

THE BLACK SEA SLAVE TRADE in the XIVth-XVth CENTURIES
XIV.-XV. YÜZYILLARDA KARADENİZ HAVZASI'NDA KÖLE TİCARETİ

მონებით ვაჭრობა შავი ზღვის აუზში XIV-XV საუკუნეებში

AYŞEGÜL ÖZTÜRK ÇİLİNGİR

Doctor of History, 19 Mayıs University, Samsun, 55200, Turkey,

ORCID ID: 0000-0002-7266-8873,

aysegulozturkcilingir@gmail.com.

Abstract. Large trade capacity was the most crucial feature of the Black Sea Basin in the Middle Age. This situation was started in the early period of the Middle Age though and than continued with the highest potential in the XIVth-XVth too. Especially Venice and Genoese merchants made a big contribution to Black Sea international commercial activities. Their communication with political power groups both the North and South of the Black Sea Basin such as the Golden Horde, Timur and the Ottomans, and besides that risking a war for the sake of commercial competition among themselves, proves how important to dominate the Black Sea. This universal commercial network stored wide product range surely. Among this diversity, slaves belonging to various ethnic groups constituted one of the most precious ones both in the care of the states and the public.

The books of Muslim historians and geographers, Eastern Roman historians books and the notes of travellers are include voluminous informations to present the importance of the Black Sea Basin trade capacity in the Middle Age. Additionally, Latin archive sources have a great importance among the medieval sources. Because Latin sources include varieties informations which had written by Venice and Genoese notaries. In this study profited by original and Turkish translated copy of the Arap sources, and the studies on which written in reference to the Latin archival sources. It is emphasized that the slave trade had achieved the highest rank by 1300s, and continued by 1400s. However first with the conquest of the Constantinople in 1453 by the Ottomans and second fall of the Caffa by the Ottomans in 1475, slave trade had started to decrease gradually. Finally, considering all of these historical process we wanted to aim for a general review in this study.

Key words: Black Sea, Venice, Genoese, Trade, Slave.

AYŞEGÜL ÖZTÜRK ÇİLİNGİR

Tarih Doktoru, 19 Mayıs Üniversitesi, Samsun, 55200, Türkiye,

ORCID ID: 0000-0002-7266-8873,

aysegulozturkcilingir@gmail.com.

Özet. Karadeniz Havzası'nın Orta Çağda ön plana çıkan en önemli özelliklerinden bir tanesi ticarî potansiyeli olmuştur. Öyle ki Orta Çağın daha erken dönemlerinde de zaten mevcut olan bu durum XIV.-XV. yüzyıllarda kapasitesini artırarak ciddi boyutlara ulaşmıştır. Karadeniz'in böylesine kapsamlı uluslararası nitelikte ticaret yapılabilir hâle gelmesinde ise özellikle Venedik ve Ceneviz tacirlerinin çok büyük katkıları olmuştur. Onların Altın Orda, Timur, Osmanlılar gibi Karadeniz'in hem kuzeyindeki hem de güneyindeki siyasî rol odakları ile iletişime geçmeleri ayrıca kendi aralarında ticarî rekabet uğruna savaşı göze alabilmeleri, Karadeniz ticareti üzerinde söz sahibi olmayı ne denli önemsemiş olduklarını kanıtlamaktadır. Böylesine geniş bir ticaret ağı elbette ticarî emtia bakımından zengin olmuştur. Bu çeşitlilik arasında hem devletler nezdinde hem de toplum nezdinde en kıymetli olanlarından bir tanesini çeşitli etnik kökenlere mensup köleler teşkil etmiştir.

Köle ticaretine dair veri toplanırken Müslüman tarihçi ve coğrafyacıların kaleme aldıkları kitaplar, Doğu Romalı tarihçilerin kayıtları ve seyyahlar tarafından tutulan notlar Karadeniz Havzası'nın ticarî kapasitesini ortaya koymak bakımından kıymetli malûmat içermektedir. Ancak bunlardan başka Lâtince arşiv belgeleri ayrı bir yere sahiptir. Zira bu kayıtlar özellikle Venedik ve Ceneviz noterleri tarafından tutulmuş olup oldukça detaylı bilgiler içermektedir. Bu araştırmada ise Arap kaynakları incelenirken orijinal nüshalar kullanılmaya özen gösterilmiş olup buna ilaveten Türkçe tercümeleri de kaynak gösterilmiştir. Lâtince arşiv belgelerindeki bilgiler ise doğrudan bu belgelere dayanarak hazırlanan çalışmalardan istifade edilerek sunulmuştur. Araştırmada 1300'lü yıllarda köle ticaretinin en yüksek seviyeye ulaştığı, bu durumun 1400'lü yıllarda da devam ettiği vurgulanmıştır. Ancak bununla birlikte önce 1453 yılında İstanbul'un Osmanlılar tarafından fethi ile daha sonra 1475 yılında Kefe'nin de Osmanlıların kontrolüne geçmesiyle köle ticaretinin tedricen azalış süreci dikkate alınarak genel bir tablo çizilmeye çalışılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Karadeniz, Venedik, Ceneviz, Ticaret, Köle.

აიშეგულ ოზთურქ ჩილინგირი

ისტორიის დოქტორი, 19 მაისის უნივერსიტეტი, სამსუნი, 55200, თურქეთი,

ORCID ID: 0000-0002-7266-8873,

aysegulozturkcilingir@gmail.com

აბსტრაქტი. ვაჭრობა, შუა საუკუნეების შავი ზღვის აუზის ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი უპირატესობა იყო. ამ მდგომარეობამ, დაწყებულმა ჯერ კიდევ ადრეულ შუა საუკუნეებში, კიდევ უფრო განვითარებული სახე XIV.-XV საუკუნეებში მიიღო. ამის მიღწევა შესაძლებელი გახდა, პროცესში ვენეციელი და გენუელი ვაჭრების ფართო მასშტაბიანი მონაწილეობის შედეგად. ამით დასტურდება, რომ ხსენებული ვაჭრები მჭიდრო კონტაქტში იყვნენ ოქროს ურდოსთან, თემურ ლენგის სახელმწიფოსთან, ოსმალეთთან, როგორც შავი ზღვის ჩრდილოეთში, ასევე სამხრეთში. ამას ემატებოდა კონკურენცია ურთიერთმორის. ამგვარად, ხსენებული ფართო ქსელი ვაჭრობის თვალსაზრისით მეტად მომგებიანი გახდა. ამგვარი მრავალფეროვნების ფონზე როგორც ცალკეული ქვეყნების, ასევე აქ მცხოვრები ეთნიკური ერთეულებისთვის დიდი მნიშვნელობა შეიძინა განსხვავებული წარმოშობის მონებით ვაჭრობის საკითხმა.

მონებით ვაჭრობის და შავი ზღვის აუზის სავაჭრო პოტენციალის საკითხის შესწავლის თვალსაზრისით მნიშვნელოვანია მუსლიმი ისტორიკოსების და გეოგრაფების, აღმოსავლეთ რომაელი ისტორიკოსების და მოგზაურების ჩანაწერები. ამათ, გარდა ყურადსაღებია ლათინურ ენაზე შესრულებული საარქივო დოკუმენტები., რადგან ისინი შესრულებული ვენეციელი და გენუელი ნოტარიუსების მიერ და შეიცავენ დეტალურ ცნობებს. წინამდებარე ნაშრომში გამოყენებული გვაქვს არაბული პირველწყაროები, რომელთაც ემატებათ მათი თურქულენოვანი თარგმანები. რაც შეეხება ლათინურენოვან წყაროებში დაცულ ინფორმაციას, დამოწმებული გვაქვს უშუალოდ ამ წყაროების შემცველი ლიტერატურიდან. ნაშრომში ნაჩვენებია, რომ მონებით ვაჭრობამ უმაღლეს წერტილს მიაღწია მე-13 საუკუნეში და ეს პროცესი გაგრძელდა, ასევე, მე-14 საუკუნეშიც. აღსანიშნავია ის გარემოებაც, რომ 1453 წელს ოსმალთა მიერ სტამბოლის აღების და 1475 წელს კავას დაქვემდებარების შემდეგ, მონებით ვაჭრობის თანდათანობით კლების პერიოდი დაიწყო.

საკვანძო სიტყვები: შავი ზღვა, ვენეცია, გენუა, ვაჭრობა, მონა.

Giriş:

Köle ticareti, XIV. ve XV. yüzyıllarda Karadeniz Havzası'nın her bir tarafında yaygın hâle gelmiştir. Önemli bir gelir kalemi olan köle ticareti öyle önem kazanmıştır ki dönemin ticarî ve askerî gelişmelerinden zarar görmemesi için adeta titizlikle korunmuştur. Dahası belirtilen gelişmelere yön verebilecek değere ulaşmıştır. Haliyle bu durum, çeşitli müelliflerin köle ticareti hakkında eserlerinde kayda değer bilgiler kaleme almalarına neden olmuştur.

Yöntem:

Kaynak çeşitliliğinin sınırlı olduğu Orta Çağ çalışmaları için elbette en önemli bilgi edinme araçları, o dönemde yazılmış eserlere başvurmadır. Dolayısıyla bu çalışma konuya dair bilgi aktarmış olan müelliflerin eserlerine başvurularak hazırlanmıştır. XIV. ve XV. yüzyılda yapılan köle ticareti hakkında bilgi veren belli başlı kaynaklar bulunmaktadır. Bunlar öncelikle Lâtince arşiv belgeleri olmak üzere bunu takiben Müslüman tarihçi ve coğrafyacıların yazdıkları kitaplar, Doğu Roma tarihçilerinin eserleri ve seyyahlar tarafından yazılan seyahatnamelerdir.

Sonuç:

XIV. ve XV. yüzyıllarda uluslararası boyutlara ulaşan köle ticareti üzerinde söz sahibi her devlet için önem arz etmiştir. Böylece hem ekonomik bakımdan hem de siyasî bakımdan söz hakkı elde edebilmek için dönemin devletleri arasında Karadeniz Havzası'nda büyük bir rekabet yaşanmıştır. Ayrıca Karadeniz Havzası'nın kuzey, güney, doğu ve batı kıyısındaki limanlar arasında yapılan bu köle ticareti, aynı zamanda ticaret ağının ne kadar geniş ve profesyonel olduğunun bir göstergesi olarak kabul edilebilir.

Tartışma:

XII. yüzyılda Kırım Yarımadası'nda Kıpçaklar hâkim güç durumunda olmuş iken XIII. yüzyılda ise Altın Orda hâkimiyeti başlamıştır. Cenevizlilerin Kırım civarlarında ticaret merkezi kurmaları da bu döneme rastlamıştır (Öztürk, 2019: 46). Orta Çağda Venedik ve Ceneviz Karadeniz'de üstünlük sağlamak için büyük mücadeleler vermişlerdir. Bu mücadelelerin neticesinde Karadeniz'de büyük ölçüde üstünlük elde eden taraf Ceneviz olmuştur. 1261 yılında Doğu Roma ile imzaladıkları Nimfeo (Nif) Antlaşması sayesinde hem Venedik'e karşı üstünlük sağlamışlar hem de Karadeniz'de gerçekleştirecekleri ticarî faaliyetlerin hukukî temelini hazırlamışlardır. Bu antlaşma ile elde ettikleri kazanımlar öylesine uzun vadeli olmuştur ki sonuçta Cenevizliler, 1453 yılında İstanbul fethedilinceye kadar Karadeniz Havzası'nın dört bir köşesindeki liman şehirlerinde kendi ticaret ağlarını muhafaza etmeyi başarmışlardır (Mehmed Neşri, 2014: 688; Turan, 1990: 35 vd.). Bu antlaşma Cenevizlilerin Karadeniz'e erişimlerini kolaylaştırmanın yanı sıra Cenevizlilere Kefe merkezli Officium Gazarie isimli kendi ticarethanelerini kurmalarına olanak sağlamıştır. Burada resmî olarak kayıt tutulmaya ise 1313 yılında başlanmıştır (Manke, 2019: 90, 131; Karpov, 1995: 49). Dolayısıyla Orta Çağ Karadeniz ticaretinden bahsederken Cenevizli tacirlerin daha ön plana çıkmış olması tesadüf değildir.

XIV.-XV. yüzyıllarda gelişen siyasî olaylar da Karadeniz Havzası'ndaki ticaret üzerinde etkili olmuştur. Cenevizliler bu zamanda İlhanlılar ile Venedikliler ise Altın Orda ile daha yoğun irtibat kurmuşlardır. Dolayısıyla bu siyasî ilişkiler ticaret politikalarına etki etmiştir (Togan, 1931: 16). XIV. yüzyılın ortalarına gelindiğinde Canibek Han döneminde, Altın Orda en yüksek dönemini yaşamıştır. Ancak bu dönemde ticarî faaliyetler üzerinde bir engel oluşmuştur. Bu, Osmanlıların Rumeli'de gerçekleştirdiği seferler sebebiyle ticaret gemilerinin Çanakkale Boğazı'ndan geçememesi ve dolayısıyla Memlûkler ile ticarî bağın kopması olmuştur. Canibek Han dönemi Altın Orda'nın son yükseliş dönemidir. Daha sonra başa geçen hükümdarların zayıf devlet yönetimi ayrıca Timur'un Altın Orda topraklarını istilâ etmesi, Altın Orda'yı yıkılış sürecine sokmuştur ve sonuçta 1395 yılında Altın Orda Timur'a yenilmiştir. Ayrıca Timur Cenevizlilerin yoğun bir şekilde ticaret yaptıkları Azak ve Kırım'ı da istilâyâ maruz bırakmıştır. Bundan sonra ise Altın Orda topraklarında çeşitli hanlıklar kurulmuştur. Bunlardan biri Kırım Hanlığı'dır (Kurat, 1992: 132-146). Böylece XV. yüzyılda Kırım Yarımada'sı üzerinde Kırım Hanlığı'nın yönetimi başlamıştır. Hacı Giray döneminde Cenevizliler ticarî faaliyetlerine devam etmekle birlikte Kırım Hanlığı'na tabi olmuşlardır (Öztürk, 2019: 47). 1469 yılında ise Kırım Hanlığı'nın başına Mengligiray geçmiştir. Onun zamanında Kefe'de Eminek Mirza yönetici olarak görevlendirilmiştir. İşte bundan sonra Kırım Hanlığı'nın iç ve dış politikasında kendi

menfaatlerine göre hareket eden Kefe'deki Cenevizlilerin buradan çıkarılmalarına yönelik Osmanlılarla irtibat sağlanarak ciddi girişimlerde bulunulmaya başlanmıştır. Nihayetinde 1475 yılında Gedik Ahmet Paşa komutasındaki Osmanlı ordusu Kefe'yi ele geçirmiştir. Böylece Kırım ve Azak civarları Osmanlı topraklarına katılmış ayrıca Kırım Hanlığı da Osmanlılara bağlanmıştır (Neşri, 2014: 822; Kurat, 1992: 212-215).

Karadeniz'in kuzeyinde siyasi durum böyle olmakla birlikte, güneyinde daha farklı bir siyasi tablo çizilmiştir. Galata'dan Trabzon'a kadar ilerleyen Anadolu sahili boyunca konumlanmış liman şehirleri denizcilik faaliyetleri açısından Cenevizli gemiciler için büyük avantajlar sunmuştur. Trabzon'dan sonrası ise Tebriz'e giden kara yolunu kullanabilmek için ehemmiyet kazanmıştır. Nitekim Josaphat Barbaro seyahatnamesinde Trabzon'dan Tebriz'e uzanan karayolu hattından detaylı bir şekilde bahsetmiştir. Marco Polo ise Cenevizlilerin ticaret amacıyla Tebriz'e geldiklerini kaydetmiştir. Bunlar Tebriz'in Karadeniz ile olan bağlantısını anlatmak için kaynaklara geçmiş güzel örneklerdir. Anadolu sahilinde elde edilen bu avantaj kuzeyde Kefe ve Azak limanlarıyla daha da güçlendirilmiştir. Böylece Karadeniz Havzası'nda yapılacak olan ticaretin kuzey-güney yönlü güzergâhı belirlenmiştir (Turan, 1990: 46; Josaphat Barbaro, 2009: 89 vd.; Marco Polo, 2003: 87). Bu çerçevede Amasra, Sinop, Samsun, Fatsa ve Trabzon Güney Karadeniz'de, Kefe, Cembalo (Balaklava), Sudak Kuzey Karadeniz'de önemli Ceneviz ticaret merkezleri haline gelmiştir (Turan, 1990: 46-54). Ayrıca Karadeniz'in kuzeyine iyice yerleşen Cenevizliler, buradan Kafkaslar ile de bağlantı kurmuşlardır. Hem kara hem deniz yollarını çok iyi bilen Cenevizliler, Kafkaslar aracılığı ile de Doğu Karadeniz kıyıları üzerinden Asya'ya doğru yol almışlardır (Canestrini, 1857: 5).

Cenevizlilere oranla Venedik, Karadeniz Havzası'nda daha az yer edinmiştir. Cenevizlilerin Karadeniz Havzası'nın dört bir yanında yerleştiği limanlara karşılık Venedik sadece iki önemli liman elde edebilmiştir. Bunlar Trabzon ve Azak'tır. Bu limanların kuruluş zamanı da Ceneviz yerleşkelerinden daha geç vakte denk gelmiştir. Trabzon 1319 yılında, Azak 1332-1333 yıllarında kurulmasına karşılık, Karadeniz Havzası'nda Cenevizlilerin kendi kolonilerini kurmaya başlamaları XIII. yüzyılın sonlarına dayanmaktadır. Ancak bu duruma rağmen Venedik, sahip olduğu bu iki stratejik liman sayesinde Çin'e kadar uzanan ticaret yolunu aktif olarak kullanmıştır. Bu rekabet ortamı XIV.-XV. yüzyıllarda her iki taraf arasında çatışmaları da gündeme getirmiştir. 1327-1328, 1366, 1415-1418 yılları arasında Trabzon'da ve 1343, 1395, 1410, 1418 yıllarında ise Azak'ta Ceneviz ile Venedik arasında savaşlar çıkmış ve bunlar Karadeniz'de yapılan ticaretin aksamasına yol açmıştır (Balard, 2016:192).

Venedikliler Güney Karadeniz'de 1390'lardan sonra yoğun bir nüfusla buldukları Trabzon'da, Trabzon Rum Devleti ile uyum halinde kalmaya özen göstermişlerdir. Çünkü her iki taraf için de ticaretin sürdürülebilir olması ve Trabzon'un cazibe merkezi olarak kalmaya devam etmesi siyasi koşulların elverişli olmasına bağlanmıştır. Öte yandan Ceneviz varlığı Trabzon'da da kendini göstermiştir. Dolayısıyla kaçınılmaz Venedik-Ceneviz çatışmalarına dair örnekler de kayıtlara geçmiştir. Her ne kadar Venedik Karadeniz'de azımsanmayacak derecede etkisini hissettirmiş olsa da tüm bunlara rağmen özellikle XIV.-XV. yüzyıllarda Karadeniz'de uluslararası düzeyde yapılan ticarete Ceneviz üstünlük sağlamıştır (Turan, 1990: 61-66).

XIII. yüzyılda Anadolu'da siyasi dengelerin değişmesine yol açan bir olay yaşanmıştı. 1243 yılında gerçekleşen Köseadağ Savaşı ile Anadolu Selçukluları Moğollar karşısında büyük bir yenilgiye uğramışlardı. Bundan sonra Selçuklu hanedanı 1318 yılında son buluncaya değin Moğol tahakkümü altında yaşamıştır (Turan, 2004: 451 vd. ,657-660). Bundan sonraki dönemde Anadolu'da çeşitli Türk beylikleri kurulmuştur. Bunlardan bazıları Karadeniz Bölgesi'nde kurulan beyliklerdir. XIV. yüzyılda bu beylikler Kastamonu'dan Trabzon yakınlarına kadar olan sahil kesiminde hüküm sürmüşlerdir. Candaroğulları, Pervaneoğulları, Taceddinoğulları, Kubadoğulları, Hacı Emiroğulları bu beyliklerden bazılarıdır. Ancak Osmanlılar XV. yüzyılda Karadeniz Bölgesi'nde siyasi birlik sağlayınca, bu beyliklerin hâkimiyeti son bulmuştur. Dahası sahilde ticaret kolonileri olan Cenevizliler de Osmanlıların gelişiyle yeni bir düzen kurmak zorunda kalmışlardır. Trabzon ise 1461 yılında Osmanlılar tarafından fethedilene kadar Trabzon Rum Devleti'nin hâkimiyetinde kalmıştır (el-Ömerî, 1971: 248-249; el-Ömerî, 2014: 162-163; Uzunçarşılı, 1988: 255; Öz, 1999: 18-25; Fleet, 2021: 79).

Orta Çağda Karadeniz Havzası'nda yapılan ticaret pek çok kaynakta yer bulmuştur. Karadeniz ticaretinin kapsamı ve ürün çeşitliliği fazladır. Bunlardan bir tanesi ve oldukça önemli olanı köle ticaretidir. Liman şehirleri ise bu ticarete aracılık eden stratejik noktaldır. Karadeniz Havzası'nın dört bir köşesinde seyrüsefer eden ticaret gemilerinin demir attığı limanlar yer almaktadır. Orta Çağ kaynakları ise bu limanlar hakkında anlatılarla doludur.

Bu stratejik limanlardan pek çoğu Karadeniz'in kuzeyinde kurulmuştur. Bunlardan Azak Denizi etrafında yer alan Azak ve Kerç (Barker, 2014: 195) şehirleri ile Kırım çevresinde yer alan Sudak ve Kefe çok sayıda ziyaretçisi olan önemli ticaret limanlarıdır. Özellikle Kefe güneydeki Trabzon'un karşısında yer almasından dolayı tüccar tarafından ulaşımında tercih edilen bir varış yeri olmuştur (Ebu'l-Fidâ, 1840: 31, 200; *Ebü'l-Fidâ Coğrafyası*, 2017: 43, 180, 191). Pek çok farklı dine ve kültüre ev sahipliği yapmış olan Kefe, Kuzey Karadeniz'in gelişmiş bir şehri olarak kayıtlara geçmiştir. Müslüman, Hıristiyan ve Yahudilerin bir arada yaşadığı Kefe, farklı kültürlerin ticaretle uğraştığı ünlü bir liman şehri olmuştur (Johannes Schiltberger, 1997: 118-119, 211). İbn Battûta Azak şehrinin de çeşitli milletlerden tüccar tarafından yoğun bir şekilde ziyaret edildiğini yazmıştır (İbn Battûta, 2004: 468). 1359-1363 yılları arasında Azak'ta Venedikli noterler tarafından hazırlanmış belgeler olduğu tespit edilmiştir. Bunlardan çoğunluğu Benedetto Bianco tarafından tutulan kayıtlara göre 251 köle satışı yapılmıştır. Yaşları ortalama olarak on dört olan bu kölelerden 191'i kadın, 51'i erkek olup kalan 9'u hakkında ise bilgi verilmemiştir. Aynı yıllarda kölelerin büyük bir kısmı Altın Orda'dan tedarik edilmiştir. 232 köleden 169'u Tatar, 21'i Moğol iken Kafkaslardan gelen köleler arasında 16 Çerkez yer almıştır. Ayrıca bir kısmını da Rus, Çinli, Yahudi ve Müslümanlar oluşturmuştur. Nitekim 1360'lı yıllarda Venedik ve Cenova köle pazarlarında Tatar köleler oldukça fazla yer almışlardır (Barker, 2014: 176-177).

Orta Çağda Karadeniz'de yapılan köle ticaretinin uluslararası boyutlara ulaştığını anlatırken Josaphat Barbaro'nun anılarından bahsetmek yerinde olacaktır. Zira o, kaleme aldığı seyahatnamesinde Azak'ta karşılaştığı bir köle ile Venedik'te de karşılaştığından bahsetmiştir (Josaphat Barbaro, 2009: 25-26). Timur'un meydana getirdiği tahribatın ardından Azak, XV. yüzyılın başlarında eski ticarî zenginliğini kaybetmiş ve geriye köle, balık ve deri alım-satımıyla sınırlı kalmıştır. Bu durumda 1407-1417 yılları arasındaki verilere göre 482 tacirin buranın ürünlerini satın alıp İstanbul ve daha batıya götürmek için geldiği belgelere yansımıştır (Balard, 2016: 193). XIV. yüzyılda Cenevizlilerin köle ticareti yaptıkları limanlarından bir başkası Karadeniz'in kuzeydoğusunda bulunan Copa idi. Copa'daki Ceneviz konsolosunun satılan her köle için 6 asper'lik vergi aldığı kayıtlara geçmiştir (Barker, 2014: 195).

Karadeniz'in güneyinde ise Sinop, Kastamonu ve Samsun gemicilik bakımından önemli limanlar arasında gösterilmiştir (İbn Arabşâh, 1868-1869: 140-141; İbn Arabşâh, 2012: 318; Ebu'l-Fidâ, 1840: 392-393; *Ebü'l-Fidâ Coğrafyası*, 2017: 312-313). Bu limanlar kuzey- güney arasındaki bağlantının sağlanmasında büyük işleve sahip olmuşlardır. Örneğin bunlardan Samsun için el-Ömerî, Kefe'ye gitmek isteyen yolcuların, iki nokta arasındaki mesafenin kısa olmasından dolayı tercih edilen bir güzergâh olduğuna dikkat çekmiştir (el-Ömerî, 1971: 249; el-Ömerî, 2014: 164). Dolayısıyla ticarî potansiyeli yüksek olan Samsun, Cenevizliler tarafından önemsenmiştir. Ayrıca burada Türkler ile ticaret konusunda genel olarak bir uzlaşım halinde oldukları anlaşılmıştır. İncelenen yüzyıllarda Cenevizlilerin Samsun yakınında kurdukları ve Simisso dedikleri ticaret kolonisinin oldukça faal olduğu açıktır (Johannes Schiltberger, 1997: 51; Ruy Gonzales de Clavijo, 1993: 67). Samsun hem güneyine hem kuzeyine gitmek isteyenler için önemli bir konumda yer alır. Bu özelliği şehri diğerlerinden farklı kılmıştır.

Kuzeye gitmek için tercih edilen bir başka Anadolu liman şehri Sinop'tur. Buradan gemi kirayarak Kırım'a ulaştığını yazan İbn Battûta, Kırım halkının çoğunluğunun Hristiyan Cenevizlilerden oluştuğunu belirtmekle beraber Müslümanların varlığından da haberdar etmiştir (İbn Battûta, 2004: 462-463). Sinop, karşısındaki kıyıda yer alan Sudak'a ulaşılan ardından Kıpçak, Hazar, Rus ve Bulgar topraklarına gitmek isteyen gemicilerin uğradığı bir liman özelliği kazanmıştır (el-Ömerî, 1971: 248; el-Ömerî, 2014: 163). Öyle ki İbn Battûta Kırım'daki Sudak limanını o zamanın dünyasındaki en önemli ticaret merkezleri arasına katmıştır (İbn Battûta, 2004: 20, 498). 1351 yılına ait bir kayıta, Sudak'tan Stiliano isiminde bir Rum tarafından Kıpçak kadın kölenin Antonius Donatus'a satıldığı anlatılmıştır (Barker, 2014: 176). XV. yüzyılda da ticarî önemini koruyan Sinop önemli bir

ithalat ve ihracat limanı olarak işlev görmüştür. Böylece Sinop aracılığıyla Doğu'ya ve Batı'ya pek çok ürün gönderilmiştir (Kritovulos, 1967: 191-192).

Karadeniz'in güney kıyılarındaki limanlardan kaynaklarda en çok zikredilen Trabzon, Kafkasya ile yapılan köle ticaretinde önemli bir durak olmuştur (Barker, 2014: 209). Burada hem Cenevizlilerin hem de Venediklilerin kaleleri var olmuştur (Sirâce'd-Dîn İbnü'l-Verdî, 2008: 175; Ruy Gonzales de Clavijo, 1993: 70). Ticarî potansiyellerinden ötürü Trabzon, Samsun, Sinop gibi Anadolu limanları farklı kültürlerle ev sahipliği yapmış olmalarıyla da tanınmışlardır (Şemsed-dîn Ebî Abdillâh Muhammed Ebî Tâlib el-Ensârî es-Sûfî ed-Dımaşkî, 1865: 23, 146, 228). Bunlardan başka Karadeniz'in güney kıyısında yer alan Giresun (Johannes Schiltberger, 1997: 102), ticarî potansiyeli olmakla birlikte diğer limanlardan daha küçüktür (Ruy Gonzales de Clavijo, 1993: 68). Yine Karadeniz'in güneyinde Cenevizlilerin yerleştikleri bir başka Güney Karadeniz limanı Amasra (Ruy Gonzales de Clavijo, 1993: 65) olup burada konsolosluk kurmak suretiyle Anadolu kıyısındaki ticaret merkezlerinin yönetimini kolaylaştırmışlardır (Brătianu, 1929: 172).

Trabzon'u takiben sahilten doğuya doğru gidildiğinde ise Gürcistan'ın Karadeniz'e açıldığı Orta Çağın önemli ticaret limanlarından olan Batum'a (Johannes Schiltberger, 1997: 211) ve Sebastopolis (Sohum)'e (Ebu'l-Fidâ, 1840: 33, 389, 393; *Ebü'l-Fidâ Coğrafyası*, 2017: 44, 310, 313; Josaphat Barbaro, 2009: 27) ulaşılır. Sebastopolis'de XIV. yüzyılın ortalarında Ceneviz konsolosluğu kurulmuştur (Khvalkov, 2018: 116). 1381-1382 yıllarında Kafkasya'daki önemli bir köle pazarı olan Sebastopolis'de Demelis Spinola isimli kişinin burada konsolos olarak görevlendirildiği belirlenmiştir (Stello, 2012: 87). XIV. yüzyıla ait bir kayda göre Kafkasya'da yapılan bir köle ticaretinde Abhaz, Megrel ve Çerkez kölelerin Sebastopolis ve Batum limanlarında satıldığı tespit edilmiştir (Barker, 2014: 195). 1428-1434 yılları arasında ise Kafkaslar ve Anadolu arasında köle ticareti geçici olarak yasaklanmış. Ancak bundan habersiz olan Galata'dan bir tacir, bir Ceneviz belgesine göre 1431 yılında Batum'dan Samsun civarlarına 20 kişilik köle sevkiyatı yapmış. Bu yasağı ihlal etmesi karşılığında ise para cezasına maruz kalmıştır (Barker, 2014: 211; Fleet, 2009: 42).

Karadeniz Havzası'nın kuzeybatısındaki limanlarda da Cenevizliler ticaret yapmışlardır. Bu taraftaki liman şehirlerinden kuzeyden güneye doğru sıralarsak Moncastro, Kilia, Licostomo ve Mesembria hakkında bazı bilgiler hakkında kayıtlar tespit edilmiştir.

1350 yılında Mesembria ve 1373 yılında Licostomo'da olmak üzere köle satışları gerçekleşmiştir. Cenevizliler için önemli bir ticaret merkezi olan Kilia'da noter Antonio di Ponzò, 1360-1361 yıllarına ait köleler hakkında 14 işlem kaydetmiştir. Kilia'da köle satışlarının alıcı veya satıcıdan birinin evinde ya da bankacı Laurentius Bustarini'nin bürosunda yapılmıştır. Licostomo'da ise Licostomo Kalesi'nin önünde yapılmıştır. Gerçekleşen bu satışlarda genellikle Kıpçak dili veya Lâtince konuşabilen tercümanların (Vásáry, 2005: 105-124)¹ İtalyanlar, Tatarlar veya Kilia halkı arasında iletişimin sağlanmasına yardım ettikleri anlaşılmıştır. Tandis adında Moncastro Müslüman bir tacirin, elindeki Tatar kadın köleyi Moncastro yerine Kilia'da satmayı tercih etmesi de kayıtlara yansıyan bir başka detaydır. 1387 yılında Dobruca despotu Cenevizlilere bazı ticarî özgürlükler tanımıştır. Haliyle Cenevizliler Kilia, Licostomo ve Mesembria gibi Karadeniz'in Bulgar kıyısındaki limanlarda köle ticareti yapmışlardır. Kölelerin menşei ise Bulgar veya Eflak olmamış, genel itibarıyla diğer limanlarda olduğu gibi Rum, Rus, Moğol ya da Tatar olmuştur (Barker, 2014: 205-206, 208).

Cenevizliler ticaretle uğraşmak amacıyla gittikleri şehirlerde kendi kurallarını geçerli kılmışlardır. Karadeniz Havzası'nda böyle bir yönetim şeklini Samsun, Amasra ve Kefe'de uygulamışlardır. Onların bu idarî yönetim şekli Fatih Sultan Mehmet'in İstanbul'u fethettiği zamana kadar geçerli olmuştur (Dukas, 1956: 98-99, 150-151). Bu şehirlerden hakkında en fazla bilgiye sahip olunan ise Kefe'dir.

Kefe'de kurulan Saint Anthony Ofisi, Cenevizlilerin Karadeniz ticaretlerini yönettikleri ana merkez olmuş. Bu Ofis'in XIV. ve XV. yüzyıllara ait kayıtları oldukça kapsamlıdır. Buna göre 1380'li yıllarda Cenova, Karadeniz'in doğusunda seyrüsefer eden bütün gemilerin Kefe'de durdurulmalarını ve

¹ Bu bilgi, 1303 yılında Kırım'da hazırlanan Codex Cumanicus isimli Lâtince-Farsça-Kumanca sözlüğün hazırlanma amaçlarından birini destekler niteliktedir. Zira Codex Cumanicus özellikle Venedikli ve Cenevizli tacirlerin Kıpçak Türkçesini öğrenmelerine katkı sağlamıştır. Böylece bölge halkıyla daha kolay iletişime geçebilmişlerdir. Bkz. (Gömeç, 2000: 76-77).

gereken vergileri ödemelerini zorunlu kılmıştır. Buna Venedikliler ve Müslümanlar da dâhil edilmiştir (Barker, 2014: 180). Özellikle Cenevizli olmayan köle tüccarına uygulanan bu kanun gereği, 1384 yılında Sinoplu bir tacir Kefe'ye uğramadan Azak civarından köle satın aldığı için buna ceza olarak Sinop büyükelçisi para cezasına çarptırılmıştır (Khvalkov, 2018: 360).

1385-1386 yıllarında yaklaşık 530 kölenin Kefe'de yaşadığı ve bunların çoğunun Tatar ve Çerkez kökenli olduğu tespit edilmiştir. Bu zamanlarda Kefe'de yıllık satılan ortalama 1500 kölenin fiyatları belirlenmiştir. Buna göre kölelerin fiyatı yaş ve kuvvet derecelerine göre 130 ila 1000 asper arasında değişkenlik göstermiştir. Çoğunu ise Abhaz, Tatar, Çerkez ve Megreller oluşturmuştur. Bu köleler Kefe'de satıldıktan sonra Cenova'ya, Memlûklerin elindeki Kahire'ye, İskenderiye'ye ve doğudaki başka limanlara götürülmüşlerdir (Kizilov, 2005: 214-215). Tatar kölelerin ticareti XIV. yüzyılda en yüksek seviyeye ulaşmıştır. Öyle ki rakiplerini geride bırakıncasına, Cenova 1350-1408 yılları arasında köle nüfusunun yüzde seksen beşini kendi elinde tutmuştur (Balard, 2016: 192).

Doğu Roma ile Memlûkler arasında 1281 yılında yapılan antlaşma gereğince Memlûk gemileri Karadeniz'e Hristiyan olmamaları koşuluyla köle satın almak için giriş izni almıştı (Jacoby, 2017: 31). Onların Karadeniz'deki köle alışverişleri sonraki yüzyıllarda da devam etmiştir. Bu bağlamda XV. yüzyılda Kefe sadece Karadeniz Havzası sakinleri için değil Akdeniz'den gelenler için de önemli hale gelmiştir. Öyle ki Memlûk tacirlerinin Karadeniz'e gelip burada yaptıkları ticaret, Kırım'ın ticaret hacminin gelişmesine büyük katkı sağlamıştır (Barker, 2014: 185). Memlûk Devleti zamanında Karadeniz'in kuzeyinden çokça köle satın alındığı kaynaklara yansımıştır. Köle kaynağını ise Kıpçaklar sağlamıştır. Kıpçaklar, Memlûk Devleti için adeta bir yapı taşı olmuştur. Zira satın alınan Kıpçak köleler arasından asker veya hükümdar rütbesine yükselenler olduğu gibi Kıpçaklardan ordu da teşkil edilmiştir. Ayrıca köle ticareti Memlûk Sultanı tarafından teşvik edilmiştir. Öyle ki Karadeniz'e çıkıp buradan köle satın alarak ülkesine dönebilen gemiciler ödüllendirilmişlerdir (Georges Pachymérés, 2009: 41; Johannes Schiltberger, 1997: 120). Karadeniz'in kuzeyinden Memlûklere Tatar veya Çerkez köle sevkıyatı yapılırken, önce Kefe'den Sinop'a ardından karayoluyla Sinop'tan Antalya'ya aktarılmışlardır. Boğazlar yerine bu güzergâh tercih edilmiştir çünkü bu zamanda yaşanan Osmanlı-Memlûk mücadelesinden kaynaklanan herhangi bir ulaşım engeli ile karşılaşmak istenmemiştir (Balard, 2017: 414-415).

Pero Tafur, Kefe'ye gittiğinde şehrin Tatarların yönetimi altında olmakla birlikte Cenevizlilerin şehirde söz sahibi olduklarını ve Tatarların hiç beklemedikleri kadar Cenevizlilerin nüfuz sahibi olduklarından bahsetmiştir. O, eserinde farklı kültürden insanların Kefe'de bir arada yaşadıklarından bahsetmiştir. Kefe'de yürütülen köle ticareti büyük önem kazanmış ve buradan farklı farklı yerlere kadın ve erkek köle nakledilmiştir. Kaynakta Mısır'a kadar gönderilen kölelerin Memlûk adıyla anıldıkları kaydedilmiştir. Burada yapılan köle ticaretine tanık olan Pero Tafur da üç köle satın aldığı eserine kaydetmiştir. Köle satışı hakkında da birtakım detaylar paylaşan Tafur şunları aktarmıştır: Satılan köleler eğer altmış gün içinde veba hastalığından dolayı ölürse ücret iade edilmiş ayrıca satılan köle Tatar ise fiyatı üç kat artırılmıştır. Tatarların komşuları olan Hristiyanlar üzerine savaş açtıklarını ve ele geçirdikleri Hristiyanları Kefe'de sattıklarını da kaleme alınan bir diğer bilgidir. Tafur, Kefe'de kış çok soğuk geçtiği için limandaki gemilerin donduğundan dahi bahsetmiştir (Pero Tafur, 2007: 129, 132-134, 137).

Kefe'deki Saint Anthony Ofisi'nin 1410-1411 yıllarına ait kayıtlarına göre Galata'ya 310 köle ihraç edilmişken, Karadeniz'in güney kıyılarındaki Sinop ve Samsun'a 1080 köle ihraç edilmiştir (Balard, 1978: 828, nu. 10). Adı geçen Ofis, 48 gemi kaptanından köle vergisi toplamıştır. Bu gemicilerden 23'ü Rum olup bunların 16'sı Sinop, Samsun, Amasra ve güneydeki diğer limanlardan, 17'si Cenevizli ve 8'i Müslüman olup bunların 6'sı Sinop'tan gelmişlerdir (Barker, 2014: 212). 1423 yılında yaklaşık 28 geminin yarısı Cenevizlilere ait iken diğer kısmının Rum, Tatar ya da Türk unsurlara ait olduğu belirlenmiştir (Balard, 2016: 189). 1422-1457 arasında ise 122 köle tacirinin kaydı tutulmuştur. Bunlardan 22'sinin Rum olduğu ve onlar arasında Trabzon, Sinop, Amasra ve Samsun'dan gelenler olduğu kaydedilmiştir. 1411 yılına ait bir kayıta Trabzonlu Iane Cheserad, Sinoplu Syrachus, Samsunlu Caloiane de Gaudefreo Karadeniz'in güneyinde köle taşımacılığı yapan Cenevizliler ile iletişim kurmuşlardır. Bir başka kayıta ise Chiriaco Velata isimli bir kargo gemisi kaptanının 1411 yılında 84, 1422 yılında 10 ve 1425 yılında 125 köleyi büyük bir gemiyle Kefe'den Anadolu'ya getirdiği

anlatılmıştır. 1425 yılından sonra ise Rumların ticarete olan katılımlarının azaldığı ve bunun aksine Müslüman tüccarın kâr elde ettiği belirtilmiştir (Balard, 1995: 29).

1433 yılında Nicolo Ratonu isminde bir tacir 15 ila 30 yaş aralığında Abhaz, Megrel ve Rus uyruklu 5 kişilik köle kafilesini Kefe'den gemiye bindirerek Galata'ya taşımak istemiştir. Ancak yolculuk boyunca Venedik gemilerine yakalanmamak önem arz ediyordu. Bu yüzden Karadeniz Ereğlisi'ne demir atılmış ancak Galata yakınlarında bütün mallar ve köleler Türk Subaşı Musa Bey tarafından ele geçirilmiştir (Karpov, 1995: 40-41).

Saint Anthony Ofisi'nin 1441-1442 yıllarına ait kayıtlarına göre ise 626 köle Samsun, Sinop, Amasra ve Carpa'ya gönderilmiştir. Bu yıllarda 34 gemi kaptanından 11'i Rum ki bunların 7'si güneyden, 8'i Cenevizli ve 13 Müslümandan 6'sı güneyden gelmişlerdi (Barker, 2014: 210-212).

Batı'ya ihraç edilen köleler arasında hizmetçi veya işçi olarak çalıştırılanlar olduğu tespit edilmiştir. Köle alıp-satan insanlar arasında sosyal statü bakımından mütevazı yaşam şekline sahip olanlara da rastlanmıştır. Örneğin Antonio de Marcuola, 10 yaşında 2 Tatar köle satın almış ve onlardan birini Venedik'te kalafat işçisi Cristoforo Stronzuolo'ya diğerini ise berber Simone'ye göndermiştir. Bu durum XV. yüzyılda İstanbul'un fethine kadar olan zaman diliminde köle ticaretinin yoğun aynı zamanda kolay bir şekilde satın alınabilir olduğunu göstermiştir (Khvalkov, 2018: 370, 420).

Osmanlılar 1453 yılında İstanbul'u ele geçince, Kefe'deki Lâtinler arasında tedirginlik yaşanmıştır. Çoğu şehri terk etmeyi düşünmüş çünkü bundan sonra eskisi gibi Cenova ile iletişim sağlayamamışlardır (Barker, 2014; 189). Ayrıca II. Mehmet 1453 yılında Müslümanların köle olarak satılmasını yasaklamış ve bu durum Cenevizlilerin köle ticaretine olumsuz yansımıştır (İnalçık, 2000: 341). 1454 yılından itibaren Cenevizlilerin ticaret sahasındaki faaliyetlerinin azalmasıyla doğru orantılı olarak köle sayısında da azalma olduğu tespiti yapılmıştır (Balard, 2017: 181, 145). 1455 yılında ise Cenova'nın Osmanlılar ile yaptığı bir antlaşmaya göre her ne kadar Osmanlılar Müslümanların köle olarak satılmalarına izin vermese de ticaret yaparken Cenevizlilerin boğazlardan geçmelerine izin verilmiştir (Barker, 2014: 189). Nitekim İstanbul'un fethinin akabinde ticaretin devam ettiğine dair kayıtlar mevcuttur. 1453-1454 yıllarında Kefe konsolosluğu görevini yürütmüş olan Demetrio Vivaldi'ye ait köleleri taşıyan bir ticaret gemisinin 1455 Aralık ayında Cenova'ya ulaştığı kayıtlara geçmiştir (Rohan, 2015: 81).

1446-1460 arasındaki dönemde ise 20 gemicinin 5'i Rum, 2'si Cenevizli ve 13'ü Müslüman olup bunların 7'si güneyden gelmişlerdi. Yine 1446-1460 dönemine ait başka bir kayıta 100 tüccardan 89'u Müslüman ki bunların 23'ü Samsun'dan ve 6'sı Sinop ve Kastamonu'dan iken sadece 8'inin Cenevizli olduğu belirlenmiştir. Bu oranlar Müslümanların köle ticaretinde çoğunlukta olduğunu göstermeleri bakımından önemlidirler (Barker, 2014: 212). 19 Haziran 1473 tarihinde, Carlo Lercari ve Battista Giustiniani isimli tacirler, Angelo Giovani Squarciafico aracılığıyla Kefe'den Cenova'ya 11 köle göndermişlerdir (Rohan, 2015: 69).

XV. yüzyılın ikinci yarısından itibaren önce 1453 yılında İstanbul'un, ardından 1475 yılında da Kefe'nin Osmanlılar tarafından ele geçirilmesi, Boğaz trafiği üzerinde sıkı bir denetim yapmalarını sağlamıştır. Bu durumdan köle ticareti de etkilenmiştir. Bir zamanlar Karadeniz'in kuzeyinden köle olarak getirilip satılan Türklerin ve Tatarların ticareti artık yasaklanmıştır. Dolayısıyla Kırım ile Mısır arasındaki köle ticareti azalmıştır. Ayrıca Karadeniz köle ticaretinde büyük bir payı olan Cenevizlilerin etkisi de azalmıştır. Bu yeni dönemde Türk ve Tatar kölelerinin yerini Kafkas ve Rus köleleri almıştır (Josaphat Barbaro, 2009: 29-30; *İstanbul'un Fethinin Bizanslı Son Tanığı Yorgios Sfrancis'in Anıları-Chronicon Minus-*, 2009: 418; İnalçık, 2010: 174-175). Artık kuzey-güney arasında yapılan köle ticareti ekseriyetle Müslümanların tekelinde kalmıştır (Barker, 2014: 212). 1490 yılında Kefe'yi ziyaret ettiği tespit edilen 75 geminin 8'i Rumlara, 7'si İtalyanlara, 1'i Ruslara, 59'unun Türklere ait olduğu belirlenmiştir. Bu gemilerle gelen toplamda 157 tüccar arasında 16 Rum, 4 İtalyan, 3 Yahudi, 2 Ermeni, 1 Moldovalı, 1 Rus ve 130 Müslüman olup, bu Müslüman tacirlerin İstanbul, Bursa, Trabzon, Sinop, Kastamonu, Amasya ve İç Anadolu gibi farklı yerlerden geldikleri anlaşılmıştır (Khvalkov, 2018: 370).

Sonuç olarak Orta Çağda Karadeniz Havzası'nın adeta her köşesi uluslararası ticaret merkezine dönüşmüştür. Bunda en önemli roller ise Venedik ve Ceneviz tacirleri tarafından oynanmıştır. Ticarî faaliyetlerde hem en parlak dönemin hem de zaman zaman duraksamaların yaşandığı XIV.-XV. yüzyıllarda, birtakım siyasî gelişmelerin ticarete yansması kaçınılmaz olmuştur. Özellikle Altın Orda,

Timur, Kırım Hanları ve Osmanlıların siyasi ve askerî politikalarının ticaret üzerindeki etkileri tarihî kayıtlarda yer bulmuştur. Haliyle Venedik ve Ceneviz tacirleri de bu gelişmelerden etkilenmişlerdir. Ancak tüm bunlara rağmen ticaretin sürdürülebilir olması ehemmiyetini yitirmemiştir. Zira ilk olarak İstanbul'un daha sonra Kefe'nin Osmanlı idaresine geçtiği zamana kadar gerçekleşen ticarî faaliyetler, bu düşüncenin kaynaklara yansımış şekli olarak yorumlanabilir.

Böylesine geniş bir alana yayılan ticaretin belli başlı ürünleri de vardı. En önemlilerinden olan köleler, Orta Çağ ticaret hacminin büyük bir kısmını oluşturmuşlardır. İslâm tarih ve coğrafya kitapları, Doğu Roma kronikleri, çeşitli seyahatnameler ve Lâtince arşiv belgelerinde Karadeniz Havzası'ndaki önemli liman şehirleri ve bu limanlar aracılığıyla yapılan köle alışverişinden bahsedilmiştir. Karadeniz'in güneyinde Trabzon, Samsun, Sinop, Amasra; kuzeyinde Kefe, Sudak, Azak; doğusunda Sebastopolis, Batum; batısında Moncastro, Kilia, Licostomo, Mesembria ticarî yoğunluğun en fazla yaşandığı şehirler olarak kayıtlara geçmiştir. Ayrıca bu şehirler vasıtasıyla hem Karadeniz Havzası içinde gidiş geliş kolaylaşmış hem Anadolu'daki ticaret kervanlarıyla etkileşimde kalınmış hem de Kafkaslar'dan Tebriz ve Asya'ya kadar olan sahada bir ticarî bütünlük tesis edilmiştir. Bu ticaret ağının başrolü olan Cenevizliler tarafından Karadeniz Havzası'nın dört bir köşesinde açılan konsolosluklar veya seçilen araçların tuttıkları kayıtlar sayesinde, bir limandan diğerine dahası Memlûk topraklarına ve Batı'ya kadar sevk edilen kölelerin sayıları, cinsiyetleri ve yaşları hakkında pek çok bilgiye ulaşmak mümkün hale gelmiştir.

Osmanlıların siyaseten Karadeniz'de söz sahibi olmaya başlamaları, ticarî bakımdan da bir takım değişikliklerin gündeme gelmesine neden olmuştur. Bundan sonra Cenevizlilerin Karadeniz Havzası'ndaki varlıkları azalmaya başlamış, onların yerini daha ziyade Türkler almıştır. Ancak bununla birlikte yine de XV. yüzyılın sonlarına kadar Cenevizliler köle ticareti yapmaya devam etmişlerdir. Bu durum ekonomi ile siyaset arasındaki ilişkinin oldukça hassas olduğuna bir örnektir. Böylece Orta Çağda önemli derecede gelir sağlayan köle alışverişi, bu yeni dönemde farklı bir nitelik kazanmıştı.

KAYNAKLAR / REFERENCES

1. Ana Kaynaklar

- Dukas. (1956). *Bizans Tarihi*. çev. VL. Mirmiroğlu, İstanbul: İstanbul Enstitüsü Yayınları.
- Ebû Abdullah Muhammed İbn Battûta Tancî. (2004). *İbn Battûta Seyahatnâmesi I*. çev. A. Said Aykut. İstanbul: Yapı Kredi Yayınları.
- Ebu'l-Fidâ. (1840). *Takvîmü'l-Büldân*. nşr. M. Reinaud. Paris: Dârü't-Tıbâati's-Sultâniyye. Paris.
- Ebü'l-Fidâ Coğrafyası*. (2017). çev. Ramazan Şeşen. İstanbul: Yeditepe Yayınları.
- Georges Pachymérés (2009). *Bizanslı Gözüyle Türkler*. çev. İlcan Bihter Barlas. İstanbul: İlgi Kültür Sanat Yayıncılık.
- İbn Arabşâh. (1868-1869). *A'câ'ibu'l-Makdûr fî Ahbâri Teymur*. Kahire: Matbaatü Vâdî en-Nîl.
- İbn Fazlullah el-Ömerî. (1971). *Mesâlikü'l-Ebsâr fî Memâlikü'l-Emsâr III*. nşr. Kâmil Salmân el-Cebûrî. Beyrut: Dar Al-Keteb Al-İlmiyah.
- İbni Arabşah. (2012). *Acâibu'l-Makdûr (Bozkırdan Gelen Bela)*. İstanbul: Selenge Yayınları.
- İstanbul'un Fethinin Bizanslı Son Tanığı Yorgios Sfrancis'in Anıları-Chronicon Minus-*. (2009). çev. Levent Kayapınar. İstanbul: Kitabevi.
- Johannes Schiltberger. (1997). *Türkler ve Tatarlar Arasında (1394-1427)*. çev. Turgut Akpınar. İstanbul: İletişim Yayınları.
- Josaphat Barbaro. (2009). *Anadolu'ya ve İran'a Seyahat*. çev. Tufan Gündüz. İstanbul: Yeditepe Yayınları.
- Kritovulos. (1967). *İstanbul'un Fethi*. haz. Muzaffer Gökman. y. y.

- Marco Polo. (2003). *Dünyanın Hikâye Edilişi-Harikalar Kitabı I-*. çev. Işık Ergüden. İstanbul: İthaki Yayınları.
- Mehmed Neşri. (2014). *Kitâb-ı Cihan-Nümâ Neşri Tarihi II*. haz. Faik Reşit Unat ve Mehmed A. Köymen. Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.
- Pero Tafur. (2007). *Travels and Adventures 1435-1439*. çev. Malcolm Letts, New Jersey: Gorgias Press.
- Ruy Gonzales de Clavijo. (1993). *Anadolu Orta Asya ve Timur*. çev. Ömer Rıza Doğrul. İstanbul: Ses Yayınları.
- Sirâce'd-Dîn İbnü'l-Verdî. ((2008). *Harîdetü'l-Acâib ve Ferîdetü'l-Garâib*. nşr. Enver Mahmûd Zenâti. Kahire: Mektebetü's-Segâfeti-'d-Dîniyye.
- Şemsed-dîn Ebî Abdillâh Muhammed Ebî Tâlib el-Ensârî es-Sûfî ed-Dımaşkî. (1865). *Nuhbetü'd-Dehr fî Acâibi'l-Berr ve'l-Bahr*. nşr. M. A. F. Mehren. Saint Pétersburg: Matbaatü'l-Ekâdemiyyeti'l-İmbarâtüriyye.
- Şihabeddin b. Fazlullah el-Ömerî. (2014). *Türkler Hakkında Gördüklerim ve Duyduklarım-Mesâlikü'l-Ebsâr*. İstanbul: Selenge Yayınları.

2. Araştırma Eserleri

- Balard, M. (2017). *Gênes Et La Mer Genova E İl Mare*. Genova: Società Ligure di Storia Patria.
- Balard, M. (2016). The Black Sea: Trade and Navigation (13th-15th Centuries), *In Maritimes Mittelalter: Meere als Kommunikationsraume*, eds. Michael Borgolte ve Nikolas Jaspert. Ostfilder: Jan Thorbecke Verlag. 181-194. k
- Balard, M. (1995). The Greeks of Crimea under Genoese Rule in the XIVth and XVth Centuries. *Dumbarton Oaks Papers*. 49. 23-32.
- Balard, M. (1978). *La Romanie Génoise (XIIe-Debut Du XVe Siècle)*. II. Genova: Nella Sede Della Società Ligure Di Storia Patria.
- Barker, H. (2014). *Egyptian and Italian Merchants in the Black Sea Slave Trade 1260-1500*, New York: Columbia University.
- Brătianu, G. I. (1929). *Recherches Sur Le Commerce Génois Dans La Mer Noire Au XIIIe Siècle*. Paris: Librairie Orientaliste Paul Geuthner.
- Canestrini, G. (1857). Il Mar Nero e Le Colonie Degli Italiani Nel Medio Evo. *Archivio Storico Italiano*. 5/1(9). 3-28.
- Fleet, K. (2009). *Erken Osmanlı Döneminde Türk-Ceneviz Ticareti*. çev. Özkan Akpınar. İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.
- Fleet, K. (2021). Turkish-Genoese Trade in Northern Anatolia c. 1300-1461. *Making a Living in Ottoman Anatolia*. eds. Ebru Boyar ve Kate Fleet. Leyden: Brill. 78-111.
- Gömeç, S. (2000). İslâm Öncesi Türk Tarihinin Kaynakları Üzerine. *Tarih Araştırmaları Dergisi*. 20/31. 51-92.
- İnalcık, H. (2000). *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi (1300-1600) I*. Eren İstanbul: Yayıncılık.
- İnalcık, H. (2010). *Osmanlılar-Fütühat. İmparatorluk, Avrupa ile İlişkiler-*. İstanbul: Timaş Yayınları.
- Jacoby, D. (2017). Western Commercial and Colonial Expansion in the Eastern Mediterranean and the Black Sea in the Late Middle Ages, *Rapporti Mediterranei, Pratiche Documentarie, Presenze Veneziane: Le Reti Economiche e Culturali (XIV-XVI Secolo)*. eds. G. Ortalli ve A. Sopracas, Venezia. 3-49.
- Karpov, S. P. (1995). New Documents on the Relations between the Latins and the Local Populations in the Black Sea Area (1392-1462). *Dumbarton Oaks Papers*. 49. 33-41.

- Khvalkov, E. (2018). *The Colonies of Genoa in the Black Sea Region Evolution and Transformation*. New York: Taylor & Francis.
- Kizilov, M. B. (2005). The Black Sea and the Slave Trade: The Role of Crimean Maritime Towns in the Trade in Slaves and Captives in the Fifteenth to Eighteenth Centuries. *International Journal of Maritime History*, XVII/1. 221–235.
- Kurat, A. N. (1992). *IV-XVIII. Yüzyıllarda Karadeniz Kuzeyindeki Türk Kavim ve Devletleri*. Ankara: Murat Kitabevi Yayınları.
- Manke, J. A. (2019). *Granum Bonum: Grain Distribution and the Emergence of Popular Institutions in Medieval Genoa*. Minnesota Üniversitesi Yayınlanmamış Doktora Tezi. Minnesota.
- Öz, M. (1999). *XV-XVI. Yüzyıllarda Canik Sancağı*. Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.
- Öztürk, Y. (2019). Altınordu İmparatorluğ'undan Osmanlı İmparatorluğu'na Bir Doğu Avrupa Başkenti Kefe. *Crimean Historical Review I*. 45-70.
- Rohan, P. (2015). *The Genoese Levantine Colonies at the Birth of Ottoman Imperial Power: A Framework For Inquiry*. Şehir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. İstanbul.
- Stello, A. (2012). *Grenzerfahrung-Interaktion und Kooperation im Spätmittelalterlichen Schwarzmeerraum*. Yayınlanmamış Doktora Tezi. Karlsruhe.
- Togan, A. Z. V. (1931). Moğollar Devrinde Anadolu'nun İktisadî Vaziyeti. *Türk Hukuk ve İktisat Tarihi Mecmuası I*. 1-42.
- Turan, O. (2004). *Selçuklular Zamanında Türkiye*. İstanbul: Ötüken Neşriyat.
- Turan, Ş. (1990). *Türkiye-İtalya İlişkileri Selçuklular'dan Bizans'ın Sona Erişine I*. Metis İstanbul: Yayınları.
- Uzunçarşılı, İ. H. (1988). *Anadolu Beylikleri ve Akkoyunlu. Karakoyunlu Devletleri*. Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.
- Vásáry, I. (2005). Oriental Languages of the Codex Cumanicus: Persian and Cuman as *linguae francae* in the Black Sea Region (13th-14th Centuries). *Il Codice Cumanico e il Suo Mondo*. eds. Felicitas Schmieder ve Peter Schreiner. Roma: Edizioni di Storia e Letteratura. 105-124.