

## Orta Çağ'da Müslüman Tüccarların Çin ile Yaptıkları Deniz Ticaretinde Kullandıkları Güzergâhlar

### The Routes Muslim Merchants Used for Maritime Trade with China in the Middle Ages

İbrahim GÜNEŞ<sup>1</sup> 



#### ÖZ

Sasani-Bizans mücadelesi sırasında büyük öneme sahip olan Basra ve Süveyş üzerinden Hind ve Çin'e yapılan deniz ticareti, İslamiyet'in doğuşu ile birlikte önemini daha da artırmıştır. Bu ticarete kullanılan güzergâhlar, Basra ve Kulzum (Süveyş) üzerinden iki kol halinde Arap Yarımadası'nı kuşatarak Hürmüz'de birleşirdi. Ardından bu güzergâhi takip eden tüccarlar, Hürmüz'den hareketle Hind, Sind (Hindi-Çin) ve Çin'e kadar devam eden ticaret merkezlerinden alışverişlerini yapıyor, çeşitli türdeki değerli taşlar, ipekli kumaşlar, desenli vazolar, porselenler, baharat türlerini ve egzotik meyveleri getirip İslam ülkelerinde satıyorlardı. Bu güzergâhların birbirleriyle bağlantılı olanlarına, doğudan batıya ve tam aksi istikamette cereyan eden deniz taşımacılığında önemli noktalar olarak devrin kaynakları tarafından dikkat çekilmişti. Konu hakkında da Orta Çağ coğrafya eserleri başta olmak üzere, devrin birçok kaynağında bir hayli zengin kayıt mevcuttu; bu kayıtlardan Müslüman tüccarların Çin'e gidip mal alarak kendi ülkelerinde sattıkları anlaşılmaktadır. Bu deniz ticareti, esasında Abbasiler devrinde (750-1258) en faal dönemini yaşamış, İslam dünyasının Hind ve Çin medeniyeti ile tanışıp birbirlerinden etkilenmelerini sağlamıştır. Makalede Orta Çağ müelliflerinin aktardığı veriler ışığında, batıda Süveyş ve Basra'dan başlamak üzere doğuda Hind sahilleri boyunca Çin'in Kanton bölgesinde son bulan ve faal olarak kullanılan bu deniz ticaretinin önemli güzergâhları incelenmiştir. Konu devrin kaynaklarında geçen kayıtlar bağlamında ele alınmıştır.

**Anahtar kelimeler:** Deniz ticareti, Basra, Kulzum, Hind, Çin

#### ABSTRACT

Maritime trade with India and China by means of Basrah and Suez, which had great importance during the Sassanid-Byzantine struggle, increased its importance with the birth of Islam. These trade routes used to surround the Arabian Peninsula in two routes one through Basrah and the other through Clysma (al-Kulzum) before coming together in Hormuz. Merchants then would follow this route to do their trade from centers starting in Hormuz and going to India, Sind (Indo-China), and China, bringing various kinds of precious stones, silk fabrics, patterned vases, porcelain, spices, and exotic fruits that were then sold in Islamic countries. Sources from the period noted these routes' interconnections to be important points in the maritime transport that took place between the East and West. A great wealth of records are found on the

**Sorumlu yazar/Corresponding author:**

İbrahim GÜNEŞ (Doktora Mezunu),  
Muğla Sıtkı Koçman Üniversitesi, Sosyal Bilimler  
Enstitüsü, Tarih Bölümü, Muğla, Türkiye  
E-posta: ibrahimgn02@gmail.com  
ORCID: 0000-0002-2080-8870

**Başvuru/Submitted:** 27.04.2023

**Revizyon talebi/Revision requested:**

11.09.2023

**Son revizyon/Last revision received:**

23.09.2023

**Kabul/Accepted:** 25.12.2023

**Atıf/Citation:** Güneş, İbrahim. "Orta Çağ'da Müslüman Tüccarların Çin ile Yaptıkları Deniz Ticaretinde Kullandıkları Güzergâhlar." *Türkiyat Mecmuası-Journal of Turkology* 33, 2 (2023): 571-596.  
<https://doi.org/10.26650/iuturkiyat.1288557>

subject in many sources of the period, especially in medieval geographical works, and Muslim merchants are understood from these records to have gone to China to buy goods and sell them in their own countries. This maritime trade actually experienced its most active period during the Abbasid dynasty (750-1258 CE), and allowed the Islamic world to encounter, influence, and be influenced by Indian and Chinese civilizations. This article the important routes of this maritime trade that had been actively used starting from Suez and Basra in the west and ending in the Canton region of China along the Indian coast in the east light of the data provided by authors from the Middle Ages. The records in the sources of the period have also been referenced here.

**Keywords:** Maritime, trade, Basrah, Clysma, India, China

## EXTENDED ABSTRACT

In the Middle Ages, maritime trade routes were an important factor in the development of trade. Trade has always occurred between the West and the East, in which China and Europe's trade with one another was maintained on the Silk Road and Spice Road even before Islam. With the emergence of Islam, traders from many Muslim nations, especially Arab nations, started to form the main group in this trade. During the dominance of Islam from the Mediterranean to China, taking advantage of the maritime trade made there allowed the Muslim traders to start having a profitable occupation. For this reason, they paved the way for developing trade between China and Europe to the westernmost part of the Mediterranean. As most medieval Arab authors agreed, an international maritime trade route existed that started from the Suez (known as al-Kulzum or Clysma) and Basrah in the West and ended in Canton in the East. The western routes were divided into two parts: the Basra Road that started from al-Kulzum on the borders of Egypt from the south and stretched along the Red Sea, and the other road in the north that ended at Basrah, Siraf and Hormoz along the gulf. Later, the ships coming from these two directions would join together and go to China along the coasts of India and Thailand, also known as Indo-China. This route was the most important maritime trade route connecting China and Arab countries in the Middle Ages. For this reason, many merchants on this route made great contributions to the economic revival of the period by trading with the largest ships.

Sea trade had started from China and continued westward through India to the Arabian Peninsula. It has been known to international traders since Antiquity and experienced its most productive period during the Abbasid dynasty in the Middle Ages. The success was so great that the maritime trade route, which started in two branches from al-Kulzum (Suez) and Basrah and went to China, was one of the most active commercial routes of the Middle Ages. However, the Zanj Revolt against the Abbasids in Basrah in 255 AH/869 CE dealt a great blow to Persian maritime trade. Despite the Zanj Revolt, transportation in the Persian Gulf, which was another important branch of the route under study here, made great progress during the Abbasid dynasty in the 8<sup>th</sup> and 10<sup>th</sup> centuries. This route was mostly maritime trade that was carried along the Tigris River through Baghdad, brought to Basrah and then stopped over at Siraf and Hormoz. The goods brought to Baghdad were sometimes transported by land, so much so that the Baghdad-Basrah road was one of the most important pillars of trade between

land and sea. The goods used in maritime transport across the Persian Gulf were brought from Anatolia and Mosul then taken to the shore through Baghdad. Trade was carried from Mosul and Diyar Rabi to Baghdad, Wasit, Kashkar, Sawad, Basrah, al- Abelah, and Ahwaz where the ports and ships established along the Tigris River were located.

Another important starting point for the maritime trade that was maintained between China and the Red Sea in the West was known as al-Kulzum Sea in the Middle Ages. The Yemen, Arabian, Berber, and Abyssinian peninsulas were in the east, the Yathrip (Medina) and Tihame mountains were in the north, and the Indian Ocean was in the south. As the sources report, goods from Egypt and Syria were first loaded onto ships from al-Kulzum. The ships continued their journey northward through the strait where Yemen and Abyssinia converge, advancing along the Red Sea. Then after stopping by Aden and Socotra Island, they would come to Oman. Traders from al-Kulzum (Suez) and from Bahr al-Kulzum (the Red Sea) covered the area from here to Yemen and across the Tigris River, traveling through the Arabian land up to Abadan past the Persian Sea and then along the coast to Mahruban Port, They would also go as far as Bender Siraf. Traders would go behind Kirman and pass Hormoz, Dabil, the Sind coast, and Multan, which is considered as the end of the Islamic countries, after which they would go to China along the Indian and Tibetan coasts. For this reason, al-Kulzum was an important maritime trade center and was considered the port of Egypt and Damascus. Al-Kulzum was such an important maritime trade center that a significant part of the goods to be loaded from Egypt and Damascus to the Hejaz and Yemen were loaded onto ships there.

## Giriş

Tarihin birçok döneminde, doğu ve batı arasında ticaretin yapıldığı bilinmektedir. Öyle ki eski çağlardan beri çoğunlukla İpek Yolu ve Baharat Yolu'nda yapılan bu ticarete, Mısır, Mezopotamya ve İran'dan Asya'nın iç kesimlerine kadar birçok tüccar, kıtalararası ticari faaliyette bulunmuşlardır<sup>1</sup>. Bu ticaretin önemli bir kısmı kara yolları üzerinden bir kısmı ise deniz yolları üzerinden gerçekleştirilmekteydi. Arap Yarımadası'ndan Hind sahilleri boyunca doğuya doğru devam eden bir deniz güzergâhının İlk Çağlarda beynelmilel ticaretle uğraşan tüccarlar tarafından bilindiği, fakat Hind sahillerinden Çin'e kadar devam eden güzergâhların ise mevcut kaynaklar ışığında meçhul kaldığı anlaşılmaktadır. Nitekim bu tarihlerde tüccarların genellikle Basra Körfezi ile Kızıl Deniz'nden Arap coğrafyacıların Sind dediği Hind-Çin sahillerine kadarki alandan haberdar oldukları ve doğuda en son Serendib'e (Seylan) kadar gidebildikleri görülmektedir. Bu deniz ticareti esas itibarıyla Sasani ve Bizans mücadelesiyle önem kazanmışsa da İslamiyet'in ortaya çıkışı ve Müslümanların kıtalararası ticarete dâhil olmalarıyla kara ticareti gibi deniz ticareti daha faal bir hal almaya başlamıştır<sup>2</sup>.

İslamiyet'in ilk dönemlerinde, Arapların gemicilik ve deniz ticaretinde tecrübe sahibi olan İranlılara karşı kazandıkları ilk zaferden sonra (635-636), İranlı tüccarın Basra Körfezi ve Umman'a açılmalarını engellemek için Fırat Nehri kenarında Basra şehrini kurmuşlardı. Şehir daha sonraki tarihlerde Uzak Doğu'ya giden gemiciler için çıkış noktası olmaya başlamıştır. Müslüman tüccarın Çin ile yaptıkları bu deniz ticareti en verimli dönemlerini ise Abbasiler devrinde (750-1258) yaşamış gibi gözükmektedir. Nitekim Orta Çağ Arap coğrafyacılarının ittifak ettikleri üzere Abbasiler devrinde bu ticarî alışverişin gelişmesi, batıdan Kulzüm (Süveyş) ve Basra'dan başlayan ve doğuda Hind ve Kanton'da son bulan uluslararası iki ana güzergâhın oluşmasını sağlamıştır. Bunun ilki, güney hattı olup Mısır sınırlarındaki küçük bir kasaba olan Kulzüm'dan başlayarak Kızıl Deniz (Halic-i Ahmer) boyunca uzanan Kulzüm-Habeş-Aden ticarî yolu iken, diğeri kuzeyde Basra körfezi boyunca Sirâf ve Hürmüz'de son bulan Basra yolu idi. Tüccar gemileri, daha sonra bu iki istikamette seyreden gemilerle Hindi-Çin sahilleri boyunca yollarına devam ederek Çin'de son bulan güzergâhı kullanırlardı<sup>3</sup>.

Böylelikle Kulzüm (Süveyş) ve Basra'dan iki kol halinde başlayıp Hürmüz ve Sirâf'ta birleşerek Çin'e giden güzergâh İslam coğrafyasının en aktif ticarî yolları olarak önem

- 1 H. M. al-Naboodah, "The Commercial Activity of Bahrain and Oman in the Early Middle Ages", *Proceedings of the Seminar for Arabian Studies*, C. XXII, (1992), 81-96; Touraj Daryaee, "The Persian Gulf in Late Antiquity: The Sasanian Era (200-700 CE)", *The Persian Gulf in History*, ed. L. G. Potter, New York 2009, 57-70; B. Ulrich, "Oman and Bahrain in Late Antiquity: the Sasanians Arabian Periphery", *Proceedings of the Seminar for Arabian Studies*, C. XLI, (2011), 377-385; Ahmet Altıngök-Taner Yıldırım, "Basra Körfezi Ticareti üzerinde Sasani-Bizans ve Arap Mücadelesi", *Fırat Üniversitesi Orta Doğu Araştırmaları Dergisi*, C. IX/1, (2013), 137-157.
- 2 Bu konu hakkında bk. Rıda Cevad el-Hâşimî, "Basra Körfezi'nde Eski Ticari Faaliyetler ve Bu Faaliyetlerin Medeniyete Tesirleri", Çeviren Abdulhalik Bakır, *Ortaçağ Tarih ve Medeniyetine Dair Çeviriler*, C. I, (Ankara: 2008), 591-615.
- 3 M. Flecker, "A Ninth-century AD Arab or Indian shipwreck in Indonesia: First evidence for direct trade with China", *World Archaeology*, C. XXII/3, (2001), 335-354.

kazanmıştır<sup>4</sup>. Gelişen deniz ticareti sayesinde Çin, İslam coğrafyasıyla tanışıp buralara kendi ürünlerini satabiliyor; bunun karşılığı olarak da Müslüman tüccarlar ülkelerinde bulunmayan malları pazarlarına getirme olanağına sahip olabiliyorlardı. Bu ticaretin hangi limanlar üzerinden gerçekleştiği hususu ise bu dönemin deniz ticareti konusunda kilit bir önem arz etmektedir. Nitekim tüccarlar bu güzergâhlar nispetinde kendilerine bir rota çizmekte, ayrıca Pers-Bizans savaşlarının tahrip ettiği sahaların İslam'ın gelişiyle birlikte yeniden mamur hale geldiği ve doğu ile batı arasında İslam barışını temsil eden Dâru'l-İslam'ın oluşturduğu barış düzenine (Pax Islamica) geçilmesinde bu güzergâhların katkısı olduğu anlaşılmaktadır. Bununla birlikte Müslümanlarda denizcilik ve ticaretin gelişmesinde ve kıtalararası deniz ticareti geleneğinin oluşmasında İslam barışının çok önemli bir payının olduğu da şüphe götürmemektedir.

Abbasiler döneminde Çin ile yapılan birtakım diplomatik girişimler<sup>5</sup>, deniz ticaretinin gelişmesine katkı sağlarken, ticarî emtianın nakli ve satışını bir hayli kolaylaştırmıştı. Bu ticaret sayesinde uzak doğuda İslamiyet'in yayılması mümkün hale geldiği gibi ve söz konusu ticarete Müslümanların katılımıyla bu tarihten itibaren beynelmilel çalışan tüccarlar, Çin'in zenginliklerine ulaşmaya başlayacaklardır. Müslümanların özellikle Çin ve Hindistan'ın okyanusa kıyısı bulunan şehirler üzerinden yaptıkları deniz ticareti, bölgeler arasında ticaretin gelişmesine imkân verirken, bu üç medeniyet havzası arasındaki etkileşimin yoğunluğunu artırmıştır<sup>6</sup>. Bu husus, akademik bir ilgi alanı olarak cazibesinin koruyorsa da, söz konusu güzergâhların tamamının müstakil bir çalışmada ele alınmadığı görülmektedir<sup>7</sup>. Nitekim konuyla alakalı bazı nitelikli çalışmalar bulunmaktadır, lakin bu söz konusu çalışmaların belirli bir bölgeyi konu aldıkları görülmekte ve bu yönüyle deniz ticareti güzergâhları hakkında bütüncül bir bakış açısı sağlayamamaktadır. O vakit söz konusu güzergâhların hangileri olduğu ve birbirleri ile bağlantılarının tespiti, devrin ticari hayatının anlaşılmasında elzem bir iş olarak gözükmekte, bunların da müstakil bir çalışmada ele alınması gerekmektedir. Bizim amacımız da bu tetkikle tüm güzergâhları tek bir çalışmada toplayarak söz konusu güzergâhların birbirleriyle

- 4 Lincoln Paine, "The Indian Ocean in The Seventh And Eighth Centuries", *Maritime Contacts of the Past: Deciphering Connections Amongst Communities*, ed. Sila Tripathi, Delhi 2015, 37-53. Orta Çağ Müslüman ülkelerinde ticaretin önem kazanması hakkında bk. Faysal el-Sâmir, "İslam Ortaçağında Arap Ticaretinin Yükselişi", Çeviren Abdulhalik Bakır, *Ortaçağ Tarih ve Medeniyetine Dair Çeviriler*, C. 1, (Ankara: 2008), 663-679.
- 5 Angela Schottenhammer "Yang Liangyao's Mission of 785 to the Caliph of Baghdâd: Evidence of an Early Sino-Arabic. Power Alliance?", *Bulletin de l'École française d'Extrême-Orient*, C. Cl, (2015), 177-241.
- 6 Bu konu hakkındaki çalışmalar için bk. W. Heyd, *Yakın-Doğu Ticaret Tarihi*, Çeviren Enver Ziya Karal, (Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 2000), 31, 45. Alain George, "Direct sea trade between early Islamic Iraq and Tang China: from the Exchange of Goods to the Transmission of Ideas", *Journal of the Royal Asiatic Society*, (July 2015), 1-46; Tansen Sen, "Early China and the Indian Ocean Networks", *The Sea in History: The Ancient World*, ed. Philip de Souza-Pascal Arnaud, Boydell-Brewer 2017, 536-547; Mourice Lombart, *İslam'ın Altın Çağı*, Çeviren Nezih Uzel, (İstanbul: Pınar Yayınları, 2002), 206. Abbasiler devrinde Basra merkezli yapılan ticaret hakkında şu çalışmaya bakılmalıdır: Taner Yıldırım, *Abbasiler Devrinde Basra Körfezi'nde Uluslararası Taşımacılık ve Ticaret*, Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Ana Bilim Dalı Ortaçağ Tarihi Bilim Dalı, Doktora Tezi, Elazığ 2012.
- 7 Bu konu hakkındaki en önemli çalışma için bk. Hyunhee Park, *Mapping the Chinese and Islamic World*, New York 2012.

olan bağlantılarını ortaya koymak olacaktır. Konu, başta erken İslam dönemi kaynaklarına, sonra muahhar dönem tarih, coğrafya ve biyografilerine, coğrafi sözlüklerine ve başta İngilizce olmak üzere doğu ve batı literatürüne müracaat edilerek ele alınmıştır. Ayrıca çalışma iki ana başlık altın toplanmıştır. Bunların ilkinde Kulzüm ve Basra cihetinde hareket eden gemicilerin Hürmüz ve Sirâf'a kadar izeledikleri güzergâhlar gösterilmiş, ikincisinde ise Hürmüz'den Çin'e kadar devam eden liman ve deniz yolları açıklanmıştır.

## 1. Deniz Yolu Güzergâhının İlk Kısmı: Kulzüm ve Basra'dan Sirâf ve Hürmüz'e Giden Ticarî Yollar

Devrin kaynaklarından anlaşıldığı üzere Orta Çağ'da Hind ve Çin'e gidecek gemiciler genellikle Basra Körfezi'nde bulunan limanlardan hareket ediyorlardı. Tüccarlar bu gemileri kullanmak suretiyle özellikle de Basra Körfezi'nden Hürmüz Boğazı'na farklı güzergâhları takip ederek mallarını naklediyorlardı. Devrin en işlek limanları ya da ticaret merkezleri, bu güzergâh üzerinde olduğu kaynaklar tarafından belirtilmektedir. Söz konusu güzergâhın kuzey hattından Basra'ya gelen mallar genellikle Dicle Nehri boyunca güneye doğru devam eden yollardan naklediliyordu. Bu da Dicle Nehri üzerinde yer alan büyük merkezler olan Musul, Bağdat ve Vasıt gibi şehirlerin aynı zamanda devrin en gelişmiş ticaret merkezleri olmalarını sağlamıştır. Tüccarların bu malların taşınması sırasında genellikle iki güzergâhı tercih etmişlerdir. Söz konusu güzergâhların ilki küçük gemi veya sallarin kulların takip ettikleri nehir yolu iken, ikincisi develer veya yük taşıyan diğer hayvanların takip ettikleri kara yoluydu. Kaynakların ittifak ettikleri üzere, tüccarlar mallarını bu yollar üstünde kurulmuş pazarlarda perakende olarak veya beynelmilel çalışan daha büyük tüccarlara toptan satıyorlardı. Aynı durum Müslüman ülkelerden Çin'e giden güzergâhlar üzerinde kurulmuş olan ticaret merkezleri için de geçerliydi. Nitekim Hind sınırlarında yer alan Mihrân Nehri kenarında kurulan Mansûra, Mencâbirî ve Sadûsân ile birlikte Lûzûz (Bîrûn-Nîrûn), Mesvâhî, Deyl (Deybül), Finîkî (Ganbilî) ve Ermâbil şehirlerinin zengin tüccarların uğrak yeri olduğu, *Hudûdü'l-Âlem*'de ve İstahri'nin *el-Mesâlik*'inde zikredilmektedir<sup>8</sup>.

Heyd'in bir açıklamasına göre Serendib (Seylan) Adası, VI. asra kadar gemiciler için doğudaki son nokta iken Abbasiler devrinde bu uç nokta aşılarak Çin'in zenginliklerine ulaşmaya başlanmıştır<sup>9</sup>. Bu tespit burada dikkat edilmesi gereken önemli bir husus olup, bu bilgiden Abbasiler devrinden itibaren Müslüman tüccarlar tarafından deniz yoluyla Serendib aşılarak Çin'e ulaşıldığı anlaşılmaktadır. Fakat aşağıda tekrar temas edileceği üzere Abbasiler'e karşı 255/869 yılında meydana gelen Zenci İsyanı'nın kısa süreli de olsa Basra deniz ticaretine büyük zarar verdiği anlaşılmaktadır. Nitekim Zenciler, IX. asrın sonlarına doğru Basra Körfezi'nde demir atmış gemilere saldırarak bunlara el koymuşlar ve mallarını yağmalamışlardır. Daha

8 *Hudûdü'l-Âlem Mine'l-Meşrik İle'l-Magrib*, Çeviren Abdullah Duman-Murat Ağarı, (İstanbul: Kitapevi Yayınları, 2008), 79; İstahri, *Mesâlikü'l-Memâlik*, Çeviren Murat Ağarı, (İstanbul: Ayışığı Yayınları, 2015), 35-39; el-İdrisî, *Nüzhetü'l-Müşâk fi İhtirâfu'l-Âfâk*, nşr. Ferid el-Mezidî, Beyrut 2020, 121-122.

9 Heyd, *age.*, 33.

sonra isyan, büyüyerek çevre bölgelere sıçramış, Übülle, Abadan ve Ahvaz gibi zengin ticaret yerleri Zencilerin eline geçmiştir. Neticede isyan ancak Tolunoğulları'nın desteği ile 270/883 yılında bastırılabilmiştir. Ticaret gemilerinin yağmalanması veya ateşe verilerek batırılması sebebiyle bölgedeki ticaretin bir dönem aksamıştır<sup>10</sup>. Bununla birlikte isyandan sonra Basra Körfezi'ndeki taşımacılığın tekrar toparlanmaya başladığını söylemek mümkündür<sup>11</sup>.

İslam ülkelerinden Çin'e giden tüccarlar, farklı kara ve deniz yolu güzergâhlarından ilerliyorlardı. İbn Hurdazbih'in IX. asrın sonlarına doğru kaleme aldığı *el-Mesâlik ve'l-Memâlik* adlı eserine göre hem karadan hem denizden olmak üzere Basra'dan Çin'e giden güzergâhların uzunluklarını sırasıyla şu şekilde sıralamak mümkündür: Basra'dan Abbâdan'a 12 fersah, Haşebât'a 2 fersah, Arap koyuna doğru 70 fersah uzaklıktaki Bahreyn'e varılırdı. Bahreyn'den de sırasıyla Durdur'a 150, Umman'a 50 fersah yol gidildikten sonra, 200 fersah uzaklıktaki Şihr'e varılırdı. Daha sonra 100 fersah daha gidildikten sonra büyük bir liman şehriydi Aden'e ulaşıldı<sup>12</sup>. Tüccarlar, ardından Basra'dan Harek'e (Bengal) ulaşmak için 50 fersah deniz yolculuğu yapmak zorundaydı. Buraya ulaşan tüccarlar böylelikle 80 fersah uzaklıktaki Avân Adası'na geçirdi. Harek'ten Ebrûn Adası'na olan mesafe 7 fersah olup, ardından aynı uzaklıktaki Hayn ve Kis Adası'na ulaşıldı. Bu suretle Hindi-Çin denilen Güneydoğu Asya ülkelerinden geçildikten sonra Çin'e ulaşıldı. Bir diğer yol ise karayolu olup Güneydoğu Fars güzergâhı idi ki buna göre 18 fersah yol aldıktan sonra İbn Kâvân adasına ulaşılır, Hürmüz'e 7 fersah gidilirdi. Sârâ 7, Deybül ise yürüyerek 8 günlük bir mesafeydi. Deybül'den Mekrân Nehri'nin deniz ile buluştuğu yere 2 fersahlık mesafe vardı. Mekrân'a ulaşıldıktan sonra 4 günlük yürüyüşten sonra Evtেকin'e ulaşılmaktaydı. Ardından sırasıyla Evtেকin'den Meyd'e 2, Kula'ya 2, oradan Sindân'a 18, Sindân'dan Mille'ye yürüyerek 5 fersah gidilirdi. Mille'den Bulleyn'e yürüyerek 2, buradan da Leccetü'l-Uzma'ya ise 2 günlük bir mesafedeydi. Yol, daha sonra Bulleyn'den kıyı boyunca uzanmaktaydı. Sahil boyunca da 2 günlük yürüyüşten sonra Bâbetten'e varılırdı. Burası Kudaferîd Nehri'nin denize döküldüğü yere 3 fersah uzaklıktaydı. Buradan Keylekân, Levâ ve Kence'ye 2 günlük yürüyüşten sonra varılmaktaydı. Ardından Semender'e 10, buradan da Urneşin'e 12 fersah olup, Urneşin'den Ebîne'ye 4 günlük yol mesafesi bulunurdu. Çin'e doğru yol alan tüccar gemileri böylelikle Bulleyn'den doğuya doğru ilerleyerek Serendib (Seylan)'e varabilmekteydi. Serendib'den Nekebâlûs Adası'na yürüyerek ise 10 ila 15, Nekebâlûs Adası'ndan Kelle Adası'na ise 6 gün sürerdi. Buradan Câbe, Şelâhit ve Herlac adalarına 2 fersahlık bir mesafedeydi<sup>13</sup>.

Mesafeleri verilen bu varış noktaları daha çok Fars Denizi olarak bilinen Basra Körfezi'nden başlamak üzere Hind sahillerine kadar uzanan alana denk geliyordu. Öyle ki Orta Çağ'da

10 Taberî, *Tarîhu Rusûl ve'l-Mülûk*, nşr. M. Ebu'l-Fadl İbrahim, C. IX, Beyrut 1964, 470; İbnü'l-Cevzî, *el-Muntazam fi'l-Tarih Mülûk ve'l-Ümem*, nşr. M. M. Abdülkadir Ata, C. XII, (Beyrut: Daru'l-Kitabu'l-İlmiye, 1992), 123 vd; İbnü'l-Esir, *el-Kâmil fi'l-Târîh*, Çeviren Ahmet Ağırakça, C. VII, (İstanbul: Bahar Yayınları, 1985), 197.

11 Chau ju-kua, *Chu-fan-chî*, Çeviren Friedrich Hirth-W.W.Rockhill, St. Petersburg 1901, 138.

12 İbn Hurdazbih, *el-Mesâlik ve'l-Memâlik*, Çeviren Murat Ağartı, (İstanbul: Kitapevi Yayınları, 2008), 58-59.

13 İbn Hurdazbih, 58-62; el-İdrisî, 121-122.

kaleme alınan diğer İslam coğrafya kaynaklarına göre Fars Denizi (Bahru Fars), Arap yurdu (yarımadası) ile diğer İslam ülkelerini birbirinden ayırırmaktaydı. Kuzeydeki hat, Abadan'a varmadan önce Arap Yarımadası'nı çepeçevre kuşatıp Dicle Nehri'nin suladığı toprakları takip ederek Mehrûban'da son bulurdu. Yollarına devam etmek isteyen tüccarlar böylece Cennâbe üzerinden Basra Körfezi'ni geçerek Sirâf'a ulaşır, daha sonra da Kirman'ın güney cenahı boyunca Hürmüz sahillerine ulaşırlardı. Oradan da Deybül'e ve Sind (Hindî-Çin) sahilinde bulunan Multân'a kadar ilerlenirdi. Burası İslam topraklarının son bulunduğu yerd. Ardından Hind, Tibet ve Çin sahilleri gelmekte<sup>14</sup> olup, Umman'dan başlayarak Serendib'e kadar olan alanı kapsamaktaydı<sup>15</sup>. Dicle Nehri üzerinden Fars Denizi'ne aktarılan ticarî ürünlerin kullanıldığı yol ise özellikle Avrupa ve Anadolu'dan gelen ve giden malların taşındığı istikametti. Öyle ki Abadan'dan gelen mallar, daha sonra denizden bağlantı kurulabilen Mehruban'a getirilirdi. Kaynaklara göre burası Errecan ve buraya bitişik istikametteki Fars ve Huzistan'ın denize açılan iskelesi sayılırdı. Daha sonra denizden sevk edilen malların indirilip yüklendiği Siniz Limanı'na gelindiği görülmektedir. Buradan da Fars'ın en önemli limanlarından sayılan Cennâbe'ye geçilirdi. Böylelikle farklı yerlerden gelen mallar Sirâf'ta toplanır, daha sonra bu malları taşıyan gemiler, Hürmüz Limanı'na gelirlerdi. Tüccarlar, buradan yollarına devam ederek uzun bir deniz yolculuğundan sonra Hind diyarının batısındaki en büyük liman sayılan Deybül'e ulaşırlardı. Bu merkezin tümü gayet işlek ve faal limanlar olarak devrin kaynakları tarafından zikredilmektedir<sup>16</sup>.

Anadolu ve Suriye'den Basra'da gemilere bindirilecek mallar, Bağdat'a kadar genellikle kara yoluyla taşınırdı. Yakubî ve Nâsır-ı Hüsrev'in müşahadelerine göre mallar, Anadolu ve Musul'dan getirilerek Bağdat üzerinden Basra'da sahile indiriliyordu<sup>17</sup>. Basra Körfezi'ndeki Übülle Limanı, bu anlamda batıdan doğuya veya aksi istikamette taşınacak malların gemilere bindirildiği büyük bir hareket noktasıydı<sup>18</sup>. Basra'ya gelen malların taşındığı güzergâhların uzunluğuna gelindiğinde ise XIV. asır müelliflerinden Hamdullah Mustevfi'ye göre sırasıyla Bağdat'tan Medain'e 6 fersah, Deyrû'l-Akûr'a 8, Cebel'e 7, Femû's-Sulh'a 10, Vasıt'a 9 fersahtı. Böylelikle Bağdat'tan Vasıt'a 40 fersah uzaklık bulunurdu. Vasıt'tan da sırasıyla Nehriban'a 10, Farut'a 8, Deyrû'l-'Amal'a 5, Havaniye'ye 7 fersahtı. Ardından Havaniye'den Bataih'e, Nehrû'l-Esad ve Dicle'yi 30 fersah uzaklık bulunurdu. Dicle Nehri'nin ardından Nehrû'l-Makal

14 İstahrî, 33-39; İbn Rüsteh, *el-'Alakü'n-Nefise*, nşr. Halil Mansûr, Beyrut 1998, 90-91; el-İdrisi, 13, 46-47; Necip b. Bekrân, *Cihannâme*, Çeviren Meryem Doygun, (İstanbul: Bilge Yayıncılık, 2021), 69-70, 73; Yakut el-Hamavî, *Mu'cemu'l-Büldân*, C. III, Beyrut 1977, 295; Zekeriya Kazvinî, *Âsaru'l-Bilâd ve'l-Ehbâru'l-İbâd*, Beyrut 2011, 15, 127-131; İbnü'l-Verdi, *Haride'ü'l-'Acâ'ib ve Feride'ü'l-'Gerâ'ib*, thk. E. M. Zenâtî, Kahire 1428, 38, 229-231; Marco Polo, *Marko Polo Seyahatnamesi*, Çeviren Filiz Dokuman, C. I, (İstanbul: Tercüman Yayınları, 1979), 36.

15 Necip b. Bekrân, 71.

16 İbn Havkal, *Süretü'l-Arz*, Çeviren Ramazan Şeşen, (İstanbul: Yeditepe Yayınları, 2014), 55-56; İstahrî, 34-39; Nâsır-ı Hüsrev, *Sefernâme*, Çeviren Abdülvehhab Tarzî, (İstanbul: MEB Yayınları, 1988), 139-143.

17 Yakubî, *Ülkeler Kitabı*, Çeviren Murat Ağarı, (İstanbul: Ayışığı Yayınları, 2002), 45; Nâsır-ı Hüsrev, 137-142.

18 Heyd, age., 34; Taner Yıldırım, "Erken Ortaçağlarda Übülle Liman Kentinin İnan körfezi Açısından Önemi", *Turkish Studies*, C. IX/4, (2014), 1185-1197.



10 fersah ilerleyerek Basra'ya varılırdı. Aynı kaynağa göre Bağdat'tan Basra'ya 80 fersahlık mesafe bulunurdu. Daha sonra “Basra-Bahreyn Deniz Yolu” başlamaktaydı ki bundan sonra mallar gemilerle taşınırdı. Bu gemiler ardından sırasıyla ‘İbadân’a 12, Hoşab’a 2, buradan da 70 fersahlık yolculuğun ardından Hindi-Çin sahillerinde bulunan Avis ve Kesir’e giden bir yolculuğa başlarlardı. Basra’dan Bahreyn’e toplam mesafe ise 84 fersahtı. Basra’dan Harek’e (Bengal Körfezi) 50, buradan ‘Alan Adası’na 80, Ebrûn Adası’na 7, Kays Adası’na 7 fersah olmak üzere toplamda 151 fersah yol alınması gerekirdi<sup>19</sup>.

Basra’dan hareket eden gemilerin Sirâf’ta, Kulzüm’den Umman’a gelen gemilerin ise daha sonra Hürmüz’de buluştukları anlaşılmaktadır. Özellikle Fars bölgesinin ticaret merkezi sayılan Sirâf’ın<sup>20</sup>XII. asra kadar en önemli ticaret merkezlerinden birisi olduğu devrin kaynakları tarafından belirtilmektedir<sup>21</sup>. Fakat XII. asırda Kış emiri, şehri işgal ederek buradaki ticarî faaliyetlerin zarar görmesine sebep olmuştur. İbnü’l-Belhî, buranın büyük bir şehir iken Kış emirinin burası ile birlikte Kays ve çevresindeki adaları ele geçirerek kontrolüne aldığını ve Büveyhî emiri Rüküddevle’nin buraları tekrar zapt etmek için girişimleri sırasında şehrin büyük zarar gördüğünden bu dönemden sonra gelemediğinden, şehir de harabeye döndüğünü yazmaktadır. Aynı müellife göre bu hadiseden itibaren tüccarlar, Sirâf dışında Kirman, Mihriban, Durak/Zurak, Basra, Çemre ve Zerâfe gibi daha güvenilir yolları kullanmak zorunda kalmışlardır<sup>22</sup>. XIII. asır müelliflerinden Yakut el-Hamavî’nin kendi zamanında şehrin harabeden başka bir şeyi andırmadığını yazması da İbnü’l-Belhî’nin söylediklerini doğrulamaktadır<sup>23</sup>. Yaklaşık bir asır sonra burayı ziyaret eden İbn Batûta’nın şehrin gayet gelişmiş ve zengin olduğunu belirtmesi ise müellifin burası ile Kays Adası’nı karıştırmamasından kaynaklanmaktadır<sup>24</sup>. Bunun yanında Sirâf’ın XII. asırdan önceki vergi gelirleri hakkında bilgi veren İbnü’l-Belhî’nin kayıtları, her ne kadar konuyla doğrudan ilgili değilse de şehrin deniz ticaretinden kazandığı vergi miktarının bir hayli fazla olduğunu göstermektedir. Nitekim Fars, Kirman ve Umman’ın daha önce belirlenmiş oran olarak ve kırmızı altın cinsinden 2.331.880 dinar olup, Fars ve çevresine ait gelir de Sirâf’a ait deniz gelirleriyle birlikte 1.887.500 dinardır. Sirâf’ın gelirleri dışında Fars gelirleri sadece 1.653.000, Sirâf’ın gelirinin ise 253.000 dinar olduğu kaydedilmiştir<sup>25</sup>.

19 Hamdullah Mustevfî, *Nuzhetü'l-kulûb*, nşr. G. Le Strange, London-Leiden 1915, 171.

20 *Hudûdü'l-Âlem*, 84; İbnü’l-Belhî, *Farsnâme*, nşr. G. Le Strange-R.A. Nicholson, London 1921, 136-137.

21 Necip b. Bekrân, 72; İbn Batûta, *İbn Batûta Seyahâtname*, Çeviren A. Aykut, C. I, (İstanbul: YKY Yayınları, 2004), 393. Sirâf’ın bu Orta Çağ’daki durumu hakkında bk. Jean Aubin, “La ruine de Sirâf et les routes du Golfe Persique aux XI<sup>e</sup> et XII<sup>e</sup> siècles”, *Cahiers de civilisation médiévale*, 2<sup>e</sup> anne, VII, (Juillet-septembre 1959), 295-301; Ahmet Altungök-Taner Yıldırım, “Erken Ortaçağlarda Sirâf Liman Kentlerinin İran Körfezi Açısından Önemi”, *Cappadocia Journal of History And Social Sciences*, C. II, (2014), 14-33.

22 İbnü’l-Belhî, 136-137.

23 Yakut el-Hamavî, C. III, 294-295.

24 İbn Batûta, C. I, 393.

25 İbnü’l-Belhî, 171.

Basra'dan Çin'e kadar uzanan deniz ticaretinin önemli güzergâhlarını barındıran bir diğer ticaret bölgesi ise Orta Çağ'da Kulzüm Denizi<sup>26</sup> olarak da bilinen Kızıl Deniz (Halic-i Ahmer) idi. Doğusunda Yemen ile Habeş Yarımadası; kuzeyinde Yesrip (Medine) ve Tihame Dağları; güneyinde ise Hind Okyanusu yer almaktaydı<sup>27</sup>. Mısır'ın mülhekatında bulunan ve küçük bir kasaba olan Kulzüm, Fars Denizi'nin başlangıcı sayılmaktaydı. Gemiciler buradan hareketle daha sonra 'Ayzan'dan Habeş ülkesi, Nûbe, Zenciler ülkesi (Biladü'z-Zenc) ve Aden'e doğru ilerlerdi. Kaynakların aktardığı üzere, Mısır ve Suriye'den gelen mallar, ilk olarak Kulzüm'de gemilere bindiriliyordu. Bunlar daha sonra Kızıl Denizi boyunca ilerleyerek Yemen ve Habeşistan'ın birbirine yaklaştığı boğazdan kuzeye doğru uzanan kıvrımdan geçerek, Aden ve İdrisi'nin önemle vurguladığı Sokotra<sup>28</sup> Adası'na uğrayıp Umman'a gelirlerdi<sup>29</sup>. Umman Denizi, bu dönemde Fars Denizi ve Basra Körfezi ile birlikte Hind Okyanusu'nun birer parçası sayılıyordu<sup>30</sup>. Burası Orta Çağ'ın da en işlek ticarî limanlarına sahipti. Öyle ki XII. asırda Umman'ı ziyaret eden Çinli Chau ju-kua, bu faal ticarî faaliyetlere işaret ederek burada ticaret için atların yetiştirildiğini, çeşitli malların burada takas edildiğini yazar<sup>31</sup>. İbn Batûta da faaliyetlere değindikten sonra Bahreyn'den Umman'a sadece deniz yoluyla gidilebildiğini eklemektedir<sup>32</sup>. Ayrıca Fars bölgesindeki Necirâm, Saâde, Bahlevân, Mâhî-Rûbân ve Fesâ gibi sahil şehir veya kasabaları tüccarların uğrak yerleriydi<sup>33</sup>. Aden'den Umman'a kadarki Fars körfezine bitişen kısma ise Zenciler Denizi deniliyordu<sup>34</sup>. Okyanusun doğu tarafında Fars vilayetleri; batıda Arap Yarımadası, Yemen ve Umman Denizi; kuzeyinde ise Irak ve Huzistan; güneyinde okyanusun uzantıları yer almaktaydı. Esasında bu yol, batıdan doğuya yaklaşık 170 fersah mesafeyle kat ediliyordu. Denizin derinliği gemicilere göre 70 ile 80 kulaç olarak ölçülürdü ki, gemicilerin bu yolu takip etmelerindeki esas neden de bu olmalıdır. Batı ucundaki en önemli ticaret adaları ise Hürmüz, Bahreyn, Kiş, Harek, Hasel, Kend, Enasek, Laver, Ermus ve Ebrekafan'dı<sup>35</sup>. Madakaskar ve Zanzibar'ın bu dönemde önemli durakların başında geldiği Necip b. Bekrân ve Marco Polo'nun kayıtlarından anlaşılmaktadır<sup>36</sup>.

26 Mahmud Ak, "Osmanlı Coğrafyasında İki Yer Adı (Bahr-i Kulzüm/Kurzüm) Üzerine", *İlmi Araştırmalar*, C. II/7, (1996), 7-12.

27 Necip b. Bekrân, 73; Ebu'l-Fidâ, *Takvimü'l-Büldan*, Çeviren Ramazan Şeşen, (İstanbul: Yeditepe Yayınları, 2017), 34-38; Hamdullah Mustevfi, 234.

28 el-İdrisi, 40-41; Zekeriyâ Kazvini, 82-83; Marco Polo, C. II, 181.

29 Necip b. Bekrân, 70; İbn Batûta, 382-383; Eric Staples, "Oman and Islamic Maritime Networks: 630-1507 CE", *Oman: A Maritime History*, ed. Abdulrahman Al Salimi-Eric Staples, Hildesheim-Zürich-New York 2017, 81-115. Özellikle İslamiyet'in ilk dönemlerinde Oman'ın ticareti vaziyeti hakkında geniş bir değerlendirme için bk. Habib el-Cühânî, "İslam'ın ilk Asrında Ticaretin Canlanmasında Umman'ın Rolü", Çeviren Abdulhalik Bakır, *Ortaçağ Tarih ve Medeniyetine Dair Çeviriler*, C. I, Ankara 2008, 681-701.

30 el-Bekrî, *el-Mesâlik ve'l-Memâlik*, nşr. Cemal Talebe, C. I, Beyrut 2002, 138-140.

31 Chau ju-kua, 133.

32 İbn Batûta, C. I, 394.

33 *Hudûdü'l-Âlem*, 84-85.

34 İbn Havkal, 53.

35 Necip b. Bekrân, 71; Hamdullah Mustevfi, 233-234.

36 Necip b. Bekrân, 71; Marco Polo, C. II, 182-184.

Bahrü'l-Kulzüm'den (Kızıl Deniz) gelen tüccarlar, kara yolunu takip etmek istediklerinde Abadan'a kadar Arap Yarımadası'nı dolaşarak Dicle Nehri'ni geçer, Fars Denizi'ne geçildikten ise sonra sahil boyunca Mehribân, Cennâbe ve Sirâf'a kadar gelirlerdi. Kulzüm'den hareket eden gemiler, bu suretle Rubân denilen ve gemilerin gündüz geçebildiği dağların denize doğru uzandığı bölgeden ilerler, daha sonra Cidde'ye gelirlerdi. Burası Yemen, Basra ve Mısır'dan gelen ticaret gemilerinin buluştuğu beynelmilel bir limandı. Kaynakların aktardığına göre Cidde'de birçok tüccar iş yapar, yüksek miktarda giriş ve çıkışı yapılırdı<sup>37</sup>. İbn Cübeyr ve İbn Batûta, Cidde Denizi kenarındaki Kus ve Ayzab'ın gördüğü en hareketli limanlar olduğunu yazarlar. Müellifler, bunun sebebini hacıları taşıyan gemilerle birlikte Habeşistan, Hind ve Yemen'den gelen gemilere bağlar ki<sup>38</sup> buraların tüccarlar için gayet işlek limanlar olduğunu göstermektedir. Kulzüm'den hareket eden gemiler, aşağıda tekrar temas edileceği üzere Hümmüz, Deybül gibi İslam ülkelerinin sonu ve Sind sahillerinin başlangıç noktası sayılan Multân'ı geçtikten sonra Sind (Hind-Çin) ve Tibet sahilleri ve Çin'e gidilecek istikamet boyunca 200 mil yol alırlardı. Esas itibariyle Kulzüm'den doğuya taşınan mallar, Akdeniz üzerinden getiriliyordu. Bu sebeple Kulzüm, Mısır ile Şam'dan gelen malların adeta bir limanı sayılmaktaydı. Daha sonra Hicaz ve Yemen'e götürülmek yüklenilecek malların önemli bir kısmı da yine aynı şekilde buradan gemiye bindiriliyordu<sup>39</sup>. Necip b. Bekrân, Endülü's'ten hareket eden tüccarların Rum Denizi'nde (Akdeniz) toplanarak Şam sahillerine kadar geldiklerini, gemilerdeki taşıdıklarının da burada malları burada indirip üç menzil boyunca hayvanlarla Feremâ yoluyla Kulzüm'e ulaştırdıklarını, daha sonra Çin'e kadar gittiklerini belirtir ki bu kayıt esas itibariyle eski dünyanın iki ucunun birbirleriyle olan yoğun ilişkisine de işaret etmektedir<sup>40</sup>. Ayrıca İbn Batûta, Yemen'den getirilen iyi cins atların Hindistan'a gönderilmek üzere yine buradan gemilere bindirildiğini eklemektedir<sup>41</sup>.

Gemiler bu suretle Kulzüm'den hareketle Barbara (Berber) diyarı, oradan da Yemen'in karşısındaki Afrika kıyıları boyunca yollarına devam ederek Habeş ülkesine varırlardı. Böylece hem deniz hem de kara yollarından getirilen mallar, daha sonra Basra ve Umman üzerinden ilk olarak 120 fersah uzaklıktaki Sîrâf Liman'ına ulaştırılırdı. Bu suretle dünyanın birçok yerinden gelen tüccarlar, Arap Yarımadası ile İran'ın güney ucu olan Fars bölgesinde bir araya gelmiş olurdu. Özellikle Yemen'den gelen malların Hind ve Çin sahil bölgelerinde rağbet görmesinden dolayı, burası Yemen ürünlerinin doğuya taşındığı en önemli merkez olarak dikkat çekmektedir<sup>42</sup>.

37 Süleyman el-Tâcir, *Ahbarü'l-Sîn ve'l-Hind, Doğu'nun Kalbine Seyahat*, Çeviren Ramazan Şeşen, (İstanbul: Yeditepe Yayınları), 2012, 15-18; Ebû Zeyd es-Sîrâfî, *Ahbarü'l-Sîn ve'l-Hind Zeyli, Doğu'nun Kalbine Seyahat*, Çeviren Ramazan Şeşen, (İstanbul: Selenge Yayınları, 2012), 66; Makdisî, *Ahsenü'l-Tekâsim*, Çeviren Ahsen Batur, (İstanbul: Selenge Yayınları, 2015), 28; Ebu'l-Fidâ, 35-37.

38 İbn Cübeyr, *Endülü's'ten Kutsal Topraklara*, Çeviren İsmail Güler, (İstanbul: Yeditepe Yayınları, 2008), 38-41; İbn Batûta, C. I, 396.

39 İbn Havkal, 51-53; İbn Fakih, *Kitabu'l-Büldân*, nşr. Yusuf el-Hadî, Beyrut 1996, 65-67; Necip b. Bekrân, 67, 70.

40 Necip b. Bekrân, 70.

41 İbn Batûta, C. I, 370.

42 İbn Hurdazbih, 66.

Aynı bağlamda Umman Denizi kenarındaki Kalhat'ın, Hind ülkelerinden gelen her türlü geminin uğrak limanı olduğu anlaşılmaktadır<sup>43</sup>. Hicaz'ın doğusundan itibaren başlayan Bahreyn'in karşısında bulunan Eval Adası, Fars'ın güney doğusu, Kış Adası ve Kirman'ın güney sahilleri de bu dönemin en önemli ticaret limanlarını barındırmaktaydı. Kaynakların aktardığına göre Kirman'ın doğu hattı boyunca Mekrân'ın Tiz ve Kir limanları yer alırdı. Kanbuli ve bölgenin merkezi sayılan Feyruz şehrine kadar olan bölgelerin ise tüccarların sıklıkla kullandıkları güzergâhlar olduğu kaynaklar tarafından belirtilmektedir<sup>44</sup>. Hamdullah Mustevfi'nin bir kaydına göre Bahreyn ile Kış arasında denizcilerin önünden geçmekten imtina ettikleri Avir ve Kesir adlı iki dağ yer almaktaydı<sup>45</sup>. Aynı şekilde Fars Denizi ile Hind Denizi'nin birbirinden ayrıldığı kısımda girdaplar bulunurken<sup>46</sup>, Kulzüm ile Yele arasındaki Târân'da hortumlar<sup>47</sup>, deniz yoluyla hacca giden hacıların en büyük problemi olan ve gemilerin alabora olmasına sebep olan Cidde'de bulunan Ayzab'daki rüzgârlar<sup>48</sup>, Kızıl Deniz'deki Kutaran Adası yakınlarında gelgitler de gemiciler için ciddi sorunlar teşkil etmekteydi. Fakat bu yolların gemiciler tarafından tercih edilmesi sakıncalı olduğu bilirse de mecburi durumlarda kullanıldığı görülmektedir<sup>49</sup>.

Orta Çağ'da Fars Denizi'ndeki gemicilerin en uğrak yerinin eski zamanlarda olduğu gibi Kirman'a bağlı Hürmüz Limanı olduğunu görülmektedir. Daha önce de belirtildiği üzere hem Kulzüm'den hem de Basra'dan gelen gemiler, bu limanda bir araya gelirlerdi. Dolayısıyla Hürmüz uzun bir süre boyunca Çin'den Hind ve Arap Yarımadası'na, buradan Çin'e ihraç edilen malların nakledildiği önemli bir liman şehri olarak önemini uzun bir süre boyunca muhafaza etmiştir<sup>50</sup>. Aynı şekilde Hind ve Çin'den gemilerle getirilen kıymetli taşlar, inciler, zümrüt ve yakuttan bilezikler, broşlar, ipekli kumaşlar, üzeri altın işlemeli elbiseler, İran ve Anadolu'ya nakli için Hürmüz Limanı'nda indiriliyordu. Necip b. Bekrân, Sirâf ile Hürmüz arasında bulunan dağlar yüzünden iki şehir arasında kara yolu bulunmadığından sadece deniz yoluyla bağlantı kurulabildiğinden bahsetmektedir. Bu da gemilerin herhangi bir rıhtıma uğramadan Hürmüz şehrine doğru bir deniz yolculuğu yapmalarını zaruri kılıyordu<sup>51</sup>. Fakat XIII. asrın başında Kirman üzerinde yapılan hâkimiyet mücadelelerinde Hürmüz ve Kirman arasındaki

43 İbn Batûta, C. I, 380-382; Ca'ferî, *Târîh-i Kebîr*, Çeviren İsmail Aka, (Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 2011), 109.

44 *Hudûdü'l-Âlem*, 81; el-İdrisî, 121-126; Necip b. Bekrân, 86; İbn Said, *Kitâbü'l-coğrâfîyâ*, nşr. İsmail el-Arabî, Beyrut 1970, 131-132; Ebu'l-Fidâ, 36, 274.

45 Hamdullah Mustevfî, 234.

46 Ebu'l-Fidâ, 36.

47 İstahrî, 34.

48 İbn Cübeyr, 42.

49 Hamdullah Mustevfî, 235.

50 *Hudûdü'l-Âlem*, 81; el-İdrisî, 121-126; İbn Said, 131-132; Ebu'l-Fidâ, 36, 274; İbn Batûta, C. I, 387. İbn Havkal'ın eserine çeşitli eklemeler yapan ve adını bilmediğimiz bir müellifin kaydına göre Kirman hükümdarı Muhammed b. Arslanşah, Hind ve Çin'e gemilerle ticaret yapan Hasan b. Abbas'ın günde beş zenci kölemen nöbetçinin olduğunu duyunca "Günde 50 nöbet çaldırıp ona bir şey söylemem. Onun gemilerinden hazinemeye yılda 100.000 dinar geliyor, onun rüzgârına yardım ederim" dediğini rivayet edilmektedir. bk. İbn Havkal, 56.

51 Necip b. Bekrân, 72.

ticaret bölgeleri bir hayli zarar görmüştür. Bu sebeple şehir, karşı kıyıda bulunan Cürun Adası'na taşınmıştır<sup>52</sup>. Bazı Orta Çağ müellifleri haramilerin baskınından bıkan Hürmüz hâkimi Kutbeddin'in şehri denizdeki bir adaya taşımak zorunda kaldığından bahsederler<sup>53</sup>. Bu hadisen sonra Cürun Adası'na taşınan şehir de "Yeni Hürmüz" olarak anılmaya başlanmıştır. Burası 1396 yılında Timur'un işgaline uğramış ve devrin kaynaklarının aktardığına göre şehir bir hayli zarar görmüştür<sup>54</sup>. XV. asrın ortalarına doğru Hürmüz'ü ziyaret eden Johannes Schiltberger, Josaphat Barbaro ve Afanasiy Nikitin gibi batılı müelliflerin, Hindistan'dan İran'a, İran'dan da Hindistan'a yolculuk yapan tacirlerin genellikle Hürmüz'ü kullandıklarını belirtmeleri, "Yeni Hürmüz" olarak anılan yeni limanın eski cazibesini devam ettirdiğini göstermektedir<sup>55</sup>.

Buraya kadar aktarılan bilgilerden görüldüğü üzere Hind Denizi'nden gelen gemilerin ilk olarak Hürmüz'e gelip mallarının bir kısmını burada indirildiğini söylenebilir. Hürmüz Limanı bu sayede doğudan gelip Basra Körfezi'ne girmek isteyen gemiciler için adeta başlangıç noktası görevi görüyordu<sup>56</sup>. Burası üzerinden yapılan deniz ticaretinden ithal edilen mallar böylece burada el değiştirerek çeşitli güzergâhlar boyunca İran ve Anadolu'nun iç kesimleri naklediliyordu<sup>57</sup>. Hürmüz-Kirman yolu boyunca Hürmüz'e bağlı Cağın ve Menucân topraklarından Kamadin'e getiriliyor, ardından Bem ve Fehrec üzerinden Kiş'e taşınıyordu<sup>58</sup>. Nitekim Kiş şehrini XII. asırda ziyaret eden Tudelalı Benjamin, Mezopotamya, Yemen ve İranlı tüccarların mallarını sattıkları büyük bir liman olduğunu yazması bunu göstermektedir<sup>59</sup>. Ayrıca aynı yüzyılda şehri ziyaret eden Chau ju-kua, buradan satılmak üzere çeşitli türdeki kumaşların gemilere bindirildiğinden bahsetmektedir<sup>60</sup>. Daha sonra bu mallar, Firuzabad'a getirilerek Şiraz üzerinden Huzistan ve Kirman'a nakledilip İsfahan, Kaşan, Kum, 'Ave, Sultaniye ve

- 52 Hafi, *Mucmel-i Fasihî*, nşr. Muhammed Ferruh, C. II, Meşhed 1340, 281, 365, 368. Bu dönem hakkında bk. Abdulrahman al-Salimi, "Qalhat-Hurmuz: Its Place in the History and Economy of the Western Indian Ocean in the Later Middle Ages", *Studi Mağrebini*, C. XIX/2, (2021), 324-352.
- 53 Şebânkârei, *Mecma'u'l-Ensâb*, çev Fahri Unan, (Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 2021), 181; Ebu'l-Fidâ, 274-275; Hamdullah Mustevfi, 141; İbn Batûta, C. I, 387.
- 54 Nizamüddin Şamî, *Zafernâme*, Çeviren Necati Lugal, (Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 1987), 204; Şerefüddin Ali Yezdi, *Zafernâme*, Çeviren Ahsen Batur, (İstanbul: Selenge Yayınları, 2013), 272.
- 55 Johannes Schiltberger, *Türkler ve Tatarlar Arasında (1394-1427)*, Çeviren Turgut Akpınar, (İstanbul: İletişim Yayınları, 1997), 110; Josaphat Barbaro, *Anadolu'ya ve İran'a Seyahat*, Çeviren Tufan Gündüz, (İstanbul: Selenge Yayınları, 2009), 84; Afanasiy Nikitin, *Üç Deniz Ötesine Seyahat*, Çeviren Serkan Acar, (Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 2021), 7. Ayrıca Hürmüz'ün XIV-XV. asırdaki durumu hakkında şu çalışmaya bakılmalıdır: Andrew Williamson, "Hurmuz and the Trade of the Gulf in the 14th and 15th Centuries", *Proceedings of the Seminar for Arabian Studies*, C. III, (1973), 52-68.
- 56 Ebu'l-Fidâ, 274-275.
- 57 İbn Havkal, 55-56, 246; Makdisî, 474-475; İbn Rüşteh, 98; *Hudûdü'l-Âlem*, 81; Yakut el-Hamavî, C. V, 402; Marco Polo, C. I, 36; Hayton, *Doğu Ülkelerinin Altın Çağı*, Çeviren Altay Tayfun Özcan, (İstanbul: Selenge Yayınları, 2015), 42; Ruy Gonzales de Clavijo, *Anadolu, Orta Asya ve Timur*, Çeviren Ömer Rıza Doğrul, sad. Kâmil Doruk, (İstanbul: Ses Yayınları, 1993), 102; Johannes Schiltberger, 110; Josaphat Barbaro, 84-85.
- 58 Kiş'in Moğollar devrindeki deniz ticareti, müstakil olarak şu çalışmaya konu olmuştur: Ralph Kauz, "The Maritime Trade of Kish during the Mongol Period", *Beyond the Legacy of Genghis Khan*, ed. Linda Komaroff, Leiden 2006, 51-67.
- 59 Benjamin of Tudela, *The Itinerary of Benjamin of Tudela*, tran A. Asher, London 1840, 137; Heyd, *age.*, 180-181.
- 60 Chau ju-kua, 134.

Zencan hattı boyunca Azerbaycan, İrmîniyye ve Rum/Anadolu'ya taşınırdı. Bazı mallar ise Basra üzerinden taşınmaktaydı. Öyle ki Bahreyn-Bağdad veya Kiş-Basra yolu ticarî malların Irak'a taşınmasında mühim bir öneme sahipti<sup>61</sup>.

## 2. Deniz Yolu Güzergâhının İkinci Kısmı: Fars Körfezi'nden Hind, Sind (Hindi-Çin) ve Çin'e Giden Yollar

Yukarıda Kulzüm ve Basra'dan getirilen malların Umman, Sirâf ve Hürmüz limanlarına indirildiğinden bahsedilmişti. Bu mallar, şayet doğuya taşınacaksa okyanus şartlarına uygun, daha büyük gemilere bindiriliyordu. Gemiler, çıktıkları deniz yolculuğunda Hind Denizi boyunca ve kıyıları takip ederek doğuya doğru yolculuklarına başlıyorlardı. Orta Çağ Müslüman coğrafyacıları tarafından Hind Denizi veya Larvi Denizi, Arapça “yeşil” anlamına gelen Ahzar Denizi<sup>62</sup> adıyla Basra ve Yemen'den başlamak üzere Kirman, Mekrân, Sind (Hindi-Çin), Hind ve Serendib üzerinden Çin'e kadar uzanan denizler gösterilmektedir<sup>63</sup>. Aynı mülliflerin aktardığına göre bu deniz Umman-Fars, Ahmer (Kızıl) ve Hamir Denizi olarak üç kısma ayrılmakta; yol boyunca bu güzergâh üzerinde büyüklü küçüklü yaklaşık 2.300 ada bulunmaktaydı. Çin ve Hindistan'dan gelen Arap, Çin, Hind, Venedik ve Ceneviz tüccar gemileri, buraya getirdikleri kıymetli taşlar, inciler, zümrüt ve yakut süslemeli değerli bilezik, broş, gerdanlık ve çeşitli Hind kumaşları taşıyorlardı. Daha sonra bunlar, kervanlarla Şiraz şehri üzerinden<sup>64</sup> İran ve Anadolu'ya getirilip buralardaki pazarlarda satışa sunuluyor veya Trabzon üzerinden Karadeniz istikameti boyunca İstanbul üzerinden Avrupa'ya taşınıyordu<sup>65</sup>. Özellikle XIII. asırdan itibaren Fars ve Hürmüz Boğazı üzerinden yapılan bu ticaret, daha çok Cenevizli ve Venedikli gibi beynelmilel çalışan tüccarların tarafından yapılmaya başlanmıştır. Bu sayede birçok tüccar, Hürmüz Boğazı'ndaki adalardan veya Hindistan'dan malı alıp Akdeniz üzerinden Avrupa ülkelerine taşımaya başlamışlardır<sup>66</sup>.

X. asrın ortalarında eserini yazan Mesudî'ye göre, Fars Denizi'nden başlamak üzere Basra, Übülle ve Bahreyn yönüne doğru Basra üzerinden Saymûr, Subarâ, Tana, Sindan ve Kenbâya gibi yerlerin olduğu Larvi Denizi'ne (Hind Denizi-Cambay Körfezi) gelinirdi. Oradan birçok ada ve limana sahip Herkend Denizi (Bengal Körfezi) ve Kelahbar Denizi'ne (Malezya Körfezi) uğranırdı. Buradan hareketle sırasıyla Kendurenc Denizi (Tayland Körfezi), es-Sanf Denizi (Champz) ve nihayetinde Sanhay (Shang-hai) Denizi de olarak bilenen Çin Denizi'ne gelinirdi<sup>67</sup>. Esas itibarıyla Çin'e giden her türlü gemi, Basra'dan doğuya doğru

61 Dimaşkı, *Cosmographie*, nşr. M. A. F. Mehren, St. Pétersbourg 1866, 160; Ebü'l-Fadl Rızavî, “Revabit İlhanan ba Havanin Deşt-i Kibçak”, *Faslname-i Tarih Revabit-ı Haricî*, Yıl 19, 46, (Bahar 1390), 33.

62 Necip b. Bekrân, 71.

63 Necip b. Bekrân, 73.

64 İbn Batûta, C. I, 287.

65 Marco Polo, C. I, 36-37; Eileen Power, “The Opening of the Land Routes to Cathay”, *Travel and Travellers of the Middle Ages*, ed. Arthur Percival Newton, London 1926, 125-158.

66 Niccolo de Condi, 236-237.

67 Mesudî, *Murûcu 'z-Zehab*, Çeviren Ahsen Batur, (İstanbul: Selenge Yayınları, 2014), 116-118; İbn Fakih, 65-66.

seyirlerine devam ettiklerinde yaklaşık bir aylık deniz yolculuğundan sonra Hind sınırındaki Kulem-meli'ye varabiliyorlardı. Burada gemilerin mallarını ülkenin iç kısımlarına geçirmek için veya diğer tüccarlara teslim ettikleri bir gümrük noktası bulunmaktaydı. Eserini 238/852 yılında yazan Süleyman el-Tâcir'den öğrenildiği üzere, Çin'e giden gemilerden 1.000, diğer gemilerden ise 10-20 dirhem vergi alınır. Gemiler, şayet Kulem-meli'den devam ederlerse ismi kaynaklarda Harek, Hark ve Harekend olarak geçen Bengal Körfezi'ne gitmek üzere bir aylık yolculuk yapmak zorundaydılar. Buradan da sayıları 1.900'ü bulan irili ufaklı adanın (Amindivi, Maldiv Adaları) yanından geçerek yolculuklarına devam ederlerdi. Daha sonra günümüzde Srilanka'ya bağlı Orta Çağ'da ise adı Serendib olarak bilinen<sup>68</sup> Seylan Adası'na gelirlerdi. IX-XII. asır Arap coğrafyacılarının belirttiği gibi burası Sind güzergâhındaki en önemli ticaret adası olup, burada birçok Müslüman, Hıristiyan, Yahudi ve Mecusi tüccar bulunurdu<sup>69</sup>. Böylece Serendib'ten Çin'e gitmek isteyen gemiciler, on gün boyunca dağlar (küçük adacıklar) arasından yolculuk yapmak zorundaydılar. Serendib'ten hareketle Sumatra Adası'na bağlı Remî/Râminî Adası'na, daha sonra da Sokotra Adası'na gelinirdi<sup>70</sup>.

Bengal Körfezi ile Andaman Adaları arasında kalan Lankabalus Adası'na giden tüccarlar için ise ayrı bir deniz yolu bulunurdu<sup>71</sup>. Böylece Çin'e doğru yoluna devam etmek isteyen tüccarlar, bu suretle Hind sahilleri boyunca irili ufaklı birçok adaya uğrayıp ticaret yapıyor, buralarda yetişen ürünleri zanaat ürünleri ile değiştiriyorlardı<sup>72</sup>. Yollarına devam ettiklerinde Bengal Körfezi ile Andaman Denizi'ni birbirinden ayıran ve aynı adla da anılan Andaman Adaları'na, buradan Zâvic/Java (Malaka) ülkesine bağlı Kelehar (Kalah) Adası'na uğrarlardı. Burası anlaşıldığı kadarıyla Çin'deki Huang-ch'ao İsyanı'ndan (875-884)<sup>73</sup> sonra Müslüman tüccarların uğrak yeri halini almıştır<sup>74</sup>. Gemiler daha sonra sırasıyla 10 günlük yolculukla gidilen Tiyumev (Toma), Kendurec, Borneo ve Malay yarımadası arasındaki Sanfi, Sandar (Sandal) ve Fuler'e geçmek zorundaydılar. Gemiciler, buralardan yolculuklarında kullanmak üzere tatlı su alırlardı<sup>75</sup>.

Gemi ile yolculuk eden bu tüccarlar, böylelikle Hindistan'ın güney sahilleri ile Hindî-Çin güzergâhını takip ettikten sonra Sanhay (Shang-hai), yani Çin sınırına gelmiş olurlardı.

68 Süleyman el-Tâcir, 17; el-İdrisî, 58; Yakut el-Hamavî, C. III, 215-216; Zekerîya Kazvinî, 42-44, 83.

69 Ebû Zeyd es-Sirâfî, 60-61; el-İdrisî, 58; Hamdullah Mustevfi, 232; Dimaşki, 160; İbn Batûta, C. II, 850.

70 Makdisî, 33; İbn Fakih, 65-66; el-İdrisî, 58-61; Necip b. Bekrân, 85-86; Yakut el-Hamavî, C. III, 215-216; Zekerîya Kazvinî, 42-44; Ebu'l-Fidâ, 35, İbn Batûta, C. II, 846; Hayton, 42.

71 Süleyman el-Tâcir, 15-16,18; Mesudî, 119-121; Makdisî, 28-29.

72 Michał Gawlikowski, "Indian trade between the Gulf and the Red Sea", *History; Polish Archaeology in the Mediterranean*, C. XXVI/2, (Special Studies), 1-30; Leonardo Gregoratti, "Indian Ocean Trade", *The Indian Ocean Trade in Antiquity: Political, Cultural and Economic Impacts*, ed. Matthew Adam Cobb, London-New York 2019, 52-67.

73 Huang-ch'ao İsyanı (875-884), Çin'in Tang Hanedanlığı (618-907) devrinde Kanton başta olmak üzere Çin'in sahil kısımlarının büyük oranda harap olmasına sebep olmuştur. Bk. Ebû Zeyd es-Sirâfî, 40-41; Mesudî, 103-105.

74 Heyd, *age.*, 36-37.

75 Süleyman el-Tâcir, 19-21; Dimaşki, 160; Mesudî, 121-122; Chau ju-kua, 147-148.

Bir aylık yolculuktan sonra böylece en son nokta olarak Hanfu bölgesine ulaşıldı<sup>76</sup>. Burası Çinli ve Arap tüccarların buluştuğu son menzil olup doğudan batıya gitmek isteyen veya batı ülkelerinden Çin'e gelen her türlü tüccarın buluştuğu muazzam büyüklükteki bir ticaret noktasıydı. Nitekim dünyanın birçok yerinden gelen tüccarlar, mallarını satar veya yeni mallar alır, gemilerini tamir ederlerdi<sup>77</sup>. Hamdullah Mustevfi, Çin ve Maçin arasındaki haliçte 3.700 adanın bulunduğunu, bunların da en büyüğünün Vakvak Adası olduğunu yazmaktadır. Ayrıca müellif, buraların altın konusunda bir hayli zengin olduğunu belirtmektedir. Tüccarlar için en kârlı olanı ise Cabe (Cava) Adası'nda<sup>78</sup> yapılan ticaretti. Yine aynı müellifin aktardığına göre bu dönemde adanın hükümdarının elinde bir hayli zengin adalar bulunmakta ve bu adalardan günlük 200 men<sup>79</sup> vergi alınmaktaydı<sup>80</sup>.

Kaynakların belirttiği üzere Hindistan'ın doğu cenahındaki Mayet ve buranın doğu ucunda Tuyu Adası bulunmakta olup, Kumar'a 5, Kumar'dan da 3 günlük yürüyüşten sonra sahilde kurulmuş Sanf'a, oradan da Lukin'e geçilirdi ki buradan Çin sınırındaki ilk limana hem karadan hem de denizden 100 fersah yol aldıktan sonra varılabilmekteydi. Daha sonra Lukin'den Hanfu'ya geçilirdi. Şayet tüccarlar buraya karadan gitmek istediklerinde 20, denizden gitmek istediklerinde ise 4 günlük bir yolculuk yapmak zorundaydılar. Burada birçok meyve çeşidi, bakliyat türleri, buğday, arpa, pirinç ve şeker kamışı yetiştiriliyordu. Tüccarlar, Hanfu'ya birçok açıdan benzeyen Hanc'a gitmek için ise 8 gün, Kantu'ya (Kanton) ise 20 gün yürümek zorundaydılar. Bu limanların tümü bir hayli büyük olup buralara devrin en büyük gemileri yanaşabiliyordu<sup>81</sup>. Bu sebeple olacak ki buralarda Arap Yarımadası ve Hindistan'dan gelen büyük tüccar kabilelerine rastlanabiliyordu<sup>82</sup>. Marco Polo'nun aktardığına göre ise Hindistan'dan gelen gemilerin her mal için %10 oranında ve gemilerin büyüklüklerine göre farklı miktarda vergi alınırdı<sup>83</sup>.

Müslüman tüccarlar, dönüş yolunda ise yukarıda ismi verilen adalardan aynı istikameti takip ederek Çin'den aldıkları her türlü malı nihayetinde Hürmüz Boğazı'nda indiriyorlardı. Buradan mallarını Basra veya Kirman üzerinden İran, Irak, Anadolu, Kuzey Afrika ve Avrupa topraklarına taşıyorlardı. Nitekim Çin'in farklı limanlarında yüklenen mallar, günümüzdeki adlarıyla Hong Kong üzerinden Malabar Adası'na getirildikten sonra Singapur, Bengal, Seylan, Calcutta, Hürmüz ve Kış üzerinden Basra'ya, oradan da Yemen, Mogadişu veya Sokotra

76 Angela Schottenhammer, "China's Gate to the South: Iranian and Arab Merchant Networks in Guangzhou during the Tang-Song Transition (c.750–1050), Part II: 900–c.1050", *AAS Working Papers in Social Anthropology*, C. XXIX, Wien 2015, 1-28.

77 Süleyman el-Tâcir, 22-23.

78 Chau ju-kua, 75-76; Zekeriyâ Kazvinî, 82; İbn Batûta, C. II, 879.

79 Orta Çağ'da kullanılan bir ağırlık birimi olup, 1 men=3 kg yapmaktadır. Bk. Walter Hinz, *İslam'da Ölçü Sistemleri*, Çeviren Acar Sevim, (İstanbul: Marmara Üniversitesi Yayınları, 1990), 19-28

80 Hamdullah Mustevfî, 230.

81 İbn Hurdazbih, 64; İbn Batûta, C. II, 894.

82 Marco Polo, C. II, 78.

83 Marco Polo, C. II, 116.



Adası'na nakledilirdi<sup>84</sup>. Özellikle Aden; Sind, Hind ve Çin ile ticaret yapan tüccarların adeta buluşma merkeziydi<sup>85</sup>. XIII. asrın sonlarına doğru Yemen'i ziyaret eden Marco Polo, buranın büyük bir liman olduğunu ve özellikle Hindistan'dan gelen tüccarların mutlaka bu limana uğradıklarını, çünkü bunların sadece mal alıp vermek için gelmediklerini, başka gemilere mal aktarmak için de gemilerinin buraya demir attıklarını kaydetmektedir. Aynı müellifin belirttiği üzere buradaki mallar daha sonra küçük gemiler veya sandallarla İskenderiye Limanı'na götürülüyordu<sup>86</sup>. Burada karabiber başta olmak üzere çeşitli baharatlar, ipekli kumaşlar, kıymetli taşlar, amber, misk<sup>87</sup> ve öd ağacı türü gibi Çin, Hind, Habeş, Fars, Basra, Cidde ve Kulzüm'dan gelen mallar bulunurdu<sup>88</sup>.

XIII. asrın ortalarından itibaren Dimyat'ın Memlûklerin elinde olması ve Papalık'ın da bunlara ambargo uygulaması, Kızıl Deniz'e nazaran Fars Körfezi'ndeki limanların daha çok önem kazanmasına olanak verecektir<sup>89</sup>. Ayrıca XIV. asra gelindiğinde de karadan denize doğru devam eden taşımacılığın "Şiraz-Hürmüz Yolu"ndan bir hayli aktif olarak kullanıldığı görülmektedir. Şiraz'dan Servistan'a 12, buradan Fesa'ya 8, buradan Timaristen köyüne 6, buradan da Darkan'a 8 fersah gidilirdi. Darkan'da ise yol ikiye ayrılırdı. Buna göre sol taraftan Şebânkâre'ye, sağ taraftan ise Hürmüz'e gidilirdi. Hürmüz'den Şiraz'a mesafe toplamda 34 fersahtı. Darkan'dan Darapkird'e 10, buradan Hayır köyüne 3, Sebenkan'a 6, buradan da Ristak'a 3, Ristak'tan Perek'e 3, Perek'ten Taslu'ya 6, Taslu'dan Tarım'a 6, Çınarser Haddi Lar'a 4, Çahi-Çile 48, buradan Tuser'e 8, Tuser'den de Hürmüz'e suyolu ile 4 fersahtı, yani toplamda Şiraz'dan Hürmüz'e 95 fersah gidiliyordu<sup>90</sup>.

Yukarıda gösterildiği üzere Müslüman dünyası ile Çin arasında yapılan ticaretin son derece canlı olduğu anlaşılrsa da, bunun zaman zaman sekteye uğradığı olmuştur. Nitekim 255/869

84 Ebû Zeyd es-Sirâfî, 65; Hemdanî, *Sıffatü'l-Ceziretü'l-Arab*, nşr. Muhammed el-Havâli, San'a 1990, 90-91; Chau ju-kua, 87 vd; Yakut el-Hamavî, C. IV, 89; İbn Said, 132; İbn Batûta, C. II, 900-901; Dımaşkı, 160; Niccolo de Condi, *Voyage, Relazioni di Viaggiatori*, önsöz, C. I, Venezia 1841, 237-259; Rızavî, a.g.m., 32-33; Robert Lopez, "Nouveaux documents sur les marchands italiens en Chine à l'époque mongole, communication du 11 février 1977", *Comptes Rendus des Séances de l'Académie des Inscriptions et Belles-Lettres*, C. II, (1977), 445-458.

85 el-İdrisî, 44-45; Yakut el-Hamavî, IV, 89; Heyd, a.g.e., 179.

86 Marco Polo, II, 186-188; İbn Mücâvir, *Sıffatü'l-Bilâdü'l-Yemen ve Mekke ve Ba'zi'l-Hicaz*, I, Leiden 1951, 138-139. Bu konu hakkında ise bk. Abdulhalik Bakır, "İbn Mücâvir'in bakışıyla Eyyübîler Döneminde Aden Şehrindeki Ticaret Hayatı", *Tarih İncelemeleri Dergisi*, C. XXV/2, 383-413.

87 Misk ve bunun ticareti hakkında geniş bir değerlendirme için bk. Mehmet Kavak, "Ortaçağda Misk", *Vakanüvis-Uluslararası Tarih Araştırmaları Dergisi*, C. III, (2018), 188-229.

88 İbn Hurdazbih, 58-59; Mesudî, 127-128; Marco Polo, C. II, 187.

89 Pedro Teixeira, *The Travels of Pedro Teixeira*, Tran W. F. Sinclair, London 1902, 17-19, 29; Andrew Williamson, "Hormuz and the Trade of the Gulf in the 14th and 15th Centuries A.D.", *Proceedings of the Seminar For Arabian Studies*, 3, *Proceedings of Thesixth Seminar For Arabian Studies Held at the Institute of Archaeology*, London 27th and 28th September 1972, 1973, 52-68; Ralph Kauz-Roderich Ptak, "Hormuz in Yuan and Ming sources", *Bulletin de l'École française d'Extrême-Orient*, C. LXXXVIII, 2001, 27-75; Eilen Power, "The Opening of the Land Routes to Cathay", *Travel and Travellers of the Middle Ages*, ed. Arthur Percival Newton, London 1949, 124-125; J.K. Chawla, *India's Overland Trade with Central Asia and Persia during the Thirteenth and Fourteenth Centuries*, New Delhi 2006.

90 Hamdullah Mustevfî, 187.

yılında Basra'da başlayan Zenci İsyanı ve 264/875 yılında Çin'deki Yanşu (Huang-ch'ao) İsyanı gibi bazı önemli olaylar, ticarete zarar vermiştir. Öyle ki Ebû Zeyd es-Sîrâfî, Yanşu (Huang Ch'ao) İsyanı'nı kastederek eskiden Irak'tan Çin ve Hind'e giden tüccarların bir hayli çok, denizlerin ise emniyetli olduğunu, kendi zamanında ise bu durumun değiştiğini ve gemilerin Çin'e sefer yapamaz hale geldiğini yazmaktadır<sup>91</sup>.

Bu dönemde deniz ticaretinin gelişmesinde en önemli faktör ise Çin'den ve Hindistan'dan getirilen malların İslam dünyasında büyük rağbet görmesiydi. Nitekim devrin seyyahlarına göre Arab ülkelerinde yabancı tüccarların ürünlerini sattığı büyük pazarlar bulunurdu. Bu pazarlarda kenevir, buğday, mısır, fasulye, şeker, un, yağ, yakacak odun, kümes hayvanları, koyun, kaz, ördek, balık, karides, hurma, üzüm ve diğer meyveler bulunurken; inci, fildişi, gergedan boynuzları, sığla, amber, çeşitli macunlar, karanfil, baharatlar, hindistancevizi, opak veya şeffaf camlar, vazolar, mercanlar, gülsuyu, çeşitli kumaşlar gibi Hind ve Çin'den getirilen egzotik ürünler de büyük ilgi görmekteydi<sup>92</sup>. Anlaşıldığı kadarıyla Hanfo'nun güzellikleri Müslümanları bir hayli cezbettiğinden Müslüman tüccarlar burada yoğun bir şekilde iş yapıyorlardı. Çin'in iç kesimlerinden ve doğusundan deniz yolu ile ipek, kereste, kumaş, misk, öd ağacı, samur postu, eyer, seramik ve ilaç; Vakvak'tan ise altın ve abanoz getiriliyordu. Hindistan'dan sandal ağacı, kâfur, kâfur suyu, karanfil, nargile, haşışden yapılmış elbise, elmas ve fil götürülüyordu. Serendib'den renkli yakut, elmas, inci, billur (kristal) ve ilaç yapımında kullanılan sinbadec; Mella ve Sindan bölgesinden ise baharat, kano ve kişniş taşınmaktaydı<sup>93</sup>. Ayrıca 'Aânab adasında iri cüsseli fillerle birlikte köklerinden ilaç yapılan çeşitli bitkiler (akakir) bulunur, tüccarlar da bunları almak için adaya sandıklarını bırakırlardı<sup>94</sup>. Marco Polo, Hindistan'da bulunan Quilon'a Çin ve Arab ülkelerinden çok sayıda tüccarın geldiğini ve çok sayıda baharat satın aldıklarını yazmaktadır<sup>95</sup>. Kulzüm ve Basra'dan Hind ve Çin'e giden tüccarlar, hem Arap yarımadasında hem de Hint ve Çin sahillerinin birçoğunda ticaretini yapacak ticarî malı satın alabiliyordu. Öyle ki tüccarlar, Çin'deki Lukin'de kaliteli Çin ipeği ile Çin seramiği satın alabiliyorken<sup>96</sup>, Hanfo'da ise birçok meyve ve bakliyat türleri, buğday, arpa, pirinç ve şeker kamışına rahat ulaşıp bunların ticaretini yapabiliyordu<sup>97</sup>.

Özellikle Hind ve Çin'deki birçok bölge, tüccarların satacak meta bulması açısından bir hayli zengindi. Nitekim buradaki deniz veya adalardan inci, anber (kehribar), cevher, altın madenleri, fildişi, abanoz, boya üretiminde kullanılan çeşitli ağaçlar, bambu ağaçları, öd/üdü ağacı olarak da bilinen kâfur, parfüm elde edilen çeşitli bitkiler, karanfil, çeşitli ebattaki kayıklar,

91 Ebû Zeyd es-Sîrâfî, 39-40.

92 Necip b. Bekrân, 129-130; Chau ju-kua, 115-116.

93 İbn Hurdazbih, 65-66; Chau ju-kua, 111; Necip b. Bekrân, 122-123; İbn Batûta, C. II, 894-895, 901; Hayton, 42.

94 Ebû Zeyd es-Sîrâfî, 60-61; el-İdrisî, 58; Chau ju-kua, 72; Hamdullah Mustevfî, 232; Dîmaşkî, 160; İbn Batûta, C. II, 850.

95 Marco Polo, C. II, 172.

96 el-Gırnâtî ve İbn Batûta, Çinlilerin çiniden yapmış çanak-çömlek, kabartmalı ipek kumaş ve buna benzer sanat çeşitlerini iyi bildiklerinden bahsederler. Bk. el-Gırnâtî, 74-75; İbn Batûta, C. II, 897-898.

97 İbn Hurdazbih, 53.

envai çeşit baharatlar, papağan, tavus kuşu, avcı kuşlar, misk kedisi ve keçisi gibi farklı türdeki ticarete kullanılan ürün bulunmaktaydı<sup>98</sup>. Hind sınırlarında yer alan ve küçüklü büyüklü birçok limanda deri, kösele, ayakkabı, hurma ve şeker kamışının bulunması burayı birçok tüccarın uğrak yerleri halinet getiriyordu<sup>99</sup>. Yine Hürmüz’de ve Bahreyn’de mercanların bulunduğu kaydedilmektedir. Kiş ise bunlara nispeten küçük olmasına rağmen daha çok mercan rezervine sahipti. Aden ve Harek arasındaki sahil boyunca bir hayli zengin mercan yataklarının mevcut olduğu rivayet edilmektedir<sup>100</sup>.

Tibet’ten getirilen misk keçisinden elde edilen miskler, bu dönemde bir hayli değerli ticarî meta olup deniz yoluyla Arap ülkelerinde pazarlarda kendilerine müşteri bulurdu<sup>101</sup>. Marco Polo’nun bir kaydına göre Hürmüz’den Hindistan’da satılmak üzere iyi cins atlar gemilere yükleniyordu<sup>102</sup>. XV. asrın hemen başında İspanya’dan Timur’a elçi olarak gönderilen Ruy Gonzles de Clavijo, Hürmüz’den Sultaniye şehrine inci ve başka kıymetli taşların getirildiğini, mücevheratın da Hitay (Çin) tarafından deniz yoluyla buraya ulaştırıldığını, Sultaniye<sup>103</sup> ve Tebriz’den gelen inci ve sedeflerin de burada işlenerek yüzük, küpe ve benzeri şeylerin yapıldığını belirtmektedir<sup>104</sup>. İbn Hurdazbih’in bir kaydına göre IX. asırda Cava’ya (Java) Yemen’den işlemeli kumaş, amber ve güzel koku, katır ve eşek ithal edilmekteydi<sup>105</sup>. İbn Batûta da Kanton’da sadece Hint ve Yemen’e satılmak için üretilen Çin işi porselenlerden bahsetmektedir<sup>106</sup>.

Hind ile Çin güzergâhı en önemli limanlardan olan Harekend’i XIII. asrın sonlarına doğru ziyaret eden Marco Polo ise buranın büyük bir esir pazarı olduğunu, Hindistan’dan birçok tüccarın gelip buradan köle aldığını yazmaktadır<sup>107</sup>. Gırnâtî de Hindistan’da üd ağacı, okalıptus ağacı, güzel baharat çeşitleri, hindistancevizi, sümbül, tarçın, tarçın ağacı, kakule, kübâbe, rezene ağaçlar ve çeşitli ilaçların yetiştirildiğinden bahsetmektedir ki<sup>108</sup> bunların tüccarların en çok rağbet ettiği ürünlerin başında geldiği anlaşılmaktadır. Devrin kaynakları ayrıca Amindivi ve Maldiv Adaları’nın etrafında çok sayıda amber hindistancevizi yetiştirildiğini, buranın halkının ise bir hayli sanatkâr olup dikişsiz elbise ve gemiler ürettiklerini, Serendib etrafında ise bir

98 Ebû Zeyd es-Sîrâfî, 66-67; Mesudî, 119-128; İbn Fakih, 65-66; el-Gırnâtî, 74; Chau ju-kua, 73, 77-78; İbnü’l-Verdî, 232; İbn Batûta, C. II, 884-886.

99 *Hudûdü’l-Âlem*, 79; el-İdrîsî, 61-68.

100 Hamdullah Mustevfî, 234.

101 Ebû Zeyd es-Sîrâfî, 56-57; Necip b. Bekrân, 129.

102 Marco Polo, C. I, 37.

103 İlhanlılar devrinde Irak-ı Acem’de kurulmuş önemli bir şehirdir. Bk. Hamdullah Mustevfî, 55.

104 Ruy Gonzles de Clavijo, 102.

105 İbn Hurdazbih, 66.

106 İbn Batûta, C. II, 901. Bu konu hakkında bk. Elizabeth Lambourn-Phillip I. Ackerman-Lieberman, “Chinese Porcelain and the Material Taxonomies of Medieval Rabbinic Law: Encounters with Disruptive Substances in Twelfth-Century Yemen”, *The Medieval Globe*, C. II/2, (2016), 199-238.

107 Marco Polo, C. II, 10-11.

108 el-Gırnâtî, 74.

hayli inci yatağı olduğunu yazarlar<sup>109</sup>. Sirâf<sup>110</sup>, Aden ve Harek yakınında da inci yatakları<sup>111</sup>, Sumatra'ya bağlı Râmîni Adası'nda bir hayli altın madeni, iyi cins kâfur elde edilen funsur denen yataklar mevcuttu<sup>112</sup>. İbn Havkal, Harekend yakınlarında çıkarılan incinin az olmasına rağmen çok değerli olduğunu ve "eşsiz inci"nin buradan çıkarıldığını belirtir<sup>113</sup>. İbn Said de Carek (Harek/Harekend) Adası'nda inci çıkarıldığını bahsetmektedir<sup>114</sup>. Basra üzerinden Çin'e giden deniz yolunun tam ortasında yer alan Kelehbar (Kalah) adasında öd/'üd, kâfur, sandal ağaçları, fildişi, kalay, abanoz ve diğer parfümlü ağaçlar bulunmaktaydı<sup>115</sup>. Ayrıca süs ve takı üretiminde kullanılan inci ve amber gibi bu ürünler, tüccarların rağbet ettiği malların başında gelmekteydi. Öyle ki Ebû Zeyd es-Sîrâfî, bu bilgiyi tamamlayarak inciler ve amberler hakkında bilgi verdikten sonra Kızıldeniz sahillerinde görülen amberlerin Hind denizinden buraya geldiklerini, en makbullenin ise Barbara, Sudan ve Şahr sahillerinde görülen beyaz, mavi ve yuvarlaklar olduğunu belirtmektedir<sup>116</sup>. Mesudî, en kaliteli amberlerin Şahr sahiline Zâbic (Sumatra) adalarına ve sahillerine vuranlar olduğunu kaydetmektedir. Müellife göre bunlar devekuşu yumurtası büyüklüğünde veya birazcık daha küçük, açık mavi renkli ve ovaldi<sup>117</sup>. Bununla birlikte Vakvak Adası'ndan ve Serendib şehrinden altın, Hind şehirlerinden zümrüt, Çin'den yeşim taşı getiriliyordu.<sup>118</sup>

## Sonuç

Orta Çağ'da Arap ülkelerinden Çin'e yapılan ticarete kullanılan deniz yolları, şüphesiz devrin en önemli ticarî güzergâhların başında geliyorlardı. İslam ülkelerinden gelen malların Çin'e, Çin'den gelen malların ise İslam ülkelerine taşındığı tüm deniz yolculukları, Asya'nın güney ucunda yer alan denizlerde yapılmaktaydı. Yukarıda aktarılan bilgilerden anlaşıldığı üzere de bu güzergâhta taşınan mallar deniz yoluyla iki istikamette nakledilmekteydi. Bunların ilki Basra-Sirâf-Hürmüz istikameti idi. Bu suretle dünyanın birçok yerinden Bağdat'a kadar getirilen mallar, daha sonra Dicle Nehri boyunca küçük gemilerle güneye taşınmaktaydı. Böylece Fars Denizi'ne getirilen ürünler, daha büyük gemilerle taşınarak Sirâf ve Hürmüz limanlarına naklediliyordu. Bir diğer istikamet ise Mısır ve Suriye'den gelen malların doğuya aktarıldığı Kulzüm Limanı'ydı. Buna göre ticarî ürünler, Kulzüm olarak da bilinen Süveys

109 Süleyman el-Tâcir, 17; Ebû Zeyd es-Sîrâfî, 60-61; İbn Havkal, 53; İstahrî, 35; İbn Fakih, 65-66; el-Gırnâtî, 74; Necip b. Bekrân, 72, 122-123; Yakut el-Hamavî, C. III, 216; Marco Polo, C. II, 145-146. Mesudî ise Nisan ayında tek olmak üzere Fars Deniz'inden inci çıkarıldığını, Harek, Katar, Oman, Serendib ve diğer yerler arasında, sadece Habeş Denizi'nde (Eritre Denizi) bunun avcılığının yağıldığını iddia etmektedir. Bk. Mesudî, 116.

110 İbn Batûta, C. I, 393-394.

111 İbn Havkal, 53; İstahrî, 35.

112 Süleyman el-Tâcir, 18; Necip b. Bekrân, 129.

113 İbn Havkal, 53.

114 İbn Said, 232.

115 Zeyd es-Sîrâfî, 50; Necip b. Bekrân, 129.

116 Zeyd es-Sîrâfî, 67-68.

117 Mesudî, 119.

118 Necip b. Bekrân, 122-123.

üzerinden gemilere bindirilerek Kızıl Deniz boyunca Yemen ve Habeşistan'dan getirilen malların birleştirilmesiyle Aden ve Sokotra Adası boyunca taşınarak Umman'a ulaştırılırdı. Daha sonra bu malları taşıyan gemilerin bir kısmı Hürmüz'e gider veya doğuya doğru yollarına devam ederek Mekrân-Hind-Seylan-Sumatra yolu boyunca Çin'in Kanton bölgesine ulaşırlardı. Öte yandan Basra'daki Zenci İsyanı ve Çin'deki Huang Ch'ao İsyanı gibi beşeri sebeplerden olduğu gibi rüzgârlar, hortumlar, gelgitler ve yer yer denizin sığlaşması yüzünden gemilerin hareket edememesi sebebiyle bazı dönemlerde ciddi aksaklıklara sebep oluyordu. Fakat yine de bu deniz ticaretinin, Orta Çağ İslam dünyası ile Hind ve Çin uygarlıklarının büyük oranda birbirlerinden etkilenmelerinin önünü açmasıyla sonuçlandığı rahatlıkla söylenebilir.

Müslüman tüccar gemicilerin Çin'e kadar devam eden ticarî seferlere çıkmaları da VI. asra kadar batı ülkeleri tarafından pek bilinmeyen Çin'in tanınması ve burada yüksek işçilikli ürünlerin kendi pazarlarında satılmasını sağlamıştır. Bu aslında kadim Çin medeniyetinin de artık bilimesi anlamına gelmektedir. Özellikle Abbasiler zamanında Çin'deki Tang Hanedanı ile kurulan ilişkiler sayesinde tüccarlar, İran'ın güney limanlarından batıya doğru Hind, Hindi-Çin ve Çin'e kadarki çok uzun mesafeli bölgelerde mal alış verişini güvenli bir şekilde yapabiliyorlardı. Bu liman ticaretinin kârlı bir iş olduğunu gören İslam ülkelerinden birçok tüccar, deniz yoluyla bu ticarete pay almaya başlamışlardır. Ticaretin gelişmesiyle İslam coğrafyacılığı yazımında önemli bir uğraş alanı haline gelmiş ve IX-XIV. asır müellifleri bu ticarete kullanılan deniz güzergâhlarını uzun uzadıya anlatmışlardır.

Öte yandan Müslümanlar çini, çeşitli baharatlar, egzotik ürünler, misk, amber, inci, yakut, elmas gibi değerli ürünleri ülkelere götürüyorlardı. Bu sayede deniz ticareti hem Müslüman hem de Hind ve Çin ülkeleri için uzun süre önemli bir ekonomik uğraş olmuştur. Bu ticaretin yapıldığı sahil kasabaları devrin en görkemli şehirlerine dönüşürken, burada ticaretle uğraşan insanlar da bir hayli zenginleşmiştir. Söz konusu güzergâhların en büyük özelliğinin Akdeniz havzasını ile Çin'i birleştirici bir öneme sahip olduğuna dikkat çekmek gerekmektedir. Ayrıca devrin yük hayvanları ve arabalarına nazaran daha fazla yük taşıyan gemiler aracılığıyla yapıldığından, tüccarlar tarafından bu yolun daha çok tercih edildiği görülmektedir. Bu da devrin ticari mallarının daha hızlı ve daha güvenilir bir şekilde nakledilmesine olanak veriyordu. Sasaniler zamanından beri devam eden bu taşımacılığın Abbasiler zamanında daha çok ilerleme kaydederek devrin Doğu ve Batı dünyasını birleştirdiği görülmektedir.

Bununla birlikte "Pax Islamica" adı verilen kıtalararası barış ve sükunet sayesinde çok uzak coğrafyalar arasında ticaret büyük bir gelişim gösterecektir. Nitekim İran merkezli Farsların daima batıya, Avrupa merkezli Bizans'ın da doğuya doğru genişleme siyasetlerinde sınır bölgesi halini alan Basra ve Süveyş'in yüksek oranda tahrip edilmesinden sonra, İslam'ın ortaya çıkışı ile birlikte buralar yeniden eski canlılıklarını kazanmışlardır. Bu sayede doğu ve batı arasında bir bütünlük sağlanmasıyla Müslüman denizciliği teşekkül ederken, ticaret yapmak için çok uzak mesafelere dek deniz seferleri icra edilmiştir. Bu da hem Müslüman denizciliğinin kısa bir sürede ilerleme kaydetmesine olanak tanımış hem de Çin ve Hind gibi çok uzak ülkelerin

zengin ticarî metalleri kolay ve hızlıca İslam ülkelerine getirilip satılabilmektedir. Öyle ki Orta Çağ boyunca çok sayıda Çin ve Hind menşeli yiyecek, içecek, baharat, süs eşyası ve hayvanın İslam ülkelerinin pazarlarında alınıp satıldığı devrin kaynaklarınca doğrulanmaktadır.

---

**Hakem Değerlendirmesi:** Dış bağımsız.

**Çıkar Çatışması:** Yazar çıkar çatışması bildirmemiştir.

**Finansal Destek:** Yazar bu çalışmaya için finansal destek almadığını beyan etmiştir.

**Peer-review:** Externally peer-reviewed.

**Conflict of Interest:** The author has no conflict of interest to declare.

**Grant Support:** The author declared that this study has received no financial support.

---

## Kaynaklar/References

- Afanasiy Nikitin, *Üç Deniz Ötesine Seyahat*. Çeviren Serkan Acar, Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 2021.
- Ak, Mahmud, "Osmanlı Coğrafyasında İki Yer Adı (Bahr-i Kulzum/Kurzüm) Üzerine", *İlmi Araştırmalar*, C. II/7, (1996), 7-12.
- Al-Naboodah, H. M., "The Commercial Activity of Bahrain and Umman in the Early Middle Ages", *Proceedings of the Seminar for Arabian Studies*, C. XXII, (1992), 81-96.
- Al-Salimi, Abdulrahman, "Qalhat-Hormuz: Its Place in the History and Economy of the Western Indian Ocean in the Later Middle Ages", *Studi Mağrebini*, C. XIX/2, (2021), 324-352.
- Altungök, Ahmet - Yıldırım, Taner, "Basra Körfezi Ticareti üzerinde Sasani-Bizans ve Arap Mücadelesi", *Firat Üniversitesi Orta Doğu Araştırmaları Dergisi*, C. IX/1, (2013), 137-157.
- Altungök, Ahmet - Yıldırım, Taner, "Erken Ortaçağlarda Siraf Liman Kentlerinin İnan Körfezi Açısından Önemi", *Cappadocia Journal of History And Social Sciences*, C. II, (2014), 14-33.
- Aubin, Jean, "La ruine de Sirâf et les routes du Golfe Persique aux XI<sup>e</sup> et XII<sup>e</sup> siècles", *Cahiers de civilisation médiévale*, 2<sup>e</sup> année, C. VII, (Juillet-septembre 1959), 295-301.
- Bakır, Abdulhalik, "İbn Mücâvir'in bakışıyla Eyyübîler Döneminde Aden Şehrindeki Ticaret Hayatı", *Tarih İncelemeleri Dergisi*, C. XXV/2, 383-413.
- Benjamin of Tudela, *The Itinerary of Benjamin of Tudela*, Çeviren A. Asher. London 1840.
- Ca'ferî, *Târîh-i Kebîr*. Çeviren İsmail Aka. Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 2011.
- Chau ju-kua, *Chu-fan-chî*. Çeviren Friedrich Hirth-W.W.Rockhill, St. Petersburg 1901.
- Chawla, J.K., *India's Overland Trade with Central Asia and Persia during the Thirteenth and Fourteenth Centuries*. New Delhi 2006.
- Daryaee, Touraj, "The Persian Gulf in Late Antiquity: The Sasanian Era (200-700 CE)", *The Persian Gulf in History*, Editör L. G. Potter. New York 2009, 57-70.
- Dımaşkı, *Cosmographie*. Neşreden M. A. F. Mehren. St. Péttersbourg 1866.
- Ebü Zeyd es-Sirâfî, *Ahbarü'l-Sîn ve'l-Hind Zeyli, Doğu'nun Kalbine Seyahat*. Çeviren Ramazan Şeşen, İstanbul: Yeditepe Yayınları, 2012, 39-70.

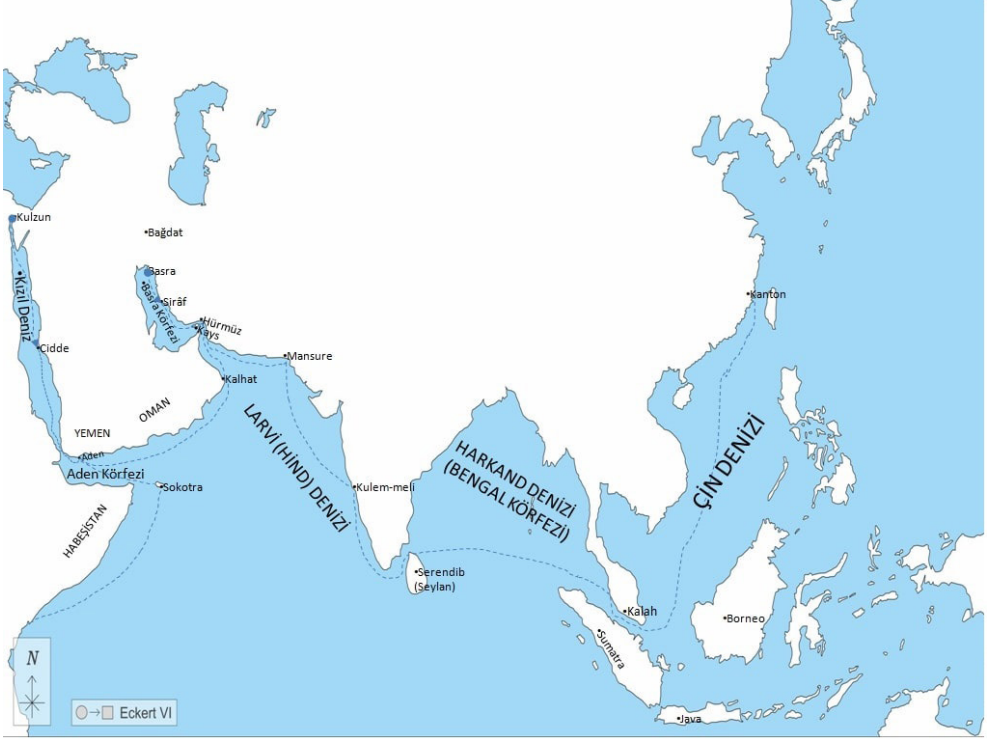
- Ebu'l-Fidâ, *Takvimü'l-Büldan*. Çeviren Ramazan Şeşen, İstanbul: Yeditepe Yayınları, 2017.
- El-Bekrî, *el-Mesâlik ve'l-Memâlik*. Neşreden Cemal Talebe, C. I-II, Beyrut 2002.
- El-Cünhânî, Habib, “İslam’ın ilk Asrında Ticaretin Canlanmasında Umman’ın Rolü”, Çeviren Abdulhalik Bakır, *Ortaçağ Tarih ve Medeniyetine Dair Çeviriler*, C. I, Ankara 2008, 681-701.
- El-Gırmâfî, *Tuhfetü'l-Elbâb ve Nuhbetü'l-A'câb*. Çeviren Fatih Sabuncu, İstanbul: Yeditepe Yayınları 2011.
- El-Hâşimî, Rıda Cevad, “Basra Körfezi’nde Eski Ticari Faaliyetler ve Bu Faaliyetlerin Medeniyete Tesirleri”, Çeviren Abdulhalik Bakır, *Ortaçağ Tarih ve Medeniyetine Dair Çeviriler*, C. I, Ankara 2008, 591-615.
- El-İdrisî, *Nuzhetü'l-Müşâkâfî İhtirâfu'l-Âfâk*. Neşreden Ferid el-Mezîdî, Beyrut: Daru'l-Kitabu'l-İlmiye, 2020.
- El-Sâmîr, Faysal, “İslam Ortaçağında Arap Ticaretinin Yükselişi”, Çeviren Abdulhalik Bakır, *Ortaçağ Tarih ve Medeniyetine Dair Çeviriler*, C. I, Ankara 2008, 663-679.
- Flecker, M., “A ninth-century AD Arab or Indian shipwreck in Indonesia: First evidence for direct trade with China”, *World Archaeology*, C. XXII/3, (2001), 335-354.
- Gawlikowski, Michał, “Indian trade between the Gulf and the Red Sea”, *History; Polish Archaeology in the Mediterranean*, C. XXVI/2, (Special Studies), 1-30.
- George, Alain, “Direct sea trade between early Islamic Iraq and Tang China: from the Exchange of Goods to the Transmission of Ideas”, *Journal of the Royal Asiatic Society*, (July 2015), 1-46.
- Gregoratti, Leonardo, “Indian Ocean Trade”, *The Indian Ocean Trade in Antiquity: Political, Cultural and Economic Impacts*, ed. Matthew Adam Cobb, London-New York 2019, 52-67.
- Hafî, *Mucmel-i Fasihî*. Neşreden Muhammed Ferruh, C.II, Meşhed 1340.
- Hamdullah Mustevfî, *Nuzhetü'l-kulûb*. Neşreden G. Le Strange, London-Leiden 1915.
- Hayton, *Doğu Ülkelerinin Altın Çağı*. Çeviren Altay Tayfun Özcan, İstanbul: Selenge Yayınları, 2015.
- Hemdanî, *Sıffatü'l-Ceziretü'l-Arab*. Neşreden Muhammed el-Havâli, San'a 1990.
- Heyd, W., *Yakın-doğu Ticaret Tarihi*. Çeviren Enver Ziya Karal, Ankara: Türk Tarih Kurumu 2000.
- Hinz, Walter, *İslam'da Ölçü Sistemleri*. Çeviren Acar Sevim, İstanbul: Marmara Üniversitesi Yayınları, 1990.
- Hudûdü'l-Âlem Mine'l-Meşrik İle'l-Magrib*. Çeviren Abdullah Duman-Murat Ağarı, İstanbul: Kitapevi Yayınları, 2008.
- İbn Batûta, *İbn Batûta Seyahâtnamesi*. Çeviren A. S. Aykut, C. I-II, İstanbul: Yapı Kredi Yayınları, 2004.
- İbn Cübeyr, *Endülüs'ten Kutsal Topraklara*. Çeviren İsmail Güler, İstanbul: Yeditepe Yayınları, 2008.
- İbn Fakih, *Kitabu'l-Büldân*. Neşreden Yusuf el-Hadî, Beyrut 1996.
- İbn Havkal, *Sûretü'l-Arz*. Çeviren Ramazan Şeşen, İstanbul: Yeditepe Yayınları, 2014.
- İbn Hurdazbih, *el-Mesâlik ve'l-Memâlik*. Çeviren Murat Ağarı, İstanbul: Kitapevi Yayınları, 2008.
- İbn Mücâvir, *Sıffatü'l-Bilâdü'l-Yemen ve Mekke ve Ba'zi'l-Hicaz*. C. I-II, Leiden 1951.
- İbn Rûsteh, *el-'Alakü'n-nefise*. Neşreden Halil Mansûr, Beyrut 1998.
- İbn Said, *Kitâbü'l-coğrâfiyâ*. Neşreden İsmail el-Arabî, Beyrut 1970.
- İbnü'l-Belhî, *Farsnâme*. Neşreden G. Le Strange-R.A. Nicholson, London 1921.
- İbnü'l-Cevzî, *el-Muntazam fi'l-Tarih Mü'lûk ve'l-Ümem*. Neşreden M. M. Abdülkadir Ata, C. I-XII, Beyrut 192.
- İbnü'l-Esîr, *el-Kâmil fi'l-Târîh*. Çeviren Ahmet Ağrakça-Abdülkerim Özaydın, C. I-XII, İstanbul: Bahar Yayınları, 1985.

- İbnü'l-Verdî, *Harîde 'ü'l-'Acâ'ib ve Feride 'ü'l-Gerâ'ib*. Tahkik E. M. Zenâtî, Kahire 1428.
- İstahri, *Mesâlikü'l-Memâlik*. Çeviren Murat Ağarı, İstanbul: Ayışığı Yayınları, 2015.
- Johannes Schiltberger, *Türkler ve Tatarlar Arasında (1394-1427)*. Çeviren Turgut Akpınar, İstanbul: İletişim Yayınları, 1997.
- Josaphat Barbaro, *Anadolu'ya ve İran'a Seyahat*. Çeviren Tufan Gündüz, İstanbul: Yeditepe Yayınları, 2009.
- Kauz, Ralph, "The Maritime Trade of Kish during the Mongol Period", *Beyond the Legacy of Genghis Khan*, ed. Linda Komaroff, Leiden 2006, 51-67.
- Kauz, Ralph-Ptak, Roderich, "Hormuz in Yuan and Ming sources", *Bulletin de l'École française d'Extrême-Orient*, C. LXXXVIII, 2001, 27-75.
- Kavak, Mehmet, "Ortaçağda Misk", *Vakâniyis-Uluslararası Tarih Araştırmaları Dergisi*, III, (2018), 188-229.
- Lambourn, Elizabeth- Ackerman-Lieberman, Phillip I., "Chinese Porcelain and the Material Taxonomies of Medieval Rabbinic Law: Encounters with Disruptive Substances in Twelfth-Century Yemen", *The Medieval Globe*, C. II/2, (2016), 199-238.
- Lombart, Mourice, *İslam'ın Altın Çağı*. Çeviren Nezih Uzel, İstanbul: Pınar Yayınları, 2002.
- Lopez, Robert S., "Nouveaux documents sur les marchands italiens en Chine à l'époque mongole, communication du 11 février 1977", *Comptes Rendus des Séances de l'Académie des Inscriptions et Belles-Lettres*, C. II, (1977), 445-458.
- Makdisî, *Ahsenü'l-Tekâsîm*. Çeviren Ahsen Batur, İstanbul: Selenge Yayınları, 2015.
- Marco Polo, *Marko Polo Seyahatnamesi*. Çeviren Filiz Dokuman, C. I-II, İstanbul: Tercüman Yayınları, 1979.
- Mesudî, *Murûcu'z-Zehab*. Çeviren Ahsen Batur, İstanbul: Selenge Yayınları, 2014.
- Muhammed Kazvinî, *Âsaru'l-Bilâd ve'l-Ehbâru'l-İbâd*. Beyrut 2011.
- Nâsır-ı Hüsrev, *Sefernâme*. Çeviren Abdülvehhab Tarzî, İstanbul: Milli Eğitim Bakanlığı Yayınları, 1988.
- Necip b. Bekrân, *Cihannâme*. Çeviren Meryem Doygün, İstanbul: Bilge Yayınları, 2021.
- Niccolo de Condi, *Voyage, Relazioni di Viaggiatori*, önsöz, C. I, Venezia 1841.
- Nizamüddin Şamî, *Zafernâme*. Çeviren Necati Lugal, Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 1987.
- Paine, Lincoln, "The Indian Ocean in The Seventh And Eighth Centuries", *Maritime Contacts of the Past: Deciphering Connections Amongst Communities*, ed. Sila Tripathi, Delhi 2015, 37-53.
- Park, Hyunhee, *Mapping the Chinese and Islamic World*. New York 2012.
- Pedro Teixeira, *The Travels of Pedro Teixeira*. Çeviren W. F. Sinclair, London 1902.
- Power, Eileen, "The Opening of the Land Routes to Cathay", *Travel and Travellers of the Middle Ages*, Editor Arthur Percival Newton, London 1926, 125-158.
- Rızavî, Ebû'l-Fadl, "Revabıt İlhanan ba Havanin Deşt-i Kıpçak", *Fasılname-i Tarih Revabıt-ı Haricî*, Yıl 19, S.46, (Bahar 1390), 537-549.
- Ruy Gonzales de Clavijo, *Anadolu, Orta Asya ve Timur*. Çeviren Ömer Rıza Doğrul, Sadeleştiren Kâmil Doruk, İstanbul 1993.
- Schottenhammer, Angela, "China's Gate to the South: Iranian and Arab Merchant Networks in Guangzhou during the Tang-Song Transition (c.750–1050), Part II: 900–c.1050", *AAS Working Papers in Social Anthropology*, C. XXIX, Wien 2015, 1-28.
- Schottenhammer, Angela, "Yang Liangyao's Mission of 785 to the Caliph of Baghdād: Evidence of an Early Sino-Arabic Power Alliance?", *Bulletin de l'École française d'Extrême-Orient*, C. CI, (2015), 177-241



- Sen, Tansen, “Early China and the Indian Ocean Networks”, *The Sea in History: The Ancient World*, ed. Philip de Souza-Pascal Arnaud, Boydell-Brewer 2017, 536-547.
- Staples, Eric, “Umman and Islamic Maritime Networks: 630-1507 CE”, *Umman: A Maritime History*, ed. Abdulrahman Al Salimi-Eric Staples, Hildesheim-Zürich-New York 2017, 81-115.
- Süleyman el-Tâcir, *Ahbarü'l-Sîn ve'l-Hind, Doğu'nun Kalbine Seyahat*. Çeviren Ramazan Şeşen, İstanbul: Yeditepe Yayınları, 2012.
- Şebânkârî, *Mecma'u'-Ensâb*. Çeviren Fahri Unan, Ankara: Türk Tarih Kurum Yayınları, 2021.
- Şerefüddin Ali Yezdî, *Zafernâme*. Çeviren Ahsen Batur, İstanbul: Selenge Yayınları, 2013.
- Taberî, *Tarihü Rusûl ve'l-Mülûk*. Neşreden M. Ebu'l-Fadl İbrahim, C. I-IX, Beyrut 1964.
- Ulrich, B., “Umman and Bahrain in Late Antiquity: the Sasanians Arabian Periphery”, *Proceedings of the Seminar for Arabian Studies*, C. XLI, (2011), 377-385.
- Williamson, Andrew, “Hormuz and the Trade of the Gulf in the 14th and 15th Centuries”, *Proceedings of the Seminar for Arabian Studies*, C. III, (1973), 52-68.
- Yakubî, *Ülkeler Kitabı*. Çeviren Murat Ağarı, İstanbul: Ayışığı Yayınları, 2002.
- Yakut el-Hamavî, *Mu'cemu'l-Büldân*. C. I-V, Beyrut 1977.
- Yıldırım, Taner, *Abbasiler Devrinde Basra Körfezi'nde Uluslararası Taşımacılık ve Ticaret*, Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Ana Bilim Dalı Ortaçağ Tarihi Bilim Dalı, Doktora Tezi, Elazığ 2012.
- Yıldırım, Taner, “Erken Ortaçağlarda Übülle Liman Kentinin İran körfezi Açısından Önemi”, *Turkish Studies*, C IX/4, (2014), 1185-1197.

## Harita



Harita 1. Güzergâhlar (güzergâh merkezleri tarafımızca çizilmiştir).