

ISSN: 1308-2140

Volume 12 Issue 26 Fall 2017

Volume
12/26
Fall
2017



TURKISH STUDIES

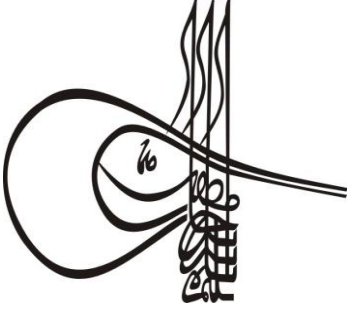
International Periodical For The Languages, Literature and History of Turkish or Turkic



TURKISH STUDIES

TARİH HISTORY





Turkish Studies

International Periodical for the Languages, Literature and History of Turkish or Turkic
Volume 12/26, p. 115-130

DOI Number: <http://dx.doi.org/10.7827/TurkishStudies.12464>
ISSN: 1308-2140, ANKARA-TURKEY

Article Info/Makale Bilgisi

✍ **Referees/Hakemler:** Doç. Dr. İbrahim SERBESTOĞLU –
Doç. Dr. Emine DİNGEÇ

This article was checked by iThenticate.

GÜNEY-KUZAY KÖLE TİCARETİNDE ANTALYA LİMANI

Zübeyde GÜNEŞ YAĞCI - Mustafa AKKAYA***

ÖZET

Antalya limanı, geçmişte Anadolu'nun Akdeniz ve Dünya Ticaret ağına açılan önemli bir kapısıdır. Liman güney- kuzey köle ve emtia ticaretinde merkezi bir kavşak görevi görmüştür. Bu ticaretin de Antalya'nın Akdeniz de önemli bir liman şehri haline gelmesine katkısı yadsınamaz. Liman; Bizans, Selçuklu ve Osmanlılar zamanında Akdeniz tüccarlarının uğrak yeri olmuştur. Hindistan ve Arap mallarının giriş kapısı niteliğindedir. Osmanlı döneminde Antalya limanından elde edilen gelirler arasından kölelerden alınan pençik resminin önemli bir payı olduğunu söylenebilir. Köle ticareti trafiğinde liman önem arz etmektedir. Hindistan baharat ticaretin yolunun değişmesi ile 17. yüzyılda liman işlerliğini kaybetse de Afrika'dan köle getirilmeye devam edilmiştir. 19. yüzyıl Antalya şer'iyye sicillerinde siyahi kölelere rastlanmaktadır. Osmanlı geniş toprak sahiplerinin ve hane halkı aileleri ile Batı Anadolu da tarım faaliyetlerde halen köle emeğine gerek duyulduğu sonucuna varılabilir. Bu doğrultuda literatür destekli birincil kaynak olarak Başbakanlık Osmanlı Arşivlerinden "maliyeden müdevver", "başmuhasebe defteri" ve "kamil kepeci" tasnifleri kullanılmıştır.

Bu araştırmada tarihsel süreç içerisinde Antalya ve limanın değişim, dönüşüm ve gelişimi irdelenmiştir. Antalya'nın tarihi Türkler öncesi, Selçuklu ve Osmanlı dönemi olmak üzere üç döneme ayrılarak Antalya limanının dönemsel etkinliği ortaya çıkarılmıştır. Bu bağlamda Antalya limanındaki ticaret ve köle ticareti araştırılmıştır. İlk olarak Antalya'nın kuzey ticaretindeki rolü akabinde güneydeki rolüyle beraber ipek ve baharat yollarındaki konumu ele alınıp köle ticaretine geçiş yapılmıştır. Ayrıca Köle ticaretinden alınan gümrük vergileri, Antalya iskelesinin verildiği mukataalar ve iltizamlar tespit edilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Antalya Limanı, Köle Ticareti, Gümrük Vergisi.

* Doç. Dr. Balıkesir Üniversitesi, El-mek: zyagci@hotmail.com

** Yrd. Doç. Dr. Adnan Menderes Üniversitesi Eğitim Fakültesi Tarih Yeniçağ ABD, El-mek: makkaya55@yahoo.com

PORT OF ANTALYA IN SOUTH-NORTH SLAVE TRADING

ABSTRACT

Antalya port was an important gateway to Anatolia's Mediterranean and World Trade network in the past. The port served as a central junction in the south-north slave trade and commodity trade. It cannot be denied that this trade contributed to Antalya in becoming an important port city in the Mediterranean. The port became a frequent place for Mediterranean merchants during the Byzantine, Selçuklu and Ottoman periods. It was the gateway to the Indian and Arabian goods. It can be said that the "pençik" image taken from the slaves had an important share among the income obtained from the port of Antalya during the Ottoman period. The port was important in slave trade traffic. Although the port lost business in the 17th Century with the change of the way of Indian spice trading, it carried on to bring slaves from Africa. Black slaves are found in the 19th century Antalya sherist registers. With the Ottoman large landowners and households, it can be concluded that slave labour was still needed for agricultural activities in Western Anatolia. In this respect, of the Prime Ministry Ottoman archives, "Finance Circular", "Head Accounting Book" and "Kamil Kepeçi" regimentations were used as the primary source supported by the literature.

This study aims to analyze the change, transition and development of Antalya and its port within the frame of historical period. The history of Antalya has been put forward by dividing it into before Turks, Selçuklu and Ottoman periods. In this context, the trade and trade of slave have been studied. Firstly, the role of Antalya in north trade, then its role in the south trade and its position in the silk and spice roads have been handled and slave trade has been explained. Moreover, it has been found out that custom taxes gained from slave trade, the "mukataa" of Antalya port and "iltizams" have been identified.

STRUCTURED ABSTRACT

Antalya port was an important gateway to Anatolia's Mediterranean and World Trade network in the past. The port served as a central junction in the south-north slave trade and commodity trade. It cannot be denied that this trade contributed to Antalya in becoming an important port city in the Mediterranean. The port became a frequent place for Mediterranean merchants during the Byzantine, Selçuklu and Ottoman periods. It was the gateway to the Indian and Arabian goods. It can be said that the pençik image taken from the slaves had an important share among the income obtained from the port of Antalya during the Ottoman period. The port was important in slave trade traffic. Although the port lost business in the 17th Century with the change of the way of Indian spice trading, it carried on to bring slaves from Africa. Black slaves are found in the 19th century Antalya sherist registers. With the Ottoman large landowners and households, it can be concluded that slave labour was still needed for agricultural activities in Western Anatolia. In this

respect, of the Prime Ministry Ottoman archives, "Finance Circular", "Head Accounting Book" and "Kamil Kepeçi" regimentations were used as the primary source supported by the literature.

In this study, a short history before the Turkish domination was given within the context of the trade with the Selçuklu and the Ottoman period Antalya sections. Subsequently, with the international Mediterranean trade, Ottoman slave trade was examined. The history of the region dates back to ancient times the founder of the city is Bergama King II Attalos (159-138 B.C.). Antalya began to develop as a trade center in the period of the Roman Empire, which ruled the region in 79 B.C. and continued in the Byzantine Empire time and the Middle Ages. In the trade between Antalya-Alexandria and Tripoli-Antalya, Venice and Genoese were active. The factor that brought these two major trading states of the Middle Ages to Antalya was the intense trading traffic between Egypt and Antalya. The establishment of Turkish domination in Antalya was possible only when the Anatolian Selçuklu State came to the region. Gıyaseddin Keyhüsrev, who captured the city with the help of the Greeks on March 5, 1207, assigned Mübarizüddin Ertokuş, who was a great contributor to his throne, as the governor. After this conquest, the Turks had the opportunity to open to the Mediterranean thanks to the city. After the re-domination of Antalya, which was in the hands of the Kingdom of Cyprus for a while, by İzzeddin Keykavus on January 22, 1216, the old docks and breakwaters were repaired and a shipyard was established. Thus, the city was made to be a center of the Selçuklu's naval fleet in the Mediterranean as well as trade development.

Antalya gained importance in north-south trade for its geographical position. This significance increased especially with the security of sea trade and the rise of the Anatolian Selçuklu State. As Selçuklu administration gave importance to trade, Antalya was the gateway to Mediterranean. Together with the fact that Anatolia was active in international trade, the significance of the roads connecting to Antalya began to increase. Together with the fact that Toros Mountains extending from the east to the west in the region parallel to the sea limits Antalya's connection with the inner regions, it enabled the connection with many cities, especially Konya, to be actively maintained through various transit points. The first road connecting Antalya with the inner regions during the Selçuklu period was the northern road connecting Antalya to Isparta, and the second road was Antalya-Konya road; and if not last, the third major route was the coastal road.

During the Ottoman domination, the trade volume of Antalya-Alexandria had increased considerably. According to customs records, for example, fifty ships carrying twenty-thirty merchants each arrived at the port of Antalya in 1559 and there were lumber, iron, Ankara wool, tar, wax, fur and slaves among the goods exported to Anatolia Antalya and mainly to Syria and Egypt. Products such as opium and dried nuts can also be added to all these, and Indian Spice, indigo, Egyptian linen and black slaves were imported from Egypt.

Sultan Mehmet the Conqueror controlled the Mediterranean and Black Sea trade by taking the Straits under control and took action against Karamanoğulları because Sultan Mehmet thought that the

Turkish Studies

control of trade routes for the development of trade was a sign of economic power and a source of income for a powerful and centralized empire. During his reign, Antalya was an important warehouse for north-south trade. The 450,000 gross customs income obtained from Antalya in 1476-77 should be regarded as an indication of this preoccupation. Despite all, the 16th century would not be a century for Antalya to experience very good developments. However, in 1517, the Mamluk prince's defeat by Yavuz Sultan Selim started Ottoman domination in Egypt. Not long after the eastern Mediterranean cruise, the knights who lived in Rhodes Island had to go to Malta Island in 1522 due to the campaign of Sultan Süleyman the Magnificent. These two events completely devastated the trading sector. Though not suddenly, Antalya was then not a route for commercial commodities taken to Bursa and Istanbul. The reason for this change was not just Egypt and Rhodes. With the change of Indian spice route as a result of geographical discoveries, the East Mediterranean had begun to lose importance since 17th century.

Antalya has been one of the important ports of the Eastern Mediterranean since it was founded. This significance increased even more after the establishment of the Selçuklu State in Anatolia and after Anatolia became the center of international trade. Not only was it the gate of Anatolia opening to Europe, but it also became the entrance gate of Anatolia for Egyptian trade. However, all these positive developments for Antalya caused the decline of the importance of eastern Mediterranean ports by the conquest of Egypt and Rhodes and geographical discoveries. As this continued in the 18th century, Antalya never came back to its former position. All these developments were also valid for the slave trade. Of course, the real effect came out when slave trade was completely banned by the press of the international public. Thus, as in all ports of the state, slave trade also became impossible in Antalya. In this research, the change, transformation and development of Antalya and its port was examined in the historical process. By dividing the history of Antalya into three periods as pre-Turks, Selçuklu and Ottoman, the periodic effectivity of Antalya port was revealed. Within this context, trade and slave trade in the port of Antalya was investigated. First, the role of Antalya in the northern trade, and then in the southern trade, its position on the silk and spice routes and slave trade was examined. Besides, customs duties received from the slave trade, institutions and tax farming which Antalya pier was given to were identified.

Keywords: Antalya Port, Slave Trade, Custom Taxes.

Giriş

Antalya Limanı Antalya Körfezi'nde 50 metre yüksekliğinde bir kayalık üzerinde şehir merkezinin yakınında, Kaleiçi mahallelerinin aşağısında yer almaktadır. Yüksek bir burun üzerinde konumlandığından çok iyi korunmaktadır. Bu yapısı ve Antalya Körfezi'nin ve hinterlandının, kuzeyden gelen ana yolun denize açılan kapısı olması itibarıyla liman çok daha büyük ehemmiyet kesp etmektedir. Ayrıca liman Mısır'dan gelen tüccar için Anadolu'nun giriş kapısı mesabesinde olan güney-kuzey ticaretinin en önemli antrepolarından biri idi. Aynı zamanda bir ticari meta olan köle ticareti için de Antalya Limanı önem arz etmekteydi. Zira Doğu Afrika'nın değişik yerlerinden elde edilen köleler önce Mısır'a getirilmekte, daha sonra İskenderiye limanı aracılığı ile Antalya'dan

Turkish Studies

International Periodical for the Languages, Literature and History of Turkish or Turkic
Volume 12/26

Anadolu'ya giriş yapmaktaydılar. Bu itibarla Anadolu'ya zenci köle girişinin en önemli kapılarından birisi Antalya Limanı'dır demek yanlış bir tespit olmayacaktır. Tersine durum kuzeyden getirilen köleler için de geçerlidir. Karadeniz'in kuzeyindeki ülkelerden elde edilen kölelerin Mısır'a çıkış kapısını yine Antalya Limanı olmuştur. Bu nedenle Antalya Limanı'nın güney-kuzey köle ticaretinde önemi olduğu kadar kuzey-güney köle ticaretinde de uzun süre önemini korumuştur. Çalışma bu temel üzerine bina edildikten sonra dönem olarak özellikle Osmanlı klasik dönemi üzerine odaklanacaktır. Tabii ki bu arada tarihsel süreç içerisinde Antalya Limanı ele alınacak ve köle ticareti bakımından Antalya'nın Akdeniz Dünyası'ndaki ticari potansiyeli ortaya konulmaya çalışılacaktır.

Antalya, Akdeniz Bölgesi'nin batısında Teke Yöresi adı ile bilinen bölgenin merkezinde yer almaktadır. Akdeniz sahillerinin kuzeyinde yer alan ve aynı adı taşıyan körfezin kuzeybatı ucunda kurulan şehrin adı, Bergama Kralı II. Attalos'tan gelmektedir. Bu nedenle şehir antik çağlarda *Attaleai*, *Atalia*, *Adalia*, Ortaçağ Batı kaynaklarında *Satalia* (Heyd, 1975: 613), Arap ve Türk kaynaklarında ise *Antaliyye*, *Adalya* (Evliya Çelebi, 2005: 146-148; Darkot, 1978: 459) adları ile anılmıştır (Emecen, 1991: 232-233). Emir Mübarizüddin Mehmed Bey zamanından itibaren bölge *Teke-ili* adı ile isimlendirilmeye başlanmıştır¹.

Şehir kuzeyinde Beydağları, güneyinde tabii olarak doğal bir sınır olan Akdeniz, batısında Tahtalar Dağı ve doğusunda ise Vezirdağı ile sınırlandırılmaktadır. Dağlar tam da körfezin olduğu mevkide içeriye doğru çekilmek suretiyle hem ova oluşmasına müsait zemin hazırlamış hem de Anadolu içlerine kadar nüfuz etmeyi kolaylaştırmıştır. Yine körfezin ve kıyı şeridinin elverişli yapısı gereği burada liman yapılması imkânı hâsıl olmuştur (Darkot, 1978: 460). Zaten bütün bu özellikleri, zaman içinde Akdeniz'in önemli bir liman şehri haline gelmesine katkıda bulunmuştur. İbni Battuta bu durumu teyit ederek, çok lezzetli bir tür kayısının yetiştirildiğini ve bölgenin en güzel ve geniş şehrinin Antalya olduğunu bilhassa vurgulamıştır (İbni Battuta, 2004: 403). Kâtip Çelebi ise Antalya'nın deniz kenarında yüksek bir yerde kurulduğunu, etrafının düz sahra gibi çalılık olduğunu, sayısız bahçeleri, limon turunc gibi birçok meyvenin yetiştiğini ve burada susam ve çileğin bolca bulunduğunu ifade etmektedir. Ayrıca tasvirine bölgede devenin bulunmasını ve korsan saldırılarının da eksik olmadığını eklemektedir (Kâtip Çelebi, 2008: 199). Bu önemi itibarıyla Antalya, sadece Mısır Anadolu ticaretinde değil Doğu Akdeniz ticaretinde de önemli bir yer edinmiştir. Toroslardan birden bire kopup gelen fırtınalar bile limanın önemini azaltamamıştır².

Türk Hâkimiyetinden Önce Antalya

Bölgenin tarihi en eski çağlara kadar uzanmakla birlikte şehrin kurucusu etkili bir deniz üssü arayan Bergama Kralı II. Attalos'tur (MÖ. 159-138). Antalya'nın bir ticaret merkezi olarak gelişmeye başlaması MÖ. 79 tarihinde bölgede hâkimiyet kuran Roma İmparatorluğu dönemine tekabül etmektedir³. Bizans İmparatorluğu döneminde de Antalya'nın gelişimi devam etmiş ve Ortaçağın mühim limanları arasında yer almıştır. Bu özelliği itibarıyla birçok defa Müslüman Arap akınlarına sahne olmuş ve Araplar kısa bir süre de olsa Antalya'ya hâkim olmuşlardır. Ancak kısa süre sonra şehir yeniden Bizans'ın eline geçmiştir. Aynı dönemde Antalya Limanı'nın önemi artmaya başlamıştır. Çünkü Doğu Akdeniz limanlarından İstanbul'a giden en kısa kara yolu Anadolu'da Antalya'dan başlamaktadır. Zira İstanbul ile Antalya arasındaki kara yolu sekiz gün sürerken deniz yolu ise o da müsait rüzgâr olursa 15 gün sürmekte idi. Böylece Bizans'ın zengin

¹ Armağan 2002, 3; Teke-eli Antalya, Finike, Kaş, Kalkanlı, Milli, Gömbe, Elmalı, İstanos ve Karahisar'dan oluşmaktadır (Tekindağ 1979: 124).

² Mesela 1384'te Antalya Körfezi'nde kuzey rüzgârına yakalanan üç İtalyan hacı birçok gemi gibi batmayarak Mısır kıyılarına kadar sürüklenmişlerdir (Pryor, 2004: 104).

³ Pamphlia bölgesinde Perge, Sillion, Aspendos ve Side'den sona beşinci sırada Attaleia'dır. Ticaretin gelişimi sayesinde bölgede refaha kavuşmuştur (Erdem 2001/2002: 163).

buğday ambarı konumunda olan Mısır ile İstanbul arasındaki en kısa bağlantının bir kısmı kara yolu vasıtasıyla sağlanmış olmaktadır (Baykara, 2004: 265).

Antalya-İskenderiye ve Trablusşam-Antalya arasındaki ticarete Venedik ve Cenevizliler etkin olmuşlardır. Ortaçağ'ın bu iki büyük ticaret devletlerini Antalya'ya getiren unsur Mısır-Antalya arasındaki ticari trafiğin yoğun olması idi (Emecen, 1991: 234). Bu ticaretin bir başka metaı ise çok eski çağlardan itibaren varlığını devam ettiren akın ve yağmalarda ele geçirilen kölelerdi⁴. Antalya gümrüğünün X. yüzyıl başlarındaki gümrük geliri 300 altın idi. Bu gelirin ne kadarının kölelerden elde edildiği bilinemiyor, ama gümrükten giren diğer ticari emtia arasında kölelerin önemli bir paya sahip olduğunu söylenebilir (Erdem, 2001/2002: 165). Çünkü Antalya'da Batı Anadolu'nun birçok yerinde olduğu gibi köle pazarının bulunduğu bilinmektedir⁵. Antalya bu açıdan bakıldığında her anlamda uluslararası ticaretin önemli merkezlerinden birisidir. Şehir Hıristiyan, Yahudi ve Müslüman mahallelerden oluşmaktaydı (Turan, 2000: 158). Bu durum ticari potansiyelin büyük ve uluslararası boyutta olduğunun göstergesi olarak yorumlanabilir (Cahen 2000: 148).

Selçuklu Hâkimiyetinde Antalya

Antalya'da Türk hâkimiyetinin kurulması ise Anadolu Selçuklu Devleti'nin bölgeye gelmesi ile mümkün olmuştur. 5 Mart 1207 tarihinde Rumların yardımıyla şehri ele geçiren Gıyaseddin Keyhüsrev⁶, kendisinin tahta geçmesinde büyük katkısı olan Mübarizüddin Ertokuş'u bölgeye hem vali hem de subaşı tayin etmiştir (Turan, 1998: 284; Doğan, 2010: 235; Geyikoğlu, 2001/2002: 189). Bu fetihten sonra Avrupa ve Mısır ticaret gemilerinin uğrak yeri olan şehir sayesinde Türkler Akdeniz'e açılma fırsatı elde etmişlerdir⁷. Bir ara Kıbrıs Krallığı'nın eline geçen Antalya'nın, 22 Ocak 1216 tarihinde İzzeddin Keykavus⁸ tarafından yeniden hâkimiyet altına alınmasından sonra limanın onarımı üzerinde ehemmiyetle durulmuş eski rıhtım ve mendirekler tamir edilmiş ve ayrıca bir tersane kurulmuştur. Böylece şehir ticari gelişiminin yanı sıra Selçukluların Akdeniz'deki donanmasının merkezi haline getirilmeye çalışılmıştır⁹.

Selçuklu hâkimiyetinin zayıflamaya başlaması ile birlikte bölgedeki güç dengeleri değişmiş ve Hamitoğulları şehre hâkim olmuştur¹⁰. Osmanlı Devleti'nin Antalya'yı ele geçirmesi ise Yıldırım

⁴ Bu köle ticareti ilkçağlardan itibaren var idi. Mesela tarihe damgasını vuran Fenikeliler için vazgeçilmez bir ticari meta kölelerdi. Afrika'dan getirilen siyah köleler, İspanya, Kafkasya, Yunanistan, İtalya'dan getirilen beyaz köleler için Doğu Akdeniz kentlerinde esir pazarları vardı. Fenikelileri tarafından kurulan Sur kenti bunlardan birisidir (Hamza, 2006: 137).

⁵ (Fleet, 2009: 38); Köle elde edilmesinde savaşlar kadar korsanlık faaliyetleri önemli bir yekûn tutmaktadır. Hıristiyan ve Müslümanlar karşılıklı olarak gemilere saldırmaktaydılar. Mesela Memluk gemilerinden birine saldıran Petro de Laranda adlı korsan 1.500 kişiyi ele geçirmiş ve içindekilerle birlikte gemiyi Nakşa düküne satmıştır (Fleet, 2009: 38).

⁶ Gıyaseddin Keyhüsrev'e ait Antalya fetihnemesi için bakınız (Turan, 1988: 101-102).

⁷ Şehrin fethi Gıyaseddin Keyhüsrev'in ikinci döneminde mümkün olmuştur. (Turan, 1998: 284); ve şehri bir Türk İslam şehri haline getirebilmek için Selçuklular çok çaba sarf etmişlerdir. Sultan Gıyaseddin Keyhüsrev, öncelikle şehre kadı, imam, müezzin, hatip tayin ettiği gibi, güvenliğin sağlanması amacıyla da subaşı görevlendirmiştir. Tabii ki kalenin surlarını onartmayı ihmal etmemiştir. Bu faaliyetler sonrasında Anadolu Selçuklu Devleti'nin hudut, uç şehri anlamında *Darü's-sagr* olarak adlandırılırken liman deniz kuvvetleri için bir üs haline getirilmiştir. (Turan, 1988: 285).

⁸ İzzeddin Keykavus'un fetihnemesinde Antalya'nın babadan kalan bir hak olduğu üzerinde ehemmiyetle durulmaktadır. (Turan, 1988: 102).

⁹ Bu tersane Osmanlı Devleti döneminde de faaliyet vermeye devam etmiştir. (Kaygusuz, 2006: 145/222; 177/265); II. İzzeddin Keykavus da Gıyaseddin Keyhüsrev gibi Mübarizüddin Ertokuş'u *melikü's-sevahil*, *emirü's-sevahil* unvanıyla hem vali subaşı/serleşker tayin etmesinin sebebi tersanenin öneminden kaynaklanmaktadır. (Emecen, 1991: 233, Doğan, 2010: 235); Sahillerin emiri anlamına gelen bu unvana yakın bir anlamı olan *sultane's-sevahil* unvanını Rodos'a akınlarda bulunan bir başka Türk Bey'i olan Menteşe Bey de kullanmıştır. (Witteck, 1986: 75).

¹⁰ Hamitoğullarının Teke kolunun hâkimiyeti başlamıştır. Zaten bölgeye Teke adının verilmesi yine Hamidoğullarının bir kolu olan Tekeli Türkmenlerinden Osmanlı kaynaklarında Teke Bey olarak geçen Emir Mübarizüddin Mehmed Bey'den gelmektedir. Mehmed Bey'in hayatı Kıbrıslılarla mücadele içinde geçmiştir. Mehmed Bey, Antalya Limanı'nda kuleler arasına gerilmiş olan zinciri kırmamasından dolayı *zincir kıran* lakabı ile anılmaktadır (Karaca, 2002: 41-42).

Bayezid zamanına tekabül etmektedir¹¹. Osmanlı Devleti'nin Ankara Savaşı'ndan sonra yaşadığı Fetret devrinde Mehmed Bey'in oğlu Osman Bey, Karamanlıların yardımıyla bölgeyi ele geçirmeye çalışmıştır. Nitekim bölgede Osmanlı hâkimiyetinin kati surette tesis edilmesi II. Murad döneminde vuku bulmuştur (Uzunçarşılı, 1988: 68- 69). Osmanlı idaresi altında merkezi Antalya olan Teke Sancağı¹² Anadolu Beylerbeyliği'ne bağlanmıştır¹³.

Antalya coğrafi konumu itibariyle kuzey güney ticaretinde önem kazanmıştır¹⁴. Bu önem özellikle deniz ticaretinin güvenli olmaması ve Anadolu Selçuklu Devleti'nin yükselişi ile birlikte giderek daha da artmıştır¹⁵. Çünkü Anadolu Selçuklu yönetiminin ticarete önem vermesi neticesinde Antalya, güneye, Akdeniz'e açılan kapı olmuştur (Turan, 1971: 283 vd; Kayaoğlu, 1981: 361; Cahen, 2000: 65). Selçuklu dönemi kervansaraylarına bakıldığında ticarete verilen önemin yanı sıra ticaret yollarından hangilerinin daha ehemmiyetli ve ticaretin Anadolu'nun nerelerinde daha yoğun olduğu ortaya çıkmaktadır¹⁶. Nitekim bu ticaretin önemine binaen Selçuklu sultanları çeşitli tedbirler almışlar sadece ticaretin güney kapısı olan Antalya'nın fethi ile yetinmeyerek Karadeniz ticareti için ehemmiyet kesp eden Samsun ve Sinop'un fethini de gerçekleştirmişlerdir. Bu sayede kuzey güney ticaret yolunu kendi kontrollerine almayı (Metin, 2008: 21) ve iki deniz arasındaki kara yolu irtibatını sağlamayı başarmışlardır (Demirci, 2006: 4). Artık doğudan gelen mallar, tarihi ipek yolunu takip etmekte, fakat Anadolu'ya girdikten sonra eskiden olduğu gibi Trabzon limanı üzerinden değil Anadolu'dan Antalya, Alanya gibi limanlar vasıtasıyla Avrupa tüccarlarıyla buluşmaktadır. Kısaca Anadolu uluslararası ticaretin merkezi konumuna gelmiştir¹⁷. Hatta bu tarihlerde Antalya Selçuklu Sultanları için kışlık payitaht görevi bile görmeye başlamıştır¹⁸.

Uluslararası Ticarete Antalya

Anadolu'nun uluslararası ticarete etkin olması ile birlikte Antalya'ya bağlanan yolların önemi artmıştır. Bölgede doğudan batıya uzanan Toros Dağları'nın denize paralel bir şekilde yer alması Antalya'nın iç bölgelerle olan bağlantısını sınırlandırmakla birlikte çeşitli geçiş noktaları sayesinde Konya başta olmak üzere birçok şehir ile bağlantısını aktif bir şekilde sürdürmesini sağlamıştır. Selçuklu döneminde Antalya'nın iç bölgelerle bağlantısını sağlayan birinci yol

¹¹ (Uzunçarşılı, 1982: 265); Yıldırım Bayezid Teke-ili'ni oğlu İsa Çelebi'ye vermiştir. İsa Çelebi'den sonra sancak şehzade Mustafa'ya has olarak verilmiştir (Uzunçarşılı, 1988: 68).

¹² Anadolu Beylerbeyliği'ne bağlı olan Teke Sancağı beş kazaya ayrılmıştır. Bu kazalar; Antalya, İstanos, Kaş, Kalkanlı, Elmalı'dır. (Erdoğan, 1995: 92); 16. yüzyılda Teke Sancağı'nın idari taksimatı hakkında geniş bilgi için bakınız: (Armağan, 2011: 150-198).

¹³ II. Bayezid ise oğlu Korkut'u Teke Sancak Beyi olarak tayin etmiştir Şehzade Korkut, II. Bayezid'in Nigar Hatun'dan doğma oğludur. 1498 yılında Saruhan Sancakbeyliği'ne tayin edilmiştir. Ancak bir kaç yıl sonra 1501 yılı sonu, 1502 başlarında Teke Sancak beyliğine atanmıştır. 1509 yılında bir yıl Mısır'a gidişi haricinde Antalya'da görev yapmıştır. (Uluçay, 1959: 113; Tekindağ, 1970: 2).

¹⁴ Bu ticarete başlıca merkezler şunlardır: Konya, Sivas-Kayseri. (Özcan, 2006: 41).

¹⁵ Selçuklu Sultanları bu ticaretin gelişmesi için kuzeye ve güneye ordular sevk etmişler ve Anadolu'da Karadeniz'de Trabzon, Samsun, Sinop (ikinci derecede Fatsa), Marmara'da Tirilya ve Gizik iskelelerini barındıran Bursa ve Balıkesir, batıda Akdeniz kenarında Foça, İzmir, Ayasuluk, Balat, güneyde Antalya, Alaiye, Ayas kasaba ve limanları idi (Uzunçarşılı, 1933: 287-288).

¹⁶ Anadolu'da Selçuklu kervansarayları için bakınız: (Özgerin, 1965: 141- 170; Acun, 2007).

¹⁷ Anadolu'nun uluslararası ticarete çok daha iyi yere gelebilmesi için Anadolu Selçuklu Sultanları Kıbrıs ve Venedik ile ticari anlaşmalar yapmışlardır. Turan 1997, 298: Bu anlaşmaya göre Venedikli tüccarlar %2 gümrük vergisi ödemeleri koşuluyla Anadolu Selçuklu topraklarında serbestçe ticaret yapabileceklerdi. Kayaoğlu 1981, 262-363; Bu çabalar neticesinde Anadolu'da doğu ve batının- kuzey ve güneyin mallarının değiş-tokuşunun yapıldığı önemli pazarlar ortaya çıkmıştır. Bunlardan en önemlileri arasında Yabanlu Pazarı, Baldır Pazarı, Uzunova Pazarı, Yapraklı Panayırı, Ayvas Panayırı, Ziyaretli Pazarı, Ilgın Pazarı gibi pazarlardı. (Özcan, 2006: 210-211); Bunlar arasında Yabanlı Pazarı'nın çok ayrı bir yeri vardır. Geniş bilgi için bakınız: (Sümer, 1985: 1-99).

¹⁸ (Baykara, 2004: 271; Cahen, 2000: 202); Giyaseddin Keyhüsrev haklı olarak bundan sonra *Sultanü'l Berr ve'l-Bahr* (Karanın ve Denizın Sultanı, yani Anadolu ve Akdeniz'in Sultanı) unvanını da eklemekten geri kalmayacaktır (Kayaoğlu, 1981: 361).

Antalya'yı Isparta'ya bağlayan kuzey yolu¹⁹, ikinci yol Antalya-Konya yolu²⁰; ve son olmasa bile üçüncü büyük güzergâh, sahil yoludur. Bu yol sahil boyunca ilerleyerek Antalya'yı güney-batı Anadolu şehirlerine bağlamaktadır²¹. Antalya'nın ticaret yolları ve merkezleri ile bağlantısını sağlayan başka yollar da vardır. Bunlardan birisi Batı Anadolu'yu Antalya'ya bağlayan Denizli-Antalya yolu²², diğeri ise en eski Selçuklu yolu olarak da bilinen Burdur üzerinden Antalya'ya ulaşan yoldur (Faroqhi, 1993: 275). Bütün bu güzergâhları kullanarak Anadolu'nun çeşitli yerlerinden ya da Karadeniz'in kuzeyinden Antalya'ya gelen tüccarlar, şehrin dört bir tarafını kuşatan surların belirli noktalarında yer alan kapılardan içeri girmektedirler²³. Amaçları getirdikleri doğu ve kuzeyin mallarını Avrupa'ya, özellikle de Mısır'a ulaştırmaktır. Yani Antalya Alanya ile birlikte Anadolu ile Mısır ticaretinin başlıca merkezi olmuştur (Pryor, 2004: 169).

Köle Ticareti

Bu ticarete Müslüman tüccarlar umumiyetle Antalya- Konya Sivas ya da Halep-Sivas ve oradan Samsun-Sinop güzergâhlarını kullanırken Hıristiyan tüccarlar deniz yolunu tercih etmekteydiler. Bunun da sebebi Rodos'u mesken edinen korsanlardı. Bu korsanlar özellikle Müslüman tüccarları tehdit ediyorlardı. Bu nedenle Müslüman tüccarlar Antalya-Samsun-Sinop karayolunu kullanmaktaydılar (İnalcık, 2003: 127; Ergenç, 2006: 2-3). Böylece Antalya'ya ulaşan ticari emtia gemilere yüklenerek Mısır'da İskenderiye Limanı'na, Şam'a, Kıbrıs'a ve Dimyat'a gönderilmekteydi (Braudel, 1989: 210). Zift, kereste, ağaç, demir, kumaş, Ankara softu gibi başlıca malların arasında kuzeyin kürk ve beyaz köleleri de yer almaktaydı²⁴. Mısır Memluklu²⁵ Devleti'nin ordusu bu kuzeyden gelen kölelerden oluşmaktaydı²⁶. Karadeniz'in kuzeyindeki Deşt-i Kıpçak

¹⁹ Bu yol Antalya'dan başlar, Düden Suyu (Düden Şelalesi), Payam Ağacı, Kestel Gölü (Şaban Ağa Gölü) ve Ağlasun üzerinden Isparta'ya, buradan Afyonkarahisar, Kütahya üzerinden Bursa'ya ve ana ticaret yollarına bağlanmaktaydı (Akdağ, 1979: harita III).

²⁰ Kuzey doğuya doğru uzanan bu yol Perge Köprü Çayı kenarında yer alan Aspendos (Belkis), Kargı Han'ı Eynif Ovası'nda Tol Han'ı, Gembus Ovası'nda Ortapayam Han'ı üzerinde Seydişehir'e ulaşmakta, oradan da Beyşehir'e ve nihayet Konya'ya ulaşmaktaydı. Tabii ki burada Anadolu'nun ana ticaret yolları ile birleşmekteydi (Armağan, 2004: 97). I. Alâeddin Keykubat Konya ile Antalya ve Alanya iskelelerinin bağlantısını sağlayabilmek amacıyla bazı yerler eski yol sistemini kullanmak suretiyle Kesikbeli yolunu açtırmıştır. Kesikbeli Manavgat ve Alanya'yı birbirini bağlayan bir dağ geçidinin adıdır. Yol buradan geçtiği için Kesikbeli adını almıştır (Güçlü, 2001/2002: 237).

²¹ Antalya'yı diğer şehirlere bağlayan bu yola sahil yolu da denilebilir. Zira Kargı Hanı'na kadar ikinci yol güzergâhını takip etmekte, fakat ondan sonra doğuya yönelerek Pazarcık, Manavgat, Alara ve Şarapsa Hanları üzerinden Akdeniz'in bir başka önemli ticaret merkezi olan Alaiye'ye varmaktaydı. Tabii olarak burada son bulmuyor, Ermenek, Mut, Silifke, Mersin, Tarsus üzerinde nihai olarak ulaşmak istediği nokta olan Adana'da Şam Bursa ana ticaret yoluna ulaşmaktaydı. (Armağan, 2004: 97); Evliya Çelebi bu güzergâhı izleyerek Antalya'dan Adana'ya girmiştir (Evliya Çelebi, 2005: 146-170). Güney-batı, kuzey-güney ticaret yolları ve bunların Antalya ile ilişkileri hakkında geniş bilgi için bakınız: (Bedirhan, 2016: 13-28)

²² Bu yol, Denizli'den başlayarak Kazıkbeli, Asi Karaağaç (Acıpayam), Tefenni, İstanos (Korkuteli)'ni takip etmek suretiyle Antalya ulaşmaktaydı (Armağan, 2004: 97; Arıkan, 1988: 17); İbn Battûta Anadolu'ya Alanya'dan giriş yapmış, Antalya Burdur ve Eğridir'den devam etmiştir. Burada hareketle İbn Battûta Anadolu'nun birçok yerini gezmiştir (İbn Battûta, 2004: 402-410).

²³ Bu kapılar şunlardır: Kebir Kapı (Büyük Kapı), Kemikli Kapı, Merdivenli Kapı, Baruthane Burcu güneyindeki Kapı, Küçük Kapı, Divar Kapısı, İskele Kapısı, Burç Kapısı, Mesdud Kapı, Çarşı Kapı, Asitâne Kapısı, Ali Paşa Sarayı Kapısı ve Küçük Kapıdan iskele tarafına giden kapı (Armağan, 2002: 136).

²⁴ (İnalcık, 1993: 207); Bu pazarda Avrupa malları da yer almaktaydı. Mesela Châlons, Narbonne, Perpignon, Lombardiya kumaşları Antalya pazarında çokça bulunan Avrupa malları idi. Bu pazarda Kıbrıslı tüccarlar bulunsa da genellikle Venedik ve Ceneviz etkin idi (Heyd, 1975: 613; Arıkan, 1988: 19).

²⁵ Memlük Türkçe sözlükte *köle* anlamındadır. Fakat kelime Arapça kökenli olup *mâlik olunan şey* manasına gelmektedir. Hukuken köle ise *efendisinin temellüku altındaki esiri* ifade etmektedir (Wensinck, 1993: 688); Memluk askeri anlamda ise çok daha farklı bir mana içermektedir. Savaş esirlerinden ya da köleler arasından seçilerek özel eğitime tabi tutulan ve daha sonra hükümdarın muhafız birliğine alınan askerleri ifade etmektedir. Yani kısaca memluk kölelere dayanan askeri sistemin adıdır (Kızıltoprak, 2004: 87-88; Ayalon, 1989: 211- 247).

²⁶ Memlük Devleti'ni kuranlar Eyyübi askeri kadrosunda olan kişiler olup çoğunlukla Türk kökenli köle kişilerden oluşmaktaydı (Kızıltoprak, 2002: 325; Şeşen, 1995); Zamanla güçlenen köle askerler devletin idaresini ele geçirmişler ve

sahasında getirilen köleler, Herakleia ve Sinop limanlarından Anadolu'ya giriş yaparlardı²⁷. Bu limanlardan çeşitli şehirlere ve pazarlara nakledilirdi. Mısır'a götürülecek olan köleler ise Antalya limanına getirilmekteydi. Burada tüccarlar ya doğrudan kendileri ya da başka tüccarlar aracılığı ile gemilerle Mısır'a ulaştırılmaktaydılar²⁸. XV. yüzyılda sadece Herekha'dan Antalya'ya köle sevkiyatı yapılmaktaydı (Booth, 2012: 259).

Diğer taraftan Afrika'dan getirilen siyahi köleler İstanbul başta olmak üzere Anadolu'nun değişik yerlerinde alıcı bulmaktaydı. Özellikle hizmet sektöründe ve hadım edildikten sonra büyük konakların haremelerinde istihdam edilen siyahi köleler, Darfur²⁹, Func Devleti'nin merkezi Sinnar³⁰ ve Shoa ülkesinin Damuto adlı bölgesinden getirilmekteydiler. Mısır'a ulaşan köle kervanları İskenderiye aracılığı ile Antalya başta olmak üzere güneyin değişik limanları aracılığı ile Anadolu'ya sevk ediliyorlardı. Bu yollarla yılda ortalama olarak 5.000 -6.000 köle Mısır'a getirilir ve Mısır'ın en büyük esir pazarı olan Kahire'de satılırdı (Orhonlu, 1996: 101-102). Bir hayli yekûn tutan bu ticaretin bir ayağının Antalya olması gümrük gelirlerinin artması anlamına gelmekteydi. Mısır'dan ise baharat, şeker, kumaş boyaları, Suriye limanlarından sabun ithal edilmekteydi (İnalçık, 1993: 207).

İlhanlı Devleti'nin yıkılmasından sonra Osmanlı Devleti'nin kurulması ve yükselişi ile birlikte ticaretin ağırlık merkezi Batı Anadolu'ya kaymaya başladı. XIV. yüzyılın sonlarına doğru gelindiğine Bursa Anadolu'nun en önemli şehri haline gelmişti³¹. İki önemli kervan yolu Bursa'da kesişmekteydi ki birisi Amasya, Tokat, Erzincan Erzurum'u takip eden Doğu yolu³². Artık tüccarlar Trabzon yolunu bırakmışlar, Bursa'ya yönelmişlerdi. İran İpeği Bursa aracılığı ile Avrupa tüccarına ulaştırılmaktaydı. Diğeri ise Kütahya-Afyonkarahisar-Akşehir-Konya-Adana üzerinden Anadolu'yu çaprazlama geçen yol idi ki sonunda Halep'e ulaşmaktaydı. Batı Anadolu'nun bir başka yolu yine Bursa'ya geliyordu ki, Efes-İzmir-Bursa'ya bağlanmıştı (Ergenç, 2006: 3). Antalya-İskenderiye deniz yolu da Bursa'ya bağlanmıştı. Özellikle Hintli tüccarlar Antalya üzerinden Bursa'ya geliyorlardı. Mesela 1478'de Mahmûd-ı Gâvân'ın ticarî temsilcileri Hint mallarını Antalya üzerinden Bursa'ya getirmişlerdi³³.

Osmanlı Hâkimiyetinde Antalya

Yıldırım Beyazıt Hindistan ve Arap mallarının Anadolu'ya giriş kapısı olarak gittikçe ehemmiyeti artan Antalya ve Alanya'yı bunun için ele geçirmişti (İnalçık, 2003: 130). Eskiden olduğu gibi Osmanlı hâkimiyetinde de Antalya-İskenderiye ticaret hacmi bir hayli artmıştı. Mesela gümrük kayıtlarına göre 1559 yılında Antalya limanına her birisi 20-30 tüccar taşıyan 50 gemi uğramıştı. Yine aynı gümrük kayıtlarına göre; Anadolu Antalya başta olmak üzere Suriye ve Mısır'a

Memlûklü Devleti'ni kurmuşlardır. (Kopruman, 2002: 99-126; Riley-Smith, 2005: 237).

²⁷ Karadeniz kuzeyi köle ticareti için bakınız: (Turan, 2000: 143-144).

²⁸ (Keçiş, 2013: 866); Kuzey güney köle ticaretinde Sivas'ın önemini ayrıca belirtmekte fayda vardır. Zira Sivas köle alım satımının yapıldığı yine kuzeyde getirilen kölelerin çoğunlukla Mısır'a ulaştırılmak üzere el değiştirdiği bir merkez konumundaydı. Sivas'ta köle alım satımının yapıldığı pazara Baldır Pazarı adı verilmekteydi (Kızıltoprak, 2003: 105).

²⁹ Darfur Kervanı 500 cellâbînin (esir tüccarı) esirleri 5.000 deve ile birlikte Circe'ye geldiğinde esir ve deve başına sancak beyine vergi öderdi. Buradan Asyût, Benî Adîn ve Manfulut mevkilerinde kısa sürelerle durduktan sonra Kahire'ye ulaşırdı. Kölelerin büyük çoğunluğu burada el değiştirirdi. Darfur kervanı yılda bir defa gelirdi (Orhonlu, 1996: 101).

³⁰ Sinnar'dan gelen kervan Darfur kervanından oldukça küçük olup 150-200 esir kapasitesinde idi. Ancak yılda bir kaç defa gelir giderdi (Orhonlu, 1996: 101).

³¹ Geniş bilgi için bakınız. İnalçık 1960, 132-142; Bursa'nın yükselişinde başkent olması dolayısıyla sarayın, hanedan mensuplarını, devletin zengin ileri gelenlerinin burada bulunmasının da etkisini hesaba katmak gerekmektedir (İnalçık, 1992: 446).

³² Yıldırım Bayezid döneminde Amasya, Tokat, Erzincan'ı almasıyla İpek yolu Bursa'ya bağlanmış, Trabzon önemini kaybetmişti (Tabakoğlu, 1999: 21).

³³ Özellikle Floransalılar baharatı Bursa'dan almaktaydılar. Buna rağmen baharat ticareti bakımından Bursa Mısır-İskenderiye ile baş edebilecek konumda hiç zaman olamamıştır. (İnalçık, 1992: 448).

Turkish Studies

ihraç edilen mallar arasında eskiden olduğu gibi kereste, demir, Ankara sofı, zift, balmumu, kürk ve köle vardı. Bunlara afyon, kuru yemiş gibi ürünler de eklenebilir. Mısır'dan ise Hint Baharatı, çivit, Mısır keteni ve siyahi köleler ithal edilmekteydi (İnalçık, 2003: 134). Bu nedenle daha I. Murad döneminden itibaren Osmanlılar Hamitoğullarını ele geçirmek ya da Karamanoğullarına karşı korumak için mücadele etmişlerdir³⁴. Fatih Sultan Mehmed de bu yol üzerinde ehemmiyetle durmaktaydı. Sadece boğazları hâkimiyet altına alarak Akdeniz ve Karadeniz ticaretini kontrol etmekle yetinmemiş³⁵, Bursa-Antalya yolunu devamlı surette baskı altında tutmaya çalışan Karamanoğullarına karşı harekete geçmişti³⁶. Çünkü Fatih Sultan Mehmed, güçlü ve merkezi bir imparatorluk teşkili için ekonomik gücün bir göstergesi ve geliri olan ticaretin gelişmesi için ticaret yollarının kontrol edilmesi üzerinde özellikle durmaktaydı (İnalçık, 1999a: 71- 73; Küpeli, 2008: 393). Zira Fatih Sultan Mehmed döneminde Antalya kuzey-güney ticareti için önemli bir antrepo idi (İnalçık, 1999: 63). 1476- 77 yılında Antalya'dan elde edilen 450.000 akçalık gümrük geliri bu önemin göstergesi olarak değerlendirilmelidir³⁷. Bu gelirin içerisinde açıkça yazılmasa bile kölelerden alınan pençik resminin³⁸ önemli payı olduğunu düşünülebilir. İskelenin işletilmesi iltizam yoluyla yapılmaktaydı. 24 Mart 1553 tarihinde Antalya kadısı Mevlana Cafer'e yazılan bir hükümde iltizamı üç yıllığına Murad'a verilmişti (BOA, 63: 240). Murad'ın süresinin dolması üzerine 18 Aralık 1552'de Ali 25.000 akça fazla vererek iltizamı alıp yeni gümrük emini olmuştu. Yani buradan gümrüğün iltizamının 830.000 akçaya çıktığı anlaşılmaktadır³⁹.

Antalya'nın yanı sıra Alanya'nın 1522 yılında Rodos'un fethinden sonra öneminin azalmasından sonra kaydedilen 1560 tarihli gümrük defterinde köle ticaretinin bir hayli yekûn tutması İskenderiye'den Anadolu'ya getirilen köleler için Antalya'nın ne denli önemli olduğunu ortaya koymaktadır. Gümrüğe giren mallar içinde köleler birinci sırayı almasa da bir hayli önem arz etmektedir. Böylece Antalya gümrüğündeki köle trafiği hakkında geniş çaplı bir perspektife sahip olabiliyoruz. Çünkü defter tarihi itibarıyla Rodos'un fethinden sonra Antalya-İskenderiye ticaretinin yön değiştirdiği tarihe tekabül etmektedir. Bu demek oluyor ki gümrükteki köle ticaretinin boyutu 1522'den önce çok daha büyük boyuttadır. Gümrük defterine göre köle trafiği şu şekildedir: 26 Mart 1560- 13 Nisan 1560 tarihleri arasında gümrüğe 30 gemi gelmiştir. Bu gemilerin 18'inde köle mevcuttur ve gemiciler toplam 48 köle getirmiştir. Bunlardan 40 gulam-ı siyah, 1 gulam-ı beyaz olup 7'si cariyeye-i siyah yani kadın köledir. Dokuz gemide ise sadece köle vardır. Köle trafiğine baktığımızda sadece köle getiren gemilerin sayısı az olmamakla birlikte çoğunlukla değişik ürünlerle

³⁴ (İnalçık, 1960: 143); 1390 yılında Yıldırım Bayezid, Karamanoğulları ile yapılan savaşın sonunda Çarşamba suyunu sınır tespit etmesi aynı gerekçeden kaynaklanmıştı. Zira Çarşamba suyunun sağındaki bölge Antalya-Karahisar ve Antalya-Akşehir yollarının geçtiği bölge idi (İnalçık, Bursa vesikalar: 205-206).

³⁵ (Greene, 2003: 220); Böylece karlı bir ticaret olan Karadeniz'den Mısır'a kadar uzanan karlı köle ticaretinden Venedik ve Ceneviz gibi İtalyan şehir devletleri mahrum kalmışlardır (Pryor, 2004: 185).

³⁶ Ayrıca Karamanoğulları Tebriz-Tokat-Bursa yolunun geçtiği Orta Anadolu'yu tehdit etmekten geri kalmıyorlardı. Hatta Karadeniz ticareti için önem arz eden Sinop'u elinde bulunduran İsfendiyaroğulları ile de müttefik idiler (İnalçık, 2001: 515, 523-529).

³⁷ Gümrük vergisi oranı Müslüman ve haraç-güzar tüccarlar için %4 iken yabancı tüccarlar için %5 idi. (Karaca, 2002: 108-109; Halil İnalçık 1479'lara doğru Antalya bölgesi gümrük gelirini 150. 000 akça olarak vermektedir (İnalçık, 1999: 63).

³⁸ Pençik beşte bir anlamına gelen Farsça kökenli bir kelimedir. (Pakalın, 1993: 766-767); Vergi savaşlarda elde edilen ganimetin beşte birinin hükümdara ait olması gerektiği noktasından hareketle uygulamaya konulmuştur. Buradan hareketle dönemde Rüstem Paşa I. Murad'a verginin alınmasını önermiştir. Bundan sonra pençik resmi kapsamında her beş esirden biri hazineye alınmıştır. Eğer esir sayısı beşten az ya da sadece bir tane ise vergi miktarı esirin değerinin beşte biridir. Daha sonraki yıllarda pençik resmi hususunda düzenleme yapılmış ve Pençik Kanunu çıkarılmıştır. Kanunu'na göre her esirden 25 akçe vergi alınmaktadır. Verginin miktarı tespit edilirken bir esirin değeri 125 akça olarak kabul edilmiş olmalıdır. Pençik Kanunu için bakınız: (Akgündüz, 1990: 123-134); Hoca Sadettin Efendi bu durumu şu şekilde izah etmektedir: Ganimetlerin çok bol olduğu zamanlar olduğundan her esir için 125 akça bedel biçilmiş ve bunun beşte biri olan 25 akçanın da vergi olarak alınmasına karar verilmiştir (Hoca Sadettin Efendi, 1999: 120).

³⁹ (BOA, 63: 18); Bu rakam 1567 yılında 1.190.000 akça, 1571'de ise 1.200.000 akçadır. 1586 yılında ise 1.588.000 akça olarak belirlenmiştir (Karaca, 2002: 110).

Turkish Studies

köle ticareti yapıldığı, gemicilerin diğer ticari ürünleri alırken karlı bir ticari meta olan köle getirmeyi ihmal etmedikleri görülmektedir. Bu nedenle Amerikan köle ticaretindeki gibi 300- 400 köle taşıyan köle gemilerinin olmadığını söylemek yanlış bir değerlendirme olmayacaktır (Reynolds, 195: 85-98). En fazla köle getiren gemide 27 köle mevcuttur ve geminin yükü sadece köledir (BOA, 102: 17a). Ondan sonra 15 (BOA, 102: 13b) ve 13 (BOA, 102: 12b) köle ile en çok köle getiren gemiler olarak sıralamak mümkündür.

Karadeniz köle ticaretinde olduğu gibi köle ticareti trafiğinin yaz aylarında yoğun olduğu görülmektedir (Yağcı, 2011: 371-384; Yağcı, 2013: 507-536). Limana toplam 2.020 köle getirilmiştir. Bunun 1869'u Mart ila Eylül ayına aittir. Geri kalan 151 köle ise Eylül 1560 ila Şubat 1560 arasında gümrüğe girmiştir (BOA, 102: 2a-28b; Karaca, 2002: 111). En fazla köle Ramazan ayından getirilmiştir⁴⁰. Coğunluğunu yine siyah köleler oluşturmaktadır. Köle çıkışı çok az olmasına karşın giriş çok fazladır. Bu kölelerden 1687'si gulam-ı siyah, 234 cariyeye-i siyah, 19 gulam-ı beyaz, 17 cariyeye-i beyazdır. Buradan en azından XVI. yüzyılın ortalarına gelindiğinde Antalya-İskenderiye arasındaki köle trafiğinde Anadolu'ya köle girişinin çıkıştan çok fazla olduğu sonucuna ulaşılması mümkün görünmektedir.

Hamza Antalya gümrüğüne 2 gulam-ı siyah, yani zenci köle getirmiş ve 63 akça gümrük vergisi ödemiştir. Musa ve Mustafa ise 3 zenci köle için 99 akça gümrük ödemişlerdir. Ortalama olarak erkek zenci kölelerden kişi başına 33 akça (BOA, 102: 2a) pençik resmi alınmıştır. Kadın siyah kölelerden ise 22 (BOA, 102: 16a) akça tahsil edilmiştir (BOA, 102: 2a-b). Beyaz köleler için herhangi bir fiyat düzeyi yoktur. Çünkü alınan pençik resmi çok farklıdır. Mesela bazen 80 akça (BOA, 102: 16b) pençik resmi alınırken bazen de 58 akça (BOA, 102: 6b) tahsil edilmiştir⁴¹.

Bütün bunlara rağmen 16. yüzyıl Antalya için çok iyi gelişmelerin yaşandığı bir yüzyıl olmayacaktır. Zira 1517 yılında Yavuz Sultan Selim'in Ridaniye'de Memluklu hükümdarı Tomanbay'ı yenilgiye uğratması ile Mısır'da Osmanlı hâkimiyeti başlamıştır. Çok geçmeden Doğu Akdeniz *seyr-ü sefaininde* her zaman korsanlık yaparak Müslüman gemilere ve gemicilere zarar veren ve Rodos Adası'nda yaşayan şövalyeler⁴² Kanuni Sultan Süleyman'ın 1522 yılındaki seferi neticesinde Malta Adası'na gitmek zorunda kalmışlardır. Bu iki gelişme Antalya-İskenderiye ticari güzergâhına olan ihtiyacı tamamen sona erdirmemiş ise de tam anlamıyla sekteye uğratmıştır. Birdenbire olmasa bile artık Antalya, Bursa ve İstanbul'a götürülen ticari emtia için bir güzergâh olmaktan çıkmıştır (İnalçık, 2003: 134). Bu değişimin sebebi sadece Mısır ve Rodos değildir. Coğrafi keşiflerin bir sonucu olarak Hindistan baharat yolunun değişmesi ile birlikte 17. yüzyıldan itibaren Doğu Akdeniz ehemmiyetini kaybetmeye başlamıştır⁴³. Tabii ki bölgenin ve hinterlandının ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla Antalya limanı işlevini devam ettirmiştir. Ancak bu durum Selçuklulardan çok daha önce başlayan ve Bursa'nın yükselişi ile birlikte doruk noktasına ulaşan Antalya'nın ticari potansiyeli ile kıyas edilemeyecek bir seviyede kalmıştır. Diğer bütün ticari emtia gibi Afrika'dan getirilen köleler için de deniz yolu tercih edilecektir. Bundan sonra da Antalya limanına köle getirilmektedir. Nitekim 18. yüzyıl arşiv kayıtlarında bu bölgede çeşitli milletlere, özellikle Osmanlı kaynaklarında "zenci" kelimesinin yanı sıra Arap diye tesmiye edilen kölelerin

⁴⁰ Ramazan ayında 105 köle getirilmiştir (BOA, 102: 8a).

⁴¹ Bazen de 66 akça tahsil edilmiştir (BOA, 102: 5a).

⁴² Rodos şövalyelerinin adaya gelişi 1309 yılına tekbül etmektedir. Avrupa'nın en varlıklı ve asil ailelerine mensup şövalyelerin gelişi Doğu Akdeniz'deki güçler dengesinin bozulmasına sebep olmuş, Rodos ve ona bağlı adalardan Müslüman devletlere karşı korsan savaşını başlatmışlardır. Bundan sonra 1522'ye kadar Doğu Akdeniz'de Müslüman devletler ve tüccarlar için tehlike saçmışlardır. (Kiel, 2008: 155-158); Fetihden sonra adada Osmanlı idaresinin kurulması hakkında geniş bilgi için bakınız: (Örenç, 2011: 353-385).

⁴³ Eskisi kadar olmasa da İngiliz ve Hollandalı tüccarların İzmir'e gelmesi Batı Anadolu'da canlılığa sebep olmuştur. Hatta böylece başlayan Levant ticareti sayesinde Halep, Antalya gibi limanlar önemini kaybederken tam tersine İzmir'in önemi gittikçe artmıştır (Martal, 2011: 389-390; Greene, 2003: 244-245).

varlığı bilinmektedir (Köse, 2013: 310). Muhtemelen geniş topraklara ve hane halkına sahip aileler imparatorluğun diğer bölgelerinde olduğu gibi köle istihdam etmekteydiler (Akkaya, 2017; 249-269). Talebin olması demek arzın da olması anlamına gelmektedir. Fakat gümrük gelirleri iltizama *Antalya İskelesi ve tevabii mukataası*⁴⁴ şeklinde verildiğinden ve her bir köleden alınan pençik resmi ayrıca kaydedilmediğinden Antalya gümrüğüne getirilen köle sayısını tespit etmek mümkün olmamaktadır. Hatta zaman içinde mukataa kassabiye, kahve, şemhane, boyahane ve ihtisap vergileri ile birleştirilmek suretiyle malikâne usulü iltizama verilir olmuştur. 18. yüzyıldaki bu gelişme ile mukataanın yıllık bedelinin 928.200 akça olduğu görülmektedir. 1724 yılı başlarından itibaren hazineye ödenmesi gereken bu bedelin ödenememesinden dolayı mukataanın işletilmesi emin denilen bir görevli marifetiyle yapılmasına karar verilmiştir⁴⁵. 1813- 1814 tarihli gümrük kayıtlarında birçok malın gümrük bedeli kayıt edilirken kölelere dair bir kayıt düşülmemiştir. Yine İskenderiye'den Antalya'ya mal getirilmekte ve tutarı önem arz etmesine rağmen gemilerde köle yoktur⁴⁶. Çünkü Mısır ile doğrudan deniz yolu bağlantısının olması, bu yolda korsanların tehdidinin olmaması köle ticaretinin de karadan denize kaymasına neden olmuştur⁴⁷.

Ancak XIX. yüzyıl Antalya Şer'iyye sicillerinde “zenci köleler” ile ilgili kayıtlardan “zenci köleler”in varlığının hala devam ettiğini görmek mümkündür⁴⁸. Çünkü XIX. yüzyıl özellikle tütün, pamuk gibi sanayi temelli zirai ürünlerin üretiminin arttığı bir dönemdir. Buna bağlı olarak tarımsal üretimde köleler çalıştırılmaya başlanmış ve özellikle Kuzey Afrika'dan ve Mısır'dan getirilen siyahi köleler Anadolu'nun batı ve güneyinde çalıştırılmışlardır⁴⁹. Antalya'ya bu açıdan Mersin ve Aydın gibi olmasa bile hatırı sayılır miktarda siyahi köle girişi yapılmıştır. Zira bugün Antalya'nın Kundu bölgesinde Afrika kökenli kölelerin torunları yaşamaktadırlar (Durugönül, 2011: 54). Ancak bu köle girişi artık uluslararası ve bölgeler arası ticaretin bir parçası değildir. Sadece köle girişi bölgenin ihtiyaçları doğrultusunda talebe bağlı olarak gelişmiştir ve yine çoğunlukla İskenderiye'den getirilmişlerdir⁵⁰. Ayrıca varlıklı kişilerin terekelerinde de köleler bulunmaktadır.

19. yüzyılda Doğu Akdeniz yeniden önem kazanmasına rağmen köleliğe karşı faaliyetlerin artması neticesinde köle ticareti azalmaya başlamıştır. Hatta 1853'de “zenci köle ticareti” tamamen yasaklanmış ve bu meyanda çalışmalar kesafet kazanmıştır⁵¹. Fakat 19. yüzyılda az da olsa İskenderiye-Antalya güzergâhından Anadolu'ya köle girişi yapılmıştır⁵².

Sonuç

Antalya kurulduğu andan itibaren Doğu Akdeniz'in önemli limanları arasında yer almıştır. Bu önemi Anadolu'da Selçuklu Devleti'nin kurulması ve Anadolu'nun milletlerarası ticaretin

⁴⁴ ...*mukata-i gümrük-ü iskele-i Antalya ve tevabiha* şeklinde geçen kayıtlarda gümrüğün malikâne bedeli verilmiştir. 1149 tarihli kayıta gümrüğün ve gümrüğe dahil olan bölgelerden elde edilen gelir 19 yük 59.360 akçadır (BOA, 1438); 11 Şevval 1166 tarihli kayıta bu rakam 2.745.000 akçadır (BOA, 2869); Fakat akçanın değeri haliyle 16. yüzyıldaki gibi değildir. Meblağ artmış görünmesine rağmen aslında gelirden büyük bir azalma mevcuttur.

⁴⁵ Bu meblağın aynı yıl 545.460 akça, 1725-1726'da 576.600, bir sonraki yıl ise 659.040 akçaya tekabül etmektedir. Yüzyılın ilerleyen dönemlerinde gümrük gelirinde yükseliş olduğunu görmekteyiz. Eski dönemlere ulaşmasa da 732.000 akça ile yeniden malikâne usulü iltizama verilmesine karar verilmiştir (Sarıhan, 2003: 61- 62).

⁴⁶ Bu dönemde İskenderiye'den 6 gemi gelmiştir. Sayı olarak gelen gemilerin miktarı az olmasına rağmen kapasite olarak büyük önem arz etmektedir. Kahve, şeker, hurma, ince hasır, kaba hasır ithal edilen mallar arasında yer almaktadır (Sarıhan 2003: 66).

⁴⁷ Çerkes asıllı Şemsigül'ün hikayesi buna en iyi örneklerden birisidir. Bakınız: (Toledano, 1990: 23- 25).

⁴⁸ Bu dönemde köle sahiplerinin varlıklı kişiler olduğunu görmekteyiz (Tanrıseven, 2007: 87- 88; Taşbaş, 2007: 112- 113).

⁴⁹ Çukurova pamuk üretimi bakımından ayrı bir öneme sahip olduğu için tarımsal üretimde çalıştırılmak üzere bu bölgeye daha fazla Afrikalı köle getirilmiştir (Toledano, 2002: 25- 28).

⁵⁰ İskenderiye'den getirilen iki köle için 7.500 kuruş fiyat biçilmektedir (Tanrıseven, 2007: 88, 492- 493).

⁵¹ Osmanlı Devleti'nde köleliğin kaldırılış süreci için bakınız: (Erdem, 2004).

⁵² (Faroqhi, 2008: 12); 19. yüzyılda Trablusgarp, Bingazi ve İskenderiye'den getirilen köleler İçel-Antalya-Alaiye sahillerindeki limanları kullanmaktadırlar (Toledano, 1994: 22).

merkezi konumuna gelmesi nedeniyle çok daha fazla artmıştır. Sadece Anadolu'nun Avrupa'ya açılan kapısı mesabesinde olmamış, Mısır ticaretinin de Anadolu'ya giriş kapısı haline gelmiştir. Tabii ki buna Osmanlı Devleti'nin kuruluşu ile yükselmeye başlayan Bursa'yı ilave etmek gerekmektedir. Çünkü Bursa'nın yükselişi İskenderiye-Antalya-Bursa ticaret hacminin artması anlamına gelmektedir. Bursa ticaret hacminin artması Antalya'ya olan talebin artması sonucunu doğurmuştur. Ancak Antalya için bütün bu olumlu gelişmeler Mısır ve Rodos'un fethi ve Coğrafi Keşiflerle Doğu Akdeniz limanlarının ehemmiyetinin azalmasına neden olmuştur. Ticaret hacminin azalmasına anlamına gelen bu durum XVIII. yüzyılda da devam ettiğinden Antalya eski durumuna bir daha hiçbir zaman gelememiştir. Bütün bu gelişmeler köle ticareti için de geçerli olmuş, Antalya köle ticareti hacmi bakımından da yolların değişmesinin getirdiği olumsuz sonuçlardan ziyadesiyle etkilenmiştir. Tabii ki asıl etki köle ticaretinin uluslararası kamuoyunun baskısı neticesinde tamamen yasaklanması ile ortaya çıkmıştır. Böylelikle devletin bütün limanlarında olduğu gibi Antalya'da da köle ticareti yapılamaz hale gelmiştir.

KAYNAKÇA

- BOA (Başbakanlık Osmanlı Arşivi) “Maliden Müdevver” (BOA. MAD), 102.
- BOA. “Bab-ı Defteri Başmuhasebe” (D. BŞM), 1438, 2869.
- BOA. “Kamil Kepeci” (KK), 63.
- Acun, Hakkı, “Giriş”, *Anadolu Selçuklu Kervansarayları*, Ed. Hakkı Acun, Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara 2007, s13-19.
- Akdağ, Mustafa, *Türkiye'nin İktisadi ve İctimai Tarihi*, I, İstanbul 1979.
- Akgündüz, Ahmet, *Osmanlı Kanunnameleri ve Hukuki Tahlilleri II. Bayezid Devri Kanunnameleri*, İstanbul 1990.
- Akkaya, Mustafa, “Osmanlı Dönemi Batı Anadolu'da Tarımsal İşgücünde Kullanılan Köleler”, *Osmanlı Devleti'nde Kölelik*, Ed. Zübeyde G. Yağcı- Fırat Yaşa, Tezkire Yay., İstanbul 2017, s. 249-269.
- Arıkan, Zeki, *XV-XVI. Yüzyıllarda Hamit Sancağı*, İzmir 1988.
- Armağan, Abdülatif, “Tarihsel Süreç İçinde Teke Yöresi”, *Tarih Araştırmaları Dergisi*, XX/32, Ankara 2002, s. 1-19.
- Armağan, Abdülatif, “XVI. Yüzyılda Antalya”, *Tarih Araştırmaları Dergisi*, XIV/36, Ankara 2005, s. 93-111.
- Armağan, Abdülatif, “XVI. Yüzyılda Teke Sancağı'nın İdarî Taksimatı ve Kır İskân Merkezleri”, *Modern Türklük Araştırmaları Dergisi*, VIII/3, Ankara 2011, s. 150-198.
- Ayalon, David, “Memlûk Devletinde Kölelik Sistemi”, *Tarih İncelemeleri Dergisi*, IV, Çev.: Samira Kortantamer, İzmir 1989, s. 211-247.
- Baykara, Tuncer, *Türkiye Selçuklularının Sosyal ve Ekonomik Tarihi*, İstanbul 2004.
- Bedirhan, Yaşar, “Selçuklu Türkiyesi'nde Ticaret Yolları, Limanlar ve Pazar Yerleri”, *Turkish Studies*, volume11/11, Summer, Ankara 2016, 13-28.
- Braudel, Fernand, *Akdeniz ve Akdeniz Dünyası*, I, Çev.: Mehmet Ali Kılıçbay, İstanbul 1989.
- Booth, Ian, “Kuzeybatı Anadolu'da Gaziler, Yollar ve Ticaret 1179-1291”, *Tarih İncelemeleri Dergisi*, XXVII/1, Çev.: Murat Keçiç-Şahin Çeler, İzmir 2012, s. 243-266.

- Cahen, Claude, *Osmanlılardan Önce Anadolu*, Çev.: Erol Üyepazarcı, İstanbul 2000.
- Demirci, Doğan, Gelendost Ertokuş Kervansarayı, Yayınlanmamış Yüksek Lisan Tezi, Süleyman Demirel Üniversitesi, Isparta 2006.
- Durugönül, Esmâ, “Zorunlu Göç Olarak Köle Ticareti ve Sonuçları-Antalya Bölgesinde Afro Türkler”, *Akdeniz Kentleri: Gelecek İçin Geçmişin Birikimi*, Mersin 2011.
- Emecen, Feridun, “Antalya”, *TDVİA*, III, İstanbul 1991, 232-236.
- Erdem, İlhan, “Bir Ortaçağ Kenti Antalya: Geç Antik Dönemden Selçukluların Sonuna Genel Bir Yaklaşım (I)”, *Adalya*, V, 2001/2002, s. 163-171.
- Erdem, Y. Hakan, *Osmanlıda Köleliğin Sonu 1800-1909*, Çev.: Bahar Tırnakçı, İstanbul 2004.
- Erdoğan, M. Akif, “Antalya ve Havalisi için Tarihi Bir Kaynak: Defter-i Evkâf-ı Livâ-i Teke”, *Tarih İncelemeleri Dergisi*, X, İzmir 1995, s. 91-185.
- Ergenç, Özer, *XVI. Yüzyılın Sonlarında Bursa*, Ankara 2006.
- Evliya Çelebi, Evliyâ Çelebi *Seyahatnâmesi*, 10, Haz.: Yücel Dağlı, Seyit Ali Kahraman, Robert Dankoff, İstanbul 2005.
- Faroqhi, Suraiya, *Osmanlı 'da Kentler ve Kentliler*, Çev. Neyyir Kalaycıoğlu, İstanbul 1993.
- Fleet, Kate, *Erken Osmanlı Döneminde Türk-Ceneviz Ticareti*, İstanbul 2009.
- Geyikoğlu, Hasan, “Antalya'nın İlk Türk Mülki Amiri ve Kumandanı Mübarizettin Ertokuş'un Faaliyetleri ve Eserleri”, *Adalya*, V, Antalya 2001/2002, s. 187-202.
- Güçlü, Muhammet, Antalya (Pamphylia Bölgesinde Yollar: Kesikbeli Yolu ve Son Yüzyıldaki Durumu”, *Adalya*, V, Antalya 2001/2002, s. 237-242.
- Hamza, Laike, *Antik Çağ'da Doğu Akdeniz'de Ticaret*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Selçuk Üniversitesi, Konya 2006.
- Heyd, W., *Yakın-Doğu Ticaret Tarihi*, Çev.: Enver Ziya Karal, Ankara 1975.
- Hoca Sadettin Efendi, *Tacü't-Tevarih*, Haz.: İsmet Parmaksızoğlu, Ankara 1999.
- İnalcık, Halil, "Bursa and the Cornmerce of the Levant", *Jounial of Economic and Social History of the Orient*, III/2, 1960, pp. 131-147.
- İnalcık, Halil, “Bursa”, *TDVİA*, IX, İstanbul 1992, s. 445-449.
- İnalcık, Halil, *Osmanlı İmparatorluğu Toplum ve Ekonomi*, İstanbul 1993.
- İnalcık, Halil, “Osmanlı Tarihine Toplu Bir Bakış”, *Osmanlı*, I, Ed. Gül Eren, Ankara 1999, s. 37-116.
- İnalcık, Halil, “Fatih Sultan Mehmed (1451-1481)”, *Osmanlı*, XII, Ed. Gül Eren, Ankara 1999, s. 47-72.
- İnalcık, Halil, “II. Mehmed”, *İA*, VII, İstanbul 1979, s. 506-535.
- İnalcık, Halil, *Osmanlı İmparatorluğu Klasik Çağ (1300-1600)*, Çev.: Ruşen Sezer, İstanbul 2003.
- Karaca, Behset, *XV. Ve XVI. Yüzyıllarda Teke Sancağı*, Isparta 2002.
- Kitâb-ı Cihânnümâ*, Ed. Bülent Özukan, İstanbul 2008.
- Kayaoğlu, İsmet, “Anadolu Selçukluları Devrinde Ticari Hayat”, *AÜ İlahiyat Fakültesi Dergisi*, Ankara 1981, XXIV/1, s. 359-373.

- Kaygusuz, Zülfiye, *10 Numaralı Mühümme Defteri'nin (1-78) Transkripsiyon ve Değerlendirmesi*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Atatürk Üniversitesi, Erzurum 2006.
- Keçiş, Murat, "XIII-XIV. Yüzyıl Bizans ve İslam Kaynaklarına Göre Kuzeybatı Anadolu Yol Ağları", *Bellekten*, LXXVII/280, Ankara 2013, s. 849-874.
- Kızıltoprak, Süleyman, "Memlûk Sistemi", *Türkler*, V, Ankara 2002, s. 320-336.
- Kızıltoprak, Süleyman, "Askeri Amaçlı Köle Ticaretinde Bir Kavşak Noktası Olarak Sivas", *Cumhuriyetin 80. Yılında Sivas Sempozyumu (15-17 Mayıs)*, Sivas 2001.
- Kızıltoprak Süleyman, "Memlûk", *TDVİA*, XIX, Ankara 2004, s. 87-90.
- Kiel, Michel, "Rodos", *TDVİA*, XXXV, İstanbul 2008, s. 155-158.
- Kopruman, Kazım Yaşar "Mısır Memlûkları (1250-1517)", *Türkler*, V, Ankara 2002, s. 99-126.
- Köse, Ensar, 18. Yüzyılın İlk Yarısında İçel ve Antalya Sahilleri'nde Ticaret", *CEDRUS*, I, Antalya 2013, s. 299-328.
- Küpeli, Özer, "Osmanlılar ve Doğu Ticaret Yolları Üzerine (XV-XVII. Yüzyıllar), *Prof. Dr. Necmi Ülker'e Armağan*, İzmir 2008, s. 391-405.
- Martal, Abdullah, "İzmir'in Akdeniz Ticaretindeki Rolü", *Osmanlı Dönemi Akdeniz Dünyası*, Ed.: Haydar Çoruh, M. Yaşar Ertaş, M. Ziya Köse, İstanbul 2011, s. 387-414.
- Metin, Tülay, "Türkiye Selçuklu Devleti'nin Karadeniz'deki Siyasî ve Askerî Faaliyetleri" *Akademik İncelemeler Dergisi*, III/2, İzmir 2008, s. 13-26.
- Orhonlu, Cengiz, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Güney Siyaseti, Habeş Eyaleti*, Ankara 1996.
- Örenç, Ali Fuat, "Doğu Akdeniz'in Kadim Muhafızları: Rodos Türk Cemaati", *Osmanlı Dönemi Akdeniz Dünyası*, Ed.: Haydar Çoruh, M. Yaşar Ertaş, M. Ziya Köse, İstanbul 2011, s. 353-385.
- Özcan, Koray, "Anadolu'da Selçuklu Dönemi Yerleşme Tipolojileri-I- Pazar ya da Panayır Yerleşmeleri", *Sosyal Bilimler Dergisi*, I, 2006, s. 205-223.
- Özcan, Koray, "Anadolu Selçuklu Kentler Sistemi ve Mekânsal Kademenleme", *METU JFA*, Ankara 2006, s. 21-61.
- Özergin, M. Kemal, "Anadolu'da Selçuklu Kervansarayları", *Tarih Dergisi*, XV/20, İstanbul 1965, İstanbul, s. 141- 170.
- Pakalın, M. Zeki, *Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü*, II, İstanbul 1993.
- Pryor, John H., *Akdeniz'de Coğrafya, Teknoloji ve Savaş*, Çev.: Füsün Tayanç-Tunç Tayanç, İstanbul 2004.
- Reynolds, Edwards, *Fırtınaya Karşı Ayakta Kalmak*, Çev: Koray Akten, İstanbul 1985.
- Sarıhan, Serap, *I Numaralı Şer'iyye Siciline Göre XIX. Yüzyıl Başında Antalya'nın Sosyo-Ekonomik Profili*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Akdeniz Üniversitesi, Antalya 2003.
- Sümer, Faruk, "Yabancı Pazarı; Selçuklular Zamanında Uluslararası Büyük Bir Fuar", *Türk Dünyası Araştırmaları Dergisi*, 37, 1985, s. 1-99.
- Şaman Doğan, Nermin, "Selçuklu Döneminde Siyasi ve Bani Kimliği ile Mübarizeddin Ertokuş", *Edebiyat Fakültesi Dergisi*, XXVII, 2010, s. 231- 251.
- Şeşen, Ramazan, "Eyyûbiler", *TDVİA*, XII, İstanbul 1995, s. 20-33.

- Jonathan, Riley-Smith, “The Emergence of The Mamluks”, *The Crusades: A History*, New York 2005.
- Tabakoğlu, Ahmet, “Osmanlı İktisadî Yapısının Anahatları”, *Osmanlı*, III, Ed. Gül Eren, Ankara 1999, s. 17-31.
- Tanrıseven, Ruken, *12 No’lu Antalya Şer’iyye Sicili Defterine Göre 1862-1864 Yılları Arasında Antalya Şehrinin İdarî ve Sosyo-Ekonomik Durumu*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Akdeniz Üniversitesi, Antalya 2007.
- Taşbaş, Erdal, *15 No’lu Antalya Şer’iyye Sicil Defterine Göre 1866-1867 Yılları Arasında Antalya Şehrinin İdarî ve Sosyo-Ekonomik Durumu*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Akdeniz Üniversitesi, Antalya 2007.
- Tekindağ, M. C. Şahabeddin, “Bayezid’in Ölümü Meselesi”, *İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Dergisi*, XXIV, İstanbul 1970, s. 1-16.
- Tekindağ, M. C. Şahabeddin, “Teke-eli veya Teke-ili”, *İA*, XII/1, İstanbul 1979, s. 124-128.
- Toledano, Ehud R., “Köle Tüccarları, Kadınlar, Hamilelik ve Kürtaj: Kahire’de Bir Çerkes Kızın Hikayesi”, *Tarih ve Toplum*, Çev.: Erol Taymaz, Haziran 1990, s. 23-25.
- Toledano, Ehud R., *Osmanlı Köle Ticareti, 1840-1890*, Çev.: Y. H. Erdem, İstanbul 1994.
- Toledano, Ehud R., “Where Have All the Egyptian Fallahin Gone to?”, *Kolokyum: 19. yy’da Mersin ve Akdeniz Dünyası*, Mersin 2002, s. 21-28.
- Turan, Osman, *Türkiye Selçukluları Hakkında Resmî Vesikalar Metin, Tercüme ve Araştırmalar*, Ankara 1988.
- Turan, Osman, *Selçuklular Zamanında Türkiye*, İstanbul 1988.
- Turan, Osman, *Selçuklular Tarihi ve Türk –İslam Medeniyeti*, İstanbul 1997.
- Turan, Şerafettin, *Türkiye-İtalya İlişkileri*, I, Ankara 2000.
- Wensinck, Arent Jan, “Memlûk”, *İA*, VII, İstanbul 1993, s. 688-689.
- Witteck, Paul, *Menteşe Beyliği*, Çev.: O. Ş. Gökyay, Ankara 1993.
- Uluçay, M Çağatay, “2. Bayezid’in Âilesi” *İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Dergisi*, X/14, İstanbul 1959, s. 105-124.
- Uzunçarşılı, İ. Hakkı, “13. ve 14. Asırlarda Anadolu’da Ticaret”, *Ülkü Mecmuası*, I/4, 1933, s. 287-291.
- Uzunçarşılı, İ. Hakkı, *Osmanlı Tarihi*, I, Ankara 1982.
- Uzunçarşılı, İ. Hakkı, *Anadolu Beylikleri ve Akkoyunlu, Karakoyunlu Devletleri*, Ankara 1988.
- Yağcı, Zübeyde G., “İstanbul Gümrük Defterine Göre Karadeniz Köle Ticareti (1606- 1607)”, *History Studies*, III/2, 2011, s. 371-384.
- Yağcı, Zübeyde G., “H. 1015/1016 (M. 1606/1607) Tarihli İstanbul Gümrük Defteri”, *History Studies*, V/2, 2013, s. 507-536.