

AKDENİZ KÖLE TİCARET GÜZERGÂHINDA BİR DURAK: RODOS ADASI*

A STOP ON THE MEDITERRANEAN SLAVE TRADE ROUTE: RHODES ISLAND

Erdal TAŞBAŞ**

Geliş Tarihi/Received:13.11.2020

Kabul Tarihi/Accepted:11.12.2020

TAŞBAŞ, Erdal, (2021), "Akdeniz Köle Ticaret Güzergâhında Bir Durak: Rodos Adası", Belgi Dergisi, S.21, Pamukkale Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Yayını, Kış 2021/1, ss. 483-499.

Öz

Kuzey ucu Anadolu kıyılarına yaklaşık 18 km uzaklıkta bulunan Rodos Adası, Oniki adalar grubunun en büyük adasıdır. Hem Akdeniz'in bütün eski deniz yollarının keşiştiği noktada yer alması hem de Anadolu'ya yakınlığı nedeniyle önemli bir konuma sahiptir. Doğu Akdeniz havzası, Mısır, Ege ve Boğazlar bölgesini birbirine bağlayan yol üzerinde bulunan ada ticari açıdan çok büyük önem taşıyordu. Bu konumu nedeniyle Neolitik çağdan beri birçok uygarlığa da ev sahipliği yapan Rodos Adası, Minoslular, Dorlar, Persler, Atinalılar, Büyük İskender, Roma, Bizans ve St. Jean Şövalyelerinin hâkimiyetlerinde uzun bir tarihi süreç geçirdikten sonra 1522 yılında Osmanlı Devleti tarafından fethedilmiştir. Bundan sonra da Akdeniz'de eskiden beri gelen ticari önemini koruyan Rodos Adası önemli bir üs olarak kullanılmaya devam etmiştir. Bu fetihle hem Mısır ile İstanbul arasındaki engel ortadan kalkmış hem de Doğu Akdeniz ticaret yolunda tam bir Osmanlı kontrolü sağlanmıştır.

16. yüzyılda Akdeniz ticaretinde söz sahibi olan Osmanlı Devleti bölgede uzun dönemler devam eden köle ticaretini de etkin olarak devam ettirmiştir. Akdeniz ticaret ağında önemli bir durak olan Rodos Adası, bu deniz üzerinden yapılan köle ticaretinde önemli bir liman olarak işlevini Osmanlı hâkimiyetinde de sürdürmüştür. Akdeniz'in güney kıyılarından yola çıkarılan köle yüklü gemilerin aktarma limanı olarak kullanılan adalardan olan Rodos, Anadolu'nun güney kıyılarına çıkarılacak kölelerin denizdeki son duraklarından biri olarak kullanılıyordu. Yine Akdeniz'in önemli köle pazarları arasında adı geçen Rodos Adası kölelerin alınıp satıldığı yerlerden de birisidir. Antik çağlardan beri Rodos'ta kölelik devam etmiş ancak 19. yüzyılda köleliğin kaldırılması için yapılan çalışmalar neticesinde adada köle ticaretine engel olunmaya çalışılmıştır. Bu çalışma Rodos'un eskiden beri önemli bir köle ticaret merkezi olduğu ve 19. yüzyılda da bu faaliyetlerin nadiren de olsa devam ettiğini ortaya koymaktadır.

Anahtar kelimeler: Akdeniz, Osmanlı Devleti, Rodos, ticaret, kölelik.

*Bu çalışma 12-13 Nisan 2018 tarihlerinde düzenlenen Uluslararası X. Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu'nda sunulan "Osmanlı Dönemi Akdeniz Köle Ticaretinde Rodos'un Yeri ve Önemi" başlıklı bildirinin genişletilmiş halidir.

**Doç.Dr., Akdeniz Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü ANTALYA, erditsbs@gmail.com, (<http://orcid.org/0000-0003-2062-8383>).

Abstract

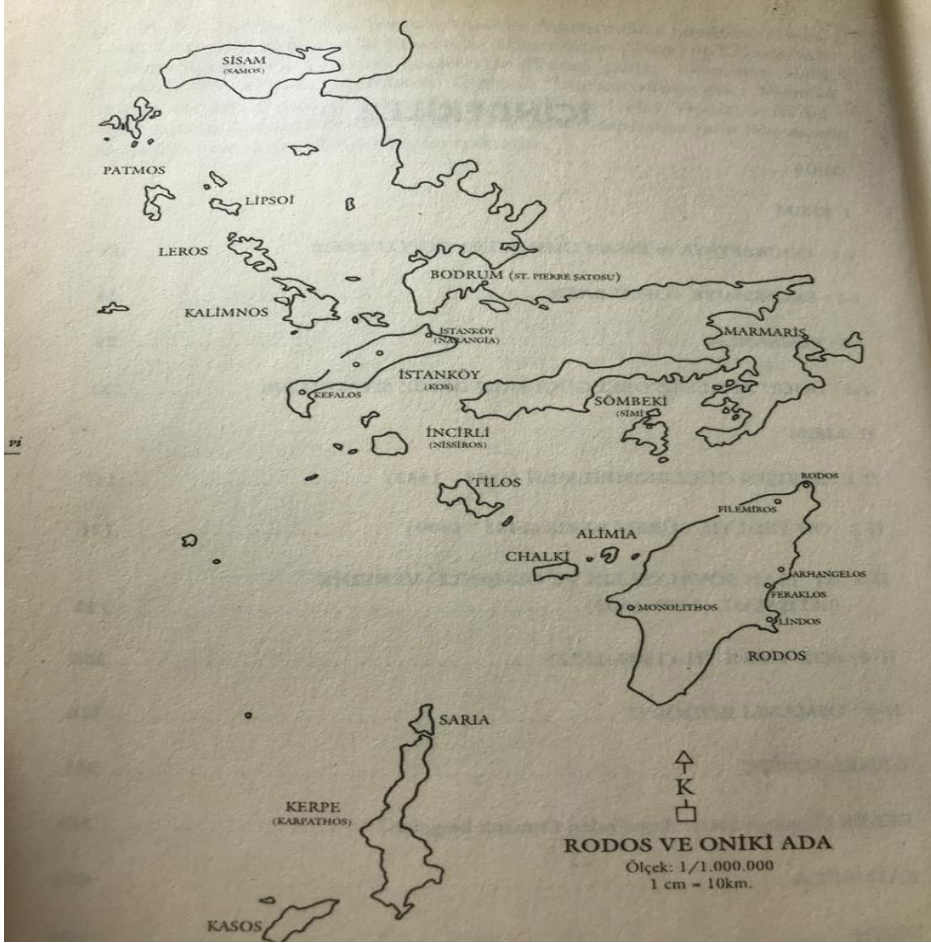
Rhodes Island, which is located about 18 km from the northern Anatolian coast, is the largest island of the group of twelve islands. The island has a significant position both because it is located at the intersection point of all the old sea routes of the Mediterranean and also due to its proximity to Anatolia. As it is located on the road connecting the eastern Mediterranean basin, Egypt, the Aegean and the Bosphorus region, it was of major commercial importance. Rhodes Island, which has hosted many civilizations since the Neolithic period due to its location, after a long historical process under the dominance of Minos, Dors, Persians, Athenians, Alexander the Great, Roman, Byzantine and St. Jean Knights, it was conquered by the Ottoman State in 1522. Rhodes managed to protect its previous commercial importance and continued to be used as a significant base in Mediterranean. After this conquest, both the barriers between Egypt and Istanbul have disappeared and a complete Ottoman control has been established in the Eastern Mediterranean trade route.

The Ottoman State, which had a role in the Mediterranean trade in the 16th century, continued the long-standing slave trade in the region effectively. Rhodes Island was an important stop on the Mediterranean trade network. It served as an important port in the slave trade built over the Mediterranean in the Ottoman domination as well. Rhodes, one of the islands used as a transfer port by vessels, which were full of slaves, sailing from the southern shores of Anatolia, was used as one of the last stops in the sea to sail to the southern shores of Anatolia. Rhodes Island, one of the major slave markets of the Mediterranean, was one of the places where slaves were bought and sold as well. Slavery continued in Rhodes beginning from ancient times. However, in the 19th century, attempts were made to prevent the slave trade in the island as a result of the efforts to abolish the slavery in general. This study shows that Rhodes was an important slave trade center for centuries, and that these activities continued in the 19th century, despite being occasional.

Keywords: *Mediterranean, Ottoman State, Rhodes, trade, slavery.*

Rodos Adası

1400 kilometrekarelik yüzölçümü ile Menteşe adalarının en büyüğü olan Rodos Adası,¹ Anadolu kıyılarındaki Marmaris Limanı'na yaklaşık 45 km. uzaklıktadır. Kuzeydoğu ve güneybatı yönünde 80 km. uzunluğa, 38 km. genişliğe sahiptir. ² Anadolu'nun hemen güneyinde bulunan bu büyük ada, tarih boyunca pek çok isimle anılmıştır. Bu isimlerden en ünlüsü *Güneş Tanrısı Helios'un Adası* iken, Rodos isminin Finike dilindeki "yılan" anlamına gelen *Rod* kökünden geldiği ve Finikelilerin buraya *Yılan Adası* dedikleri bilinmektedir.³ Birçok medeniyetin yerleştiği bir ada olarak önemli bir tarihi mirasa sahip olan Rodos, milattan önceki dönemlerde Mısır, Mezopotamya, Girit, Hitit ve Yunanlılar gibi önemli medeniyetlerin bırakmış oldukları uygarlık izleriyle doludur.⁴



Kaynak: Nicolas Vatin, *Rodos Şövalyeleri ve Osmanlılar Doğu Akdeniz'de Savaş, Diplomasi ve Korsanlık*, Tarih Vakfı Yurt Yay., İstanbul 2004.

1 Güner Doğan, "İngiliz ve Fransız Seyyahlara Göre 17. ve 18. Yüzyıllarda Ege Adaları (Midilli, Sakız, Sisam, Rodos) ve Çevresi", *Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi*, Ankara 2008, s. 115.

2 Besim Darkot, "Rodos", *İslam Ansiklopedisi*, C. IX, M.E.B. Yay., İstanbul 1964, s. 753.

3 Ziver Bey, *Rodos Tarihi*, çev. Harid Fedai, TTK Yay., Ankara 2013, s. 12.

4 Doğan, *a.g.t.*, s. 116.

Cezayir-i Bahri Sefid vilayetinin en çok tarım arazisine sahip adası olan Rodos'un ana geçim kaynakları tarım, hayvancılık ve süngercilikten oluşmaktaydı. İlman bir iklime sahip olması nedeniyle adada birçok sebze ve meyve yetiştirilmekteydi.⁵ Ama adayı iktisadi anlamda önemli kılan asıl husus, Babilden Sicilya'ya, Boğazlardan Nil Nehri'ne kadar bütün eski deniz ticaret yollarının kesiştiği noktada yer almasıdır. Ege Denizi'nin güney-doğusunda bulunan Oniki Ada grubunun da en büyüğü ve yönetim merkezi olan Rodos⁶, Akdeniz- Ege ekseninde hem ticari yolların kontrol noktasındadır hem de askeri açıdan önemli bir deniz üssüdür. Bu özellikleri nedeniyle tarih boyunca Ege ve Doğu Akdeniz'deki hâkimiyet mücadelesinin en önemli sahalarından biri olmuştur. M.Ö. 3000'li yıllara kadar yerleşimin olmadığı Oniki Adalar'a Anadolu'dan küçük kitleler halinde gelen bazı toplulukların yerleştiği anlaşılmaktadır. Diğer taraftan Ege Adaları'nda ilk mutlak hâkimiyeti kuranlar Anadolu'nun Menteşe bölgesinde yaşayan Karyalılar iken Rodos'ta ilk kalıcı yerleşim ise Fenikeliler tarafından yapılmıştır.⁷

Uzun bir süre Roma İmparatorluğu'nun hakimiyetinde kalan ve 612 yılında Bizans idaresine geçen Rodos için İslâmiyet'in ortaya çıkışı, hareketli bir dönemin de başlangıcını teşkil etmektedir. Çünkü Mısır, Suriye ve Anadolu'ya yakın bir konumda bulunması adayı Arap akınlarının hedeflerinden biri haline getirmiştir. Suriye ve Mezopotamya'yı fetheden Araplar, 654 yılında Rodos ve İstanköy'ü de ele geçirmiştir. Arap-Bizans mücadelesi boyunca aralıklarla el değiştiren ada 807'deki kısa Arap hakimiyetinden sonra tekrar Bizans topraklarına katılmıştır.⁸ Bundan sonra adanın yeni sahipleri Saint-Jean Şövalyeleri olacaktır. Kıbrıs'tan gelen şövalyeler Papa ve Cenevizlilerin kışkırtmalarıyla 1309 yılında Bizans'ın elinden adayı almışlar ve tarikatlarına son biçimini burada vermişlerdir.⁹ 1310 yılında yapılan akınlar neticesinde Rodos ve Oniki Ada'nın tamamı Şövalyelerin hakimiyeti altına girmiştir. Burayı üsleri yapan şövalyeler büyük bir filo inşa edip korsanlık faaliyetlerine girişmişlerdir.¹⁰ Şövalyeler bu faaliyetleriyle Osmanlı Devleti için bölgede önemli bir tehdit unsuru haline gelmişlerdir. Onlar Latin-Hıristiyan dünyasının Doğu Akdeniz'deki kuvvetli bir ileri karakolu rolünü oynamışlardır.¹¹

Saint Jean Şövalyelerinin Rodos Adası'nda kurdukları hakimiyet, 1522'de adanın Osmanlı Devleti tarafından fethedilmesine kadar sürdürmüştür. Şövalyelerinin askeri üs olarak kullandığı Rodos ve Oniki Ada, Anadolu'da siyasi birliği sağlayan ve denizlerde de önemli bir güç haline gelen Osmanlı Devleti'nin 15. yüzyıldan itibaren ilgisini çekmeye başlayacaktır. Rodos Adası ile doğrudan ilgilenen ilk Osmanlı padişahı Fatih Sultan Mehmet'tir. Onun döneminde, Şövalyelerin Türkler aleyhinde kurulan ittifaklara dahil olmaları, korsan gemilerine yataklık etmeleri ve zaman zaman Anadolu kıyılarına saldırmaları, Osmanlı Devleti ile Şövalyeleri karşı karşıya getirmiştir. 1455'te Osmanlı donanması Rodos'a ve şövalyelere ait diğer adalara baskınlar yapmıştır. Doğu kıyısındaki bazı istihkâmlar yıkılmış ancak Rodos ele geçirilememiştir. Yine 1467'de ikinci bir sefer düzenlenmiş ancak bu girişim de başarısız olmuştur. Gerçekleştirilen bu iki başarısız girişime rağmen adanın gerek ticari ve gerekse askeri öneminden dolayı burayı almaya 5 Özlem Yıldız, "20. Yüzyılın Başlarında Rodos Adasında Deniz Ticareti", *Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi*, C. XIII, S. 26, 2013, s. 43.

6 Ali Fuat Öreng, *Yakındönem Tarihimizde Rodos ve Oniki Ada*, Doğu Kütüphanesi Yay., İstanbul 2006, s. 27.

7 Cabir Doğan, "Fethinden Kaybına Rodos (1522-1912)", *Süleyman Demirel Üniversitesi Fen Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi*, Aralık 2013, S. 30, s. 68.

8 Darkot, *a.g.m.*, s. 754; Doğan, *a.g.m.*, s. 70.

9 Ernie Bradford, *Akdeniz Bir Denizin Portresi*, çev. Ahmet Fethi, Türkiye İş Bankası Kültür Yay., İstanbul 2004, s. 279.

10 David Abulafia, *Büyük Deniz Akdeniz'de İnsanlık Tarihi*, çev. Gül Çağalı Güven, Alfa Yay., İstanbul 2012, s. 412; Ziver Bey, *a.g.e.*, s. 55.

11 Doğan, *a.g.t.*, s. 117-118.

kararlı olan padişah 1480 yılında bir kez daha Rodos'u ele geçirme girişiminde bulunmuş ancak üç aylık kuşatmaya rağmen, büyük kayıplar veren Şövalyelerin direnişi kırılmamış ve Osmanlı donanması Rodos önlerinden ayrılmak zorunda kalmıştır.¹²

1480 yılındaki Rodos kuşatmasının da başarısızlıkla sonuçlanması, şövalyelerin büyük başarısı olarak görülmüştür. Batı yönünde durdurulamaz Türk ilerleyişinin olduğu bir dönemde bu başarı sevinçle karşılanmış, hem Doğuda hem de Batıda şövalyelere büyük saygınlık kazandırmıştır.¹³ Şövalyelerin Osmanlı aleyhindeki faaliyetleri bundan sonra da devam etmiştir. Hem Osmanlı'nın tepkisine neden olan korsanlık faaliyetleri hem de Ridaniye Savaşı sırasında şövalyelerin Memluklulara yardımda bulunmaları Yavuz Sultan Selim'in dikkatini adaya yöneltmişti. Mısır'ı Osmanlı topraklarına katan padişahın bundan sonraki ilk hedefi Rodos Adası idi.¹⁴ Şövalyelerin faaliyetleri ve ele geçirilen Doğu Akdeniz ile Mısır deniz ulaşımının emniyete alınması için bir donanma hazırlanmış fakat bu harekâta girişmeden padişah vefat etmiştir. Yerine geçen Kanuni Sultan Süleyman zamanında da Rodos, Osmanlı Devleti'nin gündemini meşgul etmeye devam etmiştir. Şövalyelerin Suriye'de isyan eden Canberdi Gazali'ye yardım etmeleri, Osmanlı ticaret ve hac gemilerine yönelik saldırıları gibi nedenlerle Rodos problemi halledilmesi gereken öncelikli sorunlardan biri haline gelmişti.¹⁵ Yavuz Sultan Selim'in ölümüyle yarım kalan hazırlıkları halefi Kanuni Sultan Süleyman tamamlayacak ve adayı ele geçirecektir.¹⁶ Gerekli hazırlıklar yapıldıktan sonra, asker ile gemi sayıları kaynaklarda farklı sayılarla ifade edilen, Osmanlı donanması 1522'de İstanbul'dan yola çıkmıştır. Rodos seferine çıkan donanmanın gemi sayısı 250'den 700'e, asker sayısı ise 150 binden 200 bine kadar olan rakamlarla ifade edilmektedir.¹⁷

Osmanlı Devleti'nin eskiden beri Rodos Adası'nı ele geçirmek istemesinin sebepleri vardır. Her şeyden önce ada Akdeniz havzası, Ege Denizi ve Boğazlar bölgesi arasındaki yol üzerinde stratejik bir noktada bulunuyordu. Osmanlı Devleti, zengin ve ticari bakımdan çok önemli bir yer olan Mısır'ı fethedince buraya giden yolların emniyetinin tam olarak sağlanması da Rodos'un ele geçirilmesine bağlıydı. Öte yandan Rodos, Batı Hıristiyan dünyası için Doğu'da bir ileri karakol olarak görülen¹⁸ Rodos Adası, Osmanlı tarafından güney denizlerinde geriye kalmış Latin karakollarının en tehlikelisi ve olmaması gereken şekilde görülmekteydi. Üstelik Hıristiyanlığın ileri karakolu olarak görülen adanın sahibi şövalyeler, Osmanlı-Venedik mücadelelerinde sürekli Venediklileri desteklemişlerdi. Bunların yanı sıra Osmanlı ticaretine ciddi zararlar veren korsanlık faaliyetleri ve İstanbul ile Mısır arasındaki deniz yolunda stratejik konumda olması gibi nedenler adanın Osmanlı Devleti tarafından fethedilmesi için yeterli sebeplerdi.¹⁹

12 Doğan, a.g.m., s. 71-72.

13 Nicolas Vatin, *Rodos Şövalyeleri ve Osmanlılar Doğu Akdeniz'de Savaş, Diplomasi ve Korsanlık*, çev. Tülin Altınova, Tarih Vakfı Yurt Yay., İstanbul 2004, s. 137; Necati Avcı, "Rodos'a Karşı İki Büyük Fetih Girişimi ve Adanın Osmanlılar Tarafından Alınması", *Eskişehir Osmangazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, C. 2, S. 1, (2014), s. 20; Abulafia, a.g.e., s. 435; Bu kuşatmanın ayrıntıları için bkz. Ziver Bey, a.g.e., s. 108-110.

14 Avcı, a.g.m., s. 26.

15 Doğan, a.g.m., s. 72.

16 Palmira Brummett, *Osmanlı Denizgücü ve Doğu Akdeniz'de Diplomasi*, çev. H. Nazlı Pişkin, Timaş Yay., İstanbul 2009, s. 245; İdris Bostan, *Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği*, Kitap Yay., İstanbul 2006, s. 26; Avcı, a.g.m., s. 16.

17 Vatin, a.g.e., s. 336; Örenç, a.g.e., s. 46.

18 Doğan, a.g.t., s. 119-120.

19 Caroline Finkel, *Rüyadan İmparatorluğa Osmanlı, Osmanlı İmparatorluğu'nun Öyküsü 1300- 1923*, çev. Zülal Kılıç, Timaş Yay., İstanbul 2007, 61.

Kanuni Sultan Süleyman'ın 1522'de Rodos Adası'nı almasıyla, hem Osmanlı açısından olumsuz gerekçeler ortadan kaldırılmış hem de Batı dünyasında ileri karakol olarak değer ifade eden bir kale zapt edilmiş oluyordu.

Osmanlı Devleti'nin hem Anadolu'ya yakın hem de Doğu Akdeniz Havzası'na hakim bir bölgede yer alan Rodos Adası'nı fethetmesiyle bir taraftan Suriye sahilleri, Mısır ve Anadolu arasındaki deniz ulaşım ve ticareti emniyet altına alınmış, bir taraftan da Doğu Akdeniz'deki Osmanlı üstünlüğü sağlamlaştırılmıştır.²⁰ Rodos Adası'nın fethi Osmanlı Devleti'nin Ege adalarında tam bir egemenlik kurmasını da sağlıyordu.²¹ Bu fethetme kadar Doğu Akdeniz'de seyreden Müslüman gemilerine korsanlık faaliyetleriyle zarar veren Rodos şövalyeleri adayı terk etmek zorunda kalmışlar ve Malta Adası'na gitmişlerdir.²²

Hıristiyanlığın, İslam âlemine karşı kalesi sayılan Rodos'un alınmasıyla diğer adalar ile birlikte büyüklü küçüklü 70 kale Osmanlıların eline geçmişti.²³ Çevresindeki adalarla ve Anadolu ile ticari ilişkilerde bulunan Rodos, önce kaptanpaşalığa daha sonra ise çevresindeki adalar ile birleştirilerek Cezayir-i Bahri Sefid Eyaleti'ne bağlandı. Aynı zamanda Rodos adası bu eyaletin ilk merkezi olmuştur.²⁴

Başta köylüler olmak üzere yerli halktan büyük bir çoğunluk burada yaşamaya devam etmiştir. Ayrıca gemilerde ve zindanlarda esir tutulan yaklaşık 3218 Türk serbest bırakılmış, bunların bir kısmı da Rodos'a yerleştirilmiştir. Rodos'un fethine katılan askerlerden isteyenler de adada bırakılmıştır. Osmanlı Devleti her fetihden sonra yaptığı gibi, yeni sahibi olduğu toprakların şenlendirilmesi politikasını Rodos adasında da uygulamıştır. Adada Türk nüfusu artırmak amacıyla Anadolu'nun çeşitli bölgelerinden, özellikle Teke ve Hamid sancaklarından, ahali gönderilmiştir. Bu şekilde ada Türkleştirilmeye çalışılmıştır. Adaya yerleşenlere tanınan ayrıcalıklar ve uygulanan ılımlı politika, ada nüfusunun kısa zamanda fetih öncesindeki haline ulaşmasını sağlamıştır.²⁵ İskan amaçlı nakillerle birlikte nüfusun bir diğer önemli unsuru da çeşitli yollardan buraya getirilmiş olan Afrikalı kölelerdir.²⁶ Hem bu iskan faaliyetleri hem de diğer unsurlarla birlikte ada, fetih sonrası farklı etnik kimliklere sahip insanların yaşadığı bir yer haline gelmiştir. Böylece Rodos, Türk, Rum ve Yahudilerin yaşadığı klasik bir Osmanlı şehri özelliğini kazanmıştır.²⁷

Akdeniz'de Köle ticareti

Ticaretin tarihi Akdeniz'in tarihinde önemli bir yere sahiptir. İlk önce dar anlamda da olsa Nil, Ürdün, Fırat ve Dicle nehirleri vadilerinde, Kızıldeniz, Lut Gölü ve Körfez kıyılarında başlayan ticaretin ortaya çıkışında, Nil'in verimli topraklarından elde ettiği zenginlik sayesinde, Mısır'ın belirleyici bir rolü olmuştur. Mısır bir taraftan Asya ülkeleriyle düzenli ilişkiler kurarken bir taraftan da kervanlar aracılığıyla Fenike, Suriye ve Kızıldeniz

20 Yıldız, *a.g.m.*, s. 32.

21 Alfred C. Wood, *Levant Kumpanyası Tarihi*, çev. Çiğdem Erkal İpek, Doğu Batı Yay., Ankara 2013, s. 22.

22 Ziver Bey, *a.g.e.*, s. 121; Zübeyde Güneş Yağcı - Mustafa Akkaya, "Güney-Kuzey Köle Ticaretinde Antalya Limanı", *Turkish Studies International Periodical for the Languages, Literature and History of Turkish or Turkic*, Volume 12/26, 2017, s. 125.

23 Doğan, *a.g.m.*, s. 74.

24 Darkot, *a.g.m.*, s. 756; Yıldız, *a.g.m.*, s. 32.

25 Uğur Ünen, "XVIII. Yüzyılda Osmanlı İdaresinde Rodos Adası", *Adnan Menderes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi*, Aydın 2013, s. 37-39; Ali Fuat Öreñç, "Doğu Akdeniz'in Kadim Muhafızları: Rodos Türk Cemaati", *Osmanlı Dönemi Akdeniz Dünyası*, Ed. Haydar Çoruh-Yaşar Ertaş-M. Ziya Köse, Yeditepe Yay., İstanbul 2011, s. 360-361.

26 Öreñç, *a.g.e.*, s. 258.

27 Doğan, *a.g.t.*, s. 123-124.

bölgelerinden mal getirmek için aktif bir ticari faaliyet yürütüyordu.²⁸ Akdeniz çevresinde ortaya çıkan ticaret giderek gelişmiş ve ilk sitemli ticaret Giritliler ve Fenikeliler arasında yapılmaya başlanmıştır. Sonraki süreçte bu sitemli ticaret Batı Anadolu ve Yunanistan'da kurulan koloniler aracılığıyla hızla Akdeniz havzasına yayılmıştır.²⁹ Bunlara ek olarak askeri birliklerinin gücüne dayanan Roma'nın yükselişine bağlı olarak ticari ihtiyaçların zorlamasıyla İskenderiye ve Antakya gibi büyük kentler ortaya çıkmıştır. Bu süreçte köle ticareti ve ele geçirilen Akdeniz'in çeşitli bölgelerinde yaşayan halklara uygulanan haraç sisteminin yaygınlaşmasında Roma'nın güçlü bir etkisi olmuştur.³⁰

Akdeniz ticaret tarihinin çağlar boyunca vazgeçilmez metaı olan köleliğin tarihi insanlık tarihi kadar eskidir. İlkçağların ilkel kölecilik anlayışından sonra Ortaçağ'da kölelik hem kaynak hem de kullanım alanı olarak farklı boyutlara taşınmıştır. Dünyanın önemli ticari bölgelerinde köle ticareti yapılması için büyük pazarlar kurulmuş ve kölelik Ortaçağ dünyasının sosyal yaşamında önemli bir yer edinmişti. Coğrafi keşiflerden itibaren ise sömürgecilik temelli ticaret kolonileriyle yeni boyutlar kazanmıştır.³¹

Akdeniz çağlar boyunca hâkimiyet mücadelelerinin sürekli devam ettiği bir coğrafyadır. Hal böyle olunca yaşanan savaşlar nedeniyle savaş esirleri önemli bir pazarın da aracı olmuşlardır. Savaşlarda ele geçirilen esirler köle pazarlarını besleyen kaynaklardan biri haline gelmiştir. Özellikle deniz savaşlarında ele geçirilen denizciler potansiyel bir değeri olan kölelere dönüşüyordu.³² Bununla birlikte Akdeniz'de yürütülen korsanlık³³ faaliyetlerinde ele geçirilen tutsaklar da önemli köle kaynaklarından biri olmuştur. Korsanların tutsak aldığı kişiler ya köle olarak satılır ya da fidye için kullanılırdı. Bu kârlı iş nedeniyle korsanlar sadece denizlerde faaliyet göstermez, sahil şeridindeki kasabalara da saldırıp insanları köle olarak satmak amacıyla ele geçirirlerdi.³⁴ Bu şekilde elde edilen kölelerin çalıştırılması Osmanlı döneminde de ekonomik faaliyetlerde önemli bir yer tutuyordu. Bu durum köle ticaretinin her zaman canlı kalmasına olanak sağlıyordu. Köle alım ve satımına dayalı pazarın canlı olduğu Antalya limanı korsanlar tarafından düzenli bir pazar olarak kullanılıyordu. Osmanlı korsanlarının elde ettikleri tutsakları bu gibi pazarlar aracılığıyla yasa dışı yollardan sattıkları bilinmektedir.³⁵

Ticari faaliyetlerin dinamik uygulama merkezleri olan pazarlar çok çeşitli unsurlarla isimlendirilmişlerdir. Bu pazarlardan biri olan köle pazarları ise satılan mal ile ilişkili olarak isimlendirilen pazarlar arasındadır ve genellikle merkeze yakın ve yol güzergâhı üzerinde kurulmaktadır. Özellikle Akdeniz'e kıyısı olan ülkelerde talebin fazla olduğu ticari ürünler arasında ilk sıralarda yer aldığı için eskiden beri bölgedeki büyük devletlerinin önemli şehirlerinde bir köle pazarı bulunmaktaydı.³⁶

28 Nejat Bozkurt, "Ticaretin Felsefesi, Tarihçesi ve Etikle Olan Sıkı Bağına İlişkin Bazı Saptamalar", *İstanbul Ticaret Üniversitesi Dergisi*, S. 2, 2002, s.160, s. 158.

29 Bozkurt, *a.g.m.*, s. 164.

30 Bozkurt, *a.g.m.*, s.160.

31 İsmail Parlâtır, "Türk Sosyal Hayatında Kölelik", *Belleten*, C. XLVII, S. 187, TTK Yay., Ankara, 1984, s. 805.

32 Brummett, *a.g.e.*, s. 145; Zeynep Güngörmez, "Ortaçağda Akdeniz Köle Ticaretine Dair Bazı Tespitler", *Sosyal ve Kültürel Araştırmalar Dergisi*, C. II, S. 4, Yıl: 2016, s. 96.

33 Akdeniz'in doğusunda korsanlık faaliyetlerinin tarihi oldukça eskiye dayanır. M.Ö. 2. yüzyılda Roma korsanlarının hedefine haline gelen Doğu Akdeniz, korsanların hakimiyetinde ve tamamen güvenlikten yoksun bir yer olmuştu. Murat Durukan, "Antikçağ'da Akdeniz'de Ticaret ve Korsanlık", *Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu III Bildiriler Kitabı*, Umur Yay., İstanbul 2011, s. 38.

34 Brummett, *a.g.e.*, s. 145.

35 Vatın, *a.g.e.*, s. 97-98.

36 Güngörmez, *a.g.m.*, s. 100-101.

Köle ticareti söz konusu olduğunda Latinler önemli tüccarlardır ve bu ticarete tarih boyunca büyük bir role sahip olmuşlardır. Özellikle Venedikliler ticaretle ünlü bir devlet olarak köle ticaretinde sürekli söz sahibiydiler. Onlar, Adriyatik ve Dalmaçya kıyılarındaki Slavlardan topladıkları köleleri deniz yoluyla Mısır ve Suriye'ye getirmekteydiler. Bu şekilde Venedikliler köle ticaretinden çok büyük kazançlar elde etmişlerdir. Hıristiyan halkın köle olarak satılmasına karşı girişimleri olan Papaya rağmen kilisenin Latinler üzerinde caydırıcı bir etkisi olmamış aksine Akdeniz'deki hristiyan köle sayısı sürekli artmaya devam etmiştir. Ortaçağın büyük köle tüccarı olan Latinlerden sonra bu ticarete Araplar ve Türkler de önemli bir paya sahiptir. Hıristiyanlıkta olduğu gibi İslam'da da kendi dindasını köleleştirmek yasaklanmasına rağmen Müslüman tacirler de bu ilkeyi ihlal etmişlerdir.³⁷ Bu dönemde Akdeniz havzasındaki köle ticareti faaliyetlerinin yürütüldüğü pazarlarda alınıp satılan Türk kölelere sıklıkla rastlanmaktaydı. Orta Asya'dan getirilen kölelerin değerli olduğuna dair Ortaçağa ait çeşitli kayıtlar mevcuttur.³⁸

Yeniçağa ve dünya tarihine damgasını vuran coğrafi keşiflerin öncüleri olan Portekiz ve İspanya da köle ticaretinden büyük kazançlar elde etmişlerdir. Keşiflerle birlikte artan ekonomik faaliyetler ve üretim özellikle de şeker, pamuk gibi yoğun işgücü gerektiren üretim alanları, köle emeğine olan ihtiyacı artırmıştı. Öte yandan keşifler nedeniyle dünyanın çeşitli yerlerinden bol miktarda köle elde edilebiliyordu.³⁹ 16. yüzyılın ortalarında keşiflere bağlı olarak başlayan köle ticareti 1697'de Portekiz hükümetinin tekeline geçmiştir. Büyük kârlar getiren zenci köle ticareti denizlerde söz sahibi olan devletler arasında 19. yüzyılın başlarına kadar sürecek büyük bir rekabetin de yolunu açmıştır. Uzun süre köle ticaretinde önemli bir etkisi olan ve bu ticaretten büyük kazançlar sağlayan İngiltere 1807'de köle ticaretine son veren bir dizi yasayı kabul etmiştir. Köle ticaretinin yasaklanmasının önünü açan İngiltere sadece kendisinin yasaklamasıyla kalmamış, 1815'de Portekiz ve İspanya, 1842'de Avusturya, Rusya, Prusya ve 1845'de Fransa ile köle ticaretinin yasaklanması için özel anlaşmalar yapmıştır.⁴⁰

19. yüzyılda yaşanan toplumsal ve iktisadi değişiklikler, sosyo-ekonomik bir kurum olan köleliğin kaldırılmasını zorunlu hale getirecektir. Yeni iktisadi kurallar ve üretim ilişkilerini düzenleyen kanunlara uygun olmayan kölelik toplumda tembelliği yaymaktadır. Ayrıca köleliğin varlığı cehalet ile gururun ve yoksulluk ile lüksün bir arada yaşamasını sağlamaktadır.⁴¹

Akdeniz Köle Ticaretinde Rodos

Antik dönemlerden beri Doğu Akdeniz ticaretinde büyük bir öneme sahip Rodos Adası'nda köle ticaretinin tarihi de çok eskiye dayanmaktadır. Büyük İskender döneminde ticarete büyük atılımın yaşandığı Rodos'ta satılan mallar arasında köleler önemli bir yer tutmaktaydı.⁴² Adanın köle ticaretine dair ilk yazılı kayıtlarına, M.Ö. 1. yüzyıla ait eserlerde görülen Rodos Avarya Kanunu'ndaki kölelerle ilgili hükümlerde rastlanmaktadır. Söz

37 Güngörmez, *a.g.m.*, s. 94-95.

38 Güngörmez, *a.g.m.*, s. 99.

39 Faruk Tabak, *Solan Akdeniz 1550-1870 Coğrafi-Tarihsel Bir Yaklaşım*, çev. Nurettin Elhüseyni, Yapı Kredi Yay., İstanbul 2010, s. 79.

40 Bozkurt, *a.g.m.*, s. 162.

41 Alexis de Tocqueville, *Sömürge ve Kölelik*, çev. Burak M. Nuri Gücin, Hasan Turunçkapı, Nuri Fudaylı Kıcıroğlu, Ayrıntı Yay., İstanbul 2016, s. 35.

42 Örenç *a.g.e.*, s. 516.

konusu kanunlar incelendiğinde kölelerin gemilerdeki diğer ticari mallarla aynı statüde değerlendirildiği görülmektedir.⁴³

Doğu Akdeniz'i Batıya bağlayan ticaret yollarının üzerinde bulunan Rodos, Fransızlar, Cenevizliler, Venedikliler ve Katalanlar için bir transit geçiş yeri anlamına geliyordu.⁴⁴ Bir transit geçiş olarak uluslararası ticaretin önemli noktalarından birini oluşturan Rodos Adası'nda, Akdeniz ticaretinde etkin olan devletlerin vatandaşı olan pek çok tüccar ikamet ediyordu. Rodosluların Anadolu, Suriye ve Mısır'a yaptıkları ticari yolculuklarla birlikte Batılı ve Doğulu tüccarların Rodos'taki varlıkları adada, farklı bölgelere mensup çok çeşitli malların bulunmasına olanak sağlıyordu. Ticaretle birlikte korsanlık faaliyetleri, erkek ve kadınların satıldığı Rodos'taki köle pazarını besleyen temel kaynağı oluştururken Rodos pazarının canlı olmasını da sağlıyordu. Özellikle 16. yüzyıl başlarından itibaren Doğu Akdeniz'deki korsanlığın kalbini oluşturan adanın limanları korsanlara da daima açık tutuluyordu.⁴⁵ Korsanlık faaliyetleriyle birlikte adadaki köle pazarını besleyen unsurlardan biri de tarikatın özgür insanları da köle olarak satma faaliyetleridir. Tarikatın özgür Yahudileri esir ederek sattıklarına dair kayıtlar da mevcuttur.⁴⁶

Rodos'un da içinde bulunduğu Doğu Akdeniz'in korsanlık faaliyetleri için uygun bir bölge olmasının en önemli nedeni, karayoluyla ulaşımın son derece güç olduğu girinti çıkıntılı Ege kıyılarının korsanlar için çok sayıda ve güvenli barınaklar oluşturmasıdır. Diğer bir neden ise doğu Akdeniz'de önemli bir nüfus ve ticari etkileşimin olmasıdır.⁴⁷ Hem bu bölgesel özelliklere hem de Rodos'taki kalelerinin sağlam olmasına güvenen şövalyeler korsanlık faaliyetleri yürütmekten çekinmiyorlardı. Müslüman tüccarların yollarını kesip gemilerine el koyan Rodos korsanları, adanın Osmanlı Devleti tarafından ele geçirilmesinden hemen önce bu şekilde 5-6 bin esir elde etmişlerdir.⁴⁸ Bu durum Osmanlıların Rodos ile ilgili asıl tahammül edemedikleri şeydi. Yani adanın Osmanlı gemilerine saldıran korsanları barındırıp donatmasından ziyade hacca giderken korsan saldırılarında esir alınmış çok sayıda Müslüman kölenin şövalyelerin elinde bulunmasıydı.⁴⁹ Sayıları 1500-3000 arasında olduğu tahmin edilen Osmanlı esirleri arasında Türk kadınları da vardı ve bu esirlerin çoğu kalenin tahrip olmuş kısımlarının onarılması işinde çalıştırılıyorlardı.⁵⁰ Diğer bir köle istihdam şekli de gemilerde kürekçi olarak kullanılmalarıydı ve bu Akdeniz'de yaygın bir uygulama değildi. Rodos şövalyeleri gemilerinde özgür Yunanlıları çalıştırıyorlardı ancak adada Türk kölelerin sayısı büyük rakamlara ulaşınca bunların da kürek işlerinde kullanılmasına başlanmıştır. Bu uygulama kısa sürede bütün Akdeniz'de yaygın bir hale gelmiştir.⁵¹

Ege kıyıları ile adalardaki girinti çıkıntılı körfez ve koyların gemilere saklanacak noktalar sağlaması nedeniyle bölgede sadece korsanlık değil kaçakçılık da yaygındı. Bu durum bütün ve silah gibi Osmanlı mallarının kaçakçılığını yapmayı kolaylaştırmaktaydı. Osmanlı Devleti kaçakçılık faaliyetlerini engellemeye çalışsa da sahillerini kontrol edebilmek için elinde yeterli sayıda gözetleme gemisi yoktu.⁵² Aynı şekilde Afrika'dan Akdeniz ve

43 İlgili kanun maddeleri için bkz. Efrumiye Ertekin, "Akdeniz Dünyasının Bilinen İlk Denizcilik Kanunu: Rodos Avarya Kanunu", *Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu III Bildiriler Kitabı*, Umur Yay., İstanbul 2011, s. 98-101.

44 Vatin, *a.g.e.*, s. 48.

45 Vatin, *a.g.e.*, s. 53-56.

46 Mehmet Akif Erdoğan, *Rodos'un Sosyal ve Ekonomik Tarihi*, Er Yay., İzmir 2018, s. 107.

47 Vatin, *a.g.e.*, s. 73.

48 Ünen, *a.g.t.*, s. 25.

49 Finkel, *a.g.e.*, s. 61.

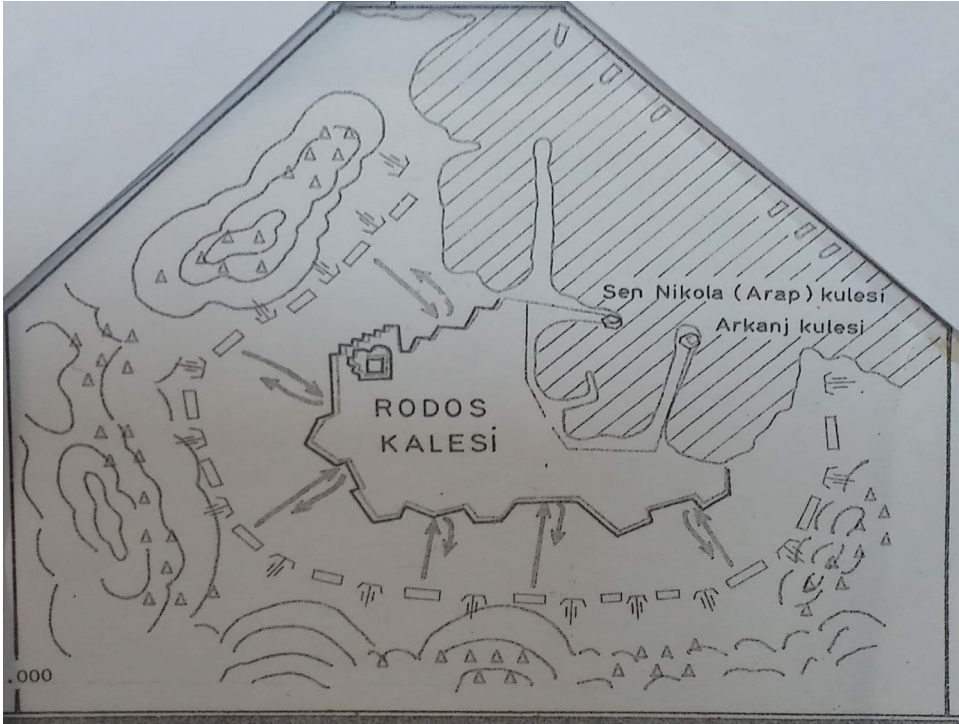
50 Ünen, *a.g.t.*, s. 31.

51 Bradford, *a.g.e.*, s. 281.

52 Yıldız, *a.g.m.*, s. 39.

adalar yönünde yapılan köle veya diğer malların kaçakçılığı söz konusu olduğunda Afrika kıtasındaki Osmanlı limanları kaçakçılık yönünden en hassas bölgeleri oluşturuyordu.⁵³

İki büyük limana sahip olan Rodos adasının Anadolu ve diğer ülkelerle bağlantısı limanları aracılığıyla sağlanmaktaydı. Bu limanlardan biri gemi inşa tezgâhının yer aldığı tersane (Mendirek/ Kadirga) limanı, diğeri ise iç kaleye giriş yapılan ağzı zincir ile kapalı ticaret (Öküz/Gümrük) limanıydı. Diğer taraftan adanın kuzey tarafında çok sayıda küçük doğal limanlar da vardı. Küçük filikaların yararlandıkları bu limanlar ve büyük iki limanıyla birlikte Mısır-Akdeniz-Boğazlar bölgesi üzerindeki önemli duraklardan olan Rodos adasının limanlarına çeşitli ülkelerin gemileri uğramaktaydı. İzmir'le bağlantılı transit ticaret yolu üzerinde bulunan adaya önceden yelkenli gemiler uğrarken sanayi devriminden sonra adada ticaret giderek hızlanmış ve buharlı gemiler ada limanlarını ziyaret etmeye başlamışlardır. Yine de 19. yüzyılda buharlı gemiler Rodos'ta hala sayı bakımından yelkenlilere göre az olsalar da tonaj olarak onları üçe dörde katlamışlardır.⁵⁴



Kale ve liman. Kaynak: Ziver Bey, *Rodos Tarihi*, TTK Yay., Ankara 2013.

Köle pazarı ve ticaretinde önemli bir yere sahip olan Rodos Adası, köle ticaret güzergâhlarının da belirleyicisi konumundaydı. Bu belirleyicilik Şövalyeler döneminde ve Osmanlı egemenliği döneminde tamamen zıt özellikler göstermekteydi. Köle ticaretinde Hıristiyan tüccarlar deniz yolunu tercih ederken, Müslüman tüccarlar genellikle Antalya-Konya, Sivas ya da Halep-Sivas ve oradan da Samsun-Sinop güzergâhlarını kullanmaktaydılar. Müslümanların deniz yolunu kullanmamalarının nedeni Rodos adasını mesken tutan korsanların varlığıydı. Çünkü Rodos'u mesken tutan korsanlar özellikle Müslüman tüccarlar için tehdit oluşturuyorlardı. Ancak 1522 yılında Rodos'un 53 Muhammed Tandoğan, *Afrika'da Sömürgecilik ve Osmanlı Siyaseti (1800-1922)*, TTK Yay., Ankara 2013, s. 154. 54 Yıldız, *a.g.m.*, s. 32-34.

Osmanlı tarafından fethi bu tehdidi ortadan kaldırmış ve güzergâhları da etkilemiştir. Bu değişiklik bazı ticari merkezler için olumsuz bir etkiye yol açmıştır. Örneğin Osmanlı ülkesi üzerinden yapılan köle ticaretinde eskiden beri kullanılan Antalya ve Alanya'nın önemi azalmıştır.⁵⁵ Köle ticaretinde Osmanlı döneminin önemli bir merkezi konumunda olan Antalya aracılığıyla yapılan ticarete güneye beyaz köle ihraç edilir, buna karşılık güneyden siyah köle getirilirdi.⁵⁶ 14. ve 15. yüzyıllarda Anadolu kıyılarındaki Akdeniz limanları köle ticareti açısından yoğunluğun yaşandığı yerlerdi. Batı Anadolu'daki diğer limanlarla birlikte Antalya ve Alanya önemli bir köle ticaret merkezi ve pazar yeri idi. 14. yüzyılın başlarında Antalya pazarına getirilmiş olan esirlerin bir kısmının Rodos Adası'ndan sevk edildiği bilinmektedir. Yine aynı dönemde korsanlar tarafından ele geçirilen bir Memluk gemisindeki 150 Müslüman burada satılmıştır.⁵⁷

16. yüzyılda İskenderiye'den Anadolu'ya yapılan ticari seferler için çok önemli ve köle ticaret hacmi oldukça büyük olan Antalya'nın önemi azalmıştır. Bu azalmada, Antalya-İskenderiye ticaretinin Rodos'un fethiyle yön değiştirmesi temel sebep teşkil etmektedir. Rodos'un fethedilmesinden sonra Antalya-İskenderiye ticari güzergâhı tamamen kullanım dışı kalmasa da artık Antalya limanı, Bursa ve İstanbul'a götürülen ticari mallar ve köle ticaretinde vazgeçilmez bir güzergâh olmaktan çıkmıştır.⁵⁸

Afrika'dan toplanarak getirilen zenci köleler öncelikle Osmanlı başkenti olmak üzere Anadolu'nun çeşitli kentlerinde alıcı bulmaktaydı. Özellikle hizmet sektöründe istihdam edilen zenci köleleri taşıyan ve Mısır'a ulaşan köle kervanları, İskenderiye'den Anadolu'nun güney kıyılarındaki limanlara gönderiliyor, buradan da Anadolu'ya sevk ediliyorlardı.⁵⁹ Ortadoğu'dan yapılan köle sevkiyatında Doğu Akdeniz'in büyük adası olan Kıbrıs da Mısır ve Arap topraklarına yakınlığı nedeniyle bu ticarete hem bir pazar yeri hem de önemli bir geçiş noktasını oluşturmaktaydı.⁶⁰ Bununla birlikte Akdeniz'in Girit, Foça, Sakız, Rodos ve Naksos gibi adaları da önemli köle pazarlarıydı. Yine bu adalara yakın olan Anadolu kıyılarından Antalya, Alanya ve Fethiye de bu pazarların uzantılarıdır. Bu merkezlerde köle ticaretinin oldukça yoğun olduğu gözle çarpılmaktadır.⁶¹

Osmanlı Devleti'nin köle ticaret sistemi üç temel unsurdan oluşmaktadır. Bunlar; köle ihraç edilen kaynaklar, köle ithal edilen pazarlar ve pazarları kaynağa bağlayan kara ve denizyolları. Köleler, bu ticaret ağı boyunca uğranılan yerel pazarlarda satışa sunulmaktaydı. Rodos Adası'nı da kapsayan Afrika kaynaklı zenci köle ticareti güzergâhları bir tablo ile gösterildiğinde şöyle bir tablo ortaya çıkmaktadır.⁶²

55 Yağcı-Akkaya, *a.g.m.*, s. 122-124.

56 Halil İnalıcık, *Osmanlı İmparatorluğu Klâsik Çağ, 1300-1600*, çev. Ruşen Sezer, Yapı Kredi Yay., İstanbul 2005, s. 134.

57 Zeki Arıkan, "Beylikler Döneminde Antalya Limanı", *Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu III Bildiriler Kitabı*, Umur Yay., İstanbul 2011, s. 112.

58 Yağcı-Akkaya, *a.g.m.*, s. 125.

59 Yağcı-Akkaya, *a.g.m.*, s. 123.

60 Güven Dinç-Cemil Çelik, "Kıbrıs'ta Kölelik (1800-1878)", *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, C. 5, S. 23, Güz 2012, s. 188.

61 Güngörmez, *a.g.m.*, s. 101.

62 Ehud R. Toledano, *Osmanlı Köle Ticareti 1840-1890*, çev. Y. Hakan Erdem, Tarih Vakfı Yurt Yay., İstanbul 1994, s. 17.

*Kuzey Afrika Ticareti (siyah köleler)**Kaynaklar: Çad Gölü'nü çevreleyen bölgeler: Vaday, Bornu ve Bagirmi**Karadan: a) Gat-Murzuk-Bingazi b) Gat-Gadames-Trablusgarp c) Trablusgarp'tan Mısır'a çeşitli yollar**Denizden: Trablusgarp, Bingazi ve diğer sahil kasabalarından Malta, Girit, Rodos gibi Akdeniz adaları ve Ege adalarına uğrayarak, buradan İstanbul, İzmir, Selanik ve Doğu Akdeniz'in diğer limanlarına giden yol. Buna ek yollar ise: İskenderiye'yi Kıbrıs üzerinden İstanbul, İzmir Güney Anadolu ve Doğu Akdeniz limanlarına bağlayan yol.*

Ege ve Akdeniz'deki adalar sadece tüccarların değil aynı zamanda korsanların da ticaret yaptıkları önemli noktaları oluşturmaktaydılar. Bunlardan Rodos Adası Türk ve diğer korsanlarının denizde ele geçirdikleri Hıristiyan köleleri ve çeşitli malları düşük fiyata sattıkları yerlerden biriydi.⁶³ Önemli bir köle pazarı olan Rodos Adası sadece kölelerin değil, aynı zamanda korsanlar tarafından çeşitli yollardan elde edilen diğer ürünlerin de satıldığı bir pazar yeriydi.⁶⁴ Rodos Adası Ege, Doğu Akdeniz ve Anadolu'yu kapsayan bölgedeki ticarete ürettiği malları ile değil, köle ticareti başta olmak üzere, çeşitli malların değişiminin yapıldığı pazarlardan biri olmakla ünlenmişti.⁶⁵ Satılmak üzere Afrikalı zenci kölelerin getirildiği ada, konumu nedeniyle, Osmanlı ülkesinde yapılmış olan köle ticaretinin önemli duraklarından biri olagelmıştır.⁶⁶ Önemli bir köle pazarı olan bu durak, korsanlar tarafından edinilmiş malların elden çıkarılmasında da önemli bir pazar işlevi görmekteydi.⁶⁷ Rodos'un da etkin olarak yer aldığı Doğu Akdeniz köle ticareti 13. yüzyıl başlarından itibaren büyük gelişme göstermişti. Bu süreçten itibaren köle ticaretinin canlılığını uzun süre korumasının nedeni tarım plantasyonlarında köle emeğine duyulan büyük ihtiyaçtı.⁶⁸

Rodos Adası hem sahip olduğu köle pazarı hem köle ticaretinde önemli bir liman işlevi görmesinin yanı sıra köle ticareti yapan gemilerin zorunlu uğrak yerlerinden de biriydi. Afrika'dan Rumeli, Anadolu ve Doğu Akdeniz limanlarına köle taşıyan gemilerin yol boyunca yiyecek ve su ihtiyacını sağlayacak kapasiteleri yoktu. Öte yandan mevsim koşullarının uygunsuzluğu da gemileri zorunlu olarak sığınacak liman aramaya itiyordu. İşte bu şartlarda Rodos ve diğer adalara uğrayan gemiler buralardan yiyecek ve su ikmallerini yapıyorlardı. Olumsuz hava koşulları nedeniyle uğrayan gemiler ise adalara köleleri indiriyorlar ve talebe göre onları satabiliyorlardı.⁶⁹

16. yüzyılda Rodos Adası'nda toplumsal hiyerarşinin tepesinde bulunan şövalyelerin dışında Rumlar, Latinler, Yahudiler ile Osmanlı ve Memluk sultanlarının uyruğu olan Müslüman tüccarlar yaşamaktaydı. Bu tüccarlardan sayıları çok daha fazla olan köleler de adada mevcuttu ki yüzyılın ilk çeyreğinde sayıları 3.000'i buluyordu. Bu kadar çok sayıda kölenin gündüzleri hareket özgürlüğü olması nedeniyle karışıklıkları engellemek

63 Doğan, a.g.t., s. 64.

64 Doğan, a.g.t., s. 126-127.

65 Altay Tayfun Özcan, "Karabeynikov'un Seyahatnamesine Göre XVI. Yüzyılda İstanbul ile Kudüs Arasındaki Yol ve Duraklar", *Tarih Araştırmaları Dergisi*, C. XXVIII, S. 46, 2009, s. 269-270.

66 Ünen, a.g.t., s. 69.

67 Ünen, a.g.t., s. 240.

68 Tabak, a.g.e., s. 118.

69 Toledano, a.g.e., s. 33.

için kölelerin ayaklarına demir bir halka takma zorunlulukları vardı.⁷⁰ Bu kölelerden Rodos Adası'nın imar faaliyetlerinde özellikle de arazileri düzleme ve sekileme işlerinde faydalanılmaktaydı.⁷¹

Köle ticaretinin yapıldığı Rodos'taki pazara dair 18. yüzyıl kayıtlarından anlaşıldığına göre Osmanlı Devleti burada hem köle satıcısından hem de köle alıcısından ikişer akçe vergi almaktaydı.⁷² Osmanlı Devleti egemenliğinde uzun süre aksamadan köle ticaretindeki rolünü oynayan ada 19. yüzyıldaki değişimden etkilenenecektir. 19. yüzyıl kölelik ve köle ticareti tarihi açısından bitişin başlangıcını ifade eden bir dönemdir. Batıda köle ticareti yasaklanmaya başlayınca, batıdaki sosyal, hukuki, kültürel ve ekonomik gelişmelere uyum sağlamaya çalışan Osmanlı Devleti de köle ticaretini yasaklayan fermanlar çıkarmaya başlayacaktır. Ancak bir anayasal düzenleme ile köle ticaretinin yasaklanması söz konusu olmadığından eskiye nazaran çok azalmış da olsa kölelik Osmanlı topraklarında var olmaya devam edecektir. Rodos Adası'nda eskiden olduğu gibi canlı bir köle pazarı ya da hareketli bir köle sevkiyatı söz konusu olmasa da çeşitli konulara dair belgelerde geçen olaylardan burada kölelerin varlığının devam ettiği görülmektedir.

Köle sevkiyatında önemli bir nokta olan Rodos'tan 1827'de devlet eliyle köle sevkiyatı yapıldığı bilinmektedir. Rodos'tan sevkiyatı yapılması düşünülen kölelerin de devlet tarafından satın alındığı görülmektedir. Mora valisi ve Seraskeri İbrahim Paşa'nın emrindeki askerlerin çoğunluğu askeri sınıftan olup tamamı rütbeli kişiler iken geri kalanları kölelerden oluşmaktaydı. Yaşanan savaşlarda askerlerin bir kısmı kaybedilince onların yerine istihdam edilmek üzere 46 kadar köle satın alınarak acilen gönderilmesini hükümetten talep etmişti. İbrahim Paşa'nın bu isteğine olumlu cevap veren hükümet satın alınmasına karar verilen 12 köleyi gönderebileceğini, gerisini de zamanla tedarik edeceğini bildirmişti. Gönderilmesi uygun bulunan 12 kölenin İzmir ya da Rodos Adası iskelelerinden uygun bir gemiyle sevk edilmeleri kararlaştırılmıştı.⁷³

19. yüzyılın ortalarında kölelerin hala var olduğu Rodos'ta devlet görevlilerinin de köle edinmeye devam ettiği görülmektedir. 1852 yılında bir davaya konu olan köle, Rodos eski muhafızı Şükrü Paşa'nın kölesidir. İsmi Ali olan köle efendisi Şükrü Paşa'nın ölmeden önce kendisine 10.000 kuruş verilmesini vasiyet ettiğini ileri sürerek parayı almak için hükümete bir dilekçe yazmıştı. Paşa'nın mirasından borçlarının çıkarıldıktan sonra köleye payının verilmesine varisi Ahmet Bey karşı çıkmıştı. Ancak Cezayir-i Bahr-i Sefid valisi Halil Paşa'ya yazılan yazıda, gerekli borçlar ödendikten sonra, köleye vasiyet edilen paranın teslim edilmesi konusunda talimat verilmişti.⁷⁴

Yasaklamalara rağmen 19. yüzyıl ortalarında köle ticaretinin Ege ve Akdeniz adalarında hala devam ettiği görülmektedir. Batılı devletlerin girişimleri neticesinde 1856 yılında Trablusgarp valisine oradan köle giriş çıkışının yasaklandığını bildirmişti. Aynı şekilde önemli köle ticaret merkezlerinden olan Kıbrıs, Rodos, Midilli ve Sakız gibi adalara ticaret yasağına dair bir emir gitmediği görülmektedir.⁷⁵ Bu nedenle buralarda köle ticaretinin devam ettiğine dair şikâyetler vardır. Örneğin 21 Mayıs 1856'da Rodos'tan İngiltere elçiliğine gönderilen yazıya göre adaya köle olarak satılmak üzere esirler getirilmekteydi.

70 Vatin, *a.g.e.*, s. 30.

71 Vatin, *a.g.e.*, s. 47.

72 Erdoğan, *a.g.e.*, s. 200.

73 BOA, C.AS, 174/7583.

74 BOA, A.MKT.DV, 56/74.

75 Toledano, *a.g.e.*, s. 108.

Derviş isimli bir Osmanlı tüccar gemisi Girit'ten Rodos'a gitmiş ve geri döndüğünde içinde Garp Ocakları sahiplerinden ele geçirilmiş olan 34 kadar köle bulunmuştur.⁷⁶

12 Temmuz 1856'da Rodos'taki İngiltere konsolosu tarafından İngiliz elçiliğine gönderilen yazıya göre Bingazi Sancağı'ndan Sakız Adası'na Arap köleler getirilmiştir. Ömer Molla isimli kaptanın kullandığı Osmanlı gemisindeki 44 köle karaya çıkarılıp hastaneye konulmuştur. Ayrıca yazıda Osmanlı gemilerinde görev yapan kaptanların yasaları dikkate almadığı ve köle ticareti yasalarını delmek için, aldıkları köleleri gemilerdeki çeşitli eşyaların defterinde yolcu diye kaydettikleri de bildirilmektedir.⁷⁷

1860 yılında bir cariyenin şikâyeti üzerine ortaya çıkan olaya göre, köleler konusunda keyfi tutumların ve kötü uygulamaların Rodos Adası'nda hala devam ettiği görülmektedir. Bu cariyenin ifadesine göre, kendisi sekiz yıl önce müftüden hamile iken, üç yıl sonra azat edilmek üzere Rodoslu Mehmet Efendi'ye 2.000 kuruşa satılmıştı. Ancak sekiz yıldır hizmet ettiğini ifade eden cariyeye, Mehmet Efendi'nin üç yıl sonra azat edilme anlaşmasını yerine getirmediği gibi sıklıkla kendisine şiddet uygulayıp odaya hapsettiğini anlatmıştır. Bu şikâyet üzerine hükümet, hem anlaşmaya uymadığı hem de zorla kölelik yaptırdığı için cariyenin Mehmet Efendi'nin elinden alınması ve cariyeye itk-nâme (azat belgesi) verilmesini kararlaştırmıştır.⁷⁸

Rodos, ticari olarak önemli konuma sahip değerli bir ada olmasının yanı sıra bir sürgün yeri olarak da kullanılmaktaydı. Osmanlı döneminde uzun zaman boyunca sürgün yeri olarak kullanılan adalardan biri olan Rodos'a gönderilenler, köleleriyle beraber adada yaşamaya devam etmekteydiler. Örneğin 1869 yılında Rodos'ta yaşadığı görülen sürgün cezalı arzuhalci Cumali Efendi ailesi, üç tane Çerkes köle ve cariyeleri ile geçinemediği için yardım istemişti. Yapılan yazışmalar neticesinde Cumali Efendi'nin eşi, kızı ve bir cariyesine 4 kuruş maaş bağlandığı ancak kendisinin bunu kabul etmediği anlaşılmıştır. Konuyla ilgili Zabtiye müşirine, söz konusu kişinin elindeki köle ve cariyelerin azatlı ise başka yere gönderilmesi, değilse fiyat belirlenip satılarak parasının kendisine verilmesi hususunda talimat verilmiştir.⁷⁹

Sürgün olarak Rodos'a gönderilen birinin 20. yüzyılda bile köle sahibi olarak yaşadığı kayıtlara geçmiştir. 1904 yılına ait belgeye göre Rodos'ta bulunan Hüseyin bin Abdullah Cefdel adlı bir köle, efendisi Yemenli Şerif Mehmed'in karıştığı olaylar nedeniyle onunla birlikte Sana'da tutuklanarak Rodos'a sürgün edilmişti. Valiliğe bir dilekçe veren Hüseyin bin Abdullah Cefdel olaylar olduğunda kendisinin sadece 10 yaşında olduğunu ve haksız şekilde mahkûm defterine kaydedilerek Rodos'a gönderildiğini belirtmişti. Dilekçesinde ya 12 yıldır bulunduğu Rodos'tan gitmesine izin verilmesini ya da adada kendisine yer gösterilerek özgür bir yaşam sürmesinin sağlanmasını istemektedir. Bu istek üzerine 20 Temmuz 1904'te hükümet, köleye itk-nâme verilmesi için yapılması gerekenlere dair jandarmaya bir yazı göndermişti. Bu yazışmadan anlaşıldığına göre gerçekten de mağdur kişi Rodos'a sürülmüş olan 55 Yemenli arasında ve henüz çocuk yaşta gelmiştir. Onun şimdiye kadar suç unsuru oluşturabilecek her hangi bir olaya da karışmadığı için hakkında gerekenin yapılması talimatı verilmiştir.⁸⁰

76 BOA, HR.TO, 223/23.

77 BOA, HR.TO, 223/58.

78 BOA, MVL, 785/44.

79 BOA, A.MKT.MHM, 409/25.

80 BOA, DH.MKT, 2605/81.

Sonuç

İktisadi tarihin önemli bir yanını oluşturan ticaret söz konusu olduğunda bu faaliyetin temeline inmek için Akdeniz'in tarihine bakmak gerekir. İlk ticari faaliyetlerin çevresinde ortaya çıktığı Akdeniz, insanlık tarihinde de büyük bir yer işgal etmektedir. Ticaretin çevresinden başlayarak geliştiği bu büyük iç denizi insanlar aşmaya başladıklarında çeşitli duraklar olarak karşılırlarına irili ufaklı yüzlerce ada çıkmıştır. Bu adalardan biri olan Rodos hem bulunduğu konum hem de Anadolu gibi köklü bir uygarlık merkezi olan coğrafyaya yakınlığı dolayısıyla tarih boyunca büyük bir ticari ve stratejik öneme sahip olmuştur. Bu nedenle Akdeniz'de ticari faaliyet yürüten yönetimlerin sahip olmak istediği bir ada olarak sürekli bir mücadele sahası olmuştur.

İlkçağlar ve Ortaçağ boyunca ticaretin ana kaynağı olarak Afrika, Ortadoğu, Anadolu ve Avrupa arasında faaliyetlerde başrolü oynayan Akdeniz üzerinden yapılan ticari faaliyetlerde kölelik büyük bir yer sahibiydi. Köle ticaretinin can damarı olan bu iç denizin bazı büyük adaları da ticari seferlerde önemli duraklar ve pazarlar olarak öne çıkıyorlardı. Bu adalardan Rodos, bulunduğu konum itibarıyla hem önemli bir güzergâh hem de pazar olarak tarih boyunca stratejik bir nokta teşkil etmiştir. Köle ticaretinde de aynı rolü oynayan ada aynı zamanda büyük bir köle pazarına da sahiptir.

Osmanlı Devleti tarafından fethedilmeden önceki dönemlerinde Rodos'un sahip olduğu önem, stratejik rol ve ekonomik işlerliği Osmanlı idaresinde de kesintisiz devam etmiştir. Ada ticaretinin en önemli unsurlarından olan kölelik ile ilgili rol ve işlevini Osmanlı idaresine geçtiği 1522 yılından sonra da kaybetmeyen Rodos, köle ticaretinde önemli bir bölge olmaya devam etmiştir. Ancak Batıda yaşanan siyasi ve fikri gelişmelerin sonucu olarak köleliğe bakış giderek değişmiş ve 19. yüzyılın başlarından itibaren birçok devlet kölecilik karşıtı uygulamalara yönelmişti. Batıdaki gelişmelere kayıtsız kalamayan Osmanlı Devleti de batılı tarzda yeni reformlar yaparken kölelik de bundan etkilenenecektir. Osmanlı'da köle ticaretini yasaklayan birçok ferman çıkarılmış ve eski canlılığını yitiren bu ticaret tamamen yok olmasa da oldukça azalmıştı. Bu yüzyılda Osmanlı topraklarından biri olan Rodos da köle ticareti yaşağından payını almıştı. Ancak az da olsa çeşitli meselelere ait kayıtlardan veya konsolosluk yazılarına yansıyan faaliyetlerden kölelerin ve köle ticaretinin Rodos'ta 19. ve 20. yüzyıllarda da varlığını koruduğı görülmektedir.

KAYNAKÇA

Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA) Belgeleri

A.MKT.DV (Sadaret Mektubi Kalemî Deavi Evrakı)

56/74. (30.04.1852)

A.MKT.MHM (Sadâret Mektubî Kalemî Mühimme Kalemî Evrakı)

409/25. (02.06.1868)

C.AS (Cevdet Askeriye)

174/7583. (10.02.1285)

DH.MKT (Dahiliye Nezâreti Mektubî Kalemî)

2605/81. (29-07-1904)

HR.TO (Hariciye Nezareti Tercüme Odası Evrakı)

223/23. (21.05.1856)

223/58. (21.07.1856)

MVL (Meclis-i Vala Evrakı)

785/44. (22-11-1860)

Kitap ve Makaleler

Abulafia, David (2012), *Büyük Deniz Akdeniz’de İnsanlık Tarihi*, çev. Gül Çağalı Güven, İstanbul: Alfa Yay.

Arıkan, Zeki (2011), “Beylikler Döneminde Antalya Limanı”, *Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu III Bildiriler Kitabı*, İstanbul: Umur Yay., s. 105-114.

Avcı, Necati(2014), “Rodos’a Karşı İki Büyük Fetih Girişimi ve Adanın Osmanlılar Tarafından Alınması”, *Eskişehir Osmangazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, C. 2, S. 1, s. 15-30.

Bostan İdris (2006), *Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği*, İstanbul: Kitap Yay.

Bozkurt, Nejat (2002), “Ticaretin Felsefesi, Tarihçesi ve Etikle Olan Sıkı Bağına İlişkin Bazı Saptamalar”, *İstanbul Ticaret Üniversitesi Dergisi*, S. 2, s. 153-179.

Bradford, Ernle (2004), *Akdeniz Bir Denizin Portresi*, çev. Ahmet Fethi, İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yay.

Brummett, Palmira (2009), *Osmanlı Denizgücü ve Doğu Akdeniz’de Diplomasi*, çev. H. Nazlı Pişkin, İstanbul: Timaş Yay.

Darkot, Besim (1964), “Rodos”, *İslam Ansiklopedisi*, C. IX, İstanbul: M.E.B. Yay., s.753-758.

Diñç, Güven – Çelik, Cemil (2012), “Kıbrıs’ta Kölelik (1800-1878)”, *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, C. 5, S. 23, s. 185-196.

Doğan, Cabir (2013), “Fethinden Kaybına Rodos (1522-1912)”, *Süleyman Demirel Üniversitesi Fen Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi*, S. 30, s. 67-88.

Doğan, Güner (2008), *İngiliz ve Fransız Seyyahlara Göre 17. ve 18. Yüzyıllarda Ege Adaları (Midilli, Sakız, Sisam, Rodos) ve Çevresi*, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara.

Durukan, Murat (2011), “Antikçağ’da Akdeniz’de Ticaret ve Korsanlık”, *Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu III Bildiriler Kitabı*, İstanbul: Umur Yay., s. 36-50.

Erdoğru, Mehmet Akif (2018), *Rodos’un Sosyal ve Ekonomik Tarihi*, İzmir: Er Yay.

Ertekin, Efrumiye (2011), “Akdeniz Dünyasının Bilinen İlk Denizcilik Kanunu: Rodos Avarya Kanunu”, *Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu III Bildiriler Kitabı*, İstanbul: Umur Yay., s. 93-104.

Finkel, Caroline (2007), *Rüyadan İmparatorluğa Osmanlı, Osmanlı İmparatorluğu’nun Öyküsü 1300- 1923*, çev. Zülal Kılıç, İstanbul: Timaş Yay.

Güngörmez, Zeynep (2016), “Ortaçağda Akdeniz Köle Ticaretine Dair Bazı Tespitler”, *Sosyal ve Kültürel Araştırmalar Dergisi*, C. II, S. 4, s. 87-105.

Hayta, Necdet (1994), “Rodos ile 12 Ada’nın İtalyanlar Tarafından İşgali ve İşgalden Sonra Adaların Durumu (1912-1918)”, *OTAM*, C. 5, s. 131-144.

İnalçık, Halil (2005), *Osmanlı İmparatorluğu Klâsik Çağ, 1300-1600*, çev. Ruşen Sezer, İstanbul: Yapı Kredi Yay.

Örenç, Ali Fuat (2006), *Yakındönem Tarihimizde Rodos ve Oniki Ada*, İstanbul: Doğu Kütüphanesi Yay.

Örenç, Ali Fuat (2011), “Doğu Akdeniz’in Kadim Muhafızları: Rodos Türk Cemaati”, *Osmanlı Dönemi Akdeniz Dünyası*, Ed. Haydar Çoruh-Yaşar Ertaş-M. Ziya Köse, İstanbul: Yeditepe Yay., s. 353-385.

- Özcan, Altay Tayfun (2009), "Karabeynikov'un Seyahatnamesine Göre XVI. Yüzyılda İstanbul ile Kudüs Arasındaki Yol ve Duraklar", *Tarih Araştırmaları Dergisi*, C. XXVIII, S. 46, s. 265-274.
- Parlatır, İsmail (1984), "Türk Sosyal Hayatında Kölelik", *Belleten*, C. XLVII, S. 187, Ankara: TTK Yay., s. 805-829.
- Tabak, Faruk (2010), *Solan Akdeniz 1550-1870 Coğrafi-Tarihsel Bir Yaklaşım*, çev. Nurettin Elhüseyni, İstanbul: Yapı Kredi Yay.
- Tandoğan, Muhammed (2013), *Afrika'da Sömürgecilik ve Osmanlı Siyaseti (1800-1922)*, Ankara: TTK Yay.
- Tocqueville, Alexis de (2016), *Sömürge ve Kölelik*, çev. Burak M. Nuri Gücin, Hasan Turunçkapı, Nuri Fudaylı Kıcıroğlu, İstanbul: Ayrıntı Yay.
- Toledano, Ehud R. (1994), *Osmanlı Köle Ticareti 1840-1890*, çev. Y. Hakan Erdem, İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yay.
- Ünen, Uğur (2013), "XVIII. Yüzyılda Osmanlı İdaresinde Rodos Adası", *Adnan Menderes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi*, Aydın.
- Vatin, Nicolas (2004), *Rodos Şövalyeleri ve Osmanlılar Doğu Akdeniz'de Savaş, Diploması ve Korsanlık*, çev. Tülin Altınova, İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yay.
- Wood, Alfred C. (2013), *Levant Kumpanyası Tarihi*, çev. Çiğdem Erkal İpek, Ankara: Doğu Batı Yay.
- Yağcı, Zübeyde Güneş – Akkaya, Mustafa (2017), "Güney-Kuzey Köle Ticaretinde Antalya Limanı", *Turkish Studies International Periodical for the Languages, Literature and History of Turkish or Turkic*, Volume 12/26, pp. 115-130.
- Yıldız, Özlem (2013), "20. Yüzyılın Başlarında Rodos Adasında Deniz Ticareti", *Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi*, C. XIII, S. 26, s. 31-53.
- Ziver Bey (2013), *Rodos Tarihi*, çev. Harid Fedai, Ankara: TTK Yay.