

PAPER DETAILS

TITLE: NIL, FIRAT VE DICLE SUYOLLARININ ORTAÇAG DÜNYASI AÇISINDAN ÖNEMİ

AUTHORS: Taner YILDIRIM,Ahmet ALTUNGÖK

PAGES: 317-337

ORIGINAL PDF URL: <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/157418>



NİL, FIRAT VE DİCLE SUYOLLARININ ORTAÇAĞ DÜNYASI AÇISINDAN ÖNEMİ

Importance of The Waterways of Nile, Euphrates And Tigris In Terms of The Medieval World

Taner YILDIRIM*

Ahmet ALTUNGÖK**

ÖZET

İnsanlığa sunmuş oldukları refah ve bereket ile ilk şehirlerin ve organize devletlerin yanı başlarında kurulmasına imkân sağlayan nehirler; özellikle Ortaçağ'da, karayolu üzerinde karşılaşılan vergi, haraç, yol kesme ve uzun süren kervan yolculuklarının beraberinde getirdiği zorlukları ve problemleri ortadan kaldırdıklarından dolayı oldukça önemli bir misyona sahipti. Öyle ki nehir üzerinde seyreden bir kayak, her zaman bir deveden veya yük katırından daha fazla yük taşıyabildiği gibi şayet seyir akıntı yönünde devam edecek olursa kara yoluyla ulaşımaya kıyas ile çok daha hızlı hedefe varabiliyordu. Böylece daha çok ürünün daha kısa zamanda taşınması ile hem maliyetler düşüyor hem de daha kârlı bir ticarete imkân sağlanıyordu. İşte bu bağlamda Ortaçağ medeniyetine büyük bir değer katan Nil, Fırat ve Dicle nehirleri; gerek çorak toprakların sulanıp bereketlenmesi gerekse de üzerlerindeki taşımacılık faaliyetleri ile birçok ürünün bölgelerarası el değiştirmesine katkıda bulunarak geçtikleri yerlere adeta hayat kaynağı olmuşlardır.

Anahtar Kelimeler: Nil, Fırat, Dicle, Nehir, Suyolu.

ABSTRACT

Rivers that enable foundation of first cities and organized states near them with their prosperity and abundance; had an important mission especially in the Middle Ages because they eliminated the difficulties encountered on highways like highway robberies, taxes, tributes and long caravan journeys. Boats navigating on a river can carry more cargo than camels or mules that travelling on the land and if direction of the river's flow is the parallel with the journey then transportation will be faster compared to the land journeys. Also, the transportation of more products in a short time also decreases the costs and provides more profitable trades. In this context the rivers Nile, Euphrates and Tigris that contributed great values to the medieval civilization; by watering arid lands they provided plenty of products and replacement of these products among people by water transportation also these rivers became a source of life for places that they passed.

Key Words: Nile, Euphrates, Tigris, River, Waterway.

GİRİŞ

Yaşam için olmazsa olmazlar arasında yer alan su, yeryüzünün 4/3'lük gibi büyük bir kısmını çevreleyerek canlılar ile ilişkisini yaratılıştan itibaren hep sürdürmektedir. Tarihin derinliklerine inildiğinde açıkça görülmektedir ki, Mısır, Mezopotamya, Anadolu ve Uzakdoğu'da kurulan bütün medeniyetler, hep büyük su kaynaklarının kenarında kurulup buralarda kök salmışlardır. Su kaynakları sadece tarımsal faaliyetlerin gelişimine katkı sağlamakla kalmayıp, aynı zamanda bölgelerarası ulaşımın bağlantılarını tesis etmek kaydıyla, birçok temel gıda maddelerinin bölgelerarasında el değiştirmesine de imkân sunmuştur¹. Öyle ki İnsan oğlu zaman içerisinde suya karşı üstünlük sağlayınca, onu bir nakil ve ulaşım aracı olarak kullanmaya başlamıştır. Böylece suyolları veya nehirler, doğal ticaret ve nakil güzergâhlarının belirlendiği en önemli mekânlar

* Yrd. Doç. Dr., Fırat Üniversitesi İnsani ve Sosyal Bilimler Fakültesi Tarih Bölümü ELAZIĞ, tyildirim23@hotmail.com

** Yrd. Doç. Dr., Bilecik Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü BİLECİK, ahmet.altungok@bilecik.edu.tr

¹ Nil havzası ve Mezopotamya toprakları üzerinde yaşayan topluluklar arasındaki irtibat ve alışveriş, bu bölgelerde kurulan uygarlıkların önemli medeni unsurları birbirlerinden aldıklarını göstermektedir. Antik dönem Mısır'da Nil nehri üzerinde yapılan taşımacılık ve ticarî faaliyetlerde kullanılan gemilerin yapısal özellikleri ile Mezopotamya uygarlıklarının Fırat ve Dicle nehirleri üzerinde yaptıkları ticarî faaliyet ve taşımacılıkta kullandıkları tekne ve gemilerin benzeridir. Bunun dışında antik dönem Mısırlılar, Mezopotamyalıların yaptıklarından farklı formatta gemiler de inşa etmişlerdir. Bkz. Afet İnan, *Eski Mısır Tarih ve Medeniyeti*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, 3. Baskı, Ankara, 1992, s. 47,

olmuşlardır. Ancak insanlığın nehirlerle kurduğu bu iletişim, denizler ve okyanuslar söz konusu olduğunda bu denli yakın olamamıştır. Çünkü nehirlerden çok daha büyük bir alana sahip olan ve aynı zamanda sularındaki tuz oranı nedeniyle tarımsal üretime uygun olmayan denizler ve okyanuslar insanlık için pek de uygun mekânlar değillerdi. Ayrıca denizlerin barındırdığı fırtına, anaför², kayalıklar, ters akıntı, korsan saldırıları gibi tehlikeler, denize açılmak isteyen insanoğlu için hep korku ve tehdit oluşturmıştır³.

Özellikle teknik yetersizliklerden dolayı deniz ve okyanus kıyıları, denizden gelenlere karşı oldukça isteksiz bir tavır sergiliyorlardı. Zira Ortaçağ'da büyük nehirlerin beslediği bataklıklarla çevrili sahil şehirleri, Güney ve Batı Hindistan'dan başlayarak Arap Yarımadası'nın güney sahilleri boyunca devam ediyor ve Aden gibi birkaç istisna dışında pek değişiklik göstermiyordu. Bu yüzden denizciler, kendi yurtlarını terk etmeden önce, denize ve denizcilğe ait tüm sırları ve usulleri en iyi şekilde öğrenip, bunları tatbik etmek zorunda kalıyorlardı. Aksi takdirde karşılaşacakları tehlikeler; ya maddi kayıplara ya da hayatlarını yitirmelerine sebep olabiliyordu⁴. Bugün olduğu gibi Ortaçağ'da da doğal ticaret ve nakil güzergâhlarının yanı sıra iskân faaliyetlerinde gerçekleştiği en önemli mekânlar şüphesiz deniz kıyıları ve nehir deltaları olmuştur. Ortaçağ İslam coğrafyasında gemiciliğe uygunluğu bilinen on iki nehir arasında zikredilen Mısır'ın hayat kaynağı Nil nehri ile Mezopotamya'nın can damarları olan Fırat ve Dicle nehirleri bu anlamda ilk sırada gelmektedirler⁵. Nitekim Ortaçağ'da gerek ziraî ve sınaî üretimin gerekse de ticari faaliyetlerin yürütüldüğü merkezlerin genellikle suya yakın bölgelerde gelişme kaydettiğine şahit olmaktayız. Özellikle Ortaçağ'da, karayolunda karşılaşılan vergi, haraç, yol kesme ve uzun süren kervan yolculuklarının beraberinde getirdiği zorluklar, su yolu taşımacılığını daha da cazip kılıyordu. Suyolları üzerinde yapılan taşımacılık faaliyetleri kara taşımacılığına göre hem daha hızlı hem de hacimsel olarak daha büyüktü. Bu da hem maliyetlerin düşmesi bakımından hem de daha kârlı bir ticarete imkân sağlaması açısından oldukça önemliydi. Aynı zamanda su yolu taşımacılığı zamandan tasarruf etme açısından da karayolu taşımacılığından daha avantajlıydı. İşte Nil, Fırat ve Dicle nehirleri gerek çorak toprakların sulanarak bereketlenmesi, gerekse de üzerlerindeki taşımacılık faaliyetleri ile Ortaçağ dünyasına büyük bir hizmet sunmuşlardır.

Nil Nehrinin Taşımacılık ve Ticari Faaliyetlerdeki Önemi

Heyd'in, Tevrat'ta "Gehon" diye adı geçen cennet nehri ile aynı şey olduğunu belirttiği Nil nehri⁶, kaynağından itibaren döküldüğü Akdeniz'e kadar 6,648 km uzunluğu ile dünyanın en uzun akarsuyu olup⁷, nehrin deltası Ortaçağ'da Kızıldeniz çevresinin en önemli nüfus yoğunluğunu barındırıyordu⁸. Antik dönem kaynaklarından Herodot'un belirttiğine göre Nil Nehrinin kenarında

² Bir diğer adıyla girdâb, suyun huni şeklini alarak aşağı doğru çukurlaşarak dönmesidir. Bkz; Reşat İzbirak, *Coğrafya Terimleri Sözlüğü*, İstanbul, 1986, s. 138.

³ Bkz; Charles Freeman, *Mısır, Yunan ve Roma*, (trc. Suat Kemal Anı), Ankara, 2003, s. 117; Andre Miguel, *İslam ve Medeniyeti-Doğuştan Günümüze*, (trc. Ahmet Fidan- Hasan Menteş), Ankara, 1991, c. I, s. 35.

⁴ Nihal Şahin Utku, *Kızıldeniz'de Denizcilik, Ticâret ve Yerleşim* (VII. – XI Yüzyıllar), Doktora Tezi, İstanbul, 2005, s. 282.

⁵ Adam Mez, *Onuncu Yüzyılda İslam Medeniyeti-İslam Rönesansı*, (trc. Salih Şaban), İstanbul, 2000, s. 549. Antik dönem Mezopotamyalıların *Purattu* ve *Diglat* adını taktıkları bu iki nehir, daha sonraları Fırat ve Dicle şeklinde isimlendirilmiştir. *Purattu* tabiri Sami ırklarından olan Akadlara ait olup bu kavram Mezopotamya'ya hâkim olan Persler tarafından *Ufratu* şeklinde telaffuz edilmiş ve batıya *Euphrates* şeklinde geçmiştir. Günümüzdeki *Fırat* şeklindeki tabiri ise Arapça söyleniş biçimidir. Akadların Fırat nehri için *Purattu* kavramını kullanmalarının sebebi ise Sümerlerin bu nehre *Baranun* demelerinden ileri geliyordu. Dicle nehri ise Sümerler tarafından *İdigla* şeklinde tabir edilmiştir. Bu tabir Akadca ve Süryanca'ya *Diglat* şeklinde geçmiştir. Fakat Mezopotamya'ya Pers hâkimiyetinden sonra nehrin adı *Digra*'ya dönüşmüş ve batıya *Tigris* şeklinde geçmiştir. Günümüzdeki söyleniş şekli Arapların Akadca tabiri *Diglat*'ı Dicle şeklinde telaffuz etmeleriyle oluşmuştur. Bkz. Metin Tuncel, "Fırat", *TDV İslam Ansiklopedisi*, C. 13, İstanbul, 1996, s. 31, 32; Metin Tuncel, "Dicle", *TDV İslam Ansiklopedisi*, C. 9, İstanbul, 1994, s. 281, 282.

⁶ W. Heyd, *Yakın Doğu Ticâret Tarihi* (çev. E. Ziya Karal), Ankara, 2000, s. 427-428.

⁷ Dünyanın en uzun akarsuyu olan Nil nehri, günümüzde, Burundi, Ruanda, Tanzanya, Uganda, Kenya, Zaire, Etiyopya, Sudan ve Mısır gibi dokuz ülkeden geçmektedir. Eymen Fuâd Seyyid, "Nil", *DİA*, c. 33, İstanbul, 2007, s. 122.

⁸ Yusuf Ziya Özer, *Mısır Tarihi*, Türk Tarih Kurumu Basımevi, 2. Baskı, Ankara, 1987, s. 7; Jean Vercoutter, *Eski Mısır*, (Çev. Emine Baykara), İletişim Yayınları, İstanbul, 2010, s. 26.

7 milyon insan yaşamaktaydı. Bu rakam antik çağın dünya nüfusuna oranla çok büyük bir nüfus potansiyelini işaret etmektedir Nil nehri, tarih boyunca özellikle Mısır'ın dinî, kültürel, siyasal, ekonomik ve sosyal hayatında büyük rol oynamıştır⁹. Günümüzde bu nehir için kullanılan Nil kavramının Yunanlılar tarafından kullanılan “nehir vadisi” anlamındaki *Nelios* sözcüğünden geldiğine inanılmaktadır. Yunanlıların bu nehir için *nelios* tabirini kullanmalarının sebebi antik dönem Mısırlıların bu nehirden *Nü* diye bahsetmesinden kaynaklanmaktadır. Fakat *Nü* sözcüğünün anlamı konusunda herhangi bir netlik yoktur¹⁰. Nil kelimesi, Eski Arap edebiyatına da girmiş ancak Kur'ân-ı Kerim'de zikredilmemiştir. Bunun yanında müfessirler Taha¹¹ ve Kasas¹² surelerinde geçen “yemm” kelimesi ile Nil nehrinin kastedildiği üzerinde durmuşlardır. Mısır'ın can damarı olan ve kaynaklarda büyüklüğü sebebiyle Bahr (deniz) olarak da anılan Nil nehri boyunca uzanan delta üzerinde yoğun bir yerleşim kuşağı yer alıyordu. Nil nehrinin Mısır'a; dinî, kültürel, siyasal, ekonomik ve sosyal açıdan sağladığı katkıya vurgu yapan Yunanlı tarihçi Herodot; “Mısır Nil'in armağanıdır” demektedir¹³.

Esasında iletişim ve nakliye açısından dar sayılabilecek Nil deltası, ciddi bir nüfusu barındırıyordu¹⁴. Bu nüfus yoğunluğundan dolayı özellikle Mısır, diğer bölgelerin aksine dönemin başlıca tüketim merkezlerinden birisiydi. Belki daha da önemlisi, bu nüfus yoğunluğunun sınırları belli, ulaşım ve iletişim imkânlarının rahat olduğu dar bir coğrafyada yaşıyor olması, Mısır'ın sosyal teşkilatlanma ve toplumsal görev dağılımı açısından oldukça merkezi bir yapı tarafından denetlenmesini sağlamıştır. Mısır medeniyeti, en eski çağlardan beridir tesis edebildiği bu merkezi yapı sayesinde, piramitler gibi büyük organizasyonlar gerektiren projelere imza atabilmiştir¹⁵. Aynı merkezi yapı, bölgenin iktisadî üretim ve dağıtım açısından da organize olabilmesine imkân sağlamıştır. Antik Dünyanın başlıca tahıl üretim merkezlerinden biri olan Mısır, önceleri Yunan, Roma, Constantinople ve Avrupa'yı beslerken, bölgenin İslamlaşmasının ardından başta Hicaz ve Bağdat olmak üzere İslam dünyasının önemli merkezlerinin iâşesini karşılayan önemli bir merkez hâlini aldı. Ayrıca keten ve papirüs gibi, antik dönem ve Ortaçağların en önemli iktisadî bitkilerinin de üretim merkezi olan Mısır, ilk dönemlerden itibaren öncelikle Nil ve Kızıldeniz üzerinden Afrika ile ardından Kızıldeniz üzerinden Güney Arabistanlı tacir ve denizciler aracılığıyla Hindistan ve Sina ile Akdeniz üzerinden ise Mezopotamya, Anadolu ve Avrupa'ya ulaşıyordu¹⁶.

Mısır, sahip olduğu Nil ve Kızıldeniz suyolları sayesinde, hem ülkenin ihtiyacı olan malları buraya taşıyor; hem de diğer bölgelere gidecek malların burada el değiştirmesine imkân buluyordu¹⁷. Böylece Hindistan, Afrika ülkeleri, Mezopotamya ve Avrupa arasında gerçekleştirilen

⁹ Eymen Fuâd Seyyid, “Nil”, *DİA*, c. 33, s. 122.

¹⁰ Antik dönem Mısırlılar dünya üzerinde ilk yaratılan şeyin Nil nehri olduğuna inanırlar. Antik dönem Mısırlıların dinî inançlarına göre dünyanın yaratılışından önce evrenin karanlık bir sudan ibaret olduğu ve Tanrı Nun'un kendisini bu sudan var ettiğini ve ilk olarak Nil nehrini yarattığını iddia etmektedirler. Bazı tarihçiler Nil nehrinin ismini tanrı Nun'dan aldığını ifade etmektedirler.

¹¹ Kur'ân ayeti için bkz; Taha 20/39.

¹² Kur'ân ayeti için bkz; Kasas 28/7.

¹³ Eymen Fuâd Seyyid, “Nil”, *DİA*, c. 33, s. 122.

¹⁴ Antik dönem Mısır'da hanedanlar sonrası dönemde birçok nom'dan oluşan Mısır topraklarını kontrol altına alabilmek amacıyla ilk defa Nil üzerinden teknelerle Nil Nehri etrafında tespih tanesi gibi dizilmiş eyaletleri kontrol altına almak için askerî taşımacılık faaliyetlerine girişilmiştir. Bkz. Jean Vercoutter, age, s. 20, 21, 22.

¹⁵ Utku, age, s. 405. Eski Mısırlıların Nil nehri üzerinde yaptıkları taşımacılık faaliyetlerinde nakliyesi yapılan en önemli nesneler taş ocaklarından getirilen kesme taşlar ve kerestedir. Ağaç bakımından zayıf bir iklime sahip olan Mısır, kereste ihtiyacını antik dönemde Biblos olarak adlandırılan Lübnan topraklarından temin etmekteydi. Buradan gemilerle getirilen sedir çamları Nil deltasındaki Memfis'e aktarılır, yine buradan teknelerle Yukarı Mısır nomlarına iletilirdi. Bkz. Yusuf Ziya Özer, age, s. 109, 111, 124.

¹⁶ Herodotos, *History of Herodotos*, C. I, (By. George Rawlinson), London, 1862, s. 8; Utku, age, s. 405. Antik dönem Mısır firavunlarından III. Tuthmosis, yaptığı büyük reformlar sayesinde Mısır'ı emperyal bir güç hâline getirmiştir. Kurmuş olduğu güçlü ordular sayesinde antik Mısırlılar ilk defa bu hükümdar sayesinde Fırat nehrini aşarak Mezopotamya'ya girmişlerdir. Antik dönem firavunlarının birçoğunun arzusu Nil ve Dicle arasındaki topraklara sahip olmak ve bu bölgenin ticarî zenginliklerini ele geçirmeye dönük olmuştur. Bkz. Jean Vercoutter, age, s. 79, 80, 81.

¹⁷ Nil ve Kızıldeniz üzerindeki ticarî seferlerin canlılık kazanması antik Mısır'ın bayan firavunlarından II. *Tutmosis*'in eşi *Hatşepsut* tarafından gerçekleştirilmiştir. Deniz ve suyolları ticaretine büyük bir önem veren bu hükümdar kendi

ticaretin zemini oluşturuluyordu¹⁸. Mısır üzerinde hâkimiyet kuran devletler, bölge ticaretini ve buradan geçen ticaret yollarını denetleyerek belli bir düzene koymuşlardır. Böylece söz konusu devletler, bu sayede hem ülke ekonomisinin ihtiyacı olan malzemeleri ithal, hem de içerideki üretim fazlasını ihraç etme imkânı bulmuşlar; bunun yanı sıra transit ticaret üzerinden yaptıkları alım-satım, topladıkları vergi ve verdikleri lojistik destek sayesinde ciddi bir gelir elde etmişlerdir. Daha da önemlisi, Mısır kaynaklı veya Mısır üzerinden geçen bu ticaret sayesinde, başta Roma, İtalyan şehir devletleri ve Bizans olmak üzere Avrupalı devletler ve Yahudiler gibi tüccar azınlıklar da ciddi anlamda kendilerini nemalandırmışlardır. Mısır'ın Orta Afrika ve Habeşistan ile yoğun ticari bağlantıları da bölgenin ayrıcalıklı konumunu pekiştirmiştir. Zira Kızıldeniz veya Nil yoluyla bu bölgelerle olan ilişkilerini canlı tutan Mısır, söz konusu bölgelerin ürünlerini de elde etme imkânı bulmuştur¹⁹.

Uluslararası ticarete sağladığı katkının yanı sıra Mısır için büyük bir bereket kaynağı olan Nil nehri; Yahudi seyyah Tudelalı Benjamin'in ifadesiyle aynı zamanda önemli bir besin kaynağıydı. Zira Nil nehrinin yükselen suları ile bölgeye gelen büyük ve semiz balıklar, suların çekilmesiyle birlikte oluşan gölet veya hendeklerde kalıyordu. Daha sonra halk tarafından toplanan bu balıkların bir kısmı taze olarak tüketiliyor, geriye kalan kısmı ise konserve yapılarak balıkçılar tarafından farklı bölgelere pazarlanıyordu. Ayrıca balıklardan elde edilen yağ ise kandil yağı olarak aydınlatmada kullanılıyordu²⁰. Bu durum Nil nehri sayesinde elde edilen balığın bu hâliyle talep edilen ürünlerden biri olmasının yanı sıra, endüstriyel anlamda da değerli olduğunu ve bölgelerarası ticarete konu olduğunu göstermesi bakımından kayda değer bir husustur. Ayrıca Mısır'ın başkenti Kahire'nin içme suyu ihtiyacı da yine Nil nehrinden karşılanıyordu. Bu hususta Adam Mez, *sakaların* içme suyu tulumlarını yarım *dânik* mukabilinde her kata çıkardıklarını, 440/1048 senesi civarında ise 52.000 deve üzerinde içme suyu tulumlarının Kahire'ye getirildiğini kaydetmektedir²¹.

Geniş ticari hinterlandının yanı sıra Mısır için endüstriyel ve ziraî üretimin de can damarı olan Nil nehrinin sularından yararlanarak önemli ölçüde tarım gerçekleştirilmekteydi. Mısırlılar bu amaçla en eski dönemlerden itibaren sulama kanalları ve barajlar yapmışlar, özellikle nehrin taşması sayesinde toprağın sulanmasını sağlamışlardır²². Bu sulama, toprakların bir kısmının havuzlara dönüştürülüp taşan suların buralara doldurulması ve sonra kanallarla araziye dağıtılması suretiyle yapılmaktaydı²³. Şimdiki Sudan toprakları olan *Nübya* ülkesinin verimli toprakları Nil tarafından sürüklenerek Mısır'a taşınmaktaydı. Çok verimli olan bu alüvyonlardan dolayı Nil'in suyu kırmızı renkte akardı. Taşkın dönemlerinde yerleşim yerlerine zarar vermemesi için Nil'in etrafına setler kurulurdu. Bunun dışında taşkınlar bittikten sonra su ihtiyacını karşılamak için havuzlar yapılırdı. Taşkın sırasında bu havuzlar suyla dolardı²⁴. Yine Nil nehri üzerinde özellikle Emeviler ile Fatımîler döneminde yapılan limanlar sayesinde, denizcilik alanında da önemli

döneminde büyük bir donanma inşa etmiş ve ilk defa Ümit Burnuna ticarî seferler düzenlemiştir. Bkz. Afet İnan, age, s. 213; Jean Vercoutter, age, s. 79. Nil Nehri ticareti antik dönemde Mısır'ın güneyinde bulunan Nübya, Kush ve Punt ülkeleri ile ticarî faaliyetlerde önemli bir konuma sahipti. Nil üzerinde tekne ve gemilerle Mısır Deltasından güneye doğru uzun bir mesafe üzerinde bulunan ülkelerle hızlı ticarî faaliyetler kurulabilmiştir.

¹⁸ Jean Vercoutter, age, s. 21, .

¹⁹ Utku, age, s. 405-406.

²⁰ Tudelalı Benjamin-Ratisbonlu Petachia, *Ortaçağ'da İki Yahudi Seyyahın Avrupa, Asya ve Afrika Gözlemleri*, (trc. Nuh Aslantaş), İstanbul, 2001, s. 86.

²¹ Adam Mez, age, s. 470.

²² Antik dönem Mısır'da ilk barajı hanedanlar öncesi krallarından *Menes*'in yaptırdığı bilinmektedir. Bu kral ilk defa olarak Nil Deltası üzerinde *Menfis* barajını inşa ettirmiştir. Bkz. Afet İnan, age, s. 7. Kanal yapımından önce antik Mısır'da Nil nehrinden tarım arazilerini sulama işinde faydalanmak için çıkırlıklı dengeli sırkalar icat edilmiş ve bununla tarım arazileri sulanmaya çalışılmıştır.

²³ Eymen Fuâd Seyyid, "Nil", *DLA*, c. 33, s. 123. Antik dönem Mısır'ın geç krallık döneminde *Fayyum*'a ilk defa sulama barajı inşa edilmiştir. Bu barajın 20 mil uzunluğunda duvarı bulunmaktaydı. Bu duvarın üzerinde kanallara su vermek için kapakçıklar yapılmıştı. Kapakçıklar açıldığı zaman kanallara su dolmaktaydı.

²⁴ Günümüzde Nil nehri üzerinde kurulan barajlar özellikle *Asvan* barajı eski dönemde görülen bu su taşmalarını önlemiştir artık Nil'in taşıdığı verimli alüvyonlar Sudan ülkesinde kalmaktadır.

atılımlar sağlandı. Bu gelişme özellikle tersanelerdeki gemi yapım hızında kendisini gösterdi ve Fustat, İskenderiye, Dimyat tersanelerinde büyük çaplı gemiler imal edildi. Tam kapasite ile çalışan Fustat tersanesinde, gerek Fatimî, gerekse Eyyubî dönemlerinde gerçekleştirilen üretim, sadece Kızıldeniz ve Nil nehri üzerinde faaliyet gösteren gemilerle sınırlı kalmamış; Akdeniz donanmasının gemi ihtiyacını da büyük ölçüde karşılamıştır²⁵. Akdeniz'deki Bizans tehdidinin de etkisiyle, oldukça gelişmiş gemilerin inşa edildiği bu dönemde çok kısa süre içerisinde büyük başarılar elde edildi. Bu sayede gerek askerî gerekse toplumsal anlamda büyük kazanımlar elde edildi²⁶.

Sina Yarımada'sı ve Kızıldeniz üzerinden, Mezopotamya ve güneydeki ülkelerle bağlantı kuran Mısır, özellikle Nil nehrini Kızıldeniz'e bağlayan kanal²⁷ sayesinde bu bölgelerle bağlantısını daha da güçlendirmiştir. XIX. Firavun sülalesi hükümler döneminde (M.Ö. 1318 - 1298) açılmış olabileceği üzerinde durulan bu kanal defalarca kapanıp yeniden açılmış ve İslami dönemde de bir müddet kullanımda kalmıştır²⁸. Mısırlıların Kızıldeniz'e daha kolay ulaşmalarını sağlayan ve Kızıldeniz'i Nil nehrine bağlayan bu kanal İslam tarihi kaynaklarında Hz. Ömer'in emriyle Amr. b. Âs tarafından açtırılıp hâlifeye nispet edildiği için²⁹ "Hâlicü'l Emiri'l-Mü'minin" kanalı, şeklinde tanımlanmaktadır. Bu su yolu Mısır'ın Müslümanlarca fethi sırasında kapalıydı ancak Hz. Ömer döneminde kutsal beldelerde yaşanan kıtlık sebebiyle açılması gündeme geldi. Hicrî 23/643-644 yılında faaliyete giren bu kanal özellikle Mısır'ın gıda üretim imkânlarının, kutsal beldeler ve İslam âleminin diğer büyük şehirlerine sunulması amacıyla kullanıldı. Nitekim su taşıtlarıyla beş günde aşılacak ve ancak Nil nehrinin sularının yüksek olması hâlinde seyir yapılabilen bu kanal üzerinden Hz. Ömer'in sağlığında 20 gemilik Mısır hububatı Medine'nin Car'a limanına gönderildi. Hz. Ömer döneminde hem kutsal şehirlerin kesintisiz bir şekilde tahıl ihtiyacının giderilmesini, hem de anılan şehirlerin kıtlığın olumsuz sonuçlarından uzak tutulmasını sağlamış olan bu kanalın, Medine

²⁵ Yelkenli ve kürekli gemi yapımının dünyada ilk olarak antik Mısır'da gerçekleştiği tahmin edilmektedir. Denizcilik faaliyetlerinin Antik Mısır'da MÖ. 3000 yıllarında başladığı söylenmektedir. Bu döneme ait Firavun Horaha'ya ait 23 metre uzunluğunda bir teknenin varlığı ortaya çıkarılmıştır. Bunun yanında MÖ. 2500 yıllarına ait Firavun Khofu'nun 43 metre uzunluğunda bir gemisi yine ortaya çıkarılmıştır. Antik dönem Mısırlılar genel anlamda Kızıldeniz ve Doğu Akdeniz üzerindeki adalar ile Somali üzerine gemilerle ticaret yapmaktaydılar.

²⁶ Utku, age, s. 201.

²⁷ İlk inşa tarihi net olmamakla birlikte antik Mısır firavunlarıncı, M.Ö 2000 ila 1788 arasında hüküm sürmüş olan XII. hanedan krallarından Bilbays veya Sesotris veya daha sonraları XIX. Hanedan Firavunlarından I. Seti (M.Ö. 1318-1298) tarafından yaptırılan ve hatta Firavun Nehav'ın başlatıp, Pers hükümdarı Dara'nın tamamladığı iddia edilen söz konusu kanal, Acıgöl üzerinden geçerek Nil nehri ile Kulzum yakınlarında Kızıldeniz'i birbirine bağlamaktaydı. Bu kanal, zaman içinde bölgeyi ele geçiren her yeni hükümdarın adıyla anılmıştır. Batlamyus, II. Philadelphos ve nihayet Trajan tarafından tamir ettirilen kanal VIII. asra gelindiğinde dahi "Ammis Augustus Trajanis" olarak anılmaya devam etmiştir. Coğrafi olarak ve yaşam şartları bakımından oldukça elverişsiz bir durumda olan ve ıssız bir çölü andıran Kulzum'un, Kızıldeniz denizciliği açısından taşıdığı önem, büyük ölçüde bu kanal üzerinden yapılan ticarete dayanmıştır. Bu güzergâh, çöl yolculuğundan çekinen seyyah ve Hristiyan hacıların tarafından da daha güvenli ve kolay bir alternatif olarak görülmüştür. İslam'ın ilk devirlerinde Medine'de yaşanan kuraklık ve akabinde gelen kıtlık sıkıntısının (Ramade Yılı) ardından Hâlife Hz. Ömer birtakım arayışlar içerisine girdi. Bu kapsamda kutsal toprakların iâşesini Mısır'dan temin edebilmek amacıyla Nil nehri kıyısındaki Babilon ile Kızıldeniz sahilindeki Kulzum (Süveys) limanını birbirine bağlayan ve ilk olarak Firavunlar döneminde yapılan ancak kumla dolmuş olan eski kanalın açılması gündeme geldi. Bu kanal, bir müddet sonra da Mısır ile Kızıldeniz ve Hindistan arasında en büyük bağlantı yeri olmuştur. 5 günde katedilen kanal, ağırlıklı olarak tacirler ve hacılar tarafından kullanılmıştır. Diğer yandan da Kızıldeniz ve Nil arasındaki sahra yolunun, su güzergâhı üzerinden nispeten daha rahat bir şekilde aşılması sağlanmıştır. Özellikle de Kulzum'e 1 mil mesafedeki *Zenbu't Timsah* denilen mevkie ulaşan deniz yolundan gidecek hacı adaylarının kutsal topraklara geçmek için kullandıkları mühim bir güzergâh olmuştur. Utku, age, s. 528, 537, 538; Ayrıca bkz; Ebu Cafer Muhammed b. Cerîr et-Taberî, *Târihu't-Taberî/Târihu'l Ümem ve'l Mülûk* (Thk. Muhammed Ebü'l Fazl İbrahim-Muhammed Ali Baydoun), c. IV, s. 98-100, Beyrut, 1962; Ali b. Muhammed İbnul Esir, *el-Kâmil fi't-târih*, (trc.. A. Ağırakça-A. Özeydin), İstanbul, 1985, c. II, s. 556; Ahmed b. İshâk b. Cafer el-Ya'kûbî, *Târihu'l-Yakûbî*, (nşr. Muhammed Ali Baydoun), c. II, s. 46, Beyrut, 2002; Abdurrahman b. Ebî Bekr b. Muhammed Süyûtî, *Târihu'l-Hulefâ* (thk. Muhammed Muhyiddin Abdülcebbar), Mısır, 1952, s. 132; Philip K. Hitti, *Siyasî ve Kültürel İslam Tarihi*, (çev. Salih Tuğ), İstanbul, 1989, c. I, s. 58; Neşet Çağatay, *İslam Dönemine Dek Arap Tarihi*, Ankara, 1989, s. 33; E. Honigsmann, "Kulzum" *DİA*, c. VI, İstanbul, 1967, s. 979; İsmâil Râci el-Fârûkî-Luis Lâmia el-Fârûkî, *İslam Kültür Atlası*, (çev. M. O. Kibaroglu- Z. Kibaroglu) İstanbul, 1991, s. 241.

²⁸ Utku, age, s. 310.

²⁹ Eymen Fuâd Seyyid, "Nil", *DİA*, c. 33, s. 123.

pazarındaki piyasa fiyatlarının Mısır'daki seviyesine kadar çekilebilmesinde de etkili olduğu söylenmektedir³⁰.

Su üzerinde hem daha fazla yükün taşınabilmesi, hem de nakliye süresinin azalmasına imkân sağlayan bu kanal, hayvan sırtında yapılacak bir taşımacılık yanında hiç şüphesiz oldukça kârlı idi. Nitekim üzerinde sefer yapabildikleri sürece tacirler, mallarını Mısır deltasına götürürken bu yolu kullanmışlardır. Ancak kanalın sık sık temizlenmeye ihtiyaç duyması, özellikle Emevilerin son dönemindeki karışıklıklardan dolayı kanalın kapanmaya yüz tutmasına yol açmıştır. Zaman zaman bu kanal üzerinden sağlanan taşımacılıkta aksamalar yaşanmışsa da, Abbasi Devleti'nin kuruluşuna kadar önemini koruyan bu kanal, Hicaz'da ayaklanan Muhammed Nefsü'z-Zekiyye'nin isyanı sırasında (145/762) Mısır'dan Medine'ye yiyecek taşınmasını engellemek amacıyla, ikinci Abbasi hâlifesi Mansur tarafından kapatılmıştır. Daha sonra Mehdi dönemine denk gelen 163/780 yılında yeniden temizletilen, kanalın ticari açıdan kullanımı dönemin siyasi yaklaşımı sebebiyle akim kalmış ve Kızıldeniz deniz taşımacılığı bundan büyük zarar görmüştür. Kanal, bölgede yaşanan sellerden dolayı taşmışsa da zaman içinde tamamen tıkanmıştır. Nil nehrini Kulzum³¹ üzerinden Kızıldeniz'e bağlayan bu kanal bir anlamda Akdeniz ile Kızıldeniz'i birbirine bağlamaya ve iki bölge arasındaki ticari ulaşımı kolaylaştırmaya ve kısaltmaya yönelik bir adımdır³².

Nil Nehri, Makdisî'nin "güzellikleri saymakla bitirilemeyecek kadar çoktur" diye nitelendirdiği Fatimî hilafet merkezi Fustat'ı (Kahire)³³ geçtikten sonra dört ana kola ayrılmaktaydı. Öyle ki Fustat, Kızıldeniz sahillerinde bulunan ticarî merkezlerin gelişmesine yardımcı olduğu gibi, Kızıldeniz'den Akdeniz'e uzanan kara yolunun da en önemli geçiş güzergâhıydı. Yukarıda ifade ettiğimiz Nil nehrinin kollarından biri Dimyat (Caphthor) yakınlarında Akdeniz'e dökülürdü³⁴. İkinci kol İskenderiye yakınlarındaki Reşid (Rosetta) şehirden, üçüncü kol Aşmûn (Ashmun) üzerinden, dördüncü kol ise Mısır sınırından denize dökülmekteydi. Nil'in aktığı bu kolların kıyılarında pek çok şehir, kasaba ve köy kuruluydu. İnsanlar bu yerlere kara ile deniz yollarını kullanmak suretiyle sürekli gidip gelmekteydiler³⁵. Özellikle Müslüman coğrafyacılar Nil'in Asvan ile Fustat arasındaki mecrası hakkında bilgiler verirken her iki yakasında yer alan Udfû, İsnâ, Uksur, (Luksor), Kûs, Kift, İhmim, Aşyut, Üşmüeyn, Ensina, Tahâ, Ehnas ve Bhenesa adlı şehirlerle bunlar arasındaki mesafeleri de kaydetmişlerdir. Ayrıca nehrin bu bölgedeki kıvrımlı mecrasından haberdar olduklarını belli eden müellifler, kıyılarında yapılan tarım ve bölgede mevcut bitki ve hayvanlar hakkında da bilgi aktarırlar³⁶. Bu bilgiler arasında Fustat'ın kuzeyinden başlayan delta ve kanallar hakkında olanlar daha ayrıntılıdır. Yine aynı müellifler Nil nehrinin ana kolları arasında yer alan çok sayıdaki göl, ırmak ve kanaldan da ayrıntılı biçimde bahsetmektedirler.

Tüm bunların yanı sıra özellikle tacirler, Ayzab³⁷ ile Yukarı Mısır'ın merkezi Kils arasındaki yolu kervanlarla karadan kat ediyorlar; bundan sonra ise yine Nil nehri yoluyla İskenderiye,

³⁰ Utku, age, s. 164. Ayrıca bkz; Taberi, age, c. IV, s. 100; İbnül Esir, age, c. II, s. 556.

³¹ İbnü'l-Havkal'ın Suretül-Arz adlı eserinde Kulzum şehri hakkında şu bilgilere rastlanır: " Kulzum denizin sinesinde olan bir sahil şehridir. Kendi adına nispet ettiğim deniz bu şehirle son bulmaktadır. Kulzum denizin kesiştiği mahal üzerinde, deniz burnunun bittiği noktada bulunup; ekim arazisine, ağaçlara ve herhangi bir suya sahip değildir. Sakinleri sularını uzak kuyulardan getirirler veya büyük çukurlarda biriken yağmur sularından istifade ederler. Kulzum şehrinin imareti Mısır ve Şam evlerinin aynıdır. Mısır ile Şam'ın ticarî emtiası bu şehirden Hicaz'a, Yemen'e ve bu denizin sahillerine taşınır. Mısır'dan iki menzil fasılaya sahiptir. Ondan sonra deniz kıyısından uzanarak köy veya şehir özelliği olmayan ve sakinlerinin avcılıkla geçindikleri bir yere uzanır, burası bir miktar hurma ağaçlarına sahiptir. Sonra Taran ve Cibilan'a, Tur Dağına komşu bölge sınırlarından İle'ye kadar uzanır." Bkz. İbnü'l-Havkal, *Suretu'l Arz*, (Trc. Cafer Şiar), Liden, 1338, s. 6vd.

³² Utku, age, s. 359-360.

³³ Muhammed b. Ahmed b. Ebu Bekr el-Makdisî, *Ahsenü't-tekâsîm fî mâ'rifeti'l-ekâlîm*, (nşr. Muhammed Ali Baydoun), s. 197, Beyrut, 2003; Aydın Çelik, *Fatimîler Döneminde Kahire Şehri*, Elazığ, 2008, s. 19 vd.

³⁴ İbnü'l-Esir, *el-Kâmil Fi't-Tarih*, c. XII, s. 274.

³⁵ Benjamin, age, s. 86.

³⁶ Eymen Fuâd Seyyid, "Nil", *DİA*, c. 33, s. 123.

³⁷ Sahil şehri olan Ayzab ticarî açıdan Mısır ve Arap yarımadası arasındaki önemli noktalardan bir tanesiydi. Bu şehirde Ortaçağlarda büyük bir kale inşa edilmişti. Bu şehir aynı zamanda Hicaz'a giden hacıların da geçiş noktalarından bir tanesiydi. Bkz. İbnü'l-Havkal, age, s. 1, 8, 10.

Dimyat, Reşid ve Tinnis gibi Mısır'ın Akdeniz limanlarına ulaşıyorlardı. Öyle ki Kils ile Ayzab arasındaki bu yol o kadar işlekti ki, gelip giden kervanları saymak neredeyse mümkün değildi³⁸. Hicrî 4/10. asırda Nil üzerindeki gemi trafiği o kadar yoğundu ki Makdisî eski Kahire liman ağzında demirleyen ve seyreden gemi sayısının çokluğu karşısında şaşırıp kalmıştı³⁹. Tüm bunların yanı sıra Mısır'ın sosyal hayatıyla özdeşleşmiş Nil nehri ile ilgili çeşitli bayramlar ve törenler de düzenleniyordu. Bunların en ünlüsü firavunlar döneminden kalan ve İslam'ın fethine kadar devam eden “Nil gelini töreni” idi. Buna göre Nil’e genç ve güzel bir kız atılarak nehrin rızasının kazanılması ve ardından suyun zararsız bir ölçüde taşması beklenirdi⁴⁰. Bundan başka Kıptiler⁴¹’in yaptıkları ve Fatimî hâlifelerinin de bizzat katıldıkları “suya gömülme gecesi” de önemli bir törendi⁴². Bu gece Mısır halkı için uyku kaçırان büyük bir hadiseydi. Umumiyetle hastalıktan koruyacağına inanıldığı için bu gece Nil’e dalınırdı⁴³.

2. FIRAT VE DICLE NEHİRLERİNİN TAŞIMACILIK VE TİCARİ FAALİYETLERDEKİ ÖNEMİ

Tıpkı Nil’in Mısır’a sunmuş olduğu nimetler gibi Fırat ve Dicle nehirleri de geçtikleri coğrafyalara hem hayat veriyor hem de büyük bir zenginlik kazandırıyorlardı. Özellikle Basra’dan başlayıp, Fırat ve Dicle nehirleri üzerinden, Bereketli Hilâl⁴⁴ olarak bilinen Mezopotamya içlerine (kuzeye doğru Suriye’ye ve Anadolu’ya) devam eden su yolu, Doğu-Batı ticaretinin ana güzergâhını destekleyen önemli karayolları arasındaydı⁴⁵. Mezopotamya’daki iskân bölgelerinden biri olan ve Bizanslılar tarafından Bereketli Hilal (Hilalu’l-Hasib) diye adlandırılan bölge⁴⁶, Dicle ile Fırat arasında ve Fırat’a katılan Habur ve Belih nehirlerinin, Torosların eteğinde teşkil ettikleri yeşil bir alandan oluşuyordu. Bunlardan Habur nehri, doğudan batıya doğru sırası ile Yağlı Yaka, Caca, Vadi Hınzır, Vadi Avaç ve Habur olmak üzere beş kol hâlinde Cebel Sincar ile Cebel el-Beda’nın kuzeyindeki ovayı suladıklarından, bu muntaka senenin her mevsiminde yeşil bir manzara sunmaktaydı. Bu nedenle eski devirlerden itibaren bu coğrafya sürekli iskân edilmiştir⁴⁷. Erken Ortaçağlarda Fırat ve Dicle nehirlerinin kenarlarına çok sayıda şehir kurulmuştur. Bu şehirlerde yaşayan soyluların evleri Fırat ve Dicle nehirlerinin kenarında kuruluydu⁴⁸. Fakat iki nehrin üzerinde akmış oldukları arazi düz olduğundan dolayı nehrin etrafına kurulan şehir ve evler, nehir suyunun yatağını değiştirmesinden dolayı bazen suyun uzağında kalıyorlardı. Bazen de bu şehirlerden bazıları nehirlerin yataklarını değiştirmelerinden dolayı suyun altında kalabiliyorlardı.

Erken Ortaçağın başlarında Bizanslılar verimli Fırat havzasını ele geçirmek amacıyla Sâsânîlerle kıyasıya bir mücadeleye girişmişlerdir⁴⁹. Zira; Fırat Nehri, İran Körfezi ile Akdeniz limanları arasında önemli bir güzergahtı. Körfez aracılığı ile uzak doğudan gelen kıymetli mallar

³⁸ Utku, age, s. 307; Adam Mez, age, s. 554.

³⁹ Adam Mez, age, s. 553-554.

⁴⁰ Antik Mısır Nil nehrinin taşmasını kötülük tanrısı Seth tarafından öldürüldüğüne inanılan Osiris’in eşi İsis’in gözyaşından kaynaklandığına inanmaktaydılar. Bu inanca göre İsis’in gözyaşları Nil’e damladığı için Nil nehri taşmaktaydı. Bu bayram Nil Nehri taşkınlarının başladığı 17, 18 Haziran günlerini birbirine bağlayan gecenin sabahında kutlanırdı. Bu bayram antik Mısırlıların kutladığı en büyük bayramlardan bir tanesiydi. Bu bayram İslam sonrası dönemde bile kutlanmaya devam etmiştir. Bkz. Yusuf Ziya Özer, age, s. 10.

⁴¹ Günümüzde *Kipti* adı verilen halk antik dönem Mısır halkına verilen *Koptah* isminden gelmektedir. Bu ismin kaynağı hakkında farklı görüşler mevcuttur. Koptah adının antik dönem Mısırlıların ilk yerleşim yerleri olan *Hikaptah*’tan adını aldığını söyleyen tarihçiler mevcuttur. Bunun yanında Nil Nehrinin taşıdığı alüvyonlu topraklardan dolayı bu havzada bulunan toprağın kırmızı renkte olmasından dolayı bu topraklar üzerinde yaşayan insanların kırmızı renk anlamındaki *Ghemet* sözcüğünden adını aldığını söyleyen tarihçiler de vardır.

⁴² Eymen Fuâd Seyyid, “Nil”, *DİA*, c. 33, s. 122-123.

⁴³ Adam Mez, age, s. 480.

⁴⁴ Arnold T. Wilson, *The Persian Gulf*, Londra, 1978, s. 7-23.

⁴⁵ Utku, age, s. 303.

⁴⁶ Kenneth W. Harl, *Coinage in the Roman Economy; 300 BC to AD 700*, London, 1996, s. 297.

⁴⁷ Firuzan Kinal, *Eski Mezopotamya Tarihi*, Ankara, 1983, s. 13.

⁴⁸ Zekeria Valaî, “Consideration on Sassanid Architectural Works and Urban Planning in Ancient Persia”, *Indian Journal of Science and Technology*, V. IV, No. 10, (2011), s. 1384.

⁴⁹ P. M. Sykes, age, C. I, s. 452, 453; Cyril A. Mango, age, s. 31.

Fırat yoluyla Rakka'ya indirilir, buradan da Antakya ve diğer Akdeniz limanlarına taşınırdı⁵⁰. Ayrıca Orta Fırat bölgesi altın madenlerinden dolayı zengin bir bölgeydi. Bundan dolayı Bizans ve Sâsânîler arasında bu altın madenlerine sahip olmak için yoğun bir mücadele yaşanmıştır⁵¹. Sâsânîler, Dicle ve Fırat nehirlerinin birbirine yakın olduğu *Koke* bölgesinde iki nehri birleştirmek amacıyla *kanat mulka*⁵² adını verdikleri bir kanal açmışlardır⁵³. Bu kanal sayesinde iki nehir üzerindeki ticari gemiler kolay bir şekilde bir diğerine geçiş imkanına kavuşmuştur. Fırat nehri taşımacılık ve ticari faaliyetlerinin yanında askerî amaçlı taşımacılık çalışmalarında da kullanılmaktaydı. Bu iki nehir üzerinde İran ordusuna bağlı askerî gemiler de seyir hâlindeydi. Bizanslılar Sâsânî başkenti Medâ'in üzerine gerçekleştirmek istedikleri işgal girişimi sırasında bin adet gemi ile Fırat üzerinden İran başkentine çıkarma yapmışlardır⁵⁴. Bu dönemde Dicle ve Fırat nehirlerine bağlı olarak tarım arazilerini sulamak amacıyla yüzlerce kanal açılmıştır. Bu kanalların suladığı tarım arazilerinden yaklaşık olarak o dönemin parasıyla yıllık 270 milyon dirhem gelir elde edilmekteydi. İki nehrin verimli havzasında 4700 civarında tahıl silosu bulunmaktaydı⁵⁵. Elde edilen bu tarım ürünlerinin nakli iki nehir üzerinden yapılır ve anılan silolara ulaştırılırdı. Bu bölgeden elde edilen tarım ürünleri ile uzak doğudan gelen ticaret malları Fırat vasıtasıyla Nisibis (Nusaybin), Edessa (Urfa) ve Karha şehirlerinin kalabalık pazarlarına tüccarlar tarafından taşınır ve bu pazarlarda satılırdı. Bu pazarlara ulaşmanın en kolay yolu ise Fırat ve Dicle nehirleriydi⁵⁶.

Miladi üçüncü asırda Arap beldelerinden çıkan kabileler doğruya doğru başlattıkları hicretlerinde, Bereketli Hilal adı verilen Fırat ve Dicle havzalarına gelip buradaki canlılığın Fırat ve Dicle nehirleri sayesinde vücut bulduğunu gördüklerinde, bölgeyi ele geçirmek için kıyasıya mücadeleye giriştiler ve özellikle Fırat ve Dicle nehirleri boyunca uzanan ticarî merkezlere doğru yayıldılar⁵⁷. Fırat ve Dicle nehirlerinin bir araya gelerek Basra Körfezi'ne döküldüğü yer olan Şattu'l-Arap bölgesi ise bu merkezlerin başında gelmekteydi⁵⁸. Dicle nehri, Basra'nın kuzeyinde Fırat nehri ile birleşerek, "Femu'n-Nil" (Nil'in ağız) adıyla bilinen ve suyun kuzeyden güneye doğru aktığı çok önemli bir bölge oluşturarak Basra Körfezi ile buluşmaktaydı⁵⁹. Basra'nın kuzeyindeki el-Betâih bölgesinin zamanla genişlemesi sonucu, Dicle nehri kendi ana yatağından uzaklaşarak yeni bir mecradan akmaya başladı. Bu konu hakkında İbn Rüste; "Dicle el-Betâih bölgesinde tek akış mecrasına düştü" demektedir⁶⁰. Günümüzde ise Dicle nehrinin bu akış mecrası, coğrafya kitapların-

⁵⁰ Feridun Cüneydi, *Tarih-i Mühendisi der İran*, Nişabur, 1376hş, s. 213; Matthew P. Canepa, *The Two Eyes of the Earth: Art and Ritual of Kingship Between Rome and Sâsânian Iran*, Los Angeles, 2009, s. 25.

⁵¹ Abdülhâlik Bakır, *Ortaçağ İslam Dünyasında Madencilik ve Maden Sanayi*, Ankara, 2002, s. 117.

⁵² Sâsânîler uzun sulama kanallarına *qanat* adını vermekteydiler. Fırat ve Dicle nehirleri ile Mezopotamya'nın verimli tarım arazileri arasında belki de binlerce *kanât* adı verilen sulama kanalı inşa edilmiştir. Bunun yanında tatlı suları şehirlere içme suyu olarak ulaştırmak amacıyla *kehriz* adı verilen şebeke kanalları döşenmiştir. Bkz. Ali Farazmand, "State Tradition and Public Administration in Iran; Ancient and Contemporary Perspectives", *Handbook of Comparative and Development Public Administration*, (Edt, Ali Farazmand), New York, 2001, s. 613.

⁵³ Ahmed bin İshak Yakubi, age, C. I, s.198; P. M. Sykes, *A History of Persia*, C. I, Macmillan Company Press, London, 1915, s. 452, 453.

⁵⁴ Pierre Briant, *From Cyrus to Alexander: A History of the Persian Empire*, Paris, 1996, s. 207; Warren T. Treadgold, *A History of the Byzantine State and Society*, California, 1997, s. 61; P. M. Sykes, age, C. I, s. 453. Bizans imparatoru Julianus'un MS 363 yılının Mart ayında başlattığı bu işgal girişiminin önemli tanıklarından birisi de Ammianus Marcellinus'tur. Bu tarihçi anılan hükümdarın Fırat nehrinden 1100 tekne ile Medâ'in'e indiğini ve *Koke* şehrinde bulunan *kanat mulka* adı verilen kanalı kullanarak Dicle nehrine geçtiğini fakat burada büyük bir bozgun yaşadığını anlatır. Bkz. Aynı Kaynaklar.

⁵⁵ Said Nefisi, *Tarih-i Temeddün-i İran-i Sâsân*, Tahran, 1331hş, s. 302; Cevâd Meşkür, *Tarih-i İran Zemin*, Tahran, 1366hş, s. 105.

⁵⁶ Beate Dignas-Engelbert Winter, *Rome and Persia in Late Antiquity, Neighbours And Rivals*, Cambridge University Press, New York, 2007, s. 196.

⁵⁷ Muhammed b. Abdullah İbn Batûtâ, *İbn Batûtâ Seyahatnâmesi*, (nşr. Mümin Çevik), s. 270-279, İstanbul, 1993; Ahmet eş-Şâmî, "Körfez ve Uzak Doğu Ülkeleri Arasındaki Ticarî Münasebetler ve Bu Münasebetlerin Ortaçağ Medeniyetine Etkileri" (çev. Aydın Çelik), *Türk Dünyası Araştırmaları Dergisi*, S. 134 (Ekim 2001), s. 105.

⁵⁸ Taner Yıldırım, *Abbasiler Dönemi Basra Körfezi'nde Uluslararası Taşımacılık ve Ticaret*, Doktora Tezi, Elazığ, 2012, s. 48.

⁵⁹ Le Strange, *Baghdad During the Abbasid Caliphate*, s. 15, Oxford-London, 1924.

⁶⁰ Ahmed b. Ömer b. Rüste, *el-'A'lâ'ku'n-Nefise*, (E. J. Brill), s. 95, Leiden, 1891-92.

da Dicletu'l-Avra'⁶¹ yani Şattu'l-Arap olarak ifade edilmektedir⁶². Şattu'l-Arab'ın değerini artıran en önemli husus, Basra Körfezi ile Basra arasındaki nehir taşımacılığına uygun oluşuydu. Şattu'l-Arab; el-Betâih ve Basra Körfezi sularından beslendiği için büyük gemilerin, üzerinde yolculuk yapmasına imkân sağlamaktaydı. Yine İbn Rüste el-Betâih'te toplanan suyun, üç geniş nehir üzerinden, Şattu'l-Arab'a dökülmesi hususunda şu bilgileri bize vermektedir; “el-Betâih'ten birçok nehir çıkardı. Bunların arasında *Murre* Nehri (Nehru'l-Mer'e)⁶³, Şattu'l-Arab'a akmaktaydı. Bir diğer nehir ise *Ebu'l Esed* Nehri'dir. Bu nehir *Murre* Nehri'ne yakın olup o da tıpkı onun gibi Şattu'l-Arab'a akmaktadır. *Murre* ve *Ebu'l Esed* Nehri'nin suları, med sonucu yükselen ve Şattu'l-Arab'a gelen Basra Körfezi'nin suyuyla birleşir. Üçüncü nehir ise el-Betâih'in alt tarafında olan İbn Amr' Nehri'dir” demektedir⁶⁴.

İbn Rüste önceki açıklamasına ek olarak Basra Körfezi'ndeki suların yükselerek Şattu'l-Arab'taki su seviyesini yükseltmesinin, buradaki taşımacılığa büyük fayda sağladığını ifade etmektedir. Basra Körfezi'nden Bağdat'a gidecek olan gemilerin birçoğu bu nehri (Şattu'l-Arab) kullandığından buraya “Dicletu'l-Basra” adı verilmekteydi. Büyük yük gemileri Basra'yı geçip el-Betâih denen bölgeye gelince, üzerlerindeki yüklerini burada bulunan küçük teknelere aktarıyorlardı. Çünkü bundan sonraki nehir yolları büyük gemilerin ilerlemesine uygun değildi⁶⁵. Öyle ki Uzak Doğu'dan getirilerek Basra Körfezi'ne indirilen mallar, Mezopotamya'nın körfeze açılan limanlarına iletiliyor, buradan da Dicle ve Fırat nehirleri ve kervanlar vasıtasıyla Anadolu'ya veya Suriye limanlarına taşınıyordu. Basra Körfezi'ne ulaşan ürünlerin dağıtımında iki güzergâh izlenmekteydi. Ya Fırat nehri takip edilerek Hîre'ye ya da Dicle nehri takip edilerek bu ürünler Medâ'in'e boşaltılırdı. Oradan da çevre yerleşim birimlerine veya aracı tüccarlar ile diğer bölgelere aktarılırdı. Abbasîler, Bağdat'ı kurmalarının ardından Bağdat yakınlarında Dicle ile Fırat nehirleri arasında bir kanal kazdırmak suretiyle bu ticarî güzergâhları kontrol altına almışlardır. Bu kanalın kazdırılması Kûfe'nin eski canlılığını yitirmesine büyük ölçüde neden olmasına rağmen, Bağdat'ın zengin ve müreffeh bir şehir olmasını sağladı⁶⁶.

Yukarıda ifade ettiğimiz Arap göçleri ile birlikte, su yolu taşımacılığının ve ticarî faaliyetlerin temeli de böylece atılmış oldu. Fırat ve Dicle nehirleri, Basra Körfezi'ne olduğu gibi⁶⁷, Bereketli Hilal bölgesindeki ticarî noktalara, Akdeniz'in doğu kısımlarına ve Uzakdoğu'dan gelen malların nakledilmesine de büyük imkân sunmaktaydı⁶⁸. Her iki nehrin sahilleri boyunca devam eden yollar, karadaki kervanlar için de önemli birer güzergâh olup, bu nehirlerin bazı kısımlarında akıntıdan ve doğal şekillerden dolayı nehir yolculuğu ve taşımacılığı neredeyse imkânsız hale gelmekteydi. Özellikle de Fırat nehri bu konuda daha zor şartlar barındırmakta ve bu nedenle Fırat'ın batı çizgisi boyunca uzayan kervan yolları bulunmaktaydı. Bu kervan yolları boyunca kabilelerin su ihtiyaçlarını karşılayabilmeleri için birçok *su kuyusu*⁶⁹ kazılmıştı⁷⁰. Kısa süreli ticarî alış verişlerin

⁶¹ Ahmed b. Yahya el-Belâzurî, *Fütûhu'l-Bıldân*, (trc. Mustafa Fayda), s. 513-514. Ankara, 2002.

⁶² R. Hartmann, “Dicle”, *İA*, c. III, s. 582, İstanbul, 1988.

⁶³ Bu nehrin adı Hâlife b. Hayyât'ın eserinde Nehru'l-Murre, Belâzurî'nin eserinde ise Nehru'l-Mer'e diye geçmektedir. Halife b. Hayyât, *Tarihu Halife b. Hayyât*, (trc. Abdülhâlik Bakır), s. 146, 157, Ankara, 2008; Belâzurî, age, s. 346, 489.

⁶⁴ İbn Rüste, age, s. 94-95.

⁶⁵ Adam Mez, age, s. 552; Hartmann, “Dicle” *İA*, c. III, s. 584.

⁶⁶ Geniş bilgi için bkz; M. Mahfuz Söylemez, *Emevîler Döneminde Kûfe*, Doktora Tezi, Ankara, 2000, s. 230 vd.

⁶⁷ İbrahim Ahmet Adevî, *ed-Devletü'l İslamiyye ve İmparatoriyye Rum*, s. 137-143, Kahire, 1958.

⁶⁸ Mahmut Taha Ebul Alâ, *Coğrafiyatü'l Alemi'l İslâmî*, s. 16-17, Kahire, 1968; Süleyman Huzayyin, *Arabian and the far East*, s. 9-11, Kahire, 1942.

⁶⁹ Arap Yarımadası'ndaki kervanların güzergâhını genellikle su kuyuları belirliyordu. Bu güzergâh boyunca gelip geçen çok olduğu için buralar oldukça emin yerlerdi. Arabistan'da bu özellikleri taşıyan iki ana yol vardı. Bunlardan birisi, Kızıldeniz sahilini takip edip kuzeyden güneye doğru uzanmaktaydı. Bu yoldan kuzeyde, kuzey-doğuya, Suriye tarafına, güneydoğuda da Mısır ve Filistin tarafına yollar ayrılıyordu. Bu yol güneyde Hadramut sahili boyunca ilerliyordu. İkinci yol ise Kızıldeniz'den Basra Körfezi'ne uzanıyor ve Mekke'den geçiyordu. Yarımada'nın tam ortasında ikiye ayrılıyor, birisi kuzey-doğuya gidiyor ve Şattu'l-Arab'a ulaşıyordu. Diğeri ise güneydoğuya yöneliyor, Dubâi, Maskat ve Zufâr'a uğrayarak Basra Körfezi boyunca devam ediyordu. Bkz; Ahmet Çelebi, “Tarihu'l-İslâmî ve'l-Hadârati'l-İslâmiyye”, *D. G B.İ.T.*, c. I, İstanbul, 1992, s. 141.

⁷⁰ Hasan İbrahim Hasan, *İslam Tarihi*, (çev. İsmail Yiğit), c. III, s. 136-137, İstanbul, 1988.

gerçekleştirildiği bu mekânlar birer canlı ticaret merkezi görünümü arz etmekteydiler⁷¹. Su kuyuları; ticaretin yaygınlaşmasında, ticarî malların el değiştirmesinde ve ürünlerin çarşı pazarlara ulaştırılmasında büyük katkı sağlıyordu. Asya'nın ortalarından gelen ticaret kabilelerinin yolları, Dicle ve Fırat sahillerinde birbirleriyle kesişmekte ve özellikle Şam beldelerine gidecek olan kabileler bu su kuyularının bulunduğu noktalardan hareket etmekteydiler. Nehirler üzerinden sağlanan bu ticarî yol ağı; hem su yolu taşımacılığına hem de beraberindeki kara yolu taşımacılığına ayrı bir değer ve canlılık kazandırıyordu⁷².

Abbasîler'in üstün gayretleri sonucu iktisadî manada yıldızı parlayan hilafet merkezi Bağdat'ta olduğu gibi, farklı bölgelerin zenginliği Fırat ve Dicle nehirleri sayesinde bir merkezde toplanıyordu. Özellikle Fırat ve Dicle nehir yolları üzerinde yapılan taşımacılık sayesinde büyük bir antrepo görevi üstlenen Bağdat; Hindistan, Sind (Pakistan), Çin, Tibet, Türkistan, Deylem, Hazar, Anadolu, Ermeniyeye, Mısır, Habeşistan ve diğer bölgelerden gelen mallar ile adeta dünyanın bütün nimetlerini ve bereketini kendisinde topluyordu⁷³. Fırat nehri su seviyesinin Dicle nehrine göre daha yüksek olması, doğuya gidecek olan gemilerin hareketini kolaylaştırarak, bu gemilerin yine aynı şekilde geri dönmelerine yardımcı olmaktaydı. Özellikle Abbasîler döneminde bu durumdan olabildiğince istifade edildi. Bağdat'taki çarşı ve pazarları canlandırabilmek amacıyla Başkent ile bağlantılı bütün yolların geliştirilmesine özen gösterildi⁷⁴. Bağdat'ın gerek Basra Körfezi gerekse Suriye ve Anadolu gibi diğer bölgeler ile arasındaki bağlantıyı sağlayan Fırat ve Dicle nehirleri; irili ufaklı çok sayıda su kaynağıyla besleniyor ve birçok kola ayrılıyordu. Bu yüzden her iki nehir de yük ve yolcu taşımacılığı bakımından oldukça gelişmişti. Müslüman coğrafyacılar, Fırat'tan çıkıp, Dicle nehrine katılan birçok nehir ismi zikretmektedirler. Diğer akarsular ise ya bu nehirlerden ayrılmakta ya da bu nehirlerle karışmaktaydılar. İrili ufaklı bu nehir kolları sayesinde şehirler, batıdan doğuya, kuzeyden güneye çevresindeki bölgelerle çok rahat bir bağlantı kurmaktaydılar.

Fırat ve Dicle nehirleri arasındaki en meşhur suyolları (kanallar) ise İsa Nehri (Nehru'l - Sâklaviya), Sarsâr Nehri, Melik Nehri ve el-Medâin'in⁷⁵ on altı kilometre aşağısında bulunan Kûsâ Nehri (Nehru İbrahim) idi⁷⁶. Başlıca ticarî ana yolu teşkil eden İsa Nehri⁷⁷, hâlife Ebu Cafer el-Mansur'un akrabalarından olan İshak b. İsa b. Ali'ye naspedilmekteydi. Bu kişi kendi adıyla anılan bu kanalı Fırat ve Dicle nehirleri arasında açarak, her iki nehri birbirine bağlamayı amaçlamaktaydı. İsa Nehri; Sarat Nehri, Medâin'in üst tarafından Dicle'ye dökülen Sarsar Nehri⁷⁸

⁷¹ Şerif İbrahim; *el-Mevkiu'l Coğrafiyyu'l Irak ve Eseruhu fi Tarihü'l Amm Hatta el-Fethu'l İslamî*, c. I, s. 68-69, Bağdat, 1993.

⁷² Yıldırım, age, s. 77.

⁷³ Ahmed b. İshâk b. Cafer el-Ya'kûbi, *Ülkeler Kitabı*, (Türkçe trc. Murat Ağarı), s. 17, İstanbul, 2002.

⁷⁴ Mez, age, s. 550-551; Strange, age, s. 70-71.

⁷⁵ Bağdat şehrinin 35 kilometre güney doğusunda bulunan ve erken Ortaçağların en büyük şehri olan Ctesiphon (Tisfun) veya çok sonraları yapılan bir isimlendirmeye adına Medâ'in denilen şehir, Dicle Nehrinin kenarına kurulmuş yedi antik kentten oluşan büyük bir şehirdir. Stratejik açıdan da önemli bir yer olan Medâ'in şehri, Fırat ve Dicle nehirlerinin sulamış olduğu geniş düzlüklere yakın, aynı zamanda kuzey-güney ve doğu-batı ticaret yollarının çok iyi bir şekilde kontrol edilebildiği bir noktadaydı. Bu şehre "Medâ'in" denmesinin sebebi ise şehrin birçok büyük kentten oluşmasıdır. Arapça "Medine" (şehir) sözcüğünün çoğulu olan "el- Medâ'in", "şehirler" anlamına gelmektedir. Sâsânî imparatorluğunun MS. 642 yılında Araplar tarafından yıkılmasından sonra şehri ele geçiren Araplar Dicle nehrinin kenarında birbiriyle iç içe görmüş oldukları bu şehirlerin hepsini "Medâ'in" olarak adlandırmışlardır. Medâ'in şehrini oluşturan yedi kentin en büyükleri Tisfun, Seleucia, Vah-Antiok, Urumiye, Veh-Ardaşir ve Aspel-Enbâr şehirleriydi. Geniş bilgi için bkz; Ahmet Altungök, *Siyasî, İdari, İktisadî, Sosyal ve Kültürel Açısından Sâsânî Devleti*, (Basılmamış Doktora Tezi), s. 125-129, Elazığ, 2012; A. Dietrich, "Medâ'in", c. VII, *İA*, İstanbul, 1977, s. 448-455; Ayrıca bkz; Hamevî, age, c. V, s. 88-89; Zekeriyya b. Muhammed el-Kazvîni, *Âsâru'l-Bilâd ve Ahbâru'l-İbâd*, Beyrut, 1969, s. 453; Hitti, age, c. I, s. 468-469.

⁷⁶ Ebü'l-Kasım Muhammed b. Havkal, *Kitabu Süreti'l-Arz* (nşr. J. H. Kramers), Leiden, 1938, s. 217; Makdisî, age, s. 124; R. Hartmann, "Dicle" *İA*, c. III, İstanbul, 1988, s. 583; Metin Tuncel, "Fırat", s. 31-33.

⁷⁷ Heyd, age, s. 181.

⁷⁸ Fırat nehrinin kollarından biri olan Sarsar Nehri üzerinde Sarsar şehri yer almakta ve bu nehir üzerinde çok sayıda gemi yolculuk yapmaktaydı. Ayrıca bu nehirde, gemilerin bir araya getirilmesi suretiyle inşa edilen bir de köprü bulunmaktaydı. Bkz; İbn Havkal, age, s. 217; Ya'kûbi, *Kitabu'l Buldan*, s. 242.

ve Bağdat yakınlarındaki Medâ'in'in aşağı tarafından Dicle'ye dökülen Melik Nehri⁷⁹ olmak üzere üç kola ayrılıyordu. İsa Nehri yolu üzerinden gönderilen Hind ve İran ürünleri Enbâr şehrinde Fırat nehri üzerindeki gemilere aktarılarak önemli bir ticaret merkezi olan Rakka'ya ulaştırılırdı. Bu nehir yolu, uçları Fırat'a varan iki büyük kervan yolunun kesişme noktası idi. Bu yollardan ilki Ortaçağ'da önemli bir ticaret ve dokuma sanayi merkezi olan Musul'da, Dicle'den ayrılarak Nizip'e doğru ilerleyerek doğu mallarını Anadolu'ya ulaştırırdı. Diğer yol ise daha yukarıda Amid'de (Diyarbakır) Dicle'den uzaklaşarak, Sümeysat (Samsat)⁸⁰, Urfa ve Harran'dan geçerek Rakka üzerine ilerlerdi⁸¹. Fırat nehri, bugünkü Adıyaman'ın ilçelerinden olan Samsat'tan (Sumeysat) itibaren nehir taşımacılığına oldukça elverişliydi. Yukarıda da zikrettiğimiz üzere, Şam ve Bağdat arasındaki ticarî bağlantı, Fırat üzerinden sağlanmakta⁸² ve bu nehir üzerinden bol miktarda mal taşınmaktaydı. Taşınan mallar arasında Ermenistan dağlarından getirilen kereste ve Şam'dan getirilen zeytinyağları ilk sırada yer alıyordu. Yine bunun yanı sıra yaklaşık genişliği 20 zira⁸³ (18x54 metre) olan ve Akdeniz gemileri olarak vasıflandırılan *Karkûr* adlı büyük yük gemileriyle ise nar taşımacılığı yapılmaktaydı.

Şunu da belirtmemiz gerekir ki, Fırat Nehrinin debisi günümüzdekinin aksine Ortaçağ'da daha yüksek seviyeydi⁸⁴. Fırat ve Dicle nehrinden ayrılan kollar sayesinde tüccarlar çevre ülkelerin veya bölgelerin mallarını taşıyarak başta Bağdat ve Basra olmak üzere birçok şehri kısa sürede canlandırarak önemli birer cazibe merkezi hâline getirdiler. Nitekim Hind, Çin, Fars, Umman, Yemame, Bahreyn, Anadolu, Ermeniyeye, Mısır ve Avrupa'dan gelen tüccarlar, ticarî mallarını nakletmek için nehir gemileri yoluyla İslam devletlerinin başkenti olan Bağdat'a gelmekteydiler. Örneğin büyük çoğunluğu Fransa'da Ren nehri çevresindeki beldelerde oturan ve Razaniye Yahudileri⁸⁵ diye şöhret bulan Avrupalı tüccar topluluğu, doğu ile batı arasında gerek kara gerekse de deniz yoluyla seferler düzenliyorlardı. Bu tüccar topluluğu batıdan, köle, esir, ipek kumaş, işlenmiş deri, yaban eşeği, yün, kürk, kılıç gibi malzemeler taşımaktaydılar. Bunlar doğuda ise Hind Denizi'ne gider ve daha sonra Çin'in iç yörelerine kadar uzanarak oradan misk, ud, kâfûr, süs eşyaları gibi maddeleri toplayarak İstanbul üzerinden bu malları Avrupa'ya ulaştırarak özellikle Fransa'da satarlardı. Genellikle Fransa'dan çıkardıkları malları Akdeniz yoluyla Antakya'ya ulaştıran Razan Yahudileri, buradan da Fırat nehri yoluyla Bağdat'a giderlerdi. Daha sonra ise Dicle nehri üzerinden önce Übülle'ye buradan Umman'a, ardından ise Sind bölgesine, Hindistan'a ve Çin'e ulaşırlardı⁸⁶. Bu hususta, Bağdat'ın kurucusu Ebu Cafer el-Mansûr, başkentin ekonomik anlamda kalkınması için gerekli düzenlemeleri yaparak kendisini Uzakdoğuda'ki ticaret kaynaklarına, Fırat ve Dicle nehir yolları sayesinde bağladı⁸⁷. Taberî; hâlife Mansûr'un, Fırat ve Dicle nehirlerinin önemine vurgu yaparak, dünya nimetlerinin kolayca kendilerine ulaştığını

⁷⁹ Ya'kûbî, *age*, s. 321; Hitti, *age*, c. II, s. 428.

⁸⁰ Geniş bilgi için bkz; Nimet Özgüç, *Samsat, Sümeysat, Samosata, Kumaha, Hahha, Hahhum*, TTK Yayınları, Ankara, 2009.

⁸¹ Heyd, *age*, s. 182.

⁸² Ahmed b. Muhammed b. Fakîh el-Hemedânî, *Muhtasarı Kitâbi'l-Büldân*, (nşr. M. J. De Goeje), Beyrut, 1996, s. 175; Mez, *age*, s. 550.

⁸³ 1 Zira= 54,04 cm gelmektedir. Walther Hinz, *age*, s. 67.

⁸⁴ Mez, *age*, s. 550.

⁸⁵ Bu tüccarlar hadım, cariyeye ve köleler yanında kunduz, sansar ve diğer kürk türleriyle beraber Avrupa limanlarından gemilere binerlerdi. Mısır'a gelen bu tüccarlar, Kızıldeniz limanlarında tekrar gemiye binip Mısır ve Hicaz arasındaki limanların hepsine uğrarlardı. Buradan da Basra Körfezi'ne, Hindistan ve Çin'e giderlerdi. Bu tüccarlar dönerken beraberlerinde misk, sarısabır, tarçın ve diğer uzak doğu baharatlarını Akdeniz'e getirip İstanbul'daki Rumlara ve Frank kralının ülkesinde satarlardı. Bazen de karayolu ile Antakya'dan Fırat'a ve Bağdat üzerinden Basra Körfezi'ne giderlerdi. Onlar Farsça, Rumca, Frenkçe, İspanyolca ve Slavca konuşuyorlardı. Rhône nehri kıyılarında Ortaçağların ortalarına kadar oturan Suriyeli tüccarların bu haleflerinin Erken Ortaçağın sonlarına doğru etkileri kaybolmuştur. Çünkü İslam ticarî denizciliğinin gelişmesi yabancı aracılara yerlerinden oynatmıştır. Mez, *age*, s. 534; Atıyye el-Fevzi (Kûsî), *Ticâretu-Mısır fi'l Bahri'l-Ahmer: Munzu Fecri'l-Islam Hatta Sûkûti'l Hilafeti'l-Abbasiyye*, Kahire, 1976, s. 32; Hurdâzbih, *Yollar*, s. 130; Heyd, *age*, s. 136-137; Hasan İbrahim, *age*, c. IV, s. 265.

⁸⁶ Hurdâzbih, *age*, s. 130 vd. ; Hasan İbrahim, *age*, c. III, s. 144; Philip D. Curtin, *Kültürler Arası Ticâret*, (trc. Şaban Bıyıklı), İstanbul, 2008, s. 83; Heyd, *age*, s. 136-137.

⁸⁷ Süleymân İbrahim Askerî, *et-Ticâre ve'l Milahe fi Hâlici'l-Arabi fi Asri'l Abbasi*, Kuveyt, 1998, s. 103.

kaydetmektedir⁸⁸. Arap coğrafyacı el-Makdisî de bu gerçeği destekleyerek; “Irak zengin bir ülke değildi ancak Dicle ve Fırat nehirlerinin, Çin’den gelen zenginlikleri buraya taşıması ile birlikte Irak zenginleşti ve azamete kavuştu” demektedir⁸⁹.

Ebu Cafer el-Mansur Bağdat’ı kurarken Fırat’ın kollarından biri olan Kerhâyâ nehrinin sularını dört koldan şehre akıtarak bunlara Nehru’d-Deccac, Nehru’l-Kalâin, Nehru’t-Tabik ve el-Bezzazîn ismini verdi⁹⁰. Bu kanallar şehrin çoğu cadde ve mahallelerinden yaz-kış sürekli olarak akmaktaydı. Adını nehrin kıyısında tavuk yetiştiriciliği yapanlardan alan Nehru’d-Deccac’ın yanı sıra Fırat’ın büyük kollarından biri olan İsa’l-‘Azm nehri ise; Rakka’dan un ve buğday getiren büyük gemilere ev sahipliği yapmaktaydı. Mısır ve Şam gibi ülkelerden gelen tüccarlar, kıyısında tacirlerin dükkânlarının ve çarşılarının bulunduğu bu nehrin limanlarına uğramakta ve bütün sene boyunca bu ticaret sürekli devam etmekteydi⁹¹. Yine İsa’l-‘Azm nehri üzerinde yer alan Kantaratu’s-Şevk çarşısı, oldukça meşhur bir yer olup içerisinde çok sayıda kumaş dükkânını barındırmaktaydı. Nitekim Bağdat miladî 4/10. asırda Ortadoğu’nun lüks tüketim mallarının fiyatlarının belirleyicisi konumundaydı⁹². Diğer İslam şehirleri ile kıyaslandığında daha canlı ve aktif olan Bağdat’ın hızlı bir ivme yakalamasında; planlı ve programlı inşa edilmesinin yanı sıra, Fırat ve Dicle nehirleri ile bağlantılı kanalların varlığının da çok büyük etkisi vardır. Çünkü rahat ve kolay bir ulaşım trafiğine sahip olan Bağdat bu nehirler vasıtasıyla hem deniz hem de kara ticaretine bağlı uluslararası güzergâhlar ile kolayca bağlantı sağlayabiliyordu. Örneğin İbn Havkal Fırat’tan ayrılan küçük nehirler sayesinde Bağdat ve Basra’nın, Kûfe ile bağlantısının sağlandığını ifade ederek bu nehir ağını bize en küçük detaylarına kadar tasvir etmektedir. En çok Basra’da, Fırat ve Dicle’ye karışan bu nehir ağları sayesinde Basra’da hareketli bir yaşam tarzı vardı. Basra’da, sulama ve nehir taşımacılığı amacıyla kullanılıp küçük çaplı kayıkların sürekli üzerinde hareket ettiği irili ufaklı 120.000 su yolu⁹³ bulunmaktaydı⁹⁴. İbn Havkal bu sayıyı önceleri mübalağalı gördüğünü; fakat orada ok atış menzili dairesinde, üzerinde teknelerin seyrettiği çok sayıda dere görünce, bunu mümkün kabul etmiştir⁹⁵. Buradaki her nehrin kendisine has bir adı bulunmakta ve verilen bu isimler ya o nehri açan kişiye nispet olarak ya da o nehrin döküldüğü yerin adına uygun olarak verilmişti⁹⁶.

Adam Mez ise, Samsat’tan itibaren taşımacılığa elverişli olan Fırat nehrinin, Suriye ile Bağdat arasındaki trafiği temin ettiğini belirttiikten sonra, Dicle nehri üzerindeki yoğun trafiği ise Venedik’e benzetmektedir. Adam Mez’in verdiği bilgiye göre, Bağdat’ın ticaret malları taşımacılığının üçte ikisi nehirler vasıtasıyla yapılmaktaydı. Öyle ki gemiler Bağdat’taki birçok çarşıya, kanallar vasıtasıyla yanaşıp yüklerini indirebilmekteydiler. Rakamsal bilgiye göre Bağdat’ta yolcu ve yük taşımacılığında kullanılan tekne sayısının, IX. asrın ikinci yarısında 3.000’e ulaştığı ve günlük gelirlerinin de 90.000 dirhem olduğu ifade edilmektedir⁹⁷. Kamu hizmetlerine ait olan bu teknelere “*Sumeyriyyat*”⁹⁸ yani *Sümer tekneleri* deniyordu. Teknecilerin bir günde yaklaşık olarak 4-5 dirhem para kazandığı varsayılırsa, gösterilen gelir miktarı doğru olsa gerektir. Hicrî IV/X. asrın başlangıcında Abbasî sarayı, sadece kendi yönetiminde olan gemicilerin ihtiyaçlarını

⁸⁸ Taberî, age, c. IX, s. 205.

⁸⁹ Makdisî, age, s. 124.

⁹⁰ Muhammed el-Hudârî, *Muhâdarâtü târîhi’l-Umumi’l-İslâmiyye: ed-Devleti’l ‘Abbâsiyye*, Kahire, tz, s. 78.

⁹¹ Ya’kûbî, age, s. 33; Abdülhâlik Bakır, *İrîyat, Gıda İlaç Üretimi ve Tağşışı*, Ankara, 2000, s. 130.

⁹² Mez, age, s. 534; Hasan İbrahim, age, c. IV, s. 265.

⁹³ Buradaki nehirlerden maksat, sulamakta kullanılan su kanalları ve küçük derelerin oluşturduğu göletlerdir. Zira eski dönemlerde Araplar, herhangi bir su kaynağını nehir olarak nitelendirmekteydiler.

⁹⁴ İbn Havkal, age, s. 312; Zeydân, age, s. 541; Mez, age, s. 551.

⁹⁵ Mez, age, s. 551.

⁹⁶ Örneğin Kerhaya nehrinin kollarından olan Deccac Nehri, nehrin kıyısında tavuk yetiştiriciliği yapıldığından bu adı almıştı. Yine Fırat’ın önemli kollarından biri olan İsa nehri ise, Hâlife Ebu Cafer’in akrabalarından olan İshak b. İsa b. Ali’ye nispetle verilmişti. Ya’kûbî, *Ülkeler Kitabı*, s. 26-33.

⁹⁷ Mez, age s. 472, 551; Nikita Elisseeff, “Fiziki Plan”, *İslam Şehri* (Ed., R.B. Serjant, çev., E. Topçugil), İstanbul, 1992, s. 133.

⁹⁸ Genişliği 16 ile 20 kulaç arasında olan bu gemiler, Dicle nehri üzerinde yolcu ve ziraî ürünlerin taşınmasında kullanılıyordu. Mez, age, s. 551.

karşılama için aylık 500 dînar para harcamaktaydı. Bundan başka daha bir sürü hususi tekne bulunuyordu. Özellikle rahatını düşünen bir Bağdatlı'nın ahırında bir merkebinin ve nehirde bir teknesinin bulunması şarttı. Yine toplumun üst tabakasındaki insanlar ise umumiyetle su üzerinde hareket etmeyi tercih ediyorlardı⁹⁹. Bu durum, nehir ve suyolları sayesinde Bağdat'ta var olan hareketliliğin ne seviyede olduğunu en açık göstergesidir.

Fırat nehrinin özellikle Ortaçağ ipek ticaretinde ayrı bir değeri vardı. Zira ticaretin başlıca iki ana yolu; Dicle ve Fırat nehirlerini izlemekteydi. Fırat nehri Ortaçağ'da Irak için olduğu kadar Suriye için de önemli bir yoldu. Fırat nehrinin Akdeniz'e en fazla yaklaştığı noktada bulunan Suriye'deki Bâlis şehrinden Basra Körfezine kadar, nehir kıyısını takip eden kervan yoluyla mal akışı sağlanıyordu. Bu yol üzerindeki iki önemli merkezden biri olan Rakka; İranlıların ipek aldıkları pazar yerlerinden biriydi. Bu şehir Arap hâkimiyeti altında, özellikle Sâsânîler zamanında Fırat boyunca kuzeydoğu yönünde Nizip, güneybatıda Şam ile olan bağı sonucunda zenginlik ve refahını sürdürdü. Bir diğeri Bâlis şehri ise Fırat'ın Akdeniz kıyılarına en fazla yaklaştığı noktada kurulmuş olması dolayısıyla ayrı bir öneme sahipti. Bu avantajı sayesinde Bâlis'e kadar nehir taşımacılığı ile gelen mallar, en kısa karayolunu takip ederek Akdeniz kıyısında İskenderun ya da Lazkiye limanına aktarılıyordu. Suriyelilerin limanı¹⁰⁰ olarak nitelendirilen Bâlis ile Antakya arasındaki karayolu ise tüccarlar tarafından üç günde kat ediliyordu¹⁰¹.

Tıpkı Fırat nehri gibi Dicle nehri de yük ve yolcu taşımacılığının yanı sıra sulamada büyük bir öneme sahipti. Özellikle Bağdat'ta hemen hemen bütün şehrin içme suyu Dicle nehrinden sağlanıyordu. Su, ya doğrudan doğruya nehirde alınıp zenginlere sakalar tarafından götürülüyor veya kanallardan sarnıçlara akıtılıyordu¹⁰². Bunun yanı sıra Ermenistan taraflarından getirilen mallar ise Dicle vasıtasıyla Musul'dan geçirilerek İslam dünyasının ihtiyaçlarını karşılamak üzere Bağdat'a ulaştırılıyordu. Dicle nehri yolu ile Bağdat'tan Ermenistan'a ise ılık iklimin bahşettiği sebze ve meyve çeşitleri gönderiliyordu. Dicle nehrinin sağ kıyısında kurulmuş olan Musul şehri¹⁰³, Bağdat'ın kuzeyine düşen en önemli ticarî merkezlerden biri olup, birçok anayolun geçtiği güzergâhta olması bakımından eşsiz bir değere sahipti. Yâkût el-Hamevî, bu şehrin önemine işaret ederek, "Musul, Irak'ın kapısı, Horasan'ın ise anahtarıdır" demektedir¹⁰⁴. Yine bu yol üzerinde bulunan Cezire-î İbn Ömer (Cizre)¹⁰⁵ Anadolu ve Ermenistan topraklarından gelen birçok ürünün toplanma yeri idi. Anadolu'dan gelip, Musul'a gidecek olan ürünlerin de aktarılma merkezi olan Cezire-î İbn Ömer ile ilgili olarak İbn Havkal; "*Cezîre-i İbn Ömer; Ermenistan, Anadolu, Meyyâfârikîn (Silvan) ve Erzen*¹⁰⁶ bölgelerinin bulunduğu bir noktada yer alıp, buralardan gelen yağ, peynir, bal, ceviz, badem, fındık, kuru üzüm, kuru incir... gibi birçok ürün, teknelere yüklenerek Musul'a ulaştırılırdı" demektedir¹⁰⁷.

Suyolları; yük taşımacılığının yanı sıra yolcu taşımacılığında da son derece önemliydi. Özellikle kuzeyden gelen hacılar Dicle ve Fırat nehirlerinden istifade ediyorlardı. 348/959

⁹⁹ Mez, age, s. 551-552.

¹⁰⁰ Ebû İshâk İbrahim b. Muhammed İstahrî, *el-Mesâlik ve'l-Memâlik* (M. J. De Goeje), Kahire, 1961, s. 12-15.

¹⁰¹ Heyd, age, s. 49; Metin Tuncel, "Fırat", s. 31-33.

¹⁰² Adam Mez, age, s. 470.

¹⁰³ Tudelalı Benjamin, age, s. 60; E. Honigmann, "Musul", *İA*, c. VIII, İstanbul, 1979, s. 739.

¹⁰⁴ Hamevî, age, c. V, s. 223.

¹⁰⁵ Güneydoğu Anadolu bölgesinde, Dicle'nin Türkiye'yi terk edip Suriye topraklarına girdiği mevkiin çok yakınında bulunan Cizre, Dicle ırmağının sağ (batı) kıyısında deniz seviyesinden 400 m. kadar yüksekte kurulmuştur. Bkz; Metin Tuncel-Abdulkerim Özeydin, "Cizre", *DİA*, c. VIII, İstanbul, 1993, s. 37.

¹⁰⁶ Doğusunda Siirt, batısında ise Meyyâfârikîn'in (Silvan) yer aldığı Erzen, bugünkü Batman'ın Kozluk ilçesine bağlı Oyuktaş köyü Yeşilyurt mezrasındadır. Bulunduğu konum itibarıyla Yeşilyurt mezrası, Erzen harabeleri üzerine kurulmuştur. Ortaçağ'ın en büyük başkentlerinden biri olarak ifade edilen Erzen, 13. yüzyılda burayı ziyaret eden İslam coğrafyacıları tarafından, geniş bir yerde kurulu, han ve medreseleri bulunan 32 burçla çevrili müreffeh bir kent olarak tasvir edilmektedir. Erzen'in, Ortaçağ'da Diyarbakır, Mardin ve Hasankeyf ile birlikte dört önemli şehirden biri olduğu ve ayrıca o dönemde Erzen'in yerleşim alanı itibarıyla Diyarbakır şehrinden daha büyük olduğu ifade edilmektedir. http://okulweb.meb.gov.tr/okulsitesi_dosyalar/erzen.htm; M. Streck, "Erzen" *İA*, c. IV, Eskişehir, 1997, s. 337; Kazvinî, *Âsâr*, s. 494.

¹⁰⁷ İbn Havkal, age, s. 224-225; Hamevî, age, c. III, s. 57.

senesinde Musul'dan on büyük tekne (zevrâk)¹⁰⁸ ile gelen hacılardan 1000'i boğularak ölmüşlerdi¹⁰⁹. Özellikle Dicle üzerindeki nehir taşımacılığına büyük önem veren Abbasîler döneminde, nakliye sırasında karşılaşılabilecek aksaklıkları en aza indirmek için büyük çaba sarf edildi. Örneğin Bağdat ve Sâmerrâ¹¹⁰ arasında Dicle'nin daralarak kayalar arasında hızla aktığı bölgede, Abbasî idarecileri gemilerin zarara uğramadan geçebilmeleri için buraya kılavuzlar tayin etmişlerdi. Yine Dicle nehrindeki taşımacılığa engel çıkaran bir diğer husus ise Vasıt ve Basra arasında bütün yüklerin küçük kayıklara aktarılmasını zorunlu kılan el-Betâîh bölgesinin varlığıydı. Dicle'nin kollara ayrıldığı bu bölge bataklık, sazlık ve küçük suyollarından oluştuğu için büyük gemilerin buradan geçmesi mümkün değildi¹¹¹. el-Betâîh'teki kamış tarlaları arasında ilerleyen bu su yolları üzerinde, karakol benzeri hasırdan kulübeler bulunuyordu. İçerisinde beşer kişinin yer aldığı bu kulübelerin görevi, nehir trafiğinin emniyetini sağlamak ve zorda kalan kişilere yardım etmektir. Adam Mez'in tabiriyle bu kulübeler yuvarlak, penceresiz birer arı kovanıydı. Çünkü buradaki sivrisineklerden ancak bu şekilde korunabilmekteydi¹¹².

Su yolu trafiğini düzenlemek amacı ile alınan önlemlerden bir diğeri ise; gemilerin karaya oturmasını engellemek üzere deniz'e doğru üç mil boyunca tahta kazıklar üzerinde inşa edilen gözetleme kuleleri¹¹³ idi. Nazur (gözetleyen) adı verilen görevlilerin içerisinde bulunduğu bu kuleler, gemilerin yollarını bulabilmeleri için gece fener yakıyorlardı. Görevliler, yakmış oldukları ateşin üzerine camdan fanuslar koyarak hem ateşin ışığını yayıyor hem de rüzgârın ateşi söndürmesini engelliyorlardı¹¹⁴. Bu gözetleme kuleleri Fırat ve Dicle nehirlerinin bir araya gelerek oluşturdukları Şattu'l-Arap nehrinin döküldüğü yerde bulunan Abbâdan adasından¹¹⁵, Übülle'ye kadar devam ediyordu¹¹⁶. Özellikle de Fırat ve Dicle nehri sularının sığ olduğu yerlerde kurulu olan bu fenerler¹¹⁷ sayesinde, gemilerin karaya oturup zarara uğraması engellenmiş oluyordu. Özellikle bu gözetleme kuleleri, görüntüleri nedeniyle bazen insanlar arasında nükte ve şakalara konu oluyorlardı¹¹⁸. Nehir taşımacılığını kolaylaştırmak amaçlı yapılan bir diğer düzenleme ise; su yolları üzerinde kayıkların ve gemilerin bir araya getirilmeleri ya da dubalar üzerine tahtaların tutturulması suretiyle yapılan köprülerdi¹¹⁹. Bu köprüler yeri geldiğinde hareket ettirilerek nehir taşımacılığına

¹⁰⁸ Daha ziyade nakliye maksadıyla kullanılan bir tür gemiydi. Bkz; İdris Bostan, "Gemi", *DİA*, c. XIV, s. 10, İstanbul, 1996.

¹⁰⁹ Makdisî, age, s. 120; Mez, age, s. 551.

¹¹⁰ Hâlife Mu'tasım'ın, Türk komutanı Eşnâs et-Türkî tarafından, Kerh-Fayrûz köyünün iki fersah batısında tesis edilen (836) Sâmerrâ'nın kuruluşu amacı; Bağdat ile yarışacak yeni bir şehir ortaya çıkarmaktır. Ya'kûbî burayı benî Hâşim hâlifelerinin ikinci şehri olarak zikretmektedir. Bağdat çarşılarında olduğu gibi Sâmerrâ çarşıları da yan yana dizilmiş şekilde bina edilmiştir. Örneğin 9. asırda Sâmerrâ'da inşa edilen köle pazarı (Sûku'r-rakîk) dörtgen şeklinde idi ve içerisinde sokakları bulunuyordu. Çarşı içindeki binalarda ise köleler için hücre, oda ve dükkânlar yer alıyordu. Bkz; H. Viollet, "Sâmerrâ", *İA*, c. X, Eskişehir, 1997, s. 144; Ya'kûbî, *Ülkeler Kitabı*, s. 38 vd; Mez, age, s. 198.

¹¹¹ Mez, age, s. 552.

¹¹² İbn Rüste, age, s. 185; Mez, age, s. 553.

¹¹³ Meşe veya Sac ağacından dört büyük kazığın kare şeklinde eğik olarak yere çakılması suretiyle yapılan bu kulelerin kaidesi geniş, üst tarafı dardı. Bunlar su üzerinde 50 metre yüksekliğinde ve zirvesinde bekçi için dörtgen bir kulübe bulunuyordu. Bu husus Şattu'l-Arap'taki liman şehrinin (Abbâdan) zayıf noktasına delalet ediyordu. Çünkü buranın girişi sığ ve dardı. Öyle ki bazen buraya giren kırk gemiden yalnızca biri geri dönerdi. Mez, age, s. 578; Nâsır-ı Husrev, age, s. 140.

¹¹⁴ Feridun Cüneydi, age, s. 216.

¹¹⁵ Basra yakınlarında, nehrin denize döküldüğü yerin önünde üzerinde küçük Abbâdan kalesinin olduğu bir ada bulunuyordu. Buranın sakinleri "halfa" hasırları yapmakla geçiniyorlardı. Zühd ve takva yolunu seçenlerin gittiği bu ada da gemilerden gümrük vergisi alınıyordu. Ayrıca bu şehirde korsanlara karşı bir garnizon vardı. Denize doğru altı mil uzaklığında ise kazıklar üzerinde bir bina bulunuyordu. Kazıklar yere çakılmış ve gemiler buraya çarpmasını diye üzerinde geceleyin ışıklandırılmış bir gözetleme kulesi bulunuyordu. Miladî IV./X. asırda bu kulelerden üç tane olduğu söylenmektedir. Mez, age, s. 577. Hicrî V./XI. asırda (1051) Nâsır-ı Husrev ise iki tanesinden bahsetmektedir. Nâsır-ı Husrev, age, s. 140.

¹¹⁶ Mes'ûdî, *Mürûc*, c. I, s. 87. Ayrıca bkz; Makdisî, age, s. 118, Istahri, age, s. 32; İbn Havkal, age, s. 52.

¹¹⁷ İskender'in Pers istilası döneminde komutanlarından Nearkos'un, Dicle nehri kenarında görmüş olduğu bu fenerlerden bir tanesinden kendi seyahatnamesinde ilgiyle bahsettiği rivayet edilmektedir. Feridun Cüneydi, age, s. 215.

¹¹⁸ İbn Havkal, age, s. 52; Mez, age, s. 577.

¹¹⁹ Ebu Bekr Ahmet b. Ali Hatîb el-Bağdâdî; *Târîhu Bağdâd*, c. I, s. 11-17, Kahire, 1951; Hitti, age, c. I, s. 470; V. Minorsky, *Hudûdü'l-Â'lem Mine'l-Meşrik ile'l-Mağrib* (çev. Abdullah Duman-Murat Ağar), İstanbul, 2008, s. 96.

izin verecek şekilde tanzim edilmişlerdi. Bağdat'ın doğu tarafında yer alan köprü ile Vasıt şehrinde bulunan köprü, bu köprülerin meşhurlarıydı. Nehir taşımacılığındaki bir diğer düzenleme ise, kıyılarda kurulu küçük tersaneler sayesinde, hasar gören gemilerin karaya çıkartılarak tamir edilmesi idi. Bu sayede hem arızalı gemiler yüzünden nehir trafiği aksamıyor, hem de denizcilerin sorunları çözülmüş oluyordu¹²⁰. Nitekim Dicle sahilleri; ticaret, savaş ve eğlence amaçlı demirli bulunan yüzlerce gemiyi bir arada barındırıyordu. Sahillerdeki gemi ve insan yoğunluğu hakkında bize bilgi veren Makdisî; Bağdat'taki insanların gidiş-gelişlerinde ve ticaretlerin de bu gemileri kullanmalarından dolayı kıyıların oldukça kalabalık olduğunu ve Bağdat halkının üçte birini bu kıyılarda görmenin mümkün olduğunu belirtmektedir¹²¹. Adam Mez ise bununla alakalı olarak Bağdat mallarının üçte ikisi nehir üzerinde bulunur demektedir¹²².

3. NEHİR TAŞIMACILIĞINDA KULLANILAN ARAÇLAR

Nil, Fırat ve Dicle nehirlerinde seyreden *Buzî*, *Sumeyriyyât* (Sümer tekneleri), *Karkûr*, *Belem*, *Zavrak*, *Misbahıyye*, *Acûz*, *Kanca*, *Hudûc*, *Bikre*, *Bur'ânî*, *Dramonaria*, *Akati*, *Şelendi*, *Gurâb*, *Harrâka*, *Tarride*, *Mi'ber*, *Rakkiyye*, *Tayyâr*, *Vasıtiyye* ve *Zevrâk*¹²³ adı verilen taşıtlar, yalnızca ticarî nakliyat amaçlı olmayıp, turizm, ulaştırma ve yolcu taşımacılığı için de faaliyet gösteriyorlardı¹²⁴. Nehir ve denizlerde nakil vasıtası olarak tanımlanan taşıtlar için; en genel anlamda “sefine” ve taşıyıcı anlamındaki “merkeb” kelimeleri kullanılıyordu. Araplar bu kelimelere bazı sıfatlar ekleyerek özel gemi tiplerini ifade etmişlerdir. Örneğin büyük gemiler için “merkeb-i kebîr”, uzun gemiler için “merkeb-i tavîl”, güverteli gemiler için “merkeb-i muttasıla”, ağır yük gemileri için “merkeb-i sakil”, hafif yük gemileri için ise “merkeb-i hafîf” tabirini kullanmaktaydılar¹²⁵. Ancak İslami literatürde gemi karşılığı olarak çok sayıda kelimenin kullanılması ve aynı kelimenin farklı zamanlarda farklı gemi türlerini adlandırması, deniz tarihi araştırmalarında büyük karışıklıklara yol açmıştır¹²⁶. Kur'ân-ı Kerim'de ise gemi karşılığı olarak *sefine*¹²⁷, *fûlk*¹²⁸, *câriye*¹²⁹ (çoğulu *cevârî* ve *cârîyât*) kelimeleri kullanılmaktadır¹³⁰. Mezopotamya toprakları üzerinde Fırat ve Dicle sularının karayolu taşımacılığı ile de önemli bağlantıları bulunmaktaydı. Bu iki su yolu aracılığı ile tekne ve gemilerle taşınan mallar, bu iki nehir kıyısında oluşturulan toplama merkezlerinde karaya indirilirdi. Bu merkezler üzerinde kara taşıtlarıyla gelen mallar şehirlerin pazar yerlerine, depolama merkezlerine, saray ambarlarına, tahıl ambarlarına, tüccar siloları gibi farklı yerlere ulaştırılırdı. Bundan dolayı iki nehir üzerinde çok sayıda köprü inşa edilmiştir¹³¹. Bu köprülerden birçoğu İslam sonrası dönemde tamir edilerek kullanılmaya devam etmiş hatta bu köprülerin varlığından dolayı yeni köprüler yapılma ihtiyacı bile hissedilmemiştir. Bu köprülere ek olarak Fırat ve Dicle nehirlerinin kolları üzerinde çok sayıda bent ve baraj inşa edilmiştir. Özellikle Sâsânîler döneminde

¹²⁰ Mez, age, s. 552.

¹²¹ Makdisî, age, s. 124.

¹²² Mez, age, s. 552.

¹²³ Gemiler ile ilgili geniş bilgi için bkz; Taner Yıldırım, age, s. 393-398.

¹²⁴ Şami, agm, s. 110.

¹²⁵ Utku, age, s. 114-115; Bostan, “Gemi”, *DİA*, c. XIV, s. 9.

¹²⁶ Bostan, “Gemi”, *DİA*, c. XIV, s. 9.

¹²⁷ Kur'ân'da “sefine” kelimesinin geçtiği yerleri görmek için bkz; Kehf, 71, 79; Ankebût, 15.

¹²⁸ Kur'ân'da “fûlk” kelimesinin geçtiği yerleri görmek için bkz; Bakara, 164; A'râf, 64; Yunus, 22, 73; Hûd, 37; İbrahim, 32; Nahl, 14; İsa, 66; Mü'minûn, 22, 27, 28, Şûara, 119; Ankebût, 65; Rûm, 46; Lokman, 31; Fâtır, 12; Yâsîn, 41; Sâffât, 140; Mümin, 80; Zuhuruf, 12; Câsiye, 12.

¹²⁹ Kur'ân-ı Kerim'de “câriye” veya “cevârî” kelimelerinin geçtiği yerleri görmek için bkz; Şûra, 32; Zâriyât, 3; Rahman, 24; Hakka, 11.

¹³⁰ Bostan, “Gemi”, *DİA*, c. XIV, s. 8.

¹³¹ Artur Kristensen, *İran der Zaman-i Sâsânîyan*, (Trc. Raşid Yasemî), Tahran, 1368hş., s. 509; Feridun Cüneydi, age, s. 246.

Messene¹³² adı verilen topraklar üzerinde tarım arazilerinin sulanması amacıyla çok sayıda bent ve baraj inşa edilmiştir¹³³.

Mezopotamya bölgesinde rüzgârın hep akıntı yönünde esmesi ve nehirlerin yukarı kısımlarında sığılıkların ve kayalıkların sıklaşması, buralarda su taşımacılığındaki tekniklerin gelişmesine fazla imkân vermezken¹³⁴, Nil sayesinde Mısır, su taşımacılığı tarihinde küçümsenmeyecek bir rol kazanmıştır. Zira, beş yüz deniz mili boyunca problemsiz bir yolculuk imkanı sağlayan Nil’de, akıntı ve rüzgarın ters yönde işliyor olması, iki istikamette de rahat bir yolculuk yapılmasını mümkün kılmaktaydı. Çoğunlukla nehrin iki yakasından yardımcılarla çekilen Mezopotamya sandallarına nispetle Nil kayıkları kuzeye, yani nehrin akış yönüne doğru akıntıyla giderken, ters yönde yolculuk daha ziyade yelkenlerle yapılmıyordu. Ancak bölgedeki elverişli ağaç miktarının az oluşu, Mısırlıların, en azından ilk dönemlerde muhtelif alternatifler oluşturmaya itmiş; bu çerçevede başlangıçta Hz. Musa’nın da bebekken içine konulduğu beşiğin yapımında kullanılan sazların birbirlerine bağlanmasıyla imal edilen sallar kullanılmıştır. Daha ziyade sazlık ve bataklıklarda avlanmak ve seyir maksadıyla kullanılan bu kayıklar zamanla gelişmiş, büyümüş ve kürekle hareket ettirilir olmuştur. Zamanla tekneler büyümüş ve uzamış; küreklerden bir veya birkaçının, taşıtın arka tarafına doğru, yanlara, bazen de tam arkaya yerleştirilmesiyle dümen oluşturulmuştur¹³⁵. İki çift güverte kabini yerleştirecek ve uzun sıralar hâlindeki küreklerle hareket ettirilebilecek kadar büyük gemiler inşa eden Mısırlıların, denizcilik alanındaki en önemli katkıları, gemilerin hareketini sağlamada rüzgârın gücünden istifade etmeleri oldu.

Rüzgârın nasıl dizginleneceğini keşfeden Mısırlılar, ilk zamanlarda kayığın ön kısmına yerleştirdikleri eğreltiotu ya da hurma yaprağını yelken olarak kullanırlarken, daha sonraları bunun yerine saz veya yapraklardan örülerek, kayığın ucuna yerleştirilmiş bir direğe takılan gerçek yelken kullanmaya başlamışlardır. Kütüklerin içinin oyulmasıyla elde edilen¹³⁶ kayık türleri ise antik çağın sonuna kadar kullanılmış ve zaman içinde, daha zorlu şartlara uygun olarak imal edilen ve günümüze kadar gelen kalaslı kayıkların yapımına başlanmıştır. Bugün dahi temel yapısını koruyan bu kayıklar, esas itibarıyla bir omurga, enlemesine yerleştirilmiş kaburgalar (ıskarmoz) ve dış yüzey (borda) kaplamalarından oluşmaktadır. Bununla birlikte kalaslı kayıkların bize kadar ulaşan en eski kalıntıları Mısır’a ait olup, bunların yapısı ve imalatı, yukarıda bahsi geçen ve alışageldiğimiz yapıdan kısmen farklıdır. Kaburgaların kullanılmadığı bu teknikte, teknenin inşasına dış kaplamanın kalasların döşenmesiyle başlanırdı. Önce omurga görevini de ifa edebilecek orta kalas yerleştirilir, ardından iki tarafta sırt sırta gelecek şekilde diğer kalaslar eklenir (armuz tekniği) ve bunlar birbirlerine iplerle tutturulurdu. Kalasların istenilen yüksekliğe ulaştırılmasıyla tamamlanan tekne, bir küpeşteden diğerine uzatılan kirişlerle (kemere) muhkem hale getirilirdi.

Bölgede yetişen tek ağaç cinsi, ancak kısa parçaların kullanılabildiği, zayıf bir kerestesi olan akasya idi. Tabii olarak bundan mamul tekneler de ekli ve parçalı olarak yapılmıyordu. Kalasların uçlarına yakın yerlere açılan çentiklerden geçirilen sicimlerle, kalaslar birbirine bağlanıyordu. Bu sicimler, aynı zamanda kalasların birleşme çizgileri olan armuzlardan su sızmaması için bunların

¹³² İslam fetihlerinden sonra Araplar buraya *Meysan* adını takmışlardır. Aşağı Mezopotamya’nın Körfezle birleştiği bölgeye verilen isimdir. Bu bölge Günümüzde Kuveyt ülkesini de tamamen içerisine almaktadır. Erken Ortaçağlarda Ortadoğu’nun ticarî ve tarımsal faaliyetler anlamında en canlı noktalarından birisini teşkil etmekteydi. Bkz. Ahmet Altungök, age, s. 336, 337.

¹³³ P. M. Sykes, age, C. 1, s. 501; Ali Farazmand, agm, s. 613.

¹³⁴ Utku, age, s. 115.

¹³⁵ Antik dönemde Mısırlılar gemi ve tekneleri, papirüs saklarından yapmaktaydılar. Bu saklar eklem yerlerinden birbirlerine bağlanmaktaydı. Bunun yanında Mısırlılar gemi yapımında kullandıkları saz liflerini demet hâline getirirler, yaptıkları demetlerin kabuklarını soyarak etrafını ziftle kaparlardı. Bu şekilde ziftle kaplanmış demetleri bir araya getirerek bunlarla gemi yaparlardı. Bu gemiler çatal ayaklı iki direk arasına yapılan gövdeden oluşmaktaydı. İlerleyen dönemlerde antik Mısır’da keresteden yapılan önemli bir gemi sanayisi ortaya çıkmıştır. Hiyerogliflerdeki örneklerden anlaşıldığına göre, on altı metre uzunluğundaki bir geminin kürekleri üçer metre boyunda olmaktadır. Bu geminin direği on metre yüksekliğinde ve yelkeni takriben altmış-yetmiş metre kare kadar olurdu. Bu dönemde yolcu nakliyatı için ayrı, hayvan ve eşya nakli için de ayrı gemiler yapılmıştır.

¹³⁶ Bostan, “Gemi”, *DİA*, c. XIV, s. 8.

üzerine kapatılan ahşap veya halattan mamul tirizlerin de sabitlenmesini sağlamaktaydı¹³⁷. Kaplama tahtaları birbirlerine sicimle bağlandığı gibi, armuzlarla da tutturulabiliyordu. İskeletsiz kabuk yapma tekniği olarak da bilinen bu teknikle inşa edilen gemi tekneleri çok sağlam olmasa da, nehir sularında seyretmek için uygundu. Büyüklüğü ne olursa olsun, teknelere eklenen güverteler, dayanaklılığı biraz daha artırıyordu. Kamaralar, güvertenin üzerine, yük teknelerinde arka tarafında tek bir baraka şeklinde, yolcu teknelerinde ise geniş ve hasır gibi hafif malzemeden inşa ediliyordu. Bu tarz, Portekizlilerin Kızıldeniz ve Hind Okyanusu'na Avrupa teknolojisini getirmesine kadar hâkim olmuştur. İskelet oluşturulmaksızın kaplamaların muhtemelen ip ve sırimlarla birbirine tutturulmasıyla inşa edilen bu tarz gemiler, oldukça eski dönemlerden bugünlere kadar da varlığını korumuşlardır¹³⁸.

DEĞERLENDİRME VE SONUÇ

Bugün genel anlamda Ortadoğu olarak nitelendirdiğimiz bölgenin en önemli su kaynaklarından olan Nil, Fırat ve Dicle nehirlerinin Ortaçağ'da küresel bir ticari organizasyonu barındırdığını ifade etmek mümkündür. Gerek dönemin şartları gerekse uzun süren kervan yolculukları tüccarlar nezdinde kara yoluna oranla nehir taşımacılığını daha cazip kılıyordu. Özellikle Doğu-Batı arasında gerçekleştirilen ticari mübadelede, daha hızlı ve daha kârlı bir alış veriş için, nehir yolu güzergâhlarının kullanımı oldukça elzemdi. Nitekim bunun en önemli yansımaları, bölgelerarası ticaretin daha hızlı bir şekilde yürütülerek çarşı ve pazarlarda ürün çeşitliliğinin ve bolluğunun fazlalılığı ile müşahade etmekteyiz. Ayrıca farklı bölgelere ait ürünlerin taşınması ile birlikte geleneksel dünya üzerinde bulunan çok sayıda millet ve topluluğun birbirleriyle kaynaşarak beynelmil bir boyut kazanması da mümkün olmuştur. Tüm bunların yanı sıra bu nehirlerde seyreden gemiler veya tekneler daha fazla yük ve yolcu taşımaya mümkün kılacak şekilde yeniden tasarlanarak sınaî anlamda da birçok kazanımlar elde edilmiştir. Öte yandan bu nehirler bölgelerarası transit ticarete katkı sağlayarak; Bağdat, Basra, Kahire vb. gibi büyük çapta önemli mübadele pazarlarının ortaya çıkmasına imkân sağlamışlardır.

Adı geçen nehirler, transit ticarete lojistik destek veren çok sayıda şehir ve kasabanın gerek içme suyu gerekse ziraî üretim için gerekli olan sulama ihtiyacını da sağlayarak adeta geçtikleri bölgelere hayat kaynağı olmuşlardır. Değişen iktisadî, tabîi ve teknik şartlar tüm dünyada olduğu gibi bu nehirler üzerinde de etkili olarak yapılan taşımacılığın ve ticari mübadelenin seyrini ve mahiyetini değiştirmiştir. Özellikle bu nehirlerin çevresindeki yerleşim bölgeleri yerel ve büyük çaplı güçlere bağlı olarak onların siyasi ve iktisadî politikalarından etkilenip önemli değişimler yaşamışlardır. Örneğin savaş veya istikrarsızlığın hâkim olduğu dönemlerde ticari güzergâhların değiştirilmesi bu olumsuzlukların en başında gelmekteydi. Sonuç olarak İslam dünyası topraklarında taşımacılığa uygunluğu ile zikredilen Nil, Fırat ve Dicle nehirleri gerek ticari mübadelenin sağlanması yönünde üstlenmiş oldukları rol ile gerekse de yanı başlarında kurulup gelişen şehirlerin varlığı ile Ortaçağ medeniyetine büyük katkı sağlamışlardır.

KAYNAKLAR

ADEVÎ, İbrahim Ahmet; *ed-Devletü'l İslamiyye ve İmparatoriyye Rum*, Kahire, 1958.

ALTUNGÖK, Ahmet; *Siyasî, İdari, İktisadi, Sosyal ve Kültürel Açıdan Sâsânî Devleti*, (Basılmamış Doktora Tezi), Elazığ, 2012.

ASKERÎ, Süleymân İbrahim *et-Ticâre ve'l Milahe fî Hâlicî'l-Arabî fî Asri'l Abbâsî*, Kuveyt, 1998.

BAĞDÂDÎ, Ebu Bekr Ahmet b. Ali Hatîb; *Târîhu Bağdâd*, c. I, Kahire, 1951.

BAKIR, Abdulhâlik, *İtriyat, Gıda İlaç Üretimi ve Tağşişi*, Ankara, 2000.

BAKIR, Abdulhâlik, *Ortaçağ İslam Dünyasında Madencilik ve Maden Sanayi*, Ankara, 2002, s. 117.

¹³⁷ Utku, age, s. 116.

¹³⁸ Utku, age, s. 116-117; Casson, age, s. 5-13; Şâmî, agm, s. 110-111; Bostan, "Gemi", *DİA*, c. XIV, s. 9-10.

İBN BATÛTÂ, Muhammed b. Abdullah; *İbn Batûta Seyahatnâmesi*, (nşr. Mümin Çevik), İstanbul, 1993.

BELÂZURÎ, Ahmed b. Yahya; *Fütûhu'l-Büldân*, (trc. Mustafa Fayda), Ankara, 2002.

BENJAMÎN-Tudelalı - Ratisbonlu Petachia, *Ortaçağ'da İki Yahudi Seyyahın Avrupa, Asya ve Afrika Gözlemleri*, (trc. Nuh Aslantaş), İstanbul, 2001.

BOSTAN, İdris; "Gemi", *DİA*, c. XIV, İstanbul, 1996.

BRIANT, Pierre, *From Cyrus to Alexander: A History of the Persian Empire*, Paris, 1996.

ÇAĞATAY, Neşet ; *İslam Dönemine Dek Arap Tarihi*, Ankara, 1989.

ÇELEBÎ, "Ahmet; Tarihu'l-İslâmî ve'l-Hadâratî'l-İslâmiyye", *D.G.B.İ.T*, c. I, İstanbul, 1992.

ÇELİK, Aydın; *Fatimîler Döneminde Kahire Şehri*, Elazığ, 2008.

CANEPA, Matthew P, *The Two Eyes of the Earth: Art and Ritual of Kingship Between Rome and Sâsânîan Iran*, Los Angeles, 2009.

CURTIN, Philip D. ; *Kültürler Arası Ticaret*, (trc. Şaban Bıyıklı), İstanbul, 2008.

CÜNEYDÎ, Feridun; *Tarih-i Mühendîsî der İran*, Nişabur, 1376.

DIETRICH, A, "Medâin", c. VII, *İA*, İstanbul, 1977.

DIGNAS, Beate-Engelbert Winter, *Rome and Persia in Late Antiquity Neighbours And Rivals*, Cambridge University Press, New York, 2007.

EBUL ALÂ, Mahmut Taha; *Coğrafiyatü'l Alemi'l İslamî*, Kahire, 1968.

ELİSSEEF, Nikita; "Fiziki Plan", *İslam Şehri* (Edt. R.B. Serjant, çev., E. Topçugil), İstanbul, 1992.

İBNUL ESİR, Ali b. Muhammed; *el-Kâmil fi't-târih*, (trc.. A. Ağrakça-A. Özaydın), c. II, İstanbul, 1985.

FARAZMAND, Ali, "State Tradition and Public Administration in Iran; Ancient and Contemporary Perspectives", *Handbook of Comparative and Development Public Administration*, (Edt, Ali Farazmand), New York, 2001, s. 612–630.

FÂRÛKÎ, İsmâil Râci -Luis Lâmia el-Fârûkî, *İslam Kültür Atlası*, (çev. M. O. Kibaroglu- Z. Kibaroglu) İstanbul, 1991.

FEVZÎ, Atıyye (Kûsî), *Ticaretu-Mısır fi'l Bahri'l-Ahmer: Munzu Fecri'l-İslam Hatta Sûkutu'l Hilafeti'l-Abbâsîyye*, Kahire, 1976.

FREEMAN, Charles; *Mısır, Yunan ve Roma*, (trc. Suat Kemal Angı), Ankara, 2003.

HALİFE B. HAYYÂT, *Tarihu Halîfe b. Hayyât*, (trc. Abdülhâlik Bakır), Ankara, 2008.

HASAN, Hasan İbrahim; *İslam Tarihi*, (çev. İsmail Yiğit), c. III-VI, İstanbul, 1988.

HARL, Kenneth W, *Coinage in the Roman Economy; 300 BC to Ad 700*, London, 1996.

HARTMANN, R, "Dicle", *İA*, c. III, İstanbul, 1988.

İBNÜ'L-HAVKAL, Ebü'l-Kasım Muhammed, *Kitabu Sûreti'l-Arz* (nşr. J. H. Kramers), Leiden, 1938.

İBNÜ'L-HAVKAL, *Suretu'l Arz*, (Trc. Cafer Şiar), Liden, 1338.

HEMEDÂNÎ, Ahmed b. Muhammed b. Fakîh, *Muhtasarı Kitâbi'l-Büldân*, (nşr. M. J. De Goeje), Beyrut, 1996.

Herodotos, *History of Herodotos*, C. I, (By. George Rawlinson), London, 1862.

HEYD, W, *Yakın Doğu Ticaret Tarihi* (çev. E. Ziya Karal), Ankara, 2000.

HİTTÎ, Philip K, *Siyasî ve Kültürel İslam Tarihi*, (çev. Salih Tuğ), c. I, İstanbul, 1989.

HONİGMANN, E, "Kulzum" *DİA*, c. VI, İstanbul, 1967, s. 979.

- HONİGMANN, E, "Musul", *İA*, c. VIII, İstanbul, 1979.
- HUDARÎ, Muhammed, *Muhâdarâtü târîhi 'l-Umumi 'l-İslâmiyye: ed-Devleti 'l 'Abbâsiyye*, Kahire, tz.
- HUZAYYİN, Süleyman, *Arabian and the far East*, Kahire, 1942.
- İNAN, Afet, *Eski Mısır Tarih ve Medeniyeti*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, 3. Baskı, Ankara, 1992.
- İSTAHRÎ, Ebû İshâk İbrahim b. Muhammed, *el-Mesâlik ve 'l-Memâlik* (nşr. M. J. De Goeje), Kahire, 1961.
- İZBIRAK, Reşat, *Coğrafya Terimleri Sözlüğü*, İstanbul, 1986.
- KAZVÎNÎ, Zekerîyya b. Muhammed, *Âsârü 'l-Bilâd ve Ahbâru 'l-İbâd*, Beyrut, 1969.
- KINAL, Firuzan, *Eski Mezopotamya Tarihi*, Ankara, 1983.
- MAKDÎSÎ, Muhammed b. Ahmed b. Ebu Bekr, *Ahsenü't tekâsîm fî mâ'rifeti 'l-ekâlîm*, (nşr. Muhammed Ali Baydoun), Beyrut, 2003.
- MEŞKÜR, Cevad, *Tarih-i İran Zemin*, Tahran, 1366.
- MEZ, Adam, *Onuncu Yüzyılda İslam Medeniyeti-İslam Rönesansı*, (trc. Salih Şaban), İstanbul, 2000.
- MİGUEL, Andre, *İslam ve Medeniyeti-Doğuştan Günümüze*, (trc. Ahmet Fidan- Hasan Menteş), c. I, Ankara, 1991.
- MİNORSKY, V, *Hudûdü 'l-Â'lem Mine 'l-Meşrik ile 'l-Mağrib* (çev. Abdullah Duman-Murat Ağarı), İstanbul, 2008.
- NEFİSÎ, Said, *Tarih-i Temeddün-i İran-i Sâsân*, Tahran, 1331hş.
- ÖZER, Yusuf Ziya, *Mısır Tarihi*, Türk Tarih Kurumu Basımevi, 2. Baskı, Ankara, 1987.
- ÖZGÜÇ, Nimet; *Samsat, Sümeysat, Samosata, Kumaha, Hahha, Hahhum*, TTK Yayınları, Ankara, 2009.
- İBN RÜSTE, Ahmed b. Ömer; *el-'A 'lâ 'ku 'n-Nefise*, (E. J. Brill), Leiden, 1891-92.
- SEYYİD, Eymen Fuâd; "Nil", *DİA*, c. 33, İstanbul, 2007, s. 122-123.
- STRANGE, Le ; *Baghdad During the Abbasid Caliphate*, Oxford-London, 1924.
- SÖYLEMEZ, M. Mahfuz; *Emeviler Döneminde Kûfe*, Doktora Tezi, Ankara, 2000.
- STRECK, M. ; "Erzen" *İA*, c. IV, Eskişehir, 1997.
- SÜYÛTÎ, Abdurrahman b. Ebî Bekr b. Muhammed; *Tarihu 'l-Hulefa* (thk. Muhammed Muhyiddin Abdülcebbâr), Mısır, 1952.
- SYKES, P. M, *A History of Persia*, C. 1, Macmillan Company Press, London, 1915.
- ŞÂMÎ, Ahmet; "Körfez ve Uzak Doğu Ülkeleri Arasındaki Ticarî Münasebetler Ve Bu Münasebetlerin Ortaçağ Medeniyetine Etkileri" (çev. Aydın Çelik), *Türk Dünyası Araştırmaları Dergisi*, Sa. 134 (Ekim 2001) s. 101-102.
- ŞERİF, İbrahim; *el-Mevkiu 'l Coğrafiyu 'l Irak ve Eseruhu fî Tarihü 'l Amm Hatta el-Fethu 'l İslamî*, c. I, Bağdat, 1993.
- TABERÎ, Ebu Cafer Muhammed b. Cerîr, *Târîhu 't-Taberî "Târîhu 'l Ümem ve 'l Mülûk"* (thk. Muhammed Ebü'l Fazl İbrahim-Muhammed Ali Baydoun), c. I-IX, Beyrut, 1962.
- TREADGOLD, Warren T, *A History of the Byzantine State and Society*, California, 1997.
- TUNCEL, Metin, "Dicle", *TDV İslam Ansiklopedisi*, C. 9, İstanbul, 1994, s. 281-282.
- TUNCEL, Metin, "Fırat", *TDV İslam Ansiklopedisi*, C. 13, İstanbul, 1996, s. 31-33.
- TUNCEL Metin -Abdulkerim Özaydın, "Cizre", *DİA*, c. VIII, İstanbul, 1993.
- UTKU, Nihal Şahin; *Kızıldeniz'de Denizcilik, Ticaret ve Yerleşim* (VII. – XI Yüzyıllar), Doktora Tezi, İstanbul, 2005.

VALAÎ, Zekeria, “Consideration on Sassanid Architectural Works and Urban Planning in Ancient Persia”, *Indian Journal of Science and Technology*, V. IV, No. 10, (2011), s. 1384–1390.

VERCOUTTER, Jean, *Eski Mısır*, (Çev. Emine Baykara), İletişim Yayınları, İstanbul, 2010.

VIOLLET, H. ; “Sâmerrâ”, *İA*, c. X, Eskişehir, 1997.

YA'KÛBÎ, Ahmed b. İshâk b. Cafer; *Târihu 'l-Yakûbî*, (nşr. Muhammed Ali Baydoun), Beyrut, 2002.

YA'KUBÎ, Ahmed bin İshak, *Tarih-i Yakûbî*, C. I, (Trc. Muhammed İbrahim Ayeti), Tahran, 1382.

YILDIRIM, Taner; *Abbasiler Dönemi Basra Körfezi'nde Uluslararası Taşımacılık ve Ticaret*, Doktora Tezi, Elazığ, 2012.

WILSON, Arnold T, *The Persian Gulf*, Londra, 1978.

http://okulweb.meb.gov.tr/okulsitesi_dosyalar/erzen.htm.

