

boyunca inşa ettirilen büyük su depoları müstahkem kalelerdeki askerlerin gözetimi altındaydı. Kervanın başında atlı muhafızların refakatinde halifenin mümessili yer alır, bunu hacı grupları takip ederdi. Eşraf, zengin tüccarlar, asil kadınlar lüks tahtirevanlarla giderlerdi. Geceleri esirler tarafından taşınan meşalelerle çöl yıldızlı bir gökyüzünü andırırdı. Hac kafilesi suyun bulunduğu yerlerde konaklardı. Konak yerlerinde genellikle kervanın geçeceği günleri bilen bedeviler tarafından koyun, hurma, yağ ve meyve satılan küçük pazarlar kurulurdu. 1004 yılında hacılar susuzluktan ölüm tehlikesi atlatmışlar, 1011'de de bir bardak su 200 dirheme satılmıştı. 1012'de ise Karmatîler sarnıçları tahrip edip kuyuları doldurdukları için 1500 kişi susuzluktan ölmüştü; 1014'te susuzluktan ve sıcağın ölenlerin sayısı daha da fazlaydı. Bağdat'a dönüşte hacılar bizzat halifenin katıldığı büyük bir törenle karşılanırdı.

Hârûnürreşîd'den sonra da hacca gitmeye niyet edip bunu açıklayan, fakat gidemeyen hükümdarların yanında bu farîzayı yerine getirebilen hükümdar ve emîrler de vardır. Meselâ Ağlebîler'den II. İbrâhîm, Selçuklu Sultanı Tuğrul Bey ve Selâhaddin-i Eyyûbî hacca gideceklerini ilân ettikleri halde çeşitli sebeplerle buna muvaffak olamadılar. Buna karşılık Süleyhîler'den Ali b. Muhammed 455'te (1063), Nûreddin Mahmud Zengî 556'da (1161), Eyyûbîler'den el-Melikü'l-Muazzam İsâ 611'de (1215), Resûlîler'den Yemen meliki el-Melikü'l-Mansûr Nûreddin Ömer 631'de (1234), Eyyûbîler'den Kerek hâkimi el-Melikü'n-Nâsır Selâhaddin Dâvûd 653'te (1256) ve Eyyûbîler'in Hama meliki meşhur âlim Ebü'l-Fidâ 703 (1304), 713 (1314) ve 719'da (1320) hacca gitmişlerdir. Kâbe'ye ilk defa mahmil ve örtü gönderen (664/1266) Memlûk Sultanı I. Baybars da ava çıkar gibi görünerek Suriye'den Mekke'ye hareket etmiş ve hac görevini yerine getirip (1269) Kerek'e dönmüştür. Muhammed b. Kalavun 712 (1313), 719 (1320) ve 732'de (1332), Sultan Kayıtbay da 884'te (1480) haccetmişlerdir. Kahire'de Memlûk hâkimiyetinde yaşayan Abbâsî halifelerinden Hâkim-Bi-emrillâh Mısır'dan hacca giden (697/1298) ilk Abbâsî halifesidir. Yemen hükümdarlarından el-Melikü'l-Mücâhid Ali b. Resûl 742 (1342) ve 752'de (1352) hacca gitmiştir. Ayrıca Mali'nin ilk müslüman hükümdarı Barmandana hac farîzasını ifa etmiş ve kendisinden sonraki hükümdarlara

örnek olmuştur. Afrika'nın doğusunda da bu ibadeti yerine getiren hükümdarlar vardır. Doğu Afrika sahillerinde bulunan Kîlve'nin üç sultanı, Hasan b. Süleyman, Tâlût b. Hüseyin ve Hüseyin b. Süleyman bunlar arasında yer alır. Hârûnürreşîd'in annesi Hayzürân, karısı Zübeyde, Nâsîrüddin b. Hamdân'ın kızı Cemîle, Nûreddin Mahmud Zengî'nin karısı ile İlhanlı Hükümdarı Abaka Han'ın kızı da hacca giden meşhur kadınlardan bazılarıdır. Endülüslü Emevî hükümdarları ise devamlı şekilde hıristiyanlarla savaş halinde oldukları için kendileri hacca gitmedikleri gibi halka da izin vermediler; âlimler de cihadın hacdan daha büyük önem taşıdığını, böyle bir zamanda altının yurt dışına çıkarılmasının uygun olmadığını söylediler; bu sebeple çok az sayıda Endülüslü haccedebilmiştir. Bu bilgilerin ışığında Hârûnürreşîd'den sonra Mısır, Suriye ve Irak gibi Arap yarımadasına komşu ülkelerin hükümdarlarının istisnâ olarak hac farîzasını yerine getirdikleri söylenebilir. Afrika'daki bazı hükümdarlar hariç hiçbir hükümdar yabancı ülke topraklarından geçerek hacca gitmemiştir.

Ortaçağ'da hac birçok âlim ve edibin meslek hayatlarının başlangıcını oluşturmuştur. V (XI) ve VI. (XII.) yüzyıllarda Nîşâbur'da genellikle müderris ve kadılar görevlerine başlamadan önce Mekke'ye giderlerdi. Bu kişiler için hac, İslâmî ilimlerin merkezini ziyaret etmek ve İslâm hukuku veya hadis araştırmalarını yerinde sürdürmek anlamına geliyor, memleketlerine döndüklerinde de kendilerine bir saygınlık kazandırıyor.

BİBLİYOGRAFYA :

Harbî, *Kitâbü'l-Menâsîk ve emâkini tûruku'l-hac ve me'âlimi'l-Cezîre* (nşr. Hamed el-Câsir), Riyad 1401/1981; İbnü'l-Cevzî, *el-Muntazam*, VII, 84; İbnü'l-Esîr, *el-Kâmil*, I-XII, tür.yer.; İbn Kayyim el-Cevziyye, *Zâdü'l-me'âd*, Beyrut 1973, I, 171-247; Fâsî, *Şifâ'ü'l-ğarâm* (nşr. Ömer Abdüsselâm Tedmürî), Beyrut 1405/1985, II, 449 vd.; Makrîzî, *ez-Zehebü'l-mesbûk fi zikri men hacce mine'l-hulefâ'i ve'l-mülûk* (nşr. Cemâled-din eş-Şeyyâl), Kahire 1955; Şâmî, *Sübûlü'l-hüdâ ve'l-reşâd* (nşr. Mustafa Abdülvehîd v.dğr.), Kahire 1410/1990, I, 163-247; İbrahim Rifat Paşa, *Mir'âtü'l-Haremeyn*, II, 295-308; M. M. Ahsan, *Social Life Under the Abbasids*, London 1979, s. 279-282; Ahmed er-Reşîdî, *Hüsnü's-şafâ ve'l-ibtihâc bi-zikri men vüllüğe imârete'l-hâc* (nşr. Leylâ Abdüllatif Ahmed), Kahire 1980; Ahmed Ömer ez-Zeylaî, *Mekke ve 'alâkâtühe'l-hâriciyye: 301-487 h.*, Riyad 1401/1981, s. 81-151; Seyyid Abdülmecid Bekir, *el-Melâmihu'l-coğrafiyye li-dürûbi'l-hac*, Cidde 1401/1981; *Buhûşü'l-mü'temeri'l-coğrafiyyi'l-İslâmiyyi'l-evvel*, Riyad 1404/1984, V, 209-313; Cemal Abdülhâdî M. Mes'ûd – Vefâ M. Rifat Cum'a, *Ah-*

ta'ü yecibü en tuşahhâha fi't-târîh : *Cezîretü'l-'Arab*, Kahire 1409/1989, II, tür.yer.; Abdülhay el-Kettânî, *et-Terâtîbü'l-idâriyye* (Özel), I, 147, 154, 192, 193, 309; II, 75, 141, 261; III, 117-118, 230; Ebü'l-Hasan Ali en-Nedvî, *Rahmet Peygamberi* (trc. Abdülkerim Özeydin), İstanbul 1992, s. 359-366; Mehmet Apaydın, *Resûlullah'ın Günlüğü*, İstanbul 1995, s. 137; Suraiya Faroqî, *Hacılar ve Sultanlar: 1517-1638* (trc. Gül Çağalı Güven), İstanbul 1995; Aly Mazaherî, "Ortaçağ'da Mescitler, Ramazan ve Hac" (trc. Bahriye Üçok), *AÜİFD*, X (1962), s. 82-89; İsmail Cerrahoğlu, "Kur'an-ı Kerim'de Hac", *Diyanet Dergisi*, IX/102-103, Ankara 1970, s. 361-371; Bedri Muhammed Rehd, "Târîhu ümerâ'i'l-hac", *el-Mevrid*, IX/4, Bağdad 1981, s. 179-210; H. Möhring, "Mekkwalfahrten orientalischer und afrikanischer Herrscher im Mittelalter", *Oriens*, XXXIV, Leiden 1994, s. 314-329.



ABDÜLKERİM ÖZAYDIN

Osmanlı Dönemi. Osmanlılar, 1517'de Hicaz'ın yönetimini Memlûkler'den devralmakla bütün İslâm dünyasını ilgilendiren hac organizasyonunun sorumluluğunu da yüklenmiş oldular. Başşehir İstanbul Haremeyn'e çok uzak, fakat deniz ve kara yoluyla bağlantılı idi; bu bağlantıda resmî Şam ve Kahire güzergâhları ön planda denizyolu önem kazanırken Şam'dan itibaren güneye yönelen İstanbul-Mekke kervan yolu uzun olmakla birlikte elverişli bir güzergâhı takip ederek Hicaz'a ulaşıyordu. Bunlardan başka Yemen'den başlayan diğer bir resmî hac yolu daha var idiyse de hakkında yeterli bilgi yoktur. Basra'dan Hicaz'a doğru Arabistan yarımadasını doğudan batıya aşan kervan yolu ise Osmanlılar'la Safevîler arasındaki siyasi ihtilâflardan dolayı pek işlek durumda değildi (aş. bk.). Bu arada Mağrib'den ve Arabistan yarımadasının çeşitli yerlerinden yola çıkan bazı hacı adayları grupları da herhangi bir resmî kervanın himayesi olmadan Mekke'ye kendi başlarına gidiyorlardı. Süveyş Kanalı'nın açılmasından sonra hacca deniz yoluyla gidip gelmek daha da kolaylaştı. Kızıldeniz üzerinden vapurla Cidde'ye giden hacı adayları bir iki gün dinlendikten sonra deve veya eşek kervanlarıyla Mekke'ye hareket ediyorlardı. II. Abdülhamid döneminde askerî nakliyatın yanı sıra hac yolculuğunu kolaylaştırmak amacıyla Hicaz demiryolu yaptırılmışsa da 1908'de Medine'ye ulaşan hattın daha sonra Mekke'ye ve oradan da Cidde'ye kadar uzatılma planı, imparatorluğun dağılıp sürecinde Türkler aleyhine kışkırtılan bedevilerin saldırıları yüzünden gerçekleştirilememiş, Medine'ye gelen trenler de daha çok asker ve mühimmat taşımıştır.

Memlûkler devrinde XV. yüzyılın başlarına kadar Kahire'den kalkan kervanların yeterince düzenli ve disiplinli olmayışı, özellikle dar geçitlerin aşılması sırasında büyük kargaşaya yol açıyordu. Hacı adaylarının artması sebebiyle 1400'lü yıllardan itibaren sistemli bir yürüyüş zorunlu hale gelmişti. Ancak getirilen sistem, zenginlerin kervanın önünde veya ortalarında yani emin bir yerde, yoksulların ise tehlikeli olan sonlarda yolculuk etmelerini öngörmekteydi. Kervanı korumakla yükümlü bulunan askerî birliğin kumandanı, Kahire'den beş menzil uzaklıktaki Acrud'da görevini teslim alır, yolcuların yerlerini de o belirlerdi. Burada yorucu çöl yolculuğu başlamadan önce kervan büyüklüğüne göre katar denilen çok sayıda alt gruplara bölünür, en başa aşılabacak çöl güzergâhını iyi bilen bedevî kılavuzlar yerleştirilir, onları sakalar ve ileri gelenlerle surre* takip ederdi. Mekke ve Medine halkına, ayrıca hacı adaylarına yardımcı olan bedevîlere dağıtılmak üzere götürülen surreyi askerler korurdu; askerler arasında topçular da bulunur ve hemen surrenin yanında yol alırlardı. Kervan masraflarının karşılandığı diğer para sandığından, ok ve yaylarla silâhlı keskin nişancılar ve meşaleciler sorumluydular. Değerli mallar taşıyan tüccarlar genellikle hazinelerin yakınında, sıradan hacı aday-

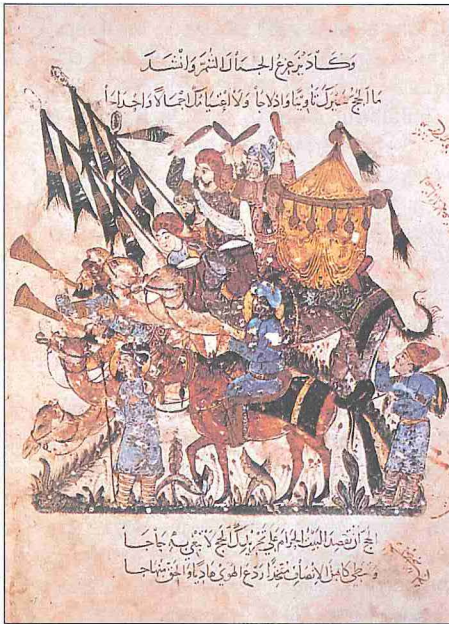
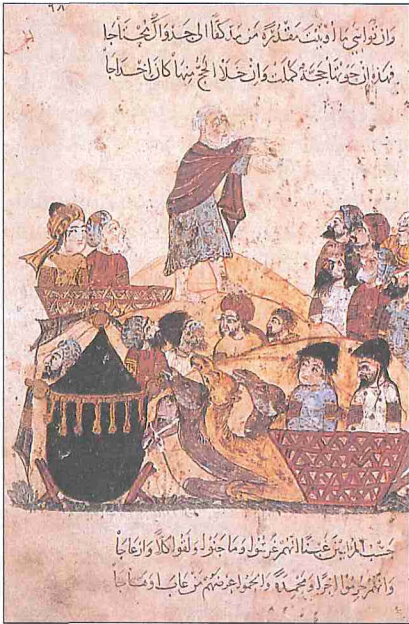
ları ise sonlarda giderlerdi. Kervanın en yetkili kişisi emîr-i hac idi; arkasından kethüdâsı gelir, önemli kararlar ona danışılarak alınırdı. Ayrıca yolculuk sırasında askerlerin dışında hacıların güvenliğini sağlayan bedevîlere yapılacak ödemelerden de o sorumluydu (bk. EMİR-İ HAC). Hac emîrinin ikinci önemli yardımcısı kâtibiydi. Hukukî davaların çözülmesi için de bir kadî ile yardımcıları bulunurdu.

Şam kervanı da Kahire kervanına benzer durumdaydı; fakat bu kervan hakkında Memlûk dönemine ait ayrıntılı bilgi yoktur. Ancak Osmanlı döneminde belgelerin yardımıyla yeni bilgilere ulaşılabilmektedir. Osmanlılar Memlûk modelini takip ettikleri için eski uygulamaların sürdürülmüş olduğu düşünülebilir. Elde edilen bilgilere göre, bu hac kervanında görevli devlet memurlarına develer tahsis edilir, bunların sayısı kişinin rütbesine göre değişirdi; meselâ 1046 (1637) yılında emîr-i hacca sekiz, kethüdâsına iki deve verilmişti. Asker ve memurların binek hayvanlarının bakımından mîrâhur, malî işlerden bir eminle yardımcısı ve levazımdan yine bir eminle iki yardımcısı sorumluydu. Hukukî meseleleri kadî ile nâzır karara bağlardı. Bir kâtibî bulunan ve görevleri tam bilinmeyen nâ-

zıra da iki deve ayrılmıştı. Padişah adına sadakaların fakir hacı adaylarına dağıtılması görevi başka bir nâzırın uhdesindeydi. Bu nâzırla imam ve müezzinlere birer deve verilmişti. Şam kervanında ayrıca kendilerine beş deve tahsis edilen bir artçılar grubu ile padişahın hediyelerini Haremeyn halkına dağıtan başka bir emin ve bir subaşı bulunur, bu eminin dışındaki görevliler genellikle Şam eşrafından seçilirdi.

İstanbul, Şam ve özellikle Kahire'de hacca gidiş ve dönüş sırasında halkın da seyredildiği çeşitli törenler yapılırdı. Kahire'deki törenler, burada on yıl kadar kalmış olan Evliya Çelebi tarafından canlı bir şekilde tasvir edilmiştir (*Seyahatnâme*, X, 422 vd.). Merasimin en önemli anını, hac emîrinin genellikle askerî eğitim ve resmigeçitler için kullanılan Karameydan'a gelmesi oluştururdu. Bu sırada mehter çalar, yeniçerilerle diğer askerler kumandanları selâmlar ve hac emîri Mısır valisini ziyaret ederdi. Daha sonra hac yolculuğu için götürülecek toplar meydana getirilir, bu arada sancak-ı şerifle mahmil-i şerif bir deve üzerinde dolaştırılırdı. Resmî konuklar huzurunda valî hac emîrine yolculukta kendisine gereken para ile bedevîlere ve Haremeyn halkına dağıtılacak surreyi alıp almadığını sorar, o da, "Bir habbe ve cübbe kalmadı" diyerek eksiksiz teslim aldığını bildirirdi. Mısır valisi bu konuşmaları bir kadiya tescil ettirdikten sonra besmele ile yerinden kalkarak mahmil devesini tekbirle meydanda dolaştırır, bu sırada askerler yüksek sesle gülbank çekerlerdi. Vali, mahmil hacı adaylarının sağ salim gidip gelmeleri temennisıyla hac emîrine teslim eder, deveyi bir defa da onun dolaştırmasından sonra kervan yola çıkarırdı. Kervanın uğurlanışı sırasında yapılan törenler hacıların uzun bir süre ayrı kalacakları, belki de hiç dönmeyecekleri memleketleriyle olan bağlarını vurgulamakta, ayrılığın zorluğunu nisbeten hafifletmekteydi. Kervan hacı adaylarının alışverişi için Müzeyrib menziline uzunca bir süre kalır, böylece hem gecikenlerin kervana katılmaları sağlanır hem de unutulmuş eşyalar yolculara ulaştırılabilirdi. Fakat asıl alışveriş, uğurlama töreninden önce 23 Şeval günü Kahire'de kurulan pazarda yapılmış olurdu. Sultan Baybars zamanından (1260-1277) beri uyulan bir geleneğe göre bu tarihten beş on gün önceden kira ile tutulan dükkanlarda giyecek, yiyecek ve içecek satılırdı.

Harîrî'nin *el-Mağâmât* adlı eserinde hac kervanını gösteren minyatürlü iki sayfa (Bibliothèque Nationale, MS, A, nr. 5847, vr. 94*, 95*)



Hacı adaylarının hac farızasını rahat bir şekilde eda ettiklerine dair merkeze müjdecibaşılar geldiği gibi zaman zaman Mekke şerifi de hacıların hac farızasını rahatlıkla yerine getirdiğini beyan eden bir mektup yollardı (Emecen, *TED*, sy. 14, s. 111). Hacılar dönüşlerinde yine büyük törenlerle karşılanırlardı. Evliya Çelebi buna da şahit olmuş ve gördüklerini aynı canlı üslûbuyla anlatmıştır (*Seyahatnâme*, X, 442 vd.). Hac emîri, Kahire'den önceki son menzilde karşılamaya gelenlerle askerî yetkililer için bir ziyafet verir, ayrıca burada havai fişek gösterileri yapılırdı. Ertesi gün merasimle şehre girilir ve bu sırada kafiledeki ileri gelenlerle mahmil en önde olurdu. Valinin askerleri Nâsırkapısı'nın önünde hacıların dönüşünü beklerdi. Mahmili vali bizzat karşılar ve örtüsünü öper, hac emîrini de kaftanla taltif ederdi. O gece mevlid okutulurdu.

Genelde her hacı adayı kendi ihtiyacını kendisi karşılamakla yükümlü iken durumu iyi olmayanların bakımını hac emîrinin adamları üstlenirdi; ayrıca asker ve memurların ihtiyaçları da devlet tarafından karşılanırdı. Bunun için Kiler-i Hâss-ı Hacc-ı Şerif adıyla bir büro kurulmuştu ve 1047 (1638) yılında bu iş için 100 deve tahsis edilmişti. Hac kervanları, bazan yabancı müslüman hükümdarların yardım etmesine rağmen sık sık su sıkıntısı çekerd. Dönüş yolculuğu için gereken yiyecek, mola yerlerini korumak amacıyla yapılmış çöl kalelerinde saklanırdı. Ancak böyle yerler her zaman yağmacı bedevîlerin tehdidi altındaydı. XVI. yüzyılın sonunda Şam kervanında fakir hacı adaylarına almış deve ayrılmıştı; bunların yirmisi başta peksimet olmak üzere yiyecekleri, kalanlar da âcil durumlarda güçsüz hacı adaylarını taşımakta kullanılıyordu. Her mola yerinde fakir ve güçsüzler için özel çadırlar kurulur ve padişah adına sıcak yemek çıkarılırdı. Ayrıca yoksullara zaman zaman nakit para veya giyecek vb. verilir, ölenleri de kefenlenerek defnedilirdi. Fakir hacılara yapılan yardımlar genellikle bu iş için kurulmuş vakıflardan sağlanırdı. Meselâ Memlûk Sultanı Kansu Gavri'nin (1501-1516) bu amaçla kurduğu vakıf 1580'li yıllarda dahi faaliyetini sürdürmekte ve fakirlere düzenli olarak on iki yük peksimet temin etmekteydi. Ancak merkezî hükümet, muhtemel suistimalleri önlemek amacıyla bu tür kuruluşları sürekli kontrol etmek zorundaydı. Özellikle yüksek rütbeli devlet ricâline tahsis edilen binek hayvanları hu-

susunda yolsuzluk yapılması her zaman mümkündü. XVII. yüzyıldan itibaren devletin hazinesi büyük hediyelere elvermediğinden kervandaki yüksek rütbeli ricâle bu tür ihсанlar yapılmaz olmuştu. Dönüş yolculuğunda hac emîrinin isteği üzerine destek kervanları tarafından yiyecek, yem ve binek hayvanı temin edilir, hacılar da bunları kendi paralarıyla satın alırlardı. XVI. yüzyılda Şam destek kervanlarına "istikbâl", mensuplarına ise "karşıcı" denilmekteydi. Şam defterdarına, kervana erzak tedariki hususunda merkeze sormaksızın fazladan para harcama yetkisi verilmişti.

Yorgun hacılar dönüş yolunda hırsızların ve yağmacı bedevîlerin tehdidi altında bulunuyordu; bu bakımdan muhafızların onlara karşı dikkatli olması gerekirdi. Yolculukta bir başka önemli meseleyi de ölen hacıların metrukâtı teşkil etmekteydi. Ölen kişinin mirasçısının bulunmaması metrukâtına el konulmasına yol açıyordu. Zaman zaman gelen şikâyetler üzerine, hacıların vasiyetle mülkünün sorumluluğunu üstlenecek bir vekil bırakmalarına izin verilmişti. Eğer hacı bir vekil bırakmadan ölmüşse Mısır kervanında mülkü hazineye kalıyor, Şam kervanında ise mülkünün sorumluluğunu aynı köy veya kasabadan bir hemşehrisi üstleniyordu; ancak böyle biri yoksa mülk yine hazineye kalıyordu. Bununla birlikte zaman zaman hazine memurlarının vâki olabilecek suistimaliyle karşılaşmamak için hacıların arkadaşlarını gizlice defnettikleri de oluyordu.

Osmanlı döneminde hacı adaylarının sayımı yapılmadığından bu hususta kesin bir şey söylemek güçse de bazı hacıların ve seyyahların verdikleri bilgilere dayanarak birtakım rakamlar ileri sürmek mümkündür. Cezerî, 1279'da Kahire ve Şam kervanlarında 40.000'er, XIV. yüzyılda yaşayan Veronalı Jacobo, çölide rastladığı bir hac kervanında yaklaşık 17.000 kişi bulunduğunu yazmakta, 1580 yılına ait anonim bir eserde de yalnızca Mısır kervanında 50.000 kişinin mevcut olduğu kaydedilmektedir. Bu yüzyıllarda hac kervanlarındaki deve sayısının ise 11.000 ile 64.000 arasında değiştiği anlaşılmaktadır. Ancak bazı zengin hacıların yanında birden fazla deve bulunabileceğinden hayvan sayısına bakarak hacı sayısını belirlemek mümkün değildir. Adı bilinmeyen Portekizli bir müellife göre XVI. yüzyıl sonlarında Arafat'ta 200.000 insan, 300.000 de hayvan vardı. Mekke'yi ziyaret eden İspanyalı bir müslüman 1807 yı-

linda orada 80.000 erkek, 2000 kadın ve 1000 de çocuk bulunduğundan söz eder. Ancak Mekke'deki bu mevcutlara sadece Kahire ve Şam kervanlarıyla gelen hacılar değil değişik yollardan gelen Hint, Afgan, Afrikalı hatta Uzakdoğulu hacılar da dahildi; ayrıca Medinenli, özellikle de Mekkeliler'in varlığı unutulmamalıdır.

Hac kervanının malî yöneticilerinin tuttuğu "rûznâmçe" adlı kayıtlardan yaptıkları günlük işler hakkında bilgi edinilebilmektedir. 1001 (1593) tarihli rûznâmçede her harcama için emri veren yetkilinin görevi kayıtlıdır. Kervan görevlileri arasında genellikle para yerine mühürlü kâğıt parçalarının dolaştığı anlaşılmaktadır. Kervana mal taşıyan bazı kimseler de kadının tasdikli bulunan bir belgeyi yanlarında getiriyorlardı. Herhangi bir yolsuzluk durumunda hac kervanının hesaplarını bizzat padişah kontrol eder, böyle bir şey ispatlanırsa sorumlu memurdan zararını karşılaması istenirdi. Yolculuk sırasında yapılması gereken ek harcamalar sebebiyle bazan kervanın nakit parası biter, bu durumda yeni harcamalar hacılardan ve tüccardan tahsil edilir, bazan da tüccardan borç alınır; 1067 (1657) yılında borçlar 23.000 esedi*ye ulaşmıştı.

Kervan yönetiminin karşılaştığı önemli güçlüklerin başında yeterli sayıda deve bulabilme meselesi gelirdi. Yolun uzunluğu çok sayıda deveyi gerektirmekteydi. Sadece resmî görevliler için 600'den fazla deveye ihtiyaç vardı. Hacı adayları ve tüccarlar develerini kendileri temin ederlerdi. Şam kafilesine katılacak develer genellikle bedevîlerden sağlanırdı. Ancak kabileler arasındaki çatışmalar işi tehlikeye düşürebilir, bu durumda da devlet kendi resmî develerini kiralama yerine satın alma yoluna gidebilirdi. III. Murad zamanında (1574-1595) Şam hac kervanına deve tedariki için bir vakıf kurulmuş ve 600 kadar deve bağışlanmışsa da Şam eyaleti malîyesi, bu durumun hayvanlara bakmak için gerekli paranın uzun süre bağlanmasına yol açacağını öne sürerek karşı çıkmış, vakfın ömrü de pek uzun olmamıştı. Deve sahipleri için devletten çok sivil müşteriler cazipti. XVI. yüzyılda devlet para yerine timar, zeâmet gibi dirlik teklifi yapmış, fakat bu pek kabul görmemişti. Deve sahipleri kira ücretlerini genellikle peşin alırlardı, ancak bu onların daha sonra borç altına düşmelerine engel olmazdı; bununla birlikte yine de çok defa umdukları kazancı elde edemezlerdi. Karşılaştıkları en büyük tehlike ise bu uzun

yolculukta hayvanlarının ölmesi idi; zira ölen hayvanın yerine yenisinin sağlanması gerekiyordu. Deve sahipleri ayrıca, resmî görevlere emanet ettikleri hayvanlara devletin yük sınırını belirtmesine rağmen aşırı yüklemeye yapıldığından ve onlara kötü davranıldığından yakınlardı. Bu durumda işe yaramaz hale gelen devenin bedeli yine sahibinden istenirdi. XVI. yüzyılın ikinci yarısında bir devenin fiyatı 60-70 altındı. Bazı deve sahipleri hayvanlarını resmî görevlere vermek istemeyince buna zorlanırlardı ve onlar da develerini vermemek için hac emîrine rüşvet dahi teklif ederlerdi. Hacılar başta kervan kumandanı olmak üzere devlet görevlilerinden her zaman şikâyet etme hakkına sahiptiler; fakat genelde bunun pek yararı olmazdı.

Yavuz Sultan Selim'den itibaren "hâdimü'l-Haremeyn" unvanını alan Osmanlı padişahlarının önemli görev ve sorumluluklarından biri, Suriye ve Arabistan çöllerini aşarak yaptıkları uzun yolculukta hacıların güvenliğini sağlamaktır. Yemenli ve Basralı hacılar, Osmanlı hükümetinin denetiminden çok uzak bölgelerden geçerek yolculuk ederlerdi. Hacıların güvenliğinin sağlanması, sadece büyük askerî birlikler bulundurmakla mümkün olabiliyordu. Hac kervanlarına ya bir yeniçeri bölüğü veya tımarlı sipahi birliği eşlik ederdi. Askerlerin kullandığı silâhlar arasında yer alan ve fazla büyük olmayan toplar at veya develerle taşınırdı. Bedevîlerin en güçlü silâhi tüfekti; ateşli silâh taşımaları yasaklanmış olmasına rağmen bunları kaçak olarak Avrupa devletlerine sattıkları tahıl karşılığında temin ederlerdi. Kanûnî Sultan Süleyman devrinin sonlarında Şam kervanına yaklaşık 150 yeniçeriyle 100 sipahi refakat ediyor ve tehlikeli durumlarda bu sayı arttırılabiliyordu. Bu askerlerin disiplin altında tutulabilmesi bazan problem teşkil ederdi; çünkü yollarda, özellikle kervana yiyecek tedariki sırasında gelirlerini arttırmaya çalışıyorlardı. En çok yaptıkları, erzak teminiyle görevli bedevîleri soymak veya taşıdıkları erzakı ucuza alıp yüksek fiyatla hacılara satmaktı. Mısır ve Şam askerleri arasındaki rekabet de büyük karışıklığa yol açabiliyordu. XVII-XVIII. yüzyıllarda hac kafilesinin güvenliği için "cerde" adı altında teşkil edilen özel bir hafif süvari birliğinden faydalanılmış, XIX. yüzyılın ikinci yarısından itibaren ise güvenlik hizmeti Şam'daki düzenli orduyla sağlanmıştır. Bedevîler 1630, 1670 ve 1750'li yıllarda hac kervanlarına çok şiddetli saldırılarda

bulunmuşlardı. Bunlardan özellikle Şam kervanının dönüş yolculuğu sırasında (1757) gerçekleştirilen sonuncusu pek çok hacının hayatına mal olmuştu.

Hac kervanının güvenliği için güzergâhta bulunan bedevîlerden de faydalanılır ve onlara yaptıkları yardımlar, kafilye getirdikleri su ve yiyecekler için resmî ödeme (surre) yapılırdı. Ancak zamanında gerçekleştirilmeyen veya yetersiz kalan ödemeler bedevîlerin kervana saldırmasına yol açabiliirdi. Dolayısıyla bu işe ödenek ayrılmasını, alınan hizmetin karşılığını vermek kadar kervanı bedevî saldırılarından korumanın bir yolu olarak da değerlendirmek mümkündür. Şam ve Mısır eyaletlerinin malî kayıtlarından hac kervanlarına yapılan resmî harcamalara dair bilgi edinilebilmektedir. Ancak çok geniş değişik kesimlerinde farklı sikkeler kullanılması, pratik amaçlarla hazırlanan ve bazan bütçe olarak da adlandırılan kayıtlardaki harcamalar hakkında kesin hükme varılmasını engellemektedir. Bununla birlikte bu verilere dayanarak 1596 - 1615 yılları arasında Mısır eyalet bütçesinden yılda bedevîlere 5100-5800, Şam eyalet bütçesinden ise 9057-11678 altın arasında ödeme yapıldığı tesbit edilmiştir (Faroqi, *Hacılar ve Sultanlar*, s. 60-61). Bedevîlere surre ödemelerinin miktarını, çölün yanı sıra Mısır ve Suriye'nin ekilebilir bölgelerindeki siyasî durum da etkilerdi. Ancak asıl miktar yapılan pazarlıklar sonunda ortaya çıkardı. Devlet adına pazarlığı Mısır ve Şam hac emîrleri yapar, bedevîleri ise Mekke şerifleriyle sıkı ilişkisi bulunan kabile reisleri temsil ederlerdi. Bu pazarlıklar bazan çok çetin olur, hac emîri bedevî ailelerinden rehinelere alabilir, herhangi bir çatışma çıkarsa bunları öldürtebilirdi. Kervanın güvenliğini sağlamayı taahhüt eden bedevîlerin, özellikle surrenin zamanında ödenmediği dönemlerde sözlerinden döndükleri de olurdu. Böyle durumlarda hac emîri İstanbul'dan şiddetle takdir edilirdi. Bazı bedevî liderleri, normal tahsisatları dışında hil'at ve çeşitli nişanlarla da ödüllendirilirdi.

Çöldeki birçok konak yeri, kervanın su ihtiyacını sağlayan kuyu ve sarnıçları korumakla yükümlü küçük karargâhlar tarafından savunulurdu. Özellikle kurak dönemlerde bu çok önemli bir görevdi. Çünkü bedevîler de bu sulara sahip çıkarlar, hatta bu yüzden çatışmalar meydana gelirdi. Osmanlı merkezî idaresinin onayı alınmadan yeni çöl kaleleri inşa edilemez-

di. Hacıların güvenli bir yolculuk yapmaları padişahın hâkimiyetini de meşrûlaştırırdı. Hac kervanına yapılmış ve karşılığını bulmamış her saldırı, hükümdarın hacıların hâmisî olduğu gerçeğini tehlikeye düşürebilirdi. Onun için hükümet kuvvetleri de bedevîlere şiddetle karşılık vermekten geri durmazdı. Ancak 1800'lü yıllarda çıkan Vehhâbilik hareketi sırasında hac yolları çok daha ciddi biçimde tehlikeye düşmüş, hatta bazan kapanmıştı.

Hem dinî hem de siyasî bakımdan böylesine hayati önem taşıyan hac güvenliği konusu, 1683-1699 Osmanlı-Avusturya savaşlarının dağdağasında bile ihmal edilmemiş, Haremeyn'e yapılan harcamalarda kesintiye gidilmemiştir. Hac emîri kendisine ayrılan parayla çeşitli mallar satın almak zorundaydı ve bundan muhtemelen büyük kârı olurdu. Bununla birlikte gerçek nakliye harcamalarının da az olmadığı göz ardı edilmemelidir. Zira çöldeki uzun yolculuk sırasında pek çok deve ölmekte, yerlerine yenilerinin sağlanması gerekmektedir. Gemi kazaları da sık oluyordu ve tamamen ormansız bir yerde gemi inşası çok pahalıya çıkıyordu. Hac için yılda yaklaşık 300.000 ile 385.000 altın arasında harcama yapılıyordu. Bu rakamlar, büyük savaşlar sırasında yapılan harcamaların yarısı veya üçte ikisi demekti. Halbuki Haremeyn ve civarındaki bölgeler, Cidde gümrük gelirlerinin şeriflere tahsis edilmeyen cüzi kısmı dışında Osmanlı hazinesine hiç gelir sağlamamaktaydı. Buna rağmen padişahlar ve Divân-ı Hümayun üyeleri Haremeyn'le ilgili harcamaların kısıtlanması yolunda teklifte dahi bulunmamışlardır. Hac için yapılan devlet harcamalarının yaklaşık üçte biri Mısır kaynaklarından sağlanırdı. Sadece XVII. yüzyıl sonlarındaki savaşlar sırasında hac bağlantılı harcamalarda kısıtlamaya gidildiği tesbit edilebilmektedir. Hatta 1683'ten sonra hac kervanlarının düzenli finansmanının neredeyse imkânsız hale geldiği olmuştur. XVIII. yüzyıl başlarında, uzun savaşların bitmesinden sonra Osmanlı idarecileri hac güzergâhının denetimini yeniden sağlamaya giriştikleri zaman, sadece hanların ve istihkâmların yeniden inşası değil Suriye'deki idarî yapının dahi yeniden kurulması gerekmişti.

Önemli bir mesele de hacıların Mekke'de kalacağı yerlerin hazırlanmasıydı. Genellikle en fakir bir hacı adayının bile hanlardan birine yerleştirilmesi lâzımdı. 1556 yılında, geceyi dışarıda veya Mes-

cid-i Harâm müştemilâtında geçirecek hacı adayları için bir barınak ve güçsüz kimselerin Mescid-i Harâm'ı kirletmeleri için de yakın bir yerde hamam yapılması emredilmişti. Hac mevsiminde nüfusu birkaç kat artan Mekke'nin sokaklarının temizlenmesi de önemli bir problemdi. Çünkü zamanında kaldırılmayan birikmiş pisliklerin bir su baskınında şehrin en alçak yerinde bulunan Mescid-i Harâm'a dolma tehlikesi vardı; nitekim 1577 yılında Mescid-i Harâm'da büyük bir temizliğin yapılması zorunlu olmuştu. Dîvân-ı Hümâyûn'dan gönderilen yazılarda halkın çöplerini şehrin dışında bu iş için ayrılmış yerde toplamasının sağlanması istenmiştir. Osmanlı hükûmeti, hac ibadetinin sağlıklı bir ortamda ve huşu içinde yapılabilmesi için büyük gayret gösterirken Mekke'de oturan İranlılar'ın akşamları Mescid-i Harâm avlusuna kadınları, çocukları, döşekleri ve beşikleriyle gelmeleri yöneticileri zor durumda bırakıyordu. Bu arada polisiye tedbirler alınması, özellikle Safâ ile Merve arasındaki gidiş gelişlerin halledilmesi gerekiyordu. Zira bu iki mevki arasındaki yol uzunca bir süreden beri bir ticaret sokağına dönüşmüştü ve satıcı tezgâhları yolu daraltıyordu. Osmanlı yetkilileri sadece yeni dükkân açılmasını yasaklayabilmişler, yolun yalnız hacı adaylarına tahsisi ancak XX. yüzyılda gerçekleştirilebilmiştir. Hükümetin mücadele etmek zorunda olduğu bir başka husus da kurulan pazarlarda hacıların paralarını çalan yankesicilerdi. Zorunlu ihtiyaçlar için gerekli olan pazarın Mescid-i Harâm'dan uzak bir yere kurulması emredilmiş, ayrıca yiyecek ve çay, kahve gibi şeyler satan geçici dükkânların da yolları kapatmayacak şekilde açılması için tedbirler alınmıştı. Böylece Osmanlı hükûmeti, iyi düzenlenmiş bir hac şehrinin oluşturulması amacıyla azamî çabayı göstermiş ve şehrin alt yapısına küçümsenmeyecek miktarda yatırım yapmıştır. Hac organizasyonunun bir uzantısı olarak Osmanlı döneminde Kâbe de zaman zaman onarılmış, IV. Murad döneminde (1623-1640) duvarları taş taş sökülerek orijinalitesine dokunulmadan yeniden inşa edilmiştir. Aynı şekilde Osmanlılar Medine'de de özellikle Mescid-i Nebvî'de imar faaliyetlerinde bulunmuşlar, ayrıca irili ufaklı birçok cami, medrese vb. tesisler yapmış ve bunlar için gelirleri yüksek vakıflar kurarak hacıların dinî vecibelerini kusursuz biçimde yerine getirebilecekleri bir ortam oluşturmaya çalışmışlardır.

Kutsal toprakları ellerinde tutan Osmanlı padişahları, sadece kendi ülkelelerinden değil Batı Afrika'dan Çin'e ve Uzakdoğu adalarına kadar uzanan kesimden, özellikle İran'dan ve Hindistan'daki Bâbürlü imparatorluğunun topraklarından gelen hacı adaylarının da bu ibadeti rahat ve güvenlik içinde yapabilmelerini sağlamak zorundaydı; nitekim bu konuyla ilgili pek çok padişah fermanı bulunmaktadır. Bununla birlikte, başta İran şahı olmak üzere bazı müslüman hükümdarlar zaman zaman Mekke'de çıkan olayları açıkça veya gizlice desteklerdi. Osmanlı Devleti'nin İran'la savaştığı yıllarda bu ülke hacı adaylarının Osmanlı topraklarına girmesi yasaklanır, barış zamanlarında ise serbest bırakılmakla beraber giriş çıkışları kontrol altında tutulurdu. Osmanlı olmayan, fakat belli bir toplumsal konumu bulunan hacı adaylarına ise işlerini kolaylaştırmak amacıyla yol emri verilir ve bu belgede, geçecekleri yerlerdeki yöneticilerden bu kişilere yardımcı olmaları istenirdi. Meselâ 1565'te İran Şahı I. Tahmasb'ın ve 1574'te Bâbürlü Hükümdarı Ekber Şah'ın zevcelerine böyle bir yol emri verilmişti. Başka ülkelerin sefâret heyetleri de resmî görevle hacca gittiklerinde yine yol emri gereğince bazı imtiyazlara sahip olurlardı. 979'da (1572) Özbek elçisinin Mekke'ye güven içinde gidip gelebilmesi için gerekli tedbirler alınmıştı.

Osmanlı padişahları, devlet merkezinden ve savaşlar sırasında Avusturya ile İran sınırlarından uzaklaşmamak için hacca gidememişlerdir; fakat hânedanın kadın üyeleri arasındaki hacıların sayısı oldukça fazladır (Selânikî, II, 669). 980 (1573) yılındaki hacda Osmanlı hânedanı II. Selim'in kızı Şah Sultan'la temsil edilmişti. Şam valisine ve hac emirine gönderilen fermanda, sultan ve maiyetinin şeref misafiri oldukları bildirildiği halde Şah Sultan'ın gerekli malzemenin ücretini kendisinin ödemesi ilgi çekicidir. Osmanlı tebaasından bazı hatırlı hacı adaylarının masrafları hânedan tarafından karşılanırdı. Meselâ 1702 yılında hacca giden padişah imamı Sâlih Efendi'ye 15 kese akçeden başka arpalık olarak Manisa kazası tevcih edilmiş, Mısır'a gitmesi için de bir gemi sağlanması yönünde gümrük eminine emir verilmişti (Defterdar Sarı Mehmed Paşa, s. 745-746). Mühimme ve ruûs defterlerinde sıkça rastlanan kayıtlardan devlet görevlilerinin hacca gitmesinin resmî izne bağlı olduğu anlaşılmaktadır.

Bâbürlü Şah, Kuzey Hindistan'da kontrolü eline aldıktan sonra Hicaz işlerine yakın ilgi göstermeye başladı. Onun oğlu Hümâyûn Şah Kanûnî Sultan Süleyman'a gönderdiği bir mektupta, Hicaz'da Osmanlı padişahı ile buluşmak ve Safevîler'e karşı ortak bir sefer başlatmak istediğini yazmıştı. Hümâyûn'un oğlu Ekber Şah önceleri hac işleriyle yakından ilgilenmiş, hatta fakir hacı adaylarının hazineden bir miktar para alabileceklerini ilân etmiş ve Mekke'de hacılar için bir han yaptırmışsa da (Evliya Çelebi, IX, 772-773) daha sonra İslâmiyet'ten sapınca hacla ilgili görüşünü değiştirmiştir. İnançlı olduğu yıllarda Mekke şerifini bağımsız bir hükümdar gibi görmesi ve iki zevcesinin Mekke'ye giderek uzun süre orada kalıp halka aşırı gösterişli sadaka dağıtması Osmanlı hükümetini kaygılandırmıştı. Hindistan'dan Mekke'ye son derece fakir kimseler de gelir, hatta bunların bir kısmı geri dönmezdi. Özellikle III. Murad zamanında Hintli hacıların gecelerini Mescid-i Harâm'da geçirmeleri, bazılarının da yakında bir mahalle oluşturmaları Osmanlı hükümetini zor durumda bırakmıştı. Çünkü o dönemde ele alınan şehir merkezinin yeniden inşa edilme tasarısı, Mescid-i Harâm'dan belli uzaklıktaki konutların yıkılmasını öngörüyordu ve bu bölgeye Hintli hacıların mahallesi de giriyordu. Mahalleden yayılan pis kokunun Mescid-i Harâm'ı etkilemesini engellemek için onların şehrin uzak bir yerine nakledilmeleri gerekiyordu; ancak bu hususta neler yapıldığı ve buna karşı nasıl tepki gösterildiği bilinmemektedir. Öte yandan Osmanlı Devleti, Hintli hacıların Mekke'ye gidiş ve dönüşlerinde Hindistan'ın batı kıyılarındaki bazı limanlarda hâkimiyet kurmuş olan Portekizliler'den yüklüce bir para verip yol izni almaları mecburiyetiyle de ilgilenmek zorunda kalmıştı. Bu mecburiyete uyulmadığı takdirde hacı gemileri her an bir saldırıyla karşılaşabilirdi; onları korumak için bir donanma hazırlanması ise çok büyük bir masrafa bağlı idi. Bu sebeple Hint mihraceleri XVI. yüzyılda padişahla iş birliği yapma girişiminde bulunmuşlar, hatta bu münasebetle hacıların korunmasına yönelik olarak Osmanlı savaş gemilerinin Hint Okyanusu'na kolaylıkla ulaşabilmeleri için Akdeniz'le Kızıldeniz'i birleştirecek Süveyş Kanalı'nın açılması gündeme gelmişti. Ancak Kıbrıs için Venedik'le yapılan savaşta öncelik verilmiş ve Hint Okyanusu'ndaki Osmanlı varlığı asgari seviyede tutulmuştur.

Osmanlı idaresi daima, Şii hacıların imparatorluk topraklarında şah taraftarlarıyla ilişki kurmalarından kaygı duymuştur. Nitekim 976 (1568-69) yılında Doğu Anadolu'daki yetkililerden merkeze, Mekke'ye ziyaret izni verilen Safevî Veziri Ma'sûm Sultân'ın bölgedeki Şii tekeleriyle ilgilendiği ve dervişlere bazı görevler vermeye uğraştığı haberinin gelmesi üzerine bu hacı adayının yağmacı bedevî kılığına girmiş kişilere öldürtüldüğü görülmektedir (Kütükoğlu, s. 11-12). İranlılar için en uygun hac güzergâhı Bağdat'tan Basra'ya ve oradan Hicaz'a giden yoldu. Ancak Osmanlı hükümeti İranlı hacıların resmî Şam, Kahire ve Yemen güzergâhlarını kullanmalarını zorunlu tutmuş, Basra ileri gelenlerinin hac kervanı hazırlama isteklerini geri çevirmiştir. Basra yolunun kapatılmasında sadece İranlı Şii'lerin değil Osmanlı Devleti'ne karşı Portekizliler'i destekleyen Basra, Lahsâ ve Bahreyn'deki şeyhlerin de rolleri olmuştur. Bununla birlikte Lahsâ'nın 1554 yılında beylerbeyilik haline getirilmesinden sonra bu şeyhlerin İran'a veya Portekiz'e karşı Osmanlı tarafına çekilebilmesi için Basra güzergâhının yeniden açılması gündeme geldi. Hükümetin bu hususta tedbirli davranmasının en önemli sebebi, Basra körfezi kıyılarındaki Râfizîler'in hacı adayları arasına karışmaları endişesiydi. Bununla birlikte yol 981 (1573-74) yılında açıldı; böylece Basra'dan gelen ve güvenliklerini bazı bedevîlerin sağladığı anlaşılabilir hacı adayları doğrudan Mekke'ye ulaşabildiler. Ancak bu yol birkaç yıl sonra Osmanlı-İran savaşının başlaması üzerine tekrar kapatılmıştır. Bu durum gümrük gelirlerinin azalmasına sebep olmuştur. Daha sonraki yıllarda Lahsâ üzerinden geçen Basra hac yolunun yeniden açıldığı, ancak zaman zaman yine kapandığı anlaşılmaktadır (Evlîya Çelebi, IX, 702). Öte yandan Basra-Mekke güzergâhının kapatılması İranlı casusların Osmanlı Devleti sınırlarından girmesini önleyememiş, bazı Safevî ajanları sınır boylarındaki kumandanlar ve Mekke'deki hacılar arasında problem çıkarmaya devam etmişlerdir. Bununla birlikte İranlı hacıların hukukunun korunduğu, hatta bunun için gerektiğinde zecrî tedbirler alındığı bilinmektedir. Meselâ 1694 yılında İran'dan gelen hacı adaylarına ezizet edildiği ve kendilerinde fazla ücret alındığı gerekçesiyle hac emîri Assaf Paşa idam edilmiş ve alınan paralar geri verilmişti (Defterdar Sarı Mehmed Paşa, s. 478).

İranlı hacılar Mekke'ye yaptıkları yolculuğu, Necef'te Hz. Ali'nin ve Kerbelâ'da Hz. Hüseyin'in kabirlerini ziyaret ederek tamamlarlardı. Irak'ta bulunan bu şehirlerin İran'a olan coğrafi yakınlığının da tesiriyle buralardaki İranlı sayısı genellikle Mekke'dekinden daha fazla idi. XVI. yüzyılda Osmanlılar'ın, İranlılar'ın Necef ve Kerbelâ'ya girmelerini engellemede başarılı olamadığı anlaşılmaktadır. Hatta Kanûnî Sultan Süleyman zamanında bazıları ev, arazi satın alıp Necef ve Kerbelâ'ya yerleşmişlerdi; fakat daha sonra Osmanlı-İran savaşı çıkınca kaçmışlar, mülklerine de el konulmuştur. Barış dönemlerinde Safevî hükümdarları Necef ve Kerbelâ'daki türbeler yanında Haremeyn'e de bağışlarda bulunmuşlar, ancak Osmanlı padişahları da armağan gönderdiklerinden yapılan bağışlar bazan rekabete ve sürüşmelere sebep olmuş, çok defa yabancı bağışlara izin verilmemiştir.

XVI. yüzyılda Orta Asya'daki hanlıkların hacı adayları genellikle Buhara ve Semerkant'tan yola çıkıp Hazar denizi kıyılarına gelirler, Astarhan'da mola verdikten sonra Kırım topraklarında ilerleyerek Karadeniz'in kuzeyindeki Kefe ve Özi gibi Osmanlı limanlarından deniz yoluyla İstanbul'a geçer ve Şam'a gidecek hac kafilmesine katılırlardı. Astarhan 1557'de Rus Çarı IV. İvan tarafından zaptedilince hacı adayları zor durumda kalmışlardı. Bunun üzerine bütün müslümanların hâmi sıfatıyla dönemin Osmanlı Padişahı II. Selim, Hîve hanının da teklifiyle buraya bir sefer düzenlemiş, fakat şehir kurtarılamamıştı. Orta Asyalı hacı adayları arasında çok sayıda dervişle Ahmed Yesevî'nin ve Hz. Ömer'in soyundan geldiklerine inanılan kişiler de bulunur, büyük ilgi ve saygı görürlerdi. Bu durum Osmanlı-Safevî çatışmasının bir uzantısı şeklinde ele alınabilir. Orta Asyalı hacılar, Mekke'ye giden en kısa yolun kapatılması sebebiyle tehlikeli yerlerden geçmek zorunda kaldıkları kuzey güzergâhını kullanıyorlardı. Bu yüzden Orta Asya'dan hacca gitmeyi genellikle çok dindar kişiler ve dervişler göze alabiliyorlar, Osmanlılar da bunları İranlılar'a karşı Sünnîliğin kahramanları olarak görüyorlardı.

Kuzey Afrikalı hacı adayları Kahire kervanına katılırlar ve sahillerden yola çıkanlar, özellikle XVII. yüzyılda Malta korsanlarının saldırılarına karşı daha güvenli olan Fransız veya İngiliz gemilerini tercih ederlerdi. Bunun dışında Kuzey Afrika'yı batıdan doğuya aşan bir de kervan yolu vardı ve bu güzergâhtan gelen hacı adayları

Kahire'de bir süre dinlendikten sonra hac kervanına katılırdı.

BİBLİYOGRAFYA :

- Selânikî, *Târih* (İpsirli), I, 64, 75, 385, 408; II, 669, 849; Hoca Sâdeddin, *Tâcû'l-tevârih*, tür.yer.; Abdurrahman Hibrî, *Menâsik-i Mesâlik* (nşr. Sevim İlgürel, TED, sy. 6 [1975]), s. 111-128; a.e., (TD, sy. 30 [1976]), s. 55-72; sy. 31 (1978), s. 147-162; *Eyyûbi Efendi Kanunnâmesi* (nşr. Abdülkadir Özcan), İstanbul 1994, s. 38; Evliya Çelebi, *Seyahatnâme*, IX, 565 vd., 702, 772-773; X, 422 vd.; Defterdar Sarı Mehmed Paşa, *Zübde-i Vekâyât* (nşr. Abdülkadir Özcan), Ankara 1995, s. 24-25, 84, 478, 509 vd., 579, 676, 699, 730, 745-746, 777, 780, 782; Silâhdar, *Târih*, I-II, tür.yer.; a.mlf., *Nusretnâme*, II/1, s. 83-84, 137-138; Râşid, *Târih*, I-V, tür.yer.; Çelebizâde Âsim, *Târih*, İstanbul 1282, tür.yer.; D'Ohsson, *Tableau général*, II, 85 vd.; III, 262; *Teşrifât-ı Kadîme*, s. 13-14, 26-27; *Mir'âtü'l-Haremeyn*, I/2, s. 861-862; III, 234-242; M. Emîn el-Mekkî, *Hulefâ-i İzmâm-ı Osmâniyye Hazarâtının Haremeyn-i Şerîfeyn'deki Âsâr-ı Mebrûre ve Mesîkûre-i Hümâyûnları ve Menâsik-i Hacc-i Şerîf*, İstanbul 1318, s. 100, 102, 117 vd.; J. Jomier, *Le mahmel et la caravane égyptienne des pèlerins de la Mecque (XIII^e-XX^e siècles)*, Kahire 1953, tür.yer.; Emel Esin, *Mecca the Blessed Madinah the Radiant*, London 1962, tür.yer.; a.mlf., "The Renovation Effected in the Ka'bah Mosque by the Ottoman Sultan Selim II (974-82/1566-74)", *RHM*, XII/39-40 (1985), s. 225-233; S. J. Shaw, *The Financial and Administrative Organization and Development of Ottoman Egypt, 1517-1798*, Princeton 1962, tür.yer.; a.mlf., *The Budget of Ottoman Egypt (1005-1006)*, Paris 1968, tür.yer.; Akdes Nimet Kurat, *Türkiye ve İdil Boyu*, Ankara 1966, s. 77, 78, 94-95, 100 vd., 150, 160, 166; İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Mekke-i Mükerrreme Emirleri*, Ankara 1972, tür.yer.; Cengiz Orhonlu, *Osmanlı İmparatorluğu Güney Siyaseti: Habeş Eyaleti*, İstanbul 1974, s. 4, 97; M. Yakub Mughul, *Kanunî Devri Osmanlıların Hint Okyanusu Politikası ve Osmanlı-Hint Müslümanları Münasebetleri (1517-1538)*, İstanbul 1974, tür.yer.; Ertuğrul Düzdağ, *Şeyhülislâm Ebüssuud Efendi Fetvaları Işığında 16. Asır Türk Hayatı*, İstanbul 1983, s. 64-65; Hulusi Yavuz, *Kâbe ve Haremeyn İçin Yemen'de Osmanlı Hakimiyeti (1517-1571)*, İstanbul 1984, s. 133-135, 162-163, 179, 181 vd., 194-197; Suraiya Faroqhi "Ottoman Documents Concerning the Hajj during the Sixteenth and Seventeenth Centuries", *La vie social dans les provinces arabes à l'époque ottoman* (ed. Abdeljelil Temimi), Zaghwan 1988, III, 151-164; a.mlf., "Anatolian Townsmen as Pilgrims to Mecca", *Rencontres de l'école du Louvre, Süleyman le Magnifique et son temps*, Paris 1992, s. 309-326; a.mlf., *Hacılar ve Sultanlar (1517-1638)* (trc. Gül Çağalı Güven), İstanbul 1995; F. Braudel, *Akdeniz ve Akdeniz Dünyası* (trc. Mehmet Ali Kılıçbay), İstanbul 1989, I, 107, 111-112, 171; A. Latif Armağan, *Osmanlılar Zamanında Hac Yolu ve Menziller* (yüksek lisans tezi, 1990), İÜ Sosyal Bilimler Enstitüsü, nr. 87/1803; Münir Atalar, *Osmanlı Devleti'nde Surre-i Hümayun ve Surre Ayları*, Ankara 1991, tür.yer.; a.mlf., "Hac Yolu Güzergâhı ve Masrafı (Kara Yolu, 1253/1837)", *Otam*, sy. 4, İstanbul 1993, s. 43 vd.; a.mlf., "Emîr-i Hac", *DİA*, XI, 131-133; Bekir Kütükoğlu, *Osmanlı-İran Siya-*

si Münasebetleri (1578-1612), İstanbul 1993, s. 11-12; Ufuk Gülsoy, *Hicaz Demiryolu*, İstanbul 1994, s. 41-44, 242-244; J. Souvaget, "Les caravansérails syriens du hadj de Constantinople", *AI*, sy. 4 (1937), s. 98-121; Halil İnalıcık, "Osmanlı-Rus Rekabetinin Menşei ve Don-Volga Kanalı Teşebbüsü", *TTK Belleten*, sy. 46 (1948), s. 349-402; Mustafa Cezar "Türk Tarihinde Kervansaray", *TTK Bildiriler*, VIII/2 (1981), s. 932; G. Veinstein, "Les pèlerins de la Mecque à travers quelques inventaires après décès ottomans (XVII^e-XVIII^e siècles)", *Revue de l'occident musulman et de la méditerranée*, sy. 31, Aix-en-Provence 1981, s. 63-71; a.mlf., "Les pèlerins de la Mecque à travers quelques actes du Qâdî de Sarajevo (1557-1558)", *Turcica*, XXI-XXIII, Paris 1991, s. 473-494; William R. Roff, "Sanitation and Security the Imperial Powers and the Nineteenth Century Hajj", *Ar.S*, VI (1982), s. 143-160; Sanjoy Subrahmanyam, "Persians Pilgrims and Portuguese: The Travails of Masulipatnam Shipping in the Western Indian Ocean, 1590-1665", *Modern Asian Studies*, III, Cambridge 1988, s. 503-530; Feridun M. Emecen, "Hicaz'da Osmanlı Hakimiyetinin Tesisi ve Ebû Nüme", *TED*, sy. 14 (1994), s. 87-120; M. Fuad Köprülü, "Berid", *IA*, II, 546; "Emîrülhacc", a.e., IV, 263; Mehmet İpşirli, "Cerde", *DİA*, VII, 392-393.



ABDÜLKADİR ÖZCAN

Cumhuriyet Dönemi. Cumhuriyet kurulduğunda halk iktisaden zayıf durumda olduğu için hacca gidenlerin sayısı bir hayli azdı; ayrıca tek parti döneminde dinî eğitime ve ibadetlere önem verilmesi bu hususta önemli rol oynadı. Başa gelen hükümetler iktisadî durumu ileri sürerek halkın bu konudaki isteklerini geri çevirdiler. Çok az sayıda Türk vatan-daşı, seyahatle ilgili genel hükümlerden faydalanarak ikinci bir ülke üzerinden hac ve umre ziyaretlerini gerçekleştirebildi. 1946'da çok partili demokratik sisteme geçildikten sonra Cumhuriyet Halk Partisi iktidarı ağır eleştirilere uğradı; eleştirilen başında laikliğin eksik ve yanlış uygulanması geliyordu. Hükümetin laikliği dinsizlik olarak anladığı, anayasaya aykırı biçimde halkın inanç hürriyetini kısıtladığı, müminlerin dinî vecibeleri yerine getirmesine yardım edecek din görevlilerini yetiştiren okulları kapattığı ve hacca gitmek isteyenlere engeller çıkardığı ileri sürülüyordu. Bu eleştiriler karşısında Cumhuriyet Halk Partisi, iç tüzüğü ile programında bazı değişiklikler yapmak zorunda kaldı ve halka yaklaşmak için bir dizi programı yürürlüğe koydu; bir taraftan din eğitimi veren okullar açılırken bir taraftan da hacca gidiş serbest bırakıldı (*IA*, XII/2, s. 403).

Halkta büyük sevinç uyandıran toplu halde hacca gitme izni ilk defa 1947'de çıktı; ancak herhangi bir organizasyon

yoktu. O yıllarda Hicaz'a gitmek için üç yol bulunuyordu. Birincisi Suriye-Filistin-Ürdün yolu idi. Fakat I. Dünya Savaşı sırasında tahrip olan Hicaz demiryolu henüz tamir edilmediği için kamyonlarla çö-lü aşmaya çalışanlar büyük güçlüklerle karşılaşlıyordu. Ayrıca bölgenin yabancı işgalinde bulunması ve Filistin'de yahudilerle Araplar arasında çıkan olaylar bu yolun güvenliğini tehdit ediyordu. İkincisi, Süveyş Kanalı'ndan geçerek Cidde'ye giden deniz yolu idi ve hem emin hem ucuz olduğu gibi aynı zamanda sadece on gün sürüyordu. Üçüncüsü ise hava yolu-ydu. Uçaklar Lübnan veya Ürdün'de ikmal yapmak suretiyle Cidde'ye ulaşabiliyordu (Dönmez, I/4, s. 64). Yıllar süren yaksaklık sonra binlerce müslüman değişik yollardan hacca gitti. Ancak devletin ne gidişlerde ne de hac sırasında hiçbir düzenlemede bulunmaması büyük sıkıntılara sebep oldu. Dönüş yolculuğundan sonra gazetelere intikal eden haberlere göre Türkiye'nin Cidde konsolosu hacılarla ilgilenmemiş ve onları pasaport kontrolü için uzun süre bekletmişti. Ayrıca kolera salgını dolayısıyla karantinaya alınan hac-cıları günlerini doldurdıkları halde birkaç gün daha alıkoymuş ve kendisine yapı-lan müracaatları da Türkler'e konuş-mayacağını bildiren geri çevirmişti (Tun-ca, I/15, s. 237). Hicaz'a hacı gönderen bütün ülkeler, birtakım düzenlemelerle vatandaşlarının huzur ve güvenini sağla-dığı halde bunu yapmayan tek devlet Türkiye idi (Öz, I/2, s. 17). Hacıların gümrük kapılarında ve Hicaz'da gördükleri kötü muameleler karşısında hükümetin ilgisiz kalması muhalefetin büyük tepkisi-ne yol açtı. Basında tenkitler yapıldı ve suçluların cezalandırılması istendi. Hükümet herhangi bir kovuşturmada bulunmadığı gibi ertesi yıl da döviz yoklu-ğunu ileri sürerek hacca gidişi yeniden yasakladı; fakat muhalefetin baskıları sonucunda 1949'dan itibaren tekrar serbest bırakmak zorunda kaldı. Aynı yıl bazı gazetelerin hacca muhabir göndermele-ri büyük olay yarattı. *Yeni Sabah* adına Murat Sertoğlu'nun, *Hürriyet* adına Hikmet Feridun Es'in ve *Vatan* adına Sinan Korle'nin hacca gitmesi halk tarafından iyi karşılandı; halde Cumhuriyet Halk Partisi'ni tutan bazı gazeteler tarafından dini istismar olarak değerlendirildi (Eşref Edib, III/61, s. 181).

14 Mayıs 1950'de yapılan seçimleri Demokrat Parti'nin kazanmasından sonra dinî inanç ve ibadetler konusuna tam bir serbestlik getirildi. Öte yandan halkın eko-

nomik gücünde de gelişme kaydedildi-ğinden hac ve umre ibadetini yerine getirmek isteyenlerin sayısı arttı. Bunun üzerine vatandaşların isteklerine cevap verebilecek şekilde hacca ilgili birtakım düzenlemeler yapıldı. Bakanlar kurulu hacca gidecek kişilere yolculukları sırasında yardım etmek amacıyla, esasları ilgili bakanlıkların temsilcilerinden oluşturulmuş bir komisyon tarafından belirlenen 6 Nisan 1953 tarih ve 4/531 sayılı kararnâ-meyi yayımladı. "Hac Maksadıyla Suudi Arabistan'a Gidecek Olanların Seyahatle-rine Müteallik Esaslar" başlığını taşıyan bu kararnâme beş bölüm ve yirmi üç mad-deden oluşuyordu. Birinci bölüm, hacıla-rın istirahatlerinin temini için ilgili kuru-luşların iş birliği yapması, ikinci bölüm pasaport işlemleri, üçüncü bölüm seya-hatin hangi vasıtalarla gerçekleştirilece-ği, dördüncü bölüm vefat edenlerle ve be-şinci bölüm sağlık işleriyle ilgili hüküm-leri içeriyordu (*Resmi Gazete*, sy. 8441, 25 Haziran 1953). Hacca ilgili bu ilk kararnâme, 11 Haziran 1955 tarih ve 4/5269 sayılı kararnâmeyle yürürlükten kaldırıldı ve yerine "Hac Maksadıyla Suudi Ara-bistan'a Gidecek Olanların Seyahatlerine Müteallik Yönetmelik" konuldu (*Resmi Ga-zete*, sy. 9162, 16 Haziran 1955). Yönetme-likte gidiş dönüşlerin sadece deniz ve hava yoluyla yapılacağı, karayolunun kapalı olduğu ifade ediliyor, diğer hususlar aynen korunuyordu. Sekiz yıl yürürlükte kalan bu yönetmelik de 23 Şubat 1963 tarih ve 6/1485 sayılı kararla iptal edildi ve yerine getirilen yeni yönetmelikle karayolu serbest bırakıldı (*Resmi Gazete*, sy. 11.361, 21 Mart 1963). Daha sonra 8 Ocak 1968 tarih ve 6/9347 sayılı kararla bazı maddeleri değiştirilerek İçişleri, Dışişle-ri, Maliye, Bayındırlık, Sağlık, Gümrük, Ulaştırma, Turizm, Köyşileri bakanlıkları ve ilgili Devlet bakanlığı ile Kızılay'ın iş birliği yapmaları hükme bağlandı. 8 Eylül 1974 tarihinde ise 7/8984 sayılı karar-la yönetmelikte yeni bir düzenleme yapılarak Hac Komisyonu'na Diyanet İş-leri Başkanlığı da dahil edildi ve arka-sından İçişleri, Dışişleri, Sağlık bakanlık-larıyla Diyanet İşleri Başkanlığı ve Kızılay temsilcilerinden oluşan bir Dâimî Hac Ko-mitesi oluşturuldu (*Resmi Gazete*, sy. 15.051, 3 Kasım 1974).

Hac yolculukları 1950-1979 yılları ara-sında yukarıda belirtilen yönetmelikle-ri, İçişleri Bakanlığı'nın koordinatörlü-ğünde ve ilgili kuruluşların iş birliği içe-risinde yürütüldü. Fakat başvuru sahiplerinin pasaport, sağlık raporu, döviz ve