
Kızıldeniz: Çöl, Gemi ve Tacir

Nihal Şahin Utku

İstanbul: Klasik Yayınları, 2012, 616 sayfa.

Yazarın, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü'ne bağlı İslâm Tarihi Anabilim Dalı'nda Prof. Dr. Mustafa Fayda danışmanlığında hazırladığı doktora tezine dayanan kitap, dört bölüm ile "Giriş" (s. 21-44) ve "Sonuç" (s. 449-55) kısımlarından oluşmaktadır. Kitabın sonuna okuyucu için faydalı sayılabilecek, gemicilikle ilgili terimlerden oluşan bir sözlük (s. 457-59) ve hem Kızıldeniz havzasının coğrafi yapısını hem de söz konusu havza ile doğu ve batı bölgeleri arasındaki ticaret yollarını resmeden yedi adet harita eklenmiştir (s. 460-70). Kitapta yer alan dipnotlar "Notlar" (s. 471-574) başlığı altında kitabın sonunda topluca zikredilmiştir. Her ne kadar dipnotlar bölüm esasına göre tasnif edilmiş olsa da, akademik gayelerle yapılan okumalarda metin içinde atıf yapılan kaynak esere bakma ihtiyacı okuyucuyu oldukça yormaktadır. Kitapta kullanılan kaynakların listesinin verildiği "Kaynakça" (s. 575-92) ve detaylı bir şekilde hazırlanmış olan "Dizin" (s. 593-616) kısmıyla kitap sona ermektedir.

İslâm tarihinin erken dönemlerini inceleyen akademik düzeydeki çalışmalara bakıldığında, son yıllarda İslâm iktisat tarihi, denizcilik ve ticaret tarihi gibi İslâm toplumunun iktisadî ve sosyal yönlerini ele alan çalışmaların arttığı görülmektedir. Böyle bir yönelimin farklı dinamikleri olmakla birlikte, Batı'da özellikle *Anneles* ekolüyle ivme kazanan "sosyal tarih" anlayışının bu alanda yapılan çalışmaları hızlandırdığı varsayılabilir. Bu noktada Utku'nun eseriyle paralellik arz eden ve ondan sonra kaleme alınan çalışmalardan kısaca bahsetmek yerinde olacaktır. Meselâ arkeolojinin tarih ilmine katkısını güzel bir şekilde sunan Timothy Power'ın Bizanslılar'dan başlayarak Abbâsiler döneminin büyük bir kısmını içine alan (500-1000) ve Kızıldeniz'deki ticareti ve liman kentlerini inceleyen doktora tezi dikkat çekmektedir. Tezinin "iki medeniyet arasındaki" geçiş dönemini ele aldığını ve bölgesel bir vak'a çalışması olduğunu ifade eden Power, bilhassa madencilik ve köle ticareti gibi yerel ekonomilere özel önem atfettiğini belirtmektedir.¹ Maya Shatsmiller'ın ilk dönem İslâm toplumunun iktisadî gücünü ve buna bağlı olarak kaydetmiş olduğu ekonomik büyümeyi mercek altına alan makalesi de bu meyanda zikredilebilir. Shatsmiller miladî 750-1100 yılları arasında İslâmî kurumların,

1 Timothy Power, *The Red Sea from Byzantium to the Caliphate: AD 500-1000* (Cairo: The American University in Cairo Press, 2012).

ekonomik büyümenin temel göstergesi olduğunu savunmakta ve bu kurumlarda ekonomik büyümeyi zayıflatan herhangi bir unsurdan bahsetmenin mümkün olamayacağı sonucuna varmaktadır.² John Chaffee tarafından üç kısım halinde kaleme alınan ve tarihî süreç içerisinde (X-XIV. asırlar) Çin'in Song-Yuan şehrindeki denizci Müslüman toplulukların diasporik özelliklerini ve Müslümanların bölgeye gelişlerini inceleyen makale, özellikle Müslüman tacirlerin Uzak Doğu ticaretindeki konumlarını ele alması ve yazarının Çince kaynaklara da başvurmasıyla öne çıkmaktadır.³

Arap dünyasında yapılan çalışmalara bakıldığında Kızıldeniz merkezli ticarî faaliyetlerle ilgili bazı kitaplara tesadüf etmek mümkünse de, bu alanda kaleme alınan eserlerde dönem itibariyle Abbâsiler, coğrafya itibariyle de Irak ön plana çıkmaktadır. Bunda Abbâsiler'in küresel bir güç haline gelmesi ve dünya ticaret yollarını kendi kontrollerine almalarıyla birlikte Müslümanların uluslararası ticarî faaliyetlere hızla müdahil olması ve önceki dönemlere nazaran kaynaklarda konuyla ilgili daha doyurucu bilgilerin varlığı etkili olmuştur. Örneğin Mervân Âtîf'in Abbâsiler'in ilk döneminde Bağdat'taki ticarî hayatı, çarşıları ve Bağdat'a bağlanan uluslararası ticaret yollarını incelediği doktora tez çalışması ile yine Abbâsiler döneminde sadece Bağdat'ın çarşılarını ele alan Hânî Hamûd Avde'nin doktora tezi zikredilebilir.⁴

Konu itibariyle Türkçe literatürde benzer çalışmalar⁵ olmakla birlikte, Utku'nun eserinin İslâm toplumunun yaşadığı uzun vadeli denizcilik tecrübesini ve buna bağlı olarak elde ettiği ticarî imtiyazları anlama ve tartışma bakımından Türkiye'deki İslâm tarihi alanında yapılan akademik çalışmalar

2 Maya Shatsmiller, "Economic Performance and Economic Growth in the Early Islamic World", *JESHO*, 2 (2011): 132-84.

3 John Chaffee, "Diasporic Identities in the Historical Development of the Maritime Muslim Communities of Song-Yuan China", *JESHO*, 4 (2006): 395-420. Yine aynı yazarın Çin'in bir başka şehri Quanzhou'da bulunan Müslüman tacirleri ele aldığı makalesi de konunun bir bütün olarak görülmesi bakımından önem taşımaktadır. Bk. "Muslim Merchants and Quanzhou in the Late Yuan-Early Ming: Conjectures on the Ending of the Medieval Muslim Trade Diaspora", *The East Asian "Mediterranean": Maritime Crossroads of Culture, Commerce, and Human Migration (East Asian Maritime History)*, ed. Angela Schottenhammer (Wiesbaden: Harrassowitz, 2008): 115-32.

4 Mervân Âtîf Rabî, "et-Ticâre fî Bağdâd fî'l-asrî'l-Abbâsî el-evvel (H. 145-247/M. 762-861)" (doktora tezi, Câmîatü Ürdün, 2006); Hânî Hamûd Avde, "Esvâku Bağdâd (H. 145-334/M. 763-945)" (doktora tezi, Câmîatü Ürdün, 2007).

5 Tuncer Arı, "VIII.-X. Yüzyıllar Arası Abbasiler'de Ticaret" (yüksek lisans tezi, Sakarya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2004); Taner Yıldırım, "VI.-IX. Yüzyıllarda Basra Körfezi" (yüksek lisans tezi, Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2007); Fatih Sarıkaya, "Abbasilerde Denizcilik (750-1258)" (yüksek lisans tezi, Celal Bayar Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2008); Taner Yıldırım, "Abbâsiler Dönemi Basra Körfezi'nde Uluslararası Taşımacılık ve Ticâret" (doktora tezi, Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2012).

içinde ilk örnek olduğu söylenebilir. Bu açıdan kendisinden sonraki çalışmalara önemli katkılar sağlayacağı muhtemeldir.

Söz konusu çalışmanın “Giriş” kısmı iki başlıktan oluşmakta ve birinci başlıkta çalışmanın mahiyeti üzerinde durulmaktadır. Kızıldeniz’in coğrafi olarak belli bir zaman dilimi içerisindeki yönünü öne çıkararak ele aldığını vurgulayan Utku, konunun denizcilik ve ticaret olarak iki ana unsur üzerinde yoğunlaştığını ve üçüncü bir sacayağı olarak da bölgedeki liman kentlerinin incelendiğini söylemektedir (s. 23). “Giriş” kısmının ikinci başlığı altında kaynakların değerlendirilmesi yapılmaktadır. Konu ve dönem itibarıyla başlangıçtan XI. yüzyıla kadar aşağı yukarı dört asırlık uzun bir zaman dilimini içermesine rağmen; eserde özellikle ilk dönem İslâm tarihi kaynaklarından istifadenin zaman zaman en aza indiği görülmektedir. Bu konuda karşılaştığı zorluğu dile getiren Utku, bölgedeki sosyal hayatın iki önemli unsuru olan denizcilik ve ticaretle ilgili bilgiler açısından klasik İslâm tarihi kaynaklarının sunduğu mâlûmat yetersiz olduğu için bu kaynaklardan pek fazla faydalanmadığını; bunu aşmak için de seyahatnâme-denizcilik literatürü ve coğrafyaya dair telif edilmiş klasik ve modern kitaplarla bu kitaplardaki malzemeyi değerlendiren modern araştırmalara başvurduğunu belirtmektedir (s. 27).

Kitabın birinci bölümünde coğrafi açıdan Kızıldeniz’in konumu, yapısı, özellikleri, kıyı coğrafyası ve söz konusu denize verilen isimler üzerinde durulmuştur (s. 45-96). Kızıldeniz’in sahip olduğu isim çeşitliliği –ki on beşin üzerinde isimden bahsedilmiştir– dikkat çekmektedir. Yazara göre bu çeşitliliğin en önemli sebebi tarih boyunca birçok medeniyetin bu bölgeye ilgisinden kaynaklanmaktadır (s. 49). Bir diğer ifadeyle, tarihin çok eski devirlerinden itibaren Akdeniz bölgesinin Hint Okyanusu ve Uzak Doğu ile ticaretinin ana güzergâhlarından birini teşkil eden Kızıldeniz’e hâkim olma fikri, bölgenin birçok adla anılmasına sebep olmuştur. İklim şartları bakımından dünyanın en kurak bölgelerine ve su itibarıyla de en tuzlu sularına sahip olan Kızıldeniz ve havzasında, erken Ortaçağ boyunca cereyan eden deniz taşımacılığının ve ticaretinin anlaşılmasında bölgenin hava ve iklim koşulları ile özellikle kıyı coğrafyasının bilinmesi önem arz etmektedir. Bu amaçla yazarın vermiş olduğu detaylı bilgiler bölgenin yapısı ve iklimiyle doğrudan alakalı olan ve sonraki üç bölümde ele alınacak denizcilik, ticaret ve yerleşim gibi konuların daha iyi anlaşılmasına katkı sağlar niteliktedir. Meselâ Güneydoğu Asya ile Hint Okyanusu’nun önemli bir kısmını etkisi altına alan muson yağmur ve rüzgâr sisteminin önemine değinen yazar, bu rüzgârların denizcilerin güzergâhını doğrudan etkilediğini ve bu rüzgâr sisteminin etkili kullanımıyla Kızıldeniz ile Çin ve Doğu Afrika arasındaki güzergâhlarda yapılan ticarî seferlerde sürenin kısaldığını belirtmektedir (s. 68-72). Diğer taraftan kıyı

coğrafyası bakımından liman olabilecek çok az bir yerleşim yerine sahip olan Kızıldeniz'in doğu ve batı olmak üzere her iki yakasında dağlık bölgelerin ve çöllerin varlığı bölgedeki insanların denizle irtibatını zorlaştırmakta ve bu da ticaretin seyrini etkilemektedir. Ancak olumsuz iklim şartları ve elverişsiz kıyı coğrafyasına rağmen, Utku'nun da ifade ettiği gibi, bölge gerek yerel güçlerin ve gerekse dünya ölçeğinde hâkim güçlerin mücadele alanı olmaktan kurtulamamıştır. Bölgenin kıyı coğrafyasının Arabistan, Mısır, Sudan ve Habeşistan olmak üzere dört başlıkta incelendiği bu kısımda, Akdeniz'e bağlantısı olduğu için Mısır'ın ve Müslümanların kutsal hac mekânı Kâbe'nin burada bulunmasından ve kuzey-güney istikametinde eski dönemlerden beri devam edegelen iç kesimlerdeki ticarî faaliyetlerden dolayı Arabistan'ın öne çıktığı görülmektedir (s. 81-96).

Kızıldeniz havzasındaki denizcilik ve gemicilik faaliyetlerinin ele alındığı ikinci bölümde yazar tarihî dönemlerin süreklilik arz ettiği düşüncesiyle konunun tarihî arka planı üzerinde durarak İslâm öncesi dönemlerde denizcilik alanında öne çıkmış olan Finikeliler, Romalılar ve Persler gibi milletlerin bölgedeki faaliyetlerinin bir panoramasını sunmaktadır (s. 99-114). Bedevî bir toplum yapısına sahip olan Araplar'ın denizcilik açısından pek de elverişli olmayan bir coğrafyada hayat sürmelerine rağmen, kısa bir süre sonra dönemlerinin önemli bir deniz gücü haline gelmesi kolay anlaşılabilir bir husus değildir (s. 99). Yazar ilk dönem İslâm toplumunun denizcilik alanında kaydetmiş olduğu bu başarının altındaki saikleri anlamaya yönelik konuyu kronolojik olarak ele almaktadır. Şöyle ki Hz. Peygamber döneminden başlayarak aşağı yukarı Abbâsiler'in Bağdat'ı kurmasıyla bölgenin eski canlılığını yitirip Basra Körfezi'nin Hindistan-Uzak Doğu ticaretine hâkim olmasından sonra Fâtımiler'in güçlenerek Kızıldeniz ticaretini tekrar ihya etmesine kadar geçen süreyi tetkik etmektedir (s. 115-46). Burada önemli bir hususa işaret edilmelidir. İslâm'ın erken dönemlerinden itibaren ilk defa iki Müslüman devlet (Abbâsiler-Fâtımiler) iki deniz/körfez üzerinden birbirleriyle ticarî bir rekabete girmişlerdir. Irak'ı kendilerine saltanat merkezi olarak seçmiş olan Abbâsiler, kendi dönemlerine gelinceye kadar deniz ticaretinde mühim bir yere sahip olan Kızıldeniz'in önemini sekteye uğratmaya yönelik birtakım teşebbüslerde bulunmuşlar ve doğu-batı ticaretinde Basra Körfezi'nin söz konusu denizin yerini alması için büyük çaba sarfetmişlerdir. Diğer taraftan Abbâsiler'in siyasî olarak zayıfladığı ve etkilerinin Irak'la sınırlı kaldığı ikinci dönemde ise Kızıldeniz ticaretinin tekrar eski canlılığına kavuşması için bir başka çabayı bu sefer Tolunoğulları başlatmış ve Hodgson'ın Nil'e ve donanmaya dayalı bir devlet olarak nitelediği Fâtımiler de arttırarak devam ettirmiştir. Bu bölümün kalan kısmında Kızıldeniz'deki gemicilik tecrübesinin

Akdeniz ve Hint Okyanusu'ndaki denizcilik ve gemicilik anlayışıyla kıyaslanması yoluyla Müslümanların dönemin diğer denizcilik güçleriyle kurduğu etkileşimler ve bu etkileşimler neticesinde oluşturdukları gemicilik gelenekleri ele alınmaktadır (s. 177-206).

Kitabın üçüncü bölümü Kızıldeniz havzasındaki ticaretin mahiyetini ve bu ticaretin dünya ticareti içindeki yerini incelemektedir. Yazar giriş mahiyetinde ilk önce geleneksel dünya ticareti ve bu ticaretin ana güzergâhları üzerinde durarak sonraki başlıklarda Kızıldeniz özelinde ele alınacak ticarî faaliyetlerin ve güzergâhların daha iyi anlaşılmasını sağlayacak bilgiler sunmaktadır (s. 215-32). İslâm öncesi dönemde bölge ticaretinin üzerinde küresel ölçekte Romalılar ve Persler gibi hâkim güçlerin etkisi söz konusu olmakla birlikte, Arabistan'ın kuzeyinde ve güneyinde kurmuş oldukları devletlerle varlıklarını devam ettirmiş Nebatîler, Sebeliler, Katabanlılar, Himyeriler gibi yerel unsurların da etkileri dikkat çekmektedir. Nitekim, yazarın da ifade ettiği gibi, özellikle Güney Arabistan'ın yerlisi olan halklar sadece Kızıldeniz ve çevresindeki ticarete müdahil olmakla kalmamış, aynı zamanda sahip oldukları gemilerle Doğu Afrika, Hindistan ve Çin'e giderek uluslararası ticarete de rol oynamışlardır (s. 236-39).

Miladî VII. asra gelindiğinde artık bu yerel güçlerin arasından sivrilmeye başlayan bir başka güç dikkat çekmektedir: Mekke. İslâm'ın doğduğu asırda Kızıldeniz civarındaki ticareti Mekke'yi merkeze alarak inceleyen yazar, Hicaz'ın bölge ticaretindeki öneminin artmasını iki hususa dayandırmaktadır. Birincisi, Bizans ve Sâsânî devletleri arasındaki çekişme Mezopotamya'dan Akdeniz'e ve Anadolu'nun iç kesimlerine doğru yönelen ticaret yollarının güvenliğini olumsuz yönde etkilemiş ve bu sebeple Hicaz kervan yolu üzerindeki ticaret yoğunluğu artmıştır. İkincisi, Kızıldeniz'deki tehlikeli şartlar sebebiyle ve dönüş için önemli bir role sahip olan muson rüzgârlarının zamanını kaçırmak istemeyen denizciler, yüklerini bölgenin kuzeyinde bulunan Kulzüm ve Eyle gibi limanlara kadar götürmekten ziyade, güneyde bulunan Aden ve daha sonraları nadir de olsa Cidde gibi limanlara indirmeyi tercih etmişlerdir (s. 246-47). Yazar yukarıda zikrettiği iki sebeple birlikte Peters'in Mekke'nin Batı Arabistan'da bilinen herhangi bir ticaret yolunun üzerinde bulunmadığı ve Kızıldeniz'e kıyısı olmadığı için doğrudan deniz ticaretinde yer alamayacağına dair iddiasına katılmaktadır. Ancak diğer taraftan Câhiliye döneminde diğer ülke hükümdarları ile Hâşim b. Abdümenâf'ın yaptığı gibi şahsî birtakım anlaşmalar ve Mekkeliler'in bölgedeki ticaretin güvenle devam edebilmesi için gerek kendi aralarında gerekse diğer kabilelerle "ılaf"a dayalı kurmuş oldukları münasebetler neticesinde uluslararası ticarete müdahil olmaya başladıklarını ifade etmektedir. Hulefâ-yi Râşidîn döneminde bölgedeki

ticaret yoğunluğu, buraya yönelen hacılarla giderek artmış ve Emevîler'in Şam'ı başkent yapmasıyla bu yoğunluk istikrar kazanmıştır. Emevîler'in doğu ticaretine önem verdiğini belirten yazar, bazı halifelerin bu ticaretin güvenliği için Afrika'nın doğu sahillerinde ticarî istasyonlar kurduklarını söylemektedir (s. 248-57).

Bir önceki bölümde Kızıldeniz-Basra Körfezi arasındaki rekabet gemicilik ve denizcilik açısından ele alınmıştı. Bu kısımda tekrar sayılabilecek birtakım bilgiler verilmiş olsa da, yazar bölge ticaretini tekrar canlandırmak için Fâtımîler'in harcamış olduğu çabalar üzerinde durarak bazı farklı hususlara işaret etmektedir. Fâtımîler dinî bir amaç için "dâî'd-duât" ile yürüttükleri propagandalarını aynı zamanda ticarî hedeflerine ulaşmak için de kullanmışlardır. Meselâ Sind ve Hindistan'da İsmâîlî misyonerlerle Mısırlı tacirlerin yan yana çalıştığını belirten yazar, Fâtımîler'in Razaniyye Yahudileri'nin kendi bölgelerinde ticaret yapmalarına müsaade ettiğini ve hatta bu gayrimüslim unsurları zaman zaman da teşvik ettiğini söylemektedir (s. 258-264). Kızıldeniz havzasındaki ticaret, iç kesimlerde kervanların kullandığı yollarla desteklenmiş ve tacirler, için bu yollar üzerinde hanlar inşa edilmişti. Bunun yanında uluslararası ticarete riskleri en aza indirmek için "mudârebe", yani ortaklık uygulaması yaygınlık kazanmış ve tüccarların uzak bölgelerle ilişkilerini rahatlatmak için "sarraflık" ve "vekâlet" gibi kurumlar ön plana çıkmıştı (s. 265-76). Devletin denetimlerinin özellikle ticaret üzerinde yoğunlaştığını söyleyen yazar, bu denetimlerin en önemli sebebinin nüfusun, sarayın, devletin ve ordunun temel ihtiyaçlarının karşılanması ihtiyacından doğduğunu belirtmektedir. Bu konuda Kızıldeniz'in Mısır dışındaki diğer üç bölgesiyle ilgili detaylı bilgiler olmadığını ifade eden yazar, bu sebeple sadece Fâtımîler'in Mısır'da ticaretin denetiminden sağladığı gelirler üzerinde durmaktadır. Kaynaklarda Kızıldeniz'e komşu diğer bölgelerle ilgili mâlûmatın olmayışının bir sebebinin de Abbâsîler'in ticaretin denetiminde Basra Körfezi'ne yoğunlaşmalarından kaynaklandığı söylenebilir. Kızıldeniz havzasındaki uluslararası ticaretin seyrinde devletin müdahalesinin yanında, yine devletin bazı tüccar sınıflarıyla ilişkisi önem arz etmektedir. Bu tüccar sınıflarının içinde özellikle Avrupa içlerinden Çin'e kadar ticarî ağlar kurmuş olan Razaniyye Yahudileri ile sonraki dönemlerde etkinlikleri daha da artan ve baharat ticareti ile uğraşan Kârimî tüccarlar ön plana çıkmaktadır (s. 276-90).

Kızıldeniz havzasının iktisadî ve ticarî kaynakları bakımından doğu yakasında Yemen, batı yakasında da Mısır önemini her zaman korumuştur. Yemen, konumu itibarıyla, bir anlamda Kızıldeniz'in Hint Okyanusu'na açılan "kapı"sı olma avantajını eski dönemlerden beri hep elinde bulundurmuş ve Uzak Doğu'dan Akdeniz'e ulaşan malların ticaretinden önemli gelirler elde

etmiştir. Diğer taraftan iklim şartları itibariyle Arabistan'ın diğer bölgelerine nazaran daha elverişli koşullara sahip olan Yemen, yazarın da belirttiği gibi, bölge dışından talep edilen bazı ürünleri kendi ihtiyacından fazla ürettiği için iktisadî açıdan gelişmiş bir toplum yapısına sahip olmuştur. Kızıldeniz'in batı yakasında bulunan Mısır, Yemen gibi hem konumu hem de iklim şartları itibariyle söz konusu havzanın bir diğer iktisadî kaynağı olarak karşımıza çıkmaktadır. Mısır'ın ilk dönemlerden itibaren ticaretteki etkinliğinin en önemli sebebinin ziraî ve sınaî üretim kapasitesi olduğunu söyleyen yazar, Mısır'ın ayrıca "dünyanın tahıl ambarı" olma özelliğini antik dönemlerde sürdürdüğü gibi, İslâmî dönemde de, başta Hicaz olmak üzere, Bağdat ve diğer şehirlerin tahıl ihtiyacını karşılayarak devam ettirdiğini belirtmektedir (s. 298-304). Bu bölüm, ticarete konu olan mallar ve bu malların özelliklerini ele alan başlıkla son bulmaktadır (s. 305-46).

Kitabın dördüncü ve son bölümünde Aden, Cidde, Car (Bükeyre), Kulzüm, Eyle (Akabe), Ayzab, Şuaybe, Sevakin, Kuseyr, Moha, Yenbu ve Zebid (Galafika) olmak üzere Kızıldeniz'in hem doğu hem de batı yakasında yer alan on iki liman şehri üzerinde durulmuştur (s. 351-444). Zaman zaman güncel bilgilere de atıf yapan yazar, ele aldığı liman kentlerinin erken Ortaçağ boyunca sahip oldukları iktisadî özelliklerini incelemekle kalmamış; Antikçağ'dan itibaren yaşamış oldukları ticarî tecrübelerine de işaret etmiştir. Yazara göre bu şehirler bölge ticaretinden önemli gelirler elde etmekle birlikte, ticaretin seyrinden de doğrudan etkilenmişlerdir. Meselâ ticaretin geliştiği dönemlerde tüccarların da etkisiyle nüfusu artan bu yerleşim merkezleri, ticaretin yön değiştirdiği zamanlarda nüfus daralması yaşamış ve hatta bazıları terk edilmiştir (s. 455).

Netice itibariyle Müslümanlar tarih içinde sahip oldukları medeniyet havzasında farklı kültür ve medeniyetlerin mensubu olan toplulukları bünyelerinde barındırmış ve bunlar arasında ahenkli bir idarî sistem tesis etmiştir. Bu açıdan bakıldığında "idarî ve siyasî" başarıdan bahsetmenin yanında, belki de bunun en önemli dayanağını oluşturan "ticarî ve iktisadî" bir sistemden de söz etmek gerekmektedir. Yazarın ifadesiyle söylemek gerekirse "tarihi sadece muzafferlerin siyasî tarihinden ibaret olarak" görmekten ziyade, İslâm toplumu oluşturan iktisadî ve coğrafi faktörlerin de göz önünde bulundurulması kaçınılmazdır. Son olarak bu çalışmasıyla 2010 Prof. Dr. Işın Demirkent Tarih Ödülü'nü almaya hak kazanan Utku'yu tebrik ediyor ve akıcı bir üslûpla kaleme almış olduğu kitabının yeni çalışmalarının habercisi olmasını temenni ediyoruz.

Halil İbrahim Hançabay

(Arş. Gör., Uludağ Üniversitesi İlahiyat Fakültesi)