

ORTAÇAĞDA TRABZON LİMANININ TARİHSEL COĞRAFYASININ SİYASAL VE EKONOMİK SONUÇLARI*

*Bayram Arif KÖSE**

ÖZ

Tarih boyunca doğu-batı ticaretinde önemli bir yere sahip olan Trabzon limanı gerek Kafkaslara gerekse İran'dan batıya uzanan güzergâhın önemli noktasında yer alır. Bu nedenle askeri ve ticari sahada pek çok devlet tarafından kullanılmıştır. Müslüman Arapların fetihlerinin dışında kalsa da Selçuklu Türklerinin ilgi duyduğu limanlardan biri olmuştur. Doğu Roma hâkimiyetinde askeri üs niteliği kazanmış ve Trabzon Rum Devleti hâkimiyetiyle başkent olarak daha çok Ceneviz ve Venedik ticaretinin en mühim limanı haline gelmiştir. Bu çalışma Ortaçağda çeşitli toplulukların Trabzon limanında söz sahibi olma çabalarını, limanın siyasi ve ekonomik önemini, limana ulaşan kara ve deniz yollarını ve burada yapılan ticaretin mahiyetini ortaya koymaktadır.

Anahtar Sözcükler: Trabzon, Karadeniz, Venedik, Ceneviz

POLITICAL AND ECONOMIC SITUATION OF TREBIZOND PORT IN THE MIDDLE AGES

ABSTRACT

The port of Trabzon, which has occupied an important position in the East-West trade throughout history, is situated on a significant route connected both to Caucasus and to the West from Iran. For this reason, it was used by several states on military and mercantile grounds. Although the port had not been conquered by Arab Muslims, it was one of the ports that awoke the interest of the Seljukian Turks. It operated as a military base under the reign of East Roman Empire, and became the most significant port of the trade between Genoa and Venice as the capital city of the Empire of Trebizond. This study aims at revealing the endeavours of several states for the rule of the port, the political and economic significance of the port, and the characteristics of trade conducted on the roads linked to the port.

Keywords: Trebizond, Black Sea, Venetian, Genoa

* Bu makale; yazarın Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı Ortaçağ Tarihi Bilim Dalı'nda Prof. Dr. Erol Kürkçüoğlu danışmanlığında hazırlanmış olduğu *Ortaçağda Trabzon ve Çevresinin Tarihi Coğrafyası* adlı tezinin bir bölümünün yeniden gözden geçirilmesiyle oluşturulmuştur.

* *Yrd. Doç. Dr.*, Artvin Çoruh Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü, ARTVİN. bayramarifkose@gmail.com

Giriş

Tarih boyunca şehirlerin siyasi ve ekonomik yapısını etkileyen faktörlerin başında şüphesiz başta tarihi yollara yakınlığı olmak üzere yer aldıkları konumları gelmektedir. Bu konum şehirlere siyasi, askeri ve ekonomik olarak pek çok avantaj sağlamanın yanında bazen şehirlerin istilalara maruz kalmasına neden olarak olumsuz sonuçlar da doğurabilmekteydi. Karadeniz'in önemli limanlarından olan Trabzon limanı da tarihsel coğrafya açısından sadece Trabzon'u değil, bağlantı yolları üzerindeki şehirleri ve çevre illerdeki bazı merkezleri de etkilemiştir. Bu bağlamda Trabzon limanı, çevresinde yer alan gerek Türk devletleri gerekse diğer devletlerdeki bir takım siyasi gelişmenin bizzat sebebi olabilmekteydi. Bazı dönemlerde siyasi gelişmelerin merkezinde bizzat Trabzon limanındaki ekonomik menfaatlerin yer alması bunun bir göstergesidir. Sahip olduğu limanıyla Karadeniz'in önemli kıyı kentlerinden olan Trabzon¹, Erzurum'dan Tebriz'e uzanan ticaret güzergâhının denize ulaştığı yer olarak doğu-batı ticaretinin önemli bağlantısını oluşturmaktadır. Şüphesiz Trabzon limanını önemli yapan da bu konumudur. Hatta bazı rivayetlere göre şehir adını burada inşa edilen sofrâ şeklindeki kaleden değil de şehre yerleşenlerin muhtemelen liman inşasında sahilde tesadüf ettikleri yuvarlak taşlardan almıştır.² Bu rivayetler ayrıca limanın şehrin kuruluşundan itibaren faal olduğunu ortaya koymaktadır.³ Bununla birlikte Hamevî'ye göre Trabzon şehrinin Karadeniz'e

¹ Tarihi kayıtlarda adına ilk olarak on binlerin komutanı Ksenophon'un *Anabasis (On binlerin Dönüşü)* adlı eserinde rastladığımız Trabzon genel görüşe göre adını coğrafya itibarıyla masaya benzetmesinden dolayı Eski Grekçe masa anlamında olan *Trapez/Trapezos* kelimesinden almaktadır. *Trapezosia, Trabezunda, Tarazzübde, ve Atrabezund* gibi çeşitli telâffuzları da vardır. Bkz. Ksenophon, *Anabasis (Onbinlerin Dönüşü)*, Çev. Oğuz Yarılgâş, İstanbul 2011, s. 347, 369, vd; Strabon, *Geographika (Antik Anadolu Coğrafyası)*, XII. 3, Çev. Adnan Pekman, Arkeoloji ve Sanat Yayınları, İstanbul 2012, s. 25; Ebü'l-Hasen Ali b. Hüseyin b. Alî el-Mes'ûdî el-Hüzelî, *Mürüccü'z-zeheb (Altın Bozkırlar)*, (Maçoudi, Les Prairies D'or) C: 1, Ter. C. Barbier de Meynard, Pavet de Courteille, A L'Imprimerie Impériale, Paris 1863, s. 287; Şemsüddin ebi Abdullah Muhammed ibn Ahmed ibn Ebî Bekr el-Bennâ el-Beşşârî el-Mukaddesî, *Kitâbu Ahseni't-tekasim fi-ma'rifeti'l-ekalim*, Nşr. M. J. De Goeje), Brill 1877, s. 148; Charles Texier, *Küçük Asya Coğrafyası, Tarihi ve Arkeolojisi III*, Çev. Ali Suat, Latin harflerine aktaran: Kâzım Yaşar Koprâman, Sad. Musa Yıldız, C: 1, Ankara 2002, s. 154; P. Minas Bijişkyan, *Karadeniz Kıyıları Tarih ve Coğrafyası*, İ.Ü. Edebiyat Fakültesi Yayınları, Ter. ve not. Hrand D. Andreasyan, İstanbul 1969, s. 49.

² Şâkir Şevket, *Trabzon Tarihi*, Haz. İsmail Hacifettahoğlu, İstanbul 2013, s. 52-53.

³ M. Ö. 756'larda kurulduğu düşünülen Trabzon'un ilk yıllarında buraya yerleşmiş olan *Mosklar, Tibarenler* ve *Marlar* gibi çeşitli toplulukların balıkçılıkla uğraşmış olmaları da burada bir limanın varlığının çok eski dönemlere kadar uzandığını gösterir. Şehabeddin Tekindağ, "Trabzon", *IA.*, C: 12/1, İstanbul 1979, s. 456; S. Faroqi, "Trebizond", *Historic Cities of the Islamic World*, Boston 2007, s. 523.

de adını verdiği düşünülürse Trabzon limanının Karadeniz’de ne denli öneme sahip olduğu daha iyi anlaşılabilir.⁴

Çevre illere bakıldığında liman faaliyetleri için en uygun yerlerden birinin Trabzon olduğu anlaşılmaktadır. Bijişkyan tarafından aktarılan efsaneye karışık rivayetler de göstermektedir ki daha önce bölgeye gelen topluluklar bu gün dahi halk arasında *Eski Trabzon* olarak bilinen Atina’ya (Rize’nin Pazar ilçesinde) yakın bir yerde şehir kurmak istemişler ancak iklim elverişsizliği nedeniyle Trabzon’a gelmişlerdi.⁵ Bölgenin tarih öncesi dönemlerini aydınlatacak pek fazla veri olmasa da M. Ö. 8. yüzyıldan itibaren bölgede Türk varlığının olduğu kanıtlanmıştır.⁶ M.Ö. 331 yılında Büyük İskender’in hâkimiyetine giren Trabzon için M. S. 1. yüzyılın ortasından itibaren Roma İmparatorluğu’nun önemli sınır şehri olarak gelişme dönemi başladı.⁷ Trabzon limanı askeri anlamda özellikle bu dönemden sonra önem kazanmış olsa da Akdeniz limanlarına açılma politikalarından vazgeçen Urartuların çeşitli silah ve ihraç mallarını Ege ve Akdeniz ülkelerine götürmek üzere yönlerini Trabzon limanına çevirmiş olmaları buranın askeri anlamda kullanımının Urartular zamanına kadar uzandığını göstermektedir. Urartulardan sonraki dönemlerde Karadeniz bölgesinin zengin maden yataklarından elde edilen madenler için Sinop limanı ile birlikte Trabzon limanı da önemli bir nakil noktası haline geldi. Gümüş madenlerinin yoğun olduğu Gümüşhane’den Trabzon’a ulaşan ticaret ağının denize en uygun ulaştığı yer Değirmendere vadisini takiple Trabzon limanıydı.⁸ Ayrıca bölge

⁴ Yâkût Hamevî, Yunanlıların verdiği *Bahr-ı Pontus (Pontus Denizi)* ismini kabul etmeyip bu denizin bize göre *Bahr-ı Trabzon (Trabzon Denizi)* olması gerektiğini ileri sürer. Ebû Abdillâh Şihâbüddîn Yâkût b. Abdillâh el-Hamevî el-Bağdâdî er-Rûmî, *Mu’cemü’l-Büldân*, C: 1, Beyrut 1977, s. 216, 342; Ebû Abdillâh Şemsüddîn Muhammed b. Ebî Tâlib el-Ensârî ed-Dimaşkî es-Sûfî, *Nuhbetü’l-dehr fi acâibi’l-ber ve’l-bahr*, Çev. M. A. F. Mehren, Copenhagen 1874, s. 21.

⁵ Bijişkyan, *a.g.e.*, s. 63.

⁶ İbrahim Telliöğlü, *Osmanlı Hâkimiyetine Kadar Doğu Karadeniz’de Türkler*, Trabzon 2007, s. 15-25; Ayrıca bölgede *Hunlar, Bulgarlar, Peçenekler, Hazarlar, Kıpçaklar ve Avarlar* gibi pek çok Türk topluluklarının izlerine günümüzde dahi rastlamak mümkündür ki bu durum bölgenin çok önceden beri Türkler tarafından bilindiğini ve Türk yerleşmelerine açık olduğunu ortaya koyar. Mehmet Bilgin, *Doğu Karadeniz Tarih, Kültür, İnsan*, İstanbul 2010, s. 28, 29, 71-144.

⁷ Tekindağ, *a.g.m.*, s. 457.

⁸ Süleyman Çiğdem, “Eskiçağda Trabzon Limanı: Askeri ve Ekonomik Yönden Gelişimi ve Doğu-Batı İlişkilerindeki Rolü”, *Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, S.: 10/2, Erzurum 2007, s. 134-137; Robert Drews, “Karadeniz’de En Eski Grek Yerleşmeleri”, Çev. Ömer Çapar, *DTCFTAD*, Sa. 15 (26), 319-326; Anthony A. M. Bryer, “The Question of Byzantine Mines in the Pontus: Chalybian Iron, Chaldian Silver, Koloneian Alum and the Muminy of Cheriana”, *AS*, Vol. 32, 1982, s. 135-149; Ancak Bilgin, Zigana güzergâhının daha ziyade son asırlarda işleklik kazandığını ileri sürerek Araklı limanına ulaşan güzergâhın eskiden daha faal olduğunu kanıtlamaya çalışır. Bu bağlamda Onbinlerin kullandığı yolun da Araklı’ya uzanan güzergâhta olduğunu ve Ksenophon’un denizi gördüğü Thekesh Dağı’nın Araklı civarındaki Madur Dağı olduğunu ileri sürer. Bilgin, *a.g.e.*, s. 28-31; Ancak

ormanlarından elde edilen ve gemi sanayisi⁹ için son derece kaliteli olan keresteyle birlikte balık, tahıl ve çeşitli ihraç ürünleri de Trabzon limanı sayesinde ticari değer kazanmışlardı. Kolonistler, ihraç ettikleri bu ürünlere karşılık daha çok zeytinyağı alıyorlardı. Böylece ithalat ve ihracatın arttığı bu limana ulaşan deniz yolları daha da önem kazandı.¹⁰ Limanın batı tarafında su seviyesindeki bir adacıkta gemileri uyaran bazı işaretlerin tespit edilmesi gemi trafiğinin yoğunluğunu ispatladığı gibi eski çağlarda Trabzon paralarının bir yüzünde Apollon başı, diğer yüzünde bir gemi burnu ile çapanın yer alması¹¹ buradaki denizcilik faaliyetlerinin ticari hayatta ne derece önemli olduğunu ortaya koymaktadır. Bununla birlikte Roma İmparatorluğu'nun Karadeniz'deki hâkimiyetini Trabzon limanı ile mümkün kılabilmesi ve bu vesile ile Orta Asya, Hindistan ve Çin'e uzanan ticaret yolundaki Transkafkasya'da ticari ve askeri egemenliğini güçlendirmek istemesi bu limanı daha da önemli yaptı. Bu bağlamda İmparator Nero (M.Ö. 54-68) doğu politikaları kapsamında Trabzon'u stratejik açıdan değerlendiren burada oluşturduğu kuvvetlerle Doğu Karadeniz'i hâkimiyet altına almaya çalışmıştır. İmparator Nero'nun M. S. 58'de Part kralı Tridates'e karşı yaptığı seferde ikmal üssü olarak kullanılan Trabzon limanı Roma İmparatorluğu'nun önemli askeri garnizonu olan Satala'nın limanı olmakla askeri niteliğini de pekiştirmiş oldu.¹² Limanın bağlantı yolları Hadrian'ın M.S. 129 yılında ziyareti sebebiyle onarılmış ve daha işlek hale getirilmişti. Şehir böylece İran'a ve Mezopotamya'ya bağlanmış oldu. Su kemeri ve hipodrom da bu dönemde Trabzon'da yapılan yatırımlar arasında yerini aldı.¹³

Ksenophon'dan çok sonra Trabzon'a gelen Arrianus Karadeniz'e üstten Ksenophon'un seyrettiği yerden baktığını söyler ki muhtemelen burası Boztepe düzlükleri olmalıdır. Arrianus, *Arrianus'un Karadeniz Seyahati*, Çev. Murat Arslan, İstanbul 2005, s. 3.

⁹ Onbinlerin yollarına Trabzon'dan temin edebildikleri 50 ve 30 kürekli savaş ve ticaret gemileriyle yola devam etmeleri buradaki gemi sanayinin varlığını ortaya koyar. Ayrıca burada rastlanılan tuzlanmış yunus balığı ve yunus balığı yağı da bölge halkın kıyıda çok uzaklarda avlanabilecek bilgi ve teknolojiye sahip olduklarını göstermekteydi. Ksenophon, *a.g.e.*, s. 335, 351-357, 385; Bilgin, *a.g.e.*, s. 44.

¹⁰ Strabon, *a.g.e.*, s. 28; Çiğdem, *a.g.e.*, s. 138.

¹¹ Bijişkyan, *a.g.e.*, s. 43, 51; Tekindağ, *a.g.e.*, s. 457.

¹² Çiğdem, *a.g.e.*, s. 143-144; Philabonites (Harşit Dere), Trikomia (Akçaabat-Kalenima Dere), Trebizond (Trabzon), Matzouka- Palaiomatzouka (Maçka-Hamsiköy), Gemora (Yomra), Sourmaina (Sürmene), ve Rhizaion (Rize) Trabzon ve çevresindeki önemli askeri mevkiilerin başında gelmektedir. Bryer, "Greeks and Türkmens: The Pontic Exception", *DOP*, Vol. 29, 1975, s. 117; Bryer-David Winfield, *The Byzantine Monuments and Topography of The Pontos I*, Dumbarton Oaks Research Library and Collection, Washington, 1985, s. 181.

¹³ Arrianus, *a.g.e.*, s. 3; Bryer-Winfield, *a.g.e.*, s. 180; Heath W. Lowry-Feridun Emecen, "Trabzon", *DİA*, C: 41, s. 296; *Fırat Hattı'nın Anadolu'nun kuzeyinde ulaştığı son nokta olan Trabzon limanının çevresinde Hadrian'ın yaptırdığı dalga kıranların izini, su altından gözlemek 1960'lı yıllara değin mümkün olabilmisti. Texier de birkaç volkanik kaya ile beraber denize akmış lavların 6. yüzyıla kadar dalga kıran görevi yaptığını belirtir. Ayrıca*

1. İslam Fetihleri ve Selçuklular Döneminde Trabzon Limanı

Ortaçağın başlarından itibaren Doğu Roma Devleti'nin İran ile olan ipek ticareti mücadelesi Hazar Denizi'nin kuzeyinden Kuzey Kafkasya dağ eteklerine oradan Karadeniz'e ve Trabzon limanına ulaşan yolun önemini arttırmıştı.¹⁴ I. Justinianus (527-565) döneminde savunma amaçlı yeni surların inşasının yanında, şehrin manevi kurucusu Hagios Evgenios'a ithaf edilen su kemerleri gibi bazı yatırımlara rağmen¹⁵ Trabzon hudut boyu olma özelliğini daha sonra Niksar'a¹⁶ bırakmıştı. Yine de sahil şehri olması dolayısıyla ticari ehemmiyetini devam ettirdiği görülür. Önemli ticari yolların üzerinde olması, hatta Karadeniz'deki diğer liman kentleriyle Anadolu'yu birbirine bağlayan deniz ve kara yolunun bağlantı noktasını teşkil etmesi ticari önemini günümüze kadar devam ettirmesini sağladı.

Heraklios'un artan Pers istilalarına karşı başlattığı seferlerden birinde 624 yılında bu yolu kullandığı görülmektedir. İstanbul'dan hareketle deniz yoluyla Trabzon limanına gelip buradan karaya çıkarak Erzurum ve Ermenistan'a oradan da İran'ın kuzeyinde Azerbaycan eyaletine doğru yoluna devam etmiş ve Pers ordularıyla mücadele etmişti. Mart 625'te ise Adana'dan yola çıkarak Sivas üzerinden Trabzon yakınlarına gelerek kışı burada geçirmeyi uygun görmüştü. Uzun süren Pers savaşlarında Trabzon, Doğu Roma Devleti'nin en önemli limanıydı.¹⁷

I. Konstantinos'un burayı piskoposluk merkezi yapmasıyla canlılığı artan Trabzon 6. yüzyılın sonları ile 7. yüzyılın başlarında Doğu Roma Devleti, Sasaniler, Avarlar, Slavlar ve Müslüman Araplar gibi pek çok topluluğun saldırılarına uğramış olsa da Müslüman Arapların fetihlerinin dışında kaldı. Doğu Roma hâkimiyetinde kalmaya devam etmesine rağmen gün geçtikçe Müslüman tüccarlar için daha da önemli bir liman halini aldı.¹⁸ Öte yandan bu dönemlerde Doğu Roma Devleti'nin Güney Kafkasya için Müslümanlarla giriştiği mücadelelerde de şehir önemini korudu. Hz. Osman'ın (644-656) halifeliğinde Müslümanların Güney Kafkasya'da

burası Kuzey Ermenistan, Medya ve İran ticaret güzergâhının girişi olmuştur. Bijişkyan, *a.g.e.*, s. 43; Texier, *a.g.e.*, C: 1, s. 32, C: 3, s. 154-155; Çiğdem, *a.g.e.*, s. 145-147; Bryer-Winfield, *a.g.e.*, s. 10; T. A. Sinclair, *Eastern Turkey: An Architectural and Archaeological Survey*, Vol: II, London 1989, s. 48.

¹⁴ Mehmet Tezcan, *Klasik ve Ortaçağ Dönemlerinde Karadeniz ve Kafkasya*, Trabzon 2012, s. 29.

¹⁵ Lowry-Emecen, *a.g.e.*, s. 297.

¹⁶ Niksar (Neo-Kaisaira)'ın Doğu Roma'nın Doğu Anadolu'ya gidebileceği en kısa savaş güzergâhında olması onu özellikle İran'la yapılan savaşlarda ön plana çıkardı. Baykara, "Bir Selçuklu Şehri Olarak Niksar", *I. Araştırma Sonuçları Toplantısı*, İstanbul, 23-26 Mayıs 1983, s. 190.

¹⁷ René Grousset, *Başlangıcından 1071'e Ermenilerin Tarihi*, Çev. Sosi Dolanoğlu, İstanbul 2006, s. 263-264; W. E. D. Allen, "The March-Lands of Georgia", *The Geographical Journal*, Vol: 74/2, 1929, s. 137.

¹⁸ Tekindağ, *a.g.e.*, s. 457; Lowry-Emecen, *a.g.e.*, s. 296-297.

Ermenilerle işbirliği yapıp Doğu Roma Devleti'nin bölgedeki etkinliğini azaltma ve Ermeniler üzerindeki baskıcı dini politikalarını engelleme çalışmaları daha çok Şam valisi Muaviye'nin girişimleriyle sürdürülmekteydi. Ancak Doğu Roma İmparatoru II. Konstas'ın Müslüman-Ermeni ittifakına tepkisi çok sert oluyordu. 100 bin kişilik ordusuyla Theodosiopolis (Erzurum)'a gelen II. Konstas pek çok yağma akını yaptığı sırada Müslüman yanlısı Ermeni yönetici Teotoros Rışduni Müslümanlardan aldığı 7 bin kişilik yardımcı birliği de ordusuna katıp bu yağmaları engellemeye çalışıyordu. Onunla karşılaşmaktan çekinen Doğu Roma ordusu Trabzon üzerinden Karadeniz kıyılarını takiple ülkeyi terk etmek için harekete geçti. Bu geri dönüşte Trabzon, bu birliklerin yağmasına maruz kaldı. Birlikler bu şehri talan edip pek çok ganimet ve esir ele geçirdiler.¹⁹

Doğu Roma Devleti'nin idari ve askeri yapılanmasında *Kaldia theması* içinde yer alan şehir, İmparator Theophilos (829-842) döneminde Chaldia/Kaldia²⁰ adıyla oluşturulan bu idarî bölgenin merkezi oldu.²¹ Bununla birlikte Trabzon limanı Müslüman tüccarlar için o derece mühimdi ki İslam dünyasının batıya açılan noktası olması nedeniyle Trabzon Ortaçağ İslam coğrafyacıları tarafından *Dünya Ticaret Merkezi* olarak adlandırıldı.²² Ebu'l-Fidâ'nın Anadolu'nun denize çıkış noktası olarak gördüğü ve Sohum'un batısında Samsun'un doğusunda yer alan bu meşhur iskele²³ zamanla Müslüman ve Hıristiyan tüccarların toplantı yeri halini almıştı. Başlangıçta çok zengin yiyecek mağazalarına sahip olan bu kalabalık şehir zamanla tahrip olunca Sinop'la bu anlamda yer değiştirmiş oldu.²⁴ Fakat ticaret hacminin bir hayli yüksek olduğu dönemlerde elde edilen yüksek kâr oranı gün geçtikçe Müslüman idarecilerin daha da dikkatini çekti. Şimdilik Trabzon'u elde tutmaktan ziyade ikili ilişkiler gereği Müslümanların ticari

¹⁹ Sebeos, *History*, Trans. Robert Bedrosian, Sources of the Armenian Tradition, New York 1985, s. 138-143.

²⁰ Klaviyo'nun buralardan geçtiği dönemde Torul-Gümüşhane çizgisinde Khaldia Dükü Loannes Kabazites bulunmaktaydı. Ruj Gonzales de Klaviyo, *Timur Devrinde Semerkand'a Seyahat*, Çev. Ömer Rıza Doğrul, İstanbul 1975, s. 63-65.

²¹ Ernst Honigmann, *Bizans Devletinin Doğu Sınırı Grekçe, Arapça, Süryanice ve Ermenice Kaynaklara Göre 363'den 1071'e Kadar*, Çev. Fikret İşıltan, İstanbul 1970, s. 50.

²² Çiğdem, *a.g.e.*, s. 133; Trabzon tapınaklarından dolayı putperestlerin de uğrak yerlerindendi. Bu şekilde hem ticaret hem de inanç merkezleri arasında yerini almıştı. Bijişkyan, *a.g.e.*, s. 43; Çeşitli milletlerin ticaret yaptığı yer olan Trabzon, dünya ticaretinde önemli bir konumdaydı. Aslıhan Akışık-Karakullukçu, "The Empire of Trebizond in The World-Trade System: Economy and Culture", *Trade in Byzantium*, Papers From The Third International Sevgi Gönül Byzantine Studies Symposium, Ed. Paul Magdalino and Nevra Necipoğlu, İstanbul, 24-27 Haziran 2013, s. 326.

²³ El-Melikü'l-Müeyyed İmâdüddîn İsmâil b. Alî b. Mahmûd el-Eyyübî Ebü'l-Fidâ, *Takvimü'l-Büldân*, Neş. M. Reinaud, Paris 1840, s. 393.

²⁴ Dimaşkî, *a.g.e.*, s. 192.

haklarını korumak daha mühimdi. Bu bağlamda Müslümanlar kervanlarını buraya problem yaşamadan getirebiliyorlardı.

Müslümanların Kafkasya politikaları da Trabzon limanı için mühim sonuçlar doğurdu. Müslüman akınlarından kendini korumaya çalışan Ermeni yöneticiler yönetimlerine güç katmak için gerekli olan ekonomik gücü ülkelerine çekecekleri tüccarlardan temin edeceklerinin farkındaydılar. Bu açıdan Aşot'un, II. Mervan'ın 744'teki akınıyla tahrip olan Ardanuç Kale'sini yeniden tamiri buranın merkez olmasında önemli rol oynadı. Aşot'un ayrıca buraya havari Pierre ve Paul'a ithaf ettiği ve kendi kabrini hazırlattığı bir kilise inşa ederek buradaki kaleye yerleşmesi Ardanuç'u daha da önemli yaptı.²⁵ Bu yeni merkez artık Karadeniz limanlarından karaya çıkıp Hopa ve Borçka üzerinden Artvin'e oradan da Yalnızçam Dağları'nı takiple Ardanuç'a gelen tüccarların yeni gözdesi oldu. Buradan bir ticaret kolu da Arap bölgelerine, Kars'a ve Ermenistan'a uzandı. Ardanuç halkı alınan gümrüklerle giderek zenginleşmeye başlamıştı. Kuvvetli savunmasının yanı sıra önemli mahallelere sahip olan Ardanuç'tan Trabzon, İberia, Abhazia gibi yerlerle ticaret yapılırken bütün Suriye ve Ermenistan'dan tüccarlar gelip burada ticarete başladılar. Şehrin zengin nüfusu giderek artmış ve Ardanuç bu ticaret sayesinde İberia ve Abhazia'nın kilit noktası haline gelmişti.²⁶ Trabzon'dan hareket eden tüccarlar Ardahan, Abhazia ve İberia'ya Ardanuç üzerinden gitmekte ve Sarıkamış'ı aktarma noktası olarak kullanmaya başlamışlardı.²⁷ Böylece bu yeni merkez de kısa zamanda ticari ve siyasi olarak gelişmesinde Trabzon limanından payını almıştı. Kafkas tüccarlarını Trabzon limanı ile buluşturan bu yeni siyasi gelişmeler sonucunda ortaya çıkan ticaret hacmindeki bu yoğunluk bir taraftan yeni tüccarların buraya gelmesine neden olurken diğer taraftan güzergâhların her geçen gün ihtiyaçlara cevap verememesine neden oluyordu. Buna bir de Abbasi hâkimiyetinde Ermeni Bagratlı yöneticiler ve bağımsız Türk idareciler tarafından idare edilen Güney Kafkasya'da yaşanan ekonomik gelişmeler eklenince tüccarlar yeni yolları da kullanmaya başladılar. Bu yollardan birincisi Tebriz'den hareketle Hoy, Van ve Bitlis'ten geçerek Musul'a, ikincisi Tebriz'den hareketle Nahçıvan ve Dvin'den geçerek Tiflis'e, üçüncüsü Partav'dan

²⁵ Kartlis Tskhovreba (History of Georgia), Trans. Dmitri Gamq'relidze, Ed: Roin Metrevelli and Stephen Jones, Georgian National Academy of Sciences, Artanuji Publishing, Tbilisi 2014, s. 214.

²⁶ *Constantine Porphyrogenitus de Administrando Imperio*, Greek Text Edited: GY. Moravcsik, Eng. Trans. R. J. H. Jenkins, Washington 1967, s. 217.

²⁷ Sinclair, *a.g.e.*, s. 34; H. A. Manandian, *The Trade and Cities of Armenia in Relation to Ancient World Trade*, Erevan 1946, Eng. Trans. N. G. Garsoian, Lisbon 1965, s. 155; Ömer Subaşı, "Arap Fethinden Selçuklu Hâkimiyetine Artvin", *Turkish Studies*, Vol: 7/3, 2012, s. 2339-2340.

hareketle Dvin ve Ani'den geçerek Artvin'deki Ardanuç'a, dördüncüsü ise Ani ve Karin'den sonra Trabzon'a uğrayan yoldu.²⁸

Trabzon limanının Kafkas ürünlerinin de satışa sunulduğu liman halini alması Müslüman coğrafyacıların da bir hayli ilgisini çekti. Onların bölgeye yönelik kayıtları hem güzergâhlar hem de ticaret mallarının mahiyeti hakkında önemli malumatlar içermektedir. Eserlerinde Ermeniye sınırlarını belirleyen İstahrî ve İbn Havkal'dan öğrendiğimize göre Kafkasya'da yaşanan bu gelişmelerin üzerinden yaklaşık bir asır geçmesine rağmen Erzurum, Kafkasya'dan Rum ülkesine karadan geçişin sağlandığı en gözde kavşak olmaya devam etti. Bunda doğu ticaretinin en yoğun yaşandığı Tebriz'le Trabzon Limanı'nı bağlayan olması baş etkeni. Aynı müelliflerin belirttiğine göre Trabzon limanı hem Azerbaycan, Cibal ve Rey halkının Rum ülkesine denizden giriş noktası hem de Rum ülkelerine gidecek olan Müslüman tüccarların toplandığı çok önemli liman kentiydi. Dönemin önemli ticaret ürünleri olan atlas, bez, ipek, keten, yün elbiseler ve Rum elbiseleri gibi ürünler Trabzon limanından nakledilen ürünler arasındaydı. Ayrıca İbn Havkal'ın Rum ülkesinden toplanan vergiler hakkında verdiği malumatlar da bize buradaki ticareti değerlendirme fırsatı verir. Bu vergiler nahiyelerin nüfusuna göre değişiklik göstermekle birlikte en fazla verginin alındığı yerlerin başında Trabzon ve Antalya gelmekteydi ki bunda her ikisinin de liman kenti olması önemliydi. Ancak bu vergiler eskiden daha azdı. Müellif bunun sebebinin Şam sahillerindeki Müslümanlardan alınan vergiler ve cizyelerden başka gemi vergileri, esir alınan savaş ve yük gemileri ve ticaret mallarından imparator adına alınan vergilere bağlamaktadır. Trabzon'a ulaşıp oraya girip çıkan ticaret mallarından alınan vergiler çok defa hediye şeklinde memurlara gitmekteydi. Hükümdar bu vergilerden çok azını almaktaydı.²⁹ Yine de verilen vergiler kişi başına az bir yekûn olsa da kalabalık bir tüccar sınıfından vergi alındığı düşünülürse bu gelirin imparatorluk hazinesine bir hayli katkı sağladığı anlaşılmaktadır. Zaten siyasi problemler yaşansa da imparatorluğun Trabzon limanındaki ticaretin aksatılmamasına özen göstermesi bu gelirin azımsanmayacak kadar çok olduğunu göstermekteydi. Trabzon limanı adeta ortak bir mekânmış gibi her iki tarafa

²⁸ Robert Hewsen, *Armenia A Historical Atlas*, The University of Chicago Press, London 2001, s. 112.

²⁹ Ebu İshâk İbrâhîm b. Muhammed el-İstahrî el-Fârisî, *el-Mesâlik ve'l-Memâlik*, Tahkik: Muhammed Câbir Abdulâl el-Hîmî, 1961, s. 111; Ebü'l-Kâsım İbn Havkal en-Nasibî, *Sûretü'l-arz*, Neş. M. J. De Goeje, Bibliotheca Geographorum Arabicorum C: 2, Leyden 1967, s. 244, 131-132; Trabzon'da üretilen kırmızı, yeşil ve diğer renklerdeki ipek elbiseler ince ve sağlamlığıyla diğer elbiselerden daha çok rağbet görmekte ve Trabzon limanından ihraç edilerek çeşitli yerlerde altı bulmaktaydı. Bryer, "The Estates of the Empire of Trebizond. Evidence for their Resources, Products, Agriculture, Ownership and Location", *Archeion Pontou 35, Papers Given at the Twelfth Spring Symposium of Byzantine Studies*, Birmingham 1978, s. 387.

da katkı sağlıyor, hem Müslümanların hem de diğer tüccarların menfaatlerinin tam da buluşma noktası oluyordu.

Buna rağmen Trabzon limanı Müslümanların sadece merkezi devletlerinin değil çevre valilerinin de ilgisini çekti. Müslüman idarecilerle ezeli rakipleri olan Doğu Roma'nın kolay anlaşamıyor olması zaman zaman imparatorluğun arazisini Müslüman askerleri için gaza topraklarına dönüştürüyordu. Amaç Trabzon'un fethi olmasa da bölgeye yönelik Müslüman akınlardan bir tanesi de İbnül-Esîr'deki bir kayda göre H. 15 Cemazielahır 281 (22 Ağustos 894 Perşembe)'de Humâreveyh b. Ahmed b. Tulun'un Doğu Roma'ya karşı gaza için gönderdiği Tuğç b. Cuff'un seferiydi. İbnül-Esîr'in belirttiğine göre Tarsus'a kadar gelen Cuff oradan Trabzon'a kadar ilerlemiş ve Belûdiyye'yi feth etmişti. Bu seferinde başarılı olup ganimetlerle geri dönmüştü.³⁰ Ancak o zamanın şartlarında Cuff'un Trabzon'a kadar ilerlemesi zayıf bir ihtimal olarak gözükmekte ve bu bilgiyi teyide muhtaç bırakmaktadır. Yine de İbnül-Esîr'in Trabzon'u zikretmesi bölgenin Müslümanlar açısından önemini ortaya koyması açısından dikkate değerdir.³¹

Bu fetihler Doğu Roma'ya karşı Müslüman tüccarların haklarını teminat altına alacak kadar büyük çapta olmasa da zaten Trabzon'da var olan güven ortamı Trabzon'daki Müslümanların sayısını bir hayli arttırdı. Bu bağlamda İslam coğrafyacısı Mukaddesî 985 yılında yazdığı eserinde Trabzon (Atrabezund)'un Müslüman olduğunu belirtiyor olsa da³² bu kayıt Müslümanların şehre hâkim olmalarıyla değil ticaret gibi çeşitli sebeplerle Trabzon şehrinde görülmeleriyle alakalıydı.³³ Bu durum Trabzon limanındaki yabancı sermayenin çoğunun Müslümanların getirdikleri ürünler olduğunu ortaya koymaktadır. Diğer taraftan Müslümanların Trabzon'la olan bu sıkı teması liman vasıtasıyla şehre deniz yolundan gelen mallara duyulan ilginin bir sonucuydu. Doğu Roma Devleti'yle olan siyasi rekabet de bu durumu değiştiremedi. Hem İstanbul üzerinden gelen batının ürünleri hem de Karadeniz'in kuzeyinden gelen ürünler Trabzon pazarlarını doldururken kara yoluyla gelen Müslüman tüccarları da şehre çekiyordu. Ancak

³⁰ Ebu'l-Fida İbnül-Esîr Ali b. Muhammed b. Abdilkerîm el-Cezerî eş-Şeybânî, el-Kâmil fi't-târîh, C: 6, Çev. Ahmet Ağırakça, Beşir Eryarsoy, Zülfikar Tüccar, Abdülkerim Özeydin, Yunus Apaydın, Abdullah Köşe, Ocak Yayıncılık, İstanbul 2016, s. 309; Nadir Özkuyumcu, "Tolunoğulları", *Türkler Ansiklopedisi*, C: 5, s. 23.

³¹ İbnül-Esîr'de Trabzon ve Belûdiyye olarak geçen yer isimleri ne Taberî'de ne de Mesudî'deki kayıtlarda yer almamaktadır. Taberî'deki kayıt Tuğç b. Cuff'un Tarayun'a kadar ulaşmış Meluriye'yi fethettiği yönündedir. Mesudî'de ise sadece Meluriye (Melouryah)'yi fethettiği zikredilir. Bkz. Ebû Ca'fer Muhammed b. Cerîr et-Taberî, *Târîhu'r-Rusûl ve'l-Mulûk (Taberî Tarihi)*, C: 10, Tahkik. Muhammed Ebu'l Fazl İbrahim, Beyrut 1967, s. 36; Mes'ûdî, *a.g.e.*, C: 8, s. 146.

³² Mukaddesî, *a.g.e.*, s. 148.

³³ Mahmut Ak, "İslam Coğrafyacılarına Göre Trabzon", *Trabzon Tarihi Sempozyumu*, (6-8 Kasım 1998), Trabzon 1999, s. 27.

Müslümanların kervanlarını buraya getirmesi, batının ürünlerini denizden getirmesi kadar kolay olmuyordu. Çünkü Müslümanlar bir hayli zor geçitleri aşarak ve uzun bir mesafeyi kat ederek geliyorlardı. Buna rağmen elde ettikleri kâr buna değiyordu. Batılılar ise deniz yolunu takiple rahat bir seyir izliyorlardı.

Yine aynı dönemin coğrafyacılardan olan Mesudî, Çin Türk hükümdarlarından bahsettiği bölümde Nuh'un çocuklarının gittiği bölgelere değinirken bir kısmının kuzeye gittiklerini, Kafkas Dağları taraflarına, Alan ve Hazar taraflarına ayrıca Trabzon (Taraz Zübde bölgesi) ve Pontus civarlarına kadar giden halkların bunlardan olduğunu belirtmektedir. Deniz sahilinde yer alan Trabzon'un sadece Müslüman tüccarların değil her yıl Rum, Ermeni ve Keşek taraflarından gelen tüccarların uğrak yeri olduğunu ve Rum Denizi veya Pontus Denizi kenarında yaşadıklarına dair ihtilafların olduğu Keşeklerin Trabzon'la sürekli gemilerle ticaret yaptıklarını ilave ederek Trabzon limanının Kafkasya için ne derece mühim olduğunu ortaya koymaktadır.³⁴

Kuzeyden gelen milletler özellikle Müslümanların bir hayli dikkatini çeken Kıpçak köleleri getirip Trabzon'da satışa sunuyorlardı. Bununla beraber getirdikleri kürkler de Trabzon pazarlarında yerini alıyordu. Kırım, Rus, Kıpçak ve Kafkasyalı tüccarlar Sivas üzerinden Trabzon'a ulaşan Hindistan ve Yemen menşei çeşitli eşyaları alıp Trabzon limandan hareketle kendi ülkelerine taşıyorlardı.³⁵ Burada ortaçağın önemli Türk devletlerinden olan Memlûk Devleti'nin oluşumuna etkisi açısından köle ticareti üzerinde durmak gerekmektedir. Özellikle Kıpçak bölgesinden getirilip Trabzon limanından sevk edilen köleler Ortaçağın en önemli hadisleri olan Haçlı Seferleri ve Moğol istilâlarıyla siyasi bir kargaşaya sürüklenen İslam dünyasının tarihi seyrini de değiştirmiştir. Karadeniz üzerinden daha çok Trabzon limanı aracılığıyla sevk edilen köleler geldikleri Mısır-Kahire'de memlûk sınıfına dâhil olarak burada zamanla idari ve askeri kadrolarda söz sahibi olmuşlardır. Böylece İslam dünyasını Haçlı ve Moğollar karşısında tekrar toparlayacak olan yeni bir siyasi güç ortaya çıkmıştır. Memlûkler (1250-1517) olarak adlandırdığımız bu devlet çağdaş kaynaklarda Türk Devleti olarak geçmektedir.³⁶ Devlete adını veren memlûk kökenli askerler

³⁴ Mes'ûdî, *a.g.e.*, C: 2, s. 3, 46-47.

³⁵ W. Heyd, *Yakın-Doğu Ticaret Tarihi*, Çev. Enver Ziya Karal, Ankara 2000, s. 328-329; İpek, "Trabzon", s. 36-37.

³⁶ Ahmet Sağlam, "Memlûk Kaynaklarında Karamanoğulları (1256-1341)", *Uluslararası Orta Anadolu ve Akdeniz Beylikleri Tarihi, Kültürü ve Medeniyeti Sempozyumu-II-Karamanoğulları Beyliği*, Ed. Mehmet Şekerci-Mehmet Mercan-Yakup Kaya-Cem Uncu-Konya 2016, C: 1, s. 420; Köle ticareti ortaçağda o zamana kadar bilinmeyen, esir Pazarlarından sultanlığa giden yeni bir siyasi yapının da temellerini oluşturdu. Ortaçağın bu sıradışı siyasi yapısı olan Memlûk saltanat yapısı hakkında bkz. Sağlam, "Ortaçağda Orijinal

olan Kıpçak Türkleri, Moğolların Deşt-i Kıpçak bölgesini istilâları sonucu esir tacirleri tarafından Mısır'a getirilip satışı sunulmuştu.³⁷ Bu açıdan memlûk ticareti Trabzon limanının önemli sevkiyat merkezi haline gelmesini sağlamıştır. Neticede Mısır'da talim görüp eğitilmiş asker olarak yetiştirilen bu Kıpçaklar Haçlıları ve Moğolları İslam dünyasından uzaklaştırarak Mısır, Suriye ve Anadolu'da istikrarı büyük oranda yeniden sağlamışlardır.³⁸ Özetle Karadeniz bölgesinden Trabzon limanı aracılığıyla getirilen bu insanlar tarihin akışında büyük roller üstlendiler. Ticaretin önemli bir yekûnunu oluşturan Rus veya Kırım kökenli köleler daha sonraki dönemlerde de Samsun veya Trabzon'dan karaya çıkartılarak Sivas'a, oradan da Eyyubi veya Memlûk idaresindeki Mısır'a götürülerek satışı sunulmaya devam etti.³⁹

Söz konusu ticari faaliyetler haliyle şehirde nüfus artışını da beraberinde getirdi. Bu anlamda şehrin nüfusunun kalabalık olduğunu belirten İdrisî, Trabzon şehrinin, krallarının civardaki melikler üzerinde hâkimiyet kurmasıyla ortaya çıktığını ve Rum memleketleri arasında önde gelen sahil şehirlerinden olduğunu kaydetmektedir. Yine onun belirttiğine göre Bahr-ı Nitiş (Karadeniz) kenarında büyük binaları olan ayrıca diğer Rum ülkelerine gidilen güzergâh üzerinde yer alan Trabzon'da halifeler devrinden beri ticari

Bir Siyasi Yapı: Güçlü ve Nüfuzlu Her Emir Sultan Olur", *Uluslararası Sosyal ve Eğitim Bilimleri Dergisi*, Yıl: 2015, C: 2, S: 4, s. 111-114.

³⁷ Moğol istilâlarının getirdiği parçalanmalar, hayat şartlarının zorlaşması, çeşitli hastalıklar ve kıtlıklar bölge insanının sıhhatli ve gürbüz çocukları zorunlu olarak satmalarına neden oldu. Ebü'l-Abbâs Şehabeddin Ahmed b. Yahyâ İbn Fazlullah el-Ömerî, *Mesâlikü'l-Ebsâr fî Memâlikü'l-Emsâr*, Thk: Kamil Selman el-Cebûrî, Beyrut 2010, C: 3, s. 150; Moğolların Kıpçak ülkelerinde yaptıkları istilâlar için bkz. İbnül-Esîr, *a.g.e.*, C: 10, s. 237-241; Ortaçağın en önemli ticaret unsurlarından biri olan kölelik dönemin farklı kaynaklarında da geniş yer bulur. İnsanların geçim zorluğu nedeniyle çocuklarını sattıklarından söz eden Kalkaşendî, cesaret, şecaat ve vefakârlıklarıyla öne çıkan gayri Müslim Türk kölelerin ayrıca zarif insanlar olduklarını da kaydeder. Kalkaşendî, Ebü'l-Abbâs Şihabüddin Ahmed b. Ali Kalkaşendî, *Subhü'l-A'sa fî Sinaati'l-İnşâ*, C: 4, Thk. Muhammed Hüseyin Şemseddin, Beyrut 1987, s. 458; Sağlam, "Ortaçağda Orijinal Bir Siyasi Yapı", s. 110.

³⁸ Türklerin 1071 Malazgirt Zaferi'yle Anadolu'ya girişlerine paralel olarak 1096 yılında başlayan Haçlı seferleri 2 asır sonra 1291 yılında Memlûk Sultanı Eşref Halil'in Akka'yı fethi ile bölgeden uzaklaştırılmıştı. 1250'ler de bölgeye gelen Moğollar da Memlûk Türk Devleti tarafından durdurulmuş ve bölgede istikrar sağlanmıştı. Böylece Memlûk, Doğu Roma ve Altın Ordu arasındaki ilişkilerde normal seyrine dönmüştü. Anadolu'nun bu dönem siyasi durumu ve Memlûk Türk Devleti'nin buradaki faaliyetleri hakkında bkz. Sağlam, "Moğol-İlhanlı Tahakkümünden Bağımsızlığa Giden Süreçte Memlûk Sultanı Nâsır Muhammed b. Kalavun'un Anadolu Beylikleri ile Münasebetleri", *Tarihin Peşinde*, *Uluslararası Tarih ve Sosyal Araştırmaları Dergisi*, Yıl: 2015, S: 14, s. 29-50.

³⁹ Münir Atalar, "XIII. ve XIV. Yüzyıllarda Karadeniz Ticaretinde Trabzon'un Yeri ve Önemi", *Trabzon Tarihi Sempozyumu*, (6-8 Kasım 1998), Trabzon 1998, s. 134.

canlılık devam etmiştir. Büyük ölçüde Rum ve Müslüman tüccarların faaliyet gösterdiği bu şehrin halkı giderek zenginleşmişti.⁴⁰

İstanbul'dan hareket eden yelkenli gemiler Trabzon'a yaklaşık 5 günde ulaşabilmekteydi. Buradan yaya olarak Erzurum'a 5-6 günde Tebriz'e ise yaklaşık bir ayda varılmaktaydı. Ancak binek hayvanlarıyla bu süre 12 güne kadar düşmekteydi. Doğunun malları böylece bir ay bile olmadan İstanbul'a ulaştırılabilmekteydi.⁴¹ Trabzon'un konumu ve çevre merkezlere uzaklığı hakkında da bilgiler veren İdrisi'nin belirttiğine göre; Tiflis ile Trabzon arası mesafe 8 gün, Erzurum ile Trabzon arası mesafe 12 gün, Trabzon ile Giresun arası mesafe 130 mildir. Trabzon ile İstanbul arası deniz mesafesi 9,5 gün, Tuna ağzı 9 gün, Rusya ve Azak Denizi 5 günlük mesafedir. Karayolu ile Trabzon'dan İstanbul'a gitmek isteyen ilk önce 2 günlük mesafedeki Bersenda'dan geçmektedir. Trabzon ile Karadeniz'de yer alan içerisinde insanların yaşadığı Gardiya adası arasındaki mesafe ise 3 gündür. Karadeniz'in adalarından olan ve Gardiya'nın 20 günlük doğusunda olan Azela adası Trabzon ile Matraha arasındaki güzergâhta yolun yarısında mutlaka uğranılan yerlerdendir.⁴²

Müslüman ve Gayr-ı Müslim tüccarlar için önem kazanan Trabzon limanı diğer taraftan Doğu Roma Devleti için askeri bir nitelik kazanmıştı. 1021 ve 1022 yılında Basileios'un başta Ermenistan olmak üzere Kafkasya'ya yaptığı seferinde Trabzon'u üs olarak kullanılması ve 1022 yılı kışını askerleriyle birlikte burada geçirmesi Kafkasya seferleri açısından bu limanı önemli hale getirdi.⁴³ Ancak yine de Basileios'un bu seferi buradaki ticari dengeleri henüz sarsmamıştı. Onun güçlü iktidarı şimdilik buna engel olabiliyordu. Ancak sonrası için aynı şeyleri söylemek pek mümkün gözükmemektedir. Askeri gelişmeler bu dönemden sonra ticareti sekteye uğratmaya başlayacak ve yolların güvenliği meselesini bir kez daha Müslüman idarecilerin gündemine taşıyacaktı.

11. yüzyıla gelindiğinde Trabzon ve çevresinde Türk hâkimiyeti kendini göstermeye başlamıştı. Selçukluların Trabzon çevrelerine kadar sokulabilmeleri Çağrı Beyin keşif seferinden hemen sonra H. 440 (1048-1049) yılında İbrahim Yınal ve beraberindeki Oğuzların Malazgirt, Erzurum ve Trabzon'a kadar ilerlemeleriyle mümkün olabilmişti. Rumların Abhazlardan

⁴⁰ Ebû Abdillâh Muhammed b. Muhammed b. Abdillâh b. İdris eş-Şerif es-Sebtî es-Sıkillî, *Nüzhetü'l-müştek fi'htirâkı'l-âfâk*, C: 1-2, Kahire 2002, s. 12, 825, 906-911.

⁴¹ Şerafettin Turan, "Karadeniz Ticaretinde Anadolu Şehirlerinin Yeri", *Birinci Tarih Boyunca Karadeniz Kongresi Bildirileri*, (13-17 Ekim 1986), Samsun 1988, s. 153; Trabzon'un bu güzergâhtaki önemi hakkında ayrıca bkz. Atalar, *a.g.m.*, s. 134.

⁴² İdrisi, *a.g.e.* s. 12, 825, 906-911.

⁴³ Yahyâ b. Saîd el-Antâkî, *Tarih el-Antâkî*, Neşr: Ömer Abdüsselam Tedmürî, Trablusşam 1990, s. 381; Honigmann, *a.g.e.*, s. 162, 166; Hewsens, *a.g.e.*, s. 116; Basileios'un Kafkasya seferleri için ayrıca bkz. Georg Ostrogorsky, *Bizans Devleti Tarihi*, Çev. Fikret Işıltan, Ankara 2006, s. 291-292; Tezcan, *a.g.e.*, s. 336-337.

oluşturulduğu 50 bin kişilik orduya karşı büyük mücadele veren Oğuzlar yapılan birkaç çarpışmada bazen yenilmiş bazen de galip gelmişlerdi. Sonunda galip gelen Müslümanlar pek çok esir ele geçirmenin yanında İstanbul'a on beş günlük mesafeye kadar bütün bölgede yağma akınları düzenlediler.⁴⁴ Doğu Roma Devleti İmparatoru Romos Diogenes özellikle Alparslan önderliğindeki Türklerin ilerleyişi karşısında topladığı askerlerin bir kısmını Trabzon'dan temin etmiş,⁴⁵ Malazgirt yenilgisinden sonra ordusunun bir kısmı yine Trabzon limanından temin ettikleri gemilerle İstanbul'a kaçmıştı.⁴⁶ Malazgirt'in hemen akabinde Selçukluların hâkimiyetine giren şehir kısa süre sonra tekrar Trabzon valisi Theodoros Gabras tarafından alınmıştı. Ancak Gabras ailesi merkezi yönetimden koparak Trabzon'u zapt etmiş ve kendi malı gibi müstakil bir şekilde yönetmeye başlamıştı.⁴⁷

Doğu Roma hükümdar ailesinden gelip Trabzon'da duka sıfatıyla yöneticilik yapan bazı valilerin merkezi yönetime karşı isyan etmeleri Trabzon ve çevresinde Türk hâkimiyetinin önünü açmaktaydı. Selçuklu Sultanı Melikşah'ın Gürcistan'a yönelik iki ayrı seferi ve Çoruh vadisiyle birlikte Trabzon yakınlarına kadar Karadeniz Bölgesi'nin ele geçirilmesi bölgedeki Türk hâkimiyetini iyice pekiştirdi. Bu durum doğu-batı ticaretini Karadeniz limanlarından yapan Doğu Roma'nın ekonomisine büyük darbe vurmuştu. Bununla birlikte Bayburt'un Türklerin eline geçmesi Trabzon'a ulaşan güzergâhta Doğu Roma ticaretini neredeyse durma noktasına getirdi. Bölgede Doğu Roma hâkimiyeti iyice zayıflarken çeşitli Türk gruplarının Trabzon çevresinde hâkimiyet kurması kolaylaşıyordu. Hatta bir ara Dânişmendliler otoriteyi o derece ele almışlar ki, Trabzon'da Gabras ailesi dahi onların himayesinde kendilerini daha güçlü hissetmiş ve 1129 yılında

⁴⁴ İbnül-Esîr, *a.g.e.*, C: 8, s. 130; İbrahim Yınal'ın seferleri için ayrıca bkz. Urfalı Mateos, *Urfalı Mateos Vakayi-Nâmesi (952-1136) ve Papaz Grigor'un Zeyli (1136-1162)*, Çev. Hrant D. Andreasyan, Not. Edouard Dulaurer, Halil Yinanç, Ankara 2000, s. 85-86.

⁴⁵ Urfalı Mateos, *a.g.e.*, s. 140.

⁴⁶ Mikhael Attaleiates, *Tarih*, Çev. Bilge Umar, İstanbul 2008, s. 170.

⁴⁷ Anna Komnena, *Alexiad (Malazgirt'in Sonrası)*, Çev. Bilge Umar, İstanbul 1996, s. 261-262; Niketas Khoniates, *Historia (Ioannes ve Manuel Komnenos Devirleri)*, Çev. Fikret Işıltan, TTK, Ankara 1995, s. 22; Hasan Geyikoğlu, "Selçukluların Deniz Politikası ve Denizcilik Faaliyetleri", *Atatürk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Fakültesi Dergisi*, S: 22, Erzurum 2003, s. 252; Telliöglü, *Doğu Karadeniz'de Türkler*, s. 81-82; Bununla birlikte Fallmerayer Selçuklu Türklerinin Karadeniz sahillerindeki tüm şehirleri mağlup etmelerine rağmen geçitlerin, dağlık arazilerin ve aşılması zor kayalıkların bulun-ması nedeniyle Trabzon'u alamadıklarını belirtir. Anna Komnena'nın açıklamalarından ise Trabzon'un değil de çevrede kalelerle dolu dağlık bölgeler ya da surların dışındaki mahalleler anlaşılması gerektiğini ileri sürer. Jakob Pihlipp Fallmerayer, *Trabzon İmparatorluğunun Tarihi*, Çev. Ahmet Cevat Eren, Haz. Celalettin Yavuz-İsmail Hacıfettahoğlu, Not. İbrahim Telliöglü, Ankara 2011, s. 18; Trabzon ve çevresinde Türk hâkimiyeti için ayrıca bkz. Ömer Subaşı, "XI. Yüzyılda Tao-Klarçeti Bölgesinde Türk Hâkimiyeti", *Turkish Studies*, Volume 8/5, Ankara 2013, s. 718, 724-725.

Trabzon Valisi Casianos pek çok kaleyi savaşmadan Dânişmend idaresine teslim etmeyi uygun görmüştü.⁴⁸

2. Trabzon Rum Devleti Zamanında Trabzon Limanı

Haçlıların İstanbul'u işgali sırasında İstanbul'dan ayrılan Komnenos-lardan Aleksios ve David kardeşler hâkimiyetlerini Trabzon ve çevresinde güçlendirerek devlet kurdular.⁴⁹ Trabzon bu yeni süreçte başkent olarak önem kazansa da bir taraftan Komnenosların Trabzon'daki faaliyetleri diğer taraftan Haçlıların İstanbul'daki faaliyetleri Trabzon'u yakından ilgilendiren transit ticareti bir ara sekteye uğrattı. Komnenoslar Trabzon ve çevresinde güçlenmeye başladıkları sırada Karadeniz'i adeta Selçuklu Devleti'ne kapatmaya çalışarak ticari faaliyetleri tehlikeye soktular. El-Cezire, Suriye, Irak, Mısır ve diğer pek çok yerden yola çıkan kervanlar mallarını Sivas'tan öteye geçirememiş, Sinop ve Trabzon limanlarına ulaştıramamışlardı. Anadolu, Rus ve Kıpçak memleketlerine giden kara ve deniz yolu ulaşımının bir süreliğine durması halkı ve buralarla ticaret yapanları büyük sıkıntıya soktu. Bu durumda hareke geçen Samsun Müslümanları Konya'ya adam göndererek Selçuklu Sultanından yardım istediler. Bu istek üzerine I. Gıyâseddin Keyhüsrev'in H. 602 (1205-1206) yılında sefere çıkması her ne kadar Trabzon'un fethedilmesini sağlamasa da ticaret yollarının emniyetini sağlayarak transit ticareti yeniden başlattı.⁵⁰ Anlaşıldığına göre Müslüman yöneticiler Trabzon'u elde tutmak yerine şimdilik orada var olacak istikrarlı bir yönetimden yanaydılar. Bu sebeple ilk akınlarının sebebi sadece limanın Müslümanların lehine faaliyette kalmasını sağlamak ve bağlantı yollarının güvenliğini temin etmekte.

Fakat daha sonra meydana gelen siyasal gelişmeler Selçukluları bu düşüncelerinde haksız çıkardı. Var olan yönetimlerle istikrarın sağlanamayacağını anlayan Selçuklu Devleti, İzzeddin Keykâvus döneminde 1214 yılında Sinop'a hâkim olarak Karadeniz'de Trabzon Rum Devleti'ne karşı büyük avantaj sağladı. Bu durum aynı zamanda Trabzon Rum Devleti'ni Selçuklu tabiiyetine sokuyordu. Gelirlerini büyük oranda ticaretten elde eden Trabzon yöneticileri ise bir hayli sıkıntıya girdi. İstanbul'un oldukça uzağında kurulmuş olan bu yeni devletin İstanbul'la tek bağlantısı olan

⁴⁸ Bryer-Winfield, *a.g.e.*, s. 353; Tellioglu, *Doğu Karadeniz'de Türkler*, s. 86, 96.

⁴⁹ Detaylı bilgi için bkz. Annika Asp-Talwar, "Mikhail Panaretos'un Vakayinamesi", *Bizans'ın Öteki İmparatorluğu: Trabzon*, Ed. Antony Eastmond, İstanbul 2016, s. 191; Fallmerayer, *a.g.e.*, s. 45-48; Ostrogorsky, *a.g.e.*, s. 393; F. İ. Uspenski, *Trabzon Tarihi (Kuruluşundan Fethine Kadar)*, Çev. Enver Uzun, Trabzon 2003, s. 44; William Miller, *Son Trabzon İmparatorluğu*, Çev. Nurettin Süleymanlı, İstanbul 2007, s. 11-14; Georg Finlay, *The History of Greece and of the Empire of Trebizond 1204-1461*, London 1851, s. 370; Tellioglu, *Trabzon Rum Devleti (1204-1461)*, Trabzon 2009, s. 27.

⁵⁰ İbnül-Esîr, *a.g.e.*, C: 10, s. 99; Geyikoğlu, *a.g.m.*, s. 259.

Trabzon-Sinop-İstanbul deniz yolu kapanmış oldu. Bunun siyasi yansıması ise, ticari ve siyasi anlamda pek çok avantaja sahip olmalarına rağmen Trabzon Komnenoslarının İstanbul'u Latinlerden alıp Doğu Roma'yı tekrar ihya etme olasılığını iyice zora sokması oldu.⁵¹ İstanbul'la bağlantısı kesilen Trabzon limanında Selçuklular söz sahibi olmaya başladılar. Ancak Selçukluların buradaki hâkimiyeti uzun olmadı. Harzemşahların Anadolu içlerine kadar sokulup Selçuklu Devleti'ni meşgul etmesi Trabzon Rum Devleti'ni sahillerde üstünlüğü tekrar ele geçirme hususunda bir hayli cesaretlendirdi. Sinop, Samsun ve Ünye dâhil sahil şeridinde yağma ve işgal girişimine başladılar. Kayıtsız kalmayan Alâeddin Keykubat 1223 yılında her ne kadar karadan ve denizden asker göndererek şehri şiddetli bir şekilde muhasaraya başlasa da halkı kiliselere sığınmış olan Trabzon Rum Devleti'nin askerlerinin aynı şekilde mukavemetiyle karşılaştı. Yine de şehir düşmek üzereyken bu defa şiddetli yağmur ve fırtına buna engel olmuştu. Bundan sonra Harzemşahlara tabi olan Trabzon Rumları Selçukluların Harzemşahları mağlup etmesi üzerine tekrar Selçuklulara tabi oldu.⁵²

Öyle anlaşılıyor ki Karadeniz ve Anadolu'da ticari üstünlük Trabzon limanına hâkim olmayı gerektiriyordu. Çünkü bu tarihlerde de Anadolu'nun Karadeniz kıyısında canlılığını koruyan en önemli ticaret merkezleri Trabzon, Sinop ve Sinop'la Samsun arasındaki Farya limanlarıydı. İç bölgede ise ticaret yollarının önemli kavşağını oluşturan Sivas önem kazanmıştı. Mısır, Suriye ve Mezopotamya'lı Müslümanların yanı sıra Cenevizli ve Venedikli tüccarlar da burada ticaret yapıyor ve vergi veriyorlardı. Buradan çıkan kervanlar kuzeyde Trabzon limanı ile denize ulaşıp oradan Farya-Sinop yolunu takiple batıya uzanıyordu.⁵³ Burada yapılan ticaretten elde edilen vergi kazançları Trabzon hazinesine büyük oranda katkı sağlamaktaydı. Çünkü Trabzon tarım için pek elverişli değildi ve gelirin

⁵¹ Murat Keçiş, "Trabzon Rum İmparatorluğunun Kuruluşunda Çevreyle Olan İlişkileri", *Tarih Araştırmaları Dergisi*, C: 28, S: 46, s. 146-147; Bundan sonra Trabzon kralları Doğu Roma hâkimiyetinde hak iddia edemediler. Timothy E. Gregory, *Bizans Tarihi*, Çev. Esra Ermert, İstanbul 2008, s. 277.

⁵² Quentin, *a.g.e.*, s. 51; Miller, *a.g.e.*, s. 16-17; Uspenski, *a.g.e.*, s. 67; Fallmerayer, *a.g.e.*, s. 106; Bu seferle alakalı detaylı bilgi için bkz. Keçiş, "Türkiye Selçuklularının 1223 Yılında Trabzon Üzerine Düzenledikleri Seferler Hakkında Yeni Bir Kaynak ve Bazı Yeni Bilgiler", *Muğla Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, S: 28, Bahar 2012, s. 43, vd.

⁵³ İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Anadolu Beylikleri ve Akkoyunlu Karakoyunlu Devletleri*, TTK, Ankara 1988, s. 148, 247-248; Sinop'un Selçuklular tarafından alınması hakkında bkz. İbn Bîbî, *Selçuknâme*, Çev. Mükrimin Halil Yinanç, Haz. Refet Yinanç, Ömer Özkan, Kitabevi Yayınları, İstanbul 2010, s. 50-54; Fallmerayer, *a.g.e.*, s. 89-90; Sinop ve batı eyaletlerinin kaybı Trabzon Rum Devleti'nin dış ilişkilerini Gürcistan ve Selçuklularla sınırlandırmış oldu. Miller, *a.g.e.*, s. 14; Ostrogorsky, *a.g.e.*, s. 399; I. Keykubat zamanında Selçuklular Sinop ve Samsun limanlarını ele geçirdikten sonra 1228'de Trabzon limanını da ele geçirmek istemiş ancak karadan ve denizden yürütülen hareket yağmur ve fırtına nedeniyle Trabzon'u ele geçiremeden sonlandırılmak zorunda kalmıştı. Geyikoğlu, *a.g.m.*, s. 266.

tamamına yakınına ticaretten elde edilen vergilerden sağlamak zorundaydı. Bu sebeple Karadeniz limanlarını ve bu limanlara kervan taşıyan bağlantı yollarını kontrol altında tutmak Trabzonlu yöneticilerin öteden beri dış siyasetinin baş faktörü olmuştu.⁵⁴

IV. Haçlı seferinden sonra Doğu Roma Devletiyle yakınlaşmaya başlayan Cenevizliler Latinleri İstanbul'dan atma hususunda VIII. Mihail Paleologos'la anlaştilar ve 13 Mart 1261 yılında Nymfeo (Nif, Kemalpaşa) anlaşmasıyla bazı imtiyazlar elde ettiler. İmparatorluğa silahlı yardım yapmaları ve İstanbul'un tahıl ihtiyacını gidermeleri karşılığında Cenevizlileri vergi ve gümrükten muaf tutan Doğu Roma Devleti onlara pazar yeri bulmada da kolaylık sağladı. Ancak Doğu Roma zamanla deniz aşırı topraklarını tamamen İtalyan tüccarlara kaptırıyordu. Ayrıca Venediklilere karşı Doğu Roma Devleti'ne askeri yardım sağlayacak olan Cenevizliler aldıkları imtiyazlarla Sinop ve Samsun limanlarına ilaveten Amasra'da da faaliyete başladı. Böylece gümüş, şap, baharat, balmumu ve ipek gibi eşyalar başka pazarlara Trabzon'dan sevk edilmeye başlandı.⁵⁵ Bu anlaşmayla Cenevizliler Trabzon gibi ticaret alanlarında Venediklilere üstünlük sağlamaya başlayacaklardı.⁵⁶ Her ne kadar Trabzonluların en büyük ticari ortağı Cenevizliler olsa da pek çok Ermeni tüccar da Trabzon'da kendilerine ait yerlerde ve rıhtım boyunca ticaret yapmaya devam ettiler.⁵⁷ Haçlı seferleriyle ticari etkinlikleri daha da artan Ermeniler daha çok Yukarı Mezopotamya ile Trabzon arasındaki yolda Türkler, Suriyeliler ve Araplarla ticaret yapmayı tercih ediyorlardı.⁵⁸

Ortaçağ Ermenistan'ının önemli merkezlerinden olan Dvin,⁵⁹ buradan Trabzon'a uzanan güzergâhın önemli noktalarındandı. Müslümanların

⁵⁴ Keçiş, "Trabzon İmparatoru III. Aleksios'un *Khrysoboullos*larına Göre Venediklilerin Trabzon Ticareti Hakkında Gözlemler", *Trade in Byzantium*, Papers From The Third International Sevgi Gönül Byzantine Studies Symposium, Ed. Paul Magdalino and Nevra Necipoğlu, İstanbul, 24-27 Haziran 2013, s. 341.

⁵⁵ Ostrogorsky, *a.g.e.*, s. 415; Tezcan, *a.g.e.*, s. 34-35, 360-363; Tellioglu, "Trabzon Rum Devleti'nin Hıristiyan Dünyasıyla İlişkileri (1214-1458)", *Uluslararası Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, S: 5, s. 37; Dördüncü Haçlı Seferinden sonra İtalyan tüccarların Doğu Roma ekonomisi üzerinde olumsuz etki yaptıkları ve ticaretin tamamını ele geçirdiklerine dair görüşler son zamanlarda araştırmacılar tarafından çok fazla kabul görmemektedir. Ancak yine de Doğu Roma tüccarları Akdeniz ve Karadeniz'de İtalyanlar kadar ticaret yapamamaktaydı. Keçiş, "III. Aleksios'un *Khrysoboullos*ları", s. 339-340.

⁵⁶ Faroqhi, *a.g.m.*, s. 523; İtalyan denizcilerden Trabzon'da ilk olarak 1270'li yıllarda Cenevizliler, 13. yüzyılın son çeyreğinde ise Venedikliler faaliyete başlamışlardı. Akışık-Karakullukçu, *a.g.m.*, s. 331.

⁵⁷ Hewsen, *a.g.e.*, s. 129.

⁵⁸ Ahmet N. Özdal, *Ortaçağ Ekonomisi ve Müslüman Tüccarlar (X-XIV. Yüzyıllar)*, İstanbul 2016, s. 482.

⁵⁹ Ortaçağın önemli ticaret merkezlerinden olan Debil (Duvın, Dvin) Ermeniyeye'nin hükümet konağının yer aldığı başkentti. Rum ülkelerine kadar uzanan bu merkezin ticari olarak ünü, yün dokuma elbiseleri, yastıkları ve çeşitli tekstil ürünleriyle yayıldığı gibi bir solucan türü

Kafkasya’da hâkim olmaya başlamasından itibaren siyasi olduğu kadar ticari olarak da sürekli ilerleme kat eden bu merkez Trabzon’un İran ve çevresiyle olan ticaretinde önemli geçiş noktası oldu. Ancak 10. yüzyılın siyasi gelişmeleri Dvin’deki bu gelişmeleri sekteye uğrattı ve tüccarların yönünü Ani’ye çevirdi. Bununla birlikte Ermenilerin Artvin’deki merkezlerinden Ardanuç da Gürcistan’dan olduğu gibi Trabzon’dan da tüccarları ağırlıyordu. Bu vesile ile doğu-batı ticaretinde en çok ürün değişiminin olduğu liman konumuna yükselen Trabzon’da, doğudan getirilen kilim, Ermeniyeye kalpakları, çeşitli giysi ve tekstil ürünleri, süs eşyaları ve altın gibi değerli eşyalar batıya sevk edilirken, batıdan getirilen Yunan kumaşları, dibalar ve keten dokumalar doğu ülkelerine gönderiliyordu. İslam ülkelerine ihraç edilen Doğu Roma kumaşları ve giysilerinin yanı sıra, doğudan batıya ihraç edilen ürünler arasında, mermer, bakır, demir, ağaç ürünleri, deri, cam eşyalar, tuzlanmış balık ve köleler önemli yer tutmaktaydı.⁶⁰ Özellikle Kastamonu’da av kuşu olarak yetiştirilip Trabzon pazarlarına ulaştırılan doğanlar da batılı seyyahların bir hayli ilgisini çekiyor ve bu vesile ile alıcı buluyordu.⁶¹

Moğol istilasını müteakip, gerek Kafkaslar’da gerekse Karadeniz’de siyasi değişikliklerin yanı sıra pek çok ekonomik değişiklikler de görülmeye başlandı. Bu ekonomik gelişmelerden Trabzon’u etkileyen önemli faktör İlhanlılar döneminde Tebriz’in başkent olması ve İlhanlıların son dönemlerine doğru Sultaniye’nin başkent olarak inşası olmuştu. Ticaret malları artık bu yeni siyasi yapılanmaya göre yeni yollardan geçerek İlhanlı başkentine ulaşıyordu. Sultaniye’den Bakü’ye, Erdebil’den Tiflis’e, Tebriz’den Karabağ’a ve Tebriz’den Erzurum’a ulaşan yollar İlhanlıların kullandığı başlıca yollar arasında yerini aldı.⁶² Yine de Karadeniz’e varış limanları değişmemiş ve Trabzon bu güzergâhın önemli limanı olmaya devam etmişti. Ayrıca Moğolların batı ile ticari bağlantısını sağlayan ve Karadeniz ticaretine hâkim olan Venedikli ve Cenevizli tüccarlar Moğollar tarafından da itibar görüp imtiyazlar elde ettiler. Bu imtiyazların başında Tebriz ve Sultaniye’de ticaret ofisleri açmaları geliyordu. Tebriz’den Trabzon limanına ve oradan batıya uzanan yoldan daha çok baharat, ipek, mücevher, ilaç ve

tarafından üretilen kırmızı boya da ekonomisinde ihraç ürünü olarak önemli yer kaplamıştı. Ayrıca çeşitli elbiseler, yün halılar, yastıklar, uçkurlar, kemerler, minderler, bilezikler ve perdeler de burada üretilen çok kaliteli eşyalar olup diğer yerlerde üretilenlere benzerlerdi. Şehrin kapılarının isimlerine bakılınca Kidâr’a Tiflis’e ve Ani’ye buradan uzanan rotaların var olduğu anlaşılmaktadır. İstahfî, *a.g.e.*, 110-111; İbn Havkal, *a.g.e.*, s. 342-343; *Hudûdü’l-Âlem*, s. 102; Mukaddesî, *a.g.e.*, s. 377.

⁶⁰ Ali İpek, “Trabzon’un Ortaçağda Ticaretteki Yeri”, *Uluslararası Trabzon ve Çevresi Kültür ve Tarih Sempozyumu (16-18 Mayıs 2006)*, C: 1, Trabzon 2011, s. 33-35.

⁶¹ Uzunçarşılı, *a.g.e.*, s. 251.

⁶² A. Zeki Velidi Togan, “Azerbaycan”, *İA.*, C: 2, s. 107-108; Moğol istilalarının ticaret yolları üzerindeki etkisi ve bunun Trabzon güzergahlarına ve ticaretine yansımaları hakkında ayrıca bkz. Akışık-Karakullukçu, *a.g.m.*, s. 329-330.

doğunun lüks eşyalarını taşıdılar. Batıdan ise aynı yolu takiple Tebriz'e yün elbiseler, keten ve kürk gibi giyim eşyaları getirdiler.⁶³ Tebriz ile Trabzon arasındaki iktisadi anlaşma sayesinde Tebriz ile Kırım arasındaki ticaret ilişkileri de düzene konulmuş oldu.⁶⁴ İran'ın yıllık ticaretinin 45 bin yük hayvanı olan yüzde kırklık oranının batıya sevkıyatı Trabzon limanı ile sağlanıyordu. Trabzon'la Tebriz arasındaki ticaret o derece gelişmişti ki her iki merkezin para ve ağırlık ölçü sistemi birbirleriyle bağlantılı hale geldi. Trabzonlu tüccarların bu ticareten yüksek miktarda kâr etmeleri İlhanlıların zayıflamasına kadar devam etti.⁶⁵ Ayrıca George Komnenos'un politikaları da Tebriz'den gelen İtalyan tüccarların yönünü bir ara Samsun'a çevirmişti. Tüccarlar Trabzon'dan denize çıkmak yerine daha az kullanışlı olan Samsun limanını tercih etmeye başlamışlardı.⁶⁶ Kuzey'de ise bu dönemlerde çok daha faal olan Suğdak limanı Kıpçaklardan gelen kölelerle birlikte sınıp ve diğer hayvan kürklerinin güneye ulaştırılmasında büyük önem kazandı. Ayrıca Kefe limanı da yük ve savaş gemilerinden oluşan irili ufaklı 200 kadar gemiyi barındıracak kadar gelişmiş bir düzene sahipti.⁶⁷ Bu limanlardaki hareketlilik bağlantılı oldukları Trabzon limanındaki ticareti de canlandırıyorlardı.

Özellikle II. Aleksios (1297–1330) döneminde pek çok imtiyazlar elde edip güçlenen Cenevizlilere karşı Trabzon kralı tedbir amaçlı olarak kale ile deniz arasında sur inşa etti.⁶⁸ Hamdullah Müstevfi bölgenin büyük şehirlerinden olduğunu belirttiği Trabzon'un bu sırada İran hazinesine yıllık 30 bin dinar gönderdiğini belirtir.⁶⁹

Güney Fransa'da bir liman kentinden hareket eden tüccarlar Galata'ya varıp deniz yoluyla Trabzon'a geliyor ve buradan kara yolunu takiple Erzurum ve Tebriz'e gelerek İlhanlı başkentinin batı ile temasını sağlıyordu. 1333'te Altınorda Hanı'ndan balık ticaretinde önemli olan Tana'da tahıl, tuz ve kurutulmuş balık gibi ihraç ürünleri için ticaret yapma izni alan Venedikli tüccarlar balıkların dağıtımını İstanbul'la birlikte Karadeniz'de Trabzon, Samsun ve Sinop limanlarından yaptı. Ayrıca Venedikliler Trabzon'daki ofisleri sayesinde lüks mallardaki ticaret hacimlerini de büyüttü.⁷⁰ Papa'nın

⁶³ Robert Bedrosian, "Armenia During the Seljuk and Mongol Periods", *The Armenian People from Ancient to Modern Times*, Vol. 1, New York 1997, s. 261-262.

⁶⁴ Togan, "Moğollar Devrinde Anadolu'nun İktisadî Vaziyeti", *Türk Hukuk ve İktisat Tarihi Mecmuası*, S: 1, 1931, s. 17.

⁶⁵ Keçiş, *Trabzon Rum İmparatorluğu ve Türkler (1204-1404)*, Ankara 2013, s. 81; Bryer, "The Fate of George Komnenos, Ruler of Trebizond (1266-1280)", *Byzantinische Zeitschrift* 66. Munich 1973, s. 339-340.

⁶⁶ Bryer, "George Komnenos", s. 348-349.

⁶⁷ Özdağ, *a.g.e.*, s. 247.

⁶⁸ Tekindağ, *a.g.m.*, s. 459.

⁶⁹ Hamd-Allah Mustawfi Qazwîn, *Nuzhat-Al-Qulûb*, Trar. G. Le Strange, Leyden 1919, s. 100.

⁷⁰ Tezcan, *a.g.e.*, s. 363, 367.

Memlûklerle olan ticarete yasak getirmesi Hindistan ürünlerini elde etmek için büyük çaba sarf eden Venediklileri Trabzon, Tana ve Azak kıyılarına yönlendiren diğer bir faktör olmuştur.⁷¹

Karadeniz'in Trabzon Rum Devleti için ticaret, ulaşım ve güvenlik açısından önem kazanması Trabzon krallarının politikalarına da yön verdi. Güneyden Türkmen baskısı ve sahil şeridinin ırmak ve vadilerle kesintili olması uluslararası ilişkilerde Trabzon'u denize mecbur bırakmıştı. Trabzon Rum İmparatoru III. Aleksios (1349-1390)'un yaptığı otuz seferden yirmi dördünü denizden sadece altısını karadan yapmış olması da bu durumu açıklar niteliktedir. Deniz ulaşımının daha kısa olmasının yanında daha güvenli olması da tercih sebeplerinin başında gelmekteydi.⁷² Sadece askeri ve siyasi olarak değil aynı zamanda İstanbul'dan doğuya ticaret veya seyahat amaçlı gidecek olanlar genellikle deniz yoluyla çıktıkları yolculuklarında Sinop'tan sonra Trabzon limanına uğramakta ve buradan kara yoluyla devam etmekteydiler. Yine deniz yoluyla Kefe limanına da buradan ulaşım sağlanmaktaydı.⁷³

Bundan sonra batı mamullerinin doğuya en önemli taşıyıcıları olan İtalyan denizcileri etkin olmaya başladıkları Karadeniz sahillerinde ve Trabzon limanında bir hayli üstünlük elde ettiler. Bir taraftan Doğu Romalılarla diğer taraftan Trabzonlularla ekonomik ilişki neredeyse Venedik ve Cenevizliler vasıtasıyla sağlanmış oldu. Ancak bu iki tüccar millet çıkarları gereği birbirleriyle kıyasıya rekabet halindeydiler. Bu rekabet Trabzon yöneticilerinin gözünden kaçmadı. Erzurum üzerinden doğuya sevk edilecek malların karaya çıkarılması hususunda Trabzon limanı emsalsiz gibi görünüyordu. İşte bu noktayı iyi değerlendiren Trabzon kralları siyasetlerini bu ekonomik çıkar üzerine şekillendirdiler. Devletin kurucularının Trabzon'u başkent seçmekte ne kadar kusursuz olduklarını daha iyi anlıyorlardı.

Türk gruplarının akınlarını akrabalık tesisiyle engellemeye çalışan III. Aleksios (1349-1390)⁷⁴ diğer taraftan Cenevizlilerle olan ilişkilerini de yoluna koymak istiyordu. Ancak sürekli yeni imtiyazlar peşinde olan Cenevizliler Aleksios'a yeni bir anlaşma teklifi getirdiler. Bu teklif imparator tarafından reddedilince Cenevizliler bu defa Trabzon limanını yağmalayarak Aleksios'tan yeni imtiyazlar almayı başardılar.⁷⁵ Cenevizliler o derece ileri gitmişlerdi ki ileri gelenlerinden Megolla sarayda fazlaca itibar görmeye

⁷¹ Atalar, *a.g.m.*, s. 132, 133.

⁷² Bryer-Winfield, *a.g.e.*, s. 18; Bryer, "Shipping", s. 4.

⁷³ Pero Tafur, *Travels and Adventures 1435-1439*, Translated and Edited with an Introduction: Malcolm Letts, London 1926, s. 130, 132; Ayrıca bkz. Pero Tafur, *Pero Tafur Seyahatnamesi 9 Mayıs 1437-22 Mayıs 1438*, Çev. Önsöz, Notlar: Hakan Kılınç, İstanbul 2016, s. 152-153.

⁷⁴ Talwar, *a.g.e.*, s. 200, 202; Fallmerayer, *a.g.e.*, s. 195; Uspenski, *a.g.e.*, s. 89.

⁷⁵ Miller, *a.g.e.*, s. 39-40; Telliöglü, *Trabzon Rum Devleti*, s. 114-115.

başlamıştı. Doğal olarak bu durum saray ileri gelenlerini rahatsız etmekteydi. Megolla bir gün sarayda satranç oynama esnasında saray ileri gelenlerinden tokat yemiş ve bunu içine sindiremeyerek Cenevizli dostlarından yardım istemişti. Durum bir anda siyasi krize dönüşmüş ve Cenevizliler iki savaş gemisini Karadeniz sahillerine doğru yola çıkararak sahilleri yağma ve tahribata tutmuştu. Aleksios ise dört savaş gemisi ile karşı koymak istediye de başarılı olamadı. Bu sırada Megolla esirlerin kulak ve burunlarını keserek onları serbest bıraktı. Çaresiz kalan Aleksios ise Megollaya hakaret eden adamını eziyet verilmeden öldürülmesi şartıyla ona göndermek zorunda kamıştı. Megolla onu biraz aşağılayıp kesik kulakların olduğu fiçiyi birlikte krala gönderdi. Bu saldırgan tutumuyla ayrıca kraldan yeni imtiyazlar da elde etti.⁷⁶ Cenevizli tüccarlar Trabzon yönetiminde ne derece etkili olduklarını gösteriyor, Trabzon yönetimi ise onların karşısına diğer tüccar topluluk Venediklileri çıkarmak istiyordu. Bu durum hem siyasi dengeleri sağlayacak hem de Trabzon ekonomisine güç katacaktı. Öteden beri anlaşıldığına göre devletlerin Trabzon'u yönetmekten çok Trabzon limanında hâkim olma çabaları ön plandaydı.

Trabzon'da Ceneviz ve Venedik rekabeti bir dizi problemi de beraberinde getirmişti. Bölge ticaretinde kendilerine ortak istemeyen Cenevizliler buradaki ticareti tekellerine almak için 6 yıl boyunca Venediklilerle savaştılar ve kendi lehlerine sonuçlanan bu mücadelede Karadeniz havzasındaki üstünlüğü ele geçirdiler. Venedikliler ise kendilerine verilen bazı imtiyazlardan vazgeçmek zorunda kaldılar. Venedikliler Girit, İstanbul ve Tana üzerinden doğu ile Cenevizliler ise Galata üzerinden Kefe ile ticaret yaparak birbirlerinin ticaret sahasına girmemeye özen gösterdiler. Kefe yönündeki ticareti önemseyen Cenevizliler bu güzergâhta Trabzon limanını kullandılar. Trabzon limanı ile Tana ve Fasis limanları arasındaki bağlantı bu vesile ile önem kazandı.⁷⁷ Trabzon ve Tana yoluyla Hind ve İran baharatı, boya maddeleri ve güzel kokulu bitkiler ithal edilen ticaret mallarındandı.⁷⁸ Trabzon'da bu gelişmeler meydan gelirken Müslüman gemiciler Sinop'ta saldırdıkları Venedik ve Ceneviz gemilerinden ganimet elde ediyorlardı. Hatta Müslüman gemicilerden bir grup Sinop'a saldırmakla sınırlı kalmayarak 1314 yılında Trabzon yakınlarında karaya çıktı. Aleksios buna önlem olarak şehrin batı tarafında yeni bir sur inşa ettirmekle yetindi.⁷⁹

Aleksios'un 1319 yılında Venediklilerle imzaladığı anlaşma Karadeniz'de özellikle Trabzon'da neredeyse rakipsiz olarak ticaretlerine devam eden Cenevizlilerin ticaretine yeni bir seyir kazandı. Artık rakipleri Venedikliler de Trabzon limanı ve Trabzon imparatorluğunun diğer liman-

⁷⁶ Fallmerayer, *a.g.e.*, s. 188–189.

⁷⁷ Telliöğlü, *Trabzon Rum Devleti*, s. 81-83.

⁷⁸ Heyd, *a.g.e.*, s. 542.

⁷⁹ Telliöğlü, *Trabzon Rum Devleti*, s. 86.

larında faaliyet hakkı kazandı. Ayrıca Doğu Roma'ya karşı siyasetlerini daha ılımlı hale getirdiler. Türklerin denizlerde başarılı ilerleyişleri Venediklilerle Doğu Roma'yı mecburen yakınlaştırıyordu.⁸⁰ Aleksios ile aralarında gerginlik başlayan Cenevizliler gümrük ücretlerinin belirlenmesinde memurların mallarını kontrol etmemesi ve belli miktarda vergi verme hususu gibi taleplerini iletmek için İmparatora adam gönderdiler. Aksi halde Trabzon'daki faaliyetlerine son verip şehri terk etmekle İmparatoru tehdit ettiler. Ancak Aleksios böyle bir ihtimalin gerçekleşmesi durumunda ülkesinin başka koloniciler tarafından kullanılacağından emindi ve Trabzon'da ticaretin bir şekilde devam edeceğini biliyordu. Diğer taraftan Venedikliler böyle bir fırsatı asla kaçırmayacaktı. İsteklerini kabul ettiremeyeceklerini anlayan Cenevizliler bir kez daha asi davranarak vergi vermeksizin 12 gemiye mal yüklemeye başladılar ve buna karşı gelen mal kontrol memurlarıyla kavga ettiler. Gerginlik daha da tırmanınca Cenevizliler şehrin dışındaki bazı yerleri ateşe verdiler. Ancak alevlerin şehre sıçramasıyla şehirde bulunan depolarının da yanacağını hesaba katmadılar. Hem can kaybı hem de mal kaybı nedeniyle iyice zor duruma düşen Cenevizliler daha basit şartlar altında anlaşma yapmayı kabul ettiler.⁸¹ Anlaşmadan sonra Cenevizliler Aleksios'un kontrolü dışında Trabzon'da ticari faaliyet gösteremediler. Ayrıca değiştirilen depo yerleri Çömlekçi mevkiinde kurulan yeni mahalleye taşınmıştı. Katolik ayini için kendilerine tahsis edilen kilise dışında her hangi bir kiliseye dokunmamayı da taahhüt etmişlerdi.⁸² Bu durum haliyle Venediklilerin işine yaradı ve onların Trabzon'daki kolonilerine güç kattı.⁸³ Her dönemde canlı bir ticarete sahip olduğu görülen Trabzon'da halk bu zenginliği imparatorluklarının son dönemlerine kadar yaşadı. Trabzon'da sürekli fuarların kurulmasına rağmen halk Orta Doğu'ya ticaret amaçlı seyahatler de düzenlemişlerdi.⁸⁴ Bir taraftan 1343 yılında Altınorda Hanı'nın Kefe'yi kuşatması diğer taraftan 1340-1341 yıllarında Tebriz'de İtalyan tüccarların öldürülmesi Cenevizlilerin işlerini iyice bozmuştu. Bunun sonucunda ticaretlerini devam ettirmek isteyen Cenevizli

⁸⁰ A. Laioui, "Marino Sanudo Torsello, Bizans ve Türkler: 1332-1334 Türklere Karşı İttifakın Perdearkası", Çev. Murat Keçiş, *Tarih Araştırmaları Dergisi*, C: 22, S: 34, 2003, s. 189-190.

⁸¹ Fallmerayer, *a.g.e.*, s. 153; Venediklilerle yapılan ilk anlaşmanın tarihinde bazı ihtilaflar olmakla birlikte bu tarihin 1306 olduğunu söyleyenler de vardır. Venedikliler bu anlaşmayla Cenevizlilerin imtiyazlarına benzer imtiyazlar elde etmişlerdir. Onların ödediği vergiye eşit miktar ödemekle Trabzon'da ticaret yapma hakkı kazanan Venedikli tüccarlara, ayrıca kilise, ev ve mağazalar yapmak için de yer verilmekteydi. Miller, *a.g.e.*, s. 24.

⁸² Finlay, *a.g.e.*, s. 412-413; Tellioglu, *Trabzon Rum Devleti*, s. 85-86.

⁸³ Miller, *a.g.e.*, s. 23.

⁸⁴ Elizabeth A. Zachariadou, "Trabzon ve Türkler (1352-1402)-Trebizond and Turks (1352-1402)", Çev. Murat Keçiş, *Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi*, S: 22, 2007, s. 237.

tüccarlar İran'dan ipek sevkiyatı için Trabzon'dan Pera'ya veya İstanbul'a uzanan güzergâhı tercih etmeye başladılar.⁸⁵

Aleksios'un iktidarda bulunduğu dönemde Katolik dünyasının Trabzon'la ilişkilerinin bir parçasını oluşturan Cenevizlilerle ve Venediklilerle olan ilişkiler Trabzon limanında yeni bir dönem başlattı. Katolik dünyasının Cenevizliler ve Venedikliler aracılığı ile Katolikliği Gürcistan'dan İran'a yaymak istekleri bu ilişkilerin dini ayağını oluşturdu ve Trabzon bu politikanın merkezi haline geldi.⁸⁶ Cenevizlilerin ve Venediklilerin kapsamlı olarak ticaret sahası olan Trabzon'un ünü İtalya'da daha da yayılmıştı. Trabzon'un bu gelişimine kayıtsız kalmayan Papa, Ekselans veya Magnifico diye hitap ettiği Trabzon Rum İmparatoruna bir mektup gönderdi. Hıristiyanlığın tek hâkiminin kendisi olduğunu ileri sürdüğü mektupta Roma ve Ortodoks kiliselerinin birleştirilmesi için destek istedi. Bunun yanında göndermiş olduğu misyonerlere Trabzon topraklarında gereken ilginin gösterilmesini özellikle de İran Deikirgan piskoposu Bernardo di Gardiola'nın ağırlanması cömert davranılmasını talep ediyor fakat Trabzon kralından herhangi bir cevap alamıyordu.⁸⁷

Diğer taraftan Cenevizlilerin saldırgan tavırları ilerleyen dönemlerde de devam etti. Cenevizliler bu kez Mikhail döneminde eski imtiyazların bir kısmına sahip olma düşüncesiyle İmparatorluğun ikinci büyük şehri Giresun'u ele geçirerek ateşe verdiler. Mayıs 1349 yılında ilerlemelerine devam ederek Trabzon limanını yağmaladılar. Bununla da yetinmeyerek 1349'da Kefe'den hareket eden iki kadırgayla başkent Trabzon'u tehdit etmeye başladılar. Trabzon Rum İmparatoru Mikhail, biri küçük olmak üzere iki kadırga ve pek çok küçük tekneyle onlara karşılık vermek üzere Çömlekçi limanından filosunu hareke geçirdi. Ancak onun bu müdahalesi Cenevizliler karşısında üstünlük elde etmesine yetmedi. Dahası büyük kadırgasını da yakılmak suretiyle kaybetti. Çaresiz kalan İmparator iç karışıklıkların da etkisiyle Cenevizlilerle anlaşma yapmaya razı oldu. Anlaşmaya göre Cenevizliler 1316 yılında kaybettikleri Aslanlar Kalesi'ni tekrar ele geçirerek Çömlekçi dışında da faaliyete başladılar ve St. Eleutherios Kilisesi'ni Katolik ibadetine açtılar.⁸⁸

⁸⁵ Tezcan, *a.g.e.*, s. 37.

⁸⁶ Tellioglu, "Trabzon Rum Devleti'nin Hıristiyan Dünyasıyla İlişkileri", s. 37.

⁸⁷ Fallmerayer, *a.g.e.*, s. 154; Miller, *a.g.e.*, s. 25.

⁸⁸ Miller, *a.g.e.*, s. 33; Fallmerayer, *a.g.e.*, s. 179; Panaretos'un aktardığına göre de bu dönemlerde Trabzon'da bir hayli sıkıntı baş göstermişti. 1347 yılında her beş adamdan birini öldüren veba salgınları ülkenin dört bir yanını sarmıştı. 1362 yılında tekrar kendini gösteren veba salgını çok sayıda insanın ölümüne ve evlerini terk etmesine neden olmuştu. Diğer taraftan Türkmenlerin Trabzon çevresine akınlarının daha da şiddetlendiği bu dönemde Mikhail'in iyi bir yönetim sergileyememesi 1349 yılında onun tahtan uzaklaştırılmasına neden oldu. Talwar, *a.g.e.*, s. 198-199, 204.

Biraz olsun dış ticarete yönelme fırsatı bulan Trabzon Rum İmparatoru akrabalık tesisi ile Türkmenlerle arasını düzeltmeye çalışıyordu. Bu evliliklerden bir tanesi de Despina'nın Anadolu ve Azerbaycan'a uzanan ticaret yollarının güvenliği için sıkı ilişkiler kurduğu Erzincan Emiri Mutahharten'le olan evliliğidir.⁸⁹ Bu dönemde Trabzon'u Karadeniz'e açılmak için bir kapı olarak gören Akkoyunlular da Trabzon Rum Devleti'ne devamlı baskı yapıyordu. Erzincan'da satılan keten ve keten elbiselerin buraya Trabzon'dan geliyor olması Trabzon'u Akkoyunların gözünde daha da değerli yaptı. Tüm bunların farkında olan Trabzon Rum İmparatoru Akkoyunluların bu tür olası saldırılarını engellemek için kız kardeşi Maria'yı Akkoyunlu Turali Bey'in oğlu Kutlu Bey ile evlendirdi.⁹⁰

III. Aleksios döneminde 1364 yılında Venediklilerle imzalanan ve onlara bir takım imtiyazların verildiği anlaşma Trabzon ticaretini canlandırması açısından oldukça mühimdir. Bu anlaşma Trabzon imparatorunun 11. yüzyıldan itibaren yükselişe geçen İskenderiye'nin, doğunun mallarının batıya sevk edilmesinde Trabzon'u ikinci plana itmesine karşın almış olduğu bir önlem niteliğindedir. Bu emirname; Venediklilerin emniyetinin sağlanması, Venedikli tacirlerden alınan vergilerin düşürülmesi, Venediklilerin kendi vatandaşlarından seçtiği bir balyosun idaresindeki ticaret merkezine bağımsızlık verilmesi, tartuların kendi adamlarınca kontrol edilmesi, Venediklilerden alınan vergilerin bir kısmının yine Venediklilerin güvenliği için harcanması, Venediklilerin yeni muhafaza binaları yapmaları, bu binaların yerlerinin Venediklilerce belirlenmesi ve yerli tacirlerle rekabeti ortadan kaldırmak için vergi memurların ticaretle alakası olmayan kişilerden seçilmesi gibi bir takım imtiyazlar içermekteydi. III. Aleksios'un ticareti canlandırmak adına vermiş olduğu bu imtiyazlar bile Venediklileri memnun etmeye yetmemiş ve III. Aleksios'a karşı hoşnutsuzlukları devam etmişti.⁹¹

Trabzon dışında meydana gelen gelişmeler Trabzon limanını dolaylı olarak da olsa etkilemeye devam ediyordu. Daha ziyade Avrupa için buğday, deri, kürk ve kölenin sağlandığı Kırım'ı tercih eden Venedikliler daha sonra Trabzon'a da yerleşmişlerdi. Ancak 14. yüzyıla kadar Asya ile olan ticaretlerinde daha güneye doğru Anadolu ve Suriye yollarını tercih ettiklerinden Trabzon onlar için pek mühim değildi. 14. yüzyılın sonlarına doğru gelindiğinde Timur'la Toktamış arasındaki mücadele ve Altınordu'daki iç karışıklıklar tüccarların Kırım limanlarına olan güvenini sarsmıştı. Buna

⁸⁹ Keçiş, *Trabzon*, s. 115.

⁹⁰ Kazım Paydaş, "Ak-Koyunlular Döneminde Ticaret", *Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Tarih Bölümü Tarih Araştırmaları Dergisi*, C: 23 (36), 2004, s. 217-219; Panaretos; 15 Ağustos 1363'de Tur Ali Bey'in oğlu ve İmparatorun damadı olan Kutlu Bey'in yanına varmak için yola çıktıklarını ancak Türkler arasında aniden çıkan şiddetli veba salgını nedeniyle geri döndüklerini belirtir. Talwar, *a.g.e.*, s. 204.

⁹¹ Keçiş, "III. Aleksios'un *Khrysoboullosları*", s. 352-353.

ilaveten 1395'te Tana'nın tahribata uğraması ve canlılığını yitirmesi tüccarları ilk olarak Trabzon limanına yönlendirdi. Bundan sonra Venedikliler Trabzon limanına ulaşımı devamlı olarak sağlamaya özen gösterdiler. Venedikli tüccarların gemileri İstanbul'dan sonra Kefe veya Tana'ya uğruyor oradan da Trabzon limanına geliyordu. Bazen Sinop limanına da uğrayan bu ticaret filosu Trabzon'dan İstanbul'a varmak suretiyle İtalya'ya ulaşıyordu. Yılda iki kez yola çıkan bu filoda yer alan gemilerden duruma göre bir veya iki tanesi Trabzon limanına uğruyordu. Uğradıkları limanlarda kaç gün kalacakları belli programa göre belirlenen bu gemilerin farklı tarihlerde 8 veya 10 gün Trabzon limanında kaldıkları görülmektedir.⁹² Trabzon'da kullanılan gemiler hakkında bilgi veren Bryer, 13. yüzyıl ortalarında Cenevizlilerin tanıttığı *navis bucius* adlı büyük geminin uzunluğunun 110 ft., taşıma kapasitesinin ise 400-600 ton arasında olduğunu belirtmektedir İtalya'da yapılan bu büyük gemilere rakip olabilecek bir gemi de Sinop Emiri İsmail İsfendiyaroğlu'nun yaptırdığı 900 tonluk gemiydi. Trabzon'da ise bu kadar büyük gemi imal edebilecek gemi inşacıları bulunmamaktaydı.⁹³

Bu dönemde İtalya'nın sadece denizcileri değil ayrıca seyyahları da Trabzon'a ziyaretler gerçekleştiriyordu. Bu durum İtalyan'ın Trabzon Rum Devleti'yle temaslarının düzeyini de ortaya koymaktadır. Cenevizlilerin aşırı hareketlerine karşın Venedikliler Trabzon Rum Devleti'nin son zamanlarına kadar ticari rekabetten kopmuş değillerdi. İspanya kralının doğudaki olayları takip etmek ve Timur ile dostluk kurmak için gönderdiği elçilik heyetinde yer alan ve 17 Eylül 1405 Perşembe günü Trabzon'a varan İspanyol seyyah Klaviyo deniz kenarındaki Trabzon'da imparatorun izniyle yapılmış olan biri Venediklilere diğeri Cenevizlilere ait iki müstahkem kaleden bahseder ki bu durum Trabzon Rum Devleti'nin son zamanlarına kadar iki topluluğun burada bir şekilde ticarete devam ettiklerini gösterir. Şehrin işlek ticaretine de değinen Klaviyo deniz sahili boyunca uzanan ve mutlaka görülmesi gereken işlek bir caddeden bahseder. Burası onun belirttiğine göre şehre gelen tüm malların satıldığı yerd. Seyahat notlarına göre müstahkem ve doğal bir savunmaya sahip olan Trabzon'un surları geride dağ eteklerine kadar uzanmakta, şehirden akan nehir yüksek uçurumlardan geçerek şehrin savunmasına yardımcı olmaktadır. Nehirlerle sulanan verimli tarım arazileri ve sık nüfuslu yerleşim yerleri de seyahat notlarında yer almıştı. Bununla birlikte çeşitli geçitlerin ve zorlukların yer aldığı kara yolu günümüze kadar işlekliliğini devam ettirmenin yanında bazı zorluklar da içermekteydi. Türklerin Trabzon çevresinde faaliyetlerinin arttığı dönemlerde Rum kesiminden Türk hâkimiyetine geçiş noktası Trabzon-Erzurum-Tebriz güzergâhında yer

⁹² Turan, *a.g.m.*, s. 153-154; Tezcan, *a.g.e.*, s. 37-38; Ayrıca bkz. Atalar, *a.g.m.*, s. 134.

⁹³ Bryer, "Shipping in the Empire of Trebizond", *Mariner's Mirror* 52. *Journal of the Society for Nautical Research*, 1996, s. 6-7.

alan Zigana Geçidi'ydi. Klaviyo'nun 22 Eylül 1405 Salı günü Trabzon'dan karla kaplı dağlara doğru yaptığı yolculukta Zigana Geçidi karşısına çıkan ilk geçitti.⁹⁴ Kendisinden yaklaşık otuz yıl sonra Trabzon'a gelen Pero Tafur ise şehrin nüfusunu yaklaşık olarak 4.000 olarak verir. O dönem nüfusuna ait en net bilgi olması nedeniyle bu sayı önemlidir.⁹⁵

Trabzon şehrini gören diğer seyyahlardan Josaphat Barbaro da şehrin herkes tarafından tanınmış olduğunu ve Trabzon Rum Devleti yöneticilerini kastederek buradaki eski yöneticilerin imparator unvanı taşıdıklarını, çok sayıda köy ve küçük kalelerin yer aldığı Trabzon-Erzurum-Tebriz yolunun işlek bir ticaret yolu olduğunu belirtir. Klaviyo'dan önce bölgeye gelmiş olan ve Trabzon'dan hareketle doğuya yönelen Venedikli seyyah Marko Polo da Zigana geçidinden sonra Gümüşhane ve sonrasında Bayburt'a ulaşmıştı. Yaz aylarında göçebe Türkleri için elverişli iklim ve bitki örtüsüne sahip olan Bayburt ayrıca çevresindeki gümüş madenleriyle de önemlidir.⁹⁶

Trabzon limanı Avrupa'dan gelen çeşitli malların doğuya aktarılma noktası ve Asya'ya ulaşan üçüncü kervan yolunun başlangıcı olması nedeniyle doğu ticaretinde önemli bir yere sahip oldu. Böylece dönemin tüccarlarının yanı sıra pek çok seyyah ve elçinin de uğrak yerleri arasında yerini aldı.⁹⁷ Bu seyyahların takip ettikleri güzergâhlar hakkında verdiği malumatlar Trabzon limanının hinterlandı hakkında da bilgi sahibi olmamıza olanak sağlamaktadır. Gümüşhane ve çevresinden elde edilen madenin deniz yoluyla sevkiyatı için Trabzon limanının alternatifsiz olduğu anlaşılmaktadır. Bu liman maden sevkiyatından başka Grek kumaşlarının ve Müslüman ülkelerden gelen altın işlemeli kumaşların taşındığı bir yer oldu. Trabzon-İran hattında güney doğuya doğru Ani ve Kars'a kadar ulaşan kervanlar da buradan hareket ediyorlardı. İpek Yolu üzerindeki Erzurum'dan ve Kafkas yolundan gelen ipekli kumaşlarla birlikte diğer ticaret malları Trabzon'da toplanıp batıya sevk edilmekteydi. Doğu Anadolu'nun dibâ ve bezyün gibi ipek kumaşları hem İslam ülkelerine hem de Doğu Roma ülkelerine

⁹⁴ Klaviyo, *a.g.e.*, s. 6, 62-63.

⁹⁵ Tafur, *Travels*, s. 131; Daha yüksek olması beklenen bu rakamın düşük olmasının temel nedeninin veba salgınlarıyla yaşanan ölümler ve göçler olduğu tahmin edilmektedir. Akışık-Karakullukçu, *a.g.m.*, s. 324.

⁹⁶ Marko Polo, *Marko Polo Seyahatnâmesi*, C: 1, Haz. Filiz Dokuman, s. 21; Josaphat Barbaro, *Anadolu'ya ve İran'a Seyahat*, Çev. Tufan Gündüz, İstanbul 2005, s. 101-102; Tarihi yollar üzerinde yer alan Erzurum bu özelliğiyle sadece askeri alanda avantaj elde etmemiş, ortaçağda İran, Hind ve Orta Asya'dan gelen tüccarların kullandığı güzergâhta yer alarak ticaretin önemli merkezi haline gelmişti. Tiflis'ten Kars'a uzanan Kafkas yolu ve İran'ın kuzeyinde Tebriz'den gelerek Bayezid'den devam eden yolun Sivas'tan Diyarbakır'a, Basra Körfezi ve Akdeniz'e ulaşan yol ile birleştiği nokta Erzurum'du. Bununla birlikte buradan devam eden bir kol Bayburt, Gümüşhane ve Zigana Geçidi'ni aşarak Trabzon limanından Karadeniz'e ulaşmaktaydı. Besim Darkot, "Erzurum", *İA.*, C: 4, s. 340-341.

⁹⁷ Turan, *a.g.m.*, s. 152-153.

uluslararası nitelikteki Trabzon limanından sevk ediliyordu.⁹⁸ Bu dönem ticaretine dikkat çeken 14. yüzyıl coğrafyacısı el-Ömerî; Trabzon'un deniz kenarında büyük bir memleket olduğunu ve Maniâş sularıyla çevrili yarı körfez şeklinde deniz kenarında olduğunu söyler. Verdiği bilgilere göre Trabzon hâkimi İstanbul banisi ve Kostantin'in soyundan gelmiştir ayrıca Papa nezdinde de itibar sahibidir. Müellif, Trabzon sakinlerini savaşçı ve gözü pek olarak tanımlayarak Trabzon'un Kırım ve Kıpçak sahillerine gidenlerin ayrıca kuzey sahillerindeki diğer insanların uğrak yerlerinden olduğunu ifade eder.⁹⁹

Eski çağlardan beri Karadeniz'de bulunan işlek maden rezervleri ve madenlerin Trabzon limanından nakli buradaki ticaretin önemli bir ayağını oluşturmaktaydı. Gümüşhane ve Bayburt çevresinin gümüş madenleri, Şebinkarahisar'ın şap madeni ve Rize ve çevresinin bakır madenleri limandaki gemilere yüklenerek Avrupa'ya ihraç edildi.¹⁰⁰ Trabzon'un maden bakımından zenginliği ve sahip olduğu cevherlerin başka hiçbir maden bölgesinde olmadığı ileri sürülür. Hatta bu rezervler yüzyıllardan beri çıkarılmasına rağmen azalma göstermemiş ve varlığını devam ettirmişlerdi. Tirebolu, Görele, Ordu, Rize, Çayeli ve Pazar gibi bölgelerde bakır, simli kurşun, demir ve çinkoyla birlikte Gümüşhane taraflarında yaygın olan gümüş bu madenlerin başında gelmektedir. Bu madenlerin işletildiği takdirde Avrupa'nın sanayisinde ihtiyaç duyulan madeni uzun yıllar karşılayabilecek potansiyele sahip olduğu belirtilmektedir.¹⁰¹ Anadolu'da daha çok Karadeniz limanlarında ticaret yapan Cenevizliler Suriye'den Sivas ve Bursa'ya gelen baharat ticaretini Sivas, Farya ve Fatsa arasında, Bursa ve İstanbul'dan başka yerlere nakletmek için ellerinde tutmuşlardı. Kırım sahillerinde de en iyi limanları ellerinde bulduran Cenevizliler bu ticaretten büyük pay alıyorlardı. Şebinkarahisar'ın şap madenini de tekellerine alarak Saruhanogluları zamanında onlara vergi vermek suretiyle bu madeni işletme hakkını almışlardı.¹⁰²

⁹⁸ Tezcan, *a.g.e.*, s. 33.

⁹⁹ Ömerî, *a.g.e.*, C: 3, s. 257-258; İbnü'l-Verdî de aynı şekilde Bahr-ı Nîûş kenarında Atrabezunde (Trabzon) gibi Rum şehirlerinin büyüklerinden olduğunu belirterek burada Trabzon'un büyüklüğüne temas eder. Ebû Hafs Sirâcüddîn Ömer İbnü'l-Verdî, *Harîdetü'l-acâib ve Ferîdetü'l-garâib*, Tah. Muhammed Zenâtî, Kahire 2008, s. 175.

¹⁰⁰ Bryer, "Byzantine Mines", s. 147; Zachariadou, *a.g.m.*, s. 238; Tekindağ, *a.g.m.*, s. 459; Anadolu'ya gelen seyyahların bir kısmı başta gümüş ve şap madenlerinin zengin rezervlerinden bahsetmiştir. Simon de Saint Quentin, *Bir Keşiş'in Anılarına Tatarlar ve Anadolu 1245-1248*, Doğu Akdeniz Kültür ve Tarih Araştırmaları Vakfı, Antalya 2006, s. 50.

¹⁰¹ Abdülvahap Hayri, *İktisadî Trabzon*, Haz. Melek Öksüz, Trabzon 2008, s. 11; Ayrıca bkz. Turan, *a.g.m.*, s. 155; Trabzon ve çevresinde madencilik çok erken tarihlerden beri devam etmektedir. Ksenophon'un verdiği bilgilere bakılırsa Khalybialıların geçimlerini demircilikten sağlıyor olmaları buradaki maden işlemeciliğine kanıt olmaktadır. Ksenophon, *a.g.e.*, s. 387; Drews, *a.g.m.*, s. 319.

¹⁰² Uzunçarşılı, *a.g.e.*, s. 247-252

Trabzon pazarlarında yerli üretim olan çeşitli mahsuller de farklı bölgelerden alıcı bulmaktaydı. Trabzon'un hayvancılığa uygun otlakları sayesinde üretilen hayvani yağlar, zeytinyağı ve çeşitli meyveler ihraç edilen gıdalar arasındaydı. Ayrıca emsallerinden farklı olan ve Trabzon'a mahsus elbise ve ayakkabılar da yerli üretim olarak Trabzon ekonomisine katkı sağlamaktaydı. Tüm bu ürünlerin farklı ülkelerden alıcı bulması tarihi yol üzerindeki işlek limanı sayesinde olmuştu.¹⁰³ Zenginliğin bir hayli arttığı Trabzon'da sürekli fuarlar kurulmakta ve her yerden tüccarları ağırlamaktaydı. Aynı şekilde Trabzonlular da farklı yerlere gitmekteydiler. Bazen bu pazarlarda, parfüm, inci ve balık gibi ürünlerin fiyatlarında ayrıca altın ve gümüşe olan talepte bazı dalgalanmalar da gözlemlenmekteydi. Buna rağmen Trabzon Ortaçağın son dönemlerine kadar zengin bir şehir ve büyük bir ticaret merkezi olarak kalmayı başarmıştı.¹⁰⁴ Ayrıca Trabzon'da her tarafta koruma olmaksızın yetiştirilen ve şarap imalinde kullanılan üzümler de buradaki ticaret malları arasında yerini almıştı. Üzümün bolluğundan dolayı bu şarapların bir küpü bir dukadan daha düşük fiyata satılıyordu. Bununla birlikte Trabzon'da yetiştirilen Apolia türü ceviz ve çeşitli meyveler de Trabzon'da alıcı bulmaktaydı.¹⁰⁵

Çeşitli toplulukların özellikle ticari faaliyet sahası içerisinde yer aldığını gördüğümüz Trabzon, Ortaçağlarda ipek yolunun batıdaki merkezi olmuş, zamanla zenginleşerek ticaret ve sanat şehri haline gelmişti. Trabzon limanı konum itibarıyla İpek Yolu'nun Doğu Akdeniz'den başlayarak İran'a oradan da Hindistan'a ulaşan kolunun Tebriz'den Karadeniz'e ayrılan güzergâhında uğrak limanlardan bir tanesiydi. M. S. 6. yüzyıllarda önemli hale gelen Kürk Yolu ve Altın Yol olarak tabir edilen İpek Yolu'nun kuzey güzergâhı da Karadeniz'de İstanbul ve Trabzon gibi önemli limanlardan geçmekteydi. Trabzon'un önemli bir yer teşkil ettiği ve Avrupa ile bağlantının sağlandığı yol 19. yüzyıl seyyahları tarafından *Semerkand'a Giden Altın Yol* olarak adlandırılmıştı.¹⁰⁶

Sonuç

Trabzon adının rivayete göre liman inşasında tesadüf edilen taşlarla alakalı olduğu göz önünde bulundurulunca kuruluşundan bugüne işlek bir limana sahip olduğu ortaya çıkmaktadır. Trabzon'la alakalı ilk bilgileri edindiğimiz kaynaklar da buradaki limana ve ticarete dikkat çekmiştir. Diğer taraftan ilkçağda olduğu gibi Ortaçağda da Türk grupların ilgi duyduğu bu coğrafyada Türklerden kalan hatıraların hala canlı kaldığı görülmektedir. Ancak Türklerin bu limanda söz sahibi olmaya başlaması Selçukluların Kaf-

¹⁰³ Detaylı bilgi için bkz. Bryer, "The Estates", s. 376-388.

¹⁰⁴ Zachariadou, *a.g.m.*, s. 237.

¹⁰⁵ Barbaro, *a.g.e.*, s. 103.

¹⁰⁶ Tezcan, , *a.g.e.*, s. 20-22.

kasya ve Karadeniz politikalarıyla kendini hissettirmeye başlamıştı. Trabzon Rum Devleti'nin Selçuklu tüccarlarının zararına uyguladığı politikaların önüne geçmek ve Trabzon limanına ulaşan yolların yeniden açılması için Selçukluların gerçekleştirdiği girişimler bu limanı Türkler için daha da önemli yapmıştı.

Doğu Roma Devleti'nin Kafkasya politikaları için askeri üsse ihtiyaç duyması ve Basileios'un burada konaklaması Trabzon limanına ticari faaliyetlerin yanı sıra farklı bir boyut kazandırdı. Bu gelişmelere rağmen askeri önemi ticari öneminin önüne geçemedi. Trabzon Rum Devleti dönemine gelindiğinde ise daha çok Cenevizli ve Venedikli tüccarların Trabzon kralından imtiyaz elde etme yarışı başladı. Bu yarış Trabzon limanının ticaret hacmine olumlu etki yaptı. Buradaki hâkimiyeti kaybetmek istemeyen her iki topluluğun ticari faaliyetlerinin Trabzon'daki siyasi hayatı etkilediği gibi ekonomiye de güç kattığı görülmektedir. Trabzon çevresinden çıkarılan madenlerin bu limandan nakledilmesi ve bu limanın Tebriz'den gelen güzergâhın denize ulaşan noktası olması gibi faktörler şehrin gelişmesine ve kültürel yapısına son derece olumlu katkı sağlamıştı. Trabzon, dünya ticaret merkezi olmanın yanında kültür ve sanat merkezi halini aldı. Gerek İslam coğrafyacıları gerekse yabancı seyyahların çoğu Trabzon şehrinde ve rıhtımından bahsetmeden geçemediler. Burası doğuda Müslüman tüccarlar batıda ise çeşitli milletler için önemli bir konuma yükseldi.

14. yüzyılın başından itibaren bölgeye yönelik Türk baskılarının arttığı görülmekte olan Trabzon artık Türkler için fethedilmesi gereken bir yerdi. Anadolu'nun neredeyse tamamına hâkim olan Türk beyleri Trabzon ve çevresiyle sınırlı kalan Rum Devleti'ne son verip burayı kendi hâkimiyetlerine katmak istedi. 1461 yılında Osmanlı Devleti padişahı II. Mehmet'in burayı kesin olarak Türk hâkimiyetine sokması Trabzon'u liman kenti olarak daha da önemli yaptı.

KAYNAKLAR

AK, Mahmut, "İslam Coğrafyacılarına Göre Trabzon", *Trabzon Tarihi Sempozyumu*, (6-8 Kasım 1998), Trabzon 1999, s. 23-34.

AKIŞIK-KARAKULLUKÇU, Aslıhan, "The Empire of Trebizond in The World-Trade System: Economy and Culture", *Trade in Byzantium*, Papers From The Third International Sevgi Gönül Byzantine Studies Symposium, Ed.: Paul Magdalino and Nevra Necipoğlu, İstanbul, 24-27 Haziran 2013, s. 323-336.

ALLEN, W. E. D., "The March-Lands of Georgia", *The Geographical Journal*, Vol: 74/2, 1929, s. 135-156.

ANTÂKÎ, Yahyâ b. Saîd el-Antâkî, *Tarih el-Antâkî*, Neş. Ömer Abdüsselam Tedmürî, Trablusşam 1990.

ARRIANUS, *Arrianus'un Karadeniz Seyahati*, Çev. Murat Arslan, Ödin Yayıncılık, İstanbul 2005.

ATALAR, Münir, "XIII. ve XIV. Yüzyıllarda Karadeniz Ticaretinde Trabzon'un Yeri ve Önemi", *Trabzon Tarihi Sempozyumu, (6-8 Kasım 1998)*, Trabzon 1998, s. 131-135.

ATTALEIATES, Mikhael, *Tarih*, Çev. Bilge Umar, Arkeoloji ve Sanat Yayınları, İstanbul 2008.

BARBARO, Josaphat, *Anadolu'ya ve İran'a Seyahat*, Çev. Tufan Gündüz, Yeditepe Yayınları, İstanbul 2005.

BAYKARA, Tuncer, "Bir Selçuklu Şehri Olarak Niksar", *I. Araştırma Sonuçları Toplantısı*, İstanbul, 23-26 Mayıs 1983, s. 189-194.

BEDROSIAN, Robert, "Armenia During the Seljuk and Mongol Periods", *The Armenian People from Ancient to Modern Times*, Vol. 1, New York 1997, s. 241-271.

BIJIŞKYAN, P. Minas, *Karadeniz Kıyıları Tarih ve Coğrafyası*, İ.Ü. Edebiyat Fakültesi Yayınları no: 1411, Ter.ve notlar: Hrand D. Andreaşyan, İstanbul 1969.

BİLGİN, Mehmet, *Doğu Karadeniz Tarih, Kültür, İnsan*, Ötüken Neşriyat, İstanbul 2010.

BRYER Anthony A. M.-WINFIELD, David, *The Byzantine Monuments and Topography of The Pontos I*, Dumbarton Oaks Research Library and Collection, Washington, 1985.

BRYER, Anthony A. M., "The Question of Byzantine Mines in the Pontus: Chalybian Iron, Chaldian Silver, Koloneian Alum and the Mummy of Cheriana", *AS*, Vol. 32, 1982, s. 133-150.

_____, "Shipping in the Empire of Trebizond", *Mariner's Mirror* 52. *Journal of the Society for Nautical Research*, 1996, s. 3-12.

_____, "Greeks and Türkmens: The Pontic Exception", *DOP*, Vol. 29, 1975, s. 113-149.

_____, "The Estates of the Empire of Trebizond. Evidence for their Resources, Products, Agriculture, Ownership and Location", *Archeion Pontou* 35, *Papers Given at the Twelfth Spring Symposium of Byzantine Studies*, Birmingham 1978, s. 370-477.

_____, "The Fate of George Komnenos, Ruler of Trebizond (1266-1280)", *Byzantinische Zeitschrift* 66. Munich 1973, s. 332-350.

COSTANTINE PORPHYROGENITUS DE ADMINISTRANDO IMPERIO, (Greek Text Edited: GY. Moravcsik), (English Translation: R. J. H. Jenkins), Washington 1967.

ÇİĞDEM, Süleyman, “Eskiçağda Trabzon Limanı: Askeri ve Ekonomik Yönden Gelişimi ve Doğu-Batı İlişkilerindeki Rolü”, *Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, S: 10/2, Erzurum 2007, s. 133-155.

DARKOT, Besim, “Erzurum”, *İA.*, C: 4, s. 340-341.

DİMAŞKÎ, Ebû Abdillâh Şemsüddîn Muhammed b. Ebî Tâlib el-Ensârî ed-Dimaşkî es-Sûfî, *Nuhbetü'd-dehr fî acâibi'l-ber ve'l-bahr*, Çev. M. A. F. Mehren, Copenhagen 1874.

DREWS, Robert, “Karadeniz’de En Eski Grek Yerleşmeleri”, Çev. Ömer Çapar, *DTCFTAD*, S: 15 (26), s. 303-327.

EBÛ’L-FİDÂ, El-Melikü’l-Müeyyed İmâdüddîn İsmâil b. Alî b. Mahmûd el-Eyyûbî Ebû’l-Fidâ, *Takvîmü'l-Büldân*, Neş. M. Reinaud, Paris 1840.

FALLMERAYER, Jakob Pihilipp, *Trabzon İmparatorluğunun Tarihi*, Çev. Ahmet Cevat Eren, Haz. Celalettin Yavuz-İsmail Hacifettahoğlu, Not. İbrahim Tellioglu, TTK, Ankara 2011.

FAROQHI, S., “Trebizond”, *Historic Cities of the Islamic World*, Boston 2007, s. 523-526.

FINLAY, Georg, *The History of Greece and of the Empire of Trebizond 1204-1461*, London 1851.

GREGORY, Timothy E., *Bizans Tarihi*, Çev. Esra Ermert, YKY, İstanbul 2008.

GEYİKOĞLU, Hasan “Selçuklular’ın Deniz Politikası ve Denizcilik Faaliyetleri”, *Atatürk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Fakültesi Dergisi*, S: 22, Erzurum 2003, s. 251-267.

GROUSSET, René, *Başlangıcından 1071’e Ermenilerin Tarihi*, Çev. Sosi Dolanoğlu, Aras Yayınları, İstanbul 2006.

HAMEVÎ, Ebû Abdillâh Şihâbüddîn Yâkût b. Abdillâh el-Hamevî el-Bağdâdî er-Rûmî, *Mu’cemü'l-Büldân*, C: 1, Beyrut 1977.

HAYRÎ, Abdülvahap, *İktisadî Trabzon*, Haz. Melek Öksüz, Serander Yayınları, Trabzon 2008.

HEWSEN, Robert, *Armenia A Historical Atlas*, The University of Chicago Press, London 2001.

HEYD, W., *Yakın-Doğu Ticaret Tarihi*, Çev. Enver Ziya Karal, TTK, Ankara 2000.

HONIGMANN, Ernst, *Bizans Devletinin Doğu Sınırı Grekçe, Arapça, Süryanice ve Ermenice Kaynaklara Göre 363'den 1071'e Kadar*, Çev. Fikret Işıltan, İÜEFY, İstanbul 1970.

İBN BÎBÎ, *Selçuknâme*, Çev. Mükrimin Halil Yinanç, Haz. Refet Yinanç, Ömer Özkan, Kitabevi Yayınları, İstanbul 2010.

İBNÜL-ESİR, Ebu'l-Fida İbnül-Esîr Ali b. Muhammed b. Abdilkerîm el-Cezerî eş-Şeybânî, el-Kâmil fi't-târih, C: 1-10, Çev. Ahmet Ağırakça, Beşir Eryarsoy, Zülfikar Tüccar, Abdülkerim Özaydın, Yunus Apaydın, Abdullah Köşe, Ocak Yayıncılık, İstanbul 2016.

İBNÜ'L-VERDÎ, Ebû Hafs Sirâcüddîn Ömer İbnü'l-Verdî, *Harîdetü'l-acâib ve Ferîdetü'l-garâib*, Tah. Muhammed Zenâtî, Kahire 2008.

İBN HAVKAL, Ebü'l-Kâsım İbn Havkal en-Nasibî, *Sûretü'l-arz*, Neş: M. J. De Goeje, Bibliotheca Geographorum Arabicorum C: 2, Leyden 1967.

İDRÎSÎ, Ebû Abdillâh Muhammed b. Muhammed b. Abdillâh b. İdrîs eş-Şerîf es-Sebtî es-Sikillî, *Nüzhetü'l-müşâk fi'htirâkı'l-âfâk*, C: 1-2, Kahire 2002.

İPEK, Ali, "Trabzon'un Ortaçağda Ticarettteki Yeri", *Uluslararası Trabzon ve Çevresi Kültür ve Tarih Sempozyumu (16-18 Mayıs 2006)*, C: 1, Trabzon 2011, s. 31-38.

İSTAHRÎ, Ebu İshâk İbrâhim b. Muhammed el-İstahrî el-Fârisî, *el-Mesâlik ve'l-Memâlik*, Tah. Muhammed Câbir Abdulâl el-Hînî, 1961.

KALKAŞENDÎ, Ebü'l-Abbas Şihabüddin Ahmed b. Ali Kalkaşendî, *Subhü'l-A'şâ fi Sinaati'l-İnşâ*, C: 1-14, Tah. Muhammed Hüseyin Şemseddin, Beyrut 1987.

KARTLIS TSKHOVREBA (History of Georgia), Trans. Dmitri Gamq'relidze, Ed: Roin Metreveli and Stephen Jones, Georgian National Academy of Sciences, Artanuji Publishing, Tbilisi 2014.

KEÇİŞ, Murat, *Trabzon Rum İmparatorluğu ve Türkler (1204-1404)*, TTK, Ankara 2013.

_____, "Trabzon Rum İmparatorluğunun Kuruluşunda Çevreyle Olan İlişkileri", *Tarih Araştırmaları Dergisi*, C: 28, S: 46, s. 143-162.

_____, "Türkiye Selçuklularının 1223 Yılında Trabzon Üzerine Düzenledikleri Seferler Hakkında Yeni Bir Kaynak ve Bazı Yeni Bilgiler", *Muğla Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, S: 28, Bahar 2012, s. 40-54.

_____, "Trabzon İmparatoru III. Aleksios'un *Khrysoboullos*larına Göre Venediklilerin Trabzon Ticareti Hakkında Gözlemler", *Trade in Byzantium*, Papers From The Third International Sevgi Gönül Byzantine Studies Symposium, Ed. Paul Magdalino and Nevra Necipoğlu, İstanbul, 24-27 Haziran 2013, s. 337-358.

KHONIATES, Niketas, *Historia (Ioannes ve Manuel Komnenos Devirleri)*, Çev. Fikret İşıltan, TTK, Ankara 1995.

KLAVIYO, Ruj Gonzales de, *Timur Devrinde Semerkand'a Seyahat*, Çev. Ömer Rıza Doğrul, Nakışlar Yayınevi, İstanbul 1975.

KOMNENA, Anna, Alexiad (Malazgirt'in Sonrası), (Çev: Bilge Umar), İnkılâp Kitabevi, İstanbul 1996.

KSENOPHON, *Anabasis (Onbinlerin Dönüşü)*, Çev. Oğuz Yarlıgâş, Kabcacı Yayıncılık, İstanbul 2011.

LAIQUI, A., "Marino Sanudo Torsello, Bizans ve Türkler: 1332-1334 Türklere Karşı İttifakın Perdearkası", Çev. Murat Keçiş, *Tarih Araştırmaları Dergisi*, C: 22, S: 34, 2003, s. 183-205.

LOWRY, Heath W.-EMECEN, Feridun, "Trabzon", *DİA.*, C: 41, s. 296-301.

MANANDIAN, H. A., *The Trade and Cities of Armenia in Relation to Ancient World Trade*, Erevan 1946, Trans. N. G. Garsoian, Lisbon 1965.

MES'ÛDÎ, Ebü'l-Hasen Ali b. Hüseyin b. Alî el-Mes'ûdî el-Hüzelî, *Mürücü'z-zehab (Altın Bozkırlar)*, (Maçoudî, Les Prairies D'or), C: 1-9, Metin ve Ter. C. Barbier de Meynard, Pavet de Courteille, A L'Imprimerie Impériale, Paris 1863.

MILLER, William, *Son Trabzon İmparatorluğu*, Çev. Nurettin Süleymangil, Heyamola Yayınları, İstanbul 2007.

MUKADDESÎ, Şemsüddin ebi Abdullah Muhammed ibn Ahmed ibn Ebî Bekr el-Bennâ el-Beşşârî el-Mukaddesî, *Kitâbu Ahseni't-tekasim fi-ma'rifeti'l-ekalim*, Neş. M. J. De Goeje, Brill 1877.

MUSTAWFÎ, Hamd-Allâh Mustawfî Qazwîn, *Nuzhat-Al-Qulûb*, Trans. G. Le Strange, Leyden 1919.

OSTROGORSKY, Georg, *Bizans Devleti Tarihi*, Çev. Fikret İşıltan, TTK, Ankara 2006.

ÖMERÎ, Ebü'l-Abbas Şehabeddin Ahmed b. Yahyâ İbn Fazlullah el-Ömerî, *Mesâlikü'l-Ebsâr fi Memâlikü'l-Emsâr*, C: 1-27, Tah. Kamil Selman el-Cebûrî, Beyrut 2010.

ÖZDAL, Ahmet N., *Ortaçağ Ekonomisi ve Müslüman Tüccarlar (X-XIV. Yüzyıllar)*, Selenge Yayınları, İstanbul 2016.

ÖZKUYUMCU, Nadir, "Tolunoğulları", *Türkler Ansiklopedisi*, C: 5, s. 15-38.

PAYDAŞ, Kazım, "Ak-Koyunlular Döneminde Ticaret", *Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Tarih Bölümü Tarih Araştırmaları Dergisi*, C: 23 (36), 2004, s. 213-223.

POLO, Marko, *Marko Polo Seyahatnâmesi*, C: 1, Haz. Filiz Dokuman, Tercüman Gazetesi Yayınları.

QUENTIN, Simon de Saint, *Bir Keşiş'in Anılarına Tatarlar ve Anadolu 1245-1248*, Doğu Akdeniz Kültür ve Tarih Araştırmaları Vakfı, Antalya 2006.

SAĞLAM, Ahmet, "Memlûk Kaynaklarında Karamanoğulları (1256-1341)", *Uluslararası Orta Anadolu ve Akdeniz Beylikleri Tarihi, Kültürü ve Medeniyeti Sempozyumu-II- Karamanoğulları Beyliği*, Ed. Mehmet Şekerci, Mehmet Mercan, Yakup Kaya, Cem Uncu, Konya 2016, C: 1-2, s. 418-441.

_____, "Ortaçağda Orijinal Bir Siyasi Yapı: Güçlü ve Nüfuzlu Her Emir Sultan Olur", *Uluslararası Sosyal ve Eğitim Bilimleri Dergisi*, Yıl: 2015, C: 2, S: 4, s. 107-126.

_____, “Moğol-İlhanlı Tahakkümünden Bağımsızlığa Giden Süreçte Memlûk Sultanı Nâsır Muhammed b. Kalavun’un Anadolu Beylikleri ile Münasebetleri”, *Tarihin Peşinde*, Uluslararası Tarih ve Sosyal Araştırmaları Dergisi, Yıl: 2015, S: 14, s. 29-50.

SEBEOs, *History*, (Translated: Robert Bedrosian), Sources of the Armenian Tradition, New York 1985.

SINCLAIR, T. A., *Eastern Turkey: An Architectural and Archaeological Survey*, Vol: II, London 1989.

STRABON, *Geographika (Antik Anadolu Coğrafyası)*, XII. 3, Çev. Adnan Pekman, Arkeoloji ve Sanat Yayınları, İstanbul 2012.

SUBAŞI, Ömer, “Arap Fethinden Selçuklu Hâkimiyetine Artvin”, *Turkish Studies*, Vol: 7/3, 2012, s. 2329-2351.

_____, “XI. Yüzyılda Tao-Klarceti Bölgesinde Türk Hâkimiyeti”, *Turkish Studies*, Volume 8/5, Ankara 2013, s. 705-731.

ŞŞAKİR Şevket, *Trabzon Tarihi*, Haz. İsmail Hacıfettahoğlu, Kurtuba Kitap, İstanbul 2013.

TABERÎ, Ebû Ca’fer Muhammed b. Cerîr et-Taberî, *Târîhu’r-Rusûl ve’l-Mulûk (Taberî Tarihi)*, C: 1-11, Tah. Muhammed Ebu’l Fazl İbrahim, Beyrut 1967.

TAFUR, Pero, *Travels and Adventures 1435-1439*, Trans. and Edited with an Introduction: Malcolm Letts, London 1926.

TAFUR, Pero, *Pero Tafur Seyahatnamesi 9 Mayıs 1437-22 Mayıs 1438*, Çev. Önsöz, Notlar: Hakan Kılınç, İstanbul 2016.

TALWAR-Annika Asp, “Mikhail Panaretos’un Vakayinamesi”, *Bizans’ın Öteki İmparatorluğu: Trabzon*, Ed. Antony Eastmond, İstanbul 2016, s. 175-215.

TEKİNDAĞ, Şehabeddin, “Trabzon”, *İA.*, C: 12/1, Milli Eğitim Basımevi, İstanbul 1979, s. 455-477.

TELLİOĞLU, *Osmanlı Hâkimiyetine Kadar Doğu Karadeniz’de Türkler*, Serander Yayınları, Trabzon 2007.

_____, *Trabzon Rum Devleti (1204-1461)*, Serander Yayınları, Trabzon 2009.

_____, “Trabzon Rum Devleti’nin Hıristiyan Dünyasıyla İlişkileri (1214-1458)”, *Uluslararası Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, S: 5, s. 33-53.

TEXIER, Charles, *Küçük Asya Coğrafyası, Tarihi ve Arkeolojisi I-III*, Çev. Ali Suat, Latin harflerine aktaran: Kâzım Yaşar Koprıman, Sad. Musa Yıldız, C: 1-3, Enformasyon ve Dökümantasyon Hizmetleri Vakfı, Ankara 2002.

TEZCAN, Mehmet, *Klasik ve Ortaçağ Dönemlerinde Karadeniz ve Kafkasya*, Serander Yayınları, Trabzon 2012.

TOGAN, A. Zeki Velidi, “Azerbaycan”, *İA.*, C: 2, s. 91-118.

_____, “Moğollar Devrinde Anadolu’nun İktisadî Vaziyeti”, *Türk Hukuk ve İktisat Tarihi Mecmuası*, S: 1, 1931, s. 1-42.

TURAN, Şerafettin, “Karadeniz Ticaretinde Anadolu Şehirlerinin Yeri”, *Birinci Tarih Boyunca Karadeniz Kongresi Bildirileri, (13-17 Ekim 1986)*, Samsun 1988, s. 147-158.

URFALI MATEOS, *Urfaî Mateos Vakayî-Nâmesi (952-1136) ve Papaz Grigor’un Zeyli (1136-1162)* Çev. Hrant D. Andreasyan, Not. Edouard Dulaurer, Halil Yınanç, TTK, Ankara 2000.

USPENSKI, F. I., *Trabzon Tarihi (Kuruluşundan Fethine Kadar)*, Çev. Enver Uzun, Eser Ofset Matbaacılık, Trabzon 2003.

UZUNÇARŞILI, İsmail Hakkı, *Anadolu Beylikleri ve Akkoyunlu Karakoyunlu Devletleri*, TTK, Ankara 1988.

ZACHARIADOU, Elizabeth A., “Trabzon ve Türkler (1352-1402)-Trebizond and Turks (1352-1402)”, Çev. Murat Keçiş, *Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi*, S: 22, 2007, s. 221-241.