

PAPER DETAILS

TITLE: MOGOL DÖNEMİ TİCARETİN GELİSMESİNDE DOĞU ANADOLU KERVAN YOLLARININ
YERİ

AUTHORS: Erol KELES

PAGES: 139-161

ORIGINAL PDF URL: <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/2265347>

MOĞOL DÖNEMİ TİCARETİN GELİŞMESİNDE DOĞU ANADOLU KERVAN YOLLARININ YERİ

THE PLACE OF EASTERN ANATOLIA CARAVAN ROADS IN THE DEVELOPMENT OF MONGOL PERIOD TRADE

Erol KELEŞ*

Makale Bilgisi

Başvuru: 20.02.2022

Kabul: 18.06.2022

Article Info

Received, Feb,20,2022

Accepted: Jun,18,2022

Öz

XIII. asrın ilk çeyreğinde Kore'den Doğu Avrupa düzlüklerine kadar uzanan saha Moğol İmparatorluğu'nun siyasi hâkimiyeti altına alınmıştır. Sözü edilen coğrafyanın tek elden idare edilmesi doğu-batı ticaretini de canlandırmıştır. İmparatorluğun Ortadoğu'daki parçası İlhanlı Devleti ise, sahip olduğu konumu itibarıyla ticarete büyük önem vermiş, ticareti geliştirmek için her türlü tedbiri almaktan geri durmamıştır. Özellikle Memluklara karşı Papalığın başlattığı ambargo kısa sürede ticari güzergâhların yön değiştirmesine sebep olmuştur. Artık Çin ve Hint'ten Avrupa'ya uzanan yollar İlhanlı hâkimiyetindeki topraklar üzerinden geçmeye başlamıştır. Zira doğu ülkelerinden gelen kervanlar Tebriz'de toplanıyor, buradan Doğu Anadolu'nun kervan yolları vasıtasıyla batıya naklediliyordu. Bu durum İlhanlı hazinesine büyük bir katkı sağladığı gibi, yol güzergâhları üzerinde yer alan yerleşim yerlerinin de refah düzeyini artırmaktaydı. Bu çalışma, XIII. yüzyılın ikinci yarısında Tebriz merkezli kurulan İlhanlı Devleti'nin değişen siyasi ve iktisadi şartlar sonucunda kontrol ettiği Doğu Anadolu topraklarının doğu-batı ticaretinin seyrinde oynadığı rolü belirtmek gayesiyle kaleme alınmıştır.

Anahtar Kelimeler: Doğu Anadolu, İlhanlılar, Tebriz, Ahlat.

Abstract

In the first quarter of the 13th century, the area stretching from Korea to the plains of Eastern Europe was brought under the political domination of the Mongol Empire. The single-handed administration of the aforementioned geography also revived the east-west trade. The Ilkhanid State, which is the part of the empire in the Middle East,

* Dr., İnönü Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Genel Türk Tarihi ABD, erlks44@hotmail.com, ORCID ID: 0000 0002 1717 212X, Malatya, Türkiye.

gave great importance to trade due to its position and did not hesitate to take all kinds of measures to develop trade. The embargo initiated by the Papacy, especially against the Mamluks, caused the commercial routes to change in a short time. Now the roads from China and India to Europe began to pass over the lands under the rule of Ilkhanid the caravans coming from the eastern countries were gathered in Tabriz and were transported to the west via the caravan routes of Eastern Anatolia. This situation not only made a great contribution to the Ilkhanid treasury, but also increased the welfare level of the settlements located on the road routes. This study was written in order to indicate the role played by the Ilkhanid State, which was established in Tabriz in the second half of the 13th century, in the course of east-west trade of the Eastern Anatolian lands, which it controlled as a result of changing political and economic conditions.

Keywords: Eastern Anatolia, Ilkhanids, Tabriz, Khlat.

Giriş

Pek çok bilim insanına göre, atlı göçebe toplumlar asalak bir hayat sürmüşlerdir. Hatta ticareti bilmeyen bu toplumlar yerleşik medeniyetlerin sahip olduğu şehirleri yağmalayarak ancak hayatta kalabilirlerdi.¹ Hâlbuki Hunlardan itibaren Orta Asya bozkırlarında teşekkül eden atlı göçebe Türk imparatorlukları üretici oldukları gibi komşularıyla ticari faaliyetlere de büyük önem veriyorlardı. Ticari güzergâhlar üzerinde hâkimiyet tesis edebilmek için de yoğun bir mücadele vermişlerdir. Dolayısıyla bölgede kurulan Türk devletlerinin enkazı üzerinde filizlenen Moğol İmparatorluğu da sözü edilen tarihi mirası büyük ölçüde sahiplenmiştir.²

1206 yılında toplanan kurultayda kağan seçilip “Çingis Han” unvanını alan Timuçin, kısa sürede büyük bozkır coğrafyasında yurt tutmuş Türk-Moğol boylarını hâkimiyeti altında birleştirdi. Akabinde Çingis Han, İpek ticaret yolunun büyük kısmına hükmeden Harezmsahlarla karşılıklı ticari girişimlerde bulundu. Alâeddin Muhammed’den gelen elçilik heyetine karşılık büyük bir ticaret kervanını Harezmsah ülkesine gönderdi. Otrar şehrinde alıkonan bu tüccar kafilesi Harezmsahlara Otrar Valisi tarafından katledilerek malları yağmalanmıştı.³ Valinin kendisine teslim edilmesini isteyip, karşılık bulamayan Moğol hükümdarı meşhur batı seferini başlattı.

¹ Ahmet Taşağıl, *İlk Türkler (Bozkırdan Dünyaya Yayılanlar)*, Kronik Yayınları, İstanbul 2021, s. 40.

² Mehmet Tezcan, “Türk-Moğol Hâkimiyeti Döneminde Karadeniz’de Ticaret”, *Tarih İncelemeleri Dergisi*, XXIV/1, Temmuz 2009, s. 152.

³ Cüveynî, *Târih-i Cihângüşa*, C I, (Çev. Mürsel Öztürk), Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara 1998, 116vd; İ. Kafesoğlu, *Harezmsahlar Devleti Tarihi*, TTK Yayınları, Ankara 2000, s.236-246; J. Paul Roux, *Moğol İmparatorluğu Tarihi*, (Çev. Aykut Kazancıgil-Ayşe Bereket), İstanbul 2001, s.174vd.

Neticede bu sefer Batı Türkistan'dan başlayıp, Yakındoğu ve Doğu Avrupa'ya kadar uzanacak bir ileri harekâtın da fitilini ateşlemiştir.

Çingis Han'ın oğulları ve torunları tarafından devam ettirilen bu harekât, İpek yolu başta olmak üzere ticaret yollarının Moğol yönetimi altına alınmasıyla sonuçlanmıştır. Tesis edilen bu siyasi nizam Batı Hristiyan dünyasının Asya ile münasebetlerini daha da yoğunlaştırdı.⁴ Zira artık ticari güzergâhlar tek elden toplanmış, güvenlik problemi ortadan kalkmıştı. Moğol İmparatorluğu, Macaristan'dan Kore'ye kadar geniş topraklar üzerinde kara yolu ticaretini daha güvenli hale getirmiş ve dolayısıyla kervan yollarının hacmi oldukça artmıştır.⁵ Bu bağlamda doğu-batı transit ticaretinin seyrinin belirlenmesinde konumu itibarıyla Anadolu coğrafyası önemli bir yer işgal ediyordu. Bilhassa Çin'den başlayıp İran üzerinden Karadeniz ve Akdeniz limanları aracılığıyla Avrupa'ya uzanan bu yolculuk Anadolu'nun doğusundan geçen kervan yolları vasıtasıyla sağlanabiliyordu.

a. Moğol Hâkimiyeti Öncesi Kervan Yollarının İşlevi

Doğu Anadolu Bölgesi eski zamanlardan beri İran, Kafkasya, Karadeniz ve Doğu Akdeniz arasında askeri olduğu kadar ticari açıdan da bir geçiş özelliğine sahipti. Pers İmparatorluğu döneminde “*Kral Yolu*”, “*Şahrah*” veya “*İmparator Yolu*” da denilen ticari güzergâh, Maverâünnehir'den Akdeniz ve Bizans topraklarına Doğu Anadolu'nun kervan yolları vasıtasıyla bağlanmaktaydı.⁶ Daha milâdi birinci yüzyıldan itibaren Ermeniyeye (Doğu Anadolu)-Trabzon bağlantılı ticaret, Karadeniz'i Uzakdoğu pazarına açarken; aynı zamanda Ortaçağ Ermeniyesi'nde önemli ticari merkezlerin doğmasına da zemin hazırlamıştır.⁷ Strabon, Pontus şehirleri olan Komana ve Zela kentlerinin önemli ticaret merkezleri olduklarını, bu şehirlere Armenia'dan çok sayıda tüccarın geldiğini belirtmektedir.⁸

⁴ Mustafa Akdağ, *Türkiye'nin İktisadî ve İçtimaî Tarihi (1243-1453)*, C. I, Yapıkredi Yayınları, İstanbul 2010, s. 323.

⁵ Tom Standage, *İnsanlığın Yeme Tarihi*, (Çev. Gencer Çakır), Maya Kitap, İstanbul 2016, s.107vd.

⁶ Geniş bilgi için bkz. W. M. Ramsay, *Anadolu'nun Tarihi Coğrafyası*, (Çev. Mihri Pektaş), MEB Yayınları, İstanbul 1960, s.44vd. Harita üzerinde bkz. Aynı eser, s.561-62.

⁷ H. A. Mandian, *The Trade and Cities of Armenia In Relation To Ancient World Trade*, (Edit. N.G. Garsoian), Lisbon 1965, s.52. Günümüzde de Trabzon üzerinden İran'a ulaşan bu yol “*Nahçıvan'ın Kalbi*” olarak adlandırılmaktadır. Bkz. Oktay Belli- Veli Sevin, *Nahçıvan'da Arkeolojik Araştırmalar*, İstanbul 1999, s.13vd; Enver Uzun, “*Trabzon-İtalya Ticaret Alakaları*”, *Birinci Tarih Boyunca Karadeniz Kongresi Bildirileri* (13-17 Ekim 1986), Samsun 1988, s.81.

⁸ Strabon, *Geographika (Antik Anadolu Coğrafyası)*, (Çev. Adnan Pekman), Arkeoloji ve Sanat Yayınları, İstanbul 1993, s.36vd. Bahsi geçen güzergâh hakkında bkz. Ramsay, *a.g.e.*, s.286vd.

İran üzerinden batıya seyreten kervanlar uzunca bir süre Dvin üzerinden geçmekteydi. Ancak Bakratî Ermeni hanedanlığı zamanında Arpaçay üzerinde inşa edilen köprüler vasıtasıyla artık kervanlar daha kısa olan Ani üzerinden batıya ve kuzeye doğunun mallarını taşımaya başladılar.⁹ Bilhassa X. Yüzyıldan itibaren önem kazanan Ani, Kars ve Erzen üzerinden Trabzon Limanı'na ulaşan kervan yolu, eski Roma ticaret kabilelerinin İran'a geçişlerini sağladığı gibi Karadeniz ile İslam Hilafeti arasında da irtibatı büyük ölçüde gerçekleştiriyordu. Ayrıca Hazar Denizi üzerinden Azerbaycan'a gemilerle getirilen doğunun ürünleri Aras ve Kür vadilerini takip ederek Karadeniz'e nakledilmekteydi.¹⁰

Eski çağlardan itibaren doğu ticaret ürünlerini batıya sevk eden Trabzon Limanı¹¹ ve Doğu Anadolu kervan yolları farklı dönemlerde siyasi nedenlerle yoğunluğunu kaybetmişse de önemini uzun bir süre daha devam ettirmiştir.¹² Aynı şekilde Çin ve Hint ürünlerinin batı pazarlarına aktarılmasında Antakya Limanı da önemli bir rol oynuyordu. İran üzerinden gelen bu mallar yine Doğu Anadolu kervan yolları aracılığıyla ilgili limana ulaştırılmaktaydı. Selçuklu fütuhâtı neticesinde Doğu Anadolu'nun Türk hâkimiyeti altına alınmasıyla Müslüman tüccarlar da aynı kervan yollarını kullanarak uluslararası ticaretin içerisinde kendilerine yer bulmuşlardı. Nitekim İbnü'l-Ezrak, XII. yüzyılın ilk yarısında Ahlatlı tüccarlara ait gemilerin Karadeniz'de battığını ve çok sayıda Ahlatlının bu kazada hayatını kaybettiğini anlatmaktadır.¹³ Tebriz- Trabzon hattı üzerinde bulunan Ahlat ve Erciş gibi şehirler, Türk hakimiyeti döneminde bu konumlarının bir sonucu olarak ekonomik ve ticari manada büyük gelişme kaydetmişlerdi. Ahlatşahlar bu güzergâhın ticari ehemmiyetini bildiklerinden, yol üzerinde çok sayıda köprü ve kervansaraylar inşa ettirmişlerdir.¹⁴

⁹ W. Barthold, "Ani", *İA*, I, s. 437.

¹⁰ Bu konuda ayrıntılı bilgi için bkz., Ali İpek, "Kars'ın Ortaçağ Ticaretindeki Yerine Bir Bakış (IX-X. Asırlar)", *Erdoğan Merçil'e Armağan*, Bilge Kültür SanatYayınları, İstanbul 2013, s.285-298.

¹¹ Jakob P. Fallmerayer, *Trabzon İmparatorluğu Tarihi*, TTK Yayınları, Ankara 2011, s. 293. Trabzon'un ilkçağlardan itibaren sahip olduğu coğrafi önemi hakkında bkz. Mehmet Özsait, "İlkçağ Tarihinde Trabzon ve Çevresi", *Trabzon Tarihi Sempozyumu* (6-8 Kasım 1998), Trabzon 1999, s. 35-42.

¹² Ruy Gonzales de Clavijo, *Anadolu, Orta Asya ve Timur*, Ses Yayınları, (Çev. Ö. Rıza Doğrul), İstanbul 1993, s.101vd.

¹³ İbnü'l-Ezrak, *Meyyafarikin ve Amid Tarihi*, (Artuklular kısmı), (Çev. Ahmet Sarvan), Erzurum 1992, s.46; Faruk Sümer, *Selçuklular Devrinde Doğu Anadolu'da Türk Beylikleri*, TTK Yayınları, Ankara 1998, s.53.

¹⁴ Osman Turan, *Doğu Anadolu Türk Devletleri Tarihi*, Ötüken Yayınları, İstanbul 2009, s. 37.

Türkiye Selçukluları döneminde doğudan batıya uzanan ticaret yolları Tebriz üzerinden Trabzon ile yine Tebriz'den Doğu Akdeniz'deki Ayas Limanı'na bağlanmaktaydı.¹⁵ Dönemin siyasi gelişmeleri zaman zaman bu yolların işlerliğini olumsuz etkilese de Sultan Alâeddin Keykubat'ın aldığı tedbirler sayesinde Doğu Anadolu şehirleri ve buralardan geçen ticaret yolları belli bir dönem daha canlılığına sürdürmüştü. Ancak oğlu Gıyaseddin II.'nin dirayetsizliği ve yanlış politikaları, genel anlamda ülkede bir güvenlik sorununu da beraberinde getirmişti. Özellikle babası zamanında devlet hizmetine alınan Harezmlilerin, Gıyaseddin II. yönetimi tarafından dışlanması, Harezmlilerin Doğu Anadolu'daki serkeşlikleri bölge ticaretini olumsuz etkilemiştir.¹⁶ Bu durum Moğolların İpek ticaret yolunu kontrol altına alıp, Trabzon Limanı'na bağlanan Doğu Anadolu'nun kervan yolları üzerinde etkili olduğu döneme kadarda devam etmiştir.¹⁷

b. Doğu Anadolu'da Moğol Hakimiyetinin Tesisi

1251'de toplanan kurultayda Büyük Kağan seçilen Mengü, kardeşi Hülegü'yü ülkenin batı topraklarını düzene koymak maksadıyla büyük bir kuvvetle İran'a gönderdi. 1256'da İran'a ulaşan Hülegü, kısa süre içinde önce Bâtınileri dize getirdi. 1258'de Bağdat Abbasi Halifeliği'ni ortadan kaldırdı. Bu kararlı siyaseti çevrede diğer siyasi güçlerin kendisine bağlılıklarını sunmalarıyla neticelendi. Böylece İran, Irak, Azerbaycan ve Anadolu'nun doğu ve orta kesimleri Moğol yönetimi altına alınmış oldu. Bilhassa Doğu Anadolu'nun kontrolü Moğol yönetimi açısından pek çok açıdan önemliydi. Doğu Anadolu, sözü edilen büyük orduyu besleyebilecek yaylak sahalarının yanında çevresindeki bölgeler arasında bir kavşak niteliğini taşıyordu. O sebeple Doğu Anadolu'nun da içerisinde bulunduğu geniş topraklar bir eyaletin çatısı altında birleştirildi.¹⁸

Moğolların bu başarıları Batı Hristiyan dünyası tarafından yakından takip ediliyor ve kendilerine bir müttefik buldukları düşüncesiyle sevinçle karşılanıyordu. Zira bu müttefik sayesinde artık doğunun zenginliklerine Müslüman devletlerin toprakları üzerinden ulaşma dönemi son bulmuştu. Ayrıca ortak düşmana karşı siyasi olduğu kadar iktisadi alanda da birlikte hareket edilerek İslam coğrafyası kontrol altına alınabilirdi. Zira Memluk

¹⁵ Adnan Eskikurt, "Ortaçağ Anadolu Ticaret Yolları", *Muğla Sıtkı Koçman Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, Sayı 33, 2014, s. 24.

¹⁶ İbn Bibi, *El-Evamirü'l-Ala'iyeyfi'l-Umuri'l Ala'iyye*, (Çev. Mürsel Öztürk), TTK Yayınları, Ankara 2014, s. 451vd.

¹⁷ A. Eskikurt, "a.g.m", s. 24.

¹⁸ Faruk Sümer, *Kara Koyunlular*, TTK Yayınları, Ankara 1992, s.33. Bu konuda geniş bilgi için bkz. Erol Keleş, "İlhanlıların Tesis Ettiği Van Eyaleti'nin Yönetim Sistemi ve İktisadi Durumu", *Akademik Tarih ve Düşünce Dergisi*, 2018, V/18, s. 558-585.

Türk Devleti'ni köşeye sıkıştırmanın yolu, ekonomik açıdan zayıflatmaktan geçiyordu. Bunun için de Mısır ile yapılan tüm ticari ilişkilerin kesilmesi gerekiyordu. Dolayısıyla Mısır ile mücadele halinde olan ve Avrupa Hristiyan dünyası ile dostane münasebetler içinde bulunan İlhanlı yönetiminin hâkim olduğu saha üzerinden ticaret geliştirilmeliydi.¹⁹

c. Ticari Güzergahların Yön Değiştirmesi ve Kervan Yollarının Önem Kazanması

Hülegü'nün yukarıda bahsedilen askeri başarıları neticesinde tesis edilen Tebriz merkezli İlhanlı Devleti, şüphesiz batıyla olan ticari münasebetlerin geliştirilmesi gerektiğinin farkındaydı. Nitekim süreçte o yönde gelişti. Kısa sürede Tebriz uluslararası bir ticaret merkezine dönüştü.²⁰ Esasen dönemin siyasi gelişmeleri de İlhanlıları buna mecbur kılmaktaydı. İlhanlıların Altın Orda ve Memluklarla olan mücadeleleri de bölge ticareti açısından önemliydi. Çok geçmeden doğu-batı ticaretinin seyrini büyük ölçüde değiştiren gelişmeler oldu. 1243'lerden sonra başladığı ifade edilse de,²¹ 1291'de Akka'nın Müslümanlar tarafından alınması, Avrupalılara Suriye ve Mısır yolunu büyük ölçüde kapatmıştı. Ayrıca Memluklar, son Haçlı kalıntıları da Akka'da çıkardılar (1291). Dolayısıyla hem İlhanlıları, hem de Avrupa'yı karşılıklı almış oldular. Papalığın buna ilk tepkisi Mısır'dan uzun bir süre baharat almayı durdurmak oldu. Ayrıca Memluklara silah, kereste ve köle ticaretini yasakladı. Hindistan'dan İskenderiye Limanı aracılığıyla Avrupa'ya geçen mallardan alınan gümrük vergisinden mahrum etmek için Avrupalı tüccarları İran Körfezi ve Suriye limanları arasındaki kervan yollarını kullanmaları gerektiğini öğütlüyordu.

Sözü edilen ambargo Memlukları olduğu kadar denizci İtalyan devletlerini de olumsuz etkiledi.²² Bu da Avrupalı tüccarları kuzey yollarını kullanmaya zorladı. Böylece Trabzon-Tebriz arasında işleyen eski kervan yolları tekrar canlanmaya başladı. Memluklara karşı Hristiyan Avrupa ile müttefik olma arzusu da ticari münasebetlerin seyrini belirleyebiliyordu.²³

¹⁹ Serdar Çavuşdere, *Avrupa'nın Türk Sorunu*, Yeditepe Yayınları, İstanbul, 2016, s. 83-85.

²⁰ Timothy May, *Moğol İmparatorluğu*, (çev. Ü. Evrim Uysal), Kronik Yayınları, İstanbul 2021, s. 332.

²¹ Claude Cahen, *Osmanlılardan Önce Anadolu*, (Çev. Erol Üyepazarcı), Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 2011, s. 316.

²² Ahmet Tabakoğlu, *Türkiye İktisat Tarihi*, Dergâh Yayınları, İstanbul 2008 s. 134-135. Ambargo hakkında geniş bilgi için bkz. W. Heyd, *Yakındoğu Ticaret Tarihi*, (Çev. E. Ziya Karal), TTK Yayınları, Ankara 2000, s. 430vd.

²³ Claude Cahen, *Haçlı Seferleri Zamanında Doğu ve Batı*, (Çev. Mustafa Daş), Yeditepe Yayınları, İstanbul 2016, s. 306.

Papalığın uygulamaya koymuş olduğu bu ekonomik politika Mısır'ın ihtiyaçlarını Anadolu'dan karşılama gerekliliğini ortaya çıkarmıştı.²⁴ Nitekim Memlûklar donanmaları için gerekli olan kereste ve zifti Antalya ve Alaiye limanlarından sağlıyor ve buralara baharat, keten, şeker vs. ihraç ediyordu.²⁵ XIV. asrın ilk yarısında Antalya şehrine gelen seyyah İbn Battuta, bölgenin bağ ve bahçelerinin bolluğundan ve meyvelerinin kalitesinden bahsederken; bunların kurutulup Mısır'a ihraç edildiğini de belirtmektedir.²⁶

Ticaretin kuzey yollarına kaymasının şüphesiz başka sebepleri de vardı. Örneğin Memlûk yönetiminin Kızıldeniz ticaretini millileştirme politikası, yabancı tüccarın bölgeden uzaklaştırılması anlamına geliyordu ki, bu politika Avrupalıların tepkisini çekmekte gecikmedi.²⁷ Bu arada İlhanlı-Memlûk mücadelesinin daha çok Irak ve Suriye üzerinde vuku bulması, güney yollarını güvenli olmaktan uzaklaştırmıştı. Nihayet Altın Orda Devleti'nin Karadeniz ticaretini geliştirmek maksadıyla almış olduğu tedbirleri de belirtmekte fayda vardır.

Yukarıda bahsedilen sebeplerden dolayı XIII. yüzyılın sonlarından itibaren Çin, Hind ve İran'ın başlıca ürünlerini, ipeklilerini ve baharatını Akdeniz'e ulaştıran asıl ticaret güzergâhları yön değiştirmeye başlamıştı. Esasında bu dönemlerde doğu ile batı arasında ticari münasebet iki ana güzergâh üzerinden sağlanıyordu. Biri Mısır üzerinden deniz yolu, diğeri de Karadeniz ulaşan kara yoluydu. Birinci yol önemini kaybettiğine göre artık ticaretin yönü ikinci yola kaymıştı.²⁸ Bilhassa Doğu Anadolu kervan yolları üzerinden Trabzon ve Doğu Akdeniz limanlarına bağlanan kervan yolları sözü edilen ticari yükü sırtlanmaya başladı. Zira doğudan gelen kervanlar kuzeyde Tana veya Kefe'ye; güneyde ise, Tebriz veya Sultaniye üzerinden Trabzon, Ayas, Efes gibi Anadolu limanlarına uğramaktaydı.²⁹ Dolayısıyla İlhanlı payitahtı Tebriz ile sözü edilen liman şehirleri arasında irtibatı sağlayan kervan yolları tüccarlar açısından kaçınılmaz hale gelmiştir.³⁰

²⁴ Mustafa Akdağ, *Türkiye'nin İktisadi ve İçtimai Tarihi*, YKY Yayınları, (1243-1453), İstanbul 2010, s.310.

²⁵ İbn Battuta, *Seyahatname*, YKY Yayınları, (Çev. A. Sait Aykut), İstanbul 2013, s.274. Ayrıca bkz. A. Tabakoğlu, *a.g.e*, s.135.

²⁶ İbn Battuta, s.274vd.

²⁷ Geniş bilgi için bkz. Herbert Heaton, *Avrupa İktisat Tarihi*, C. I, (Çev. M. Ali Kılıçbay-Osman Aydoğuş), Teori Yayınları, Ankara 1985, s.153.

²⁸ C. Cahen, *Haçlı Seferleri Zamanında Doğu ve Batı*, s. 308.

²⁹ W. Heyd, *a.g.e*, s.542. Ayrıca bkz., Halil İnalcık, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, C.I, (Çev. Halil Berktaş), İş Bankası Yayınları, İstanbul 2000, s.372; S. Runciman, *Haçlı Seferleri Tarihi*, C. III, (Çev. Fikret Işıltan), TTK Yayınları, Ankara 2008, s.305vd.

³⁰ Osman Turan, *Doğu Anadolu Türk Devletleri Tarihi*, Ötüken Yayınları, İstanbul 2009, s.50.

Tebriz ile Trabzon arasında irtibatı başlıca iki kervan yolu sağlamaktaydı. Bunlardan biri Trabzon'dan güneydoğuya İran'a doğru ayrılan *Erzurum-Pasin-Kağızman-Kars-Ani-Tebriz* güzergâhıydı.³¹ Karadeniz üzerinden, deniz yoluyla sağlanan bu güzergâhta ulaşım, İtalya'da güney Fransa'daki limanlardan başlayarak Galata'ya ve oradan Trabzon'a kadar denizden, Trabzon-Tebriz arasında ise karadan sağlanıyordu.³² Diğeri ise, Tebriz'den başlayıp *Hoy-Sökmenabad- Nevşehir-Bend-i Mâhi-Erciş-Malazgirt-Hınıs-Avnik-Pasin-Erzurum* 'a kadar uzanmaktaydı. Yaklaşık 79 fersah³³ olan bu yol, kuzeyde *Bayburt-Gümüşhane-Zavena Kalesi/Zigana Köyü-Palima Kalesi/Hamsiköy-Pyxides/Değirmençay* üzerinden Trabzon limanına ulaşırdı. Aynı kervan yolu Erzincan ve Sivas üzerinden de Doğu Akdeniz ile Anadolu'nun batı taraflarıyla ticari münasebetlerin yürütüldüğü önemli bir güzergâhtı.³⁴ Erzurum'dan Sivas'a devam eden yol yaklaşık 71 fersah kadardı.³⁵ Bu yollardan biri de “*Şahrâh-ı Garbi*” yani “*Batı İmparator Yolu*” adı verilen ve 301 fersah uzunluğundaki Tebriz'den başlayıp Erciş, Adilcevaz, Ahlat, Erzurum üzerinden Konya'ya ve Alanya limanına uzanan kervan yoluydu. Bu yol aynı zamanda Sivas'tan ayrılıp Ankara istikametinden Bursa'ya ulaşıyordu.³⁶

Ticari amaçlı kara yolları, askeri yolların aksine kısa olmalıydı.³⁷ Zira Trabzon-Tebriz arasındaki bu kara yolları, kervanlarla en kısa mesafe 30-32 günde, binek hayvanları ile 12-13 günlük bir sürede alınıyordu.³⁸ Doğu ülkelerinden getirilen mallar bu kervan yoluyla Trabzon'a ve buradan kuzeyde

³¹İbn Havkal, *Sûret el-Arz (Yerin Haritası)*, (Çev. Ramazan Şeşen), Yeditepe Yayınevi, İstanbul 2014, s.267vd; V. Minorsky, *Studies in Caucasian History (The Shaddadis of Ani)*, Cambridge press, London 1953, s.105.

³² Şerafettin Turan, *Türkiye- İtalya İlişkileri I (Selçuklulardan Bizans'ın Sona Erişine)*, Kültür ve Turizm Yayınları, Ankara 2000, s.57vd. XIV. yüzyılın ilk yarısında Keşiş Odoric de bu güzergâhı kullanmıştı. Bkz. Odoric, s. 7-12.

³³TDK'ya göre, fersah yaklaşık olarak 5.5 km kadardır.

³⁴ Salim Cöhçe, “Ruj Gonzales De Clavijo'nun Gezi Notlarına Göre Gümüşhane ve Çevresi”, *Geçmişte ve Günümüzde Gümüşhane*, (Gümüşhane 13-17 Haziran 1990), Ankara 1991, s. 477-484; A. Eskikurt, “a.g.m”, s. 28.

³⁵ Bu yollar hakkında geniş bilgi iç bkz. Kazwini, *Nuzhat- Al- Qulub*, (İng. Çev. G.LeStrange), Cambridge Universty Press, London 1915, s.175.

³⁶Altan Çetin, “Memluklar Devrinde Mısır-Anadolu İktisadiyatında Yollar”, *Işın Demirkent Anısına*, İstanbul 2008, s.533vd.

³⁷ Tuncer Baykara, *Türkiye'nin Sosyal ve İktisadî Tarihi (XI ve XIV. yüzyıllar)*, Türkiye Diyanet Vakfı Yayınları, Ankara 2000, s. 188.

³⁸Şerafettin Turan, “Karadeniz Ticaretinde Anadolu Şehirlerinin Yeri”, *Birinci Tarih Boyunca Karadeniz Kongresi Bildirileri* (13-17 Ekim 1986), Samsun 1988, s.153. Bu kervan yolları ve mesafeleri hakkında geniş bilgi için bkz.,Ebu'l-Fida, *Takvimü'l-Büldan*, (Çev. Ramazan Şeşen), Yeditepe Yayınları, İstanbul 2017, s.311.

Kefe'ye ya da İstanbul üzerinden Avrupa'ya gönderilirdi.³⁹ Buralardan gelen mallar ise güneyde İslam ülkelerine ve doğuya aynı güzergâhtan ulaştırılıyordu. Eski çağlardan itibaren bu yol sürekli önemini korumuştur.⁴⁰ Nitekim sözü edilen kervan yolları Osmanlı ordularının asırlarca seferlerde kullandığı başlıca güzergâhlardı.⁴¹

d. İlhanlı-Trabzon Rum ve Altın Orda Devleti Ticari İlişkileri Açısından Kervan Yolları

Anadolu'nun Moğol hâkimiyetine girmesi Trabzon Rum İmparatorluğu tarafından da değerlendirilmek istenmiştir. Çünkü XIII. Yüzyılın ikinci yarısında Trabzon Rum Devleti'nin siyasi ve ekonomik gücü büyük oranda Tebriz'e bağlıydı. İlhanlı Devleti'nin dağılmasına kadar geçen zamanda Trabzon, özellikle Doğu Anadolu ve İran üzerinden Çin'e ve Hindistan'a ulaşan ticari yolun en önemli noktalarından biri olmaya devam etmiştir. Trabzon Rum İmparatoru Georgios Komnenos döneminde İran'ın yıllık ihracatının % 40'ını oluşturan 45 bin yük hayvanı, Trabzon'dan dönemin deniz taşıtlarıyla Avrupa'ya gönderiliyordu. Bu karlı ticaretten Trabzonlu yerli tüccarlar da büyük kazançlar elde ediyorlardı.⁴²

Bu süreçte Tebriz şehri çok sayıda tüccar ve misyonerin uğradığı uluslararası bir merkez haline dönüşürken; buna paralel olarak Trabzon limanının da ticari hacmi oldukça artmıştır.⁴³ Zira Batı Hristiyan dünyası, Çin, Hindistan, Orta Asya ve İran ile münasebetlerini devam ettirebilmek için Doğu Akdeniz, Karadeniz ve Rusya üzerinden harekete geçmişti. Bölgeyi

³⁹ Z. Velidi Togan, "Moğollar Döneminde Anadolu'nun İktisadi Vaziyeti", *Türk Hukuk ve İktisat Tarihi Mecmuası*, C. I, Evkaf Matbaası Yayınları, İstanbul 1931, s.17. İtalyan tüccarlar ve Karadeniz ticareti hakkında geniş bilgi için bkz. Nicola di Cosmo, "Mongols and Merchants on the Black Sea Frontier in the Thirteenth and Fourteenth Centuries: Convergences and Conflicts", *Mongols, Turks and Others*, (Edit. Reuven Amitai and Michel Brain), Brill- Leiden-Boston 2005, s.391, s.391vd.

⁴⁰ Bu konuda geniş bilgi için bkz. Mehmet Tezcan, "Eskiçağ'da Roma İmparatorluğu'nun Karadeniz Bölgesi Vasıtasıyla Hindistan ve Çin ile Ticareti", *Karadeniz Tarihi Sempozyumu*, C. I, (25-26 Mayıs 2005), s.19vd.

⁴¹ Bu yollar için bkz. Franz Taeschner, *Osmanlı Kaynaklarına Göre Anadolu Yol Ağı*, C. II, (Çev. Nilüfer Epçeli), Bilge Kültür Sanat Yayınları, İstanbul 2010, s. 9-30.

⁴² Murat Keçiş, *Trabzon Rum İmparatorluğu ve Türkler(1204-1404)*, TTK Yayınları, Ankara 2013, s.81.

⁴³ Odoric Pordenone, *Seyahatnâme (1318-1330)*, (Çev. Songja Lee), (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul 2015, s. 8; M. Keçiş, a.g.e, s.71.

kontrol eden Moğol hükümetlerinden her türlü destek ve yardımı görmüşlerdi.⁴⁴

Yukarıda sözü edilen ambargo, doğu-batı ticaretinde İlhanlıların hâkim olduğu sahayı daha önemli hale getirmişti.⁴⁵ Tebriz-Ahlat-Erzurum-Trabzon kervan yolu⁴⁶ ile İskenderun (Ayas)'dan başlayıp Sivas-Erzincan-Erzurum-Ahlat-Tebriz güzergahının ticari yoğunluğu oldukça artmıştı.⁴⁷ Sonuçta payitaht Tebriz uluslararası bir ticaret merkezi haline gelmiş ve dolayısıyla İlhanlı Devleti büyük ekonomik kazançlar sağlamaya başlamıştı.⁴⁸ Keşiş Odoric, seyahatnâmesi'nde İlhanlı hükümdarının bu şehirde topladığı verginin Fransa topraklarında toplanan vergilerden daha fazla olduğunu belirtmektedir.⁴⁹ Nitekim İbn Batuta Tebriz şehrinden bahsederken, Kazan Çarşı'sından, "şimdiye kadar gördüğüm en güzel çarşı" diye bahsetmektedir. Bunun yanında amber ve misk çarşıları da denilen İtır Pazarı'ndan söz ederken adeta büyüldüğünü dile getirmektedir. Her bakımdan zengin olan bu şehirde tacirlerin çokluğu da dikkat çekmektedir.⁵⁰ Tebriz şehrinin tacirler için "bir cennet ve tatlı kârlar diyarı" olduğunu söyleyen Morco Polo'nun verdiği bilgilere göre, başta Cenevizli tüccarlar olmak üzere kervanlarla Hindistan, Hürmüz, Bağdat ve Musul'dan Tebriz'e getirilen malları satın alıp Doğu Anadolu üzerinden kendi ülkelerine taşıyorlardı.⁵¹

e. Kervan Yollarının Güvenliği İçin Alınan Tedbirler

Anadolu'nun doğusunun da içerisinde yer aldığı orta ve kuzey yolları büyük ölçüde kara yollarından oluşmaktaydı ve maliyeti yüksekti. İlhanlı ve Altın Orda yönetimleri bu problemi aşabilmek amacıyla İtalyan tüccarlara düşük gümrük vergisi uygulamışlardı. Böylece maliyet problemi büyük ölçüde hafiflemiş, kervan yolları Venedik ve Ceneviz tüccarları açısından cazip hale gelmişti.⁵² Bahsi geçen güzergâhları etkin şekilde kullanan Venedikli tüccarlar ekseriyetle kuzey yolunu yani Altın Orda sahasını

⁴⁴M. Akdağ, *a.g.e.*, s.359; Münir Atalar, "XIII. ve XIV. Yüzyıllarda Karadeniz Ticaretinde Trabzon'un Yeri ve Önemi", *Trabzon Tarihi Sempozyumu* (6-8 Kasım 1998), Trabzon 1999, s.131.

⁴⁵ C. Cahen, *Osmanlılardan Önce Anadolu*, s.316; A. Tabakoğlu, *a.g.e.*, s.133vd.

⁴⁶ W. Heyd, *a.g.e.*, s.557.

⁴⁷ M. Akdağ, *a.g.e.*, s.310; A. Tabakoğlu, *a.g.e.*, s.116.

⁴⁸Marco Polo, *Dünyanın Hikâye Edilişi*, (Çev. Işık Ergüden), İthaki Yayınları, İstanbul 2003, s. 87vd; Z. Velidi Togan, "Moğollar Döneminde Anadolu'nun İktisadi Vaziyeti", s.17.

⁴⁹ Odoric, s. 12.

⁵⁰ Bu konuda ayrıntılı bilgi için bkz. İbn Batuta, s.227.

⁵¹Marco Polo, *Seyahatname*, C. I, (Çev. Filiz Dokuman), Tercüman Yayınevi, Tarihsiz, s. 27vd; Bertold Spuler, *İran Moğolları(Siyaset, İdare ve Kültür İlhanlılar Devri)*, (Çev. Cemal Köprülü), TTK Yayınları, Ankara 2011, s.474; Ş. Turan, *a.g.e.*, s.187vd.

⁵² H. Heaton, *a.g.e.*, C. I, s.153; B. Spuler, *a.g.e.*, s. 473vd.

kullanırken; Cenevizliler İlhanlı hâkimiyeti altında olan yolları tercih etmişlerdir. Zira Ayas'tan başlayıp sözü edilen *Sivas-Erzincan-Erzurum-Ahlat-Tebriz* 'e uzanan kervan yolu, bilhassa Cenevizliler açısından oldukça önemliydi.⁵³

İlhanlılar bu yolun güvenliğini sağlamak için belirli menzillere muhafızlar yerleştirmişlerdi. Tüccarlar bu muhafızlara koruma ücreti ödüyorlardı.⁵⁴ Zira bu yollar yalnız Moğol ordularının düzenli geçişini değil, aynı zamanda devletin merkezine seyahat eden bir takım Avrupalı misyoner ve seyyahın da güvenliği için elzemdi.⁵⁵ Buna İlhanlı ülkesinin zenginliği de eklenince İtalyan tüccarların ilgisi bölge üzerinde yoğunlaşmış ve Cenevizlilerin 1276'da Sivas'ta ve 1304'lerde de Tebriz'de ticaret konsoloslukları açma ihtiyacı hâsıl olmuştur. Tebriz'deki Cenevizlilerin bir kısmı bizzat Moğolların hizmetinde bulunuyorlardı. Meraga'da bulunan âlimler Cenevizlilere haritacılık konusunda yardım ediyorlardı. İlhanlı bahriyesinde Cenevizlilere vazifeler dâhi verilmişti.⁵⁶

İlhanlı yönetiminin Cenevizli tüccarlara sağladığı imkânlar, devletle İtalyan tüccarlar arasında bir güven ortamı yaratmıştı. Altın Orda topraklarında ticaret yapan Cenevizliler karşılaştıkları güçlüklerden dolayı İlhanlı Devleti'ne başvurdukları dahi görülen vakalardandı. Nitekim Argun döneminde Kırım-Kaffa'da Altın Orda yönetiminin Cenevizli tüccarlara uyguladığı birtakım usulsüzlüklerden dolayı Cenevizli tüccar taifesi durumu İlhanlı yönetimine bildirme konusunda tereddüt göstermemiştir.⁵⁷

Kervan yollarının ticaretteki sürekliliğini ve güvenliğini sağlamak için ribatlar yapılmış, yollar ve köprüler tamir edilmeye çalışılmıştır. Moğol hâkimiyeti döneminde sadece Sivas-Kayseri arasında 20 civarında kervansaray faaliyet gösteriyordu.⁵⁸ Bu bağlamda özellikle *Erzurum-Ahlat-Tebriz* ticaret yoluna işlerlik kazandırmak üzere İlhanlı ümerasından Emir Çoban Sulduz tarafından hem kervansaray hem de köprü vazifesi gören Çoban Dede Köprüsü inşa ettirilmiştir.⁵⁹ Ayrıca yine aynı güzergâh üzerinde bulunan

⁵³ Ahmet Tabakoğlu, *Türkiye İktisat Tarihi*, Dergah Yayınları, İstanbul 2008, s.130; İsmail Aka, "İpek Yolu Üzerinde İran", UNESCO İpek Yolları Deniz Araştırma Gezisi Konferansları (E. Ü. Edebiyet Fakültesi 30 Ekim 1990), s. 444.

⁵⁴ C. Cahen, *Osmanlılardan Önce Anadolu*, s.317.

⁵⁵ Z. Velidi Togan, "a.g.m", s.17; İlyas Kamalov, *Moğolların Kafkasya Politikası*, Kaknüs Yayınları, İstanbul 2003, s. 48vd.

⁵⁶ Bu konuda ayrıntılı bilgi için bkz., Z. Velidi Togan, "a.g.m",s.17vd.

⁵⁷ B. Spuler, *a.g.e*, s. 97, 252.

⁵⁸ A. Tabakoğlu,, s. 131.

⁵⁹ C. Cahen, *Osmanlılardan Önce Anadolu'da Türkler*, (nşr. Yıldız Moran), E Yayınları, İstanbul 1979, s.313; A. Şerif Beygu, *Erzurum Tarihi, Anıtları, Kitabeleri*, Bozkurt Yayınevi,

Hasan Kale ise aynı amaç doğrultusunda Sutaylılardan Hacı Tugay'ın oğlu Şeyh Hasan tarafından yaptırılmış ve ismini de O'ndan almıştır.⁶⁰ Zira Hasan Kale, batıda Erzurum, doğuda Horasan ve güneyde Avnik üzerinden gelen yolları kontrol edebilen bir konuma sahipti.

Selçuklu ve Ahlatşah hakimiyetleri döneminde inşa edilen özellikle Erciş-Ahlat yolu üzerindeki pek çok mimari yapı, 1246 ve 1275 yılında meydana gelen şiddetli depremler sonucunda büyük zarar görmüştü.⁶¹ Hülegü döneminden itibaren bölgede hâkimiyetin pekişmesiyle ticareti canlandırmak maksadıyla yeni han ve köprülerin yaptırıldığı anlaşılmaktadır. Nitekim Erciş Adilceviz arasında büyük kısmı yıkık olan, kitabesi bulunmayan ancak XIII. yüzyılın sonu veya XIV. yüzyılın başlarında yaptırıldığı değerlendirilen Kohoz Hanı ile Bitlis-Tatvan arasındaki Başın Hanı da bu güzergâhı kullanan tüccarın ihtiyaçlarını karşılayabilmesi maksadıyla inşa edilmiştir.⁶² Aynı güzergâh üzerinde yer alan Van Gölü'ne dökülen bir dere üzerine yapılmış Emir Bayındır Köprüsü de kervanların rahat seyretmeleri için yaptırılmıştı. 1276 yılında Kazvinî'nin bahsettiği bu köprünün bir süre sonra yıkıldığı anlaşılmaktadır.⁶³ Zira Ak Koyunlular zamanında şehri idare eden Emir Bayındır tarafından yeniden inşa ettirilmiştir.⁶⁴ XV. asrın ikinci yarısında Venedik elçisi Josaphat Barbaro, bu dönemde yapıldığı tahmin edilen, Adilceviz ile Erciş arasındaki ırmağın üzerine inşa edilmiş biri beş gözlü olmak üzere beş tane köprüden bahsetmektedir.⁶⁵ Bu köprülerden sadece birinin XVII. yüzyıla kadar ayakta kaldığı anlaşılmakla birlikte o da günümüze ulaşamamıştır.⁶⁶

Şüphesiz kervanların güvenliği sadece İlhanlılar açısından önem arz etmiyordu. Bilhassa ambargodan sonra ekonomisi büyük ölçüde kara

İstanbul 1936, 210vd; A. Çay vd, *Türk Milli Bütünlüğü İçerisinde Doğu Anadolu*, TKAE Yayınları, Ankara 1986, s. 222.

⁶⁰Bu kale daha sonra ortaya çıkan kargaşa döneminde Çobanlı Şeyh Hasan tarafından tahrip edilmiştir. Bkz., *Nuzhat-Al- Qulub*, s. 96.

⁶¹ Hamdullah Kazvini, *Tarih-i Güzide*, (Farsça nşr. Abdullah Hüseyin Nevai), Firdevsi Matbaası Yayınları, Tahran 1944, s.592; Ebu'l-Farac Tarihi, C. II, s.595.

⁶² Recep Yaşa, *Bitlis'te Türk İskânı (XII. ve XIII. Yüzyıl)*, Ahlat Kültür Vakfı Yayınları, Ankara 1992, s. 46-47.

⁶³ Zekeriyâ el-Kazvini, *Asarü'l- Bilad Ahbarü'l-İbad*, (nşr. Cihangir Mirza Kaçar), Tahran 1373, s. 603.

⁶⁴ R. Yaşa, *a.g.e.*, s. 48.

⁶⁵ Josaphat Barbaro, *Anadolu ve İran'a Seyahat*, (Çev. Tufan Gündüz), Yeditepe Yayınları, İstanbul 2005, s.104.

⁶⁶ Evliya Çelebi, *Seyahatname*, I/4, s.218. 1930'lu yıllarda Erciş'e gelen Abdurrahim Şerif ise çok detaylı bir araştırma yaparak bölgede bulunan eserlerin kitabelerinin resimlerini çekmiş olmasına rağmen bahsi geçen köprüden bahsetmemektedir. Bkz. Abdurrahim Şerif, *Ahlat Kitabeleri*, Hamit Matbaası İstanbul 1932.

ticaretine bağımlı hale gelmiş olan Trabzon Rum Devleti de bu kervan yollarının güvenliği için bir takım askeri tedbirler almaktan geri durmuyordu. Öyle ki, I. Georgius Trabzon-Tebriz yolunun güvenliğini ihlâl eden Aladağ civarındaki Türkmenlere karşı bir sefer düzenlemiş ve Türkmenlere esir düşmüştür.⁶⁷

Argun Han, bilhassa Anadolu ve çevresindeki denizler hakkında bilgi sahibi olmak, bu vesileyle bölgenin ticaret yollarını Avrupalı tüccarlara göstermek gayesiyle bir dünya haritası çizdirmiştir. Bu harita Argun Han'a dönemin önemli şahsiyetlerinden Şeyh Mevlana Kudbeddin Şirazi tarafından Aladağ yaylağında takdim edilmişti. Sözü edilen harita Anadolu'nun da içerisinde bulunduğu Akdeniz ve Karadeniz kıyılarını gösteren bir harita idi.⁶⁸ Ceneviz kaynaklarında geçtiği belirtilen bu bilgi aynı zamanda Reşidüddin'in kayıtlarıyla da teyit edilmektedir.⁶⁹

Moğollar ve özellikle İlhanlılar kervan ticaretine daha fazla önem veriyorlardı. Bu bağlamda ticaretin gelişmesi kervanların güvenli bir şekilde seyretmesine bağlı idi. Ancak merkezi otoritenin zayıf olduğu yerlerde yollar eşkıyanın kontrolüne geçmişti. Gazan Han bu durumu ortadan kaldırıp, ticareti geliştirmek üzere bir takım tedbirler aldı. Hırsızlar ve onlara yardım edenlere idam cezası getirildi. Kervanların geçtiği güzergâhlar boyunca devriye vazifesi yürütmek üzere süvari birlikleri teşkil edildi.⁷⁰ Marco Polo da tacirlerin eğer isterlerse geçtikleri yörelerin ahalisinden güvenliklerini sağlamak üzere devlet tarafından görevlendirilmiş muhafızlardan ücret karşılığında faydalandıklarını belirtmektedir.⁷¹

İlhanlı yönetimi Hoy'a giden yol üzerinde bulunan Bend-i Mahi, Bargiri (Muradiye) güzergâhının güvenliğini titiz bir şekilde sağlıyordu. Gazan Han veziri Taceddin Ali Şah vasıtasıyla, askeri ve ticari yollar üzerinde bulunmasından dolayı Erciş başta olmak üzere pek çok şehirde imar faaliyetleri gerçekleştirmiştir. Erciş ve Bargiri kaleleri bu dönemde büyük bir

⁶⁷J. Philipp Fallmerayer, *a.g.e.*, s.125.

⁶⁸J. A. Boyle, "Dynastic and Political History of the İlkhans", *The Cambridge History of İran*, C. V, (nşr., J. A. Boyle), Cambridge Press, London 1968, s.371. Şirazi'nin bu haritası hakkında teferruatlı bilgi için bkz., Z. Velidi Togan, "Argun Han'ın Kullandığı Garp Denizi Haritasına Dair", *Türk Yurdu*, XXVI/2, (Şubat1942), s. 45-48.

⁶⁹Reşidüddin, *Camiü't Tevârih (İlhanlılar kısmı)*, (Çev. İsmail Aka, Mehmet Ersan vd.), TTK Yayınları, Ankara 2013, s.169; Z. Velidi Togan, *a.g.e.*, s.274.

⁷⁰Bu konuda ayrıntılı bilgi için bkz. Reşidüddin Fazlullah, *Tarih-i Mübarek Gazani*, (Karl Jahn), Stefan Matbaası, Prag 1941, s.277vd; İ. Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Devlet Teşkilatına Methal*, TTK Yayınları, Ankara 1998, s.264vd.

⁷¹Marco Polo, *Dünyanın Hikâye Edilişi*, s.102.

tahkimat geçirmiştir. Zira Erciş Ovası'nda üretilen tahılın çevreye intikali İlhanlı iktisadı açısından oldukça önemliydi.⁷²

Kervan güvenliği, devlet tarafından görevlendirilmiş “*kavransalar*” ile “*takavul*” adlı memur ve muhafızlar tarafından sağlanıyordu.⁷³ Güvenliğin diğer bir ayağı olan haberleşme teşkilatı da unutulmamıştı. Moğolların haberleşme teşkilatı “*Yam*” Gazan Han'ın reformları çerçevesinde yeniden elden geçirilmiştir.⁷⁴ Devlet, taşınan malların değerine ve miktarına göre tüccarlardan tamga/damga adı altında vergi tahsil ederdi.⁷⁵ Örneğin; Ayas'tan Erzurum ve buradan Tebriz'e devam eden kervan yolunda seyreden her tüccardan bir hayvan yükü maldan devlet 153 dirhem alırken, tüccarın güvenliğini sağlayan görevliye de tüccar tarafından 50 dirhem para verilirdi. Dolayısıyla bir kervandan toplam 203 dirhem gümrük vergisi alınmış olurdu.⁷⁶

f. Kervan Yollarında Taşınan Başlıca Ürünler

Argun Han'ın Avrupa'ya göndermiş olduğu elçilik heyetine karşılık 1292 yılının farklı aylarında iki defa İngiltere Kralı I. Edward'ın İlhanlı ülkesine göndermiş olduğu 20 kişilik bir elçilik heyetinin Trabzon üzerinden Tebriz'e ulaştığı bilinmektedir. Bu heyet sayesinde İngiltere'den Trabzon'a, İran'a ve hatta daha doğuya hangi ürünlerin taşındığını detaylı bir şekilde görülebilmektedir.⁷⁷ Trabzon'a ait olduğu sanılan yünlü ya da pamuklu dokumaların diğerlerinden çok parlak ve dayanıklı olduğu ve bunların uzun yıllar her yere ihraç edildiği tespit edilmektedir.⁷⁸ Öte yandan işlemeli elbiseler, çeşitli renkteki ketenler ve renkli kumaşlar da ihraç edilmekteydi.⁷⁹ İngiltere ile İlhanlılar arasındaki bu ticari ilişkilerin daha sonraki dönemlerde de devam ettiği anlaşılmaktadır. Keza İlhanlı hükümdarı Geyhatu, diplomatik

⁷²Nuzhat-Al-Qulup, s.100; Guy Le Strange, *Doğu Hilafetinin Memleketleri*, (Çev. Adnan Eskikurt- Cengiz Tomar), Yeditepe Yayınevi, İstanbul 2015, s.240.

⁷³ Cingiz Han zamanında tacirlerin güvenli şekilde yollarına devam etmelerini sağlayan Korakçi/Krakçiye adlı memurlar vardı. Bkz. Cüveyni, *Tarih-i Cihangüşa*, C. I, (Çev. Mürsel Öztürk), Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara 1998, s. 117.

⁷⁴ Şirazi, *Tahrir-i Tarih-i Vassaf*, C III, (Abdu'l Muhammed Ayeti), Çaphane-i İlmi, Tahran 1994, s.232vd.

⁷⁵ T. Baykara, *Türkiye'nin Sosyal ve İktisadi Tarihi*, s. 173; O. Turan, *Doğu Anadolu Türk Devletleri Tarihi*, s.50. Bu konuda ayrıntılı bilgi için bkz. İ. Hakkı Uzunçarşılı, *a.g.e.*, s.257vd.

⁷⁶ C. Cahen, *a.g.e.*, s. 317; Zeki Velidi Togan, “Moğollar Devrinde Anadolu'nun İktisadi Vaziyeti”, s. 16.

⁷⁷ Bu ürünlerin detayları hakkında geniş bilgi için bkz., Anthony A. M. Bryer, “The Estates of The Empire of Trebizond (Evidence For Their Resources, Products, Agriculture, Ownership And Location)”, *The Empire of Trebizond and the Pontos*, London 1980, s.390vd. J. A. Boyle, “a.g.m”, s.371.

⁷⁸ Anthony A. M. Bryer, “a.g.m”, s.357vd.

⁷⁹ Jakob P. Fallmerayer, *a.g.e.*, s. 295.

bir jest olarak İngiltere kralının göndermiş olduğu bir leopara karşılık, O'na bir şahin hediye ettiği belirtilmektedir.⁸⁰

Şüphesiz Avrupalı tüccarların İlhanlı ülkesine getirdikleri bunlardan ibaret değildi. Zira İtalyan tüccarların özellikle Karadeniz pazarından çok sayıda köle getirdikleri de oluyordu. Esasında bunun İlhanlılar tarafından teşvik edildiği kuvvetle muhtemel görülebilir. Çünkü Moğolların Ortadoğu'ya geldikleri ilk dönemlerde büyük katliamlar yaptıkları ve bu sebeple bölge nüfusunun oldukça gerilediği bilinmektedir. Bu durum başta tarım olmak üzere pek çok alanda çalıştırılacak iş gücünü gerekli kılmaktaydı. Diğer taraftan İlhanlıların Memluk, Altın Orda ve Çağataylarla girdiği muharebelerde asker ihtiyacı da sözü edilen köle ticaretine bağlıydı.⁸¹ Bu köle ticaretinin yanında kuzeyden güney ve doğu ülkelerine at ticareti de yapılmaktaydı. İbn Battuta, Kırım ve Azak seyahati sırasında bölgede yaygın bir at yetiştiriciliğinden bahsederek, bu atların Hind ve Sind ülkelerine ihraç edildiğini ve tüccarın bu ticaret sayesinde çok gelir elde ettiğini ifade etmektedir.⁸² Aynı dönemde Keşiş Odoric, Zigana civarında bakır ve kristal madeni çıkaran insanlardan bahsetmektedir ki,⁸³ bilhassa bakırın az bulunduğu İran'a kervan yolları üzerinden gönderildiği kuvvetle muhtemel görünmektedir.

Bölgenin Mısır ve pamuk üretimi açısından önde gelen yerlerinden olan Erciş, bu yönüyle İlhanlı hazinesine büyük bir gelir sağlamaktaydı.⁸⁴ Esasında bu dönemlerde sadece Erciş değil çevre şehirlerde de pamuk üretimi uluslararası ticareti yapılan bir ürüne dönüşmüştü. Dahası Marco Polo, özellikle Muş ilinde üretilen pamuktan “*bokeron*” adı verilen ince bir kumaşın üretiliğini ve ticaretinin yapıldığını anlatmaktadır.⁸⁵ Ayrıca Bitlis ve Ahlat'ta üretilen elma ile Van Gölü'nde avlanan balığın çevre ülkelere gönderildiği dönemin kaynakları tarafından kaydedilmiştir.⁸⁶

⁸⁰ Anthony A. M. Bryer, “a.g.m”, s.389.

⁸¹ Geniş bilgi için bkz. Adil Hilal, *Moğol-Batı Avrupa İlişkileri ve İslam Dünyasına Etkileri*, (Çev, Ahsen Batur), Selenge Yayınları, İstanbul 2019, s.242vd.

⁸² İbn Battuta, s.315v.

⁸³ Odoric, s. 8.

⁸⁴ Nuzhat-Al-Qulup, s.100; Guy Le Strange, *a.g.e*, s.240; Z. Velidi Togan, “*Moğollar Devrinde Anadolu'nun İktisadi Vaziyeti*”, s.25.

⁸⁵ Marco Polo, *Dünyanın Hikâye Edilişi*, s.84.

⁸⁶ Nuzhat-Al-Qulup, s.233; Ebu'l-Fida, s. 315vd; Reşidüddin, *Mukatebât-ı Reşidî*, (Tashih), (nşr., Muhammed Şefi), Pencab 1364/1945, s.226. Sözü edilen balık ticaretinin uzun yıllar daha devam ettiği anlaşılmaktadır. Bkz. Evliya Çelebi, *Seyahatname*, I/4, s.185.

Çin, Hindistan ve İran'ın yükte hafif, pahada ağır ipek ve baharatı uzunca bir dönem Doğu Anadolu'nun kervan yollarından batıya taşınmıştır.⁸⁷ Dolayısıyla kervan yolları üzerinde bulunan yerleşim yerleri İlhanlı iktisadi sistemi içerisinde önemli bir konuma yükselmişlerdir. Bilhassa Gazan Han'ın başlatmış olduğu para politikası çerçevesinde Erzurum, Avnik, Ani, Kars, Van, Erciş, Ahlat şehirlerinde faaliyet gösteren çok sayıda darphane mevcuttu.⁸⁸ Hatta İlhanlı Devleti'nin dağıldığı dönemde bile bu darphanelerin bazıları faaliyetlerini sürdürmüşlerdir.⁸⁹

f. Doğu Anadolu Kervan Yollarının Önemini Kaybetmesi

1335'te son İlhanlı hükümdarı Ebu Said'in ölümü bir anarşi ortamını da beraberinde getirdi.⁹⁰ Buna Altın Orda tebaası olan bir kişinin İtalyan tacirler tarafından öldürülmesiyle başlayan, Venedik ile Ceneviz tüccarlarının yakalanıp, öldürülmesi ve mallarının müsadere edilip, bölgeden çıkarılmaları da eklenince bölge ticareti büyük bir darbe yedi. Dolayısıyla bu karışıklıklar Trabzon-Tebriz kervan yolunu güvenli olmaktan çıkardı. 1290 yılından 1340'lara kadar ticarete merkez rolü üstlenmiş olan Tebriz şehri İlhanlı devletinin dağılmasıyla ve özellikle de XIV. yüzyılın sonlarına doğru uluslararası ticaretteki merkezi niteliğini büyük ölçüde kaybetti.⁹¹ Venedik ve Cenevizli tüccarlar bu istikrarsız siyasi ortam sebebiyle sözü edilen güzergâhı kullanma konusunda endişe duydular.⁹²

İlhanlı devletinin dağılmasıyla ortaya çıkan bu anarşi ortamının yanı sıra doğuda başlayan yabancı düşmanlığı da buna eklenince bu ticaret yolları daha da önem kaybetti.⁹³ Diğer taraftan Güney Çin'de ortaya çıkan ve Moğol savaşılar tarafından batıya yayılan veba hastalığı da doğu-batı ticaretine büyük darbe vurmuştu. Nitekim İlhanlı ve Altın Orda iktidarı, Çin ve Moğolistan ile olan ticaretine kısıtlamalar getirmişti.⁹⁴ Bunun sonucunda

⁸⁷Tuncay Aykut, "Moğol ve İlhanlı Para Tarihi", *Ak Akçe Moğol ve İlhanlı Sikkeleri (Mongol And İlkanid Coins)*, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 1992, s.19vd.

⁸⁸J. Kolbas, *The Mongols in İran (Çingiz Khan to Uljaytu 1220-1309)*, Routledge, New York 2006, s.338.

⁸⁹Gündegül Parlar, "Ahlat ve Çevresinde Darbedilen İlhanlı Sikkeleri", *I. Van Gölü Havzası Sempozyumu*(08-10 Eylül 2004), Van Valiliği Yayınları, İstanbul 2006, s.145. Tuncay Aykut, "Sikkeler (The Coins)", *Ak Akçe Moğol ve İlhanlı Sikkeleri (Mongol And İlkanid Coins)*, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 1992, s.209,218,221.

⁹⁰Bu konuda ayrıntılı bilgi için B. Spuler, *a.g.e.*, s.144-154; Faruk Sümer, "Anadolu'da Moğollar", *Selçuklu Araştırmaları Dergisi*, C. I, TTK Yayınları, Ankara 1970, s. 95-143.

⁹¹Nicola di Cosmo, "a.g.m", s. 403.

⁹²M. Atalar, "a.g.m", s.133.

⁹³H. Heaton, *a.g.e.*, s.153; A. Tabakoğlu, *a.g.e.*, s.134.

⁹⁴Bu konu hakkında geniş bilgi için bkz. Jack Weatherford, *Cengiz Han*, (Çev. Sermin Karakale), Kronik Yayınları, İstanbul 2018, s.317vd.

Doğu Anadolu ve Batı İran iktisadi anlamda büyük kan kaybetmiştir.⁹⁵ Bütün bu olumsuzluklara rağmen kervan yolları üzerindeki yerleşim yerlerinin gelirlerinde önemli bir düşüşün olmadığını da ifade etmekte yarar vardır.⁹⁶

Çobanoğulları ve Celayirlilerin hüküm sürdüğü dönemlerde Venedik ve Cenevizli tüccarlar İran pazarına çekebilmek için çok çaba sarf edildi. Celayir hükümdarı Sultan Üveys (1356-1374), 1370’de Venedik ve Ceneviz tacirlerine mektuplar yollayarak, kargaşa döneminin bittiğini, yolların güvenli olduğunu söyleyerek kendi ülkesine davet ettiği bilinmektedir. Anadolu üzerinden gerçekleşen Asya-Avrupa ticaretinin özellikle de Venedik ve Cenevizlilerin oynadıkları rolün bir süre daha devam ettiğini kabul etmek gerekir ki, bu dönemlerde Azak şehrine uğrayan İbn Battuta, şehrin bir takım özelliklerini sayarak Cenevizli ve diğer milletlerden çok sayıda tâcirin şehre akın akın geldiklerini belirtmektedir.⁹⁷ Ancak bu durum uzun sürmemiş, Tebriz’de bir kale inşa etme arzuları yerine getirilmediği gibi pek çoğu da katledilmiştir. Bununla birlikte yaklaşık yarım asır kadar sonra bile Trabzon-Sultaniye arasında kaybolan bir balya ipekli için 1399’da bir yargı kararının verilmiş olması Avrupalı tüccarların bu güzergâhı hâlâ kullandıklarını göstermektedir.⁹⁸

Tebriz şehri kısa süreli bir ticari durgunluğun ardından XV. yüzyılın hemen başında yeniden tüccar kabilelerinin uğrak yeri olmaya başlayacaktır. Nitekim XV. asrın başında İspanya Kralı tarafından Timur’a gönderilen elçi Clavijo, Hindistan’dan pek çok kervanın buraya uğradığını ve bölgede bulunmayan baharatı getirdiğini belirtmektedir. Diğer taraftan şehre gelen çok sayıda ipeklilerin Anadolu, Suriye ve Kefe’ye gönderildiğini de ifade etmektedir.⁹⁹ Bu dönemlerde Tebriz’i tekrar bir ticari merkez haline gelmeye başlamasında şüphesiz Timur’un Altın Orda üzerine düzenlediği seferlerin büyük etkisi olmuştur. Hatta Timur, Karadeniz’e ulaşan kuzey yollarını güvenli olmaktan çıkarmak gayesiyle 1395 yılında Tana, Astrahan ve Saray gibi ticaret merkezlerini kasıtlı olarak tahrip etmiştir.¹⁰⁰

⁹⁵ A. Tabakoğlu, *a.g.e.*, s.109vd.

⁹⁶ *Nuzhat-Al- Qulub*, s.100vd; Abdullah İbn. Muhammad İbn Kiya al Mazandarani, *Risale-i Felekiyye*, (nşr. Walther Hinz), Weisbaden 1952, s.158 (91a). Ayrıca bkz. Z. Velidi Togan, “*Moğollar Döneminde Anadolu’nun İktisadi Vaziyeti*”, s.32vd.

⁹⁷ İbn Battuta, s.314.

⁹⁸ C. Cahen, *Osmanlılar’dan Önce Anadolu’da Türkler*, s.316; Ş. Turan, *a.g.e.*, s.197.

⁹⁹ Geniş bilgi için bkz. Clavijo, s.96vd.

¹⁰⁰ H. İnalcık, *a.g.e.*, s.274; M. Tezcan, *a.g.e.*, s.37.

Sonuç

Çingis Han'ın XIII. yüzyılın başında tarih sahnesine çıkışıyla birlikte çevresindeki güçlere boğun eğdirip, yirmi yıl içerisinde Çin'den Orta Avrupa'ya uzanan büyük bir imparatorluk kurması siyasi, askeri olduğu kadar iktisadi açıdan da yeni bir dönemin başlangıcı oldu. Artık ticaret kervanları daha güvenli bir şekilde sözü edilen coğrafyalar arasında gidip gelebiliyorlardı. Çingis Han'ın ölümünden sonra ipek ticaret yolunun en önemli güzergâhı üzerinde hâkimiyet tesis eden İlhanlılar, sahip oldukları topraklarda ticareti geliştirmek için her türlü siyasi ve ekonomik tedbirleri almaktan geri durmadılar. Zira sahip oldukları saha dönemin en güçlü üç devleti olan Memluk, Altın Orda ve Bizans topraklarının arasında bulunuyordu. Dolayısıyla İran, Kafkas, Karadeniz ve Doğu Akdeniz'i birbirine bağlayan önemli bir konuma sahipti. Avrupa Hristiyan dünyası ise Memluklara karşı güçlü bir müttefik bulmuştu. Ayrıca İlhanlı topraklarını kullanarak Çin ve Hindistan'a ulaşmaları halinde Memluk Devleti'ne olan ticari bağımlılıkları bitecekti.

XIII. yüzyılın sonlarında Papalığın Memlukları iktisadi manada zayıflatmak maksadıyla uyguladığı ambargo kısa sürede etkilerini göstermeye başladı. Doğu-batı ticaretinin akışı Memluk topraklarından daha kuzey sahalara kaymaya başladı. Bu bağlamda Doğu Anadolu'nun kervan yolları eski canlılığını kazanmaya başladı. Tebriz-Trabzon ve Tebriz-Ayas arasındaki irtibatı sağlayan kara yolları doğu-batı ticaretinin seyrinde vazgeçilmez hale geldiler. Bilhassa Cenevizli tüccarlar tarafından tercih edilen bu güzergâhlardan, uzun bir dönem doğunun ipek ve baharatı batı ülkelerine taşınırken; batı ve kuzey ülkelerinin malları da doğu ve güney taraflara taşınmıştır. İlhanlı yönetiminin almış olduğu tedbirler tüccar kabilelerinin güvenli seyahat etmelerini sağlamış ve neticede kara ticaretinin yoğunluğu daha da artmıştır. Bu yollar üzerinde bulunan Doğu Anadolu şehirleri de ekonomik açıdan büyük gelişme göstermişlerdir.

İlhanlı Devleti'nin parçalanmasıyla başlayan taht mücadeleleri ticaret yollarının güvenliğini baltaladığı gibi Çin kaynaklı veba salgınının batıya yayılması, doğuyla olan ticari bağları zayıflatmıştır. Bununla birlikte Kefe'de Venedikli tüccarlara yapılan saldırılar ve Tebriz'deki Cenevizlilerin kabul edilemeyecek istekleri neticesinde şehirden çıkarılmaları kervan yollarının önemini daha da düşürmüştür. Bu süreç Timur'un Altın Orda üzerine düzenlediği seferlere kadar devam etmiştir.

Kaynaklar

- Aka, İsmail, “İpek Yolu Üzerinde İran”, UNESCO İpek Yolları Deniz Araştırma Gezisi Konferansları (E. Ü. Edebiyet Fakültesi 30 Ekim 1990), s. 37-43.
- Akdağ, Mustafa, *Türkiye’nin İktisadî ve İçtimaî Tarihi (1243-1453)*, C. I, Yapı kredi Yayınları, İstanbul 2010.
- Atalar, Münir, “XIII. ve XIV. Yüzyıllarda Karadeniz Ticaretinde Trabzon’un Yeri ve Önemi”, *Trabzon Tarihi Sempozyumu* (6-8 Kasım 1998), Trabzon 1999, s. 153-177.
- Aykut, Tuncay, “Moğol ve İlhanlı Para Tarihi”, *Ak Akçe Moğol ve İlhanlı Sikkeleri (Mongol And İlkanid Coins)*, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 1992, s. 25-35.
- Aykut, Tuncay, “Sikkeler (The Coins)”, *Ak Akçe Moğol ve İlhanlı Sikkeleri (Mongol And İlkanid Coins)*, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 1992, s.122-222.
- Barthold, W., “Ani”, *İA*, I, s. 437.
- Baykara, Tuncer, *Türkiye’nin Sosyal ve İktisadî Tarihi (XI ve XIV. yüzyıllar)*, Türkiye Diyanet Vakfı Yayınları, Ankara 2000.
- Belli, Oktay-Veli Sevin, *Nahçıvan’da Arkeolojik Araştırmalar*, İstanbul 1999.
- Beygu, A. Şerif, *Erzurum Tarihi, Anıtları, Kitabeleri*, Bozkurt Yayınevi, İstanbul 1936.
- Boyle, J. A., “Dynastic and Political History of the İlkans”, *The Cambridge History of Iran*, C. V, (nşr., J. A. Boyle), Cambridge Press, London 1968, s. 303-421.
- Bryer, Anthony A. M., “The Estates of The Empire of Trebizond (Evidence For Their Resources, Products, Agriculture, Ownership And Location)”, *The Empire of Trebizond and the Pontos*, London 1980, s. 390-398.
- Cahen, Claude, *Haçlı Seferleri Zamanında Doğu ve Batı*, (Çev. Mustafa Daş), Yeditepe Yayınları, İstanbul 2016.
- Cahen, Claude, *Osmanlılardan Önce Anadolu*, (Çev. Erol Üyepazarcı), Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 2011.
- Cahen, Claude, *Osmanlılardan Önce Anadolu’da Türkler*, (nşr. Yıldız Moran), E Yayınları, İstanbul 1979.
- Clavijo, *Anadolu, Orta Asya ve Timur*, Ses Yayınları, (Çev. Ö. Rıza Doğrul), İstanbul 1993.
- Cosmo, Nicoladi, “Mongols and Merchants on the Black Sea Frontier in the Thirteenth and Fourteenth Centuries: Convergences and Conflicts”, *Mongols, Turks and Others*, (Edit. Reuven Amitai and Michel Brain), Brill- Leiden-Boston 2005, s.391, s. 391-424.

- Cöhce, Salim, “Ruj Gonzales De Clavijo”nun Gezi Notlarına Göre Gümüşhane ve Çevresi”, *Geçmişte ve Günümüzde Gümüşhane*, (Gümüşhane 13-17 Haziran 1990), Ankara 1991, s. 477-484.
- Cüveyni *Tarih-i Cihangüşa*, C. I, (Çev. Mürsel Öztürk), Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara 1998.
- Çavuşdere, Serdar, *Avrupa ’ın Türk Sorunu*, Yeditepe Yayınları, İstanbul, 2016.
- Çay, Abdulhaluk vd, *Türk Milli Bütünlüğü İçerisinde Doğu Anadolu*, TKA E Yayınları, Ankara 1986.
- Çetin, Altan, “Memluklar Devrinde Mısır-Anadolu İktisadiyatında Yollar”, *Işın Demirkent Anısına*, İstanbul 2008, s...
- Ebu’l-Fida, *Takvimü ’l-Büldan*, (Çev. Ramazan Şeşen), Yeditepe Yayınları, İstanbul 2017.
- Eskikurt, Adnan, “Ortaçağ Anadolu Ticaret Yolları”, *Muğla Sıtkı Koçman Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, Sayı 33, 2014, s. 15-40.
- eş- Şirazi, *Tahrir-i Tarih-i Vassaf*, C III, (Abdu’l Muhammed Ayeti), Çaphane-i İlmi, Tahran 1994.
- Fallmerayer, Jakob P., *Trabzon İmparatorluğu Tarihi*, TTK Yayınları, Ankara 2011.
- Heaton, Herbert, *Avrupa İktisat Tarihi*, C. I, (Çev. M. Ali Kılıçbay-Osman Aydoğuş), Teori Yayınları, Ankara 1985.
- Hilal, Adil, *Moğol-Batı Avrupa İlişkileri ve İslam Dünyasına Etkileri*, (Çev. Ahsen Batur), Selenge Yayınları, İstanbul 2019.
- Heyd, W., *Yakındoğu Ticaret Tarihi*, (Çev. E. Ziya Karal), TTK Yayınları, Ankara 2000.
- İbn Battuta, *Seyahatname*, YKY Yayınları, (Çev. A. Sait Aykut), İstanbul 2013.
- İbn Bibi, *El-Evami’ü ’l-Ala’iyyefi ’l-Umuri ’l-Ala’iyye*, (Çev. Mürsel Öztürk), TTK Yayınları, Ankara 2014.
- İbn Havkal, *Sûret el-Arz (Yerin Haritası)*, (Çev. Ramazan Şeşen), Yeditepe Yayınevi, İstanbul 2014.
- İbnu’l-Ezrak, *Meyyafarikin ve Amid Tarihi*, (Artuklular kısmı), (Çev. Ahmet Sarvan), Erzurum 1992.
- İnalcık, Halil, *Osmanlı İmparatorluğu’nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, C.I, (Çev. Halil Berktaş), İş Bankası Yayınları, İstanbul 2000.
- İpek, Ali, “Kars’ın Ortaçağ Ticaretindeki Yeri Bir Bakış (IX-X. Asırlar)”, *Erdoğan Merçil’e Armağan*, Bilge Kültür Sanat Yayınları, İstanbul 2013, s. 285-298.
- Josaphat Barbaro, *Anadolu ve İran’a Seyahat*, (Çev. Tufan Gündüz), Yeditepe Yayınları, İstanbul 2005.

- Kafesoğlu, İbrahim, *Harezmşahlar Devleti Tarihi*, TTK Yayınları, Ankara 2000.
- Kamalov, İlyas, *Moğolların Kafkasya Politikası*, Kaknüs Yayınları, İstanbul 2003.
- Kazwini, *Nuzhat- Al- Qulub*, (İng. Çev. G.Le Strange), Cambridge Universty Press, London 1915.
- Kazvini, *Tarih-i Güzide*, (Farsça nşr. Abdullah Hüseyin Nevai), Firdevsi Matbaası Yayınları, Tahran 1944.
- Keçiş, Murat, *Trabzon Rum İmparatorluğu ve Türkler(1204-1404)*, TTK Yayınları, Ankara 2013.
- Keleş, Erol, “İlhanlıların Tesis Ettiği Van Eyaleti’nin Yönetim Sistemi ve İktisadi Durumu”, *Akademik Tarih ve Düşünce Dergisi*, 2018, V/18, s. 558-585.
- Kolbas, J., *The Mongols in İran (Çingiz Khan to Uljaytu 1220-1309)*, Routledge, New York 2006.
- Mandian, H. A., *The Trade and Cities of Armenia In Relation To Ancient World Trade*, (Edit. N.G. Garsoian), Lisbon 1965.
- Marco Polo, *Dünyanın Hikâye Edilişi*, (Çev. Işık Ergüden), İthaki Yayınları, İstanbul 2003.
- Marco Polo, *Seyahatname*, C. I, (Çev. Filiz Dokuman), Tercüman Yayınevi, Tarihsiz.
- May, Timothy, *Moğol İmparatorluğu*, (çev. Ü. Evrim Uysal), Kronik Yayınları, İstanbul 2021.
- Mazandarani, *Risale-i Felekiyye*, (nşr. Walther Hinz), Weisbaden 1952.
- Minorsky, V., *Studies in Caucasian History (The Shaddadis of Ani)*, Cambridge press, London 1953.
- Odoric Pordenone, *Seyahatnâme (1318-1330)*, (Çev. Songja Lee), (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul 2015.
- Özsait, Mehmet, “İlkçağ Tarihinde Trabzon ve Çevresi”, *Trabzon Tarihi Sempozyumu* (6-8 Kasım 1998), Trabzon 1999, s. 35-42.
- Parlar, Gündegül, “Ahlat ve Çevresinde Darbedilen İlhanlı Sikkeleri”, *I. Van Gölü Havzası Sempozyumu*(08-10 Eylül 2004), Van Valiliği Yayınları, İstanbul 2006, s. 142-150.
- Ramsay, W. M., *Anadolu’nun Tarihi Coğrafyası*, (Çev. Mihri Pektaş), MEB Yayınları, İstanbul 1960.
- Reşidüddin, *Tarih-i Mübarek Gazani*, (Karl Jahn), Stefan Matbaası, Prag 1941.
- Reşidüddin, *Camiü ’t Tevarih (İlhanlılar kısmı)*, (Çev. İsmail Aka, Mehmet Ersan vd.), TTK Yayınları, Ankara 2013.

- Reşidüddin, *Mukatebat-ı Reşidi*, (Tashih), (nşr., Muhammed Şefi), Pencab 1364/1945.
- Roux, J. Paul, *Moğol İmparatorluğu Tarihi*, (Çev. Aykut Kazancıgil-Ayşe Bereket), İstanbul 2001.
- Runcıman, Steven, *Haçlı Seferleri Tarihi*, C. III, (Çev. Fikret Işıltan), TTK Yayınları, Ankara 2008.
- Spuler, Bertold, *İran Moğolları(Siyaset, İdare ve Kültür İlhanlılar Devri)*, (Çev. Cemal Köprülü), TTK Yayınları, Ankara 2011.
- Standage, Tom, *İnsanlığın Yeme Tarihi*, (Çev. Gencer Çakır), Maya Kitap, İstanbul 2016.
- Strabon, *Geographika (Antik Anadolu Coğrafyası)*, , (Çev. Adnan Pekman), Arkeoloji ve Sanat Yayınları, İstanbul 1993.
- Strange, Guy Le, *Doğu Hilafetinin Memleketleri*, (Çev. Adnan Eskikurt- Cengiz Tomar), Yeditepe Yayınevi, İstanbul 2015.
- Sümer, Faruk, “*Anadolu’da Moğollar*”, *Selçuklu Araştırmaları Dergisi*, C. I, TTK Yayınları, Ankara 1970, s. 1-147.
- Sümer, Faruk, *Kara Koyunlular*, TTK Yayınları, Ankara 1992.
- Sümer, Faruk, *Selçuklular Devrinde Doğu Anadolu’da Türk Beylikleri*, TTK Yayınları, Ankara 1998.
- Şerif, Abdürrahim, *Ahlat Kitabeleri*, Hamit Matbaası İstanbul 1932.
- Tabakoğlu, Ahmet, *Türkiye İktisat Tarihi*, Dergâh Yayınları, İstanbul 2008.
- Taeschner, Franz, *Osmanlı Kaynaklarına Göre Anadolu Yol Ağı*, C. II, (Çev. Nilüfer Epçeli), Bilge Kültür Sanat Yayınları, İstanbul 2010.
- Taşagıl, Ahmet, *İlk Türkler (Bozkırdan Dünyaya Yayılalar)*, Kronik Yayınları, İstanbul 2021.
- Tezcan, Mehmet, “Eskiçağ’da Roma İmparatorluğu’nun Karadeniz Bölgesi Vasıtasıyla Hindistan ve Çin ile Ticareti”, *Karadeniz Tarihi Sempozyumu*, C. I, (25-26 Mayıs 2005).
- Tezcan, Mehmet, “Türk-Moğol Hâkimiyeti Döneminde Karadeniz’de Ticaret”, *Tarih İncelemeleri Dergisi*, XXIV/1, Temmuz 2009, s. 151-194.
- Togan, Z. Velidi, “Argun Han’ın Kullandığı Garp Denizi Haritasına Dair”, *Türk Yurdu*, XXVI/2, (Şubat1942), s. 45-48.
- Togan, Z. Velidi, “*Moğollar Döneminde Anadolu’nun İktisadi Vaziyeti*”, *Türk Hukuk ve İktisat Tarihi Mecmuası*, C. I, Evkaf Matbaası Yayınları, İstanbul 1931, s. 1-42.
- Turan, Osman, *Doğu Anadolu Türk Devletleri Tarihi*, Ötüken Yayınları, İstanbul 2009.

- Turan, Osman, *Doğu Anadolu Türk Devletleri Tarihi*, Ötüken Yayınları, İstanbul 2009.
- Turan, Şerafettin, “Karadeniz Ticaretinde Anadolu Şehirlerinin Yeri”, *Birinci Tarih Boyunca Karadeniz Kongresi Bildirileri* (13-17 Ekim 1986), Samsun 1988, s. 147-158.
- Turan, Şerafettin, *Türkiye- İtalya İlişkileri I (Selçuklulardan Bizans 'ın Sona Erişine)*, Kültür ve Turizm Yayınları, Ankara 2000.
- Uzun, Enver, “Trabzon-İtalya Ticaret Alakaları”, *Birinci Tarih Boyunca Karadeniz Kongresi Bildirileri* (13-17 Ekim 1986), Samsun 1988, s. 81-98.
- Uzunçarşılı, İ. Hakkı, *Osmanlı Devlet Teşkilatına Methal*, TTK Yayınları, Ankara 1998.
- Weatherford, Jack, *Cengiz Han*, (Çev. Sermin Karakale), Kronik Yayınları, İstanbul 2018.
- Yakubovsky, A. Yu., *Altın Ordu ve Çöküşü*, TTK Yayınları, Ankara 2000.
- Yaşa, Recep, *Bitlis 'te Türk İskânı (XII. ve XIII. Yüzyıl)*, Ahlat Kültür Vakfı Yayınları, Ankara 1992.
- Zekeriya el-Kazvini, *Asarü'l- Bilad Ahbarü'l-İbad*, (nşr. Cihangir Mirza Kaçar), Tahran 1373.