



KORKUT ATA TÜRKİYAT ARAŞTIRMALARI DERGİSİ
Uluslararası Türk Dili ve Edebiyatı Araştırmaları Dergisi
The Journal of International Turkish Language & Literature Research

|| Sayı/ Issue 13 (Aralık/ December 2023), s. 1450-1461.
|| Geliş Tarihi-Received: 31.08.2023
|| Kabul Tarihi-Accepted: 04.10.2023
|| Araştırma Makalesi-Research Article
|| ISSN: 2687-5675
|| DOI: 10.51531/korkutataturkiyat.1353211

XVIII. Yüzyılda Osmanlı Devleti Karadeniz Köle Ticaretinde Batum Limanı*

Batumi Port in the Ottoman Black Sea Slave Trade

Sibel ORHANKAZI**

Öz

Gürcistan'ın önemli şehirlerinden biri olan Batum, Osmanlı Devleti tarafından 1479'da ele geçirilmiş ve vergi ödenmemesi ile itaatsizlik gibi nedenlerden dolayı seferler düzenlenerek 1461'de tekrar alınmıştır. Batum, 1545 fethi sonrasında kısa süren bir hâkimiyetin ardından, ara seferlerle 1564'te yeniden Osmanlı Devleti idaresine alınmıştır. Batum, Osmanlı Devleti için fethedildiği tarihlerden itibaren zahire ve mühimmat naklinin sağlandığı, savunmada askerin konuşlandığı yerlerden biri olmuştur. Özellikle Kafkasya hâkimiyeti için bölgedeki devletlerin gerçekleştirdiği büyük savaşlarda hayati rol oynamıştır. Batum tarihine, Batum hakkında ayrıntı veren arşiv kaynaklarına ve kroniklere bakıldığında buranın Kafkaslar ile Anadolu ve Karadeniz bölgelerine yapılan zarurî kaynakların alışveriş güzergâhı olmakla beraber esasında köle ticareti ile anılan önemli bir liman kenti olduğu açığa çıkmaktadır.

Kafkasya ve Kafkasya'ya uzantısı olan Karadeniz kıyı limanlarından İstanbul'a ulaştırılan gemilerin çıkış noktasında olması, hatta her iki bölgenin neredeyse orta konumunda yer alması, Osmanlı çağında oldukça işlek ve büyük olan Trabzon limanına hem güzergâh hem de idarî açıdan bağlılığı Batum limanının her daim hareketli olmasını sağlamıştır. Batum şehri, Osmanlı hâkimiyeti içerisinde küçük bir yerleşim yeri olarak teşekkül etse de özellikle buradaki köle ticareti hem tebaayı hem de devleti kalkındırmıştır. Ancak Batum'un Kafkasya köle ticaretindeki rolü ile askerî sevkiyatın yapıldığı limanlar arasında yer alması burada güvenliğin üst düzeyde olmasını gerektirmiştir. Osmanlı arşivinde bu hususla alakalı yüzlerce kayıt mevcuttur. Çalışmada bu kayıtlardan yararlanılarak Batum ve Batum limanının Osmanlı devleti açısından önemi ve bilhassa köle ticareti irdelenmiştir.

Anahtar Kelimeler: Gürcistan, Batum, köle ticareti, köle pazarı.

Abstract

Batumi, one of the most significant cities of Georgia, was captured by the Ottoman Empire in 1479 and was recaptured in 1461 by organizing expeditions due to reasons such as non-payment of taxes and disobedience. After a short period of rule following its conquest in 1545, Batumi was re-captured by the Ottoman Empire in 1564 with interim campaigns. Since its conquest, Batumi has been one of the places for the Ottoman Empire to transport supplies and armaments and to deploy troops in defense. It played a vital role especially in the great wars

* Bu çalışma, Kafkas Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü'nde, Prof. Dr. Jülide Akyüz ORAT danışmanlığında Sibel Orhankazi tarafından hazırlanan, "XVIII. Yüzyılda Batum Sanağı, Kars-2019" adlı yayımlanmamış doktora tezinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

** Dr. Öğr. Üyesi, Kafkas Üniversitesi, Fen Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü, e-posta: sibelorhankazi@gmail.com, ORCID: 0000-0033-3277-7949.

fought by the states in the region for the domination of the Caucasus. When we look at the history of Batumi, archival sources and chronicles that give details about Batumi, it becomes clear that Batumi was an important port city known for slave trade, although it was also a shopping route for essential resources from the Caucasus to Anatolia and the Black Sea regions.

Being at the point of origin of the ships that were transported to Istanbul from the Caucasus and the Black Sea coastal ports that extended to the Caucasus, being located almost in the middle of both regions, and being connected to Trabzon port, which was very busy and large in the Ottoman era, both in terms of route and administration, ensured that the port of Batumi was always active. Although the city of Batumi was formed as a small settlement under Ottoman rule, the slave trade in particular was a boon for both the subjects and the state. However, Batumi's role in the Caucasus slave trade and its location among the ports where military shipments were made required a high level of security. There are hundreds of records on this issue in the Ottoman archives. This study utilizes these records to examine the importance of Batumi and Batumi port for the Ottoman state and especially the slave trade.

Keywords: Georgia, Batumi, slave trade, slave market.

Giriş

Karadeniz kıyı yakasında bir liman şehri ve günümüz Acaristan'ın merkezinde bulunan (Alizade, 2011, s. 504), Gürcüce "Batumi" olarak ifade edilen Batum, Türkiye'ye 15 km. uzaklıkla bir yerdir (Kaşıkçı ve Yılmaz, 2000, s. 146). Batum'u da kapsayan Acaristan ise Türkiye'nin kuzeydoğusunda bulunur. Batum'un kuzeyinde İmeretya, güneyinde Şavşat, doğusunda Ahıska, Batısında Karadeniz bulunur (Alizade, 2011, s. 504).

Batum, Eskiçağ'da Pers İmparatorluğu sınırları dâhilinde "Bathys" adıyla bilinen bir liman şehri olarak kurulmuştur (Bostan, 1992, s. 210). Türkiye'nin Karadeniz sahil kentleriyle sınır olan Batum (Komakidze, 1956, s. 3), Kafkasya ile bağlantı noktasındadır. Kara ve deniz güzergâhu üzerinde, Gürcistan'ın Anadolu'ya açılan kilidi konumunda olan Batum özellikle iskelesi ile Osmanlı Devleti'nin istifade etmiş olduğu merkezlerden biriydi (BOA. A. DVNSAHK. TZ. d. 1. 76).

Batum, uhdesindeki Kolkheti (Colchian)-Lazistan mıntıkasında iskele, kasaba ve kale yoğunluğu ile beraber Çoruh nehrinin ağzında derin bir limana sahiptir (Allen, 1971, s. 50). Şehrin yer aldığı kıyı şeridinde yerleşim M. Ö. I. yüzyılda gerçekleşmiştir. Nitekim Batum sahil mıntikasının bataklık olması yerleşimi zorlaştıran en önemli etkendi. Kaynaklarda M. Ö. X. yüzyıldan itibaren Gagra'dan Çoruh nehrine kadar uzanan ve Batum'u da içine alan bölge Kolkheti (Kolhis-Kolhidya-Kolşid) adı ile anılmaktadır. M. Ö. X. yüzyılın başlarında Yunan denizcilerinin Kolkheti kıyılarına ulaşması ile bölgede koloniler ortaya çıkmıştır. Daha sonra bölgede Roma kolonileri kurulmuştur. Batum M. Ö. IV. yüzyılda Batı Gürcistan krallığına ve M. Ö. 66-64 yılları arasında ise Roma topraklarına dâhil edilmiştir (Sarı, 2014, s. 2). Bu tarihlerden sonra da tıpkı Osmanlılarda olduğu gibi Romalıların doğu seferlerinde lojistik ikmal merkezi görevi görmüştür (Bostan, 1992, s. 210). Roma İmparatorluğu'nun ikiye ayrılmasından sonra Bizans İmparatorluğu'na dâhil olan Batum, yine Bizans tarafından Laz krallığı (Eğrisi) idaresine verilmiştir (Sarı, 2014, s. 2-4). IX. yüzyılda Müslümanlar tarafından fethedilen Batum daha sonra X. yüzyılda Gürcistan Birleşik Krallığı'nın idaresine girmiş ve Gürcü Kraliçesi Tamara zamanında parlak bir döneme girmiştir. Ancak XI. yüzyılın ikinci yarısından itibaren Selçuklu ilerleyişi ile beraber Türklerin hâkimiyeti altına alınmıştır (Bostan, 1992, s. 210).

Latinlerin İstanbul'u istila etmeleriyle Aleksî Kommenos tarafından kurulan Trabzon İmparatorluğu Karadeniz Ereğlisi'nden Batum'a kadar olan sahil kısmına hâkimdi. XII. yüzyılın ortalarına doğru doğuda Batum ve Poti mıntıkları Bizans'ın

elinden çıkmıştır. (Uzunçarşılı, 2011, s. 451). XIII. yüzyılın başından itibaren Müslümanlar ve Gürcüler tarafından yağmalanan Batum, 1238'de Moğol istilasına uğramıştır. İstila sonucunda Batum, Tamara prensliğinin yerine teşekkül eden Gürcü prenslikleri tarafından el değiştirdikten sonra Trabzon İmparatorluğu'nun eline geçmiştir (Sarı, 2014, s. 6, 7). XIV. yüzyılda Türkmenler Anadolu sahillerine inmiş, Halıpya denilen Giresun ve Ordu tarafları İmparator II. Yuannis (1280-1297) zamanında Türkmenler tarafından işgal edilmiş ve imparatorluk Batum'un batı sahiline kadar çekilmiştir (Uzunçarşılı, 2011, s. 452).

1384'te Timur Gürcistan'ı zapt etmiş, bölgedeki hâkimiyetini güçlendirmek için de 1386-1403 yılları arasında yedi kez sefer düzenlemiştir. Timur hâkimiyetinin kısa sürdüğü Batum'da XV. yüzyıl başlarında Guria prensliği etkin olmuştur. XV. yüzyılın ikinci yarısından itibaren Karadeniz'in önemli yerlerinde ve Kafkasya ile beraber Batum'da Osmanlı hâkimiyeti başlamıştır (Sarı, 2014, s. 7). 1483'te bağımsız Lazika'ya katılan Batum'u 1564'te Osmanlılar fethetmiştir. 1878'e kadar Osmanlı idaresinde kalan şehir, III. Ahmet döneminde bilhassa 1704'te Acara geleneklerine bağlı kalınarak imar edilmiştir (Kaşıkçı ve Yılmaz, 2000, s. 146).

1. Batum Limanı ve Ticareti

Anadolu ve Kafkasya'da egemenlik kurmuş olan devletler, buradaki yolları ticarî ve siyasî amaçlar doğrultusunda imar etmeye ve geliştirmeye çalışmıştır (Ertaş, 2001, s. 161). Özellikle Romalıların hüküm sürdüğü devirde Doğu Karadeniz kıyı limanlarına önem verilmiş, Poti ve Sohum gibi stratejik yerlerde bulunan iskeleler Karadeniz-Kuzeybatı İran ticaret güzergâhı olarak değer kazanmıştır (Tezcan, 2012, s. 153-159). Karadeniz kıyı şeridinde odak noktası denilebilecek limanlar arasında yer alan Batum ise, bölgedeki Osmanlı-Rus mücadelesinde ikmal merkezi olarak kullanılmıştır. Batum'un, İran ve Kafkasya güzergâhındaki konumu XVIII. ve XIX. yüzyıllarda sadece bölge devletlerinin değil aynı zamanda İngilizlerin de ilgisini çekmiştir (Ekinci, 2007, s. 64).

Batum, Osmanlı idaresinde Trabzon Eyâleti'nin sınırları içerisinde yer almaktaydı ve (Halaçoğlu, 2004, s. 148) kayıtlardan anlaşıldığı üzere XVIII. yüzyılın başlarında Batum limanında her türlü zahirenin muhafaza edildiği bir ambara sahipti (BOA. MAD. d. 9952. 133; MAD. d. 9952. 140). Ancak yüzyılın sonlarına gelindiğinde fazla miktarda zahirenin muhafaza edileceği bir ambar mevcut değildi (BOA. AE. SABH. I. 325.22176.1.1). Sadece Batum'a yakın güzergâhlardan biri olan Sürmene iskelesinde bir ambar vardı. Tüccarlar Batum ve Abhazya ile Anapa'ya kadar olan iskelelerden pek çok ürün ve malzeme satın almaktaydı. Bu iskeleler üzerindeki en önemli ticaret aracı ise köle alım satımıydı (Bilge, 2015, s. 153-466). XIX. yüzyıla gelindiğinde de Batum'un ticari işlevi bu şekilde sürmüştür. İstanbul limanlarından yola çıkarak Ahıska'ya gidecek olan kömürcüler dahi Batum limanını kullanmak zorundaydı (BOA. C. DH. 115. 5719).

Gürcistan tarafından gelecek olan meta ile köle ve onlara ait eşyaların gümrük vergileri Batum ve Gönye iskeleleri üzerinden düzenlenmekteydi. Batum ve Gönye iskelelerinden İstanbul'a ulaştırılacak olan köle gemilerinin güzergâhı ise sırasıyla Rize, Of, Sürmene ve Trabzon limanlarıydı (BOA. MŞH. ŞSC. d. 8569. 157). Gümrük vergisi konusunda ortaya çıkabilecek herhangi bir sorunun önlenmesi ve Batum ile Gönye iskelelerinde gümrük vergisi verilmişse, tüccarın gümrüklerden geçerken sıkıntı yaşamaması için birtakım hükümler verilmiştir. Bu hususta Trabzon gümrüğünde tekrar vergi verilmemesine ve tüccara müdahale edilmemesine özen gösterilmekteydi (BOA. MŞH. ŞSC. d. 8569. 183).

Batum limanı seyahat ve ticarî amaçla Trabzon ve Rize'ye gitmek isteyen yabancıların kullanmak zorunda olduğu bir limandı (Marr, 2016, s. 59). Bu gibi amaçlarla

1850'lerde Rus deniz seferi ve ticaret şirketinin Batum'da bir acentelik açtığı bilinir (Bostan, 1992, s. 210; Tozlu, 2001, s. 388). Bu hususta Batum'un yanı başındaki Poti limanından istediğini alamayan Rusya Batum'a göz dikmiştir. Nitekim Ruslar, Batum projelerini hayata geçirme ve Batum'u elde etme şansını 1877-1878 savaşı sonrasında yakalayabilmiştir. Berlin Anlaşması'nın gereği olarak Batum'u serbest bir ticaret limanı haline getirme sözü veren Rusya daha sonra burayı tahkim ederek bir savunma hattı durumuna sokmayı hedeflemiştir. Bu arada özellikle İran malı ticarî eşyasına ağır vergiler uygulayarak İran-Avrupa transit ticaretini baltalamaya çalışmıştır. Bunun sonucunda Osmanlı Devleti bölge güvenliği ve ticaretinden uzaklaştırıldığı gibi İran ticareti daha güneye kaydırılarak yeniden Tebriz-Bayezit-Erzurum-Trabzon güzergâhına intikal etmiştir. Bu şekilde Batum limanından Avrupa'ya ulaştırılan İran malları kara yolundan sonra doğrudan Trabzon limanı üzerinden sevk edilmeye başlanmıştır (Tozlu, 2001, s. 385).

2. Köle Ticareti ve Osmanlılarda Kölelik

Türkçe'de *kul*, *bende*, *halayık*, *cariye*, *odalık* ve *esir* gibi değişik ifadelerle kullanılan kölenin karşılığı, Farsça'da *bende*, kadın köleler için *kenîz*, Arapça'da *abd*, *rakik*, *mamlûk*, *kinn*, *rakabe*, *vasîf*, *milkü'l-yemîn* ve kadın köleler için *mamlûke*, *vasîfe*, *câriye*, *eme* ve *gurre*'dir. *Gulâm* ise hem Farsça'da hem Arapça'da köleler için kullanılan bir kavramdı. Bunlardan farklı olarak İspanya'da siyahi köleler için *hâdim* kelimesi kullanılmıştır (Aydın, 2002, s. 237). İlk çağlardan beri insanların topluluklar halinde teşkilatlanması ve birbirleriyle mücadele etmeye başlaması pek çok olguyu da beraberinde getirmiştir. Kölelik insanlığın birbiriyle mücadelesi sonucu güçlü olanın zayıf olan üzerine kurduğu baskı ile açığa çıkmıştır. Birbirleriyle herhangi bir sebeple mücadele halinde olan topluluklar ilk önce üstün geldikleri topluluğun üyelerini yok etmişlerdir. Zamanla nüfus artmaya başladığında ihtiyaçlar da değişmiş ve iş gücü artınca mağlup edilen insanlardan yararlanma ihtiyacı doğmuştur. Zor şartlara rağmen yaşam seçeneği olduğu için kölelik toplumlarda kabul gören ve ticareti yapılan bir mal haline gelmiştir. Böylece kölelerin alınıp satılması amacıyla büyük kent ve limanlarda esir pazarları tarih içerisinde yerini almıştır (Yağcı ve Yaşa, 2017, s. V). Bu şekilde ilk çağlardan başlayarak Ortaçağ'a dolayısıyla da İslâm dönemine geçmiş olan kölelik, zamanla sosyal, ekonomik ve kültürel kurallar çerçevesinde yararlanan bir kurum haline gelmiştir. Savaş, korsanlık, yoksulluk, sahipsiz kalma ve borçlanma gibi gerekçelerle elde edilen köle, zamanla şehirlerde kurulan köle pazarlarında satılışa çıkarılmıştır (Bakır, 2017, s. 715, 716).

Osmanlılarda kölenin kelime olarak esir kavramı ile belirgin bir farkı bulunmamaktadır. Çalışmaya konu olan köle, Osmanlı arşiv kayıtlarında çoğunlukla esir olarak kullanılmaktadır. Hür olmayan şahıslar için her iki kavramı da kullanmak yanlış olmaz. Köle, esasında savaş esiri dışında Afrika'dan, Kuzey bozkırlarından ve Kafkaslardan getirilip esir pazarlarında satılan kimselerin nitelendirildiği genel bir kavram olarak kabul görmüştür. Devletin kuruluş yıllarında fethedilen yerlerdeki Gayrimüslim halkın hür insanlar gibi hayatlarını sürdürdükleri bilinir. İlk köleler I. Murat (1362-1389) zamanında Rumeli fetihleriyle alınmaya başlanmış ve uzun bir süre köleliğin kaynağı savaşlardan elde edilenler olmuştur. İlk köle pazarı İstanbul'da Haseki semtinde kurulmuştur. XVI. yüzyılda bedesten civarına yayılan köle ticareti XVII. yüzyıl başlarından itibaren Kapalıçarşı ve Nuruosmaniye tarafında bulunan Tavukpazarı'ndaki esir hanında yapılmıştır (Engin, 2002, s. 246).

Osmanlı Devleti'nde köle, temelde kişisel hizmetkârlar olarak çalıştırılmaktaydı (Faroqhi, 2003, s. 108). Osmanlı tebaası, köle sahibi olabilir, köleler asker ve idareci ihtiyacını karşılayabilir, köle yönetici sınıf payesine erişebilirdi. Osmanlı İmparatorluğu'nun klasik çağında kölelik, askerî-idarî kulluk hiyerarşisinin yanı sıra ev

hizmetlerinde de varlık gösterirdi. Osmanlı Devleti'nin askerî ve idarî kulluk hiyerarşisindeki karşılığı "devşirme uygulaması" olarak görülmektedir (Erdem, 2013, s. 14). Diğer taraftan köle ticareti ve köle ile ilgili her türlü mesele şeyhülislam fetvalarıyla uygulanırdı ve köle hususunda XVI. yüzyıl fetvası ile XVIII. yüzyıl fetvası arasında herhangi bir fark bulunmazdı (Yaşa, 2017, s. 215). İslam hukukuna göre savaşta yakalananlar Osmanlı Devleti'nde köle statüsündeydi (Köç, 2017, s. 227). Bu anlayışla beraber kölelerin bir satış yerinin yani pazarının olması zorunluydu. Şöyle ki kuruluşun beri Osmanlı Devleti'nin bir esir pazarı mevcuttu. Ancak esir pazarlarının en büyüğü fetihten sonra İstanbul'da kurulmuştu. I. Ahmed döneminde ise köle ticareti için ayrıca bir han inşa edilmişti (Yağcı, 2017, s. VII). Dönem koşulları gereği bir iş kolu haline gelen köle alım satımı meşruydü ve bu faaliyetin birtakım yetkilileri bulunurdu. Yetkililerden biri esir pazarının işleyişini sağlayan *esirciler şeyhi* idi. *Esirciler kethüdası* (Loncastı) asıl esir alım satımıyla uğraşan görevliydi. Bu görevlilerin her ikisi de bizzat esir tüccarı arasından seçilirdi. *Esirhane emini* esir hanının kontrolünden sorumlu olup köle alım satımı üzerinden alınan 2 ila 150 akçe arasında değişen vergiyi tahsil eden kişiydi. Esirhane eminliği iltizama bağlıydı ve iltizam bedeli yaklaşık 100 kese akçe kadardı. *Dellal* köle alım-satımında en baştaki görevliydi. Bunlardan haber duyuranlar dellalbaşının emrindeydi. Bu görevliler sorumlu oldukları meslek dışında başka bir yerde çalışmazdı. *Esir dellalı* da alıcı ve satıcı arasında arabuluculuk yapan görevliydi (Yağcı, 2017, s. 77-79). 1694'teki bir arşiv kaydından at dellalbaşılığı ile köle dellalbaşılığına tayinle geldiği anlaşılmaktadır. Bu görevlilerin maaşları ise 10 akçe olarak belirlenmişti (BOA. AE. SMST. II. 46. 4588. 1).

Siyahi köle alım satımı Hicaz bölgesi hariç ancak 1857 tarihinde yasaklanabilmiştir. Osmanlı Devleti, siyahi köle ticaretini yasaklayan Brüksel Sözleşmesi'ni imzalamıştır. Kölelik, diğer İslam devletlerinde ise bütünüyle ancak XX. yüzyıl ortalarında kaldırılabilmiştir (Aydın, 2002, s. 237). 1891'de Brüksel Anlaşması'na rağmen köleliğin tam anlamıyla kaldırıldığı söylenemez. Şöyle ki bu anlaşma daha çok siyahi köleleri kapsamaktaydı. Kafkas menşei beyaz köleler kapsam dışıydı. Bunların köle olarak alım satımının yasaklanması ancak 1909'da Sultan V. Mehmed Reşat (1909-1918) döneminde gerçekleşmiştir (Faroqhi, 2003, s. 4, 5).

2.1. Köle Ticaretinde Batum Limanı

Kefe başta olmak üzere Kafkasya ile bağlantısı olan Karadeniz limanları köle alım satımında önemli konuma sahipti. Osmanlı hâkimiyeti ile beraber diğer mallar gibi köle alım satımının idaresi de Osmanlı Devleti'nin eline geçmiştir (Yağcı, 2011, s. 375). Osmanlı Devleti, daha önce Venedikli ve Cenevizli tacirler tarafından idare edilen köle alım satımına (Bilge, 2015, s. 456-463) XIII. yüzyılın sonu ve XIV. yüzyılın başlarında hükmetmeye başlamıştır. Osmanlı'da köle alım satımını tetikleyen gerekçelerden biri ise ekonomik koşulların elverişsizliğiydi. Bu yüzyıllardan başlayarak XVIII. yüzyılın sonlarına kadar her yıl İstanbul esir pazarına Gürcü, Çerkes ve Abhaz asıllı yüzlerce köle getirilmekteydi (Yağcı, 2015, s. 472-478; Yağcı, 2017, s. 59). Karadeniz'in hemen her limanından İstanbul'a köle taşınmaktaydı. En fazla köle ise Kırım'ın Gözleve limanından getiriliyordu. Ancak Trabzon limanında daha fazla Gürcü köle bulunurdu (Yağcı, 2011, s. 376). Köle ticaretindeki vasfı ve Trabzon limanı ile bağlantısı göz önünde bulundurulursa bu kölelerin çoğunluğunun Batum limanı üzerinden sağlandığı söylenebilir (BOA. A. DVNSMHM. d. 60/138).

Batum limanı, Karadeniz sahillerinde bulunan pek çok doğal liman arasında yer almaktaydı. Ayrıca Trabzon, Sinop, Amasra, Varna limanları (Kütükoğlu, 2018, s. 392-394) gibi korunaklı olup ticari ve askeri amaçlı gemilerin ulaşım ağının önemli bir halkasını teşkil ediyordu. Bölgede meşhur iskele olarak anılan Batum limanı (Danişmend, 1971, s.

583), 1578'de Gürcistan ve Şirvan'ın zaptı sırasında Osmanlı ordusunun iaşesinde her türlü zahire gemisinin güzergâhı ve uğrak yeri (Kütükoğlu, 1993 s. 32-34). Özellikle XVI. yüzyılın sonlarında İstanbul'dan Poti'ye kadar uzanan Karadeniz sahil güzergâhında (Halaçoğlu, 2004, s. 148) ve XVIII. yüzyılda Doğu Anadolu'da denizle bağlantısı olmayan iç kesimlere sevkியatta işlek bir liman haline gelmiştir (BOA. C. BL. 61. 3002. 1). Osmanlı'nın Karadeniz'in bazı yerlerinde etkisinin azalmasıyla beraber Batum'un bir iskele olarak İstanbul ile bağı daha da önem kazanmıştır (Ekinci, 2007, s. 63, 64).

Karadeniz'in çeşitli limanlarından taşınan temel zahirenin muhafaza edilmesinde Batum ve civarında yer alan ambarlar da bölge için hayati bir öneme sahipti (BOA. MŞH. ŞSC. d. 8610. 18). Ayrıca liman etrafında her daim tamir gören bir kale ve tabyanın bulunması limandaki askerî ve ticarî sevkiyat sırasında güvenliğin sağlanması açısından önem arz etmekteydi (BOA. C. ML. 674. 27635. 1). Batum limanında daha önceleri yapılmış olan kırk sekiz odalı bir han, 1746'da tekrar işlem görerek on dört odalı bir tüccar hanına dönüştürülmüştür (BOA. C.BL. 61. 3002. 1). Batum limanının sevkiyattaki güzergâhlarından biri de Sürmene iskelesiydi. Sürmene iskelesinin Batum limanına uzaklığı 120 mil kadardı. Buranın Trabzon limanına uzaklığı ise gemilerle 24 mildi. Batum'un Karadeniz'de merkezi konumdaki önemli limanlarından biri olan Trabzon limanına uzaklığı yaklaşık 140 mil kadardı (BAO. MAD. d. 9952. 133). Bu limanlardan yüksek kapasiteye sahip olan Batum limanına 20 kadar geminin yanaşabilmesi mümkündü (BOA. C. AS. 198. 8503. 7). 1778 tarihli bir kayıttan ihtiyaca bağlı olarak Batum ile Poti arasında Batum'a bağlı Çaköy'de de (Çakvi) kullanılan bir iskelenin yer aldığı anlaşılmaktadır (BOA. C. ML. 227. 9498. 1). Bu iskele konumu gereği Çaköy Nehri boğazı civarında yer alan Çaköy Kalesi'ne karşı inşa edilmişti. Batum limanına karadan 9 mil uzaklıkta olan kale, deniz yolu ile 9 saat kadar bir mesafedeydi (BOA. C. AS. 198. 8503.7).

1755-1795 yılları arasında nâmı diğer Trabzon ile eyâlet olarak ifade edilen (İnbaşı, 2006, s. 167) ve 1758'de idaresi Ahmed ve Hasan isimli şahısların elinde olan Batum'un iskele aşar ve rüsumu 1.121 esedi kuruştı (BOA. MŞH. ŞSC. d. 8564. 42). Osmanlı Devleti'nin askerî ve ticarî manada gücünü kaybettiği bu yüzyılda (Kocakaplan, 2017, s. 29) özellikle hareketli olan liman ve gümrükler üzerinden alınan verginin kıymeti büyüktü (BOA. C. ML. 654. 26783. 1). Ancak vergi usulsüzlükleri de artmakta ve bu durumda Batum ve Batum gibi diğer limanların devre dışı bırakılması mümkün olabiliyordu. Bu durumda vergi yüzdesi yeniden hesaplanıp uygulamaya konuyordu. Görevi kötüye kullananlar ise derhal görevden alınıyordu (BOA. C. ML. 654. 26783. 1. 2). İskeledeki vergi usulsüzlükleri köle alım satımı sırasında da görülürdü. Çoğu zaman Gürcistan'dan getirilen köle ve eşyaların taşındığı gemilerden usulüne göre Batum ve Gonye limanlarında vergi alınırken buna rağmen diğer uğrak limanlarda kanun dışı tekrar gümrük vergisi isteniyordu. Ticarî gemiler Batum ve Gonye limanlarında gümrük vergisi vermişlerse daha sonra uğradıkları limanlarda tekrar vergi vermek zorunda değildi. Çünkü tüccarlar Batum ve Gonye limanlarından hareket ederken gümrük vergisi vermekteydiler. Bir kereye mahsus olan gümrük vergisinin diğer limanlardan tekrar istenmesi tüccar ve gümrük memurları arasında kaosa sebep oluyordu (BOA. MŞH. ŞSC. d. 8569. 157/158). Tüccar gemilerinin demir attığı sadece bir liman yoktu, Batum ve Gonye limanları hareket noktası olmakla beraber İstanbul'a götürülecek olan köleler, daha önce de değinildiği gibi Sürmene, Of, Rize ve Trabzon iskelelerine uğramaktaydı (BOA. MŞH. ŞSC. d. 8569. 157). Gonye ve Batum limanlarından bu limanlara uğramak zorunda olan Gürcistan, Ahıska ve Kutaisi tüccarının gümrük vergilerini ödemelerine rağmen bunlardan yeniden vergi talep edilmesi mümkün olamazdı. Bu şekilde özellikle Trabzon gümrüğünde köle ile ilgili gümrük memurlarının keyfi yaptırımlarının engellenmesine özen gösterilmiştir (BOA. MŞH. ŞSC. d. 8569. 158).

Osmanlı ticareti ve gümrük düzeni çerçevesinde Batum dâhil, Karadeniz limanlarının köle alım satımı meşru olarak XIX. yüzyılda da devam etmiştir. Alexander Dumas, Kafkaslara yaptığı yolculuk esnasında Trabzon'da gemideyken üç yüz kadar Kabartay asıllı kadın ve çocuğun pazarda satılmak üzere yolculuğa çıkarıldıklarından bahseder. Bu kadar sayıda bir topluluğun yolculuğu göç olarak algılanır. Bu ticaret ise tamamen kanunidir ve kölelerin pasaportları dahi vardır. Gemideki ambarda 10 ila 20 yaşlar arasında 70-80 kadın vardır ve bunların ya bir paşanın ya da zengin birinin haremine girme hayalinin olduğu varsayılmaktadır.

2.2. Köle Kaynağı ve Köle Fiyatları

İslam Ortaçağı'nda köle, satışa sunulan diğer metalar gibi kalitesine göre muamele görür ve ona göre fiyatlandırılırdı. Bu fiyatlandırma kölenin icra edeceği işler, sahip olduğu yeteneklere göre belirlenirdi (Bakır, 2017, s. 717). Köle üzerinden alınan vergi miktarı sahip olunan nitelikler göz önünde bulundurularak belirlenirdi. Osmanlı Devleti'nin gümrüklerde esirler üzerinden aldığı vergi, *pençik resmi* olarak adlandırılmaktaydı. Farsça olan ve beşte bir anlamına gelen *penç-i yek* ise ilk olarak Edirne'nin fethi ile alınmaya başlandı (Yağcı, 2011, s. 371-373).

Osmanlı hukukunda köleler eşya gibi kabul edildiklerinden kendilerine fiyat biçilerek alım gücü olan herhangi aileye mal edilebilirdi. Ayrıca niteliğe ve bölgeye göre köle fiyatlarında ciddi farklılıklar görülebiliyordu. Mesela 1480 yıllarında Bursa ticaretinde bir erkek köle en yüksek 5.000 akçe ile en düşük 200 akçe fiyatındaydı. En düşük fiyatla köle sadece bir yıllık hizmet karşılığı özgürlük sözü alabilirdi. Kadın köle için ödenen en düşük fiyat 200, en yüksek fiyat ise 6.666 olabilmekteydi (Faroqhi, 2003, s. 161). 1786'da İstanbul'da bir Gürcü köle fiyatının 50 akçe olduğu bilinmektedir (Bilge, 2015, s. 456-463). Gürcü ve Çerkez kızlar, özellikle Osmanlı sarayına girme gayesiyle bizzat anne ve babaları tarafından çocuk yaşta köle pazarlarında satılabiliyordu. 1790'da 500 ile 1000 kuruş aralığında olan bu kölelerin fiyatları ise piyasadaki hareketliliğe bağlı olarak belirlenirdi (Engin, 2002, s. 247). 1747-48 tarihlerinde köle fiyatları Batum ve Gonye taraflarında 265 ila 350 ve 400 kuruş aralığında değişmekteydi (BOA. A. DVNSAHK. TZ. d. 1-57). 1774'te milliyeti belli olmayan hatta saklı tutulan kadın erkek toplamda 15 kölenin bedeli 1.500 kuruş olacak şekilde belirlenmişti. Belirlenen bu fiyata göre kadın erkek fark etmeksizin tek bir kölenin fiyatı 100 kuruştı (BOA. C.HR.17.834. 22). Alım satımı yapılan kölelerin isimleri ve hangi milletten oldukları, kayıtlarda Gürcü Yorgi, İrina, Eflaklı İvan, Moralı Simon, Maria olarak açıkça belirtilmeleriyle anlaşılmaktadır (BOA. C. HR, 17. 834. 1-21).

6 Mart 1775 tarihli bir kayıta Osmanlı Devleti ile Gürcistan idarecileri arasında Osmanlı hâkimiyetindeki Gürcü kölelerin, İstanbul'da bulunan elçiler nazarında ve uluslararası anlaşmalar doğrultusunda kontrol edilmesi gerekliliği vurgulanmıştır (BOA. C. HR. 37. 1847. 1). Çünkü köle ile ilgili alım satım dâhil her türlü husus yasal çerçeveye oturtulmuşsa da bir takım gayriresmî muameleler söz konusu olabiliyordu. Bunların bir şekilde denetimi sağlanmalıydı. Diğer taraftan, Abhaz, Çerkes ve Gürcü topluluğu, Osmanlı Devleti bünyesinde hem casus olarak hem de gerektiğinde orduda yer alırken (BOA. HAT. 10 342. C. 1) köle olarak hizmete alınabiliyordu (Yağcı, 2015, s. 469-471). Bölgede köle kaynağına özellikle eşkıyalık gibi yasadışı yollarla da ulaşılmaktaydı (BOA. A. (DVNSAHK. TZ. d. 2. 50). Esasında köle kaynağı bölgedeki savaşlarla sağlanmaktaydı. Mülk sahibi ve nüfuzlu ailelere mensup olan şahıslar ise esir edilemez ve öldürülmezdi (BOA. A. (DVNSAHK. TZ. d. 1. 85; BOA. HR. SYS. 1338. 59. 4. 1). Bir asker kaçağı eğer ülkesinin sınırını geçmişse, sınırını ihlal ettiği ülke tebaasından herhangi bir kişi tarafından esir alınabiliyordu. Ancak bu tür durumların da kontrolü ve müdahalesi yine Osmanlı Devleti yetkililerinin elindeydi (Erdem, 2013, s. 73). Nüfuzlu ve mülk sahibi hür

biri olup yasadışı bir şekilde yakalanan köleler arasında Batum ahalisi olanlara rastlanır. Mesela 1743'te Batum'dan aslen Gürcü asıllı olan İbrahim b. Mahmud ile eşi Ayşe'nin kızları olan Fatma isminde bir kadın Hemşinli Kör Mustafa adında biri tarafından 650 kuruşa satın alınmıştır. Fatma isimli kadının annesi ve babası hür olduğu için kızlarının da hür bırakılması hususunda hüküm gönderilmiştir (BOA. C. ADL. 649). Diğer bir örneğe Batum'a bağlı Zor köyünde rastlanır. Zor köyü sakinlerinden olan Mehmed Mülazım adındaki bir şahıs izin almadan Lazistan tarafına geçerek Gürcü ile Oskor milletinden 6 esir yakalayıp bunları Erzurum civarına kaçırmış ve Çoban köprüsü yakınlarında saklamıştır. Satılmak üzere içinde Müslüman kişilerin de olduğundan haberdar olan Erzurum mirlivası Şükrü Paşa ile Binbaşı Osman Ağa gereğinin yapılacağını bildirerek bunları satan kişi ile beraber satın alacak kişilerin de şiddetle cezalandırılacağını belirtmişlerdir (BOA. A. MKT. MHM. 37. 2. 1; BOA. A) MKT. MHM. 3). Böylece yasadışı yollarla elde edilen köle kaynağı her daim kontrol altına alınmaktaydı (BOA. C. HR. 17. 834. 11. 1/2/4).

Osmanlı Devleti'nde yasalarla sürekli kontrol altında tutulan kölelik müessesesinin gerektiğinde devletin kentsel imarına hizmeti söz konusuydu. Karadeniz kıyı şeridinde inşa edilecek olan yapılarda Batum'daki esir ve insan kaynağından istifade edilirdi. Amele olarak adlandırılan bu insan kaynağı taş ve kireç nakli ile yapılacak olan yapılarda özellikle de kale inşası işçiliğinde çalıştırılmaktaydı. Bu amelelerin bir kısmı Karadeniz sahilinde meskûn olan tebaadan bir kısmı ise mevcut kölelerden sağlanabiliyordu. Yararlılıkları göz önünde bulundurularak bu köle-amelelerin iyi muamele görmelerine özen gösterilmekteydi (BOA. İE. DH. 34. 2984. 1).

Köle ile ilgili problemlerin ve hassasiyetin Yaş Anlaşması ile belirginleştiği söylenebilir. Şöyle ki Yaş Antlaşması'ndaki önemli maddelerden biri hangi devlet tebaası olursa olsun toprağına geri dönmek isteyenlerin serbest bırakılması ile ilgiliydi (Özdemir, 2015, s. 264). Osmanlı Devleti'nde köle sistematik bir düzende devam ederken Karadeniz'e kıyısı olan Rusya ile zaman zaman bölgedeki tebaa ile ilgili problem yaşanmaktaydı. Özellikle Karadeniz kıyı şeridindeki Sohum, Batum, Poti ve Kuban üzerinden elde edilen Rus köleler, Osmanlı-Rus münakaşasına neden oluyordu. Bunun en büyük nedeni esasında iki devlete sınır olan Gürcistan ve çevresindeki esirlerin yine her iki devletin de arazilerini ihlal etmesi ile alakalıydı. Esirlerden bazıları Osmanlı Devleti tebaası ve Hıristiyan olanlar, bazıları da Rus tebaası olup tam tersi Müslüman olanlardı. Hıristiyan tebaa arasında Eflaklı, Moralı, Hersekli, Cezayirli ve Gürcü gibi farklı milletten olanlar yer almaktaydı. Osmanlı Devleti, Yaş Antlaşması gereğince Rusya'dan bu tebaanın geri verilmesini talep etmiştir (BOA. İE. HR. 1854. 1).

Yoğun savaşlar ve genellikle Osmanlı Devleti aleyhinde anlaşmaların olduğu XVIII. yüzyılın sonlarına gelindiğinde özellikle Kafkasya sınırlarında kölelik sömürüye daha açık hale gelmiştir. Şarap dâhil diğer ürün vergileri ile beraber çeşitli şekillerde esir alım satımı için konulan vergiler de ağırlaştırılmıştır (Silogava, 2007, s. 164). İngilizler Osmanlı topraklarında köle ve köle ticaretine karşı 1840'ta birtakım müdahalelerde bulunmuşlardır. Ancak bu müdahalenin dikkate alınmaması Osmanlı'da kölelik ve köle ticaretine karşı yaptırımların başlangıç aşamasını bir süre ertelemiştir. 1854'te Fransız elçiliğiyle ortak girişimde bulunan İngiliz büyükelçiliği, Osmanlı Devleti'nden Gürcü ve Çerkes bölgelerinden köle alınmasını ve bu kölelerin imparatorlukta satışının yasaklamasını istemiştir. Osmanlı'da 18 Eylül 1854'te görüşülen kararlara göre çıkarılan ilk fermanla Gürcülerin köleleştirilmesi ve satışı yasaklanacak, yasağa uymayanlar cezalandırılacaktı. Çıkarılan ikinci ferman, Çerkeslerin kendi yakınlarını satmalarının insanlığa sığmadığı ve Çerkes kölelerin bulunduğu limanlarda tedbirlerin alınacağı ile ilgiliydi. İlk ferman Batum ve Çürüksu civarında, ikinci ferman ise Çerkezistan'da tatbik

edilecekti. Bu fermanlarla Gürcülerin bir kısmı kendi topraklarına geri gönderilmiş, bir kısmı ise Osmanlı idaresince serbest bırakılmıştır. Bu aşamadan sonra Rusya ve Avrupa devletlerinin askerî ve ekonomik müdahaleleri ve yaptırımları özelde köle meselesi gibi görünse de genelde yayılcılık politikalarının bir parçası olarak devam etmiştir (Erdem, 2013, s. 92-136).

Sonuç

Bir liman şehri olarak kurulmuş olan Batum'u Osmanlı Devleti için değerli kılan etkenlerin başında buranın Kafkasya ve Karadeniz bağlantı noktasında olması gelir. Bizans'a bağlı olduğu dönemlerde de askerî ve ticarî bir üs olan Batum'da, insanlık tarihi kadar eski olan köle ve köle ticareti İslam devletleri, Selçuklu ve nihayetinde Osmanlı Devleti hâkimiyetinde sosyo-ekonomik hayatın bir parçası olmuştur. Şöyle ki genel itibariyle Kafkasya'daki köle kaynağı Karadeniz bölgesine hâkimiyetle beraber Osmanlı Devleti'ne intikal etmiştir. Batıda bazı yerlerin kaybedilmesiyle köle kaynağı büyük ölçüde Kafkasya'dan sağlanmıştır. Kafkasya'dan gümrük ve pazar merkezi olan İstanbul'a Karadeniz limanları üzerinden her sene düzenli olarak yüzlerce köle götürülmüştür. Köleler, Kafkasya'dan Anadolu ve İstanbul'a Karadeniz'de Kırım ve Kefe limanlarının yanı sıra çoğunlukla Batum limanı üzerinden taşınmıştır. Başkanlık Osmanlı Arşivi'ndeki kaynaklarda Batum limanının sadece köle alım satımında değil aynı zamanda her türlü ticari ve askeri sevkiyatta yararlanılan stratejik bir yer olduğu görülmektedir. Batum'un Karadeniz'in kuzey-güney ve batı limanlarına yakınlığı ile devletin doğu ve güney topraklarına bağlantısının olması Osmanlı Devleti için bölgede büyük bir avantaj sağlamıştır.

Batum, yasaklandığı XIX. yüzyılın sonlarına kadar köle ticaretinin yoğun olarak yapıldığı liman kentlerinden biri olma özelliğini sürdürmüştür. İstanbul, Samsun, Varna ve diğer Karadeniz liman kentlerine açık ve köle ticaretinde işlek olduğu için Batum, bazı Osmanlı arşiv kayıtlarında esir sancağı olarak ifade edilmiştir. İstanbul'a ulaşacak olan her türlü yolcu ve ticaret gemisinin uğradığı Trabzon limanı ile idari açıdan bağlantısının olması Batum limanını ayrıca önemli kılmıştır. Köle ticaretinin yapıldığı diğer limanlar gibi Batum limanında da arz ve talep ile niteliğe göre köle sayısı, fiyatı ve gümrük vergisi devlet kontrolünde olmuş ve belirli yasalara bağlı olarak şeyhülislam fetvası ile tatbik edilmiştir. Bu durum Osmanlı'ya tabi bütün bölgeler için geçerliydi. Ancak, köle ticareti araştırmasından anlaşılacağı üzere dikkati çeken hususlardan biri ve belki de en önemlisi Osmanlı'daki uygulamalarla Batum'da hâkimiyetin başından beri idarî ve askerî anlamda daha kontrollü olunması gerekliliğidir. Bu bağlamda Batum ve Batum ile ilgili veriler incelendiğinde ortaya çıkan en önemli mesele esasında devletin burayı tahkim etmesi ve burada ciddi bir kontrol sağlaması zorunluluğudur. Buna karşılık devletin idarî kontrol ve askerî tahkimatı ancak XVIII. yüzyıl ve sonrasında artan Rus tehdidiyle gerçekleştirmeye başladığı görülmektedir. Fethedildiği tarihlerden itibaren Osmanlı Devleti için sadece esir alım satımı ve Kafkasya-Karadeniz ticaret ve taşımacılığında ön plana çıkan Batum'un kıymeti ve işlevi, Rus yayılcılığı doğrultusunda Rusya'nın Osmanlı'ya karşı çıkardığı savaşımlardan ve ticaret ağını genişletme amacıyla izlediği politikalarından sonra anlaşılabilir. Osmanlı Devleti'nin bu anlamda aldığı önlemlerde ise çoğunlukla geç kalınmış ve Rusya'nın bölgedeki diğer yerler gibi Batum'a nüfuz etmesinin önüne geçilememiştir.

Kaynakça**Başkanlık Osmanlı Arşiv Kaynakları (BOA).**

Ahkâm Defteri: BOA. A.DVNSAHK. TZ. d. 1. 76; BOA. A. DVNSAHK. TZ. d. 1-57; BOA. A. (DVNSAHK. TZ. d. 2. 50; BOA. A. (DVNSAHK. TZ. d. 1. 85.

Ali Emiri, Mustafa II: BOA. AE. SMST. II. 46. 4588.

Ali Emiri, Abdülhamid I: BOA. AE. SABH. I. 325. 22176.

Cevdet, Adliye: BOA. C. ADL. 649.

Cevdet, Askeri: BOA. C. AS. 198. 8503. 7.

Cevdet, Dâhiliye: BOA. C. DH. 115. 5719.

Cevdet, Belediye: BOA. C. BLD. 61. 3002; BOA. C. BLD. 61. 3002.

Cevdet, Hariciye: BOA. C. HR. 17. 834. 1-21; BOA. C. HR. 17.834. 22; BOA. C. HR. 37. 1847.

Cevdet, Maliye: BOA. C. ML. 674. 27635. 1; BOA. C. ML. 654. 26783. 1. 1/2; BOA. C. ML. 227. 9498.

Hariciye Nezareti, Siyasi: HR. SYS. 1338. 59. 4.

Hatt-ı Hümayun: BOA. HAT. 10 342. C. 1.

İbnülemin, Dâhiliye: BOA. İE. DH. 34. 2984.

İbnülemin, Hariciye: BOA. İE. HR. 1854.

Maliyeden Müdevver: BOA. MAD. d. 9952. 133; MAD. d. 9952. 140.

Meşihat (Trabzon Şer'iyeye Sicil Deterleri): BOA. MŞH. ŞSC. d. 8610. 18; BOA. MŞH. ŞSC. d. 8564. 42; BOA. MŞH. ŞSC. d. 8569.157/158; BOA. MŞH. ŞSC. d. 8569.183.

Mühimme Defteri: BOA. A. DVNSMHM. d. No:60/138.

Sadaret, Mühimme Kalemi Evrakı: BOA. A. MKT. MHM. 37. 2. 1; BOA. A) MKT. MHM. 3.

Telif ve Tetkik Eserler

Allen, W. E. D. (1971). *A History Of The Georgian People*. London: Lowe & Brydone (Printers) Ltd.

Alizade, R. (2011). Acaralıkların Tarihsel Rolüne Dair. *Güney Kafkasya Halkları Dil-Tarih-Kültür İlişkileri, Uluslararası Bilgi Şöleni, Bildiriler*, Ordu.

Aydın, M. Â ve Hamîdullah M. (2002). Köle. *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi* (C. 26, s. 237-246). İstanbul: TDV Yayınları.

Bakır, A. (2017). Ortaçağ İslam Dünyasında Kölelik. *Bellekten*. C. 81/292. TTK, 715-766.

Bilge, S. M. (2015). *Osmanlı Çağında Kafkasya (1454-1829)*. İstanbul: Kitabevi Yayınları.

Bostan, İ. (1992). Batum. *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi* (C. 5, s. 210-211). İstanbul: Türkiye Diyanet Vakfı Yayınları.

Danişmend, İ. H. (1971). *İzahlı Osmanlı Tarihi Kronolojisi*. C. 3. İstanbul: Türkiye Yayınevi.

Dumas, A. (2016). *Kafkaslar (1858)*. (çev. Haktan Birsell). İstanbul: IQ Kültür Sanat Yay.

Ekinci, İ. (2007). Karadeniz'de Bir Serbest Liman Denemesi: Batum, (1878-1886). *Karadeniz Araştırmaları Balkan, Kafkas, Doğu Avrupa ve Anadolu İncelemeleri Dergisi*, 14, 63-77.

- Engin, N. (2002). Köle. *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi* (C. 26, s. 246-248). İstanbul: Türkiye Diyanet Vakfı Yayınları.
- Erdem, Y. H. (2013). *Osmanlıda Köleliğin Sonu (1800-1909)*. (çev. Bahar Tırnakçı). İstanbul: Kitap Yayınevi.
- Ertaş, M. Y. (2001). Osmanlı Devleti'nde Trabzon-Erzurum Güzergâhına Alternatif Yol Oluşturma Teşebbüsü (1744-1746). *Trabzon ve Çevresi Uluslararası Tarih-Dil-Edebiyat Sempozyumu* (haz. Mithat Kerim Arslan-Hikmet Öksüz). C. 1. Trabzon: T. C. Trabzon Valiliği İl Kültür Müdürlüğü Yayınları, 161-172.
- Faroqhi, S. (2003). *Osmanlı Dünyasında Üretmek, Pazarlamak, Yaşamak*. (çev. Gül Çağalı Güven, Özgür TÜresay). İstanbul: Yapı Kredi Yayınları.
- Halaçoğlu, Y. (2004). *Osmanlılarda Ulaşım ve Haberleşme (menziller)*. İstanbul: İlgı Kültür Sanat Yayıncılık.
- İnbaşı, Mehmet, (2006). Trabzon/Batum Eyâleti Valileri (1755-1795), *A.Ü. Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi*, 31, 161-191.
- Kaşıkcı, N. ve Yılmaz H. (2000). *Aras'tan Volga'ya Kafkaslar (Ülkeler-Şehirler-İz Bırakanlar)*. Yayın Yeri Bilinmiyor.
- Kocakaplan, S. Ç. (2017). 18. Yüzyılda Osmanlı Ekonomisi ve İstanbul Gümrüğü. İstanbul: Ötüken Yayınları.
- Komakidze, D. K. (1956). *Batum, Batum*.
- Köç, A. (2017). *Vakfiyelere Göre Vakıflarda Köle İstihdamı. Osmanlı Devleti'nde Kölelik* (ed. Zübeyde Güneş Yağcı-Fırat Yaşa). İstanbul: Tezkire Yayınları, 227-248.
- Kütükoğlu, M. S. (2018). *Osmanlı'nın Sosyo-Kültürel ve İktisadî Yapısı*. Ankara: TTK.
- Kütükoğlu, B. (1993). *Osmanlı-İran Siyasi Münasebetleri (1578-1612)*. İstanbul: İstanbul Fetih Cemiyeti.
- Marr, N. (2016). *Lazistan'a Yolculuk* (Çev. Yulva Muhurcişi). İstanbul: Aras Yayıncılık.
- Özdemir, N. Ü. (2015). Vidin Sicillerine Göre Zıştovi ve Yaş Antlaşmalarının Osmanlı Taşrasında Uygulanışı. *Hacettepe Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Dergisi*, 32(1), 259-273.
- Sarı, M. (2014). *Türkiye Kafkasya İlişkilerinde Batum (1917-1921)*. Ankara: TTK.
- Silogava, V. ve Shengelia K. (2007). *History of Georgia*. Tbilisi: CaucasUniversity Publishing Hoose.
- Tezcan, M. (2012). *Klasik ve Ortaçağ Dönemlerinde Karadeniz ve Kafkasya*. Trabzon: Serander Yayınları.
- Tozlu, S. (2001). 19. Yüzyılda Sosyo-ekonomik Bakımdan Trabzon Limanı. *Trabzon ve Çevresi Uluslararası Tarih-Dil-Edebiyat Sempozyumu*.3-5 Mayıs 2001 (haz. Mithat Kerim Arslan-Hikmet Öksüz). C. 1, Trabzon: T. C. Trabzon Valiliği İl Kültür Müdürlüğü Yayınları, 381-397.
- Uzunçarşılı, İ. H. (2011). *Osmanlı Tarihi*. C. II, Ankara: TTK.
- Yağcı, Z. G. ve Yaşa, F. (2017). *Osmanlı Devleti'nde Kölelik* (ed. Zübeyde Güneş Yağcı-Fırat Yaşa). İstanbul: Tezkire Yayınları.
- Yağcı, Z. (2017). *İstanbul Esir Pazarı. Osmanlı Devleti'nde Kölelik* (ed. Zübeyde Güneş Yağcı-Fırat Yaşa). İstanbul: Tezkire Yayınları, 57-90.

- Yağcı, Z. (2011). İstanbul Gümrük Defterine Göre Karadeniz Köle Ticareti (1606-1607). *History Studies*, 3(2), 371- 384.
- Yağcı, Z. G. (2015). Köle Kaynağı Bakımından Kafkasya'nın Önemi. *Yeni Türkiye*, 71, 467-482.
- Yaşa, F. (2017). *Efendi-Köle İlişkisi bağlamında Şeyhülislam Fetvaları*. Osmanlı Devleti'nde Kölelik (ed. Zübeyde Güneş Yağcı-Fırat Yaşa). İstanbul: Tezkire Yayınları, 209-226.