
MOĞOLLAR, ALTIN ORDA VE İLHANLI DEVLETLERİ DÖNEMİNDE ORTAÇAĞ'DA KARADENİZ TİCARETİ

BLACK SEA TRADE IN THE MIDDLE AGES IN THE PERIOD OF MONGOLS, GOLDEN HORDE AND ILKHANID STATES

ЧЕРНОМОРСКАЯ ТОРГОВЛЯ В СРЕДНИЕ ВЕКА В ПЕРИОД МОНГОЛОВ, ЗОЛОТОЙ ОРДЫ И ИЛЬХАНИДОВ

Önder GÜLER*

ÖZ

1235 yada 1237 yılında Cengiz Han'ın topladığı Moğol kurultayında alınan karara göre Don nehri ile Karadeniz kıyısındaki bazı toprakların fethi kararlaştırılarak, Tuna nehri aşağısındaki topraklar Cuci ulusu adını alan Orda'ya dahil edildi. Nitekim Cengiz Han'ın ölümünden sonra da oğulları ve torunları tarafından onun fütuhatını devam ettirilerek, hakim olunan topraklar üzerinde çeşitli hanlıkların kurulması ile büyük bir Moğol-Türk Hakanlığı kuruldu. Dolayısıyla Cengiz'in torunlarından Hülagü'nün, merkezi Meraga olmak üzere İran, Gürcistan ve Anadolu topraklarını hakimiyeti altına alarak kurduğu İlhanlılar Devleti, Batu tarafından da merkezi Saray şehri olmak üzere Deşt-i Kıpçak, Kırım, İdil ve Kafkasların kuzeyinde elde ettiği hakimiyetler neticesinde kurulan Altın Ordu Hanlığı, Karadeniz ve çevresinde siyasi ve ekonomik olarak faaliyet gösteren Cengiz'in torunlarının kurduğu önemli devletlerdi. Özellikle de XIII. yüzyılın ortalarına doğru Karadeniz havzasının kuzey ve güneyindeki bazı topraklar, Moğolların bu iki önemli hanlığı tarafından idare edildi. Bu iki hanlık arasında yaşanan toprak anlaşmazlıkları ve bunun Karadeniz ticaretine olan etkisi ile birlikte Altın Orda ve İlhanlıların İtalyan ticaret kentlerinden Venedik ve Cenevizlilerle yaptıkları ticari ilişkiler Karadeniz ticaret tarihi açısından çok önemlidir. Dolayısıyla bizde bu çalışmamızda Cengiz Han'ın Moğol kurultayından çıkan karar neticesinde, Moğollar ve onun soyundan olan grupların Karadeniz kıyılarına inerek, deniz ile tanışmaları ve Karadeniz üzerinden kara ve deniz ticaretine yaptıkları katkılarını incelemeye çalıştık.

Anahtar Kelimeler: *Karadeniz Ticareti, Moğollar, Altınordu, İlhanlılar.*

* ORCID: [0000-0001-8196-532X](https://orcid.org/0000-0001-8196-532X), Dr. Fırat Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ortaçağ Tarihi ABD., guleronder100@gmail.com.
Bu makale Doktora tezinden üretilmiştir.

Moğollar, Altın Orda Ve İlhanlı Devletleri Döneminde Ortaçağ'da Karadeniz Ticareti

ABSTRACT

According to the decision taken in 1235 or 1237 Cengiz Khan's Mongolian congress, the conquest of some land on the banks of the Don River and Black Sea was decided and the lands below the Danube River were included in Orda, which was named Cuci Nation. As a matter of fact, after the death of Genghis Khan, his conquest was continued by his sons and grandchildren and a great Mongol-Turkish Khanate was established with the establishment of various khanates on the lands that were dominated. Consequently, Hulagu, one of the descendants of Cengiz, founded the State of Ilkhanians under the domination of Iran, Georgia and Anatolia, the center of which was Meraga, and established by Batu as a result of the domination obtained in the north of the Deşt-i Kıpçak, Crimea, Idil and the Caucasus which The Golden Army Khanate was an important state established by the descendants of Cengiz, who was politically and economically active in and around the Black Sea. Particularly towards the middle of the XIII century, some lands in the north and south of the Black Sea basin were ruled by these two important khanates of the Mongols. The land disputes between these two khanates and their impact on the Black Sea trade, as well as the trade relations between the Golden Horde and Ilkhanians with the Italian trade cities of Venice and the Genoese are very important in terms of Black Sea trade history. Therefore, in this study, we tried to examine the contributions of the Mongols and their descendants to the Black Sea coast, their acquaintance with the sea and their contributions to the land and sea trade over the Black Sea.

Key Words: *Trade of Black Sea, Mongols, Golden Horde, Ilkhanians.*

АННОТАЦИЯ

В соответствии с решением, принятым в 1235 или 1237 году монгольским конгрессом Ченгиза Хана, было принято решение о завоевании некоторых земель на берегах реки Дон и Черного моря, и земли под рекой Дунай были включены в Орду, которая была названа нацией Кучи. Фактически, после смерти Ченгиза, его завоевание было продолжено его сыновьями и внуками, и было основано великое монголо-турецкое ханство с учреждением различных ханств на доминирующих землях. Поэтому государство илханцев, созданное Хулей, одним из внуков Ченгиза, под властью Ирана, Грузии и Анатолии, центром которого была Мерага, было создано Бату как центр города Сарай на севере Дашт-и Кипчак, Крым, Идиллия и Кавказ. Государство - это государство Золотой Армии. Эти два государства были важными государствами, созданными потомками Ченгиза, которые были политически и экономически активными в Черном море и вокруг него. Особенно к середине XIII века некоторые земли на севере и юге Черноморского бассейна управлялись этими двумя важными ханствами монголов. Земельные споры между этими двумя ханствами и их влияние на черноморскую торговлю, а также торговые отношения между Золотой Ордой и илханцами с итальянскими торговыми городами Венецией и геноэзцами очень важны с точки зрения истории торговли Черного моря. Поэтому в этом исследовании мы попытались изучить вклад монголов и их потомков в побережье Черного моря, их знакомство с морем и их вклад в сухопутную и морскую торговлю через Черное море.

Ключевые слова: *торговля Черного моря, монголы, Золотая Орда, илханцы.*

GİRİŞ

Cengiz Han tarafından merkezi Karakurum olarak kurulan Moğol İmparatorluğu, hakimiyetini XIII. yüzyılın ortalarına doğru kuzeyde Sibiryâ

steplerinden başlayıp, güneyde Afganistan, doğuda Kore'den Anadolu içlerine ve günümüz Polonya topraklarına kadar genişlemişlerdi (D'ohsson, 2006: 184). Kendisinin ölümünden sonra oğulları ve torunları tarafından onun fütuhata devam ettirilerek, hakim olunan topraklar üzerinde büyük bir Moğol-Türk Hakanlığı kuruldu (Çelik-Güler, 2010: 140). Bu bakımdan Cengiz Han'ın torunlarından Hülagü (1217-1265), batıda Meraga merkez olmak üzere İran, Gürcistan ve Anadolu topraklarını hakimiyeti altına alarak İlhanlılar Devletini kurmuştu (Spuler, 2011: 59-60, 63-64). Cengiz'in büyük oğullarından Cuci ve onunda oğlu olan Batu Han tarafından merkezi Saray şehri olmak üzere Deşt-i Kıpçak, Kırım, İdil ve Kafkasların kuzeyinde hakimiyet kurarak Altın Ordu Hanlığını kurmuştu (Rasonyi, 1988: 218). Nitekim 1235 ya da 1237 yılında toplanan Moğol kurultayında alınan karara göre Don nehri ile Karadeniz kıyısı bazı toprakların fethi kararlaştırılmış ve çok geçmeden Tuna nehri aşağısındaki topraklar Cuci ulusu adını alan Orda'ya dahil edilmişti. Özellikle de XIII. Yüzyılın ortalarına doğru Karadeniz'in kuzey ve güneyindeki bazı topraklar, Moğolların bu iki önemli hanlığı tarafından idare edilirdi (Çelik-Güler, 2010: 141). Dolayısıyla kurultaydan çıkan bu karar sayesinde Moğollar ve onun hanlıkları, Karadeniz kıyılarına incek ve deniz ile tanışacaklardı.

Moğol terimi başlangıçta kaynaklar tarafından Ono Nehri çevresinde yaşayan birkaç küçük aşiretten bahsetmek için kullanılmış olsa da, 1200'lü yıllara gelindiğinde, büyük bir göçebe kavimler konfederasyonuna atıf yapmak için kullanıldı. Nitekim hem Moğolca hem de Türkçe konuşan bu göçebe kabileler, 1206 yılında Cengiz Han olarak adlandırılan Timuçin tarafından Moğolların çatısı altında birleştirildi. Ayrıca Cengiz han bu kabileleri ele geçirdikten sonra 1209 ve 1215 yıllarında bölgesinde yaptıkları askeri mücadeleler sayesinde kuzeyde önemli bir güç haline gelmişti (Howard, 2011: 81).

1220-1231 yılları arasında Harzemşahları yenerek, Ön Asya'ya saldıran Moğollar burada ilk olarak (Gordlevskiy, 2015: 47) 1221'de Azerbaycan, Ermenistan ve Gürcistan'ı ele geçirmiş ve sonrasında kuzeye doğru tekrar sefere çıkarak, Kalka da Kuman ve Rusları ağır bir şekilde yenilgiye uğratmışlardı (Vernadskiy, 1939: 526). Moğolların devam eden bu saldırıları 1225'de Kafkasya ötesine, 1243'de Anadolu'ya ve son olarak da 1258'de Hilafet makamı Bağdat şehrine kadar uzanmıştı (Gordlevskiy, 2015: 47). Fakat sonraki yıllarda Cengiz Han'ın halefleri, Pasifik okyanusundan Karadeniz ve Akdeniz'e buradan Asya sınırlarına kadar uzanan geniş coğrafyada barışı tesis ettiler (Ciociltan, 2012: 32-33).

1. Ortaçağ'da Karadeniz ve Çevresinde Moğolların Ticari Faaliyetleri

XIII. yüzyılın ortalarına doğru Moğol devleti Asya kıtasının tamamına yakını ve Doğu Avrupa'ya kadar uzanan toprakları, kendi hâkimiyeti altına almıştı. Böylece Uzakdoğu'dan gelen ticaret yolları Moğolların kontrolleri altında yeni bir döneme girmiş oldu (Yuvalı, 1990: 235). İlk olarak Baykal gölü çevresinde Yenisey ırmağının yukarı taraflarında ve İrtiş boylarında yaşayan Moğol kabileleri, esas olarak hayvan yetiştiriciliği ve avcılık yaparak geçinirlerdi. Dolayısıyla

Moğollar, Altın Orda Ve İlhanlı Devletleri Döneminde Ortaçağ'da Karadeniz Ticareti

ormanlarda yaşar; maral geyik ve karacaları ehlileştirerek, bunların et ve sütünden faydalanırlardı. Bu bakımdan aktif bir ticari hayatları olmamakla birlikte, ticaretleri takas sistemine dayanmaktaydı. Bu yüzyıllarda ticaret daha ziyade Müslüman tacirler tarafından yapılmaktaydı. Öyle ki kaynaklarda Hasan ismindeki Müslüman bir tacirin sahip olduğu 1000 koç ve 1 deveyi, samur ve sincaplarla takas etmek için Ergüne ırmağı vasıtasıyla Moğol bozkırlarına geldiğinden bahsedilir (Vladimirtsov, 1995: 34, 59). Özellikle ticaretin Uygurlar ve Müslüman tacirler tarafından yapıldığı Moğollarda, yaşadıkları ormanlı bölgelerden ticaret yollarının geçtiği ve bu yollar üzerinden develere yüklenen ve bir takas ürünü olan un'u şimalin öte taraflarına götürdükleri kaynaklarda ifade edilir (Vladimirtsov, 1995: 59). Bu bakımdan kaynaklarda Moğolların özellikle de Cengiz Han'ın daha büyük fetihler yapmasından önce, Moğol iktisadi ve ticari hayatının *doğal ekonomi* olarak adlandırılmasındaki en büyük sebebin; Moğollarda nakit para olmaksızın parayı bilmemesi ve bunun karşılığında takas sistemini kullanması ile birlikte günlük ihtiyaçlarını ilkel ve basit yollarla doğadan karşılamalarından ötürü, bu şekilde adlandırılmıştı. Öyle ki kaynaklarda Cengiz Han'ın günlük yiyecek ihtiyacını karşılamak için tarla ve dağ fareleri avladığıda belirtilmektedir (Vladimirtsov, 1995: 67, 71).

Cengiz Han ve oğlu Ögeday'ın yukarıda ifade etmiş olduğumuz fetih ve seferlerinden sonra Moğolistan ekonomisi muazzam bir değişim göstermişti. Özellikle Moğolistan'a her bölge ve coğrafya'dan çeşitli kıymetli eşya ve ticari ürünler gelmeye başladı. Dolayısıyla artık para kullanılmaya başlanmıştı. Böylece Müslüman tacirler, Moğol coğrafyalarında ticaret yaparak, buralarda zanaat ve hayvancığa dair ticari faaliyetler gerçekleştirirdi. Tüm bunların sonucunda da ticaretlerin yoğun olarak yapıldığı kasabalar ortaya çıkmıştı (Vladimirtsov, 1995: 71-72). Özellikle bu kasabalar içerisinde yiyecek -bilhassa tahıl ticareti yoğun-, büyük ve küçükbaş hayvan ve at satan geniş pazarlar bulunmaktaydı. Öyle ki Ögeday döneminde yiyecek ve içecek ithalatı 500 vagon yüküne ulaştığı ifade edilirken, sonraki yıllarda Kubilay ve Arık Boğa arasında çıkan anlaşmazlıklardan dolayı, ticaret Kubilay han tarafından yasaklanmıştı (Spuler, 2011: 468-69). Ayrıca Moğolistan bir dönem büyük ticaret yollarının birleştiği bir ülke oldu. Fakat kısa bir zaman sonra bu ticaret yollarının güzergâhı değişmişti. Yani Uzak doğu'yu Ön ve Orta Asya'ya bağlayan ticaret yolları güney'e kaymıştı (Vladimirtsov, 1995: 71-72). Nitekim 12. yüzyılın sonlarına doğru Moğolların Asya'da sahip oldukları büyük siyasi düzen Avrupalıları doğu ile alakalı bağlantılarında daha geniş adımlar atmaya yönlendirmişti. Bu da Anadolu'nun transit ticaretteki pozisyonunu daha iyi bir seviyeye getirdi (Akdağ, 1974: 435-36). Özellikle Asya ticari ürünlerini Avrupa'ya ulaştıran en önemli yollardan olan ve Çin'in içlerinden, İran veya Hindistan'dan uzun kervanlar halinde Güney Rusya veya Küçük Asya'dan geçen yoldu. Bu ticari yol tam bu noktada yelpaze gibi açılarak İstanbul'a veya güney Akdeniz'e; kuzeyde Rusya'yı aşarak Vareng yolundan Baltık'a veya Kiev'e ve buradan da Polonya ve Bohemya'dan batıya, veyahut Macaristan ve Avusturya'dan merkezi Avrupa ve Ren bölgesine ulaşmaktaydı (Heaton, 1985: 148).

Ticaretin önemini daha iyi anlayan ve sahip olduğu ticari ağını daha da genişletmek isteyen Cengiz Han; Orta Asya'yı yöneten Harezmi İmparatorluğu ile ticari ilişkiler kurmak üzere Harezmi'ye bir heyet gönderdi. Ancak Otrar kasabasının (şimdi ipek yolu boyunca önemli bir ticaret merkezi olan Kazakistan) valisi, kafile üyelerini infaz ettirdi ve mallarını ele geçirdi. 1220'de bu harekete karşılık misillemede bulunan Moğollar, Harezmi imparatorluğunu istila edip, Başkenti Urgenç'e, sonrasında Buhara ve Semerkant'a götürerek; Harezmi topraklarını kontrol altına almışlardı. Toprakları üzerindeki ticaret yollarını ticari bir ağa dönüştürerek, bu ağın başka sınırlarla büyümesi gerekliliğini savunan Cengiz Han, bu doğrultuda askeri harekâtlara devam ederek, Harezmi imparatorluğunun ele geçirilmesinden sonra ordusunun bir bölümünü Afganistan ve kuzey Hindistan'a gönderirken, diğer kısmını Ermenistan, Azerbaycan ve Gürcistan'ı fethetmek üzere Kafkaslara göndermişti. Ayrıca bu süreçte Kefe'deki Ceneviz ticaret kolonilerini de yok ederek, Kiev Rusya'sı ve Volga Bulgarlarını da mağlup etmişti (Howard, 2011: 81-82).

XIII. yüzyılda Batı Asya ve Doğu Avrupa'yı saran göçebe kavimlerin ve onların tek çatı altında toplanmasıyla güçlü bir devlet haline gelen Moğol İmparatorluğunun etkisi birçok bölgede kendisini göstermişti. Özellikle Anadolu coğrafyası da bu durumdan etkilenecek ve doğudan gelen bu tehlike Selçuklu Sultan'ı I. Alaeddin Keykubat tarafından hissedilerek, Moğollarla dost olma politikası güdülecekti. Fakat bu dostane ilişkiler kurma çabası sonuçsuz kalmış ve etkili olmamıştı. Dolayısıyla Anadolu'ya inen Moğollar 1243 yılında Kösedag'da II. Gıyaseddin Keyhüsrev'i mağlup ettiler (Gordlevskiy, 2015: 47-48). Böylece yapılan bu geniş çaplı mücadelelerden sonra Moğol ekonomisi özellikle de ticaret alanında önemli gelişmeler kaydetmiştir. Bunlardan Moğol imparatorluğunun Büyük hanları tarafından, ele geçirilen ve yeni kurulan kasabalarda ticaret yapma isteğini belirten kimselere, Moğol devleti adına işlerini kurabilmeleri için teşvik maksatlı para verilirdi. Tabii bundaki en büyük maksat, Moğol coğrafyalarında alışverişi destekleyerek, para akışını sağlamaktır (Spuler, 2011: 469). Nitekim unutulmamalıdır ki, büyük çapta yapılan bütün ticari girişimler, Cengiz Han'ın o büyük fetihlerinden sonra yapılmıştı. Özellikle de Moğolların Karadeniz ile alakalı ticareti Altın Ordu devletinin Karadeniz'in kuzeyinde var olma sürecinde kendisini göstermişti (Malowist, 1937: 38).

Moğol imparatorluğunun kurulması, bölge ve Moğolistan ekonomisine sağladığı katkının yanı sıra dünyanın ekonomik gelişimi üzerinde büyük bir etkisi olmuştu. Çünkü Kağanlar ya da Moğol hükümdarları, kendi topraklarından geçen ticari yol güzergâhların da önemli hukuk modelleri ve kanuni şartları uygulayıp düzenleyerek; Avrupa, Orta Asya ve Uzakdoğu arasındaki doğrudan ekonomik ilişkilerin kurulması ve istikrarın sağlanmasına yardımcı oldular (Malowist, 1937: 38). Bu bağlamda Moğolların Ortadoğu'ya sahip olmalarıyla da birlikte Batılılar; Doğu Akdeniz, Karadeniz ve Rusya ticaret yolları üzerinden Çin, Hindistan, Orta Asya ve İran ile ticaret yapmak istediklerinde, Moğol yönetimlerinden çeşitli destekler almaktaydılar (Akdağ, 1974: 442). Böylece geleneksel engellerin kaldırılmasından yararlanan ilk kişiler arasında tabii ki tacirler vardı. Bu tacirlerin

Moğollar, Altın Orda Ve İlhanlı Devletleri Döneminde Ortaçağ'da Karadeniz Ticareti

yanı sıra Moğol hanları da ticaret ve takas sürecinde önemli bir faktör ve katılımcı olarak yer aldı. Moğol hanları, profesyonel tacirlerin ticaretlerini yapmak için ihtiyaç duyduğu koşulların sağlanmasında ana aktördü. Kaynaklar, Cengiz hükümdarlarının uzun mesafe ticaret için bir altyapı oluşturmak ve korumak için sürekli çaba sarf ettiklerini ve bir dizi liberal önlem alarak, buraların yabancı ticaret acentaları için mümkün olduğunca cazip hale getirilmesini istediklerini açıkça ortaya koyuyordu. Öyle ki, Moğol hanlarının ticaret politikaları diğer devletlere göre istikrarlı bir ticari hayata sahiptiler (Ciociltan, 2012: 2, 6). Özellikle Ögeday'ın Hindistan ile yaptığı ticaret neticesinde verdiği paraların, düşmanlarının hedeflerine katkı sağladığını bildiği halde Hindistan ile olan ticari bağlarını koparmamıştı (Spuler, 2011: 469). Aynı zamanda Moğol topraklarına gelen tüccarların serbest bir şekilde dolaşmalarına ve dini inançlarına hiçbir şekilde müdahale edilmemesi, Karadeniz'in Avrupalılar tarafından cazip bir ticari nokta haline gelmesini sağladı. Nitekim Akdeniz ticaretinin Karadeniz'e kaymasının bir diğer sebebi de bu olabilir. Bunun en büyük göstergesi de o dönemde bu bölgedeki ticarete adından çokça söz ettiren İtalyanlar; Karadeniz ticaretine yönelmişlerdi (Togan, 1931: 10-17).

Bu ticari yöneliş İtalya'nın önemli ticaret kentlerinden Venedik ve Cenevizli tacirlerin, XIII. yüzyılın başlarında Tatar topraklarında çokça ticaret yapmalarıyla devam etmişti. Nitekim Akdeniz'den Karadeniz'e kayan bu ticaretin diğer sebeplerinden bir diğeri de bölgedeki hükümdar ve yöneticilerin, Karadeniz'in önemli ticaret noktalarına Marco Polo gibi yabancı seyyah, girişimci ve tacirleri çekerek ticari anlamda büyük atılımlar yapmalarıydı. Ayrıca bu dönemde Karadeniz'in önemli ticari noktalarından Kırım; Asya ile Avrupa ticaretinin ağ geçidi olarak görev yapıyordu. Bu bakımdan Venedikliler, Latin İmparatorluğu zamanlarında yarımadanın güney kıyısındaki Soldaia/Sudak'a belli aralıklarla yolculuk yapıyorlardı. Ceneviz ve Venedikli tacirler, Don nehrinin ağzında gelişen bir ticaret merkezi olan Tanais'e yerleştiler. Nitekim kısa bir zaman sonra Pisa tacirleri aynı nehirde Azak Denizine daha yakın olan Porto Pisano'yu (Siniavka) kurdular (Malowist, 1937: 38). Böylece İtalyanların bölgedeki varlıkları Karadeniz ticaret ağını daha da genişletmişti.

Haçlı seferleriyle birlikte Doğu'nun önemini daha iyi anlayan batılılar, Karadeniz üzerinden Mısır'a İtalyanlar tarafından yapılan ticarete ve Mısır'a her türlü ambargo koyulacaktı. Özellikle Papalık, mukaddes bölgelerin Müslümanların elinde kalmasını sağlayan Mısır'ı yıkmak için çeşitli planlar içerisine girmişti. Öyle ki Mısır'a ekonomik bir ambargo uygulamış; kıtlık ve sefaletle sürükleyerek parasızlaştırma politikası yoluna gitmişti (Heaton, 1985: 152-53; Akdağ, 1974: 434). Fakat Mısır'da Memluk devletinin ortaya çıkmasıyla birlikte Haçlılar, Doğu Akdeniz liman ve bölgelerinden çıkartılırken, 1291 yılında Akkanın da fethedilmesiyle birlikte, Haçlılar tamamen Doğu Akdeniz'den çekilmek zorunda kalmışlardı (Tabakoğlu, 1994: 130). Fakat tüm bu yaşananlardan sonra bile papalığın baskı ve ambargoları devam etmişti. Avrupa'dan Mısır'a gelen demir ve kereste gibi önemli ticari ürünlerine ve özellikle de XIII. yüzyılın ortalarında; Memlukların ilk dönemlerinde bölgenin tahıl ihtiyacı çok fazlaydı. Dolayısıyla

İtalyan tacirleri vasıtasıyla Sicilya ya da Apulia bölgesinden Mısır'a gelen çeşitli ticari ürünlerin (Ashtor, 1986: IX-283) papalık tarafından Mısır'a gelmesi engellenirken, Memluk orduları için Karadeniz'in kuzeyinden Kuzey Anadolu kıyılarına özellikle Sinop, Samsun ve Trabzon limanlarına gelen İtalyan ticaret gemi ve onların tüccarları, buradan da kara yolu ile Kastamonu-Çankırı-Sivas üzerinden Konya ve Antalya'ya gelerek, bu limanlardan köle alımına ve taşınmasına engel çıkarma ve Hindistan'dan gelip İskenderiye limanından Avrupa'ya gidecek olan malların gümrük gelirlerinden mahrum etmek gibi çeşitli ambargolar koyan Papalığın tüm engellemeleri karşısında, İtalyanlar kaçak olarak Mısır'la ticaretlerine devam ediyorlardı. Ancak bütün dikkatleri üzerlerine çekmemek için alternatif bir yol olarak; Küçük Ermenistan-Sivas-Tebriz yolunu kullanarak bu yolu canlandırdıkları gibi Karadeniz kıyılarındaki limanlarında ticari potansiyelini zirveye çıkarmıştı. Çünkü Trabzon, Tebriz'den gelen ticari malların yüklenmesi için gayet uygundu (Akdağ, 1974: 434). Ayrıca Moğolların saldırı ve seferleri neticesinde Karadeniz üzerinden kurulmaya mecbur kalınan ticari ilişkiler ise Güney Karadeniz'de Trabzon limanı ve Kuzey Karadeniz'de ise Kefe limanı olmuştu (Nicol, 2000: 203). Özellikle Kefe limanı, Rusya ve Doğu ticareti için önem kazanırken, bu ticaret yolları güneyden kuzeye kaydığı için Anadolu Selçuklu Devleti ve Karadeniz ticareti için büyük bir katkı sağlamıştı (Akdağ, 1974:434). Ayrıca yapılan bu ticari faaliyetlere konu olan en önemli ticari emtialar arasında Küçük Asya'ya yani Anadolu'ya İsfahan'dan çokça meyve gelirken, Gürcistan'dan çivi, kereste, yük hayvanları, elbise, aba, iplik, yün halı ve ipek ürünleri, Türkistan'dan ise misk, sincap, samur, siyah tilki, beyaz tavşan derileri, koyu şahin, akik, at ve köle gönderilirdi (Spuler, 2011: 473).

Cengiz tarihinin ticari anlamda en olumlu başarısı, muazzam bir coğrafi alanda oluşturduğu olağanüstü ulaşım kolaylığı ve transit yollarıdır. Şimdiye kadar farklı coğrafyalardan gelmiş insanlar, ilk kez buralarda başka insanlarla irtibata geçerek, birbirlerini tanımış, maddi, dini veya düşünsel fikir alışverişinde bulunmuşlardı (Ciociltan, 2012: 2). Nitekim Moğollar sonraki yıllarda da Batı ile olan ticaretlerine önem vererek, Venedik ve Cenevizlilerle sıkı ilişkiler içerisine girmişlerdi. Bu ticari ilişkilere İlhanlılar sıcak bakmasa da, diğer Moğollar yani Altın Orda devleti, batı ile olan ticarete önemli bir konuma sahip olduklarını düşündükleri Trabzon ve Küçük Ermenistan'ı bir liman ya da istasyon olarak kullanmaktaydılar (Spuler, 2011: 473). Özellikle Moğolların Yakındoğu'ya gelmeleriyle birlikte, doğu ve batı arasındaki ticari faaliyetler mekânsal olarak bir değişime uğramıştı. Bu değişim Akdeniz ticaretinin Karadeniz'e kaymasıydı. Aslında bu bir nevi Karadeniz'in uluslararası alanda kendini tanıtmaya ve Karadeniz bölgesinin önemli bir ticaret merkezi olmasına da hizmet etmişti (Yuvalı, 1990: 233). Bu bakımdan Moğolların bölgedeki önemli kollarından olan Altın Orda Devleti, Asya ve Avrupa arasında sahip olduğu coğrafya itibarıyla kara ticaretinde önemli bir ticari ağa sahip olan Çin'den Karadeniz'e uzanan ticaret yolları, doğuda Harezm'den başlayıp, başkent Saray'dan Azak'a ve oradan da Kırım limanlarına ulaşan bir güzergâhtan oluşmaktaydı (Rubruk, 2001: 49-50). Dolayısıyla sınırların genişlemesiyle birlikte yapılan ticari faaliyetler Moğollar

Moğollar, Altın Orda Ve İlhanlı Devletleri Döneminde Ortaçağ'da Karadeniz Ticareti

yada onların kolu olan Altın Orda Devleti ticari ağını da genişletiyordu. Özellikle İtalyan tüccarlar tarafından Kırım'dan yüklenen malların Akdeniz ve Batı kıyılarına ulaştırılması ve bu dönemde kuzey yolu yani Baltık denizi ve Novgorod'dan başlayıp İtil nehri üzerinden Saray'a uzanan bu önemli ticaret yolu Altın Orda devletinin ticari ağını genişleterek büyük bir katkı sağlamıştır (Vernadsky, 2009: 87-88).

Ticari ağın genişlemesiyle birlikte Moğolların farklı bölgelerde yaptıkları ticarete zaman zaman hükümdarlar müdahale ediyorlardı. Tabii ki bu müdahaleler, ticareti korumak adına yapılmış olup, özellikle satıcıların, sattıkları ürünlere fahiş paralar isteyerek, şahsi çıkar elde etmelerini engellemek için yapılmış müdahalelerdir. Ayrıca bu mesele Moğol hükümdarlarından Mengü han zamanında çokça gündeme gelmiş ve hükümdar tarafından önemli tedbirler alınmıştı (Spuler, 2011: 469). Aynı zamanda taciri ve ticareti desteklemek adına günümüzdeki bankaların esnafa verdikleri ticaret kredisine benzer şekilde Moğollarda bu işi yapmak üzere kredi birlikleri kurmuşlardı. Özellikle bu birliğe ortak ya da kayıt olan tacirler, paralarını faiz karşılığında ödünç verebileceklerdi. Fakat bu sistem daha sonraları suistimâl edilerek, Mengü han tarafından durdurulmuştu. Ayrıca bu hükümdar döneminde belli sebeplerden dolayı zarar görmüş tacirlerin zararları devlet tarafından tanzim edilmişti (Spuler, 2011: 470).

2. Ortaçağ'da Karadeniz'de Altın Orda ve İlhanlı Devletlerinin Ticari Faaliyetleri

Karadeniz havzasında yapılan ticaret bizzat Moğol imparatorluğunun yanında onun soyundan olan Altın Orda ve İlhanlılar gibi Moğol sülalesinden olan ailelerin kurdukları devletlerinde katkılarıyla önemli bir ticari faaliyete dönüşmüştü. Özellikle dışarıdan Karadeniz havzasına gelen İtalyan tüccarlardan Cenevizliler, İlhanlıları desteklerken, Venedikliler de Altın Orda ve Memluk devleti adına faaliyet göstermekteydiler (Togan, 1931: 16). Fakat tam manasıyla Karadeniz'de var olmaya çalışan Moğol sülalesi; Altın Orda Devleti hanedanlığından olanlardı. Çünkü onlar sahip oldukları coğrafya gereği, Karadeniz'e çok yakın hatta topraklarının Karadeniz'e kıyısı bile vardı. Bu bakımdan genellikle bu dönemde Moğollar, ticari ilişkileri ve faaliyetlerini Altın Ordu Devleti topraklarında yaşayan Müslümanlar sayesinde yapabiliyordu. Nitekim bu Müslüman tacirler, aynı zamanda Rus topraklarından da geçerek sonrasında Novgorod ticaret yoluna ulaşırlardı. Moğollarda bu dönemde bu yolun devamı olarak, Baltık denizine Litvanya üzerinden bir yol açmakla meşguldüler (Vernadsky, 2007: 195). Dolayısıyla Novgorod ve sonrasında Baltık Deniz'ine varılan bu yolda; bal, balmumu, domuz, kürk, köle, deri, samur derisi gibi bazı ürünlerin ticareti yapılmaktaydı (Rubruk, 2001: 51). Bunların yanında Hindistan'dan fil, ilaç, kıymetli taşlar, inci, altın, gümüş işleme ve fildişi gibi ürünler, Moğollarla Hintliler arasında yapılan ticaretin önemli ticari ürünleriydi (Spuler, 2011: 472). Ayrıca Kuzey Buz Denizi ve Baltık Denizi, önemi kaybolan Akdeniz ticaret merkezlerinin yanında bu yeni ticaret yol ağlarına sahip olurken; Avrupa da, Novgorod üzerinden Rusya ve Doğu bölgeleri ile yeni bir irtibat ve

önemli ticari bağlantıların yapılabileceği önemli bir kapıya sahip oluyordu (Akdağ, 1974: 434).

Kara seferlerinde ileri düzeyde bir başarı ortaya koyan Moğol süvarilerinin, karadaki güçleri ile kıyaslandığında deniz gücü neredeyse yok gibidir. Dolayısıyla Moğolların Karadeniz üzerinde özellikle de ticari anlamda uzun bir dönem çok bir katkısı olmamıştır. Fakat Altın Ordu Devleti'nin kurulması ve Karadeniz'in kuzeyinde var olmaları 13 ve 14. yüzyıllar için Karadeniz ticareti adına atalarına göre daha iyi işler başarmışlardı. Özellikle de 14. yüzyılın ilk yarısında ve Canibek han zamanında Altın Orda Devleti ile Venedikliler arasında bir antlaşma yapılmıştı. Nitekim bu antlaşma ile hükümdar, ilk olarak Karadeniz'in kuzey kıyısını, limanları ve ticaret merkezlerini elinde tuttu. Ardından aktif ticarete katılmak isteyen tacirlere destek oldular. Özellikle de Canibek, Müslüman yolcuları taşıyan gemilere saldırmamak şartıyla Venediklilere Karadeniz'de ticaret yapma hakkı vermişti (Ciociltan, 2012: 31). Aynı yüzyılda Cenevizlilerin Bizans'tan ticari tavizler elde etme adına Bizans'ı sıkıştırma ve Moğolların kötü sürecinden faydalanarak, Karadeniz çevresindeki liman ve bölgeleri zapt etmiş olan Rusların; Çin ve İran gibi ülkelerin mallarının sadece kendilerince korunan ve idare edilen bir yapıya bürünmesi durumu, İstanbul'un fethedilmesine kadar devam edecekti (Akdağ, 1974: 439-40). Bu bakımdan Moğol istilalarının, İtalyan tacirlerin Karadeniz'de "dükkân ya da pazar yeri açmak/kurmak" için ilk girişimlerini tetiklediği çeşitli kaynaklarda da ifade edilmektedir. Bu bağlamda Moğol devletlerinin Karadeniz kıyı ve çevresinde ve Karadeniz'in kuzeyindeki varlığı; ticaret merkezlerinin hayatta kalma ve gelişme stratejilerini, Akdeniz piyasalarını Avrasya'nın ötesinde Karadeniz'in büyük topraklarına bağlayan ticari ve siyasi mekanizmanın bileşenlerini şekillendirmede önemli bir konuma sahipti (Cosmo, 2010: 84-85). Nitekim Doğu Akdeniz'de meydana gelen siyasi münakaşa, çeşitli ambargo ve politikaların ortaya çıkardığı boşluğu Karadeniz havzası doldurmuştu. Bu bakımdan Batı Avrupa'nın Asya ticaretine giriş kapısı olarak Doğu Avrupa kullanılmıştı. En nihayetinde bu dönemde Karadeniz havzası Cengiz hâkimiyetinin bir parçası olduğundan tacir ve misyonerlere sınırsız bir şekilde engellenmeden dolaşım ve ticaret yapma hürriyeti sağlanmıştı. Ayrıca kendi tacirlerinin çıkarlarını dış rekabete karşı korumak için mücadele veren Bizans imparatorluğunun ya da doğu'daki Müslüman hükümdarların aksine, Moğol hanlarının hiçbir ticari sınıfları yoktu ve yabancı tacirleri sahip oldukları toprakları dolaşmaya teşvik etmek için her şeyi yapıyorlardı. Özellikle de Cengiz Han ve oğlu Ögeday, hâkim olduğu topraklarından tacirlere seyahat edecekleri yerlerde emniyeti, gümrük vergilerini ve mal alışverişini sağlayarak, mümkün mertebe en yüksek kârları elde edebilmeleri için çeşitli transit kolaylıkları sağlanmaktaydı (Ciociltan, 2012: 34-35).

Moğol imparatorluğunun 1261 yılında birkaç devlet olarak parçalandığını ve bunlardan Avrasya steplerinde yer alanın Altın Orda Devleti ve diğerinin ise İlhanlılar Devleti olduğunu yukarıda ifade etmiştik. Dolayısıyla Moğol sülalelerinden olan bu iki devlet arasında, Moğol topraklarında ve çevresinde iktidar olma mücadele ve anlaşmazlıkları özellikle de ticari anlamda bir dizi

Moğollar, Altın Orda Ve İlhanlı Devletleri Döneminde Ortaçağ'da Karadeniz Ticareti

rekabeti ortaya çıkardı. Beraberinde ticaret yollarının kontrolü üzerindeki çatışmalar ve Altın Orda ile İlhanlılar arasındaki toprak anlaşmazlıkları, Karadeniz bölgesi için büyük bir öneme sahip olan Avrasya ticaret ağında büyük değişikliklere yol açtı (Ciociltan, 2012: 35). Yaşanan bu siyasi olayların, ticari faaliyetlere yaptığı etkinin yanında, aynı zamanda siyasi otoritenin boşluğundan faydalanan Ceneviz ve Venedik devletleri tarafından Kefe ve Tana yerleşimlerinin kurulmasındaki Moğolların rolü, Karadeniz ticaret ve siyasi tarihinin en önemli hadiseleri arasında gösterilmektedir (Cosmo, 2010: 87-88). Öyle ki Moğollardan teşekkül eden İlhanlılar ve Altın Orda devletleri, ipek yolunun kontrolü üzerinde fikir ayrılığına düştiklerinden dolayı, o güzergâhta ticaret yapan tacirler, Aral Denizi bölgesinden hareketle bozkırlar boyunca devam ederek kuzey Karadeniz kıyısındaki önemli limanlara yani Kefe, Tana ve Suğdak'a yönlendirilmişti. Bu bakımdan bu iki Moğol devletinin aralarındaki iktidar kavgası, Karadeniz üzerindeki ticaret limanlarının iktisadi potansiyelinin artırılmasına büyük katkı sağlamıştı (Ciociltan, 2012: 35).

Karadeniz havzası, Karadeniz'in kuzey ve steplerini oluşturan bölgede meydana gelen ticaret trafiği, kültür alışverişi, Avrasya'daki bilimsel, dini ve felsefi fikirlerin aktarılmasında Moğol mahkeme ve aristokrasilerinin önemi dikkate şayandır. Dolayısıyla Moğol İmparatorluğundaki yöneticilerle Karadeniz'deki Avrupalı tacirler arasındaki ilişki, aslında Moğol imparatorluğunu, sadece Avrupa da sahip olduğu topraklarla değil, daha önceki göçebe imparatorluklarla olan ilişkileri üzerinden de bir fikir ortaya koymaktadır. Bu bakımdan Moğol mahkeme ve aristokrasisinin kendi coğrafyalarındaki ticarete ve ticari ilişkilere olan katkıları çok önemlidir (Cosmo, 2010: 85-86). Aynı zamanda İlhanlıların, Memluk Devleti ile olan çatışması ve Doğu Akdeniz'deki Müslüman engelini güçlendirmesi hem ipek yolunun hem de Hint okyanusundan Dicle ve Fırat yolu ile Suriye'ye ve Kilikya Ermenistan'ına kadar olan baharat yolunun Irak bölgesi ucunun abluka altına alınmasına sebep oldu. Bu bakımdan İlhanlı hükümdarı Arghun, sahip oldukları ticareti Irak nehir yolları ve Basra körfezini; Ormuz, Tebriz ve Trabzon yoluyla Karadeniz'e bağlayan İran yolunu kara yolu rotasına kaydırmak için Cenevizli tacirler ile uzun süre çalıştı. Bu gelişmelerden anlaşılacağı üzere Karadeniz bölgesi, muhtemelen tarihin her dönemi ve özellikle de Ortaçağ'da ipek ve baharat yolları bölgedeki önemli ticaret yollarına katkı sağlarken, bu yollar daima kullanılmıştı. Özellikle de 1300'lü yıllardan sonra büyük tacir kervanları ve misyonerlik yolculukları Karadeniz üzerinden gerçekleşmişti. Aslında kaynaklar, 14. yüzyılın ilk yarısında bu güzergâh üzerinde ticaret yapan ve buradan geçen, tacir ve seyyahları ticaretin en önemli sağlayıcıları olarak göstermektedir (Ciociltan, 2012: 35-36). Ayrıca bu bölgenin bir kısmı İlhanlılar yani İran Moğollarının sınırları içerisinde; XIV. yüzyılın başlarında Batum'un güneybatı kısmından Trabzon Rum imparatorluğunun doğusuna yani Karadeniz'e kadar uzanmış olduğundan bu devletin gemileri Karadeniz'de rahatlıkla dolaşabiliyordu. Hatta bu dönemde İlhanlılar ile Cenevizlilerin kendi aralarında yaptıkları ticari antlaşmalar gereğince, Cenevizliler Tebriz'de ticaret kolonileri kurmuşlardı (Spuler, 2011: 474). Bu bakımdan Tebriz bu dönemde Karadeniz ticaretine önemli

miktarda katkılar sunmuştu. Öyle ki, Tebriz; Bağdat, Hindistan, Musul, Hürmüz ve Avrupa'dan gelen tüccarların toplandığı bir merkez konumundaydı. Özellikle İlhanlı devletinin başkenti olmasının yanında bölgenin önemli ticari merkezleri arasındadır. Trabzon üzerinden gelen ticaret kervanları, Tebriz üzerinden Kazvin, Nişapur, Bâdâşhan'a ulaşmaktadır. Cenevizliler ise Bağdat, Musul, Keşmir ve diğer güney şehirlerinden alınan her türlü ihtiyaç maddelerini Tebriz'den alıp Trabzon'a, buradan da Avrupa'ya ulaştırmaktaydılar (Polo, 2003: 87). Böylece Cenevizliler, İlhanlıların kendilerine sağladıkları güvenli ticaret ortamında, birçok ticari ürünü, Kuzey ile Güney ticaret noktaları arasında önemli bir ithalat ve ihracat merkezi olan Trabzon'dan sevk etmekteydi. Bu bakımdan Venedik ve Cenevizliler, Asya'dan temin ettikleri ürünleri Avrupa'ya nakletmek için Trabzon'u bir istasyon olarak kullanıyorlardı (Rossabi, 2008: 68).

XIII. yüzyılın sonlarına doğru sınırları Batum'un güneybatısından Karadeniz'e kadar yayılan İlhanlıların Karadeniz'deki gemileri sıkıntısız seyrüsefer yapabilmektedir. Ayrıca İlhanlıların, Ceneviz ve Venediklilerle yaptıkları ticari anlaşmalar neticesinde bu coğrafyada çeşitli ticari avantajlar elde etmişlerdi (Spuler, 2011: 473). Özellikle İlhanlıların bölgede sağlamış oldukları güven ve emniyet ortamında Trabzon-Tebriz ticari hattı ön plana çıkmıştı. Dolayısıyla bu hat üzerinde gerçekleştirilen bütün ticari faaliyetler İlhanlı devletlerinin kontrolü altındaydı (Togan, 1931: 17). Ayrıca Cenevizliler aracılığıyla (Erdem, 2003: 63-64) Tebriz üzerinden Trabzon'a buradan da Avrupa'ya ulaştırılan ürünler arasında (Uzun, 2007: 86) gümüş, şap, baharat, balmumu ve ipek gibi ürünler, Avrupa ulaştırılırdı (Erdem, 2003: 63-64).

Moğol imparatorluğundan ayrılan Altın Orda ve İlhanlı devletlerinin dışında Kubilay han tarafından Çin'de kurulan Kubilay imparatorluğu, Moğol hükümdarı ile olan sorunlarına rağmen, zaman zaman kendi Moğol kabileleriyle ittifaklar kurmayı başardı. Özellikle Karadeniz'de önemli bir güce sahip olan İlhanlı hükümdarı yeğeni İlhan Abakha ile ittifak kurmada başarılı oldu. Aslında bu ittifaklar onun uzun mesafeli ticareti teşvik etme isteğinden kaynaklanıyordu. Nitekim bu dönemde ipek yolu bir kez daha nispeten iyi çalışmaya başladı. Aynı zamanda deniz ticaretini de teşvik etti. Dolayısıyla Çin, Güneydoğu Asya, Güney Asya ve Orta Doğu arasındaki deniz yolu boyunca sevkiyat hacmi büyüdü. Yabancılar imparatorluğun içinde ticari faaliyette bulunmayı ve dini vecibelerini yerine getirmeyi kabul ettiler. Kubilay han'ın uluslararası çıkarları onun mahkemelerine yansiyarak; ülkelerindeki ticareti daha iyi bir seviyeye getirmek adına; tacir, seyyah ve çeşitli misafirleri düşünen yasalar yaptılar. Bu mahkemelerde birçok yabancı elçi, tacir (Marco Polo dâhil) ve dini şahıslar sürekli olarak yer aldı. Güneydoğu Asya'dan Chams, Orta Doğu'dan İran Müslümanları ve hatta birkaç Avrupalı Hıristiyan dâhil, nispeten çok sayıda yabancı işadama Moğol coğrafyalarında ikamet ettiler (Howard, 2011: 84).

Sonuç olarak, Antikçağdaki birçok Yunan kent ve ticaret merkezleri Karadeniz'in her köşesini tek bir ticaret ağına bağlıyordu. Fakat bu ticaret ağı, iç bölgelerdeki siyasi güçlerin daha da güçlenmesi ile birlikte Persler ve Romalılarında ilerlemesiyle sarsıldı. Nitekim sonraki yıllarda Bizans ile kuzeydeki

Moğollar, Altın Orda Ve İlhanlı Devletleri Döneminde Ortaçağ'da Karadeniz Ticareti

göçebe kavimler ve Balkanlar ile Kafkaslardaki Hristiyan krallar arasındaki ilişkiler bu ağı önce güçlendirip, sonrasında ise zayıflatmıştı. Fakat Ortaçağ'a gelindiğinde Moğollar ve onların sülalelerinden olan devletlerin içinde buldukları siyasi ve ticari imtiyazlarla birlikte, Ceneviz ve Venediklilerin denizden kaynaklanan ticaret ve girişimci ruhu Karadeniz dünyasını yeniden canlandırdı (Ardeleanu, 2014: 4-5). Tabii ki Moğollar ve onların sülalelerinden ortaya çıkmış olan Altın Orda ve İlhanlı gibi Karadeniz'e yakın ve kıyısı olan devletler, XIII. yüzyılın ortalarına kadar Karadeniz'in neredeyse tüm Avrupa ve Asya kıyıları doğrudan ya da dolaylı olarak Moğol egemenliği altında olmasına rağmen karada göstermiş oldukları güçlerini denizde gösterememişlerdi (Ciociltan, 2012: 31).

KAYNAKÇA

- Akdağ, M. (1974). Türkiye'nin İktisadi ve İçtimai Tarihi, C. 1, İstanbul: Cem Yayınları.
- Ardeleanu, C. (2014). "Nations, Nation-States, Trade and Politics in the Black Sea", *Journal of Euxine Governance and Culture in the Black Sea Region*, Num: 14/2014, University of St.Gallen, Rosenberg- Swiss.
- Ashtor, E. (1986). East-West Trade In The Medieval Mediterranean, London: Variorum Reprints,
- Baron, C. D'ohsson M. (2006). Moğol Tarihi, Çev: Ekrem Kalan- Qiyas Şükürov, İstanbul: IQ Kültür Sanat Yayıncılık.
- Ciociltan, V. (2012). The Mongols and the Black Sea Trade in the Thirteenth and Fourteenth Centuries, Bostan-Usa: Brill Publishing,
- Çelik A.- Güler, Ö. (2010). "Altın Orda İmparatorluğu", *Türk Dünyası Araştırmaları Dergisi*, C. 95, S. 188- Eylül/Ekim, ss. 139- 162.
- Di Cosmo, N. (2010). "Black Sea Emporia and The Mongol Empire: A Reassessment Of The Pax Mongolica", *Journal of the Economic and Social History of the Orient*, Vol., 53, Issue - January, Leiden, (p. 83-108).
- Erdem, İ. (2003). "Türkiye Selçuklu- İlhanlı İktisadi, Ticari İlişkileri ve Sonuçları", *Tarih Araştırmaları Dergisi*, S. 33, Ankara.
- Gordlevskiy V. Aleksandroviç (2015). Küçük Asya'da Selçuklular, Çev: Abdulkadir İnan, Ankara: TTK.
- Heaton, H. (1985). Avrupa İktisat Tarihi-I, Çev: Mehmet Ali Kılıçbay- Osman Aydoğmuş, Teori Yay., Ankara.
- Howard, Michael C. (2011). Transnationalism in Ancient and Medieval Societies-The Role of Cross, Border Trade and Travel-, London- England: McFarland & Compony Publisher.
- Malowist, M. (1937). "The Baltic And The Black Sea in The medieval Trade", *Baltic And Scandinavian Countries Journal*, Vol. III, No. 1-[5], Warsaw-Poland.
- Nicol, Donald M. (2000). Bizans ve Venedik -Diplomatik ve Kültürel İlişkiler Üzerine-, 1. Baskı, İstanbul: Sabancı Üniversitesi Yayınları.
- Polo, M. (2003). Dünyanın Hikaye Edilişi: Harikalar Kitabı-I, Çev: Işık Ergüden, İstanbul: İthaki Yayınları.

- Rasonyi, L. (1988). Tarihte Türklük, Ankara: Türk Kültürünü Araştırma Enstitüsü Yayınları.
- Rossabi, M. (2008). Kubilay Han'ın Seyyahı Rabban Savma ve Doğu'dan Batı'ya İlk Yolculuk, Çev: Ekin Uşşaklı, İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.
- Rubruk, Wilhelm V. (2001). Moğolların Büyük Hanına Seyahat (1253-1255), Çev: Ergin Ayan, İstanbul: Ay Işığı Kitap Yayınları.
- Spuler, B. (2011). İran Moğolları, Çev: Cemal Köprülü, Ankara: Türk Tarih Kurumu.
- Tabakoğlu, A. (1994). Türk İktisat Tarihi, 2. Baskı, İstanbul.
- Togan, Ahmet Z. V. (1931). "Moğollar Devrinde Anadolu'nun İktisadi Vaziyeti", *Türk Hukuk ve İktisat Tarih Mecmuası*, C. 1, S. 2, İstanbul: Evkaf Matbaası, ss. 1-42.
- Uzun, E. (2007). "Trabzon-İtalya Ticaret Alâkaları", *Karadeniz Tarihi Sempozyumu-I* (25-26 Mayıs), Trabzon.
- Vernadskiy, G. (1939). "Mihail Paleoloğ Devrinde Altınordu, Mısır ve Bizans Devletleri Münasebetleri", *Ülkü Halk Evleri dergisi*, C. XII, S. 72, Ankara, Şubat-1939.
- Vernadsky, G. (2009). Rusya Tarihi, Çev: D. Mızrak- E. Ç. Mızrak, İstanbul.
- Vernadsky G. (2007). Moğollar ve Ruslar, İngilizceden Çev: Eşref Bengi Özbilen, İstanbul: Selenge Yayınları.
- Vladimirtsov, B. Y. (1995). Moğolların İçtimai Teşkilatı - Moğol Göçebe Feodalizmi-, Çev: Abdulkadir İnan, Ankara: TTK.
- Yuvalı, A. (1990). "XIII. Yüzyılda Karadeniz Ticareti", *On dokuz Mayıs Üniversitesi İkinci Tarih Boyunca Karadeniz Kongresi Bildirileri* (1-3 Haziran 1988), Samsun.