

24183

T. C.
MARMARA ÜNİVERSİTESİ
TÜRKİYAT ARAŞTIRMALARI ENSTİTÜSÜ
TARİH BÖLÜMÜ
ORTAÇAĞ TARİHİ ANABİLİM DALI

ANADOLU SELÇUKLULARINDA
TİCARÎ HAYAT

(Yüksek Lisans Tezi)

Hazırlayan
M. Said POLAT

Danışman
Prof. Dr. Coşkun ALPTEKİN

T.C. YÜKSEKÖĞRETİM KURULU
DOKÜMANTASYON MERKEZİ

İstanbul-1992

İÇİNDEKİLER

İÇİNDEKİLER.....	I
ÖNSÖZ	IV
KISALTMALAR.....	VI
GİRİŞ	1

Birinci Bölüm TİCARİ ALTYAPI

I. COĞRAFI KONUM.....	5
A. Anadolu'nun Coğrafyası.....	5
II. YOLLAR VE KERVANSARAYLAR.....	6
A. Ticaret Yolları	6
1. Anadolu'dan Geçen Yollar	7
B. Kervansaraylar.....	10

İkinci Bölüm TİCARİ EMTİA

I. ZİRAATE VE HAYVANCILIĞA DAYALI ÜRÜNLER	13
A. Ziraat	14
1. Hububat.....	14
2. Pamuk.....	15
3. Pirinç.....	15
4. Şeker.....	15
5. Meyve.....	16
B. Hayvancılık.....	17

II. YERALTI VE YERÜSTÜ KAYNAKLARINDAN ELDE EDİLEN ÜRÜNLER	19
A. Madenler.....	19
1. Bakır.....	19
2. Şap.....	20
3. Demir.....	21
4. Gümüş.....	22
5. Kayatuzu.....	22
6. Lacivert Taşı.....	22
B. Diğer Kaynaklar.....	23
III. SINÂÎ ÜRETİME DAYALI ÜRÜNLER	24
A. Dokumalar.....	24
1. Halı-Kilim.....	24
2. Kumaşlar.....	26
B. Deri ve Mamulleri.....	27
C. Diğer Sınâî Mallar.....	28

Üçüncü Bölüm TİCARET

I. İÇ TİCARET	32
II. DIŞ TİCARET	36
A. Gümrük ve Vergileri.....	36
1. Gümrüklerde Alınan İlave Vergiler.....	40
a. Koruma vergisi.....	40
b. Geçit vergisi.....	40
c. Liman Vergisi.....	40
2. Gümrük Vergisinin Tahsili.....	41
B. Deniz Ticareti.....	42
1. Selçuklular Zamanında Akdeniz Ticaretinde Anadolu'nun Rolü.....	45
a. Kıbrıs ile Ticarî Münasebetler.....	49
aa. Selçuklu Sultanı İle Kıbrıs Kralı Arasındaki Anlaşmalar.....	49
ab. Vesikaların İhtiva Ettiği Hükümler.....	50

ac. İhracat ve İthalat.....	52
b. Avrupa Devletleri ile Ticarî Münasebetler	53
ba Selçuklu Sultanı ile Venedik Dükü Arasındaki Antlaşmalar	54
bb. Andlaşmanın İhtiva Ettiği Hükümler.....	56
bc. İhracat ve İthalat	62
c. Mısır ile Selçuklular Arasındaki Ticarî Münasebetler.....	63
ca. İhracat ve İthalat	65
2. Selçuklular Zamanında Karadeniz Ticaretinde Anadolu'nun Rolü.....	65
a. Karadeniz Ülkeleri İle Yapılan İhracat ve İthalat.....	73
C. Kara Ticareti.....	74
1. İslam Ülkeleri ile Ticarî Münasebetler	74
a. İhracat ve İthalat.....	76
2. Bizans ile Ticarî Münasebetler.....	76
III. TRANSİT TİCARET	78
A. Kuzey-Güney Ticareti.....	79
B. Doğu-Batı Ticareti	80

Dördüncü Bölüm ŞEHİRLER VE TOPLUM

I. ŞEHİRLER VE PAZARLAR.....	83
A. Şehirler.....	83
B. Pazarlar.....	88
II. TÛCCARLAR.....	89
III. MOĞOL İSTİLASININ ŞEHİR VE TİCARET HAYATINA ETKİSİ.....	92
SONUÇ.....	95
BİBLİYOGRAFYA	97
HARİTA.....	101

ÖNSÖZ

Toplumlarda, sosyal hayatın dikkat çeken tezahürlerinden biri olan ticarî hayatı tanımak, tarihte bir dönemi veya toplumu daha yakından tanımakta yardımcı olacak oldukça güvenilir ölçü ve bilgiler ortaya koyar.

XI. asrın ikinci yarısında tarih sahnesine çıkıp, yaklaşık iki buçuk asırda büyük bir medeiyet kuran Anadolu Selçuklu Devleti, çoğu zaman bir ülkenin sınırlarını aşan ticaret hayatının gelişmesine bir devlet siyaseti olarak benimsemiştir. Gerek bu siyasetin, gerekse toplum hayatının anlaşılmasına ışık tutacağı düşüncesiyle, bu konuyla ilgili şimdiye kadar yapılan araştırmaları bir araya getirmeye ve ulaşabildiğimiz kaynaklarla da bunu desteklemeye çalıştık. Kaynaklar ve araştırma eserlerindeki bilgilerin dağınıklığı çalışmamızı güçleştirmiştir.

Ticari hayatın unsurlarının çokluğu sebebiyle çalışmamızı, konuların ihtiva ettiği malumat kısa olmakla birlikte, ulaşabildiğimiz kaynaklar ve araştırmalar ışığında dört bölümden oluşmuştur.

Birinci bölümde, coğrafi konum, yollar ve kervansarayların ticarî önemini inceledik.

Bunu takiben ikinci bölümde, Selçuklu ülkesinde istihsal edilen ve ticarete konu olan emtiayı ele aldık.

Ticareti, iç ticaret, dış ticaret ve transit ticaret olarak üç ana başlık altında üçüncü bölümde inceledik.

Dördüncü ve son bölümde, şehirlerin ve pazarların teşekkülünde ticaretin önemini, ticaretin gelişmesine paralel olarak ortaya çıkan tüccar zümresini ve Moğol istilasının şehir ve ticaret hayatına olan etkisini inceledik.

Son kısma ilave edilen harita, XIII. asrın ikinci yarısındaki şehir, yol ve kervansarayları göstermektedir.

Çalışmalarım sırasında, sürekli tenkit ve teşvikleri ile yol gösteren değerli hocam Prof. Dr. Coşkun Alptekin'e minnettar olduğumu belirtmek isterim.

M. Said POLAT
İstanbul-1992

KISALTMALAR

ayn. eser. : Aynı eser

ayn. mad. : Aynı madde

ayn. mak. : Aynı makale

ayn. yer. : Aynı yer

bkz. : Bakınız

c. : Cilt

hızr. : Hazırlayan

İA : İslam Ansiklopedisi

İÜEFTD : İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Dergisi

İÜİFM : İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Mecmuası

krş. : Karşılaştır

MÜFEFTAD : Marmara Üniversitesi Türklük Araştırmaları Dergisi

OMÜEFD: Ondokuz Mayıs Üniversitesi Eğitim Fakültesi Dergisi

s. : Sayfa

TDA : Türk Dünyası Araştırmaları

thk. : Tahkik

THİTM : Türk Hukuk ve İktisat Tarihi Mecmuası

trc. : Tercüme

ts. : Tarihsiz

v.s. : Vesaire

VD : Vakıflar Dergisi

vd. : Ve devamı

yay. : Yayınlayan

GİRİŞ

Geniş anlamda ticaret, malların üretildikleri andan itibaren, bunları kullanacak olanların eline geçinceye kadar yapılan bütün işlemleri içine alır¹.

Ticaret tarihi ise, ilkçağdan sonçığa kadar yeryüzünde devamlı ve değişik surette faaliyette bulunmuş olan muhtelif ırk ve medeniyette insanların karşılıklı ihtiyaçlarını karşılamak maksadıyla girişmiş oldukları ticarî teşebbüsleri içine almaktadır².

Ticaret hiç şüphesiz insan faaliyetlerinin en eskilerinden biridir. Tesbit edilebilen en eski izlere göre on bin yıl önce bugün Fransa olan yerlerde, uzak diyarlarla istirdye kabuğu ticareti yapılıyordu³.

Tarih boyunca ticareti bir "devlet siyaseti" olarak benimseyen idareler, bu konuda hukukî düzenlemelere giderek, aralarında muahedeler tanzim etmişler, ticaretin asıl unsuru olan tüccara değer vermişlerdir. Üretim fazlası emtianın ihracatını ve ihtiyaçları olan emtianın da ithalatını, ticaret siyaseti olarak benimsemişlerdir. Yine malların satışını yabancıların rekabetinden korumak, bundan da daha önemlisi devlete gelir temin etmek gayesiyle gümrük vergileri koymuşlardır.

1. Y. Kılış, *Ticaretin Ekonomik Yeri ve Fonksiyonları*, İstanbul 1980, s. 11.

2. S. Tırak, *Ekonomi ve Ticaret Tarihi*, İzmir 1947, s. 10.

3. Y. Kılış, s. 11.

Ortaçağ'da, meskûn dünyanın doğusu batıya nazaran daha canlı bir ticarete sahne oluyordu. Nitekim ticarî faaliyetleri tanzim eden kanunlar da doğuda daha önce gelişmiştir. Batı'da ticaretle ilgili kanun düzenlemelerine ancak X. asırdan itibaren başlanmıştır⁴. Yine ticarî emtia akışı doğu-batı istikametinde yoğunluk kazanıyordu. Bütün ortaçağ boyunca doğunun emtiası, Karadeniz ve Akdeniz havzasındaki ticaret merkezlerine naklediliyordu. Akdeniz havzasında, coğrafi şartlar hayat şartlarını geliştirmiş ve olgunlaştırmıştır. Hatta bazıları daha da ileri giderek Akdeniz medeniyetini, medeniyetin başlangıcı sayarlar. Ticaret tarihini de bu devirden başlatırlar⁵.

Karadeniz ve Akdeniz, XV. asrın sonuna kadar milletlerarası ticarete önemini hiç kaybetmedi. Bu iki denizi birbirinden ayıran Anadolu, coğrafi mevki itibariyle istikrârın hakim olduğu her dönemde canlı bir ticarete sahne olmuştur.

Yakın Doğu, lüks tüketime düşkün olan Romalılar'ın ve Yunanlılar'ın, doğunun lüks mallarını temin ettikleri yerd. Bu durum Bizans döneminde de fazla bir değişikliğe uğramadı⁶.

İstanbul, Bizans'ın idare merkezi olmasıyla birlikte, ticarî açıdan da merkez durumuna geldi. Bu gelişme, Anadolu'nun ticaret ve münâkale durumunda da esaslı bir değişikliğe sebep oldu. İstanbul, Karadeniz'e ulaşan Güney Rusya ve Uzak Doğu yolları ile, Suriye kıyılarına gelen Hind yoluna hâkimdi. Mısır ve Kuzey Afrika ile İskenderiye üzerinden temaslar başlayınca, Anadolu'yu doğu-batı istikametinde kateden ticaret yolları yanında, Suriye ve Irak'tan İstanbul'a uzanan diyagonal yollar da teşekkül etti. Basra Körfezi'nde ve Suriye kıyı şehirlerinde depolanan mallar bu yollarla İstanbul'a naklediliyordu. İpek ise İran üzerinden Nusaybin ve Dura'daki Bizans gümrük merkezlerine getiriliyordu⁷.

4. H. Pirenne, *Ortaçağ Kentleri*, İstanbul 1990, s. 100-101.

5. H. S. Selen, *Ticaret Tarihi*, Ankara 1947, s. 23.

6. W. Heyd, *Yakın Doğu Ticaret Tarihi* (trc. Enver Ziya Karal), Ankara 1975, s. 3 vd.

7. K. Özergin, *Anadolu Selçukluları Zamanında Anadolu'da Yollar*, İstanbul 1959, (kısaltma, Yollar), s. 40, (basılmamış doktora tezi).

VII. asırda Bizans ile Sasaniler arasındaki savaşlar sebebiyle Anadolu üzerinden ticarî emtia akışı kesintiye uğradı. Mısır ve Suriye limanları doğu emtiasının nakledildiği merkezler haline geldi. Bu dönemde Mekke ve Medine ikinci dereceden ticaret merkezleri olarak gelişti⁸.

Bizans'ın gelişme döneminde bu iki merkezden gelişen İslâmiyet, Hz. Muhammed'in vefatını müteakip dört bir yana yayıldı. VII. asırdan XI. asra kadar Akdeniz havzasına hakim olan müslümanlar, buranın ekonomisini ve ticaretini de ellerinde tuttular. X. asırda ticaret zirveye ulaştı. Müslümanlar hakim oldukları yerlerde birçok büyük şehirler kurdular. Dünya ticaretinin ana güzergâhları onların hakim olduğu topraklardan geçiyordu. Bu dönemde Anadolu'nun doğu kesimi, kuzeye kürk ve köle satın almak için giden Arap tüccarlarının güzergâhı oldu⁹.

Müslümanlar'ın, Bizans topraklarına yaptıkları düzenli yaz ve kış seferleri, müslümanlarla Bizanslılar arasındaki savaşlar sebebiyle Anadolu, dünya ticaretinden uzak kaldı ve harap duruma geldi. VII. asırdan sonra orta ve doğu Anadolu'da nüfus azalmış ve şehirlerin bir kısmı küçülmüş, bir kısmı da ortadan kalkmıştı. Şehirlerde ticaret ve zenaata bağlı ekonomi yerine tarım ekonomisi hakim olmuştu¹⁰.

IX. asrın sonunda Akdeniz ticaretine Avrupa devletlerinin uzak kalması ile ekonomik gelişmeleri en düşük düzeye inmişti. X. asırdan itibaren Avrupa'da ticarî canlanma başladı. Boru ve Amalfi limanları, kısmî denizaşırı seferlere sahne oluyordu. Daha sonra Venedikliler'in iştiraki ile bu canlanma daha da arttı. Batı Avrupa devletlerinin Akdeniz ve Karadeniz ticaretine hâkim olmaları Haçlı Seferleri ile birlikte olmuştur¹¹.

⁸. K. Özergin, *Yollar*, s. 40-41.

⁹. H. S. Selen, s. 35; M. Lombard, *İlk Zafer Yıllarında İslam*, (trc. Nezih Uzel), İstanbul 1983, s. 22-23; W. Heyd, s. 54.

¹⁰. D. Kuban, "Anadolu-Türk Şehri Tarihi Gelişmesi, Sosyal ve Fiziki Özellikleri Üzerinde Bazı Gelişmeler", *VD*, VII (1968), s. 56-58; W. M. Ramsay, *Anadolunun Tarihi Coğrafyası*, (trc. Mihri Pektaş), İstanbul 1960, s. 81.

¹¹. H. Pirenne, *Ortaçağ Kentleri*, s. 65 vd.

X. asrın sonlarından itibaren Bizans, Doğu Anadolu'da kaybettiği topraklarını geri almaya başlamıştı. Fakat bu, uzun sürmedi. Anadolu'ya, XI. asırda başlayan Türkler'in muhacereti özellikle Malazgirt Zaferi'nden (1071) sonra arttı. Bu, Bizans'ın kesin felaketi oldu. Anadolu'nun kaybı ve Avrupa'daki karışıklıklar Bizans'ın hazinesi boşalttı ve iktisadî çöküntüye uğrattı. Bu zaferden birkaç yıl sonra Türkmenler bütün Anadolu'yu kapladı. Yerli halkın bir kısmı Anadolu'nun batı bölgesi ile sahil kesimlerine çekildi. Kaçan halk, XI. asrın ikinci yarısında kurulan Anadolu Selçuklu Devleti'nin idaresini, Bizans idaresine tercih ederek ayrıldıkları yerlerine geri döndüler ve Türklerle yaşamayı tercih ettiler. Bunların bir kısmı müslümanlığı seçerek Türkler'in arasında eriyip gitti¹². Türkmen muhacereti, Anadolu'da ziraatin, bir süre sonra da ticaretin ve sanayinin gelişmesine sebep oldu.

12. S. Runciman, *Haçlı Seferleri Tarihi*, (trc. Fikret İşıltan), Ankara 1982, c. I, s. 50 vd.

Birinci Bölüm

TİCARİ ALTYAPI

I. COĞRAFI KONUM

A. Anadolu'nun Coğrafyası

Anadolu, Grek kökenli bir kelimedir. X. asırda iç Anadolu'ya, Bizans'ın doğusunda kalan bir idarî bölge olduğu için, "Thema Anatolica" ismi verildi. Fakat burası Suriye ve Mezopotamya'ya göre batıda kaldığından sadece "Anatolia" kullanıldı. Bizans'ın yıkılışı ve burada kurulan Selçuklu Devleti, kendine ait araziye idarî bölgelere ayırırken eski themalardan farklı bir uygulama getirdi. Bu sebepten "Anadolu" idarî bir terim olmaktan çıkarak, coğrafi bir tabir olarak kaldı¹.

Anadolu, kuzeyinde Karadeniz, batısında Ege Denizi ve güneyinde Akdeniz olmak üzere üç tarafı denizlerle çevrili bir yarımada görünümündedir. Denizler, İstanbul ve Çanakkale boğazları ile birbirine kolaylıkla geçişi sağlar. Kuzey ve güneyden denize paralel olarak uzanan yüksek sıra dağlar, denizle ilişkisini adeta keser. Bu iki dağ arasında Orta Anadolu yaylası uzanır. Arada yine tepeler ve vadiler vardır. Doğuda dağlar birbirine daha da yakınlaşarak yükselir. Bu kesimde dağlar az geçit verdiği için ulaşım belli güzergahlardan yapılır. Batı kesiminde ise dağlar daha alçak ve adalar denize doğru sıralanır. Bu bölgede vadiler birbirine paralel olarak iç batı Anadolu'ya kadar uzanır. Doğu-batı doğrultusundaki bu

¹. B. Darkot, "Anadolu", *İA*, c. I, s. 429.

vadiler, ulaşımın kolaylıkla yapılmasını sağlar. Güneydoğu mıntıkasında Önasya ile bağlantı, tarihin en eski zamanlarından beri belirli geçitlerle sağlanır².

Anadolu yüksek bir ülke olduğu için, iklimler de buna bağlı olarak farklılaşmaktadır. Yükseklik batıdan doğuya doğru artmaktadır ve iklim de gittikçe sertleşir. Genelde kurak ve sıcak geçen bir yaz mevsimini karlı ve yağmurlu bir kış mevsimi takip eder. Bahar ise, geniş toprak alanlarının yeşerdiği bir mevsimdir. Coğrafi konumu itibariyle ziraate ve hayvancılığa oldukça uygun bir ortamdır. Türk fetihleri döneminde İç ve Doğu Anadolu'nun önem kazanması, hayvancılık için uygun ortamı sağlamasındandır. Ovalar ziraate, buna bağlı olarak da şehirleşmeye oldukça uygundur. Coğrafyasının imkân verdiği ölçülerde, kasabaların ve şehirlerin gelişmesinde idarî merkezler ile yol iki önemli âmildir. Merkezlerin Anadolu dışına taşması, gelişmesini de olumsuz yönde etkilemiştir. Çevre ile bağlantısı, tarihte siyasî duruma göre değişiklik arzemiş, coğrafi imkânlar ise bu bağlantıyı oldukça kolaylaştırmıştır. Nehirler, ulaşım için çok az kullanıldığı halde, sulamada oldukça önemli rol oynarlar³.

II. YOLLAR VE KERVANSARAYLAR

A. Ticaret Yolları

Anadolu, coğrafi konumu itibariyle, asırlarca muhtelif milletlerin yaptıkları yollarla, Ortaçağ ticaretinin temerküz ettiği bir bölgede bulunuyordu. Persler döneminde askerî ve siyasî sebeplerle yaptırılan "Kral Yolu" sonradan gelişen karayolları ağının ilk örneğini teşkil etmiştir. Bizans döneminde İstanbul'un idare merkezi olmasıyla birlikte, yol ağı bu istikâmete doğru canlılık kazanmıştır. Anadolu Selçuklu Devleti, Konya'yı kendine idare merkezi olarak seçtikten sonra, burası Osmanlılar'a kadar dört büyük yolun kesiştiği merkez olmuştur⁴.

2. T. Baykara, *Anadolu'nun Selçuklular Devrinde Sosyal ve İktisadî Tarihi Üzerinde Araştırmalar*, İzmir 1990, s. 7.

3. Baykara, *ayn. eser*, s. 7-8.

4. Ramsay, s. 28, 81; Ş. Turan, *Türkiye-İtalya İlişkileri*, İstanbul 1990, s. 104.

Tarih boyunca, milletlerarası ticaret yolları üzerinde bulunan şehirlerin veya devletlerin iktisadî ve malî güçleri artmış, buna bağlı olarak da medenî gelişmede önemli merhaleler katetmişlerdir. Bu sebepten Anadolu yolları, Selçuklu ticarî hayatının gelişmesinde rol oynayan en önemli unsurlardan biridir.

Anadolu'nun etrafındaki önemli ticaret merkezlerinden çıkan yollar Selçuklu ülkesinden geçiyordu⁵. Bu ticaret merkezleri şunlardı:

- a. Doğuda, İran sahasında Tebriz.
- b. Güneydoğuda, Irak'ta Bağdat ve Suriye bölgesinde Halep.
- c. Akdeniz sahillerinde, Ayas, Alâiye ve Antalya limanları.
- d. Ege denizi kıyılarında, Ayasulug, İzmir, Foça limanları.
- e. Kuzeybatıda, boğazlar bölgesinde İstanbul.
- f. Kardeniz sahillerinde, Sinop, Samsun ve Trabzon limanları.

1. Anadolu'dan Geçen Yollar

- I. Doğu'yu batıya bağlayan yollar.
- II. Kuzeyi güneye bağlayan yollar.
- III. Güneydoğuyu İstanbul'a bağlayan diyagonal yollar.

I. Doğuyu batıya bağlayan yollar⁶.

1. Tebriz-Halep

XI. asırda bu yolun güzergâhı şöyleydi: Tebriz-Marend-Hoy-Sökmenâbad-Nevşehir-Van-Ahlat-Bitlis-Erzen-Harran-Sürüç-Münbiç-Halep.

Halep, Akdeniz sahillerine, Ortaçağ'da Venedik ve Ceneviz tüccarlarının sıkça faaliyette bulunduğu Antakya ve Lazikiye ile bağlanırdı.

2. Tebriz-Ayas

Bu yol Tebriz-Erzurum-Sivas-Kayseri-Konya-Ayas veya Sivas'dan ayrılarak Sivas-Ayas güzergâhını takip ederdi. Bu yol, XII. asrın sonunda teessüs etmiştir.

⁵. Özergin, *Yollar*, s. 55-56.

⁶. Özergin, *Yollar*, s. 64. Güzergâhlar için bkz., sondaki haritaya.

Bunda Latin İmparatorluğu'nun kurulması, Suriye ile Haçlılar arasındaki anlaşmazlıklar etkili olmuştur. XIV. asırda da ehemmiyetini kaybetmiştir⁷.

3. Tebriz-Antalya/Alâiye

Bu yol, Tebriz-Erzurum-Sivas-Kayseri-Konya-Antalya-Alâiye güzergâhını takip eder. Ayrıca Kayseri'den ayrılarak Ayas'a ulaşır⁸.

4. Tebriz-Trabzon

Bu, Tebriz-Erzurum-Trabzon güzergâhını izler ve ilkçağlardan beri kullanılan bir yoldur. Selçuklular döneminde Bayburt üzerinden geçiyordu⁹.

5. Tebriz-İstanbul

Bu yol, Tebriz'den çıkarak Sivas-Ankara-İzmit-Gebze ve İstanbul'a ulaşır.

6. Bağdat-İstanbul

Bağdat-Malatya-Ankara

a. Sivas üzerinden

aa. Malatya-Sivas-Ankara

ab. Harput-Sivas-Ankara

b. Kayseri üzerinden

ba. Malatya-Kayseri

bb. Kayseri-Ankara

Ankara-İstanbul

Doğuyu batıya bağlayan yollar, Ege limanlarının ticari canlılığı olmadığı ve bunu bağlı olarak yol ağının gelişmediği için, sadece Konya-Balat yolu ile buraya ulaşır¹⁰.

II. Kuzeyi güneye bağlayan yollar¹¹.

1. Sinop-Antalya/Alâiye

⁷ Özergin, *Yollar*, s. 64-65.

⁸ Özergin, *Yollar*, s. 87.

⁹ Özergin, *ayn. yer*.

¹⁰ Özergin, *Yollar*, s. 94-98.

¹¹ Özergin, *Yollar*, s. 109-117 vd.

Sinop'dan çıkan yol, Ankara-Konya-Antalya güzergâhını takip eder, oradan da Alâiye limanına alâşır.

2. Samsun-Ayas

Bu yol, Samsun-Amasya-Aksaray-Konya'ya veya Amasya-Sivas-Kayseri yolu ile Ayas'a bağlanır.

Karadeniz limanlarını Ege limanlarına bağlayan yol, Orta Anadolu'da, Konya'dan geçmekteydi. Bu yolların zikredilen güzergâhları takip etmesi gerekmiyordu, çünkü Selçuklu yol ağı birbirine geçişi kolaylıkla sağlayabiliyordu.

3. Trabzon ve Karadeniz limanlarını el-Cezîre (Bağdat) ve Şam (Suriye)'a bağlayan yollar Abbasiler zamanından beri mevcut idi. e-Cezîre bölgesinden veya Şam diyarından başlayan yollar Malatya'da birleşerek, Sivas üzerinden ya Trabzon ya da Samsun/Sinop'a uzanıyordu¹².

III. Güneydoğudan İstanbul'a giden diyagonal yollar.

İstanbul'un Roma İmparator'u Costantinus tarafından başşehir olarak yeniden kurulmasından (Mayıs 330) sonra, güneydoğudan buraya uzanan diyagonal yollar teşekkül etmeye başlamıştır. İslâm akıncılarının Suriye ve Anadolu'ya doğru ilerleyen seferlerine kadar (VII. asrın ilk yarısı) bu yönde, bilhassa Kudüs'e giden hıristiyan hacılar sebebiyle, Orta Anadolu'dan geçip Antakya üzerinden uzanan "Hac Yolu" inkişâf etti. Bunun yanında Mısır'dan Antalya'ya ve oradan karayolu ile İstanbul'a giden bir ticaret yolu da kullanılıyordu. Tarsus'dan İstanbul'a giden Hac Yolu İslâm, akınları ile bir müddet kesintiye uğradı ise de IX. asrın ortalarında tekrar kullanılmaya başlandı. Yolun güzergâhı şu şekildeydi¹³:

Halep-Kayseri-Ankara-İstanbul.

Halep-Kayseri-Konya-İstanbul.

Ayrıca Tarsus civarından geçen, Selçuklular döneminde faaliyette olan bir yol daha vardı ki bu, Suriye limanlarından giren batılı tacirler tarafından

¹². Özergin, *Yollar*, 122-123, 129.

¹³. Özergin, *Yollar*, s. 134.

kullanılıyordu. Antakya'dan başlayan yol Beilen boğazını geçerek İskenderun körfezi etrafında dolaşır ve Kilikya sınırından Anadolu'ya girer, Konya yolu üzerinden, Gülek boğazı aracılığıyla Konya'ya buradan da İstanbul'a ulaşırdı. Bu yol batılılar tarafından, kara yolunu deniz yoluna tercih ettiklerinde kullanılıyordu¹⁴.

Çok yaygın olmasa da bahsi geçen dönemde, ulaşım elverişli akarsular da taşımacılıkta kullanılıyordu. Dicle ile Bağdat'a Doğu Anadolu'dan, ihtiyacı olan mallar sevkediliyordu. Yine Menderes nehri birçok malın sevkinde kullanıldığı gibi, özellikle Kütahya şapı bu yolla Ege sahillerindeki Balat limanına ulaşıyordu¹⁵.

Yollar ve akarsular üzerinde kurulan köprüler, altyapının diğer bir unsurunu teşkil ediyordu. Bu dönemde, şu ana kadar tespit edilenlere göre, on köprü inşa edilmiştir. Bunların en eskisi Kayseri-Kırşehir yolunda Kızılırmak üzerindeki 1203 tarihli Tekgöz köprüsü ve son olarak yaptırılan da Uşak-Çivril yolundaki 1255 tarihli Çamlı köprüdür. Selçuklu devrinde, önce yapılan köprülerin esaslı bir bakım görmüş oldukları bugünkü bakiyelerinden anlaşılmaktadır. On kadar olan eski köprülerle birlikte, bu döneme ait yirmi köprü tespit edilmiştir¹⁶.

B . K e r v a n s a r a y l a r

İslâm Dünyasında içtimâî müesseselerin bir uzantısı olarak ortaya çıkan ribatlar, kervanların konaklamalarını ve ihtiyaçlarını temin etmelerini sağlamak, eşkiyanın baskınından yolcuları korumak gayesiyle ıssız yerlerde inşa edilen, taştan bir kale görünümünde oldukça müstahkem yapılarıdır¹⁷.

Selçuklular zamanında Anadolu'da yapılan kervansaraylar, Türkistan'daki ribatların bir devamı olarak, işlek kervan yolları üzerinde 30-40 km mesafede

14. Heyd, s. 333.

15. A. Mazaheri, *Ortaçağda Müslümanların Yaşayışları*, (trc. Bahriye Üçok), İstanbul 1972, s. 358; R. Lopez, *Medieval Trade in the Mediterranean World*, London 1955, s. 354; Heyd, s. 608.

16. Özergin, *Yollar*, s. 11.

17. O. Turan, "Selçuk Kervansarayları", *Belleter*, X/39, (1946), s. 489.

menziller arasında, sultanlar ve yüksek seviyeli devlet adamları tarafından inşa ettirilmiştir¹⁸.

XII. asrın sonundan XIII. asrın ikinci yarısına kadarki dönemde her yerde inşa edilen bu kervansaraylar, daha çok ticarî kervan trafiğinin yoğun olduğu İç Anadolu bölgesinde toplanmıştır (bkz. Harita).

Kervansarayların inşasında iki ticarî siyaset göz önünde bulundurulmuştur¹⁹:

1. Zengin ticarî emtia nakleden kervanlara, hudut bölgelerinde düşman saldırılarından, göçebe ve eşkiyaların baskınlarından koruyacak emniyetli konak yerleri sağlamak. Bunların korunması için de ücretli askerler bulunduruluyordu.

2. Yolcuların, konakladıklarında ve gecelediklerinde her türlü ihtiyaçları karşılıksız olarak karşılanıyordu. İçlerinde yatakhâneler, aşhâneler, erzak anbarları, ticarî eşya koyacak depolar, hayvanlar için ahırlar, samanlıklar, mescitler, hamamlar, şadırvanlar, hastahaneler, eczaneler, ayakkabıları tamir ve fakir yolculara verilen yeni ayakkabıların yapımı için ayakkabıcılar, nalbantlar ve bunlara ait gelir ve masrafları idare edecek divan (büro) ve memurlar vardı. Bu kervansarayların finansmanı vakıflar tarafından sağlanıyordu. Buraya gelen tüccarlarda ve yolcularda, zengin-fakir, müslümün-gayr-ı müslim ayırımı yapılmıyordu. Bütün bu kurumlarda, işleyişini kontrol eden mütevellî, müşrif (müfettiş) ve nâzırdan müteşekkîl bir heyet vardı.

Bu kuruluşların finansmanının Selçuklu ekonomisine büyük bir yük getirdiği söylenemez. Çünkü bu sayede gelişen iç ve dış ticaret, ülke ekonomisine giderden daha fazla gelir getiriyordu. Ticaretin canlılığını yitirdiği XV. asırdan itibaren kervansaraylar küçük çapta faaliyet gösteren zaviyeler haline gelmiştir²⁰.

18. O. Turan, "Selçuk Kervansarayları", s. 471.

19. O. Turan, *ayn. mak.*, s. 477-479

20. O. Turan, *ayn. mak.*, s. 487.

Diğer taraftan bu kervansaraylar, buldukları yerlerde bir pazar yeri haline gelerek mahallî ticarete önemli rol oynuyorlardı. Hatta bu pazar yerleri, bazı yerlerde gelişerek yeni bir kasaba haline gelmişlerdir²¹.

Yapılan çalışmalara rağmen, Anadolu'daki Selçuklu kervansaraylarının hepsi tespit edilememiştir. Bu araştırmalara göre, içinde muahhar döneme ait çok az kervansaray olmasına rağmen, Selçuklu dönemine ait 134 tane kervansaray tespit edilmiştir. Ayrıca yerleri tespit edilen fakat hakkında bilgi olmayan 18 kervansaray ve han vardır. "Han" adı ile ilgili 23 tane de yer ismi vardır²².

Kervansarayların, bazen askerî gayeler için bazen de hapishane olarak kullanıldığı oluyordu. Sultanlara ait ilk kervansaray, II. Kılıç Arslan tarafından Aksaray'da inşa ettirilmiştir²³.

Ticarî mahiyette ve ücretli olarak konaklama müesseselerinden bir diğeri, kervansarayların mukabili olarak inşa edilen, şehir ve kasabalardaki hanlardır. Şehirlerdeki ticarî canlılığa göre bu hanların sayıları değişmekteydi. Hanlar, zamanla belirli mahiyette malların satıldığı pazarlar haline de dönüşmüştür²⁴.

21. O. Turan, *ayn. mak.*, s. 487-488.

22. Daha fazla bilgi için bkz., K. Özergin, "Anadolu'da Selçuklu Kervansarayları", *İÜFTD*, X/20, (1965), 141-170.

23. O. Turan, "Selçuk Kervansarayları", s. 476.

24. O. Turan, *ayn. mak.*, s. 495-496.

İkinci Bölüm

TİCARİ EMTİA

I. ZİRAATE VE HAYVANCILIĞA DAYALI ÜRÜNLER

X. ve XI. asırda vuku bulan büyük Türk muhaceretinden Anadolu da nasibini almıştı. Selçuklu Devleti daha kuruluşundan itibaren bu büyük muhaceret meselesiyle ilgilenmiş, göçebe Türkler'in iskânına ve yerli halkın mağdur olmamasına itina göstermişti. Bu göçebe Türkler arasında, genel anlamda iki kesim vardı; bir kısmı göç ettikleri yerlerde yerleşip toprak ve küçük çapta hayvancılıkla, diğer bir kesimi ise asıl göçebe olanlardı ve hayvancılıkla uğraşıyorlardı. Bunlar hayvanlarına otlak bulmak için devamlı hareket halinde idiler ve toprağa bağlı olmadıkları için de ziraatla meşgul olamıyorlardı. XIII. asır sonlarında Doğu Anadolu'dan geçen Marco Polo, dağlık yörelerde ki halkın genelde hayvancılıkla, kısmen de tarımla uğraştıklarını nakletmektedir¹.

Süleyman Şah'ın Anadolu Selçuklu Devletini kurmasından sonra, iskân faaliyetleri hızlandırılmış, mîrî toprak rejimi burada da yerleştirilerek üretim artışı sağlanmıştır².

Kaynağı Orta Asya'dan gelen ve Nizâmülmülk tarafından sistemleştirilen, Anadolu Selçukluları tarafından geliştirilen iktâ sisteminin³ işletilmesiyle de tarım ve buna bağlı olarak hayvancılık kısa zamanda gelişmiştir.

1. Marco Polo, *Seyahatnâme*, (haz. Filiz Dokuman), İstanbul 1980, s. 20.

2. O. Turan, *Selçuklular Zamanında Türkiye Tarihi*, İstanbul 1984, s. 37 vd.

3. O. Turan, "Türkiye Selçuklularında Toprak Hukuku", *Bellekten*, XII/47 (1948), s. 566-567.

Vekayînâmelere göre Anadolu, XI. asırdan itibaren yaklaşık yirmi yıllık süre ile Türkmenlerin akınına uğramıştı. Bu akınlar sebebiyle Anadolu'daki topraklar ihmal edilmiş ve sulama sistemleri bakımsız kalmıştı. Tabii bu göçlerden önce de Anadolu, bilhassa orta ve doğu bölgesi dağınık ve az nüfusluydu. Bizans Devletinin son dönemlerinde, batı uçları dışında, topraklar çoğunlukla uzakta oturan veya yabancı toprak sahiplerinin malıydı. Onları ilgilendiren tek şey de, bu toprakları başka yerlerde kullanacakları en çok geliri sağlayacak biçimde sömürmekti. Halbuki Türkler'in yeniden kurdukları veya imâr ettikleri bölgeler canlı birer ticaret merkezi olmuştu. Ayrıca Türkmenlerin her bölgedeki ekonomiye zarar vermeleri de mümkün değildi. Zira tarım bölgelerini yıkmakla kazanacakları birşey yoktu. Çünkü onların göçteki asıl gayeleri de toprak ve otlak bulmaktı. Bu dönemle ilgili belgeler sağlam olmasa bile gerçek olan, birkaç nesil sonra Anadolu'nun durumunun tamamen değişmiş olmasıdır. Bunu, XIII. asırda Anadolu'yu dolaşan seyyahların verdiği bilgiler teyid etmektedir⁴.

A. Ziraat

1. Hububat

Akdeniz ve Orta Anadolu bölgesi, kısmen Doğu Anadolu bölgesi zengin tarım üretiminin yapıldığı bölgelerin başında geliyordu. el-Ömerî (öl. 749/1348), Akdeniz bölgesinde buğday ve yulaf yetiştirildiğini nakletmektedir⁵. Bilhassa buğday, iç tüketimin dışında ihracâtı da yapılan ürünler arasındaydı. Ayrıca hububat stratejik olarak kullanılabilen bir madde niteliğindedir. Üretimleriyle kendi halkını besleyemeyen Güney Avrupa Devletleri, buğday ihtiyaçlarını, Türkiye gibi tarımı gelişmiş ülkelerden karşılamak zorundaydılar. Böylece, hububatın Avrupalı devletlerin ve tüccarların aradıkları en önemli ürün olduğunu gören üretici ülkeler, kendi siyasî menfaatleri doğrultusunda, buğday satışını yasaklamak ve özel izne bağlamak suretiyle bunu bir koz olarak kullanmışlardır. Bu durum Selçuklular'da ve Osmanlılar'da hububat ticaretinin zirâî faaliyet yanında, ekonomik ve siyasî bir mesele olma özelliğini korumuştur⁶.

⁴. C. Cahen, *Pre-Ottoman Turkey*, (İng. trc. J. Jones William), London 1968, s. 155-156.

⁵. Cahen, s. 159.

⁶. Ş. Turan, *ayn. eser*, s. 97.

Kızılırmak vadisi zengin zirâi üretimin yapıldığı yerler arasındaydı. XIII. ve XIV. asırda Sivas şehri, bu ortam içerisinde önemini daha da artırmıştı. Yörede hububatın yanında pamuk da yetiştiriliyordu⁷.

2. Pamuk

XIV. asrın birinci yarısında Anadolu'yu iyi tanıyan İran'lı bir müellif birçok yörede pamuk yetiştirildiğini nakletmektedir⁸. Yine aynı dönemde Anadolu'yu birbaştan birbaşa gezen İbn Batuta, burada yetiştirilen pamuktan söz etmekte ve özellikle Denizli (Ladik, Lazik) yöresinde üretilen pamuğun iyi vasıfta oluşunu, kuvvetlice iğrilmiş olduğundan uzun süre dayandığını zikretmektedir⁹. Pamuk günlük ihtiyaçlarda kullanılan bir ürün olduğu kadar yerli dokuma endüstrisinin hammaddesi niteliğini de taşıyordu.

3. Pirinç

Selçuklu Türkiyesi'nde pirinç yetiştirildiğine dair elimizde fazla bilgi mevcut değildir. Sadece sulak ortamda yetişen pirinç, bu dönemde de ırmak boylarında yetiştirilmiş olmalıdır. Nitekim el-Ömerî XIV. asırda Şarköy'de yalnız pirinç üretiminin yapıldığını nakletmektedir¹⁰.

4. Şeker

Bahsi geçen dönem için oldukça lüks tüketim maddesi olan şeker çoğunlukla ithâl ediliyordu ve zengin zümre tarafından tüketiliyordu. Halk ise şeker ihtiyacını bal ve pekmezden karşılamaktaydı. Bununla birlikte Pegolotti, Antalya'dan ihraç edilen mallar arasında şekeri de zikreder. İbn Bîbî de Alâiye'de Alâaddin Keykûbâd tarafından inşa ettirilen bir "şeker-hâne" olduğunu yazar. O. Turan bu

7. F. Köprülü, *Osmanlı Devletinin Kuruluşu*, Ankara 1988, s. 59-60.

8. F. Sümer, *Yabanlı Pazarı*, İstanbul 1985, s. 9.

9. İbn. Batuta, *Seyahatnâme* (trc. Mehmed Şerif), İstanbul 1335, c. I, s. 318.

10. el-Ömerî, *Rum Diyarındaki Türklerin Elinde Bulundurdıkları Ülkeler*, (trc. Yaşar Yücel, Çobanoğulları ve Candaroğulları Beyliği, Ekler bölümü), Ankara 1980, s. 191.

bilgilere binâen sahil kesimlerinde şeker kamışı da yetiştirilmiş olabileceğini söylüyor¹¹.

5. Meyve

Şehir ve kasabaların etrafında yetiştirilen meyvelerden Arap seyyahlar sitayişle bahsetmektedir Meyve cinslerinin ıslâhında ve yeni çeşitlerin üretilmesinde, Anadolu'yu yurt edinen dervişlerin etkisi büyük olmuştur. Onlar zâviyelerin etrafında birçok faaliyetin yanında bu tür işlerle de meşgul oluyorlardı. Yerleştikleri yerlerde sulama tesisleri kuruyorlar nakliye ve mübâdele güvenliği sağlıyorlardı. Belki de günümüz Türkiye'sinde sahip olduğumuz bu kadar çok meyve çeşidinde onların faaliyetleri oldukça etkili olmuştur¹².

Moğol istilâsının ilk dönemlerinde Suriye veya Mezopotomya'da yaşamış olan İbn Said, nakillerini ülkeyi bir süre önce görmüş seyyahların rivâyetlerine dayandırmıştır. Bu seyyahlar, Kayseri'den Sivas'a ve Aksaray'dan Konya'ya kadar uzanan bölgelerde zengin ve bakımlı toprakların var olduğunu, buralarda kayısı, şeftali, badem, erik, armut, portakal, limon, üzüm, fıstık bahçelerinin bulunduğunu anlatmaktadır¹³. el-Ömerî de meyvelerin ve sebzelerin bahar mevsiminde bol ve ucuz olduğunu, hemen hemen her meyvenin yetiştiğini, narenciye'nin kıyı bölgelerde, (hurma?) ve muzun da sıcak kesimlerde yetiştiğini nakletmektedir¹⁴. Konya ve Antalya dolaylarında yetiştirilen "Kamereddin" ismi verilen kayısı kurutularak islâm ülkelerine ihraç ediliyordu¹⁵.

11. O. Turan, *Selçuklular Tarihi ve Türk-İslâm Medeniyeti*, Ankara 1965, s.267. F. Sümer, kaynaklardaki Şikâr-hâne'nin (av köşkü) Şeker-hâne şeklinde yanlış anlaşılmasından kaynaklandığını, şeker üretildiğine dair bilgi olmadığını, Konya'daki Şeker-hâne'nin ithal edilen şekerin satış yeri olduğunu belirtmektedir. (*Yabanlu Pazarı*, s. 9).

12. Ö. L. Barkan, "İstilâ Devrinde Kolonizatör Türk Dervişleri ve Zâviyeler I", *VD*, c. II (1942), s. 298 vd.

13. Cahen, s. 157-158.

14. el-Ömerî, s. 181-182.

15. İbn Batuta, s. 312. Kayısı bu ismi Konya'da meyve bahçeleri kurmuş bir emirden almaktadır ve bu emir, A. Keykübâd döneminde Toroslar'da Isauria'yı idare eden, 1200'den önceki dönemlerde Heratlı Ali'nin kendisinden söz ettiği kimse ile aynı kişi olabilir (Cahen, s. 158).

B . H a y v a n c ı l ı k

Ziraatin yanında hayvancılık da, beslenme ihtiyaçlarının karşılanması yanında, taşıma ve ulaşım faaliyetlerinde ihtiyaç duyulan hayvanların yetiştirilmesinde önemli rol oynuyordu. Bilhassa atlar ve develer hem ulaşım hem de savaş araçları yerine kullanılıyordu. Bu dönemde Anadolu'da deve pek yetiştirilmese de, Türkler Orta Asya'dan gelen bir gelenekle at yetiştirmede oldukça mâhirdiler. XIII. asırda Doğu Anadolu'dan geçen Marco Polo Türkmen atlarının çok güzel katırlarının da çok değerli olduğunu belirtir. İbn Batuta'nın rivayetleri de bunu teyid eder İtalyan şehir devletleri ile yapılan ticârî anlaşmalarda at ve katır için özel vergi oranlarının belirlenmesi, bu hayvanların ihraç malları arasında önemli bir yeri olduğunu gösterir¹⁶.

Anadolu'nun birçok yöresinde, özellikle de Orta Anadolu ve batı kesimlerinde Türk oymakları tarafından yetiştirilen bu soylu atlar ve katırlar batılı tâcirler tarafından alınıyordu. el-Ömerî Kastamonu havalisinde de iyi cins atların yetiştirildiğini bize nakletmekte ve şöyle devam etmektedir: "O dönem Türkiye'sinde herşey ucuz olduğu halde bu iğdişler çok pahalıydılar. Hatta bir tanesi bin (altın) dinara veya daha fazlasına satılıyordu"¹⁷.

XII. asrın ikinci yarısında ihraç edilmeye başlayan atlar, yabancılar tarafından tanınmış, Anadolu'nun milletlerarası fuarı "Yabanlu Pazarı" ndan ve ticaret merkezi olan Sivas'tan temin ediliyordu. Selçuklu sultanlarının bu şehirdeki at, sabun ve itınyat satışlarından aldıkları vergilerin tutarı yıllık 120.000 akçeyi buluyordu¹⁸.

Asker bir millet olan Türkler arasında destânî bir varlık olan ve kendisine mahsus bir kültürü oluşturan at, kabileler (Alayondlu), şahıs (Toruntay) adları arasına ve hatta oniki hayvanlı Türk takvimine bile girmiştir. Türkler'de bu kültür,

16. Marco Polo, s. 20; Ş. Turan, *ayn. eser*, s. 98; İbn Batuta, s. 328-332.

17. el-Ömerî, s. 184,191,195; Sümer, *Yabanlu Pazarı*, s. 8.

18. F. Sümer, "Türkler'de Atıcılık ve Binicilik", *TDA*, 24 (1983), s. 15-16.

Çinliler ve Avrupalılar'dan daha önce gelişmiş, koşum takımları keşfedilmiş ve atlar savaşlarda kullanılmaya başlanmıştı¹⁹.

Sanayi ürünlerinin artışına ve ticaretin canlanmasına kadar ki dönemde, bilhassa ticarete önemli yeri olan büyük ve küçükbaş hayvan yetiştiriciliği oldukça yaygındı. Bu, XI. asırdan XIV. asrın başlarına kadar ekonomideki ehemmiyetini artırarak devam etmiştir. Bahsi geçen dönem için biraz muahhar bir kaynak olmasına rağmen el-Ömerî'nin nakilleri dikkate şâyandır. Attan daha yaygın olarak sığır, koyun ve keçi yetiştirilmekteydi. O bunların çokluğunu, çok doğum yapmalarına bağlamasına rağmen, asıl sebep tarım ve otlakların bolluğuydu. X. asırda Horasan'ı gezen islâm coğrafyacısı İbn Havkal (öl. 968-969) Oğuzlar'dan ithal edilen koyunların etlerinin çok lezzetli olduğunu bize naklediyor. Demek ki Türkmenler beraberlerinde getirdikleri iyi cins koyunları Anadolu'da yetiştirmişlerdi. Zira ondan tam dört asır sonra el-Ömerî de Anadolu'daki hayvanların etlerinin lezzetli olduğunu, hayvancılığa dayalı ürünlerin diğer ülkelere göre bol ve çok ucuz olduğunu, hatta bedava denecek kadar ucuzluğunu zikreder. Bir baş koyunun oniki dirhem (kendi ülkesinin dirhemi ile 9 dirhem) e satıldığını, sütün bol olmasından, Anadolu'da süte ve sağılır hayvana sahip olmayan çok nâdir insan olduğundan "sütü ne almaya ne de satmaya ihtiyaç vardır" der²⁰. Bu hayvanlar canlı olarak veya ürünleri , deri, yün, tiftik v.s. işlenerek ihraç ediliyordu.

İbn Havkal (öl. 968-969) ve Yakut el-Hamevî (öl. 1229)'nin verdiği bilgilere göre Van Gölü'nden "et-Tırrih" adı verilen lezzetli bir balık avlanıyordu. Bu balık, Selçuklular zamanında tuzlandıktan sonra başka yörelere ihraç ediliyordu. Hatta Yakut, bu balığı Horasan'ın Belh şehrinde gördüğünü yazar²¹.

19. Bkz. O. Turan, *Selçuklular Tarihi ve Türk-İslâm Medeniyeti* s. 268-269.

20. el-Ömerî, s. 181-182; R. Şeşen, *İslâm Coğrafyacılarına Göre Türkler ve Türk Ülkeleri*, Ankara 1985. s. 173.

21. F. Sümer, "Selçuklular Devrinde Madenler", *MÜFEF. TAD*, 4 (1989), (Kısaltma, "Madenler"), s. 160.

II. YERALTI VE YERÜSTÜ KAYNAKLARINDAN ELDE EDİLEN ÜRÜNLER

A. Madenler

Türkiye Selçuklular'ı döneminde Anadolu madenleri hakkındaki bilgiler şu an için yetersizdir. Hiç şüphesiz bu maden yataklarının bir kısmı Selçuklular'dan önce de işletiliyordu. Türkler Anadolu'yu yurt edindikten sonra yerleştikleri bölgelerdeki bu yatakların işletmesini devletin kontrolü altında hıristiyan halka mı bıraktılar, yoksa kendileri mi işletti bunun hepsinin tespiti şu an için mümkün gözüküyor. Ayrıca Ergani bakır madeni yatağı hariç, Türkler Anadolu'ya geldikten sonra yeni yataklar bulup bulmadıklarını da bilemiyoruz. Bütün bunların tespiti özel bir çalışmayı gerektirmektedir.

Kaynaklarda zikredilen ve bugün de hala devam eden, "maden" kelimesi veya o anlamda birçok yer ismi vardır. Fakat buralarda hangi madenin hangi dönemlerde çıkarıldığını kesin olarak , kaynakların belirttikleri dışında tespit etmek imkânsızdır. X. asırda el-Mukaddesî (öl. 985'den sonra), Amîd (Diyarbakır) ile Bitlis arasında, Bitlis'e bir konak mesafede "Maden" konağının bulunduğunu bildiriyor. Ayrıca Meyyâfârikîn'den Muş'a giden yol üzerinde "Sin-Nuhâs" adı verilen bir konağın olduğunu zikreder. "Nuhas" Arapça'da bakır demektir. Bu da burada bakır madeninin olabileceğini akla getirir²². Buna ilaveten Alâaddin Keykûbâd tarafından Ermeniler'den alınan Lü'lûe'de Gümüşsaray ve Bayburt'ta Gümüşhâne misâl olarak zikredilebilecek yer isimlerindedir.

1. Bakır

Fransız rahip Simon De Saint-Quentin XIII.asırda Anadolu'da bakır çıkarıldığını bildiriyor. F. Sümer'in tespitlerine göre, Selçuklular döneminde üç bakır madeni yatağı vardı. Bunlardan biri, 516 (1122) yılında bulunan Ergani yöresinde Zülkarneyn kalesi yakınında bulunuyordu. Diğeri, çok miktarda bakır çıkarılan ve "bakır küresi" diye anılan Candaroğulları beyliğinin bulunduğu

²². Sümer, "Madenler", s.161.

Kastamonu yöresidir.Üçüncüsü ise, Erzincan havalisidir ve buradan elde edilen bakır sayesinde buna bağlı zanaat dalları oldukça gelişmişti²³.

2. Şap

XIII. asırda Anadolu'da kalitesi yüksek, zengin şap madeni yatakları vardı. Sınırları içindeki bölgelerden çok miktarda çıkarılan bu madenin ihracından Selçuklu Devleti oldukça iyi gelir elde etmiş olmalıdır.

Antikçağlardan beri bilinen şap, özellikle Ortaçağ'da boyama endüstrisinde Doğu'da bitkisel boyalar kullanıldığı için bunun hemen hemen hepsini Batı Avrupa Devletleri tüketiyordu.Ayrıca Batılılar'ın izledikleri moda ve zevkleri, Doğulular'inkinden farklıydı.Avrupa o dönemde şap ihtiyacını Mısır ve Anadolu'dan karşılıyordu. Batı'nın Mısır'dan şap alımı daha azdı. Bunun sebebi Mısır şapının Anadolu şapı ile rekabet edecek seviyede kaliteli ve ucuz olmayışı olabilir.Üstelik Mısır, şap fiyatlarını yüksek tutuyor ve kantarını (44.9 kg) 5, 5-5 dinardan satıyordu.Bu da şap alımı için batılıları Anadolu'ya sevk etmiş olmalıdır.Ülkedeki şap ocaklarının ne zaman ve nasıl kullanılmaya başlandığını bilmek hayli güçtür.Birkaç yıl önce çıkan bazı belgelerde, Halep'ten şap elde edildiği zikredilirse de Halep yakınlarında şapın bulunduğu çok zayıf bir ihtimal olduğundan Halep'in Sivas'dan sağlanan şapa pazar olduğu tahmin edilebilir²⁴.

Pegoletti, şapın birçok çeşidinin bulunduğunu, eğer sudan korunursa asla bozulmayan tek ticarî emtia olduğunu zikretmektedir. Şapın kalitesi büyük parçalar halinde, beyaz ve topraktan iyice arınmış olmasına bağlıydı²⁵.

XIII. asır Anadolu'sunda bilinebilen dört yerde şap maden yatağı vardı. Bunlar; Foça, Şebinkarahisar, Kütahya ve Ulubad yörelerinde bulunan yataklardır.Kütahya ve Şebinkarahisar yatakları Selçuklu Devleti'nin sınırları içinde kalıyordu.Anadolu şaplarının işletmesi ve pazarlanması, Selçuklular'dan itibaren Osmanlılar döneminde XV. asra kadar, Cenevizliler ve Venedikliler

23. Sümer, "Madenler", s. 162; İbn Batuta, s. 328.

24. Cahen, s. 160-161; Ş. Tekindağ, *Berkuk Devrinde Memlûk Sultanlığı*, İstanbul 1961, s. 172.

25. Lopez, s. 353.

tarafından yapılmıştır. Devlet sadece vergisini alıyordu. Bizans sınırları içinde olan Ulubad şapı Bursa üzerinden, Foça şapı buradaki limanlardan sevkediliyordu. Kütahya şapının güzergâhı ise Menderes üzerinden Ayasulug yada Balat limanlarına sevkediliyordu. Bazen karadan, sevki kolay olduğundan dolayı ondört gün süren bir yolculuktan sonra, her yıl ortalama 4.000 kantar²⁶ şap Antalya limanına getiriliyordu. Şebinkarahisar şapı ise Giresun limanından dış pazarlara sevkediliyordu. XIV. asrın başlarında Kütahya ve Şebinkarahisar yataklarının herbirinden yılda ortalama 14.000 kantar şap çıkartılıyordu. Foça ve Ulubad'ın toplam olarak yıllık şap üretimi ise 20.000 kantardı. Başta Şebinkarahisar ve Foça olmak üzere bu yatakların verimi çok yüksekti. Şebinkarahisar şapı işlendikten sonra, beşte üç oranında birinci sınıf, beşte iki oranında ikinci sınıf şap elde ediliyordu²⁷. Ulubad ve Foça şapının ulaşım kolaylığı ve kalitesi bakımından Selçuklu ülkesindeki şapın satışına zaman zaman sekte vurup vurmadığını bilmiyoruz.

3. Demir

De Saint-Quentin Türkiye'de demir çıkarıldığını bildiriyor. Faruk Sümer, Selçuklular döneminde Divriği'de demir çıkarıldığını dair bilgi olmadığını, bununla birlikte bu madenin Divriği havalisinde olabileceği gibi, Toros Dağları'nda da olabileceğini söylüyor. el-Ömerî de, Karamanoğulları'nın yöresinde de demir ocaklarının bulunduğunu naklediyor²⁸.

Demek ki o dönemde işletilen demir yatakları çok azdı. Bu da çıkartılan demirin iç piyasa ihtiyaçlarını ancak karşılayabildiğini gösterir. Belki de demir ve demir mamullerinin bir kısmı dışarıdan karşılanıyordu. Nitekim, güneyden silah, Orta Asya'dan ise Horasan işi kılıç demirleri ithali bu fikri teyid etmektedir²⁹.

²⁶. P. Rocca'ya göre bir Ceneviz kantarı 57-65 kg dır (Lopez, s. 353 (dipnot).

²⁷. Lopez, s. 353-355.

²⁸. el-Ömerî, s. 184; Sümer, "Madenler", s. 162. Fransız müelliften sonra yazılmış bir metinde, İsaoria Torosları'nda demir madeninden hiç söz edilmediği fakat küçük de olsa diğer yörelerde demir madeni olabileceği belirtilmektedir (Cahen, s. 161).

²⁹. V. Gordlevsky, *Anadolu Selçuklu Devleti* (trc. Azer Yaran), Ankara 1988, s. 208-209.

4. Gümüş

Selçuklular döneminde dört yerden gümüş madeni çıkartılıyordu. Bunu Fransız müellifin yazdıkları da teyid etmektedir. Bunlardan biri, o zaman "Luluva" denilen Ulukışla yöresinde, ikincisi o dönemde Bayburt (Bahart)'a bağlı olan Gümüşhâne'de, üçüncüsü ise İbn Batuta'nın da ziyaret ettiği -burada gümüş madeninin bulunduğunu naklettiği Suriyeli ve Iraklı tüccarların gelip gittiği-Amasya'ya bağlı Gümüşhacıköy (Medinetü Gümüş)'dedir. Dördüncüsü de el-Ömerî'nin de yazdığı Kütahya'ya bağlı Gümüş Şar (Gümüş Şehri)'dadır. Buralarda zengin, vasıfları yüksek ve çıkarılması kolay yatakların olduğunu öğreniyoruz. Ömerî, Luluva, Gümüşhane ve Gümüşhacıköy madenlerini Moğollar'ın Anadolu'yu istila ettikten sonra işletmesini ellerine geçirdiklerini ve buradan ayrılıncaya kadar bu yataklardan maden çıkardıklarını yazar³⁰.

Bunlardan başka Selçuklular döneminde akçe kesen bir darphanenin bulunduğu ve Kayseri'ye bağlı vilayetin güneydoğu parçasını teşkil eden Sarus (Sarız)'dan da gümüş madeni çıkarıldığı kaynaklarda zikredilmektedir³¹.

Bu dönemde gümüş demirden daha değerliydi. Zira gümüş, para darbında kullanılıyordu. Ayrıca tezyinat işlerinde de aranan bir maddeydi.

5. Kayatuzu

İhraç edilen mallar arasında kayatuzu önemli bir yer işgal ediyordu. De Saint-Quentin, Türkiye'de sekiz tuzlanın bulunduğunu zikrediyor³². Fakat buraların nereler olduğunu bilemiyoruz.

6. Lacivert Taşı

Bu maden Konya havalisinde çıkartılıyordu³³.

³⁰. el-Ömerî, s. 182, 188, 191; İbn Batuta, s. 298; Sümer, "Madenler", s. 162-163.

³¹. Sümer, "Madenler", s. 163.

³². Ş. Turan, *ayz. eser*, s. 100.

³³. Sümer, "Madenler", s. 164.

B . Di ğ er Kaynaklar

İbn Havkal, Van Gölü çevresinde boraks madeni (milhu'l-bevrâk) bulunduğunu, bu maddenin ihraç edildiğini yazar. Boraks, ekmek yapan fırıncılar tarafından tüketiliyordu³⁴.

Yine aynı müellif, gölün güneyindeki dağlarda zırnık (el-zırnîh) yatakları bulunduğunu, buralardan çıkarılan zırnığın çok iyi evsafa olduğunu ve her tarafa ihraç edildiğini zikreder³⁵.

Bunlara ilaveten, gümüş ve altının lehimlenmesinde kullanılan boya borakası ve güherçilenin gölün sularının bazı yerlerinde görülen taşlaşmış bir madenden çıkarılıp, dünyanın her tarafına gönderildiğini ve tâcirlerin bu ticarettten çok para kazandıklarını da haber verir³⁶.

Aynı zamanda kitre, sakız ve reçine üretiminin yapıldığını biliyoruz. Kitre, Antalya ve Isparta yörelerinden elde ediliyordu. Sakız, ilaç ve cila yapımı işlerinde kullanılıyordu³⁷.

İbn Havkal'ın belirttiği madenlerin, Selçuklular döneminde çıkarılıp çıkarılmadığını kesin olarak bilmiyoruz, ama yataklardaki madenler bitmemiş ise mutlaka çıkartılıyordu.

O dönemde, en çok Akdeniz ve Karadeniz bölgelerinden elde edilen kereste dışarıya ihracı yapılan mallar arasındaydı. Toroslar'dan elde edilen ağaç, Antalya ve Alâiye tersanelerinde, Kastamonu bölgesinden elde edilen kereste ise Sinop tersanelerinde kullanılıyordu³⁸.

34. Sümer, "Madenler", s. 161.

35. Sümer, "Madenler", s. 161.

36. Sümer, *ayn. yer*.

37. Sümer, *Yabanlı Pazarı*, s. 7.

38. E. Merçil, *Müslüman Türk Devletleri Tarihi*, Ankara 1991, s. 179.

III. SINÂÎ ÜRETİME DAYALI ÜRÜNLER

Her alandaki üretim bolluğu ve ticaretin canlanması, XII.asrın sonundan itibaren Selçuklu sanayisinin teşekkülüne ve gelişmesine vesile olmuştur.

A. Dokumalar

Tekstil, Selçuklu endüstrisinde ilk sırayı alıyordu. Üretim aşamasında kadınların büyük çapta yer aldığı bu endüstri daha çok mahallî teşebbüsler şeklinde kendini gösteriyordu. Nitekim Denizli yöresinde, hıristiyan halktan kadınlar dokuma tezgahlarında çalışıyorlardı. Bu tezgahların hıristiyan halka mı yoksa Türk işverenlerine mi ait olduğunu tespit etmek çok güç. Fakat Mevlânanın müridleri arasında dokumacılıkla uğraşanlar vardı³⁹. Erkekler ise imâl edilen bu malın pazarlanmasını üstleniyordu.

Sentetik ürünler çıkıncaya kadar her zaman önemini korumuş olan hayvan ürünleri ve pamuk Selçuklu tekstil endüstrisinin temel hammaddesini oluşturuyordu. Çok yaygın olmamakla birlikte lüks tüketim maddesi olan ipek ve ipekli mamuller buna ilave edilebilir. Yün, tiftik ve pamuğa dayanan Selçuklu halı-kilim ve kumaşları kısa zamanda o dönem pazarlarında aranan birer ticârî emtia haline gelmişlerdir.

1. Halı-Kilim

Yazılı kaynaklarda, Türkmenler'in dokuduğu, Anadolu Selçuklu halılarından daima övgüyle bahsedilmektedir. 1271 tarihinde Anadolu'ya gelen Marco Polo, Seyahatnâmesinde "Dünyanın en iyi ve en güzel halıları burada dokunur" diye yazmaktadır. Ebu'l-Fidâ, 1274 tarihinde ölen İbn Said'den naklen, Aksaray'da dokunan Türkmen halılarının dünyanın her yerine ihraç edildiğini yazmaktadır. XIV. asrın ilk çeyreğinde Anadolu'dan geçen İbn Batuta da aynı şekilde bu halılardan ve kilimlerden hayranlıkla söz eder. Bu halılar dünyanın birçok yerine

³⁹.A. Eflâkî, *Âriflerin Menkıbeleri* (trc: Tahsin Yazıcı), İstanbul 1989, c. I, s. 26, 39.

ihraç ediliyordu.Nitekim bugün Fustat'ta bulunan parçalar bunu teyid etmektedir⁴⁰.

1935-36 yıllarında Fustat'ta XIII-XV. asırlara ait parçalar halinde yüz kadar Anadolu halısı ortaya çıkarılmıştır⁴¹.

Halıcılık, o dönem Türkiyesi'nde önemli bir sektördü ve onun ipliği dokuması ve boyası birçok açıdan ticârî faaliyete sebep oluyordu. Boyamada kullanılan çivit, Anadolu'dan temin edilemediğinden iklimi daha sıcak olan ülkelerden ithal edilmekteydi. Diğer boyalar ise tabii nebattan elde ediliyordu. Ankara'dan Niğde'ye ve Kayseri'ye kadar olan bölgede, bugün kupkuru ve boş görünen boz tepeler bir zamanlar hep "çehri" çalılılarıyla kaplıydı. Halı ve kilim dokuyan birçok köy,kasaba ve şehirlerin "boyalık" adı verilen arazileri vardı. Bu arazilerde boya elde edilecek bitkiler özel olarak yetiştirilirdi⁴².

Halı ve kilim dokumacılığı, Anadolu'da Grekler ve Ermeniler tarafından da yapılıyordu ama Orta Asya'nın dışında günümüze kadar ulaşan halı ve kilimler Konya'da dokunmuştur. Türkmenler, göç ettikleri dönemde Anadolu'ya getirdikleri teknik ve kendi ürettikleri hammaddelele bu halı ve kilimleri dokumuşlardır. Kendilerine has üslubla dokunan bu halı ve kilimler sadece Konya'da değil, aynı zamanda Aksaray, Sivas, Erzurum, Uşak ve sınır boylarında da dokunuyordu. İran halıcılığı ise ancak XIV. asırdan itibaren şöhret kazanmaya başlamıştır. XIII. asırda yaşamış bir müelliften, Bağdatlı zengin bir tüccarın Sivas halıları satın almaya çalıştığını, İbn Said'den ise sınırlardaki göçebe Türkmenlerin ihraç etmek üzere halı dokuduklarını öğreniyoruz. Konuya genel açıdan bakacak olursak, Türkmenler'in çadır ve halılarını yerli halka dokutmadıkları ortadadır. Vakıf senetlerinde müslüman boyacıların isimlerine rastlanması da bu düşüncüyü teyid etmektedir⁴³.

40. İbn Batuta, 324; krş. Marco Polo, s. 20; Y. Durul-O. Aslanapa, *Selçuklu Halıları*, İstanbul ts. s. 58

41. Y. Durul-O. Aslanapa, s. 343-344.

42. Y. Durul-O. Aslanapa, s. 15.

43. Cahen, s. 161-162; O. Turan, *Selçuklu Tarih ve Türk-İslâm Medeniyeti*, s. 266.

2. Kumaşlar

Anadolu'daki tekstil endüstrisi ile ilgili bilgiler ancak XIII. asırdan sonra ki döneme aittir. Bu dönemde üretilen pamuk, yün ve doğu-batı müelliflerinin hayranlıkla bahsettikleri tiftiklerden, hatta ipekten çeşitli kumaşlar dokunuyordu.

Yün ve tiftikten bez dokunduğu gibi, kaftan, börümcek, yaşmak, dolama ve kerlik (kadın gömleği) olmak üzere giyim mamulleri de imâl ediliyordu. Türkmenler, bu dokumaların hepsini kendi ürettikleri hammaddelerden imâl ediyorlardı. Simon, giydikleri tiftik ve keçeden yapılan börklerin Fransa ve İngiltere'de bile satıldığını yazar. Üretilen bu kumaşlar arasında çok lüks olanları vardı ki bunlar sultanların hazinelerini süslüyordu⁴⁴.

Selçuklu ülkesinde dokunan kumaşlar, bütün islâm ülkelerinde ve Avrupa memleketlerinde oldukça ilgi görüyordu Her tarafa ün salmış Türk kumaşları İtalyan şâiri Dante Alighieri'nin eseri "La Divina Commedia'ya bile konu olmuştu. İlahî Komedyanın Cehennem (inferno) bölümünün XVII. şiirinde şâir şöyle diyor: "Ne Türkler, ne Tatarlar renk ve şekil bakımından bu kadar çeşitli kumaş asla yapmamıştır"⁴⁵.Hiç şüphesiz bu benzetme Türk kumaşına bir övgüdür. Yine XII. asırda yazılmış bir hukuk kitabında verilen bir misâl Türk kumaşının kıymetini teyid eder mâhiyyettedir. Buna göre: Farisî bir elbise diktirildiğinde bir dirhem ödenmesine karşılık, Rûmî bir elbise diktirildiğinde terziye iki dirhem ücret ödemek gerekmekteydi. Bu misâl aynı zamanda bahsi geçen dönemde elbise dikim fiyatları hakkında da yaklaşık bir fikir verir⁴⁶.

Marco Polo, Erzincan, Muş ve Mardin yöresinde dokunan pamuklular, bukası (bocassini) ismiyle bilinirdi ve çok aranıyordu diye zikreder. Denizli (Donguzlu)'de dokunan altın işlemeli pamuklu kumaşların yöreye mahsus olduğunu İbn Batuta haber vermektedir. Birgi havâlisinde de "nah" denen altın işlemeli kıymetli kumaşlar ve Maraş'ta "mır'ız" adı verilen yünlüler

44. Cahen, s. 161; Sümer, *Yabanlu Pazarı*, s. 8.

45. Ş. Turan, *ayn. eser*, s. 100.

46. el-Mevsilî, *el-İhtiyâr*, (thk. Mahmud Ebu Dakika), İstanbul 1987, c. II, s. 57.

dokunuyordu⁴⁷. Karaman'da dokunan renkli kumaşlar ve hamam takımları, Ankara ve Sivas'ta dokunan yünlü kumaşlar, Diyarbakır ve Kastamonu'nun sofları oldukça meşhurdur. Kumaşlar, Konya, Sivas ve Kırşehir'deki boyahâneler, cendrehâneler, kârhâne ve sabunhânelerde gerekli işlemlere tâbi tutuluyor ve kullanıma hazır hale getiriliyordu. Dokuma sanayiinde kullanılan bitkilerin ihracatı da yapılıyordu. Anadolu'da üretime göre belirli bölgelerde birtakım iş kolları oldukça gelişmişti. XIII. asırda Malatya'da kumaş dokuyan oniki bin tezgâh vardı⁴⁸.

Alâaddîn Keykûbâd'ın Venedililer ile yaptığı ticârî andlaşmada ve Pegolotti'nin eserinde ham ve işlenmiş ipek de ihraç malları arasında zikredilmektedir. Marco Polo da Anadolu'da dokunan kırmızı ya da başka renklerdeki ipekli kumaşların zengin ve güzel olduklarını belirtmektedir. Simon, Anadolu'nun tiftik dokumaları ile "samit ve tabith" denilen ipeklilerinin çok meşhur olduğunu anlatmaktadır⁴⁹.

B . D e r i v e M a m u l l e r i

Selçuklu Türkiyesi'nde bu alanda da önemli bir sektör oluşmuştu. Göçebeler hayvancılıkla uğraştıklarından, bu işle uğraşanlara bol miktarda hammaddenin temin ediyorlardı.

Ahîler topluluğunun büyük bir kesiminin uğraştığı debbâgılık Türklerin eski zenaatları olup bunu göç ettikleri Anadolu'ya da getirmişlerdir. Deriden "edik" denilen, umûmiyetle kırmızı ve sarı renkte, uzun ve kısa konçlu çizmeler imâl ediliyordu. Bunların kısa konçluları kadınlar tarafından kullanılıyordu. Türkmenler, "sokman" adı verilen diğer bir tür çizme ve "başmak" olarak isimlendirilen kadın pabucundan başka, kışın giyilmek üzere deri elbiseler de imâl ediyorlardı. Ankara ve Kastamonu sahtiyanları (serpilerek boyanmış ve cilalanmış deriden yapılmış elbise) batıya ve islâm ülkelerine ihraç ediliyordu. Bunların en çok rağbet göreni kırmızı ve mor renkte olanıydı. Bunlara ilâveten Kastamonu'nun marokenlerini zikredebiliriz. Dericilik, Osmanlı döneminde de gelişmesini devam

47. Marco Polo, s. 24; İbn Batuta, s.318, 328; Ş. Turan, *ayn. eser*, s. 100.

48. O. Turan, *Selçuklular Tarihi ve Türk-İslâm Medeniyeti*, s. 266.

49. O. Turan, *ayn. yer*

ettirmiştir. XVI. asır seyyahları dünyanın hiçbir yerinde deri imâlinde Türklerle mukâyese edilecek tüccarların bulunmadığını söylerler⁵⁰.

C. Diğer Sınâî Mallar

Selçuklular, ihtiyaçları olan silahların bir kısmını ithal bir kısmını ise kendileri imâl ediyorlardı. Bunun için şehirlerde ok yapılan "okçular çarşısı" vardı. Germiyan'da çelikten, işlemeli silahlar üretiliyordu. Muhasara ve yangın silahı olarak kullanılan neffatânın katranları Erzurum ve Antalya'nın kuzeyinden elde ediliyordu. XII. asrın sonlarında Sivas'ta harp makinaları imâl ediliyordu⁵¹.

Anadolu'nun birçok yöresinde bulunan bakırcılar çarşısında kapkacak imâl edilmekteydi. İbn Batuta, Erzincan yöresinde bakır işlerinin oldukça yaygın olduğunu ve burada yapılan kapkacak ve şamdanlar (bîsûs)'in heryere ihraç edildiğini yazmaktadır⁵². Bakırın yanında daha çok ince sanatı gerektiren altın ve gümüş işleri de gelişmişti. Kuyumculuk o dönemde Konya ve Alâiye'de çok yaygındı⁵³.

Anadolu'da şarap imâlâtı da yapılmaktaydı ve daha çok üzüm ve nar şarabı imâl ediliyordu. el-Ömerî, Denizli yöresinde yetiştirilen nardan şarap yapıldığını ve bunun üzüm şarabından daha çok sarhoşluk verdiğini nakletmektedir⁵⁴.

Türklerin Anadolu'da kurdukları bu sanayi dalları, onların yeni oluşturdukları bir teşebbüs değildi ve hepsinde Orta Asya'dan gelen bir mirasın izlerini görmek mümkündür. Çünkü Orta Asya'da ki mezarlarda yapılan kazılarda çıkan eşyalar bu fikri teyid etmektedir⁵⁵.

50. Sümer, *Yabanlu Pazarı*, s. 7; O. Turan, *Selçuklular Tarihi ve Türk İslâm Medeniyeti*, s. 266-267.

51. O. Turan, *Selçuklular Tarihi ve Türk-İslâm Medeniyeti*, s. 268.

52. İbn Batuta, s. 328.

53. Gordlevsky, s. 190.

54. el-Ömerî, s. 193.

55. İ. Kafesoğlu, *Türk Milli Kültürü*, İstanbul 1988, s. 308.

Ü ç ü n c ü B ö l ü m

T İ C A R E T

Bizans hakimiyeti döneminde Anadolu, kendi başına terkedilmiş, bakımsız ve fakirdi. Türk göçleri ile XII. asırdan sonra tadrîcî olarak gelişen iktisâdî ve içtimâî hayat sayesinde, bilhassa Türkler'in hakim olduğu bölgeler ma'mur hale geldi.

Türk fetihlerinin mes'ud neticelerini C. Cahen Anadolu ticareti açısından şöyle değerlendiriyor: "Türk fetihleri dönemindeki genel kargaşanın bütün ticareti durdurması mümkündü...Ancak XIII. asrın başlarına ve İstanbul'un Latinler tarafından ele geçirilmesiyle pazarların altüst olduğu döneme bakacak olursak, bu durumun tam karşıtı olarak, Türk fetihlerinin ticaretin gelişmesine yol açmış olduğunu görürüz"¹.

Alessio Bombaci'ya göre Selcuklular döneminde esas faaliyet ticaret üzerinde yoğunlaşmıştı. Sultanlar, emirler, zenginler ülkede milletlerarası ticaretin gelişmesi için büyük gayret sarfediyorlardı. Konya tâcirleri İstanbul'a kadar gidip, Chonae'daki Aziz Mihail (Arcangelo Michele) fuarına katılıyorlardı².

Aynî mübâdele, ticaretin gelişmesiyle yerini nakdî mübâdeleye devretmişti. Mübâdelede kullanılan ilk Selçuklu gümüş (dirhem) ve altın (dınar) parası II. Kılıç Arslan (1155-1192) zamanında bastırılmıştır³. Gümüş paralardan önce iç piyasada bakır paralar kullanılıyordu. Bakırdan gümüşe ve altına geçiş bir yönüyle talebin genişliğini gösterir. Günlük mübâdelede çoğunlukla gümüş paralar kullanılıyordu. Gümüş paraların hâlis olmasından dolayı, altın paralarla birlikte milletlerarası mübâdelede de kullanılıyordu. Gümüş madenlerinin işletilmeye başlanması ile

1. Cahen, s. 163.

2. Ş. Turan, *ayn. eser*, s. 96.

3. İ. Artuk-C. Artuk, *İslâmî Sikkeler Kataloğu*, İstanbul 1970, c. I, s. 30.

gümüş paralar için gerekli olan hammaddenin temini kolaylaşmıştır. Dinar basımı mübâdele hacminin daha da geliştiğinin göstergesidir. Ülkedeki altın madenlerinin para basımını karşılayacak derecede olmayışı ithalatını gerektirmiştir. Altın tedarikinde ticaret ve bağımlı devletlerden alınan vergiler de önemli faktörlerdendi⁴.

Selçuklu hesap birimi olan dirhem (akçe) zamanla değer kaybına uğramıştır. Dirhem'in ağırlığı, ilk basılış tarihinden 1250'ye kadar geçen sürede 16 kırat (3.21 gr.) iken, Moğol istilasından sonra 1253-1256 arasında Malatya ve Sivas darbhânelerinde basılan dirhemlerin ağırlığı ortalama 2.73 gr. (0.85dirheme) düşürülmüştü. 1257'den itibaren dirhem yine eski ağırlığına çıkarılmış fakat 1296'da artan istikrarsızlık sebebiyle ortaya çıkan iktisâdî daralmadan kaynaklanan mecburiyetle dirhem ağırlığı 2.25 gr. (0.70 dirhem)'a düşürülmüştür⁵. Moğol hakimiyeti döneminde ise ayrı ayrı para birimlerine son verilerek bir para sistemine geçildi⁶.

Anadolu Selçukluları'na ait paralarla ilgili çalışmaların gelişmesiyle bu döneme ait değerlendirmeler daha isabetli olacaktır.

Ticârî gelişmelere paralel olarak, sarf ve finans muamelelerinde de bir takım gelişmeler olmuştur.

Irak ve Mısır'da oldukça gelişmiş olan bankacılık muameleleri⁷ Selçuklular devrinde de genişleyerek devam etti. Yeni usûl ve vasıtalarla, sermayenin işletilmesi ve nakli kolaylaştırıldı. Muâmelatta kullanılan "çek", "suface", "havâle" senetleri, % 10 oranında alınan bedel karşılığında sermaye ve servetlerin ülkeler ve şehirler arası naklinde tehlike ve güçlükleri ortadan kaldırıyordu. Sultan Sancar zamanında Taberistan Emîri'nin Bağdat, İsfahan, Rey, Harizm, Saksın ve Sivas gibi devrin ticaret merkezlerinde, kendi havâleleri ile, 100.000 ile 200.000 dinar

4. A. Tabakoğlu, *Türk İktisat Tarihi*, İstanbul 1986, s. 172-173.

5. Tabakoğlu, s. 176.

6. Z. V. Togan, "Moğollar Devrinde Anadolu'nun İktisâdî Vaziyeti", *THİTM* I (1931), s. 15.

7. Geniş bilgi için bkz., *İslâm Ekonomisinde Finansman Meseleleri*, (İlmî Tartışmalar Dizisi), İstanbul 1992, sayı: 3, s. 256-298.

tutarında iş yapan vekilleri vardı. Batılı devletler de kurdukları ticârî koloniler aracılığı ile bu muâmelelerini yürütüyorlardı⁸.

Bankacılık muâmeleleri Anadolu Selçukluları'nda da İslâm dünyasında olduğu gibi sarraflar tarafından yürütülüyordu ve Anadolu'da alınıp satılan sikkeler bunların elinden geçiyordu. Yahudiler bankacılık ve sarraflıkta ilk sırada yer alıyordu⁹.

Ticârî muâmelelerde kullanılan ağırlık ve ölçü birimleri hakkında yeterli bilgi mevcut olmadığından bahsi geçen dönem için biraz muahhar olan kaynaklara dayanılarak değerlendirmeler yapılmıştır. Buna göre Ortaçağ'da Anadolu'da kullanılan ölçü ve ağırlık birimleri şunlardır:

Miskal: Sikke ve eşya ağırlık birimi olan miskalin Anadolu'da ağırlığı, Osmanlı devrinden beri (muhtemelen daha önce de), Mısır miskalinden hareketle değerlendirildiğinde 4.81 gramdır¹⁰.

Rıtl (ratl): el-Ömerî'nin ratl diye isimlendirdiği ağırlık ölçüsü 12 Mısır rıtına ya da 1.680 dirheme eşitti. Bu da 5.25 kg idi. Sivas'da ise XIV. asırda bir rıtl, 4.68 kilograma eşitti¹¹.

Menn: Anadolu selçukluları'nda 260 dirhem=833 gr. ağırlığında bir birimdir. Bu, hiç kuşkusuz bölgeden bölgeye değişebiliyordu. 1335'de Sivas menni 977 gr. olarak ortaya çıkıyor¹².

8. O. Turan, *Selçuklular Tarihi ve Türk-İslâm Medeniyeti*, s. 278.

Suftace; Farsça "sıfta" (havâle kağıdı)'dan gelen, nakil zorluğu ve tehlikeyi ortadan kaldırmak gayesiyle belirli bir kâr karşılığında para yerine kredi mektubu ve poliçe manasında kullanılırdı (O. Turan, *ayn. eser*, s. 278).

Selçuklular devrinde çok sık kullanılan "çek", kelime olarak Arapça "sak" şeklinden, Farsça "çek" şekline çevrilerek Avrupa dillerine girmiştir. Beraât, hüccet ve temessük tezkeresi manasından sonra ticârî bir ıstılâh haline gelerek modern iktisat terminolojisine mal olmuştur (Z. V. Togan, *Umûmî Türk Tarihine Giriş* İstanbul 1981, s. 121; O. Turan, *ayn. eser*, s. 278).

9. Gordlevsky, s. 224.

10. İbn Bîbî, *Anadolu Selçukî Devleti Tarihi*, (trc. Nuri Gençosman), Ankara 1943, s. 72; W. Hinz, *İslâm'da Ölçü Sistemleri*, (trc. Acar Sevim), İstanbul 1990, s. 6.

11. Hinz, s. 39.

12. Hinz, s. 26.

Mudd: el-Ömerî, hacim ölçü birimi olarak kullanılan muddu, 1330'lu yıllarla ilgili olarak yaklaşık 69.5 kg buğday veya yaklaşık 90 litreye denk olan Mısır irdebiyle karşılaştırmalar yapar. Buna göre, Kastamonu, Konya, İznik, Manisa, Antalya ve Karahisar'da mudd, irdeb ile aynı değerdeydi. Denizli'de yaklaşık 67.5 litre idi. Kütahya ve Bursa'da ise 112.5 litre idi¹³.

Sultan İzzeddîn Keykâvus'un, Ermenistan Tekfurı Lifon II (1198-1220) ile yaptığı anlaşmaya göre, Sultan'ın elçisi Celâleddin Kayser, Tekfur'a Ermeni kalelerinin erzak ihtiyacı olan oniki bin mudd (yirmi kilelik ölçek) zahire göndereceğini taahüt ediyordu¹⁴.

Anadolu Selçuklularında kullanılan bir diğer ağırlık ölçüsü birimi ise "batman" idi. Sadeddin Köpek, Hüsameddin Kaymerî'yi hapsedirerek Malatya'ya sürdürdüğünde ona hergün için yarım batman et, iki batman ekmek ve üç batman yakacak bedeli tayin etmişti¹⁵. Türkler'de ve Türkler ile münasebetleri olan kavimlerde bu ölçü birimi genelde et, pamuk, darı, buğday, un, şarap, su, erzak, ekmek gibi maddelerin ölçümünde kullanılıyordu¹⁶.

XIV. asırda bölgelere göre farklılık göstermesine rağmen en düşük olarak Mardin'de bir batman 3 kg geliyordu. Bu, Van ve Tokat'ta 7 kg dan fazla idi¹⁷.

I. İÇ TİCARET

İç ticaretin nüvelerinin daha XII. asrın başlarında teşekkül ettiği anlaşılmaktadır. Anadolu'ya göç eden Türkmen'ler burada bulunan Grek, Ermeni ve diğer hıristiyan halklarla alış-veriş yapmaya başlamışlardı. II. Haçlı Seferi'ne katılanlar, bu durum karşısındaki şaşkınlıklarını belirtmişlerdi. Ticarî münasebetler, ilk zamanlar aynı mübâdele şeklindeydi. Buna rağmen fetihler

13. Hinz, s. 57.

14. İbn Bîbî, s. 51.

15. İbn Bîbî, s. 196.

16. R. Arat, "Batman", *İA*, c. II, s. 342-343.

17. Hinz, s. 26.

enasında ganimet olarak ele geçirilen veya yerli halktan vergi olarak toplanan paralar da, ilk Selçuklu parası basılana kadar, mübadelede kullanılmış olabilir¹⁸.

Bu dönem hakkındaki bilgilerin yetersiz oluşu, iç ticaretin gelişme sürecinin incelenmesini zorlaştırmaktadır. Fakat şehirlerin fizikî yapısındaki gelişmeye paralel olarak iç ticaret de gelişmiş olmalıdır. Zira ilk Haçlı Seferleri hakkındaki vekayînâmeler, Anadolu'nun haraplığından bahsederken, XIII. asır seyyahları Anadolu'nun zengin ve mamur bir ülke olduğunu yazarlar¹⁹.

Şehirlerin yeni yeni teşekkülü ettiği, mübadelenin yöresel olarak kullanılan bakır paralarla yapıldığı²⁰, esnaf, zenaatkâr ve tüccar zümresinin teşekkül etmeye başladığı XII. asrın ikinci yarısına kadarki dönemin, iç ticaretin gelişmesi için elverişli bir ortam olmadığı kesindir.

İlk Selçuklu şehirlerinin kurulmasıyla, iç ticaretin de başlamış olması gerekir. Çünkü şehirleşme ile işbölümü de başlamaktadır. Nitekim ilk Selçuklu şehir tipi olan kapalı şehirlerde, dükkânların bir kısmı ve pazarlar şehir dışında kuruluyordu²¹. Orta Asya'dan göç edenler, yerleştikleri yerlerde oradan getirdikleri mesleklerini devam ettiriyorlardı. Göçebeler ise, yerleşik olmayıp, kendi kendilerine yeter bir hayat sürdürüyorlardı. Zamanla bunların da üretimle birlikte ticarî hayata katkıda bulduklarını görüyoruz. Çünkü daha çok göçebeler tarafından yapılan hayvancılıkla, hem şehirlerdeki kesimin ihtiyacı karşılanıyor hem de üretim fazlası ihraç ediliyordu. Şehirli ile köylü ve göçebe arasındaki mübadele, şehir dışında kurulan pazarlarda yapılıyordu. Şehirlerin gelişip sur dışına taşarak, açık şehir modelini teşekkülü ile de hanlar, çarşılar ve pazarların büyük bir kısmı şehir dışında yer almıştır²². Bu, XIII. asrın başlarında, iç ticaretin şehirler arasında da yapılmaya başladığını gösterir. Hem yabancı tüccarlar hem de diğer şehirlerden gelen Selçuklu tebaasından tüccarların daha rahat alış veriş yapabilmesi için, şehirlerdeki ticaret merkezleri sur dışına taşmıştır. Her cins hammadde yahut gıda maddesi için ayrı hanlar inşa olunmuştur. Pirinççiler hanı,

18. Cahen, s. 157.

19. Cahen, s. 155.

20. Cahen, s. 169.

21. U. Tanyeli, *Anadolu Türk Kentinde Fiziksel Yapının Evrim Süreci (11-15. Asır)*, İstanbul 1987, s. 41 vd.

22. Tanyeli, s. 64-66.

pamukçular hanı, şekerciler hanı, meyve hanı gibi hanlarda iç ticaretin en önemli unsuru olan toptan ticaret yapılmaktaydı²³.

Esnaf ve zenaatkârlar ayrı ayrı çarşılarda toplanmışlardı. Kapalı ve açık çarşılardaki esnaf, iç ticaretin diğer bir unsuru olan perakende ticaret ile meşgul oluyordu²⁴.

Toptan ticaretle meşgul olan tüccar zümresi, şehir içinde üretilen malların, iç ve dış pazarlara gönderilmesi için kervanları donatırdı. Bunun yanında iç ve dış pazarlardan da şehrin ihtiyacını temin ederdi. Şehir sanayii kısmen şehrin ve şehre civar köylü ve göçebe halkın ihtiyaçlarını karşılamak için faaliyet gösterirdi. Sanayii için veya o yöreye mahsus hammaddelerin o şehirde veya yakın çevresinde bulunması, o cins işçilik tekniğinin uzun zamandan beri bir gelenek halinde o şehirde gelişmesini sağlamıştır²⁵. Şehirler arasındaki farklı üretim iç ticaretin canlılığına sebep olan bir diğer unsurdur.

Pazarlar ve panayırlar, devletin himayesi ve kontrolü altındaydı. Aynî ve nakdî mübadeleler birlikte yürütülüyordu. Devlet bu işlemlerden belirli oranda vergi alıyordu. Bilhassa panayırlarda, göçebelerin veya serserilerin baskınlarından korumak için mühim bir askerî kuvvet hazır bulunduruyordu. Pazarlardan alınan vergiden başka, şehre giren ve çıkan belirli eşyadan muayyen bir vergi alınırdı ki, şehir vergisinin önemli bir kısmını teşkil ederdi. İlhanlılar döneminde bu şehir vergisine "tamga" ismi veriliyordu. Vergiler, devletçe maaşlı veya iltizam suretiyle tayin olunun "şahne"ler tarafından kontrol ediliyordu ve yine onlar tarafından toplanıyordu. Bazen büyük bir şehrin iltizamınının tek bir şahneye verildiği oluyordu. Böyle bir kimse, devletten bütün şehrin gelirini iltizam etmiş olarak, vali selahiyetiyle, en büyük kısmı asayıştan elde edilen "tekâlif-i örfiyyeyi" dahi kendine topluyordu. Bu vergiler, halk aleyhine bir takım suistimallere ve şehirlerde zengin bir sınıfın oluşmasına sebep oluyordu²⁶.

23. Eflâki, c. I, s. 91; c. II, s. 39; M. Akdağ, *Türkiye'nin İktisadî ve İctimai Tarihi (1243-1453)* s. 20-21; Tabakoğlu, s. 148.

24. Tabakoğlu, s. 149.

25. Köprülü, *Osmanlı Devletinin Kuruluşu*, s. 61-62.

26. Köprülü, *ayn. eser*, s. 62; Akdağ, s. 21.

Çeşitli hırfet (esnaf ve zanaatkâr v.s.)'lere bağlı olanlar, kendi aralarında ayrı ayrı "corporationlar" halinde teşkilatlanmışlardı. Düzenli bir hiyerarşi içerisinde faaliyet gösteren bu kurumlar, o hırfete ait bütün işleri yapar, buna mensup fertler arasındaki anlaşmazlıkları halleder, devlet mekanizmasıyla esnaf teşkilatı arasındaki münasebetleri düzenlerlerdi. Ücretlerin belirlenmesi, mal cinslerinin ve fiyatların tesbiti hep bu teşkilatların göreviydi²⁷.

Şehir ve kasabalardaki esnaf ve zanaatkârlar, meslek sahipleri sınaî, ticarî ve dinî esaslara dayanan "ahîlik" adı altında teşkilâtlanmışlardı. XIII. asırda, ticaret ve şehir hayatının inkişafı ile birlikte ortaya çıkan bu teşkilat, şehirde iktisadî, ictimai ve ahlâkî kuralları düzenlemekle kalmıyor, aynı zamanda siyasî buhranlar ve kargaşalıklarda emniyet ve asayişî temin ediyorlardı²⁸.

Nasıruddîn Ahî Mahmut Evren'in kurduğu ve önce kendi zanaatı olan deri işçiliğini teşkilatlandırmakla başlayan bu faaliyetle, zanaat dalları otuzikiye çıkmıştı²⁹.

Osmanlı döneminde de devam eden bu teşkilat, sosyo-ekonomik açıdan şu düzenlemeleri yapıyordu: Esnaf ve zanaatkarlardan başka, her türlü ekmek, unlu madde türünün pişmesi, ağırlıklarına kadar göreceği işlem; kasapların, türlü kasaplık hayvanların özellikleri, fiyat, temizliği; aşçıların her türlü yemeği nasıl pişireceği ve satış fiyatları, garsonların, lokantalarda kullanılan kapların, tencerelerin, masaların temizliği; başçıların, işkembecilerin, tavukçuların, börekçilerin halk sağlığı ve fiyatlar bakımından dikkat edecekleri hususlar; yaş ve kuru yemişlerin cinsi, nitelikleri, fiyatları, ambalajları; yoğurtçular, şerbetçiler, terziler, çuhacılar, ipekçiler; köle ve cariye satıcıları; kitap ciltçileri, kunduracılar, kundura tamircileri, yapı ustaları ve işçileri, boyacılar, hamamcılar, tabipler, değirmenciler ve benzeri işlerin hepsi düzenli kurallarla çalıştırılmış ve sıkı bir denetim altında bulundurulmuştur³⁰

27. Köprülü, *Osmanlı Devletinin Kuruluşu*, s. 63.

28. O. Turan, "Ortaçağ Türkiyesinin İktisadî ve İctimai Yükselişi" *Din ve Medeniyet*, s. 185-186.

29. N. Çağatay, *Bir Türk Kurumu Olan Ahîlik*, Ankara 1989, s. 213-215.

30. Çağatay, s. 215-216.

II. DIŞ TİCARET

A. Gümrük ve Vergileri

Gümrük, bir ülkeye giren ya da ülkeden çıkan mallardan alınan vergi ve bu verginin alındığı yerdir³¹. Genellikle ülkeye sokulan mallardan alınan bu vergi bazen yurt dışına çıkarılması sakıncalı yerli mallardan da alınırđı.

Tarihi seyri içerisinde bazen umumî veya hususî vergiyi ifade eden "tamga", "bâc", "meks", "Őr" ve "gümrük" terimleri bazı dönemlerde gümrük vergisini ifade etmişlerdir.

Milletlerarası ticaretle uŐraŐan bütün devletler çeşitli farklılıklarla gümrük vergileri koymuşlardır. Eski Türkler'de ve MoŐollar'da "tamga", gümrük, transit ticaret vergisi ve i ticarettten alınan vergi anlamlarına geliyordu. W. Barthold bu kelimenin lgatlarda İraniiler'in "bâc" kelimesinin karŐılığı olduğunu belirtmektedir³². Türkçe'de de gümrük vergisi anlamında kullanılan tamga, Rusça'ya "Tamojni" Şeklinde gemiŐtir³³.

Genel olarak vergi anlamında kullanılan "bâc" bazan hususî olarak gümrük vergileri anlamında kullanılmıştır. Bâc, Farsça gümrük anlamına gelen "bâj" kelimesinden gelmektedir. Bu tabir Selçuklular'dan sonra Osmanlılar'da da kullanılmıştır. Selçuklular ve İlhanlılar döneminde Halep'in Şam, Rum, Diyarbakır, Mısır ve Irak Şehirleri arasında bir "bajgah" olduğunu ve buraya gelen tüccarlardan "bâc" alındığını bazı kaynaklar zikretmektedir. Bu vergiyi toplayan tahsildarlara da "baccâr" denilmektedir. Bunlar bu vergiyi, yol emniyetini temin karşılığında merkezî idareler tarafından tesbit edilen muayyen tarifeye göre alıyorlardı³⁴.

31. O. Hançerlioğlu, *Ekonomi SzlhĞ*, İstanbul 1981, s. 144.

32. W. Barthold, "İlhanlılar Devrinde Malî Vaziyet", *THİTM*, I, (1931), s. 152-153.

33. O. Turan, *Selçuklular Tarihi ve Türk-İslâm Medeniyeti*, s. 331.

34. F. Köprülü, *İslâm ve Türk Hukuk Tarihi Araştırmaları ve Vakıf Müessesesi*, İstanbul 1983, s. 167-172.

İslâmiyet'ten önce ve sonra kullanılan, Arabistan, Mısır ve Selçuklu Anadolu'sunda gümrük vergisi olarak alınan "meks", bazı idareciler tarafından uygun görülmeyip kaldırılmıştır³⁵. Şeriata aykırı görülen bu vergi Sultan Melikşah tarafından da kaldırılmıştır. Râvendî eserinde, Sultan'ın gümrük (meks) ve başka vergilerle koruma vergilerini kaldırdığını zikretmektedir³⁶.

İslâm ülkelerine gelen tâcirlerden bir nevi kazanç vergisi gibi 1/10 nisbetinde "öşür" vergisi alınmakta idi. Kirman Selçukluları Tiz Limanı'na giren ve çıkan mallardan bu vergiyi alıyorlardı. Öşürün burada gümrük vergisi yerinde kullanılması mümkündür. Ama bununla birlikte bu limanda yine tamga vergisi de alındığı kaynaklarda mevcuttur. Bu da gümrüklerde alınan "liman resmi" olmalıdır³⁷. İslâm devletleri, müslüman tâcirlerden 1/10 nisbetinde aldıkları öşür vergisini gayri müslimlerden (zimmî) bunun yarısı nisbetinde alıyorlardı. Fakat şarap ve domuz ithalatında ve ihracatında gayri müslimlerden yine 1/10 nisbetinde vergi alıyorlardı³⁸.

Bu bilgilere göre, Anadolu Selçukluları'nda gümrük uygulamalarının ne zaman başladığı ve bunun nasıl ve hangi isimle alındığı XIII. asrın başına kadar kesin olarak tesbit edilememiştir.

Yine Türkiye Selçukluları'nda ilk defa kullanılmaya başlanan "gümrük" tabirinin, ne zaman kullanıldığı hususunda kesin bir bilgi yoktur. Osman Turan'a göre bu kelime, Haçlılar'dan ve Latince "commercium" kelimesinden alınmış ve bu Türkçe şekliyle de Arap ülkelerine girmiştir. I. Haçlı Seferi XI. asrın son yıllarında cereyan ettiğine göre, "gümrük" kelimesi Selçuklular'a bu dönemden itibaren geçmiş olabilir³⁹.

"Gümrük" kelimesinin kullanıldığı şu an için tesbit edilebilen en eski tarihî belge, Anadolu Selçuklu hükümdarı İzzeddin Keykâvus tarafından Kıbrıs Kralı

35. W. Björkman, "Meks", *İA*, c. VII, s. 651-652.

36. Râvendî, *Râhat-us-Sudûr ve Âyet-us-Surûr* (trc. A. Ateş), Ankara 1957, c. I, s. 128.

37. E. Merçil, *Kirman Selçukluları*, İstanbul 1980, s. 334; T. Atan, *Türk Gümrük Tarihi*, Ankara 1990, c. I, s. 113-114.

38. Atan, s. 69; Ö. L. Barkan, "Öşür", *İA*, c. IX, s. 486.

39. O. Turan, *Selçuklular Tarihi ve Türk-İslam Medeniyeti*, s. 331; Atan, s. 114-115.

Hugues'e gönderilen 1216 tarihli ferman ile Alaaddin Keykubad tarafından 1220'de Venedikliler'e verilen müsaade fermanıdır⁴⁰.

Bratianu'ya göre, Ortaçağ'da Türkler'de "gümrük" kelimesi kullanılırken, aynı anlamda Araplarda "divan", Sicilya'da "doganay", Kıbrıs'ta "Commercium" ve Moğollar'da "tamga" kelimesi kullanılıyordu. Uygulamalar ise hepsinde aynı idi. Buna göre, "gümrük" kelimesinin Türk diline girmesinden sonra "tamga" kelimesinin artık gümrük vergisi anlamında kullanılmadığı anlaşılmaktadır⁴¹.

Anadolu Selçuklularında da diğer devletlerin gümrük uygulamalarına benzer uygulamalar vardı: Eşyanın kıymeti üzerinden gümrük vergisi alınması (advalore), bölgelere göre farklı uygulamalar, hem ithal edilen maldan hem de ihraç edilen maldan vergi alınması, altın gümüş ve kıymetli madenlerin ithalatının ve bazı malların ihracatının vergiden muaf tutulması, ayrıca gümrüklerde gümrük vergisine ilaveten ek vergilerin alınması bu uygulamalar arasındadır.

Mamâfih, Anadolu Selçuklu gümrük sisteminin kendine özgü özellikleri de mevcuttu. Hz. Muhammed tarafından kaldırılan iç gümrük vergisi (meks) Selçuklular'da devam ediyordu⁴².

İslâm gümrük sisteminde yabancı tüccar (harbî)'dan alınan gümrük vergisi % 5'in üzerinde olmasına rağmen Selçuklular'da % 2 nisbetinde idi. Hatta Güney Çin Devleti, Ortaçağ'da müslüman devletlerle yaptığı mübâdelede müslüman tâcirlerden % 30 gümrük vergisi almaktaydı⁴³. Anadolu Selçuklu Devleti'nin gümrükleri bu kadar düşük tutması bir dış ticaret siyasetinin icâbıydı.

Ortaçağ vergi sisteminin en önemli özelliklerinden biri de bölgelere göre sayım sistemlerinin geliştirilmiş ve ayrı ayrı sayım defterlerinin tanzim edilmiş olmasıdır. Bu defterlerin aslı merkez arşivde saklanır ve diğer bir örneği de ait olduğu idârî-mâlî bölgenin merkez arşivinde saklanırdı. Sayımlar fetihlerden sonra

40. O. Turan, *Türkiye Selçukluları Hakkında Resmî Vesikalar*, Ankara 1988, s. 142-144.

41. Atan, s. 115. Avrupa dillerinde "douana" şeklinde isimlendirilen gümrük teşkilatı, Arapça "divan" kelimesinden alınmıştır (O. Turan, *Selçuklular Tarihi ve Türk-İslam Medeniyeti*, s. 330-331).

42. Atan, s. 106.

43. Mazaheri, s. 344-345.

mutlaka, sair zamanlarda da ihtiyaç görüldüğünde yapılırdı. Bu sistem Müslüman-Türk devletlerinde uygulandığı gibi Bizans ve İran'da da uygulanıyordu. Selçuklular zamanında Anadolu'da her bölgeye göre ayrı vergi sistemi getirilmişti ve alınan vergiler de farklıydı. Bu tür uygulamalar birçok yönleriyle Selçuklu kurumlarının uzantısı olan Osmalılar'da da devam etmiştir⁴⁴.

Ülkeye ithal edilen maldan giriş gümrük vergisi alındıktan sonra ülke içindeki sevkiyatında da tekrar vergi alınmaktaydı ki buna o dönemde "iç gümrük" vergisi denilmekteydi. XIII. asırda Cenevizliler Sivas'a giderken Ceyhan'da geçit vergisi veriyorlardı. Geçit vergisi, iç gümrük vergisi içinde bir sistem olduğuna göre o dönem Anadolu'sunda iç gümrük vergisinin alındığı kesinleşmektedir⁴⁵.

Anadolu Selçuklularında gümrük vergisi eşyanın kıymetine göre alınmaktaydı ve genel olarak %2 nisbetindeydi. Eğer andlaşmada bir oran zikredilmemişse mutad olan vergi alımdı ki bu da % 2-3 oranında değişirdi.⁴⁶

Yine bahsi geçen dönemde gümrük vergisi hem ihraç edilen hem de ithal edilen emtiadan alınmaktaydı. Bu devlet için önemli bir gelir demektir. XIII. asır ortalarında kıyılarıdaki limanlardan ihraç ve ithal edilen mallardan alınan gümrük vergisi günde 1000 sultânî altın tutarındaydı⁴⁷.

Buna rağmen ticareti geliştirmek gayesiyle izlenen dış ticaret politikası değişmekteydi. Venedikliler ile yapılan ticârî adlaşmalara göre, 1220'de bu anlaşma yenilenmiştir, kıymetli taşlardan, incilerden, çubuk ve sikke halindeki altın veya gümüş ve buğday ithalatı esnasında gümrük vergisi alınmayacaktı. Yine bu dönemde ihracatı teşvik gayesiyle bazı malların ihracatından da gümrük vergisi alınmamaktaydı⁴⁸.

44. Köprülü, *İslâm ve Türk Hukuk Tarihi Araştırmaları ve Vakıf Müessesesi*, s. 168.

45. Atan, s. 108.

46. Atan, s. 116.

47. O. Turan, *Selçuklular Tarihi ve Türk-İslâm Medeniyeti*, s. 275.

48. O. Turan, *Vesikalar*, s. 129-130; Heyd, s. 333.

1.Gümrüklerde Alınan İlave Vergiler

Günümüzde olduğu gibi geçmişte de gümrüklerde başlıca iki çeşit vergi alınıyordu. Bunlardan birisi gümrük vergisi veya mahiyeti itibarıyla böyle addedilen vergiler, diğeri ise gümrük vergisi sayılmayıp fakat gümrüklerde alınan ilave vergilerdir. Bu vergilerin alımı devletin siyasetine ve toplumun yapısına göre değişmekteydi. Bazen bu vergiler devlete gelir temini için, bazanda tüccarların korunması ve ihtiyaçlarının temini için yapılan masraflar karşılığında konuyordu⁴⁹.

a. Koruma vergisi

Selçuklular zamanında milletlerarası kervanların korunması için "rahdâr" komutasında bir muhafız kıtası vardı. Yol boyunca, bu muhafız kıtası ile güvenliği sağlanan kervanlardan "koruma vergisi" alınmaktaydı⁵⁰.

b. Geçit vergisi

Ortaçağ'da nehirlerden, köprülerden veya bazı yollardan geçiş esnasında böyle bir vergi tahsil edilmekteydi. Bu vergi iç gümrük sistemi içerisinde alınan bir vergidir. Bununla ilgili uygulama 1080 yılında görülmektedir.Kutalmışoğlu Süleyman Şah Türkleri Marmara kıyılarına yerleştirip İznik'i başkent yaptıktan sonra, Boğaziçi'nin Anadolu yakasında, Üsküdar ve Kadıköy'de gümrük daireleri kurmuştu ve boğazdan geçen yabancı gemilerden "geçit vergisi" almaktaydı⁵¹.

Buna benzer bir uygulama da Ayas'tan gelen Cenevizli tüccarların Ceyhan nehrinden geçerken ödedikleri verginin, iç gümrük vergisi içinde bir "geçit vergisi" olduğu anlaşılmaktadır⁵².

c. Liman Vergisi

Bu, limana giren gemilerden alınan bir vergidir.

49. Atan, s. 22.

50. Atan, s. 118.

51. Atan, s. 118.

52. Atan, s. 119.

Ortaçağ'da Moğollar'da, Tuna Bulgarları'nda ve Kirman Selçukluları'nda var olduğu bilinen bu verginin Anadolu Selçukluları'nda olup olmadığı hakkında şu an için bir bilgi mevcut değildir. Diğer ülkelerdeki uygulaması 1/10 nisbetindeydi⁵³.

2. Gümrük Vergisinin Tahsili

Anadolu Selçuklu Devleti'nde gümrük teşkilâtının bağlı bulunduğu organ mâli işlere bakan "Divân-ı İsfâ" idi. Başkanına da "mütevfi" deniliyordu. 1270-1271 yıllarına ait bir menşurda, mütevfiliğe tayin edilen Necmeddîn Mahmud'un⁵⁴ görevleri belirtilirken kale ve hudutların kontrolü de zikredilen görevleri arasındaydı. Bu ifade, kale ve hudutlardaki gümrük teşkilâtının kontrolü anlamına geliyordu⁵⁵.

Gümrük Memurlarından biri, merkeze bağlı olarak çalışan "bâjdâr" dır. Bunlar Büyük Selçuklular'da "bâc-ı büzürg" ü toplayan memurlardı⁵⁶.

Anadolu Selçukluları'nda vergiler, emânet ve iltizâm usûluyle toplanıyordu. Mütevfiler, görevlendirdikleri eminleri vasıtasıyla diğer vergilerle birlikte gümrük vergilerini de topluyorlardı⁵⁷.

Ayrıca Anadolu Selçukluları'nda bir kale fethedilince oraya "dizdâr" atanıyordu. Bu dizdâr gümrük memuru ve teşkilâtı olmayan yerlerde gümrük vergisini topluyordu⁵⁸.

Devlet, vergilerin toplanmasını kontrol için "Divân-ı İşrâf" teşkilâtını kurmuş ve bu işe çok önem vermiştir. Birçok kurumları Türk devletlerine intikal etmiş olan Samanoğulları'nda da gümrük işlerine bakan müfettişler vardı ki bu kurumlar

53. Atan, s. 119-120; Merçil, *Kirman Selçukluları*, s. 334.

54. Adı geçen Necmeddîn Ebu'l Mehâmid Mahmud, mütevfilikten vezirliğe atanan Mecdeddîn Mahmud'dan sonra göreve getirilen Celâleddîn Mahmud bin Ebu'l Hâc olması gerekir (O. Turan, *Vesikalar*, s. 6).

55. Aksarâyî, *Selçukî Devletleri Tarihi*, (trc: N. Gencosman), Ankara 1943, s. 176; İbn Bîbî, s. 277; O. Turan, *Vesikalar*, s. 3-7.

56. Köprülü, *İslâm ve Türk Hukuk Tarihi Araştırmaları ve Vakıf Müessesesi*, s. 167-172.

57. Atan, s. 117-118.

58. Atan, s. 120; İbn Bîbî, s. 64; O. Turan, *Vesikalar*, s. 34.

arasında gümrük müfettişliği de Selçuklular'a geçmiş olabilir. Fakat bu konuyla ilgili kaynaklarda şu an için herhangi bir bilgiye rastlanamamıştır⁵⁹.

Gümrük dendiği zaman gümrük kaçakçılığı da akla gelmektedir. Bahsi geçen dönemde bu hususta herhangi bir bilgiye rastlanmamıştır. Fakat Ortaçağ'da Bizans'ta ve Tunus'ta böyle kaçakçılığın olduğu hakkında bilgiler vardır. Kaçakçılık genelde, gümrük memurlarına rüşvet verilmek suretiyle verilen verginin düşük tutulması şeklindeydi⁶⁰.

B . D e n i z T i c a r e t i

Ortaçağ'da gemiler kullanım alanlarına göre değişmekteydi. Ticaret gemileri geniş gövdeli, bunları koruyan savaş gemileri ise ince gövdeliydi. Bu gemilerin uzunlukları 20 ile 35 m. arasında değişmekteydi⁶¹. Doğu'da gemilerin yapımında sicimler, Batı'da ise çivi kullanılmaktaydı. Batılılar o dönemde okyanuslara açılmadıkları için yaptıkları gemiler doğulularınkinden farklıydı. Doğu'da yapılan gemiler daha sağlam ve okyanusun dalgalarına daha dayanıklıydı. Bu gemilere eşya yüklendikten sonra üzerine canlı hayvanlar yüklenirdi. Mürettebat, manevracılar ve dalgıçlardan oluşuyordu. Dalgıçların görevi geminin gövdesindeki arızaları onarmaktı. Gemide pusula, astronomik baston, kürek, renkli fener, limanlar hakkında bilgi veren kitaplar ve denizin derinliğini ölçmek için kurşun tel bulunurdu⁶².

Batı dillerinde, ticaret gemilerinin bir araya gelmeleriyle oluşan konvoya, karayollarında kullanılan Farsça "kervan" deyiminden esinlenerek "caravan" denmiştir. Bu dönemde gemilerin yelken ve insan gücü ile yol almasından dolayı süratli yolculuk yapılamıyordu. Bu yüzden her caravan, gideceği yerin mesafesine göre yılda ancak belirli sayılarda ve belirli zamanlarda sefer düzenleyebiliyordu. Venedikliler yılda ancak iki kez böyle bir sefer düzenleyebiliyorlardı. Bu gemiler mallarını boşaltacak limanlara gitmek için ayrılıyorlar, mallarını boşalttıktan ve

59. Atan, s. 121-122.

60. Atan, s. 122.

61. Meydan Larousse, "Denizcilik", c. III, s. 548-549.

62. Marco Polo, s. 37; Mazaherî, s. 354.

ihtiyaçları olan malları yükledikten sonra belirli menzillerde birleşip toplu halde geri dönüyorlardı. Toplu hareketlerindeki asıl gaye güvenliği sağlamaktı. Ayrıca korsanların ve düşman devletlerin saldırılarından korunmak için askerî konvoylar da bunlara eşlik ediyordu. Bazen bir seferin masrafı taşınan malların değerinden çok fazla oluyordu. Bu sebepten sefer sayılarının asgarî düzeye indirildiği oluyordu. Nitekim Venedik senatosu tasarruf gayesiyle 4 Haziran 1278 tarihinde Levante'ye yalnız bir caravan düzenlenmesi kararı almıştı. Fakat bu uygulama XIV. asırda kaldırılarak sefer sayısı tekrar ikiye çıkarılmıştı⁶³.

XI. asırdan XV. asra kadar Akdeniz ve Karadeniz'de İtalyan şehir devletlerinin hakimiyeti söz konusuydu. Bu devletler, Anadolu sahillerinde ve onun hinterlandında birçok koloniler oluşturmuşlardı.

XI. asırdan XIII. asrın ilk yıllarına kadarki dönemde, Türkiye Selçukluları Anadolu'daki kıyılara ve liman şehirlerine hâkim olamamalarına rağmen XII. asırda artık hudutları dışındaki bölgeleri ve sahil şehirlerindeki ticarî faaliyetleri kontrol etme gayretleri görülmektedir. Nitekim Mısır sultanının Antalya üzerinden Bizans'a gönderdiği atlara Keyhusrev (1190-1192) tarafından el konulunca, buna misilleme olarak İmparator da Konya'dan İstanbul'a giden Türk ve Rum tüccarlarının mallarına el koymuştu⁶⁴.

Rükneddin Süleyman Şah (1196-1204) zamanında vuku bulan başka bir hadise bu görüşü teyid etmektedir. Bizans İmparatoru Alexis (1195-1203), Giresun yakınlarında batan bir geminin yükünü kurtarmak bahanesiyle, Samsun'a yanaşan gemileri yağmalamak için altı kadırgadan oluşan bir filoyu Karadeniz'e sevketti. Bunlar, İstanbul'a mal getiren gemileri yağmalayıp, sahiplerini de öldürdüler. Devlet tarafından yaptırılan bu korsanlığa karşı tüccarların şikayetleri sonuç vermedi. Bunun üzerine Sultan, Konya tâcirlerinin mallarının iâdesini İmparator'dan istedi. Rükneddin Süleyman Şah'tan korkan İmparator, suçu kendi amirali K. Frankopol'a yükleterek zararı tazmin etti ve ilâveten Sultan'a yıllık haraç vermeyi de kabul etti⁶⁵.

63. Ş. Turan, *ayn. eser*, s. 126-127.

64. O. Turan, "Keyhüsrev I", *İA* c. VI., s. 614.

65. O. Turan, *Vesikalar*, s. 122-123.

XIII. asrın ilk çeyreğinde birer birer liman şehirlerinin fethedilmesiyle, Selçukluların buralarda faaliyet gösteren ticarete etkili olma gayretleri gözlenmektedir. Fakat Akdeniz’de büyük ticaret filoları oluşturamadıkları da bir gerçektir.

Selçuklular’ın Akdeniz ticaretinde büyük çapta söz sahibi olamamaları, İtalyan şehir devletlerinin Akdeniz ve Karadeniz ticaretini iki asırdan beri uzun bir süre ellerinde bulundurmış olmalarına ve deniz ticaretinde uyguladıkları siyasetin aktifliğine bağlanabilir. Selçuklular, mal mübâdele ve nakliyesini inhisarı altına alan bu devletlerle rekabete girmek yerine, onlarla antlaşmayı ve bu arada kendi çıkarlarını korumayı bir dış ticaret siyaseti olarak izlemiş olmaları ihtimal dahilindedir. Nitekim bu devletlerle yaptıkları antlaşmalarda gümrük vergilerini %2 gibi çok düşük oranda tutmaları, onları kendi kıyılarında ticaret yapmaya teşvik için olmalıdır. Buralara mal satmak için gelen yabancı gemiler, dönüşlerinde tekrar mal yükleyip dönüyorlardı. Buna ilaveten, Selçuklular’ın ihtiyacı olan mallar zaten karayolu ile kendi topraklarından geçmekteydi. Ayrıca filo kurup mallarını satmak için denize açılmak o dönem için kârlı olmasa gerektir.

Biliyoruz ki, Çaka Bey (1086) İzmir’de, içinde kırk avcı gemisi bulunan bir donanma yaptırarak, Ege’de, adaların bir kısmını ve bazı sahil limanlarını ele geçirmişti⁶⁶. Yine Sinop’u fethetmek için kuşatan Muineddîn Pervane, burasını karadan fethedemeyeceğini anlayınca, yaptırdığı gemilerle deniz tarafından hücumla geçerek fethi gerçekleştirmişti⁶⁷. Nitekim en önemlisi de Karadeniz’de Selçuklular’ın donanmasının varlığıydı. Buradaki filolarla hem ticarî seferler yapılmış hem de Sudak’ın fethi gerçekleştirilmiştir. Buna göre, Türkiye Selçuklularının deniz ticaret filoları kurma imkânlarının olmadığı veya idarecilerin bunu ihmal ettikleri şeklindeki bir değerlendirme eksik olur.

⁶⁶. O. Turan, *Selçuklular Zamanında Türkiye Tarihi*, İstanbul 1984, s. 89.

⁶⁷. Aksarayî, s. 168.

1. Selçuklular Zamanında Akdeniz Ticaretinde Anadolu'nun Rolü

XI. asrın sonlarına kadar dünya ticaretinin dışında kalan Batı, İslâm âleminin zenginliğini ele geçirmek ve Türkler'i Anadolu'dan atmak gayesiyle Haçlı Seferleri düzenledi. Bu seferlerin düzenlenmesinde iktisadî faktör asıl sebebi teşkil etmiyorsa da seferlerin sonucunda elde ettikleri kazançlar bunun önemini gösteriyordu. Bu seferler sonunda Suriye bölgesinde, Urfa Kontluğu (1098), Antakya Prenslığı (1098), Kudüs Krallığı (1099) kuruldu⁶⁸. İlk Haçlı Seferleri'nin karadan yapılmasına rağmen bu seferlerin düzenlenmesinde büyük rol oynayan İtalyan şehir devletleri olmuştur. Orduların nakli deniz yoluyla bu devletler tarafından yapılmış ve bunun karşılığında da kurulan Haçlı devletlerinde koloniler elde etmişlerdi. Bu koloniler, daha sonra ticarî münasebetlerle birlikte Levante'nin birçok yerine yayılacaktır. Venedik, Ceneviz ve Pizalılar bu seferler sayesinde donanmalarını kuvvetlendirdiler, bundan elde ettikleri kazançla zenginleştiler ve Akdeniz ticaretinde kesin üstünlük kazandılar. Haçlı Seferleri'nin kalıcı ve etkili sonucu, İtalyan ve az ölçüde Provans, Katalonya kentlerine Akdeniz'de üstünlük kazandırması oldu⁶⁹.

1097'den 1176 tarihine kadar Haçlı istilâları ve Anadolu'daki beyler arasındaki mücadeleler sebebiyle, Selçuklu ülkesinde iktisadî ve ticarî canlılık görmek mümkün değildir. Bu dönemde Türkler henüz sahil şehirlerini ele geçirememişler ve Orta Anadolu'da sıkışıp kalmışlardı. Sultan Kılıç Arslan II'nin 1176'da Myriokephalon Savaşı'nı kazanması ile I. Haçlı Seferi'nden sonra başlayan buhran devri sona ermişti. Bundan sonra Doğu'ya yönelen Sultan, 1178 tarihinde Danişmendliler Devleti'ni tamamen ortadan kaldırdı⁷⁰. XII. asırda Batılılar, Akdeniz ticaretinin hakimi oldular ve Doğu'nun mallarını Asya'nın göbeğine gitmeden temin edebiliyorlardı. Artık Akdeniz havzasında, bilinen bütün dünyadan tüccarlar bulunuyordu⁷¹.

⁶⁸. G. Ostrogorsky, *Bizans Devleti Tarihi*, (trc. Fikret Işıltan), Ankara 1991, s. 337.

⁶⁹. H. Pirenne, *Ortaçağ Avrupasının Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, (trc. Uygur Kocabaşoğlu), İstanbul 1983, s. 32.

⁷⁰. O. Turan, *Selçuklular Zamanında Türkiye Tarihi*, s. 208-211.

⁷¹. Heyd, s. 178, 362.

Kılıç Arslan (1155-1192), Selçuklu ülkesini tesise ve millî birliği kurmaya çalıştı. Uzun bir süre göç ve savaşlara sahne olan Anadolu'da, göçebe ve yarı göçebe olan halkın iskânını sağlayarak, üretimi arttırdı ve memleketin imârına önem verdi. Sosyal ve siyasî istikrarın sağlanması, yabancı tüccarların Anadolu'ya gelmesine ve transit ticaretin canlanmasına sebep oldu. Sultan da bu ticareti teşvik maksadıyla kaynaklarda kendi adına nisbet edilen ilk kervansarayı, Aksaray'a bir konak mesafede inşa ettirmişti. Onu, Emiri Altunaba izlemiş ve o da Konya-Akşehir yolu üzerinde bir kervansaray yaptırmıştır. Bu kervansarayların sayısı daha sonraları artarak devam etmiştir. Yine ilk altın dinar Kılıç Arslan tarafından bastırılmıştır. Bu da memleketin iktisadî ve ticarî açıdan gelişmeye başladığının bir göstergesidir⁷².

Selçuklular'ın fethettikleri yerlerden ülkeye askerî ganimet akıyordu. Şehir hayatı gelişmekte, ticaret canlanmaktaydı. Devletin gayesi ise dünya ticaretinin temel kavşaklarını ele geçirmektir. Bu dönemde Anadolu'nun dünya ticaretine açıldığı yerlerden Alâiye (Candelore) ve Antalya (Adalia, Satalia, Attalia) hâlâ Selçuklular'ın hakimiyeti altında değildi.

Antalya, Anadolu'nun Akdeniz'de bir ihracat ve ithalat limanı idi. Avrupa'dan ve İslâm dünyasından gelen gemiler mallarını buraya getirdiklerinden dolayı şehrin fethinden önce de burada bir Türk ve müslüman kolonisinin teşekkül ettiğini görüyoruz. İlk önceleri Bizans'a tâbi olan Antalya, Latinler'in İstanbul'u işgal etmelerinden sonra onların hakimiyeti altına girmiştir. Artık limanın ve yolun emniyeti bozulmuş, Mısır'dan ve Avrupa'dan gelen tâcirler soyulmaya başlanmıştı. Bu tacirler İskenderiye'den Antalya'ya, çeşitli ülkelerin mallarını getiren Iraklı, Horasanlı ve Avrupalı tüccarlardı. Tüccarlardan bir topluluk uğradıkları saldırıları Sultan Gıyaseddin Keyhusrev'e şikâyet ettiler. Bunun üzerine Sultan, Antalya'yı kuşatarak 1207 tarihinde fethetti. Ganimetlerin 1/5'ini aldıktan sonra gerisiyle tüccarların tesbit edilen zararlarının ödenmesini emretti. Eğer noksan kalan kısım olursa, bu da devletin hazinesinden karşılanacaktı.

72. O. Turan, *ayn. eser*, s. 234-235; O. Turan, "Kılıç Arslan II", *İA*, s. 701-702. Burada, ilk gümüş parayı Kılıç Arslan bastırmıştır, diyor. İstisnai olarak da bu paralara dirhem değil dinar denilmekteydi. Diğer Türk beyleri paraları rumca bastırdıkları halde, Selçuklular paralarda "el-Sultan el-Muazzam" lakabını kullanıyorlardı (İ. Galip, *Takvim-i Meskûkât-ı Selçûkiyye*, İstanbul 1309, s. 5,6).

Ticarete ait bâc ve geçiş vergileri de kaldırıldı. Bu durum, Türkiye'nin iktisadî ve ticarî gelişmesinin göstergesiydi. Bundan sonra batılılar, Selçuklular ile ticarî anlaşmalara gireceklerdir⁷³. En önemlisi de, diğer fethedilecek liman şehirleriyle birlikte, Selçuklular deniz ticaretinde, bilhassa Karadeniz'de etkin rol oynamaya başlayacaklardır.

Gıyaseddîn Keyhüsrev'in ticarî gayelerle yaptığı diğer bir sefer Kilikya Ermeni Kralı Leon II'ye karşıydı. Ermeniler, Halep-Kayseri arasındaki ticaret yolunu tehlikeye sokuyorlar, bu güzergâhı takip eden tüccarların mallarına ve canlarına zarar veriyorlardı. Sultan 1209'da Kilikya Seferi'ne çıkarak, yolun emniyetini ve ticarî faaliyetin sürekliliğini sağladı⁷⁴.

Anadolu'nun güney sahillerinde, Antalya ile rekabet edebilecek seviyede olmasa da önemli bir ticaret merkezi olan Candelore ise 1221 yılında fethedilmiştir⁷⁵. Burasın fetheden Alâaddîn Keykûbâd, şehri yeniden inşâ ettirerek isminin Alâiye olarak değiştirilmesini emretmiştir⁷⁶.

Anadolu'nun Akdeniz'e mahreç bulduğu üç önemli liman şehri olan Antalya, Alâiye ve Ayas (Yumurtalık)'dan ilk ikisi Selçuklular'ın hakimiyeti altına girmişti. Sultanlar, buralardaki ticarî mübâdeleleri kolaylaştırmak için büyük sermayeli tüccarların buralara yerleştirilmesini bir dış ticaret siyaseti olarak izlemişler ve onlara birtakım ayrıcalıklar tanımışlardır. Özellikle yurt dışından getirilen tâcirler için barınma ve alış-verişini yapabilecekleri binalara ihtiyaç vardı. Büyük bir ihtimalle bu binalar, buralarda inşâ edilmişlerdi. Fakat günümüze kadar ulaşamamışlar, yalnız Alanya'da bu maksatla yapılmış binaların kalıntılarına rastlanıyorsa da, bunların daha sonraki dönemlerde yapıldığı sanılmaktadır⁷⁷.

⁷³. İbn Bîbî, s. 44-45; O. Turan, *Selçuklular Zamanında Türkiye Tarihi*, s. 283-285.

⁷⁴. O. Turan, "Keyhusrev I", *İA*, s. 617.

⁷⁵. Alanya'nın fethi üzerinde ihtilaflar vardır. İbn Bîbî buranın ne zaman fethedildiğine dair bilgi vermez. 618 h. yılında yapılan Konya surlarından sonra vukubulduğunu söyler. Niğdeli Kadı Ahmed h. 619 yılında, Ebu'l-Ferec ise 620 h. de cereyan ettiğini yazar. Bu bilgilere göre fethin 1221'de olduğu kabul edilmelidir (O. Turan, *Selçuklular Zamanında Türkiye Tarihi*, s. 337).

⁷⁶. O. Turan, *ayn. eser*, 336-337.

⁷⁷. O. Turan, "Selçuklu Kervansarayları", s. 473; A. Durukan, "Selçuklular Döneminde Ticaret Hayatı ve Antalya", *I. Selçuklu Semineri*, (Antalya 1989), s. 50.

XII. asrın sonundan itibaren Anadolu'nun, Akdeniz ticaretinde önem kazanmasının sebeplerinden biri de Doğu Akdeniz'de gelişen siyasi olaylardı.

Haçlılar'ın, Suriye ve Filistin'de kurdukları krallıklar, Mısır sultanları tarafından bir bir yıkıldı ve buradaki liman şehirleri Batılılar'ın tekrar faydalanamamaları için tahrib edildi. Selahaddin Eyyûbî, Hıttın Savaşı'ndan (Temmuz 1187) sonra ele geçirdiği Alakon'u yeni bir Haçlı saldırısına karşı koruyamayacağı kuşkusuyla tahrip ettirmişti. Onun bu hareketi, halefleri tarafından da uygulanan tahrip siyasetine dönüştü. David Ayalon'a göre 1191'den 1322'ye kadar Memlûk Sultanları aldıkları kaleleri ve limanları yerle bir etmişlerdir. Böylece eski büyük limanlar kısa zamanda Levante ticaretindeki önemlerini kaybetmişlerdir. Bunlardan Askolon ve Kayseriya (Caesarea) gibi bazıları kaybolup giderken, Yafa ve Akka gibileri küçük birer şehir haline dönüşmüşlerdir⁷⁸. XIII. asrın başında, Avrupa, Mısır'a karşı bu yaptıklarından dolayı tavır aldı. Mısır'ın Batı aleyhine Doğu Akdeniz'deki gelişmesi Avrupa'nın işine gelmiyordu. Bu sebeple bütün Avrupalı tâcirilere Mısır'a, ileride kendilerine karşı kullanabileceği her türlü emtianın naklini yasakladı. Bunun aksine davrananlara da haciz cezası konulmasına karar verildi. Venedik hükümeti daha da ileri giderek 1224 tarihinde aldığı bir kararla bütün gemi sahiplerine ve kaptanlara Mısır'a gemi göndermeyi, hatta bundan söz etmeyi bile yasakladı. Hatta Mısır'dan gelen eşyaya, sahibi onu doğrudan doğruya Mısır'dan almasa bile, el konma cezasının uygulanması isteniyordu. Bütün bu tedbirlerle ekonomik olarak Mısır'ı çökertip Arz-ı Mukaddes'teki kendi hakimiyetlerini sürekli olmasını sağlamak ve Akdeniz ticaretinin tek hakimi olduklarını göstermek istiyorlardı. Fakat bu çabalar bir türlü sonuç getirmedir⁷⁹.

İşte bu siyasi olaylar gerçekleşirken, Anadolu'da istikrar sağlanmış ve bütün yollar güvenle ticarete açılmıştı. Avrupalılar artık Doğu emtiasını Mısır üzerinden elde etmek yerine, Selçuklu ülkesinden elde etmeyi tercih ediyorlardı. Bunun üzerine Mısır da, başta gemi sanayiinin ihtiyacı olan maddeleri ve diğerlerini Anadolu'dan temin etmek zorunda kaldı. Bundan sonra Anadolu, ticarî açıdan hem İslâm ülkelerine hem de Avrupa'ya açılmış oldu.

⁷⁸. D. Ayalon, "Memlûkler ve Deniz Kuvvetleri, İslâm Alemi ile Hıristiyan Avrupa Arasındaki Mücadelenin Bir Safhası", *İUEFTD*, XXV (1971), s. 46-48.

⁷⁹. Heyd, s. 454-455.

a. Kıbrıs ile Ticarî Münasebetler

Kıbrıs, coğrafi mevkii itibariyle askerî ve ticarî açıdan önemli bir adadır. Bu yüzden Ortaçağ'ın başından beri Akdeniz havzasına hakim olan adaya da hakim olmuştur. Sırasıyla Bizans, Arap, Fransız ve Venedik, son olarak da Osmanlılar burasına hakimiyetleri altına almışlardır⁸⁰.

1204 tarihinde Antalya havalisine hakim olan Aldobrandini, Kıbrıs Kralı'na tâbi idi. Anadolu'nun güney sahilindeki bu değişiklik, Türkiye, Mısır ve Avrupa arasındaki ticarî münasebetleri engelliyordu. İtalyan sergerdesinin bu havaliden geçen Selçuklu tebaasından bir kervanı yağmalaması üzerine Selçuklular ile Kıbrıs arasındaki ilk çatışma ve münasebet başlamış oldu. Gıyaseddîn Keyhüsrev, Antalya'yı kuşattığı zaman, Anadolu sahillerine yerleşmek maksadıyla Kıbrıs Kralı buraya yardım için asker gönderdi. Kralın Anadolu'nun güney sahillerine yerleşmesindeki asıl sebep Anadolu-Kıbrıs arasındaki ticareti kontrol altına almaktı. Savaşta Rumlar ve İtalyanlar mağlup edilerek 1207'de Antalya fethedildi⁸¹.

Selçuklular, Antalya'nın fethi ile Akdeniz ticaretine iştirak etmek ve kervanları Türkiye'ye çekebilmek için Kıbrıslılar ve Venedikliler ile ticarî maksatlarla antlaşmalar yapmışlardı. Kıbrıs Kralı'nın, İzzeddîn Keykâvus'a gönderdiği 1211 tarihli cevabî mektupta "...aramızda altı yıllık yeminli bir dostluk bulunduğ..." ibaresi, münasebetlerin resmî mahiyette 1207 tarihinden hemen sonra başladığını gösterir⁸².

aa. Selçuklu Sultanı İle Kıbrıs Kralı Arasındaki Anlaşmalar

Selçuklu Kıbrıs münasebetleri ile ilgili bugüne kadar ulaşan vesikalar, dördü Kıbrıs Kralı Hugues'e (1210-1218) ve biri de Selçuklu Sultanı İzzeddîn Keykâvus (1211-1220)'a ait olmak üzere beş adet Rumca mektuptan ibarettir⁸³.

⁸⁰ O. Turan, "Ortaçağda Türkiye-Kıbrıs Münasebetleri", *Bellekten*, XXVII/110 (1964), s. 209.

⁸¹ İbn Bîbî, s. 44-45; Heyd, s. 335; O. Turan, "Orta Çağda Türkiye-Kıbrıs Münasebetleri", s. 214-215.

⁸² O. Turan, *Vesikalar*, s. 110, 139.

⁸³ O. Turan, *Vesikalar*, s. 109.

Vesikalar şekil açısından şu özellikleri taşıyordu: Bu anlaşmalar müşterek bir metin haline getirilmemiştir. İzzeddîn Keykâvus'un mektubunun başında Arap harfleriyle yazılmış, tuğra makamına kâim "Sultan" ünvanı mevcuttur. Metinlerde dil olarak Rumca kullanılmıştır. Kral tarafından gönderilen üçüncü mektubun sonunda, başta "haç" işareti olduğunu, sonunun ise mumla mühürlendiği kaydediliyor. Kral'dan Sultan'a yazılan cevabî mahiyetteki birinci mektup Ocak 1214, İkinci mektupta tarih yok, üçüncü mektup 19 Temmuz 1216, dördüncü mektup tarihsiz, Sultan'dan Kral'a yazılan mektupta ise Eylül 1216 tarihini taşımaktadır⁸⁴.

Kral'ın cevabî mektubu Ocak 1214 tarihli olduğuna göre ilk olarak Sultan tarafından yazılan mektubun 1213 tarihinden daha sonra kaleme alınmamış olduğu anlaşılmaktadır. İki taraf arasında teâfi olunan dördüncü ve beşinci mektuplar 1216 Temmuz ve 1216 Eylül'ünde yazıldığına göre, bu son iki mektup Antalya'nın İzzeddîn Keykâvus tarafından ikinci defa fethinden (22 Ocak 1216) sonra teâfi olunduklarını göstermektedir⁸⁵. Son iki mektupun öncekilerle muhteva bakımından farklı olmaması ve anlaşmaların yenilenmemesi de O. Turan'a göre Antalya olayları dolayısıyla aradaki münasebetlerin bozulmasıyla ilgilidir⁸⁶.

ab. Vesikaların İhtiva Ettiği Hükümler

Vasfı, Kapsamı ve Süresi: 1213-1216 tarihleri arasında teatî olunan mektuplar dostluk ve ticaret anlaşması vasfını taşıyordu. İhtiva ettiği hükümler Sultan'ın tebaası ile Kıbrıs Kralı'nın tebaasını içine alıyordu. Kıbrıs Kralı'ndan Sultan'a yazılan üçüncü mektupta andlaşmayı eğer isterlerse Ermeni Kralı'nı, Antakya Prens'ini veya bir başka hıristiyan hükümdarını da kapsayacağını tek tarafı olarak belirtiyordu. Fakat uygulamada bu böyle olmamış, Ermenilerle yakın münasebette bulunmalarına rağmen Keykâvus'un Ermenilere karşı yaptığı seferlerde onlara yardımcı olmamıştır. Kral üçüncü mektubunda (19 Temmuz 1216), anlaşmalara üç yıl süreyle uyacağını belirtmesine rağmen hükme uyulup

⁸⁴. O. Turan, *Vesikalar*, s. 139-143.

⁸⁵. Antalya'nın ikinci kez fethi ile ilgili daha fazla bilgi için bkz., O. Turan, *Vesikalar*, s. 102-106, 111-112.

⁸⁶. O. Turan, *Vesikalar*, s. 112.

uyulmadığını bilmiyoruz.Çünkü ilk mektuptaki taahhütlere rağmen, Antalya isyanında Selçuklular'a karşı anlaşmanın hükümlerine aykırı hareket etmişlerdi.1225'de Alâaddîn Keykûbâd'ın Kilikya seferinde Ermeniler'in tarafında yer almışlardı. Bu siyasi anlaşmazlıklara rağmen Kıbrıs ile Türkiye arasındaki ticarî münâsebetler devam etmiştir⁸⁷.

Ticarî taahhütler:Kıbrıs adasında ve ona ait kıyılarda, Selçuklu tebaasının serbestce ticarî faaliyette bulunabileceklerini, bu esnada hiç bir engelle karşılaşmayacaklarını, Kral birinci ve ikinci mektubunda taahhüt etmiş, üçüncü mektubunda bu hükmü tekrar zikrederek teyid etmiş ve Sultan'ın Kral'a yazdığı son mektupta da bu hüküm aynen kabul edilerek karşılıklılık vasfı kazanmıştır⁸⁸.

19 Temmuz 1216 ve Eylül 1216 tarihli mektuplarda karşılıklılık esasına dayanan ve Kral'ın yazdığı diğer mektuplardan farklı olarak şu hükümler taahhüt edilmiştir:

Her iki mektupta da tüccarlar, karşı tarafın topraklarında, oranın mutata olan gümrük vergisini ödemek mecburiyetindeydiler. Bu dönemde yapılan diğer anlaşmalarda gümrük vergileri %2-3 oranındaydı⁸⁹.

Eğer Sultan'a ait memleketlerden veya gemilerden, korsanların ele geçirdikleri insanlar ve mallar kralığa ait yerlere getirilirse, bu mallara el konularak sultanlığa ait olan mallar ve insanlar geri verilecektir. Bu hüküm, aynıyle mukabele edilmek kaydıyla, İzzeddîn Keykâvus tarafından da kabul edilmiştir⁹⁰.

87. O. Turan, *Vesikalar*, s. 112,114,117. Kıbrıs Kralı Henri I (1218-1253), Marsilyalıları ve Provença halklarına Kıbrıs'a Anadolu'dan ticarî eşya getirdiklerinde %1 oranında vergi ödeyeceklerine dair hükümden, Kıbrıs-Türkiye arasında ticarî münasebetlerin devam ettiği anlaşılmaktadır (Heyd, s. 406).

88. O. Turan, *Vesikalar*, s. 139-143.

89. O. Turan, *Vesikalar*, s. 114. Kıbrıs Kralı Henri I, Marsilyalıları ve Provença halklarına Kıbrıs'ta serbestce ticaret yapacaklarına dair verdiği 1236 tarihli imtiyazda; Selçuklu ülkesinden veya başka ülkelerden mal getirip Kıbrıs'ta sattıklarında %1 vergi ödeyeceklerdi, eğer mal transit geçirilirse şapın bir kentalı için 1 besant (altın), yünün bir kentalı için 2 besant, her balya ipek ve ipekliden 1.5 ve diğer maddelerden 1 besant vergi alınacağı belirtiliyordu (O. Turan, *Vesikalar*, s. 117-118).

90. O. Turan, *Vesikalar*, s. 140-143.

İki tarafın tebaasından veya tâcirlerinden biri diğèrinin topraklarında ölürse malları geri iade edilecekti⁹¹. Bir gemi karşı tarafın hakim olduğu yerlerde fırtınadan dolayı kazaya uğrarsa, insanlardan hayatta kalanlar ve bulunan mallar korunarak iade edilecektir⁹².

Kıbrıs Kralı'nın gönderdiği mektupta, Sultan'a "karada ve denizde galip ve muzaffir" sıfatıyla hitap edilmesi, onun yerli ve Arap kaynaklarda olduğu gibi hıristiyan devletlerce de "Sultân-ı gâlip" lakabının bilinmesiyle ilgilidir⁹³.

ac. İhracat ve İthalat

Avrupalılar, Kıbrıs'ı Akdeniz ticaretinde bir üs olarak kullanıyorlardı. Antalya ve Alâiye limanlarının Türkler tarafından fethinden sonra gelişen Kıbrıs-Anadolu ticareti sebebiyle adada yerleşmiş Türkler de vardı⁹⁴.

Ada konumu itibarıyla ihtiyaçlarının çoğunu Anadolu ve Suriye'den karşılıyordu Antayla limanı vasıtasıyla Anadolu'dan şap, yün, ipek, ipekli kumaşlar, pamuk, halı-kilim, Ankara tiftiği, deri, sabun, boyacılığa ait çeşitli maddeler, şarktan gelen baharat ve diğèr emtiayı ithal ediyordu. Bunların bir kısmı transit olarak Avrupa'ya gidiyor, Avrupa'dan gelen malların bir kısmı da Anadolu'ya getiriliyordu. Buna karşılık Kıbrıs, yün kumaş, keten, göztaş (zâc-ı Kıbrıs), zamk ve şarap ihraç ediyordu. Bu malların bir kısmı Selçuklular tarafından ithal ediliyordu⁹⁵. Esas itibarıyla Kıbrıs-Anadolu ticareti Kıbrıs yönüne daha yoğundu. Provanslılar, Konya ile Kıbrıs arasında bir transit ticaret ağı kurmuşlar, Anadolu'dan Kıbrıs'a ticarî emtia sevk ediyorlardı⁹⁶.

91. Marco Polo, Hürmüz'ün hakimi olan sultanın burada ölen tâcirlerin mallarına el koymasını garip bir hadise olarak zikrediyor (Seyahatnâme, c. I, s. 37).

92. O. Turan, *Vesikalar*, s. 140-143.

93. O. Turan, *Vesikalar*, s. 112-113.

94. O. Turan, "Ortaçağ'da Türkiye-Kıbrıs Münasebetleri", s. 213-217.

95. O. Turan, *ayn. mak.*, s. 218.

96. Heyd, s. 334.

b. Avrupa Devletleri ile Ticarî Münasebetler

X. asırdan itibaren Anadolu'ya gelen Türkler'in Bizans tebaası olan değişik etnik gruplara ve dinlere bağlı yerli halkın dışında karşılaştıkları Avrupalıların başında, Anadolu'nun liman kentlerinde ve ticaret yolları üzerindeki şehirlerde yerleşen, buralarda koloniler kuran İtalyanlar geliyordu. Zaten XII. asırdan itibaren İtalyanlar, görünürde bir devlet olan Bizans'ın elini kolunu bağlamışlardı⁹⁷.

1220 tarihinden önce İtalyanlarla ticarî maksatlarla resmî münasebetlerin başladığına dair herhangi bir belge şu ana kadar bulunamamasına rağmen, daha sonraki belgeden bunu çıkartabiliyoruz. 1220 tarihli fermanında bulunan "merhum babasının, kardeşinin ve kendisinin fermanları hükmüne göre" ibâresi bundan önceki ilk iki antlaşmanın varlığını ortaya koyuyor. Bu atıflar, Gıyaseddîn Keyhüsrev'in Antalya'yı fethinden (1207) sonra Venediklilerle yaptığı antlaşmaya ve bunu İzzeddîn Keykâvus'un da teyid ettiği fermanadır⁹⁸. Bu her iki ferman da Venedikliler'e Türkiye'de bir takım imtiyazlar veriyordu; Türkiye'de güven içinde ticaret yapabilecekler, gümrüklerde %2'den fazla vergi alınmayacaktı⁹⁹.

Bilinen bu üç ticaret antlaşmasından ancak üçüncüsünün mâhiyeti bilinmekte ve Selçuklu dış ticareti açısından önemli bilgiler ihtiva etmektedir.

O. Turan'a göre; "Alâeddîn Keykûbâd'ın tahta çıkar çıkmaz hemen Venedikliler ile bu muahedeyi akdetmesi (8 Mart 1220), onun bu ticarete verdiği ehemmiyeti ve diğer taraftan Batılılarla yapılan ticaretin ne kadar gelişmiş olduğunu ortaya koyar. Onun, babası ve ağabeyi gibi Anadolu'da ticaret yapan Kıbrıslılar ile ve diğer Latinlerle de aynı şekilde muahedeler yapmış olduğunu tahmin etmek mümkündür. Nitekim Keykûbâd'ın fermanında Venedikliler'den başka Pizalılar'ın ve diğer Latinler'in de hukukî durumlarına dair bir kaydın bulunması ticarî münasebetlerin Venedikliler'e münhasır olmadığına delâlet eder.

97. Ş. Turan, *ayn. eser*, s. 9, 36.

98. Heyd, s. 333; O. Turan, *Vesikalar*, s. 124.

99. O. Turan, *Vesikalar*, s. 124.

Esâsen, Kıbrıs Kralı Henri'ye ait 1236 tarihli ferman¹⁰⁰, Marsilya, Montpellier ve diğer Provence halklarının, daha evvel olmasa bile, Keykübâd zamanında Anadolu'da ticaret yaptıklarını ortaya koymaktadır¹⁰¹.

Bu andlaşmada geçen diğer bir hüküm de bu fikri teyid etmektedir. Sultan'ın topraklarında Venedikliler ile diğer Latinler arasında bir çekişme doğacak olursa, hırsızlık ve öldürme olayları dışındaki olaylarda, bir mahkeme kurma yetkisi Venedikliler'e verilmişti. Bu açıklama, memleketin bütün Latinler'e açık olduğunu ispat eder. Yabancıların çoğu ülkeye Ayas limanından, diğer bir kısmı da Kıbrıs Adası yoluyla geliyorlardı. Nitekim Provenceliler, Konya ile Kıbrıs arasında transit ticareti yapıyorlardı¹⁰². Bu da Antalya ve Alâiye'nin bütün tâcirilere açık olduğunu gösteriyor. Venedikliler Selçuklu ülkesinde tam bir serbestlik içerisinde ticaret yapma yetkisini, Antalya'nın Türkler tarafından fethedilmesinden sonra elde etmişlerdir¹⁰³.

ba, Selçuklu Sultanı ile Venedik Dükü Arasındaki Antlaşmalar

Venedikliler, aslen İtalyan olan Aldobrandini'nin hakim olduğu Antalya'nın Selçuklular tarafından alınmasından sonra buradaki ticarî hakimiyetlerini kaybetmişlerdi. Onlar, Antalya ile Akdeniz'e açılan Selçuklular'la ticarî münasebetlerini resmîyete bağlamak istiyorlardı. Bu sebepten andlaşmanın hükümleri sadece Antalya ile sınırlı olmayıp, bütün Selçuklu ülkesini içine almaktadır¹⁰⁴.

1220 tarihinde, Anadolu Selçuklu Sultanı Alâeddin Keykübâd ile Venedik Dükası arasındaki andlaşmayı, Venedik Dükası adına İznik İmparatoru Yakın Şark müslüman devletleri arasında birçok andlaşmalar akdeden ve uzun süre İstanbul'da Venedik podestası (dükanın mümessili ve koloninin reisi) olan Jacobu Teopulo,

100. Bu ferman hakkındaki bilgi, Türkiye-Kıbrıs ilişkilerinde verildi. (Bkz. bu tez, s. 49 vd.).

101. O. Turan, *Vesikalar*, s. 124-125.

102. Heyd, s. 333-334.

103. Heyd, s. 335.

104. Ş. Turan, *ayn. eser*, s. 119; Cahen, Gıyaseddin Keyhusrev tarafından başlatılan ve Keykävüs ile Keykübâd tarafından da yararlar sağlanacak şekilde düzenlenen andlaşmaların yalnız Antalya ile ilgili olduğu sanılmaktadır, der (*Pre-Ottoman Empire*, s. 165).

Sultan adına yüksek rütbeli bir komutan olan, emir sipehsalar Şemseddin Emiru-l Gazî, hazırlamak için görevlendirilmişlerdi. Fakat bu görüşmeler hakkındaki ayrıntılar bilinmemektedir¹⁰⁵. Andlaşma şartlarının bu iki elçi arasında belirlendikten sonra, Keykûbâd'ın ağzından çıkan bir ferman biçimine dönüştürüldüğü anlaşılmaktadır¹⁰⁶.

Metin, Keykûbâd'ın fermanı ve Venedik Dükası'nın taahhütlerinden oluşmaktadır¹⁰⁷. Andlaşma, çift taraflı (bilateral) bir andlaşmadır. Ferman ve taahhütnâme, her ikisi de kırmızı mürekkep kullanılarak hazırlanmış, sonu da altın mühür ile mühürlenerek tamamlanmıştır¹⁰⁸. Venedik Dükası, andlaşmaya riayet edeceğini, hıristiyan mukaddesâtına yemin ile teyid ettiği halde, Sultan'ın sadece emir ve fermanla yetinmesi, Alâaddin Keykûbâd lehinde bir eşitsizliğin varlığını ortaya koymaktadır¹⁰⁹. Yine metin, öncekilerden farklı olarak müşterek bir şekilde hazırlanmış ve sonrakilerde olduğu gibi madde madde düzenlenmeyip, hükümler alt alta sıralanmıştır¹¹⁰.

Elimize ulaşan metnin dili Latince'dir. Fakat buna esas teşkil eden metnin hangi dilde yazıldığı bilinmemektedir. Kıbrıs Kralı'na gönderilen mektup gibi Rumca olduğu gibi, andlaşma metni gibi Latince de olabilir¹¹¹.

Belge dış görünüş itibariyle, giriş (introduction) ve nakil (narratio), ayrıca hükümleri ihtiva eden bölüm (disposito)'den oluşmaktadır¹¹². Fermanın başında

105. O. Turan, *Vesikalar*, s. 134.

106. Ş. Turan, *ayn. eser*, s. 119.

107. O. Turan, *Vesikalar*, s. 133.

108. O. Turan, *Vesikalar*, s. 143-146. Zacheoriadou'ya göre Ortaçağ'da andlaşmaların çift taraflı olması, kırmızı mürekkeple yazılması ve altın mühürle mühürlenmesi, Bizanslılar'ın uygulamalarındandı. Bu yönü ile Alâaddin Keykûbâd ile Düka arasındaki andlaşma, birçok yönüyle, Bizans andlaşmalarına benzemektedir (Elizabeth A. Zacheoriadou, *Trade and Crusade*, Venedik 1983, s. 185).

109. O. Turan, *Vesikalar*, s. 134.

110. O. Turan, *Vesikalar*, s. 134.

111. O. Turan, *Vesikalar*, s. 135. Ortaçağ'da XV. asra kadar Grekçe, Doğu Akdeniz'de bulunan ülkelerle yapılan andlaşmalarda ve yazışmalarda bölge dili olarak varlığını sürdürmüştür. İlk olarak, şu an için bilinen, Menteşeoğlu Musa mektubunu Türkçe olarak yazıyordu. Selçuklular ve Beylikler Dönemi'nde de andlaşmalar Grekçe olarak hazırlanmıştır. 1403 tarihli, Süleyman Çelebi ile Bizanslılar arasındaki andlaşma Türkçe olarak yazılmıştır (Zachariadou, *ayn. eser*, s. 185-186).

112. "Narratio", Osmanlı ve Selçuklu belgelerinde vardı (Zachariadou, s. 183); andlaşmaların gelişmiş şeklini Beylikler ve Osmanlılar'da görmek mümkündür.

da, Sultan'ın kendi tebaasına ve ecnebilere verdiği bütün fermanlar gibi Selçuk Divanı anâne ve formüllerine uygun olarak, tuğra yerine kullanılan ve Arap harfleriyle yazılmış bir "Sultan" ünvanı mevcut idi. Andlaşmada, fermanın kırmızı mürekkeple yazılması ve mühürlenmesine dair kayıt, onun Sultan'a âdiyetini teyid maksadıyla konulmuş olmalıdır¹¹³.

bb. Andlaşmanın İhtiva Ettiği Hükümler

Andlaşmanın vasfı, kapsamı ve süresi: Bu andlaşma, dostluk ve ticaret andlaşması vasfını taşıyordu. Hükümleri Sultan'ın tebaası ile Venedik Dükası'nın tebaası olan ya da Suriye dahil Levante'de yaşayan bütün Venedikliler'i içine alıyordu¹¹⁴. Bu husus, Keykûbâd'ın fermanında şöyle açıklanmakta idi: "Venedik Dükası ve onun yerine kâim olacak despotlarla, Suriye ve başka yerlerde onların hükmü altındaki Venediklilerle, onların gelip giden bütün tâcirleri ile...". Devamında ise bu andlaşmanın iki yıl süre için geçerli olacağı zikredilmektedir¹¹⁵. Bu hususta şu an için elimizde herhangi bir belge bulunmamasına rağmen, bu tür andlaşmaların zaman zaman yenilenerek uzun bir süre devam ettirildiğini düşünmemek için de hiçbir neden yoktur¹¹⁶. Ayrıca 1228 tarihinde Venedik hükümetinin Alâeddîn Keykûbâd'a, Filippo Cuiliano adlı bir elçi gönderdiğini İtalyan kaynakları kaydetmektedir¹¹⁷. Kaynaklara istinâden bu tarihlerden sonra da Venedikliler'in Selçuklu topraklarında serbestçe ticaret yaptıklarını söyleyebiliriz. Nitekim 1253 tarihinde Konya'yı ziyaret eden Rubruck, bu şehirde ticaret yapan birçok Venedikli ve Cenevizli tüccara rastladığını, Cenevizli Nicolo di Siro ve Venedikli Bonafatius Malendino adlarında iki tacirin bir şirket kurarak bütün Türkiye şaplarını tekelleri altına aldıklarını, Sultan'ın (antlaşmaya göre) bunlardan başkasına şap sattırmadığı için fiyatları bunların

Osmanlılar'da bu belgeler genel olarak, Tanrı'ya çağrı (invicatio), nakil ve iblağ (narratio) ve emir ile hükmü ihtiva eden (disposito) bölümden sonra son olarak te'kid ve tehdid ihtiva eden bölüm (sanctio) gelmekteydi (T. Gökbilgin, *Osmanlı Paleografya ve Diplomatik İlimi*, İstanbul 1979, s. 26, 27, 70, 71, 79).

113. O. Turan, *Vesikalar*, s. 135. Tuğra'nın, Farsçası "nişan", Arapçası "tevkî"dir. Selçuklular'da, Memlûklüler'de Tuğra, hükümdarın alametlerinden bir parçası olduğu halde, Osmanlılar'da alametin bütünü demektir (Gökbilgin, *ayn. eser*, s. 79).

114. Ş. Turan, *ayn. eser*, s. 120.

115. O. Turan, *Vesikalar*, s. 144.

116. Cahen, s. 166.

117. O. Turan, *Vesikalar*, s. 136.

belirlediklerini, belirtmektedir. Bu yüzden de şapın fiyatı 15 altın iken 50 altına çıkmıştır¹¹⁸.

Ticarî münasebetleri düzenleyen hükümler: Andlaşmanın hükümleri bir kaç dışında genel olarak karşılıklılık esasına dayanıyordu.

Ticaret serbestliği: Venedik tebaasından olan herkes Sultan'ın ülkesinde, Sultan'ın tebaasından olanlar da Venedik Dükasına ait yerlerde; karada ve denizde serbestçe ticaret yapabilecekler, Sultan'ın emrindekiler bunlara zarar vermeyeceklerdi¹¹⁹.

Ticaret hukuku ile ilgili hükümler: Bu hükümler genel olarak şunları ihtiva etmekteydi.

Mal ve can güvenliği: Taraflardan birinin gemisi, karşı tarafın hakimiyeti altında bulunan yerlerde tehlikeye maruz kaldığında, diğeri tarafından yardım görecekti¹²⁰.

Her iki tarafın gemisi, birbirinin hâkim olduğu yerlerde batacak olursa mallara el konulmayacak ve bunlar korunup karşı tarafa iâde edilecekti. Gemidekiler ölmüş olsalar bile, eşyaları teslim edilecekti¹²¹. Böylece, o dönemde bir çok ülkede geçerliliğini koruyan el koyma (müsadere) usûlüne son verilmiş oluyordu. Çünkü bu dönemde bir ülkenin kıyılarında batan gemilerin malları, o ülkenin hükümdarına ait oluyordu¹²². Bu da birçok yakınmalara sebep oluyordu. Bu uygulama, 1079 Latron Konsilü'nde kınanmasına rağmen uygulamadan kaldırılamamıştır. İlk önce Venedik ve Ceneviz Cumhuriyetleri, Ermenilerle yaptıkları andlaşmalarda bu kuralları kendi lehlerine değiştirmeyi başarmışlardı¹²³.

118. W. Rubruck, The Journal of Friar William of Rubruck 1253 to 1255, (yay., M. Komroff) *Contemporaries of Marco Polo* New York 1928, s. 206.

119. O. Turan, *Vesikalar*, s. 144-145.

120. O. Turan, *ayn. yer.*

121. O. Turan, *ayn. yer.*

122. İbnü'l-Esîr, *İslâm Tarihi*, (trc. Abdülkerim Özeydin-Ahmet Ağrakça), İstanbul 1987, c. XII, s. 201.

123. Ş. Turan, *ayn. eser*, s. 124.

Diğer bir hüküm iki devletin gemileri bir millet veya soya mensup kimseler tarafından takip edilirse karşılıklı olarak birbirlerine sığınma hakkı tanıyacaktı¹²⁴.

Eğer taraflardan biri yabancı bir gemiyi alıkoyacaksa karşı tarafın tebaasına ve mallarına zarar verilmeyecekti¹²⁵.

S e l a m l a m a : Tek taraflı anlaşma hükümlerindedir. Selçukluların lehine olarak konan bu hükme göre, Venediklilere ait yerlere Selçuklu tebaasından gelen tüccarlar ister kendi gemileriyle ister başkalarına ait gemilerle gelsin Venedikliler tarafından selamlanacaktı¹²⁶. Osman Turan'a göre bu madde, Alâaddîn Keykûbâd'ın yabancı devletler nezdinde ne derece kudret ve nüfuz sahibi olduğuna bir delildir¹²⁷.

Ortaçağ'da "Selamlama"nın denizcilikte uygulanan yaygın bir hareket olduğunu görüyoruz. Nitekim Cenevizliler'e Karadeniz'den şap ihraç etmeleri Bizans İmparatoru tarafından yasaklanınca, bir protesto olarak Cenova'dan gönderilen büyük bir gemi boğazda sarayın önünden geçerken, alışılmış selam törenini yerine getirmemişler, Karadeniz'e geçtikten sonra bir Yunan gemisine de el koymuşlardı. İmparator bu protestoyu hoş karşılamamış geminin kaptan ve mürettebatını yakalatıp ağır işkence ile öldürmüştü¹²⁸.

T a z m i n a t : Andlaşmada Selçuklular lehine tek taraflı hükümlerdedir. Metinde hüküm şöyle geçmektedir: "Eğer bir kimse (Venedik tebaası) gurur ve sadakatsizliğinden dolayı budalalık edip zikredilen yerlerde ve ülkelerde (Venedik'e bağlı yerler) Sultan'ın adamlarından birine, karada ve denizde, bir ziyan verir veya tâciz ederse efendim (Duka) tarafından lâyıkyı vechile tatmin ve telafi edilecek, alınan şeyler tahkikattan sonra iâde edilecektir. Eğer suçlu yabancı bir ülkeye çekilir ve kendini yakalamak mümkün olmazsa suçunun araştırılması

124. O. Turan, *Vesikalar*, s. 144-145.

125. O. Turan, *ayn yer*.

126. O. Turan, *Vesikalar*, s. 145.

127. O. Turan, *Vesikalar*, s. 133.

128. Heyd, s. 491.

gerekmez; fakat suçlunun mala ve malın büyük bir kısmına sahip olduğu açıkça bilirse o zaman haksız olarak alınan mal tazmin edilmek icâb eder¹²⁹.

Gerçekten bu madde, ticaret hukuku tarihi bakımından çok önemlidir. Çünkü Türk tacirlerinin, bir kaza sebebiyle değil de bir tecavüz durumunda uğradıkları zarar tek taraflı olarak tazmin edilecektir. Osman Turan bu hükmü şöyle bir değerlendirmeye tâbi tutmaktadır: "Bu madde sadece denizlerde değil karalardaki tecavüz olaylarına da şamildir." Andlaşmada tek taraflı gibi görülen bu hüküm çift taraflılık arz etmektedir. Zira bu maddenin tek taraflı yazılmasının sebebi, Selçuklu Sultanı'nın bu gibi zararları tazmin etmeyi, kendisinin ve devletinin şanından saymasındandı. Bu tür uygulamanın andlaşma tarihinden çok önce Selçuklular'da olduğunu biliyoruz. Nitekim Gıyaseddin Keyhüsrev Antalya'yı fethettikten sonra, kendi topraklarından geçen yabancı tüccarların soyulmaları üzerine, tüccarların zararları belirlendikten sonra alınan ganimetten ve hazineden tazmin edilmişti. Daha sonra Alâaddin Keykûbâd Suğdak'ı fethinden ve Anadolu'da Ermeniler'e karşı kazandığı zaferden sonra buralarda tecavüze uğrayan bütün tüccarların zararlarını tahkikiyle ödetmiştir¹³⁰. Bu uygulama, herhangi bir hukukî andlaşma ve metne dayanmamış olsa bile ve bugünkü anlamda sigortaya tam olarak benzemese de Selçukluların ticari siyaseti olarak uygulanan "devlet sigortası" niteliğindedir. Araştırmalara göre Batı'da sigortanın ortaya çıkışı XIV. asırdan sonra olmuştur. Menşei de İtalyan Cumhuriyetlerine dayanmaktadır. H. Pirenne'ye göre de Ortaçağ'da Avrupa'da hükümetlerin ticareti himayeye matuf bir siyasetleri olduğuna dair hiç bir işaret mevcut değildir. Osman Turan bu bilgilere istinaden, İtalyan Cumhuriyetleri'nde ortaya çıkan sigortada Selçuklu tesirinin olduğu kanaatindedir¹³¹.

129. O. Turan, *Vesikalar*, s. 145.

130. İbn Bibî, s. 44-45, 118-119; O. Turan, *Vesikalar*, s. 127-128.

131. Geniş bilgi için bkz. O. Turan, *Vesikalar*, s. 127-129. MÖ. 1800'de Hamurabi kanunlarının 24. maddesinde, bir haydut veya sokak soyguncusunun tecavüzüne uğrayan şahıs, soyguncu yakalanmaz ve soyulan, Allah huzurunda zararın bütün ayrıntılarını gösterir bir beyanda bulunursa, zararı soygunun yapıldığı şehir, eyalet veya o yerin vali veyahut hakimi tarafından tazmin edilir. Soygunda can zararı varsa can başına bir tazminat ödenir. Bu ve buna benzer uygulamalar eski Yunan, Roma'da deniz ticaretinde uygulanmıştır. (Geniş bilgi için bkz., H. Arseven, "Sigorta'nın Tarihçesi ve Geri Kalmışlığın Sebepleri", *İÜİEM* 43 (1984-1985), s. 415-429).

Gümrük ve para siyaseti: Alaaddin Keykubad tarafından tek taraflı olarak dercedilen bir maddedir. Buna göre babası ve ağabeyi zamanında kararlaştırılan %2 oranındaki gümrük vergisi yürürlükte kalacaktı¹³².

Hükümde geçen "geçişlerinde ve ticaretlerinde" tâbiri ithal edilen emtiayı kapsadığı gibi ülke içinde verilen diğer vergileri ve ihracat ile transit ticaretten alınan vergileri de kapsıyordu. O dönemde, %10 oranında alınan gümrük vergisinin Selçuklular tarafından %2 gibi düşük bir oranda alınması, onların dış ticaret siyasetindeki başarılarını göstermektedir. Çünkü daha çok kazanma arzusu içinde olan Ortaçağ tacirinin Anadolu'ya yönelmesi için artık bir sebep yoktu.

Türk tüccarlarının yahut da Selçuklu tebaasının, Venedik Cumhuriyeti'ne ait yerlerde ödeyecekleri gümrük vergileri için "onların adetlerine göre vermekte oldukları vergileri versinler" ifadesi kullanılmaktadır. Burada herhangi bir oran belirtilmemiştir¹³³.

Tek taraflı andlaşma hükümlerinden bir diğeri de kıymetli taşlar, inciler, işlenmiş veya ham gümüş, altın ve zahireden gümrük alınmayacağı hususunda idi¹³⁴.

Altın, gümüş gibi değerli madenlerin ithalatının vergiden muaf tutulması, Ortaçağ iktisadî zihniyetine göre ülkede para biriktirme gayesinden kaynaklanmaktaydı. Dolayısıyla bunların ihracatına da müsaade edilmiyordu. Beylikler döneminde de paranın dışarı çıkarılması yasaklanmıştı. Selçukluların yükselme devrinde basılan altın ve gümüş paralar, değerlerinin yüksek olması, bu paraların yabancı ülkelerde rağbetle aranmalarına ve oralara doğru akmalarına sebep olmuştur. O şekilde ki, Beylikler ve Osmanlıların ilk zamanlarında bu Selçuklu altınları ortadan kalkmıştı¹³⁵.

132. O. Turan, *Vesikalar*, s. 144.

133. O. Turan, *Vesikalar*, s. 145.

134. O. Turan, *Vesikalar*, s. 144-145.

135. O. Turan, *Vesikalar*, s. 130-131. XIII. asrın sonunda Mısır dinarının Selçuklu ülkesinde iç piyasada kullanılacak kadar artması hem önceden ticaretin keyfiyetini ve hem de Selçuklu parasının yerine yabancı paraların kullanılmaya başladığını gösterir. (Eflakî, c. I, s. 375).

Zahirenin de gümrükten muaf tutulması, Osman Turan'a göre altın ve gümüş mukabilinde ihraç edildiği içindir. Mesnedi ise Selçuklular'ın Kıbrıs ve Venedik'e gıda maddesi ihraç etmesi idi¹³⁶. Buna mukabil bolluk zamanında Selçuklular, hububat ihraç ettiği gibi kuraklık, göçebelerin ekili alanları harab etmesi, çekirge istilâları gibi kıtlık dönemlerinde dışarıdan hububat alımı yapıyordu¹³⁷. Ülkenin ihtiyacı olan hububatı karşılamak için gümrük vergisinden muaf tutulduğu da düşünülebilir.

Türkiye'deki Latinlerin hukukî meseleleri: Andlaşmada Venedikliler'e tek taraflı verilen hukukî bir imtiyaz, onlara özel mahkeme (Juri) hakkı verilmesidir. Buna göre, Türkiye'de ticaret yapan Venedikli, Pizalı ve diğer Latinler arasında meydana gelen bir ihtilaf, Ortaçağ'da birçok devlet tarafından uygulanan, yabancıların kendi hukukuna tâbi olması kaidesine göre, anlaşmazlıkların halli Venedikliler tarafından oluşturulacak özel mahkeme (Juri)'ye; hırsızlık ve öldürme olayları ise, bundan istisna edilerek Sultan'ın kendi mahkemelerine bırakılıyordu. Andlaşmada geçen "Juri" tabiriyle Selçuklu kadılarının başında bulunduğu, Şer'î mahkemeler değil, hükümet merkezinde örfî davalara bakan "Divan-ı Adl" (Divan-ı Mezalim) kasdolunmuştur. Alâaddîn Keykûbâd Suğdak ve Ermenistan'da soyulan tüccarların şikayetlerini bu divanda dinlemişti. Bu mahkemeye, Divan'a mensub 'Emir-i Dâd" (Adliye Nazırı) ünvanına sahip bir devlet adamı bakardı¹³⁸.

Selçuklu Sultanları'nın Venedikliler'e bu imtiyazı tanımada "din ve medeniyete bağlı olan hukuk sistemlerinin ayrılığı asıl sebeptir" demek yanlış olur. Menşei itibariyle böyle olsa bile bu tür uygulamalar hıristiyan devletler arasında da vardı¹³⁹. Bu imtiyazın asıl sebebi, yani tek taraflı olması, Selçuklu tebasının Venedik topraklarında koloni oluşturmamaları ve Avrupa limanlarına sefer

136. O. Turan, *Vesikalar*, s. 130-131.

137. M. Akdağ, *Türkiye'nin İktisadî ve İçtimai Tarihi*, Ankara 1959, c. 1, s. 19. Köprülü, *Osmanlı Devleti'nin Kuruluşu*, s. 47.

138. İbn Bîbî, s. 119. O. Turan, *Vesikalar*, s. 131-132. Alâaddîn Keykûbâd'ın emirleri arasında Emir-i Dâd (Adliye Nazırı) Yakut zikredilmektedir. (İbn Bîbî, s. 176).

139. Venedikliler kendi yarımadaları üzerinde bulunan Napoli Krallığı'ndan kendi tebaası için, medeni kanunları kapsayan davalarda özel muhakeme hakkını elde etmişti. Napoli hükümeti bunu diğer hıristiyan devletlere de tanımıştı. (Ş. Turan, *ayn. eser*, s. 123.)

yapmamalarıdır. Buna karşılık Latinler, Selçuklu topraklarında konsolosluklar kurup, koloniler oluşturmuşlardır¹⁴⁰.

Andlaşmanın başında zikredilen "Roma imparatorluğu'nun dörtte üçüne hakim" ifadesi, Venedikliler'in IV. Haçlı Sefer'inde İstanbul Latin İmparatorluğu'nun kuruluşundaki rolleri sebebiyle, bu devir vesikalarında sıkça zikredilmektedir¹⁴¹.

Anadolu Selçuklu Devleti'nin diğer İtalyan şehir devletleriyle böyle andlaşmalar yapıp yapmadığını bilmiyoruz. Venediklilerden sonra Selçuklular'ın en çok ticarî münasebette bulunduğu Cenevizliler, bu dönemde, yani XII. asırda, Konya ve Antalya'da ticaret merkezleri oluşturmuşlardır¹⁴².

bc. İhracat ve İthalat

Selçuklular, Avrupa ülkelerine deniz aşırı seferler düzenlemediklerinden¹⁴³, ticaret mallarının ihracat ve ithalatını, deniz ticaret filoları oluşturmuş Avrupa devletleri aracılığıyla yapıyorlardı. Bu ticareti yapan tüccarların başında da Venedikli, Cenevizli, Pizalı tâcirler geliyordu.

Selçuklu ülkesinden, hububat, canlı hayvan, yapağı, deri, kereste, mazı, hekimlikte kullanılan bitkiler, şap, kaya tuzu, bakır, gümüş, zarif işlemeli halı ve kilim, çeşitli renkte pamuklu ve yünlü kumaşlar, ham ve işlenmiş ipek ihraç ediliyordu. Bu ipekler, "Türkiye ipekleri" (Seta Turcica) adıyla tanınıyordu. İhraç edilen tekstil ürünleri çeşitlilik arz ediyordu. Erzincan'ın buharınları, Mardin ve Muş pamukluları, Karaman'ın kumaşı ve hamam takımları, Denizli'nin işlemeli kumaşları, deride ise Diyarbakır ve Kastamonu'nun sahtiyanları, yine Kastamonu'nun marokenleri ihraç emtiası arasındaydı. Türkmenler'in imâl ettikleri şapka (börk)lar Fransa ve İngiltere'de satılmaktaydı. Avrupa, XIII. asırdan sonra

140. O. Turan, *Vesikalar*, s. 133.

141. O. Turan, *Vesikalar*, s. 136-137.

142. Cahen, s. 166.

143. O. Turan, *Vesikalar*, s. 133.

şap ihtiyacının büyük bir kısmını Anadolu'dan karşılıyordu. Bu dönemde şap sadece Avrupa'da tüketilen ticari bir emtia idi¹⁴⁴.

Buna karşılık Avrupa'dan Venedik, Fransız ve Filandi malları ithal ediliyordu. Belli başlı ürünler; kağıt, cam eşya, şark ticareti sayesinde İtalya'da kurulan sanayi dolayısıyla üretilen bazı kumaşlar, şeker, sabun, miğfer, mağribi mancınıkları, gümüş, Venedik tulgaları, fenerler ve Frenk kalkanlarından oluşuyordu¹⁴⁵.

Hiç şüphesiz Avrupa devletleri ile bilhassa Latinler'le Selçuklular arasındaki ihracat ve ithalat Selçuklular'ın yıkılışına kadar devam etmiştir. 1289 tarihinde bir Ceneviz gemisi şeker, keten ve biber yüküyle İskenderiye-Alâiye arasında sefer yapıyordu. Yine bir başka Ceneviz gemisi İbn Batuta'yı Lazikiye (Suriye) den Alaiye'ye getirmişti. Bütün bu bilgiler, Cenevizliler'in Anadolu'nun güney sahilleriyle ticaret yaptığını göstermektedir. Aynı zamanda XIII. asırda Alâiye limanının canlı bir ticarete sahne olduğu anlaşılmaktadır¹⁴⁶.

c. Mısır ile Selçuklular Arasındaki Ticarî Münasebetler

Selçuklular, Antalya'nın fethi ile, Akdeniz havzasına mahreç buldukları zaman, Akdeniz'de deniz filolarına sahip müslüman devletler, Eyyübîler (1171-1250) ve Memlükler (1250-1517)'di¹⁴⁷. Selçuklular'ın XIII. asırdan sonra liman şehirlerini ele geçirmelerine ve ülkede gemi yapımı için gerekli hammadde olmasına rağmen, karadaki üstünlükleri ve daha önce zikrettiğimiz sebepler, onları Akdeniz'de gerçek anlamda deniz filoları oluşturmayı ikinci plana itirmiştir. Ortaçağ'da bu, Selçuklular için bir hata olarak telakki edilmemelidir. Zira onların yıkılışı, ne denizlerde hakimiyet kurmamalarından ve ne de Batı'nın etkisiyle olmuş, bilakis Doğu'dan ve karadan olmuştur.

144. O. Turan, *Selçuklular Tarihi ve Türk-İslam Medeniyeti*, s. 266; Ş. Turan, *ayn. eser*, s. 126; Cahen, s. 161; Gordlevsky, s. 221.

145. Ş. Turan, *ayn. eser*, s. 126; O. Turan, *Selçuklular Tarihi ve Türk-İslam Medeniyeti*, s. 267-268.

146. İbn Batuta, s. 310; Heyd, s. 610-611.

147. Ayalon, s. 42.

İşte XIII. asırdan sonra Selçuklular ile Mısır arasında ticarî münasebetlerin temel maddesi, Mısır'ın gemi yapımında kullandığı kereste olmuştur. Batılıların, kilisenin baskısı yüzünden, Doğu Akdeniz'deki menfaatlerini korumak gayesiyle zaman zaman Mısır'ın savaşta kendilerine karşı kullanabileceği her türlü malzemenin özellikle de kereste ve gemi satışı yasaklaması, onu iktisadî ve siyasî yönden çöktürmek istemesi, Mısır-Selçuklu münasebetlerinin kuvvetlenmesini sağladı. W. Heyd, bu sebeplerin yanında asıl sebebin, iki tarafın aynı dinden ve siyasî yakınlığının daha fazla olmasından kaynaklandığını belirtmektedir. Nitekim Marco Sanuto (Naxos Dükü), Mısır Sultanlığı'nı yiyecekten mahrum bırakmak için Türkler'i de düşman saymak gerektiği yolundaki görüşü¹⁴⁸, Mısır-Türkiye ticaretinin kesafetini ve keyfiyetini göstermesi açısından önemlidir.

Bu iki ülke arasındaki ticarete, nakliyecilik görevini bazen Cenevizliler, bazen de Venedikliler üstleniyordu. 1289'da bir Ceneviz gemisinin şeker, keten ve biber yükü ile İskenderiye-Alâiye seferi yaptığı belirlenmiştir¹⁴⁹.

Bu iki devlet arasında resmî bir andlaşma olup olmadığını bilmiyoruz. Bu yüzden gümrük uygulamaları hakkında da bir bilgi yoktur. Selçuklu Devleti, hangi milletten olursa olsun her mal için %2 gümrük vergisi alıyordu¹⁵⁰. Mısır'da ise batılı devletlerle yapılan andlaşmalara göre alınan gümrük vergisi %10-15 oranında değişmekteydi. Bu oran, antlaşmaya göre bazen daha düşük veya daha yüksek de olabiliyordu¹⁵¹. İslâm ülkeleri arasında ki gümrük uygulaması, karşılıklılık esasına dayanmaktaydı. Tabii bu hüküm müslüman tâcirler için geçerliydi. Diğer bir husus ise, bu ülkelerde vergi, halkın müslüman veya gayri müslim oluşuna göre değişmekteydi. Buna göre, müslümandan %2.5, zımmîden %5, harbîden ise %10 oranında vergi alınıyordu¹⁵².

Bu bilgilere göre, iki ülke arasında hangi uygulamanın yürürlükte olduğunu tahmin etmek şu an için güçtür.

148. Heyd, s. 612.

149. Heyd, *ayn. yer*.

150. R. T. Talbot, *The Seljuks in Asia Minor*, London 1961, s. 106.

151. Atan, s. 144.

152. Atan, s. 64-65.

ca. İhracat ve İthalat

Alâiye ve Antalya limanlarından, İskenderiye ve Suriye limanlarına, başta Mısır'ın gemi yapımında kullandığı zifti, kereste olmak üzere gıda maddeleri, kuru kayısı, halı, at, kadın ve erkek köleler ve deri mamülleri ihraç ediliyordu. Yine bu limanlar vasıtasıyla (bazan da Ayas ve Balat limanlarından da mal sevkiyatı oluyordu) baharat, keten, şeker, Mısır işi giyecekler, sarıklar, ipekliler, yünlüler, kumaşlar, Uzak Doğu'nun biber ve çiviti, sabun, kalay, kurşun gibi emtia da ithal ediliyordu¹⁵³..

2. Selçuklular Zamanında Karadeniz Ticaretinde Anadolu'nun Rolü

XIII. asırdan sonra Türkler'in verdiği isimle anılmaya başlayan Karadeniz, kaynaklarda "Hazar Denizi", "Bahru'r-Rus", "Büyük Deniz" bazen de kıyılarındaki büyük şehirlerin isimleriyle geçmektedir¹⁵⁴.

Gerek Şark ve Bizans kaynaklarına ve gerekse Rus kroniklerine göre XI. asırdan XII. asra kadar Karadeniz'de, Alan tüccarları ticaret hayatında mühim rol oynuyorlardı. Bu dönemde Bulgar sahası ile Orta Asya, Kafkasya, İran ve Uzak Şark arasında Volga yolu vasıtasıyla yoğun bir ticaret yapıldığı gibi, Kırım'a giden bozkır yolunda da geniş bir mübâdele faaliyeti olurdu. Kırım ile bir taraftan Trabzon, diğer taraftan İstanbul arasında yine yoğun bir ticaret vardı¹⁵⁵.

XI. asrın sonunda ve XII. asrın başında Karadeniz sahasına kuzeyden ve güneyden gelen yeni Türk kavimleri, bu büyük deniz havzasının siyasi ve etnik görünüşünü öncekinden farklı olarak değişikliğe uğrattı. Karadeniz'in güney kesimini oluşturan Anadolu, 1071'den itibaren hızla Türkleşmeye başladı. Kuzeye

¹⁵³. İbn Batuta, s. 311-312, 322, 324; Eflakî, s. c. I, 513, 530; c. II, 200, 522; Heyd, s. 608, 612; Sümer, *Yabanlı Pazarı*, s. 7-8.

¹⁵⁴. A. Decei, "Karadeniz", *İA* c. VI, s. 238-239.

¹⁵⁵. A. Y. Yakubovsky, *Altınordu ve İnhitâti*, (trc. Hasan Eren), İstanbul 1955, s. 7.

ise Oğuz Türkleri'nin bir kolu olan Kıpçaklar (Kumanlar), Türkistan'dan gelip yerleştiler¹⁵⁶.

Bu göçler, Kırım-İstanbul arasındaki kısmî ticaret devam etmesine rağmen Asya-Avrupa arasındaki mal akışı inkitaya uğradı. Anadolu'daki kargaşa, buradan geçen transit ticareti engelliyordu. Karadeniz havzasında gerçek anlamda milletlerarası ticaret, XIII. asrın ilk çeyreğinden itibaren teşekkül etmeye başladı.

1204 tarihinde İstanbul'da Latin İmparatorluğu'nun kurulmasıyla birlikte Anadolu'nun kuzey ve batı bölgelerinde Bizans despotları türemeye başladı. Bunlardan Theodore Laskaris, 1206 tarihinde İznik Devleti'ni kurdu. Comnenos ailesine mensup Alexis ve David, Karadeniz sahillerine yerleşti. Bunlardan Alexis, Trabzon'da devlet kurdu (1204-1461). David de, Sinop ve Ereğli havalisine yerleşip Laskaris'e karşı mücadele etti¹⁵⁷.

İşte bu dönemin Anadolu'sundaki ticarî yönden kısa duraklamayı İbnü'l-Esîr şöyle tasvîr etmektedir: "Anadolu ile Rus ve Kıpçak şehirleri arasındaki ticaret, Trabzon imparatorunun isyanı sebebiyle durdu. Hiç kimse karadan ve denizden ulaşım yapamıyordu. Bu yüzden Suriye, Irak, Musul, Elcezire ve diğer yerlerden gelen tüccarlar Sivas'ta toplandılar. Yolların kapalılığı, onları çok büyük sıkıntılar içine soktu. Sermayesi ile dönenler kâr etmişlerdi"¹⁵⁸.

Comnenoslar'ın Karadeniz sahillerindeki yayılma faaliyetleri, Selçuklu Devleti ve ülkesi için tehlikeli olmaya başlamıştı. Rükneddin Süleyman Şah'ın Tokat Meliki iken 1176 tarihinde fethettiği Samsun'da, Bizans'ın Amisos'una karşı, içinde Türkler'in iskân edildiği yeni bir şehir kurulmuştu. Burada teşekkül eden müslüman kolonisi ile Amisos halkı arasında ticarî menfaatler sebebiyle iyi münasebetler oluşmuştu. Bölgede meydana gelen karışıklık, meskun olan müslüman halkı da rahatsız ediyordu. Gıyaseddin Keyhüsrev'in girişimlerine rağmen, buradaki asayiş ancak İzzeddin Keykâvus zamanında gerçekleştirilebildi¹⁵⁹.

156. A. Decei, *ayn. mad*, s. 242.

157. O. Turan, *Selçuklular Zamanında Türkiye Tarihi*, s. 278.

158. İbnü'l-Esîr, c. XII, s. 201.

159. O. Turan, *Selçuklular Zamanında Türkiye Tarihi*, s. 279-280.

Selçuklular'ın ilk dönemlerinde, Kara-tekin tarafından 1085 yılında fethedilen fakat Haçlı Seferleri'nin verdiği sarsıntı sebebiyle bir asırdan fazla işgâl altında kalan Sinop, İzzeddin Keykâvüs tarafından 1214 tarihinde tekrar fethedildi. Sinop'un fethinden sonra Trabzon Comnen İmparatorları Moğol istilâsına kadar Selçuklu Devlete'nin tabiiyetinde kaldılar¹⁶⁰.

Sinop, kuzey-güney ticaretinin canlılığı için önemli olduğu kadar, doğu-batı ticareti için de önemli idi. İstanbul'dan Trabzon'a giden tüccarların uğrak yeri idi. Aynı zamanda Antalya'nın fethi ile buradan Selçuklu ülkesine giren tüccarlar, Karadeniz'in kuzeyine gidebilmek için Sinop Limanı'nı çıkış yeri olarak kullanıyorlardı. Sultan, buradaki ticareti kontrol edebilmek ve canlılığını koruyabilmek için hemen iskân ve imar faaliyetlerine girişti ve bunun için bir ferman çıkarttı. Fermana göre her şehirden zengin ve itibarlı kimseler Sinop'a yerleştirilecekti. Eğer bu zenginler içinden emlak ve akarı sebebiyle gelmek istemeyen olursa rızası ile malları sultan hazinesine (Hazine-i Hâssa) devredilip, kıymetleri kendisine tam olarak ödenecekti. İstek gerçekleştirilerek Sinop, bir yıl gibi kısa bir sürede imar ve iskân edildi. Bu, Selçuklu Devleti'nin malî ve siyâsî gücünü göstermesi açısından da önemlidir. Daha sonra Ceziretü'l-Uşşâk ismi verilen bu liman şehri, önemli bir ticaret merkezi olması yanında, Selçuklular'ın Karadeniz'de en büyük deniz üssü durumuna geldi¹⁶¹. Bundan sonra Selçuklular, Karadeniz'de üçüncü güç olarak ortaya çıktılar¹⁶².

İzzeddin Keykâvüs'un halefi Alâeddin Keykûbâd da Karadeniz sahillerinin emniyetini ön planda tuttu. Onun zamanında da Trabzon Rumları Selçuklu Devleti'ne tâbi idiler. Fakat Celâleddin Harezmsâh, zaman zaman Rumları Selçuklular'ın üzerine sevk ediyordu. Rumlarla Selçuklular arasındaki asıl anlaşmazlık ise Moğollar'ın 1223 tarihinde Suğdak'ı işgalleri ve burayı yağmaladıktan sonra geri çekilmeleriyle başladı¹⁶³. Rumlar, Suğdak'a yerleşmek istiyorlardı, bu da Selçuklular'ın işine gelmiyordu. Moğollar'ın Suğdak'ı

¹⁶⁰. İbn Bîbî, s. 63-64; O. Turan, *Selçuklular Zamanında Türkiye Tarihi*, s. 304, 305, 307.

¹⁶¹. O. Turan, *Selçuklular Zamanında Türkiye Tarihi*, s. 306; Ş. Turan, *ayn. eser*, s. 48.

¹⁶². Cahen, s. 166.

¹⁶³. O. Turan, *Selçuklular Zamanında Türkiye Tarihi*, s. 357-358.

yağmalamaları esnasında buradan Anadolu'ya kaçan Rus tüccarlarına ait bir gemi Sultan'a ait kıyılara yakın bir yerde batmıştı. Karşılıklı andlaşmaların olmadığı durumda Ortaçağ'da hakim olan bir uygulamaya göre, Selçuklular batan geminin mallarına el koydular. Bunun üzerine Trabzon hükümdarı, bu geminin idareleri altındaki "Gothland"dan vergi vermek için geldiğini ve bu davranışın kendilerine karşı düşmanlıktan kaynaklandığını iddia etti¹⁶⁴. Bundan sonra münasebetler gittikçe gerginleşti. Zaten buradaki Rumlar Selçuklu tebaasına ait tâcirlerin huzurunu kaçırıyorlar ve zaman zaman onların mallarını yağmalıyorlardı. İbn Bîbî'nin naklettiğine göre, Selçuklu ülkesine gelmek için yola çıkan bir tüccar Suğdak'ta yağmalanınca durumu şikâyet konusu olarak Sultan'a arzetti. Sultan da Anadolu ile Güney Rusya arasındaki güzergâhı emniyet altına almak ve Rumlar'ın burada hakimiyet kurmalarını engelleyerek kendisine bağlı bir ticari bölge oluşturmak gâyesiyle Kırım'a, Kastamonu uç beyi Hüsameddîn Çoban komutanlığında bir donanma gönderdi. Hüsameddîn Çoban, şehri teslim aldıktan sonra muhafızlar bıraktı ve birçok ganimetle geri döndü¹⁶⁵. Suğdak'taki Selçuklu hakimiyeti, burasının 1239 tarihinde Moğollar tarafından istilâsına kadar devam etti¹⁶⁶. O. Turan, Kırım (Suğdak) seferinin, Trabzon seferinden önce, 1227 tarihinde vuku bulduğu kanaatindedir¹⁶⁷.

Kırım seferinde hedefin Suğdak olarak seçilmesindeki diğer bir sebep, burasının Rusya içlerine kadar giden Türk ve Arap tüccarları kadar, Anadolu'ya gelen Rus tüccarlarının da uğrak yeri olması idi. Gemilerin demirlemesine elverişli limanı, deniz trafiğinin artmasını sağlıyordu. Kuzeyin deri ve kürkleri, Astragan (Ejderhan) yolu ile Asya içlerinden getirilen, pamuklu ve ipekli kumaşlarla, baharat hatta Anadolu ürünü olan Ankara yünü (tiftik), Kefe'de yahut da burada pazarlanıyordu¹⁶⁸.

164. Cahen, s. 166-167.

165. İbn Bîbî, s. 118-119.

166. Cahen, s. 167.

167. O. Turan, *Selçuklular Zamanında Türkiye Tarihi* s. 363; Heyd, s. 329. Avrupa araştırmalarında bu sefer 1223 tarihi olarak gösterilmektedir (O. Turan, *ayn. eser*, s. 360). İbn Bîbî ise, Alâeddîn Keykübâd'ın Kayseri'de Keykübâdiyye Sarayı'nda otururken, 1225 tarihinde Ermeniler'e ve Haçlılar'a karşı ordu sevkettiği zamanda olduğunu zikreder (İbn Bîbî, s. 119-120).

168. Ş. Turan, *ayn. eser*, s. 101-102.

Kırım Seferi, Selçuklu Devleti'nin Karadeniz'deki aktif ticaret siyasetini göstermesi açısından önemlidir.

Daha XII. asırdan itibaren Rus t acirleri Anadolu'ya gelmeye başlamışlardı. Bu, XIII. asırda da devam etti ve Sivas'ta Rus ve Kıpçak tacirlerinin görüldüğünü kaynaklar da nakletmektedir¹⁶⁹.

Alâaddîn Keyk b d Kırım seferini müteakip Trabzon'a da bir sefer düzenlemiştir. 1228 tarihinde Trabzon Rumları başta Samsun ve Sinop olmak üzere sahilleri yağmalamışlardı. Sultan, bu seferle Samsun ve nye'ye kadar olan sahilleri kurtardıktan sonra donanmayı Trabzon'a gönderdi. Fakat bazı sebeplerden dolayı fetih gerçekleşemedi. Alâaddîn Keyk b d yerine Celâleddîn Harezmşah'a tâbi olan Trabzon hükümdarı, Selçuklular'ın 1230 tarihinde Harezm ordusunu Yassı Çemen'de yenmesi üzerine tekrar Selçuklu Sultanı'na tâbi oldu¹⁷⁰.

Trabzon, önemli bir ihracat ve ithalat limanı olması yanında Karadeniz'i Doğu Anadolu'ya ve İran (Tebriz)'a oradan da Asya ve Uzak Doğu'ya bağlıyordu. Aynı zamanda İstanbul, Ege yolu ile Akdeniz ve Avrupa'ya bağlanıyor, güneyden Anadolu içinden geçerek Arap dünyasına, kuzeyden de Rusya ve diğer Avrupa ülkelerine giden yolların keşişme noktasını teşkil ediyordu¹⁷¹.

Selçuklu Sultanları'nın Karadeniz siyaseti   esas üzerinde özetlenebilir:

- a) Bilhassa Orta Doğu ülkelerine gönderilecek Kuzey Karadeniz r nlerinin kendi topraklarından sevk edilmesini sağlamak.
- b) Kendi ihtiyaçları olan kürk ve diğer emtiayı merkezlerinden ithal etmek.
- c) Anadolu'nun kuzey sahillerindeki Rumlar'ın devlet için tehlikeli hale gelmesini önlemek.

169. Cahen, s. 164.

170. O. Turan, *Selçuklular Zamanında Türkiye Tarihi*, s. 361-362; ř. Tekindağ, "Trabzon", *İA* c. XII, I, s. 458.

171. Köprülü, *Osmanlı Devletinin Kuruluşu*, s. 55; ř. Turan, *ayn. eser*, s. 51; ř. Tekindağ, *ayn. mad.* s. 456-457.

Artık Karadeniz ticaretinde üç güç rekabet halindeydi. Venedikliler, bunlarla beraber kısmen diğer Latin devletleri, Selçuklular ve Trabzon Rumları¹⁷². Bununla birlikte, Karadeniz havzasında ticarî faaliyette bulunan Kıpçaklar, Tacikler, Tatarlar, Ruslar, Bulgarlar gibi başka kavimler de vardı. Bunlar, çoğunlukla Kırım-Kafkasya üzerinden yapılan ticarete önemli rol oynuyorlardı¹⁷³. Bunlardan Kıpçaklar'ın ve Ruslar'ın Anadolu'ya ticaret için geldikleri oluyordu.

Rumlar, 1204 tarihinde Latin İmparatorluğu'nun kurulmasıyla yüzlerini Trabzon'a çevirmişlerdi. Böylece, Kırım-İstanbul arasındaki ticaret yoğunluğunu kaybederek, Kırım-Trabzon arasına kaymıştır¹⁷⁴. Hiç şüphesiz ticarî sonuç itibariyle bu durum, Anadolu'nun doğu bölgesindeki transit ticaretin canlılığını arttırmıştır.

İstanbul'da Latin İmparatorluğu'nun kurulması, Karadeniz ticaretinde başka bir gelişmeye sebep oluyordu. Cenevizliler, ilk defa 1142 tarihinde Bizans'tan, topraklarında ticaret yapabilmek için elde ettikleri haklarını kaybediyorlardı. Levante ticaretindeki ezeli rakipleri olan Venedikliler, İstanbul'a hakim olmuş, dolayısıyla Karadeniz ticaretinden çekilmek zorunda kalmışlardı¹⁷⁵.

Batılı devletlerin İstanbul vasıtasıyla Karadeniz ticaretine mahreç bulmalarına rağmen, kuzeyin zenginliklerinin farkına ancak Tatarlar'ın Rusya'nın güneyinde Kıpçak Hanlığı'nı kurmalarından sonra vardılar. 1204 tarihinden sonra Venedikliler, Kırım'a ticarî gayelerle gidiyorlardı. Fakat onların faaliyetleri, Anadolu'nun batısı ve Karadeniz'in batı kesimindeki devletlerle yoğunlaşmıştı. Latin İmparatorluğu zamanında birçok tâcir, kuzey Karadeniz'deki Don Nehri ağzına varıyordu. Fakat bunlar oraya yalnız kuru balık aramak için gidiyorlar, Orta Asya'nın ve Çin'in ürünlerini düşünmüyorlardı. Bu dönemde, Doğu'nun en uzak bölgelerinden gelen ürünler, şimdiki güney Rusya sahillerine kadar gelen baharat,

172. Cahen, s. 166.

173. Ş. Turan, "Karadeniz Ticaretinde Anadolu Şehirlerinin Yeri", *Tarih Boyunca Karadeniz Kongresi Bildirileri* (Samsun 1988), s. 148.

174. Heyd, s. 329.

175. Ş. Turan, *ayn. eser*, s. 34.

Volga ve Don yatakları boyunca inmiyor; tersine Anadolu'dan kuzeye doğru çıkıyordu¹⁷⁶.

Cenevizliler, 13 Mart 1261 tarihinde İznik İmparatoru ile Nif Andlaşması'nı imzaladılar. Bu, artık Venedik'in Karadeniz ticaretinden çekilmesi anlamına geliyordu. Nitekim andlaşma maddelerinin biri, Pizalılar hariç diğer Latin devletlerinin Karadeniz'de ticaret yapmalarının engelleneceği hususunda idi. Venedikliler, Cenevizlilerle Mihail Paleologos arasındaki münasebetlerin bir an kopmasından faydalanarak 1263 tarihinde Karadeniz'e çıkma hakkını elde ettiler. Fakat 1261 tarihinde Latin İmparatorluğu'nun yıkılmasıyla Cenevizliler, Fatih'in İstanbul'u fethetmesine kadar Karadeniz ticaretinde diğer Latin devletlerinden daha fazla etkili oldular¹⁷⁷.

Buna göre, 1214 tarihinde Sinop'un Selçuklular tarafından fethinden sonra, XIII. asrın ilk yarısında Karadeniz ticaretinde en aktif siyaset izleyen Selçuklu Devleti'nin olduğu anlaşılıyor. Zira Köseadağ mağlubiyetine kadarki dönemde Rumlar da Selçuklu Devleti'ne tâbi idiler. Batılılar'ın, Karadeniz ticaretine gerçek anlamda yönelmeleri XIII. asrın ilk yarısından sonraki döneme rastlar. İşte Selçuklular'ın hâkim olduğu dönemde Karadeniz'in kuzeyinin zenginlikleri, Suğdak-Sinop ve Samsun arasında kurulan ticaret ağı ile Selçuklu ülkesine aktı. Sinop'a ve Samsun'a gelen mallar, Konya ve Kayseri'ye, oradan da Akdeniz limanlarına sevkediliyordu. Büyük bir ihtimalledir ki Batılı devletler, kuzeyin emtiasını bu dönemde Anadolu'dan sağlıyorlardı.

Selçuklular'ın hâkimiyeti döneminde Venedikliler, Anadolu'nun kuzey kesimine pek uğramıyorlardı. Döneme ait belgelerdeki bu konuyla ilgili bilgiler yetersizdir. Yalnız gayri resmi bir belgede bir Venedikli'nin 1212 tarihinde Samsun'daki Türk limanına, Trabzonlular'ın burasını ele geçirdikleri dönemde uğradığı zikredilmektedir. Fakat bu, o limanın Selçuklular'ın iç bölgesi ile bağlantısı olması dışında herhangi bir ticarî münasebetin olduğunu göstermez. Cenevizliler ise Karadeniz'e çıktıktan sonra, Anadolu sahillerinden Amasra'yı

¹⁷⁶. Heyd, s. 328-329.

¹⁷⁷. Ş. Turan, *ayn. eser*; s. 36-37; S. Runciman, *ayn. eser*, c. III, s. 306.

merkez seçip, Sinop, Samsun, Fatsa ve Trabzon'da güçlü koloniler oluşturmuşlardı¹⁷⁸.

İlk canlılığı olmasa da hiç şüphesiz Türkler'in güney Rusya ile ticaretleri XIII. asrın sonuna kadar devam etmiştir. Köseadağ mağlubiyetinden sonra 1259'dan beri Rumlar tarafından işgal edilen Sinop, Selçuklu veziri Muinüddin Süleyman Pervâne tarafından 1265 tarihinde geri alınmış ve kendisine burasını mülk edinmişti. Onun 1277 tarihinde İlhanlılar tarafından idamından sonra oğlu Muinüddin Mehmed (1277-1296), Sinop havalisinde Pervaneoğulları Beyliği'ni kurmuştu. Cenevizliler'in Sinop'a yerleşmeleri ve burada koloni oluşturmaları Rumlar tarafından ele geçirildiği veya daha sonraki dönemde olmuştu. 1298-1299 tarihlerinde Cenevizliler buğday satın almak bahanesiyle Sinop'a bin kadar asker çıkartıp, Mühezzebüddin Mes'ud'u esir alıp Kefe'ye götürmüşlerdi. Fakat Sinop'u ele geçirememişlerdi¹⁷⁹. Bu durum göstermektedir ki Sinop, Karadeniz ticaretinde önemini devam ettirmekte ve buradaki güç hâlâ Türkler'in elinde bulunmaktaydı. Çünkü Latin devletleri Akdeniz ve Karadeniz'deki siyasetlerini ticarî gayeler doğrultusunda sürdürüyorlardı.

Anadolu ile Karadeniz'in kuzeyi yani Suğdak arasındaki ticareti (1252) Rubruck şöyle tanımlamaktadır: "Sinop (Synopolis) karşısında bulunan bir liman şehri Soldia (Sudak)'ya Türk tüccarları geldiği gibi, kuzeyden dönüp Türkiye'ye giden veya içinden geçen bütün tüccarlar uğrar. Bu tüccarlar bu pazara kakım, sincap ve başka kürkler ve deriler, bir kısım tüccarlar ise pamuklu, ipekli kumaşlar ve baharat getirir..."¹⁸⁰.

Anadolu'nun Karadeniz sahiline bağlantısı olan şehirlerinin ortak özelliği, Anadolu içlerinden gelen karayollarının Karadeniz'e ulaştığı noktalarda önemli birer ihracat ve ithalat limanları olmaları, içte ikinci sırada yer alanlar ise söz konusu limanlarla Anadolu ve Asya arasında ulaşımı sağlayan yollar üzerinde,

178. Cahen, s. 166; Ş. Turan, *ayn. eser*, s. 46.

179. N. Kaymaz, *Pervâne Muinüddin Süleyman*, Ankara 1970, s. 111-112, 179; Ş. Turan, *ayn. eser*, s. 48.

180. Rubruck, s. 54, 55.

bölgede üretilen ürünlerle birlikte transit malların sergilendiği bir pazar durumunda olmalarıydı¹⁸¹.

a. Karadeniz Ülkeleri İle Yapılan İhracat ve İthalat

Kırım ile Anadolu arasındaki ticaret Türk, Acem ve Arap tâcirlerinin elinde idi¹⁸². Türkler, Kırım'dan Anadolu'ya başta kendi ihtiyaçları olan kürk ve köle olmak üzere birçok emtia getirirlerdi. Samur, as, bozkır tilkisi, sincap derisi Anadolu'da varlıklı kimselerin aradığı mallar arasındaydı. Celâleddin'in hanımı Kira Hatun'un sıtma hastalığına yakalandığı zaman giydiği burkas mantosu (siyah ve kırmızı tilki derisinden) herhalde Volga boylarından getirilen kürklerden yapılmıştı¹⁸³. Bu aynı zamanda XIII. asrın sonlarında Kuzey Karadeniz ile Anadolu arasındaki emtia akışının sürdüğünü gösterir.

Köle Ortaçağ ticaretinde önemli bir yer işgal ediyordu. Köle alışverişi yapmayan ülke hemen hemen yok gibiydi. Söz konusu dönemde bu ticaretin en canlı olduğu güzergâh Kırım-Anadolu, oradan da Mısır ve Suriye'ye doğruydı. Köle ticaretini Selçuklular da yapıyordu. Samsun ve Trabzon limanlarından Sivas'a getirilen köle burada pazarlanıyordu. Yazıcıoğlu'nun naklettiğine göre Hüsamittin Çoban, Kuzey'den gelen Kıpçak kölelerini satın alır, tahsil ve terbiyeden sonra onları orduya asker olarak alırdı. Selçuklu sultanlarının Mısır'a köle satışını zaman zaman yasaklamaları, köle ticaretini engellemek değil, Kölemen Sultanlığı'nı zor duruma sokmak gayesini güdüyordu¹⁸⁴.

Bunlardan başka at ve Rus keteni ile, Orta Asya'dan getirilen malları ithal ediyorlardı. Buna karşılık Anadolu'dan gelen tüccarların gemilerini pamuk, baharat, ipekli kumaşlar, elbiseler, yün ve tiftik dolduruyordu¹⁸⁵.

Ayrıca Anadolu'nun kuzey limanları ile Avrupa ülkeleri arasındaki ticaretin, XIII. asrın ikinci yarısından sonra canlandığı gözlenmektedir. Liman şehirlerine

181. Ş. Turan, *ayn. mak.*, s. 148.

182. Yakubovsky, s. 16.

183. İbnü'l-Esîr, c. XII, s. 346; Gordlevsky, s. 209; Eflâkî, c. II, s. 133-134.

184. İbnü'l-Esîr, c. XII, s. 346; F. Sümer, *Yabanlı Pazarı*, s. 9; O. Turan, *Selçuklular Zamanında Türkiye Tarihi*, s. 358.

185. Rubruck, s. 54-55; Ş. Turan, *ayn. eser*, s. 102.

gelen, özellikle Cenevizli ve Venedikli tâcirler, Anadolu'dan şap, bakır ve sair emtiayı satın alıyorlardı. Şebinkarahisar'ın şapı, Giresun ve Trabzon limanları'na, Kastamonu'dan çıkarılan bakır, işlenmemiş olarak Sinop limanlarından Avrupa'ya ihraç ediliyordu. Buna karşılık Avrupa'dan cam eşya, kâğıt, kumaşlar ve ibrişim getirilip burada pazarlanıyordu¹⁸⁶.

C. Kara Ticareti

Ortaçağ'da kara ticaretinin en önemli unsuru kervanlardı. Kervan kelimesinin aslı Farsça "kârbân" olup, kervan şekline dönüşmüştür. Soygunculara ve eşkiyaya karşı kendilerini müdafaa etmek için bir arada sefer yapan tüccar topluluğuna bu ad verilmişti. Çoğunlukla develer, atlar ve katırlar kervanın yük hayvanlarıdır. Kafkasya ve Orta Asya'da tekerlekli arabalar da kullanılıyordu. Ekseriya yedişer deveden katarlar teşkil edilir, deveci eşeğine binerek katarların başını çekerdi. Bir kervan, günde en fazla yedi-dokuz saat yolculuk yapabiliyordu. Ticarete ehemmiyet veren idareciler, yollarda tüccarların konaklamaları için kervansaray (ribat) inşa ettirmişlerdi. Tüccarlardan en tecrübelisi kervanın başkanı (bezirganbaşı) seçilirdi. Ayrıca yolda eşkiyanın saldırısından korunmak için muhafızlar kiralanırdı. Kervana geçtiği güzergâhtan, başka tüccarlar da iştirak ederdi. Varmak istediği yere ulaşan tâcir, orada kervandan ayrılır tekrar geri döneceği zaman aynı kervana veya başka bir kervana katılırdı. Bu dönemde tek olarak seyahat etmek, birçok yönden tehlikeliydi. Kervanların yolcularını her zaman tâcirler oluşturmaz, onlara ticaret dışında başka gayelerle seyahat eden yolcular da iştirak ederdi¹⁸⁷.

1. İslam Ülkeleri ile Ticarî Münasebetler

Selçuklu tebaasına ait tâcirler, İslâm ülkeleri ile ticareti çoğunlukla buralarda oluşmuş ticaret merkezleri vasıtasıyla yapıyorlardı. Bunların başlıcaları; Şam, Bağdat ve Tebriz'di. Tâcirlerin Uzak Doğu'ya ticarî maksatlarla sefer yapıp yapmadıkları bilinmemektedir. Yalnız XIII. asrın sonlarında Konya'da, Hindistan'a ticarî gayelerle sefer yapan bir tâcirin varlığını Eflâkî eserinde

¹⁸⁶. Lopez, s. 553; Ş. Turan, *ayn. mak.*, s. 157-158.

¹⁸⁷. C. Huart, "Kervan", *IA* c. VI, s. 597; Gordlevsky, s. 215.

zikretmektedir¹⁸⁸. Celâleddin Hârezmşah'ın Alâeddin Keykûbâd'a yazdığı mektupların birincisinde ticarî münasebetlerin devam edeceği taahhüt edildikten sonra tâcirlerin Harezmi ülkesine serbestçe girebilecekleri belirtilmektedir¹⁸⁹. Bu da Selçuklu tebaasına ait tâcirlerin Harezmi ve Horasan taraflarına gittiğini aynı şekilde buralara ait tâcirlerin de Anadolu'ya geldiğini gösterir. Selçuklu tâcirlerinin daha uzaklara emtia alışverişi için gitmelerine gerek yoktu. Zira sözkonusu bu ticaret merkezlerine Doğu'nun ve Güney'in bütün malları getirilmekteydi. Aynı şekilde Anadolu'da da doğu ile batı arasındaki mal mübâdelesinin yapıldığı merkezler vardı. İslâm ülkeleri ile yapılan ticarete önemli rol oynadığı için Sivas bunların başında gelmekteydi. Anadolu'daki bütün ticaret merkezleri bu antrepoya bağlandığı gibi Anadolu dışındaki Tebriz, Bağdat ve Şam yolları da burada keşişmekteydi. Moğol istilâsı sonrası bu şehir eski canlılığını yitirmiştir. Artık batı ile doğunun mallarının toplandığı merkez daha aşağıya kayarak Yumurtalık Limanı ön plana çıkmıştır¹⁹⁰.

Doğu ticareti buradaki asayişsizlik yüzünden zaman zaman tehlikeye giriyordu. Sahil kesimlerini emniyete alan Alâeddin Keykûbâd, Harezmliler'in Anadolu'nun doğu kesiminde çıkardıkları kargaşayı ve ticarî münasebetleri ihlâl etmelerini engellemek amacıyla, Kamâleddin Kâmiyar'ı Ahlat ve Bitlis taraflarına sefere göndermişti¹⁹¹.

Sivas'tan başka Şam'ı Konya'ya bağlayan bir yol daha vardı ki bu yol üzerindeki Ermenistan'ın, buradan geçen tâcirlerin mallarını yağmalamalarından dolayı Alâeddin Keykûbâd, yolun emniyetini sağlamak için Çaşnigir Mübarizüddin Çavlı'yı Ermenilere karşı sefere göndermişti. Bu yol Selçuklular'ın yıkılışına kadar canlılığını korumuştur¹⁹².

188. Eflâkî, c. I, s. 97.

189. O. Turan, *Vesikalar*, s. 83.

190. Köprülü, *Osmanlı Devletinin Kuruluşu*, s. 55.

191. O. Turan, *Vesikalar*, s. 79.

192. İbn Bîbi, 119; Eflâkî, c. I, s. 100.

a. İhracat ve İthalat

Türkiye’de hayvancılık gelişmiş olduğundan buralarda yetiştirilen koyun, keçi, sığır ve bunların ürünleri Suriye, Irak ve İran’a ihraç ediliyordu. 1226 tarihinde bir tâcirin Erzurum’dan Tebriz’e 20.000 baş hayvan göndermesi, bu zenginliğin ve hayvan ticaretinin boyutlarını göstermeye yeter. Memluk Sultanlığı’na, Suriye’ye at ihraç ediliyor, İslâm dünyasında Anadolu’da yetiştirilen atlar çok tutuluyor ve Memluk Sultanları’na hediye olarak gönderiliyordu. Ziraatçılığın gelişmesine bağlı olarak kuraklık zamanında Suriye’ye tahıl ihracatı yapılıyordu. Ayrıca Konya yöresinde yetiştirilen kayısı kurutulmuş Mısır ve Suriye’ye ihraç ediliyordu. Türkmenler tarafından koyun yünüyle dokunan halı ve kilimler Şam, Irak, Mısır, hatta Hindistan ve Çin’e bile ihraç ediliyordu. Türk sahtiyânları meşhur olup Suriye ve Mısır’a gönderiliyordu. Ayrıca madenler ve ona dayalı ürünler de ihraç ediliyordu. XII. asırda Bağdat’ta yapılan büyük bir köprünün zincirleri Anadolu’da yapılmış ve Dicle yoluyla buraya gönderilmişti. Ahlat havalisinde çıkarılan boraks, ekmek yapımında kullanılıyordu ve üretim fazlası, Irak ve diğer İslâm ülkelerine sevk ediliyordu. Erzincan’da yapılan kandiller ve kapkacak da ihraç edilen emtia arasındaydı. Ayrıca gulambhâneler’de eğitilen köleler İslâm ülkelerinde çok fazla rağbet görüyordu. Buna karşılık İslâm dünyasından başta lüks tüketim malları ithal ediliyordu. Mısır ve Suriye’den şeker, Şam ve Bağdat’tan dîba, atlar ve iskarlatlar getiriliyordu. Kâğıt, kâğıdın yurdu Çin ve Semerkant’tan geliyordu. Yine Orta Asya’dan Keşmir şalları ve Horasan işi kılıç demirleri ithal ediliyordu. Yine Uzak Doğu’nun ve Hindistan’ın baharatı bu yolla Türkiye’ye geliyordu. Ayrıca Yemen ve Hindistan’dan kumaşlar getiriliyordu¹⁹³.

2. Bizans ile Ticarî Münasebetler

Ticaret, Bizans tebaası ile uç Türkmenleri arasında Türkler’in Anadolu’ya gelmesinden itibaren başlamıştı. Bu dönemde ticaret, mal değişimi şeklinde yapılıyordu.

¹⁹³ İbn Batuta, s. 322, 324, 328, 298; Eflâkî, c. I, s. 97, 530; c. II, s. 22, 105, 106, 106; İbnü’l-Esir, c. XII, s. 424; Gordlevsky, s. 208-209, 221; O. Turan, *Selçuklular Tarihi ve Türk İslâm Medeniyeti*, s. 266-269.

Gıyaseddin Keyhüsrev'in birinci sultanlık döneminde (1190-1192), Mısır'dan Bizans'a gönderilen atlara el koyması üzerine imparator da Konya'dan İstanbul'a giden Türk ve Rum tüccarlarının mallarına el koydu. Yine Rükneddin Süleyman Şah döneminde (1196-1204) Samsun'dan İstanbul'a giden bir gemiyi Bizans İmparatoru Alexis yağmalattırınca, gemideki Konya tâcirlerinin mallarını, Sultan'ın baskısı üzerine geri vermek zorunda kalmıştı¹⁹⁴. Bu olaylar, Bizans'ın merkezine, Selçuklu tâcirlerinin gidip geldiğini göstermektedir.

Bizans ile Selçuklular arasında sınır boylarındaki anlaşmazlıklar devam etmesine rağmen, ticaret devam ediyordu. XIII. asrın ikinci yarısında Konya'dan İstanbul'a seyahat eden çok zengin tacirlerden kaynaklar bahsetmektedir¹⁹⁵.

Yine Gıyaseddin Keyhüsrev'in ölümü ve onun Alaşehir'deki müslüman mezarlığına gömülmesi, Bizans'ta Türk kolonilerinin varlığını gösterir. Rumlarla Türkler arasındaki münasebeti arttıran âmil, tabii ki coğrafi ve iktisadi zaruretlerdi¹⁹⁶.

Selçuklu ülkesinde, ziraat ve hayvancılığın gelişmesi, ürünlerin pazarlanmasını gerektiriyordu. Bu ürünlerin Bizans'a da gönderilmesi pek tabii idi. Hatta kıtlık zamanlarında Bizans'tan hububat alımı da yapılıyordu. Hububatın yanında bilhassa Bizans'ın merkezine Türk kumaşları sevkediliyordu. Bu kumaşlar, Bizans tebaasınca lüks ve pahalı mal olarak kabul ediliyordu. Gregorus'un kayıtlarına göre, İznik İmparatoru III. Ioannes Vatatzes, israfa engel olmak maksadiyle 1243 tarihinde Türk kumaşlarının giyimini sınırlayan bir emimâme bile çıkartmıştı¹⁹⁷. Tabii ki iki ülke arasındaki alış-veriş, hububat ve kumaşla sınırlı kalmıyor, Bizans'a getirilen diğer ülkelerin mamülleri, Selçuklu tebaası tarafından, Selçuklu ülkesine gelen mamüller de Bizans tebaası tarafından satın alınıyordu.

194. O. Turan, *Vesikalar*, s. 122-123.

195. Eflâkî, c. I, s. 145-146.

196. İbn Bîbî, s. 48; Akdağ, s. 22.

197. Akdağ, s. 18-19; Ş. Turan, *ayn. eser*, s. 100.

Selçuklu ülkesinden, Bizans'a ait olan ve Menderes Irmağı'nın kaynağının yakınında ve sol sahili üzerinde kurulu Milet (Balat)'e Ortaçağ boyunca çeşitli tabii ürünler sevkediliyordu. Bu ürünlerin arasında safran, susam, bal, balmumu, meşe mazısı, Şam üzümleri, Kütahya şapı, kırmızı maroken, halı ve bazı mamül eşyalar vardı. Bu malların bir kısmı Bizans tebaası tarafından satın alındığı gibi, bir kısmı da Cenevizliler tarafından diğer ülkelere taşınırdı. Bu limana, Cenevizliler tarafından Mısır ve diğer ülkelere alınan mallar getiriliyordu. Bunlar arasında kumaş, sabun, kalay, kurşun gibi emtia da vardı¹⁹⁸. Herhalde buraya mal götüren Selçuklu tâcirlerinin geri dönüşlerindeki yüklerini bu emtia oluşturuyordu.

III. TRANSİT TİCARET

Bir ülkenin toprakları üzerinden, başka bir ülke ile yapılan ticaretin adıdır. Bu ticarete, Ortaçağ'da kervanlarla yapıldığı için "kervan ticareti" de denilmektedir.

XV. asrın sonlarından itibaren büyük keşif seyahatleri ile yeni bir ticarî devre açılana kadarki dönemde Anadolu, doğu ile batının, kuzey ile güneyin birbiriyle bağlantı kurduğu noktada bulunması nedeniyle istikrar dönemlerinde daima canlı bir ticarete sahne olmuştur. XVIII. asırda, Sibirya'dan geçen yol önem kazanmaya başlayınca, Anadolu'dan geçen tarihî İpek Yolu da tamamen önemini kaybetmiştir¹⁹⁹.

Selçuklular döneminde Anadolu'da transit ticaretin canlılık kazanması, üç esas sebebe bağlanabilir:

- a) XII. asrın sonunda Anadolu'da istikrarın temin edilmesi,
- b) Mısır ile Avrupa devletleri arasındaki siyasî ve dinî çekişmeler: Bu, Avrupalı tacirleri Doğu ile bağlantı kurabilecek yeni yollar aramaya sevk etmiştir.
- c) Akdeniz ve Karadeniz'e açılan liman şehirlerinin fethedilmesi.

¹⁹⁸. Heyd, s. 607-608.

¹⁹⁹. Mazaheri, s. 342.

A. Kuzey - Güney Ticareti

Bu istikâmeti takip eden ticaretin Selçuklu ülkesini ilgilendiren yönü, Karadeniz'in kuzeyi ile, Selçuklu ülkesi üzerinden Orta Doğu ülkeleri arasında yapılan ticarettir. Bu ticaret, IX. asırda başlamış ve Bizanslılar'ın, müslümanlar'ı püskürtmek için yaptığı seferlerin başladığı XI. asra kadar devam etmiştir. Bu asırdan itibaren Türkler'in Anadolu'ya muhacereti başlamıştır ki Bizansla yapılan savaşlar ve Türkmenler'in saldırıları ile XII. asrı da içine alan bir dönemde bu güzergâhtaki ticaret kesintiye uğramıştır. XII. asrın sonunda bu yol tekrar canlanmaya başlamıştır. Bu dönemde İslâm ülkelerinin tâcirleri Bağdat ve Halep'ten gelirler, Malatya-Sivas-Trabzon yolunu takip ederek Karadeniz'e çıkarlardı. Güney Rusya'nın kürk ve köleleri ile geri dönerlerdi²⁰⁰.

Antalya, Alâiye ve akabinde Sinop'un fethiyle Karadeniz ile Doğu Akdeniz arasında yeni bir güzergâh daha transit ticarete açılmış oldu. Mısır'dan gemilerle Akdeniz limanlarına gelen tâcirler, Antalya ve Alâiye'den, Konya-Ankara-Sinop yolu ile Karadeniz'e çıkıyorlardı. Çok kullanılsa da Bağdat ve Halep yolu Malatya'da birleşerek, Sivas-Amasya üzerinden Samsun ve Sinop limanlarına ulaşıyordu. Selçuklu hâkimiyetinde olmasa da Ayas-Samsun yolu, transit ticaret açısından oldukça önemli idi. Ayas'tan Konya veya Kayseri'ye gelen tâcirler, Sivas-Amasya üzerinden Samsun'a ulaşıyorlardı. Bu yollar, Selçuklu yol ağının müsait olmasından dolayı rahatlıkla birbirine geçiş sağlayabiliyordu²⁰¹.

Mısır'da Deşt-i Kıpçak Türkleri'ne büyük bir kıymet verilirdi. el-Ömerî. Deşt-i Kıpçak Türkleri hakkında şöyle diyor: "Onlar, kız çocuklarını bolluk zamanlarında seve seve, erkek çocuklarını ise ancak büyük bir ihtiyaç karşısında satarlardı. Mısır ordusunun büyük bir kısmını onlar teşkil ederdi. Çünkü el-Melik el-Kâmil'in oğlu el-Melik es-Salih Necmeddîn Eyyûb'un, Kıpçak köleleri satın almaya başladığı zamanlardan beri Mısır diyarının sultan, emir ve askerleri hep onlardı." Esirlerin Moğollar tarafından satıldığını Reşidüddîn de eserinde zikreder.

200. Özergin, *Yollar*, s. 129.

201. Özergin, *Yollar*, s. 108-109, 117.

Moğol hükümdarı Gazan Han, bu utandırıcı ticareti engellemek istemişse de bu planını Moğollar için bile gerçekleştirememiştir²⁰².

Tüccarlar Kuzey Karadeniz'e pamuklular, ipekliler ve baharat götürüp geri dönerken kadın ve erkek kölelerle, Asya'nın kürklerini getirirlerdi. İnce kürk kullanmak müslüman dünyasının gelenek ve ahlâkı arasına öylesine yerleşmişti ki, eğer Kırım ve Anadolu'da çıkacak herhangi bir savaş onların bu metâi ithalatını geciktirecek olsa aşırı derecede huzursuz olurlardı²⁰³.

Kuzey-Güney ticareti genelde Arap, İranlı ve Türk tâcirlerin elindeydi. Sivas ve Yabanlu Pazarı, bu transit malların depolandığı ve pazarlandığı merkezlerdi. Bu ticarete giren Avrupalı devletler ise Venedikliler ve Cenevizlilerdi. Esirler yalnız Orta Doğu ülkelerinde değil İtalya'da bile pazarlanıyordu. Bizanslılar döneminde başlayan köle ticareti XV. asırda hâlâ devam ediyordu²⁰⁴.

Moğol istilası döneminde, Mısır ile Memlükler arasındaki çatışmalar, Antalya ve Alâiye gibi limanların ticaretini tehlikeye düşürmüş olabilir. Yine İran Moğolları ile Rusya'daki Moğolların aralarının açılması ve Rusya'daki Moğollar ile Memlükler arasındaki bağların kuvvetlenmesi, önceden Anadolu'dan yapılan köle sevkiyatının, daha sonra boğazlar yoluyla yapılmaya başlanmasına sebep olmuştur. Bu yeni ticaret yolu Sinop ve Samsun limanlarının ticaretine büyük zarar vermiştir. Gazi Çelebi'nin XIV. asrın başlarında korsanlığa girişmesinin sebeplerinden biri de belki de budur²⁰⁵.

B. D o ğ u - B a t ı T i c a r e t i

Daha önce de zikredilen sebeplerden dolayı Avrupa devletlerinin doğunun emtiasını elde edebilmek için Anadolu'nun güney limanlarına yönelmelerinden sonra Anadolu, doğu-batı ticaretinin en canlı dönemini yaşamıştır. Bu, 1243 Moğol mağlubiyetinden sonra da kısmen doğuya kayarak sürmüştür. Bundan sonra, Batılı tâcirler için Yumurtalık Limanı önem kazanmıştır. Uzak Doğu'dan

202. Yakubovsky, s. 98-99.

203. Heyd, s. 328-329; İbnü'l Esir, c. XII, s. 348.

204. Ş. Turan, *ayn. eser*, s. 103.

205. Cahen, s. 321.

gelen ticaret yollarının biri kuzeyden geçerek Kırım sahilindeki limanlara, diğer önemli yol ise İran üzerinden geçerek Anadolu'ya giriyor ve burada ikiye ayrılarak bir kolu Trabzon'dan Karadeniz'e, diğer bir kolu ise Akdeniz sahilindeki limanlara ulaşıyordu. İran üzerinden gelen tâcirler, Erzurum-Bayburt ve Zigana geçitinden sonra Trabzon limanına ulaşıyorlardı. Diğer ise, Erzurum-Erzincan-Sivas-Kayseri-Aksaray-Konya üzerinden Antalya, Alâiye ve Ayas'a ulaşan yoldu. Bu yol, Kayseri'den Ayas'a diğer bir yol ile bağlanıyordu. Bu güzergâh ayrıca Gürcistan'ı da Akdeniz limanlarına bağlıyordu. Konya, doğu-batı ticaretinde Sivas'tan sonra ikinci dereceden bir antrepo idi. Bağdat'tan gelen tâcirler ise Mardin-Malatya-Elbistan-Kayseri-Aksaray-Konya-Antalya ve Alâiye yolunu takip ediyorlardı. Halep'ten gelen tâcirler de Kayseri üzerinden aynı yolu takip ederek Akdeniz limanlarına ulaşabiliyorlardı. Bu dönemde Batı Anadolu, Orta ve Doğu Anadolu'ya nazaran ticarî açıdan çok geri olduğu için, Konya'dan Ege limanlarına (Foça, İzmir, Ayasulug) çıkan sadece bir yol vardı. O da, Eğirdir-Burdur-Denizli yolunu takip ediyordu. Ayrıca Bizans'ın başşehri İstanbul'u doğuya bağlayan yol; İstanbul-İzmit-İznik-Eskişehir-Akşehir-Konya-Ulukışla-Adana-Halep-Şam üzerinden Mısır'a ve Halep'ten ayrılan diğer bir kol Kilis-Nusaybun-Musul-Bağdat ve Basra'ya varıyordu. Yine IV. asırdan itibaren "Hac Yolu" olarak gelişen İstanbul'u Halep'e bağlayan diyagonal yollar vardı. Bu yollar, Selçuklular döneminde de transit ticarete faaldi. Bu yollar üzerinde bulunan Anadolu şehirleri ticarî canlılıktan dolayı çok gelişmişti²⁰⁶.

XII. asrın ilk yarısında (1133), İstanbul-Tebriz arasında Konya üzerinden ticaret yolu işliyordu. Bu tarihte, İranlı tüccarların oluşturduğu 400 kişilik bir kervan şiddetli kardan dolayı yolda telef olmuştu²⁰⁷. Fakat asıl transit ticaret XII. asrın sonundan itibaren başlamıştır.

Sultan Alâeddîn Keykûbâd'ın ölümünden sonra Selçuklu Devleti duraklama devresine girmişti. Sultan Gıyaseddîn Keyhüsrev II (1237-1246) devrinde, Doğu'daki Moğol akımları sebebiyle İran ve Azerbaycan bölgesindeki Türkmenler, Anadolu'nun doğusuna göç etmişlerdi. Bu aşiretler buradan geçen kervanlara saldırarak yolun emniyetini ve huzurunu bozuyorlardı. Bunlara Harizmliler'in de katılmasıyla Suriye-Anadolu arasındaki transit ticaret kesildi ise de Sultan'ın

²⁰⁶. Özergin, *Yollar*, s. 51, 134; Akdağ, s. 23.

²⁰⁷. O. Turan, *Selçuklular Tarihi ve Türk-İslâm Medeniyeti*, s. 263.

gayreti ile bu aşiretler itaat altına alındıktan sonra kervanlar faaliyetlerini sürdürdüler²⁰⁸.

Bu dönemde arka arkaya vuku bulan iki hadise, Selçuklular'ın gelişmesine büyük darbe vurdu. Birincisi 1240 yılında ortaya çıkan "Babaî Hareketi", ikincisi ise Moğollara karşı "Kösedağ Mağlubiyeti"dir (1243). Bu olayların yarattığı başıboşlukla ülkedeki asayiş bozuldu, dolayısıyla da ticaret canlılığını ve emniyetini kaybetti. Kayseri ve Malatya gibi şehirlerdeki zengin tâcirler Suriye'ye kaçtı²⁰⁹.

208. O. Turan, "Keyhusrev II", *İA* c. VI, s. 622.

209. O. Turan, *ayn. mad*, s. 623-627.

Dördüncü Bölüm

ŞEHİRLER VE TOPLUM

I. ŞEHİRLER VE PAZARLAR

A. Şehirler

XI. asırda Türkler'in devraldığı Anadolu şehirleri ile XIII. asır Türkiyesi şehirleri arasındaki fark oldukça büyüktü. Bizans idarecilerinin Anadolu'yu ihmalleri, burasını uzaktaki feodallerin harcamalarına gelir temin eden bir yer olarak telakki etmeleri, müslümanların düzenledikleri kış ve yaz seferleri, kara ticaretinin canlılığını yitirip deniz yolunun kullanılması gibi sebeplerden dolayı gerçek anlamda şehirler teşekkül edememişti.

Sovyet araştırmacı Kajdan, nümizmatik belgelere dayanarak, orta Bizans döneminde şehir ekonomisinin, dolayısıyla da şehir hayatının çöktüğünü öne sürmektedir. Bu araştırmacı günlük hayatta kullanılan tunç paranın, VII. asırdan itibaren giderek azaldığını göstermiştir. Günlük hayatta mecburi olarak kullanılan tunç paraların yokluğu veya azlığı, alışverişin trampa yöntemiyle yapıldığını gösterir ki, böyle bir ekonomik düzene şehir ekonomisi denemez. Bu görüşe karşı ileri sürülen değerlendirmeler abartılıdır. Bu sebeplerden dolayı Anadolu'daki Bizans şehirleri, dar birer kırsal çevrenin merkezleri olmaktan öteye gidememişlerdi¹.

Selçuklu Türkiyesi'nde ise; göçebelerin devamlı hareket halinde olması ve bunu yeni göç dalgalarının takip etmesiyle, iskân siyasetinin tamamlanamamasından dolayı, XI. asırdan XII. asra kadarki dönemde şehirleşme tam anlamıyla

¹. Tanyeli, s. 16-17.

gerçekleşmemiştir. Bu göçleri müteakip şehirleşme, genel olarak üç şekilde olmuştur².

1-Eski Anadolu şehirlerine yerleşerek buradaki yerli halk ile beraber yaşamaya başlamışlardır. Fakat müslüman ve fatih olmaları dolayısıyla Türkler daha mümtaz bir sınıf halinde kalmışlardır. Bütün siyasi haklar ve askerlik şerefi kendilerine aitti.

2-Akınlara uğrayan ve askerî sebeplerden dolayı kasden tahrip edilen şehirlerin üzerine veya çevresine yeniden yapılan şehirler.

3-Çeşitli maksatlar sebebiyle yeniden inşa edilen şehirler. Askerî ve iktisadî sebepler bu maksatların başında geliyordu.

Fizikî şekil itibariyle bu şehirler şu ortak özellikleri taşıyordu:

XII. asırdan XIII. asra kadar kapalı şehir modeli hâkimdi. Bu modelde şehir, surlarla çevrilmiş olup, iç kısmında bir iç kale mevcuttur. Selçuklu şehirlerinin bir diğer özelliği ise içinde cami (ulu cami), medrese, zaviye, hamam, şifahane... gibi kurumların bulunmasıdır. İlk zamanlarda çarşı surların içindeyken zamanla surların dışına taşmıştır. Bunda göçebelerle yapılan alış-verişin etkisi büyüktür. Surların dışında da bazı yerleşme alanları mevcuttu. Bağ ve bahçeler ve ziraat yapılan yerler, hıristiyan halkın mahalleleri çoğunlukla sur dışındaydı. Birinci tip şehirde ise müslüman halk ile hıristiyan halk bazen beraber bazen ise aralarındaki bir duvar ile ayrılırlardı. İbn Batuta, Antalya'da müslüman halk ile gayr-ı müslim halkın ayrı yaşadığını zikreder³.

XIII. asırdan itibaren ticaretin gelişmesine ve nüfusun artmasına paralel olarak Anadolu'da açık şehir modeli teşekkül etmeye başlamıştır. Bu tip; şehirlerde yerleşim birimleri bir öncekine nazaran daha fazla sur dışına taşmıştır. Buna bağlı olarak çarşılar ve pazarlar da sur dışında kurulmaya başlamıştır. Bu, yabancı tüccarlarla ve göçebelerle yapılan alış-verişte kolaylık sağlıyordu. Bu model, ticaret merkezlerine ve yollarına yakın yörelerdeki şehirlerde oluşumunu daha

2. M. H. Yinanç, *Türkiye Tarihi (Selçuklular Dönemi)* İstanbul 1944, s. 180.

3. İbn Batuta, s. 311-312; Tanyeli, s. 41-43; O. Turan, "Ortaçağ Türkiyesinde İctimaî ve İktisadî Yükselişi", s. 182; Gordlevsky, s. 227-228.

erken tamamlamıştır. Konya, Kayseri, Erzurum ve Sivas bu şehirlerin tipik örnekleridir⁴.

Şehirler, sosyal yapı itibariyle şu özellikleri taşıyordu: Genel olarak Selçuklu ülkesindeki şehirleri, nüfusun çoğunluğunu Türkler olmak üzere, Rumlar, Ermeniler ve diğer hıristiyan tebaa oluşturuyordu. Türkler'in hıristiyan tebaaya hoşgörülü ve kendi özelliklerini korumalarında müsamahalı davranmaları, onların varlıklarını günümüze kadar sürdürmelerini sağlamıştır. Bunlar, Türkler'den farklı olarak "ehli zimmet" sayılmışlar ve oturdukları mahalleler, bazı yerlerde birbirinden ayrılmıştı. Şehirlerdeki sosyal tabakalaşma, yukarıdan aşağıya doğru şu sırayı takip ediyordu:

- a. Sultanlar veya melikler,
- b. Emirler ve devlet erkânı,
- c. Tüccarlar ve iğdişler,
- d. Zenaatkârlar.

Mahallî teşkilatlanma bakımından şehrin iktisadî ve ictimai yapısı şu şekilde düzenlenmişti: İktisadî faaliyette inhisarcı bir zümre olan esnaf, dinî ve iktisadî bir hüviyete sahip fütüvvet (ahîlik) adı altında teşkilatlanmışlardı. Azâların teşkilattaki yeri yukarıdan aşağıya doğru, ahi baba, ahiler, yiğit başılar, genç işçiler şeklindeydi. İlim ehli denen danışmendler, umumî ad olarak dinî zümre, müderrisler etrafında gruplaşmış ve onların üzerinde de şeyhülislâm bulunuyordu. Şehir halkı ise mahallelere ayrılmış ve her mahallenin başında iğdiş, onların üzerinde de iğdişbaşı vardı. Âyân, hiyerarşide iğdişlerle beraber bulunuyordu ve iğdişbaşı aynı zamanda onların şefiydi⁵.

Selçuklu Anadolu'sunda genel olarak değerlendirdiğimizde, XIII. asırda en gelişmiş kesim Sinop ile Antalya doğrultusundaki bir hattın sağ tarafında kalan bölgeydi. Anadolu'nun batı kesimi ise ticarî yollara uzak olmasından dolayı bu gelişmişliği gösterememişti. Söz konusu dönemde şehir, ticaret ve zenaat merkeziydi. XIV. asrın birinci yarısında Erzurum 222.000, Erzincan 332.000, Harput 215.000, Niksar 187.000, Kayseri 140.000, Niğde 41.000, Aksaray

⁴ Tanyeli, s. 64-66, 71-72, 77-78.

⁵ Eflâkî, c. I, s. 257.; Akdağ, s. 6-7, 14.

51.000, Akşehir 135.000, Ankara 72.000, Mardin 236.000, Meyyafarikîn 224.000, Bağdat 800.000, Tebriz 1.390.000 dinar vergi veriyordu. Sivas ve Konya'nın verdiği toplam vergi 1.384.886 dinar idi. Sivas'ın daha gelişmiş olduğu göz önüne alındığında bile en az 700.000 dinarı Sivas'a aitti. İktisatçı Sombart'ın hesabına göre bu dönemdi İngiltere'nin 4.000.000, Fransa'nın ise bütçesi 3.000.000 Frank idi. Bu rakamların Tebriz ve Sivas bütçeleri ile karşılaştırıldığında ne kadar büyük bir yekûn tuttuğu ortaya çıkar. Uçlardaki ve sahil bölgelerindeki diğer şehirler de buna dahil edildiğinde Selçuklu şehirlerinin verdiği toplam vergi 30.000.000 dinar civarında idi. İlhanlılar döneminde ise bu rakam 7.000.000 dinara düşmüştür⁶. Bu rakamlar Anadolu şehirlerinin gelişmişlik seviyesini yansıtmaya açısından oldukça önemlidir.

XIII. asrın sonlarında başta Konya, Kayseri, Sivas olmak üzere Antalya, Sinop, Erzincan, Erzurum, Malatya, Ahlat, Diyarbakir (Amid), Mardin gibi şehirlerin birçoğunun nüfusu 100.000'i aşmıştı. XIV. asırda inhitat devresinde Sivas'ın nüfusu 120.000 idi. Nüfus kesif olmasına rağmen iktisadî ve ictimai yükseliş sayesinde hayat oldukça ucuzdu. Günlük alış-verişte köylerde bile para kullanılıyordu⁷.

İktisadî ve ticarî canlılığın hakim olduğu şehirlerde yerli halk ve müslüman Türkler'den başka Araplar, İtalyanlar, Ruslar, Bulgarlar, Yahudiler, İranlılar bulunmaktaydı⁸. Bunlar daha çok ticarî gayelerle buraya gelip kısmen yerleşmiş insanlardı. Ekseriyetini ise Avrupalı ve Arap tacirler oluşturuyordu. Başta Sivas ve Konya olmak üzere Erzincan, Amasya, Antalya, Alâiye gibi ticaret merkezlerinde yabancı koloniler oluşturulmuştu. Koloni sahibine özel pazar yeri, kilise, mahkeme dairesi, belediye meclisi binası, ticaret borsası, han, değirmen ve hamam bulunan bir mahalle tahsis ediliyordu. Yönetimde kısmen özel olan bu koloniler, Selçuklu Devleti'nin malı sayılıyordu. Aynı zamanda koloni sahibi bazen tamamen gümrükten muaf tutulur, bazan da antlaşmaya göre belli oranda gümrük alınırdı⁹.

⁶ O. Turan, "Selçuklular Zamanında Sivas Şehri", *AÜDTCFD*, IX/4 (1951), s. 455; O. Turan, *Selçuklular Tarihi ve Türk-İslâm Medeniyeti* s. 276.

⁷ O. Turan, "Ortaçağ Türkiyesinde İctimai ve İktisadî Yükseliş", s. 183.

⁸ Eflâkî, c. II, s. 13.

⁹ Atan, s. 103.

XIII. asırda Sivas'ta Ceneviz tebaasına ait iki ayrı han (funduk) vardı. Bunlardan biri Kemaleddin hanı olup, binasında kendilerine göre bir takım değişiklikler yapmışlardı. İkincisi ise Arap kökenli Pauli Calatazai'nin adıyla anılmaktadır ki belki de bu, hanı kiralayan kişi idi. 1274 tarihinde Cenevizli noter Federico di Piazzalunga, Pauli'nin hanında, değişik yönere giderken bir araya gelen iki Cenevizli tâcirin isminin geçtiği iki ticarî kontrat düzenlemişti. Yine 1280 tarihinde Sivas'ta yapılan iki noter senedi burada Cenevizli tacirlerin hâlâ mevcut olduğunu ve transit ticarete Sivas'ın uğrak yeri olma özelliğini devam ettirdiğini gösterir. 15 Mayıs 1280 tarihinde Kemaleddin Funduk'unda düzenlenen sözleşmeye göre, satılan emtia, Sinop ya da Samsun'da kadırgalara yüklenecekti. Ücretleri ise Sivas ya da Tebriz'de ödenecekti. Bu belge ayrıca Erzincan ve Nahcivan'da düzenlenen iki ayrı kontrattan da söz etmektedir. Burada ödenecek geçiş vergisi hakkında Pegolotti'nin verdiği bilgiye göre; Ayas yolundan şehre girişte yük başına bir akçe, şehir içinde malı depolamak için yedi akçe ve şehirden çıkışta Tebriz'e gidilirken tekrar bir akçe ödeniyordu¹⁰. Bu, aynı zamanda batı, kuzey, güney ve doğudan gelen ürünlerin depolandığı yerlerden birinin de Sivas olduğunu gösterir. Daha sonra Sivas yerine Yumurtalık Limanı depo olarak kullanılmaya başlanmıştır.

Anadolu'daki yabancı kolonilere karşılık, Selçuklular'ın da Bizans'ta ve İstanbul'da kolonileri vardı. Fakat diğer ülkelerde de Selçuklu kolonileri olduğuna dair bilgi yoktur. Sivas'taki Cenevizlilerin sayısı artınca, Cenova komünü buraya XIII. asrın sonunda yeni bir konsolos atamıştı. Bu konsolos da diğerleri gibi Perapodestallığı'na bağlı idi¹¹.

Selçuklu ülkesindeki şehirlerde bulunan tâcirler, iktisadî ve ticarî gelişmeye bağlı olarak oldukça iyi servet sahibi olmuşlardı. Nitekim Aksarayî'de, Sivas'taki kızıl sarrafın 15.000 dinar tutarında bir senedi nakit olarak ödeyecek derecede zengin olduğu zikredilmektedir¹².

10. Ş. Turan, *ayn. eser*, s. 114-115.

11. Ş. Turan, *ayn. eser*, s. 115; Akdağ, s. 22.

12. Aksarayî, s. 302; Ş. Turan, *ayn. yer*

Söz konusu dönemin şehirlerinin durumunu ve ticarî hayatını yansıtmaya açısından Sivas şehri, bir ölçü olarak alınabilir.

Ticarî açıdan değerlendirildiğinde şehirlerin teşekkülünde önemli bir unsur da ihtiyaçların temin edildiği yerler olan pazarlardır. Ziraat alanları ve sanayisi olan merkezi kasabalar, pazarlar sayesinde şehirlere dönüşmüştür. Bilhassa iç Anadolu bölgesinde bazı şehirlerin teşekkülünde bu unsur önemli bir âmil olmuştur¹³.

B . P a z a r l a r

Selçuklular döneminde Anadolu'da inkişaf eden iç ve dış ticaret, pazar ve panayırlar (fuar)'ın teşekkülüne sebep olmuştur.

Genelde şehir dışında, yerleşme bölgelerinden uzakta ve önemli ticaret yollarının kavşak noktalarında kurulan, bütün ülkelerin tacirlerine açık olan pazarlara "Yabanlu Pazarı" adı veriliyordu. Kayseri'nin doğusunda ki, Pınarbaşı'na giden yol üzerinde, bugünkü Pazarören'in bulunduğu yerde, dünyaca meşhur Yabanlu Pazarı kuruluyordu. Bu pazar her yıl baharda açılıyor ve kırk gün sürüyordu. Bütün ülkelerden tüccarlar bu pazara katılırdı. Bu pazarda köleler, kürkler, atlas ve sakallat kumaşlarından yapılmış elbiseler, kunduz ve deniz köpeği kürkleri ve burtas kürkleri alınıp satılırdı. Yine Türkmen atları, bu pazarda aranan ticarî emtiadandı. Diğer ülkelerin pazarlarında yapıldığı gibi burada da kusurlu malların kusurları gizlenirdi. Ayrıca satılan mallar geri alınmıyordu. Özellikle XIII. asırda faal olan pazar, 1277 tarihinden sonra Moğol valilerinin yaylağı haline dönüştüğünden önemini yitirmişti. Bu pazar, ticarî emtia alış-verişi yanında kültür alış-verişinin de yapıldığı bir yerdi¹⁴.

Uluslararası nitelik taşıyan diğer bir pazar ise Mardin'in güneyindeki Koçhisar (Dunaysar, Kızıltepe) pazarıydı. Pazarın açık olduğu dönemde, burada açılan hanlar ve dükkânlar sayesinde pazar yeri, sonradan bir şehir haline dönüşmüştür. Artuklular zamanında hanlar, hamamlar, çarşılar ve medreseler

¹³. Baykara, *ayn. eser*, s. 37.

¹⁴. İbn Bîbî, s. 66, 76; Aksarayî, s. 183, 340 (Yapanlı ve Yapanlı olarak geçmektedir); Sümer, *Yabanlu Pazarı*, s. 11-24.

yapılarak mamur hale getirilmiştir. Özellikle Suriye, Anadolu ve Diyarbekir tüccarları burasını ziyaret etmekteydi. Kırşehir-Kayseri yolu üzerinde kurulan Ziyaret Pazarı da zamanla kasaba haline dönüşmüştür. Ilgın Kasabası'nın yerinde Yılgin Pazarı, Amasya ile Tokat arasında pazar günleri kurulan Azine Pazarı vardı. O dönem Anadolu'sundaki bir diğer önemli pazar ise Germiyan'da kurulan Alemüddin Pazarı idi. Ayrıca şehirlerin etrafında Türkmenler'in alış-veriş yaptıkları Türkmen pazarları kuruluyordu¹⁵.

Bu dönemde düzenli pazarlar dışında geçici pazarlar da kuruluyordu. Genellikle orduların geçtiği yollar üzerinde kurulan bu pazarlar, yalnız Türk ordusu için değil yabancılar için de kuruluyordu. III. Haçlı Seferi sırasında Alman İmparatoru Friedrich Barbarossa, Selçuklu Kuvvetlerini bozup, 19 Mayıs 1190'da Konya'ya girdiğinde, yapılan antlaşmaya göre şehirde büyük bir pazar kurulmuştu. Ordu, pazardan başta yiyecek maddeleri ile at olmak üzere ihtiyaçlarını temin ettikten sonra, 23 Mayıs'ta şehirden ayrılmıştı¹⁶.

II. TÜCCARLAR

Ortaçağ'da "tüccar" deyimi ile, ülke içinde ticaret yapanlar değil, daha çok milletlerarası ticaret yapanlar kastediliyordu¹⁷. Ticaretin canlılığı, tüccarlar zümresini oluşturduğu gibi, canlı bir ticarete de hiç şüphesiz girişimci tüccarların rolü çok büyük olmuştur.

Ortaçağ Avrupası'nda ticaret hayatı, ruhun güvenliği bakımından tehlikeli olarak kabul ediliyordu. Ermiş Jerome'a atfedilen bir metinde, "tüccarın Tanrı'yı hoşnut etmesi çok güçtür" denilmekteydi. Kilise hukukçularına göre ticaret bir çeşit gasptı. Kâr peşinde koşmak, aç gözlülükten başka bir şey değildi. Bu yüzden, uzun zaman ticaret hukuku gelişemedi. Tüccarlar, toplumda statüsü olmayan, hor görülen insanlardan başka bir şey değildi. Toprağa bağlı zenginler sınıfı tarafından kıskanılıyor ve her fırsatta ezilmeye çalışılıyordu. Tüccarların

15. O. Turan, *Selçuklular Tarihi ve Türk-İslâm Medeniyeti*, s. 270.

16. Ş. Turan, *ayn. eser*, s. 109.

17. O. Turan, *Vesikalar*, s. 122.

hukuku, ancak XI. asırdan itibaren Avrupa'da ticaretin canlanmasını müteakip teşekkül etmeye başladı¹⁸.

Buna karşılık Türkler'de tüccarın statüsü, daha Orta Asya'da iken belirginleşmişti. Orada oluşan ticaret hukuku kaideleri, Anadolu'da da yerleşmeye başlıyordu. Kutadgu Bilig'de: "Tüccarın yurtluklar elde etmeye heveslenmesi gerekmiyor. Gümüş, onun toprağı, suyu ve bağıdır." denilmekle, tüccarın toplumdaki statüsü şekillenmekte, "sen inci taneleriyle parıldayan, siyah samur kürkü ne zaman giyerdin?" ifadesi ile de tüccara duyulacak saygı ve ona verilecek değer anlatılmış olmaktadır¹⁹.

Tüccar, tarihî tipi itibarıyla hem haberci, hem gözcü, hem de elçi idi. Nitekim Moğol Hanı Gazan'ın ölümünü Konya'ya dönen tüccarlar haber vermişti. Ülkeler hakkında bilgi sahibi olmak isteyen hükümdarlar, genellikle tüccarlara elçilik görevi veriyorlardı. Türkler'de "elçinin dokunulmazlığı" ananesine göre tüccarlar, dış ülkelere girip çıkma hakkını fiilen elde etmiş oluyorlardı. "Elçi tüccar, kendisinin resmî ünvanını onaylayan belgeler yahut da işaretler taşıyordu. Anadolu'ya bir tüccar-emiri gönderen Moğol hanı ona "Paytza" ve "Yarlık" vermişti. Anadolu'da "haberci öldürülmez" sözü, bir ananenin devamından başka bir şey değildi. Tüccarın haklarına ve güvenliğine o kadar önem veriliyordu ki bu, bazen ihlâl edildiğinde iki ülke arasında savaşların çıkmasına bile sebep oluyordu. Selçuklu Sultanları'nın tüccara ve ticarete verdiği ehemmiyeti daha önce zikrettik. Otrarda, bir ticaret kervanındakilerin katledilmesi, Anadolu'ya saldırmak için Cengiz Han'a elverişli kanunî bir bahane hazırlamıştı. Fakat aynı Cengiz Han, askerlerine Horasan ve Harezm'e gelen tüccarların tümünü kılıçtan geçirtmişti²⁰ Viladimir Monomah, tüccar için şu tavsiyeyi yapıyordu: "Konuğa (tüccar), ya da elçiye, armağanlarınız yoksa, yedirip içirerek saygı gösterin, geçtikleri tüm topraklar boyunca insanın iyi ya da kötü ününü onlar yayarlar"²¹.

18. Pirenne, *Ortaçağ Kentleri*, s. 85-101.

19. Yusuf Has Hacib, *Kutadgu Bilig* (trc. Reşit Rahmeti Arat), Ankara 1985, s. 320-321. Eserde, tüccarların birçok özellikleri yanında, onların psikolojik değerlendirmeleri de vardır. Bu özellikler, 4419-4439 numaralı beyitler arasında zikredilir. Gordlevsky, s. 209.

20. İbn'ül-Esir, c. XII, s. 335.

21. Eflâkî, c. II, s. 264; Gordlevsky, s. 209-211.

Doğu'nun tüccarı batıya, batının tüccarı doğuya yönelmişti. Bunlar, hep daha ileriye gitme, daha çok kazanma, dünyalık elde etme, merak, yabancı memleketleri görme isteği, sonra onları diğer insanlara anlatırken duyduğu haz, Ortaçağ tüccarının tipik karakteriydi. İbn Bîbî'nin, Kazvinli Emir Şemseddin Ömer'in hikâyesini naklinde, bu özellikleri bulmak mümkündür. "Dünyalık kazanma kaygusu ile eski baba yurdunu terkederek, ticaret yolunu tutmuş ve doğruca Erzurum'a gelmişim. Orasını her türlü nimet ve rahatla dolu buldum. Bir müddet orada eyleştim ve bir çok nimetler ele geçirdim. Sonra zırhçılık sanatına intisab ettim. Renkli işlemecilik öğrendim. Bir zaman bu sanatı ilerletmeye uğraştım. Bir müddet sonra kendi kendime, bu kadar mal ve servet padişah saraylarından başka yere yakışmaz dedim. Yolculuk tedarikimi görerek Moğol Kağanı'nın dergahına yollandım. Oraya vardığımda kazançlı işler ve kârlı ticaretler elde ettim..."²². Kazvinli Ömer'in hikâyesi, o dönem tacirinin tipik karakterini yansıttığı kadar, Anadolu'daki tacir zümresinin teşekkülü hakkında da bilgi vermektedir.

Anadolu'ya göç eden Türkler'in çoğunluğunu teşkil eden göçebeler arasında tâcirler, esnaf ve sanatkârlar da vardı²³. İşte bunlar, Selçuklu Türkiyesi'ndeki tâcirlerin ilk nüvesini oluşturmuştur. Zamanla ülkeler arası ticaretin artması, üretimin bolluğu, zengin kesimin aradığı lüks malların getirilmesi, Türkiye'de bir tüccar zümresinin teşekkülünü sağlamıştır.

Mevlânâ Celâleddîn-i Rûmî, bir münâsebetle oğlu Çelebi'ye Konya'daki ictimai sınıfları, evlerin ihtişamına göre yukarıdan aşağıya doğru sıralarken, tüccar zümresinin evlerini sultanlar, melikler ve emirlerden sonra zikretmiştir²⁴. Bu sıralama, Selçuklu Türkiyesi'ndeki tüccarların yerini göstermektedir.

Bu mevkileri itibariyle, ülkenin ictimai ve iktisadi tanziminde, tüccarların büyük rolü vardı. Ülkenin içindeki diğer şehirlere ve ülkelere gidecek kervanları tertip eden, yalnız kendi sermayesini değil, yüksek ve orta sınıfın parasını da işleten, uzun ve aralıklı pazar ve panayırlarda dolaşan onlardı. Şehir toplumunda

22. İbn Bîbî, s. 183.

23. F. Sümer, "Anadolu'ya Yalnız Göçebe Türkler mi Geldi?", *Belleter*, XXIV/96 (1960), s. 567-594.

24. Eflâkî, c. I, s. 257; Akdağ, s. 7.

devletle halk arasında, hem devletin emirlerinin halka ulaşmasında ve uygulanmasında devlet görevlilerinin yardımcısı, hem de ahalinin isteklerini devlete ulaştırmada ve onların sıkıntılarına yardımcı olmada temsilci olarak ikili bir görevi yüklenmiş oluyorlardı²⁵.

Anadolu'da çoğunluğu Türk tacirler oluşturmalarına rağmen, hıristiyan tacirler de vardı. Bunların ekseriyeti, buldukları şehrin iç ticaretinde rol alıyorlardı. Şehirler ve ülkeler arası ticaret, müslüman tebaanın elindeydi²⁶.

III. MOĞOL İSTİLASININ ŞEHİR VE TİCARET HAYATINA ETKİSİ

Anadolu Selçuklu Devleti, 1243 tarihinden sonra ülkedeki istikrârı devam ettiremedi. Sultanlar, iç kargaşa ile uğraşmaktan dolayı ticareti ihmal ettiler ve sahil şehirleri ile birlikte diğer ticaret merkezleri yavaş yavaş önemini yitirdi. Sinop bir müddet Rumlar'ın hakimiyeti altına girdi. Doğudaki aşiretler sık sık kervan yollarına baskınlar düzenleyerek malları yağmalayıp, tüccarları da katlediyorlardı. 1236 yılında Sincar'a giren Moğollar, buradan Suriye'ye gitmekte olan bir kervanın tacirlerinin hepsini öldürdüler²⁷. 1258 yılı olaylarını anlatan Ebu'l-Ferec, Türkmenler'in, yolları kesmesinden ve kervanları yağmalamasından dolayı Malatya'nın açlık ve kıtlık içinde olduğunu zikreder²⁸. 1276 tarihinde Kilikya'dan Anadolu'ya gitmekte olan hıristiyanlara ait büyük bir ticaret kervanı, üç yüz Türkmen atlısının taarruzuna uğramış, bunlar seksen kadar hıristiyan tacirini Heraklia şehri civarında öldürmüşlerdi²⁹. Artık ülkede tâcirlerin hakkını koruyacak dönemler sona ermişti.

Ülkenin doğu kesimi böyle iken, batı kesiminde de kargaşalıklar başlamıştı. 1262'lerde Antalya'dan Konya'ya giden bezirgan Hoca Mecdüddîn'in tacirleri, Denizli Beyi Mehmed'in adamlarının saldırısına uğramış ve elli bin dirhem

25. Köprülü, *Osmanlı Devletinin Kuruluşu*, s. 61-62; A. Yücel, *XIII-XV. Yüzyıllarda Kuzey-Batı Anadolu Tarihi*, Ankara 1980, s. 141.

26. Akdağ, s. 6.

27. G. Ebu'l-Ferec, *Ebu'l-Ferec Tarihi* (trc. Ömer Rıza Doğrul), Ankara 1987, c. II, s. 536.

28. Ebu'l-Ferec, c. II, s. 565.

29. Ebu'l-Ferec, c. II, s. 595.

değerindeki kumaşları çalınmıştı³⁰. 1282 tarihinde şeker, sabun, kurşun ve pamuk gibi mallar taşıyan bir başka kervan Suriye'den gelen atlılar tarafından basılmış, kervandakilerden bir kısmı öldürülmüş, diğerleri ise kaçıp Ereğli'ye sığınabilmişlerdi. 1297'de Sivaslı tâcirler Karadeniz'e giderlerken, Amasya ile Samsun arasında saldırıya uğramışlardı³¹. Ticareti engelleyici bu saldırılar, tarih itibariyle aralıklarla vuku bulmuş gibi gözükse de genel durum böyleydi ve bu olaylar zamanın iktisadî içtimaî durumunu göstermesi bakımından da dikkate şayandır.

XIII. asrın ikinci yarısından itibaren Ayas Limanı önem kazanınca, Antalya ve Alâiye eski önemini yavaş yavaş yitirmeye başlamıştı. Tebriz'de depolanan doğu emtiası, Moğol hakimiyeti döneminde Akdeniz limanlarına indirilir, oradan İtalyan tâcirleri tarafından Batı pazarlarına taşınırdı. Bu güzergahda Ayas Limanı diğer limanlara nazaran daha çok tercih ediliyordu. Doğudan gelen kervanlarla Ayas'a her türlü baharat, çivit ve ipekli kumaş, deri, kürk, pamuk, ince keçi kılı, canlı hayvan, esirler v.s. getirilirdi. Ayas, Suriye ve bütün Şark ülkeleriyle doğrudan temas edebildiği gibi, kendisine yakın bir yerde denize dökülen Ceyhan Nehri de nakliyat için kullanılabilir vaziyetteydi. Bu limanda Venedik, Ceneviz, Marsilya, Katalonya ve Mısır kolonileri vardı. Artık Selçuklu ülkesine gidecek emtia bile bu limandan taşınıyordu. Bu yoğun ticaret, buradaki Ermeniler'e önemli ölçüde gümrük geliri sağlıyordu. Bu liman, XIV. asrın ortalarında Mısır devletinin eline geçince kısa bir sürede önemini kaybetti³².

Tâcirleri, 1243 tarihinden önce, Anadolu kendisine çekerken şimdi onlar, bu ülkeden sadece geçmekte ve Selçuklu Devleti'ne mallarından veya kazançlarından bir şey bırakmamaktaydılar. Trabzon ve Ayas kervan yolları artık Anadolu'nun Selçuklu hakimiyetinde olan yerlerinden geçmemekteydi³³.

Sivas eski canlılığını kaybetmesine rağmen buradaki köklü ticaret sayesinde hâlâ önemli rol oynuyordu. Cenevizliler XIII. asrın ikinci yarısından sonra sık sık buraya geliyorlardı. Trabzon, Tebriz ve Ayas, Alâiye limanlarına hakimdir. Ayas

30. Eflâki, c. I, s. 526.

31. Ş. Turan, *ayn. eser*, s. 107.

32. B. Darkot, "Ayas", *İA*, c. II, s. 42-43.

33. Cahen, s. 322.

limanına son dönemlerinde Venedikliler hakim olmuştur. Çünkü Cenevizliler Latin İmparatorluğu'nun yıkılması ile Karadeniz ticaretine hakim olmuşlar ve Doğu'nun emtiasını Trabzon limanından temin etmişlerdi. Moğollar'ın ticarî faaliyetlere önem veren teşebbüsleri olmuştur. Nitekim 1243 tarihinden sonra Anadolu'da yeni kervansaraylar ve köprüler inşa edilmiştir. Önemli bir yerdeki han da bir kutvâlin emrindeki polisler tarafından korunuyordu. Bu koruma karşılığında tüccarlardan ücret alınıyordu³⁴. Fakat bütün bu çabalara rağmen Anadolu'da istikrar yoktu. Bu da içtimâî ve iktisâdî çöküntüye sebep oluyordu. Doğu ile Batı arasında yapılan transit ticaretin gelirleri artık İlhanlı payıtahtına akıyordu. Bu ticarettten gelen gelirden Selçuklu Devleti ve halkı direkt olarak faydalanamıyordu. Ticarî mübadelede kullanılan Selçuklu parası da piyasadan yavaş yavaş kalkmış, Mısır ve batıların paraları piyasa hakim olmaya başlamıştı³⁵.

34. Cahen, s. 322-323.

35. Eflâkî, c. I, s. 375.

SONUÇ

Ticaret yollarının kavşak noktasında bulunan Anadolu'da coğrafi şartlar, istikrarın hakim olduğu dönemlerde, iktisadi ve ticarî hayatın gelişmesinde önemli bir unsuru teşkil eder.

Anadolu Selçuklu Devleti kurulduktan sonra bu istikrarı sağlayan idareciler, ticaretin gelişmesi için yolları emniyet altına almışlar ve ticaret kervanlarının konaklamaları ve korunmaları için kervansaraylar inşa ettirmişlerdir.

Türkmen muhacereti, ilk zamanlarda zaten canlılığını yitirmiş olan ticaretin sadece canlanmasını geciktirmiştir.

Daha sonraki sonuçlarına bakıldığında bu muhaceret, çeşitli sebeplerden dolayı nüfusun, buna bağlı olarak da üretimin azaldığı ve ekonomik hayatın gerilediği Anadolu'ya canlılık getirmiş, kısa zamanda ülkeyi o dönem dünyasının en zengin ülkesi haline getirmiştir.

Anadolu'da, muhaceretin verdiği izdiham, beyler arasındaki mücadeleler ve en önemlisi de Haçlı Seferleri sebebiyle XII. asrın ikinci yarısına kadarki dönemde ticaretin gelişmesi için uygun ortam yoktu.

Gelişmesini daha önce tamamlayan iç ticareti, XII. asrın sonundan itibaren dış ticaretin gelişmesi takip etmiştir. Devletin gümrük vergilerinin oranını düşürmesindeki gaye, ülkeye yabancı tüccarların gelmesini teşvik içindi.

Ticareti bir devlet siyaseti olarak benimseyen idarecilerden Gıyâseddin Keyhüsrev, İzzeddin Keykâvus ve Alâaddin Keykübâd, ticarî gayelerle seferler düzenlemişlerdir. Sahil şehirlerinin fethindeki en önemli sebeplerden biri buydu.

Ticarî hayatın en parlak dönemi, Alâaddin Keykübâd'ın saltanatlık devresine rastlar. Ticarî gaye ile ilk denizaşırı seferle Suğdak'ın fathi bu sultan döneminde gerçekleştirilmiştir.

Akdeniz'de, gerek duyulmadığı için ticaret filoları oluşturulmamış, buna karşılık Karadeniz havzasındaki ticarete Selçuklular, en önemli üç güçten birini oluşturuyordu.

Bizans döneminde Anadolu'da şehirlerde bile aynı mübadele varken Selçuklular döneminde köylerde bile nakdî mübadele yapılıyordu.

Ticaretin canlanması, şehirlerin gelişmesi, ticaret merkezleri ve pazarların teşekkülüne sebep olmuştur. Refahın artmasıyla dışardan gelecek lüks tüketim maddelerinin temini, iç üretimin bolluğu ve bunların pazarlanması mecburiyeti, canlı bir milletlerarası ticaret kısa zamanda şehirlerde zengin tüccar zümresinin oluşmasına sebep olmuştur.

Moğol istilasının ticaretin gelişmesine etkisinin ne olduğu tam aydınlanmış değildir. Fakat bu istila, ülkedeki istikrarın ve devlet hakimiyetinin yok olmasına sebep olmuş, buna bağlı olarak da iç isyanlar artmış ve ticaret yolları eski güvenliğini kaybetmiştir. Ülkeden yabancı tüccarların gelip geçişi artık Selçuklu Devleti'ne ve halkına bir gelir getirmiyordu. Bu gelirler Moğol hükümdarlarının hazinesine akıyordu. Dolayısıyla şehir hayatı gerilemiş ve tüccarların bir kısmı şehirleri terketmiştir.

BİBLİYOGRAFYA

- Akdağ, Mustafa, *Türkiyenin İktisadi ve İctimai Tarihi (1243-1453)*, I, Ankara 1959.
- Aksarâyî, *Selçukî Devletleri Tarihi*, trc. Nuri Gencosman, Ankara 1943.
- Arat, R. Rahmeti, "Batman", *İA*, II, s. 342-344.
- Arseven, Haydar, "Sigorta'nın Tarihçesi ve Geri Kalmışlığın Sebepleri", *İÜİEM*, 43, (1984-1985), s. 415-429.
- Artuk, İbrahim-Artuk, Cevriye, *İslâmî Sikkeler Kataloğu*, I, İstanbul 1970.
- Atan, Turhan, *Türk Gümrük Tarihi*, I, Ankara 1990
- Ayalon, David, "Memlûkler ve Deniz Kuvvetleri, İslâm Alemi ile Hıristiyan Avrupa Arasındaki Mücadelenin Bir Safhası", *İÜEFTD*, XXV (1971), s. 39-50.
- Barkan, Ö. Lütfi, "İstilâ Devrinde Kolonizatör Türk Dervişleri ve Zâviyeler I", *VD*, II (1942), s. 279-304.
- _____, "Öşür", *İA*, IX, s. 482-488.
- Barthold, W., "İlhanlılar Devrinde Malî Vaziyet", *THİTM*, I, (1931), s. 135-159.
- Baykara, Tuncer, *Anadolu'nun Selçuklular Devrinde Sosyal ve İktisadî Tarihi Üzerinde Araştırmalar*, İzmir 1990.
- Björkman, W., "Meks", *İA*, VII, s. 651-652.
- Cahen, Claude, *Pre-Ottoman Turkey*, İng. trc. J.Jones William, London 1968.
- Çağatay, Neşet, *Bir Türk Kurumu Olan Ahilik*, Ankara 1989.
- Darkot, Besim, "Anadolu", *İA*, I, s. 428-430.
- _____, "Ayas", *İA*, II, s. 42-43.
- Decei, Aurel, "Karadeniz", *İA*, VI, s. 230-246.
- Durukan, Aynur, "Selçuklular Döneminde Ticaret Hayatı ve Antalya", *I. Selçuklu Semineri*, (Antalya 1989), s. 50-59.
- Durul, Yusuf-Aslanapa, Oktay, *Selçuklu Halıları*, İstanbul ts.
- Ebu'l-Ferec, *Ebu'l-Ferec Tarihi* trc. Ömer Rıza Doğrul, II, Ankara 1987.
- Eflâkî, Ahmed, *Âriflerin Menkıbeleri*, trc. Tahsin Yazıcı, I-II, İstanbul 1989.
- el-Mevsilî, *el-İhtiyâr*, thk. Mahmud Ebu Dakika, II, İstanbul 1987.

- el-Ömerî, *Rum Diyarındaki Türklerin Elinde Bulundurdıkları Ülkeler*, trc. Yaşar Yücel, Çobanoğulları ve Candaroğulları Beyliği, Ekler bölümü, Ankara 1980.
- Gordlevsky, V., *Anadolu Selçuklu Devleti*, trc. Azer Yaran, Ankara 1988.
- Gökbilgin, Tayyip, *Osmanlı Paleografya ve Diplomatik İlmî*, İstanbul 1979.
- Hançerlioğlu, Orhan, *Ekonomi Sözlüğü*, İstanbul 1981.
- Heyd, W., *Yakın Doğu Ticaret Tarihi*, trc. Enver Ziya Karal, Ankara 1975.
- Hinz, Walther, *İslâm'da Ölçü Sistemleri*, trc. Acar Sevim, İstanbul 1990.
- Huart, Cl., "Kervan", *İA*, VI, s. 597.
- İbn Bîbî, *Anadolu Selçukî Devleti Tarihi*, trc. Nuri Gençosman, Ankara 1943.
- İbn.Batuta, *Seyahatnâme*, trc. Mehmed Şerif, I, İstanbul 1335.
- İbnü'l-Esîr, *İslâm Tarihi*, trc. Abdülkerim Özyaydın-Ahmet Ağırakça, XII, İstanbul 1987.
- İslâm Ekonomisinde Finansman Meseleleri*, (İlmî Tartışmalar Dizisi), sayı 3, İstanbul 1992, s. 256-298.
- İsmail Galip, *Takvim-i Meskûkât-ı Selçûkiyye*, İstanbul 1309.
- Kafesoğlu, İbrahim, *Türk Milli Kültürü*, İstanbul 1988.
- Kaymaz, Nejat, *Pervane Muinüddin Süleyman*, Ankara 1970.
- Kılıç, Yıldırım, *Ticaretin Ekonomik Yeri ve Fonksiyonları*, İstanbul 1980.
- Köprülü, Fuad, *Osmanlı Devletinin Kuruluşu*, Ankara 1988.
- _____, *İslam ve Türk Hukuk Tarihi Araştırmaları ve Vakıf Müessesesi*, İstanbul 1983.
- Kuban, Doğan, "Anadolu Türk Şehri Tarihi Gelişimi, Sosyal ve Fiziki Özellikleri Üzerinde Bazı Gelişmeler", *VD*, VII, (1968), s. 53-73.
- Lombard, Maurice, *İlk Zafer Yıllarında İslam*, trc. Nezih Uzel, İstanbul 1983.
- Lopez, Robert, *Medieval Trade in the Mediterranean World*, London 1955.
- Marco Polo, *Seyahatnâme*, hzr. Filiz Dokuman, İstanbul 1980.
- Mzaherî, Ali, *Ortaçağda Müslümanların Yaşayışları*, trc. Bahriye Üçok, İstanbul 1972.
- Merçil, Erdoğan, *Kirman Selçukluları*, İstanbul 1980
- _____, *Müslüman Türk Devletleri Tarihi*, Ankara 1991
- Meydan Larousse*, "Denizcilik", III, s. 548-552.
- Ostrogorsky, George, *Bizans Devleti Tarihi*, trc. Fikret Işıltan, Ankara 1991.
- Özergin, Kemal, "Anadolu'da Selçuklu Kervansarayları", *İÜEFTD*, X/20, (1965), s. 141-170.

- _____, *Anadolu Selçukluları Zamanında Anadolu'da Yollar*, İstanbul 1959, (Basılmamış doktora tezi).
- Pirenne, Henri, *Ortaçağ Avrupasının Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, trc. Uygur Kocabaşoğlu, İstanbul 1983.
- _____, *Ortaçağ Kentleri*, trc. Şadan Karadeniz, İstanbul 1990.
- Ramsay, W. M., *Anadolunun Tarihi Coğrafyası*, trc. Mihri Pektaş, İstanbul 1960
- Râvendî, *Râhat-us-Sudûr ve Âyet-us-Surûr*, trc. Ahmet Ateş, Ankara 1957.
- Rubruck, William, *The Journal of Friar William of Rubruck 1253 to 1255*, yay. M. Komroff, *Contemporaries of Marco Polo*, New York 1928.
- Runciman, Steven, *Haçlı Seferleri Tarihi*, trc. Fikret Işıltan, I-III, Ankara 1987.
- Selen, Hami Sadi, *Ticaret Tarihi*, Ankara 1947.
- Sümer, Faruk, "Anadolu'ya Yalnız Göçebe Türkler mi Geldi?", *Belleten*, XXIV/96, (1960), s. 567-594.
- _____, "Selçuklular Devrinde Madenler", *MÜFEF. İAD*, IV, (1989), s. 159-164.
- _____, "Türkler'de Atıcılık ve Binicilik", *TDA*, XXIV, (1983), s. 1-120.
- _____, *Yabanlı Pazarı*, İstanbul 1985.
- Şeşen, Ramazan, *İslâm Coğrafyacılarına Göre Türkler ve Türk Ülkeleri*, Ankara 1985.
- Tabakoğlu, Ahmet, *Türk İktisat Tarihi*, İstanbul 1986.
- Talbot, Rice-Tamarra, *The Seljuks in Asia Minor*, London 1961.
- Tanyeli, Uğur, *Anadolu Türk Kentinde Fiziksel Yapının Evrim Süreci (11-15. Asır)*, İstanbul 1987.
- Tekindağ, Şehabeddin, *Berkük Devrinde Memlûk Sultanlığı*, İstanbul 1961
- _____, "Trabzon", *İA*, XII, I, s. 455-477.
- Tırak, Selçuk, *Ekonomi ve Ticaret Tarihi*, İzmir, 1947.
- Togan, Z. Velidi, "Moğollar Devrinde Anadolu'nun İktisâdî Vaziyeti", *THİTM*, I, (1931), s. 1-42.
- _____, *Umûmî Türk Tarihine Giriş*, İstanbul 1981.
- Turan, Osman, "Keyhusrev I", *İA*, VI, s. 613-620.
- _____, "Keyhusrev II", *İA*, VI, s. 620-629.
- _____, "Kılıç Arslan II", *İA*, IV, s. 688-703.
- _____, "Ortaçağ Türkiyesinin İktisadi ve İctimai Yükselişi", *Din ve Medeniyet*, İstanbul 1980, s. 176-186.
- _____, *Türkiye Selçukluları Hakkında Rasmi Vesikalar*, Ankara 1988.

- _____, "Ortaçağda Türkiye-Kıbrıs Münasebetleri", *Bellekten*, XXVII/110 (1964), s. 209-227.
- _____, "Selçuk Kervansarayları", *Bellekten*, X/39, (1946), s. 471-496.
- _____, *Selçuklular Tarihi ve Türk-İslâm Medeniyeti*, Ankara 1965.
- _____, "Selçuklular Zamanında Sivas Şehri", *AÜDTCFD*, IX/4 (1951), s. 447-452.
- _____, *Selçuklular Zamanında Türkiye Tarihi*, İstanbul 1984.
- _____, "Türkiye Selçuklularında Toprak Hukuku", *Bellekten*, XII/47 (1948), s. 549-574.
- Turan, Şerafeddin, "Karadeniz Ticaretinde Anadolu Şehirlerinin Yeri", Tarih Boyunca Karadeniz Kongresi Bildirileri, *OMÜEDF*, (Samsun 1988), s. 147-158.
- _____, *Türkiye-İtalya İlişkileri*, İstanbul 1990.
- Yakubovsky, A. Y., *Altınordu ve İnhitâtı*, trc. Hasan Eren, İstanbul 1955.
- Yinanç, M. Halil, *Türkiye Tarihi (Selçuklular Dönemi)*, İstanbul 1944.
- Yücel, Ali, *XIII-XV. Yüzyıllarda Kuzey-Batı Anadolu Tarihi*, Ankara 1980.
- Yusuf Has Hacib, *Kutadgu Bilig*, trc. Reşit Rahmeti Arat, Ankara 1985.
- Zacheoriadou, Elizabeth A., *Trade and Crusade*, Venedik 1983.

Bu harita Uğur Tanyeli'nin "Anadolu Türk Kentinde Fiziksel Yapının Evrim Süreci" adlı eserinden alınmıştır.

