

Orta Çağ'da Giresun Limanı'nın Tarihsel Gelişimi (IX.-XIV. YY.)

Bekir SARIYILDIZ*

Öz

Asırlar boyunca pek çok milleti ve devleti ağırlayan Giresun'un bir kent olarak oluşumunun temelleri, sahip olduğu liman ile yakından bağlantılıdır. Kaynaklardaki ilk bilgilere göre kentin ilkel limanı Asurluların ticari takas merkezlerinden biridir. Kolonizasyon döneminde ise kent yerleşiminin ilkel liman ve kale etrafında geliştiği tahmin edilmektedir. Giresun Limanı, Aksu Vadisi ile Kelkit Havzası'na ve daha geniş alanda Uzak Doğu'ya ve Hind diyarına kadar ulaşan hinterlandı sayesinde ticari, askeri ve nakliye açısından stratejik bir lokasyon olmuştur. Liman, İpek yolu ticaret mallarının kuzeye ve batıya ulaştığı tali güzergâhlardan birinin üzerinde olması sebebiyle Roma döneminde de gelişimini sürdürmüştür. Bizans döneminde ticari hareketliliği önemli bir seviyeye ulaşan Giresun Limanı, Haçlılar'ın Akdeniz'deki ticaretin önemli bir kısmını Karadeniz'e yönlendirmesine yol açan uygulamalarıyla önemli bir ticaret merkezi haline gelmiştir. Giresun Limanı, Orta Çağ boyunca Bizans'ın doğu sınırındaki devletlerle rekabeti, Haçlı Seferleri, Türkiye Selçukluları'nın Karadeniz ticaretinde söz sahibi olma girişimleri, Moğol istilası, Trabzon Rum Devleti'nin Türklerle mücadelesi ve Venedikliler ile Cenevizliler'in Karadeniz ticaretine hâkim olma çabaları gibi bölgede yaşanan pek çok olaydan önemli ölçüde etkilenmiştir.

Anahtar Kelime: Giresun, Liman, Şebinkarahisar, Şap.

Historical Development of Giresun Port in the Medieval (IXth-XIVth Centuries)

Abstract

The foundations of Giresun's formation as a city, which has hosted many states and nations for centuries, are closely related to its port. According to the first information in the sources, the primitive port of the city was one of the Assyrian's commercial exchange centers. It is estimated that the city developed around the primitive port and castle during the colonization period. Giresun port has become a strategic location in terms of commercial, military and shipping, thanks to its hinterland reaching Aksu Valley and Kelkit Basin and in a wider area to the Far East and the land of India. The port continued its development during the Empire of Roman period as it was on one of the secondary routes where the goods of the Silk Road trade reached the north and west. Giresun port, whose commercial activity reached an important level during the Empire of Byzantine period, became an important trade center with the practices of the Crusaders that led to a significant part of the trade in the Mediterranean to the Black Sea. Giresun Port is one of the many events experienced during the Medieval, such as the rivalry of Byzantium with the states on the eastern border, the Crusades, the attempts of the Turkish Seljuks to have a control in the Black Sea trade, the Mongol invasion, the struggle of the Greek State of Trabzon with the Turks, and the efforts of the Venetians and Genoese to dominate the Black Sea trade. has been significantly affected.

Keywords: Giresun, Port, Şebinkarahisar, Alum.

Geliş/Received: 25.04.2022

Kabul/Accepted: 22.10.2022

• **Etik Kurul İzni:** Bu çalışmaya, insanlardan veri ve örnek toplamayı gerektiren, anket, inceleme, mülakat ve deney içeren çalışmalar kapsamına girmediğinden, etik kurul onay belgesi gerekmemektedir.

Giriş

Anadolu, asırlar boyunca doğunun zenginliklerini batıya, kuzeyin hazinelerini güneye ya da tam tersi istikametlerde hareketlerle ayrı coğrafyalardaki insanların farklı ihtiyaçlarını karşılıklı gidermeleri için oluşturulan büyük ticaret yollarının kesiştiği büyük bir pazaryeri

* Dr., bkrsariyildiz@gmail.com. ORCID ID: 0000-0003-4229-3457.

(Araştırma Türü: Araştırma makalesi)

olmuştur. Ticaret güzergâhındaki karayolunun varamadığı deniz ötesi ülkelere ise uygun yerlerde kurulan limanlarla ulaşılmıştır. Bu hususta Anadolu içlerinde karayoluyla gerçekleştirilen ticaret, Doğu Karadeniz kıyılarına gelindiğinde limanlar üzerinden gemilerle yapılmıştır. Eski çağlardan itibaren Doğu Karadeniz kıyılarında yapılan ticaretin zamanla gelişmesiyle kıyılardaki limanlar önemli birer pazaryeri haline gelmiştir. Orta Çağ boyunca gelişen Doğu Karadeniz limanları ise asıl önemini Moğollar'ın Anadolu'da ticari canlılığı arttırma politikaları ve Haçlılar'ın Memlükler'in, Akdeniz'deki limanlarına ambargo uygulaması ile kazanmıştır. XIII. yüzyıldan itibaren ise Ceneviz ve Venedik gibi İtalyalı tüccarların Karadeniz'e olan ilgisinin artmasıyla bölgedeki ticari faaliyetler uluslararası bir alana taşınmıştır (Karpov, 2011a: 419-420; Yuvalı, 1990: 236; Yılmaz, 2009: 361; Emecen, 2005: 23; Eğilmez, Yıldırım, Aydın, 2021: 528).

Uzakdoğu, Çin ve Hint ülkelerinden Avrupa'ya kadar uzanan İpek yolunun tali yollarından biri de Doğu Karadeniz'e ulaşmaktadır. Orta Çağ boyunca Anadolu'da gerçekleşen olaylar, Doğu Karadeniz'e açılan yolun önemini arttırmış ve bölgenin limanlarını pek çok yönden olduğu gibi ekonomik açıdan da stratejik birer üsse dönüştürmüştür. Bölgenin önemli lokasyonlarından biri olan Giresun da, limanı sayesinde doğudan gelen zenginliklerin kuzeye ve batıya açıldığı stratejik bir pazaryeri haline gelmiştir. Giresun Limanı'nın, eski çağlardan itibaren çoğunlukla ticari taşıma ağırlıklı olmak üzere askeri ikmal ve yolcu ulaşımı gibi amaçlarda yoğun olarak kullanıldığı bilinmektedir. Geniş bir hinterlanda sahip Giresun Limanı'nı besleyen coğrafyanın yakın kaynakları Gümüşhane, Bayburt, Erzincan, Tokat ve Sivas'a; uzak kaynakları ise Irak, İran, Hindistan ve Çin'e kadar ulaşan geniş bir alana uzanmaktadır. Uzak ya da yakın kaynaklardan gelen ticari mallar veya askeri nakiller, olağan dışı olaylar olmadığı sürece Kelkit Vadisi'ne ulaştıklarında, Giresun Limanı da dâhil olmak üzere bölgedeki pek çok limandan deniz aşırı ülkelere sevk edilebilmektedir (Balard, 2017: 493-494; Brant, 1836: 220; Tezcan, 2012a: 20; Bekdemir, 2007: 114).

Kıyı İskelesinden Limana Geçiş

Giresun'daki kent yerleşiminin temellerinin, Asurlu kolonistlerin Doğu Karadeniz'de kurduğu ilkel limanlarla yani iskeleler çevresinde büyüyüp gelişerek zaman içerisinde bir kent görünümüne kavuşmasıyla atıldığı tahmin edilmektedir. Asurlulardan boşalan Giresun (Kerasos) kenti ve iskelesi; önce Fenikeliler'in, ardından MÖ VII. ve VI. yüzyıllarda ise Miletoslular'ın elinde pazaryeri, koloni tipi (emporium) bir merkez haline gelmiştir. (Bıjışkyan, 1969: 12; Drews, 1991: 303-326; Emir, 2011: 19) Kolonileşmenin en önemli özelliklerinden biri olan limanın, Giresun kentini bölgenin ilk kolonilerinden biri haline getirdiği düşünülmektedir. MÖ 190-169 yıllarında Pont Krallığı idaresi altına giren Giresun, (Kerasous) Hellenistik şehir modeline uygun şekilde yeniden inşa edilerek modern bir limana kavuşturulmuştur. Kentteki ticari gelişimin tezahürü Roma'nın imparatorlukla idare edildiği dönemde kendi sikkelerini basmasıyla

görülebilir. Hatta İmparator Commodus (MS 161-192) zamanına ait Giresun'da kesilen ve üzerinde gemi resmi bulunan sikkeler kent ekonomisinde, limanın yerinin ne ölçüde önemli olduğunu açıkça göstermektedir (Strabon, 2005: 22; Baschmakoff, 1937: 67-69; Bryer ve Winfield, 2020: 238-241; Sinclair, 1989: 111; Drews, 1991: 303; Özsait, 2000: 41; Mansel, 1971: 168; Tsetschladze, 1998: 52-70; Emir, 2014: 23).

Roma İmparatorluğu idaresinde Orta Çağ'a giren Giresun topraklarında merkez kalenin batısında ve doğusundaki iki koy üzerinde kullanılan iki ayrı limandan bahsedilmektedir. Konumuz olan batı limanına, Giresun Kalesi'nin kuzeyinden aşağı inen antik bir yol ile ulaşılmaktadır ve burada limana ait antik dalgakıran kalıntılara da rastlanılmaktadır. Giresun Kalesi'nin doğusundaki Palamida/Palamut kayalıkları olarak bilinen ikinci liman, güneye bakan bir yay şeklinde uzanarak Gedikkaya tepesi ve burada bulunan kalenin eteklerine kadar ulaşmaktadır. Demirlemeye uygun korunaklı bir liman bulunduğu dair kalıntılar bulunan doğu limanı ise Orta Çağ'a kadar kullanılmış fakat doğal veya beşerî etkilerle zaman içerisinde kapanarak liman özelliğini kaybetmiştir (Tournefort, 2013: 118; Bryer ve Winfield, 2020: 238; Darkot, 1993: 789).

Bizans Zamanında Giresun'da Ticaret

Bizans İmparatorluğu'nun hâkimiyet alanının doğuda Hindistan'dan batıda İspanya'ya kadar geniş bir coğrafyaya yayılmış olması, doğu-batı ticareti üzerindeki her limanın önemli birer ticaret merkezi haline gelmesini sağlamıştır. Bahsedilen ticaret merkezlerinden biri olan Giresun Limanı da, Bizans zamanında restore edilerek kaleden limana kadar uzanan surların inşasıyla ticarete uygun güvenli bir liman haline getirilmiştir (Texier, 2002: 205; Hamilton, 1842: 262; Bryer ve Winfield, 2020: 245-248). Bizans'ın Giresun Limanı'na yaptığı yatırımların bir neticesi olarak kent, bölgede üretilen ve yetiştirilen ürünlerin İpek yolu ticaretinin tali bir hattı ile Kelkit Havzası ve Şebinkarahisar havalisinden gelen malların, deniz aşırı ülkelerden nakledilen çeşitli zenginliklerin alım ve satımının yapıldığı önemli bir pazar yerine dönüşmüştür. Bizans zamanında Giresun'un da içerisinde bulunduğu Doğu Karadeniz limanlarında, ağırlıklı olarak şap başta olmak üzere maden çeşitleri, fındık, balık türleri, gemi yapımına uygun ağaç mamülleri, hayvancılık, kumaş ve dokumacılık ürünleri, şarap, tahıl ve şifalı bitkiler gibi ürünlerin pazarda büyük bir payının olduğu bilinmektedir (Laiou ve Morrison, 2007: 172-173; Bryer ve Winfield, 2020: 241-242; Rice, 1967: 126; Turan, 2008: 278; Yörükân, 2013: 283; Fleet, 2009: 230; Emir, 2011: 187-191).

Bizans İmparatorluğu devrinde önemli bir ticaret merkezi haline gelen Giresun kentinde, VIII. yüzyılda imparatorluğa ait resmi bir ticaret bürosunun mevcudiyetinin bulunduğu gibi kentin sikke basma yetkisi de bulunmaktadır. Aynı yüzyılda fındık ihracatının merkezi olan Giresun'dan

başta fındık olmak üzere üretimi bölgede yapılan ipek, keten gibi kumaş çeşitlerinin ihracatı da liman üzerinden yapılmaktadır. IX. yüzyılda ise Giresun, kumaş türlerinden özellikle keten türünde önemli bir üretim merkezi haline gelmiştir. Eparkhos Kitabı'ndaki bilgilere göre 911-912 yıllarında Giresun'da önemli miktarda keten üretimi ve ticaretinin yapıldığı ve çok sayıda ipek tüccarının da kentte ticari faaliyetlerde bulunduğu belirtilmektedir. Bu ticarete ise İskit, Peçenek, Bulgar ve Hazar ülkelerinden tüccarların etkili olduğu bilinmektedir. Kentin ihtiyaç duyduğu hububat türleri ise yine deniz yoluyla Kırım'dan ithal edilmektedir. Aynı yüzyılda Giresun'da tahıl ürünleri ağırlıklı olmak üzere kumaş türleri, şap, kürk, deri, yün ve dokuma, mücevherat, kereste, şifalı bitkiler, tuz, balık, köle ticareti ve çeşitli madenlerin ticareti liman üzerinden yapılmaktadır (Balard, 1978: 852; Heyd, 2000: 542; Turan, 2017: 45; Güneş, 2018: 289-290).

X. ve XI. yüzyılda ise Bizans ile ticari antlaşmalar yapan Venedikli tüccarların Karadeniz limanlarına gelmesiyle birlikte doğu ticaretinde önemli gelişmelerin yaşandığı yeni bir döneme girilmiştir (Ostrogorsky, 2011: 331; Turan, 2000: 21-23). Doğu-batı ticaretinin önemli bir kısmını Karadeniz limanları üzerinden yapan Bizanslı ve Venedikli tüccarlar, XI. yüzyılın ikinci yarısından itibaren Selçuklular'ın Anadolu'daki önemli güzergâhları ele geçirmesiyle limanlara ulaşan yollarda ciddi bir nakliyat sorunuyla karşılaşmışlardır. Ancak kısa süren bu süreç sonunda Türkiye Selçuklularının, Anadolu'daki ticaretin devam ettirilip geliştirilmesi için hayata geçirdiği çeşitli düzenlemelerle ticaret ağındaki faaliyetlerin sürdürülmesi devam etmiştir. Aynı dönemde Anadolu'da gelişen ticaretin Karadeniz'in güneydoğu limanlarına olumlu etkilerinin olduğunu görmek mümkündür. XII. yüzyılda ise Venedikli ve Cenevizli tüccarlar, Karadeniz kıyılarının güney sahillerinin büyük bir kısmını elinde tutan Bizans ülkesinde faaliyetlerini arttırarak, Karadeniz ticaretine uluslararası bir boyut kazandırmışlardır (Heyd, 2000: 215-222; Ostrogorsky, 2011: 383-386).

Türkiye Selçuklularını ile Bizans mücadelesinin Karadeniz'e taşındığı XIII. yüzyıl başlarında III. Aleksios Angelos'un Giresun (Kerasunt) kıyılarında batan bir ticaret gemisinin yükünü kurtarmak bahanesiyle Samsun kıyılarındaki gemileri yağmalatması, tüccarlarını ise esir ettirmesi ve öldürtmesiyle, Sultan Rükneddin Süleyman Şah ile III. Aleksios karşı karşıya gelmiştir. İmparator Aleksios ancak zarara uğrayan tüccarlara tazminat ödenmesini ve Selçuklular'a yıllık vergi vermeyi kabul etmesi şartlarıyla bu durumdan kurtulabilmiştir. XIII. yüzyıl boyunca Anadolu'da siyasi istikrarı sağlayan Türkiye Selçuklularını, ticaret mallarının Anadolu'nun her köşesine ulaşabildiği güvenli bir ortamı oluşturarak bölgeye ticari canlılık kazandırma amacındadır. Selçuklular'ın izlediği bu politika ile İpek yolu kervanlarının Anadolu'ya güvenli ulaşımı sağlandığı gibi, kervan mallarının yanı sıra Anadolu'nun yerli ürünlerinin de Sivas'ta toplanarak buradan Karadeniz limanları üzerinden Kırım limanlarına ve Avrupa ülkelerine ulaştırıldığı bir ticaret ağı tesis edilmiştir. Bu ticari organizasyonun 1204 yılına

kadar ve kısa bir kesintiden sonra Moğol istilasına kadar Giresun'un da aralarında bulunduğu, Sinop'tan Trabzon'a kadar olan bölge limanlarını kapsadığı muhakkaktır (Khoniates, 2004: 92-93; Vryonis, 1971: 160; Turan, 1990: 87-88; Mordtmann, 1927: 735).

Karadeniz Ticaretinin Gelişmesi ve Giresun

XIII. yüzyılın başlarında Doğu Karadeniz'de gerçekleşen otorite değişikliğiyle birlikte bölgeyi ilgilendiren önemli olaylar yaşanmıştır. Trabzon Rum Devleti'nin kurulduğu tarihe kadar Bizans tüccarları Karadeniz ticaretine hâkim bir durumdayken, Türkiye Selçukluları'nın Karadeniz'e ulaşmasıyla güç dengeleri değişmeye başlamıştır. Aynı tarihlerde Karadeniz ticaretinde etkin olmaya çalışan Türkiye Selçukluları'nın doğunun zenginliklerini Orta ve Doğu Karadeniz limanlarına kadar ulaştırdığı ticaret ağı, Trabzon Rum Devleti tarafından engellenerek kesintiye uğramıştır. Selçuklu ticaretinin Doğu Karadeniz'de sekteye uğradığı bu dönemde, Doğu Karadeniz limanlarının ticari yükü ise Sinop'a kaymıştır (İbn Bîbî, 2007: 50-54; Panaretos, 2019: 3; Finlay, 1851: 371; Laiou ve Morrison, 2007:167; Karpov, 2011b; 228; Keçiş, 2012: 44-51). Ancak 1214 yılında Trabzon Rum Devleti hükümdarının Türkiye Selçukluları hâkimiyetine girmesiyle Doğu Karadeniz limanlarındaki ticaret tekrar hareketlenmeye başlamıştır (İbn Bîbî, 2007: 174; Vasiliev, 1936: 28; Chrysostomides, 2012: 43-44; Tellioğlu, 2009: 32-34).

Karadeniz'deki önemli ticari istasyonlarından biri olan Suğdak'ın Moğollar tarafından ele geçirilmesiyle, Türkiye Selçukluları Karadeniz ticaretinde ciddi bir darbe almıştır. Bu sebeple Karadeniz ticaretindeki zararın giderilmesi ve bölge ticaretinde büyük payın ele geçirilmesi sürecinde, Türkiye Selçukluları ile Trabzon Rum Devleti ciddi bir mücadeleye girmiştir (İbn Bîbî, 2007: 102-104; Peacock, 2010: 249-253). Bu tarihlerde Giresun Limanı'nı elinde tutan Trabzon Rum Devleti'nin, Samsun ve Sinop kıyılarına saldırılarına karşılık Selçuklular'ın 1223 yılında Trabzon'a sefer düzenlemesi bölgede siyasi kargaşa yarattığı gibi kısa süreli bir ekonomik durgunluğu da beraberinde getirmiştir (Panaretos, 2019: 3; Peacock, 2010: 256-264; Tellioğlu, 2004: 107; Keçiş, 2012: 44-51).

Lakin XIII. yüzyılın ortalarından itibaren Karadeniz ticaretini olumlu etkileyen önemli gelişmeler yaşanmıştır. Moğol istilasının ardından ticari düzenin yeniden kurulması için asayişin sağlanması ve Haçlıların Memlükler'e ekonomik ambargolar uygulamasıyla, Akdeniz limanları üzerinden batıya giden malların önemli bir kısmı, Karadeniz limanlarına yönlendirilmiştir (Karpov, 2011a: 419-420; Turan, 2000: 95-96; Yuvalı, 1990: 236). Karadeniz limanlarının öneminin arttığı bu dönemde Giresun Limanı açısından da oldukça önemli gelişmeler ortaya çıkmıştır. Trabzon Rum Devleti'nin Türkiye Selçukluları'nın ticaret ağının işleyişini engellenme çabalarına karşı Trabzon'a yapılan baskı ve Türkler'in, Gümüşhane (Khaldia) civarlarına düzenlediği akınlar, bölgedeki ticari hareketliliği Giresun Limanı lehine değiştirmeye başlamıştır.

Nitekim Şebinkarahisar'dan çıkan şap madeni ve bölgeye ulaşan çeşitli ticari malların deniz ötesine ulaştırılması için güvenlik zafiyeti olan Gümüşhane (Khaldia) havalisine alternatif olarak daha güvenli olan Aksu Vadisi hattı tercih edilmiş ve Giresun Limanı'ndaki ticari hareketlilik artmaya başlamıştır (Miller, 2021: 42).

Giresun Limanı'nda Ticaret ve Cenevizliler

Venedikliler, Moğollar'ın Doğu Karadeniz'i kontrolü altında tuttuğu tarihlerde, Bizans ülkesinde ve Trabzon Rum Devleti'ne ait Giresun Limanı'nda 1261 yılına kadar ticari üstünlüklerini devam ettirmiştir. Bu dönem içerisinde Bizans İmparatorluğu'yla yaptığı ticari anlaşmaların benzerlerini Trabzon Rum Devleti'yle de yapan Venedikliler, bölgede ayrıcalıklı kazanımlarla ticarete devam etmişlerdir. Bunun yanı sıra Moğollar'ın Şebinkarahisar şapının kullanım ve işletilmesi ayrıcalığını Venedikliler'e vermesi, Venedikli tüccarların kazançlarını da önemli ölçüde arttırmıştır (Uzunçarşılı, 2011: 251-252; Karpov, 2011b: 229; Erdem, 2005: 4; Laiou ve Morrison, 2007: 207; Tellioglu, 2009: 82-86; Yılmaz, 2009: 362).

1261 yılında Kemalpaşa (Nymphion) antlaşmasıyla birlikte Venedikliler'in Bizans ülkesindeki ticari üstünlüğü sona ermiştir. Cenevizliler, Kemalpaşa antlaşmasıyla Bizans'tan önemli ayrıcalıklar kazanarak, Karadeniz ticaretinde Venedikliler'in yerini almışlar ve 1262 yılından itibaren Doğu Karadeniz'e kadar uzanan ticaret kolonileri tesis etmişlerdir. Lakin Cenevizliler'in koloni kurduğu kentler arasında Giresun'un adı geçmediği gibi Cenevizliler'in Giresun'da bir Ceneviz mahallesi kurduğu bilinmektedir (Karpov, 2011a: 422; Lunardi, 1980: 10; Ostrogorsky, 2011: 415; Turan, 2000: 33-58; Hazlitt, 1860: 216-217; Faroqhi, 2007: 523; Tellioglu, 2009: 79-80). Giresun'da bir koloni kurulmamış ya da kurulamamış olması, XIII. yüzyılın ortalarından itibaren Giresun kalesi ve limanının Türkler tarafından baskı altına alınmasıyla ve dolayısıyla bölgenin güvenli bulunmamasıyla açıklanabilir (Heyd, 2000: 512-515; Bryer ve Winfield, 2020: 243; Miller, 2021: 42; Gallotto, 1993: 363; Uzunçarşılı, 2011: 248).

Cenevizliler'in Giresun'daki ticarete etkili olduğu dönemde liman yoluyla gümüş, şap, balmumu, baharat ve dokuma ürünleri ihraç edildiği gibi ağırlıklı olarak mücevherat, kâğıt, cam eşyalar, şeker, sabun, tuz, deri, köle ticareti ve tahıl ürünleri ithal edilmektedir (Turan, 2000: 179; Karpov: 2005: 287; Turan, 2017: 45; Tezcan, 2012c: 362; Güneş, 2018: 290). Ticareti yapılan ürünlere bakıldığında geniş kaynaklı doğu, batı ve kuzey, güney ticaretinin devam ettiği görülmektedir. Yine 1278 yılında Cenevizliler'in, Kırım madenlerinden çıkarılan tuzu, Kefe Limanı üzerinden Giresun'un da içinde bulunduğu Doğu Karadeniz limanlarına getirdiği gibi, 1289-1290 yıllarında ise Kefe'den Giresun Limanı'na darı, buğday ve arpa gibi ürünlerin ithalatını yaptığı bilinmektedir (Balard, 1978: 709-710; Khvalkov, 2015: 409-417; Tezcan, 2012b: 121). Doğu Karadeniz ticaretindeki en önemli ihracat mallarından olan Şebinkarahisar

şapının ticareti ise 1304 yılına kadar Cenevizli tüccarlara yasaklanmıştır. Fakat 1289 yılında 428.9 ton şapın Doğu Karadeniz limanlarından Kefe'ye ve sonra Cenova'ya taşınmasıyla Cenevizliler'in mevcut yasağı bir şekilde aştığı görülmektedir (Bryer ve Winfield, 2020: 279-280; Fleet, 2009: 242; Khvalkov, 2015: 425). 1290'lı yıllara kadar Şebinkarahisar şapının önemli miktarı Trabzon Limanı'ndan, daha az bir miktarı ise Giresun Limanı'ndan ihraç edilmektedir.

XIII. yüzyılın sonlarından itibaren ise Cenevizliler'e uygulanan şap ambargosunun kalkması ve Gümüşhane (Khaldia) havalisinin büyük bir kısmının Türk hâkimiyetine geçmesi, Şebinkarahisar'dan Trabzon Limanı'na kadar uzanan ticaret yolunun kaybedilmesine neden olmuştur. Şebinkarahisar'dan başta şap olmak üzere önemli ticaret mallarının Trabzon Limanı'na nakliyatı engellenmiştir. Böylece Şebinkarahisar madenlerinin ve ticaretinin büyük kısmının deniz aşırı ülkelere nakliyatı Giresun Limanı'na kaymıştır (Balard, 1978: 773-775; Bryer ve Winfield, 2020: 280).

Şebinkarahisar'dan çıkarılan şap madeni ve bölgeye ulaşan mallar, Aksu Vadisi ve Kulakkaya-Gedikkaya hattı üzerinden zor ve uzun bir karayolunun sonunda Giresun Limanı'na ulaşmasına rağmen Anadolu'nun en kaliteli kaya şapı olması sebebiyle talep görmüş ve uzun yıllar boyunca da zahmetli nakliyesine devam edilmiştir. Şebinkarahisar'dan Giresun Limanı'na ulaşan hat üzerinde ticaretin geliştirilmesi, tüccar ve kervanların korunması ve ihtiyaçlarının giderilmesi amacıyla pek çok dinlenme noktası yani hanlar kurulmuştur. Giresun Limanı'ndan Aksu Vadisi içlerine hareket edildiğinde, yük hayvanıyla bir günlük mesafedeki Duroğlu'da, buradan bir günlük mesafedeki Dereli'de ve daha sonra Şebinkarahisar'a ulaşana dek sırasıyla Kanlıhan, Kürtün, Taşhan, Tamdere ve Tamzara gibi mevkilerde, en erken XIV. yüzyılın başlarında belki de daha eskiden tesis edildiği tahmin edilen hanlar kurulmuştur (Pegolotti, 1936: 369; Uzunçarşılı, 2011: 251-252; Bryer ve Winfield, 2020: 280; Cahen, 2008:120-121; Laiou ve Morrison, 2007: 172-173; Carr, 2016: 117; Erdem, 2005: 4; Fatsa, 2014: 38-54).

XIV. yüzyılın ilk yarısından itibaren Eretnalılar'ın Giresun Limanı'nın ard bölgesi olan Kelkit Havzası'nı da kapsayan Sivas, Kayseri, Erzurum havalisinde asayişini sağlayarak, vergileri düşük tutması, meraların artırılmasını desteklemesi, ticarete imkân sağlanmasıyla gıda maddelerinin fiyatlarının ucuz tutulması gibi uyguladığı ekonomi politikalarıyla Anadolu'nun refah seviyesini artırmıştır (El-Ömerî, 2014: 144-145). Bu durumun neticesinde bölgedeki zenginlik artmış ve ticari bir canlılık meydana gelmiştir. Anadolu'daki ekonomik gelişmeler bölgedeki pek çok tüccar gibi İtalyalı tüccarlarında dikkatini çekmiştir. Daha önceden bölge ticaretinde tecrübeli olan Venedikliler ve Cenevizliler, Anadolu ticaretindeki payını arttırmak için müttefikleri ve çıkar ilişkisi içerisinde buldukları Trabzon Rum Devleti ile bağlantılarını kullanarak ticari anlaşmalar yapmışlardır. Trabzon Rum Devleti hükümdarları Komnenoslar ise Moğollar'ın İran'dan Anadolu'ya uzanan ticaret ağının, Doğu Karadeniz'den Tebriz'e kadar olan

kısımındaki Cenevizli ve Venedikli ticari faaliyetlerini kazanç sağladıkları ölçüde desteklemiştir. Komnenoslar dönemin en önemli ticari merkezlerinden Sivas ve Erzurum civarlarından Doğu Karadeniz limanlarına ulaşan güzergâhlara ayrı bir önem göstermektedir. Sivas ve yakınındaki önemli pazarlardan Şebinkarahisar'a en uygun Doğu Karadeniz limanı ise Giresun Limanı olması sebebiyle kente ayrı bir önem verilmektedir. Nitekim Giresun, güneyinde gelişen iktisâdi olaylardan olumlu etkilenerek bu devirde gelişimini sürdürmüştür (Spuler, 2011: 473-474; Uzunçarşılı, 2011: 254; Yılmaz, 2009: 362; Tellioglu, 2009: 82-86).

XIV. yüzyılın başlarından itibaren Eretnalılar'ın ticareti geliştirme politikaları ve Komnenoslar'ın da bu ticari gelişmelerden İtalyalı tüccarların girişimleri üzerinden yararlanma çabaları, Giresun Limanı'nın önemini artırmıştır. Nitekim Giresun Limanı'ndaki ticari faaliyetlerin önemli bir boyuta ulaşmasıyla, Giresun Limanı ile Şebinkarahisar arasındaki ticaret yolunun güvenliği Trabzon Rum Devleti için önemli bir mevzu haline gelmiştir. Bu ölçüde Hacıemiroğulları'yla yapılan akrabalık ittifakının önemli sebeplerinden biri de Giresun ile Şebinkarahisar arasındaki Aksu havzasından geçen ticaret yolunun güvenliği olmalıdır (Panaretos, 2019: 33; Fallmerayer, 2012: 281; Zachariadou, 2007: 229; Turan, 2017: 88).

Doğu Karadeniz ticaretinde daha etkili olmak isteyen Cenevizliler, yeni ayrıcalıklar kazanmak için saldırgan tavırlarla uygun buldukları zamanlarda Komnenoslar'ı zor durumda bırakmaktadır. Mikhail döneminde şap ve bazı mallarda yeni ayrıcalıklar isteyen Cenevizliler, talepleri kabul edilmeyince, 1348 yılının Ocak ayında Giresun'a saldırarak kale ve liman çevresinin büyük kısmını yakmışlar, 1349 yılında Mayıs ayında ise Trabzon Limanı'nı yağmalamışlardır. Cenevizliler'in taleplerinin kabul edilmesiyle olaylar son bulmuş, 1349 yılında Giresun kalesi ve limanın zarar gören kısımları onarılmıştır (Panaretos, 2019: 21; Fallmerayer, 2012: 179; Miller, 2021: 68-69; Finlay, 1851: 407-430; 149; Shukurov, 1994: 67).

XIV. yüzyılın ortalarına gelindiğinde Giresun'daki ticari faaliyetlerine devam eden İtalyalı tüccarlar, Şebinkarahisar'dan çıkarılan şapın önemli bir kısmını Giresun ve Trabzon limanları üzerinden Avrupa'ya göndermektedir (Pegolotti, 1936: 369; Balard, 1978: 773; Bryer ve Winfield, 2020: 243). Ayrıca 1364 yılında Trabzon Rum Devleti'yle yeni bir anlaşma yapan İtalyan tüccarlar, Giresun'dan keten ve ipek gibi bölgenin ünlü dokuma kumaşları, kızıl, yeşil ve başka renklerde kumaşları da ihraç etme hakkını da elde etmişlerdir (Bryer, 1978: 387).

XIV. yüzyılın son çeyreğinde Giresun ve çevresinde Hacıemiroğulları'nın baskısının artmasıyla Trabzon Rum Devleti'nin idare alanı Giresun kalesi ve limanı çevrelerine kadar daralmıştır. Karadeniz ticaretindeki faaliyetlerine devam eden İtalyan tüccarlar ise Hacıemiroğulları Emiri Süleyman'ın 1397 yılında Giresun'u ele geçirdiği sırada, Giresun Limanı'ndaki faaliyetlerini sürdürmüş olmalıydılar (Esterâbâdî, 2014: 506; Fallmerayer, 2012:

184; Zachariadou, 2007: 230; Shukurov, 1994: 44).

XIV. yüzyılın sonlarından itibaren batının çeşitli noktalarında çıkarılmaya başlanan şap madenleriyle birlikte Şebinkarahisar şapına olan talebin düşmesi ve ihracatının azalmasına neden olmuştur. Ayrıca aynı tarihlerde Timur'un Anadolu'ya yönelik etkileri, Doğu Karadeniz limanları gibi Giresun'daki ticaretin de olumsuz etkilenmesine neden olmuştur (Turan, 2000: 139-148; Laiou ve Morrison, 2007: 172-173; Cahen, 2008: 120-121).

Ticaretin geliştirilmeye çalışıldığı XIV. yüzyıl boyunca, Giresun'un da aralarında bulunduğu Doğu Karadeniz limanlarından deniz aşırı ülkelere çeşitli kalemlerde ürünlerin satımı devam etmektedir. Bu ürünler, şap başta olmak üzere buğday, pirinç, balmumu, kenevir, meşe palamudu ve bölgede oldukça bol miktarda yetişen üzümünden yapılan şarap gibi ihraç mallarıdır. Giresun Limanı'na dışarıdan getirilerek yapılan ticarete ise mücevherat ve cam ürünleri, kâğıt, şeker, tuz, sabun, deri, darı, buğday ve arpa gibi tahıl ürünleri ile köle ticaretinin çoğunlukta olduğu görülmektedir (Panaretos, 2019: 33; Fallmerayer, 2012: 216,287; Barbaro, 2005: 103; Balard, 2017: 671-672; Jacoby, 2017: 21; Bryer, 1979: 382-413; Khvalkov, 2015: 409, 425; Turan, 2000: 179, 489; Güneş, 2018: 290).

Sonuç

Kolonizasyon döneminden çok daha eski bir tarihte, Asurlular zamanında faaliyetlerine başlayan Giresun kıyısındaki iskele, tarih boyunca gelişerek eski çağlar içerisinde liman özelliklerini karşılayabilecek bir yapıya bürünmüştür. Limanı besleyen kaynaklardan gelen malların bolluğu, üretilen malların kalitesi ve miktarı ölçüsünde kent, Eski ve Orta çağ boyunca ticari bir merkez haline gelmiştir. Özellikle İtalyalı tüccarların bölgeyi uluslararası ticarete katmaları ve Haçlılar'ın Akdeniz limanlarına uyguladığı ambargo ile Karadeniz'de yaşanan ticari hareketlilik, Giresun'un da içerisinde bulunduğu Karadeniz limanlarının önemi artmıştır. Selçuklular'ın Karadeniz ticaretine girmesiyle Giresun Limanı, Trabzon Rum Devleti için ticari olduğu kadar askeri olarak da stratejik bir üs haline gelmiştir. Türk baskısının iyice arttığı XIII. yüzyılda ise şap madeni başta olmak üzere, Şebinkarahisar havalisine gelen ve Trabzon Limanı üzerinden deniz aşırı ülkelere yapılan nakliyenin büyük kısmı Giresun Limanı'na yönelmiştir. Doğu Karadeniz'deki ticari önemi Venedik ve Cenevizli tüccarlar tarafından önceden fark edilen Giresun'daki ticarete İtalyalı tüccarların önemli bir payı vardır. Ancak kentte, Trabzon'daki gibi Venedik ve Cenevizliler'e ait bir temsilcilik ya da koloni yapısından söz edilememektedir. Bu durum Giresun kalesi ve limanın XIII. yüzyıl sonlarından itibaren pek çok defa Türkler'in eline geçmesi ve Türk baskısının kalenin surlarına kadar dayanması nedeniyle, kent güvenliğinin tehdit altında olmasıyla açıklanabilir. Gümüşhane havalisinin Türkler'in eline geçmesiyle, Giresun ve limanı, Trabzon Rum Devleti'nin varlığının devamı için stratejik bir mevkiye yükselmiştir.

Trabzon Rum Devleti, ikinci başkenti Giresun'u elinde tutmak ve korumak için ise Hacıemiroğulları ile akrabalık bağı kurma yoluna gitmiştir. Ancak kentin askeri ve ticari öneminin farkında olan Hacıemiroğulları, XIV. yüzyılın sonlarında Giresun'u ele geçirerek Komnenoslar'ın akrabalık bağı üzerine kurdukları politikayı boşa çıkarmıştır.

Özetle Orta Çağ boyunca sürekli gelişen ve beynelmilel bir ticarete sahip olan Giresun Limanı; Bizanslı, İskitli, Peçenekli, Bulgar, Kıpçak, Venedikli ve Cenevizli gibi pek çok farklı milletten tüccarların faaliyette bulunduğu, ağırlıklı olarak şap, fındık, kumaş türleri, çeşitli tahıl ürünleri, şeker, tuz, kürk, deri, kâğıt ve cam eşyalar, mücevherat, kereste, tıbbi bitkiler, balık çeşitleri ve maden türleri gibi pek çok çeşit ürünün ticaretinin yapıldığı önemli bir pazar yeridir.

Kaynakça

- Aziz b. Erdeşir-i Esterâbâdî (2014). *Bezm u Rezm*. çev. Mürsel Öztürk, Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.
- Balard, M. (1978). *La Romanie Génoise (XIIe-Debut Du XVe Siécle)*, C. I-II, Genova: Nella Sede Della Società Ligure Di Storia Patria.
- Balard, M. (2017). *Gênes et la mer Genova e il mare*. Genova: Società Ligure Di Storia Patria.
- Baschmakoff, A. (1937). *Cinquante Siècles D'évolution Ethnique Autour de la Mer Noire*, Paris: P. Geuthner.
- Bekdemir, Ü. (2007). *Karadeniz Kıyı Kentleri (Samsun-Hopa Arası)*. Konya: Çizgi Kitapevi.
- Bijışkyan, P. M. (1969). *Karadeniz Kıyıları Tarih ve Coğrafyası*, ter. Hrand D. Andreasyan, İstanbul: Edebiyat Fakültesi Basımevi.
- Brant, J. (1836). *Journey Through a Part of Armenia and Asia Minor, in the Year 1835*, Journal of the Royal Geographical Society of London, (6), 187-223.
- Bryer, A. (1979). *The estates of the Empire of Trebizond. Evidence for their resources, products, agriculture, ownership and location*, Twelfth Spring Symposium of Byzantine Studies/ Αρχαίον Ποντου (Archeion Pontou) 35, University of Birmingham, Birmingham 1978, Athens. 370-477.
- Bryer, A. ve D. Winfield (2020). *Karadeniz'in Orta Çağ Dönemi Eserleri ve Topoğrafyası, I*, çev. İsmail Köse, Ankara: TTK Yayınları.
- Cahen, C. (2008). *Osmanlılardan Önce Anadolu*, İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Carr, M. (2016). *Trade or Crusade The Zaccaria of Chios and Crusades Against the Turks. Contact and Conflict in Frankish Greece and the Aegean 1204-1453: Crusade, Religion and Trade between Latins, Greeks and Turks*, ed. Nikolaos G. Chrissis, Mike Carr, London. 115-134.
- Charles Texier (2002). *Küçük Asya*. (3), çev. Ali Suat, Ankara: Enformasyon ve Dökümantasyon Hizmetleri Vakfı
- Chrysostomides, J. (2012). *11. Yüzyıldan 15. Yüzyıla Kadar Bizans İmparatorluğu. Bizans'tan Türkiye'ye 1071-1453*, 1, ed. Kate Fleet, çev. Ali Özdamar, İstanbul: Kitap Yayınları 27-78.
- Darkot, B. (1993). *Giresun. İA*. (4), İstanbul: Milli Eğitim Basımevi. 789-790.

- Drews, R. (1991). Karadeniz'de En Eski Grek Yerleşmeleri. çev. Ömer Çapar, Ankara Üniversitesi DTCTF Dergisi, XV, 26, 303-327.
- Eğilmez, S., Yıldırım, A. S., Aydın, Y. E. (2021). Ceneviz Ticaret Kolonisi Simisso (1280-1420), Tarih İncelemeleri Dergisi, 36, S. 2, 527-563.
- Emecen, F. (2005). Doğu Karadeniz'de İki Kıyı Kasabasının Tarihi Bulancak-Piraziz. İstanbul: Kitabevi Yayınları.
- Emir, O. (2011). Prehistorik Dönemden Roma Dönemine Kadar Trabzon ve Çevresi. Trabzon Serander Yayınları.
- Emir, O. (2014). Helenistik ve Roma Dönemleri'nde Pontos. (Doktora Tezi). Karadeniz Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü. Trabzon.
- Erdem, İ. (2005). İlk Dönem Türkiye Selçuklu-Moğol İlişkilerinin İktisadi Boyutu (1243-1258). Tarih Araştırmaları Dergisi. 24/38, 1-10.
- Fallmerayer, J. P. (2012). Trabzon Rum İmparatorluğu'nun Tarihi. ter. Ahmet Cevat Eren, Celalettin Yavuz, haz. İsmail Hacifettahoğlu, not. İbrahim Tellioglu, Ankara: TTK Yayınları.
- Faroqhi, S. (2007). Trebizond. Historic Cities of the Islamic World. Boston. 523-526.
- Fatsa, M. (2014). XV ve XVI. Yüzyıllarda Doğu Karadeniz'de Yol Hizmeti Veren Zaviyeler ve Derbendler. Vakıflar Dergisi (41). 38-54.
- Finlay, G. (1851). The History of Greece and of the Empire of Trebizond, Londra: William Blackwood and Sons.
- Fleet, K. (2009). The Turkish Economy, 1071-1453. Byzantium to Turkey, 1071-1453, I, ed. Kate Fleet. New York: Cambridge University Press. 227-265.
- Francesco Balducci Pegolotti (1936). La Pratica Della Mercatura. ed. Allan Evans, Cambridge Massachusettes: The Mediaeval Academy of America.
- Gallotto, A. (1993). Ceneviz. İA, 7, İstanbul: TDV Yayınları. 363-365.
- Güneş, C. (2018). Bizans Anadolu'sunda Askerî ve İdarî Bir Sistem: Thema Sistemi. (Doktora Tezi). Muğla Sıtkı Kocaman Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Muğla.
- Hamilton, W. J. (1842). Researches in Asia Minor, Pontus and Armenia, 1, çev. John Murray. Londra.
- Hazlitt, W. C. (1860). History of The Venetian Republic, II. London: Smith, Elder Co.
- Heyd, W. (2000). Yakın-Doğu Ticaret Tarihi, çev. Enver Ziya Karal. Ankara: TTK Yayınları.
- İbn Bîbî (2007). Selçuknâme, çev. Mükrimin Halil Yınanç. İstanbul: Kitabevi Yayınları.
- Jacopy, D. (2017). Western Commercial and Colonial Expansion in the Eastern Mediterranean and the Black Sea in the Late Middle Ages. Rapporti Mediterranei, Pratiche Documentarie, Presenze Veneziane: Le Reti Economiche E Culturali (XIV-XVI secolo). ed. Gherardo Ortalli and Alessio Sopracasa, Venezia: Istituto Veneto Di Scienze, Lettere Ed Arti. 3-49.
- Joseph de Tournafort (2013). Tournafort Seyahatnamesi, ed. Stefanod Yerasimos, İstanbul: Kitap Yayınevi.
- Karpov, S. P. (2011a). Main Changes in the Black Sea Trade and Navigation, 12th-15th Centuries. Proceedings of the 22nd International Congress of Byzantine Studies, Sofia. 22-27 Augusts, I, Plenary Papers. 417-429.

- Karpov, S. P. (2011b). The Impact of the Italian trade on the development of the Black Sea region and Pontic Hellenism (13th-15th Centuries). Ρωσία και Μεσόγειος. Πρακτικά Α' Διεθνούς Συνεδρίου (Αθήνα, 19-22 Μαΐου 2005), 1. Athens. 223-236.
- Karpov, S. P. (2005). The Black Sea Region, Before and After the Fourth Crusade, in: Urbs capta: The Fourth Crusade and its Consequences. La IVe Croisade et ses consequences. Paris.285-294.
- Keçiş, M. (2012). Türkiye Selçukluları'nın 1223 Yılında Trabzon Üzerine Düzenledikleri Sefer Hakkında Yeni Bir Kaynak ve Bazı Yeni Bilgiler. Muğla Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi. Spring/Bahar, 28, 40-54.
- Khvalkov, I. A. (2015). Colonies of Genoa in the Black Sea Region: Evolution and Transformation, 1, European University Institute, Department of History and Civilization, (Doktora Tezi). Floransa https://cadmus.eui.eu/bitstream/handle/1814/40744/2015_Alexandrovitch_Khvalkov_Vol_I.pdf?sequence=1&isAllowed=y (18.01.2022).
- Laiou, A. and E. C. Morrison (2007). The Byzantine Economy. New York: Cambridge University Press.
- Lunardi, G. (1980). Le Monete Delle Colonie Genovesi. Genova: Atti Della Società Ligure Di Storia Patria.
- Mansel, A. M. (1971). Ege ve Yunan Tarihi. Ankara: TTK Yayınları.
- Miller, W. (2021). Son Trabzon İmparatorluğu (1204-1461), çev. Nurettin Süleymangil, İstanbul: Heyamola Yayınları.
- Mordtmann, J. H. (1927). Kara Hisâr. EI, II, ed. M. Th. Houtsma vd., London: Leyden Late E. J. Brill Ltd. 734-736.
- Niketas Khoniates (2004). Niketas Khoniates'in Historiası (1195-1206), haz. Işın Demirkent, İstanbul: Dünya Yayıncılık.
- Ostrogorsky, G. (2011). Bizans Devleti Tarihi, çev. Fikret Işıltan, Ankara: TTK Basımevi.
- Özsait, M. (2000). İlkçağ Tarihinde Trabzon ve Çevresi. Trabzon Tarihi Sempozyumu Bildirileri. 6-8 Kasım 1998. Trabzon. 35-46.
- Peacock, A. C. S. (2010). Kırım'a Karşı Selçuklu Seferi ve Alaaddin Keykubad'ın Hâkimiyetinin İlk Yıllarındaki Genişleme Politikası, çev. Murat Keçiş, Ali Mıynat. Tarih Araştırmaları Dergisi, 29, 47, 249-253.
- Rice, T. T. (1967). Everyday Life in Byzantium. London: Batsford LTD.
- Shukurov, R. (1994). Between Peace and Hostility: Trebizond and the Pontic Turkish Periphery in the Fourteenth Century. Mediterranean Historical Review, 9, June. 20-72.
- Sinclair, T.A. (1989). Eastern Turkey An Architectural and Archaeological Survey, II, Londra: Pindar Press.
- Spuler, B. (2011). İran Moğolları, çev. Cemal Köprülü, Ankara: TTK Basımevi.
- Strabon (2005). Antik Anadolu Coğrafyası (Geographika), XII-XIII-XIV, çev. Adnan Pekman, İstanbul: Arkeoloji ve Sanat Yayınları.
- Şihabeddin B. Fazlullah El-Ömerî. (2014). Mesâlikü'l-Ebsâr (Türkler Hakkında Gördüklerim ve Duyduklarım). çev. Ahsen Batur. İstanbul: Selenge Yayınları.
- Tellioglu, İ. (2004). Osmanlı Hâkimiyetine Kadar Doğu Karadeniz Bölgesinde Türkler. Trabzon:

Serander Yayınları.

- Tellioglu, İ. (2009). Komnenosların Karadeniz Hâkimiyeti: Trabzon Rum Devleti (1204-1461). Trabzon: Serander Yayınları.
- Tezcan, M. (2012a). İpek Yolu ve XIV. Yüzyıla Kadar İpek Yolu Ticaretinde Trabzon'un Yeri. Klasik ve Ortaçağ Dönemlerinde Karadeniz ve Kafkasya. Trabzon: Serander Yayınları. 17-47.
- Tezcan, M. (2012b). Pontos Krallığı (M.Ö. III YY.-M.S. IV. YY). Klasik ve Ortaçağ Dönemlerinde Karadeniz ve Kafkasya. Trabzon: Serander Yayınları. 83-128.
- Tezcan, M. (2012c). Türk-Moğol Hakimiyeti Döneminde XIII-XVI. Yüzyıllarda Karadeniz Bölgesi Ticareti. Klasik ve Ortaçağ Dönemlerinde Karadeniz ve Kafkasya. Trabzon: Serander Yayınları. 353-408
- Tsetschladze, G.R. (1998). Trade on the Black Sea in the Archaic and Classical Periods Some Observations. Trade, Traders and The Ancient City, ed. H. Parkins, C. Smith. London-New York. 52-74.
- Turan, O. (2008). Selçuklular Tarihi ve Türk İslam Medeniyeti. İstanbul Ötüken Neşriyat.
- Turan, O. (2017). Doğu Anadolu Türk Devletleri Tarihi. İstanbul: Ötüken Neşriyat.
- Turan, Ş. (2000). Türkiye-İtalya İlişkileri, 1. Ankara: Kültür ve Turizm Bakanlığı Yayınları.
- Two Works on Trebizond/Michael Panaretos, Bessarion (2019). çev. Scott Kennedy, Cambridge Massachussets.
- Uzunçarşılı, İ. H. (2011). Anadolu Beylikleri ve Akkoyunlu, Karakoyunlu Devletleri, Ankara: TTK Yayınları.
- Vasiliev (1936). The Foundation of the Empire of Trebizond. Speculum, XI, 1, January. 3-37.
- Vryonis, S. (1971). The Decline of Medieval Hellenism in Asia Minor and the Process of Islamization from the Eleventh through the Fifteenth Century. London: University of California Press.
- Yılmaz, Ö. (2009). Karadeniz'in Uluslararası Ticarete Açılması ve Trabzon. Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi, 2/7. 359-382.
- Yörükân, Y. Z. (2013). Orta çağ Müslüman Coğrafyacılarından Seçmeler. İstanbul: Ötüken Neşriyat.
- Yuvalı, A. (1990). XIII. Yüzyılda Karadeniz Ticareti. İkinci Tarih Boyunca Karadeniz Kongresi Bildirileri. Samsun, 1-3 Haziran 1988, Samsun. 231-239.
- Zachariadou, E. A. (2007). Trabzon ve Türkler (1352-1402), çev. Murat Keçiş, OTAM Dergisi, 22. 221-241.