

TİCÂNÎ, Muhammed b. Ahmed

dfin" makamına gelince Ticânî'yi tekrar Tunus'a çağırıp ona Dîvânü'r-resâil'de yüksek bir görev verdi; Ticânî muhtemelen vefatına kadar bu görevini sürdürdü. İbnü'l-Ahmer, Ticânî'nin ölüm tarihini vermez. Ticânî'nin arkadaşı Ebü'l-Kâsım b. Abdülvehhâb b. Kâid el-Kelâî'den onun vefatı sırasında bile şiir yazdığına dair bir nakilde bulunan İbnü't-Tavvâh 712 (1312) yılında öldüğünü kaydeder (*Sebkü'l-makâl*, s. 168). Çağdaş araştırmacılardan Hasan Hüsnî Abdülvehhâb kaynak göstermeden Ticânî'nin 710'da (1310-11) vefat ettiğini söyler (*Rihletü't-Ticânî*, Hasan Hüsnî Abdülvehhâb'ın takdimi, s. 18).

Hafsî sarayındaki resmî görevleri yanındadır edip ve şair olarak tanınan Ticânî'nin şiirlerinden bazı parçalar çeşitli kaynaklarda günümüze ulaşmıştır. Tarihçi İbnü't-Tavvâh ondan ders almamakla birlikte kendisiyle çok görüştüğünü, umumi ve mutlak icâzet aldığını, edebiyat dışında bir meziyeti bulunmadığını, iyi bir şair olduğunu ve çok sayıda methiye yazdığını belirtir ve bir mersiyesini kaydeder (*Sebkü'l-makâl*, s. 68; bazı kasideleri için bk. Ticânî, s. 129-130, 198, 234; Ahmed et-Tavvîlî, s. 267-272). Kadın-erkek ilişkileri ve cinsel konulara dair oğlu Abdullah et-Ticânî tarafından yazılan *Tuhtetü'l-'arûs ve nüzhetü'n-nüfûs* adlı eser yanlışlıkla babasına nisbet edilerek yayımlanmıştır (Kahire 1301; nşr. Ebû Hâcer, Kahire 1987; nşr. Fuâd Şâkir, Kahire 1990; nşr. Celîl Atıyye, London 1992; nşr. Salâh Ebû's-Suûd, Kahire 2003).

#### BİBLİYOGRAFYA :

Ticânî, *Rihletü't-Ticânî*, Tunus 1377/1958, s. 129-130, 198, 234; ayrıca bk. Hasan Hüsnî Abdülvehhâb'ın takdimi, s. 17-19; İbnü't-Tavvâh, *Sebkü'l-makâl li-fekki'l-'ikâl* (nşr. M. Mes'ûd Cübrân), Beyrut 1995, s. 67-68, 165-168; İbnü'l-Ahmer, *Müstevdâ'u'l-'alâme* (nşr. Muhammed et-Türkî et-Tünisî – Muhammed b. Tâvîlî et-Tivvânî), Tivvân 1384/1964, s. 34; İbnü's-Şemâmâ, *el-Edilletü'l-beyyinetü'n-nürâniyye fi mefâhiri'd-devleti'l-Hafşîyye* (nşr. Tâhir b. Muhammed el-Ma'mûrî), Tunus 1984, s. 78; Ayyâşî, *er-Rihletü'l-'Ayyâşîyye*, Rabat 1397/1977, II, 252; Serkîs, *Mu'cem*, I, 650-651; Brockelmann, *GAL*, II, 334; *Suppl.*, II, 368; Muhammed el-Arûsî el-Matvî, *es-Saltanatü'l-Hafşîyye*, Beyrut 1406/1986, s. 254, 286, 292, 298; R. Brunshvîg, *Târîhu İfrîkiyye fi'l-'ahdi'l-Hafşî* (trc. Hammâdî es-Sâhilî), Beyrut 1988, s. 117-118, 134; Muhammed en-Neyfer – Ali en-Neyfer, *'Unvânü'l-erib 'ammâ neşe'e bi'l-bilâdi't-Tünisiyye min 'âlimin edib*, Beyrut 1996, I, 279-283; Ahmed Haddâdî, *Rihletü İbn Rüşeyd es-Sebtî*, Rabat 1424/2003, I, 328; Ahmed et-Tavvîlî, *el-Edeb bi-Tünis fi'l-'ahdi'l-Hafşî*, Tunus 2004, s. 267-272; M. Plessner – [Tâieb el Achèche], "al-İdjânî", *EI<sup>2</sup>* (İng.), X, 462-463; Münîr Ruveysî, "et-Ticânî, Ebû 'Abdillâh Muhammed b. Ahmed", *Mu.AJ*, IV, 401-403.



AHMET ÖZEL

## TİCÂNİYYE

(التجانية)

Ahmed et-Ticânî'ye

(ö. 1230/1815)

nisbet edilen tarikat

(bk. TİCÂNÎ, Ahmed b. Muhammed).

## TİCARET

Kâr amaçlı mal mübadelesi mesleğine ticâret, bu mesleğin mensubuna tâcîr (çoğulu tüccâr) denir. Bir görüşe göre ticaret Arapça'ya Ârâmîce ve Süryânîce'den geçmiş olup aslı tiggârâ ve tâgûrtâdır. Akkadca'da "tâcîr, ithalâtçı, acente" anlamında t/damk/gâru ve Sumerce'de damgâr kelimeleriyle de ilişkilidir (Jeffery, s. 90-91). Bazı kaynaklardan Câhiliye Arapları'nın ticareti içki alım satımıyla özdeşleştirdiği anlaşılmaktadır (İbnü'l-Esrî, I, 181). Üretim-tüketim bağlantısını sağlayan ara iktisadî aşamayı oluşturan ticaretle bey' ve şîrâ' kelimeleri arasında umum-husus ilişkisi vardır. Ticaret kelimesi yedisi Medine'de inen sekiz âyette dokuz yerde geçer (el-Bakara 2/16, 282; en-Nisâ 4/29; et-Tevbe 9/24; en-Nûr 24/37; Fâtır 35/29; es-Saf 61/10; el-Cum'a 62/11) ve genel hukukî düzenlenmeden söz eden ikisi hariç (el-Bakara 2/282; en-Nisâ 4/29) bu âyetlerde, ticaretin simgelediği kısa vadeli dünyevî kazanca odaklananları uyurup âhiretteki gerçek kazanıma yönlendirme ve ticarî işlemlerin müminleri Allah'ı hatırlamaktan alıkoymasını engelleme amacı ön plandadır. Nisâ sûresinin 29. âyetinde insanlara karşılıklı rızaya dayanan ticaret imkânı varken haksız yollara tevessül edilmemesi uyarısı yapıldıktan sonra hukukî ve ticarî işlemlerin aldanma ve aldatmadan uzak, açık ve güvenilir biçimde tarafların bilgi ve hür iradesiyle gerçekleştirilmesi ilkesi vurgulanır. Bu anlamda ticaret İslâm'da övülmüş ve Hz. Peygamber, "Güvenilir, dürüst tâcîr peygamberler, siddiklar ve şehidlerle beraberdir" (*Müşned*, III, 437; İbn Mâce, "Ticârât", 1; Tirmizî, "Büyû", 4); "Rızkın onda dokuzu ticarettedir" (İbn Hacer el-Askalânî, VII, 352) buyurmuştur. "Muhakkak Allah'tan korkan, iyilik yapan ve doğru olanlar dışındaki tâcîrler kıyamet günü fâcirler olarak diriltilecektir" meâlindeki hadis (*Müşned*, III, 428, 444; İbn Mâce, "Ticârât", 3; Tirmizî, "Büyû", 4; Dârimî, "Büyû", 7), ticarî işlemlerde harama düşme konusunda âzami dikkatin gösterilmesi uyarısını yansıtmaktadır. Usulüne

uygun yapıldığında ticaret helâl kazancın en yaygın, tabii ve meşrû yolu olduğu gibi insanlar arasında malların mübadelesini sağladığı, ihmalî durumunda herkesin zarara uğrayacağı göz önüne alınarak bu mesleğin icrası farz-ı kifâye, tâcîrin meslek hükümlerini öğrenmesi farz-ı ayın sayılmıştır. Nitekim Hz. Ömer ahkâmını bilmeyenleri ticarettten sakındırmıştır. Halifenin sahâbeye ticareti yabancılara veya kölelere kaptırıp onların egemenliği altına girmemeleri konusundaki tavsiyesi de bu bağlamda ele alınmalıdır.

İslâm ticaret hukuku çerçevesinde hür iradeyi tam yansıtmayan faizli ve hileli muameleler, kumar / şans oyunu niteliğindeki mülânese, münâbeze, müzâbene gibi ve garar içeren muhâkale, muhâdara gibi Câhiliye ticaret usullerinin yanı sıra aldatıcı reklamcılık, yalan yere yemin, musarrât (satışa çıkarılacağı için sütü bir müddet sağılmamış hayvan) ve çalıntı malların piyasaya sürülmesi haram kılınmıştır. Pazarla mal getirenlerin yolda karşılaşıp piyasaya fiyatını öğrenmeden mallarını ellerinden ucuza alma (telakkî'r-rubbân), ihtikâr\*, neceş, devam eden bir pazarlık üzerine pazarlık (bk. MÜSÂVEME), bir satışta iki satış, malın ayıbını gizleme ve etiket bilgilerinde sahtekârlık yasaklanmıştır. Bunlara sağlığa zararlı içeriğe sahip ürünlerin ticareti de katılabilir. Esasen söz konusu yasaklar standart ürünlerin bulunmadığı, dolayısıyla ticaret metânının başta fiyat, kalite ve ölçüsünden şüphe edildiği, yeterince açıklık ve bilgi dolaşımının bulunmadığı o piyasalarda bilinmezlik ve belirsizliğin yanı sıra -bununla da bağlantılı biçimde- fâhiş haksız kazançlar doğurması mümkün bütün işlemleri içermektedir. Hür insan; meyte, içki, domuz, kan, put, kumar ve falcılık aletleri gibi tüketimi veya kullanımı haram kılınmış necis şeyler; mâdum ve ihraz edilmemiş sahihsiz mallar ile müstehcen neşriyat ticareti yasak olan kalemlerdir. Fıkıh kitaplarında alım satımla başlayan ayrı ayrı akid türleri ve konu başlıkları altında ayrıntılı biçimde ele alınan muâmelât bölümü, bir bütün halinde aynı zamanda ticarî işlemlerin temel fikhî çerçevesini dinî ve ahlâkî yönüyle beraber çizmekte, bu alandaki temel yasaklama ve sınırlamaların yanı sıra kural ihlallerinin hukukî sonuçlarını da vermektedir. Ticaret mallarının zekâta tâbi olması, zekâtın sarf yerleri arasında yolda kalmışlarla borçluların da sayılması ve ödeme imkânı bulunmayan borçlulara devlet desteği sağlanması girişimcilerin dayanışma ruhunu ve risk yüklenme cesa-

retini arttırıcı unsurlardır. İslâm ülkesinde şehirler arası ticaretten alınan iç gümrükler Hz. Peygamber tarafından yasaklanmıştır. İslâm hukukçuları, yabancı tüccarın ödeyeceği gümrük vergisi veya diplomatik temsilcilerin sahip olacağı imtiyazlar konusunu tartışmış, genelde Hz. Ömer'in uygulamasına dayanarak mukâbele bi'l-misl ilkesini benimsemiştir. Herkesle ticaret yapılması meşrû kabul edilmekle beraber stratejik öneme sahip at, silâh gibi askerî levazımın ve köleleştirilen savaş esirlerinin düşman ülkelerine ihracının yasaklanması gerektiği vurgulanmaktadır. Buna göre söz konusu mallara gümrüklerde el konularak bedellerinin sahiplerine iadesi icap eder. Ayrıca söz konusu metân dışarıya kaçırılması sınır boylarındaki nöbetçiler tarafından önlenmelidir (meselâ bk. Ebû Yûsuf, s. 206; krş. Sahnûn, IV, 270; Mevâk, IV, 253-254). Böylece muhtemel bir savaşta müslümanlar aleyhine kullanılabilecek siyasî-askerî açıdan hassas mallar için kontrollü ticaret rejimi önerilmektedir.

Hız. Peygamber ticareti de kapsayan casusluk ve karşı casusluk faaliyetleri üzerinde de durmuştur. Zira İslâm'dan önce Arabistan ticaretini ele geçiren Kureys başta olmak üzere bütün Arap kabileleri, hayatlarına ve mal varlıkları ile kervanlarına yönelik her türlü saldırıyı önlemek için casusluğa önem vermişlerdir. Kureys İslâm'dan sonra bu faaliyetleri müslümanlara yöneltmiştir. Bunun en meşhur örneklerinden biri, Ebû Süfyân önderliğinde Suriye'den gelen Kureys kervanının aldığı istihbarat sayesinde hem Resûl-i Ekrem'in gönderdiği casusları hem de orduyu atlatarak Mekke'ye ulaşmasıdır. Hz. Muhammed ile eşi Hatice'nin hayatlarını kazandıkları ticarete İslâm'ın olumlu bakışı, diğer dinlerde ve felsefelerde çoğunlukla kötülünen bu mesleğin en şerefli meslek sayılmasını (meselâ bk. Ca'fer b. Ali ed-Dımaşkı, s. 69; Şemseddin İbn Müflih, III, 290-294) ve müslüman toplumlarında uluslar arası düzeyde gelişmesini özendirmiştir. Bununla beraber müslüman düşünürler mevcutlar arasında hangisinin aslî veya üstün meslek olduğu hususunu tartışmıştır (Muhammed b. Hasan eş-Şeybânî, s. 70-72; Ebû Hayyân et-Tevhîdî, III, 60-62; Alâeddin Ali İbnü'l-Lebbûdî, s. 142, 144-145). Resûlullah'ın ticarete başladığında dua edilmesini vurgulayan hadisleri (Dârimî, "İstîzân", 57; Tirmizî, "Da'avât", 36) müslümanlarca münferiden uygulandığı gibi bir pazar ritüeline dönüşen toplu niyazlar da yapılmıştır. Nitekim fütüv-

vet geleneğinin ve Ahîlik teşkilâtının ticaret hayatına hâkim olduğu eski devirlerde bazı iş merkezlerinde esnafın sabahları dükkân açmadan önce bir yerde toplanıp dua ettiği bilinmektedir. XVI. yüzyılda arastalarda dua kubbeleri ortaya çıkınca esnaf sabah namazından sonra çarşının bu bölümünde toplanır, seçkin bir kişinin önderliğinde doğruluk yemini ile helâl ve bereketli kazanç için dua ederek dükkânlarını açardı.

**Tarih.** Özellikle en eski medeniyet havzalarını oluşturan Ortadoğu ile Çin ve Hindistan arasındaki ticaret antik çağlardan beri insanlığın ortak yaşamının, iş bölümünün, mal, inanç, dil, kültür ve medeniyetin taşıyıcısıydı. Nitekim Kur'an'da ve diğer kutsal kitaplarda Asya'nın batısındaki köle nakliyatını da içeren çok yönlü ticarete yer yer atıfta bulunulur. Meselâ Hz. Yûsuf'u kuyuda bulup Mısır'da satan ticaret kervanı develerle Gilead'dan Mısır'a baharat, pelesenk ve mür götüren Medyenli İsmâîliler'e aitti (Yûsuf 12/19; Tekvîn, 37/25, 28, 36). Yine gece gündüz güven içinde kervan seferleri düzenledikleri yerleşim birimleri ağına sahip Sebe kavmi daha uzak yerlerle ticaret yapmaya başlayınca dağılmıştır (Sebe' 34/18-19; ayrıca bk. I. Krallar, 10/2). Bâbil'in son kralı Nabonaid (Nabonidus, m.ö. 556-539) Kuzey Arabistan'daki Teymâ'yı ikinci başşehir edinerek bölgeyi nüfuzu altına almaya çalışmış ve yarımadanın özellikle batı kıyası boyunca kervan ticaretini geliştirmiştir. Eski Ahid'de Teymâ kervanlarından söz edilmesi (Eyub, 6/19; İşıya, 21/13-14) Hicaz kafilelerinin burada bir süre konakladığını gösterir. Yarımadanın kuzeyinde Hîre ile Petra ve orta kesimdeki Necran gibi şehirler zenginliklerini bu kervanlara borçlu olmuştur. Medeniyet batıya doğru yayıldıkça Ortadoğu transit ticarete önemli rol oynamış, bu akışta devletlerin, özellikle de imparatorlukların doğuş ve batışları uzak mesafeli ticaretin güvenliği açısından büyük önem taşımıştır.

İslâm'ın zuhurunda Mekke, Arap yarımadasının dinî ve ticarî merkezi konumundaydı. Gerek çevresinde çeşitli panayırın kurulması gerekse Kur'an'da da işaret edildiği gibi (Kureys 106/1-4) yazın kuzeye, kışın güneye giden kervanların uğrak yeri olması Mekke'yi canlı bir ticaret merkezi haline getirmişti. Mekkeli-ler içinde hür iradeyi tam yansıtmayan faizli vb. işlemler, büyük ölçüde hile, garar ve kumar unsuru içeren ticarî muameleler oldukça yaygındı. Hak ve adalet ilkesinden uzak, kısa vadeli çıkara dayalı

ve güçlüden yana ticarî ilişkiler toplumun yozlaşmasına sebebiyet vermişti. Dolayısıyla Mekki sûreler sadece dinî-itikadî meselelere hasredilmemiş, insan ilişkilerindeki yozlaşmanın iktisadî hayattaki yansımalarıyla ilgili çeşitli âyetler de inmiş, Hz. Peygamber bu yasakları açıklayıp ticareti sağlıklı bir yapıya kavuşturarak özendirmiştir. Böylece ticaret Hicaz bölgesinin ve İslâm toplumunun iktisadî ve kültürel hayatının ana unsurlarından biri konumuna gelmiştir (Kallek, s. 3-25).

İslâm ticaret tarihini kronolojik olarak iktisadî, hukukî ve teknik araçlar, para ve pazar şartları, kaynak türleri ve siyasal kaymaların belirlediği üç döneme ayırmak mümkündür. I-IV. (VII-X.) yüzyıllar arasını kapsayan ilk dönemin belirgin özelliği önce kısa bir süre içinde hâkim olunan Doğu Akdeniz ve Kuzey Afrika sahilleri, Basra körfezi ve Uman denizi kıyılarındaki ticaretin müslümanlarca ele geçirilmesi, ardından Asya ve Uzakdoğu ile iktisadî ilişkilerin geliştirilmesidir. İslâmî fetihlerin arkasından Afrika-Avrasya kara kütlesinin siyasî haritasının yanı sıra ticaret kalıpları da önemli ölçüde değişmiştir. Akdeniz ticaretinin uzun süre kesintiye uğradığı iddiası Avrupalı tüccar için isabetli sayılabirirse de mutlak şekilde doğru değildir. Çünkü kısa süre içinde bu boşluğu, deniz aşırı ticareti Iustinianos devrinden beri kontrolünde bulunduran Suriyeli ve Mısırlı tâcirlerin elinden alan ilk müslüman kuşak doldurmaya başlamıştır. Nitekim sahâbe arasında Saîd b. Zeyd el-Kureşî, Talha b. Ubeydullah, Osman b. Affân gibi Akdeniz'de ticaret gemileri çalıştıranlara, deniz aşırı ve şehirler arası, hatta uluslar arası ticaretle uğraşanlara rastlanmaktadır. Daha Ömer döneminde Doğu Akdeniz sahillerinin büyük bölümünün fethedilmesi ve buraların bölizden gelecek tehlikelere açık bulunması bir deniz gücü hazırlanmasını gerektirmiştir. Ayrıca ticaretin eskiden beri yaygın olduğu Suriye ve Mısır'ın valileri, bölgenin ve Akdeniz ticaretinin korunmasındaki önemini çabucak kavradıkları donanmayı hemen kurmuştur. Zira her iki bölgenin Akdeniz sahillerindeki tersaneleri ele geçirilerek burada yaşayan denizci halktan gerekli mürettebat kolaylıkla sağlanmıştır. Bu kıyılardaki eski tersanelerden ve Fenike geleneğini sürdüren ustalardan yararlanıp ticaret gemilerini gasbeden korsanlara karşı savaşan müslüman denizciler için de gemiler yapılmıştır (Makdisî otuz altı farklı gemiden bahseder; *Ahşenü't-tekâsim*, s. 31-32). Nitekim Hz. Ömer zamanında deniz sefer-

## TİCARET

leri kısmen, Basra körfezi ve Uman denizi kıyılarında sık görülen korsanların faaliyetlerine yönelmiştir. Ayrıca ticaret filoları ile donanma arasında yakın bir ilişki sağlanmış, dolayısıyla kısa sürede yeni güvenli bir ticarî birlik kurulmuştur.

Emevî hâkimiyeti altındaki Akdeniz Suriyesi'nden Abbâsiler'le beraber doğuya doğru Irak içlerine kayma olurken Basra körfezine açılan Bağdat, Akdeniz'e bakan Dimaşk'a oranla çok daha etkin bir yerel ve uluslar arası ticaret merkezine dönüşmüştür. Bağdat, Basra, Sîrâf, Kahire, İskenderiye ve Hicaz yolu üzerindeki Kûfe ile Dimaşk da önemli ticarî merkezlerdi. Bu dönemde Basra özellikle deniz ticaretinde çok mühim bir yer edinmiştir. Dicle ve Fırat nehirleri Basra körfeziyle Akdeniz'i birbirine bağlayarak Irak'ı transit ticarete stratejik bir yere oturtmuştur. Mısır için aynı işlevi Kızıldeniz ile Akdeniz'i birleştiren Nil nehri görmüştür. İnsanlık tarihinin ilk dünya medeniyetine ev sahipliği yapan İslâm toprakları 750'lerden itibaren Afrika-Avrasya üzerinde Eski Dünya'nın odağı konumuna gelmiştir. Bilhassa II ve III. (VIII ve IX.) yüzyıllarda Akdeniz medeniyeti esasen müslümanların hâkim olduğu kıyılarda gelişmiştir. Endülüs Emevîleri ile Abbâsiler arasındaki ticarî ilişkiler müslüman gemilerinin serbest dolaşımını sağlarken bu devirde Doğu mallarının Batı'ya taşınması münasebetiyle büyüyen Akdeniz ticareti dengeyi Batılılar aleyhine bozmuştur. Dolayısıyla İspanya'da Emevî Devleti'nin kurulmasıyla (756) başlayan dönemde Akdeniz -hıristiyan dünyasının varlığını sürdürdüğü kuzey kısımları hariç- müslümanların egemenliğinde kalmıştır. Ege ve Adriyatik denizlerinin Bizanslılar'ın kontrolünde bulunmasına rağmen müslümanların Akdeniz'deki hükümraniği Avrupa ile ticaretin daha kolay yapılmasını sağlamış, doğu İslâm beldelerinin Endülüs ve Sicilya'nın yanı sıra diğer Avrupa ülkeleriyle ticareti IV. (X.) yüzyılda büyük gelişme göstermiştir. Milletler arası ticarete Kuzey Afrika ve Endülüs, İslâm dünyası ile Batı Avrupa arasındaki geçiş köprülerinden biriydi. Müslümanlar Fransa ile ticareti sürdürmüş, Amalfi ve Venedik gibi İtalya şehirleriyle olan ilişki ise onların İslâm dünyasından sağlanan malların taşımacılığını yapması şeklinde devam etmiştir.

Çeşitli sebeplerle yolları kesilmiş veya kapanmış olan maden ocakları İslâm hâkimiyetinden sonra tekrar faaliyete geçirilmiştir. Orta ve Güney Afrika'dan Kuzey Afrika'ya gelen altın tozu buradaki darphâ-

neleri beslemeye başlamıştır. Altaylar'dan, Urallar'dan, Kafkaslar'dan, hatta Dekken yarımadasındaki maden ocaklarından İslâm dünyasına âdetâ altın akmıştır. Müslümanların akınları bir süre Avrupa'yı ekonomik bakımdan içine kapanmaya zorlamışsa da İslâm âleminin kereste, demir ve kürk gibi mallara olan yüksek talebi çok geçmeden Avrupa'yı da dünya ticaretine sokmuştur. Müslümanların genellikle İspanya üzerinden talep ettiği söz konusu mallar karşılığında verdiği, Avrupa kaynaklarında 778 yılından itibaren "mancussos" (Arapça menkûş) vb. kelimelerle anılan İslâm sikkelerinin Batı'daki tedavülü zamanla artmıştır. Charlemagne da temel para ve ölçü birimlerini İslâmî birimlere bağlama politikası gütmüştür.

İran'ın müslümanlarca fethinin ardından Hazar denizinden de faydalanılmaya başlanmıştır. II-VII. (VIII-XIII.) yüzyıllar arasında müslüman devletlerin kuzey sınırının bir bölümünü oluşturan Hazar denizindeki ve ona dökülen İdil, Ural ve Terek gibi nehirlerdeki Âbeskûn, Derbend, Bakü, Gilân, Deylem, Âmül gibi limanların Rusya, Bulgaristan, Cürcân ve Taberistan'ın başını çektiği yerlerle ticarî faaliyetlerinde büyük canlılık yaşanmıştır (Mes'ûdî, I, 168; İbn Havkal, II, 332-333, 340, 378-379, 382, 385). Müslümanlar Basra, Übüle, hatta Kızıldeniz ve Aden limanlarından Hindistan, Serendîb (Seylan) ve Çin'e ticarî mallar sevk ediyordu. Hindistan'da ve Serendîb adasındaki ticaret merkezleri arasında Arap üsleri çok önemliydi. Bu topraklarda özellikle Gucerât, Maldiv ve Malabar kıyılarında müslümanların siyasî hâkimiyet kurmasından önce de yoğun Arap yerleşimi vardı. Müslümanlar, Çin ve Uzakdoğu yolları üzerindeki yerli halklarla karşarak ticarî birer üs vazifesi gören barışçıl yerleşim alanları oluşturmuştur. Meselâ Hindistan'ın güney sahillerinde özellikle Kerala-Malabar bölgesinde Arap tâcirlerinin yerli kadınlarla evliliğinden Moplahlar (Mappilla) denen melez bir müslüman topluluk meydana gelmiştir. Coğrafi yakınlığı dolayısıyla Araplar'ın İslâm öncesinde ticarî ilişkilerinin bulunduğu bölgeye müslümanlar hicretin hemen ardından gelmeye başlamıştır. Moplahlar'ın nüvesini oluşturan bu ilk yerleşimden sonra İslâmîyet yerli halk arasında yayılmıştır. Batı Asya ile Çin ve Uzakdoğu'yu bağlayan deniz yollarının üzerinde yer alması ve Hint alt kıtasına yakınlığı sebebiyle daima uluslar arası ticaretin bir parçası olan Serendîb adasının kuzeybatı sahilindeki Mahahitta Limanı VII. yüzyılın başlarından

itibaren Arap ve Fars asıllı tâcirlerin uğrak merkeziydi. Ticaretle uğraşan müslümanlar adanın kuzeyindeki yerli Tamil kadınlarıyla evlenip burada yerleşmiştir. Zamanla adanın dış ticareti, Portekizliler'in X. (XVI.) yüzyıl boyunca sahil bölgelerinin kontrolünü ve ihracatın tekeline ele geçirmesine kadar müslümanların denetimine girmiştir (D'A, XXXVII, 426). Bu dönemde Afrika-Uzakdoğu arasındaki deniz ticaretinin yoğunluğu bazı adaları göç alan ticarî üsler haline getirmiştir. Meselâ zaman zaman Doğu Afrikalılar'la Endonezyalılar'ın ilk göçmen sakinlerini oluşturduğu Madagaskar'a İslâm'ın doğuşunun ardından yerleşen müslüman tâcirler de özellikle adanın kuzeybatı, güneydoğu ve doğu kıyılarında ticaret merkezleri kurmuştur.

Çin kaynaklarına göre milâdî V. yüzyılda Araplar'ın Çinhindi yarımadasına kadar ticarî seferler yapmalarına karşılık sadece Kamboçya, Annam ve Tongkin bölgelerinden çok az sayıda Çinli Ortadoğu'ya gidiyordu. VI. yüzyılda Çin ile Arabistan arasında Seylan üzerinden kurulmuş bir ticaret mevcuttu. 14 (635) yılında Hz. Ömer'e gönderilen bir belgede o senenin ramazan veya şâban ayındaki fethinden sonra Übüle'ye Uman, Bahreyn, Fars ve Hindistan'ın yanı sıra Çin'den de ticaret gemilerinin geldiği bildirilmektedir (Dîneverî, s. 117). İbnü'l-Kelbî, Arabistan'ın iki büyük limanından biri olan Debâ'daki panayra Sind, Hint ve Çin tâcirleriyle Doğu ve Batı milletlerinin geldiğini söylemektedir. Hz. Osman zamanında Tang sülâlesi hâkimiyetindeki (618-907) Çin başşehrine bir heyetin gönderilmesiyle (31/651) başlayan Çin-Arap siyasî münasebetleri yanında ticaret bağları da gittikçe kuvvetlenmiştir. I. (VII.) yüzyılda, özellikle deniz yolunun kullandığı Çin-İran-Arabistan arasındaki ticaretin daha da gelişmesi sonucu Basra körfezindeki Sîrâf bölgesi Çinli, Çin'deki Khanfu (Kanton) Limanı ise Arap tâcirler için önemli birer ticarî merkeze dönüşmüştür. Bu ilişkileri bozan Talas Savaşı'nın (133/751) ardından müslümanların ilerlemesini önlemek amacıyla vergi vererek barış yapmak zorunda kalan Tang iktidarı, 755'te çıkan büyük bir isyanı bastırabilmek için Abbâsiler'den yardım istemiş, gönderilen 4000 kadar savaçının Çin'e yerleşmesine izin verilmiştir. Malaka yarımadasının güneyine uğrayarak Çin limanlarına ulaşan birçok müslüman Arap bu ticarî ilişkiler sonucu Khanfu ve Hainan şehirlerinde kalıp ticaret üsleri kurmuştur. Mes'ûdî'nin *Mürûc'ü'z-zeheb* adlı ese-

rinde Çinliler'in mallarını yelkenlilerle Doğu Arabistan'a kadar getirdikleri, Uman limanlarına uğrayıp Basra'ya kadar gittikleri kaydedilmektedir. Arap ticaret gemileri Sîrâf–Maskat–Hindistan–Seylan–Malaya yarımadası–Malaka–Siyam körfezi–Pulu Kondor adası–Çin denizi rotasını takip ederek Khanfu'ya ulaşıyordu. Tang hânedanı ile Abbâsî hilâfeti imparatorluk güvencesi altına aldıkları Atlantik–Pasifik ticaret yollarına büyük işlerlik kazandırmıştır (Curtin, s. 105).

Tang devrinden Sung devrine (907-1297) kadar geçen sürede Çin'e gelen İranlı ve Arap tâcirlerin sayısı gittikçe artmıştır. Bu sıralarda Bağdat'ta ipekli kumaş, porsele, çay ve ham ipek gibi Çin mallarını satmak için özel pazarlar kuruluyordu ki bunların varlığı uzmanlaşmış ticarete işaret eder. Aynı şekilde Tang'ın başşehri Changan'daki dükkânlarda Arap ve İranlılar'ın değerli taşlar, fildişi, baharat, cam, inci gibi ürünleri satılıyordu. Hükümet ülkenin güneydoğu bölgesindeki bazı limanları yabancılarla ticarete tahsis etmişti. Zamanla Çin'in güneydoğu bölgesindeki müslümanların nüfusu artmış ve yabancı ülkelerden gelenler arasında ilk sırayı Araplar almıştır. VII. yüzyılın ortalarında Doğu Asya'ya deniz yoluyla yaptıkları ticarî seyahatler sırasında Çin'e ulaşan Arap ve İranlı müslümanlar, muhtemelen orada tanıştıkları Koreli tâcirlerle birlikte Silla hânedanının hüküm sürdüğü Kore'ye de gitmiştir. Çin'e gelen müslüman tüccar sayısı arttıkça onlara yönelik işlemleri yürütecek merkezler kurulmuş, müslümanların topluca buldukları Khanfu, Zeytun, Hang-chou ve Ming-chou gibi limanlarda deniz ve gemi işlerine ait bürolar açılmıştır. Ancak Çin yönetimine karşı bir isyanda zaptedilen Khanfu'da çoğunluğu Arap ve İran asıllı müslümanlardan oluşan on binlerce tüccar ve zanaatkar katledilmiştir (879). Kaçanlar Çinhindi yarımadasına veya Malaya limanlarına doğru yayılmış, Çin'deki ticaret merkezlerini özellikle Malaya yarımadasının batı sahilindeki Kalah (Kedah) şehrine taşımıştır. Khanfu'da dinî ve sivil otonomiye sahip olan müslümanlar, burada da önemli bir merkez kurdukları için muhtemelen aynı toplumsal teşkilâtlarını sürdürmüştür. Deniz ticaretini büyük ölçüde baltalayan bu hadiseden sonra müslüman tâcirler Sung hânedanı kuruluncaya kadar (907) fazla bir ticarî teşebbüste bulunamamıştır. Tang ve Abbâsî iktidarlarının sağladığı fırsatları, Akdeniz'deki müslüman-hıristiyan çekişmesinin dışında kalabildikleri ölçüde yahudi-

ler değerlendirmiştir. Râzâniyye (muhtemelen Farsça "râh-dân"dan [yol bilen] türemiştir) adı verilen Güney Fransalı yahudi tâcirleri IX. yüzyıl başlarında Avrupa'yı Çin'e bağlayan ticaret güzergâhlarında etkili olmuştur. Bunlar Avrupa'dan Kuzey Afrika, Güney Rusya, Ortadoğu, Horasan, Mâverâünnehir, Hindistan ve Çin'e kadar gider ve Fransızca, Slavca, Grekçe, Arapça, Farsça konuşurlardı.

Eskiçağ ve Ortaçağ'da ticaret yolları vasıtasıyla Çin, İran, Hindistan, Rus stepleri ve Baltık ülkelerine bağlanan Mâverâünnehir VIII. yüzyılda iktisadî açıdan büyük gelişme göstermiştir. Orta Asya'daki tâcirler nehir yoluyla kuzeye işlenmiş mal götürüp buralardan ham madde ve kürk alırdı. İskandinav, Rus ve Baltık ülkeleriyle ticarete İdil Bulgarları ve Hârizmliler su yolları üzerinden büyük rol oynamıştır. İslâm ülkelerinden gelen tâcirler vasıtasıyla İslâmiyet kısa zamanda Bulgarlar arasında yayılmış, müslüman olan Bulgar Krallığı Almış Han, 920'de Bağdat'a elçi göndererek İslâm'ı öğretecek din âlimleriyle cami ve kale yapacak mimarlar istemiştir. Halife Muktedir-Billâh'ın 922'de Bulgar ülkesine gönderdiği Gürgeç'ten 3000 deve ve 5000 kişiyle yola çıkan elçilik heyetinde bulunan İbn Fadlân bu yolculuğu seyahatnâmesinde anlatmıştır. Sibiryâ düzlükleri, İran, Çin ve Hindistan ile Avrupa'daki Güney Rusya ve İskandinav ülkelerini birbirine bağlayan ana yolların kavşak noktasında bir ticaret merkezi konumuna sahip Hârizm'in de bu devirde özellikle Deştikıpçak ve Aşağı Volga arasında eşya nakliyatındaki yeri önemliydi. Hârizm'deki Kuzey ve Doğu Avrupa ile Güney Rusya'da da faaliyet gösteren müslüman tâcirlerin söz konusu ticaret yollarından getirdiği çeşitli emtia Hârizm pazarlarında satılırdı. Moğollar'ın bütün Şark İslâm dünyasını istilâ etmelerinin sebebi de ticaretti. Rusya, Polonya ve İskandinavya'daki arkeolojik kazılarda bulunan çok sayıda Sâ-mânî-İslâm sikkesi, IX. yüzyılda müslüman tüccarın İzlanda'ya kadar gittiğini veya en azından etki alanını genişlettiğini gösterir. Söz konusu bulgular Mâverâünnehir'in de adı geçen yerlerle canlı ticarî ilişkilerin varlığını ispatlar. Dolayısıyla bu dönemde serbestçe ve yoğun biçimde tedavül edebilen mal-para birimlerinin dünya ticaretini kolaylaştırdığı söylenebilir. İlgili verilerin kanıtlandığı üzere İslâm dünyasında pâyitaht dışındaki bölgesel darphâneler yakınlıklarına göre ya maden ocakları civarında veya önemli yerel idarî ve ticarî merkez durumundaki şehirlerde kurulmuştur.

Bu bağlamda özel sermayeyi oldukça likit ve hareketli hale getiren, devlet gelirlerinin transferini ve resmî ödemeleri kolaylaştıran kıymetli kâğıtların da uluslararası ticaretteki rolü vurgulanmalıdır. Bunlardan hamiline düzenlenebilen ve ciro edilebilenlerin tedavül kabiliyeti yüksekti. Hz. Peygamber devrinde beri kullanılmakta olup 18 (639) yılından itibaren Câr Limanı'nda istihkak senedi niteliğine bürünen sukûk neticede bir çeşit murâbaha endeksli varlığa dayalı tahvil gibi işlem görebilmiştir. Yeni İslâm devletinin Resûl-i Ekrem ve ilk üç halife gibi bizzat ticaret yapmış idarecilerce yönetildiği gerçeği, kıymetli evrakın idarî kademelerde yaygın biçimde benimsenmesinde rol oynamış olabileceğini düşündürmektedir (Morony, XX [1993], s. 699). İslâm tarihinde ilk birkaç yüzyıl içinde iktisadî ve ticarî hayatın canlanmasıyla beraber ödemeyi kolaylaştıran, alacak veya borcun bir yerden başka yere naklini sağlayan borç senedi, ödeme emri / çek, polîçe niteliğindeki bazı kıymetli evrak IV. (X.) yüzyılda iyice yaygınlaşmış, üzerindeki değerler artmış ve merkezleri Bağdat'ta, şubeleri diğer şehirlerde bulunan sarraflar / cehbezler bunda önemli roller oynamıştır. Bu ticaretin gelişmesi bir çeşit bankerlik kurumunun doğmasına zemin hazırlamış, sarraf bütün müslüman pazarlarının vazgeçilmez unsuru haline gelmiştir. IX. yüzyılda sarraflar zengin tüccara ve devlete finans hizmetleri vermiştir. Faiz haram olduğu için bu işi daha çok gayri müslimler yapmıştır. Batılı ülkeler, İslâm dünyasından gerek Haçlı seferleri sırasında Ortadoğu gerekse İber yarımadası üzerinden kıymetli evrak hukukunun başı çektiği çok şey öğrenmiştir. Batı'da "check / chèque, traffic, tariff, risk, tare, calibre, magazine, wechsel, wissel, douane" gibi kelimelerle ifade edilen araç ve kurumlar genelde Haçlı seferleri sırasında Avrupa'ya aktarılmıştır. Haçlılar İslâm süs eşyalarını da ülkelerine taşımıştır. Doku-ma, seramik, cam, deri, lake, pirinç mâ-mullerinde İtalyan Rönesansı tarzındaki örneklerin dünyada ün kazanmasından sonra bile müslüman sanat ürünlerinin toplanıp ucuz sanayi taklitlerinin yapılması işi sürdürülmüştür.

Abbâsî idaresi altında devrin bütün medeniyet havzalarına komşu ve ana aracı konumunda olan müslüman tâcirler hep-sinden tecrübe, mâlûmat ve mal aralık çağdaşları arasında en geniş bilgiyi edinmekle kalmayıp birinden diğerine de aktarmış, İslâm topraklarında geliştirilen ticaret kalıpları Romalılar ve Persler'inkileri

## TİCARET

aşmıştır. Deniz ve kara güzergâhları çoğ-  
rafi şartlarca belirlenmiş olduğundan pek  
değişmemekle beraber İslâm'ın kentsel  
gelişimi, hukukî düzenlemelerle akidlerin  
ve malî araçların sağlanıp uygulanabilir bir  
yapıya kavuşturulması, müslümanların ti-  
caretini besleyen üretim ölçeği gibi nok-  
talarda ciddi farklılıklar vardır. Romalılar  
ve Persler, Doğu ticaret metânının sadece  
belli şehirlerden geçmesine izin vermiş,  
gelen ürünlere yüksek gümrük uygula-  
mış, ihracatı tarım ürünleri ve bazı mâ-  
mul mallarla sınırlamıştır. Buna karşılık  
İslâm gümrük vergilerinin genelde dü-  
şüklüğü, giriş-çıkış kapılarının fazlalığı çok  
daha geniş kapsamlı, karmaşık ve yoğun  
ticaret kalıplarının varlığına kanıttır (*El<sup>2</sup>*  
[İng.], X, 470). Müslümanların başlangıç-  
ta siyasal, daha sonra kültürel birliğe da-  
yanan ve Atlantik kıyılarında Çin sını-  
na, İdil havzasından Sahrâ'ya kadar yayı-  
lan dârüİslâmın tamamını kapsayacak şe-  
kilde bir ortak pazar oluşturup bu geniş  
bölgede ticaret yollarını konaklama tesis-  
leriyle donatmalarının önemli bir küresel  
aktör olmalarında rolü büyüktür. Bilhas-  
sa ticarî güzergâhlardaki yapılar ticaret  
merkezleriyle taşırayı birleştiren en önem-  
li unsurdur. Abbâsî hilâfeti ulaşım güven-  
liğini sağladığı gibi kervan yolları üzerin-  
de kuyular ve kervansaraylar yaptırmış,  
ticaretin gelişmesini hızlandırmış, bu sa-  
yede kara ve deniz ticareti kısa sürede ge-  
leşmiştir. Neticede bu dönem için her ti-  
caret yolunun Bağdat'a çıktığı ve dünya  
eşya fiyatlarının tesbitinde Bağdat ve İskenderiye pazarlarının esas alındığı söy-  
lenebilir. Gerek devlete gerekse tüccar ve hacılara ülkeler hakkında bilgi çoğunlukla  
müslüman coğrafyacılar tarafından veril-  
miştir. Çin, Hint, Orta Asya ve Kuzey Afri-  
ka ürünlerinin el değiştirdiği ticaretin hac-  
mi ve çeşitliliği hakkında Câhiz'in III. (IX.)  
yüzyılda yazdığı *et-Tebaşşur bi't-ticâre*  
adlı eserde önemli bilgiler vardır. Süley-  
man et-Tâcir adlı bir tüccarın aynı yüzyı-  
lın ortalarında kaleme aldığı *Ahbârü's-Şin ve'l-Hind* adlı seyahat günlüğü nite-  
liğindeki nâdir kitaplarda da bu tür bilgi-  
ler bulunmaktadır.

Ticaret taifesinin "vekilü't-tüccâr / emî-  
nü't-tüccâr" denilen reisine bilhassa İran  
ve Hindistan'da verilen "melikü't-tüccâr"  
unvanı, diğer bölgelerde farklı anlam ka-  
zanarak yabancı ülkelerdeki bir nevi tica-  
rî temsilciye verilmeye başlanmıştır. Ben-  
zer şekilde özellikle Venedikli tüccarın ül-  
ke dışında ticaret kolonileri oluşturmasıyla  
beraber bunların korunması ve idarî-  
hukukî işlemlerinin kolaylaştırılması için

konsolosluk görevi ihdas edilmiştir. Muhtemelen, ilk konsolos XII. yüzyılın başlarında İskenderiye'de görev yapmış olup kendisine Venedik Devleti ödeme yapardı. Ortaçağ İtalyan şehir-devletlerinin deniz aşırı ticarî faaliyetlerinin ortaya çıkarıldığı konsolosluk kurumunu diplomatik elçilik değil bir şehrin yabancı ülkelerdeki ticaret temsilciliği idi. Tâcirlerin aralarından seçtiği bir mümessil konsül olarak mahalli hükümetlerle işleri yürütür, sorunları çözer, vatandaşlarının noterliğini yapar, kendi ülkelerine seyahat etmek isteyenlerin vize işlemlerini gerçekleştirirdi (*DİA*, XXVI, 178-179).

V-VII. (XI-XIII.) yüzyıllar arasındaki ikinci dönem Uzakdoğu ve Güney Avrupa'da değişen bölgesel ve uluslar arası şartları içerir ki bunlar doğudan tekrar Akdeniz'e doğru bir iktisadî, siyasî ve coğrafi kaymayı yansıtır. Bunda X. yüzyıldan sonra Abbâsîler'in zayıflaması ve XI. asırdan itibaren İslâm dünyasının çeşitli cephelerde işgale mâruz kalmasının, özellikle Asya'dan batıya yönelen Tatar akınlarının kara yollarını bir süre tıkamasının büyük rolü olmuştur. Parçalanmış müslüman birliği iktisadî istikrarın bozulmasına, yeni kurulan devletçikler de sınırların, dolayısıyla transit kara ticaretinde vergilerin artmasına yol açmıştır. Artık Asya aşırı ticaret, Moğollar'ın bölgeyi iktidarları altında yeniden birleştirip düzeni sağlamalarına kadar yaklaşık dört asır aksayacaktır. Bütün Kuzey Afrika'ya hükümler olup Akdeniz egemenliğini ellerine geçiren Fâtımîler, Bizans'ın Doğu Akdeniz'deki faaliyetlerini önlemek için Kahire, Dimyat ve İskenderiye gibi şehirlerdeki tersaneleri geliştirip donanmayı güçlendirmiştir. Ancak Mısır üzerinde Fâtimî ve ardından Eyyübî hâkimiyeti altında yerli üretime dayalı ticaretin pekişmesinin yanı sıra Mısır'la beraber Sicilya, Tunus ve Endülüs liman şehirlerinde yoğunlaşan sıkı bir Akdeniz ticaret ağı oluşmuştur (*El<sup>2</sup>* [İng.], X, 470). Ali b. Osman el-Mahzûmî'nin *el-Minhâc*'inde VI. (XII.) yüzyılın ortalarında İskenderiye, Tennîs, Dimyat gibi uluslar arası limanlarda yük veya yolculardan alınan gümrükle rıhtım vergi, resim ve harçlarının dökümü yapılmakta; ithal, ihrac ve transit ticaret mallarına ilişkin ayrıntılı bilgi sunulmakta; bu limanlarda uygulanan idarî-malî sisteme ve personele dair bilgiler verilmektedir. Fâtımîler, daha önce Mezopotamya ve Basra körfezi üzerinden yürütülen ticareti Mısır ve Kızıldeniz hattına kaydırmış, ticaretin ağırlığını Irak ve Uzakdoğu'dan Akdeniz'e çekerek mâmul

mallar üzerine yoğunlaştırmıştır. Kızıldeniz'in tarihten bugüne uzanan önemi hac yolları ve Avrupa-Hindistan-Uzakdoğu ticaret yolu üzerinde olmasındandır. Hint Okyanusu'ndan gelen gemiler Aden'den sonra Cidde, Yenbu' (Câr), Hudeyde ve Masavva' gibi limanlara uğrar, ardından Süveyş veya Akabe körfezlerine yönelirdi; Akdeniz limanlarına ulaştırmak üzere getirdikleri mallar ise kervanlarla buralara taşınırdı. Böylece Kızıldeniz'i kontrol eden siyasi güç eline ticaret ve hac yollarına hâkimiyet gibi önemli bir avantaj geçirmiş olurdu.

VI. (XII.) yüzyıldan Memlûk sultanlarının baharat ticaretini tekellerine aldıkları IX. (XV.) yüzyılın ortalarına kadarki dönemde Mısır'ın doğu ticaretinde Râzâniyye tâcirlerinin yerini, özellikle Hint Okyanusu ve Kızıldeniz'de faaliyet gösteren ve Kârimî denen siyasî himayeye mazhar tüccar sınıfı almıştır. Kârimîler, bu ticaretten kendilerinden önceki tüccarla kıyas kabul etmeyecek kadar servetler kazanmıştır. Bunların "kebirü't-tüccâr / reisü't-tüccâr" unvanı verilen başkanlarının Memlûk sultanları huzurunda büyük saygınlıkları vardı; öyle ki nâzirü'l-bahâr ve'l-kârim onların çıkarlarını korumakla da sorumluydu (Curtin, s. 115; *El<sup>2</sup>* [İng.], IV, 640-643). Her ne kadar Kârimîler'in etkinlik alanlarını Mağrib'den Çin'e kadar genişlettiklerine dair kayıtlar varsa da VII. (XIII.) yüzyılın sonlarına doğru Kuzey Hindistan ekonomisi güçlenmeye başlayınca Arap ve İranlı denizciler Hint Okyanusu'ndaki üstünlüklerini çoğunluğu Hindu olan Gucerâtîlilar'a kaptırmıştır.

Nitelikli iş gücü sayesinde Endülüs, yaşanan bütün olumsuz gelişmelere rağmen V. (XI.) yüzyılda da Avrupa'nın en müreffeh bölgesi olma özelliğini koruyabilmiştir. Mağrib'de hüküm süren Murâbitlar ve Muvahhidler zamanında bilhassa Endülüs'e nakliyecilik yapılmış, güçlü donanmalarla Batı Akdeniz bölgesi kontrol altında tutulmuştur. Bununla beraber XI. yüzyılda hıristiyan Batı müslüman Doğu ile temaslarını arttırmış, Bizanslı ve Sicilyalı tâcirler Mısır limanlarına sık sık uğramıştır. Endülüs müslümanlarının giderek zayıflaması yüzünden ve özellikle Haçlı seferleri sırasında hıristiyanlar Akdeniz'de serbestçe dolaşmaya başlamıştır. Venedik ve Cenova'nın, tüccar sınıfının devlet gücünü sistematik biçimde arkalarına alarak Adriyatik ve İyon denizlerindeki etkinliklerini Akdeniz'e taşımaları Haçlılar'ın deniz yoluyla Filistin'e ulaşmalarını kolaylaştırmıştır. Kudüs Haçlı Krallığı'nın Doğu Ak-

deniz sahil şehirlerini ele geçirmesi bilhassa Venedikliler'le Cenevizliler'i güçlendirmiştir. Avrupalılar, ziraî ve sınaî bakımdan daha ileri seviyedeki İslâm dünyasının ürünlerini almak için Doğu Akdeniz limanlarına gelmiş, Latin Haçlı devletleri Antakya, Trablusşam ve Kudüs'te ticarî üsler kurmuş, böylece Akdeniz Doğu mallarının Avrupa'ya nakledildiği bir ara ticaret bölgesine dönüşmüştür. 1043-1100 yılları arasındaki dönemde müslüman ve Bizans donanmaları özellikle İtalya şehirlerinin donanmalarına galip gelirken XII. yüzyılın başında Avrupalılar Korsika, Sardinya, Sicilya, Güney İtalya ve hatta Filistin ile Suriye sahillerindeki müslüman hâkimiyetini kırmıştır. Akdeniz'de Sicilya Normanları, Venedik, Cenova, Piza, Napoli, Amalfi gibi bütün Ortaçağ boyunca siyasî ve ticarî açılarından güçlü denizci devletler kurulmuş, Avrupa'nın irtibat noktalarını oluşturan Tunus ve Sicilya aynı yüzyılda yerini kademelî biçimde İtalya ticaret şehirlerine kaptırmıştır. Avrupa'nın bu devirde başlayan Akdeniz hâkimiyeti XVI. yüzyıldaki Osmanlı hükümrânlığı dışında varlığını sürdürmüştür. Avrupalılar, Abbâsî Devleti'nin çöküşüyle (656/1258) Osmanlı Devleti'nin kuruluşu arasındaki boşluğu iyi değerlendirmiştir. Müslümanların ve Bizans'ın bu rekabette geriye düşmelerinin sebepleri arasında İslâm âlemindeki mücadeleler, Bizans'ın Malazgirt yenilgisi, Endülüs'teki iç kavgalar sayılabilir. Çünkü bu sırada Batı Avrupa dışındaki Akdeniz-Karadeniz ülkeleri dış istilâların etkisinde kalmıştır.

Genelde Akdeniz müslüman denizciliğinin zayıflaması temayülüne rağmen bahriye araçları, Arapça seyrüsefer rehberleri, gemilerin çeşitliliği ve donanımı, liman şehirlerindeki tersanecilik hizmetleri, IX ve X. yüzyıllarda zirveye ulaşan denizcilik sanayiinin ve görkemli ticaret filusunun hâlâ varlığını sürdürdüğünü gösterir. V. (XI.) yüzyıla ait kaynaklar gemilerden bir tanesinin direk uzunluğunu 23 m., kargo kapasitesini 300 ton olarak kaydeder. Hafif teknelere sahip olan tüccar da nehir nakliyatına katkıda bulunmuştur. Ancak tersanecilikteki gelişme XI. yüzyılda kereste kıtlığı, tersaneler üzerindeki devlet tekeli, angaryacılık gibi sebeplerle neredeyse durmuştur. Buna rağmen meselâ VI. (XII.) yüzyılda müslümanlar dümeni icat edebilmiştir. Bu dönemde hukuk sistemi ticaretin yanı sıra açık deniz ve kıyı seferlerini, gemi kiralama sözleşmelerini, mevsimsel işçilikleri, kâra ve zarara katılım ortaklıklarını, safra ve enkazla ilgili mese-

leleri daha ayrıntılı biçimde düzenlemiştir (*El<sup>2</sup>* [İng.], X, 471-472). Parasal sistemin birleştirilmesine rağmen bölgesel sikkeler tamamen yok olmamıştır. Nitekim bir bölgenin paraları kolayca diğerlerinin birimleriyle değiştirilebilmiştir. Ancak ticaret XI. yüzyıldan itibaren dirhemlerin kıtlığı ve tezyifinden zarar görmüş, böylece Akdeniz bölgesinde dirhem-dinar kurunda ciddi dalgalanmalar yaşanmıştır. Haçlılar ve İspanya'daki hıristiyan idareciler tarafından sürekli İslâm sikkesi kesilmesi bu paranın sağlam dinar ve dirhem peşindeki uluslar arası işlemlerde oynadığı rolün göstergesidir (*a.g.e.*, X, 471). V. (XI.) yüzyıldan başlayarak gerek ticarî münasebetler gerekse Haçlı yağması sebebiyle Batı Avrupa'ya bol miktarda altın sikke girmiştir. Bunun bir kısmının Batılılar'ın İslâm dünyasıyla yaptıkları ipek, baharat vb. ticaret karşılığında İslâm dünyasına geri geldiği söylenebilir; büyük kısmı Bizans'a gidiyor ve oradan nomisma olarak yeniden İslâm dünyasına geçiyordu.

Anadolu'nun İslâm dünyasına katılması ve Selçuklular'ın ticarî ilişkileri engelleyenleri bertaraf etmek için seferler düzenleme, mal ve can güvenliğini sağlama, saldırıya uğrayan tâcirlerin zararlarını karşılama, vergi muafiyeti ve indirimi gibi politikalarıyla kuzey-güney ve doğu-batı ticaret yolları açılmış, Çin'i Orta Asya ve İran üzerinden Mezopotamya'ya, oradan Akdeniz kıyısındaki Antakya ve Sür limanlarına bağlayan İpek yolu canlanmıştır. Anadolu, Horasan ve Irak-ı Acem'den Kirman'a gelen kervanlar mallarını bölgenin Tiz, Hürmüz gibi limanlarından Uman, Bahreyn, Hindistan, Çin, Zengibar, Habeşistan, Mısır ve diğer yerlere götürüyordu. Ticaret kervanları Mâverâünnehir, Hârizm, İran, Azerbaycan, Irak, Suriye ve Anadolu'da güvenli bir şekilde sefer yapabiliyordu. Zira Anadolu Selçukluları bu yollar üzerinde seyahat emniyetini sağlamak, yolcu ve kervanların istirahatini temin etmek gibi amaçlarla kervansaray / ribât adı verilen kale benzeri konaklama tesisleri kurmuş, bunlar uluslar arası ticaretin gelişmesine yardımcı olmuştur. Haberleşme için kurulan menziller ticaretin vazgeçilmezleri arasındaki iletişim ve ulaşım devlet tarafından verilen önemi göstermektedir. Anadolu Selçukluları iç ve dış ticareti geliştirmek amacıyla önemli liman şehirlerinden Karadeniz sahilindeki Samsun ve Sinop'u, Akdeniz kıyısındaki Antalya ve Alanya'yı fethedip Sinop ve Alanya'da tersane kurmuşlarsa da Venedikliler ve Kıbrıs Frankları'na imtiyazlar verip denizlerde-

ki ticarî hâkimiyeti onlara bırakmışlardır (*DİA*, III, 127). Halbuki Memlükler 690'da (1291) son Haçlı kalesi Akkâ'yı alınca IV. Nicolas'tan başlayarak papalar müslüman hükümdarlarla yapılan ticaret anlaşmalarını, hatta İslâm ülkelerinde seyahat etmeyi dine aykırı sayan bir dizi emirnâme yayımlamıştır.

V. (XI.) yüzyılın ortalarından itibaren müslüman tüccar Hazar ülkesine sıkça ziyaretlerde bulunmuştur. Meşhur ticaret yollarının kesiştiği milletler arası bir ticaret merkezi olan İdil'den hareket eden tâcirlerin Endülüs ve Çin'e ulaştıkları bilinmektedir. Hazarlar ile müslümanlar arasındaki ticaret Bağdat-Rey-Berdea-Derbend-İdil yolu; Cürcân'dan başlayan ve Hazar denizinden İdil'e ulaşan, Don ve İdil nehirleri vasıtasıyla İskandinavya'ya uzanan ticaret güzergâhı; Hârizm'den Hazar topraklarına ve oradan Bulgarlar'a giden yol üzerinden yapılıyordu. Her millettten tüccarın gelip yerleşmesine ve mesleklerini icra etmesine izin verilen Hazar topraklarının Batı Avrupa, Yakınoğu ve Uzakdoğu arasındaki transit ticarete büyük önemi vardı. Elde edilen gümrük vergisi Hazar Hakanlığı'nın en mühim gelirini oluşturduğundan tâcirlerin her türlü güvenliği sağlanıyordu. Merkez İdil'deki en kalabalık tüccar sınıfını 10.000 kişiyle müslümanlar teşkil ediyordu. Hazar ülkesinde oturan ve buraya gelip giden müslümanların hukukî işlerine bakmak üzere hakan tarafından "hız" unvanlı bir memur görevlendirilmişti (*DİA*, XVII, 119-120). XI. yüzyıl başlarında Hazarlar'ın güçlerini kaybedip Kumanlar'ın kuvvetlenmesiyle birlikte müslüman ülkelerle kuzey stepleri arasında deniz ticareti yavaş yavaş kesilme noktasına gelmiştir. Bununla beraber müslümanların elinde bulunan güney limanlarında bu sektörde bir aksama olduğu söylenemez. VI. (XII.) yüzyılda Bizans'ın izniyle Karadeniz'e geçen Venedikliler'le Cenevizliler de Hazar denizi yolunu ticaret amacıyla kullanmıştır. Moğol istilâsı ve Altın Orda Devleti'nin İslâmiyet'i kabul etmesinin ardından Hazar bölgesi politik ve kültürel birliğe kavuşmuş, deniz ticaretinde ciddi büyüme sağlanarak Hazar denizi, Avrupa'nın Karadeniz üzerinden Orta Asya'ya ve Hindistan'a giden büyük ticaret hattının önemli bir bağlantısını oluşturmuştur. Moğol istilâsından hemen sonraki yıllarda Cenevizliler, Gılân'dan ipek taşımacılığı ile başlayıp sahilde üretilen diğer mallarla sürdürdükleri ticarete Hazar'ı kullanmışlardır (*a.g.e.*, XVII, 110-111). Altın Orda Devleti'nin idaresi altındaki Ka-

## TİCARET

radeniz'in kuzey kesimiyle Mısır arasında VII ve VIII. (XIII ve XIV.) yüzyıllarda ticarî bağlar oldukça sıkılaştı. 1260'lı yıllardan itibaren Latin tâcirleri ve özellikle Cenevizliler Karadeniz'de ön plana çıkmış, Kefken, Amasra, Sinop, Samsun, Fatsa, Trabzon, Balaklava, Kefe ve Suğdak'ta önemli ticaret kolonileri kurmuştu. Akdeniz ile Baltık denizi arasındaki ticarî faaliyet Karadeniz'deki limanlarda keşifirdi. Azak ve Tuna deltasında bulunan limanlar da hayli hareketlenmişti. Cenevizliler, Galata'daki kolonileri vasıtasıyla ticarî ağı yönlendiriyordu. Bu dönemlerde her tarafta konuşulan Türkçe anlaşma dili olarak ön plana çıkmış bulunuyordu.

XI. yüzyıldan itibaren Arap, Hint ve İran asıllı müslümanlar deniz yoluyla Burma'ya (Birmanya) gelerek yerleşmiştir. Bu dizimin koruyucusu olan pagan krallar, diğer ülkelerden gelen ve yerli halk arasında Pathi / Kala adıyla tanınan müslüman yerleşimcilerin dinî uygulamalarına ve yerli kadınlarla evlenmelerine izin vermişti. IX. yüzyıldan itibaren Arap, Hint ve İran asıllı müslüman tâcirler, Basra körfezinden ve Kızıldeniz'den Uzakdoğu'ya kadar yaptıkları deniz ticareti sırasında su ve diğer ihtiyaçlarını karşılamak için bazan Burma sahillerine uğramışlardır (DİA, XXXII, 254). Bu dönemde ticaret politikasını sistemleştiren Sung hükümetinin yabancıları koruyan tedbirler alması müslümanların Çin'e akın etmesini yeniden hızlandırmış, özellikle Zeytun, Khanfu'dan daha önemli bir milletler arası ticaret merkezine dönüşmüştür. VIII. (XIV.) yüzyılın başlarında bölgeye gelen İbn Battûta, Güney Sung devrinden (1127-1279) beri Zeytun'un dünyanın en büyük limanı olduğunu, burada 100'den fazla büyük ve çok sayıda küçük gemi bulunduğunu kaydetmektedir. Yüan imparatorları (1271-1368), özellikle vergi toplanmasında ve milletler arası ticaret işlerinde tecrübeli müslümanları tercih etmişlerdir. Çin ile Orta Asya, İran, Ortadoğu ve Avrupa arasındaki İpek yolu ticaretinde de müslümanlar önemli rol oynamıştır. Bunlar deve, at, halı ve yemiş gibi değerli taşlar ithal edip Çin'den ipek, seramik, porselen ve baharat ihraç ediyordu. Çinliler müslümanların zevkine uygun biçimde üretim yapmaya dikkat ederlerdi. Müslümanların ticarî faaliyetleri kadar müslüman tâcirler birliği sistemleri de Yüan ekonomisi için değerli hizmetler yapmıştır. Bu sistem, kervanların sermayelerini toplamak ve Moğol aristokratlarının kârlı yatırımlarına yardımcı olmak amacıyla kurulmuştu (DİA, VIII, 324-

326). Bazı müslüman tâcirler zaman zaman Kore ve Japonya'ya kadar gitmiştir. Müslümanlarla olan ilişkilere değinen ilk resmî kayıtlar Koryo hânedanının kroniklerinde bulunmakta ve 1024'te Râzî adında birinin yönetiminde 100 kişiden fazla Arap (Tashi) tüccarının Kore'ye geldiğinden bahsetmektedir. 1231 yılında Moğollar, Kore'yi kontrolleri altına aldıkları sırada müslüman göçmen ve tâcirler ülkenin birçok yerinde yerleşmişti (DİA, XXVI, 200).

Bu dönemde İslâm ülkelerindeki piyasaların durumuyla ilgili değerlendirmeye gelince, meselâ V. (XI.) yüzyıl âlimlerinden Mâverdi, Allah'ın insanların yararlanması için dört çeşit üretim ve kazanç yolu yarattığını söyler; bunlardan ziraat ve hayvancılığı aslî, ticaret ve sınaati fer'î meslekler diye niteler. Ona göre ticaret iki türdür: Yerli ticaret fırsatçılık ve karaborsacılığa uygunluğu sebebiyle saygın kişilerce tercih edilmez. Dış ticaret ise külfetin ve riskinin yüksekliği, büyük sermaye gerektirmesi bakımından bir cesaret işi olup öncekinden daha faydalıdır (Edebü'd-dünyâ, s. 305-311). Ortadoğu ve Akdeniz ticaretinin altın çağını tasvir eden Ca'fer b. Ali ed-Dimaşki tüccar sınıfını üçe ayırır: Toptancı / istifçi (hazzân); ithalâtçı (rakkâd) ve ihracatçı (mücehhiz). Dimaşki, malı ucuzken alıp istifleyen ve pahalınca piyasaya süren tâcire fiyat dalgalanmaları konusuna dikkat etmesini öğütlemektedir. İthalâtçı, özellikle yolculuk ve taşımacılığın güçlüklere ve beklenmeyen aksaklıklara karşı önlem almalı, piyasalar ve gümrük tarifeleri konusunda önceden bilgileneilmeli, çeteleler tutup kayıtlarını güncellemelidir. İhracat gerçekleştirildiği beldelerdeki güvenilir acentelerce yürütülür; temsilciler de kâr ortaklığı usulüyle tâcirin ve kendilerinin çıkarlarını gözetirler. Dimaşki ayrıca satılan mala ait ödemelerin belirli bir tarihte taksitle veya krediyle yapılmasına göre ticaret şekillerini tasnif eder (el-İşâre, s. 70-75; krş. İbn Haldûn, s. 366). Mâverdi şehirleri de işlevlerinin çeşitliliğine ve yoğunluğuna göre ziraî ve girişimci / ticarî olmak üzere ikiye ayırır. Ona göre gelişmişliğin göstergesi ve iktidarın aynası konumundaki girişimci şehirler taşra kentlerinin ortasında, düzenli alıcıları barındıran ticaret merkezlerine yakın olmalı, taşımacılığa imkân veren su ve kara yolları üzerinde bulunmalı, ulaşım güvenlikleri sağlanmalı, rûsûm ve vergileri hafif tutulmalıdır (Teshilü'n-nazar, s. 211-213). Onun tasvir ettiği bu düzenli, hiyerarşik, çok işlevli kentler ağında tüccar, gerek esnafın gerekse

çiftçinin istisnâ ve selem gibi işlemler vasıtasıyla fason üretim yapmasına, girişimci / ticarî şehirle diğerleri, köyle kent, ham madde ve ara mal üreticisiyle sanayici arasında bağlantı kurulmasına aracılık etmiş, merkeze siyasî tâbiyeti de kapsayan karşılıklı bağımlılığa katkıda bulunmuştur. Bu vesileyle, tüccarın selem sözleşmesini bir riskten korunma (hedging) yöntemi olarak kullandığı söylenebilir.

VIII-X. (XIV-XVI.) yüzyıllar arasındaki üçüncü dönemin en çarpıcı özelliği Avrupalı tüccarın İslâm pazarlarına yoğun biçimde nüfuz etmesi ve önce Doğu Akdeniz ticaretine, X. (XVI.) yüzyıldan itibaren dünya ticaretine hâkim olmaya başlamasıdır. İtalyanlar'ı Fransa, İngiltere, Danimarka, İspanya, Portekiz ve Hollanda izlemiş, bu devletler, geçmişin aksine Akdeniz kıyısındaki İslâm topraklarını devamlı tehdit edip buradaki ticareti ellerinde tutmuştur. Aslında bu süreç, daha VI. (XII.) yüzyılda İslâm topraklarından geçen transit ticaret mallarının veya yerli mahsuller yahut yarı mâmul ürünlerin gerek Batı'ya gerekse müslüman ülkeler arasında Avrupa gemilerinde taşınmasıyla başlamıştı. Böylece müslümanlar, transit ticarete aracı konumuna düşerken ham madde ve yarı mâmul malların ihracatını kısmen koruyabilmiştir (EI<sup>2</sup> [İng.], X, 472). Haçlılar, İtalyan şehirlerinin ticaret kalıplarının değişiminden büyük ölçüde sorumludur. Aslında Akdeniz'deki İslâm ticarî yapıları daha önce müslümanların pek giremediği, büyüyen Avrupa pazarlarının etkisiyle aşınıp değişiyordu. Esasen Piza, Cenoova, Venedik tâcirleri Haçlı seferleri öncesinde ve bu seferler sırasında müslümanların Uzak ve Yakındoğu ticaretine müdahale ediyor, bazan da ortak oluyorlardı. Bunlar Haçlı ordularını taşımaları ve deniz savaşlarındaki aracılıkları sayesinde özellikle Yafa, Askalân, Kayseri, Akkâ, Sür, Sayda, Beyrut ve Antakya gibi işgal altındaki şehirlerde imtiyazlı konum kazanmış, kimden yana olsalar ayrıcalık ve yurttaşları için konsolosluk himayesi kapmıştı. Haçlılar'ın çekilmesinden sonra İtalyanlar'ın bölge ticaretine âşinalıkları ve yerel piyasalarda tuttıkları köprü başları, kendilerinin Kuzey Avrupa'nın baharat ve diğer Doğu mallarını talep eden pazarlarıyla bağlantı sağlamalarına imkân vermiştir. Akdeniz taşımacılığındaki üstünlükleri sayesinde müslümanların bölgesel ticaretinden -değişen siyasî şartların da yardımıyla- önemli bir pay kapıp İslâm topraklarında ki faaliyetlerinin hacmini arttırmış, konso-

losları ve noterleriyle kalıcı hale gelmiştir (a.g.e., X, 473).

Özellikle Haçlılar ve Avrupalılar arasındaki birliği önlemek ve gelir kaynaklarını arttırmak için XII. yüzyıldan itibaren uluslar arası ticarete önemli roller üstlenen Batılı tâcirilere ve şirketlere geniş kapsamlı imtiyazlar tanınmaya başlanmıştır. Hârizmşahlar, Memlûkler, Selçuklular, İlhanlılar, Osmanlılar, Safevîler, Bâbürlüler gibi İslâm devletleri ayrıcalıklar vermede birbirlerini izlemiştir. Doğu-Batı ticaret yolları üzerinde buldukları için İslâm devletlerinin Hindistan'dan Çin'e kadar Doğulu tüccara da imtiyazlar bahsettiği görülmektedir. Ayrıcalıklar, veren ülkeden ziyade alanın çıkarlarına hizmet etmiş, mütekâbiliyet esasına dayanan imtiyazlardan askerî, siyasî ve iktisadî güç sahibi Avrupalılar sömürgeleştirme politikalarını gerçekleştirmek için yararlanmıştır. Buna karşılık Avrupa'da korumacı Merkantilist politikalar benimsenmiştir. Osmanlılar'da zamanla kapitülasyon özelliği kazanan ticarî ayrıcalıklar, yerli tâcirlerin "Avrupa tüccarı" statüsünden yararlanabilmek amacıyla imtiyaz sahibinin himayesine girmesine sebep olacak boyutlarda bir haksız rekabet ortamı doğurması bakımından millî hâkimiyeti zayıflatıcı rol oynamıştır.

İran ve Irak'ın Moğollar'ca istilâsı, özellikle Uzakdoğu baharat ticaretinde Irak içlerinden Basra körfezine ve Mısır'ın istikrarlı bir çıkış noktası oluşturduğu Kızıldeniz'e doğru bir kaymaya yol açmıştır. Müslüman tüccar daha önce rekabetçi olarak doğrudan girmedikleri gelişip dönüşen Kuzey Avrupa pazarlarından yararlanamamıştır. Sonuçta Avrupalı tâcirler, kendi pazarlarını doyurmak için Doğu Akdeniz ticaretinden nemâlanmaya başladıklarında müslüman meslektaşları sadece ithal edilen baharatın yeni piyasalara arzından mahrum kalmamış, ayrıca kendi bölgesel pazarlarını da kaptırmıştır. Avrupalı tüccarın Batı Akdeniz limanlarına girişi, VI. (XII.) yüzyılda Tunus'u ele geçiren Muvahhidler'in Piza ile antlaşmalar imzalayıp sistemli ticaret tarifelerini oturtmasıyla beraber düzenli bir hal almıştır. İtalyan şehirleri karşılıklı ticaretle Tunus ve Cezayir limanlarının kalkınmasına katkı sağlamış, Marsilyalılar, Katalanlar ve Portekizliler, Mağrib'in Akdeniz ve Atlantik limanlarıyla ticaret yapmıştır. Mağrib'in büyük altın fazlası bulunduğu, Merînîler'in VII-VIII. (XIII-XIV.) yüzyıllarda Kastilya şövalyelerini ve Aragon gemilerini kiralamak için düzenli biçimde ödedikleri bol altın ve dinarlardan anlaşılmaktadır. Aragon, Kas-

tilya ve Cenova kralıkları Enfâ'da (Kazablanka) -IX. (XV.) yüzyılda Portekizliler tarafından tahrip edilene kadar- dâimî temsilci bulundurur ve ticaret gemileri limana gelip giderdi. Önemli iktisadî gelişmelerin görüldüğü Merînîler döneminde hıristiyan ülkeleriyle ticaret Sebte, Selâ, Asile ve Enfâ gibi liman şehirlerinden yapılıyordu. İhraç ürünleri arasında yer alan yünü kumaşlar Avrupa'da "merino(s)" ismiyle meşhur olmuş, ayrıca ülkenin üstün kaliteli deri ürünleri Batı'da Mağrib'e nisbetle "maroquin / maroquinerie" adıyla ün kazanmıştır (DİA, XXIX, 197).

Bu dönemdeki gelişmeleri Osmanlılar'ın konumu etkileyip dengelemiş ve gerilemeyi geciktirmişse de İtalyanlar Doğu Akdeniz'e yerleşirken Türk tâcirleri ancak IX. (XV.) yüzyılın sonlarında İtalya topraklarına ayak basıp Venedik'te ticarethane açmıştır. Buna rağmen Akdeniz'deki Osmanlı hâkimiyeti döneminde Avrupa deniz ticareti ancak Osmanlı Devleti ile yapılan anlaşmalar sayesinde varlığını sürdürebilmiştir. Akdeniz, Avrupa ülkelerinin Kuzey denizindeki gemiciliklerini ve teknolojik faaliyetlerini ilerletmeleriyle yeni gelişmelere sahne olmuştur. İspanya ve Portekiz'in Ümitburnu'nu keşfederek Atlas Okyanusu'na açılması Doğu ticaret yollarının değişmesinde ve Akdeniz'in ikinci plana düşmesinde rol oynamış, Avrupa'da merkezî iktidarın feodaller karşısında tüccarla iş birliği yaptığı bu süreç gerek ticaret gerekse üretim kalıplarını yeniden şekillendirmiştir. Özellikle VIII. (XIV.) yüzyılda ticaret güzergâhlarını aşan işgalci ordular ve salgın hastalıklar bilhassa şehirleri ve buradaki vasıflı zanaatkâr nüfusunu kırmış ve Memlûk ekonomisine büyük zarar vermiştir. En önemli gelir kaynakları uluslar arası ticaret olan Memlûkler'i bir başka gelişme daha olumsuz etkilemiştir. Papalık hıristiyanların Memlûk topraklarıyla ticaretine genel bir ambargo koymuştur ki bu tutum 1345 yılına kadar iki taraf arasındaki alışverişi önemli oranda sınırlamış, ambargoyu delme girişimleri cezalandırılmıştır. Buna karşılık İslâmiyet, Ehl-i kitapla belli şartlarda ilişkiye ve anlaşmaya, müste'men sayılanlara bazı kolaylıklar ve haklar tanımaya imkân veriyordu. Bu tarihten sonra kısmen gevşetilen ambargo 1370'te kaldırılmış, İtalyan devletleri Mısır'da da ticaret yapma hakkına kavuşmuştur. Giderek bu ülke ulaşım ve ticarete Doğu Akdeniz'in kilit noktası olmuştur (a.g.e., XXVII, 146-147).

Moğollar'ın 1240-1360'lı yıllar arasındakiki Asya hâkimiyeti Doğu-Batı ticaretinde

Avrupalılar'a ambargodan doğan kayıplarını telâfi imkânı veren yeni açılımlar sunmuştur. Moğol istilâsı sırasında Doğu-Batı arasındaki ticarete tek emniyetli yol olarak Kızıldeniz ve Mısır üzerinden geçiş denizden Avrupa'ya ulaşan güzergâh kalmıştır. Bu durum Memlûk devlet adamlarının dış ticareti geliştirmeye yöneltmiş, ticarî merkez haline gelen büyük şehirlerde geniş çarşı ve pazarlar yanında yabancı tüccar için hanlar, oteller, temsilcilikler kurulmuştur. Ming hânedanının Çin'e girişi kısıtladığı 1370'lerden Portekizliler'in Ümitburnu'nu dolaşmalarına kadar Asya-Avrupa arasında mal akışı Memlûkler ve Venedikliler'in üzerinden geçiyordu. Bu arada müslüman araçların devreden çıkarılması Avrupalı tüccara hem yeni pazarlar hem daha fazla kâr sağlamış, İtalyanlar ticaretlerini Doğu Akdeniz'den Karadeniz'e kaydırmıştır. Hânedanın Bahrî-Burcî Memlûkleri arasında el değiştirmesinin de etkisiyle VIII. (XIV.) yüzyılın sonlarında Memlûk gemiciliği gerileyince Venedik-Mısır arası deniz taşımacılığı Venedik filosunun eline geçmiştir. Ekonomik sıkıntılar, IX. (XV.) yüzyılın başında Suriye'yi harabeye çeviren Timur işgalinden kaynaklanan uzun süreli istikrarsızlıkla iyice şiddetlenmiş, ağır vergiler iç ve dış ticarete büyük darbe vurmuştur. Sultanların vergilendirme politikası yüzünden zorda kalan Avrupalı tüccarın Doğu'nun mallarını mâkul fiyatlarla elde etmek için gösterdiği çaba Ümitburnu'nun keşfiyle sonuçlanınca Mısır ve Suriye'nin dış ticareti bütünüyle çökmüştür. X. (XVI.) yüzyılın başlarında Portekizliler'in Doğu ticaret yolunu kesmelerinden dolayı Mısır önemli miktarda vergi geliri kaybetmiş, bu yüzden müsâdere sistemi yaygınlaştırılırken tüccar, mukâtaa sahipleri ve esnaftan alınan ağırlaştırılmış vergiler bir yıl öncesinden toplanmıştır. Ayrarı düşük sikkeler kestirilip devlet hazinesi doldurulmaya çalışılmış, bu yüzden Mısır, Suriye ve Hicaz'da merkezî hükümete karşı isyanlar çıkmıştır (a.g.e., XXIX, 96).

İslâm ticaret tarihi başarı ile başlamakta ve Ortaçağ'da müslüman topraklarının genelde yoksullaşması, nüfusun, zirâi üretim ve imalâtın azalması, kaynak kıtlığı ve teknik durağanlıktan doğan, devletin üreticiyi ve tüccarı istismarı, aşırı vergilendirmesi, satışı tekeline alması ve özel girişimi caydırmasından beslenen bir düşüş şeklinde tanımlanmaktadır. Belki de bu yüzden İbn Haldûn devletin ticaret ve tarımla uğraşmasını karşı çıkmıştır. Zira ona göre devlet, elindeki büyük maddî imkânları ve siyasî gücü kullanarak tüccar



## TİCARET

car ve çiftçilerle haksız rekabete girer; buna dayanamayan özel kesim faaliyetlerini durdurmak zorunda kalır, çalışıp üretme şevki kırılır ve sonunda iktisadî istikrar bozulur. Ayrıca ticaretle uğraşıp fiyatların yükselmesine yol açacak olan devlet sonunda zararlı çıkar. Çünkü özel teşebbüsün gerilemesinden doğacak vergi kaybı devletin iktisadî faaliyetlerden sağlayacağı kazancı aşacaktır. Öte yandan devletin siyasî erkine iktisadî gücün eklenmesi otoriter uygulamalara yol açarak ferdi hak ve hürriyetler için tehlike oluşturur (*Mukad-dime*, s. 257-259).

Ticaret mevcut piyasalar için üretimi özendirmek ve yeni pazarlar açmak, değişik imalât sektörleri arasında irtibat sağlamak, ham madde ve yarı mâmul mallar tedarik etmek, ithal ürünler için talep oluşturmak suretiyle ekonomiyi canlandırıcı bir rol oynamıştır. İslâm ekonomisinin imalât sektöründe çeşitlilik içeren, geniş, sağlam yapı bir üretim düzeni vardı. İş bölümü kalıcı olup geniş ölçüde gelişmişti, sanayi üretimi İslâm öncesine göre çok daha büyük ve sabitti. Tekstil sanayii bu mekanizmanın işleyişinin güzel bir örneğidir. Şehirli tüccar taşradaki tekstilcilerden talepte bulunur, yerli üretim boya ve tabaklama maddelerini Mısır'la diğer bölgeler arasında naklederdi. Ticaretin bütünleştirici rolü bölgesel ekonomilerdeki ödemeler dengesine büyük katkı sağlamıştır. Bölgesel ticaret işlevini gördüğü müddetçe transit ticaret yerel dengeleri bozamamıştır. Toptancılık, perakendecilik, pazarlama ve finansmanı kapsayan geniş imalât hizmetleri yelpazesi ve şehir merkezlerindeki çok gelişmiş nakliyat sistemi tarafından desteklenmiştir. Ziraat, imalât ve hizmet kesimlerini, merkez-dış dünya ilişkisinden ziyade bölge-çevre ilişkisi modeline dayanan dengeli bir iktisadî sistem bünyesinde birleştiren ticaret kentleşme sürecinde ve müslüman toplumların iktisadî kalkınmasında merkezi bir rol oynamıştır. Ancak son dönemde ticaretin bütünleştirici rolü zayıflamış, katılımcı bölge ekonomileri dengelerini yitirmiştir. Müslümanların ticareti dış pazarlara değil iç büyüme ve bölgesel bütünleşmeye dayalı iktisadî kalkınmayı iletmiştir (*EP* [İng.], X, 473-474).

Avrupalı tüccar ve şirketler için VII. (XIII.) yüzyılın sonlarından itibaren uluslar arası piyasalardaki ürünler, fiyatlar, para ve ölçü birimleri, gümrük tarifeleri gibi pek çok bilgiyi içeren yüzlerce ticaret rehberi yazılmış, İtalyanlar, Doğu Akdeniz'e giden tâcirler için kılavuz sözlükler hazırlamıştır. XIII. yüzyılın sonlarında Suğdak'ta düzen-

lenen *Codex Cumanicus* bu tür eserler içinde önemli bir yer tutmaktadır. Latince-Farsça-Kumanca olan sözlük ticarete kullanılan 2500 Kumanca kelimeyi içermektedir. Osmanlılar'ın bölgeye hâkim olması üzerine buna benzer Türkçe-İtalyanca lügatlar hazırlanmıştır. Bunları yeterli bulmayan Venedikliler kendi gençlerine Türkçe öğretmeye yönelmiştir. Sözlükler dışında Doğu Akdeniz ülkelerindeki ölçüler, paralar ve mallara dair bilgi veren rehberler de yazılmıştır. Bunların başında, 1324'te Bardi firması adına Doğu'ya gönderilen F. Balducci Pegolotti'nin hazırladığı *La Pratica della Mercatura* adlı eser gelmektedir (*DİA*, XXVII, 146-147). Öte yandan İtalya tüccarı Hazar denizine de iyice âşina olmuştu. Ancak Timur'un 798'de (1395-96) Astarhan ve Saray'ı ele geçirmesi Hazar denizi ticaretine ağır darbe vurmuş, bu tarihten sonra İtalyanlar ipeği daha çok Sultâniye yoluyla karadan taşımıştır. Buna rağmen XV. yüzyılın sonunda Derbend-Astarhan arasında daha çok yaz aylarında belirli miktarda ticaret yapılabiliyordu. Osmanlılar zamanında II. Selim'in ticarî amaçla Karadeniz ile Hazar'ı bir kanalla birleştirme fikri uygulamaya konulmamıştır. Hazar'ın ulaştırma ve ticaret bakımından taşıdığı önem, Ümitburnu yolunun keşfedilerek Hindistan'a aktarma yapmaya gerek kalmadan yalnız denizden gidilmeye başlanması üzerine azalmıştır (*a.g.e.*, XVII, 111).

VIII. (XIV.) yüzyılın başında Trabzon'dan, hatta bir ara Kefe'den çıkarılan Cenevizliler yine de Karadeniz'deki ticarî faaliyetlerini kısmen sürdürmüştür. Özellikle Samsun, Fatsa ve Trabzon'da kendilerine ait özel bölgeler bulunuyordu. Venedik, kıyı kesimlerine hâkim Türkmen beylikleriyle ilişkilerini geliştirip Karadeniz'e yerleşmeye başlamış, ticarî önemi büyük limanlar üzerinde Türkmen beyliklerinin de karıştığı Venedik-Ceneviz çekişmesi baş göstermiştir. 1364'te Anadolu'da Türkmen beylikleri ve Mısır'da Memlûkler'e karşı hazırlıkları yapılan genel bir Haçlı seferi çerçevesinde papa endüjanslar dağıtarak para topladığı gibi Türkler'le ticaret yapan hıristiyanları aforoz etmeye başlamıştır (*a.g.e.*, XXXI, 158). Karadeniz ticaretinin önemli mevkilerinden biri olan Tana'da Cenevizliler gibi Venedikliler de VIII. (XIV.) yüzyılın ilk yarısında bazı ticarî müesseseler açmış ve bir konsolos bulundurmuyuşur. Altın Orda Hanı Özbek Han, şehirde bir mahalle oluşturmak isteyen Venedikliler'e 1333'te belli bir vergi karşılığında izin vermiştir. Bu arada Karadeniz'in gü-

ney kıyılarına ulaşan Osmanlılar, Çelebi Mehmed zamanında batı sahillerine doğru uzanmış, ancak sonuçta Osmanlı gölü olan Karadeniz ticaretinden yahudi, Balkan hıristiyanları ve Ermeniler yararlanmıştır.

IX. (XV.) yüzyılın sonlarına kadar Asya-Avrupa ilişkileri karadan sağlanırken bu tarihlerde, iki kıtayı bağlayan kara ticaret yollarının geçtiği bölgelerde müslümanların hâkimiyet kurmaları Avrupalılar'ı Asya'nın güney sahillerine ulaştıracak başka bir yol aramak mecburiyetinde bırakmıştır. Portekizli Vasco de Gama'nın 1497'de Batı Afrika kıyılarını izleyip Güney Afrika'yı dolaşarak Arabistan'ın güney sahillerinden Hindistan'a ve Seylan'a ulaşması Asya'nın tarihinde yeni bir dönemin başlangıcı olmuş, bu yolu kullanan Portekizliler, Kızıldeniz hâkimiyetini ele geçirmiştir. 923'te (1517) Mısır'ı fetheden Osmanlılar, Portekiz'in faaliyetlerini engellemek amacıyla Aden'i alınca Kızıldeniz'in ticaret yolu olma özelliği zayıflamıştır. Avrupa'nın devlet-kilise-tüccar dayanışması içinde Uzakdoğu pazarlarına doğrudan erişimini mümkün kılacak deniz yollarını ve Amerika'yı keşfine, dolayısıyla tarihte ilk defa Yeni Dünya ile Uzakdoğu ekonomilerini kendileriyle ve birbirleriyle bağlamasına, X. (XVI.) yüzyılda dünya ticareti ağırlığının Atlantik'e kaymasına rağmen İslâm hâkimiyet alanındaki ticarî hareketlilik sürmüş, ancak ikincil konuma düşmeye başlamıştır.

Hint Okyanusu deniz gücü ve özellikle baharat ticareti XVI. yüzyıldan itibaren Avrupa'ya kapıdırılmıştır. Hindistan'a ulaşınca (1498) yayılmacı bir politika güden Avrupalılar uzun zaman iç bölgelere nüfuz edemediği kıyılarda kurdukları ticaret kolonilerinde yaşamış, Portekizliler kıtada önce Kaliküt'te yerleşip yeni yerler işgal etmiştir. Portekizliler'in Avrupa baharat pazarını ele geçirmek amacıyla Hindistan'da ve Malakka takımadalarında kurdukları koloni ve ticaret merkezlerinin en önemlileri Güneybatı Asya'da Hürmüz, Güney Asya'da Goa ve Güneydoğu Asya'da Malakka olup bunlara Diü, Hugly, Kolombo ve Makao da katılmıştır. Asya'daki zenginlikleri Batı'ya taşımaya amaçlayan Portekizliler, Hürmüz'den Japonya'ya kadar etkili olmuştur. Güneydoğu Asya'nın zenginliklerinin çarpıcı örneği Malaka, 1510 yılında bölgeyi ziyaret eden Portekizli seyyah Tome Pires'e göre yaklaşık 2,4 milyon "cruzado" (Portekiz altını) değerinde ticaret hacmine sahip olup en önemli dünya ticaret merkezlerindendi. Avrupa'nın o dönemde en zengin ticaret şehirlerinden sayılan Se-

villa'nın (İşbîliye) ticaret hacmi XVI. yüzyılın sonunda ancak 4 milyon cruzadoya ulaşıyordu. Fakat 1511'de Portekizliler'ce ele geçirilen Malaka eski ticarî üstünlüğünü sürdürememiş, yabancı tüccar, yüksek gümrük vergilerinden ve resmî yolsuzluklardan kurtulmaya çalışırken müslüman tâcirler daha çok Portekizliler'in rakibi olan Sumatra'daki Açe Limanı'nı tercih etmiştir (a.g.e., XXVII, 466-467). Avrupalı müstemlekeci devletler Uzakdoğu ticareti için önemli atlama taşlarını da sömürmeye girişmiştir. X. (XVI.) yüzyılın başlarında ulaştıkları, Hindistan denizyolu üzerinde bulunması sebebiyle stratejik önem taşıyan Madagaskar'ın hâkimiyetini ele geçirebilmek için mücadele içine girmişlerdir. Bu zaman zarfında özellikle köle ticaretinin buraya çektiği Avrupalı tüccar, maceraperest ve misyonerler sahil bölgelerinde bazı antrepo ve yerleşim merkezleri kurmuştur. Madagaskar'ın sömürgeleştirilmesi XI. (XVII.) yüzyılın ortalarında Fransa tarafından gerçekleştirilmiştir. Portekizliler, Uzakdoğu ticaretinin önemli bir başka atlama taşı olan Seylan'a geldiklerinde Kolombo'da güven ve refah içinde yaşamakta olan kalabalık müslüman tüccar nüfusunu kendilerine hem dinî hem ticarî açıdan rakip görerek 1526-1626'da liman şehirlerinden atıp dış ticareti ellerine geçirmişlerdir (a.g.e., XXXVII, 427).

Avrupa dünyanın mallarıyla kendisinin-kileri değil Yeni Dünya'dan aldığı gümüşü değiştiriyordu. Çünkü henüz dış dünya ile rekabet edebileceği sanayi ürünleri olmadığı gibi ucuz iş gücü sağlayacak nüfusu da yoktu. XVI. yüzyılda Amerika kıtasının keşfi üzerine Meksika ve Peru'daki madenlerden Eski Dünya'ya büyük miktarlarda altın ve gümüş akmaya başlamıştır. Avrupalılar, Doğu Akdeniz ve bilhassa Asya ile olan ticaretlerinde çok büyük açıklar vermiş ve aradaki farkı Amerika'dan gelen altın ve gümüşle karşılamaya yönelmiştir. Böylece Güney Amerika'da veya Avrupa'da kesilen altın, özellikle de büyük boy gümüş sikkeler (gross) çok kullanılan birer ödeme aracı olarak bütün dünyaya yayılmış, XVI. yüzyılın ortalarından itibaren Balkanlar üzerinden Osmanlı piyasalarına da "kuruş" adı altında girmiştir. Bütün dünyada yaşanan parasal çalkantılara Osmanlı Devleti'nin kendi malî güçlükleri ve savaşlar eklenince 1050'lerden (1640) itibaren Osmanlı darphaneleri birbiri ardına kapanmış, bu tarihten başlayarak yaklaşık elli yıl boyunca tedavülde pek görünmeyen akçe bir hesap birimi konumuna düşmüştür. Bu dönemde Osman-

lı piyasalarında ödeme aracı olarak kuruşların başını çektiği çeşitli Avrupa sikkeleri kullanılmıştır (a.g.e., XXVI, 458).

Avrupa, ucuz iş gücü sorununu çözme ve sömürgecilik yapma uğruna köleleştirmeyle daha önce görülmemiş boyutlarda geliştirmiş, köleler üreterek teknik ve bilimsel araştırmalar için yeterince boş zaman kazanmıştır. 1880 yılına kadar Batı'ya sadece Kongo civarından milyonlarca köle taşınmıştır. XIII. yüzyılda Atlas Okyanusu sahilinde kurulan Kongo Krallığı 1482'de ilk defa Portekizliler'le ticaret anlaşması yapmıştır. 1498 yılından itibaren Amerika'ya Afrikalı kölelerin taşınması bölgedeki ticareti bu alanda yoğunlaştırmış, XVI ve XVII. yüzyıllar boyunca Hollandalılar'ın da bazı noktaları ele geçirmesiyle Kasai ve Katanga gibi iç kesimlerden köle ticareti aralıksız sürmüştür.

Kargo kapasitesi yük hayvanı katarları ve nehir botlarının taşıma gücünü kat kat aşacak seviyelere ulaştığı için artık yükte ağır pahada hafif malları da taşıyablen okyanusa dayanıklı kalyonların ve ticarî üslerin XIV. yüzyıldan itibaren -top, tüfek ve barut fiyatlarındaki ucuzlamayla birlikte- daha düşük maliyetle silâhlandırılabilmesinin yanı sıra Amerikan gümüşü-silâhlanma sarmalının verimliliği Avrupa'nın küresel hâkimiyetinde önemli rol oynamıştır. Silâh sanayiinin ürünleri sadece devlete değil özel kesime de satılmış, böylece bu sektör büyüdüğü gibi gemilerin silâhlandırılması ticaret yollarının kontrolünü de kolaylaştırmıştır. Ayrıca küresel ticaretin yaygınlaşmasına ve sanayileşmeye paralel olarak bireysel sermaye birikimlerinin zamanla rekabet gücünü kaybetmesiyle büyük şirketlerin ve -risk paylaşımı, piyasa denetimi, geniş hacimli finansman imkânı sağlayabilmesi, dev ticaret filoları ile önceki dönemlerde kendilerine tahsisli funduk, vekâle, han gibi küçük ölçekli duraklara karşılık kalıcı silâhlandırılmış ticarî üsler kurulabilmesi, büyük parti alımlarla fiyat ve kurları belirleyebilmesi, uluslar arası iletişim ağı oluşturabilmesi gibi pek çok işlevi bulunan- tüccar birliklerinin hâkimiyeti pekişmiştir. Batı'da borçlarından dolayı yalnız mâmelekiyle sınırlı sorumluluğa sahip anonim şirketlerin geliştirilip yaygınlaştırılması bu süreci hızlandırmıştır. Doğu Akdeniz ve Doğu Hint kumpanyaları gibi uluslar arası ortaklıklar kuran kapitalistler zamanla dünya ticaretini tamamen ele geçirmiştir. Bunda okyanus ötesi büyük hacimli, çok kârlı ticareti finanse edecek piyasa, kurum ve araçların hızla gelişmesinin de önemli kat-

kısı olmuştur. Fakat İslâm ticaret hukukunun çerçevesi yerel, bölgesel ve uluslar arası kurumsal, tüzel, anonim iş birliklerini gerçekleştirecek şekilde geliştirilememiştir. İslâm miras hukukunun bu süreçte müslümanların aleyhine rol oynadığına dair iddialar doğru değilse de şirketler hukukunun yetersizliğine dair eleştirilere hak verilebilir.


#### BİBLİYOGRAFYA :

İbnü'l-Esir, *en-Nihâye*, I, 181; v. Soden, *AHW*, III, 1314-1315; *Müsned*, III, 428, 437, 444; Bu-hârî, "Büyü", 1-2, 6, 9, 11, 35-36, "Hac", 149; Ebû Dâvûd, "Menâsik", 5, 7; Ebû Yûsuf, *Kitâbü'l-Harâc* (nşr. Muhibbuddin el-Hatîb), Kahire 1396, s. 206; Muhammed b. Hasan eş-Şeybânî, *el-Kesb (Risâletân fi'l-kesb* içinde, nşr. Süheyl Zekkâr), Beyrut 1417/1997, s. 70-72; Sahnûn, *el-Müdevvene*, Beyrut, ts. (Dâru Sâdır), IV, 270; Câhiz, *et-Tebaşşur bi't-ticâre* (nşr. Hasan Hüsnî Abdülvehhâb), Kahire 1414/1994; İbn Ebû'd-Dünyâ, *İslâhu'l-mâl* (nşr. Mustafa Müflih el-Kudât), Mansûre 1410/1990, s. 259-275; Dînevîrî, *el-Ahbarü't-tivâl*, s. 117; Mes'ûdî, *Mürûcü'z-zehab* (Abdülhamîd), I, 168; İbn Havkal, *Şüretü'l-arz*, II, 332-333, 340, 378-379, 382, 385; Cessâs, *Ahkkâmü'l-Kur'ân* (Kamhâvî), I, 386; V, 66; Makdisî, *Ahşenü't-tekâsim*, s. 31-32; Ebû Hayyân et-Tevhîdî, *el-İmtâ' ve'l-mu'ânese* (nşr. Ahmed Emîn - Ahmed ez-Zeyn), Beyrut 1373/1953, III, 60-62; Mâveridî, *Edebü'd-dünyâ ve'd-dîn* (nşr. Mustafa es-Sekkâ - M. Şerîf Sükker), Beyrut 1408/1988, s. 305-311; a.mlf., *el-Ahkkâmü's-sultâniyye* (nşr. Ahmed Mübârek el-Bağdâdî), Kahire-Küveyt 1409/1989, s. 272-273; a.mlf., *Teshîlü'n-naazar ve ta'cîlü'z-zafer* (nşr. Rıdvân es-Seyyid), Beyrut 1987, s. 211-213; Ca'fer b. Ali ed-Dimaşkî, *el-İşâre ilâ mehâsini't-ticâre* (nşr. el-Bişrî eş-Şurbaçî), İskenderiye 1397/1977, s. 69-75; Şemseddin İbn Müflih, *el-Âdâbü's-ser'iyye ve'l-minehu'l-mer'iyye*, Kahire, ts. (Müessesetü Kurtuba), III, 260-261, 290-294; İbn Haldûn, *Mukaddime* (nşr. Derviş el-Cüveydî), Beyrut 1416/1996, s. 257-259, 366-371, 380-381; İbn Hacer el-Askalânî, *el-Metâlibü'l-âliyye* (nşr. Hüseyin b. Yûsuf b. Mustafa Ömer Sebâhîteş), Riyad 1419/1998, VII, 352; Mewâk, *et-Tâc ve'l-iklîl*, Beyrut 1398, IV, 253-254; Venşerîsî, *el-Mi'yârü'l-mu'rib* (nşr. Muhammed Haccî), Beyrut 1401/1981, VIII, 302-303; Alâeddin Ali İbnü'l-Lebbûdî, *Fazlü'l-iktisâb ve ahkkâmü'l-kesb ve âdâbü'l-ma'îşe* (*Risâletân fi'l-kesb* içinde, nşr. Süheyl Zekkâr), Beyrut 1417/1997, s. 142, 144-145; Ch. C. Torrey, *The Commercial Theological Terms in the Koran*, Leiden 1892, s. 43; Meccelle, md. 44; H. Pirenne, *Economic and Social History of Medieval Europe* (trc. I. E. Clegg), New York 1937, s. 1-38, 44-49, 86-166, 206-219; a.mlf., *Mohammed and Charlemagne*, London 1954, s. 164 vd.; A. R. Lewis, *Naval Power and Trade in the Mediterranean: A.D. 500-1100*, New Jersey 1951, s. 54-249; G. F. Hourani, *Arab Seafaring in the Indian Ocean in Ancient and Early Medieval Times*, Princeton 1951, s. 46-114; R. S. Lopez, "The Trade of Medieval Europe: The South", *Cambridge Economic History of Europe*, Cambridge 1952, II, 257-354; a.mlf. v.dğr., "England to Egypt, 1350-1500: Long-term Trends and Long-distance Trade", *Studies in the Economic History of the Middle East* (ed. M. A.

## TİCARET

Cook), London 1970, s. 93-128; A. Jeffery, *The Foreign Vocabulary of the Qur'ân* (ed. B. Bhat-tacharyya), Kahire 1957, s. 90-91; C. Issawi, *The Decline of Middle Eastern Trade: 1100-1850*, [baskı yeri ve tarihi yok], s. 1-31; H. L. Adelson, *Medieval Commerce*, Princeton 1962, s. 126-129, 138-145; A. K. S. Lambton, "The Merchant in Medieval Islam", *A Locust's Leg: Studies in Honour of S. H. Taqizadeh* (ed. W. B. Henning – E. Yarshater), London 1962, s. 121-130; Samir M. Zoghby, *The Impact of the Western Sudanic Empires on the Trans-Saharan Trade: Tenth to Sixteenth Century* (doktora tezi, 1966), Georgetown University, tür.yer.; Shlomo dov Goitein, *A Mediterranean Society: Economic Foundations*, Berkeley 1967, I, 148-352; a.m.f., "The Rise of the Middle-Eastern Bourgeoisie in Early Islamic Times", *Studies in Islamic History and Institutions*, Leiden 1968, s. 217-241; a.m.f., "Mediterranean Trade Preceding the Crusades: Some Facts and Problems", *Diogenes*, XV/59 (1967), s. 47-62; B. Spuler, "Trade in the Eastern Islamic Countries in the Early Centuries", *Islam and the Trade of Asia* (ed. D. S. Richards), Oxford 1970, s. 11-20; a.m.f. - W. Floor, "Commerce", *Elr.*, VI, 57-89; A. S. Ehrenkreutz, "Monetary Aspects of Medieval Near Eastern Economic History", *Studies in the Economic History of the Middle East*, s. 37-50; a.m.f., "Strategic Implications of the Slave Trade between Genoa and Mamluk Egypt in the Second Half of the Thirteenth Century", *The Islamic Middle East, 700-1900: Studies in Economic and Social History* (ed. Abraham L. Udovitch), Princeton 1981, s. 335-345; a.m.f., "Al-Bûzajânî (A.D. 939-997) on the 'Ma'sîr'", *JESHO*, VIII (1965), s. 90-92; Abraham L. Udovitch, "The 'Law Merchant' of the Medieval Islamic World", *Logic in Classical Islamic Culture* (ed. G. E. von Grunebaum), Wiesbaden 1970, s. 113-130; a.m.f., "Commercial Techniques in Early Medieval Islamic Trade", *Islam and the Trade of Asia* (ed. D. S. Richards), Oxford 1970, s. 37-62; a.m.f., "Credit as a Means of Investment in Medieval Islamic Trade", *JAOS*, LXXXVII (1967), s. 260-264; Subhi Y. Labib, "Egyptian Commercial Policy in the Middle Ages", *Studies in the Economic History of the Middle East*, s. 63-77; a.m.f., "Kârimî", *EP* (İng.), IV, 640-643; Cl. Cahen, "Economy, Society, Institutions", *CHIs*, II, 511-538; a.m.f., "Quelques mots sur le déclin commercial du monde musulman à la fin du moyen âge", *Studies in the Economic History of the Middle East*, s. 31-36; a.m.f., "Commercial Relations between the Near East and Western Europe from the VII<sup>th</sup> to the XI<sup>th</sup> Century", *Islam and the Medieval West: Aspects of Intercultural Relations* (ed. Khalil I. Semaan), Albany 1980, s. 1-25; a.m.f., "Monetary Circulation in Egypt at the time of Crusaders and the Reform of Al-Kamil", *The Islamic Middle East, 700-1900: Studies in Economic and Social History*, s. 315-333; W. Heyd, *Yakın-Doğu Ticaret Tarihi* (trc. Enver Ziya Karal), Ankara 1975, s. 29-617; A. Mez, *The Renaissance of Islam* (trc. Salahuddin Khuda Baksh – D. S. Margoliouth), Delhi 1979, s. 470-484; V. Christides, "Navies, Islamic", *Dictionary of the Middle Ages* (ed. J. R. Strayer), New York 1982, IX, 73-77; E. A. Zachariadou, *Trade and Crusade: Venetian Crete and the Emirates of Menteshe and Aydin (1300-1415)*, Venice 1983; Ph. D. Curtin, *Cross-cultural Trade in World History*, Cambrid-

ge 1984, s. 105-106, 115; Faruk Abu-Chacra, "Trade and Trade Routes of the Quraysh", *Asian Trade Routes: Continental and Maritime* (ed. K. R. Haelquist), London 1991, s. 38-42; Cengiz Kallek, *H. Peygamber Döneminde Devlet ve Pi-yasa*, İstanbul 1992, s. 3-25; Muhammad al-Faruque, *Some Aspects of Economic History of Iraq during the Early 4<sup>th</sup>/10<sup>th</sup> Century (295-335/908-945): The Role of Trade in the Economy* (doktora tezi, 1993), University of Toronto, s. 168-251; O. R. Constable, *Trade and Traders in Muslim Spain: The Commercial Realignment of the Iberian Peninsula 900-1500*, Cambridge 1994, s. 1-258; Chau Ju-Kua, *His Work on the Chinese and Arab Trade in the Twelfth and Thirteenth Centuries, Entitled Chu-fan-chi* (trc. F. Hirth – W. W. Rockhill, ed. Fuat Sezgin), Frankfurt 1996, s. 114 vd.; D. Abulafia, "The Impact of the Orient: Economic Interactions between East and West in the Medieval Mediterranean", *Across the Mediterranean Frontiers: Trade, Politics and Religion, 650-1450* (ed. D. A. Agius – I. R. Netton), Turnhout 1997, s. 1-40; J. L. Meloy, *Mamluk Authority, Meccan Autonomy and Red Sea Trade, 797-859/1395-1455* (doktora tezi, 1998), The University of Chicago, s. 35-88; K. N. Chaudhuri, *Trade and Civilisation in the Indian Ocean: An Economic History from the Rise of Islam to 1750*, Cambridge 2002, s. 9-220; R. E. Mack, *Doğu Mali-Batı Sanatı: İslam Ülkeleriyle Ticaret ve İtalyan Sanatı 1300-1600* (trc. Ali Özdamar), İstanbul 2005, s. 32-54; M. Rashid Akhtar Nadvi, "Industry and Commerce under the 'Abbasids", *JPHS*, I/2 (1953), s. 118-126; Joseph de Somogyi, "The Part of Islam in Oriental Trade", *IC*, XXX/3 (1956), s. 179-189; Eliyahu Ash-tor, "Kârimî Merchants", *JRAS* (1956), s. 45-56; a.m.f., "The Volume of Levantine Trade in the Later Middle Ages (1370-1498)", *Journal of European Economic History*, IV, Roma 1975, s. 573-612; a.m.f., "Observations on the Venetian Trade in the Levant in the XIV<sup>th</sup> Century", a.e., V (1976), s. 533-586; a.m.f., "The Volume of Medieval Spice Trade", a.e., IX (1980), s. 753-763; a.m.f., "The Wheat Supply of the Mamluk Kingdom", *AAS*, XVIII/3 (1984), s. 283-295; S. Maqbul Ahmad, "Commercial Relations of India with the Arab World (1000 B.C. upto Modern Times)", *IC*, XXXVIII/2 (1964), s. 141-155; N. A. Stillman, "The Eleventh Century Merchant House of Ibn 'Awkal (A Geniza Study)", *JESHO*, XVI/1 (1973), s. 15-88; L. Kinberg, "Compromise of Commerce: A Study of Early Traditions Concerning Poverty and Wealth", *Isl.*, LXVI (1989), s. 193-212; J. M. Rogers, "To and fro Aspects of Mediterranean Trade and Consumption in the 15<sup>th</sup> and 16<sup>th</sup> Centuries", *Revue du monde musulman et de la Méditerranée*, sy. 55-56, Aix-en-Provence 1990, s. 57-74; M. Morony, "Commerce in Early Islamic Iraq", *Asien, Afrika, Lateinamerika*, XX (1993), s. 699-720; E. A. Congdon, "Venetian Merchant Activity within Mamluk Syria (886-893/1481-1487)", *al-Masaq*, VII, Leeds 1994, s. 1-33; J. Schacht, "Bay", *El* (İng.), I, 1111; Heffening, "Tidjâra", a.e., IV, 747-751; Ch. Pellat, "al-Râdhâniyya", *EP* (İng.), VIII, 363-367; C. E. Bosworth v.dğr., "Tidjâra", a.e., X, 466-475; Yusuf Halaçoğlu, "Anadolu", *DİA*, III, 127; Cemil Hee – Soo Lee, "Çin", a.e., VIII, 323-326; a.m.f., "Kore Cumhuriyeti", a.e., XXVI, 199-200; Syed Muhammad Naquib al-Attas, "Endonezya", a.e., XI, 194-197; Xavier de Planhol, "Hazar Denizi", a.e.,

XVII, 110-111; Ahmet Taşağıl, "Hazarlar", a.e., XVII, 119-120; Ali İbrahim Savaş, "Konsoles", a.e., XXVI, 178-179; Şevket Pamuk, "Kuruş", a.e., XXVI, 458; Şerafettin Turan, "Levant", a.e., XXVII, 145-147; İsmail Hakkı Göksoy, "Malaka", a.e., XXVII, 466-467; a.m.f., "Myanmar", a.e., XXXII, 254; a.m.f., "Sri Lanka", a.e., XXXVII, 426-427; İsmail Yiğit, "Memlûkler", a.e., XXIX, 96; İsmail Ceran, "Merinîler", a.e., XXIX, 197; Halil İnalık, "Murad I", a.e., XXXI, 158.  CENGİZ KALLEK

**Ticaret Ahlakı.** Eski çağlardan beri ekonomi alanında birkaç temel meslekten biri olan ticaret, maddî getirisi yanında sosyal konumu ve işlevi, üretilen malların ihtiyaçlara göre dağılımını sağlaması, geniş bir iş ve istihdam alanı açması gibi sebeplerle insanlık tarihinde önemini hep korumuş, üretim, ihtiyaç ve taşıma imkânlarının artmasına paralel olarak gittikçe ilgi görüp gelişen bir meslek halini almıştır. Bu süreçte paralel olarak, diğer sosyal faaliyet alanlarında olduğu gibi ticaretle de insanların ortak yararlarını, toplumsal huzur ve güven ortamını korumayı, insanların hak ve menfaatlerinin zarar görmesini önlemeyi hedefleyen hukukî düzenlemelerin yanında ahlâk kurallarının oluşturulması da gerekli olmuştur. Nitekim başlangıçtan itibaren bütün dinî metinlerde ticaretin belirli ahlâk ilkeleri ve kuralları içinde yapılması üzerinde durulmuş ve ticaret ahlâkının meslek ahlâkının en eski türünü meydana getirdiği belirtilmiştir (Aktan, I/1 [2008], s. 100). Mekke'nin önemli bir ticaret merkezi olduğu ve Mekke toplumunun geniş ölçüde ticaretle uğraştığı bilinmektedir. Kur'ân-ı Kerim'de Kureyş kabilesinin sıkıntı çekmeden yaz kış güvenlik içinde ticarî yolculuklar yaptığı bildirilerek bunun Allah'ın onlara bir lutfu olduğuna işaret edilir (Kureyş 106/1-4). Bizat Hz. Peygamber ve birçok sahâbî ticarî faaliyette bulunmuştur. Berâ b. Âzib, Zeyd b. Erkam, Ebû Saïd el-Hudrî gibi sahâbîler ticaretle uğraşıyorlardı (Buhârî, "Büyü", 8, 20). Ebû Hüreyre, diğer sahâbîlerden daha çok hadis rivayet etmesini muhacirlerin çarşı pazarda ticaretle, ensarın mal mülkle meşgul olmasına rağmen kendisinin sürekli Resûlullah'ın yanında bulunmasıyla izah etmiştir. Abdurrahman b. Avf, kendisini malına ortak etmek isteyen mânevî kardeşi Sa'd b. Rebî'in bu teklifini kabul etmemiş, ondan çarşının yolunu göstermesini istemiş (Buhârî, "Büyü", 1) ve zamanla büyük bir tüccar olmuştur. Gazâlî ahashabın kara ve deniz ticareti yaptığıni söyler (*İhya*<sup>2</sup>, II, 63). Öte yandan, İslâm öncesi Arap toplumunda haksız kazanç