

## Sibir Hanlığı'nın Ticaret Yolları: Kökenler ve Rotalar *Trade Routes of The Siberian Khanate: Origins and Routes*

Yusuf AKBABA <sup>1</sup>

(Sorumlu Yazar-Corresponding Author)

Yunus ARİFOĞLU <sup>2</sup>



<sup>1</sup> Eskişehir Osmangazi Üniversitesi, İnsan ve Toplum Bilimleri Fakültesi, Tarih Bölümü, Eskişehir-Türkiye, [yakbaba@ogu.edu.tr](mailto:yakbaba@ogu.edu.tr)

<sup>2</sup> Eskişehir Osmangazi Üniversitesi, İnsan ve Toplum Bilimleri Fakültesi, Tarih Bölümü, Eskişehir-Türkiye, [yarifoğlu@ogu.edu.tr](mailto:yarifoğlu@ogu.edu.tr)

Geliş Tarihi/Received: 14.7.2024

Kabul Tarihi/Accepted: 31.10.2024

Atf /Cite this article:

Akbaba, Y. & Arifoğlu, Y. (2025). Sibir Hanlığı'nın Ticaret Yolları: Kökenler ve Rotalar. *Erzurum Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 21, 217-229.

This article checked by



Content of this journal is licensed under a Creative Commons Attribution-Noncommercial 4.0 International License.

### Öz

Bu çalışma, Sibir Hanlığı topraklarından geçen ticaret yollarını belirlemeyi, Sibir Hanlığı'nın sosyo-ekonomik yapısına dair çalışmalara katkı sağlamak ve ticari ilişkilerini anlamayı kolaylaştırmayı hedeflemektedir. Sibir Hanlığı topraklarından geçen ticaret yollarının geçmişini ve evrimini detaylı bir şekilde ele almaktadır. Çalışmada, bu yolların gelişim sürecini ortaya koymak adına 10. ve 11. yüzyıllardan itibaren Kuzey İpek Yolu'ndaki ticaret rotaları, seyyahların yazdıkları eserler ve arkeolojik bulgular incelenmiştir. Yine bu minvalde Moğol dönemi akınları ve siyasi karışıklıkların ticaret üzerindeki etkileri ele alınmıştır. Altın Orda döneminde ticaretin canlanması, tüccarların ayrıcalıkları ve ticaret yollarının gelişimi de bu açıdan değerlendirilmiştir. 14. yüzyılın ortalarından itibaren, bilhassa Batı Sibirya'dan geçen yolların öneminin, çeşitli siyasi, toplumsal ve ekonomik faktörlerle arttığı, önceki dönemin ticaret politikaları ile yollarının Sibir Hanlığı'na miras kaldığı ve hanlığın kuruluşuyla birlikte ticaret yollarının daha da değer kazandığı sonucuna varılmıştır. Bunların haricinde Batı Sibirya'da, ticaret yolları üzerinde Türk-Tatar şehirlerinin geliştiği görülmüştür. Bu sonuca ulaşmak için döneme ait kaynaklar, kronikler ve arkeolojik bulgular detaylı bir şekilde incelenmiş ve Sibir Hanlığı döneminde Batı Sibirya topraklarından geçen üç ana güzergâh olduğu tespit edilmiştir.

**Anahtar Kelimeler:** Kazan Yolu, Çulım, Yavlu Tura, Batı Sibirya, Tagil

### Abstract

This study aims to identify and analyze the trade routes passing through the territory of the Siberian Khanate, contributing to understanding its socio-economic structure and trade relations. It examines the history and evolution of trade routes in Western Siberia, focusing on the Northern trade routes from the 10th and 11th centuries. This analysis is conducted through the examination of travelers' writings and archaeological findings. The study also discusses the effects of Mongolian campaigns and political disturbances on trade, the revival of trade during the Golden Horde period, and the privileges of merchants. From the mid-14th century onwards, the importance of these routes increased due to various political, social, and economic factors. The Siberian Khanate inherited the trade policies and routes of the previous period. The trade routes became even more valuable with its establishment, making Siberia the center of Turk-Tatar cities. Sources, chronicles, and archaeological findings of the period were examined to reach this conclusion, identifying three main routes passing through Western Siberia during the Siberian Khanate.

**Keywords:** Kazan Road, Chulym, Yavlu Tura, Western Siberia, Tagil

## Giriş

Ticaretin varlığı şehirler ve devletler oluşmadan önceye kadar uzanır. Philip D. Curtin, *Kültürlerarası Ticaret* eserinde buna işaret eder. Şehir öncesinde ticari faaliyetler, trampaya dayalı ve nispeten daha basit bir alışveriş dönemi olarak nitelendirilebilir. Ticaretin örgütlülüğü ve düzenliliği ise şehirle birlikte gelişmiştir. Bir ticaret düzeninin meydana gelmesi ve ticaret yollarının oluşması, şehrin ve devletin inşasıyla mümkün hale gelmiştir (Curtin, 2008: 87; Mortan ve Küçükerman, 2010: 3-5).

Ticaret, farklı topluluklar arasında köprü kurarak hem kültürel etkileşimlerin hem de ekonomik değişimlerin temelini oluşturmuştur. Ticaretin örgütlü ve düzenli seyri, siyasi varlığın etkisiyle şekillenmiştir. Bu durum iki şekilde izah edilebilir. Birincisi, politik bir yer olan şehrin güvenliğinin temini ve iâşesinin sağlanması, onu idare edenlerin asli görevi olmuştur. Bu hem devletin varlığı hem de toplumun sürekliliği için elzemdir. İhtiyaç duyulan emtia yakın ve uzak yerlerden temin edilmeye çalışılmıştır. İkincisi, saray ve çevresinde biriken artı değer varlığıdır. Giyim-kuşam, beslenme ve mimaride farklarını hissettirmenin arzusu içinde olmuşlardır. Bu iki temel üzerine önce yakın, ardından uzak ticaret yolları oluşmaya başlamıştır (Selen, 1938: 2-4; Curtin, 2008: 76, 79-80, 85).

Sibirya'nın soğuk ve ıssız arazilerinde bile ticaret yolları ve kervanlar, toplumların birbiriyle bağlantı kurmasını ve ticaretin sürekliliğini sağlamıştır. Sibirya'daki ticaret yollarının tarihsel seyrini anlamak için İpek ve Kürk yollarının tarihsel seyrini bilmek gerekir. Zira Uzak Asya'dan Batı'ya uzanan ticaret yollarının başında İpek Yolu gelir. İpek Yolu'nun birkaç güzergâhı mevcuttur. Bunların içerisinde en önemlisi ve ilki Ana/Orta İpek Yolu'dur. Bu yol, Çin'in Şian şehrinden başlamış ve uzun bir süre belki de yegâne faal yol olarak kalmıştır. Roma İmparatorluğu'nun başkentini İstanbul'a taşımasıyla ve Sasanilerle yaşadığı sorunlarla birlikte Kök Türklerin, Doğu Roma'ya temas kurması neticesinde "Kürk" ve "Kehribar" yolu olarak bilinen "Kuzey İpek Yolu" daha faal ve işlek olmaya başlamıştır. Kuzey Yolu, Talas şehrinden ayrılarak Aral Gölü üzerinden Karadeniz'in kuzeyine ve Kırım üzerinden Trabzon'a ve İstanbul'a ulaşmıştır (İbn Hurdazbih, 2008: 35-36; Kudame b. Cafer, 1986: 175; Heyd, 1975: 3, 15-17; Uhlig, 2000: 11-12; Laurence, 2010: 127; Paterson, 2010: 136).

Bahis mevzuu yolun kuzey bağlantısına bakıldığında, Kaşgar'dan gelen yolun Belh'ten geçerek Merv üzerinden Buhara'ya ulaştığı, Talas ve Taşkent'ten gelen yolun ise yine Buhara'ya çıktığı görülmektedir. Buhara, kuzey yolu açısından yolların kesişme noktasında yer almıştır. Bağdat'tan başlayıp Hemedan, Rey güzergâhından Nişabur'a gelen batı rotası da Serahs üzerinden Merv'e ulaşan yol da Buhara'ya varmaktadır (Yakubî, 1992: 273-274; İbn Hurdazbih, 2008: 35, 46; Makdisî, 1992: 119-120, 302). Bu yolu kullananlardan biri olan İbn Fadlan, önce Merv'e, akabinde Buhara'dan İdil Bulgarlarına gitmiştir. Buhara'dan başlayan yol, İbn Fadlan'ın da takip ettiği üzere kuzeye doğru gitmektedir. İbn Fadlan'ın rotasına bakıldığında Ceyhun Nehri kıyısında dizili şehirlerden geçtiği görülmektedir (İbn Fadlan, 2015: 72). Yol, Üstyurt üzerinden İdil ötesindeki bozkırlara, Oğuz ve Başkurt ülkelerinden de Bulgar'a gitmektedir. Bulgar'dan Kuzeybatıya doğru ilerlemekte ve Özi Nehri yolunu kullanarak Kiev'e doğru güneye inmektedir. Bu yol, Moğol hâkimiyetinden önce Kuzey-Güney ticaret ekseninde mühim rol oynamıştır. Ayrıca Vikingler de dahil olmak üzere Baltık ve İskandinav kabilelerinin Hazar'ın kuzeyindeki ülkelerle olan ilişkileri arkeolojik olarak da kanıtlanmıştır (Kalan, 2012: 35). Baltık'ta bulunan Horasan Bölgesi'ne ait 10. yüzyıl sikkeleri de bunu göstermektedir (Kramers, 1934: 34; Miquel, 2014: 121).

Kuzey yolunu canlı tutmak üzere İdil Bulgarları ve Hazar Devleti tarafından Bilyar, Suvar, Osel, Etil, Sarkel, Semender, Belencer gibi şehirler kurulmuştur (Gökçe ve Tombuloğlu, 2018: 76; Koç, 2018: 325, 329-330). Bu dönemde gelişen ticaret Batı Sibirya topraklarını da etkilemiştir. Dönemin önemli kültür bölgelerinden olan ve adını Hakasya'daki Askiz Nehri civarında bulunan kurganlardan alan Askiz Kültürü'ne ait ürünler Batı Sibirya'da da bulunmuştur. Bu dönemde kullanılan yollar, Sibir Hanlığı dönemi yollarına temel teşkil etmiş ve zamanla belirli rotalar ortaya çıkmıştır.

İdil Bulgar Hanlığı'nın yıkılmasından sonra ticaret kısa bir süre sekteye uğrasa da 13. yüzyılın ortalarından itibaren yeniden gelişmeye başlamıştır. Bu noktada, Çingiz Han'ın kurduğu sistemde, toprak kavramını salt maddi manada algılamayan tek bir cihan imparatorluğu anlayışının etkisi görülebilir. Bu amaçta yasaların dışında ticaret yolları da önemli görülmüştür (Bk. Zarakol, 2022: 19, 28, 30). 1250'lerin başında, Moğol akımları sonucu yıkılan Bulgar, Suvar, Savran, Otrar, Cend ve diğer şehirler yeniden inşa edilmiştir (Vorotintsev, 2019: 20-21). Bu dönemde pazarlar, kervansaraylar ve şehir ile ticaret altyapısının diğer unsurları arasındaki iletişim yolları yeniden iyileşmiştir. V. L. Egorov, Özbek Han ve oğlu Canibek Han dönemlerinde hem Doğu hem de Batı ülkeleri arasında çok canlı bir ticaret olduğunu, şehirlerin geliştiğini ve sayılarının arttığını ifade etmiştir (Egorov, 2022: 75). Çingiz Han'ın yönetim anlayışı hanlıklara da sirayet etmiştir. Örneğin Özbek Han döneminde Saray-ı Cedid inşa edilmiş ve ticaret teşvik edilmiştir. Bu dönemde Altın Orda şehirleri Avrupa, Türkistan, Hindistan, Çin, Rusya, Kafkasya ve Yakın Doğu arasında transit ticaretin büyük merkezleri olmuşlardır. Sibirya da gelişen

ticaretten payını almıştır.

14. yüzyılın ortalarından itibaren yaşanan siyasi ve ekonomik faktörler, Altın Orda Devleti'nin parçalanma sürecini başlatmıştır. 15. yüzyılda Çingiz soyundan gelen hanların Saray'dan bağımsızlıklarını alıp Kazan, Kırım, Sibir ve Astarhan Hanlıklarını kurmalarıyla parçalanma hızlanmıştır. Bu süreç sonucunda Kuzey ticaret yollarında güvenlik azalmış ve daha kuzey paralelindeki yolları uluslararası ticaret için geliştirme gereksinimi doğmuştur. Bu yollar büyük ölçüde Sibir Hanlığı topraklarından geçmiştir. Sibir Hanlığı devrinde, Altın Orda Hanlarının ticareti teşvik etme siyaseti sürdürülmüş ve ülkeden geçen ticaret yolları geliştirilmiştir.

Bu çalışmada, Kuzey'de Sibir Hanlığı topraklarından geçen ticaret yollarına temel teşkil eden güzergâhlar ve 15-17. yüzyıllar arasında Sibir Hanlığı ile ilişkili yollar ele alınmıştır. Batı Sibiryâ güzergâhlarının Sibir Hanlığı'nın ekonomik gelişimi için kritik öneme sahip olduğu sonucuna varılmış ve bu yolların kullanımı tarihsel verilerle ortaya konmuştur. Çalışmada tüm bu etkenler ve süreçler sonucunda üç temel güzergâhın ortaya çıktığı öne sürülmüş ve izledikleri rotalar ortaya konmaya çalışılmıştır (Harita için bk. Ek-1 ve Ek-2). Büyük ölçüde Batı Sibiryâ'dan geçen bu yollar, Çin, Hindistan, Rusya ve Avrupa arasında köprü işlevi görerek, Sibir Hanlığı'nı uluslararası ticaretin merkezi haline getirmiştir. Sibir Hanlığı döneminde pazarlar, kervansaraylar ve ticaret altyapısının diğer unsurları iyileştirilmiş, Sibiryâ'nın ticaretteki rolü daha da pekiştirilmiştir.

### **Sibir Hanlığı'na Miras Kalan Yollar ve Güzergâhlar: 10-14. Yüzyıllar**

Kuzey ticaretine dair Arap coğrafyacı İbn Havkal'ın 977'de kaleme aldığı *Sûretü'l-Arz* adlı eseri, dönemin ticaret ağlarını anlamak adına oldukça dikkat çekicidir. Bu eserde İbn Havkal, kunduz derilerinin Ruslar tarafından Kiev tarafındaki nehirlerden getirildiğini ve Rus ticaret gemilerinin sürekli olarak İdil'e geldiğini belirtir (İbn Havkal, 2014: 301). Ayrıca Kama nehri ve kollarından da bahseder. İbn Havkal'ın bahsettiği ticari yollar, Sibir Hanlığı dönemindeki Batı Sibiryâ ticaret yollarının temelini oluşturmuştur. İdil Bulgarları, üç yüzyıldan fazla bir süre boyunca Kama nehri çevresi ve İskandinavya'nın yanı sıra Ural Dağları üzerinden Batı Sibiryâ ile İrtiş çevresine giden yollar vasıtasıyla ticaret yapmışlardır (Koç, 2021: 315). Kiev, bilhassa Özi Nehri üzerinden yapılan ticarete 10. yüzyıldan itibaren kilit rol oynamıştır. Ayrıca Kiev'i Novgorod ve Smolensk gibi şehirler de beslemiş ve Özi Nehri hiç olmadığı kadar önemli hale gelmiştir (Özcan, 2021: 310, 312).

11. yüzyılın İranlı coğrafyacısı Ebu Said Gerdizî'nin eseri, Sibiryâ'daki yollara dair önemli bilgiler içerir. Bu eser, Hazar, Başkurt, Kimek ve Kırgız topraklarından, yani Özi ve İdil nehirleri ile Güney Ural, İrtiş ve Yenisey vadilerinden geçen yolları detaylandırır (Şeşen, 2001: 73-78, 90). Gerdizî, tüm Avrasya yolu boyunca yalnızca Türk halklarından bahsetmektedir. Bu nedenle, Türkçe'nin erken Orta Çağ'dan itibaren Sibiryâ yolunu birleştiren dil olduğu söylenebilir. 11-12. yüzyıllarda, yani Moğol öncesi dönemde, tüm İdil Bulgar ülkesinde görülen Askiz kültürüne ait ürünler de Sibiryâ'daki ticari faaliyetlerin varlığını kanıtlar. Ticaretin varlığını gösteren eserler, ticaret yollarının kesiştiği yerlerde, özellikle Kama ve İdil nehirlerinin kesişim noktalarında, Bulgar'dan Kama, Desna ve Özi nehirleri aracılığıyla Kiev'e giden yolda yoğunlaşmıştır (Kızlasov, 2007: 64). Batı Sibiryâ'da özellikle Çusovaya ve Kungur bölgelerinde Askiz ürünleri bulunmuştur. Avrupa'da bulunan Askiz kültürüne ait birçok ürünün, Batı Sibiryâ, Ural, İdil, Oka, Don, Özi ve Neman'da üretildiği düşünülmektedir (Vorotintsev, 2020: 133). Tüm bu bulgular, kıtalararası ticaret yolunun kuzey güzergâhının işlerliğini açıkça göstermektedir. Ancak 13. yüzyılda, 1236-1242 yılları arasındaki Moğol akınları, İdil Bulgarları ile Rusların pazarlarını birbirine bağlayan kervan ticaretine zarar vermiştir. Dönemin uluslararası ticaret merkezlerinden biri olan Kiev büyük zarar görmüştür (Özcan, 2022: 147; Vorotintsev, 2019: 20).

Kısa süreliğine sekteye uğrayan ticaret, 1240'ların ortalarından itibaren yeniden canlandırılmaya çalışılmıştır. Ermeni tarihçi Genceli Kiragos'a göre, hanlar, beyler ve tüccarlar Batu Han'ın huzuruna gelmeye başlamış ve Batu Han, adaletle hükmederek toprağını ve beyliğini isteyen herkese geçmişteki tasarruflarını geri vererek onlara ayrıcalıklar tanımıştır (Genceli Kiragos, 2018: 116). Bu anlatım, ticareti teşvik etmek adına bilhassa tüccarlara ayrıcalıklar tanındığını göstermektedir. Rus Knezlikleri ile Kırım ve Karadeniz'deki başlıca ticaret merkezlerini bağlayan ana ticaret yolları, yani Moğol öncesi dönemde de var olan Don ve Özi nehir yolları, bu dönemde işlemeye devam etmiştir. Wilhelm von Rubruk'un seyahatnamesinde ticaretin canlılığına dair bilgiler yer alır. Ona göre, Rusya'dan ve Kuzey ülkelerinden gelen tüccarların aldıkları başlıca ürünler pamuklu ve keten kumaşlar, ipek mendiller ve baharatlar iken getirdikleri başlıca ürünler ise kürkler olmuştur (Wilhelm von Rubruk, 2023: 36). Plano Carpinili Johannes'in kervanlara dair gözlemleri de aynı şekilde ticaretin yeniden canlandığını gösterir niteliktedir:

“Ayrıca Kiev'e kadar bizimle gelen ve Tatarların avucunun içine girdiğimizi bilen Bratislava tüccarları ile Tatarlara gitmemizden sonra Kiev'e ulaşan gerek Polonya'dan gerekse de Avusturya'dan daha başka pek çok tüccar da şahittir. Tatar toprakları üzerinden Rusya'ya gelen ve Tatarların topraklarından geri dönüşümüz sırasında Kiev'de bulunan

Constantinopolisli tüccarlar da şahittirler” (Plano Carpinili Johannes, 2022: 134-135).

Altın Orda devrinde tüccarlara yarlıklar vasıtasıyla bir dizi ek ayrıcalık tanınmış, ortaklık (bir ticaret birliğinin üyesi olan tüccarlar) kurumu geliştirilmiş ve Yam adı verilen menziller ile her 30-50 kilometrede bir at değiştirme, dinlenme ve yemek gibi ihtiyaçların karşılandığı kervansaraylar ticaret yollarına yayılmıştır (Kalan, 2014: 53, 57). Elçilik heyetlerinin kullandığı Morin Yam ve tüccarların kullandığı Tergen Yam adlı posta kolları ortaya çıkmıştır (Berber, 2018: 90). Böylece Cuci ulusunun kontrolündeki topraklarda, 1230-40’larda geçici bir düşüş yaşayan ticaret yerleşimleri, yollar ve kervansaraylar gibi unsurlar hızla gelişmeye başlamıştır.

Altın Orda döneminde Cuci ulusu topraklarına gelen seyyahların verdiği bilgilerden, bahsi geçen bölgede ticaretin geliştiği ve bu paydan Sibiryaya topraklarının da nasibini aldığı anlaşılmaktadır. 14. yüzyılda yaşamış Arap seyyah İbn Battuta’nın *er-Rihle* adlı eserinde "karanlıklar ülkesi" olarak bahsettiği Sibiryaya, Bulgar şehrinde girildiğini, sansar kürkü ile samur derisinin buradan Hindistan’a bin dinara satıldığını ve Çinlilerin de bilhassa samur derisini kullandıklarını yazmıştır (Ebu Abdullah Muhammed İbn Battuta Tancî, 2000: 481-482). 14. yüzyılda yaşamış bir diğer Arap tarihçi ve coğrafyacı İbn Fazlullah El-Ömerî’nin verdiği bilgiler de bu açıdan önemlidir. El-Ömerî, *Mesaliki’l Ebsar* adlı eserinde, Bulgar’dan Sibiryaya giden yolda, Afikun adlı bir yerleşimden geçen yolu tasvir etmiştir. Bulgar’dan Kama’nın kuzeyindeki Afikun’a giden yolun, hiç durmadan gidilirse altmış gün, her iki-üç günde bir dinlenmeyle ise yaklaşık üç ay sürmesi gerektiği tahmin edilmektedir (Poluboyarinova, 2006: 328). Afikun’u Sibir/İbir takip etmektedir. Orta çağ kaynaklarında Sibir/İbir olarak karşılaşılan coğrafyanın, adını Sabirlerden aldığı ve Batı Sibiryaya için kullanıldığı düşünülmektedir (Golden, 2011: 181). Sibir’den sonra ise Çulman topraklarına ulaşılmaktadır. Ömerî, Çulman üzerinden Doğu’ya ve Batı’ya giden yolların ulaştıkları yerleri şu şekilde yazmıştır:

“Afikun’dan sonra İbir-Sibir, ondan sonra Culman [Çulman] gelir. Eğer birisi Culman’dan doğu istikametinde ilerlerse Karakurum şehrine vasil olur. Ondan sonra da büyük ilhanın oturduğu Hıta ülkesine gelir ki, burası aynı zamanda Çin’dir. Eğer aynı yolcu batı istikametinde ilerlerse Rus topraklarına, sonra da Frenk ülkesine ve batı denizi sakinlerinin topraklarına ulaşır.” (Şihabeddin b. Fazlullah El-Ömerî, 2014: 124).

Çulman’ın konumu Sibiryaya ticaretinin rotasını anlamak açısından önemlidir. Bu nedenle tartışmalara yol açmıştır. N. A. Tomilov’a göre Çulman ve civarı, Özbek Han zamanında Altın Orda’nın sınırlarına dâhil edilmiştir (Tomilov, 2013: 130). A. M. Belavin ve N. B. Krilasova “Çulman toprakları”nın Yukarı Kama bölgesinde yer aldığını öne sürmüşlerdir (Belavin ve Krilasova, 2009: 19). Ancak verilen rota incelendiğinde Yukarı Kama bölgesinde yer alması gereken yerleşim Afikun olmalıdır. Zira el-Ömerî, Afikun’da gecelerin Bulgar’a göre bir saat daha kısa olduğu bilgisini edinmiştir. Bu durumda Afikun, Bulgar’dan daha Kuzey’de bulunmalıdır. Arkeolojik verilere de bakıldığında Afikun’un Yukarı Kama bölgesinde yer alması muhtemeldir (Huzin, 2017: 257; Belavin ve Krilasova, 2017: 30). Günümüzde eski Bulgar şehri ile Yukarı Kama bölgesi arasında gece-gündüz zamanı hesaplanacak olursa, Yukarı Kama’da gecelerin Bulgar’a göre yaklaşık bir saat daha kısa sürdüğü görülür. Ayrıca Yukarı Kama bölgesinde yer alan Çulman olsaydı tüccarlar Bulgar üzerinden Yukarı Kama’ya oradan da Ufa bozkırlarına inmeleri ve Karakurum’a dek herhangi bir büyük ticaret merkezinde durmadan ilerlemeleri gerekirdi. Bu da ticaret için elverişsiz görünmektedir. M. G. Safargaliyev, “Çulman toprakları”nın Obi ve Yenisey’in yukarısında yer aldığını savunmaktadır (Safargaliyev, 1960: 216). Sibiryaya Voyvodalığı’na dair arşiv malzemelerinde günümüzün Tuva ve Hakasya topraklarında hüküm süren “Çulım Knezlerinden” bahsedilmesi de bu görüşü kuvvetlendirmektedir (Miller, 1937: 315, 412). Dolayısıyla Çulman’ın günümüz Çulım nehri civarında olması daha muhtemeldir. Askiz ürünleri ile dönem seyyah ve coğrafyacılarının anlatımları göz önünde tutulursa, Çusovaya civarından Çulım’a dek ilerleyen bir ticaret yolunun bu dönemde faal olduğu söylenebilir.

14. yüzyılın ikinci yarısından itibaren ticarete dengeler değişmeye başlamıştır. Kara Veba, 1330’larda İlhanlı Devleti’nde yaşanan iç karışıklıklar, 1351-1368 yılları arasında Yuan İmparatorluğu’ndaki Beyaz Lotus ve Kızıl Türban isyanları, Çağatay ve Cuci uluslarında patlak veren iç savaşlar bu değişime etki etmiş olabilir. Zira bu tüm bu olayların, siyasi istikrarsızlığa neden oldukları için uluslararası ticarete zarar vermeleri kuvvetle muhtemeldir. Durgunluk bilhassa, Kırım ve Azak’taki Ceneviz ve Venedik imalâthaneleri vasıtasıyla gerçekleştirilen kürk ticaretinde görülmüştür. Örneğin 1375’te Kırım ve Azak Denizi üzerinden İtalya’ya 103,2 bin sincap derisi nakledilmiş, ertesi yıl ise sincap ve sansar kürkü ihracatı sadece 4,8 bin adetle sınırlı kalmıştır (Vorotintsev, 2019: 23). Tüm bu etkenler sonucunda Batı Sibiryaya’nın orman-bozkır bölgeleri bilhassa Şiban soyu için önemli hale gelmiştir.

Bahsedilen süreçlerle birlikte diğer ticaret yollarının geçici olarak sekteye uğradığı belirtilmelidir. Emir Timur dönemi tarihçilerinden İbn Arabşah’ın 1435’te tamamladığı *Acâibu’l Makdûr* adlı eserinde yer alan “Harezm’den başlayıp Kırım’a



kadar o kadar halklardan ve insanlardan ne bir yolcu ne de konaklamış bir kimse var” sözlerinden, Trans-Avrasya ticaret güzergâhlarının durgunluğu anlaşılabilir (İbn Arabşah, 2012: 136). Ancak bu durum, Emir Timur sonrasında bahsedilen ticaret yolunun tamamen terk edildiği şeklinde anlaşılmalıdır. Örneğin 16. yüzyılın sonlarına gelindiğinde Astarhan önemli bir ticaret merkezi olmayı sürdürmüştür. Alman elçisi Adam Oleary’nin gözlemleri de bunu doğrulamaktadır (Ünal, 2008, 245). Dolayısıyla burada vurgulanması gereken, 14. yüzyılın ortalarından itibaren Batı Sibirya’daki ticaret yollarının diğer yolların yerini aldığı değil, Trans-Avrasya yollarındaki geçici bir gerileme sonucu Batı Sibirya’dan geçen yolların gelişmeye başladığıdır.

### Sibir Hanlığı Dönemi’nin Ana Ticaret Güzergâhları

Sibir Hanlığı’nın, Cuci’nin oğlu Şiban’ın soyundan olan Hacı Muhammed Han yahut yine aynı soydan olan İbak Han (1464-1495) tarafından kurulduğu kabul edilmektedir (Acar, 2021: 311; Acar 2016: 391; Kemaloğlu, 2019: 505). Tarihsel sürece bakılacak olursa, Ötemiş Hacı’nın *Cengiznâme*’sine göre Deşt-i Kıpçak, Çingiz Han’ın en büyük oğlu Cuci’ye kalmıştır. (Çingiz-nâmeler ve onların ortaya çıkış süreci hakkında ayrıntılı bilgi için bk. Çelikkalek, 2023). O öldükten sonra oğlu Şiban’a “çelik eşikli boz orda” kalmıştır (Ötemiş Hacı, 2018: 32). *Tevarih-i Güzide-Nusretname*’ye göre Şiban’a “Tag’da Çölet, Çerkes’te Kara Ulak, Kırkyer, Yangı Kent, Köydey” tümenleri verilmiştir (Tevârih-i Güzide-Nusret-Nâme, 2022: 280). Ebu’l Gazi Bahadır Han’ın *Şecere-i Türk* adlı eserinde ise Şiban’ın yurtları şu şekilde açıklanmıştır:

“Ol seferden geri döndükten sonra Cuçi Han'ın büyük oğlu Orda -lakabı İçen- "Bu seferde işi sen bitirdin." diyerek kardeşi Şeyban Han'a ödül olarak on beş bin hanelik bir el verdi. Babasının yerinde oturan küçük ağabeyi Sayın Han da ona ödül olarak o seferde fethedilen Küril yurdunu verdi. Ata elinden dört eli -Koşçı ve Nayman ve Karlık ve Buyrak- ona el olarak verdi. Ta ki: "Oturduğun yurt ağabeyim İçen ile benim aramızda bulunsun. Yay mevsiminde İrgiz Suyu ve Or ve İlk ve Ural Dağı' na kadar Yayık'ın doğu tarafları sana yaylak olsun. Kış olunca Arakum, Karakum ve Sır Suyu'nun kıyısında, Çu Suyu ile Sarı Su'yun aşağı boyları sana kışlak olsun." dedi. Şeyban Han Küril yurduna bir oğlunu, iyi beğlerini ve elleri ile bir arada gönderdi. Ta kuşaktan kuşağa Şeyban Han adı geçen bu yurtlarda yazın ve kışın oturdu.” (Ebu’l Gazi Bahadır Han, 2020: 134).

1242-1243’te Güney Urallar ve İrtiş’e dek Batı Sibirya bozkırlarını Şiban miras almıştır (Kostyukov, 2009: 240; Maslyukenko ve Ryabinina, 2017: 196). Bu bölgelerde ticaret işlemeye devam etmiştir. Bazı tarihçilere göre Şiban soyunun ilk hâkimiyet alanına Moğol İmparatorluğu’nun Batı sınırları, Macaristan da dâhildir (Trepavlov, 1993: 92). 14. yüzyılın ortalarından itibaren daha önce bahsedilen genel siyasi durum, hastalıklar ve iklim şartları Şiban soyu için Batı Sibirya’nın bozkır ve orman-bozkır bölgelerini daha elverişli yerler haline getirmiş olmalıdır.

Şiban ulusunun ekonomik ve siyasi istikrarını büyük oranda Çimgi Tura ve çevresinin gelişmesi sağlamıştır. Palmalı Yahudi haritacı Abraham Cresques’e atfedilen ve 1375’te hazırlanan Katalan Atlası’nda şehirlere ve ticarete dair detaylar görülebilir. Bilhassa 2000’li yıllardan itibaren yapılan çalışmalarda bu atlasta Çimgi Tura şehrinin de yer aldığı zikredilmektedir. Örneğin İ. V. Belic, Atlasta, Singui adıyla bahsedilen yerin Çimgi [Tura] olabileceği ifade etmiştir (Belic, 2007: 152). Ancak atlasta Singui’nin batısında Camull adında bir yer vardır. Burası Kumul ilidir ve Kumul ilinin, Çimgi Tura’dan Doğu’da olduğu bilinmektedir. Atlasın yapısından dolayı (bölgede yer alan isimleri okumak için atlası ters çevirmek icap ediyor) Belic yanlış yahut Cresques yönleri yanlış vermiş olmalıdır. Atlasta Çimgi Tura yer almasa da Sibir adına “Sebur” şeklinde rastlanmaktadır. Altın Orda bayrağı altında, bir nehir kıyısında yer aldığı resmedilen “Sebur” adlı bu şehir, İrtiş üzerinde yer alan İsker (Sibir, Kaşlık) olabilir ([gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b55002481n/f11.item.zoom](http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b55002481n/f11.item.zoom)). Şehirlerin hemen yakınlarından kervanların geçtiği resmedilmiştir. Atlastaki bu çizim, İsker’in Muhammed Taybuga’dan çok daha önce var ve adının da İske Ur (eski kale) olduğu görüşünü destekler (Atlasi, 1911: 10-11). Bunun dışında Reşidüddin Fazlullah’ın *Camiu’t Tevarih* adlı eserinde İbir-Sibir, İbn Arabşah’ın *Acâibu’l Makdûr* adlı eserinde de İybir (İbir) adı geçmektedir (Raşid-ad-din, 1952: 73; İbn Arabşah, 2012: 135). Kaynaklarda resmedilen ve anlatılan şehirler hangileri olursa olsun Batı Sibirya’da 14. yüzyılın sonlarına doğru ticari faaliyetin yoğun olduğu anlaşılmaktadır.

Bölgede ticaretin canlanması açısından önemli bir gelişme, Mesud bin Osman Kuhistanî’nin 1540’ta tamamladığı *Tarih-i Ebu’l Hayr Hanî*’den öğrenilmektedir. Esere göre Ebu’l Hayr Han (1428/1429-1468) henüz 17 yaşındayken, 1428 yahut 1429 yıllarında Batı Sibirya’da bulunan Çimgi Tura şehrini teslim almış ve merkez yapmıştır. Eserinde Rusça tercümesinde şehrin adı Tara olarak verilse de tarihsel sürece bakıldığında Tura/Çimgi Tura olmalıdır (Mesud b. Osman Kuhistanî, 1969: 144; İshakov, 2006: 56). Böylece Hanlığın idari merkezi, yolların kavşak noktasında konumlanmış ve Güney yolunun denetimine de imkân sağlamıştır. Ebu’l Hayr Han, Çimgi Tura merkezli Hanlığını, İdil’den çıkıp Ufa bozkırları üzerinden Tura’ya giden enlemesine yolun, Türkistan’dan Sibirya’ya giden İrtiş yoluyla kesişim noktasında kurmuştur (Matveyev ve Tataurov, 2011:

95). Ticaret rotalarında yukarıda bahsedilen yollar miras alınmıştır. Çimgi Tura'nın Batı Sibiry'a da kurulan en büyük Türk-Tatar şehirlerinden biri olduğu kabul edilmektedir. Ebu'l Hayr Han, 1446'da Hanlığın merkezini Sugnak'a (Sıgnak) taşıdıktan sonra da Çimgi Tura, Batı Sibiry'a'dan geçen transit ticarete öneme sahip olmaya devam etmiştir. İbak Han, Cuci ulusundan atalarının politikasını devam ettirerek yerel tüccarları iç ve dış ticarete desteklemiş ve Çimgi Tura şehrini kalkındırmıştır (Matveyev, 2018: 172). Sibir Hanlığı'nın kurucusu kabul edilen İbak Han (1468-1495) ile Moskova Devleti'nin Knezi III. İvan arasında ticaretle ilgili yazışmalar yapılmış olması ticarete verilen önemi göstermektedir (Ahmedov, 1965: 60).

Sibir Hanlığı dönemi ticaret yollarının başlıca güzergâhlarına geçmeden önce Sibir Hanlığı'nın hâkim olduğu toprakları yaklaşık olarak vermek gerekmektedir. Sibir Hanlığı üzerine çalışmalar yapmış olan V. İ. Sobolev'e göre Sibir Hanlığı'nın toprakları yaklaşık olarak şu şekildedir:

“Sibiry topraklarının başlıca unsurunu Batı Sibiry'nın Türkçe konuşan halkı, Batı Sibiry Tatarları oluşturuyordu [...] Sibiry'nın Türk dilli halkının yaşadığı toprakların batıdaki sınırları İset nehrinin yukarı kesimleri, Pışma, Nitsa nehri boyunca ilerliyor ve Tura ile Tagil nehirlerinin kesişim noktasına dek gidiyordu. Ayrıca, yerleşim bölgeleri, Tavda ve Konda nehirlerinin orta yolu boyunca, ikincisinin İrtiş ile birleştiği yere kadar nehir havzasını içeriyordu. İrtiş hattında Tatar yerleşimleri taşkın yataklarını da kapsıyor olabilir [...] Sibiry yurduna dâhil halkların yerleşim hattının doğusunda, Tara, Om, Çulım, Kargat havzalarında ve en büyüğü Çanı olan bir göller sisteminde Baraba Tatarları yaşıyordu. Burada sınıır Obi nehrinin orta bölümüne dek gidiyordu. Sibiry yurdu, İrtiş'in güneyindeki, Küçüm sonrası Oyratların nüfuz etmiş olduğu toprakları da kapsıyordu [...] Güneyde, Tobol ve İşim'in yukarı kesimlerinde Sibiry yurdu, 15. yüzyıldan itibaren, göçerlerinin İrtiş'in üst kesiminden Turgay bozkırına dek yayıldığı Kazak cüzleriyle sınırlıydı.” (Sobolev, 2008: 226).

Daha önceki dönemlerde kullanılan yolları da miras alan Sibir Hanlığı'nda gelişmiş bir yol ağı ortaya çıkmıştır. Yollar salt ticari değil askeri amaçlarla da kullanılmıştır. Bu yollardan ilki Viçegda ya da Kama'dan Vişera'ya, oradan da Velsa ve Lozva üzerinden Tavda'ya, ardından Tobol üzerinden İsker'e; ikincisi Silva ve Çusovaya nehri boyunca ilerleyerek Urallar ve Tagil'e, oradan da Çimgi Tura'ya; üçüncüsü ise Kama nehri boyunca ilerleyerek Ufa bozkırlarına ve oradan da İset'in üst kesimlerine, sonra da Çimgi Tura ve Yavlu Tura'ya giden Kazan yoludur (Maslyujenko ve Samigulov, 2016: 260; Maslyujenko ve Ryabinina, 2017: 196).

Sibiry yolları üzerine çalışmalar yapmış olan S. V. Bahruşin'e göre yukarıda bahsedilen ilk yol Solikamsk'tan başlayıp Vişera suyuyla Çerdin'i geçerek, Kama üzerinden Lozva nehrine, Lozva Nehrinden önce Tavda, ardından Tobol sonra da İrtiş ve Obi nehirlerine dek doğuya gitmek için kullanılmıştır (Bahruşin, 1955: 94). Perm'in 1472'de Moskova Knezliği tarafından ele geçirilmesinden sonra, bu yolun askeri amaçlarla da kullanıldığı bilinmektedir. 16. yüzyılın başında yazılan Ustyug Kroniği'nde verilen bilgilere göre, İbak Han'ın Altın Orda Hanı Ahmed ile yaptığı savaşta, III. İvan İbak Han'ı desteklemiş ve ona bu yolla birlik göndermiştir.

1481'de Ahmed Han'ın ölümüyle sonuçlanan savaştan evvel III. İvan tarafından gönderilen Andrey Minşev, Sibir Hanlığı ordusu ile birleşmek için Çerdin ve Kama üzerinden ilerlemiş ve Perm civarında “Tümen Tatarları” ile yağma yapmıştır (Ustyujskiy Letopisniy Svod, 1950: 94). Yine aynı kroniğe göre 1483'te Moskova Knezliği hizmetinde çalışan İvan İvanoviç Travin (Saltık Travin) Vogullar üzerine sefer düzenlerken “Tavda nehriyle Tümen'i geçerek Sibiry topraklarına”, “Sibiry'a'dan da İrtiş boyunca savaşarak Obi'ye” gitmiştir (Ustyujskiy Letopisniy Svod, 1950: 94). Çerdin'dan geçen Kama yolu Viçegda ile Peçora'yı kısa yoldan birbirine bağlaması bakımından avantaj sağlamıştır. Ancak Sibir Hanlığı ile ticaret yapan tüccarların yolculuklarının süresini önemli ölçüde artırdığı için pek tercih edilmediği söylenebilir.

İkinci yol detaylı olarak açıklanacak olursa, Çusovaya Nehri boyunca ilerleyerek ona dökülen Serebyanika koluna, Serebyanika'dan Tagil geçidine, Tagil'den de Tura nehrine gittiği söylenebilir. Bu yolu, Kazan Tatarları, Çimgi Tura ile iletişim kurmada kullanmışlardır. Bunun haricinde 16. yüzyıl boyunca Ural ötesinde yaşayan halkların da bu yolla Moskova devletinin sınırlarına akınlar düzenlediği düşünülmektedir (Bahruşin, 1955: 95). Ruslar bu yolu Sibiry halklarıyla ticari ilişkiler yürütmek için kullanmışlardır. Bu yolda siyasi ve ticari rekabet olduğu söylenebilir. Örneğin Nikovskaya kroniğinde yer alan bilgiye göre 1475'te “Kazan Tatarları Kama'da, Ustyug'dan Tümen'e ticarete giden 40 kişiyi öldürmüşlerdir” (Polnoe Sobranie Russkih Letopisey, 1901: 158). Stroganov kroniğinin Spasskiy nüshasına göre ise 1573'te “Mametkul, Yakovlev ve Grigoryev Stroganov kasabalarına ve Büyük Perm'e gitmesi gereken yolları kontrol etmek için mirza ve oğlanlarını Çusovaya Nehri'ne toplamıştır” (Sibirskiya Letopisi, 1907: 6; Sibir Hanlığı Kronikleri II, 2020: 47-48). Ancak 1552'de Kazan'ın Ruslar tarafından işgal edilmesi sonrasında Çusovaya yolunun denetimi Ruslara geçmiştir. Tatar kökenli Stroganov ailesine verilen imtiyazlar sayesinde Moskova'nın Silva ve Çusovaya civarındaki hâkimiyet alanı giderek genişlemiştir (Bahruşin, 1955: 96; Sever, 2021: 95). 1636'da Tobolsk'ta Savva Yesipov tarafından yazıldığı düşünülen Yesipov kroniğinden bu yola dair veriler

elde edilebilir. Zira kroniğin ana kaynakları arasında Tobolsk başpiskoposu görevine getirilen Kipriyan'ın, Yermak'ın yanında savaşımlarla görüşüp aldığı notlar da vardır (Özkan, 2019: 201). Yesipov kroniğinin Pogodin nüshasından Kozak çetelerinin başı olan Yermak'ın 1581'de yağma seferinde, Kama, Çusovaya, Serebyanika, Tagil, Tura ve ardından Tobol üzerinden İsker'e ilerlediği anlaşılmaktadır (Sibirskiya Letopisi, 1907: 276; Karakulak, 2019: 279; Sibir Hanlığı Kronikleri I, 2020: 53). Üçüncü yol, doğrudan Kazan'a ulaşmak için kullanıldığından "Kazan Yolu" yahut "Eski Kazan Yolu" olarak adlandırılmıştır (Baruşin, 1955: 93). Kazan'ın kapılarında birinin adının "Tümen" olması da bu yol ile kurulan sıkı ticari ve diplomatik ilişkiyi gösterir (Tomilov, 2013: 131). Bu yol, S. U. Remezov'un üç oğluyla birlikte 1701'de tamamladığı *Çertejnaya Kniga Sibiri* adlı eserinde de yer alır (Sibir Hanlığı Kronikleri III, 2020: 15; daha detaylı bilgi için bk. Sever, 2019). Eserdeki çizimlerde dallara ayrılmış ve kesişen yol ağlarıyla birlikte Tura nehrinin güneyinden ilerleyen bir yol şeklinde çizilmiştir (Remezov, 1701: 12;). Yol, Çimgi Tura üzerinden İsker şehri ve İrtiş boyunca ilerlemiş, Baraba vasıtasıyla Doğu'da Kalmuk topraklarına ve Çin'e ulaşmıştır.

Kazan yolu, tüccarların İdil ve Batı Ural'dan Sibiryaya, Türkistan ve Çin'e zaman kaybetmeden ulaşmasını sağlamıştır. İkinci güzergâhtan yaklaşık üç kat daha kısa olduğu tahmin edilmektedir (Maslyujenko ve Ryabinina, 2017: 197). Bu ticaret yolunun Batı Sibiryaya'daki gelişmiş merkezleri, İsker, Çimgi Tura, Kızıl Tura ve Yavlı Tura şehirleridir. Bu şehirlerin nehir kenarlarında kurulması sadece su ihtiyacıyla açıklanamaz. Ticaret yolları açısından nehirlerin önemi bilinmektedir ve bu şehirlerin tamamının ticaret güzergâhları üzerinde kurulmaları tesadüf olmamalıdır. Yavlı Tura şehrinin olduğu bölgede, 2016 ve 2019 yıllarında, İbak Han dönemine ait sikkeler de bulunmuştur (Reva, 2020: 35). Güzergâh boyunca yer alan şehirler, hem uluslararası ticareti kolaylaştırmak önemli geçiş noktaları olmuşlar hem de Sibiryaya'dan giden ticaret mallarının önemli tedarikçileri olarak hizmet vermişlerdir.

Yesipov kroniğinin Siçevskiy nüshasına göre, 1495'te, Taybuga soyundan gelen Ader'in oğlu Muhammed Taybuga, tahtı gasp ettiğini düşündüğü İbak Han'a karşı bir isyan başlatıp Çimgi Tura (kronikte Çingiden) şehrini ele geçirmiş, ardından yeni merkez olarak İsker'i (kronikte Sibir) belirlemiştir (Sibirskiya Letopisi, 1907: 115). İktidarı ele geçirdikten sonra Muhammed Taybuga, İsker şehrini bir ticaret merkezi olarak geliştirmiştir. Arkeolojik veriler de ticaretin bu dönemde İsker şehrinde geliştiğini göstermektedir. Yapılan kazılarda ele geçen Çin porselenleri Arap sikkeleri, Buhara menşeli firuze ve topaz taşları ile terazi ve ağırlıklar bu açıdan mühim buluntulardır (Levaşyova, 1950: 345-346; Zıkov, Kosintsev ve Trepavlov, 2017: 275).

Şiban soyundan gelen Murtaza Han'ın oğlu Küçüm, 1563'te Taybugalara karşı Nogaylarla iş birliği yaparak Han olmuştur (Ebu'l Gazi Bahadır Han, 2000: 132; Nebolsin, 1846: 36). Küçüm Han başkentini taşınmasını tercih etmeyip önceden var olan ulaşım altyapısını kullanmıştır. Yol ağı genişleyerek İrtiş ve Obi'nin kuzey bölgelerine, güneydoğu Baraba bozkırlarına ve Ural'ın güneyinde yer alan güneybatı bozkırlarına kadar uzanmıştır. Küçüm Han, sınırlar boyunca müstahkem askeri karakollar inşa etmeye, vergilendirme çerçevesini kapsamlı bir şekilde yeniden yapılandırmaya ve nehirlerin ve diğer yolların geçişini kolaylaştırmak için yöntemler geliştirmeye devam etmiştir (Matveyev ve Tataurov, 2010: 62). Tüm bunlardan dolayı bazı tarihçiler onu, "erken modern dönemin hırslı hükümdarları" arasında saymaktadırlar (Monahan, 2016: 77).

Küçüm Han döneminde Kazan yolunun askeri amaçlarla kullanıldığı da bilinmektedir. Örneğin 1594'te Kazan'dan Küçüm Han'a karşı takviye kuvvetler bu yolla gönderilmiştir (İofa, 1951: 81). Ayrıca Çimgi Tura'nın konumu sayesinde bu yol, Buhara ve Ürgençli tüccarlarca da kullanılmıştır (Buhara'dan gelen tüccarların Küçüm Han döneminde yaşadıkları ile ilgili bk. Sever, 2024: 115). Yolun ticari açıdan etkinliğini, Kızıl Tura şehrinin yer aldığı düşünülen İşim nehri ağzında bulunan çok sayıda Türkistan kökenli eşya da kanıtlamaktadır (Tataurov, 2017: 357). Dolayısıyla Doğu-Batı dışında Kuzey-Güney yönündeki ticaretin de faal olduğu söylenebilir. Ruslarla yapılan savaşlar ve Küçüm Han'ın ölümü ile Sibiryaya'daki Rus işgali Kazan yolunun işleyişini de değiştirmiştir. Ruslar tarafından ticari ve idari ilişkiler için neredeyse hiç kullanılmamıştır (İofa, 1951: 81). 1598'de Verhoturye şehri inşa edilmiş ve ticaretin yeni merkezi burası olmaya başlamıştır. 17. yüzyılda Solikamsk ve Verhoturye, Ural şehirleri arasındaki ilişkilerde başlıca rolü oynamıştır. 18. yüzyılda bir süre Verhoturye haricindeki yollarla Sibiryaya'ya gidiş ve geliş yasaklanmış, 19. yüzyıldan itibaren ise Rusya'dan Sibiryaya'ya giden demiryolu aşamalı biçimde geliştirilmiştir (Bahruşin, 1955: 110; Sever, 2022: 898-899).

## Sonuç

Kuzey Yolu, erken orta çağdan itibaren önemli bir ekonomik ağ oluşturmuş ve bölgenin hem iktisadi hem de kültürel etkileşimine katkıda bulunmuştur. 10. ve 11. yüzyıllarda İbn Havkal ve Ebu Said Gerdizî gibi Arap ve Fars coğrafyacıların eserlerinde bahsedilen ticaret yollarında, bilhassa İdil Bulgarları ile İskandinav tüccarları arasındaki alışveriş etkili olmuştur. Bu ticareten Batı Sibiryaya da payını almış ve bu coğrafyadan geçen yolların temelleri atılmıştır.

11. ve 12. yüzyıllarda Moğol öncesi dönemde, İdil Bulgarları ile Sibiryaya arasındaki ticaret ilişkileri canlılığını sürdürmüştür.

Özellikle Askiz kültürüne dair buluntuların, seyyahların anlattıklarını doğrulaması Çusovaya civarından Çulım'a dek ilerleyen bir ticaret yolunun bu dönemlerde faal olduğunu kanıtlamaktadır. 13. yüzyıldaki Moğol akınları, bu ticaret ağlarına zarar verse de Çingiz Han'ın imparatorluk anlayışında ticaretin tuttuğu mühim yer, ticaret yeniden canlanmasını sağlamıştır. Altın Orda döneminde Hanların bu yöndeki teşvikleri, bölgedeki ekonomik dinamikleri güçlü tutmuştur. İbn Battuta, İbn Fazlullah el-Ömerî, Wilhelm von Rubruk ve Plano Carpinili Johannes'in eserleri, Sibirya'nın 13. ve 14. yüzyılda da ticaret açısından mühim bir bölge olmayı sürdürdüğünü ortaya koymaktadır.

Altın Orda'nın çöküş süreci, iç karışıklıklar, salgın hastalık gibi nedenlerle ticaret Batı Sibirya'daki yollara kaymış ve burada şehirler ortaya çıkmıştır. Dolayısıyla Sibir Hanlığı döneminden evvel Batı Sibirya'dan geçen ticaret yolları daha da gelişmiş ve örgütlü bir hal almıştır. Sibir Hanlığı topraklarından geçen başlıca üç güzergâh tespit edilmiştir. Rusların en erken kullanmaya başladığı ilkinde Çerdin ve Lozva, Yermak'ın da seferinde kullandığı ikincisinde Çusovaya ve Tagil geçidi, üçüncüsünde ise Ufa bozkırları ve Tura nehri başlıca rol oynamıştır. Bilhassa üçüncü güzergâh üzerinde gelişen Çimgi Tura, İsker, Kızıl Tura ve Yavlu Tura gibi başlıca ticaret yerleşimleri, Sibirya'nın ekonomik kalbi haline gelmiş, tüccarların ve kervanların uğrak noktası olmuştur. Kroniklerin yanı sıra İbak Han dönemine ait sikkeler ile Buhara ve Çin gibi ülkelerden gelen ürünler bunu doğrulamaktadır. Altın Orda'nın sunduğu ticari ayrıcalık politikasının devam ettirilmesi ve tesis edilen kervansarayların miras alınıp geliştirilmesi ticaretin hızla gelişmesine katkıda bulunmuştur. Ancak üç rota da Rus işgalleri sonucunda ticari önemini yitirmiş ve ticaret bilinçli olarak başka güzergâhlara kaydırılmıştır.

Tüm bu tarihî süreçler, Sibirya'nın geniş ticaret ağının nasıl şekillendiğini ve geliştiğini ortaya koymaktadır. Bölgedeki ticaret yolları sadece ekonomik faaliyetleri değil, aynı zamanda kültürel ve siyasi etkileşimleri de yönlendirmiştir. Sonuç olarak Sibir Hanlığı döneminde Batı Sibirya'dan geçen ticaret yolları hem bölgeyi iktisadi olarak canlandırmış hem de Batı Sibirya'nın uluslararası ticaret ağlarındaki stratejik konumu sayesinde bölgeyi önemli bir ticaret merkezi haline getirmiştir.



**Kaynaklar**

- Acar, S. (2016). “Sibir Hanlığı”. Hayrunnisa Alan ve İlyas Kemaloğlu (Ed), Avrasya'nın Sekiz Asrı Çengizoğulları. İstanbul: Ötüken Neşriyat, 388-406.
- Acar, S. (2021). “Altın Orda'nın Mirasçıları: Türk-Tatar Hanlıkları”. Ahmet Kanlıdere ve İlyas Kemaloğlu (Ed), Ötüken'den Kırım'a Türk Dünyası Kültür Tarihi. İstanbul 2021, 310-317.
- Ahmed b. Ebi Yakub b. Ca'fer b. Veheb el-Yakubi. (1992). Tarihu'l-Yakubi. Beyrut: Dâru Sadır.
- Ahmedov, B. A. (1965). Gosudarstvo Koçevih Uzbekov. Moskva: Nauka.
- Bahruşin, S. V. (1955). Nauçnie Trudı III, Moskva: İzdatelstvo Akademii Nauk SSSR.
- Belavin, A. M. ve Krilasova N. B. (2017). “Novıe Materialı Raskopok Rojdestvenskogo Kompleksa V Permskogo Kraja”. Arheologiya Yevraziyskih Stepey, 1, 30-38.
- Belavin, A. M. ve Krilasova, N. B. (2009). “Osnovnie İtogi İzuçeniya Rojdestvenskogo Arheologičeskogo Kompleksa (Gorod Afikula) v Permskom Krae”. Nauçnyy Tatarstan, 2, 6-20.
- Beliç, İ. V. (2007). “K Etimologii Semantike i İstorii Proishojdeniya Srednevekovogo İmeni g. Tyumeni”, Vestnik Arheologii Antropologii i Etnografii, 7, 143-157.
- Berber, O. (2018). “13. Yüzyılda Moğolların Diplomasi Anlayışı Üzerine Bazı Notlar”. Eskişehir Osmangazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, 19/2, 83-102.
- Curtin, P. D. (2008). Kültürlerarası Ticaret (Çev.: Şaban Bıyıklı). İstanbul: Küre Yayınları.
- Çeliklebilek, A. (2023). “Çingiz-Nameilerin Ortaya Çıkışı ve Türk Moğol Tarihi Açısından Önemi”. Kürşat Yıldırım (Ed.), Tarihte Türkler ve Moğollar.
- Ebu Abdullah Muhammed b. Ahmed Makdisî. (1992). Ahsenu't-Tekâsım fi Marifeti'l-Ekâlim (Haz.: Fuat Sezgin), Frankfurt: Tarihu'l-Ulumu'l-Arabiye. İstanbul: Bilgeoğuz Yayınları.
- Ebu Abdullah Muhammed İbn Battûta Tancî. (2000). İbn Battûta Seyahatnamesi I. İstanbul: Yapı Kredi Yayınları.
- Ebu'l Gazi Bahadır Han (2020). Şecere-i Türk Türk'ün Soy Ağacı (Çev.: Arif Acaloğlu). İstanbul: Selenge Yayınları.
- Egorov, V. L. (2022). Altın Orda'nın Tarihi Coğrafyası (XIII-XIV. Asırlar) (Çev.: Alihan Büyükçolak), İstanbul: Ötüken Neşriyat.
- Genceli Kiragos. (2018). Moğol İstilasası (1220-1265), İstanbul: Post Yayınları
- Golden, P. B. (2011). “Sibir” (Çev.: Serkan Acar). Türk Dünyası İncelemeleri Dergisi, 11/1, 181-184.
- Gökçe, M. ve Tombuloğlu, T. (2018). “Kuzey İpek Yolu'nda Bir Hazar Başkenti: İtil”, Necmi Uyanık, Şafak Ünüvar, Tugay Arat ve Ceyhan Kılınç (Ed), II. International Congress on Cultural Heritage and Tourism, Konya: Eğitim Yayınevi 74-85.
- Hadi Atlasi. (1911). Sibir Tarihi. Kazan: Elektro-Tipografiya Umid
- Heyd, W. (1975). Yakın-Doğu Ticaret Tarihi (Çev.: Enver Ziya Karal). Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları. <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b55002481n/f11.item.zoom> (31. 05. 2024).
- Huzin, F. Ş. (1999) “K Voprosu o Vozniknionii Kazani Kak Adnogo iz Tsentrov Mejdunarodnoy Torgovli na Sredney Volge (Konets X-Naçalo XIII. vv.)”. Slavyane Finno-Uğrı Skandinavı Voljskie Bulgarı, Sankt-Peterburg: Vesti, 254-263.
- İbn Arabşah. (2012), Acâibu'l Makdûr (Çev.: Ahsen Batur). İstanbul: Selenge Yayınları.
- İbn Fadlan. (2015). İbn Fadlan Seyahatnamesi (Çev.: Razaman Şeşen). İstanbul: Yeditepe Yayınları.
- İbn Havkal. (2014). 10. Asırda İslam Coğrafyası (Çev.: Ramazan Şeşen), İstanbul: Yeditepe Yayınları.
- İbn Hurdazbih. (2008). Yollar ve Ülkeler Kitabı. İstanbul, Kitabevi Yayınları.
- İofa, L. E. (1951). Goroda Urala. Moskva: Gosudarstvennoe İzdatelstvo Geografiçeskoy Literaturı.
- İshakov, D. (2006). Vvedenie v İstoriyu Sibirskogo Hanstva. Kazan: , İnstitut İstorii im. Ş. Mercani.
- Kalan, E. (2012). Ulus Cuçi (Zolotaya Orda) i Stranı Vostoka Torgovo-Ekonomiçeskie Vzaimootnoşeniya vo Vtoroy Polovine XIII-XIV vv. Kazan: İnstitut İstorii im. Ş. Mercani.
- Kalan, E. (2014). “XIII-XIV. Yüzyıllarda Kuzey İpek Yolu ve Altın Orda Hanları'nın Ticaret Politikaları”. Avrasya Etüdleri, 45/1, 43-62.
- Karakulak, M. (2019). “Haydut ve Devlet: Yermak'ın Batı Sibiryaya Seferi”, Çanakkale Araştırmaları Türk Yıllığı, 27, 273-296.
- Kemaloğlu, İ. (2019). “Sibir Hanlığı”, Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi. Ankara: Türkiye Diyanet Vakfı, 505-506.

- Kızılasov, İ. (2007). “Velikiy Sibirskiy Put v Sudbe Rossii”, Srednevekovaya Arhologiya Yevraziyskih Stepey, Kazan: İnstitut İstorii AN RT.
- Koç, D. (2018) “İtil Bulgarları”. Osman Karatay ve Serkan Acar (Ed), Doğu Avrupa Türk Tarihi. İstanbul: Kitabevi, 295-333.
- Koç, D. (2021). İdil Bulgarları, İstanbul: Selenge Yayınları.
- Kostyukov, V. (2009). “Ulus Şibana”. İstoriya Tatar s Drevneyşih Vremen v Semi Tomah III. Kazan: İzdatelstvo RuhİL.
- Kramer, J. H. (1934). İslam Medeniyeti Tarihinde Coğrafya ve Ticaret (Çev.: Ömer Rıza). İstanbul: Asarı İlmiye Kütüphanesi Neşriyatı.
- Kudame b. Cafer. (1986). Kitabu'l-Haraç ve Sinaatu'l Kitâbe (Haz.: Fuat Sezgin). Frankfurt: Arabisch-Islamischen Wissenschaften.
- Laurence, R. (2010). “Roma Dönemi İtalya'sında Kara Taşımacılığı: Malîyetler, Pratikler ve Ekonomi”. Helen Parkins ve Christopher Smith (Ed), Ticaret, Tüccarlar ve Antik Kent (Çev.: Ömür Harmanşah). İstanbul: Homer Kitabevi, s. 120-135.
- Levaşeva, V. P. (1950). “O Gorodişah Sibirskogo Yurta”. Sovyetskaya Arheologiya, XIII, 341-350.
- Maslyujenko, D. N. ve Ryabinina, Ye. A. (2017). “Torgovie Voennie i Diplomatiçeskie Dorogi Tyumenskogo i Sibirskogo Hanstva: Zapadnoe Napravlenie”. Mejdu Vostokom i Zapadom: Dvijenie Kultur, Tehnologiy i İmperiy. Vladivostok: Dalnauka, 195-198.
- Maslyujenko, D. N. ve Samigulov G. (2016). “Zemli Priuralya v Sostave Tyumenskogo i Sibirskogo Hanstv”. İstoriya Tatar Zapadnogo Priuralya T. 1. Kazan: İnstitut İstorii im. Ş. Mercani, 250-263.
- Matveyev, A. V. ve Tataurov, S. F. (2010). “Karta Sibirskogo Hanstva: Politiçesкое, Ekonomičesкое i Etničesкое Napolnenie”. Srednevekovie Tyurko-Tatarskie Gasudarstva, 2, 57-64.
- Matveyev, A. V. ve Tataurov, S. F. (2011). “Puti Soobşeniya Sibirskih Hanstv”. Vestnik Omskogo Universiteta, 3, 95-101.
- Matveyeva, N. P. (2018). “Stoliçnie Tsentri”, Tyumenskoe i Sibirskoe Hanstva, Kazan: İzdatelstvo Kazanskogo Federalnogo Universiteta, 172-176.
- Mesud b. Osman Kuhistanî. (1969). “Ta'rih-i Abu-l Hayr-Hani”. S. K. İbragimov, N. N. Mingulov, K. A. Pişulina, V. P. Yudin (Ed), Materialı po İstorii Kazahskih Hanstv XV-XVIII Vekov İzvleçeceniya iz Persidskih i Tyurkskih Soçineniy. Alma-Ata: Nauka Kazahskoy SSR.
- Miller, G. F. (1937). İstoriya Sibiri I. Moskva-Leningrad: İzdatelstvo Akademii Nauk.
- Miquel, A. (2003). Arap Coğrafyacılarının Gözünden 1000 Yılında İslam Dünyası ve Yabancı Diyarlar (Çev.: Ali Berktaş). İstanbul: Kitap Yayınevi.
- Monahan, E. (2016). *The Merchants of Siberia*. Ithaca: Cornell University Press.
- Mortan, K. ve Küçükerman Ö. (2010). Çarşı, Pazar, Ticaret ve Kapalı Çarşı. İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.
- Nebolsin, P. İ. (1846). Pokorenie Sibiri, Sankt Peterburg: İzdatelstvo Glazunovai Komp.
- Ötemiş Hacı. (2018). Çengiz-Nâme (Haz.: İlyas Kemaloğlu). Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.
- Özcan, A. T. (2021). *Hazar Kağanlığı ve Etrafındaki Dünya*, İstanbul: Kronik Kitap.
- Özcan, A. T. (2022). Moğol-Rus İlişkileri (1223-1341), İstanbul: Ötüken Neşriyat
- Özkan, M. (2019). “Sibir Hanlığı Tarihine Dair Bir Kaynak İncelemesi: Yesipov Kroniği”, Mehmet Alpargu, Fatih Ünal, Murat Özkan, Mesut Karakulak (Ed), Genel Türk Tarihi Kaynakları Ordu Çalıştayı Bildirileri. Ordu: Kütür Yayınları, 197-209.
- Paterson, J. (2010). “Roma Dünyasında Ticaret ve Tüccarlar: Ölçek, Yapı ve Örgütlenme”, Helen Parkins ve Christopher Smith (Ed), Ticaret, Tüccarlar ve Antik Kent (Çev.: Ömür Harmanşah). İstanbul: Homer Kitabevi, 36-151.
- Plano Carpinili Johannes. (2022). Tatarlar Olarak Andığımız Moğolların Tarihi Bir Papalık Elçisinin Seyahat ve Gözlemleri 1245-1247 (Çev. Altay Tayfun Özcan). İstanbul: Kronik Kitap.
- Polnoe Sobranie Russkih Letopisey T. 12. (1901). Tipografiya İ. N. Skorohodova, Sankt Peterburg.
- Poluboyarinova, M. (2006). “Put iz Bulgara v Kiev Torgovie Svyazi s Kievskoy Rusyu i Drevnerusskimi Knyjestvami”. İstoriya Tatar s Drevneyşih Vremen v Semi Tomah II, Kazan: İzdatelstvo RuhİL, 316-326.
- Raşid-ad-din. (1952). Sbornik Letopisey. T. 1, Kn. 1, Moskva-Leningrad: İzdatelstvo Akademii Nauk SSSR.
- Remezov, S. U. (1701). *Çertejnaya Kniga Sibiri*, Tobolsk.
- Reva, R. Yu. “O Nahodkah Monet İbrahima v Tyumenskoy Oblasti”, İstoriya Ekonomika i Kultura Srednevekovih Tyurko-Tatarskih Gosudarstv Zapadnoy Sibiri. Kurgan: İzdatelstvo Kurganskogo Gosudarstvennogo Universiteta, 33-39.
- Safargaliyev, M. G. (1960). Raspad Zolotoy Ordu. Saransk: Mordovskoe Knijnoe İzdatelstvo.

- Selen, H. S. (1938). Ticaret Tarihi, İstanbul: Devlet Basımevi.
- Sever, Z. (2019). “Semen Ulyanoviç Remezov’un Sibirya Atlası (Çertejnaya Kniga Sibiri)”. Mehmet Alpargu, Fatih Ünal, Murat Özkan, Mesut Karakulak (Ed), Genel Türk Tarihi Kaynakları Ordu Çalıştayı Bildirileri. Ordu: Kütür Yayınları, 283-293.
- Sever, Z. (2021). “Sibirya’da Ruslar: Rus İşgalinin Katalizörü olarak Stroganov Ailesi”. Marmara Türkiyat Araştırmaları Dergisi, 8 (1), 91-109.
- Sever, Z. (2024). Stroganov Ailesi ve Sibirya’da Rus Hâkimiyeti. Ankara: Türk Tarih Kurumu.
- Sever, Z. (2022). “Sibirya’ya Örülen Ağlar: Sibirya Demiryollarının Kuruluşu”. Uğur Akbulut, Mehmet Akif Gözitok, Samet Baytar ve Anıl Yasin Oğuz (Ed), I. Uluslararası Sosyal Bilimler Sempozyumu (Yol) Bildiriler Kitabı. Erzurum: ETÜ Yayınevi, 896-904.
- Sibir Hanlığı Kronikleri I Yesipov Kroniği (Çev.: Fatih Ünal., Murat Özkan, Mesut Karakulak, Zafer Sever ve Harun Arslantürk). (2020). İstanbul: Ötüken Neşriyat.
- Sibir Hanlığı Kronikleri II Stroganov Kroniği (Çev.: Fatih Ünal., Murat Özkan, Mesut Karakulak, Zafer Sever ve Harun Arslantürk). (2020). İstanbul: Ötüken Neşriyat.
- Sibir Hanlığı Kronikleri III Remezov Kroniği (Çev.: Fatih Ünal., Murat Özkan, Mesut Karakulak, Zafer Sever ve Harun Arslantürk). (2020). İstanbul: Ötüken Neşriyat.
- Sibirskiya Letopisi. (1907). Sankt Peterburg: Tipografiya İ. N. Skorohodova.
- Sobolev, V. İ. (2008). Etnografo-Arheologičeskie Kompleksi T. 10 İstoriya Sibirskih Hanstv (Po Arheologičeskim Materialam). Novosibirsk: Nauka.
- Şeşen, R. (2021). İslam Coğrafyacılarına Göre Türkler ve Türk Ülkeleri, Ankar: Türk Tarih Kurumu Yayınları.
- Şihabeddin b. Fazlullah El-Ömerî (2014). Türkler Hakkında Gördüklerim ve Duyduklarım (Çev.: Ahsen Batur). İstanbul: Selenge Yayınları
- Tataurov, S. F. (2017). “Arheologičeskie Pamyatniki Sibirskih Hanstv Poisk Markerov, Gosudarstvennosti”. Zolotoordinskoe Obozrenie, 5 (2), 352-362.
- Tevârih-i Güzîde-Nusret-Nâme (Haz.: Harun Kaya). (2022). Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.
- Tomilov, N. A. (2013). Batı Sibirya Türkleri (Çev. Ahsen Batur). İstanbul: Selenge Yayınları.
- Topsakal, İ. (2017). Sibirya Tarihi Başlangıçtan 1917’ye Kadar, İstanbul: Ötüken Neşriyat
- Trepavlov, V. V. (1993). Gosudarstvennyy Stroy Mongolskoy İmperii XIII v. Moskva: Nauka.
- Uhlig, H. (2000). İpek Yolu (Çev.: Alev Kırım). İstanbul: Okyanus Yayınları.
- Ustyujskiy Letopisniy Svod (Arhangelogorodskii Letopisets) (Red. Ksenia Serbina). (1950). Moskva-Leningrad: İzdatelstvo Akademii Nauk SSSR.
- Ünal, F. (2008). “Geçmişten Günümüze As-Tarhan (Astrahan/Hacı Tarhan)”. Atatürk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi, 38, 227-252.
- Vorotintsev, L. V. (2019). “Severnny Transkontinentalny Torgoviy Put v Monholskuyu Epohu(XIII-XV vv.)”. Vestnik Tomskogo Gosudarstvennogo Universiteta. İstoriya, 62 (s. 19-26.
- Vorotintsev, L. V. (2020). “Russkie Zemli v Sisteme Torgovih Kommunikatsiy Tatarskogo Mira”, Oazısı Şyolkovogo Puti: İstoričeskie İstoki İntegratsionnih Protsessov c Yevrazii, Moskva-Kazan: İnstytut İstorii İm. Ş. Mercani, 117-142.
- Wilhelm von Rubruk, Moğolların Büyük Hanı’na Seyahat 13. Yüzyılda İstanbul’dan Karakurum’a Yolculuk (Çev.: Ergin Ayan). İstanbul: Kronik Kitap.
- Zarakol, A. (2022). Before the West The Rise and Fall of Eastern World Orders. Cambridge: Cambridge University Press.
- Zıkov, A. P., Kosintsev P. A. ve Trepavlov, V. V. (2017). Gorod Sibir-Gorodişe İsker. Moskva: Nauka.



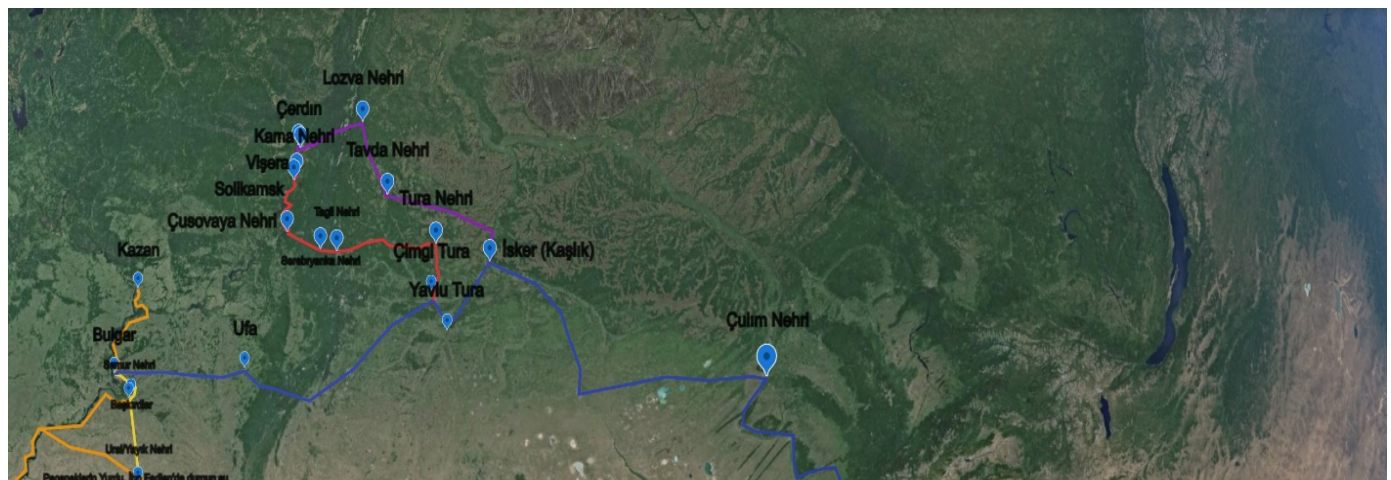
## EKLER

## Ek 1. İpek Yolu Güzergâhları ve Kuzey Ticaret Yolu



[earth.google.com/web/data=MkEKpwo9CiExaGJUMWt2RnJNaEZkbE9XZmxCT25zcUd5QWhHTlcyYGY5SFgoUMDgxRkQ3RDIFQjMxMUQ0MDNGNTUgAUICCAKBKwiG5NJVEAE](https://earth.google.com/web/data=MkEKpwo9CiExaGJUMWt2RnJNaEZkbE9XZmxCT25zcUd5QWhHTlcyYGY5SFgoUMDgxRkQ3RDIFQjMxMUQ0MDNGNTUgAUICCAKBKwiG5NJVEAE)

## Ek 2. Sibir Hanlığı Döneminde Batı Sibirya'dan Doğu'ya Giden Yollar



[earth.google.com/web/data=MkEKpwo9CiExaGJUMWt2RnJNaEZkbE9XZmxCT25zcUd5QWhHTlcyYGY5SFgoUMDgxRkQ3RDIFQjMxMUQ0MDNGNTUgAUICCAKBKwiG5NJVEAE](https://earth.google.com/web/data=MkEKpwo9CiExaGJUMWt2RnJNaEZkbE9XZmxCT25zcUd5QWhHTlcyYGY5SFgoUMDgxRkQ3RDIFQjMxMUQ0MDNGNTUgAUICCAKBKwiG5NJVEAE)

**Yazar Katkıları:** Fikir-%50-50; Tasarım-%50-50; Denetleme-%60-40; Kaynaklar-%60-40; Veri Toplanması ve/veya İşlemesi%50-50; Analiz ve/ veya Yorum-%60-40; Literatür Taraması-%60-40; Yazıyı Yazan-%70-30; Eleştirel İnceleme-%70-30.

**Hakem Değerlendirmesi:** Dış bağımsız.

**Çıkar Çatışması:** Yazarlar, çıkar çatışması olmadığını beyan etmiştir.

**Finansal Destek:** Bu çalışma Eskişehir Osmangazi Üniversitesi Bilimsel Araştırma Projeleri Koordinasyon Birimi tarafından SBA-2023-2698 no'lu proje kapsamında desteklenmiştir.

**Etik Kurul Belgesi:** -

**Author Contributions:** Concept-50-50%; Design-50-50%; Supervision-60-40%; Resources-60-40%; Data Collection and/or Processing-50-50%; Analysis and/or Interpretation-60-40%; Literature Search-60-40%; Writing Manuscript-70-30%; Critical Review-70-30%.

**Peer-review:** Externally peer-reviewed.

**Conflict of Interest:** The authors have no conflicts of interest to declare.

**Financial Disclosure:** This study was supported by Eskişehir Osmangazi University Scientific Research Projects Coordination Unit within the scope of the project numbered SBA-2023-2698.

**Ethical Committee Approval:** -