



RESEARCH CENTRE FOR ISLAMIC HISTORY, ART AND CULTURE

Proceedings of the International Congress on
The Maghreb and the Western Mediterranean
in the Ottoman Era
Rabat, 12-14 November 2009

Actes du Congrès International sur
le Maghreb et la Méditerranée Occidentale
à l'Époque Ottomane
Rabat, 12-14 Novembre 2009

Osmanlı Döneminde
Mağrib ve Batı Akdeniz
Milletlerarası Kongre Tebliğleri
Rabat, 12-14 Kasım 2009

| | |
|---|---------------|
| Türkiye Diyanet Vakfı İslam Araştırmaları Merkezi Kütüphanesi | |
| Dem. No: | 233104 |
| Tas. No: | 964 MINT.C |

İstanbul 2013

Osmanlı Döneminde Mağrib Hacıları ve Mısır Hac Kafilesi

Özen Tok*

Özet

Osmanlı döneminde, Kuzey Afrika Müslümanlarının katıldığı hac kafilesi her yıl kara ve deniz yoluyla Mısır'a ve oradan da Haremeyne ulaşmıştır. Bu bakımdan Fas'tan Haremeyne uzanan güzergâhta yer alan Mısır'ın, Akdeniz'de sahilinin bulunması Kuzey Afrika ülkeleriyle olan ilişkilerinde bir kolaylık sağlamıştır.

Mağribli hacılar uzun ve meşakkatli bir yolculuktan sonra Kahire'ye ulaşırdı. Zira kara yoluyla gelenler Urban tehlikesiyle, deniz yoluyla gelenler de korsan tehlikesiyle karşı karşıya idiler. Hac kabileleriyle birlikte Trablus, Tunus, Cezayir ve Fas'tan tüccar kabileleri de Mısır'a gelirlerdi. Bunlardan Fizan kafilesi ve Tunus kafilesi en önemlilerindendi. Bu kabileler kara yoluyla Kahire'ye gelirlerdi. Mağribli tüccarlar İskenderiyede faaliyetlerini daha yoğun olarak sürdürmüşler ve İskenderiyede kendilerinin adını taşıyan Mağribiye Mahallesi'ni kurmuşlardı.

Avrupa gemileri, İskenderiyeden Mağrib ülkelerine ticari emtianın taşınmasında rol almışlardır. Ayrıca bu rolleri hacıların naklinde de devam etmiştir. Batı Akdeniz Müslümanlarının hac yolculuğu sırasında Avrupa gemilerini tercih etmeleri uzun yüzyıllar devam etmiştir.

Her yıl Mağrib'ten ve Afrika içlerinden gelmiş olan 30-40 bin hacı adayını toparlayan Mısır hac kafilesi ülkenin en üst yetkililerinden biri olan Emirü'l-haccın kumandasında hareket ederdi. Mağribli hacıların ilgili olarak ortaya çıkan ve Osmanlı merkezine intikal eden meseleler arasında; vefat eden hacıların terekelerinin varislere ulaştırılması, hacıların beraberinde bulundurdukları ve gümrüğe tabi olmayan mallardan vergi talebi gibi çeşitli konular yer almıştır.

* Doç. Dr., Erciyes Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü Öğretim Üyesi

1.Giriş

a. Akdeniz ve Mağrib Kavramları

Akdeniz'in bazı İslâm tarih ve coğrafya kaynaklarında, Batı dillerinde kullanılan Latince *Mediterraneum Mare* (karalar arasındaki deniz) ve *Internum Mare* (iç deniz) adlarıyla aynı mânaya gelen *el-Bahrü'l-mutavassıt* ve *el-Bahrü'd-dâhili* gibi isimlerle zikredilmiş olduğu görülmekte ise de bu tabirler yerleşmemiştir. Bugünkü Arapça'da *el-Bahrü'l-ebıyaz el-mutavassıt* denilen Akdeniz, tarih boyunca Müslümanlar tarafından daha çok *Bahrü'r-Rûm* (Romalılar denizi) ve kıyısında yer alan kara parçalarından dolayı da *Bahrü'l-Mağrib*, *Bahrü'l-İfrıkıyye*, *Bahrü'l-İskenderiyye*, *Bahrü's-Şam*, *Bahrü'l-Kostantiniyye* ve *Bahrü'l-Efrenç* gibi adlarla anılmıştır. Osmanlılar ise daha çok İstanbul Boğazı'nın kuzeyinden başlayıp Marmara ve Ege denizi ile birlikte Cebelitarık Boğazı'na kadar uzanan denizi Akdeniz olarak kabul etmişler ve bu denizin adını da Karadeniz'in zıddı olarak ele alıp *Bahr-i Rûm'un* yanı sıra *Bahr-i Ebyaz* ve daha yaygın olarak da *Bahr-i Sefid* ve *Deryâ-yı Sefid* şeklinde kullanmışlardır¹.

Doğu İslam dünyasının (Maşrik) sınırı kabul edilen Mısır'dan Atlantik Okyanusu'na kadar uzanan Kuzey Afrika bölgesi ve Güney Sahra İslâm kaynaklarında Mağrib adıyla anılmaktadır. Günümüzde bu coğrafyada Libya, Tunus, Cezayir, Fas ve Moritanya devletleri bulunmaktadır. Mısır'ın batısında yer almasından dolayı bazı kaynaklarda Endülüs de Mağrib coğrafyasına dahil edilmektedir. Ortaçağ İslâm tarih ve coğrafyacıları Mağrib'i çeşitli şekillerde bölümlere ayırmıştır. Bunlar arasında en fazla kullanılanı Mağrib-i Aksa (Uzak Mağrib), Mağrib-i Evsat (Orta Mağrib) ve Mağrib-i Ednâ (Yakın Mağrib) şeklindeki üçlü taksimdir².

Mağrib'de İslâm fütuhâtı, Hz. Ömer zamanında 22 (643) yılında Amr b. Âs kumandasında Mağrib-i Ednâ denilen Libya'dan başladı. Araplar 27'de (647-48) Afrika'nın ortalarına doğru ilerleyerek İfrikiye denilen ve bugünkü Libya'nın batı bölgeleriyle Tunus'u içine alan bölgeyi Ukbe b. Nâfi' kumandasında 50 (670) yılında ele geçirdiler. Mağrib-i Aksâ'da bulunan Fas'ın fethi aynı kumandanın ikinci valiliği döneminde 62'de (682) tamamlandı, Ukbe b. Nâfi', Mağrib-i Evsat'taki Tunus'ta Kayrevan şehrini kurarak burayı Mağrib'in idarî merkezi yaptı³.

1 İdris Bostan, "Akdeniz" Mad., *DVIA*, C. 2, s. 230.

2 İbrahim Harekat, "Mağrib" Mad., *DVIA*, C. 27, s. 313.

3 Harekat, *a.g.m.*, s. 314.

b. Akdeniz Dünyasında Koşullar

Akdeniz insanlara denizle uğraşları için daha elverişli koşullar sunsa da, coğrafi ve meteorolojik etmenler gemi tasarımını, yolculukların mevsimler arasında dağılımını ve rotaların seçimini önemli ölçüde etkilemiştir. Kürekli ve yelkenli gemiler döneminde seyrüsefer üzerinde, akıntılar ve gelgitin, hakim rüzgârların, kıyıların özelliklerinin, belirli yerlerdeki hava olaylarının ritminin, özellikle de karadan ve denizden esen günlük meltemlerin, daima güçlü bir etkisi olmuştur⁴.

Akdeniz'in kuzey kıyıları denizciler için nispeten daha elverişliydi. Bu yakada kıyı şekilleri daha belirgindir ve belirli işaretlerin denizden kolaylıkla görülebilmeye olanak sağlar. Hava sert olduğunda, karanın rüzgâr almayan sahilinde gemilerin sığınabilecekleri birçok körfez ve korunaklı koy vardır. Deniz tabanı genellikle birden derinleşir, böylece gemilerin kıyıya mümkün olduğunca yakın seyretmeleri için elverişli ve güvenilir bir ortam sağlar. Kuşkusuz, açıklardaki resifler, sığ yerler, adalar ve kum tepelerinin yanı sıra, uzayıp giden yarlarla dolu girintili çıkıntılı kıyılar gibi tehlikeler mevcuttur; ama gene de kuzey kıyıları, kürek ya da yelken ile yol almaya çalışan gemilere güney kıyılarından daha elverişliydi⁵.

Buna karşılık, Akdeniz'in kuzey Afrika kıyı şeridinin güvenilmezliği bilinen bir husustu. Kıyı, Septe'nin doğusundan Tunus'a doğru uzayıp giden sığılıklar ve adacıklarla doludur; açıklarda da resifler vardır. Demirleyecek güvenli, derin doğal yer sayısı çok azdır; ortaçağda kıyı boyunca var olan limanların çoğu insan eliyle yapılmıştır. Septe'den et-Tıb Burnu'na kadar bütün Mağrib antikçağdan bu yana gemilere mezar olmuştur.⁶

Özellikle, Müslüman gemilerinin dönem boyunca tehlikeli güney kıyılarını izlemelerine, düşmanlığın hüküm sürdüğü Hristiyan kıyılarından kaçınmalarına neden olan siyasal-dinsel kaygılar belirleyici olmuştur. Genellikle gemiler, özellikle de Hristiyan gemileri mümkün olduğunca güvenli olan ana rotaları izlemeyi yeğlemişlerdir. Müslüman gemilere karşı Hristiyan savaş gemileri ile korsanlardan gelebilecek bütün tehlikelere karşın, güney kıyılarını takip eden yolların başlıca alternatifi olarak gösterilmiş olmasıdır⁷.

4 John Pryor, *Akdeniz'de Coğrafya*, İstanbul 2004, s. 29.

5 Pryor, *a.g.e.*, s. 38.

6 Pryor, *a.g.e.*, s. 39.

7 Pryor, *a.g.e.*, s. 53.

Batı dünyası, Müslüman dünyanın bölgesel deniz ulaşımına ve kabotajına bir ölçüde nüfuz etmiştir. Mağrib ve Endülüs kökenli olup da batı gemileriyle Mağrib, Mısır ve Doğu Akdeniz arasında seyahat eden birçok Müslümanlarla ilgili bir dizi etkileyici kanıt birikmiştir. Mesela İbn Cübeyr'in Ceneviz gemilerinde yolculuk yapması, Müslüman gemisi bulunmadığından değil, ana rotalar üzerinde daha güvenli, hızlı ve rahat seyahat edebilen ve korsanların saldırıları karşısında daha az kırılğan olan Hıristiyan gemilerinin yolculuk için daha uygun olmalarındandı. Ana rotaları kullanmaya kalkışan Müslüman gemileri bir çok batılı korsanın yağmasına sürekli açtılar⁸.

Osmanlılar özellikle İnebahtı'dan sonra, Akdeniz'de üstünlüklerini koruyamadılar. Osmanlılar, Akdeniz'deki üstünlüklerinin kaybıyla, kuzey Afrika eyaletlerinin denetimini de yitirdiler. Trablusgarp, Tunus ve Ceza-yir deniz güçleri artık sultanın donanmasının düzenli bir parçası olmayıp, kendi önceliklerine göre davranan korsan merkezlerine dönüşmüştü. İnebahtı yenilgisi, Doğu Akdeniz'de artan Hıristiyan korsan etkinliğinin de habercisi olmuştur. 1570'ten sonra Malta Şövalyeleri ile Aziz Stefan askeri tarikatı, Doğu Akdeniz'deki Osmanlı deniz trafiğini ciddi olarak tehdide başlamıştı. Çok geçmeden İngiliz ve Hollandalı korsanlar da onlara katılarak yalnız İspanyol değil, Osmanlı gemilerine de saldırmaya başladılar. Osmanlı hükümeti Mısır ve Suriye ile olan önemli iletişim yollarını güçlükle açık tutabilmiştir⁹.

Akdeniz'de korsanlık tarih kadar eskidir. Bizzat bu eskiliğinden ötürü, başka yerlerde olduğundan daha doğal bir tavır kazanmıştır.¹⁰ Avrupalılara göre Kuzey Afrika ülkelerinin deniz gezginleri korsandılar. Onlar ise kendilerini cihadın savaşçıları olarak görüyor ve en kötü ihtimalle leventler olarak tanımlanabileceklerini düşünüyorlardı. Avrupalıların korsanlık olarak gördükleri şeyi kuzey Afrikalı ülkeler, İslam düşmanlarına karşı gerçekleştirilen deniz cihadı olarak görüyorlardı. Bu cihad, ele geçirilen gemiler ve onların yüklerinin sağladığı büyük ganimetler temin etmenin yanında, ek bir avantaj olarak, Avrupalı ruhsatlı korsanlara da kapalıydı. Şeriat yasasına dayanılarak cihada ele geçirilen kafirler köle olarak satılıyordu. Piyasa fiyatına göre fidye ödemeyi becerebildikleri takdirde serbest bırakılıyorlar,

⁸ Pryor, *a.g.e.*, s. 158.

⁹ Halil İncelik, *Osmanlı İmparatorluğu Klasik Çağ (1300-1600)*, Çev.: Ruşen Sezen, YKY, İstanbul 2008, s. 48.

¹⁰ Fernand Braudel, *Akdeniz ve Akdeniz Dünyası*, C. II, İstanbul 1990, s. 147.

aksi takdirde yeni efendilerin mülkiyetindeki köleler olarak kalıyorlardı¹¹.

XVII. yüzyılın sonlarına doğru Akdeniz’de korsan faaliyetleri şiddetini artırarak sürdürmüştür. Osmanlılar korsanlarla olan mücadelelerini sürdürmekle beraber, Mısır ve Suriye sahillerinde, merkezi Malta adası olan korsanlar faaliyet göstermekten geri durmamışlardır. Hayfa taraflarını üs olarak seçen korsanlar, Mısır ve Şam arasındaki nakliye gemilerine saldırı-maktaydılar¹².

Tarihî süreç içerisinde Endülüs’ün Hıristiyanlarca fethi Fas uygarlığını zayıflattı. On yedinci yüzyılda Müslümanların Endülüs’ten nihai olarak sürülmeleri daha fazla Endülüs sakininin Fas’a yerleşmesini sağladı, ama bunlar artık Mağrib’i zenginleştiren bir kültürü beraberlerinde getirmedi-ler. Aynı zamanda, Müslüman dünyanın doğu kesimleriyle kurulan ilişkiler aradaki mesafe ve Atlas dağlarının oluşturduğu engelle sınırlıydı. Bununla beraber bazı Faslılar ticaret ve hac amacıyla doğuya doğru gittiler; Tafilalt vahasında toplanarak Kuzey Afrika kıyıları boyunca yayıldılar ya da deniz yoluyla Mısır’a geçerek Kahire’de toplanan hac kervanlarına katıldılar. Bazı tüccarlar buralarda tutunabildiler, bazı bilginler de Kahire, Medine ya da Kudüs cami ve medreselerinde inceleme yapmak için kaldılar¹³.

2. Osmanlı Öncesi Mağrib Hacıları (Salihyye Tarikatı Örneği)

İslam tarihinin başından itibaren pek çok insan, öğretiyi araştırmak, Hz. Peygamber’in yaptıklarına ve söylediklerine dair geleneği Sahabe’den gelen bir çizgi boyunca alarak yaygınlaştırmak için seyahat etmişlerdir. Zamanla bu seyahatin amaçları genişledi. Doğru davranış ve düşünme, öğrenme ve yüksek beceri edinme kuralları hem kuşakları, hem de kentleri birbirine bağladı. Bu yollarda sadece ipek, baharat, cam ve değerli metal taşıyan deve ve merkep kervanları değil, fikirler, haberler, modalar, düşünce ve davranış kalıpları da taşındı¹⁴.

Şüphesiz İbn Battûta’nın seyahat konusundaki tecrübeleri İslam dünyası için eşsiz bir zenginliği gözler önüne serer. Seyahatnamesine “Kutsal evi hacetmek ve Yüce Peygamberimizin mezarını ziyaret amacıyla yedi yüz

11 Bernard Lewis, *Müslümanların Avrupa’yı Keşfi*, İstanbul 2000, s. 49.

12 Saher Ali Hanefti, *el-Alâkatü’-t-Ticariyye Beyne Mısır ve Bilâdi’-Şam el-Kübra fi’l-Karni’-Sâmîn Aşer*, Kahire 2000, s. 84.

13 Albert Hourani, *Arap Halkları Tarihi*, İletişim Yayınları, 5. Baskı 2005, s. 295.

14 Hourani, *a.g.e.*, s. 163-164.

yirmi beşte Tanrı ayı Recebin ikisinde, Perşembe günü doğum yerim olan Tanca'dan hareket ettim. Ne sohbetiyle ferahlayacak eşim ve dostum ne de beraber yürüdüğüm bir kervan vardı. Lakin kalbime bu kutsal toprakları görme arzusu iyice yerleştiği için dostlarımdan ayrılmayı göze alarak kuşların yuvadan uçuşu gibi terk ettim yurdumu..."¹⁵ cümleleriyle başlayan İbn Battûta şüphesiz İslam dünyasının en batı ucundan yapılan dinî mahiyetteki bir seyahatı tasvir eder. Onun seyahatnamesinde yolculuk esnasında kullandığı güzergâh¹⁶, karşılaştığı tehlikeler¹⁷, Mısır'da hac kafilesinin hareketi esnasında yapılan merasimler¹⁸ ve dönüş esnasında kullandığı güzergâhlar¹⁹ ayrıntılı olarak betimlenir.

Kuzey Afrika, Mağrib ve Endülüs'ün İslâm coğrafyası hâline gelmesi fetih hareketleri ile başlamakla birlikte, kitlelerin İslâm'la ünsiyet kazanması, daha çok İslâmî kültürün içselleştirilmesi ve tasavvufi yaşantının yaygınlaşması ile gerçekleşmiştir. Sûfîlerin saygın, seçkin ve örnek kimseler olmaları ve halktan biri gibi görünmeleri bilhassa Berberilerin dikkatini çekmiş, ilk dönemlerde fetih hareketlerine karşı şiddetli kitlesel tepkiler vermekle birlikte, ulema ve sülehanın özverili çalışmaları sonucu kalpleri İslâm'a ısındırılmış, bu durum İslâm'ın kentlerden badiye ve köylere sirayet etmesine yol açmıştır²⁰.

15 Ebû Abdullah Muhammed İbn Battûta Tancî, *İbn Battûta Seyahatnâmesi*, Çeviren: A. Sait Aykut, YKY, İstanbul 2005, s. 21.

16 "Yedi yüz elli yılının Safer ayında bir Tunuslunun kurkûra tipi küçük gemisine atlayarak Cebre'ye kadar seyahat ettim. Oradan gemi Tunus'a doğru yoluna devam etti ve düşman baskısına uğradı. Sonra başka küçük bir tekneyle Kabîşe yöneldim...Sonra yine bir gemiye binerek Safakus ve Büliyâna 'ya oradan da karayoluyla bedeviler eşliğinde Tunus'a ulaştım. Yolculuk bir hayli zor geçti..." İbn Battûta, s. 639-640.

17 "Yolda çöl Araplarının saldırısına uğrama korkusu olduğu için hızlı gitmeye mecburuz" İbn Battûta, a.g.e., s. 23.

18 "...Mahmil devesinin gezdirildiği günden bahsediyoruz. Sokakların dolup taşıdığı seyirlik bir gündür. Dört mezhebin başkadıları, vekilü beyti'l-mâl, muhtesib, daha önce anlattığım bilgîler ve diğer devlet büyükleri hayvanlarına binerek beraberce Melîk Nâsîr'in ikamet ettiği yere; kale kapısına gelirler. Mahmil denilen yük, bir deve üzerindedir. En önde o sene hac için tayin edilen emirle beraber yola çıkartılır. Emirin yanında epey bir asker ile develere binmiş sakalar bulunur. Kadın erkek toplanır; daha önce andığımız ulema eşliğinde Kahire ve Mısır'ı (:Fustat'ı) dolaşırlar. Sürücüler, develeri çeşitli seslerle harekete geçirerek önde yürürler. Haccın sembolü olan Mahmil, Recep ayında sokakları şenlendirmeye başlar. Herkesi büyük bir heyecan ve şevk kaplamıştır artık..." İbn Battûta, s. 62.

19 "...Sonra Tunus'tan çıktım, Katalânîlerle (Katalonyalılarla) beraber deniz yolculuğu yapıp Serdâniye (Sardunya) adasına vardık. Hıristiyan adalarından olan olan Sardaniye'nin büyük kalaslarla çevrili ilginç bir limanı vardır..." İbn Battûta, s. 642.

20 Kadir Özköse, "Mağrib Müslümanlarının Hac Organizatörlüğünü Yapan Tarikat: Salihîye

Tarikatların hac organizasyonundaki rolüne 13. yüzyılda kurulan Salihîye Tarikatı güzel bir örnek teşkil eder. İskenderiyede şeyhi Cezûlîden hilafet aldıktan sonra Fas'a dönen Ebu Muhammed Salih (öl.1234), Dükkâle'nin güney istikametindeki sahillerden Asafi'de bir ribat kurmuştur. Aynı zamanda Mağrib hacılarının Hicaz'a selametle gidip gelişini koordine eden kuruluş olduğu için de bu tarikata Tarikatü'l-Huccâc adı verilmiştir. et-Tâifetü'l-Mağriyye, et-Tarikatü'd-Dükkâliyye ve Tarikatü'l-Huccâc adıyla anılan Salihîye Tarikatı'nın Hicaz, Suriye, Filistin, Mısır, Libya, Sudan, Cezayir, Tunus, Fas ve Endülüs'te çok sayıda müntesibi olmuştur. Ebû Muhammed Salih'in başlattığı hareket, kendisinden sonra halifeleri olan çocukları tarafından devam ettirilmiştir. Bilhassa hac organizasyonu çocukları döneminde daha güçlü bir konuma gelmiştir.²¹ Tarikat şeyhlerinin, müritlerinin tasavvufî eğitimini dergahta değil de hac yolculuğunda gerçekleştirmeyi tercih ettikleri de görülmektedir²².

11. yüzyılda Mağrib'e göç eden Ben-i Hilal isimli bedevi kabilelerin baskın ve saldırıları yüzünden Mağrib Müslümanları hac vazifelerini yerine getiremez duruma geldiler. Hatta fukaha da yol emniyetinin olmaması nedeniyle haccın sakıt olduğu fetvasını verdi. Ben-i Hilâl kabilelerine mensup kişilerin hac kabilelerine saldırması üzerine Mağrib Müslümanları deniz yolculuğunu tercih etmişlerdi. Maliki fukahasinca kerih görülmesine rağmen, deniz yolculuğunda Hıristiyan gemilerini kullanmak mecburiyetindeydiler. Ancak bu kez de deniz korsanlarının saldırıları Mağribli hacıları canından bezdirmişti. Yaşanan problemi ve sıkıntıyı derinden hisseden Ebû Muhammed Salih, hac olayına özel bir ihtimam göstermeye başladı. Mağrib tasavvuf tarihinde daha önce bir benzerine rastlanmayan tarzda bir hac organizasyonu gerçekleştirdi. Ebû Muhammed Salih, öncelikle büyük sufilere görüşlerine başvurarak güç yetirebilme konusuna açıklık kazandırmaya çalıştı. Bu görüşmeler sonunda o, özellikle Mağrib halkını hac ibadetini yerine getirmeye teşvik edip hacca özentiyi meydana getirdi. Ebû Muhammed Salih Hıristiyan denizcilerin gemilerini kullanmanın keraheatine dikkat çekip tekrar kara yolculuğunu önerdi. Kendisi sürekli seyahat yaptığı, Afrika güzergâhlarını ve şark yollarını çok iyi bildiği için alternatif yollar aramaya ve yeni ulaşım imkânları sunmaya çalıştı. Hacı adaylarının

Tarikatı ve Asafi Ribatı", *Cumhuriyet Üniversitesi İlahiyat Fakültesi Dergisi*, XI/1-2007, s. 30.

21 Özköse, *a.g.m.*, s. 30-36.

22 Özköse, *a.g.m.*, s. 37.

ağırlanacağı, yolcuların korunabilecekleri zaviyeler inşa etmeye başladı. Şeyhin halifeleri tarafından hac güzergâhında inşa edilen zaviye sayısı kırk altıya buldu. Dükkâle, Hâha, Sûs, Der'a, Bicâye, İskenderiye, Şam ve Lübnan zaviyeleri bunların belli başlılarından. Mağrib hacılarını bir bütün olarak gören, hiçbir hacı adayını dışarıda bırakmak istemeyen şeyh, geniş bir teşkilat ağına sahip oldu. Sûfi zümrelerin gidip geldiği yeni emin yolları kullandı. Kendisinden sonra talebeleri, müritleri ve halifeleri aynı hassasiyeti devam ettirdiler, hac ibadetinin gönül rahatlığı ve huzur ortamı içinde gerçekleştirilmesine öncülük ettiler²³.

3. Osmanlı Dönemi Hac Yolculuğu

Çok kalabalık Müslüman topluluklarını tek bir otorite altında birleştiren ve göreceli bir dolaşım kolaylığı sağlayan çok geniş bir imparatorluk kurulmasının bir sonucu, yararlı etkileri özellikle kara kervanlarının başlıca iki çıkış ülkesi olan Mısır ve Suriye'de hissedilen haccın gelişimiydi. Osmanlı egemenleri bu uygun koşulları dinî olduğu kadar siyasi amaçlarla da etkin bir biçimde kullandılar. Hac, Osmanlı devleti için dünyevi otoritesini ve en önemli İslam gücü olma rolünü her yıl ifade etmenin aracıydı. Hicaz'ın da efendileri olmaları nedeniyle, iki kutsal yerin hizmetkârı sıfatları da doğrulanan Osmanlı sultanları, haccın iyi işlenmesini güvence altında tutma kaygısını hep taşıdılar²⁴.

16. yüzyıla ait Osmanlı belgelerinde, Osmanlı İmparatorluğu'nun Kuzey Afrika eyaletlerinden gelen hacılardan az söz edilir; aynı şey Fas için de geçerlidir. Nedeni, bu bölgeden gelen yolcuların İstanbul'dan değil de Kahire'den geçmesi, dolayısıyla sorunlarının Divan-ı Hümayun'un önüne daha az gelmesidir²⁵.

Mesela 16. yüzyıl Osmanlı Mühime defterlerinde genelde Mağrib ve özelde Fas ile ilgili kayıtlar daha ziyade askerî ve siyasi konuları ihtiva etmekte hac kafilesine ilgili belgelere az rastlanılmamaktadır. Bununla beraber Fas hakimlerinin de Mekke ve Medine fukarasına yardımında bulduklarına dair kayıtlar mevcuttur. Mesela Mekke kadısına gönderilen hükümde Fas emiri Abdülmelik'in Mekke ve Medine fukarasına gönderdiği sadaka-

²³ Özköse, *a.g.m.*, s. 43-45.

²⁴ Andre Raymond, *Osmanlı Döneminde Arap Kentleri*, İstanbul 1995, s. 21.

²⁵ Suraiya Faroqhi, *Hacılar ve Sultanlar (1517-1638)*, Çev. Gül Çağalı Güven, İstanbul 1995, s. 158.

ları kendi adamlarının istedikleri şekilde fakirlere tevzi edilmesi hususunda müdahalede bulunulmaması ve Fas ahalisinden olup da Haremeyn'de vefat edenlerin muhallefatlarının kanuni varislerine verilmesi istenmişti²⁶. Söz konusu bu dönemdeki hükümlerden biri de Mısır emir-i haccına hitaben gönderilmişti ki burada Mısır yolundan hacca giden Müslümanların oldukça süratli hareket ettikleri ve namaz vakitlerinde durulmadığından bahisle, ömür boyu bir kere farz olan bir iş için günde beş kere farz olan namazın terk olunmaması gerektiğine işaretle namaz vakitlerinde durulması hususuna riayet edilmesi istenmişti²⁷.

Tarihî süreç içerisinde Fas hacılarının yer aldığı kabile içerisinde Fas idarecilerinin yakın temsilcileri de katılmıştır. Mesela Sultan Muhammed bin Abdullah 1187 / 1773'te kabile reisliğini oğlu Mevlay Abdüsselam'ın yaptığı ve Haremeyn eşrafına Mısır meşayihine ve talebelere çeşitli hediyelerin olduğu kabileyi göndermişti²⁸.

Mağrib hacılarının Fas'tan hareketi Hicrî takvime göre Cemaziyelahirin sonlarına doğru olurdu. Babu'l-Fütüh'ten hareket etmeden evvel çeşitli merasimlerin yapılması da söz konusuydu. Normal şartlarda Fas hacılarının Kahire'ye varmaları da Ramazan ayının ikinci yarısına tekabül ederdi²⁹. Kahire'ye ulaşan hacı adaylarını ilgilendiren öncelikli husus, şehirde başta veba olmak üzere herhangi bir salgın hastalık olup olmadığının kontrolüydü³⁰.

Hacıların çoğu Müslüman dünyanın büyük kentlerinden birinde toplanan geniş gruplara katılırlardı. Mağrib'ten gelenler deniz ya da kara yoluyla Kahire'ye giderler, orada Mısırlı hacıların buluşurlar, örgütlü, hükümdar

26 MD 30, s.181, 5 Ra 985. Fas ve Merakeş hakimi Abdülmelik'in Mekke ve Medine'ye gönderdiği sadakaların kendi adamları tarafından fakirlere tevzi edilmesi hususunda kimsenin müdahalede bulunmamasına dair gönderilen diğer hüküm için bkz. MD 30, s. 182, 5 Ra 985; Yine Fas'tan ve Merakeş'ten hac maksadıyla gelen kimselerin rencide ettirilmemeleri ve vefat edenlerin muhallefatlarının varislerine teslimi hususunda Mısır beylerbeyisine ve kadısına gönderilen hüküm için bkz. MD 30, s. 182, 5 Ra 985. ayrıca Fas emiri Abdülmelik'in Mekke'de bulunan adamı Hacı Ahmed'in evinin ve kölesinin sabık Mekke kadısı tarafından zapt edildiğinden bahisle, durumun tahkiki Mekke kadısından ve Mekke şerifinden istenildiğine dair bkz. MD 30, s. 219, 13 Ra 985.

27 MD 30, s. 28, 25 M 985. Yine aynı konuda Mısır emir-i haccına gönderilen hüküm için bkz. MD 30, s.114, 18 S 985.

28 Yunan Lebib Rezzak- Muhammed Müzeyyen, *Tarihu el-Alâkatü'l-Mısıryye el-Mağribiyye*, Kahire 1990, s. 42

29 Rezzak-Müzeyyen, *a.g.e.*, s. 47-48.

30 Rezzak-Müzeyyen, *a.g.e.*, s. 50.

adına örgütlenen ve korunup rehberlik edilen bir kervanla, kutsal kentlere ulaşmak üzere kara yoluyla Sina'yı geçerek Batı Arabistan'a seyahat ederlerdi. Kahire'den yapılan yolculuk otuz ya da kırk gün sürerdi ve 15. yüzyılın sonunda her yıl muhtemelen 30-40.000 kişi hac ziyareti yapıyordu³¹.

Hac pek çok bakımdan yılın, belki de bütün bir hayatın, Müslümanların birliğinin en kusursuz biçimde ifade edildiği en önemli olayı bir bakıma her türlü seyahatin en yücüsü idi. Mekke'ye ibadet etmek için gidenler Medine'de eğitim görmek için kalabilirler; seyahat masraflarını çıkarmak için beraberlerinde mal getirebilirlerdi. Tüccarlar yolda ve kutsal kentlerde satmak üzere mal yüklü kervanlarla seyahat ederlerdi. Hac aynı zamanda İslam dünyasının bütün kesimlerinin haber ve fikir alışverişi yaptığı bir pazardı³².

On binlerce kişiyi harekete geçiren bu kervanlar, gerçek boyutlarını saptamanın güç olduğu bir ticarete de aracılık ediyorlardı. İslam dünyasının tüm bölgelerinden gelmiş malların alışverişi yapılıyordu: Mağrib, Orta Afrika, Balkanlar, Anadolu, Yakındoğu malları Mısır ve Suriye'ye doğru akıyorlar, oralarda anılıp satılıyorlar, ya da Kâbe'ye doğru yollarına devam ediyorlardı; dönüşte kervanlara Doğu malları yükleniyor (kumaş, baharat, kahve) bunlarda imparatorluğun bütün bölgelerine dağıtılıyorlardı. Ayrıca hacıların da üç ay sürecek bir yolculuk için donatılmaları gerekiyordu; yolculuk malzemeleri ve erzak almak zorundaydılar: toplandıkları kentlerden geçişleri yoğun bir ekonomik etkinlik meydana getiriyordu³³.

İmparatorluğun yayılımı ve çeşitliliği, bir yerden diğerine gelişimin görece kolaylığı, çok sayıda insanın seyahati için uygun koşullar meydana getirmiştir. Ticari spekülasyon yoluyla kâr peşine düşme, bilgi ve kültür arayışı, hac türü dini bir yükümlülüğü yerine getirme isteği gibi çok çeşitli nedenler bireyleri yollara düşürüyor ve bazen kısa, bazen uzun bir dönem, kimi zaman da temelli olarak başka bir eyalete yerleşmelerine yol açıyordu³⁴.

Kuşkusuz belirli sayıda hacı aday grubu da herhangi bir resmi kervanın himayesi olmaksızın Mekke'ye kendi başına gidiyordu. Özellikle Mağribiler böyle yolculuk ediyorlardı³⁵.

31 Hourani, *a.g.e.*, s. 188.

32 Hourani, *a.g.e.*, s. 189.

33 Raymond, *a.g.e.*, s. 22.

34 Raymond, *a.g.e.*, s. 23.

35 Faroqhi, *a.g.e.*, s. 35.

Osmanlı döneminde Mağribli Haclar hakkında bilgi veren önemli kaynaklar arasında seyahatnameler gelir. Bunlar arasında şüphesiz Mağribli seyyahlardan el-Ayyaşi başta olmak üzere Evliya Çelebi Mağrib hacılarıyla ilgili gözlemlerini aktarır. Onun “Der beyân-ı ahvâl-i huccâc-ı kavm-i Meğârîbe” başlığıyla verdiği bilgiler arasında Mağribli hacıların sayılarının on binden fazla olduğu, gündüzleri sıcağa rağmen hareket halinde oldukları, güneş battıktan sonra da çadırlarını kurarak ve etraflarında bir güvenlik çemberi oluşturarak ve güvenlik çemberinin içerisine eşyalarını koymak suretiyle gecelediklerini belirtir³⁶.

Evliya Çelebi'nin verdiği bilgiler arasında dikkati çeken hususlardan biri de bölgedeki Urban taifesinin (Çöl Bedevileri) gözünde Mağrib hacılarının altın ve kıymetli mallara sahip, zengin bir kervan olduğu ve potansiyel bir hedef oluşturduğu idi³⁷.

Avrupa gemileri İskenderiye'den Mağrib ülkelerine ticarî emtianın taşınmasında rol aldılar. Ayrıca bu rolleri tüccarların ve hacıların naklinde de devam etti³⁸. Batı Akdeniz Müslümanlarının hac yolculuğu sırasında Avrupa gemilerini tercih etmeleri daha uzun yüzyıllar devam edecektir. XVII. yüzyılda bile Cezayirli, Tunuslular ve Trablusgarblılar İskenderiye'ye dek Maltalı korsanların saldırılarına karşı daha iyi koruma sağlayan İngiliz yada Fransız gemileriyle gidiyorlar, ancak ondan sonra Kahire'deki hac kervanına katılıyorlardı³⁹.

Mağribli hac kafilesi Fas'tan çıktıktan sonra Ramazan ayının ikinci yarısı

36 “On binden mütecâviz Mağrib huccâcının başka serdarları Abbâsî alemlerin kaldırap pürsilah ateş-feşanlık ederek canib-i Mısır'a müteveccih oldular. Ammâ garabet budur kim ol şiddet-i hârda tâ vakt-i gurûba dek kat-ı menazil edüp vakt-i gurub ki oldu cümle hayme vü hargah bâr ü büngahların kurup cümle malların ortada bir yere yığub etrafına sıbyan ü nisvanların dahi etrafına bağl u hussânların dahi etrafına cemel heccânların çökürüp cümle hayvanatlarına alıkların verüp cümle sağır ü kebir Mağribî huccâcî emval ü erzakların ihata edüp el ele kol kola pür ateş ta sabaha dek bidar olup nevbet beklerler. Serdarları üç yüz ateş tûfeng-endaz ile orduların devir edüp bir Mağribî hab-ı rahata vardı ise anı seyf-i katı ile başında canın kat' edüp “En-nevmü ahu'l-mevt'e vasil eder.” Evliya Çelebi b. Derviş Mehemed Zillî, *Evliya Çelebi Seyahatnamesi*, Hazırlayanlar: Yücel Dağlı, Seyit Ali Kahraman, Robert Dankoff, 9. Kitap, YKY İstanbul 2005, s. 414.

37 “Bu râh-ı Mekke'de böyle basiret üzere hareket ederler. Zira cem'i Urban-ı uryan “Mağribîde çok tibir ve bi-kıyas mâl vardır” deyü Urban yolların beklerler. Amma her sene Mağribî Urbanını boza gelmişlerdir. Bu hal üzere sabah olup yola revane olurlar. Amma gayet hasis ve le'im kavimdir. Her birinin birer ikişer beşer onar deve yükü zi-kıymet eşyaları vardır.” Evliya Çelebi, a.g.e., s. 414.

38 Süleyman, a.g.e., s. 293.

39 Faroqhi, a.g.e., s.16.

sına doğru üç aylık bir yolculuktan sonra Kahire'ye varırlardı. Deniz yoluyla gelenler daha erken varırlardı. Kara yoluyla gelenler Urban tehlikesiyle karşı karşıya iken deniz yoluyla gelenler de korsan tehlikesiyle karşı karşıya idiler. Ayrıca deniz mevsiminin de yolculuğa elverişli olması gerekmektedir⁴⁰. Hacılar ise gelirken yanlarında ticaret eşyası bulundurmazlar ancak yolculuk esnasında ihtiyaçları kadarını beraberlerinde getirirlerdi.

4. Mısır'da Mağribliler

Mısır'ın coğrafi mevkii açısından Arap dünyasının doğu ve batısı arasında orta yerde bulunması, Afrika'dan ve Mağrib taraflarından gelen hac kabileleri için merkezî bir konum teşkil etmekteydi.⁴¹ Kahire, kuzeyde Akdeniz limanlarına doğru, oradan deniz yoluyla Suriye, Anadolu, Mağrib ve İtalya'ya, doğuda kıyıyı izleyen bir yoldan Suriye'ye, gene doğuda Kızıldeniz'e ve oradan Hint Okyanusu'na ve güneyde Nil'in üst vadisine, Doğu ve Batı Afrika'ya uzanan bir yollar şebekesinin merkezinde yer alıyordu⁴².

Mısır'ın Akdeniz'de sahili olmasıyla diğer Mağrib ülkeleriyle ilişkileri de bulunmaktaydı. Trablus, Tunus, Cezayir, Fas gibi yerlerden tüccar kabileleri Mısır'a gelirlerdi. Bunlar hac kabileleriyle birlikte gelirlerdi. Bunlardan Fizan kafilesi ve Tunus kafilesi en önemlilerindendi. Bu kabileler kara yoluyla Kahire'ye gelirlerdi. Mağrib'den gelen Fizan kafilesi gelirken yanlarında yün ve yün ürünleri getirirken dönüşlerinde keten kumaşlar, pirinç ve sair götürürlerdi. Tunus kafilesi gelirken zeytin yağı, fes, yün şallar, ayakkabı, sandalet, bornoz, yün örtüler, bal, tereyağı, mum getirirler ve dönerlerken de Menfelutiyye, Asyut ve Kahire'de dokunan keten kumaşlar, pamuklu kumaşlar, fülful, kahve, gül çiçeği, çivit, nişadır, tarçın gibi emtiayı götürürlerdi. Mağrib ile Mısır arasındaki canlı ticaretin neticesinde Mağribli tüccarlar İskenderiye'de faaliyetlerini daha yoğun olarak sürdürmüşler ve kendilerinin adını taşıyan Mağribiyye mahallesini dahi kurmuşlardı⁴³. Ayrıca İskenderiye'de bulunan Ebu Salih Muhammed Zaviyesi bir vakıf olarak hiz-

40 Rezzak-Müzeyyen, *a.g.e.*, s. 52.

41 Hüsam Muhammed Abdulmutî, *el-Alâkatü'l-Mısriyye el-Hicaziyye fi Karnî's-Sâmin Aşer*, Kahire 1999, s. 21.

42 Hourani, *a.g.e.*, s. 124.

43 Abdülhamid Hamud Süleyman, *Târihu'l-Mevâni'l-Mısriyye fi'l-Asri'l-Osmani*, Kahire 1995, s. 292.

met vermekteydi ve Salihyye Tarikatı'nın önemli merkezlerinden biriydi⁴⁴.

Kahire'de kalabalık bir Mağribli topluluğun varlığı eskilere dayanır. Bunun iki temel nedeni vardı: Bir yandan hac seferi, Kahire'ye her yıl binlerce Mağriblinin gelmesine, hem gidiş hem de dönüşte haftalarca bu kentte kalmalarına yol açıyordu; kimi hacılar meşhur şeyhlerden ders almak ve onlardan icazet elde etmek amacıyla bu kalış süresini uzatıyor, kimi zaman da tamamen Kahire'ye yerleşip el-Ezher'deki Mağribli grubun (rivak) sayısını kabartıyorlardı. Bu grup, üniversitedeki yirmi beş rivak'ın en büyüklerinden biriydi. Diğer yandan, Mağrib ile Mısır arasındaki çok canlı ticari ilişkiler, bir çok Mağribli tüccarın Kahire'ye yerleşip, Kuzey Afrika'dan ithal edilen yağ, eşya, yünlülük ve deri eşyalar ticareti ve Doğu ürünleri (kahve ile baharat) ve Mısır kumaşları ihracatı ile uğraşmalarına yol açıyordu. Kahire'de on bin kadar Mağriblinin yaşadığı sanılıyor. Yerli toplum ile kolayca özdeşleşen bu insanlar belli bir semtte yoğunlaşmamış olmakla birlikte, hacılar için her zaman bir buluşma (ve çoğunlukla barınma) yeri olan caminin bulunduğu İbn Tulun Mahallesi'nde daha çok Mağribliye rastlamak mümkündü. Çoğunlukla tüccar olan Mağribliler, büyük kumaş ve kahve ticaretinde etkin bir rol oynuyorlardı. Genellikle epey zengin ve nüfuz sahibiydiler. Mağrib kökenli bir çok tüccar XVIII. yüzyılda, kahve tüccarlarının naiplik düzeyindeki temsilciliğini yaptılar⁴⁵.

Kahire'de İbn Tulun camisinin çevresinde, yer alan semtteki Mağribliler ister kamusal (hacıların yola çıkışları, geçişleri veya dönüşleri) ister özel (doğum, evlilik ve ölüm) olsun törenlerde bir araya gelirlerdi⁴⁶. İbn Tulun Camisi'nin çevresinde daha ziyade menzil kiralamaya gücü olmayan fakir hacılar kalırdı. Benzer şekilde Bulak'ta da fakir Mağribli hacılar barınırlardı⁴⁷. Mağrib hacılarının Mısır hac kervanına katılmaları sürecinde Kahire'de kaldıkları dönemde Ramazan Bayramını burada geçirmeleri şehirde bir hareketliliğe neden olurdu. Ayrıca Mağribli ulemanın Ezher Camisi'ndeki şöhretli meşayihlerle yapılan ilmi tartışmalara katılmaları da kayda değer bir husustur.

Her yıl Mağrib'den ve Afrika içlerinden gelmiş 30-40 bin hacı adayını toparlayan Mısır kervanı ülkenin en üst yetkililerinden biri olan Emirü'l-

⁴⁴ Rezzak-Müzeyyen, *a.g.e.*, s. 53.

⁴⁵ Raymond, *a.g.e.*, s. 63-64.

⁴⁶ Hourani, *a.g.e.*, s. 285.

⁴⁷ Rezzak-Müzeyyen, *a.g.e.*, s. 53.

haccın kumandasındaydı. Kervanın giderleri eyalet bütçesinin temel kalemlerinden birini oluşturuyordu⁴⁸. Mağrib'den hac farızası için gelen hacı- larla ilgili olarak ortaya çıkan meselelerin halledilmesinde Mısır beylerbeyi sorumlu idi. Bu hacılardan vefat edenlerin muhalefatları zaman zaman şikâyet konusu olmaktaydı. Meselâ bu konuyla ilgili olarak Mısır beylerbeyine ve kadısına gönderilen hükümde, bunların muhalefatlarının zapt ve vatanlarına götürülmesi için kendi içlerinden emir ve nazırlar tayin edilip, bunlara dışarıdan müdahale edilmesi gerekmediği halde, İskenderiye, Resid, Dimyat ve diğer iskelelerde görevli bulunanların, bunların muhalefatlarına fuzûlen el koyduklarından ve ayrıca hacıların kendilerine ait eşyalar- dan dahi gümrük talebinde bulduklarından bahisle, bu tür uygulamaların men edilmesi ve hacıların metrukatlarına müdahalede bulunulmaması ve eminleri tarafından zapt ettirilip varislerine teslimlerinin sağlanması ve iskelelerde de gümrük talep edilmemesi ferman olunmuştu⁴⁹.

5. Osmanlının Son Dönemlerinde Mağribli Hacılarla İlgili Yansıyanlar

Evliya Çelebi Mağrib hacıalarının Mısır'dan hareketle yaklaşık dört ay gibi bir sürede kara yolunu kullanarak Mağrib'e vardıklarını; "Yine çadır çadır "şey'en lillâh" deyüp piyade konaktan konağa taban keşide edüp Mısır'a gelirler. Andan dört ayda yine çöl ü çölistanda Cezayire ve Feşe ve Merânkeşe ve Tilimsân'a varırlar"⁵⁰ ifadesiyle belirtir.

Osmanlının son dönemlerinde ise, Mağrib hacıalarının seyahatlerini daha ziyade deniz yoluyla gerçekleştirdikleri görülmektedir. Nitekim bel- gelere yansıyan sorunların başında, dönüşte gemi bulamamaktan dolayı limanlarda beklemek durumunda kalınması, fakir hacıların yol masraf- larının karşılanmasındaki kimi güçlükler, sağlık kontrolleri kapsamında karantinadan geçirilmeleri gibi konuların yanında güvenliklerinin sağlan- ması yer alır. Bu konularla ilgili bir hayli örnek mevcuttur. Mesela Bahr-i Ahmer'den Beyrut'a gelen Mağribli hacılara yapılan yardımlar⁵¹, Beyrut'ta

48 Raymond, *a.g.e.*, s. 21.

49 MD 99, s. 98, Evail-i Cemaziyelahir 1101 / Mart 1690. Aynı konuyla ilgili olarak yine Mısır beylerbeyine, kadısına, Cezayir-i Garb ve Tunus'tan Mekke'ye kadar olan yerlerde bulunan kadılara, iskele eminlerine ve saire gönderilen hükümler için bkz. MD 104, s. 27, hkm.126, Evail-i Ramazan 1103 / Mayıs 1692; MD 110, s. 36, hkm.151, Evasıt-ı Zilkade 1108 / Haziran 1697.

50 Evliya Çelebi, *a.g.e.*, s. 414.

51 Y.PRK.UM. 43/49, 19/R /1316.

Mağribi hacıların dönüşlerine refakat eden memurlara yolluk-yevmiye verilmesi⁵², Beyrut'a gelen fakir Mağribli hacıların, İzmir'e nakil masraflarının Mal sandığından karşılanması⁵³, Karantina sebebiyle Beyrut'ta bulunan Mağribli hacıların nakliye paraları karşılanarak, Trablusgarb'a ulaştırılmak üzere gemiye bindirilmeleri⁵⁴, Cidde'de hac farızasını ifadan sonra memleketlerine dönemeyen Osmanlı, Afganlı ve Mağribli (Faslı) altı yüz hacının yol masraflarının karşılanması⁵⁵ gibi konular yer almaktadır.

6. Sonuç

Gerek Osmanlı ve gerek Mağribli olsun, her iki tarafın Sünni olması, ilişkilerde Darü'l-İslam olgusunu ön plana çıkarmıştır. Bu çerçevede Osmanlı Devleti, Mağrib hac kafilesinin gönderilmesini destekleyen bir politika takip etmiştir. Bunda Osmanlı Devleti'ni yönetenlerin, "Hadimu'l-Haremeyn-i Şerifeyn" sıfatını taşıyor olmaları ve bunun gereklerini yerine getirmenin bilinciyle hareket etmelerinin de rolü vardır.

Gerçekten de Mağrib-Mekke uzun ve meşakkatli bir yolculuğu temsil eder. Hac yolculuğun tehlikelerinin başında; gerek deniz ve gerekse kara yolunun uzun ve meşakkatli oluşu, Deniz yoluyla seyahat edenlerin, Akdeniz ve çevresinde coğrafi ve iklim koşullarının yanı sıra, yüzyıllar içinde değişen siyasi güçlerin hakimiyet alanı olması ve çoğu zamanda siyasi otoritenin zayıflığından istifadeyle ve adeta kanıksanmış olan sürekli bir korsan tehlikesinin var olmasıydı. Buna karşın kara yolunu tercih edenlerin de benzer koşullarla karşılaşmaları söz konusuydu. Kuzey Afrika'yı adeta kuşatan sahranın varlığı ve kara yoluna hakim olan çetin coğrafi koşullar ve beraberinde susuzluk ve açlık tehlikesini barındırması, salgın hastalık riski, yol güzergahında her an için karşılaşılabilecek bir saldırı tehlikesi ve bunun doğurabileceği esir kalma veya ölüm riski, hastalık vb sebeplerle ölenlerin geriye bıraktıkları mallarının varislerine ulaştırılmasındaki güçlükler vb. sorunlarla mücadele edilmek durumundaydı.

Kervan güzergahı Mağrib'ten Mekke'ye Arap fetihlerinden (Kuzey Afrika'nın fethinden sonra) kurulmuştur. Ancak iyi bir şekilde organize olması XVII. yüzyıllarda olmuş olmalıdır. Hac yoluyla kervan yolu aynı

52 DH.MKT. 508/12, 12/S /1320.

53 Y.PRK.UM. 59/23, 24/Ra/1320.

54 DH.MKT. 557/54, 06/Ca/1320.

55 MV. 137/117, 01/Ra/1328.

güzergâhlardır. Hac yolculuğu her yıl ay takvimine göre olduğundan bu yolun güzergâhın kullanım zamanı her yıl değişmekteydi. Mağrib hacıları için özel bir mahmil söz konusu olmamıştır. Kahire, Mağrib hacıları için önemli bir mola merkezi konumundaydı. Denilebilir ki bu konumunu Süveyş Kanalı'nın açılmasına kadar sürdürmüştür.