

10. YÜZYILDA HORASAN'DA TİCARETİN UNSURLARI: YOL, KONAKLAMA, TAŞIMACILIK VE TÛCCAR

THE COMMERCIAL FACTORS IN THE KHORASAN:
ROAD, ACCOMMODATION, TRANSPORTATION, AND
MERCHANT (8-10. CENTURIES)

Yunus ARİFOĞLU*

Özet

Ticaret ve ekseninde gelişen olaylar toplum hayatında önemli yer tutmaktadır. Bir bölgenin zenginleşmesinde ticaret önemli bir paya sahiptir. Horasan, güçlü ticarî potansiyele sahip bir bölge olarak kabul edildi. Burada, farklı endüstri dallarında yeterli üretim yapılmaktaydı. Dünyanın farklı bölgelerden buraya tüccar gelmekteydi. Bu nedenle Horasan'ın ticaret hayatı hareketliydi. Burada bulunan çarşı-pazarda her türlü ürün bulunmaktaydı. Bu çalışmada Horasan ticarî potansiyeli çalışılmıştır. Bölgeden geçen ticaret yolları ve bu yolların bölgenin iktisadî hayatına etkisi araştırılmıştır. Yine ticaret yolları üzerinde inşa edilmiş olan ribatlar ele alınmıştır. Bunun ardından kervancılığa değinilmiştir. Son olarak ise tacirler çalışmanın konusu edilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Horasan, Ticaret, Yol, Konaklama, Kervancılık, Tüccar

Abstract

Trade life occupies an important place on the agenda of society. Trade plays an important role in the prosperity of a region. Khorasan was a region with strong commercial potential. There was sufficient production in different industries. Traders came here from different parts of the world. As a result, Khorasan's commercial life was active. There were all kinds of products on the market. In this study, the commercial potential of Khorasan has been studied. Trade routes passing through the region and their effects on the economic life of the region were examined. The ribats built on the trade routes were also discussed. After that, transportation was mentioned. Finally, the traders were the subject of the study.

Keywords: Khorasan, Trade, Road, Accommodation, Transportation, Merchant

* Araştırma Görevlisi, Eskişehir Osmangazi Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü
26040 Meşelik Yerleşkesi F4 304 nolu oda Eskişehir/Türkiye ynsarfglu@gmail.com

Giriş

İbn Haldûn ticareti mal ve eşyayı ucuz fiyata alıp yüksek fiyata satmak suretiyle elde edilen kazanca verilen ad şeklinde tanımlamaktadır.¹

Ticaret bir bölgenin zenginleşmesinde sahip olduğu etki kadar evrensel bir iletişim aracı olarak, milletler ve devletlerarasında köprü vazifesini üstlenmiştir. Bu işin destekleyicileri farklı coğrafyalardaki siyasi otoriteler idi. Bunlar ticaret sayesinde hem ihtiyaçları olan ürün ve ham maddeyi temin ediyorlardı, hem de bu sayede hâkim oldukları ülkenin zenginleşmesini sağlıyorlardı.

Ticaret, insanların farklı ürünlere duyduğu gereksinim sonucunda ortaya çıkmıştır. Öncelikle iç ticarete belirmiş, daha sonra ise farklı coğrafyalar arasında ürün değişiminin gerçekleştirilmesiyle uluslararası bir boyuta ulaşmıştır. Abbasîler döneminde ticaret gelişmişti. Bunun birkaç sebebi vardı. Öncelikli olarak Abbasîler geniş bir coğrafyaya sahip olup, bu geniş coğrafyada bir sinerji oluşturmuştu. Meydana gelen bu sinerji sebebiyle İslam âlemi kendi içerisinde bir dünya pazarı haline gelmişti. Bu pazar Çin'den Avrupa'ya uzanan çizgide tek bir coğrafya gibiydi.²

Abbasîler hâkimiyetinde önemli bir bölge olan Horasan, pek çok medeniyetin birleştiği bir kavşak idi. Bu sebeple ticarî bakımdan bir önemli potansiyeli vardı. Bölgenin ticarî geçmişi Ahamenişler dönemine kadar uzanmaktadır.³ Burasının İpek Yolu üzerinde yer alması ticaretin bu bölgede gelişmesinin en önemli sebebi idi.⁴ İpek yolu üzerinde yer alan; Nişâbûr, Belh, Merv ve Herat bölgenin en zengin şehirleriydi. Bölgedeki şehirlerde çarşı-pazar gelişmişti. Çarşı-pazarda bölgede üretilen ürünler kadar, doğudan batıya, kuzeyden güneye ve bunların aksine gidilen güzergâhlarda her türlü ürün, bölgedeki bu mekânlarda yerini alırdı. Horasan'da ziraî ürünlerden; tahıl gurubu, sanayi ham maddesi olan pamuk, keten ve bunların işlenişi olan mallar oluşturmaktaydı. Yine bölgede üretilen ipek de önemli bir ticarî meta olmaktadır. Bununla birlikte hayvan ve hayvansal ürünler de önemli ticarî

¹ İbn Haldûn, *Mukaddime*, çev. Süleyman Uludağ, Dergâh Yayınları, İstanbul 2016, 354.

² Gazzâlî, İmam Ebu Hamid Muhammed b. Muhammed, (ö. 1111) *İhya-i Ulumu'd-Din*, çev. Ali Arslan, Arslan Yayınları, İstanbul 1981, III-IV, 75-76; Ahmed Midhat, *İktisat Metinleri*, sad. ve haz. Erdoğan Erbay-Ali Utku, Çizgi Felsefe Yayınları, Konya 2005, 108; Maxime Rodinson, *İslamiyet ve Kapitalizm*, çev. Orhan Suda, Gün Yayınları, İstanbul 1969, 65, 94; Ghazanfar-A. Azim Islahi, "Bir Arap Skolastiğinin İktisat Düşüncesi", *Ortaçağ İslam İktisat Düşüncesi*, Klasik Yayınları, İstanbul 2015, 56-57.

³ Hans Wilhelm HAUSSIG, *İpek Yolu ve Orta Asya Kültür Tarihi*, çev. Müjdat Kayayerli, Geçit Yayınevi, Kayseri 1997, 22-23.

⁴ İbn Hurdâzbih, Ebü'l-Kasım b. Abdullah, (ö. 912), *Kitâbü'l-Mesâlik ve'l-Memâlik*, ed. M. J. de Goeje, Brill Press, Leiden 1967, 154-155.

meta idi. Değerli yer altı madenleri, demir ve bakır gibi işlevsel madenler, taş ve toprak mamulleri de sanayi ürünleri olarak ham ve işlenmiş bir biçimde dışarıya gitmekteydi. Bunlarla birlikte doğudan ve batıdan gelen ürünlerin merkezi olan bölge, her türlü ürünün farklı yönlere gitmesinde bir üs konumundaydı.⁵

1. Ticaretin Unsurları

2.1. Ticaret Yolları

Yol ticaretin temel en önemli unsurudur. Ortaçağ'da kara yolu Abbasîlerle birlikte gelişmişti. Yine bu dönemde deniz yolunda da önemli mesafeler kat edilmişti. Özellikle de pahada ağır misk gibi önemli ürünler deniz kokusundan etkilenmesin diye Çin ve Tibet'ten kara yolundan Horasan'a getirilmekteydi.⁶

Horasan bölgesinden geçen ticaret yolları, geçiş için kolay kabul edilen ve dağların iç kesimindeki kıvrımlardan geçmekteydi. Bu nedenle kervanların tercih sebebiydi. Doğudan Türkistan üzerinden Horasan'a gelen ana ticaret yolu kolay geçitlere sahip coğrafyadan geçmekteydi. Maveraünnehir geçitlerinin karşısında, bölge şehirlerinden olan Belh geçitleri yer almaktaydı. Belh-Mervuruz yolu bir vadiden geçmekteydi. Güney doğuya, Hindistan'a giden yol Bâmiyân geçitlerinden gidilmekteydi.⁷ Kûmis-Ferâve arasındaki yol dar bir girintide seyretmekteydi. Herat ile Gazne arasında da yolun takip ettiği bir girinti/patika ya da geniş yol vardı. Bu girintiler dönem için emniyetli yollar anlamına gelirdi. Bazı yollar ise sarp yerlerden geçirdi. Örneğin Nişâbûr yolu sarp bir dağ olan Bihustân dağından geçmekteydi.⁸ İbn Rüsteh'in vermiş olduğu bilgilere bakıldığında Horasan içlerinden giden yollar, bazı yerlerde sarp dağlardan, vadilerden, dağ patikalarından ve bazı yerlerde ise ova ile vadilerdeki düzlüklerden geçmekteydi.⁹

⁵ İstahrî, Ebu İshak İbrahim b. Muhammed el-Farisi el-Kerhî, *Mesalik ve Memalik*, nşr. M. J. de Goeje, Leiden 1967, 255, 263, 281-282; *Hudûdu'l-Âlem Mine'l-Meşrik ile'l-Mağrib*, nşr. V. Minorsky, çev. A. Duman, Murat Ağarı, Kitabevi Yayınları, İstanbul 2008, 59, 61; İbn Havkal, 456; Makdisî, Ebu Abdullah Muhammed b. Ahmed, *Ahsenu't-Tekâsîm fi Marifeti'l-Ekalim*, ed. Fuat Sezgin, Frankfurt 1992, 315, 318, 322, 324; Yakut el-Hamevî, Ebu Abdullah Şihabüddin, *Mu'cemu'l-Buldan*, nşr. Ferdinand Wüstenfeld, Tarihu'l-Ulumu'l-Arabiye, Frankfurt 1994, I/II, 713; Cezar, Mustafa, *Anadolu Öncesi Türklerde Şehir ve Mimarlık*, İstanbul 1977, 94; Yılmaz Can, *İslam Şehirlerinin Fiziki Yapısı*, TDV Yayınları, Ankara 1995, 123, 125, 129-130, 132.

⁶ Süleyman et-Tacir, *Ahbârü's-Sîn ve'l-Hind*, çev. Ramazan Şeşen, Yeditepe Yayınları, İstanbul, 2012, 57.

⁷ İbn Havkal, 426; Daniel, 13; Maurice Lombart, *İslam'ın Altın Çağı*, çev. Nezh Uzel, Pınar Yayınları, 4. Baskı, İstanbul 2002, 62.

⁸ İbn Havkal, 392, 426.

⁹ İbn Rüsteh, *el-A'lâku'n-Nefise (Dünya Coğrafyası)*, Ankara Okulu Yayınları, Ankara 2017,

Kolay geçitlere sahip coğrafyayla birlikte Horasan bölgesinde yol güvenliğini tehdit eden coğrafi bölgeler vardı. Bu tehlikeli yerlerin başında, batıdan doğuya giderken Horasan'a geçişte bulunan çöllerdİ. İstahrî, bu çöllerden geçmenin zorluğunu ve tehlikelerini eserinde uzun uzun anlatmaktadır. Bu çöllerde yerleşim yeri ve buralarda ikamet eden insan sayısı oldukça azdı. Lojistik bir ihtiyaç olan su bu çölleri geçişte çok önemliydi. Bu çöllerden geçenler, çöldeki kaynakları bilmedikleri takdirde yolu tamamlayamazlardı. Bu nedenle bu çöllerden rehbersiz geçilmesi de imkânsıza yakın bir durumdu. Bu doğal tehlikelerin yanı sıra insanların yarattığı tehlikelerde bu çöllerden geçişi zorlaştırmaktaydı. Çünkü bu yollarda hırsızlık, yol kesicilik ve kargaşa hâkimdi.¹⁰

Horasan'dan doğu-batı arasında seyreden üç tane ipek yolu bulunmaktaydı. Bunlar; ana İpek Yolu, Güney İpek Yolu ve Kuzey İpek Yollarıydı. Horasan şehirlerinden Nişâbûr batıya, Herat Güney'e, Merv Kuzeydoğuya açılırken, Belh şehri de doğu ve güneydoğuya açılan bir kapı konumundaydı. Bu şehirlerin herbirinden önemli ticaret yolları geçmekteydi. Horasan'dan geçen en önemli ticaret yolu ana veya orta İpek Yoluydu. Diğer önemli bir ticaret yolu olan Güney İpek Yolu da, Horasan'ın bir şehri olan Belh yöresinden Horasan içlerine doğru gitmekteydi. Kuzey İpek Yolunun da Horasan bölgesiyle bağlantısı bulunmaktaydı.¹¹

Önemli ticaret yollarının geçtiği Horasan'da, ticaret yollarının kuruluşu I. Darius'a kadar geriye götürülmektedir. Onun Rey'den başlayarak Nişâbûr, Merv ve Buhara'ya kadar ulaşmaktaydı.¹² Ana ticaret yolu olarak adlandırılabilir bu yol, daha sonra Doğu'dan/Çin'den Batı'ya/Roma'ya kadar uzanacaktı. 1877'de Alman coğrafyacı Von Richthofen, Eskiçağ boyunca Çin'den Batı'ya doğru yönelen ve taşınan en kıymetli ürün olan ipekten dolayı bu yola "İpek Yolu" ismini vermiştir. Bu yol için "*İpek Yolu zaman bağlarının bir sembolüdür*" ifadesi kullanılmıştır.¹³

Ortaçağ'da doğu-batı arasında ticaretin gerçekleştiği en önemli yol, ana İpek Yoluydu. Eskiçağ'da bu, Gansu bölgesinden başlayarak Çin'in tarım havzasından geçip, Pamir dağlarının geçitlerini aştıktan sonra Belh üzerinden Horasan bölgesine gelmekteydi. Buradan Suriye'ye, Anadolu'ya ve

191-196.

¹⁰ İstahrî, 228-229.

¹¹ İbn Hurdâzbih, 131; Richard Nelson Frye, *Orta Asya Mirası, Antik Çağlardan Türklerin Yayılmasına*, çev. Füsün ve Tunç Tayanç, Arkadaş Yayınları, Ankara 2009, *Orta Asya Mirası*, 165; Lombart, 54-55.

¹² Adam Mez, *Onuncu Yüzyılda İslam Medeniyeti*, çev. Salih Şaban, İnsan Yayınları, İstanbul 2000, 560-561.

¹³ Helmut Uhlig, *İpek Yolu*, çev. Alev Kırım, Okyanus Yayınları, İstanbul 2000, 11-12.

Akdeniz'in kıyılarına kadar ulaşmaktaydı. Abbasiler döneminde Bağdat ile doğu (maşrik) arasında devam eden bu ticaret yolu, Hulvan'dan Rey'e, ardından sırasıyla Nişâbur, Merv, Buhârâ ve Semerkant'tan geçerek Çin'e varmaktaydı.¹⁴ Bu yol, Antakya'dan, Membic'e buradan Fırat'ı aşarak, Hemedan'a ve Rey'e gelmekteydi. Rey'den ise, Nişâbûr'a buradan da Merv'e ulaşmaktaydı. Merv'den Belh'e, buradan Pamir'e geçerek ve ardından Kaşgar'da diğer yollarla birleşmekteydi.¹⁵

Ana ya da orta İpek Yolu olarak adlandırılan yolun Horasan'da doğrudan geçtiği şehirler batıdan doğuya; Nişâbûr, Merv, Serahs ve Belh olarak sıralanmaktaydı. Belh'in ardından, Tebriz, Talas/Taraz,¹⁶ Utrar/Otrar¹⁷ ve diğer Asya şehirleri gelmekteydi. Bu şehirlerden her biri bu yolun kavşak noktasında yer almaktaydı. Avrupa'dan gelen tüccarlar da batıdan doğuya giden bu yol üzerinde bulunan Merv ve Belh şehirlerinden geçmekteydi.¹⁸

Kuzey'den ve Batı'dan Merv'e ulaşan ana İpek Yolu, bu şehirden bölgenin içlerine dağılmaktaydı. Merv'den bir kol Serahs'a, bir diğeri Ebîverd ve Nesâ'ya gitmekteydi. Bu yolun bir başka kolu Merv ırmağı boyunca yaklaşık 300 kilometrelik dolambaçlı bir yolun ardından önce Mervurrûz'a, ardından bir vadi içinden geçerek Belh'e ulaşmaktaydı. Buradan ise Tirmiz üzerinden Amuderya'ya varmaktaydı. Merv'den Herat'a kadar inen bir ticaret yolu, buradan Basra körfezine inmekteydi.¹⁹

Belh, Maveraünnehir'e giden ana İpek Yolunun geçit noktasından olduğu gibi²⁰ Hindistan'a giden yolun da kavşak noktasında yer almaktaydı. Burada önemli bir geçit olan Kandara'dan, kapıca yolu denilen yoldan Hindistan'a geçilmekteydi. Belh'ten Hind'e giden bu yol, ticaret yolu olduğu kadar Budistler için dinî bir özelliği olan bir yoldu. Hindistan'la bağlantılı olan birçok bölgeye bu yoldan gidilmekteydi. Çin hacıları da bu yolu kullanmaktaydı.²¹

¹⁴ İbn Hurdâzbih, 35-36; *Hudûdu'l-Âlem*, 63; K. Baipakov, "The Silk Route Across Central Asia" *History of Civilation Cenral Asia*, ed. C. E. Bosworth, Unesco, Unesco 2000, "The Silk Route", 222.

¹⁵ Yakûbî, İbn Vazih Ahmed b. İshak b. Cafer, *el-Buldan*, Darü'l-Kitabi'l-İlmiyye, Beyrut 2002, 20; İbn Hurdâzbih, 35-36; *Hudûdu'l-Âlem*, 26; Nebi Bozkurt, "İpek Yolu", *DİA*, TDV İslam Ansiklopedisi, İstanbul 2000, 369-371.

¹⁶ Güney Kazakistan'da Talas nehri üzerinde bulunan bir şehirdir.

¹⁷ Kazakistan'ın güneyine düşen bir şehir olup, Farabî burada doğmuştur.

¹⁸ İbn Hurdâzbih, 35-36, 131; *Hudûdu'l-Âlem*, 63; Ahmet Rıza Bekin, *İpek Yolu*, Ankara Üniversitesi Basımevi, Ankara 1981, 23.

¹⁹ Ya'kûbî, 291.

²⁰ İbn Havkal, 477, 457

²¹ İbn Havkal, 426; Daniel, 13; Lombart, 62.

Bir başka ticaret yolu olan Güney İpek Yolu, Çin'den Hindistan'a gelerek buradan farklı kollara ayrılmaktaydı. Bunlardan bir kol da Pamir'in yüksek dağlarının arkasından Belh'e ulaşmaktaydı. Hindistan boğazından geçip Bâmiyân topraklarından giden bu yol, Nişâbûr yöresinde bulunan Tûs'a kadar gitmekteydi. En güneyden ise, denizden giden bir ticaret yolu daha vardı. Bu yol, kara yoluyla Horasan bölgesine bağlanmaktaydı.²² Hindistan limanlarında demirleyen tüccar, İran'ın içlerine doğru önce Kirman'a uğrar ve buradaki geçitlerden Horasan'a doğru giderdi. Güneyden gelen başka bir ticaret yolu, bölgenin karasal bağlantısının olduğu önemli bir liman olan Basra körfezinden gelen koldu. Bu limandan İran'ın her bölgesine doğru ticaret bağlantısı bulunmaktaydı. Bu yollardan birisi de Horasan bölgesine uğramaktaydı. Bu yol bölge üzerinden kuzeyde Gürgan'a ve Hazar denizine kadar varmaktaydı.²³

Doğu-batı arasında bir diğer yol kuzey İpek Yolu Horasan'ın içinden geçmemiş olsa bile, Horasan şehirlerinin bu yolla bağlantısı bulunmaktaydı. Gûrgân'dan giden kervanlar yukarıda bu yolla birleşirlerdi. Bu yol kuzey bölgesinde Çin'den başlayarak İstanbul'a kadar uzanmaktaydı. Dunhuang'dan Tanrı dağlarından gelen bu yol, Taklamakan çölünden, Aral gölüne, buradan Harizm'e sahil boyunca kuzeybatıya doğru Ural, Volga, Don nehirlerine, Karadeniz kıyılarına Tuna vasıtasıyla orta Avrupaya ve Dinyeper nehri üzerinden Baltık bölgesine kadar ulaşmaktaydı. Müslüman tacirler bu yolla Kiev'e kadar giderlerdi.²⁴

Bunların dışında bir yol ise kuzeyden gelip doğuya ve güneye inerdi. Bu yol Hazar Denizi üzerinden Rusya coğrafyasından başlayarak Güney'e ve Doğuya giden yoldu. Rusya'dan başlayan bu yol, önce Hazar Denizi kıyısındaki şehirlere, Gûrgân'a, ardından Merv'e sonra da Belh'e uğrayarak Maverâünehir'deki Buhara ve Semerkant şehirlerinden Çin'e kadar uzanmaktaydı. Çin'e gitmek isteyen Rus tüccarlar bu yolu takip etmekteydi.²⁵

Arabistan yarımadasından güney-kuzey ekseninde gelen ticaret yolunun bir kolu da Horasan çöllерinin ardından bölge şehirlerine varmaktaydı. Bölgenin Kûhistân, Tâbaseyn gibi çeşitli şehirlerinden geçen bu yol, Merv üzerinden daha kuzeye Harizm bölgesine doğru gitmekte ve yol buradan Çin'e doğru uzanmaktaydı. Güneyden gelen bir yol ise Mısır'dan, Medine, Tebük

²² İbn Hurdâzbih, 131; Uhlig, 65-66, 79; Baipakov, 222; Turhan Atan, *Türk Gümruk Tarihi / Başlangıçtan Osmanlı Devletine Kadar*, TTK Basımevi, Ankara, 1990, I, 19.

²³ İbn Havkal, 426; Elton Daniel, *The Political and Social History of Khurasan under Abbasid Rule 747-820*, The Iran America Foundation, Chicago 1979, 13; Osman Çetin, "Horasan", *DİA*, TDV Yayınları, İstanbul 1998, 234; Lombart, 62.

²⁴ İbn Hurdâzbih, 32; Uhlig, 65-66, 69.

²⁵ İbn Hurdâzbih, 32, 154.

ve Bahreyn'nin ardından Basra körfezine inerdi. Bu yol buradan küçük bir körfez olan Hürmüz körfezinden kara yoluyla Herat'a gelerek, ardından Tâbaseyn, Serahs ve Merv'e dağılmaktaydı. Belh yöresinden Hindistan'a geçerek Tibet'e, oradan da Çin'e ulaşmaktaydı. Bu yolu kullanarak Yemen'den gelip Horasan bölgesinden Çin'e giden tacirler vardı.²⁶

Ortaçağ İslam coğrafyacılarının vermiş olduğu bilgilere bakıldığında, Abbasîler döneminde yollar genelde topraklıydı. Bazı yerlerde taş yollara da rastlanılmaktadır. Nehirler üzerinde ise kemerli taş köprüler bulunmaktaydı.²⁷ Ticaret yollarında işaret/mesafe taşları konularak kervanların yollarını daha kolay bulmaları sağlanmıştı. Emeviler döneminden kalan mesafe taşı olarak adlandırılan bir işaret taşı İstanbul'da Sultanahmet meydanında bulunan Türk ve İslam Eserleri Müzesi'nde sergilenmektedir.²⁸ Bu işaret taşlarının Selçuklular döneminde işaret kulelerine dönüştükleri görülmektedir.²⁹

2.2. Konaklama Yerleri/Ribâtlar

Ortaçağ'da yolculuk hayvanlarla seyrettiği için yol üzerinde konaklama merkezleri gerekliydi. Genellikle bir günlük yol esas alınarak inşa edilen bu yapılar, Horasan'da çok erken bir zamanda, Ahameniş hükümdarları tarafından belli aralıklarla inşa edilmişlerdi.³⁰

Abbasîler döneminde ticaret yolları üzerinde inşa edilen ribâtlar³¹ başlangıçta sınır boylarında, stratejik yerlerde, cihada hazır kuvvetlerin ve binek hayvanlarının bulunduğu, bir uç karakolu işlevi görmüşlerdi. Ribâtlar zamanla mahiyet değiştirerek bir tekkeye dönüşmüş, daha sonra da kervansaray olarak hizmet vermeye başlamışlardır. Zamanla ribâtlar ticarî amacı baskın olan kurumlar haline gelseler de, tekke ve kervansaray işlevinin her ikisini de birlikte yerine getirmişlerdir.³²

²⁶ Ebu Dülef, *İran Seyahatnamesi*, trc. Serdar Gündoğdu, Kronik Yayınları, İstanbul 2017, 113-115; İbn Havkal, 37, 157-158.

²⁷ Ya'kübi, 60; İbn Hurdâzbih, 53; İbn Rüsteh, *el-A'lâku'n-Nefise (Dünya Coğrafyası)*, Ankara Okulu Yayınları, Ankara 2017, 183-190.

²⁸ Türk ve İslam Eserleri Müzesi, *Mesafe Taşı*, Emevi-Abbasî Bölümü, No: 2511.

²⁹ Cihan Piyadeoğlu, *Güneş Ülkesi Horasan, Büyük Selçuklular Dönemi*, Bilge Kültür Sanat Yayınları, İstanbul 2012, 166.

³⁰ Philip D. Curtin, *Kültürler Arası Ticaret*, çev. Şaban Bıyıklı, Kure Yayınları, İstanbul 2008, 120.

³¹ Abbasîler döneminde Horasan bölgesinde ribât, menzilhane, konaklama adlarıyla bilinmiştir. Ancak bunların genel adı, bu dönemde ribât olmuştur. Ribât, iki şeyi birbirine bağlayan, ip, bağ, bend ile münasebet anlamlarına gelmektedir. Ayrıntı için bkz. Şemseddin Sami, *Kamus-i Türki*, İdeal Kültür Yayıncılık, İstanbul 2011, 515.

³² İbn Havkal, 73, 81, 405-407; Cezar, 170-171.

Abbasiler döneminde kervanlar ve yolcular için inşa edilmiş bine yakın ribât bulunmaktaydı.³³ Ribâtların yapımının önemsendiği bölgelerden birisi de Horasan'dı. Bölgedeki ribâtların inşasına Fazl b. Yahya'nın valiliği³⁴ döneminde büyük önem verilmiştir. Sonraki zamanlarda burada özerk bir valilik statüsüne sahip olan Tâhirîlerin³⁵ valilikleri döneminde de ribâtların yapımına devam edilmiştir. Horasan'da idarecilerin yanı sıra halktan kimselerin de ribât yaptıkları görülmektedir. Bunlardan birisi Ebu Haris b. Afreğun'un kâatibi olan Ebu Cafer b. Sehl b. Merzuban, Horasan'da nüfuz sahibi kimse olup, çok sayıda ribât inşa ederek, bunlara akar bağlamış vakıf haline getirmiştir. Bir başkası da Ebu'l-Hasan Muhammed, bölgede övgüye mazhar çok sayıda ribât inşa etmiş, etrafındaki çiftlikleri bunlar için vakıf haline getirmiştir.³⁶

Bağdat'tan Nîşâbûr'a uzanan yol üzerinde 119 adet ribâtтан bahsedilmektedir. Bağdat ile Nîşâbûr arasındaki mesafenin 305 fersah³⁷ olduğu düşünüldüğünde, her 2,5 fersahta bir, yani her 14 km'de bir ribât inşa edildiği görülmektedir.³⁸ İstahrî, Belh-Hûlm arasında iki günlük yol olarak verirken, İbn Hurdazbih bu mesafeyi 5 fersah olarak vermektedir. Bir günlük yolun 2,5 fersah olduğu hesaplandığında, bu bir günde yaklaşık 13-14 kilometre yol anlamına gelmektedir.³⁹ Makdisî, Horasan'da her iki fersahta bir, berid memurları için ribât yapıldığını belirtmektedir.⁴⁰ Burada bir berid fersahını altı mil⁴¹ olarak kabul eden Makdisî'ye göre, bölgede 18 kilometrede bir ribât inşa edilmiştir.

Bağdat-Nîşâbûr arasında ve bölge içinde inşa edilen ribâtlardan ilki Rey'den Nîşâbûr'a gelirken *Deyr el-Ciss* olup, bu tuğladan inşa edilen ribâtı. Bunun su kaynağı yağmurdan sağlanmaktaydı. Etrafında onu besleyen herhangi bir arazi olmayan bu ribât, idare tarafından finanse edilmekteydi.⁴² Nîşâbûr ile Kûhistan arasında *Süheyl* adında bir ribât bulunmaktaydı. Merv-

³³ İbn Hurdâzbih, 153.

³⁴ Fazl b. Yahya 792-799 tarihleri arasında Horasan'da valilik yapmıştır. Ayrıntı için bkz. Hakkı Dursun Yıldız, "Fazl b. Yahya", *DİA*, TDV Yayınları, İstanbul 1995, XII, 272.

³⁵ Tâhirîler: 821 ile 872 tarihleri arasında Horasan'da valilik yapmış olan bir hanedanlıktır. Hasan Kurt, "Tâhirîler", *İA*, TDV Yayınları, İstanbul 2010, XXIX, 403.

³⁶ İbn Havkal, 292-293, 455.

³⁷ Bir fersah 5 ya da 5,5 kilometreye denk gelmektedir. 5 km üzerinden 305 fersah 1.525 km'ye, 5,5 fersah göre ise 1677 km'ye tekabül etmektedir. Günümüzde ise Google verilerine göre: Bağdat ile Nîşâbûr arası 1634 km'ye tekabül etmektedir.

³⁸ İbn Hurdâzbih, 35, 46.

³⁹ İbn Hurdâzbih, 173; İstahrî, 224.

⁴⁰ Makdisî, *Ahsen*, 66.

⁴¹ Mil, ortalama bir mil 1475 ile 1625 metre arasında değişmektedir. Cengiz Kallek, "Mil", *DİA*, TDV Yayınları, İstanbul 2005, XXX, 53-54.

⁴² İbn Havkal, 402.

Amul yolunda *Akçakale*, *el-Asker* ve *Kızılçakale* ribâtları mevcuttu. Nesâ'nın bir tarafında *Efrave* ribâtı, karşı tarafında Ebîverd'de *Kûfen* ribâtı yer almaktaydı. Bu şehirler örneğinde görüldüğü üzere bölgenin iç taraflarındaki yollar üzerinde de çok sayıda ribât inşa edilmişti.⁴³ Horasan bölgesinin uç sınırlarına kadar ribâtlar yayılmaktaydı. Bu, Horasan'ın iç Asya'ya açılan bir sınır kapısı konumunda bulunan Cûzcân ve Belh şehirlerindeki ribâtların varlığından bilinmektedir.⁴⁴

Horasan'daki bazı ribâtlar müstahkem bir kale gibiydi. Bu tür ribâtlar için bir orduyu kaldırabilecek kapasitede oldukları ifade edilmektedir. Bölgenin hayırsever tüccarlarından olan Ebu Hasan Muhammed'in yaptırmış olduğu "Mile Ribâtı" bunlardandı. Bundan daha büyük ribâtların olduğu da kaynaklarda yer almaktadır.⁴⁵ Horasan'dan batıya doğru yola çıkacakların hareket noktası olarak kabul edilen Dihistan ribâtı, göz alıcılığından dolayı Makdisî tarafından görülmesi gereken bir yapı olarak tasvir edilmektedir.⁴⁶

Horasan bölgesindeki ribâtlar, payandalarla desteklenen kuvvetli bir çevre duvarına sahip olup, içeride merkezi avluya açılan dört büyük eyvan içerecek şekilde inşa edilmişlerdi. Bu yapıların içerisinde; avlu, ahır, ambar, asker odaları ve mescit bulunurdu. Ribâtlarda etrafını kontrol etmek için, iki gözetleme kulesi vardı. Kümbet, cenbeze, göl ve havuzlar ribâtların lojistik ihtiyaçları karşılayan yapılardandı. Bölgedeki bu yapıların etrafında bulunan arazi, ribâtlara tahsis edilerek gelir kaynakları sorunsuz bir şekilde halledilmekteydi. Birçok ribâtta, orada kalan, çalışan ve konaklayanlar için su imkânı sağlandığı gibi, ribât arazilerinin ekimi ve hayvanların sulanması için su sağlanmıştı. Su kaynakları kimi zaman kaynak, bazı yerlerde kuyuyla, bazen ise havuz yapıp yağmurdan istifade edilerek sağlanmaktaydı. Ribâtlara tahsis edilmiş olan arazilerde; tahıl tarımı, bağ-bahçecilik, her türlü ekim-dikim işlerinin yanı sıra hayvancılık da yapılmaktaydı. Bazı ribâtları idare finanse ederken bazılarında ise belirli bir ücret alındığı da görülmektedir. Makdisî'nin verdiği bilgilere göre ücretli ribâtlardan kişi başı günlük 1,5 dirhem konaklama ücreti alınmaktaydı.⁴⁷

Ribâtın olmadığı yerlerde ise çeşme ve havuzla su imkânı sağlanmıştı. Çöllerde yolların güvenliği için iki fersahta bir askeri karakolla yolların

⁴³ Makdisî, *Ahsen*, 334.

⁴⁴ İbn Havkal, 73, 81, 405-407.

⁴⁵ İbn Havkal, 454.

⁴⁶ Makdisî, 366.

⁴⁷ Makdisî, 334, 340; İbn Havkal, 405-407.

güvenliği sağlanmaktaydı. Sınırdaki ribâtlar çoğunlukla askeri karakol işlevi görmekteydi.⁴⁸

Ribâtların yanı sıra hanlar da, şehir merkezlerinde tüccarın konaklama ihtiyacını sağlamaktaydı. Nişâbûr'da bu anlamda şebistan adında bir konaklama yeri bulunmaktaydı.⁴⁹ Bunlarla birlikte Horasan'ın her şehrinde tüccarlar için funduklar/oteller inşa edilmişti.⁵⁰

Abbasîler döneminden günümüze Horasan'da birkaç ribât ayakta kalmıştır. Belh şehrine bağlı ve şehirden 20 gün kadar uzakta olan *el-Ahşabân* adındaki ribât bunlardan birisidir. Bu dönem için söz konusu olan ribât Belh sınırının sonu olmakla birlikte, Horasan bölgesi için de sınırdaki yer alan bir ribâtı.⁵¹

Ribâtlarda genel olarak 3-4 gibi az görevli varken, bazılarında 1000'e yakın insan bulunurdu. Ferâve örneğinde görüldüğü gibi kalabalık ribâtların zamanla yerleşim yerleri haline geldikleri görülmektedir.⁵²

2.3. Kervancılık/Taşmacılık

Bölgeler arasındaki ürün değişimi kervanla⁵³ yapılmaktaydı. Herhangi bir sebeple oluşan hayvan ve insanlardan oluşan kabilelere kervan denilmekteydi.⁵⁴ Kervancılık Ortaçağ ticaretinin en önemli göstergelerinden birisidir. Bu zamanda güvenli seyahat etmenin yegane yolu kervanlardı. Çünkü bu dönemde kervana katılmaksızın kendi başına yolculuk yapmak neredeyse imkansızdı.

Abbasîler döneminde İslam beldelerini bir uçtan diğer uca gezen deve kervanlarının oranı önemli bir yekûnu oluşturmaktaydı. Horasan İpek Yolları güzergahında olması sebebiyle birçok kervana ev sahipliği yapmaktaydı. Bu kervanlar Bağdat merkezli olarak Nişâbûr, Merv, Buhara ve Semerkant üzerinden Kaşgar'a, buradan da son durak Çin'e varmaktaydı. Kâbil ve Gazne'ye ulaşan kervanlar bile Horasan bölgesinden doğuya, batıya ve kuzeye doğru gidiyorlardı. Horasan kervanları Çin ticareti için Türkistan

⁴⁸ İbn Havkal, 405-407, 504-505.

⁴⁹ Mez, 558.

⁵⁰ İbn Havkal, 432.

⁵¹ Ümit Hassan- Ödekan Berktaş- Ayla Halil, Türkiye Tarihi I, Osmanlılardan Önce Türkler, Cem Yayınevi, İstanbul 1990, 388, 390.

⁵² İbn Havkal, 73, 81, 405-407.

⁵³ Türkçe'de "kervan" olarak kullanılan kelimenin aslı "karban" olup, Farsça'da "karvan"dır. Ayrıntı için bkz. Mehmet Zeki Pakalın, *Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü II*, MEB Basımevi, İstanbul 1971, 243.

⁵⁴ Mehmet Zeki Pakalın, *Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü II*, MEB Basımevi, İstanbul 1971, 243.

coğrafyasından geçtikleri gibi, yine Çin ticareti için denizle bağlantılı Basra körfezine de inmekteydi. Çin'e doğru giden Hind, Sind ve Multan bölgesinin kervanları da Horasan güzergâhını tercih etmekteydi. Avrupa'dan özellikle Fransa'nın Provence bölgesinden gelen kervanlar, İslam dünyasına dağılırdı. Antakya'ya gelen bu kervanlar buradan Fırat Nehri üzerinden Bağdat'a, ulaşırdı. Ardından Dicle üzerinden Basra'ya, buradan Umman, Hindistan ve Çin'e ulaştıkları gibi Hazar denizi üzerinden kuzey Rusya'ya, Merv ve Belh üzerinden Buhara Semerkant'a uğrayarak Çin'e varırlardı.⁵⁵

Ortaçağ'da eski dünya üzerinde seyreden kervanlar belli noktalarda mallarını diğer kervanlara devredilerdi. Bu bölgelerde mal değiş tokuşunun yapıldığı ticaret üssü olan şehirler vardı. Bazen mal değiş tokuşu ribât merkezlerinde de yapılırdı. Çin tüccarları mallarını Horasan'a sınır olan Soğdiyana bölgesine bırakırlardı. Diğer kervanlar bu noktadan bu malları alıp devam ederdi. Kuzeyle olan ticarete, gemiler Astarabad şehrinde mal değişimi yaparken, kara yoluyla gelen kervanlar Horasan'a sınır şehir olan Gûrgân şehrinde mal değişimi yapıyorlardı. Kuzey ticaretini yapan kervanlar, Gûrgân'dan aldıkları malı daha kuzeye ve İstanbul'a ulaştırmaktaydı. Bu durum Bulgarları Horasan ile yapılan ticarete avantajlı duruma getirmiştir. Tersisi durumda kuzeyden güneye doğru kervanların mal değişimi Gûrgân ve Horasan'ın sınır şehri Câcerm'de yapılıyordu. İtil'den alınan mallar deve sırtında Gûrgân'a, buradan ise Bağdat'a ulaştırılırdı. Bu nedenle kuzeyle olan ticarete Volga- İtil coğrafyası kervanların mal değiş tokuşunu yaptıkları bir ticaret merkezi konumundaydı. Ruslar kervanlarıyla malları buraya getirir, buradan diğer kervanlar yükü devralırlardı. Kuzeydoğuya yani Maveraünnehir'e geçişte Dandanakan şehri de kervanların konakladığı yerdı.⁵⁶ Dolayısıyla Horasan bölgesi birçok yolla bağlantılı olup, Çin üzerinden gelip Avrupa'ya giden Rusya'dan gelip Bağdat ve Çin'e giden mallar buradan geçmekteydi. Yani her türlü tüccar bu şehirde mal değiş tokuşunu yapmaktaydı. Kuzeydoğuya yani Maveraünnehir'e geçişte Dandanakan şehri de kervanların konakladığı yerdı.⁵⁷

Bu dönemde yarım milyona erişen bir yerleşim birimi için, kervanlarla ortalama her kişi için yılda bir ton yiyecek taşınmaktaydı. Bu ağır harcama sonucu olarak düzenli şekilde yiyecek, odun ve temel ihtiyaçları sağlayan bir ağ kurulmuştu. Nişâbü'r gibi "300 bini bulan şehirlere her gün", 5 bin deve

⁵⁵ İbn Hurdâzbih, 131, 154; *Hudûdu'l-Âlem*, 26; Bekin, 23; Curtin, 133. Mez, 561; W. Heyd, *Yakın-Doğu Ticaret Tarihi*, çev. Enver Ziya Karal, TTK Yayınları, Ankara 1975, 42.

⁵⁶ İbn Hurdâzbih, 53, 54, 153; Heyd, 69.

⁵⁷ Nasır-ı Hüsrev, *Sefername*, çev. Abdulvehhab Tarzi, MEB Yayınları, İstanbul 1985, 152; Ahmet Rıza Bekin, *İpek Yolu*, Ankara Üniversitesi Basımevi, Ankara 1981, 69.

yükü üzerinde yük taşındığı ifade edilmektedir.⁵⁸ Kervanların sayısının oldukça kalabalık olduğu, 10. yüzyılda İtil Volga Bulgarlarına giden İbn Fadlan'ın kafilesinde 5 bin insan, 3 bin deve ve attan oluşan bir kervan gurubu varlığından anlaşılmaktadır.⁵⁹

Kervanlar için en önemli şey, yolların güvenliğiydi. Devletin bütün çabasına rağmen yollarda tam olarak kervanlar için güvenlik sağlanamıyordu. Yolculuğu tehdit eden tehlikeler bazen doğal, bazen de insan eliyle olmaktaydı. Kervanların geçişine engel teşkil eden doğal unsurların başında: kum fırtınaları, uçurum, dağ geçitleri, yer yarıkları, taşan nehir yatakları, dar geçitler, yanıcı bölgeler (Horasan'da bulunan nişadır/amonyak madenin bulunduğu dağlar gibi) doğal coğrafi tehlikeler gelmekteydi. Bunların yanı sıra vahşi hayvanlar ile yol eşkiyaları da güvenliği bozan unsurlardandı. Kervanlar mümkün olduğu sürece bu risklerden uzak yolları tercih ederdi. Bu nedenle en güvenli kervan rotaları öncelikle coğrafyanın geçişe izin verdiği yerlerden olmaktaydı. Kış yolculuğunda kervanlar Horasan'da bulunan Nişadır dağından Soğd bölgesi ve Çin'e geçerlerdi. Nişadırın yanıcı bir madde olması sebebiyle bu dağ yaz aylarında yolcular için doğal bir engel teşkil etmekteydi. Bu aylarda sıcaklığın etkisiyle Nişadır dağının ısısının fazlalığı buradan geçilmesini imkânsızlaştırmaktaydı. Ancak Nişadır dağının bulunduğu güzergâh kervanlar için kırk gün gibi kısa bir yolculuk anlamına geldiğinden misk gibi "es-samit" yükte hafif paha olarak değerli eşya ticaretini yapanların bu yolu tercih ettikleri görülmektedir.⁶⁰

Genellikle kara taşımacılığının geliştiği Horasan da, yük taşımacılığı için bazı hayvanlar evcilleştirilerek kullanılmaktaydı. Kara taşımacılığında zorlu yerlerde ise insan gücünden istifade edilmekteydi. İbn Havkal, Horasan'ın doğusunda bazı sarp yerlerde bu işi yapan insanların olduklarını belirtmektedir. Bölgede kara taşımacılığıyla birlikte nehir taşımacılığı da bulunmaktaydı. Bu anlamda Ceyhun nehrinden önemli ölçüde istifade edilmekteydi. Bu nehirden güneydoğudan kuzeydoğuya taşımacılık yapıldığı gibi bazı malların karşıya geçirilmesinde de burası kullanılmaktaydı.⁶¹

Ticaret yollarının en önemli taşıyıcısı "çöl gemisi" kabul edilen develerdi. Develer en etkili yük hayvanlarıydı. Hatta bunların arabalı atlardan daha iyi oldukları ifade edilmektedir. Özellikle çöl gibi yerlerden geçişte develer hayati öneme sahipti. Develer inatçı oldukları için huysuz ve bundan dolayı

⁵⁸ Richard W. Bulliet, *The Patricians of Nishapur*, Cambridge Press, Cambridge 1972, *The Patricians of Nishapur*, 10.

⁵⁹ İbn Fadlan, 14; Arapça metin, 18.

⁶⁰ Mesûdî, Ebu Hasan Ali b. Hüseyin b. Ali, *Murucu'z-Zeheb ve Medainu'l-Cevher*, thk Muhammed Muhyiddin Abdülhamid, Mektebetü't-Ticareti'l-Kübra, byy. 1964, 156.

⁶¹ İbn Havkal, 478-479.

rahatsız edicilerdi. Ancak zor iklim şartlarına dayanabilmeleri, suya ihtiyaç duymadan uzun süre yol alma kabiliyetleri ve uygun eyerlerle daha fazla yük taşıyabilmeleri nedeniyle at ve katırlara oranla daha çok tercih ediliyorlardı. Develerin hassas olmaması bakımının kolay olmasını sağlamış bu da tercih edilmelerinde bir başka etken olmuştur. Horasan'ın Belh şehrinde yetiştirilen çift hörgüçlü Baktriyan develeri bu bölgedeki kervanlar için en uygun olanlardı. Tüccarlar Belh'in bu deve kervanlarıyla Çin'e kadar gitmekteydi.⁶² Develer 17 gün boyunca hiç su içmeden ve yaklaşık 50 dereceyi bulan sıcaklıklara dayanıklıydılar. Bu hayvanlar yaklaşık 200 kg yük taşırlardı.⁶³

İlk zamanlardan itibaren ticaret kervanları için kullanılan Mısır eşeklerinin⁶⁴ kullanıma Ortaçağ'da da devam edilmiştir. İbn Havkal 10. yüzyılda bile Mısır eşek ve katırlarının hızlı, güzel ve bunlar gibisinin başka hiçbir yerde bulunmadıklarından bahsetmektedir.⁶⁵ Nesâ'nın yaban eşekleri de taşımacılıkta kullanılmaktaydı.⁶⁶ Çin yolculuğunda bu yaban eşeklerinden istifade edilmekteydi. Bu eşeklerin 3 ritl yük taşıdıkları ifade edilmektedir.⁶⁷

Kervanlar mal taşımanın yanı sıra dönemin ulaşım ve posta ihtiyacını da karşılıyorlardı. Kervanlar aynı zamanda döneminin hikâyesinin taşıyıcısıydılar. Kervanlar gittiği rotalardaki şehirleri ihya etmişlerdir. Ticaret yollarında serpilen kentler, gelişimlerini bu kentlerden geçen düzenli kervanlara borçluydu. Uzun kervan yolculuğunda uğranılan şehirler alım-satım yapılan yerlerdi. Bu işleyişte kervanlar sayesinde yerlilerin ihtiyacını giderildiği, kervanların ise ihtiyacı olan malları aldığı bir düzen vardı. Belli duraklarda hayvan değiş-tokuşu kervan seyahatinde önemli bir ihtiyaç olduğundan şehir veya ribâtlarda kervanlarda yorulan hayvanlar değiştirilir, yenileri alınır bazen de ihtiyaç duyulan hayvanlar kiralanırdı.⁶⁸

2.4. Tüccar Sınıfı

Horasan halkı zanaatkâr, ilim ehli savaşıçı özelliklerinin yanı sıra ticaret ehli olarak da görülmekteydi. Onların tüccar oluşları mıkyaş alınacak ölçüdeydi. Bölgede tüccar mahallelerinin zenginliği de bunun göstergelerinden birisi olmaktadır.⁶⁹

⁶² Lombart, 66; Baipakov, 221.

⁶³ Ahmet N. Özdal, *Ortaçağ Ekonomisi ve Müslüman Tüccarlar*, Selenge Yayınları, İstanbul 2016, 241.

⁶⁴ Uhlig, 176. Curtin, 27; Durant, 37 ; Baipakov, 221; Lombart, 66.

⁶⁵ İbn Havkal, 173.

⁶⁶ Ya'kübî, 59.

⁶⁷ İbn Hurdâzbih, 154.

⁶⁸ Richard Foltz, *İpek Yolu Dinleri*, çev. Aydın Aslan, Medrese Yayınları, İstanbul 2006, 23.

⁶⁹ Makdisî, 294-340.

Bu tüccarlardan en zengini Nişâbûr'da yaşayan ve aynı zamanda posta idaresi işlerini de yürüten Ebu Mansur el-Bağavî idi. Bu tüccar Horasan bölgesinin en itibarlısı, vali ve diğer bürokratlar nezdinde sözü geçen birisi olarak bilinmekteydi.⁷⁰

Horasan tüccarları İslam dünyasının sınırlarında başta Bağdat çarşı-pazarında olmak üzere farklı mesleklerde ticareti ellerinde tutmaktaydılar. Örneğin Bağdat'taki kumaş tüccarı bunlardandı.⁷¹ Yabancı memleketlerde de Horasan tüccarının birçok bölgede ve şehirde kolonileri bulunmaktaydı. Hindistan'daki Lamgan, Cücerat, Belhâri ve Dünpûr şehirleri bunlardandı. Hindistanla yapılan yoğun ticareten dolayı buraya gelen bütün tacirler Horasanlı olarak bilinmekteydi. İsbicâb da Horasan tüccarının yer aldığı bir şehirdi.⁷² Mısır bölgesinde Kayrevân şehrinde de Horasanlı tüccar mevcuttu.⁷³ Güney Çin'de Hansa, Hanfu ve Kanton şehirlerinde Horasan tüccarı bulunmaktaydı. Bulgar ülkesinde de Horasanlı tüccar vardı. Baltık bölgesiyle Horasan arasında yoğun bir ticarî faaliyet görülmektedir. Koloni kurulan bu şehirlerde Müslümanların işlerine bakan, şah-ı bender (şehbender) adında bir temsilci bulunmaktaydı.⁷⁴ Süleyman et-Tacir Çin hükümdarının Müslümanlar için böyle bir sorumlu tayin ettiğini anlatmaktadır.⁷⁵

Horasan'dan Harîzm bölgesine ve İç Asya'ya giden tüccarlar, bazen burada on gün süreyle kalmaktaydılar.⁷⁶

İslam dünyasındaki birçok şehirden olduğu gibi Horasan'dan da tüccarlar bölgenin güneyinde bulunan deniz kenarındaki bir liman şehri olan Siraf'a ürün getirerek, buradan daha doğuya gemilerle götürürlerdi.⁷⁷

Horasan şehir hayatında Müslümanların yanı sıra Yahudilerin önemli rollerinden birisi de ticaretti.⁷⁸ Özellikle büyük şehirlerde yoğunlaşan Yahudiler, yoğun olarak ticarî faaliyetler yürütmekteydi. Belh'in kapılarından birinin Yahudiyye olarak anılması ve bu şehrin batısına düşen Yahudiyye adlı bir başka şehrin olması bölgedeki Yahudi varlığının olduğunu göstermektedir. Bahsi geçen şehir, onların ticaret merkeziydi. İbn Havkal da bu şehri, kaliteli

⁷⁰ İbn Havkal, 441.

⁷¹ Ya'kübî, 245.

⁷² *Hudûdu'l- Âlem*, 42, 46, 79.

⁷³ Ya'kübî, 119.

⁷⁴ Özdal, 165.

⁷⁵ Süleyman et-Tacir, 23.

⁷⁶ İbn Havkal, 14.

⁷⁷ Süleyman et-Tacir, 15.

⁷⁸ Isaiah M. Gafni, "The Political, Social and Economic History of Babylonian Jewry", *The Cambridge History of Judaism*, Cambridge University Press, New York 2006, VI, 808.

zanaatın olduğu ve ticaretin yapıldığı bir şehir olarak tanımlamaktadır.⁷⁹ Nişâbürlü bir Yahudi başka bir yerdeki dindaşı sayesinde rahatlıkla ürününü piyasaya sevk etmekteydi. Yahudi tüccarlar Belh yöresinde şeker ve pirinç tarımının ticaretinde söz sahibiydi.⁸⁰ Bunlar hem kara hem de denizde ulaşımında ticaret yaparlardı. Kimi zaman değerli ticaret ürünlerini sırtlarında taşırlardı. Basra, Amman, Sind, Hind ve Çin'e giderlerdi. Onlar Farsça, Rumca, Arapça, Slav dillerini konuşurlardı.⁸¹

Soğd tüccarları da bu bölgede ticaret yapmaktaydı. Horasan'ın önemli tüccar kesiminden olan bu tüccar grubu, Çin'den Batı'ya ipek, Hindistan'dan Çin'e baharat gibi mallar taşımışlardır. İran ve Turan coğrafyasında eski zamanlardan itibaren Soğdlular, ticarete etkin bir gruptu. Onlar bu coğrafyalarda ticareti uzun bir zaman ve başarılı bir şekilde örgütlemişlerdi. Bu grup, Doğu ve Batı arasında farklı kültürleri birbirleriyle kaynaştırmışlardır. Onların en önemli özelliği birçok dili biliyor olmalarıydı. Bunlar İslamiyet'le birlikte Müslüman olarak geniş ticaret ağında serbestçe ticaret yapma imkanı bulmuşlardır. Horasan'da ticaretin önemli bir bölümünü elinde tutan Soğd tüccarı, diğer bölgelerde de ticaret kolonilerine sahiplerdi. Soğdluların yarısının ticaretle uğraştığının belirtilmesi bir toplum için önemli bir seviyenin göstergesi olmaktadır.⁸²

Bölgede ticaret yapan bir diğer tüccar sınıfı da Harîzmlilerdi. Bu tüccarlar Rus sahasına yayılmıştı. Harîzm sahası Horasan bölgesi için kuzeyden gelen malların değış-tokuş edildiği bir saha olmasından dolayı, buradaki tüccar kuzeyle bağlantı noktasında öne çıkmaktaydı.⁸³

İslam dünyası içerisinde bir başka tüccar grubu Sıraflılar'dı. Sıraflı tüccarlar özellikle deniz ticaretinde ön plana çıkmışlardır. Hatta Sıraflı tüccarlardan bazılarının ömürlerinin önemli bölümünü denizde geçirdikleri ifade edilmektedir.⁸⁴ Bu tüccar grubu zenginlikleriyle bilinmektedir. Örneğin Hasan b. Abbas Çin'e olan ticarete gemi işleten bir tüccardı.⁸⁵

İslam coğrafyası içerisinde 8. ve 9. yüzyıllarda önemli bir tüccar sınıfı olarak Raddaniyyelilerden (Yahudi) de bahsedilmektedir. Bunlar Avrupa'dan

⁷⁹ İbn Havkal, 442; Gibb, 23.

⁸⁰ Nuh Arslantaş, *İslam Dünyasında İlmî ve İktisadî Hayatta YahudilerAbbâsî ve Fâtîmîler Dönemi*, İFAV Yayınları İstanbul 2009, 96, 131, 143, 149.

⁸¹ İbn Hurdâzbih, 131.

⁸² Frye, *Orta Asya Mirası*, 167; Bekin, 58; Lombart, 291; Foltz, 28.

⁸³ Frye, *Buhara*, 100.

⁸⁴ İstahrî, 138; Philip K. Hitti, *Siyasî ve Kültürel İslâm Tarihi*, çev. Salih Tuğ, İstanbul 2011, II, 529-530.

⁸⁵ İbn Havkal, 49.

İslam dünyasına ve buradan Çin'e uzanan çizgide bütün ticaret yolları üzerinde etkin olmuşlardı.⁸⁶

Tüccar kesimi ticareti bizatihi kendisi yaptığı gibi, ticarî faaliyetlerini vekil aracılığıyla da yürütmekteydi. Tüccarlar Hindistan, Çin ve Hazar gibi yerlerde tayin ettikleri vekilleri aracılığıyla yani farklı ülkelerdeki şubeleriyle işlerini yürütmüşlerdir. Tüccar vekilleri yaptıkları işlerle ticaretin kesintiye uğramasını önlemiş ve onun devamlılığını sağlamışlardır. Vekiller ticarî akışın hesabını tutar uzak bölgelerle iletişimi sağlardı. Ayrıca vekillerin merkez ile bağ kurmak, tüccarın hakkını savunmak, temsilcilik ve hukuk danışmanlığını yapmak gibi görevleri yaparlardı. Onlar malları depolar, iç piyasaya sürer, yerel tüccarın ihtiyaçlarını giderirdi. Vekiller bir bölgede yapılan havaleleri toplar ve bunu vekilin “*Sana şunu şunu gönderdim*” notuyla teslim alırlardı. Tüccarların birbirleri arasında ve vekilleri arasında iletişim deve sahipleriyle sağlanırdı. Deve sahibi teslim ettiği malları bir belgeyle tescil ederdi. Vekiller yaptıkları önemli işlere rağmen, onlar yine de emanetçi konumunda görülmüşlerdir.⁸⁷ Vekiller bahsi geçen ağır sorumluluklarından dolayı en az tüccarlar kadar kazanç sağlamışlardır. Örneğin Horasanlı bir tüccarın Bağdat'taki vekili, bu işten binlerce dinar kazanmıştır.⁸⁸ Tüccar vekilleri sonraki dönemlerde ortaya çıkan konsolosluk kurumunun ortaya çıkışında öncü olmuşlardır.⁸⁹

Dımeşkî, stokçu, gezici ve esnaf olmak üzere üç çeşit tüccardan bahsetmektedir. Gezici tüccar şehirler, bölgeler ve ülkeler arasında ticareti yürütmekteydi. Stokçu gezici/büyük tüccarın hanlara ve şehrin girişinde kurulan pazarlara getirdikleri malları içeri sokarlardı. Esnaf ise mağazasında satıcı konumundaydı.⁹⁰

Şehirler ve uzak bölgeler arasında ticaret yapan tüccar kadar, şehir içinde ya da köylere gidip ticaret yapan çerçiler bulunmaktaydı. Bunlar çoğu zaman eski eşyalarla takas usulüyle çalışırlardı. Bunun yanı sıra ticaretlerinde nakit de kullanırlardı. Bunlar çoğunlukla kapı kapı gezerek satış yapan bohçacı kadınlardı. Özellikle evlere rahatlıkla girebilen görme engelli kimseler bunu yaparlardı.⁹¹

⁸⁶ İbn Hurdâzbih, 131.

⁸⁷ Ahmet Midhat, *İktisat Metinleri*, sad. Erdoğan Erbay-Ali Utku, Çizgi Felsefe Yayınları, Konya 2005, 74; Abdülaziz ed-Durî, *Tarihu 'l-İraki 'l-İktisadi*, Dâru Meşrik, Beyrut 1974, 122, 126.

⁸⁸ Abdülaziz Durî, *Tarihu 'l-İraki 'l-İktisadi*, Dâru Meşrik, Beyrut 1974, 126.

⁸⁹ Arslantaş, 96, 131, 143, 149.

⁹⁰ Dımaşkî, 512-520.

⁹¹ Mazaherî, 255-257.

Ortaçağ'da özellikle deniz ve kara tüccarı diye bir ayırım oluşmuş değildi. Her tüccar imkân bulduğu ölçüde hem kara hem de deniz yolunu tercih etmekteydi.⁹² Tüccar sınıfı için önemli bir husus da taşıdıkları ticarî meta kadar kendi iâşe ve ihtiyaçlarını tedarik etmekteydi. Bu konuda deniz tüccarının ne kadar tedbirli olduğu; “birinin kırk yıl denizde kalması halinde bile yine yanında bol miktârda malzemesi olurdu” söyleminden anlaşılmaktadır.⁹³

Ortaçağ'da tüccarın “aklın yolu bir” ilkesi gereğince hareket ettikleri görülmektedir. Farklı dinlere mensup tüccarların, ticaret yaptıkları yöntemin benzeştiği ifade edilmektedir. Tüccarlar için her halükarda esas olan ticaretin gerçekleştirilmesi idi. Bu nedenle tüccarlar tek bir yola saplanmayıp, bir yol kapalıysa bir başka yoldan şanslarını denemişlerdir. Yol yön tayini yapılırken; yolun güvenliği, rahatlığı ve ulaşılabilirliği noktasında tüccarın öncelikli tercihi güzergâhın güvenliğine bağlı olarak şekillenmekteydi. Maveraünnehir'den Çin'e giden Semerkantlı bir tüccar, bazen kara yolu yerine deniz yolunu daha güvenli bularak Horasan üzerinden Hint ya da Basra körfezine inerek yolunun uzamasına bakmaksızın tersten bir güzergâhı izleyebilirdi.⁹⁴

Ortaçağ'da piyasayı, ipek borsası ya da herhangi bir malın borsasını tüccar belirliyordu. Tüccarın mala olan talebi ya da talebini yansıtmaması malın değerini belirlerdi. Gansu havzasında ipek satıcıları bazen bütün tüccarları bekleyerek ipeğin fiyatını olabildiğince en üst değerden belirlemek istiyorlardı. Buna karşın tüccar yaptığı blöfle mal alımını yapmayacağını belirterek istediği fiyata ipeği almaya çalışmaktaydı. Genellikle tüccarın spekülâtif tavır satıcıdan daha baskın çıkarak fiyatların belirlenmesinde etkili olmaktadır. Tüccarın bir başka fonksiyonu kar amacıyla malın ucuz olduğu bölgelerden daha az erişilen bölgelere taşıyarak onu daha değerli bir fiyata satmasıydı.⁹⁵

Tüccarların gittikleri şehirler genelde gelişmiş ticaret şehirleriydi. Uluslararası ticaret yapan tüccarlar gittikleri bu şehirlerde kendileri için yapılmış olan funduklar ve onun çevresindeki çarşı-pazar, han ve depo gibi alanlarda konaklayıp, mallarını yerel tüccara devrederlerdi. Tüccarlar genel olarak politik veya ideolojik bir gruba mensup değillerdi. Onlar daha evrensel olup çok fazla milleti kendi içlerinde barındıran topluluklardı. Buna rağmen

⁹² İbn Hurdâzbih, 153-155; Hasan İbrahim Hasan, *Siyasi-Dinî-Kültürel-Sosyal İslam Tarihi*, çev. İsmail Yiğit-Sadreddin Gümüş, Kayıhan Yayınevi, İstanbul 1985, III, 144; Curtin, 131; Heyd, 136-137.

⁹³ İstahrî, 138; Hitti, II, 529-530.

⁹⁴ Mesûdî, 156; Mez, 561; Cahen, 73.

⁹⁵ Dimaşkı, 513; İbn Haldun, 715; Uhlig, 62.

ticarete kan bağı veya dildaş ya da dindaş olmadan kaynaklı günümüzde yumuşak güç olarak da adlandırılan özel bir durum söz konusuydu. Hakim devletin dinine sahip olanlar, imtiyazlı ticarete sahiplerdi. İslam toplumu kendi din mensuplarına ticarî avantajlar sağlıyordu. Bu anlamda İslam hukukunda Müslümanların daha az gümrük vergisi ödemeleri de bunun göstergesidir.⁹⁶

Tüccar sınıfının sahip olması gereken bazı özellikler aranmaktaydı. Bunlardan birisi birkaç dile sahip olması gereğiydi. Bu nedenledir ki Ortaçağ tüccarının birkaç dile sahip olduğu görülmektedir. Bununla birlikte dil bilmeyen tüccarlar da bulunmaktaydı. Bu tüccarlar yanlarında daima bir tercümanla gezmek zorundaydılar. Abbasîler döneminde konuşulan ticaret dillerinin başında Arapça gelirdi. Abbasî devletinin kuruluşunda oynadıkları rolle önemli bir mevkide olan Horasanlılar ticaretten aldıkları pay dolayısıyla Farsça da bu dönemin ticaret dilleri arasında yer almıştır. Ayrıca Soğd tüccarları dolayısıyla Soğdça ve Avrupa tüccarları vasıtasıyla da Frenkçe ticaret dilleri arasında yer almıştı. Horasanlı tüccarlardan dolayı Farsça Avrupalı tüccarlar açısından da önemli bir konuma ulaşmıştı. Horasan ve diğer bölgelerde ticaret yapan Yahudi tüccar birçok dil bilmekteydi.⁹⁷

Tüccarlar panayırılarda bir araya gelerek temas eder, bilgi ve ürün alışverişinde bulunmaktaydı. Cahız'ın onları sultanlarla aynı sınıfa koyması tesadüf değildir. Tüccarlar her toplum tarafından kabul gördükleri gibi onlar her yerde yabancı olarak da görülmektedir. Tüccar birbirini desteklemek zorundaydı. Birbirlerine borç verme, pazar dayanışması ve gibi, hukukî durumlarda şahitlik etme de bunlardandı.⁹⁸

Ticaret doğası itibarıyla bu mesleği yapan insanları şekillendirmekte, anlaşmaya ve çözüme odaklı bir mizaca sahip olmalarını sağlamaktadır. Montesquieu yumuşak huyluluk ile ticaret bağlamında bir denklem kurmaktadır.⁹⁹ Ticaretin ilk temsilcileri merkez çevre ilişkisi bakımından ele alındığında, bunlar merkezden uzak kişilerdir. Nesiller boyu bu meslek

⁹⁶ Müslümanlardan ticaret vergisini öşrün dörtte birini ödemekteydiler. Bu oran Gayrimüslim için iki katıydı. Ayrıntı için bkz. Yahya b. Âdem, 25; Ebu Yusuf, 407, 428, 429; Serahî Ebu Bekr Muhammed b. Ahmed b. Sehl, *Kitabu'l-Mesut*, Matbaatu's-Saade, Kahire 1982, I-II, 199.

⁹⁷ İbn Hurdâzbih, 131; İstahrî, 138; Curtin, 133.

⁹⁸ Câhız, Ebu Osman Amr b. Bahr, *Medhu't-Tüccâr ve Zemmi Ameli's-Sultân*, thk. Abdusselâm Muhammed Hârûn, çev. Abdulhalik Bakır, Ortaçağ Medeniyetine Dair Çeviriler I, Bizimbüro Basımevi, Ankara 2008, 707.

⁹⁹ Montesquieu, *Kanunların Ruhu Üzerine*, çev. Berna Günen, İşbankası Yayınları İstanbul 2017, 417-418.

sürdürüldüğünde çevreden merkeze yerleşilerek, merkezdeki hal ve tavır bu işi yapanlara sirayet etmektedir.¹⁰⁰

Ortaçağ'da ticaret aileler boyu devam etmekteydi. Bu ise zengin tüccar ailelerini ortaya çıkarmaktaydı. Tacirlerin oturdukları mahalleleri yapı malzemesi, kalitesi, bahçeli evleri dolayısıyla diğerlerinden ayırt edilebilmekteydi.¹⁰¹

Abbasiler döneminde zengin tacirler görülmektedir. Zenginleşen tüccarlardan birisi olan Muhammed b. Ali adında bir şahıstı. Bu kişi 42 binlik dinara sahip çek gönderebilmekteydi. Bir başka zengin tüccar olan Sirafli Ramest'in üzerindeki nakit 1 milyon dinarı bulmaktaydı. Bahsi geçen tüccarın oğlu olan Musa'nın Çin'de bulunan kâtibinin serveti bile 500 bin dinara ulaşmıştı.¹⁰²

Tüccarlar servetlerinin müsadere edilmemesi için, (halife Muktedir, İbn Cesas adında bir tüccarın servetinin 16 milyon dinarını müsadere etmişti) yatırım aracı olarak sermayelerini toprağa yatırırlardı. Abbasiler döneminde toprağın sahip olduğu değerden dolayı bu kesim büyük arazi parçalarını almaktaydı. Bazı tüccarların da vergi hakkını elde ettiği görülmektedir. Bunların yanı sıra devlet nakit paraya duyduğu ihtiyacı tüccar sınıfı sayesinde sağladığı için tüccarlar bundan önemli ölçüde kâr ve itibar elde etmekteydi.¹⁰³

Bir yabancı gibi ülke ülke gezen tüccar sınıfı aynı zamanda bir tarihin de hikâyecisidir. Zorlu ve zahmetli Ortaçağ koşullarında, diyar diyar koşuturan tüccarlar, para kazanmalarının yanı sıra aynı zamanda maceraperestlerdi. Tüccarlar bu dönemin çetin şartlarında yol alırken, bunu adeta kutsal bir dava niteliğinde şevkle yapmaktaydılar. Onlar, Ortaçağ'da geniş İslam coğrafyasında sahip oldukları geniş ve özgür hinterlant içerisinde kervan koşuturarak iktisadî gelişime katkı sağlamaktaydılar.

Bu sınıf yaptıkları ticareti kayıt altına almalarından dolayı hesap ilmine de katkı sağlamışlardır. Onlar bildikleri diller, taşıdıkları kültürler ile toplumlar için kıymeti ölçülemez değerde iş yapmışlardır.¹⁰⁴

¹⁰⁰ İbn Haldun, *Mukaddime*, çev. Zakir Kadiri Ugan, MEB Yayınları, İstanbul 1991, II, 354, 356, 358, 365.

¹⁰¹ İsmail Pırlanta, Ortaçağ İslam Şehirlerinde Mahallelerin Oluşumu (Nişabur Örneği), *İ.Ü İlahiyat Fakültesi Dergisi*, İstanbul 2010, 139.

¹⁰² İbn Havkal, 61, 272.

¹⁰³ Cahen, 73.

¹⁰⁴ İbn Hurdâzbih, 153; Heyd, 136-137; Curtın, 131-132; Bekin, 39; Selen, 5-7; Mortan Kenan Ertan-Önder Küçük, *Çarşı, Pazar, Ticaret ve Kapalı Çarşı*, İş Bankası Yayınları, İstanbul 2010, 3-5.

Sonuç

Horasan'daki ticarî faaliyetlerin sağlanmasında, bunların sürekliliğinde ve gelişmesinde yollar çok önemli bir unsur olmuştur. Bölge, doğu-batı arasında, Çin'den Avrupa'ya kadar uzanan güzergâhta, önemli yolların kavşağında yer almaktaydı. Bölge kuzeyden Rusya, Hazar denizi ve doğu yönünde Çin'e giden yolların merkezindeydi. Kara ticareti kadar Basra ve Hint körfeziyle kurulan bağlantı yolları, Horasan bölgesinin deniz ticaretiyle de bir bağ kurmasını sağlamaktaydı. Doğal coğrafi durumun bir gereği olarak buradan geçen yollar, yol güvenliğinin ve gerekli alt yapının sağlanması bölge ticaretine hayat vermiştir. Bu anlamda Horasan'daki ticaret yollarında tüccar için her türlü ihtiyaca cevap veren ribat, han ve kervansarayın inşa edilmesi ticarî akışın daima canlı olmasını sağlamıştır. Bölgede siyasi erk kadar hayırseverler de ribatlar yapmış ve ticaretin devamlılığına katkıda bulunmuşlardır.

Ortaçağ'da ticaretin canlı bir şekilde varlığını sürdürmesinde diğer bir unsur kervancılıktı. Bölgeden doğu-batı, kuzey-güney ekseninde uzanan yollarda çok sayıda kervan bulunmaktaydı. Bu yollarda seyreden seyreden kervanlar, belli duraklarda mallarını diğer kervanlara devrederlerdi. Bu kervanlar Nişâbûr, Merv, Serahs, Belh ve bölge dışından Buhara, Semerkant ve Otrar gibi gittiği rotalardaki şehirleri ihya etmişlerdir.

Horasan tüccarı Ortaçağ'da geniş İslam coğrafyasının birçok noktasına kervan çıkararak iktisadî gelişime katkı sağlamıştır. Horasanlı tüccar, Hindistan'dan Mısır'a geniş bir coğrafyada birçok ülkede koloni kurarak ticarî hayatını devam ettirmiştir. Üretimde oluşan birikim tâcirler vasıtasıyla dünyanın farklı bölgelerine taşınarak ticarî hayatın potansiyeli arttırılmıştır. Bunun yanı sıra tarihî süreç içerisinde tüccar, bilgi ve teknolojiyle birlikte yaşam tarzını ve dinî anlayışını da farklı coğrafyalara götürmüştür. Onlar bütün bunlarla birlikte modanın da taşıyıcısı olmuşlardır. Merv halkının tüccarlarla birlikte gelen Irak giyim modasını takip etmesi, bunun bir örneği olarak gösterilebilir. Bu sınıfın yaptıkları ticarî işlemleri kayıt altına almaları, hesap ilminin gelişmesine de destek olmuştur. Dolayısıyla onlar iktisadî hayata katkılarıyla birlikte bildikleri diller, taşıdıkları kültürlerle muhatap oldukları toplumlara kıymeti ölçülemez değerinde katkı sağlamışlardır.

Horasan dünyanın her yanından tüccar sınıfının uğrak yeri olmuştur. Burada idarenin ticarete müdahalesinin sınırlı olması, fiyat politikasının serbest bir biçimde işlenmesini sağlamıştır. Bölge transit geçişe müsait olmasından dolayı, doğu-batı arasında en önemli üç kara ticaret yolunun buradan geçmesine neden olmuştur. Bütün bu etkenler de bölgenin zenginleşmesinin sağlamıştır.

Kaynakça

- Ahmed Midhat, *İktisat Metinleri*, sad. ve haz. Erdoğan Erbay-Ali Utku, Çizgi Felsefe Yayınları, Konya 2005.
- Arslandaş, Nuh, *İslam Dünyasında İlmî ve İktisadî Hayatta Yahudiler Abbâsî ve Fâtîmîler Dönemi*, İFAV Yayınları İstanbul 2009.
- Atan, Turhan, *Türk Gümrük Tarihi / Başlangıçtan Osmanlı Devletine Kadar*, TTK Basımevi, Ankara, 1990.
- Baipakov, K. "The Silk Route Across Central Asia" *History of Civilization Cenral Asia*, ed. C. E. Bosworth, Unesco, Unesco 2000.
- Bekin, Ahmet Rıza, *İpek Yolu*, Ankara Üniversitesi Basımevi, Ankara 1981.
- Bozkurt, Nebi, "İpek Yolu", *DİA*, TDV İslam Ansiklopedisi, İstanbul 2000.
- Bulliet, Richard W. *The Patricians of Nishapur*, Cambridge Press, Cambridge 1972.
- Çetin, Osman, "Horasan", *DİA*, TDV Yayınları, İstanbul 1998.
- Can, Yılmaz, *İslam Şehirlerinin Fiziki Yapısı*, TDV Yayınları, Ankara 1995.
- Cansever, Turgut, *İslam'da Şehir ve Mimari*, İz Yayıncılık, İstanbul 1997.
- Cahen, Claude, "Ekonomi, Toplum ve Müesseseler", *İslam Tarihi Kültür ve Medeniyeti*, çev. Ufuk Uyan-P. M. Holt- A.K.S. Lambton- B. Lewis, Hikmet Yayınları, İstanbul 1989.
- Câhız, Ebu Osman Amr b. Bahr b. Mahbub el-Kinani, el- Leysi, *et- Tebessur bi'Ticare*, çev. Mahfuz Söylemez, Ankara Üniversitesi İlahiyat Fakültesi Dergisi, Ankara 2001.
- _____, *Medhu't-Tüccâr ve Zemmi Ameli's-Sultân*, thk. Abdusselâm Muhammed Hârûn, çev. Abdulhalik Bakır, Ortaçağ Medeniyetine Dair Çeviriler I, Bizimbüro Basımevi, Ankara 2008
- Cezar, Mustafa, *Anadolu Öncesi Türklerde Şehir ve Mimarlık*, İstanbul 1977.
- Chalmeta, Pedro, "Pazarlar", *İslam Şehri*, Ağaç Yayıncılık, İstanbul 1992.
- Curtin, Philip D., *Kültürler arası Ticaret*, çev. Şaban Bıyıklı, Kure Yayınları, İstanbul 2008.
- Daniel, Elton, *The Policial and Social History of Khurasan under Abbasîd Rule 747-820*, *The İran America Foundation*, Chicago 1979.
- Dımaşkı, Ebu Fazl Cafer b. Ali, (ö. X. ya da XI. yüzyıllar), *el-İşare ila Mahâsini't-Ticare*, çev. A. Bakır, *Ortaçağ ve Medeniyetine Dair Çeviriler I*, Bizimbüro Basımevi, Ankara 2008.
- Durî, Abdülaziz, *Tarihu'l-İraki'l-İktisadi*, Dâru Meşrık, Beyrut 1974.
- Ebu Dülef, *İran Seyahatnamesi*, trc. Serdar Gündoğdu, Kronik Yayınları, İstanbul

2017.

- Ebu Ubeyd, Kasım b. Sellam, *Kitabü'l-Emval*, thk. Muhammed Halil Heras, Mektebeti'l-Kelime'ti'l-Ezher, Kahire 1981.
- Ebu Yusuf, *Kitabü'l-Harac*, thk. Muhammed Menasir, Maarifeti'l-İlmiyye, Umman 2009.
- Ertan, Mortan Kenan- Küçük, Önder, Çarşı, Pazar, *Ticaret ve Kapalı Çarşı*, İş Bankası Yayınları, İstanbul 2010.
- Foltz, Richard, *İpek Yolu Dinleri*, çev. Aydın Aslan, Medrese Yayınları, İstanbul 2006.
- Frye, Richard Nelson, *Orta Asya Mirası, Antik Çağlardan Türklerin Yayılmasına*, çev. Füsun ve Tunç Tayanç, Arkadaş Yayınları, Ankara 2009.
- Gabain, A. Von, "Iranan Common Beliefs and World View", "The Land of Iran", *The Cambridge History Iran*, Cambridge at the University Press, New York 1983.
- Gafni, Isaiyah M., "The Politicial, Social and Economic History of Babylonian Jewry", *The Cambridge History of Judaism*, Cambridge University Press, New York 2006.
- Gazzâlî, İmam Ebu Hamid Muhammed b. Muhammed, (ö. 1111) *İhya-i Ulumu'd-Din*, çev. Ali Arslan, Arslan Yayınları, İstanbul 1981.
- Ghazanfar, S. M., "Skolastik İktisat ve Arap Âlimleri", "Büyük Kayıp Halka Tezinin Yeniden Değerlendirilmesi", *Ortaçağ İslam İktisat Düşüncesi*, Klasik Yayınları, İstanbul 2015.
- Hallaçoğlu, Yusuf, "Fersah", *DİA*, TDV Yayınları, İstanbul 1995.
- HARTMANN, R. "Belh", *İA*, MEB Yayınları, İstanbul 1986.
- Hasan İbrahim Hasan, *Siyasi-Dini-Kültürel-Sosyal İslam Tarihi*, çev. İsmail Yiğit-Sadreddin Gümüş, Kayhan Yayınevi, İstanbul 1985.
- Heyd, W. *Yakın-Doğu Ticaret Tarihi*, çev. Enver Ziya Karal, TTK Yayınları, Ankara 1975.
- Hitti, Philip K. *Siyasî ve Kültürel İslâm Tarihi*, çev. Salih Tuğ, İstanbul 2011.
- Hinz, Walther, *İslam'da Ölçü Sistemler*, trc. Acar Sevim, Marmara Üniversitesi Yayınları, İstanbul 1990.
- Hizmetli, Mustafa, *Endülüs'te Hisbe Teşkilatı*, TDV Yayınları, Ankara 2011.
- Honigmann, E. "Nişapur", *İA*, MEB Yayınları, İstanbul 1964.
- Hudûdu'l-Âlem Mine'l-Meşrik ile'l-Mağrib*, nşr. V. Minorsky, çev. A. Duman, Murat Ağarı, Kitabevi Yayınları, İstanbul 2008.
- İslahi, Ghazanfar-A. Azim, "Bir Arap Skolastiğinin İktisat Düşüncesi", *Ortaçağ İslam İktisat Düşüncesi*, Klasik Yayınları, İstanbul 2015.

- İbn Butlan, el-Hasan el-Muhtar b. el-Hasan, *Risâle Câmi'a Fünûn Nâfi'a fi Şirâ er-Rakîk ve Taklîbi'l-Abîd*, thk Abdüsselâm Hârûn, çev. Abdulhalik Bakır, Ortaçağ Medeniyetine Dair Çeviriler I, Bizimbüro Basımevi, Ankara 2008.
- İbn Cübeyr, *Endülüs'ten Kutsal Topraklara*, çev. İsmail Güler, İstanbul 2003.
- İbn Fadlan, *İbn Fadlan Seyahatnamesi*, çev. Ramazan şeşen, Yeditepe Yayınları, İstanbul 2015.
- İbn Haldun, *Mukaddime*, çev. Süleyman Uludağ, Dergâh Yayınları, İstanbul 2016.
- İbn Havkal, Ebü'l-Kâsım Muhammed b. Ali en-Nasîbî el-Bağdâdî, *Suretu'l-Arz*, haz. E.J. Brill, 2. Baskı, Leiden 1939.
- İbn Hurdâzbih, Ebü'l-Kasım b. Abdullah, (ö. 912), *Kitâbü'l-Mesâlik ve'l-Memâlik*, ed. M. J. de Goeje, Brill Press, Leiden 1967.
- İbn Rüsteh, *el-A'lâku'n-Nefise (Dünya Coğrafyası)*, Ankara Okulu Yayınları, Ankara 2017.
- İbn Uhuvve, Muhammed b. Ahmed el-Kureşi, *Mealimu'l-Kurbe fi Ahkami'l-Hisbe*, thk. Reuben Levy, Messrs Luzac, 1938 London.
- İstahrî, Ebu İshak İbrahim b. Muhammed el-Farisi el-Kerhi, *Mesalik ve Memalik*, nşr. M. J. de Goeje, Leiden 1967.
- Kallek, Cengiz, "Mil", *DİA*, TDV Yayınları, İstanbul 2005.
- Kalkaşandî, Ebu Abbas Şehabeddin Ahmed b. Ali b. Ahmed, *Subhu'l-A'sa fi Sinaa'ti'l-İnşa*, thk. Muhammed Hüseyin Şeemseddin, Dâru'l-Kutubu'l-İlmiyye, Beyrut 1987.
- Kazvinî, Ebu Yahya Zekerriyya b. Muhammed b. Mahmud, *Âsaru'l-Bilâd ve Ahbâru'l-İbâd*, Dâru Sadır, Beyrut bty.
- Kramer, J. H. *İslam Medeniyeti Tarihinde Coğrafya ve Ticaret*, çev. Ömer Rıza, Asarı İlmiye Kütüphanesi Neşriyatı, İstanbul 1934.
- Kurt, Hasan, "Tâhirîler", *İA*, TDV Yayınları, İstanbul 2010.
- Lombart, Maurice, *İslam'ın Altın Çağı*, çev. Nezih Uzel, Pınar Yayınları, 4. Baskı, İstanbul 2002.
- Makdisî, Ebu Abdullah Muhammed b. Ahmed, *Ahsenu't-Tekâsîm fi Marifeti'l-Ekalim*, ed. Fuat Sezgin, Frankfurt 1992.
- Mazaharî, Ali, *Ortaçağ'da Müslümanların Yaşayışları*, çev. Bahriye Uçok, Ankara 1972.
- Mez, Adam, *Onuncu Yüzyılda İslam Medeniyeti*, çev. Salih Şaban, İnsan Yayınları, İstanbul 2000.
- Miquel, Andre, *Arap Coğrafyacılarının Gözünden 1000 Yılda İslam Dünyası ve Yabancı Diyarlar*, Kitap Yayınevi, İstanbul 2003.

- Montesquieu, *Kanunların Ruhu Üzerine*, çev. Berna Günen, İşbankası Yayınları İstanbul 2017.
- ÖZGÜDENLİ, Osman, “Merv”, *DİA*, TDV Yayınları, İstanbul 2004.
- _____, Osman Gazi “Nîşâbûr”, *DİA*, TDV Yayınları, İstanbul 2007.
- Nasır-ı Hüsrev, *Sefername*, çev. Abdulvehhab Tarzi, MEB Yayınları, İstanbul 1985.
- Özdal, Ahmet N. *Ortaçağ Ekonomisi ve Müslüman Tüccarlar*, Selenge Yayınları, İstanbul 2016.
- Pakalın, Mehmet Zeki, *Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü II*, MEB Basımevi, İstanbul 1971.
- Pirenne, Henri, *Ortaçağ Avrupa'sının Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, çev. Uygur Kocabaşoğlu, İletişim Yayınları, 2014.
- Pırlanta, İsmail, *Fethinden Samanilerin Yıkılışına Kadar Nişabur*, Hikmetevi Yayınları, İstanbul 2017.
- _____, Ortaçağ İslam Şehirlerinde Mahallelerin Oluşumu (Nişabur Örneği), *İ.Ü İlahiyat Fakültesi Dergisi*, İstanbul 2010.
- Piyadeoğlu, Cihan, *Güneş Ülkesi Horasan, Büyük Selçuklular Dönemi*, Bilge Kültür Sanat Yayınları, İstanbul 2012.
- Rodinson, Maxime, *İslamiyet ve Kapitalizm*, çev. Orhan Suda, Gün Yayınları, İstanbul 1969.
- Sadi Şirazi, Ebu Muslihuddin, *Bostan ve Gülistan*, trc. Rifat Bilge, Can Kitabevi, İstanbul 1968.
- Sami, Şemseddin, *Kamus-i Türki*, İdeal Kültür Yayıncılık, İstanbul 2011.
- Sarıçam, İbrahim-Erşahin, Seyfettin, *İslam Medeniyeti Tarihi*, TDV İslam Ansiklopedisi Yayınları, Ankara 2014.
- Sayan, Yüksel, “Serahs”, *DİA*, TDV Yayınları, İstanbul 2009.
- Selen, Hamit Sadi, *Ticaret Tarihi*, Devlet Basımevi, İstanbul 1938.
- Serahsî, Ebu Bekr Muhammed b. Ahmed b. Sehl, *Kitabu'l-Mebcut*, Matbaatu's-Saade, Kahire 1982.
- Strange, Guy le, *The Lands of the Eastern Caliphate*, Institut für Geschichte der Arabischen, Frankfurt 1993.
- Süleyman et-Tacir, *Ahbârü's-Sîn ve 'l-Hind*, çev. Ramazan Şeşen, Yeditepe Yayınları, İstanbul, 2012.
- Şeyzerî, Abdurrahman b. Nasr, *Nihayetu'r-Rutbe fi Talebi'l-Hisbe*, haz. Abdullah Tunca, İstanbul 1993.
- Uhlig, Helmut, *İpek Yolu*, çev. Alev Kırım, Okyanus Yayınları, İstanbul 2000.

- Usta, Aydın, *Türklerin İslamlaşma Serüveni*, Yeditepe Yayınları, Aralık 2007.
- Tez, Zeki, *Tekstil ve Giyim Kuşamın Kültürel Tarihi*, Doruk Yayınları, İstanbul 2009.
- Yakûbî, İbn Vazıh Ahmed b. İshak b. Cafer, *el-Buldan*, Darü'l-Kitabi'l-İlmiyye, Beyrut 2002.
- Yakubovsky, A. "Merv", *İA*, MEB Yayınları, İstanbul 1987.
- Yakut el-Hamevî, Ebu Abdullah Şihabüddîn, *Mu'cemu'l-Buldan*, nşr. Ferdinand Wüstenfeld, Tarihu'l-Ulumu'l-Arabiye, Frankfurt 1994.
- Yıldız, Hakkı Dursun, "Fazl b. Yahya", *DİA*, TDV Yayınları, İstanbul 1995.
- Yüksel, Ahmet Turan, "Kuruluş Döneminde Bağdat'ın Ticari Yapısı ve Ticari İlişkileri, *İslam Medeniyetinde Bağdat Uluslararası Sempozyumu*, M. Ü. İlahiyat Fakültesi Yayınları, İstanbul 2008.
- Zahoder, B. Selçuklu Devletinin Kuruluşu Sırasında Horasan", çev. İsmail Kaynak, *Bellekten*, Ekim, Ankara 1955.
- Zeydan, Corci, *İslam Uygarlıkları Tarihi*, çev. Necdet Gök, İletişim Yayınları, İstanbul 2012.