamı ticari faaliyetlerin artmasına zemin hazırlamış, tüccarlara Hint Okyanusu ülkeleriyle alışveriş yapma ve seyahat etme özgürlüğü tanınmıştır. Abbâsî Halifeleri, bu ticari etkinliklerin güvence altına alınması ve korunması konusunda kararlı adımlar atarak, ticaretin çerçevesini sağlamlaştırmışlardır. Özellikle kara ve deniz yolları, Abbâsî Devleti'nin dış dünya ile kurduğu bağlantıların kolaylaştırıcısı olmuş ve bu durum, Afrika, Kızıldeniz, Basra ticaret pazarları ile Uzak Doğu'daki ticaret pazarları arasında sağlam ekonomik ilişkilerin tesis edilmesini mümkün kılmıştır. Bu dönemde ticaretin canlanması, sadece ekonomik refahı değil, aynı zamanda kültürel etkileşimleri, ekonomik dengesizlikleri ve köle ticareti gibi karmaşık sosyal meseleleri de beraberinde getirmiştir. Dolayısıyla erken Abbâsî dönemi, Doğu Afrika ticaretinin dönüşümünü simgeleyen çok yönlü bir tarihi kesit olarak medeniyetler arası ilişkilerin gelişiminde önemli bir rol oynamıştır.

Bu süreç, bölgenin sosyo-ekonomik yapısını derinlemesine etkileyip, tarihsel gelişiminde kalıcı izler bırakmıştır. Bu dönem, özellikle kıtanın doğu kıyısındaki liman şehirlerinin gelişimi ve bu şehirlerin uluslararası ticaret yollarındaki rolleri açısından dikkate değerdir. Doğu Afrika liman şehirleri hem kıtanın iç bölgeleriyle hem de Hint Okyanusu'ndaki diğer bölgelerle yoğun ticari ilişkiler kurmuşlardır. İslam'ın yayılımı, yalnızca inanç sistemlerini değil, aynı zamanda ticaret yollarını ve ekonomik merkezleri de kapsamlı bir şekilde dönüştürmüştür. Bu dönemde, Doğu Afrika'nın özellikle Hint Okyanusu kıyıları boyunca öne çıkan ticaret merkezleri, Abbâsî Halifeliği ile doğrudan bağlantılar kurarak, bölgenin ekonomik yapısında belirgin bir değişime yol açmıştır.

Makdişu, Kilve, Zanzibar, Mombasa, Berbera ve Süfale gibi liman şehirleri, bu ticaret ağının önemli düğüm noktaları haline gelmiş ve batıya giden ticaret yollarının ana merkezleri olmuştur. Bu limanlar, Hint Okyanusu üzerindeki ticaret yollarının kesişim noktasında yer almaları nedeniyle baharat, altın, fildişi ve köle gibi değerli ürünlerin yoğun bir şekilde ticaretinin yapıldığı yerler olmuştur. Erken Abbâsî döneminde Doğu Afrika liman şehirlerinde köle ticareti ekonomik ve sosyal dinamiklerin belirleyici bir unsuru haline gelmiştir. Bu dönemde, köleler hem yerel iş gücü hem de uluslararası ticaret için önemli bir malzeme olarak görülmüştür. Sudan, Zengibar ve Kilve gibi şehirler köle ticaretinin merkezleri haline gelirken, yerel halkın yanı sıra, Arap ve diğer tüccarlar tarafından da yoğun bir şekilde kullanılmışlardır. Köleler genellikle yalnızca tarım için değil, aynı zamanda inşaat, madencilik ve kırsal alanlardaki çeşitli işlerde de

çalıştırılmışlardır. Bu durum, yerel ekonomileri derinden etkileyerek, toplum yapısında ciddi değişikliklere yol açmıştır. Köle ticareti aynı zamanda, kıtanın iç bölgeleri ile kıyı arasındaki ilişkileri şekillendirmiş ve köle kaçakçılığı gibi yeni suçların ortaya çıkmasına neden olmuştur. Köle ticaretinin azımsanamayacak kadar büyük bir pazar oluşturması, aynı zamanda çok sayıda insanın insani değerlerden yoksun bir şekilde sömürüldüğü anlamına gelmektedir. Bu süreç, sosyal adalet, insan hakları ve etik konularında tartışmalara yol açarak, bugünkü perspektiften de tartışılmaya devam etmektedir.

İslam kültürünün ticaret yolları ile birlikte yayılması, Doğu Afrika'nın sosyal ve kültürel yapısında da derin izler bırakmış; bu durum, bölgedeki toplumsal ilişkilerin yeniden şekillenmesine ve kültürel etkileşimlerin artmasına zemin hazırlamıştır. İdari, ekonomik ve kültürel özelliklerinin zenginleşmesiyle, Doğu Afrika, erken Abbâsî döneminde hem yerel hem de uluslararası ticarete önemli bir oyuncu haline gelmiş, İslam dünyası ile olan etkileşimi, bu dönemin ayırt edici özelliklerinden biri olarak öne çıkmıştır. Dolayısıyla, Doğu Afrika'nın bu dönemdeki ticaret yapıları, sadece ekonomik bir ağı temsil etmekle kalmayıp, aynı zamanda sosyal ilişkilerin sürdüğü, kültürel alışverişlerin yoğunlaştığı bir ortam sağlamıştır.

Abbâsîler, Bağdat'ı başkent yaparak ticari faaliyetlere büyük önem vermiş ve bölgeyi önemli bir ticaret merkezi haline getirmişlerdir. Özellikle Basra, Kızıldeniz ve Afrika arasındaki deniz yolu bağlantıları, Abbâsîlerin Hint Okyanusu'na kadar ticaretlerini genişletmelerine olanak sağlamıştır. İnşa ettikleri ticarî yollar sayesinde Abbâsîler, Basra, Kızıldeniz ve Doğu Afrika gibi güzergâhların iktisadi güç sağlama önemini derinlemesine kavrayarak, bu süreçte hem kendilerine hem de tüm dünya ticaretine önemli katkılarda bulunmuşlardır. Doğu Afrika, stratejik konumu ile Hint Okyanusu içerisinde ticari açıdan önemli bir görev üstlenmektedir. Bu deniz yolunun sağladığı bağlantılar, çevresindeki topraklarda siyasî ve coğrafi bir birliktelik oluşturmuş, bu da sayısız ticari fırsatların önünü açmanın yanı sıra, bölgede huzur ve istikrar ortamının gelişmesine de katkıda bulunmuştur. Ticareti teşvik eden Abbâsîler, Doğu Afrika'dan, Kızıldeniz, Basra, Hindistan, Çin'e kadar uzanan geniş bir ticaret ağı oluşturma şansı elde etmişlerdir. Tüccarlar, deniz yolları üzerinde hakimiyet kurmuş ve bölgedeki birçok ürünü ihraç edip çoğu ürünü de ithal ederek Basra, Kızıldeniz ve Afrika coğrafyasına getirmeyi başarmışlardır.

İnsan, varoluşunu zaman ve mekân ilişkisi içerisinde inşa etmekte, tarih ilmi ise bu dinamik çerçevede insanın, onun oluşturduğu kurum ve faaliyetlerin izlerini sürmeye çalışmaktadır. Mekân, sosyolojik ve tarihî incelemelerde genellikle bir sınır çizgisi olarak ele alınmakta, insan ve coğrafya arasındaki etkileşim ise sıklıkla göz ardı edilmektedir. Ancak bu tez, belirli fizikî bir coğrafyayı mercek altına alarak, insanın bu mekânla olan etkileşimini tarihî bağlamda irdelemeyi amaçlamaktadır. Çalışma, sadece bir coğrafya araştırması olmanın ötesinde, dünya üzerindeki en önemli medeniyet havzalarından birine odaklanarak, zaman ve mekân sınırlarını zorlamayı gerektiren bir derinlik arayışındadır. Spesifik olarak Doğu Afrika'yı ele alarak, bu bölgenin sadece fizikî coğrafyası ile değil,

aynı zamanda bu denizde yaşayan toplumların sosyal, iktisadi ve askeri tarihleri ile etkileşimini incelemektedir. Doğu Afrika, nesnel bir deniz olmaktan öte, bölgedeki toplumlar arasında bir etkileşim ve kültürel paylaşım alanı olarak değerlendirilmekte ve denizin kıyılarında yer alan yerleşimlerin, deniz ticaretinin ve denizcilikle ilgili faaliyetlerin sosyal yapılar üzerindeki etkisi ayrıntılı bir şekilde ortaya konulmaktadır. Bunun yanında, çalışmanın çok çeşitli disiplinlerden yararlanmak zorunda kalması, insan ile coğrafya arasındaki karmaşık ilişkinin inceliklerini daha iyi anlamak adına kritik bir öneme sahiptir. İktisat tarihi, coğrafya ve şehir tarihçiliği gibi alanlarda öne çıkan kaynaklar, bu etkileşimi daha derinlemesine yorumlamak için kullanılmıştır. Ayrıca, Doğu Afrika gibi tarih boyunca çeşitli medeniyetlere ev sahipliği yapmış bu stratejik noktanın ticaret yolları üzerindeki rolü göz önüne alındığında toplumlar arasındaki ilişkilerin nasıl şekillendiği ve değiştiği konusunda daha kapsamlı bir bakış açısı sunmaktadır. Genel olarak bu çalışma, geçmişten günümüze Doğu Afrika'nın taşıdığı tarihî önemi ve insan faaliyetleri üzerindeki etkisini anlamak adına önemli bir çaba göstermektedir.

Ticaretin bu coğrafyaya kazandırdığı hareketlilik, çöl ve dağlarla çevrili, nüfus yoğunluğunun son derece düşük olduğu bir bölge için oldukça dikkate değer bir gelişmedir. Bu ticari etkinliklerin bir sonucu olarak, verimsiz tanımlanan bu alan, zamanla ekonomik cazibesini arttırmış ve dış ticaretin önemli merkezlerinden biri haline gelmiştir. Doğu Afrika'nın coğrafyası, tarih boyunca bölgede deniz ticaretini kontrol altına almak isteyen siyasi otoritelerin ilgi odağı olmuştur. Zira bu denizin kontrolü, aynı zamanda bölgedeki ticari yollar ve bu yollardaki kârlı taşımacılık imkanlarının güvence altına alınması anlamına gelmektedir. Doğu Afrika'nın coğrafi zorlukları, mevsimsel şartları ve korsan faaliyetleri denizcilerin seferlerini oldukça güçleştiren faktörler arasında yer almaktadır. Bu koşulların oluşturduğu mücadeleler birleşerek, denizcilik faaliyetlerinin kısıtlanmasına yol açmıştır. Kıyı bölgesinde güvenli liman ve koyların yetersizliği, bu bölgedeki yerleşimlerin gelişimini de olumsuz yönde etkilemiştir. Dolayısıyla, tarih boyunca çeşitli denizcilik faaliyetlerine ev sahipliği yapan Doğu Afrika'nın, bu gibi olumsuz şartlarına rağmen Doğu-Batı ticaretinin önemli bir merkezi olabilmesi, birçok yönden merak konusudur; bu durum, insanlığın bilinçli çabalarıyla birlikte doğanın sunduğu zorluklara karşı koyma iradesinin sembolik bir yansımasıdır.

Erken Abbâsî döneminde Doğu Afrika liman şehirlerinin, gemicilik, korsanlık ve köle ticareti üzerindeki etkileri çok boyutludur. Liman şehirleri, ticaretin merkezleri olarak zenginleşirken, aynı zamanda korsanlık ve köle ticaretinin karanlık gerçekleriyle yüzleşmek zorunda kalmışlardır. Gemiciliğin gelişimi, kıyı topluluklarının ekonomik yapısını güçlendirirken, korsanlık faaliyetleri ve köle ticareti ise bu dinamiklerin olumsuz yanlarını gündeme getirmiştir. Tarihi süreçler, sadece geçmişi değil, aynı zamanda bugünün toplumlarını ve uluslararası ilişkilerini de şekillendiren dinamiklerdir. Doğu Afrika'nın liman şehirleri üzerindeki bu karmaşık etkileşimler, tarihsel adaletin sağlanması ve insanlık onurunun yeniden tesis edilmesi için hala önemli dersler

barındırmaktadır. Bu çerçevede, Doğu Afrika'nın sahip olduğu menfi şartların bölgedeki insan hayatı üzerindeki etkileri derinlemesine incelenmiş; bu olumsuz koşulların, genel olarak bölge nüfusunun refah içinde gelişmesini neredeyse imkânsız kıldığını akla getirmenin yanı sıra, bazı durumlarda bölge insanı için avantajlı sonuçlar doğurduğu tespit edilmiştir.

Erken Abbâsî döneminde, Doğu Afrika sahilleri korsanlık faaliyetlerine maruz kalmıştır. Bu durum, bölgedeki gemiciliğin ve ticaretin gelişmesine tehdit oluşturmuş, deniz yollarında güvenlik sorunlarını beraberinde getirmiştir. Yerel kabileler, yetersiz güvenlik önlemleri nedeniyle sıklıkla korsan saldırılarına hedef olmuşlardır. Korsanlık, sadece ekonomik bir tehdit değil, aynı zamanda siyasi bir sorun haline gelmiştir. Farklı güçlerin deniz kontrolü ve ticaret yolları üzerindeki hâkimiyet mücadelesi, korsan faaliyetlerini artırmış ve bölgedeki siyasi istikrarsızlığın nedenlerinden biri olmuştur. Bununla birlikte, korsanlık yerel halk için bazen bir yaşam kaynağı haline gelirken, tüccarları büyük kayıplara uğratmakta ve ticaret yollarının güvenliğini tehdit etmektedir. Bu korsanlık faaliyetleri, yerel yönetimlerin askeri güçler oluşturarak deniz güvenliğini sağlama çabalarını zorunlu kılmıştır. Ancak bu önlemler her zaman etkili olmamış ve korsanlık, Doğu Afrika'nın ticaretinde sürekli bir risk faktörü olmuştur. Örneğin, Doğu Afrika bölgesine gelen ticari gemilerin çoğu, yüklerini Aden limanında bırakmayı tercih etmekte ve korsan faaliyetlerinin ve çeşitli zorlukların olduğu bölgelere gitmekten kaçınmaktadırlar. Bu tercih, hem Doğu Afrika'nın sunduğu tehlikelerden korunma arzusunu hem de Doğu Afrika'ya girmeleri durumunda yaşanabilecek gecikmelerin, geri dönüş için kritik öneme sahip muson rüzgârlarını kaçırmaları riskini beraberinde getiriyor olması nedeniyle şekillenmiştir. Sonuç olarak, bu durum, bölge insanını Doğu ile Batı arasında geçiş yapan bir transit ticaret ağına dâhil etmiş ve bu süreç, Doğu Afrika'nın zorlu iklim koşullarının ortaya çıkardığı lojistik destek ihtiyacının, bölge için önemli bir ekonomik gelir kapısı olmasını sağlamıştır. Ayrıca, Doğu Afrika'nın kendine özgü şartlarının, bölge denizciliği ve gemiciliği üzerinde de belirleyici bir rolü olduğu gözlemlenmiştir.

Abbâsî dönemi, denizcilik alanında önemli yenilikler ve gelişmeler yaşanmıştır. Bu dönemin en belirgin özelliklerinden biri, gemilerin ve yelkenlerinin tasarımında üçgen yelken şeklinin kullanılmasıdır. Üçgen yelken, seferler sırasında hızlı ve etkili bir şekilde hareket etmeyi sağlarken, maddi medeniyete de katkıda bulunmuştur. Bu sayede, büyük kaşiflerin okyanus seferleri gerçekleştirmesi mümkün hale gelmiştir. Abbâsî Devleti'nin Hindistan ve Doğu Afrika ile olan ticaret yollarını genişletmesi, yeni liman ve ticaret merkezlerinin kurulmasına zemin hazırlamıştır. Bu limanların sayısının artması ve okyanus kıyıları boyunca yayılması, dönemin ticaret hacminin ve ekonomik ilişkilerin yoğunluğunu gözler önüne sermektedir. Böylelikle, Abbâsî dönemi, deniz yolculuğunun ve ticaretinin gelişimine önemli katkılarda bulunarak, tarihsel bir dönüm noktası oluşturmuştur. Gemicilik ve yapım teknikleri de yerel halkın ekonomik yapısını dönüştürmüş ve bölgesel güç dengelerini değiştirmiştir. Arap tüccarları, yerel halkla iş

birliği yaparak gemi inşasında yenilikler geliştirmiş, yük taşımacılığında yeni yöntemler kullanmışlardır. Bu dönemde, deniz ticareti yalnızca ekonomik değil, aynı zamanda kültürel etkileşimlerin de temelini oluşturmuştur. İslam kültürü, Doğu Afrika’da, özellikle ticaret yolu üzerinden yayılarak, yerel geleneklerle harmanlanmıştır. Doğu Afrika’daki denizcilik ve gemi yapım tekniklerinin, diğer denizcilik ve gemicilik geleneklerinden ayrı değerlendirilemeyeceği anlaşılmıştır. Zira, Doğu Afrika’da bulunan sahil medeniyetleri, kendi gelenek ve tekniklerini bölgeye taşıırken, bölge insanı da diğer medeniyetlerle kurduğu etkileşimler neticesinde bu gelenekleri Doğu Afrika’ya dâhil etme fırsatı bulmuştur. Bu bağlamda, Doğu Afrika gemilerinin özellikle de Hint Okyanusu’ndan aldıkları etkiler açık bir şekilde görülmüştür.

Doğu Afrika ve çevresinin iklimsel ve coğrafi özellikleri, taşımacılık alanında ciddi zorluklar ortaya çıkarmakta ve bölgenin stratejik önemini derinlemesine etkilemektedir. Bu etkiler, Afrika havzasında ticarî faaliyetlerin zayıf ve yerel düzlemde kalmasıyla birleştiğinde, var olan potansiyelin oldukça sınırlı olduğunu göstermektedir. Bununla birlikte, bu olumsuz koşullara rağmen hem bölgenin yerel güçleri hem de dönemin hâkim güçleri arasında Doğu Afrika ve çevresi üzerinde hâkimiyet kurma mücadelesinin varlığı, tarihsel bir gerçeklik olarak karşımıza çıkmaktadır. Geleneği ve benzersiz coğrafi konumu, yalnızca bölgeye ait iktisadi kaynakların yoğun talep görmesi ile değil, aynı zamanda İslâm’ın yayıldığı coğrafya olması hasebiyle, Doğu Afrika havzasının dünya tarihine önemli katkılarda bulunduğu kabul edilmektedir. Yine de kaynaklardan elde edilen veriler, Doğu Afrika’da transit ticaretin, stratejik konumu sayesinde, belirgin ölçüde geliştiğini ortaya koymaktadır. Bu transit ticaret ağı, Doğu Afrika kıyısında yer alan liman, kasaba ve şehirlerin varlığını ve önemini artırmakta, dolayısıyla bu şehirlerin büyük bir kısmı, bu ticaretin lojistik destekçisi olarak şekillenmiştir. Ticari daralmaların yaşandığı dönemlerde, Doğu Afrika limanlarında nüfus gerilemesinin yaşanması, bu bölgenin ticari faaliyetlerinin açığa çıkardığı iktisadi bağımlılığı bir kez daha gözler önüne sermektedir. Doğu Afrika havzasında, transit ticarete dâhil olan bazı bölgelerin, kendi ürettikleri artı değerle büyük çaplı mübadele pazarları oluşturması, bölgenin ticari potansiyelinin varlığına dair önemli bir kanıt niteliğindedir. Doğu Afrika havalisinde ticaretin belirgin bir kurumsal organizasyon gerektiren düzeyde gelişmesi, bölge halkının ticaret amacıyla uzun mesafeler kat ederek çeşitli kurumlar kurduğu ve bölgeler arası diplomasinin temel taşıyıcısı olarak işlev gördüğu şekliyle tespit edilmiştir.

Abbâsîlerin Doğu-Batı ticaretini, karayolları ve Basra Körfezi’nden geçen deniz güzergâhına yönlendirme politikaları, Kızıldeniz ve Doğu Afrika ticaretine önemli ölçüde sekte vurmuştur. Doğu Afrika’nın transit ticarete lojistik destek vermek üzere kurulmuş çeşitli büyüklüklerdeki liman, kasaba ve şehirlerinin de tabii olarak bu süreçten etkilenmiş olduğu görülmüştür. Ticaretin arttığı dönemlerde, nüfusu dışarıdan gelen tacirin de desteğiyle büyük ölçüde artan bu yerleşim merkezlerinin, genellikle bu nüfusu yerel kaynaklarla ayakta tutacak zirai üretim imkânlarına sahip olmadıkları bilinmektedir. Haliyle, ticaretin yön değiştirdiği veya genel olarak azaldığı dönemlerde, buralarda ciddi

bir nüfus daralması yaşanmıştır. Dolayısıyla, bu karmaşık dinamiklerin ve etkileşimlerin anlaşılması, Doğu Afrika'daki ekonomik ve sosyal dönüşümlerin daha iyi değerlendirilmesi açısından son derece kritik bir önem arz etmektedir.



KAYNAKLAR

- Affâne, H. (2020). *Müslümanın Ticaret Ahlakı*. Karınca-Polen Yayınları, İstanbul.
- Ahmad, S. M. (1997). Harita. *DİA*, C. 16, İstanbul, s. 205-210.
- Ahmad, S. M. (1998). Hindistan. *DİA*, C. 28, İstanbul, s. 73-75
- Ali, C. (2018). *El-Mufasssal fî Târîhi'l Kable'l-İslâm (İslam Öncesi Arap Tarihi)*. (Çev. Dursun Hazer-Fethullah Zengin), C. 1, Ankara Okulu Yayınları, Ankara.
- Ali, O. H. (2016). *Islam in the Indian Ocean World: A Brief History With Documents*. Boston- New York.
- Allen, J. de V. (1993). *Swahili Origins: Swahili Culture & The Shungwaya Phenomenon*. Ohio University Press.
- Alpers, E. A. (2014). *The Indian Ocean in World History*. Oxford University Press, New York.
- Altungök, A. (2015). *İslam Öncesi İran'da Devlet ve Ekonomi Sasani Dönemi (M.S. 226-652)*. Hikmetevi Yayınları, İstanbul.
- Altuntaş, H. ve Şahin M. (2011). *Kur'an-ı Kerim Meâli*. Diyanet İşleri Başkanlığı, Ankara.
- Amitai, R. (2008). Diplomacy and the Slave Trade in the Eastern Mediterranean: A Re-examination of the Mamluk-Byzantine-Genoise Triangle in the Late Thirteenth Century in Light of the Existing Early Correspondence. *Oriente Moderno*, 2, s. 351.
- Ânî, A. A. (1999). *Tarihu'l-Ummân fi'l-Usûri'l-İslamiyye el-Ulâ*. (thk. Salih Ahmed Ali), Londra.
- Anî A. A. (1981). *Devru'l Ummaniyyîn fi'l Milâhe ve't-Ticareti'l İslamiyye Hatta Karni'r-Rabi'il-Hicri*. Bağdat.
- Apak, A. (2013). *Ana Hatlarıyla İslam Tarihi-4 (Abbâsiler Dönemi)*. Ensar Yayınları, İstanbul.
- Arenson, S. (1989). *Ships and Shipbuilding, Red Sea and Persian Gulf*. DMA (ed. Joseph R. Strayer), XI, New York.
- Arnold, D. (1995). *Coğrafi Keşifler Tarihi*. (trc. Osman Bahadır), Alan Yayıncılık, İstanbul.
- Arslan, K. O. (2022). *Köleliğin Evrimi ve Modern Devlette Görünümü* (Doktora Tezi), Marmara Üniversitesi. İstanbul.
- Avcı, C. (2003). Masavva. *DİA*, C. 28, Ankara, s. 73-74.
- Avcı, M. (2009). Sudan. *DİA*, C. 1997, İstanbul, s. 548-459.
- Aykut, A.S. (1999). İbn Batuta. *DİA*, C. 19, İstanbul, s. 361-368.
- Bakır, A. (2017). Ortaçağ İslam Dünyasında Köle Fiyatları. *Belleten*, C. 81, S. 292, Ankara, s. 715-766.
- Bakır, A. (2000). *Ortaçağ İslam Dünyasında İtiryat, Gıda, İlaç Üretimi ve Tağşişi*. Ankara.
- Bakır, A. (2000). Ortaçağ İslam Dünyasında Dokuma Sanayi. *Belleten*, LXIV, Aralık.
- Bakır, A. (2001). Ortaçağ İslam Dünyasında Deri, Tahta ve Kâğıt Sanayi. *Belleten*, LXV, Nisan.
- Bakır, A. (2001). *Ortaçağ İslam Dünyasında Taş ve Toprak Ma'mulleri Sanayi*. Ankara.
- Bakır, A. (2001). The Evaluation On Jewellery Prices in he Medieval Islamic World. *Cappadocia Journal of History and Social Sciences*, Vol.16-April, 2021.
- Balkozak, Ö. (2007). *Tunç Çağ'da Doğu Akdeniz'de Ticaret ve Gemi Teknolojisi*. Yüksek lisans tezi, Selçuk Üniversitesi.
- Baran, H. (1939). *Gemicilik*. İstanbul.
- Benson, B. (1973). *Gemiler*. (çev. Uğr Uluç), Ankara.
- Basset, R. (1997). Cibuti. *İA*, C. 3, Eskişehir, s. 158.
- Bal, F. (2015). *Arap Yarımadası'nda Ticaret (Hz. Peygamber ve Dört Halife Dönemi)*. İstanbul.
- Bayındır, A. (2007). *Ticâret ve Faiz*. Süleymaniye Vakfı Yayınları, İstanbul.
- Beaujard, P. (2019) *The Worlds of the Indian Ocean*. Cambridge University, Volume 1, United Kingdom.

- Becker, C. H. ve Dunlop D. M. (1986). Zengibar. *İA*, C. 13, İstanbul, s. 535.
- Belâzûrî, Ahmet b. Yahya (2002). *Fütûhu'l-Buldân*. (çev. Mustafa Fayda), Ankara.
- Bentley J. H. ve Ziegler H. F. (2005). *Traditions and Encounters*. (Volume:1 - Third Edition), Published by Mc Graw Hill, New York.
- Bever, E. (1996). *Africa (International Government-Politics Series)*. Oryx Press, Phoenix.
- Bilge, M. L. (1988) Aden. *DİA*, C. 1, İstanbul, s. 367-369.
- Bilge, M. L. (2022). Kızıldeniz. *DİA*, C. 25, Ankara, s. 557-558.
- Bilmen, Ö. N. (1992). *Büyük İslam İlmihali*. İstanbul.
- Biswas, A. (2005). European Slave Routes in the Indian Ocean. Working Paper no. 10, *Center for African Studies*, University of Mumbai.
- Bostan, İ. (1996). Gemi. *DİA*, C. 14, İstanbul, s. 8-11.
- Bosworth, C. E. (1980). The Nomenclature of the Persian Gulf. *The Persian Gulf States- A General Survey* (ed. Alvin J. Cottrell), London.
- Bosworth C. E. (2005). *Doğuştan Günümüze İslam Devletleri: Devletler, Prenslükler, Hanedanlıklar*, Kronolojik Soykütüğü. (Çev. H. Canlı), İstanbul.
- Bozkurt, N. (1996). Fildişi. *DİA*, C. 13, İstanbul, s. 73-74.
- Bozkurt, N. (2002), Korsan. *DİA*, C. 26, Ankara, s. 210-212.
- Bozkurt, N. (2000). İpek Yolu. *DİA*, C. 22, İstanbul, s. 369-373.
- Bozkurt, V. (2021). *Değişen Dünyada Sosyoloji*. Ekin Basın Yayınları (16. Baskı), Bursa.
- Buhârî, (1981). (256/879). *Sahîhu'l-Buhârî*. I-VIII, İstanbul.
- Büyükcoşkun, K. (1991). Arabistan Coğrafyası. *DİA*, C. 3, İstanbul, s. 248-252.
- Britton, T. L. (1963). *Red Sea*. Abdo Publishing Company, Minnesota.
- Cahen, C. (1990). *İslamiyet-Doğuştan Osmanlı Devleti'nin Kuruluşuna Kadar*. (trc. Esat Mermi Erendar), Bilgi Yayınevi, Ankara.
- Cerulli, E. (1997). Somali. *İA*, C. 10, Eskişehir, s. 750-758
- Cerulli, E. (1955). Makdişu. *İA*, C. 7, İstanbul, s. 203-204.
- Chaudhuri, K. N. (2002). *Trade and Civilisation in the Indian Ocean (An Economic History From the Rise Of Islam To 1750)*. United Kingdom.
- Chittick, H. N. (1974). *Kilwa: An Islamic Trading City on the East African Coast*. British Institute in Eastern Africa.
- Cipolla, C. M. (1993). *Akdeniz Dünyasında Para, Fiyatlar ve Medeniyet*. (trc. Ali İhsan Karacan), Bağlam Yayınları, İstanbul.
- Challen, P.- Mehta, S. J.-Peppas, L.-Richardson, H. (2012). *Trade And Commerce in the Ancient World*. Crabtree Publishing, New York.
- Clot, A. (2007). *Harun Reşid ve Abbâsîler Dönemi*. Türk Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul.
- Collins, R. O. (2010). *A Short History Africa*. Markus Wiener Publishers, Princeton.
- Cordell, D. D. (1986). Warlords and Enslavement: A Sample of Slave Raiders from Eastern Ubangi-Shari, 1878-1920. (ed. Paul E. Lovejoy, *Africans in Bondage: Studies in Slavery and the Slave Trade*), *African Studies Program*, Madison, s. 335-365.
- Crane L. ve Feinberg H. (1989). *Africa: History, Culture, Geography*. Globe Book Company, New Jersey.
- Crone, P. (1987). *Meccan Trade and the Rise of İslam*. Princeton University Press, New Jersey.
- Curtin, P. D. (2021). *Kültürler Arası Ticaret*. (trc. Şaban Bıyıklı), Küre Yayınları, İstanbul.
- Curtin, P. D. (1984). *Cross-Cultural Trade in World History*. Cambridge.
- Çağatay, N. (1989). *İslam Dönemine Dek Arap Tarihi*. TTK, Ankara.

- Çambay, K. (2018). *Emevî ve Abbâsî İdaresinde Kölelik*. (Yüksek Lisans Tezi), Fırat Üniversitesi, Elazığ.
- Çandarlıoğlu, G. (1993). Çin. *DİA*, C. 8, İstanbul, s. 321-323.
- Çoban, M. (2023). *Ortaçağ Türk Toplumlarında Kölelik ve Köle Ticareti*. (Yüksek Lisans Tezi), Sivas Cumhuriyet Üniversitesi, Sivas.
- Darkot, B. (1977). Kızıldeniz. *İA*, C. 6, İstanbul, s. 796-798.
- Davidson B. (1987). *The Lost Cities of Africa*. Little of Brown Company, Boston.
- Dede, A. (2022). Kölelik, Kâşîfî Kristof Kolomb ve Batı Zihniyetinin Temsili. *Uluslararası Yunus Emre Sosyal Bilimler Dergisi*, Kırşehir.
- Delafosse, M. (1997). Sudan. *İA*, C. 10, Eskişehir, s. 772.
- Demirci, M. (2005). *Siyah Öfke (Ortaçağ İslam Dünyasında Zenci Kölelerin İsyanı 869-883)*. Konya.
- Durant, W. (1974). *İslam ve Medeniyeti*. (trc. Orhan Bahaeddin), Tercüman Yayınları, İstanbul.
- Dursun, D. (1992). Berbera. *DİA*, C. 5, İstanbul, s. 477-478.
- Dursun, D. (1995). Eritre. *DİA*, C. 11, İstanbul, s. 302-304.
- Dursun, D. (1993). Cibuti. *DİA*, C. 7, İstanbul, s. 520-522.
- Dursun, D. (1995). Etiyopya. *DİA*, C. 11, İstanbul, s. 488-491.
- Dursun, D. (2003). Madagaskar. *DİA*, C. 27, Ankara, s. 298-300.
- Dursun, D. (1988). Afrika-Din. *DİA*, C. 1, İstanbul, s. 428-435.
- Ebrahim, A.I.C. (2020). Traditional Trade Route Of Indian Ocean: The Study About Indian Trade Route. *Academic Platform Journal of Islamic Research*, C. 4, S. 3, Volume:4, Sakarya, s.309.
- Ebû Yûsuf, (1973). *Kitâbü'l-Harâc*. (Çev. Ali Özek), Hisar Yayınevi, İstanbul.
- Ebû'l Fida, (2017). *Takvimü'l-Büldan*. (Çev. Ramazan Şeşen), İstanbul.
- Ed-Dîmeşki, (2021). El-işâre ilâ Mehâsini't-ticâre (Ticarete Giriş: Tacirler ve Ticari Mallar). (çev. Muhammet Ali Koca), Albaraka Yayınları, İstanbul.
- Ed-Dûrî, A. (1991). *İslam İktisat Tarihine Giriş*. (çev. Sabri Orman), Endülüs Yayınları, İstanbul.
- Ed-Dûrî, A. (2019). *İslam Kurumları Tarihi*. (çev. Kasım Koç), Albaraka Yayınları, İstanbul.
- Ed-Dûrî, A. (2020). *Abbâsîler Tarihi Siyasi, İdari, Sosyal ve Ekonomik Açidan*. (trc. Kasım Koç), Beka Yayıncılık, İstanbul.
- El-Cünhânî, H. (2008). İslamın İlk Asrında Dünya Ticaretinin Canlanmasında Ummanın Rolü. (çev. Abdulhalik Bakır), *Ortaçağ Tarihi ve Medeniyetine Dair Çeviriler I*, Ankara.
- El-Hamevî, Y. (2008). *Mu'cemü'l-Büldân*. C. V, Beyrut.
- El-Tacir, S. (2018). *Doğunun Kalbine Seyahat*. (çev. Ramazan Şeşen), Yeditepe Yayınevi, İstanbul.
- Erdem, S. (1992) Buhur. *DİA*, C. 6, İstanbul, s. 383-384.
- Eş-Şâmî, A. (2001). Körfez ve Uzak Doğu Ülkeleri Arasındaki Ticarî Münasebetler ve Bu Münasebetlerin Ortaçağ Medeniyetine Etkileri. (çev. Aydın Çelik), *Türk Dünyası Araştırmaları Dergisi*, Sa. 134, 2001, s. 102.
- Eş-Şeybani, (2019). *Kitabü'l-Kesb: İslam İktisadında Kazanç*. (Çev. Mustafa Baktır), Albaraka Yayınları, İstanbul.
- Eş-Şeyzeri, (1993). *Abdurrahman b. Nasr, İslam Devletinde Hisbe Teşkilatı*. (trc. Abdullah Tunca), Marifet Yayınları, İstanbul.
- Eyüb, İ. (1989). *El-Tarihül Abbasî El-Siyasi Ve'l-Hadârî*. Beyrut.
- Fârûkî, İ. R. ve Luis Lâmia (1999). *İslam Kültür Atlası*. (çev. Mustafa Okan Kibaroglu-Zerrin Kibaroglu), İstanbul.
- Foster, F. B. (1981). *East Central Africa: Kenya, Uganda, Tanzania, Rwanda, and Burundi*. Printed in the United States of America, New York.

- Freeman, C. (2003). *Mısır, Yunan ve Roma*. (trc. Suat Kemal Angı), Ankara.
- Freeman-Grenville, G. S. P. (1962). *The East African Coast: Select Documents from the First to the Earlier Nineteenth Century*. Clarendon Press.
- Gilbert, E. ve Reynolds C.T. (2019). *Tarih Öncesinden Günümüze Dünya Tarihinde Afrika*. (trc. Mehmet Demirkaya), Küre Yayınları, İstanbul.
- Gilbert, E. (1998). The Mtepe: Regional Trade and the Late Survival of Sewn Ships in East African Waters. *The International Journal of Nautical Archaeology*, 27(1), 43-50.
- Grohman, A. (1986). Zengibar. *İA*, C. 13, İstanbul, s. 532-533.
- Grove, A. T. (1993). *The Changing Geography of Africa*. (Second Edition), Oxford University Press, New York.
- Gurowski, A. (2024). *Tarihte Kölelik*. (çev. Hamil Börteçin), Dorlion Yayınevi, Ankara.
- Güler, T. (2006). *Antik Çağ Doğu Akdeniz Ticareti ve Ticaret Gemileri*. Doktora tezi, İstanbul Üniversitesi.
- Halm, H. (2007). *The Arabs A Short History*. (Translated: Allison Brown and Thomas Lampert), Markus Wiener Publishers, Princeton.
- Hamidullah, M. (1993). *İslam Peygamberi*. (trc. Salih Tuğ), C. I-II, İrfan Yayınları, İstanbul.
- Hamidullah, H. (2003). *İslam Peygamberi*. (çev. Salih Tuğ), C. I-II, Ankara.
- Hamidullah, H. (1975). Çin ile İlk Devir Müslüman Ülkelerinin Temasları. *İslam Tetkikleri Enstitüsü Dergisi*, VI/1-2, İstanbul.
- Hartmann, M. (1988). Çin. *İA*, C. 3, İstanbul, s. 400-420.
- Hasan Y. F. (1967). *The Arabs and the Sudan: From the Seventh to the Early Sixteenth Century*. Edinburgh University Press, Edinburgh.
- Hasan, H. İ. (1987). *Siyasi ve Kültürel Açısından İslam Tarihi*. (trc. İsmal Yiğit ve dğr), I-VI, İstanbul.
- Hassig S. M. ve Latif Z. A. (2008). *Cultures of the Worlds Somalia*. Marshall Cavendish Benchmark, New York.
- Hatalmış, A. (2012). *Erken Dönem İslâm Tarihinde Kölelik ve Cariyelik* (Hz. Peygamber Döneminden Emevîlerin Sonuna Kadar). Doktora tezi, Ankara Üniversitesi, Ankara.
- Heaton, H. (1995). *Avrupa İktisat Tarihi*. (trc. M. Ali Kılıçbay), Ankara.
- Hee-Soo Lee, (1993). Çin. *DİA*, C. 8, İstanbul, 323-329.
- Hemedanî, Ahmed b. Muhammed b. Fakih (1967). *Muhtasarı Kitâbi'l-Büldân*. (nşr. M. J. De Goeje), Leiden.
- Heredotos, (2004). *Heredot Tarihi*. (trc. Enver Ziya Karal), İstanbul.
- Heyd, W. (2000). *Yakın-Doğu Ticaret Tarihi*. (trc. Enver Ziya Karal), Türk Tarih, Kurumu Yayınları, İstanbul.
- Hitti, P. K. (1989). *Siyasi ve Kültürel açıdan İslam Tarihi*. (trc. Salih Tuğ), I-IV, İstanbul.
- Hizmetli, M. (2021). Abbâsiler Dönemi Ticaret Hayatı. *İslam Tarihi ve Medeniyeti-Abbâsiler II*, (edt. Mehmet Şekerci), Siyer Yayınları, C. 6, İstanbul.
- Hodgson, M. G. S. (1995). *İslam'ın Serüveni*. (trc. Alp Eker ve Birol Çetinkaya), Yeni Şafak Yayınları, C. 2, İstanbul.
- Horton, M. & Middleton, J. (2000). *The Swahili: The Social Landscape of a Maritime Society*. Blackwell Publishers, Oxford.
- Hourani, G. F. (1995). *Arab Seafaring in the Indian Ocean in Ancient and Early Medieval Times*. Princeton University Press.
- Hourani A. (2013). *Arap Halkları Tarihi* (A History of the Arab Peoples). (çev. Yavuz Alogan), İletişim Yayınları, İstanbul.
- Hüsrev, N. (1967). *Sefername*. (trc. Abdülvehab Tarzi), MEB Basımevi, İstanbul - (1994), *Sefernâme*, İstanbul.
- Işkın, E. (2019). *XVI. Yüzyılda Bir Osmanlı Yerleşiminde Kölelik: Üsküdar Örneği*. (Yüksek Lisans Tezi), Bahçeşehir Üniversitesi, İstanbul.

- İbn Abdilhakem, (2022). *Fütûhu Mısır ve Ahbâruhâ*. (çev. Abdulhalik Bakır ve Aydın Çelik), Ankara Okulu Yayınları, Ankara.
- İbn Batûta, (1993). *İbni Batûta Seyahatnamesi* (Tuhfetü'n- Nuzzâr Fi Garaibi'l-Emsâr). (Çev. Mümin Çevik), Üçdal Neşriyat, C. 1-2, İstanbul-(2004), *İbni Batûta Seyahatnamesi*. (çev. A. Sait Aykut), Y.K.Y. , C. 1-2, İstanbul.
- İbn Butlân, (2008). Kölelerin Satın Alınması ve Entrikalarla Satışa Sunulması ile İlgili Risale (Risâle fî Şîra'r-rakîk ve Taklîbi'l-'abîd). (çev. Abdulhalik Bakır), *Ortaçağ Tarih ve Medeniyetine Dair Çeviriler*, Ankara, s. 543-588.
- İbn Cafer, K. (2018). *Kitabü'l-Harac*. (çev. Ramazan Şeşen), Yeditepe Yayınları, İstanbul.
- İbn Cübeyr, (2021). *İbn Cübeyr Seyahatnamesi*. (trc. Ramazan Şeşen), Yeditepe Yayınları, İstanbul.
- İbnü'l Esîr, (1985). El-Kâmil fi't-Târih. (trc. A. Ağırakça ve A. Özeydin), Bahar Yayınları, C. I-XII, İstanbul.
- İbn Haldun, (1989). *Mukaddime*. (trc Zakir Kadiri Ugan), I-III, İstanbul.
- İbn Havkal, K. M. (1938). *Kitabu Süreti'l-Arz*. (nşr. J. H. Kramers), Leiden - (2014). *10. Asırda İslam Coğrafyası*. (trc. Ramazan Şeşen), Yeditepe Yayınevi, İstanbul.
- İbn Hurdâzbih, (2008). *Yollar ve Ülkeler Kitabı*. (çev. Murat Ağarı), İstanbul- (1967). *el-Mesâlik ve'l-Memâlik*. Leiden.
- İbnü'l-Kesir, (1994). *El-Bidâye ve'n-nihâye*. (trc. Mehmet Keskin), Çağrı Yayınları, İstanbul.
- İbn Mâce, (1983). *Sünenü İbn Mâce*. (trc. Haydar Hatîboğlu), C. I-II, İstanbul.
- İbn Rüsteh, (2017). *El-A'lâku'n-Nefise (Dünya Coğrafyası)*. (Çev. Ali Fuat Eker), Ankara Okulu Yayınları, Ankara.
- İbn Said El-Mağribi, (2024). *Kitâbü'l Coğrafya ve İbn Fazlullah'ın Anadolu ile İlgili Verdiği Bilgiler*. (çev. Ramazan Şeşen), Yeditepe Yayınları, İstanbul.
- İbrahim, M. (2021). *Tüccar ve Sermayesi*. (çev. Merve Tosun), Albaraka Yayınları, İstanbul.
- İdrîsî, Ebu Abdullah eş-Şerif (1889). *Nüzhetü'l-Müşâk fî İhtirâki'l-Âfâk*. Beyrut.
- İnan, A. (1992). *Eski Mısır Tarih ve Medeniyeti*. TTK, Ankara.
- İstahrî, Ebu İshak İbrahim b. Muhammed (1961). *El-Mesâlik ve'l-Memâlik*. Kahire.
- James, R.S. (1997). *Mozambique*. Chealse House Publishers, Philadelphia.
- Jienan, W. (2016). *Zheng He'nin Batı Okyanuslarına Seyahat*. (çev. Erdem Ergen), Kaynak Yayınları, İstanbul.
- Junne, G. (2016). *The Black Eunuchs of the Ottoman Empire*. L. B. Tauris, London.
- Kallek, C. (2012). Ticaret. *DİA*, C. 41, İstanbul, s. 134-144.
- Karaşahan, M. (2024). *Kölelik Tarihi I- Eski Mısır, Yunan ve Roma*. KDY Yayıncılık, İstanbul.
- Kavanaugh, D. (2008). *Sudan*. Mason Crest Publishers, Philadelphia.
- Kavas, A. (2002). Kenya. *DİA*, C. 25, Ankara, s. 256-258.
- Kavas, A. (2002). Komor Adaları. *DİA*, C. 26, Ankara, s. 153-154.
- Kavas, A. (2003). Makdişu. *DİA*, C. 27, Ankara, s. 435-437.
- Kavas, A. (2020). Mozambik. *DİA*, C. 30, Ankara, s. 300-302.
- Kavas, A. (2019). Sudan. *DİA*, C. 37, İstanbul, s. 459-460.
- Kavas, A. (2009). Somali. *DİA*, C. 37, İstanbul, s. 372-373.
- Kavas, A. (2002). Tanzania. *DİA*, C. 39, İstanbul, s. 582-586.
- Kavas, A. ve Bilge I. M. (2002). Kilve. *DİA*, C. 26, Ankara, s. 24-25.
- Kavas, A. (2020). Mombasa. *DİA*, C. 30, Ankara, s. 269-271.
- Kavas, A. (2013). Zengibar. *DİA*, C. 43, İstanbul, s. 262-267.

- Kavas, A. (2013). Zeyla. *DİA*, C. 44, İstanbul, s. 350-352.
- Kayaoğlu, İ. (1985). *İslam Kurumları Tarihi*. Ankara Üniversitesi İlahiyat Fakültesi Yayınları, Ankara.
- Kazvîni, (2019). *Asaru'l-Bilad ve Ahbaru'l-İbad'ı*. (çev. Murat Ağarı), Ayışığı Kitapları, İstanbul.
- Kazvîni, (2024). *Acaibü'l Mahlûkat*. (trc. Mehmet Gedizli), Kapı Yayınları, İstanbul.
- Kearney, M. (2004). *The Indian Ocean In World History*. United Kingdom.
- Khamis, S. (2005). *Zanzibar Slave Memory*. University College of Education Press, Zanzibar.
- Khogali, İ. S. (1988). *Sudan in Pictures*. Lerner Publications Company, Minneapolis.
- Kordatos, Y. (1999). *Bizans'ın Son Günleri*. (çev. Muzaffer Baca), İstanbul.
- Köksal, A. (2009). Somali. *DİA*, C. 37, İstanbul, s. 372-373.
- Köksal, A. (2020). Mozambik. *DİA*, C. 30, Ankara, s. 299-300.
- Kurt, H. (2010). Tanzanya. *DİA*, C. 39, İstanbul, s. 581-582.
- Küçükbaşçı, M.S. (1998). Hicaz. *DİA*, C. 17, İstanbul, s. 432-437.
- Koca, A. N. (2002). *Ahbaru'd Devleti'l Abbâsîyye (Abbâsîler)*. Ankara Okulu Yayınları, Ankara.
- Lehr, P. (2021). *Korsanlar: Vikinglerden Somali Korsanlarına Kadar Korsanların Keşfedilmemiş Tarihi*. (çev. Mert Demir), Yeditepe Yayınları, İstanbul.
- Lewis, B. (2002). *The Arabs in History*. Oxford University Press, London.
- Lewis, B. (2000). *Müslümanların Avrupa'yı Keşfi*. (çev. İhsan Durdu), Ayışığı Kitapları, İstanbul.
- Lewis, B. (2011). *Ortadoğu*. (çev. Selen Y. Kölay), Arkadaş Yayınları, Ankara.
- Lewis, B. (2011). *Ortadoğu'da Irk Kavramı ve Kölelik*. (çev. Özgür Balkılıç), Akılçelen Kitapları, Ankara.
- Lombard, M. (1983). *İlk Zafer Yıllarında İslâm*. (trc. Nezih Tuncel), Pınar Yayınları, İstanbul.
- Longrigh, S. H. (1945). *A Short History of Eritrea*. Delhi University Library, India.
- Machado P. (2014). *Ocean of Trade (South Asian Merchants, Africa and the Indian Ocean. (1750–1850)*, Cambridge University Press, United Kingdom.
- Makdisî, Muhammed b. Ahmed b. Ebu Bekr (2003). *Ahsenü't tekâsîm fî mâ'rifeti'l-ekâlîm*. (nşr. Muhammed Ali Baydoun), Beyrut-(2022). *Ahsenü't tekâsîm fî mâ'rifeti'l-ekâlîm*. (trc. Ramazan Şeşen), Yeditepe Yayınevi, İstanbul.
- Malay, H. (2010). *Çağlar Boyu Kölelik*. Gündoğan Yayınları, İstanbul.
- Malekandathil, P. (2013). *Maritime India Trade, Religion And Polity in the Indian Ocean*. Primus Books, New Delhi.
- Manning, P. (1990). *Slavery and African Life: Occidental, Oriental, and African Slave Trades*. Cambridge University Press, Cambridge.
- Mazaheri, A. (1972). *Ortaçağ'da Müslümanların Yaşayışları*. (trc. Bahriye Üçok), Varlık Yayınevi, İstanbul.
- Mes'ûdî, (1997). *Mürûcu'z-Zeheb ve Me'adinü'l-Cevher fî't-Tarih*. (thk. Said Muhammed el-Hâm), Beyrut. – (2004). (trc. Ahsen Batur, *Murûc ez-Zeheb* (Altın Bozkırlar). İstanbul.
- Mes'ûdî, Ali b. Hüseyin (2020). *Et-Tenbîh ve'l-İşrâf* (Dünya Coğrafyası ve Tarihi). (Çev. Mithar Eser), Ankara.
- Mez, A. (2014). *Onuncu Yüzyılda İslam Medeniyeti İslam'ın Rönesansı*. (Çev. Salih Şaban), İnsan Yayınları, İstanbul.
- Miguel, A. (2003). *Arap Coğrafyacıların Gözünden 1000 yılında İslam Dünyası ve Yabancı Diyarlar*. (trc. Ali Berktaş), İstanbul.
- Miguel, A. (1991). *İslam ve Medeniyeti-Doğuştan Günümüze*. (trc. Ahmet Fidan ve Hasan Menteş), C. I-II, Ankara.
- Mühellebî, (2013). *Kitâbü'l-Azîz el-Memâlik ve'l-Mesâlik*. (çev. Murat Ağarı), Ayışığı Kitapları, İstanbul.

- Nallino, C. A. (1986). *Usturlâb. İA, C. XIV*, İstanbul, s. 67-68.
- Njoku, R. C. (2013). *The History of Somalia*. Greenwood Press, Santa Barbara-California.
- Observer C. (1869). *The Slave Trade of East Africa*. London.
- Oikonomides N. (1991). Prisoners. Exchange of *the Oxford Dictionary of Byzantium*, (Cilt 3) 1722. New York-Oxford.
- Oppong, J. R. (2010). *Sudan*. (Editor: Charles F. Gritzner), Chealse House Publishers, New York.
- Orhonlu, C. (1961). XVI. Asrın İlk Yarısında Kızıldeniz Sahillerinde Osmanlılar. *Tarih Dergisi*, C. 12, s. 16.
- Oliver R.- Atmore A. (2021). *Medieval Africa (1250-1800)*. United Kingdom.
- Oliver R.ve Fage J. D. (1988). *A Short History Africa*. Penguin Books (Sixth Edition), London.
- Oliver, R. (1963). *East of Africa. (Volume 1)*, Oxford at the Clarendon Press, Britain.
- Orman, O. E. (2023). *Geç Tunç Çağı ve Demir Çağı'nda Doğu Akdeniz'de Gemiler ve Dana Adası Tersanesi*. Yüksek Lisans Tezi, Akdeniz Üniversitesi.
- Özdal, A. N. (2013). *İslam İktisâdî Coğrafyasında İş Yaşamı, Ticaret ve Tüccar (X. – XIV. Yüzyıllar)*. (Yayımlanmamış Doktora Tezi), Erzurum.
- Özdemir, M. N. (2004). *Abbâsîlerin İlk Döneminde Kölelik*. (H. 132-M. 749/H. 232-M. 847), Doktora tezi, Selçuk Üniversitesi, Konya.
- Özdemir, M. N. (2022). *İslâm'ın İlk Döneminde Kölelik: Abbâsîlerin İlk Yüzyılı*. İnsan Yayınları, İstanbul.
- Özel A. (2003). *İslam'da ve Günümüzde Devletler Hukukunda Savaş Esirleri*. *İslâm Hukuku Araştırmaları Dergisi*, 1, 105-122.
- Özey, R. (1999). *Dünya ve Ülkeler Coğrafyası*. Aktif Yayınevi, İstanbul.
- Özey, R. (2016). *Afrika Coğrafyası*. Aktif Yayınları, İstanbul.
- Özel, A. (1988). *Afrika. DİA, C. 1*, İstanbul, s. 435-439.
- Öztürk, L. (1995). *Etiyopya. DİA, C. 11*, İstanbul, s. 491-496.
- Page, W. F. ve Davis, R. H. (2005). *Encyclopedia of African History And Culture. Volume 1*, United States of America.
- Pearson, M. (2015). *Trade, Circulation, and Flow in the Indian Ocean World*. United Kingdom.
- Pearson, M. N. (1998). *Port Cities and Intruders: The Swahili Coast, India, and Portugal in the Early Modern Era*. Johns Hopkins University Press.
- Pearson, M. N. (2003). *The Indian Ocean*. Routledge Press, London and New York.
- Pouwels, R. L. (2002). *Eastern Africa and the Indian Ocean to 1800: Reviewing Relations in Historical Perspective*. *The International Journal of African Historical Studies*, 35(2/3), 385-425.
- Perl, L. (1973). *East Africa: Kenya, Tanzania, Uganda*. Printed in the United States of America, New York.
- Phillips A. and Sharman J.C. (2015). *International Order in Diversity (War, Trade and Rule in the Indian Ocean)*. United Kingdom.
- Pipes, D. (1981). *Slave Soldiers and Islam: The Genesis of a Military System*. New Haven: Yale University Press.
- Piri Reis, (1973). *Kitab-ı Bahriyye (Denizcilik Kitabı)*. (çev. Yavuz Senemoğlu), C. 1, İstanbul.
- Pirenne, H. (2013). *Ortaçağ Avrupa'sının Ekonomik ve Sosyal Tarihi*. (çev. Uygur Kocabaşoğlu), İletişim Yayınları, İstanbul.
- Pirenne, H. (1994). *Ortaçağ Kentleri-Kökenleri ve Ticaretin Canlanması*. (çev. Şadan Karadeniz), İletişim Yayınları, İstanbul.
- Polo, M. (2019). *Seyhatname*. (çev. Leyla Tonguç Basmacı), Alfa Yayıncılık, İstanbul.
- Planhol X. de, (1989). *İslam Toplumu ve Medeniyeti-Coğrafi Konum*. (trc. Kemal Kahraman), *İslam Tarihi ve Kültür Medeniyeti*, (ed. M. Holt-A.K.S. Lambton- B. Lewis), III, İstanbul.

- Prange, S. R. (2018). *Monsoon Islam Trade and Faith on the Medieval Malabar Coast*. Cambridge University, United Kingdom.
- Rawnsley, H. (1892). *Notes fort he Nile*. Heinemann, London.
- Ray, H. P. (2003). *The Archaeology of Seafaring in Ancient South Asia*. Cambridge University Press.
- Reusch, R. (1961). *History of East Africa*. F. Ungar Publishing, New York.
- Ruska, J. (1978). Anber. *İA*, C. I, İstanbul, s. 431.
- Sargon, E. (1992). Buhur. *DİA*, C. 6, İstanbul, s. 383-384.
- Saunders, J. J. (1965). *A History of Medieval Islam*. Printed in Great Britain, London.
- Savage E. (1992). Berbers and Blacks: İbadi Slave Traffic in Eight-Century North Africa. C. 33, S. 3, *Journal of African History*, Cambridge University Press.
- Segal, R. (2001). *Islam's Black Slaves: The Other Black Diaspora*. New York: Farrar, Straus and Giroux.
- Sentance, P. D. (1981). *The Mtepe: The Origins and Longevity of an East African Craft*. The Great Circle Publisher.
- Sheriff, A. (2010). *Dhow Cultures of the Indian Ocean: Cosmopolitanism, Commerce and Islam*. Hurst & Company.
- Serjeant, R. B. (1981). *The Parts of Aden and Shihr*. Studies in Arabian History and Civilisation, London.
- Shillington, K. (2012). *History of Africa*. (Third Edition), New York.
- Sırma, İ. S. (2013). *Abbâsiler Dönemi*. Beyan Yayınları, İstanbul.
- Soghayroun İ. ve Soghayroun, E. (2010). *Trade and Wadis Systems in Muslim Sudan*. Fountain Publishers, Kampala.
- Söylemez, M. M. (2000). *Emeviler Döneminde Küfe*. Doktora Çalışması, Ankara.
- Strange, G. Le. (1985). *Baghdad During the Abbâsîd Caliphate*. Oxford at the Clerendon Press, London.
- Şan, E. (2020). Abbâsî Devleti Döneminde Uluslararası Köle Ticaretinin Öneminin Artması (M.S. VIII-IX. Yüzyıllar). X, *Mediterranean Journal of Humanities*.
- Şekerci, O. (1981). *İslam Şirketler Hukuku*. Marifet Yayınları, İstanbul.
- Şeşen, R. (1987). *Salahaddin Eyyubi ve Devleti*. Çağ Yayınları, İstanbul.
- Taberî, M. C. (1960-70). *Târîhu't-Taberî-Târîhu'l-Umem ve'l-Mulûk*. (thk. Muhammed Ebü'l Fazl İbrahim-Muhammed Ali Baydoun), C. I-XI, Kahire.
- Toledano, E. R. (1997). *Slavery and Abolotion in the Ottoman Middle East*. Universalsity of Washington Press, Seattle-London.
- Udovitch, A. L. (1970). Commercial Techniques in Early Medieval İslamic Trade. İslam and the Trade of Asia, *A Colloquium* (ed. D. S. Richards), Oxford.
- Uğur, H. (2009). Sevâhili. *DİA*, C. 36, İstanbul, s. 579-581.
- Utku, N. Ş. (2019). Müslüman Tüccarın Rolü. *Türkiye İmam Hatipliler Vakfı Yayınları*, Yayın no: 13, Konya.
- Utku, N. Ş. (2017). *Çöl, Gemi ve Tacir Kızıldeniz*. Klasik Yayınları, İstanbul.
- Utku, N. Ş. (2013). *Akdeniz ve Hint Okyanusu Gemicilik Geleneklerinin Genel Bir Mukayesesi*. *Eskişehir Osmangazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 14(1), 135-144.
- Van Bavel, B. (2019). *The Invisible Hand? How Market Economies Have Emerged and Declined Since AD 500*. OUP Oxford.
- Ya'kûbî, (2001). *Kitâbü'l-Buldan (Ülkeler Kitabı)*. (çev. Murat Ağarı), Ayışığı Kitapları, İstanbul.
- Yıldız, H.D. (1988). Abbâsiler. *DİA*, C. 1, İstanbul, s. 31-48.
- Yıldırım, M. (2022). Ortaçağ'da Ticaret (Yollar, Şehirler ve Ürünler) Hakkında Bir Değerlendirme (Bizans-Avrupa-İslam Dünyası). *BŞEÜ Sosyal Bilimler Dergisi*, 7(2), Bilecik, s. 192-201.
- Yıldırım, T. (2022). *Ticaretin Altın Çağı*. (edt. Yunus Emre Tansü), İksad Publishing House, Elazığ.

- Yıldırım T. ve Cengiz S. (2022). Makdişu Liman Kenti'nin Ortaçağ'da Hint Okyanusu Ticareti Açısından Önemi. *Tarih Araştırmaları 1, İksad Yayınevi*, Ankara.
- Yıldırım T. ve Altungök A. (2014). Erken Ortaçağlarda Übülle Liman Kentinin İran Körfezi Açısından Önemi. *Turkish Studies*, Volume 9/4, Ankara.
- Yıldırım, T. ve Altungök, A. (2015). Nil, Fırat ve Dicle Su Yollarının Ortaçağ Dünyası Açısından Önemi. *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, Elazığ.
- Yıldırım, T. (2012). Abbâsîlerin Kuruluşundan Fatimilere Doğu Ticaretinde Basra Körfezi ile Kızıl Deniz Arasındaki Rekabet. *Fırat Üniversitesi Orta Doğu Araştırmaları Dergisi*, C. 8, S. 1, Elazığ, s. 121-145.
- Yingsheng L. (2021). *The History of the Silk Road: The Land-Maritime Routes (Tarihi Deniz İpek Yolu: Denizlerden Yayılan Kültür)*. (çev. Deniz Kızılçec), Cantu Yayınları, İstanbul.
- Yusuf, M. (1996). Sea versus Land: Middle Eastern Transportation During the Muslim Era. *Der İslam*, 73, Berlin.
- Yüksel, A.T. (1999). *İslam'ın İlk Döneminde Ticari Hayat*. Beyan Yayınları, İstanbul.
- Vernet, T. (2013). East Africa: Slave Migrations. (ed. İmmanuel Ness), *The Encyclopedia of Global Human Migration*, Blackwell Publishing Ltd, London.
- Walker, J. (1977). Kilve. *İA*, C. 6, İstanbul, s. 508-509.
- Watt, M. (1989). *İslâm Avrupa'da*. (trc. Hulûsi Yavuz), İstanbul.
- Werner, A. (1979). Mombasa. *İA*, C. 8, İstanbul, s. 409-410.
- Werner, A. (1986). Zengibar. *İA*, C. 13, İstanbul, s. 533-535.
- Whitehouse, D. (1985). Abbâsîd Maritime Trade: Archaeology and the Age of Expansion. *Rivista degli Studi Orientali*, 59(1/4), s. 339-347.
- Wilson, A. T. (1959). *The Persian Gulf*. Londra.
- Woods, H. and Woods, G. (1982). *The Horn of Africa: Ethiopia, Sudan, Somalia, and Djibouti*. Printed in the United States of America, New York.
- Zengin, İ. (2022). *Ortaçağ'da Afrika Köle Ticareti-Ortaçağ'da Ticaret*. (edt. Tolgahan Karaimamoğlu), Selenge Yayınları, İstanbul.
- Zengin, İ. (2018). *Köle Ticaretinin XIX. Yüzyılda Sudan'ın Sosyal, Siyasal ve İktisadi Yaşantısına Etkileri*. Doktora Tezi, Ankara Yıldırım Beyazıt Üniversitesi, Ankara.
- Zeydân, C. (2009). *Târihu't Temeddünni'l-İslami (İslam Uygarlıkları Tarihi)*. (trc. Nejdet Gök), İletişim Yayınları, C. 1, İstanbul.

EKLER

GEMİCİLİK TERİMLERİ

Alabanda: 1- Gemi Kaplamalarının iç yüzeyleri. 2- Dümenin sağa veya sola çevrilmesi

Arma: Geminin güvertesi üzerinde bulunan dikme, direk, seren ve sair aksamaları ile bunların donanımı.

Armada: Donanma

Armuz: Kaplama tahtalarının bindirme olmaksızın yan yana gelmesi ile oluşan tahtalar arasındaki ince açıklık.

Baş: Geminin baş omuzluklarını da içine alan ön taraf.

Bodoslama: Geminin başını ve kıç tarafını teşkil etmek üzere omurgadan uzayan demir veya ağaç çıkma.

Borda: Geminin su hattının üzerindeki dış kesimidir.

Boyna Kürek: Sandal ve kayık gibi küçük çaptaki deniz araçlarında, dümen kullanılmadığı veya dümen zarar görüp işe yaramadığı zamanlarda dümenlik yapmak ve yeterli kürek olmadığı zaman küreklik yapmak üzere kıç taraflarından kullanılan kürek.

Cıvadra: Geminin baş tarafından dışarıya doğru biraz kalkık uzanan direk.

Direk: Gemilerin güvertelerinden yukarı doğru dikilen ve topukları bazı gemilerden omurga, bazı gemilerde güvertelerinden herhangi biri üzerinde bulunan ıskaçalara bindirilen ve eğrilmemesi için baştan, arakadan ve yanlardan bağlanan serenler.

Donanım: Gemi için gerekli direk, seren, halat ve yelken gibi gereçlerin tümü.

Dümen: Geminin seyir durumunda iken rotasını değiştirmeye veya manevra yapan geminin hareketlerini kolaylaştırmaya yarayan saçtan veya ağaçtan yapılan ve geminin kıç tarafında bulunan levhalardır.

Filika: umumiyetle harp gemilerinde kürek veya yelkenle yürütülen güvertesiz küçük taşıtlardır.

Gabya: Ana direklerin üzerinde sürülen çubuklara ve ana direklerin üstlerinde bulunan serenlere verilen isimdir.

Güverte: Gemilerin üzerinde baştan kıça kadar uzunluğuna döşenen döşeme tahtaları veya saçları olup, en üstteki birinci kat döşemeye verilen addır.

Iskaç: direklerle cıvadraların alt başlarının (topuklarının) oturduğu yuvalardır.

İskele: 1- Büyük küçük deniz taşıtlarının doğrudan doğruya karaya yolcu ve yük çıkarabilmesi veya alabilmesi için limanlarda ve lüzum görülen işlek sahillerde ve deniz kenarı olan ticaret yerlerinde gemilerin yanaşmaları için yapılmış bir nevi sabit rampadır. Gemilere girip çıkmak veya gemi içinde bir güverteden diğerine inip çıkmak için bordolarda asılı bulunan veya gemi içinde bir güverteden diğerine geçmek için konulmuş olan merdivenlerle muhtelif maksatlar için gemi bordolarına sarkıtılan tahtalar da aynı adla anılıyordu. 2- Geminin baş tarafına dönüldüğünde omurganın solunda kalan taraftır.

Kadırğa: Özellikle Akdeniz’de kullanılmış olan kürek ve yelkenle idare edilen bir tür harp gemisidir.

Kalafat: Kaplama ve güverte döşeme tahtalarının arasındaki armuz ve üzerindeki deliklere üstüğü sıkıştırdıktan sonra zift denilen kaynatılmış katranla doldurma işlemine verilen addır.

Kalas: Boylu ve kalın olarak biçilmiş kereste.

Kalyon: En büyük yelkenli savaş veya yük gemisidir. Birkaç güverteden oluşur ve alt güverteleri ise top taşırdı.

Kasara: Geminin baş ve kıç tarafında, asıl güverteden yüksek olan kısa güvertedir.

Kıç: Geminin kıç omuzluklarını da içine alan arka taradır.

Küpeşte: Borda kaplamalarının üst güverteden yukarda kalan kısmıdır.

Kürek: Filika, sandal ve benzeri küçük deniz araçlarını yürütmek için her birinin büyüklüklerine göre yapılmış; suya daldırılacak tarafları enli ve yassı, tutulup çevrilecek ve çekilecek tarafları ise yuvarlak olan malzemedir.

Latin yelkeni: Daha sonraki gemilerde pruva ve pupa yelkenlerine şeklini veren ve aslen Hint Okyanusu geleneğinden gelen üç köşeli yelken türüdür.

Liman: Denizlerin karalara doğru; gemilerin emniyetle yatabilmelerine, fırtına veya denizlerden kaçıp barınabilmelerine elverişli girintilerine, tabii ve sunî yatak yerlerine denir.

Mahmuz: Düşman gemisini delmek için gemilerin başa taraflarında yapılan sivri kısımdır.

Med-cezir: Muhtelif yerlerde muayyen müddet zarfında deniz suyunun muntazaman yükselip alçalmasıdır.

Mizana direği: Bir geminin baştan üçüncü direğidir.

Omurga: Gemilerin kaburgalarını denem postalarının dayandığı ağaç veya tabanlar olup, geminin temelini teşkil eder ve baştan kıça doğru uzanır. Küçük gemilerde yekpare ve büyüklerde birkaç parça olarak yapılır.

Pruva: Geminin baş kısmı, ön tarafıdır.

Pruva direği: Gemilerin baştan ikinci direğidir.

Pupa: Geminin kık kısmı, arka tarafı.

Rota: Geminin izlediği ya da izleyeceği; gidiş yönü.

Sancak: Geminin baş tarafına döndüğünde omurganın sağında kalan taraftır.

Seren: Yelkenli gemilerde direkler üzerinde yelken açmak ve işaret kaldırmak üzere yatay olarak konmuş, uçları ince ağaç çubuklardır.

Seyretmek: Denizde bir yöne doğru gitmek, denize açılmak.

Tayfa: Ticaret gemilerindeki gemicilere (personel) verilen addır.

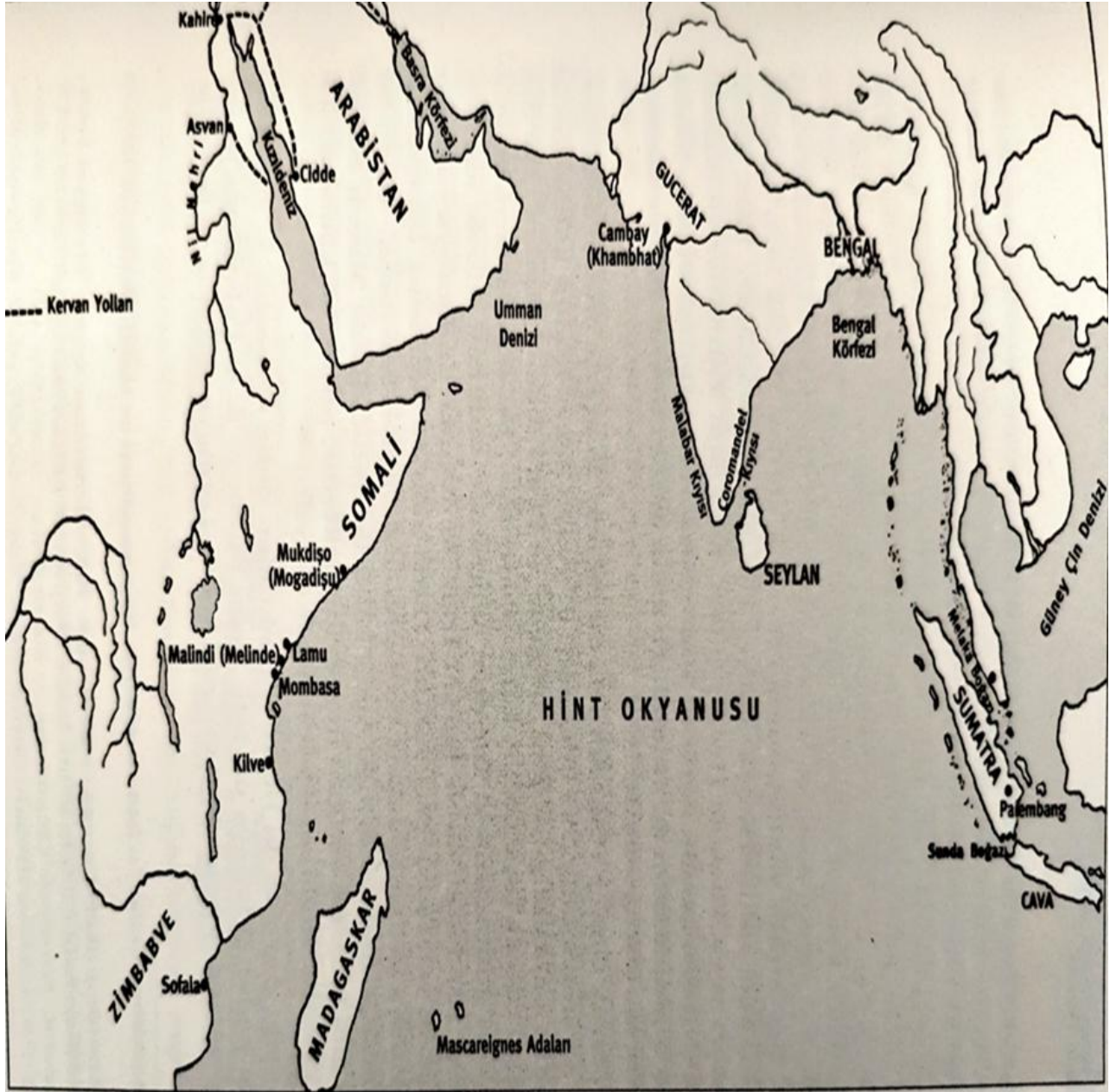
Yelken: Direklere, çubuklara veya bunlara bağlı serenlere sabitlenerek açılan ve satırlarına çarpan rüzgâr tesiriyle geminin seyrine vasıta olan bezdir.

Zivana: Umumiyetle bir tahtanın başının, bu tahtayı bir başka tahtaya sabitlemek amacıyla yuvarlak veya dört köşe olarak yontulmasıdır. Zivanaların geçtiği oluklara ise yuva denir.

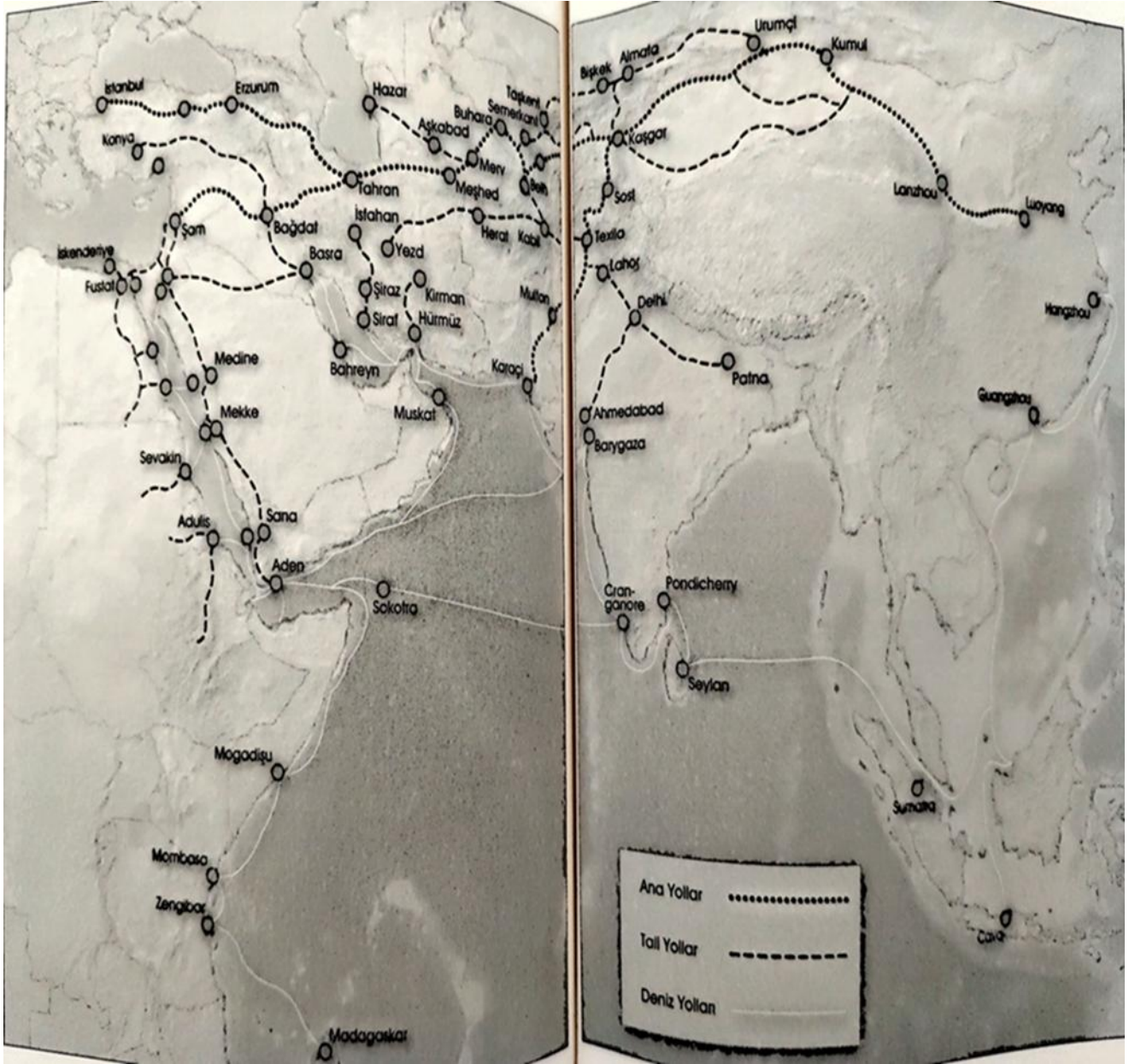
Gemicilik terimleri ile ilgili kullanılan kaynaklar:

Benson, 1973: 1-504; Baran, 1939: 1-512; Yıldırım, 2022: 605-608; Utku, 2017: 637-640.

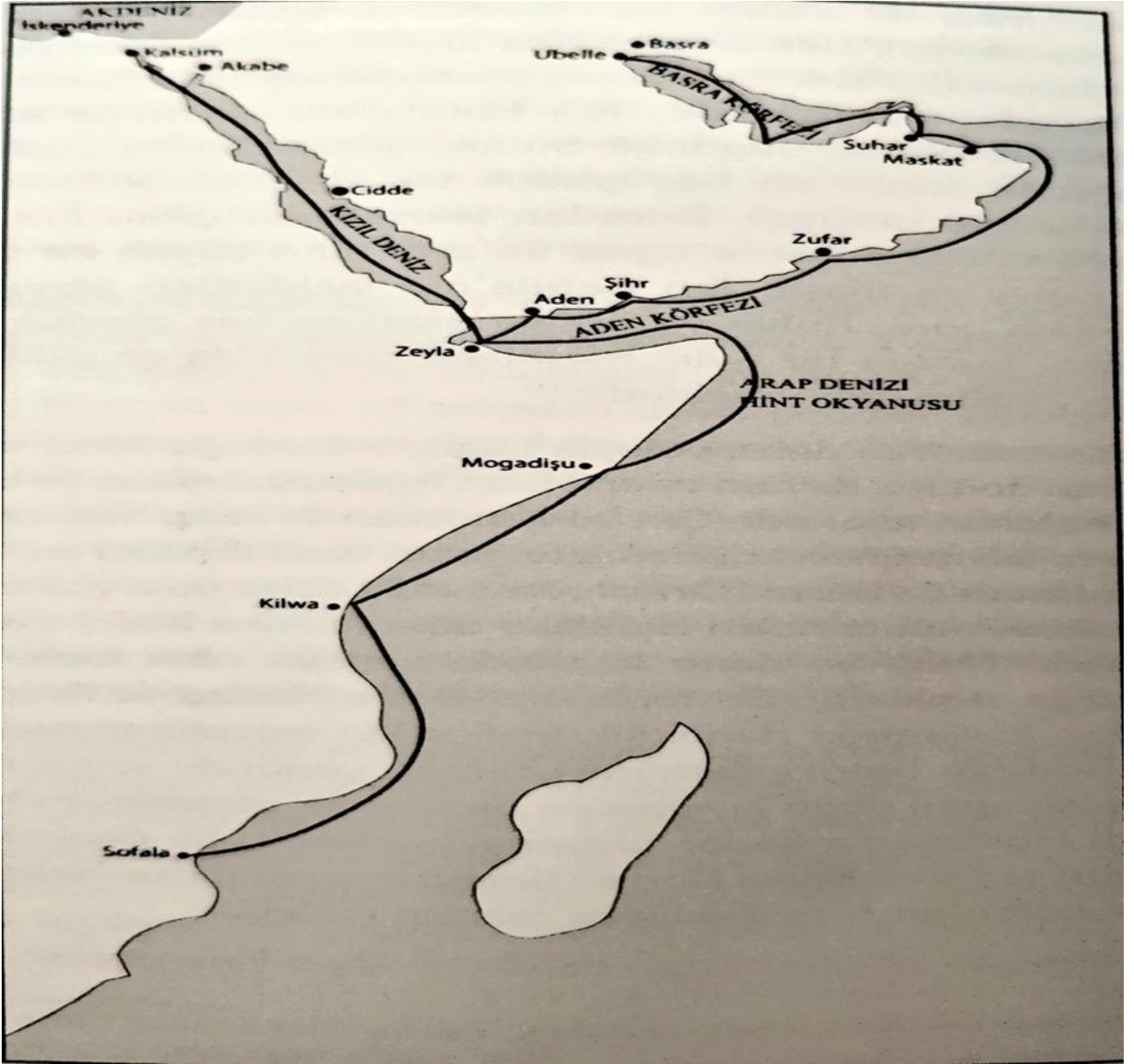
HARİTALAR



Harita 1: Hint Okyanusu (Curtin, 2021: 159)



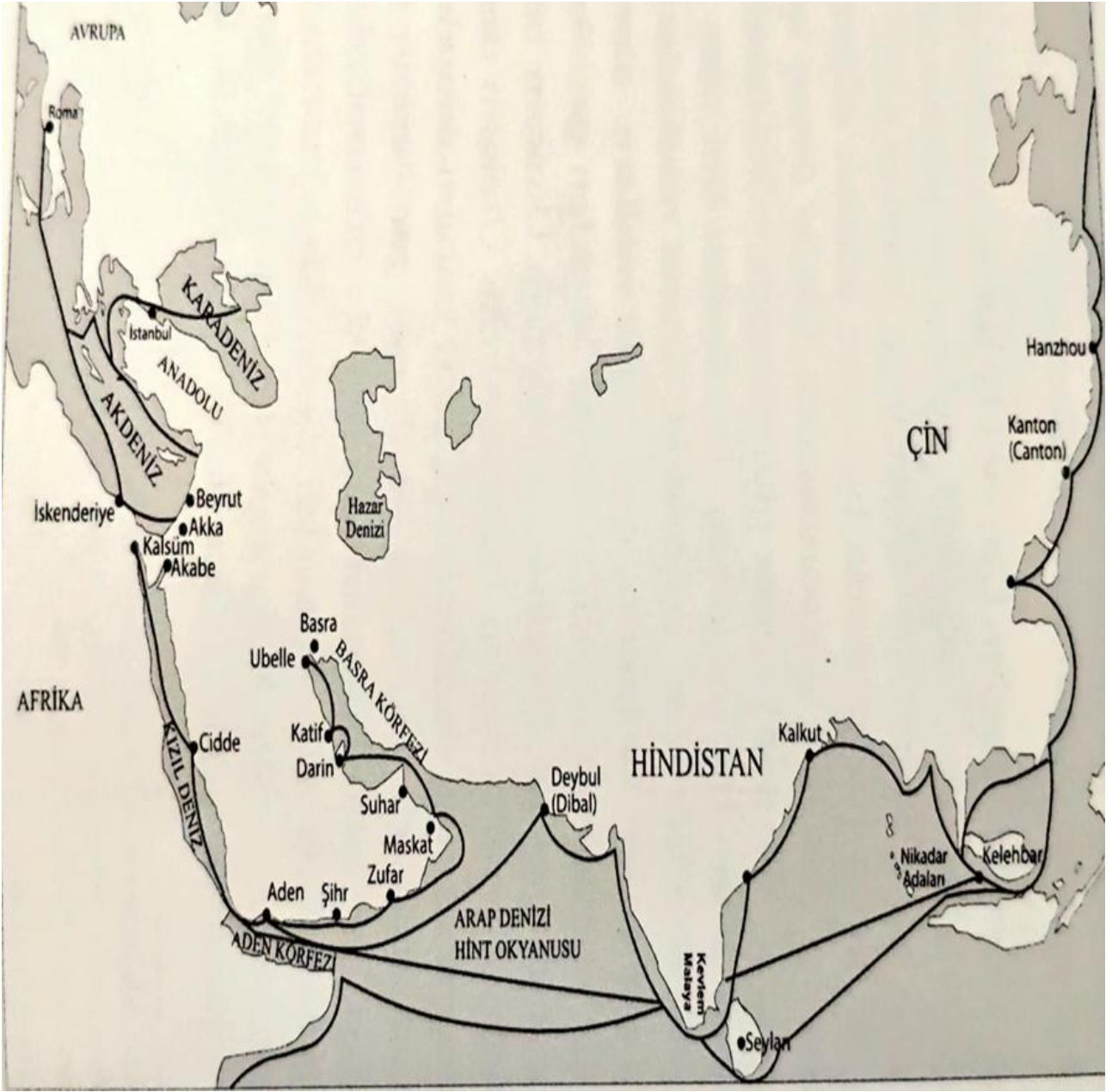
Harita 2: Geleneksel Dünyanın Ticaret Yolları (Utku, 2017: 462)



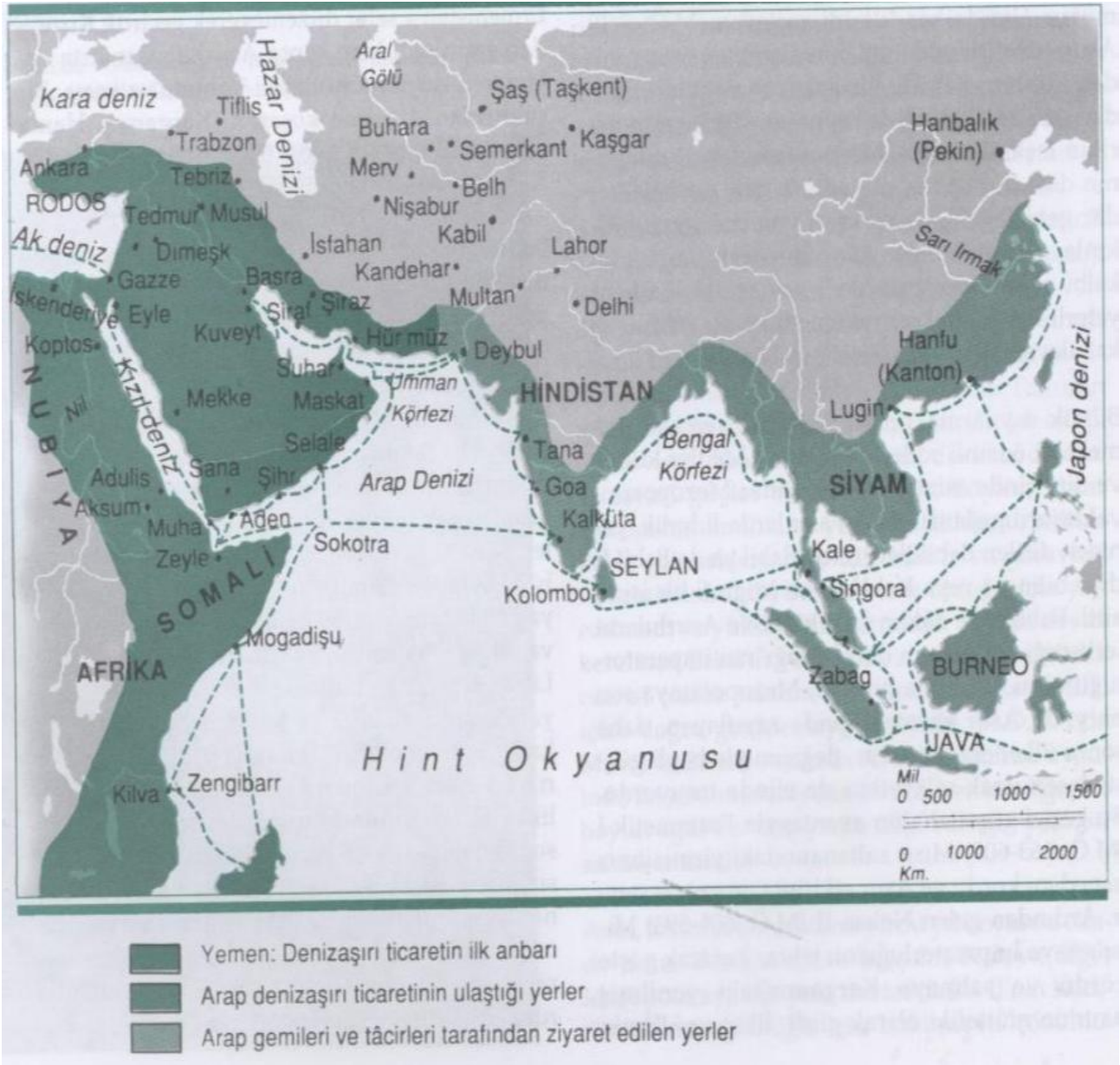
Harita 3: Doğu Afrika Deniz Ticaret Yolu (Bal, 2015: 156)



Harita 4: Doğu Afrika (Özel, 1988: 435)



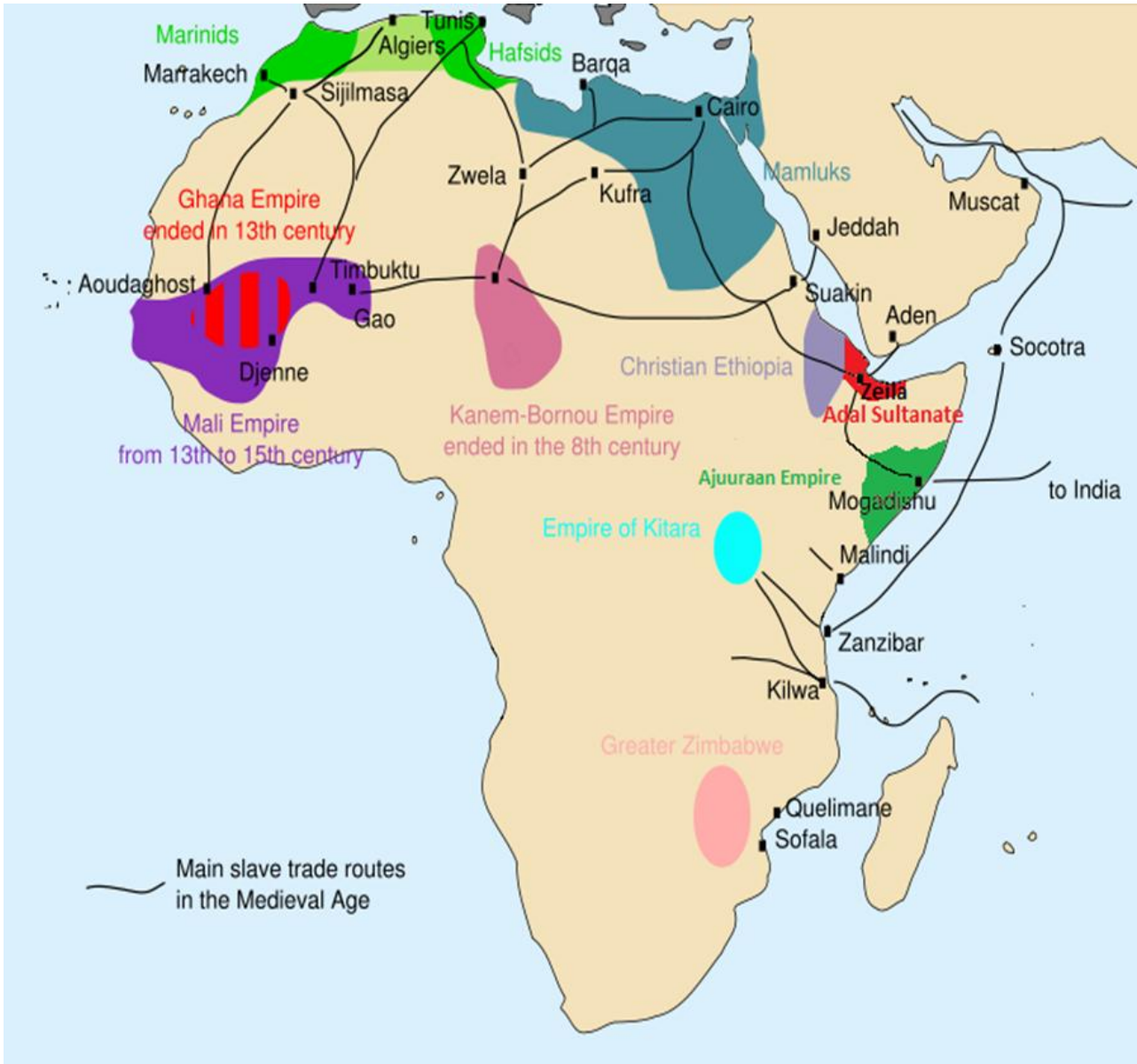
Harita 5: Hint Okyanusu Ticaret Yolları (Bal, 2021: 158)



Harita 6: Hint Okyanusu Ticaret Rotaları
(Fârûkî, İ. R. (1999), İslam Kültür Atlası, İstanbul, s. 52.)



Harita 7: Ticarete Konu Olan Mallar (Utku, 2017: 468)



Harita 8: Afrika Ana Köle Yolları (Wikipedia:https://en.wikipedia.org/wiki/Slavery_in_Africa)



Harita 9: Berbera (Dursun, 1992: 478).

