

**KARADENİZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ \* SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ**

**TARİH ANABİLİM DALI**

**TARİH PROGRAMI**

**HELLENİSTİK VE ROMA DÖNEMLERİNDE DOĞU KARADENİZ LİMANLARI**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ**

**Fatih İNAN**

**ARALIK 2014**

**TRABZON**

**KARADENİZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ \* SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ**

**TARİH ANABİLİM DALI**

**TARİH PROGRAMI**

**HELLENİSTİK VE ROMA DÖNEMLERİNDE DOĞU KARADENİZ LİMANLARI**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ**

**Fatih İNAN**

**Tez Danışmanı: Yrd. Doç. Dr. Osman EMİR**

**ARALIK 2014**

**TRABZON**

## ONAY

Fatih İNAN tarafından hazırlanan Hellenistik ve Roma Dönemlerinde Doğu Karadeniz Limanları adlı bu çalışma 25.12.2014 tarihinde yapılan savunma sınavı sonucunda oybirliği ile başarılı bulunarak jürimiz tarafından Tarih Anabilim Dalında Yüksek Lisans Tezi olarak kabul edilmiştir.

Prof. Dr. Mehmet Alaaddin YALÇINKAYA (Başkan)

Yrd. Doç. Dr. Osman EMİR (Danışman)

Yrd. Doç. Ali GÜVELOĞLU

Yukarıdaki imzaların, adı geçen öğretim üyelerine ait olduklarını onaylarım. .../.../.....

Prof. Dr. Ahmet ULUSOY

Enstitü Müdürü

## **BİLDİRİM**

Tez içindeki bütün bilgilerin etik davranış ve akademik kurallar çerçevesinde elde edilerek sunulduğunu, ayrıca tez yazım kurallarına uygun olarak hazırlanan bu çalışmada orijinal olmayan her türlü kaynağa eksiksiz atıf yapıldığını, aksinin ortaya çıkması durumunda her tür yasal sonucu kabul ettiğimi beyan ediyorum.

İmza

Fatih İNAN

25.12.2014

## ÖNSÖZ

Ulaşım faaliyetleri arasında en ekonomîği olan denizyolları geçmişten günümüze her zaman yoğun bir şekilde kullanılmıştır. Avrasya coğrafyasında tarih boyunca çok önemli bir konuma sahip olan Karadeniz doğu-batı ve kuzey-güney yönlü ticarete büyük roller üstlenmiştir. Antik dönem Karadeniz ticaretine baktığımızda Kolonizasyon dönemi ile büyük bir gelişme yaşamaya başladığını, Hellenistik ve Roma dönemlerindeki siyasi gelişmelere paralel olarak ticari faaliyetlerin de zirve noktaya ulaştığını kaynaklar açıkça bildirmektedir. Bu noktadan baktığımızda Karadeniz limanları İran ve Uzak doğuya kadar yapılan ticarettten tutun Karadeniz'in kuzeyi ve Avrupa'ya kadar hatta boğazlar yoluyla okyanuslara kadar açılan ticaret rotaları içerisinde çok önemli bir konuma sahip olmuştur.

Hellenistik ve Roma Dönemlerinde Doğu Karadeniz Limanları başlıklı bu çalışma, Karadeniz Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimleri Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı'nda Yüksek Lisans tezi olarak hazırlanmıştır. İncelediğimiz dönem içerisinde Doğu Karadeniz'in Anadolu kıyılarında yer alan limanlar, konumları ve taşıdıkları ekonomik ve stratejik önemler incelenmiştir. Kolonizasyon dönemine kadar bakir bir bölge olarak kalan Doğu Karadeniz'deki limanların kıymeti anlaşıldıktan sonra bölgede yoğunlaşan faaliyetlerin bölge limanlarına ve bunlara hâkim olan devletlere ve politikalara katkıları izah edilmiştir.

Bu Tez çalışmasının konusunun belirlenmesinde, araştırılmasında ve yazım aşamasında her türlü yardımı benden esirgemeyen ve bana yol gösteren kıymetli Danışmanım Sayın Yrd. Doç. Dr. Osman EMİR'e şükran borçluyum. Lisans eğitimimden beri sürekli desteğini gördüğüm Prof. Dr. Mehmet TEZCAN'a ve bu tezi hazırlarken okuyarak önerilerde bulunan ve tezin teknik kısımlarının hazırlanmasında emeği olan Arş. Gör. İlhami Tekin CİNEMRE'ye, Arş. Gör. Engin Çağdaş BULUT'a Arş. Gör. Emre ÇELİK'e ve Arş. Gör. Eyyüp YILMAZ'a teşekkürü bir borç bilirim.

Trabzon, Aralık 2014

Fatih İNAN

## İÇİNDEKİLER

ÖNSÖZ .....	IV
İÇİNDEKİLER.....	V
ÖZET .....	VII
ABSTRACT .....	VIII
KISALTMALAR VE ANTİK KAYNAKLAR .....	IX
GİRİŞ.....	1-5

## BİRİNCİ BÖLÜM

<b>1. ANTİKÇAĞDA LİMAN OLGUSU.....</b>	<b>6-20</b>
1.1. Limanın Tanımı .....	6
1.2. Limanların Önemi.....	6
1.3. Limanların Sınıflandırılması.....	8
1.3.1. Doğal Karakterlerine Göre Limanlar .....	8
1.3.2. Ekonomik Karakterlerine Göre Limanlar .....	8
1.4. Limanların Kuruluş Yerleri ve Özellikleri.....	9
1.5. Antikçağda Limanların Genel Özellikleri.....	13
1.5.1. Antik Liman Yapıları.....	14
1.5.2. Antikçağda Bilinen İlk Limanlar .....	17

## İKİNCİ BÖLÜM

<b>2. DOĞU KARADENİZ BÖLGESİ'NDEKİ BAŞLICA LİMANLAR VE LİMAN KENTLERİ .....</b>	<b>21-42</b>
2.1. Trapezous Limanı (Trabzon Limanı).....	26
2.2. Harmonassa Limanı (Akçaabat Limanı).....	29
2.3. Kordyle Limanı (Akçakale Limanı) .....	32

2.4. Hyssos Limanı (Araklı ya da Sürmene Limanı) .....	33
2.5. Boon Limanı (Perşembe Limanı) .....	35
2.6. Zephyrion Limanı (Zefre Limanı) .....	36
2.7. Athenai Limanı (Pazar Limanı) .....	38
2.8. Apsaros Limanı (Gonio Limanı).....	40

## ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

<b>3. DOĞU KARADENİZ LİMANLARI'NIN SİYASİ VE EKONOMİK GELİŞMELERDEKİ ROLÜ .....</b>	<b>43-69</b>
3.1. Siyasi Gelişmeler .....	43
3.1.1. Hellenistik Dönem'de Doğu Karadeniz Limanları'nın Genel Durumu.....	43
3.1.2. Roma'nın Karadeniz Havzası'ndaki Başlıca Liman Kentlerini Hâkimiyet Altına Alması .....	47
3.1.3. Roma'nın Doğu Seferleri'nde Doğu Karadeniz Limanları'nın Askeri ve Stratejik Önemi .....	49
3.1.4. MS III. yüzyılda Karadeniz'de Got İstilaları ve Doğu Karadeniz Limanları'nın Durumu .....	55
3.2. Ekonomik Gelişmeler .....	58
3.2.1. Doğu Karadeniz Bölgesi'nde Koloni Hareketleri (MÖ 750-550) .....	58
3.2.2. Klasik ve Hellenistik Dönemlerde Doğu Karadeniz'deki Liman Kentlerinde Ticari Faaliyetler .....	60
3.2.3. Roma'nın Uzak Doğu Ticareti'nde Doğu Karadeniz Limanları'nın Önemi .	66
<b>SONUÇ .....</b>	<b>70</b>
<b>YARARLANILAN KAYNAKLAR .....</b>	<b>72</b>
<b>EKLER .....</b>	<b>88</b>
<b>ÖZGEÇMİŞ .....</b>	<b>91</b>

## ÖZET

Hellenistik ve Roma dönemlerinde Doğu Karadeniz Limanları adlı bu tez çalışmasında antikçağda Doğu Karadeniz Bölgesi'ndeki limanlar ve liman kentleri incelendi. Bu bölgedeki limanların yeri, coğrafi özellikleri ve bölgedeki siyasi ve ekonomik gelişmelerdeki rolleri ortaya konuldu. Ayrıca bu limanların Karadeniz havzasındaki diğer limanlarla olan ilişkileri araştırıldı. Bunun için öncelikle liman olgusu, limanların yapısı ve Doğu Karadeniz Bölgesi'ndeki limanların genel özellikleri incelendi. Ardından da antikçağda Doğu Karadeniz'deki limanları yerleri tespit edildi. Daha sonra bu limanların bölgede yaşanan siyasi ve ekonomik gelişmelerde ne derece etkin oldukları, buldukları stratejik konum gözler önüne serildi.

Sonuç olarak, bu çalışmayla Hellenistik ve Roma dönemlerinde oldukça önemli bir yere sahip olduğu tespit edilen Doğu Karadeniz limanlarının bölge ticaretinde ve bu havzada yaşanan siyasi gelişmelerde önemli görevler üstlendikleri görüldü. Ayrıca antikçağdaki Doğu Karadeniz limanlarının günümüzdeki son durumları ile karşılaştırma ve bunun sonucunda bir değerlendirme yapma olanağı sunuldu.

**Anahtar kelimeler:** Doğu Karadeniz, Liman, Hellenistik Dönem, Roma Dönemi, Ticaret.



## ABSTRACT

In this thesis work titled *Eastern Black Sea Harbours during the Hellenistic and Roman Periods*, the harbours and harbour cities is researched in the Eastern Black Sea Region during the ancient period. Locations, geographic features and the political and economical role of the harbours in the region is presented. Also, the relationship between these harbours and other harbour in the Black Sea basin is researched. To achieve this, first of all, the harbour concept, form of the harbours and the general features of the harbours in the Black Sea Region is researched. Following that, the locations of harbours in Eastern Black Sea during the ancient period is identified. After, the effect of these harbours in the political and economical events in the region and their strategic location is displayed.

As a result, with this study, it is determined that the Eastern Black Sea harbours which is found to have an important role during the Hellenistic and Roman periods, were essential in the regional trade and played a major role in the political events in the basin. Also, we found the opportunity to compare the Eastern Black Sea harbours during the ancient period with their current situations and carry out an evaluation.

**Key words:** Eastern Black Sea, Harbour, Hellenistic Age, Roman Era, Trade.

## KISALTMALAR VE ANTİK KAYNAKLAR

- AJA American Journal of Archaeology
- AJP American Journal of Philology
- ANRW **Aufstieg und Niedergang der römischen Welt**, Ed. Hildegard Temporini, Berlin & New York: Walter de Gruyter & Co. 1972–.
- Apoll. *Rhod. Argon* (Apollonios Rhodos, *Argonautica*)
- Apollonios Rhodios (2006), **The Argonautica**, with an English translation by R. C Seaton, London, Cambridge, Massachusetts: Harvard University Press (Loeb).
- Apollonios Rhodios (2007), **Argonautika**, translated with Introduction, Commentary, and Glassroy by P. Green, Berkeley and Los Angeles, California: California University Press.
- Apollonius of Rhodos (2009), **Jason and the Golden Fleece (Argonautika)**, translated with an Introduction and Notes by R. Hunter, Oxford and New York: Oxford University Press (OWC).
- App. (Appianus, *Rhomaika*).
- Appianus (1912-1913), **Appian's Roman History**, with an English translation by H. White I-IV, London, Cambridge, Massachusetts: Harvard University Press (Loeb).
- Appian, Alexandriysky (1994), **Rimskaya istoriya**, L. Yu. Lukomskiy, St. Petersburg: Aleteyya.
- Goukowsky, P. (2001), **Appien, Histoire Romaine, Tome VII, Livre XII: La guerre de Mithridate**, Paris: Les Belles Lettres.

App. *Bell. Civ.*(Appianus, *Bella civilia*)

App. *Mithr.*(Appianus, *Mithridateios*)

App. *Syr.* (Appianus, *Syriake*)

AR Archaeological Reports

Arr. *Periplus.* (=Arrianus, *Periplus Euxini*).

Flavi (1967), **Arriani guae existant omnia**, A. G. Rose and G. Wirth (Eds.),Stuttgart-Leipzig: Teubner.

Arrianus (2005), **Arriani Periplus Ponti Euxini / Arrianus'un Karadeniz Seyahati**, (Çeviren ve Yorumlayan Murat Arslan), İstanbul: Odin Yayıncılık.

AS Anatolian Studies. Journal of the British Institute of Archaeology at Ankara. London.

Ath. *Deip.* (=Athenaios, *Deipnosophisticarum Epitome*)

Athenaios (1928), **The Deipnosophistis**, with an English translation by C. B. Gulick, London, Cambridge, Massachusetts: Harvard University Press (Loeb).

bkz. Bakınız

CAH Cambridge Ancient History

Cass. Dio (=Cassius Dio, *Rhomaika*)

Cassius Dio (1914-1927), **Roman History**, with an English translation by E. Carry I-IX, London, Cambridge, Massachusetts: Harvard University Press (Loeb).

Cassius Dio (1987), **The Roman History: The Reign Augustus**, translated by Scott-Kilvert, I. London and New York: Penguin Books.

Cassius Dio (1987), **The Roman History: The Reign of Augustus**, with an English translation by I. Scott-Kilvert; Introduction by J. Carter, Oxford and New York: Penguin.

CHA Canadian Historical Association

Çev. Çeviren

cols. Columna / Sütun

CQ Classical Quarterly. Oxford.

dn. Dipnot

DTCFD Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Dergisi

EA *Epigraphica Anatolica: Zeitschrift für Epigraphik und historische Geographie Anatoliens.*

Ed. Editör

Eds. Editörler

Eutr. (=Eutropius, *The Breviarium ab Urbe Condita of Eutropius*).

Eutropii (1992), **Breviarium ab urbe condita**, C. Santini (Ed.), (Bibliotheca scriptorum Graecorum et Romanorum Teubneriana), Stuttgart-Leipzig: Teubner.

Eutropius (2007), **Roma Tarihinin Özeti**, (Çev. Çiğdem Menzilçioğlu), İstanbul: Kabalcı Yayınları.

Eutropius (1993), **Breviarum**, translated with Introduction and commentary by H. W. Bird, Liverpool: Liverpool University Press.

Flor. *epit.* (= Annius Florus, *L. Annaei Flori Epitoma De Tito Liv Bellorum Omnium Annorum DCC Libri II*)

Ivli Flori (1872), **Epitomae de tito livio bellorum omnium annorum DCC, libro duo**, K. Halm (Ed.), Stuttgart-Leipzig: Teubner.

Lucius Annaeus Florus (1929), **The Two Books of the Epitome, Extracted from Titus Livius, of all the Wars of Seven Hundred Years**, with an English translation by E. S. Foster, London, Cambridge, Massachusetts: Harvard University Press (Loeb).

L. Anneu Florus (1980-1981), **Gestes Dels Romans**, Vol. I-II, text revisat I Traducció De Joaquim Icart, Barcelona: Fundació Bernat Metge

Haz. Hazırlayan

Hdt. (=Herodotos, *Historiae*)

**Herodotus**, with an English translation by A. D. Godley I-IV. London, Cambridge, Massachusetts: Harvard University Press, 1975 (The Loeb).

Herodotus (2003), **Histories**, with an English translation by Aubrey de Sélincourt; Revised with Introduction and Notes by J. Marincola Oxford and New York: Penguin Classics.

Herodotos (2004), **Herodot Tarihi**, (çev. Müntekim Ökmen), 2. Baskı, İstanbul: Sosyal Yayınlar.

HH History of Humanity

ibid. İbidem / aynı yer

JHS Journal of Hellenic Studies

JRS	Journal of Roman Studies
KİD	Karadeniz İncelemeleri Dergisi
Km	Kilometre
Km <sup>2</sup>	Kilometre kare
Ksen. <i>Anab.</i>	(=Ksenophon, <i>Anabasis</i> )  Ksenophon (1968), <b>Anabasis</b> , with an English translation by C. L. Brownson, London, Cambridge, Massachusetts: Harvard University Press (Loeb).  Ksenophon (1998), <b>Anabasis: Onbinlerin Dönüşü</b> , (Çev. Tanju Gökçöl), İstanbul: Sosyal Yayınlar; Ksenophon (2011), <b>Anabasis/Onbinlerin Dönüşü</b> , Eski Yunancadan çeviren O. Yarlıgaş, İstanbul: Kabalcı Yayınları.  Xenophon (2005), <b>The Expedition of Cyrus</b> , A new translation by Robin Waterfield, with an Introduction and Notes by T. Rood, Oxford and New York: Oxford University Press. (OWC).
m.	Metre
map.	Harita
Mela, <i>chorog.</i>	(=Pomponius Mela, <i>De Chorographia</i> )  Pomponii Melae, <b>De Chorographia liber</b> , Introduzione, edizione critica e commento a cura di Piergiorgio Parroni, Roma: Edizioni di storia e letteratura. 1984.  Pomponius Mela (2008), <b>Pomponius Mela's Description of the World</b> , with an English Translation by R. E. Romer, Michigan: The University of Michigan Press.

- Memnon. (=memnon)
- Die Fragmente der griechischen Historiker*, F. Jacoby (ed.), no. 434.
- Memnon (2007), **Herakleia Pontike Tarihi (Περι Ηρακλείας)**, Hellenic Aslından Çeviri ve Notlar: Murat Arslan, İstanbul: Odin Yayıncılık.
- Davaze, M. V. (2013), **Memnon, historien d’Héraclée du Pont. Commentaire historique**, (Basılmamış Doktora Tezi), l’Université du Maine.
- MJH Mediterrean Journal of Humanities
- MÖ Milattan Önce
- MS Milattan Sonra
- OJA Oxford Journal of Archaeology
- Polyb. (=Polybios, *Historiai*)
- Polybios (1960), **The Histories**, with an English translation by W. R. Paton I-IV, London, Cambridge, Massachusetts: Harvard University Press (Loeb).
- Polybius (2010), **The Histories**, A new translation by R. Waterfield, with an Introduction and Notes by B. McGing, Oxford and New York: Oxford University Press (OWC).
- Plin. *nat.* (=Gaius Plinius Secundus, *Naturalis Historia*)
- Pilinius, Gaius Secundus (1938-1971), **Pliny Natural History**, with an English translation by H. R. Rackham, W. H. Jones, De E. Eichhoz I-X, London, Cambridge, Massachusetts: Harvard University Press (Loeb).

Podosinov, A. V. ve Skrzjinskaya, M. V. (2011), **Rimskie geografiçeskie istoçniki: Pomponiy Mela i Pliniy Starşiy. Teksti, perevod, kommentariy**, Moskva: “İNDRIK”.

Plut. (=Plutarchus, *Bioi Paralleloi*)

Plutarchi (1908-1913), **Vitae parallelae**. Iterum recognovit, C. Sintenis. Vol. I-[V], Stuttgart: Teubner.

Plutarchus (1959), **Plutarch’s Lives**, with an English translation by B. Perrin, I-IX, London and New York: Harvard University Press(Loeb).

Plut. *Pomp.* (=Plutarchus, *Pompeius*)

Plut. *Luc.* (=Plutarchus, *Lucullus*)

Plut. *Ant.* (=Plutarchus, *Marcus Antonius*).

Mestrius Plutarkhos (1992), **Marcus Antonius**, (Yunancadan Çev. Mehmet Özaktürk), Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.

Proc. *Bell.* (=Procopius, *de bellis*)

Procopius (1928), **History of the Wars**, with an English Translation by H. B. Dewing, I-VIII, London, Cambridge, Massachusetts: Harvard University Press (Loeb).

Ptol. *geogr.* (=Claudius Ptolemaios, *Geographika Hyphegesis*)

Claudii Ptolemaei, **Geographia (lib. 1-3)**, K. Müller (Ed.), Paris 1883. Claudii Ptolemaei, **Geographia (lib. 4-8)**. Ed. C. F. A. Nobbe I-II. Leipzig 1845. Reprinted in Hildesheim 1966.

Berggren, J. Lennart, and Alexander Jones (2000), **Ptolemy’s Geography: An Annotated Translation of the Theoretical Chapters**, Princeton and Oxford: Princeton University Press.



Claudius Ptolemy, **The Geography of Ptolemy**, translated and edited by Edward Luther Stevenson (New York, 1932, repr. 1991). <http://www.heritageinstitute.com/zoroastrianism/reference/ptolemy/index.htm>.

RE *Paulys Realencyclopädie der classischen Alterthumswissenschaft in alphabetischer Ordnung*, ed. by August Friedrich von Pauly, Christian Walz, Wilhelm Sigismund Teuffel. Stuttgart.

RhMP *Rheinisches Museum für Philologie*. Frankfurt am Main.

SHA **Scriptores Historiae Augustae**, with an English translation by D. Magie, I-III, London, Cambridge-Massachusetts: Harvard University Press (Loeb), 1921-1932.

SHA *Gall.* (Scriptores Historiae Augustae, *Gallianus*)

Scylax *periplus* (Scylax, *Periplous*)

Pseudo Scylax (2011), **Pseudo Skylax's Periplous, The Circumnavigation of the Inhabited World**, by Graham Shipley Text, Translation and Commentary, Malbourne: Bristol Phoenix Press.

Pseudo-Skylaks (2012), "Pseudo-Skylaks: Periplous", (Çev. Murat Arslan), **MJH**, II (1), 239-257.

Suet. (Suetonius, *De Vitae Caesarum*).

Suetonii (1907), **De vitae Caesarum Librii VIII**, M. Ihm (Eds.), Leipzig: Teubner.

Suetonius, (1997-1998), **Suetonius, I-II**, with an English translation by J. C. Rolfe, London and New York: Harvard University Press (Loeb).

Suetonius (2000), **Lives of the Caesar**, translated with an

Introduction and Notes by C. Edwards, Oxford and New York: Oxford University Press.

Suetonius (2003), **The Twelve Caesars**, translated by R. Graves; Revised with an Introduction by M. Grant, London and New York: Penguin Books.

Suetonius (2008), **On iki Caesar'ın Yaşamı**, (Latince'den çev. Fafo Telatar – Gül Özaktürk), Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.

Nero (=Nero)

Suppl.

Supplement / Ek

Tac. *Hist.*

(Tacitus, *Historiae*)

Cornelii Taciti (1963), **Historiarvm Libri**, Recognovit Brevique Adnotatione Critica Instruxit C. D. Fisher, Oxford and New York: Clarendon Press (OCT).

Tacitus (1931), **Histories, Books IV-V**, with an English translation by C. H. Moore and J. Jackson, London: Harvard University Press (Loeb).

Tacitus (1962), **The Histories I-III**, with an English translation by C. H. Moore, London: Harvard University Press (Loeb).

Tacitus (2008), **The Histories**, translated by W. H. Fyfe, revised and Edited by D. S. Levene, Oxford and New York: Oxford University Press.

TAD

Türk Arkeoloji Dergisi

TİD

Tarih İncelemeleri Dergisi

vd.

Ve devamı

Vitr.

(=Vitruvius, *De Architecture*)

Vitruvius (1998), **Mimarlık Üzerine On Kitap**, (Çev. Dr. Suna Güven), İstanbul: Şevki Vanlı Mimarlık Vakfı Yayınları.

Vol. Volume / Cilt

yak. Yaklaşık.

yy. Yüzyıl

Zon. (=Zonaras, *Epitome Historiarum*)

Ioannis Zonarae, **Epitome Historiarum**, ed. Dindorf (Ed.), vol. I-VI, 1868-1875, Stuttgart-Leipzig: Teubner.

Zonaras (2009), **The History of Zonaras: from Alexander Severus to the Death of the Theodosius the Great**, translation by T. M. Banchich and E. N. Lane; Introduction and Commentary by Thomas M. Banchich, London and New York: Routledge.

Zos. *Nov. Hist.* (=Zosimos, *Nea Historia*)

Zosime (1971), **Histoire Nouvelle, t. 1 (livres I et II)**, F. Paschoud (Ed.), Paris: Les Belles Lettres/Bude.

Zosimos (1982), **New History**, A translation with Commentary by R. T. Ridley, Australia: Sydney University Press.

ZPE Zeitschrift für Papyrologie und Epigraphik

ZVORAO Zapiski Vostochnogo otdeleniya Rossiyskogo Arheologičeskogo Obščestva. Petersburg.

## GİRİŞ

Uygarlık tarihi incelendiğinde en güçlü medeniyetlerin su kenarlarında kurulduğu, suya ve denizlere hâkim olan kültürlerin ekonomik yönden büyük güç kazandığı görülmektedir. İnsanlık tarihinin başlangıcından beri nehirler ve denizler toplum yaşamlarında önemli bir konuma sahip olmuşlardır. Üretim fazlası malların farklı ülke ve kıtalara denizyolu taşımacılığı ile taşınması ülkelerin gelişimlerine önemli katkılar sağlamıştır. Denizyolu taşımacılığı için hayati öneme sahip Limanlar, gemilerin yükleme boşaltma yaptıkları, barındıkları, yakıt ve kumanya ihtiyaçlarını karşıladıkları yerlerdir.

Anadolu'nun kuzey kıyıları antik dönemden itibaren Batı Anadolu ve Akdeniz kıyıları kadar olmasa da önemli limanlara sahip olmuşlardır. Kuzey Anadolu Dağları'nın Karadeniz kıyılarına paralel uzanması sebebiyle doğal girinti ve çıkıntıları azdır ve bölge doğal limanlar yönünde oldukça yoksuldur. Bundan dolayı limancılık faaliyetleri Ege ve Akdeniz'e göre düşük seviyede kalmıştır. Dağların denize paralel olması nedeniyle Doğu Karadeniz kıyılarının iç bölgelerle bağlantısı sadece önemli akarsu vadilerinin ve geçitlerin sağladığı imkânlarla sınırlı kalmaktadır. Akarsu debilerinin yetersizliği ve yataklarının uygun olmaması iç bölgelerle su yolu ile bağlantı kurulamamasına neden olmuştur. Vadi ve geçitlerin denize ulaştıkları yerlerde ise bölgede bulunan en önemli limanların kurulduğunu kaynaklardan öğrenmekteyiz.

Antik dönemde gemi yapım teknolojisinin zayıf olması ve pusulanın olmaması nedeniyle gemiler kıyıyı takip etmek zorundaydılar. Karadeniz'in Anadolu kıyılarındaki en önemli doğal özelliklerinden biri olan Batı rüzgârları nedeniyle Doğu Karadeniz kıyılarında bu rüzgâra karşı korunaklı uygun yerlere küçük iskele ve limanların yapıldığını da görmekteyiz. Ancak bu limanlar kıyının hemen ardında yükselen Karadeniz dağları nedeniyle diğer yerlerle ulaşım bağlantıları yani hinterlandları çok azdı. Bundan dolayı ticarete önemli bir payları olamamalarına karşın ticari ve askeri gemilerin barınmasında büyük bir görev üstlendikleri kaynaklarda belirtilmektedir.

İlk örneklerine daha önceleri rastlasak da, özellikler Hellen Kolonizasyon dönemi ile Karadeniz'de limanların geliştiğini ve dolayısıyla ticaretin yoğunlaştığını görmekteyiz.

Akhamenid İmparatorluğu ile birlikte Doğu Karadeniz limanları ticari faaliyetlerde önem kazanmaya devam etti. MÖ IV. yy'da bölgede ilk sikkelerin basılması ticari faaliyetlerin ve ekonomik gelişmenin bir simgesi olarak görülebilir. Doğu Karadeniz'de limanların asıl önem kazanmaya başladıkları dönem olan Hellenistik ve özellikle Roma döneminde bölgenin siyasi öneminin artmasıyla limanların daha da önem kazandığını görmekteyiz.

Helenistik dönemde Doğu Karadeniz limanları, kuzey bölgeleriyle olan ticaret sayesinde sahip olduğu devletlere önemli gelirler kazandırdığını ve bundan dolayı bölgede bir hâkimiyet mücadelesinin yaşandığı anlaşılmaktadır. Özellikle Mithradates Krallığı döneminde Karadeniz limanları, yapılan savaşların masraflarının karşılanması, askeri ve ekonomik gücün artırılmasına sağladığı katkılar kaynaklarda belirtilmektedir. Bu krallığın son ve en büyük kralı olan VI. Mithradates Eupator, Karadeniz'in kuzey kıyılarındaki limanları da ele geçirip, birleşik bir Karadeniz Krallığı oluşturma ve buradan sağladığı güçle Anadolu'ya hâkim olma niyetindeydi. Buradan da bölge limanlarının ne denli önemli olduğu anlaşılmaktadır.

Mithradates Savaşları sonrasında Roma'ya kalan Doğu Karadeniz limanlarını, Roma biraz daha geliştirerek Uzak Doğu ticareti için oluşturmak istediği güvenli yolun önemli bir kavşağı yapmak istedi. Roma döneminde, doğuda Parth İmparatorluğu ile yapılan mücadelelerde kullanılan önemli iase ve destek yeri olması nedeniyle Doğu Karadeniz yani Pontos bölgesi ve özellikle de Trapezous Limanı büyük öneme sahipti. Bölgede yaşanan siyasi olaylar, limanları askeri ve stratejik anlamda çok önemli bir noktaya getirmiştir. İmparator Nero zamanı ile başlayan ve Hadrianus dönemi ile en parlak dönemine ulaşan Doğu Karadeniz bölgesi ve limanları MS III. yy. ile birlikte ciddi bir çöküş yaşamaya başlamıştır. Roma'nın da çöküntü yaşadığı bu yüzyılda bölge hakkında kaynaklardan daha az bilgiler almaya başlıyoruz. Yine bu yüzyılda defalarca Got saldırılarına maruz kalan Doğu Karadeniz bölgesi ve limanları tahrip olmuş, Helenistik ve Roma dönemlerinde yapılan kültür varlıkları yok edilmiştir. Romanın bölgede otoritesini kaybetmesiyle Roma kaynakları bölge hakkında yok denecek kadar az bilgi vermektedir. Limanların kurulduğu bölgeler bugün daha yoğun bir şekilde kent ve daha büyük liman yerleşimleri altında kaldığında arkeolojik çalışmaların yapılması noktasında da önemli aksaklıkların yaşanmasına ve bu bilimden yeterince faydalanamamıza neden olmaktadır.

## Amaç Kapsam Yöntem

Hellenistik ve Roma dönemlerinde Doğu Karadeniz limanlarını inceleyen bu çalışma, limanların özelliklerine, bölge coğrafyasına olan ekonomik ve siyasi etkilerine ışık tutacaktır. Çalışma kapsamında Karadeniz'in doğu kısmında bulunan tüm limanlar değil, sadece Karadeniz'in Kuzeydoğu Anadolu kıyılarında bulunan limanlar incelenmiştir. Karadeniz kıyılarının kendine has yapısından etkilenerek kurulan bu limanların gelişmesinde ve gelişmemelerindeki etkenler ortaya konulmuştur. Bölge limanlarının kullanılmasında ve gelişmesinde önemli bir paya sahip olan Hellenistik Dönem ile başlayan bu çalışma, MS III. yüzyılda Roma İmparatorluğu'nun bölgedeki etkisinin azaldığı *Asker İmparatorlar Dönemi* sonu ile bitirilmiştir.

Yukarıda belirtilen amaç ve kapsam doğrultusunda *Hellenistik ve Roma Dönemlerinde Doğu Karadeniz Limanları* adlı bu tez, üç ana bölümden oluşmaktadır. *Antikçağda Liman Olgusu* tezimizin Birinci Bölümü'nün ana başlığıdır. Bu başlık altında öncelikle limanın tanımı, önemi, sınıflandırılması ve özellikleri verilerek, konuya girmeden önce limanlar hakkında daha detaylı bilgi verilmeye çalışılmıştır. Daha sonra Antikçağ limanları incelenmiş olup, ilk liman yapıları ve nerelerde kuruldukları araştırılmış, Doğu Karadeniz limanlarının genel karakterleri tespit edilmiştir.

*Doğu Karadeniz Bölgesindeki Başlıca Limanlar ve Liman Kentleri* çalışmamızın ikinci ana başlığı olup, bu başlık altında Trapezous (Trabzon), Harmonassa (Akçaabat), Kordyle (Akçakale), Hyssos (Sürmene), Athenai (Pazar), Apsaros (Gonio), Boon (Perşembe) ve Zephyrion (Zefre) Limanları incelenmiştir. Bu limanların bugün buldukları yerler, Hellenistik ve Roma dönemlerinde taşıdıkları önemler tespit edilebilen kaynaklar ışığında ortaya konulmaya çalışılmıştır. İncelenilen dönemde yaşanan siyasi gelişmeler sebebiyle limanların artan önemleriyle birlikte değişik zamanlarda limanların genişletilmeye çalışıldığı ve MS III. yüzyılda Got akınlarıyla tüm Doğu Karadeniz liman ve kentlerinin tahrip edildiği görülmüştür. Bunlar dışında sonraki yüzyıllarda Doğu Karadeniz'i ziyaret eden seyyahların verdikleri bilgilerden de bahsedilerek liman ve kentler hakkında daha taferruatlı bilgiler sunulmaya çalışılmıştır.

*Doğu Karadeniz Limanlarının Siyasi ve Ekonomik Gelişmelerdeki Rolü* tezimizin üçüncü ve son bölümünü oluşturmaktadır. Bu bölümün ilk başlığı olan *Siyasi Gelişmeler* kısmında Hellenistik dönemde Doğu Karadeniz'de yaşanan siyasi gelişmelere incelenerek

Akhemenid İmparatorluğu ve Mithradates Krallığı dönemindeki olaylar anlatılmıştır. Daha sonra Roma döneminde yapılan doğu seferleri sırasında Doğu Karadeniz limanlarının taşıdığı askeri ve stratejik öneme dikkat çekilmiş ve Roma'nın bölgede zayıflayan gücü ile birlikte maruz kaldığı Got istilasının etkilerine değinilmiştir. Üçüncü bölümümüzün ikinci alt başlığı olan *Ekonomik Gelişmeler* kısmında Hellenlerin Büyük Kolonizasyon hareketi ile bölgenin ekonomik ve ticari kapasitesini kullanılmaya başlaması, bunun nedenleri ve bu limanlardan ihraç edilen ürünler izah edilmiştir. Roma döneminde ise, Parth İmparatorluğu'nun Roma'nın Uzak Doğu ticaretini sekteye uğratmasıyla Doğu Karadeniz limanlarından Uzak Doğuya kadar uzanan eski yollar kullanılmaya başlandığı ve bununla birlikte Doğu Karadeniz limanları daha yoğun biçimde değerlendirildiği belirtilmiştir. Roma döneminde Çin ve Hindistan ile yapılan ticarete birinci derecede rol oynayan Doğu Karadeniz limanları taşıdığı ekonomik ve stratejik önemden dolayı Anadolu'nun en önemli limanları haline geldiği ve bu önemini Got istilasına kadar devam ettirdiği anlatılmıştır.

### **Teknik Bilgiler**

Bu çalışmada Hellen ve Latince yer ve kişi adlarının yanı sıra askeri ve yönetici unvanlar ile terimlerin yazımında orijinaline sadık kalınmaya çalışılmıştır. Ancak gerektiğinde her iki dile ait terim ve yer adlarını dilimize yerleşmiş olduğu biçimleriyle kullanılmıştır. Bu tez; Giriş ve Sonuç dışında üç bölümden oluşmaktadır.

Standart, süreli yayınlar ve terimlere ilişkin kısaltmalar ile antik kaynaklara ilişkin kısaltmalar çalışmanın başında; bibliyografya ise çalışmanın sonunda verilmiştir. Süreli yayınlarda, *L'année philologique (Revue des publications épigraphiques relatives a l'antiquité romaine)*'in LXIV. cildinin (1996) 17-39. sayfalarındaki kısaltmalar kullanılmış; ancak burada bulunmayan bazı periyodikler için başka kaynaklardaki kısaltmalardan yararlanılmıştır. Alıntı ya da gönderme yoluyla doğrudan doğruya kullanılan antik yazarlar ve eserlerinin kısaltmalarında Türkçe ortografyadaki farklılıklarda göz önünde tutularak, H. G. Liddle - R. Scott (1968), *A Greek-English Lexicon* adlı sözlüğün XVI-XXXVIII ve *Das Grosse Lexikon der Antike* adlı eserin I. cildinin (1971) 20-41. sayfalarındaki ilgili kısaltmalar esas alınmış ve eserlerin değerlendirilmesinde kullanılan metin ve çeviriler ayrıca gösterilmiştir. Bibliyografya kısmında ise, metinde geçen tüm kitap ve makaleler yazar soyadı, yayın yılı biçiminde kısaltılmış olup, bir yazarın aynı yıl içinde çıkmış birden

fazla eseri söz konusu olduğunda, eserlerin adları alfabetik sıraya konularak, bunlar (a), (b) şeklinde ifade edilmiştir.



## BİRİNCİ BÖLÜM

### 1. ANTİKÇAĞDA LİMAN OLGUSU

#### 1.1. Limanın tanımı

Limana iki farklı şekilde tanımlanabilir: birincisi, daha kesin anlamı ve limanın fonksiyonunu; ikincisi ise daha geniş olarak, kullanılan dildeki anlamını belirtir. Kesin anlamda liman, gemilerin vardıkları ve ayrıldıkları, yolcuların ve malların aktarıldığı yerdir. Gemilerin varış ve ayrılış noktası olarak liman, deniz taşımacılığının *Gar*'ıdır ve bu benzetişten ötürü, gemilere güvenlikler, bakımları ve işletmeleri için tüm gerekli servisleri sağlamalıdır.

Aktarma yeri olarak liman, deniz taşıması ile kara ve nehir taşımalarının birleşme noktasıdır. Bu aktarma limanlara çeşitli ekonomik fonksiyonlar yüklemektedir. Daha geniş anlamda ve limanın ekonomik fonksiyonları kavramının nitelendirilmesi noktasında liman, birçok sakin su alanı, havuzu, tam donanımlı yanaşma rıhtımları, hangarları, mağazaları ve antrepoları<sup>1</sup>, içindeki taşıma kolaylıkları gibi hususları içerir.

Yukarıdaki tanımları birleştirdiğimizde liman; gemilerin dalga, akıntı, fırtına ve buz gibi çevresel etkilerden korunduğu, rıhtım veya iskelelerine gemilerin, deniz taşıma araçlarının yanaşabileceği ve demirleyebileceği, yük veya insan naklinin gerçekleştiği ve eşyanın karada veya denizde teslimine kadar muhafazası için tesislerin ve olanakların bulunduğu yerdir. Bunlara ek olarak liman, farklı halkların ve kültürlerin temsilcilerinin bir araya geldiği, içerisinde gümrük binası ve güvenlik noktası gibi kurumların yer aldığı, sınırlandırılmış doğal ve doğal olmayan kara ve deniz alanlarıdır (Yüksel ve Özkan-Çevik, 2006: 1).

#### 1.2. Limanların Önemi

Üreticiyle tüketiciyi bağlayan farklı taşıma modlarının giriştiği uzun bir taşıma zincirinin hayati bir bağlantı noktası olan liman, gemiler ve diğer ulaşım araçları arasında emniyetli yük ve yolcu transferinin yapılması için gerekli donanım, altyapı ve üstyapıya sahip hizmet noktasıdır. Gemiler için bir barınak, yolcu ve yüklerin transferi için bir kesişim

---

<sup>1</sup> Gümrüklere gelmiş ticari eşyanın bulunduğu, korunduğu yer, ardiye.

noktası olmak üzere limanları yolcu ve yüklerin transferini içeren taşıma fonksiyonu ile sanayi, ticaret, dağıtım ve depolamayı kapsayan iktisadi fonksiyonlara sahiptir (Ece, 2011).

Ülkelerin ekonomik gelişmelerinde taşıma endüstrisinin çok önemli bir payı vardır. Denizyolu taşımacılığı, doğru uygulandığında bir defada çok fazla yük taşıma olanağı, güvenilirliği, sınır aşımı olmaması, mal zayıflarının minimum düzeyde olması, havayoluna göre yaklaşık 14 kat, karayoluna göre yaklaşık 7, demiryoluna göre ise yaklaşık 3,5 kat daha ucuz olması sebepleriyle en fazla tercih edilen taşıma şeklidir ve önemi her geçen gün artmaktadır (Türsel-Eliyi ve diğeri, 2008: 244). Gerek ulusal gerek uluslararası alınıp satılan malların kara veya demiryolu ile taşınması denizyolu ile karşılaştırıldığında çok pahalıdır. Bundan dolayı özellikle dış ticaret taşımacılığının büyük bir kısmının denizyolu taşımacılığı ile yapılması çok daha ekonomiktir.

Ulaştırma zincirinin bir halkası ve hayati bir bağlantı noktası olan liman, bölgelerin endüstriyel büyümelerine ticaretin gelişmesine katkı sağlar. Limanların verimli ve yeterli olması armatörler, taşıyıcılar, ithalatçı ve ihracatçılar, acenteler gibi liman kullanıcıları ile bölge ve dünya ekonomisi için önemlidir (Yüksel ve Özkan-Çevik, 2006:1). Limanlar bölgesel ve uluslararası ticarete büyük rol almakla birlikte endüstriyel aktiviteleri de artırmakta ve liman faaliyetlerinin artması ülkelerin gelişmelerine önemli katkılar sağlamaktadır. Büyük gelir ve istihdam kaynağı olmalarının yanında ülkelerin dünyaya açılan kapıları olarak görülmektedirler. Yeryüzündeki çeşitli bölgeler arasında sosyal ve ekonomik ilişkilerin gelişmesinde önemli katkı sağlayan limanlar uluslararası ticaretin genişlemesinde büyük rol oynamaktadırlar (Bayraktutan ve Özbilgin, 2013: 15). Gemiler için hizmet ve imkân sağlayan bir tesis olan limanlar, malların toplanması ve deniz aşırı pazarlara gönderilmesi ve deniz aşırı pazarlardan getirilen malların çevredeki bölgelere, diğeri bir deyişle hinterlanda dağıtılmasını sağlayarak ülke ekonomisinin nabzını temsil etmektedirler (Çelebi, 2006: 4-5).

Limanların yeterliliğinin yükleniciler, armatörler ve dünya ekonomisi için önemi büyüktür. Gemi ve liman fiyatlarının çok pahalı olması nedeniyle bunlardan en yüksek derecede yararlanılmalıdır. Gemileri limanda bekletmeden, liman operasyonları ve faaliyetlerinin maksimum kullanımını sağlamak gereklidir. Bir liman için en ideal olanı tüm yanaşma yerlerinin her zaman dolu olması ve bekleyen gemi olmaması gerekir (Yüksel ve Özkan-Çevik, 2006: 1).

### **1.3. Limanların Sınıflandırılması**

Limanlar kuruluşları, doğal yapıları, gördükleri hizmet, trafik tipleri, yük akımı ve gümrük formaliteleri, faaliyet aşamaları ve sahipleri açılarından detaylı şekilde sınıflandırılabilir. Ancak aşağıda verilen iki tür sınıflandırmayla limanlar arasındaki büyük farklılıklar ve ekonomik roller daha kolay bir şekilde anlaşılabilir.

#### **1.3.1. Doğal Karakterlerine Göre Limanlar**

Limanlar, fiziki ya da doğal karakterlerine ve yapılması zorunlu ek inşaatlara göre doğal ve yapay olarak iki kısma ayrılır (Köknel, 1978: 19). Doğal Limanlar, gemilere yeterli doğal bir barınma imkânı sağlayan ve birkaç ilave inşaatı (yanaşma rıhtımları, iskeleler) veya yeterli su derinliğini elde etmek için deniz tabanının taranmasını gerektiren limanlardır. Rüzgârlara ve akıntılara karşı kum bankları, sığ kayalar, adalar ve yarımadalar gibi doğal engellerin oluşturduğu sakin sularda ve nehir ağızlarında veya büyük nehirlerin içlerinde de bu tür limanlara rastlanmaktadır (Köknel, 1978: 20).

Yapay Limanlar ise gemiler için doğal bir barınma imkânı göstermekle birlikte yetersizliklerinden ötürü yapay olarak istenilen duruma getirilen veya tamamen insan yapımı olan limanlardır. Bu tarz limanlar arasında önde gelen başlıcaları; kıyı göl limanları ve Mendirek veya dalgakıranlarla elde edilen limanlardır. Bunlardan Kıyı göl limanları, çok dar bir kıyı şeridi ile denizden ayrılan deniz kenarına yakın göller ve su alanlarının denize bağlanması ve gemilerin bu alanlara geçişinin sağlanabilmesi için kanal açılmak ve iki kıyıya mendirek yapılmak suretiyle inşa edilmektedir. Mendirek veya dalgakıranlarla elde edilen limanlar ise yerel koşullara göre büyük farklılıklar göstermektedir. Gel-git, akıntı, hâkim rüzgârlara göre kıyıya dik, paralel veya belirli aralıklarla bir veya çok sayıda mendirek veya dalgakıranlarla oluşturulan limanlardır (Köknel, 1978: 20-21).

#### **1.3.2. Ekonomik Karakterlerine Göre Limanlar**

Bu kısımdaki limanları ard bölgeleri ile bağımsız ve ard bölge hizmetindeki limanlar olarak iki kısımda inceleyebiliriz. Ard bölge ile bağımsız olan limanlar sadece mahalli gereksinimlere yönelik limanlardır. Balıkçı limanları bu kategoridedir. Uğrak ve ikmal limanları, gemiler mallarını yüklemek veya boşaltmak için değil de ikmal yapmak ve kumanya almak için kullanılan limanlardır (Köknel, 1978: 21). Ard bölgenin hizmetindeki limanlar ise dünyanın diğer büyük limanları ile ilişkili olan, yaygın ve gelişmiş bir hinterlanda hizmet eden büyük limanlardır. Büyük ve modern limanlar hinterlant

özelliklerine göre de sınıflara ayrılabilir. Limanlar hinterlandın genişliğine göre yerel, bölgesel, ulusal, uluslararası ve transit olarak beş kısma ayrılabilir (Doğanay, 2014: 88).

Limanların hinterlandı tespit edilirken genellikle eşit taşıma maliyetleri, eşit uzaklıklar, eşit zaman, limanlar arası analizler gibi rekabetçi unsurlar dikkate alınır. Bunlar dışında; sıkça kullanılan veriler; ithalat ve ihracat istatistikleri, taşınan malın çıkış ve nihai varış yerleri, taşıma maliyeti, taşıma süresi, liman maliyetleri, rakip liman ve ulaştırma alternatifleri, çeşitli hinterland değişimleri ya da dinamikleri, gelir dağılımı, nüfus dağılımı, bölgenin ekonomik büyüme oranı, ara nakliyecileri yapan rejimlerin analizi (demiryolu, karayolu vb.) yük akışı ve kapasitesi gibi etkenler sıralanabilir (Karaca, 2009: 28).

#### **1.4. Limanların Kuruluş Yerleri ve Özellikleri**

Deniz aşırı ülkelere açılan kapılar olan limanların konumlarını veya kuruluş yerlerini etkileyen birçok faktör bulunmaktadır. Liman işletmesinde verilecek hizmete yönelik talebin bölgeler arasında dağılımı, yani pazara yakınlık, kuruluş yeri seçiminde dikkate alınacak en önemli etkenler arasında yer alır. Talep ülke geneline dağılmışsa bu durumda işletme verilecek hizmetin en etkili ve en ekonomik dağıtımını sağlayabilecek kuruluş yerini belirleyebilme çabasında olacaktır. Fakat hizmete yönelik talep ülkenin belirli noktalarında toplanmışsa pazara yakınlığın önemini daha da arttıracaktır. (Karaca, 2009: 25). Kuruluş yeri seçiminde dikkate alınan bir diğer faktörde ulaşım sistemlerinin taşıma özellikleri ve maliyetidir. Limanlarda verilen hizmet gereği elleçlenen<sup>2</sup> yüklerin en uygun ulaşım sistemiyle taşınmasının sağlanması ve bu durumun ortaya çıkaracağı maliyetlerin analizinin son derece dikkatli yapılması gerekmektedir (Karaca, 2009: 25).

Limanları genellikle trafiği yoğun bir önemli büyük deniz hattının yakınında veya iki deniz hattının ve yine bir deniz hattı ile bir kara hattının kavşak noktalarında kurulurlar. Uğraşların hinterland kısmından çok denize dönük olduğu antik dönemde, liman konumunu saptamada önemli deniz hatlarına yakınlık en önde gelen faktördü (Köknal, 1978: 23). Deniz ulaşım hatlarının değişmesi, bu hatların yakınında bulunan limanları etkileyebilmektedir. Örneğin Ümit Burnu ve Amerika'ya yönelik yeni hatların bulunmasıyla, Akdeniz

---

<sup>2</sup> Elleçleme, gümrük gözetimi altındaki eşyanın asli niteliklerini değiştirmeden istiflenmesi, yerinin değiştirilmesi, büyük kaplardan küçük kaplara aktarılması, kapların yenilenmesi veya tamiri, havalandırılması, kalburlanması, karıştırılması ve benzeri işlemleri ifade eder.

limanlarının trafiği önce azalmış, fakat daha sonra Süveyş Kanalı'nın açılmasıyla Akdeniz limanları yeniden eski durumlarına kavuşmuşlardır (Köknel, 1978: 24).

Liman kuruluş yeri seçiminde; enerjinin elde edileceği kaynakları, sürekliliği, teknik özellikleri, maliyeti ve hizmette kullanım şekilleri dikkate alınmalıdır. Limanlarda hizmet üretebilmek için belirli niteliklere sahip işgücüne de ihtiyaç vardır. Bu açıdan kuruluş yeri seçilirken bol, nitelikli ve ucuz işgücüne sahip veya bu elemanların götürülebilecekleri yerleri seçme zorunluluğu vardır. Karaca (2009: 26)'nın yerinde tespitleriyle; Liman sahası içinde ardiye ve stok sahaları gelecekte artabilecek elleçleme taleplerini karşılayabilecek biçimde planlanmalıdır. Limanlarda yeterli ardiye ve stok alanı bulunmaması sebebiyle, rıhtımlarda yeterli yanaşma yeri olsa bile elleçlenen yüklerin depolama imkânı olmadığı için liman kapasiteleri düşmektedir. Ayrıca düzgün ve yerinde depolanamayan yükler dolaşım alanlarında bekletilerek liman içerisinde yüklemeye veya boşaltmada kullanılan araçların hızlarının düşürmekte veya geçişlerini engellemekte, bu nedenle elleçleme kapasitelerini de olumsuz yönde etkileyebilmektedir. Böylece ileri de talepte meydana gelebilecek artışa cevap verebilen genişlemeye müsait alanlar ve bu artışı karşılayabilecek ardiye, stok sahalarının tespiti önem kazanmaktadır.

Bölgenin iklim şartlarının dikkatli ve detaylı bir şekilde analiz edilmesi, limanların kuruluş yerini seçerken gözden kaçırılmamalıdır. İklimden özellikle geçmişte en fazla etkilenen denizyolu ulaşımı olmuştur. Günümüzde deniz seferlerinin minimum harcamayla düzenli ve güvenli bir şekilde yapılabilmesi, limanlara giriş çıkışın kolaylıkla yapılabilmesi ve gemilerin yüklerinin kolaylıkla elleçlenebilmesi için liman yapılacak yerlerin yerin yağış, ısı, nem, rüzgâr, deniz akıntı, gel-git durumları yani en önemli doğal çevre faktörlerinden olan iklim özelliklerinin iyi bir şekilde dikkate alınması gerekmektedir (Doğanay, 2014: 15-16).

Limanların kuruluş yeri seçiminde bölge belirlendikten sonra araştırmanın artık bölge içinde bir noktanın seçimi üzerinde yoğunlaşması gerekir. İşletmenin kurulacağı arazinin seçimi, bölge seçimine göre daha ayrıntılı çalışmaları gerektirir. Bölge seçiminde göz önünde bulundurulmuş faktörler, nokta seçiminde de kullanılmakla birlikte, nokta seçiminde verilecek karar işletmenin hayatı boyunca bir defa verilebilecek bir karar olduğu için, bazı detaylı çalışmaların yapılmasını zorunlu kılar. Bu çalışmalar: Mevcut ve gelecekteki talep analizleri, Nokta seçiminde kullanılacak ölçülerin geliştirilmesi ve

tanımlanması, Arazi teklif etütlerinin yapılması, Araziler arasında karşılaştırma imkânı sağlayacak tablo ve krokilerin hazırlanması (Karaca, 2009: 26-27).

Nokta seçiminde dikkate alınan faktörler: ulaşım imkânları, işgücü imkânları, genişleme imkânları, sosyal çevre, ulaşım sistemleri ve maliyetleri, pazara yakınlık, arazi topografyası, enerji imkânları ve maliyetleri, işçi ücretleri, mevcut işgücünü tutabilme imkânları, teşvik tedbirleri, yönetici ve mühendis temin edebilme durumu, iklim, haberleşme, demir yatağı, şeklinde sıralanabilir (Karaca, 2009: 27).

Bir limanın konumu, deniz trafiğinin geliş ve gidiş yollarındaki ülkelere göre de belirlenir. Limanlar için ard bölge yani hinterlant ne kadar vazgeçilmez bir öneme sahipse ön bölgesi de o kadar öneme sahiptir. Buradan hareketle en iyi konumda olan liman, bunlara en yakın kurulmuş olan limandır (Köknel, 1978: 24-25).

Liman için vazgeçilmez öneme sahip olan limanın hinterlandı; limanın hizmet hacmine, ülkenin dünya üzerindeki konumuna, büyüklüğüne, ülkenin ve bölgenin ekonomisine, sanayisine o ülkenin nüfus yoğunluğuna ve ülkenin dünya ticaretindeki yerine bağlıdır. Bu sebeple bir limanın gelişebilmesi hizmet alıp verdiği yani hinterlant ve ön bölge ile olan ilişkiyle orantılıdır. Bu bölgelerin sınırlarını ise nakliye mesafelerinin maliyeti belirler (Karaca, 2009: 27).

Limanda elleçlenen malların çıkış ve nihai varış yerlerine ulaşabilmesinde karayolları, demir yolları ve hava yolları kullanılmaktadır. Bu nedenle liman yeri seçerken liman yerinin bu yollarla bağlantısının olması gerekmektedir. Limanlar, bu ulaşım sistemleri sayesinde tüm endüstri bölgelerine bağlanabilecektir. Limanlarda elleçlenen yüklerin sanayi bölgelerine kolayca ulaşması için, ulaşım yollarının iyi bir şekilde tanımlanması gerekmektedir. Limana en yakın havaalanı mesafesi, karayolu bağlantısının nasıl sağlandığı, yurt içine olan demiryolu bağlantısı gibi konular analiz edilmelidir. Liman yeri için seçilen yerleri karayolu şebekesine bağlanmak için büyük bir yol inşaatı gerektirmeyecek kadar yeterli yakınlıkta olmalıdır (Karaca, 2009: 28-29).

Liman yeri seçiminde hava sıcaklığı, yağış, atmosferik basınç, nem oranı, buharlaşma, rüzgâr gibi parametrelerin yıllık ortalama değerlerinin bilinmesi gerekmektedir. Ayrıca liman kuruluş yeri belirlenirken, bölgenin deprem kuşağında olup olmadığı, su ve toprak erozyonu ve diğer doğal afetlerle karşılaşma durumu gibi jeolojik ihtimalleri

kapsayan bir analiz yapılması gerekir. Modern liman planlarında artık çevre ve deniz kirliliğini en az seviyede tutacak çalışmalar yapılmaktadır. Bir takım özel yükler (yanıcı, patlayıcı, kimyasal) için terminal sahasında özel bir yer ayrılır ve yerleşim yerlerinden uzak tutulmasına özen gösterilir. (Karaca, 2009: 29). Su derinliği, uygun arazi yapısı, rıhtım bölgesinin elverişliliği, dalga hareketinin etkisi, tortulaşma gibi pek çok doğal faktör liman kuruluş yeri seçiminde etkili faktörler arasında yer almaktadır. İlk yatırım maliyetleri ve ileride oluşacak bakım-onarım maliyetleri hesabında bu tür fiziksel özelliklerin göz önünde tutulması gerekir (Karaca, 2009: 36).

Limanlar kurulurken yeterli su derinliğine sahip olması zorunluluğu vardır. Eğer liman kurulacak olan yer gemilerin yanaşabilmesi için yeterince derin değilse deniz tabanı taranarak yeterli derinliğe ulaştırılır. Gemi tonajına göre gerekli derinlik miktarı değişmektedir. Bu durum dünyada büyük limanlar ve kanallar için daha büyük önem arz etmektedir. Teknolojinin ve gemi mühendisliğinin gelişmesiyle birlikte büyüyen gemiler ve dolayısıyla artan gemi tonajları ile zaman zaman Süveyş ve Panama gibi kanalların ve bazı limanların tabanları taranarak derinliklerinin artırılması zorunluluğu doğmuştur (Köknel, 1978: 28). Yeterli derinlik, günümüzde deniz tabanının taranması için geliştirilen teknolojilerle teknik olarak neredeyse bir sorun olmaktan çıkmıştır. İleride karşılaşılabilecek olası sorunların çözümü tamamen ekonomik ölçütlerle sınırlı olduğundan sağlıklı bir rıhtım derinliği tespiti ilk yatırım ve sonrasındaki bakım maliyetlerini düşürecektir (Karaca, 2009: 36).

Saha yapılanması limanın karakterine (gaz, ham petrol, konteyner, kuru yük vb.) ve bu karaktere göre depolama, operasyon ve yan sanayi ihtiyaçlarına bağlıdır. Limanlar yapılırken rıhtım bölgesinin buna göre planlanması gerekmektedir. Rıhtım kısmının yan sanayi tarafından kullanılması liman planlanmasında önemli bir yer tutmaktadır. Zira rıhtım gelirlerinin önemli bir kısmı bu bölümlerden gelen kiralama gelirleridir. Liman sahası planlanmasında demiryolu bağlantısı, kara ve hava yollarına ulaşım kolaylığı gibi diğer ulaşım araçlarına olan bağlantılarında büyük katkısı olur (Karaca, 2009: 36).

Limanların kuruluşunda en ideal doğal barınak olmasını sağlayacak olan, derin bir koy, bir ada arkası, nehir deltası gibi doğal yapılardır. Bu gibi alanlar yatırım maliyetini düşürmekte ve güvenli bir seyir imkânı sağlamaktadır. Ayrıca bütün bu doğal oluşumlar gemilerin manevra kabiliyetlerine olan etkileri açısından da incelenmelidir. Astronomik gel-

git ve rüzgârlar, su seviyesindeki mevsimsel değişimler, dalga yükseklikleri, akıntılar, sis, buzlanma gibi doğal olaylar gemi operasyonunun kötü etkileyen faktörlerdir. Bu tür doğal olayların tekrar, sıklık ve şiddetlerini saptamak açısından istatistiki bir ön çalışma yapılmalıdır. Böylelikle ileride ortaya çıkabilecek olan her türlü olayın operasyonel sınırlar içerisinde kalıp kalmayacağını belirlenebilir (Karaca, 2009: 37).

### **1.5. Antikçağda Limanların Genel Özellikleri**

Antikçağlarda yerleşim yerleri deniz kenarlarında veya suyun kolay temin edildiği nehir kıyılarında kurulmuş ve gelişmiştir. Antikçağ halkları, elinde bulunan veya üretilen ürünleri değişimi yoluyla başlatılan ticaret, zamanla gelişerek ve çeşitlenerek ülkeler ve kıtalar boyunca büyüyen ticaret ağlarını oluşturmuştur. İlk olarak insanlar ticari malları bir yerden diğer bir yere karayoluyla taşımışlardır. Ancak karayolu ulaşımının saldırılara açık, uzun ve zorlu olmasıyla birlikte ağır malların nakliyesinin oluşturduğu güçlüklerle karşı daha kolay, güvenilir ve ekonomik olan nehir ve deniz taşımacılığına yönelmişlerdir (Büyüközer, 2012: 6). Buna bağlı olarak da denizcilikte ve liman yapıcılığında önemli gelişmeler yaşanmıştır (Kurtuluş, 1998: 453). Kaynaklardan bildirdiğine göre başlangıcı daha öncelere dayanan ancak özellikle MÖ VIII. yüzyıldan itibaren gelişmeye başlanan Fenike ve Hellen kolonizasyonunun bir sonucu olarak Ege ve Akdeniz kıyılarında deniz ticareti hızlı bir gelişim göstermiştir. Deniz ulaşımının gelişmesine Ege adaları ve Batı Anadolu'nun girintili çıkıntılı yapısı son derece olumlu katkılar sağlamıştır. Korunaklı liman yerlerine ve gemilerin karaya çıkabilmesi için uygun kumsallara sahip olan bu bölgeler, sahip oldukları bu özelliklerinden dolayı önemli bir liman ve ticaret merkezi olmuşlardır (Mansel, 2011: 124).

Zaman zaman göçler ve bunları izleyen siyasi düzensizlikler nedeniyle gerileyen ticaret, bu buhranlı dönemler dışında sürekli gelişme göstermiştir (Mansel, 2011: 126). Ticaretin gelişmesiyle doğru orantılı bir biçimde ticaret rotaları üzerinde limanlar yapılmaya başlanmıştır. Her ne kadar deniz aşırı ticaretin tam olarak ne zaman başladığı bilinmemekle birlikte, batıklar ve çeşitli liman kazılarında elde edilen veriler Tunç Çağı'ndan Geç Bizans Çağı'na kadar deniz aşırı ticaret rotalarının kullanıldığını göstermektedir (Büyüközer, 2012: 6).

Anadolu'daki limanların birçoğu genel olarak Hellenistik ve Roma çağında yapılmıştır. Liman yapımında kullanılan malzemeler yörelere göre değişim göstermekle



birlikte, genel olarak ahşap, taş, kum ve bir tür bağlayıcı çimento (Antik çimento) vb. malzemeler kullanılmıştır. İlk liman dalgakıranı kum yastık üzerine üst üste yerleştirilen taş bloklarla inşa edilmiştir. Yapılan bu yapının dalga etkileri karşısında dağılmasına çözüm olarak kumun üzeri taş bloklarla kaplanmış ve ön kısımları taş bloklarla takviye yoluna gidilmiştir (Kurtuluş, 1998: 455).

### **1.5.1. Antik Liman Yapıları**

Arkeolojik çalışmalar sonucu gün ışığına çıkan kalıntılardan öğrendiğimize göre, sanat, kültür ve bilim alanında çok önemli gelişmelerin yaşandığı Hellenistik, Roma ve Bizans dönemlerinde yüzlerce kent kurulmuştur. Tapınakları, tiyatroları, kanalizasyon ve su getirme sistemleri, anıtsal çeşmeleri ve limanları ile gün yüzüne çıkan bu kentler günümüzde birçok disiplin için son derece önemlidirler ve bizlere o dönemle ilgili muazzam bilgiler sunmaktadır.

Limanların her dönemde hizmet ettiği ortak amacı, gemilerin demirleyebileceği veya bırakılabileceği korunaklı bir alan olmalarıdır. Bu alanlar bazen doğal olur ve gemiler doğrudan bu alanda barınabilirler, bazen de coğrafyanın doğal olarak imkân vermemesi, yerleşim yerlerine olan yakınlık veya stratejik önemden dolayı insan müdahalesi görür. Fakat bu limanların oluşumu ister doğal olsun ister yapay, sonuçta dönem denizcilerinin rotasını belirlemede önemli bir etkidir. Çünkü özellikle Antikçağ gemilerinin yapım tekniği itibarıyla büyük ve dayanıklı gemiler yapılamıyordu (Bilgi, 2006: 33).

Antikçağ liman yapılarından bahsederken Vitruvius'un konuyla ilgili verdiği bilgileri aktarmak yerinde olur. Vitruvius *De Architecture* (Mimarlık Üzerine) adlı eserinin V. Kitabının XII. Bölümünde limanlar hakkında bilgiler aktarır;

Konumlarında kavis yapan veya içe dönük çıkıntı veya burunlar gibi doğal avantajlar varsa, bu limanlar kuskusuz çok elverişlidir. Bunların etrafında revaklar veya tersaneler inşa edilmeli veya revaklardan iş merkezlerine geçitler yapılmalı, her iki tarafta, makine yardımı ile zincirlerin gerilebileceği kuleler dikilmelidir. Ancak doğal avantajların bulunmadığı, gemileri fırtınalarda korumaya elverişsiz durumlarda şöyle davranmalıyız: Yakınlarda bir nehir yoksa fakat bir tarafta dış liman yapılması olanaklıysa karşı taraftan duvar veya setlerle ilerleyerek kapalı bir liman oluşturunuz.

Vitruvius, bu bilgileri verdikten sonra limanın su altında kalacak olan kısımlarının nasıl olması gerektiği hakkında detaylı bilgiler vermektedir. Akıntıların ve açık denizlerin

şiddetinin yoğun hissedildiği yerlerde dalgakıran, diğer liman kısımlarına yapılması gereken duvarların nasıl olması gerektiğini ve belirttiği tarzda yapıldıktan sonra bu temel üzerine büyük kulelerin bile inşa edilebileceğini aktarmakta ve şöyle devam etmektedir (Vitr. V. 12):

Tersanelerin genel kuralı kuzeye bakmalarıdır. Güneye bakmaları, sıcaklığın etkisiyle çürümeye, tahtakurusu, gemi kurdu ve daha birçok zararlı yaratığın üremesine, güçlenmesine ve canlı kalmasına neden olur. Ayrıca bu binalar, yangın tehlikesi nedeniyle kesinlikle ahşaptan yapılmamalıdır. Büyüklüklerine gelince kesin bir sınıra gerek yoktur; ancak, en büyük gemi türüne uygun olarak inşa edilirse, büyük gemiler durduğu zaman bile bol yer bulunabilecektir.

MÖ II. Bin'in sonlarında Kuzey Afrika sahillerinden, Kıbrıs ve Sicilya ile İspanya sahillerine kadar olan Akdeniz sahillerini araştırmaya başlayan Fenikelilerin liman yapım teknolojisine getirdiği ilk yeniliklerden bir tanesi yapay olarak kazılan ve *Cathon* tipi olarak adlandırılan *dikdörtgen havuzlu iç kısımlar* olmuştur. Sicilya'nın batısındaki Motya'da bu tür bir liman örneğini görmekteyiz. Doğu Akdeniz'de ise ilk liman çalışmalarıyla MÖ I. bin'in başlarında karşılaşmaktayız. Orijinal liman çalışmalarına ise Demir Çağ'ında Lübnan'da Tyre ve Sidon'da görmekteyiz. İsrail kıyılarındaki antik Akko Limanı'nın yapımında da çalışmış olan Fenikelilerin getirdiği diğer bir yenilik de *Header* adı verilen ve inşada kullanılan *tuğlaların yarısının çıkıntı yapacak şekilde örülmesi olarak tanımlanabilecek bir tekniktir*. Sualtında yapım tekniklerinin gelişmesiyle MÖ VII. yüzyılda Doğu Akdeniz'de birçok liman inşa edilmiştir. Dönemin en iyi denizcileri olan Fenikeliler, Doğu Akdeniz limanlarına büyük katkılarda bulunmuşlardır (Özdaş, 2005: 262).

Bu dönemlerde, kıyı coğrafyasında bağımsız limanlar inşa edebilecek bir duruma gelmeden önce Romalılar, kıyıya yakın uygun yerler kazılarak, suni liman havuzları yapmaktaydılar. Alçak bir zeminden ya da, bir Lagün'den yararlanarak bu havuzları yapmışlar ve birden fazla kanalla, limanları denize bağlamışlardır. Kartaca'nın böyle iki limanı bulunmaktadır. Appian tarafından anlatılmakta olan Kartaca Limanı MÖ IV. yüzyıldan daha erken olmamak kaydıyla Roma öncesine tarihlenmektedir (Bilgi, 2006: 36-38; ayrıca bkz. Özdaş, 2005: 262).

Ege kıyılarında, MÖ VIII. yüzyıla ait ilk liman yapıları Hellenlere aittir. *Hellen Kolonizasyon* dönemi olan bu yüzyılda ekonomide yaşanan gelişmeler beraberinde deniz ticaretinin ve doğal olarak limanların gelişimini getirmiştir. Aynı dönemde sikkenin kullanımı ekonomi üzerinde büyük bir etki yapmış ve gelişim artmıştır. Hellas'a

coğrafyasının verdiği büyük bir hediye olan doğal koylar sayesinde, özellikle Demir Çağı'nda limanlara fazla gerek duyulmamış, bu koylarda yapılan bir kaç ahşap iskele ile talep karşılanmaya çalışılmıştır. Girit'in kuzey sahilinde Tunç Devri'ne tarihlenen bir kaç iskele bulunmuştur (Özdaş, 2005: 262-263). Samos adasında MÖ 530 yıllarına tarihlenen limanın kalıntıları halen görülmekte olup, Herodotos'un da bahsettiği Samoslu tiran Polyraktes tarafından yapılmıştır. Herodotos ayrıca Samos'da tersanelerin de bulunduğunu bildirmektedir (Hdt. III. 46).

Hellenistik dönemle birlikte limanların gelişip çoğaldığını görmekteyiz. Bunu sağlayan etkenlerden birisi şüphesiz Büyük İskender ile birlikte politik ve ekonomik açıdan Akdeniz'de büyük devletlerin ortaya çıkmasıdır. Bu sayede ticari faaliyetler artmış ve küçük limanlar artık ihtiyacı karşılayamadığından yerlerini büyük limanlara bırakmışlardır. Teknelerin kapasitelerinin artmasıyla büyüyen limanlar, büyük ticari ve askeri teknelerin yaşayabilmeleri için küçük rıhtım ve iskele yerine, basamaklı ve özel bağlama yerleri olan platformlara sahip olmuşlardır. Limanlarda yaşanan bu değişim ve buna bağlı olan gelişmeler özellikle Romalılar tarafından planlı olarak uygulanmıştır (Özdaş, 2005: 263).

Antik dönemde limanların bugün olduğu gibi iki önemli ihtiyacı vardı. Bunlar römorkörler ve deniz fenerleri idi. Büyük limanlar büyük ticaret ve askeri gemileri ağırlıyordu ve bu gemiler liman içerisinde kendi güçleriyle hareket edemeyeceklerinden yelkenleri indiriyorlardı. Liman içlerinde manevra alanlarının kısıtlı olması, yeterli alan olsa bile rüzgârın tersten esmesi veya hiç esmemesi durumunda gemi limanda içerisinde gerekli alana yaşayamayabilirdi (Casson, 2002: 143).

Günümüzde modern yolcu gemileri, büyük tankerler ve diğer gemilerin liman içerisinde hareket edebilmeleri için römorkörlerin yardımına ihtiyacı vardır. Antik dönemde de römorkör görevi veren filika benzeri teknelerin olduğunu ve bunları neye benzediği hakkında Roma'nın limanı yakınında bulunan bir kabartma bizlere bir fikir vermektedir. Bu, birkaç kürek tarafından çekilen geniş bir filikadır. Alışıla geldiği gibi arkaya doğru her iki yandaki bir çift dümen yerine, arkaya yerleştirilmiş tek ve büyük bir kürekle idare edilmekteydi. Gövdenin ön kısmına oturtulan direk olan pruvaya, büyük ihtimalle açevele gönderli bir yelken taşıyordu. Bu donanım römorkör görevi yapan teknelerin her yönden rüzgâr almasını sağlayarak, liman ağzına kadar gidebilmelerini ve kürekçilerin güçlerinin çekiş için saklanması saklıyordu. Römorkör kaptanı geminin pruvasına yaklaşır halatı

atıyordu. Daha sonra kürekçiler var güçleriyle küreklere asılıp gemiyi önceden ayrılmış bir rıhtım veya yer yoksa limandaki herhangi bir yere çekiyorlardı (Casson, 2002: 143).

Limana giren gemilerde palamar yeri bulabilen gemiler şanslıydı. Pruva bağlandıktan sonra iskele tahtası atılarak gemide ne varsa işçiler tarafından rıhtıma indiriliyordu. Rıhtımda palamar yeri bulamayıp limana demirleyen gemiler ise, ikinci bir tip gemiye yani normalde boyna küreği ile sığ sularda da sıyrılarak hareket ettirilen çok geniş, düz güverteli gemiler olan mavnalara ihtiyacı vardı. Gemilerin yükleri mavnalarla taşınarak kıyıya götürülürdü. Bunlar dışında büyük ve önemli limanlarda büyük düz mavna ve römorkörlerin yanında zenginlere ait zarif ve gösterişli bugünkü yat benzeri teknelerde bulunmaktaydı (Casson, 2002: 143).

Yön ve denizcilik konularında teknolojik gelişmelerin zamanla ilerlediği Antik çağ limanlarında çok önemli yer teşkil eden diğer bir ihtiyaç da deniz fenerleriydi. Denizcilere yol göstermek amacıyla limanların çeşitli noktalarına konumlandırılan deniz fenerleri, liman yapısı içerisinde kendilerine has bir vazifeye sahip olmuşlardır. Limanlardaki ışık kullanımının ilk örneğinin, limana girecek gemilere gece gündüz yol göstermek için yakılan ateş olduğu söylenebilir. Bunun için odun, yağ, hatta katran kullanılmıştır (Gür, 2011: 43, 46).

Antik dönemdeki kıyı kentleri ile ilgili yapılan inceleme ve araştırma sonuçlarına göre liman yapılarının pek çoğu nehirlerin getirdiği tortularla ve deniz kıyısındaki kum taşınımının etkisiyle içleri dolarak kullanılamaz duruma gelmişler ve hatta yok olmuşlardır. Liman yapıları aynı zamanda savaşlar, depremler, dalga etkileri, doğal afetler ve insanların yaptıkları tahribatlar nedeniyle harap olmuşlardır (Kurtuluş, 1998: 453).

### **1.5.2. Antikçağda Bilinen İlk Limanlar**

Gemiciliğin başladığı dönemlerde limanlar bugün buldukları hallerden muhtemelen çok farklıydılar. Herhangi liman benzeri bir yapı inşa edilmeksizin muhtemelen bir araya getirilmiş bir grup taş, kütük veya en iyi ihtimalle bir kulübe kullanılmaktaydı. Deniz kıyısında, ticaretin gelişimine veya bir limana girecek ölçüde gelişim gösterip büyümüş olan bir ticaret gemisinin ortaya çıkışına kadar herhangi bir liman yapısı görülmemektedir (Aslan, 2009: 36).

Günümüzde son derece önemli olan denizler, eski çağlarda da sürekli bir öneme sahip olmuşlardır. Bu nedenle, antik dönemde deniz ticaretine bağlı olarak hemen her kıyı şehrinde önemli veya önemsiz bir liman bulunmaktaydı. Nehir kenarında yaşayan topluluklarda gördüğümüz ilk liman örneklerinin gelişimlerini denize kıyısı olan yerleşim yerlerinde tamamlamıştır (Özdaş, 2005: 260).

İlk kayıkçıların nehir ve sahil boylarında yolculuk ederken, teknelerini nehir ve denizlerin tehlikeli akıntılarından ve rüzgârlardan koruyacak korunaklı ve demirleyebilecekleri bir yer aramaya başlamalarıyla, limanların tarihi başlamıştır. Böyle korunaklı, kolay erişilebilir yerlere zamanla balıkçıların, kayıkçıların, tüccarların ve gezginlerin yerleşmeye başlamasıyla ilk nehir kenarı toplulukları oluşmaya başladı (Shaw, 1972: 88).

Yerleşik toplumlar, üretim fazlalarını farklı yerlere nakletme ihtiyacı duymuşlar ve bu düşünce de beraberinde düzenli olmayan bir deniz ticareti getirmiştir. Denizlerin iyi bilinmesi ve gemilerin geliştirilmesiyle birlikte denizler, devletlerin askeri güçlerine katkı sağlamada önemli bir unsur olmuştur. Başlangıçta askerleri ve mühimmatları taşımada kullanılan gemiler, sonraları üzerinde savaş yapılabilecek bir platformun eklenmesiyle vazgeçilmez bir araç haline gelmiştir. Akdeniz’de Mısırlılar, Giritliler, Fenikeliler ve Hellenler ilkten küçük teknelere sahiptirler. Kış aylarında mevsimsel yağışlar ve sert rüzgârlardan korunmak için liman ihtiyacı ortaya çıkmıştır. Tekne boyutlarının büyümesi de bu ihtiyacı doğuran sebepler arsındaydı. Limanların ortaya çıktığı bu erken dönemlerde, gerek nehir kenarlarında gerekse delta ya da kıyı boyunca, ekonomik çıkarlar ve stratejik konum gibi birçok faktörün, limanların mevki seçiminde göz önünde bulundurulduğunu arkeolojik çalışmalar bizlere sunmaktadır (Shaw, 1972: 88-89).

İlk ortaya çıktığı andan itibaren gerek mimari gerekse teknik açıdan zirveye ulaştığı, Roma Çağı’nın organize ve gelişmiş liman yapılarına ulaşınca kadar birçok evre geçiren Antikçağ limanlarının ilk örneğine Akdeniz havzası dışında rastlamaktayız. Hindistan’da Indus nehrine yakın Lothal’da yapılan bir kazıda, bilinen en eski yapay liman bulunmuştur. MÖ 3000 yıla tarihlenen bu yapının orjinalinin, gemilerin Kambay Körfezi’ne girişini sağlamak amacıyla kazılarak hazırlanmış çok büyük bir dikdörtgen taban planında olduğu görülüyor. Bilinen en eski gemi havuzu olarak da tanımlayabileceğimiz bu yapının giriş ve çıkışındaki kanalların yan duvarları fırınlanmış kerpiç tuğlalardan meydana getirilmiş, giriş

ve çıkışın ağzındaki kapaklar ise çok büyük bir olasılıkla havuzdaki su seviyesini ayarlamak için kullanılmıştır (Shaw, 1972: 89).

Mezopotamya’da Babil yazıtları, bölgede nehir kıyısı boyunca özel liman yapılarının, değerli şeyleri ve tabi daha çok buğdayı saklamak için depoların varlığına işaret ediyor. Fırat kıyısındaki Til-Barsib’de bulunan bir Asur sarayı yakınında bulunan liman, bu nehir limanlarına bir örnek olarak gösterilebilir (Shaw, 1972: 89). Aynı dönemde Til-Barsib’dekine benzer bir liman örneğini Asur rölyefi üzerinde de görmekteyiz. Yazılı belgelere göre, Nil üzerinde İskenderiye yakınında “A. Ur” isimli bir limanı bulunmakla birlikte, MÖ III. Bin’e tarihlenen bu limanın yeri henüz belirlenememiştir (Özdaş, 2005: 260-261).

Gemilerin çok eski çağlardan beri (MÖ 1504-1450) yapıldığını ve kullanıldığını bildiğimiz bir diğer yerde Mısır’dır. Bilinen en eski Mısır rıhtımları, tapınak mezarların nehir tarafındaki anıtsal girişini oluşturmak için yapılmışlardır. Bu rıhtımların günlük kullanım için değil, özel durumlarda kullanıldığı düşünülmektedir (Shaw, 1972: 89). Ayrıca Mısır’da, Tunç Devri rölyefleri ve freskolarında, nehirde iskeleye bağlı Suriye tekneleri görülmektedir. İskelelerin nehirlerin ortasına doğru yapılmasıyla ilk liman ve iskele inşa tarzı ortaya çıkmıştır. Ancak sonraları nehir trafiğinin artmasıyla birlikte, MÖ II. binde nehir kıyılarından iç kısımlara doğru zeminin uygun biçimde kazılmasıyla oluşturulan oyma liman tarzı yaygınlaşmıştır. Diğerlerine göre daha korunaklı ve çok iskeleli olan bu limanların iki tanesi hariç diğerleri tapınak liman olarak kullanılmıştır. Tapınak limanı olmayanlardan biri, kuzeydoğu Serra’da (Kuzey Sudan), diğeri ise Thebes şehrinde (MÖ XIV. yy) yer almaktaydı (Özdaş, 2005: 261). Ancak Daha sonraki dönemlerde deniz limanlarının yoğunluk kazanması sonucu, nehir limanları önemini kısmen yitirmiştir.

Deniz limanlarına ilk örnek olarak gösterebileceğimiz limanlardan olan Kıbrıs ve İskenderiye’de Tunç Devri’nin sonlarında kurulan limanlar da su altında yapay inşa teknikleri ortaya çıkmıştır. Kıbrıs’ın güneydoğu kıyısında bugünkü modern Larnaka şehri gerisinde ve doğal bir koyda bulunan Kition yerleşiminin, Geç Tunç Çağı’ndan Fenike dönemi sonuna kadar olan bütün evreleri, fiziki ve kültürel çevresi göz önünde tutulduğunda önemli bir liman kenti olduğu rahatça görülmektedir ve Kition iki limanıya Kıbrıs Bakır ticaretinde önemli bir yere sahipti (Özdaş, 2005: 262).

Doğu Akdeniz kıyısında ve buralardaki adalarda liman olarak adlandırabileceğimiz çalışmalar yapılmıştır. Bu gurubun içine Filistin kıyısındaki Dor'da su içine inşa edilmiş büyük duvarlar, Girit'te Nirou Chani kıyısındaki ana kayaya açılmış derin dörtgen çukurlar, yine Girit'teki Mallia sarayına doğru uzanan ana kayadaki dar kesikler, İşkenderiye'deki, Sidon ve Tyre'deki çok büyük ebatlarda ve iyi bir konstrüksiyon tekniği ile yapılmış deniz duvarları, dalgakıranlar, rıhtımlar girmektedir. Birçok araştırmacı tarafından bu rnekler M VII. yüzyılın başlarına tarihlenmektedir. Bunlardan sonra Roma dönemine kadar, Yunanlıların verdiği liman örnekleri bize limanlarda yaşanan gelişmesi daha iyi göstermektedir. (Shaw, 1972: 90).

## İKİNCİ BÖLÜM

### 2. DOĞU KARADENİZ BÖLGESİ'NDEKİ BAŞLICA LİMANLAR VE LİMAN KENTLERİ

Doğu Karadeniz Bölgesinin başlıca liman ve liman kentlerini anlatmadan önce bölge limanlarının genel özellikleri vermenin konunun anlaşılması açısından daha faydalı olacağı kanaatindeyiz.

Limanların kuruluşunda ve Limancılık faaliyetlerini yakından etkileyen en önemli doğal çevre faktörünün başında şüphesiz denizler gelmektedir. Kafkasya ve Doğu Avrupa platformu ile Balkan ve Anadolu yarımadaları arasında doğu-batı doğrultusunda uzanan, İstanbul ve Çanakkale boğazları sayesinde Akdeniz'e bağlı olan, ortalama derinliği 1300 m, boyu 1200 km, eni ise 600 km kadar olan Karadeniz, yaklaşık 423000 km<sup>2</sup> yüzölçümünde olan bir içdenizdir. Karadeniz, sahip olduğu bazı özellikler ile limanların kuruluş özelliklerini belirleyen bir denizdir (Doğanay, 2014: 1-2).

Ege ve Marmara ile karşılaştırıldığında koy ve körfez olarak fakir olan Karadeniz kıyılarına, Kuzey Anadolu Dağları'nın paralel uzanması, önemli sayılabilecek girinti ve çıkıntıların oluşmasını engellemiştir. Karadeniz kıyılarının belirtilen bu doğal yapısı, limancılık faaliyetlerine elverişli değildir. Nitekim Karadeniz'in ülkemiz kıyılarında Sinop Limanı dışında doğal bir liman bulunmamaktadır. Diğer limanlar dalgakıranlarla korunaklı hale getirilen yapay liman özellikleri göstermektedir (Doğanay, 2014: 1-2, 5).

Deniz aşırı ülkelere açılan kapılar olan limanlar, deniz ticareti sayesinde ülke ekonomilerine ve siyasetine birçok katkı sağlamaktadırlar. Coğrafi konum itibarıyla son derece önemli avantajlara sahip olan Türkiye'nin de kıyısında bulunduğu Karadeniz, Tuna suyu, İstanbul Boğazı, Marmara Denizi, Çanakkale Boğazı, Ege Denizi, Akdeniz, Cebelitarık Boğazı ve Süveyş Kanalı güzergâhlarıyla okyanuslara bağlanmaktadır. Tarih boyunca gördüğümüz üzere büyük denizlere ve okyanuslara açılabilen limanlar, limancılık faaliyetleri noktasında her zaman önemli bir konuma sahip olmuşlardır. Bu noktadan baktığımızda Doğu Karadeniz Limanları'nın okyanus kıyısı limanlarıyla bağlantı kurabilen



bir konumda olması, geçmişten günümüze limancılık faaliyetlerinin önem taşımaya zemin hazırlamıştır (Doğanay, 2014: 1).

Coğrafi konum hasebiyle stratejik öneme sahip olan Karadeniz, tarih boyunca Asya ve Akdeniz Havzası ile Avrupa arasında irtibatı sağlamıştır. Karadeniz, sahip olduğu bu stratejik önemini, iki önemli boğaz olan İstanbul ve Çanakkale boğazlarının hinterlandı olmasından da almaktadır. Bu durum, boğazlara sahip devletlerin Karadeniz'e hâkim olma gerekliliğini doğurmuştur (Tütüncü-Esmer ve diğerleri, 2012: 97).

Karadeniz'in stratejik avantajının yanında coğrafi yapı itibariyle dezavantajları da söz konusudur. Karadeniz'in dalgalarının sert olduğunu ve adalar arasındaki birçok boğazı kapsayan Akdeniz dalgalarından daha güçlü olduğunu Joseph de Tournefort da Seyahatnamesinde bahsetmektedir. Ayrıca Karadeniz'de gemi yolculuğu yapmak için en şaşırtıcı yanın, çok az iyi liman bulunması olduğunu ifade eder (Tournefort, 2008 II: 100). Buradan da anlaşılacağı üzere, Karadeniz çok az doğal limanlara sahip olduğu gibi, seyahatnamenin yer aldığı XVIII. yüzyılda da henüz kullanışlı büyük bir yapay limana sahip değildir (Tütüncü-Esmer ve diğerleri, 2012: 105-106). Bölgenin coğrafi yapısını daha net ortaya koyacak husus şudur ki; Karadeniz'de daima güçlü fırtınaların oluşturduğu dev dalgalar ve bölgede sınımlanacak limanların azlığı, Karadeniz'in misafir kabul etmeyen ve yabancıları sevemeyen bir ev sahibi imajı çizerek, dost olmayan, misafirperver olmayan manasında "*Pontus Aexeinos*" adının verilmesine neden olmuştur. (Emir, 2012: 166-167).

P. Minas Bijişkyan da *Karadeniz Kıyıları Tarih ve Coğrafyası* adlı eserinde Karadeniz limanlarının coğrafi yapısına değinmiştir. Karadeniz'de bulunan burunların çoğunun denize dik uzanması nedeniyle emin limanlar olmadıklarını ifade etmiştir. Bunların bir kısmı esen rüzgârları engellemekle birlikte özellikle batıdan esen rüzgârın devamlı fırtınaya sebep olduğunu belirterek bitmek bilmeyen fırtınaların nedenlerini de izah etmiştir (Bijişkyan, 1969: 6).

Doğu Karadeniz Dağları'nın kıyıya paralel uzanıp, az geçit vermesi Karadeniz Limanlarını da etkilemiştir. Bölgeye baktığımızda Trabzon dışındaki limanların hinterlandının dar olması, limancılık faaliyetlerinin gelişmesini önemli ölçüde engellemiştir. Kıyının hemen gerisinde yükselen dağları sadece belli noktalarda yarararak denize ulaştıran akarsu vadilerinin oluşturduğu doğal oluklar, kıyı ile iç kesimler arasında bağlantı kurulmasını kolaylaştıran güzergâhlar oluşturmuştur (Doğanay, 2014: 11).

Coğrafi olumsuzluklara rağmen, bölgede siyasi, sosyal ve iktisadi gereklilikleri gideren batıdan doğuya Sinop, Ordu, Giresun ve Trabzon gibi önemli limanlar yer almaktadır (Tütüncü-Esmer ve diğerleri, 2012: 100,107-109). Özellikle Karadeniz ve çevresini tasvir eden eserlerde genellikle daima Trabzon ve Trabzon'daki iskele ve limanlardan bahsedilmiş ve Trabzon'un liman şehri olduğu vurgulanmıştır (Aygün, 2005: 129). Nitekim Charles Texier *Küçük Asya* isimli eserinde, Trabzon limanını kıyının yanaşılacak durumdaki ilk noktası olarak tanımlayarak coğrafi özelliklerinden bahsetmektedir. Şehrin tam denizin kenarında olduğunu ve ne sığlık ne de liman yer aldığını aktarır (Texier, 2002 I: 32). Seyahatnamesini XIX. yüzyılın ikinci yarısında yazan Theophiles Deyrolle'de bölge limanlarıyla ilgili bilgi aktarmaktadır. Özellikle Trabzon limanı ile ilgili “Deniz kıyısı çok derin olmadığından büyük vapurlar açıkta demirler, yolcularını kayıklar ile iskeleye çıkarırlar. Kazıklar üstüne oturtulmuş bir taş iskelesi varsa da; üzeri genellikle tüccar eşyası ile dolu olduğundan yolcuları yarı beline kadar suyun içine giren hamallar sırtlarında karaya çıkarırlar...” bilgisini vermektedir (Tütüncü-Esmer ve diğerleri, 2012: 100,107-109). Karadeniz ve bilhassa Trabzon tasvirinde bulunan bir diğer önemli isim ise Birunî'dir. Birunî *Et-Tefhîm li Evâili Sinâati't- Tencîm* adlı eserinde Karadeniz ve Trabzon'dan şu şekilde bahseder: “Mâmur bölgeler arasında Slav ve Rus ülkelerinde bir deniz vardır ki adı Pontus'tur. Bizim insanlarımız (Müslüman Araplar) ise ona 'Trabezunda Denizi' adını verirler. Çünkü orada bir gemi iskelesi ve liman yapılmıştır”. Nitekim Avrupalı seyyahların edindiği izlenimlerde de Karadeniz, en güzel mevsimlerde bile tehlikeli olabilen, dalgalarına güven olmayan kötü nam salmış denizdir (Aygün, 2005: 129).

Ayrıca, Bijişkyan eserinde ayrı bir başlık altında, sıraladığı Karadeniz limanlarının özelliklerinden ve çevre coğrafyasından bahsederek şu bilgileri vermektedir (Bijişkyan, 1969: 7):

Karadeniz'de liman denilen birçok yer varsa da, kışlaklar pek azdır, çünkü Fener'den Ereğli'ye kadar iyi bir liman yoktur. Amasra limanı iyi olmakla beraber emin bir yer değildir. Ağlıman, İnceburun gibi tabii medhali ile en emin limandır; fakat bu da geniş bir yer değildir. En büyük ve en iyi liman Sinop limanıdır ki burada Romalılardan kalmış bir tersane de vardır. Vona limanı da büyük bir koyun mevcudiyeti sayesinde iyi bir yerdir ve burada üç yerde gemiler emniyet içinde durabilir. Keza, büyük koylar bulunan Platana ve Sürmene limanları emin yerlerdir. Eskiden Trabzon limanı da emin bir barınak idi; fakat şimdi bozulmuş bir haldedir. Karadeniz'in doğu tarafında eskiden iyi limanlar mevcut

olduğundan Batum, Faş vs. gibi mâmur şehirler bulunmuştur. Şimdi ise, Faş nehrinin ağız sığ olduğundan gemiler içeriye giremiyor. Diğer birçok yerlerde de gemi durak yerleri varsa da emin değildirler. Abaza taraflarında Sohum, Bucunda ve Gelincik limanları çok iyidir. Karadeniz'in kuzey kıyılarında Balıklava, Sivastopol vs. gibi işlek yerlerde daha çok emin limanlar vardır. Ölüdeniz geçildikten sonra, Ozu ve Akkirman ve şimdi de Odesa limanları daha emindirler. Tuna'nın ağzında tehlikeli ve sığ yerler eksik değilse de, nehrin içerisinde iyi liman yerleri vardır. Balaban'ın ötesinde Geleşre, Balçık Varna ve Burgaz çok emin limanlardır.

Karadeniz'e dökülen akarsular, yağış tutarının fazla, buharlaşmanın az olması gibi faktörler, su seviyesinin Marmara ve Ege Denizi su seviyelerinden yaklaşık 50 cm daha yüksek olmasını sağlamıştır. Bu seviye farkı nedeniyle Karadeniz'in kuzeybatısı ile batısından İstanbul Boğazı'na yönelen sular, Marmara ve Akdeniz'e giden üst akıntıyı oluşturmaktadır. Diğer bir kısmı da, Anadolu kıyılarından batıya doğru kıyıyı izleyen bir akıntı meydana getirir. Anadolu'dan Karadeniz'e dökülen ırmaklarında beslediği doğuya doğru giden bu akıntı doğuda kıyının uzanışına paralel olarak kuzeye doğru yönelmekte ve göstermiş olduğu doğu-batı yönlü akışla tekrar İstanbul boğazına ulaşmaktadır. Karadeniz'deki bu akıntı sistemleri limanların kuruluşlarını ve limancılık faaliyetlerini doğal olarak etkilemiştir. Bu açıdan baktığımızda, Doğu Karadeniz kıyılarında, batıdan doğuya doğru olan sürekli bir akıntı nedeniyle yapay limanların ana mendireğinin bu akıntıları engelleyecek şekilde yapıldığını görmekteyiz (Doğanay, 2014: 15).

Trabzon'da Fransız konsolosu görevindeyken Batum'a düzenlediği seyahatte XIX. yy. Doğu Karadeniz limanları hakkında bilgi veren en önemli eserlerden biri olan Victor Fontanier'in seyahatnamesinde de batı yönlü rüzgârların Doğu Karadeniz limanlarını nasıl etkilediğini belirtilerek, Sürmene limanının Karadeniz'deki en güvenli limanlardan biri olduğunu ve gemilerin güvenli bir şekilde kışı burada geçirebileceklerini bildirilmektedir. Fontanier, Sürmene limanının bu özelliğinin ise batıdan esen rüzgârlara karşı emniyetli bir yer olmasından kaynaklandığını, yoksa Sürmene'nin bir limandan ziyade bir iskeleye sahip olduğunu aktarır. Doğuya doğru anlatımına devam eden Fontanier, Rize'de Kemer Burnu'ndan itibaren başlayan geniş körfezdeki Soğuksu Limanının da batıdan esen rüzgârlardan korunmak için uygun olduğunu ve buranın limanının oldukça iyi olduğunu kaleme alır. Seyahati sonunda Batum'a ulaşarak, buradaki limanın Karadeniz'deki en iyi liman olduğunu söyler. Fontanier ayrıca, Batum limanının geniş ve limanda demirleme imkânının mükemmel olduğunu, kuzey ve doğudan esen rüzgârların gemileri tehdit edecek

kadar güçlü olmadığını ve bölgede tek tehlikeli rüzgâr olan batı rüzgârlarına hiç maruz kalmadığını bildirir. (Yılmaz, 2014: 123, 127, 129).

Doğu Karadeniz Limanlarının bir diğer özelliği liman kısımlarının kumlu olması sebebiyle büyük gemilerin limanlara yanaşamamasıdır. Karadeniz'deki limanlar genellikle iç kesimlerle bağlantıyı sağlayan akarsu vadilerinin ağızlarında veya yakınlarında yapılmıştır. Bundan dolayı eski dönemlerden itibaren kullanılan liman yapılarının zamanla akarsuların getirdiği alüvyonlarla ve deniz kıyılarında yaşanan kum taşınımlarıyla birlikte kumla dolduğu ve bunun sonucunda da büyük limancılık faaliyetleri açısından elverişsiz bir yapı kazandığı görülmektedir. Limanlar sığ olduğu için büyük gemiler açıkta demirleyerek yük ve yolcuları mavra adı verilen küçük tekneler karaya taşınmışlardır (Yılmaz, 2012: 396-398)

Doğu Karadeniz'de limancılık faaliyetlerini ve deniz ulaşımını etkileyen diğer bir faktör ise iklimdir. Doğu Karadeniz bölümü kıyı kuşağında, denizel etkilerin kuvvetle hissedildiği ve her mevsim yağışlı bir iklim hâkimdir. Limanları ve limancılık faaliyetlerini en fazla etkileyen faktörlerden olan hâkim rüzgâr ve basınç merkezleri, Karadeniz'de mevsimsel farklılıklara göre ulaşımı etkilemektedir. Örneğin ilkbahar ve kış dönemlerinde etkili olan karayel nedeniyle, Doğu Karadeniz deniz ve limancılık faaliyetleri açısından son derece elverişsizleşir. Bunun dışında Doğu Karadeniz'de genel olarak yağışlar mevsimlere göre düzenli dağılmakla birlikte sonbahar ve kış yağışları daha fazladır. Yağışların fazla olduğu dönemlerde Limanlarda yapılan yükleme boşaltma işlemleri olumsuz etkilenmektedir (Doğanay, 2014: 16-19).

Bu olumsuz özellikler dışında, Doğu Karadeniz kıyı kuşağı sahip olduğu denizin ılıman etkisi sebebiyle kar yağışlı gün sayısı, karla örtülü gün sayısı ve donlu gün sayısı azdır. Dolayısıyla bu iklim olaylarının Doğu Karadeniz limanlarına doğrudan olumsuz bir etkisi olduğunu söyleyemeyiz. Ancak limanlar hinterlandları ile ayrı düşünemeyiz. Bu noktadan hareketle, Doğu Karadeniz limanlarının hinterlandları ile olan karayolu ulaşımını yukarıda belirttiğimiz iklim unsurları olumsuz yönde etkilemektedir. Bu durumda Doğu Karadeniz'deki limancılık faaliyetleri olumsuz etkilenmektedir (Doğanay, 2014: 20).

## 2.1. Trapezous Limanı (Trabzon Limanı)

Antikçağda Karadeniz Bölgesi'nin en önemli liman kentlerinden biri olan Trapezous'un kuruluş tarihi çok eski dönemlere gitse de, kentle ilgili ilk yazılı belgeler Hellen kaynaklarında ortaya çıkmaktadır. Buna göre Trapezous (Trabzon) kenti, ilk kez MÖ 756'da Miletos'lular tarafından kurulmuş önemli bir liman kentidir (Emir, 2011a: 90-91).<sup>3</sup> Kolonizasyon Dönemi öncesi Trapezous Limanı'nın ilk hali ya da ilk kez ne zaman kurulduğu bilinmemekle birlikte, Miletos'lulardan çok daha önce bu limanın bölgenin otokton halkları tarafından kullanıldığı tahmin edilmektedir.

Antikçağda Trapezous Limanı hakkında bilgi veren ilk ve en önemli eser Ksenophon'un kaleme aldığı *Anabasis* adlı çalışmadır.<sup>4</sup> Ksenophon'un eserinde Trapezous Limanı ve bu limandaki hareketlilik hakkında oldukça önemli bilgiler bulunmaktadır. Örneğin *Anabasis* adlı eserin bir bölümünde Ksenophon ve arkadaşlarının memleketlerine gidebilmek için deniz yolunu kullanıp kullanmama konusunda yaptıkları bir tartışma şöyle geçmektedir (*anab.* V. 1. 2-4):

Sonra ordu geri kalan yolun nasıl alınacağını kararlaştırmak için toplandı. İlk önce Thurioi'li Leon kalkıp şöyle konuştu «Arkadaşlar, ben kendi payıma, toparlanmaktan, yürümekten, koşmaktan, silahlarımı taşımaktan, sıraya gitmekten, nöbet tutmaktan ve savaşmaktan bıktım; artık bu işlerin sona erdiğini görmek ve işte deniz kıyısında olduğumuza göre yolculuğun geri kalan kısmını gemiyle yapıp Yunanistan'a Odysseus gibi yan gelip yatarak ulaşmak istiyorum». Bu açıklamayı işiten askerler haklı olduğunu haykırmaya başladılar. Bir başka söylevci de ondan sonrakiler de aynı biçimde konuştu. Sonra Khirisophos kalkıp şunları söyledi: «Askerler! Donanmaya komuta eden Anaksibios dostumdur. Bu yüzden beni ona temsilci olarak gönderirseniz, kadirgalar ve gemilerle döneceğimi umut ediyorum. Denize açılmak istediğinize göre dönüşümü bekleyin; kısa sürede dönerim».

---

<sup>3</sup> Modern araştırmacılar Trapezous kolonisinin kuruluş tarihi ile ilgili olarak farklı görüşler ortaya koymuşlardır ki bunun en önemli sebebi arkeolojik verilerle edebi kaynaklar arasında ortaya çıkan tutarsızlıklardır. Örneğin Drews (1991: 311-315), Eusebius'un Trapezous kentinin kuruluşu için verdiği MÖ 756 tarihinin çokta güvenilir olmadığını ve bu tarihi destekleyecek arkeolojik verilerin de yetersiz olduğunu ifade ederken, Hind (1983-1984: 71 vd.), Trapezous kolonisinin kuruluş tarihi ile ilgili sorunun temelinde yeterince destansı, tarihi ve coğrafi kanıtların bulunmamasını göstermektedir. Bu görüşlere ilgili olarak Özsait'te (2000: 38), Drews ve Hind'e benzer bir açıklama yaparak, Trapezous kentinin kuruluşu ile ilgili verilen tarihin erken olduğunu ve Karadeniz'de Kimmer istilasının göz önüne alındığında Miletos kenti kolonilerinin ancak 670 yılından itibaren Karadeniz sahillerinde koloniler kurduğunu ifade etmektedir. Bununla birlikte her iki araştırmacı da Eusebius'un Trapezous kentinin kuruluşu ile ilgili verdiği tarihin daha iyi kanıtlar ortaya çıkarılmadıkça geçerli kabul edilmesi gerektiğini belirtmektedirler.

<sup>4</sup> Peloponnesos Savaşı'ndan (MÖ 431-404) sonra Batı Anadolu Satrabı Kyros'un, ağabeyi Akhemenid Kralı II. Artakserkses'i tahtan indirip onun yerine geçmek için yaptığı sefere katılmıştır. Ksenophon, MÖ 401'de katıldığı bu sefer sonunda Kyros'un *Anabasis* (Anabasis) adlı eserini meydana getirmiştir.

Eserin bir başka bölümünde yine Trapezous limanında bahseden Ksenophon şu ifadeleri kullanmaktadır (*anab.* V. 1. 15):

«Şu noktayı göz önünde tutun. Khirisophos'un yeterli sayıda gemiyle geleceğine emin olsaydık yapacağım şu öneri yersiz olurdu; ama bunu başarıp başaramayacağını bilmediğimizden burda gemi toplamağa çalışmayı öneriyorum. Gemileri getirirse buradaki gemilerle birlikte denize açılmak için daha elverişli durumda oluruz; getirmezse buradakileri kullanırız. Kıyı boyunca sık sık ticaret gemilerinin geçtiğini görüyorum. O halde Trapezosu'lardan savaş gemileri istersek, bu ticaret gemilerini ele geçirebilir, bizi taşımaya yetecek sayıda gemi buluncaya kadar dümenlerini çıkartarak burda saklar ve belkide bize gerekli tüm ulaşım araçlarını ele geçiririz.» ... «Limana getireceğimiz tayfaları bizim yüzümüzden burada kalacakları süre boyunca ortak bütçeden beslemenin ve bizim gibi onların da bu işten yarar sağlamaları için yolculuk ücretini kararlaştırmanın haklı bir iş olup olmadığını da düşünün.» ... Trapezous'lardan elli kürekli bir gemi alıp komutasını Lakonia'lı Perioikos Deksippos'a verdi.

Kenophon'un yukarıdaki anlatımlarını değerlendiren Çiğdem (2007: 141), 401'de Trabzon'da denizcilik faaliyetlerinin oldukça yoğun olduğunu, askeri açıdan kentin harp gemilerine sahip olduğunu ve ticari açıdan da kentin, Batı Dünyası'nı Doğu Dünyası'na bağlayan bir limana sahip olduğunu belirterek, MÖ V. yüzyılın sonlarından itibaren limanın aktif olarak kullanıldığını ifade etmektedir.

Hellenistik Dönem'de Mithradates Krallığı'nın (MÖ 301-63) liman kentlerinden biri olan Trapezous'un en önemli özelliği şüphesiz coğrafi konumudur. Trapezous'un sahil şeridi koloniciler için oldukça uygun karakterdedir. Dağların iç kesimlerle olan iletişimi engellemesi, kentte yaşayan halkların karadan gelebilecek herhangi bir saldırıya karşı güvende olmalarını sağlamaktadır. Ayrıca Trapezous, güneyden ve doğudan gelen iki önemli büyük ticaret yolunun sonunda yer almaktadır ve Transkafkasya'daki maden ocaklarından gelen demir ve bakır gibi madenlerin nakli için kullanılan bir limandır (Özsait, 2000: 38). Drews (1991: 321- 322), eski Trapezous ile Ortaçağ Trebizond'unun doğal ticaret alanının güneye ve Gümüşhane bölgesine kadar uzandığını; Çoruh Irmağı'nın yukarı vadisinden başlayan doğu trafiğinin denize ulaşan en kolay yolunun, Trabzon'un yarım kilometre doğusundaki Değirmendere olduğunu ifade etmektedir. Trapezous Limanı'nın bu lojistik ve stratejik özelliği sayesinde Kolonistler hem iç bölgelerden elde ettikleri ham maddeleri bu liman aracılığı ile gemilerle batıya aktarmakta, hem de bu limanı günlük kazançlarında kullanmaktaydılar (Çiğdem, 2007: 134). Trapezous Limanı'nın bütün bu özellikleri merkezi Doğu Karadeniz'de güçlü bir krallık kuran Mithradates Krallığı'nın ticari ve askeri faaliyetlerinde önemli roller oynamıştır. Özellikle VI. Mithradates'in (MÖ 120-

63),<sup>5</sup> Roma Cumhuriyeti'ne karşı yapmış olduğu savaşlarda hazırlamış olduğu devasa büyüklükteki donanmanın bir kısmı bu limanlarda hazırlanmışken, gemi yapımı için gerekli olan başta kereste ve diğer malzemelerde bu limanların hinterlandlarından sağlanmıştır. Yine Roma Cumhuriyet Dönemi'nde yaşanan Philippi Savaşı (MÖ 42)<sup>6</sup> öncesi cumhuriyet destekçileri olan Crassus ve Brutus, özellikle Karadeniz'den sağladıkları keresteleri yine aynı bölgedeki limanlarda gemi yaparak önemli orandan bir donanma gücü meydana getirdiği bilinmektedir (Emir, 2014: 197 vd.).

Roma İmparatorluk Dönemi'nde ise Trapezous Limanı hem ticari hem de askeri ve stratejik anlamda oldukça önemli bir konuma gelmişti. Çünkü Roma, İmparator Augustus (MÖ 27-MS 14) dönemiyle birlikte siyasi ve askeri politikasının Doğu'ya çevirmiş ve özellikle Uzak Doğu'nun değerli mallarına ulaşabilmek için bölgede Parth İmparatorluğu ile önemli bir mücadeleye girmiştir. Bu mücadelelerde Trapezous Limanı, Roma'nın doğudaki garnizonlarını besleyen bir ikmal üssü olarak önem kazanmıştır. Trapezous Limanı, Hadrianus döneminde (MS 117-138) daha önemli bir yer haline geldiği anlaşılmaktadır. Çünkü İmparator, Karadeniz sahillerinde bulunan Trapezous kentinde Hadrianus Limanı olarak bilinen ikinci bir liman yaptırmak zorunda kalmıştır (Çiğdem, 2007: 145).<sup>7</sup>

Texier (2002 III: 155-156), Hadrianus Limanı ve yapılışı hakkında şu bilgileri vermektedir:

[Hadrianus], gemilerin yanaşmasını tehlikeli gördüğünden bugün Karantina'nın bulunduğu Güzel Saray kayalarının altında, denize doğru uzanan taşlığın yanındaki yapay limanı oydu. Bu liman, şimdi hep kum olduğundan işe yaramaz durumdadır... Şehir, tamamen denizin kenarındadır. Bu tarafta ne sığlık, ne de liman vardır. Hemen hemen sürekli olarak su altında bulunan dar bir kum şeridi, surlar boyunca devam eder. Trabzon kayıkçıları gemilerini burada karaya çekerler. Şehrin kuzey köşesinde, volkanik kayalardan meydana

<sup>5</sup> Mithradates Krallığının son hanedan üyesi VI. Mithradates'in hayatı ve askeri faaliyetleri için bkz. McGing, 1986a; Arslan, 2007; Mayor, 2013.

<sup>6</sup> Philippi savaşı hakkında bilgi için bkz. Flor. *epit.* II. 16. 7; Plut. *Ant.* 22; Eutr. VII. 3; ayrıca bkz. Dando-Collins, 2007: 8 vd; Swain ve Davies: 2010: 225-227.

<sup>7</sup> Arrianus (*Periplus.* I vd.), Hadrianus döneminde Trapezous'da yapılan imar faaliyetlerinden şu şekilde bahseder: "Hâlihazırdaki sunaklar eskiden kaba taştan inşa edildiklerinden harfler okunaklı bir şekilde kazanmamış; üzerlerindeki Hellen yazısı ise, barbarlar tarafından yazıldığını açığa vurur gibi, hatalı bir şekilde yazılmıştır. Bu yüzden bu sunakları beyaz taştan yenide inşa etmeyi ve üzerlerindeki yazının belirgin harflerle kazanmasını kararlaştırdım. Sizin ayakta duran heykelinize gelince, her ne kadar tasarım bakımından hoşsa da -zira denizi işaret ediyor- işçiliği bakımından ise, ne size benziyor ne de diğer bir açıdan güzel; bu yüzden aynı pozda sizin adınızı taşımaya layık bir heykelinizi gönderin; çünkü sizin ebediyen anımsanmanız için burası son derece uygun bir yer. Tapınak dikdörtgen taşlardan, özenli bir şekilde yapılmıştır; fakat Hermes heykeli ne tapınağa ne de onun konumuna layıktır. Eğer siz de uygun bulursanız, bana Hermes'in yaklaşık beş ayak boyunda heykelini -zira bana öyle geliyor ki, bu ebattaki tapınağın boyuna uygun olacaktır- ve ayrıca Philesios'un dört ayak uzunluğunda bir heykelini yollayın".

gelmiş bir burun vardır; bu kayalarla kıyı arasındaki girinti, eski liman idi, burası şimdi kum dolmuştur.

Texier (2002 III: 155-156), Trabzon Limanı'nı XIX. yüzyılda Karantina Limanı olarak bilinen ve günümüzde Ganita olarak tanınan yerin sahiline yerleştirirken, Bijişkyan (1969: 51), bu limanın Aşağıhisar'ın kuzeyinde yer alan Moloz Limanı olduğunu ve bu limanın Hadrianus tarafından ancak onarılmış olabileceğini dolayısıyla da imparatorun burada yeni bir liman değil var olan limanı genişlettiğini belirtmektedir.<sup>8</sup> Bryer ve Winfield (1985: 180) notlarında bu limanın Moloz Limanı olduğunu ve artık büyük ölçüde kaybolduğuna olduğunu ifade etmektedirler. Mitford (1998: 271), yakın zaman kadar (1960'lı yıllar) Hadrianus'un yaptırdığı dalgakıran izlerinin su altında görülebildiğini, ancak denizin antik liman kesimini doldurmasından dolayı dalgakıranın da molozlar altına kaldığını belirtmektedir.

Sonuçta Hellenistik ve Roma dönemlerinde oldukça önemli bir yere sahip olan Trapezous Limanı, MS 254-268 yılları arasında Karadeniz'in kuzeyinden gelen Got saldırıları sonucu yakılıp yıkıldı. Limanda bulunan gemilere de el koyan Gotlar Trapezous'dan yağmaladıkları malları bu gemilere yükleyerek kaçtılar (Zos. *Nov. Hist.* I. 33; ayrıca bkz. Rostovtzeff, 1957: 443; Mitford, 1980: 1208).<sup>9</sup> Doğu Karadeniz Bölgesi'nde yaşanan bu olumsuz gelişmeler, bölgede güvensiz bir ortam oluştururken, limanlarında önemini kaybetmesine de neden oldu. Dolayısıyla Roma'nın Asker İmparatorlar Dönemi'nde Trapezous Limanı eski önemi kaybetmiş, atıl bir liman haline düşmüştür.

## 2.2. Hermonassa Limanı (Akçaabat Limanı)

Antikçağın Doğu Karadeniz Bölgesi'ndeki önemli liman kentlerinden biri olan Hermonassa Limanı, bugün Trabzon'un Akçaabat ilçesine lokalize edilmektedir.<sup>10</sup> Doğu

---

<sup>8</sup> Bijişkyan, bu kalenin konumu ve durumu hakkında şu bilgileri verir: "Kalenin kuzeyinde bulunan eski limanın muazzam bir yapı olduğuna dair eski müelliflerin söylediklerinin doğruluğu müşahade edilmektedir. Filvaki, denizin derinliğinde muazzam bir temel atılmış ve denizin bu kısmı, kalenin üç misli genişliğinde bir hale getirilmişti. Eski yapının duvar kalıntıları denizin içinde üç taraftan görülmektedir. Doğu tarafa açılan liman ağzı büyük gemilerin girebilmesine uygun bir genişliktedir. Uzunluğu bir mil kadar olup elliden fazla gemi barınabilirdi".

<sup>9</sup> Karadeniz'in MS III. yüzyılın ortasından itibaren yaşadığı Got saldırıları ve bunların sonuçları hakkında daha fazla bilgi için bkz. Vasiliev, 1936: 3-4; Gibbon, 1987 I: 284-285; Wolfram, 1990: 48-50; Heather ve Matthews, 2004: 2 vd.; Wojan, 2006: 190-191; Kulikowski, 2007: 18 vd.; Heather, 2012: 73 vd.

<sup>10</sup> Hamilton, Plinius (*nat.* VI. 11)'ta geçen Liviopolis'in Hermonassa ile aynı yer olduğunu düşünmektedir. Buna karşı Wilson (1960: 293), Hermonassa'nın Vakfikebir körfezinde aranması gerektiğini ifade etmektedir. Bkz. Olsahausen ve Biller, 1984: 135.



Roma Dönemi'nde "Palatana"<sup>11</sup> olarak adlandırılan bu liman, Osmanlı Dönemi'nde "Polathane" adıyla bilinmektedir (Ruge, 1912: 899; Olsahausen ve Biller, 1984: 135). Hermonassa Limanı, antik kaynaklarda çok fazla yer almasa da Trabzon'un en eski limanlarından biridir. "... *ondan sonra şimdi harabe halinde olan Iskhopolis'e ve ondan sonra da orta büyüklükteki Kerasos'a ve Hermonassa yakınındaki Trapezosia'ya ve ondan sonra da Kolkhis'e gelinir*" ifadesiyle Strabon (XII. 3. 17), Hermonassa Limanı hakkında detaylı bilgi vermese de en azından bu limandan bahseden ilk kaynaklardan biri olma özelliği taşımaktadır. Hermonassa Limanı hakkında az fakat daha açık bilgileri Arrianus'tan öğrenmekteyiz. Arrianus, Roma İmparator Hadrianus döneminde Kappadokia valiliği yapmış bir *ex-consul*'dür. Onun bu raporu, MS 131'de Cappadocia Eyaleti valiliği yapmadan önce hamisi olduğu imparator Hadrianus'un talimatıyla Pontos kıyılarındaki garnizonları denetlemek için çıktığı Karadeniz seyahatinin içeriğini anlatmaktadır. Bu raporda Arrianus (*periplus*, XVI. 6), Hermonassa Limanı'ndan söz ederken; Kordyle'den Hermonassa'ya ve buradaki liman yerine 45 *stadia* bir mesafe olduğunu, Hermonassa'dan Trapezous'a ise 60 *stadia* bulunduğunu belirtmektedir.

Hermonassa Limanı, antikçağda Trapezous Limanı'na göre daha az tercih edilen bir liman olduğu anlaşılmaktadır. Fakat bu liman, kötü havalarda Trapezous Limanı'nın bir alternatifi olarak kullanılmış olmalıdır. Zira Arrianus (*periplus*, XVI. 6)'un "*Burada [Trapezous kentinde] siz bir liman inşa ediyorsunuz, zira eskiden sadece yaz ayları boyunca burada demirlemek mümkündü*" ifadesi ile eski Trapezous Limanı'nın kış aylarında barınmaya uygun olmadığını belirtmesi, Hermonassa Limanı'nın bölgede alternatif bir liman olarak kullanıldığını göstermektedir. Öyle ki bölgede günümüzde Yoro Burnu olarak bilinen Trabzon'un Akçaabat çıkışında denize doğru uzanan büyük çıkıntı Karadeniz'de çok tehlikeli olan Batı Rüzgârları'na karşı Hermonassa Limanı'nı korumuştur. Örneğin 10-11 Nisan 1404'te İspanya kralı tarafından Timur'a elçi olarak gönderilen Clavijo (1993: 68), İstanbul'dan Trabzon'a gelirken kötü hava şartlarından dolayı Hermonassa (Platana) Limanı'na sığınmak zorunda kalmış ve 1405'te seyahatini tamamladıktan sonra yine Hermonassa Limanı'ndan gemiye binerek İstanbul'a dönmüştür.<sup>12</sup> Dolayısıyla limanın bu

---

<sup>11</sup> Bijişkyan (1969: 40), Platana'nın "çınar ağacı" anlamına geldiğini, bunun sebebi olarak da eskiden burada yaşayan halkın aynı ağaca tapıtığını ifade etmektedir. Fakat Bijişkyan kendi döneminde ise buraya Polathane, yani "demir fabrikası" dendiğini belirtir.

<sup>12</sup> Clavijo (1993: 68), Trabzon'a seyahat sırasında Karadeniz'de yaşadıkları zorlukları ve Hermonassa Limanı hakkında şu ifadelere yer vermiştir: "İkindi üzerine tekrar hareket ederek Balatan [Hermonassa](Akçaabat) limanına vasil olduk. Biraz daha ilerlemiş olsak, akşama doğru Trabzon'a varmış olacaktık. Çünkü sadece on

artı özelliği antikçağda olmasa bile özellikle Trabzon Rum İmparatorlu ve daha sonra Osmanlı Devleti zamanında Trabzon Limanı'ndan daha önemli ve daha sık kullanılan bir liman olduğunu göstermektedir.

XVII. yüzyıl seyyahlarından Evliya Çelebi (1999: 47), Hermonassa Limanı'nın etrafında yüz kadar köy olduğunu, sekiz rüzgârdan emin, demir tutar yataklı güzel bir liman olduğunu belirtirken, XIX. yüzyıl seyyahlarından Bijişkyan (1969: 40), geniş ve emniyetli limanı sayesinde Platana (Hermonassa)'nın eski devirlerden itibaren ticaret merkezi olduğunu ve mevkiinin güzelliğinden başka, toprağı da verimli olan bu yerde pek çok zeytin ağacının bulunduğunu ifade etmektedir. Bununla birlikte daha sonraki yüzyıllarda bölgeye gelen seyyahların bir kısmı Hermonassa Limanı ile Trapezous Limanı'nı karıştırmış ve Hadrianus döneminde genişletilen limanın Platana Limanı olduğunu öne sürmüşlerdir. XIX. yüzyılın önemli seyyahlarından Tourneford şu ifadesi buna güzel bir örnektir (2008 II: 120):

Platana adı verilen Trabzon limanı kentin doğusundadır. Arrianus'tan öğrendiğimize göre, İmparator Hadrianus, limanı onartmıştır. Liman günümüzde yalnızca şaykalar<sup>13</sup> için elverişlidir. Öğrendiğimize göre Cenevizlilerin buraya yaptırdıkları mendirek neredeyse harap olmuştur ve Türkler bu tür yapıları onarmakla asla canlarını sıklamamaktadır. Belki de geriye kalanlar Hadrianus'un yaptırdığı limanın kalıntılarıdır; zira Hadrianus kendi açıklamalarına göre yılın ancak belli bir döneminde burada demir atabilen gemileri koruma altına alabilmek için çok büyük bir dalgakıran yaptırdı

Tourneford, Platana adlı limanın antikçağda Hermonassa olarak adlandırılan Akçaabat'taki liman değil, Trabzon'daki liman olduğunu sanıyordu. Dolayısıyla da Hadrianus tarafından onarılan limanın Platana limanı olduğunu ifade etmiştir. Ancak Tourneford'un Trabzon'a kadar gelen ve bu bölgeyi iyi tanıyan bir kişi olarak Platana olarak adlandırılan limanın Akçaabat'taki liman olduğunu bilmemesi ise oldukça ilginçtir.

Hermonassa Limanı'nın özellikle Trabzon Rum İmparatorluğu ve Osmanlı Devleti zamanında Trabzon Limanı'na göre çok daha kullanışlı olduğu bilinmesine rağmen antikçağda bu liman hakkında yeterince bilgi bulunmamaktadır. Muhtemelen şehir merkezinin genelde kentin doğusunda bugün Moloz ile Sürmene ilçesi arasında kurulduğu ve kentin iç kesimlere ulaşımı sağlayan yol ve geçitlerin bu bölgede olması dolayısıyla Hermonassa Limanı daha az tercih edilmiştir.

---

(10) mil kalmıştı. Fakat daha ilerlemeye cesaret edemedik geceyi Balatan'da geçirdik. Rüzgârın şiddeti devam ediyordu. Deniz öyle karmaşık çalkalanıyor ve dalgalar o kadar yükseliyordu ki, suların bizi kaldırıp kıyıya çarpıvermesinden korktuk. Aslında fırtına yüzünden denizler demirler sürükleniyordu”.

<sup>13</sup> Altı düz büyük kayık. 20-50 savaşçı taşır. Özi, Dinyeper ve Tuna nehirlerinde işleyen gemilerdendir. Üç topla mücehhez olup nehir sahil muhafazasında kullanılırdı. Çayka da denir. Bryer, 2010: 167-178.

### 2.3. Kordyle Limanı (Akçakale Limanı)

Hellenistik ve Roma dönemlerin Trabzon'daki bir diğer liman Kordyle<sup>14</sup> dir. Bu liman günümüzde Trabzon'un batısındaki Akçakale Limanı olarak bilinmektedir (Olshausen ve Biller, 1984: 143; Talbert, 2000: map. 87, E3; Graauw, 2014: 156).

Liman'a ismini veren Kordyle, antikçağda palamut yavrusuna verilen bir ad olarak da bilinmektedir. Örneğin Plinius (*nat. IX. 17. 47*), Boğaz'daki balıklarının baharda sürü halinde Akdeniz'den Karadeniz'e girdiklerini ve başka bir yerde üremediklerini belirtirken, onların yumurtlamadan sonra sonbaharda geri dönerlerken, onlarla birlikte giden yavru balığa *cordyle* denildiğini ifade etmektedir. Yine bununla ilgili benzer bir ifade Strabon'da geçmektedir (XII. 3. 19): "... *denizle meşgul olanların da geçimlerini sağlayabilmeleri için balıkçılık, özellikle palamut ve yunus avı kalır; çünkü yunuslar, aynı cinsten olan Kordyles, ton ve palamudu kovalar*". Strabon (*ibid.*)'un palamudun ilk defa bu bölgede yakalanmış olduğunu belirtmesi ve eserinin bir başka bölümünde Strabon (VII. 6. 2), göç mevsiminde balık sürüleri kıyıyı izleyerek güneye doğru inerken ilk palamut partisini Trapezous'luların, yakaladığını ifade etmesi belki de *Kordyle* isminin neden bu yere ad olarak verilmiş olabileceğini gösterir.<sup>15</sup> Gerçekten de palamudun ilk yakalandığı yerin burası olduğu iddiası ve göç mevsiminde palamudun burada bolca tutulması bu görüşü oldukça mantıklı kılmaktadır. Bütün bunlara rağmen, *Kordyle* sözcüğünün Hellen dilinde; "topuz", "kabartı", "tümsek" anlamlarına geldiğini de unutmamak gerekir (Gemol ve Vretska, 2006: 475). Bölgenin coğrafi yapısı göz önünden bulundurulduğunda dağların kıyıda hemen sonra yükseldiği görülmektedir. Dolayısıyla Akçakale'ye verilen *Kordyle* isminin kabartı, tümsek anlamına da gelebileceği göz ardı edilmemelidir.<sup>16</sup>

<sup>14</sup> Plinius (*nat. VI. 4. 11*)'de bu yer "Cordule" olarak geçmektedir. Ancak Plinius, Cordule'nin lokalizasyonun Polemonion (Bolaman) yakınlarında göstermektedir. Bu yüzden Plinius, ya burada yanlış bir hesaplama yaptı, ya da burası aynı isimde başka bir yerleşim yeridir.

<sup>15</sup> Strabon, palamutların Karadeniz'deki yıllık göç hareketlerinden şöyle söz etmektedir (VII. 6. 2): "Bu balıklar Maeotis Gölü bataklıklarında yumurtadan çıkarlar, biraz büyüdüklerinde gölün ağzına ulaşırlar ve Küçük Asya kıyıları boyunca Trapezous ve Pharnakeia'ya kadar giderler. Balığın ilk avlanması burada olur; ancak balıklar henüz normal boyuta ulaşmadıklarından bu av pek bereketli olmaz. Fakat Sinope'ye ulaştıklarında istenilen büyüklüğe gelmiş olurlar".

<sup>16</sup> Umar (1993: 466); "Adı Hellen kökenli olduğunun bu çok güçlü görünen kanıtına rağmen, Hellen yazımında eta'lı Kordyle biçiminde bürünmeğe mahkûm Anadolu sözcüğünün, Kordula'nın da Kord(a)-ula öğelerinden oluştuğuna ve 'Doruklu yerin koruluğu' anlamında bulunduğuna dikkat çekmek istiyorum", derken, *Kordyle* sözcüğünün etimolojisi hakkında yukarıda belirtilen açıklamaların dışında farklı bir yorum yapmaktadır.

Kordyle'den bir liman olarak ilk söz eden kaynakların başında Arrianus gelmektedir.<sup>17</sup> Arrianus (XVI. 5-6), eserinde “*Kutsal dağdan [Yoroz Burnu] gemiler için liman yeri olan Kordyle'ye 40 stadia mesafe vardır. Kordyle'den Hermonassa'ya ve buradaki liman yerine 45 stadia'dır*” ifadesiyle limanın lokalizasyonunu belirtir. Her ne kadar Bijişkyan (1969: 39-40), Kordyle Limanı'nı, Yoroz Burnu'nun hemen dibindeki İncirli Limanı olabileceğini ifade etse de, Arrianus'un, Yoroz Burnu ile Kordyle Limanı arasında verdiği 40 *stadia*'lık mesafe, bu limanın Akçakale Limanı olduğunu göstermektedir.

Oldukça korunaklı doğal bir liman olan Kordyle, güneyindeki büyük Karadağ sayesinde sert rüzgârlardan etkilenmemektedir (Bryer ve Winfield, 1985: 10). Ancak bu limanın iç kesimlerle bağlantısını sağlayacak yollar yoktur ve asıl görevi Trapezous kentine seyrüsefer yapan gemiler için fırtınalı havalarda sığınabilecek iyi korunaklı geçici barınak yeridir. Zira Kordyle Limanı, güneyden hemen yükselen dağlar sayesinde rüzgârlardan korunurken, batıdan da tıpkı Platana limanı gibi, Hieros (Kutsal) Dağı sayesinde batı rüzgârlarından da etkilenmemektedir. Bryer ve Winfield (1985: 10), bu limanın suyunun derin olmadığını ve burada antik dönemden kalan herhangi bir iz varsa da molozlar yüzünden artık kaybolduğunu belirtirken, burasını hafif eğimli kumsalının gemiler barınması için oldukça uygun olduğunu belirtmektedir. Antikçağda Kordyle Limanı Trapezous limanına göre çok tercih edilmese de daha sonraki dönemlerinde özellikle XIX. yüzyılda Trabzon'un işlek limanlarından biri olduğu tahmin edilmektedir (Aygün, 2005: 128 vd.).

#### **2.4. Hyssos Limanı (Araklı ya da Sürmene Limanı)**

Hellenistik ve Roma dönemlerinde Doğu Karadeniz Bölgesi'nde Hyssos olarak adlandırılan liman, günümüz Karadere'nin Karadeniz'e döküldüğü yerde, Araklı Çarşısı ya da Sürmene Limanı adıyla bilinmektedir (Talbert, 2000: 1232).<sup>18</sup> Skylaks (*peruplus*, 85), Rhizeous ile Trapezous arasında kalan bu limanı “Psaron” olarak adlandırırken, MS 407 yılına tarihlendirilen bir Roma askeri raporu *Notitia Dignitatum*'da, uzunca bir süre tarihsel kayıtlarda adı pek geçmeyen Hyssos Limanı'ndan tekrar bahsedilir. Bu belgede adı “Ysi

---

<sup>17</sup> Ptolemais (*georg.* V. 6. 1)'ta eserinde bir yerleşke olarak Kordyle'den bahsetmektedir.

<sup>18</sup> Trabzon'un 30 km doğusunda önceleri “Canayer” olarak bilinen Buzluca yerleşkesi Hyssos Limanı ve buradaki kalenin de Arrianus'un Roma ordularına eğitim yaptırdığı kale olduğu iddia edilse de, son yapılan çalışmalar bu yerin Araklı Kalesi olduğunu göstermektedir (Crow ve Bryer, 1997: 283-248).

Porto” olarak geçen bu liman ve askeri garnizon, Trapezous’un 30 km kadar doğusunda gösterilmiştir. Hyssos Limanı, MS III. yüzyıldan itibaren daha çok “Sousarmia” ya da “Sousourmena” adıyla anılmaktaydı (Bryer ve Winfield, 1985: 324-325).<sup>19</sup>

Antikçağda Hyssos Limanı hakkında en ayrıntılı bilgiler Arrianus tarafından verilmiştir. Arrianus, bu limandan söz ederken şu ifadelere yer vermektedir (*periplus*, III. 1):

Trapezous’tan yelken açtıktan sonraki ilk günde Hyssos Limanı’na vardık ve orada yayan askerlere talim yaptırдық; zira bu birlik: Cohors, bildiğiniz gibi piyadelerden oluşmaktadır ve yirmi kişilik atlı birliğin hizmetine sahiptir; ayrıca onların mızrak fırlatma talimi yapmaları gerekiyordu.

Arrianus, eserinin başka bir bölümünde yine Hyssos Limanı’ndan söz etmektedir (*periplus* VII. 1):

Trapezous’tan başlayan deniz yolculuğumuzda Trapezous’tan 180 *stadia* uzaklıkta olan ve adını Hyssos Limanı’na veren Hyssos Irmağı’nı ve Hyssos Limanı’ndan yaklaşık 90 *stadia* mesafede olan ve Kolkhis’lilerin ülkesiyle Thiannike arasındaki sınırı belirleyen Ophis Irmağı’nı aştık.

Arrianus’un ifadelerinden Hyssos Limanı’na yakın bir yerde küçük bir Roma garnizonundan da söz edilmektedir. Öyle ki bugün Araklı<sup>20</sup> Burnu üzerinde bir kale yer almakta olup, yukarıdan doğrudan Hyssos Limanı’nı görmektedir.<sup>21</sup> Dolayısıyla Roma döneminde bu liman, ticari faaliyetlerden ziyade daha çok askeri bir üs ve Roma’nın Doğu garnizonlarına ikmal sağlayan stratejik bir yer olarak kullanılmış olmalıdır. Trapezous’un yaklaşık 30 km doğusunda kalan bu liman ve garnizon, Roma’nın bugün Gümüşhane il sınırları içerisinde bulunan ve doğudaki önemli garnizonlarından Satala’ya ulaşan tali yolun da başında bulunmaktaydı (Gregory, 1997: 28). Hyssos Limanı’ndan Karadere vadisi boyunca Maçka-Ortaköy-Hortokop-Yağlıdere ve Gümüşhane yoluyla Satala’ya ulaşan bu alternatif Roma yolu, muhtemelen Romalıların yaz aylarında kullanıldığı bir yoldu. Bu yüzden Hyssos Limanı, Romalıların bölgedeki askeri limanlarından biriydi. Bryer (1980: 26), Hyssos Limanı’ndan Satala’ya giden yolun Ortaçağ’da daha da işlek bir şekilde kullanıldığını ifade etmektedir.

---

<sup>19</sup> Kaynak ve araştırma eserlerinde Hyssos Limanı; “Isulyne”, “Nyssiline”, “Ysilime”, “Ysulime” ve “Ysi Porto” gibi farklı isimlerle belirtilmiştir (Traidler, 1962: 81)

<sup>20</sup> Günümüzde kullanılan Araklı (Heraklia) isminin, MS 622-626 yılları arasında Pontos’a seferler düzenleyen Doğu Roma İmparatoru Heraclius’dan türediği ileri sürülmüştür (Bryer ve Winfield 1985: 327).

<sup>21</sup> Günümüzde Araklı Kalesi olarak bilinen bu kale, Roma dönemine ait olup, daha sonraki Bizans dönemi kalelerinden farklıdır. Bu kalenin yapısı ve özellikleri hakkında daha fazla bilgi için bkz. Gregory, 1997: 28-30.

Sonuç olarak Roma İmparatorluk Dönemi'nde Hyssos Limanı, Trapezous Limanı ile birlikte Roma'nın Doğu politikasında oldukça önemli bir yer sahipti. Ayrıca bu liman Trapezous Limanı'ndan bir yönüyle daha avantajlı idi. Zira Trapezous Limanı, kış aylarda güçlü Batı rüzgârlarına karşı oldukça savunmasız kalıyor ve limana yaklaşmak isteyen gemiler için oldukça tehlike yaratıyordu. Buna karşın Hyssos Limanı, batısında denizin içine doğru uzanan doğal burun (Araklı Burnu) sayesinde tıpkı Hermonassa Limanı gibi Batı rüzgârlarından korunuyordu. Bu yüzden Trapezous kentine seyrüsefer düzenleyen gemiler, güçlü dalgalar ve sert rüzgârların yoğun olduğu kış döneminde Trapezous Limanı'na giremediklerinde, genellikle Hermonassa ya da Hyssos limanını tercih etmekteydiler. XIX. yüzyılda Trabzon'u ziyaret eden Bijişkyan (1969: 7), Trabzon Limanı'nın aksine, büyük koyları bulunan Akçaabat ve Sürmene Limanları'nı daha güvenilir olarak görmektedir.<sup>22</sup>

### 2.5. Boon/Vona Limanı (Perşembe Limanı)

Günümüzde Perşembe Limanı olarak bilinen Boon Limanı, Boona/Vona Limanı olarak da adlandırılmaktadır (Bryer ve Winfield, 1985: 120; Talbert, 2000: map. 87C<sub>3</sub>). Boon ismi antikçağda Hellenler tarafından bu limana verilen bir isim olduğu düşünülmektedir. Hellen dilinde Boon: “sığır/inek” ya da “sığır/inek yeri” anlamına gelmektedir (Liddel ve Scott, 1996: 155; Gemoll ve Vretska 2006: 171 ). Ancak bölgeye bu adın neden verildiği konusunda bir malumatımız yoktur. Bununla birlikte “Boon” isminin zamanla “Boona” ve daha sonrada “Vona” şeklini aldığını biliyoruz. Bu limandan ilk bahseden kaynaklardan biri olan Arrianus, burayı gemilerin demirlemesi için uygun bir yer olduğunu belirtirken şu ifadelerle yer vermektedir (*periplus*, XVI. 3): “*Kilikia*'lıların<sup>23</sup> adasından Boon'a 75 *stadia*'dır ve Boon'da gemiler için liman vardır”.

Boon Limanı oldukça iyi bir limandır. Her ne kadar bu liman kuzey, güney, doğu ve güneydoğu arasından gelen rüzgârlara maruz kalsa da, bu rüzgârlar limanın içine fazla girmemektedir. Ayrıca kıyı boyunca esen rüzgârlara karşı da liman oldukça korunaklıdır. Bunların yanında limanın en önemli özelliği, buraya gelen gemilerin limanda çok rahat bir

---

<sup>22</sup> Bijişkyan (1969: 60), Sürmene Limanı için şu ifadelerle yer vermektedir: “Kovata'nın 18 mil uzağında çok iyi bir liman olup, kışın birçok gemi buraya sığınır. Su, temiz olduğundan burada gemiler, kendilerini kemiren ufak kurtlardan masûn kalır”. Evliya Çelebi ise bu liman hakkında şu ifadelerle yer verir (1999: 55): “Rovuşan Limanı derler a'lâ yatakdir. ... (1 satır boş) ... Dağlarında ve taşlarında cümle ormanı fındıklıktır kim rub'-ı meskûnda Şana fındığı meşhûr-ı âfâktır”.

<sup>23</sup> Bugün Hoyrat Kale olarak bilinir. Arslan (2005: 124), adanın isminin büyük bir ihtimalle burayı kendilerine üs olarak kullanan korsanlardan geldiğini, zira antikçağda Kilikia'lılar korsanlığa bayıldıklarını ve Kilikia ismi aynı zamanda korsan anlamında kullanıldığını belirtmektedir.

şekilde barınabilmesidir (Bryer ve Winfield, 1985: 120, dn. 23). Öyle ki Evliya Çelebi (1999: 55), bu limanın çok iyi demir tuttuğunu, hatta gemilerin demir bırakmadan dahi burada yatabileceğini bildirir. Hamilton (1842: 269) da buna benzer bir açıklama yaparak Vona Limanı'nın kışın demir atmak için en iyi limanlardan biri olduğunu ve Sinope Limanı'ndan bile daha elverişli olduğunu ifade etmektedir.

Antik kaynaklarda bu limandan çok fazla söz edilmese de XIX. yüzyıl seyyahlarından Bijişkyan (1969: 36), Vona Limanı hakkında oldukça önemli bilgiler verir: “*Yason'a dokuz mil mesafede ayrı bir burnu ile iyi bir limandır. Üç yerde gemi duraklar ve birçok gemi kışın barınabilir*”. Dolayısıyla Hellenistik ve Roma dönemlerinde Doğu Karadeniz'in önemli limanlarından biri olan Boon/Vona Limanı, sonraki kaynaklar ve coğrafi konumu göz önünde bulundurulduğunda antik dönemde de aktif bir liman olduğu anlaşılmaktadır. Fakat Hellen ve Roma kaynaklarında çok sık söz edilmemesi, bu limanın daha çok bölgedeki yerel halklar ve küçük tüccarlar tarafından kullanıldığı ya da Trapezous ve Kolkhis gibi önemli Hellen kentlerine seyrüsefer ederken denizin tehlike olduğu zamanlarda sığınılacak geçici limanlar olarak tercih edildiği düşünülebilir.

## 2.6. Zephyrion Limanı (Zefre Limanı)

Bugün Giresun il sınırları içerisinde Espiye ilçesinin hemen batısında bulunan bu liman, Zefre ya da Çam Burnu olarak da bilinmektedir (T Reidler, 1972: 228; Olshausen ve Biller, 1984: 176-177; Talbert, 2000: 1237, map. 83 D3). XIX. yüzyıla kadar ki coğrafi kaynaklarda bu liman ve yerleşke *Ζεφύριον*, *Zefalo*, *Zeffanol*, *Zeffallo*, *Zeffara*, *Zefano*, *Cefalo* ve *Zephyros* gibi farklı farklı isimlerle adlandırılmıştır (Bryer ve Winfield, 1985: 135).<sup>24</sup>

*Zephyrion* sözcüğün Hellen dilinde *Zephyr* kökünden gelmektedir ve “batıdan esen rüzgâr ya da batı rüzgârı” anlamındadır (Liddel ve Scott, 1996: 343). Bu kelime Hellenler tarafından Anadolu'nun denize kıyısı olan diğer bölgelerinde de coğrafi olarak burun özelliği taşıyan kıyılara ad olarak verilmiştir. Örneğin MÖ 30-MS 600 yıllarına kadar Hadrianapolis olarak anılan Mersin'in adı, önceki dönemlerde (MÖ 550-) *Zephyrion* olarak bilinmektedir

---

<sup>24</sup> Plinius (*nat.* VI. 12)'de bu isim “Chalceritis” olarak adlandırılmaktadır.

(Levante, 1988: 134 vd.; Talbert, 2000: 1020, map. 66 E4).<sup>25</sup> Dolayısıyla Hellen'lerin Zefre Burnu ve buradaki limana verdikleri *Zephyrion* ismi bu limana ya da yerleşkeye özgü bir isim olmayıp genellikle coğrafi özelliklerine göre verilmiş genel geçer bir addır.<sup>26</sup>

Zefre Burnu ve buradaki limandan ilk bahseden antik kaynakların başında Pseudo-Skylaks gelmektedir. Skylaks (*periplus*, 86), “*Makrokephaloi'dan*<sup>27</sup> sonra, *Mossynoikoi halkı ve Zephyrios Limanı; Hellen kenti Khoirades; Areos Adası gelir. Bu insanlar dağlarda ikamet ederler*” cümlesiyle limandan ve limanın hemen arkasında yükselen dağlarda ikamet eden Mossynoikoi<sup>28</sup> halkından söz etmektedir. Fakat Skylaks burada ne liman ne de bölgenin coğrafi konumu hakkında bilgi vermektedir. Buna karşın MS II. yüzyıl yazarlarından Arrianus, bu limanın konumu hakkında bizlere daha ayrıntılı bilgi sunmaktadır (*periplus*, XVI. 4): “*Oradan [Kerasos] Ares Adası'na 30 stadia ve oradan da gemiler için demir atma yeri olan Zephyrion'a 120 stadia vardır. Zephyrion'dan Tripolis'e 90 stadia...*”. Arrianus'un bu bilgileri bizlere Zephyrion Burnu ve Limanı'nın tam lokalizasyonunun tespitinde kolaylık sağlamaktadır. Bu iki antik kaynak dışında Hellenistik ve Roma dönemlerinde Zephyrion Limanı hakkında daha ayrıntılı bilgi bulunmamaktadır. Bu limanın durumu ve ticari faaliyetlerdeki önemi hakkındaki bilgileri daha sonraki kaynaklarda bulabilmekteyiz. Örneğin Bijişkyan (1969: 32), eski adını Zefir olarak belirttiği bu limanın

---

<sup>25</sup> Antik kaynaklardan Strabon (XIV. 5. 9) ve Pseudo-Skylaks (*periplous*, 102)'da Mersin için *Zephyrion* adı kullanılmıştır. Ayrıca yine Strabon (XIV. 2. 20)'da Karia yarımadasının ucunda bir burnun da *Zephyrion* ismi ile anıldığını aktarmaktadır.

<sup>26</sup> Türkiye'de Türkçe yazılmış ilk şehir tarihçiliğinin mimarı olan Şakir Şevket (2013: 89), 1877'de yayınladığı kitabında Zefre'yi şöyle tanımlamaktadır: “Tirebolu ile Giresun arasında küçük bir mahall olup letâif-i hevâiyesi bulunmak cihetiyle buraya bâd-i sabz ma'nâsına olan “Zefür” nâmı verilmiş olduğundan şimdi de Zefre denilmektedir”

<sup>27</sup> Antikçağda Makron'lar olarak bilinen bu Doğu Karadeniz'in otokton halkı, Trabzon kentinin yüksek yaylalarında yaşadıkları düşünülmektedir. Bu halkların en önemli özelliği Herodotos'un belirttiği üzere sünnet geleneklerinin olduğu ve bu geleneği Kolkhis halklarından öğrenmiş olduklarıdır. Herodotos bu haklardan şöyle söz etmektedir: “insanlar arasında yalnız Kolkhis'liler, Mısır'lılar ve Ethiopia'lılar sünnet olurlar. Filistin'deki Fenike'liler ve Suriye'liler, bu âdeti Mısır'lılardan almış olduklarını söylerler; Thermodon ve Parthenios ırmakları kıyısında yaşayan Suriye'liler ve komşuları Makron'lar da bunu Kolkhis'lilerden öğrendiklerini söylerler”. Ksenophon ise Makronları; “Sorguç ağacından kalkanlara ve uzun mızraklı silahlara sahip olup, kıldan elbise giyerlerdi” şeklinde tanımlıyordu. Strabon (XII. 3. 18) kendi döneminde bu halkara “Sanlar” adı verildiğinden söz etmektedir.

<sup>28</sup> Mossynoikoi halkının Kerasos ile Trapezous kenti arasında yaşadıkları tahmin edilmektedir. Bunların “mossyn” olarak adlandırılan ağaçtan yapılmış kulübelerde oturdukları için bu adla anıldıkları ifade edilmektedir (Emir, 2011a: 71-72). Ksenophon bu halklardan ve geleneklerinden şöyle söz etmektedir: “Mossynoikoi kavmi, Hellenlerin yanında bulunan fahişelere herkesin gözü önünde dokunmak istediler. Çünkü onların âdeti böyle idi. Bu adamların hepsi kadın olsun, erkek olsun beyaz idiler. Sefere katılanlar, bu halkın geçtikleri yerlerde gördüklerinin hepsinden daha kaba ve yabani olduğunu kabul eder. Bunların ahlak ve adetleri diğer kavimlerden fazla ayrılık gösteriyordu. Örneğin başka insanların gizli yaptıkları işleri bunlar herkesin gözü önünde yapıyorlar, yalnız oldukları zamanda ise, sanki yanlarında başkaları varmış gibi davranıyorlardı. Yalnızken kendi kendilerine konuşuyor, gülüyor ve durdukları yerde sanki kendilerini seyredenler varmış gibi oynuyorlardı”.



Giresun'a 18 mil uzaklıkta bulunduğunu belirtirken, bu limanın hemen yanında eski bir kaleden söz etmektedir. Yine XIX. yüzyıl seyyahlarından olan Fallmerayer (2002: 161), Osmanlıların Trabzon Limanı'na giderlerken ters yönden esen rüzgârlara maruz kaldıklarında derhal Zefre Limanı'na sığındıklarını bildirmektedir.

Sonuç olarak antik kaynaklarda çok fazla yer bulmayan Zefre Limanı'nın da tıpkı Doğu Karadeniz'deki diğer küçük limanlar gibi, Hellenistik ve Roma dönemlerinde Trapezous ya da daha doğudaki diğer büyük limanlara (Phasis, Kolkhis, Dioskoruis gibi) giden gemiler için alternatif sığınma yerleri olarak görev yaptığı anlaşılmaktadır.

## 2.7. Athenai Limanı (Pazar Limanı)

Athenai/Atina, günümüzde ise Pazar adıyla bilinen Rize'nin bir ilçesidir ve bu yerleşke Osmanlı döneminin sonlarına kadar eski adını muhafaza etmiştir. Athenai ile ilgili ilk yazılı belgeler Hellenistik döneme aittir. *Büyük Kolonizasyon Dönemi*'nde (MÖ 750-550) bölgeye gelen Atinalı kolonistlerin burada bir koloni kurdukları için yerleşkeye bu ad verildiği iddia edilse de, bu görüşlerin aksine Procopios'a göre (*Bell.* VIII. 2. 10), Athenai, ismini buraya gömülmüş bir kraliçeden almıştır. Bryer ve Winfield (1985: 135 vd.), bu iki görüşten farklı olarak söz konusu ismin Lazca'da gölgeli yer anlamına gelen kelimeden türetilerek verildiğini ifade etmektedir.<sup>29</sup> Antik kaynaklarda Athenai'nin yüksek yaylalarında Ekekhires (Scylax, *periplus.* 83; Mela, *chorog.* I. 107) ve Heptakometes<sup>30</sup>'lerin bir kolu olan Byzeres'lerin yaşadığı belirtilmektedir (Scylax, *periplus.* 82; Apoll. Rhod. *Argon* II. 396-397; Strab. XII. 3. 18). Yörenin en eski isyancıları olan bu halklar hakkında çok fazla bilgi yoktur.

---

<sup>29</sup> Umar (1993: 133), Athenai sözcüğünün Luwi dilinden ya da Luwi dili ile akraba bir dilden geldiğini iddia etmektedir.

<sup>30</sup> Mossyonoikoi halklarına daha sonra verilen isim olarak bilinir. Bu halklar tarihte bilinen en önemli özelliği III. Mithradates Savaşları sırasında Roma general Pompeius Pontos'ta ilerlerken Heptakometes'lerin Pontos'a özel deli balını Roma askelerinin yol güzergâhlarına bırakarak onların zehirlenmelerine ve daha sonra bu hakların zehirlenen Romalıları kolayca yenmeleridir. Pompeius'un Trapezous dağlarında yaşadığı bu saldırı Strabon (XII. 3. 18)'un eserinde şöyle kaleme alınmıştır: "... Sidene ve Themiskyra Bölgesi'nden Küçük Armenia'ya kadar uzanarak Pontos'un doğu tarafını meydana getiren Paryadros Dağı da vardır. Şimdi bütün bu dağlarda yaşayan insanlar tamamıyla vahşidir. Fakat Heptakomet'ler daha da kötüdür. Bazıları ağaçta veya seyyar ahşap kulelerde yaşarlar. Bu kulelere Mossyn dendiğinden, antik devirde bu insanlar Mosynek'ler olarak adlandırılmışlardır. Bunlar vahşi hayvan eti ve ceviz yiyerek yaşarlar ve kulelerinden atlayarak yolculara saldırırlar. Heptakomet'ler, Pompeius'un ordusu dağlık ülkeden geçerken üç Roma bölüğünü imha etmiştir. Bunlar ağaç sürgünlerinden elde edilen deli balı kâselerle yol üzerine bıraktılar ve askerler bunu yiyip de bilinçlerini kaybedince onlara saldırarak kolayca hepsini saf dışı ettiler".

MÖ VI. yüzyılın sonlarına doğru bölgeye gelen Hellen kolonistleri bu kentin nüfusunu oluşturmuşlardır. Geç Hellensitik Dönem’de aktif bir yer olduğu tahmin edilen Athenai, Roma Cumhuriyet Dönemi’nde Pompeius’un bölgede yaptığı siyasi düzenlemelerde daha da önemli bir yer haline gelmiş olmalıdır (Emir, 2014: 111 vd.; ayrıca bkz. Oktan, 2008: 51 vd.; Van Wijlick, 2013: 47 vd.).

Athenia yerleşkesi ve bölgedeki liman hakkında en ayrıntılı bilgileri Arrianus’tan öğrenmekteyiz (*periplus*, III-V):

Oradan [Hyssos Limanı], sabahleyin ırmaklardan esen rüzgârlarla yelken açtık ve aynı zamanda düzenli olarak kürek çekerek ilerledik; Homēros’un dediği gibi; “*zira rüzgârlar soğuk esiyorlardı; gene de hızlı gitmek isteyenler için yeterli değillerdi*”. Daha sonra deniz duruldu, bu yüzden sadece kürekle ilerledik. Ardından birdenbire ufukta özellikle doğuya doğru yükselen bir bulut belirdi ve korkunç bir rüzgâr tam olarak ters yönden esti, bu bizim tek avantajımızdı; çünkü kısa süre içinde denizi dalgalandırdı, sadece küreklerin boşluklarından değil; fakat aynı zamanda güvertelerin üzerinden ve yanlardan da, her iki taraftan bol miktarda su aldığımız için, sanki bu tragedya mısrasında anlatıldığı gibi, “*ve biz onu dışarı atıyorduk, o ise içeri giriyordu*” en azından küçük dalga gemi parapetini aşmıyordu. Bu bakımdan meşakkatle ve zorlukla kürek çekmeyi başarıyorduk ve birçok güçlüklerden sonra, Athēnai’a ulaştık. Zira Karadeniz’de, bu şekilde adlandırılan bir yer ve orada Hellenlere ait bir Athēna Tapınağı vardır ve bu sebepten dolayı, bu yere bu adın verildiğini sanıyorum ve ayrıca burada terk edilmiş bir kale de bulunur. Yılın bu mevsiminde az sayıda gemiyi barındıran ve onları güney (Iodos) ve bilhassa doğu rüzgârından koruyan demir atma yeri; kuzey/kuzeydoğu rüzgârından (poyraz) sığınan gemileri de koruyabilirken; fakat Karadeniz’de *aparkias* ve *thraskios*, Hellas’ta ise, *skirōn* olarak adlandırılan kuzeybatı rüzgârına karşı aynı derecede korumayabilir. Akşama doğru kuvvetli yankılar uyandıran gök gürültüleri ve şimşekler ortalığı kapladı ve rüzgâr hep aynı kalmayıp; ama önce güneye ve kısa süre sonra da güneyden güneybatı rüzgârına doğru yönünü değiştirdi ve liman artık gemiler için güvenli olmaktan çıktı. Bundan dolayı denizin tamamen patlamasından önce, bir *triērēs* haricindeki bütün gemileri Athēnai barınağının kabul edebildiği ölçüde karaya çektik; çünkü bu üç sıra kürekli savaş gemisi bir kayalığa yanaşıp güvenle demir atmıştı. Gemilerin büyük bir bölümünü, karaya çekilmeleri amacıyla komşu sahillere göndermek bana uygun görünüyordu. Öyle ki, biri dışında gemilerin hepsi kolaylıkla kıyıya çekilebildi ki tam onun limana getirildiği sırada çarpan bir dalga altına girip gemiyi kaldırarak, onu alabora ettikten sonra, sahile doğru fırlattı ve paramparça etti. Böylelikle sadece yelkenler, deniz donanımları ve mürettebat değil; her şey kurtarılmış oldu; fakat aynı zamanda çiviler ve balmumu da söküldü. Bu yüzden gemi yapımı için tahtadan başka hiçbir şey eksik değildi. Sizin de bildiğiniz gibi, gerçekten bunlardan Karadeniz kıyısı boyunca oldukça bol miktarda var. Bu fırtına iki gün boyunca sürdü ve orada kalmak zorunluymuştu. Zira Karadeniz’deki Athēnai kentinden sanki terk edilmiş ve isimsiz bir liman yeri gibi, geçip gitmek bize uygun görünmemişti.

Arrianus burada bir taraftan aniden ortaya çıkan fırtınaları ve bunun sonucunda oluşan dev dalgalarıyla ünlü Karadeniz’in eskiden beri var olan bir özelliğini bizzat yaşayarak bize anlatırken<sup>31</sup>, diğer taraftan çok zor şartlarda sığındıkları Athenai Limanı’ndan

<sup>31</sup> Karadeniz’in misafir sevmez ve bu hırçın özelliği, buralara seyrüsefer düzenleyen birçok gemicinin maruz kaldığı bir olaydır. Örneğin XVIII. yüzyılın ünlü Osmanlı coğrafyacısı Evliya Çelebi, Arrianus’un maruz kaldığı bu kötü duruma benzer bir durum yaşamış, söz konusu bu talihsiz olayı eserinde şöyle aktarmıştır: “Korkunç bir girdaba düştük. Bazen güzel, bazen kötü günler ile bir gün bir gece amansız deniz içinde çalkalanıp durduk. Ne tarafa gideceğimizi bilmiyorduk. Nihayet «mübarek olmayan enginde ne yol ne yön

bahsetmektedir. Arrianus, Athenai Limanı'na kolay bir şekilde sığınmalarına karşı, bu limanın çok az bir gemi barındırabilecek kapasitesi olduğunu ve özellikle kuzeybatı rüzgârlarına karşı limanın çokta güvenilir olmadığını belirtmiştir. Dolayısıyla Athenai Limanı, Roma döneminde gemilerin genel bir uğrak yeri değil sadece fırtınalı havalarda sığınılacak ya da küçük ticari faaliyetlerde ve balıkçılıkta kullanılabilen az kapasiteli bir limandır. Arrianus'un Athenai Limanı ve liman çevresinden bahsederken bölgenin gemi yapımında kullanılan ağaç bakımından oldukça zengin olduğunu da belirtmiştir ki bu bilgi diğer birçok antik kaynakta da belirtilmektedir.

Sonuç olarak Hellenistik ve Roma dönemlerinde gemiciler için çok fazla tercih edilmeyen Athenai Limanı, sonraki dönemlerde de işlek bir liman olmaktan uzaktı. Bu yüzden Bijişkyan (1969: 63), Athenai'den küçük ve önemsiz bir liman olarak söz etmektedir.

## 2.8. Apsaros Limanı (Gonio Limanı).

Apsaros Irmağı (=Absarros Apsaros / Apsyrτος / Apsoros), bugün Gonio olarak bilinmektedir ve Batum şehrinin 10 km kadar batısında yer almaktadır (Kakhidze, 2008: 333; Talbert, 2000: 1229). Bu ırmak, Akampis (Çoruh) Irmağı ile birleşerek Gürcistan'daki Apsaros (Gonio) kalesi önlerinden Karadeniz'e dökülür.<sup>32</sup> Plinius (nat. VI. 4. 12), "... Trapezous'a ulaşmadan önce kıyıda Pyxites<sup>33</sup> nehri ve Trapezous'dan sonra Charioteers Sanni<sup>34</sup> ve Absarrus nehri ve Trapezous'dan 240 km uzakta aynı isimli bir sınır bölgesi yer

---

gösteren var» sözüne düştük... Bu şekilde girdapta dalgalar ile başıboş gezerken Allah'ın hikmetinden olacak, gün doğusu tarafından kara bulutlar görüldü. Arkadan gök gürültüsü, şimşek ve sağanak halinde yağmur, kırıntılı uçan kumlar başlayınca, gemicilerin yüzlerinin rengi değişti... Üç gün üç gece kar, tipi bora eksik olmadı. Gemicilerin gemi üstünde durmaya kuvvetleri kalmadı. Her biri geminin bir köşesinde hazine bulmuş gibi gözden kayboldular. Yolculardan kimisi kusuyor, kimisi kurbanlar, sadaklar, adaklar adıyordu... Bazen gökyüzüne çıkıp geminin direği bulutlara dokunuyor, bazen denizin dibine inip sanki gemi gayya deresi denilen cehennem dibine batıyordu. Dört tarafımızda Karadeniz simsiyah direk gibi yükseliyordu. Sonunda ambarın kapağını açarak ağır yüklerin hepsini denize attık. Yine kurtulamadık. O sırada geminin kışında dümenin iğnicliği kırılıp dümen denize düşünce, gemiciler ellerini dizlerine vurup yüksek sesle birbirleriyle helalleşmeye başladılar... Bu arada bir sağanak daha gelip gemiyi baş tarafından ikiye bölünce gemide gizlenen yolcular ve esirler dahi dışarı çıkıp feryada başladılar... Büyük gemi baştan kıça varıncaya kadar iki parça oldu".

<sup>32</sup> Pseudo-Skylaks (*periplus*, 81), Apsaros ırmağı hakkında şu bilgiyi vermektedir: "Bunlardan sonra Kolkhoi halkı, Dioskourias ve Gyenos Hellen kentleri ile Gyenos, Kherobios, Arios, Phasis ırmakları vardır. Bir Hellen kenti olan Phasis ve ırmak boyunca yukarıya, bir zamanlar orada Medeia'nın yaşadığı, barbarların büyük bir kentine doğru 180 *stadia* deniz seyahatı yapıldığında Rhis, Isis, Leston ve Apsaros ırmakları yer alır".

<sup>33</sup> Pyxites Irmağı'nın lokalizasyonu günümüz modern araştırmacılar tarafından tartışılmaktadır. Bazı araştırmacılar bu ırmağın günümüzde Piskala Deresi olduğunu ileri sürerken (Bryer ve Winfield, 1985: 336, dn. 9), bazı çalışmalarda da bu ırmağın Değirmendere olduğu iddia edilmektedir (Talbert, 2000: 1235).

<sup>34</sup> Ksenophon'da Drillai olarak adlandırılan kavmin MS II. yüzyılda bölgede yaşayan Sannoi hakları olduğu düşünülmektedir. Arrianus (*periplus*, XI. 1-2), Pontos Bölgesi'ndeki Trapezus kentinin yüksek dağ

alır” ifadesiyle Apsaros Irmağı’nın Kolkhis ve Trapezous arasında bir sınır olduğunu ima eder. Öyle ki Arslan (2000: 27 vd.), Apsaros Irmağı ile aynı isimle anılan kalenin Kolkhis ile Pontos bölgelerinin sınırını çizdiğini düşünmektedir. Ayrıca Plinius (*nat.* VI. 9. 25; 11. 29), Apsaros Irmağı’nın Paryadres Dağları’ndan doğarak Kolkhis’in güneybatısındaki Armenia Minor Bölgesi ile de doğal sınır oluşturduğunu belirtir.

Apsaros Irmağı’nın denize döküldüğü yerde yer alan Apsaros Limanı’ndan söz eden ilk kaynak Arrianus’tur. “*Apsaros limanında demir aldıktan sonra, Apsoros’la aralarında aşağı yukarı 15 stadia mesafe olan Akampsis’i*<sup>35</sup> *gece geçtik*”, ifadesiyle Arrianus burada küçük bir limanın varlığından söz etmektedir (Arr. *periplus*, VII. 4). Birçok kaynaktan Apsaros’tan söz edilmesine rağmen buradaki limandan Arrianus’un dışında hiçbir antik yazarın bahsetmemesi, limanın gemiciler tarafından çok az tercih edildiğini göstermektedir. Ancak Arrianus’un kendi zamanında bu limanı değerli kılan bir unsur vardı. Zira yine Arrianus’tan öğrendiğimiz kadarıyla burada beş *cohors*’tan oluşan bir Roma garnizonu ve bir *castellum* (kale ) bulunuyordu.<sup>36</sup>

Apsaros’taki *castellum*, ilk olarak MS I. yüzyılın sonu ile II. yüzyılın başında Romalılar tarafından Apsoros Irmağı’nın kıyısında keresteden geçici bir askeri kale olarak inşa edilmiştir. Bu muhtemelen Apsaros’un en erken yapısıdır. Eski kaynaklara ve arkeolojik bilgilere göre kale, yaklaşık 250 yıldır kullanılmıyor. Apsaros Limanı antik kaynaklarda çok bahsedilmese de, bölgede bulunan arkeolojik kaynaklar değerlendirildiğinde özellikle MS II. ve III. yüzyıllarda bu limanın ticari aktivitelerde bulunduğu görülmektedir. Özellikle bölgede ele geçen seramiklerin %80’ni amforalardan oluşmasına rağmen, çeşitli türde seramikler, cam kadeh, lamba, heykel, çeşitli aletler, taş kurşun, tıkaç gibi eserler bulunmuştur. Ayrıca bu liman ve kale çevresinde birçok ithal amfora türü ve nümizmatik kaynak da bulunmuştur. Fakat ithal edilen bütün bu mallar daha çok Roma askeri birlikleri tarafından kullanılmıştır. Zira Apsoros garnizonu yerel toplumlar ile yakın bir ilişki içine girmemiştir (Kakhidze, 2008: 350 vd.).

---

yaylarında yaşayan Sannoi halklarının, bölgede huzursuzluk çıkardığı ve Roma’ya karşı isyan ederek vergi ödemediklerini ifade etmektedir.

<sup>35</sup> Bugün Çoruh Nehir olarak bilinen Akamphis Irmağı’ndan söz eden Arrianus (*periplus*, VII. 5), bu ırmağın gemilerin yüzebileceği kadar derin olduğunu ve sabahları ırmaktan denizlere doğru kuvvetli rüzgârların estiğini belirtmektedir.

<sup>36</sup> Absaros, Kalesi stratejik ve coğrafi açıdan çok önemli bir yerde kurulmuş olup kale günümüzde de iyi durumdadır (Braund, 1994: 182 v.dd.).

MS III. yüzyıl, Apsaros tarihinde bir dönüm noktası olmuştur. Çünkü 250'li yılların ortalarında itibaren büyük bir göç dalgasıyla Karadeniz'in kuzeyine ulaşan Boraniler, Kırım yolu ile Karadeniz'in güneyine doğru hareket etmişlerdi. Bu büyük barbar grup MS 257'den itibaren Phasis'e çıkarma yaparak Phasis ve çevre limanları tamamen yağmalamıştır. Tarihi kaynaklar Apsaros'un tahrip edildiği konusunda herhangi bir bilgi vermese de bu kale ve limanın MS IV. yüzyılın sonlarında işlevini yitirdiğini göstermektedir (Kakhidze, 2008: 305-306).

## ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

### 3. DOĞU KARADENİZ LİMANLARI'NIN EKONOMİK VE SİYASİ GELİŞMELERDEKİ ROLÜ

#### 3.1. Siyasi Gelişmeler

##### 3.1.1. Hellenistik Dönem'de Doğu Karadeniz Limanları'nın Genel Durumu

Makedonya Kralı büyük İskender'in Akhamenid kralı III. Dareios'u yendikten sonra bizzat Akhamenid kralı olduğu MÖ 330 yılından, Hellenistik krallıkların sonuncusu olan Mısır'daki Ptolemaios Krallığı'nın Roma'nın eline geçtiği tarih olan MÖ 31/30'a kadar geçen süre Hellenizm Devri ya da Hellenistik Dönem olarak adlandırılır (Atlan, 1993: 42; Chamoux, 2002: 1; Austin, 2006: 1; Habicht, 2006: 42-43).

Hellenistik Dönem öncesinde Anadolu, merkezi Persepolis olan Akhamenid İmparatorluğu'nun hâkimiyeti altına girmişti. Zira Akhamenid kralı Kyros (MÖ 559-530), MÖ 546/5 yılında Lydia Kralı Kroisos (MÖ 560-547)'u mağlup etmiş ve tüm Anadolu ile birlikte Karadeniz ve çevresini kontrol altına almıştı (Hdt. I. 28; ayrıca bkz. Malekzadeh, 1968: 5-8). I. Dareios'tan (MÖ 521-486) itibaren Anadolu'nun büyük bir bölümüne hâkim olan Akhamenid'ler, vergi ve savaş için asker toplamak, otorite kurmak gibi birtakım sebeplerle yönetimleri altındaki toprakları 23 satraplığa/eyalete (nomos: vergi bölgesi) ayırmışlardı (Malekzadeh, 1968: 29; Lyod, 1997: 21). Bu ayrıma göre, Doğu Karadeniz Bölgesi 19. Satraplık sınırları içerisinde olup, burada yaşayan vatandaşlar, Akhamenid İmparatorluğu'na 300 *talanta*<sup>37</sup> gümüş vergi ödemekteydiler (Hdt. III. 90; ayrıca bkz. Cook, 1983: 79; Emir, 2013a: 18).

Herodotos, Akhamenid - Hellen Savaşları'nda, Akhamenid İmparatorluğu'nun yanında yer alan halklar arasında, Pontos Bölgesi'nden gelen Makron, Mossynoikoi, Tibaranoi, Moskhoi ve Kolkhis'lilerden oluşan önemli bir askeri güçten söz etmektedir (Hdt. VII. 78). Dolayısıyla Akhamenid idaresi altında Doğu Karadeniz Bölgesi'nin nüfusu, MÖ VII. yüzyılın ortalarından itibaren ticari amaçlarla buralara yerleşen Miletos'lular ile

---

<sup>37</sup> Antikçağda ağırlık birimi olup, zamana ve ekonomik gelişmelere göre değişkenlik göstermiştir.

bölgenin yüksek yaylalarında ve iç kesimlerinde yaşayan yerel halklardan oluşuyordu. Bölgede bir arada yaşama özelliğini kazanmış bu iki farklı etnik grup, önce aralarında daha sonra da uluslararası alanda yaptıkları alış veriş ile bölge ticaretine de yön verdiler (Emir, 2014: 186).

Anadolu'nun diğer bölgeleri gibi Doğu Karadeniz Bölgesi'ni de hâkimiyeti altına alan Akhamendiler, bölgenin liman kentlerinden ve bu kentlerde yapılan ticari faaliyetlerden elde edilen gelirlerin büyük bir bölümünü de kendi hazine katmış oldular. Böylelikle Miletos kolonistlerin Karadeniz Bölgesi ile Ege, Akdeniz ve kıta ötesi halklarla oluşturduğu güçlü ticaret ağı sayesinde Akhamenid İmparatorluğu önemli bir gelir elde etmiş oldu. Bu yüzden Akhamenid İmparatorluğu döneminde Doğu Karadeniz Limanları aktif olarak ticarete önemli bir rol oynamaya devam etti. Zira MÖ IV. yüzyıldan itibaren Doğu Karadeniz kentlerinde ilk kez darp edilmeye başlanan sikkeler, bölgedeki ticari gelişmelerin ve ekonomik büyümenin simgesi olarak görülmektedir (Erciyas, 2001: 157; Tekin, 2008: 114-115). Öyle ki Makedonyalı Büyük İskender'in bölgede hâkimiyetinden önce sikke darp eden ilk Karadeniz kentlerinden biri de Doğu Karadeniz'in en büyük liman şehir olan Trapezous'tu.<sup>38</sup>

Makedonya Kralı Büyük İskender'in ölümünün ardından ortaya çıkan *Diadokhos*'lar<sup>39</sup> döneminde Doğu Karadeniz Limanları'nın durumu çok net değildir. Ancak Büyük İskender'in ölümü ve komutanları arasında başlayan mücadelelerde Karadeniz ticaretinde önemli bir düşüş yaşandığı tahmin edilmektedir (Saprykin, 2007: 196). Büyük İskender'in ölümünü izleyen ve bir asır boyunca devam eden bu siyasi kargaşa döneminde,

---

<sup>38</sup> MÖ 756 yılında Miletos'lu kolonistler tarafından kurulan Trapezous şehrinde darp edilen sikkeler, MÖ IV. yüzyıla denk düşmektedir. Bu gümüş sikkelerin ön yüzünde hafif sakallı bir erkek başı, arka yüzünde bir masa ve üzerinde sikke yığını vardır (Tekin 2008: 144-115). Burada masanın üzerinde sikke yığını nümismatlarca farklı yorumlanmış, bazı nümismatlar bu sikkelerin üzüm salkımı olduğunu iddia etmişlerdir. Aslında bu Trapezous sikkeleri "konuşan tip" sikke gurubuna girmektedir. Bu tür sikkelerin üzerinde bulunan resimler genelde kente özgü ya da kentte yaygın olarak görülen nesnelere aittir. Doğu Karadeniz ve Güney Kafkas bölgelerinin, antikçağdan Osmanlı dönemi sonuna kadar üzüm yetiştiren ve bunu ihraç eden bölgeler olduğu göz önüne alındığında, sikkelerin üzerinde yer alan resmin sikke yığını değil üzüm salkımı da olabileceği düşünülebilir. Bununla beraber bu sikkelerde kentin adı TPA şeklinde kısaltılarak yazılmıştır. Hellence Trapeza "masa" demektir ve kentin adı olan Trapezous ismi de buradan gelmektedir (Tekin, 2008: 115). Trapezous, Sinope'den sonra en erken sikke darp eden Pontos kentidir. MÖ IV. yüzyılda darp edilmiş bu sikkeler aynı zamanda Trapezous için en erken arkeolojik kanıtlardır (Atlan, 1993: 31; Erciyas, 2001: 161). MÖ IV. yüzyıla tarihlenen Trapezous sikkelerinin arka yüzündeki masa üzerinde bulunan resmi, sikke yığını kabul edersek bu betimleme, kentin zenginliğini ve ihtişamını göstermektedir (Tekin, 2008: 114-115).

<sup>39</sup> Latince "Diadokhus", Hellence Διάδοχοι "Diadokhoi" kelimesi, Makedonyalı Aleksandros'un ölümünden sonra sonra Makedonya İmparatorluğu'nu aralarında pay eden Aleksandros'un dört arkadaşı ya da ordusunun generallerine verilen isimdir. Bunlar sırasıyla; Perdikkas, Antipater, Craterus ve Ptolemaios'tur.

I. Mithradetes Ktistes unvanlı bir Pers soylusu, Paphlagonia Bölgesi'nin Kimite kalesinin de içinde bulunduğu Kimitiane yöresinde bağımsızlığını ilan ederek Mithradates Krallığı'nı kurdu (Rostovtzeff, 1941: 577; McGing, 1986a: 15; McGing, 1986b: 249; Chamaux, 2002: 86). Zira merkezi Karadeniz olan bu krallığın kurulması ile Karadeniz Bölgesi'nin ticari ve siyasi gelişmelerinde önemli bir hareketlilikte başlamış oldu.

Mithradates Krallığı'na mensup hanedan üyeleri ilk zamanlarda Karadeniz'in kıyı bölgelerinde bulunan Miletos'lulara ait liman kentlerinin kontrolünü kazanmak için bölgeye ulaşamamıştı. Fakat MÖ II. yüzyıldan itibaren Karadeniz Bölgesi'ndeki başlıca liman kentlerini ele geçirmeye muvaffak oldular. I. Pharnakes (MÖ. yak. 197-yak. 160/159) ve Mithradates Krallığı'na mensup daha sonraki hanedan üyeleri denizin gücünü takdir ettiler ve bölgede stratejik, siyasi ve idari hamlelerde bulundular (Rostovtzeff, 1941: 578; Magie, 1950: 190). Ön Asya'nın diğer hükümdarları Akdeniz dünyasının zenginlikleriyle yetinirken, Mithradates Hanedanı üyeleri, gözlerini Karadeniz sahillerindeki liman kentlerine diktiler. Önce Batı Karadeniz'in en önemli liman kenti olan Amastris'ten sonra Karadeniz'in diğer kıyı şehirlerine yöneldiler (Magie, 1950: 191; Arslan, 2007: 64). Bu anlamda I. Pharnakes, Karadeniz ve Karadeniz kıyılarının Mithradates Krallığı'nın geleceği için önemli bir coğrafya olduğunu ilk fark eden kral oldu. I. Pharnakes, Karadeniz'in doğu kıyılarına yönelerek bölgenin diğer önemli liman kentleri olan Sinope, Trapezous ve Kerasos kentlerini ele geçirdi ve böylelikle Karadeniz'in güneyindeki bütün limanlara hâkim oldu (Kromila, 2002: 297; Arslan, 2007: 64).

Karadeniz'in güneyindeki liman kentlerini hâkimiyet altına alan I. Pharnakes, Doğu Karadeniz Limanları'nın sürekli ticari ilişki içinde olduğu Karadeniz'in kuzeyindeki Khersonesos ve Olbia gibi önemli liman şehirleri ile de politik ilişkiler başlattı. Öyle ki Kral, MÖ II. yüzyılın başlarından itibaren Karadeniz'in bu bölgesindeki verimli alanlara ulaşmada oldukça istekli olduğu anlaşılmaktadır (Chamoux, 2002: 113-115; Højte, 2005: 137 vd.; Grakov, 2008: 67-68). Çünkü I. Pharnakes, MÖ 183-179 yılları arasında yaptığı savaşlar neticesinde krallığın ekonomik durumunu ciddi şekilde zayıflatmıştı. Bu yüzden kral, Khersonesos ve Olbia gibi zengin koloni şehirleri ile yeni ittifak arayışlarına gitti. I. Pharnakes'in haleflerinden V. Mithradates Euergetes (MÖ yak. 150-120) döneminde ise Karadeniz Bölgesi'nde yaşanan gelişmeler hakkında fazla bir bilgimiz yoktur. Ancak en büyük amacı Karadeniz ile Akdeniz arasında var olan ticari ilişkileri daha da fazla



geliştirmek olan V. Mithradates'in, bu amaçla Sinope, Amisos ve Trapezous gibi ticaret ve liman kentleri ile yakından ilgilendiği bilinmektedir (McGing, 1986a: 39).<sup>40</sup>

Mithradates Krallığın son ve en büyük kralı olan VI. Mithradates Eupator, MÖ 120 yılında tahtına çıktığında Anadolu'nun en küçük krallığı, kendisi de en genç krallarından biriydi. Anadolu'daki Hellenistik krallıklar kendi aralarında mücadele ederlerken ve Roma bu dönemde kendi iç meseleleriyle ilgilenmek zorunda kalmışken, VI. Mithradates Anadolu'da oluşan bu otorite boşluğunu krallığın gelişmesi ve güçlenmesi yolunda değerlendirdi. Fakat VI. Mithradates, gözünü atalarından çok daha yükseklere dikmişti. Onun asıl amacı büyüyen Roma gücüne karşı merkezi Karadeniz olan güçlü bir devlet kurmaktı (Emir, 2013b: 8-9). VI. Mithradates, Karadeniz'in kuzeyindeki önemli liman kentlerini ele geçirerek, birleşik bir Karadeniz krallığı meydana getirmekle kalmayıp, bölgenin her türlü zenginliğine de sahip olmayı planlıyordu. Bölgede oluşturacağı güç ile Anadolu'nun tamamını da kontrol altına alacaktı. Bunun için atalarının yönettiği toprakları tek bir çatı altında birleştirmekle işe başladı. Bu amaçla politikasını Karadeniz'in doğu ve kuzey bölgelerine yöneltti (Strab. XII. III. 28; ayrıca bkz. Arslan, 2007: 89-93). Çünkü bu bölgeler yer altı ve yer üstü kaynakları bakımından oldukça zengindi. Dolayısıyla bu tarihten itibaren Karadeniz'de yaşanan hareketlilik bölgenin orta ve doğu kısımlarına kaydı. Bu politikayla birlikte önemli birer liman kentleri olan Amisos, Kerasos, Trapezous ve Phasis'te ticari faaliyetler hızla artarken, Herakleia Pontike, Amastris ve Sinope gibi kentlerde zayıfladı (Saprykin 2007: 199). Böylelikle Doğu Karadeniz kentleri bir taraftan ticari alanda daha gelişmiş bir liman kentleri hâline gelirken, diğer taraftan fethi tamamlanmamış Karadeniz'in doğu ve kuzey bölgelerine ulaşmada ileri karakol görevi üstlendiler. Ayrıca bu kentler içinde Trapezous, zengin hammadde kaynaklarıyla ün yapmış ve Güney Kafkasya topraklarının fethi için bir üs noktası hâline gelmişti (Bryer, 1980: 50).<sup>41</sup>

VI. Mithradates'in Karadeniz Bölgesi'nin kuzeyi ile ilgili politikası ise MÖ 115-114 yılları arasında Kırım Yarımadası'nın güney ucundaki önemli bir liman kenti olan Khersonesos'un, artan İskit baskısına karşı Mithradates Krallığı'ndan yardım istemesi

---

<sup>40</sup> V. Mithradates döneminde Paphlagonia, Amisos ve Sinope'li göçmenlerin bir bölümü bizzat V. Mithradates tarafından Bosporos Krallığı'na gönderilmişti. Kral bu hamlesiyle Karadeniz'in güneyinde yaşayan insanlarla kuzey bölgesinde yaşayan halklar arasında ortak kültürel, siyasi ve ekonomik bir ilişkiler ağı oluşturmaya çalışmıştı (Saprykin, 2007: 198).

<sup>41</sup> VI. Mithradates, Pontos'un doğusundaki Trapezous ve Kolkhis topraklarını krallığına dâhil ederek, krallığın filosu için bu iki yerleşkeyi birer üs hâline getirdi. Bu, Mithradates'in birleşik bir Karadeniz krallığına dair planının ilk işaretiydi.

üzerine fiili olarak başladı. Böylelikle kral, bölgede hâkimiyet sağlamada aradığı fırsatı da bulmuş oldu. Çok kısa bir süre zarfında Hellen kentlerini bu baskıdan kurtaran VI. Mithradates, bir müddet sonra bölgenin hamiliğini de üstlenerek Kırım ve çevresini krallığına bağladı (Strab. VII. 4. 3; 4; 7; ayrıca bkz. McGing, 1986a: 53, Avram, 2002: 70; Grakov, 2008: 67-68; Saprykin, 2003: 3 vd.; Molev, 2009: 321). Mithradates, bir taraftan Karadeniz'in kuzeyinde bulunan ticaret limanlarını aktif olarak kullanmaya başlarken diğer taraftan antikçağda bir tahıl ambarı olarak görülen Güney Rusya ovalarını dolaylı da olsa denetim altına aldı. Ardından Kolkhis Bölgesi'ni de ele geçiren kral, bu bölgenin de önemli limanlarına sahip oldu (Molev, 1995: 31 vd.). Dahası VI. Mithradates, Karadeniz'in batı kıyıları hariç diğer bölgelerdeki bütün liman kentlerini hâkimiyet altına aldı ve atalarının hayalini kurduğu birleşik bir Karadeniz Krallığı'nı ortaya çıkardı.

Karadeniz'in kuzey bölgelerinin ele geçirilmesi ile elde edilen maddi kazanç çok büyüktü. VI. Mithradates, öncelikle Bosporos gibi önemli bir krallığı hâkimiyet altına alarak başta Khersonesos olmak üzere, Pantikapaion, Theodosia, Phanagoria gibi bir takım önemli kent ve limanlara da doğrudan sahip olmuş oldu. Bu bölgelerdeki limanlar ticaret potansiyelinin yanında önemli tersaneleri bünyesinde barındırıyordu (Strab. VII. 3-6; ayrıca bkz. King, 2007: 50-51). Azak Denizi'nin balık potansiyeline bir de "tahıl ambarı" olarak anılan kuzey bozkır toprakları eklenince, bu zenginlik bütün halkların ve krallıkların iştahını kabartacak bir hal aldı.

Sonuç olarak Geç Hellenistik dönemin Anadolu'daki en büyük krallıklarından biri olan Mithradates Krallığı ve onun son büyük hanedan üyesi VI. Mithradates, Karadeniz ve hinterlandının sahip olduğu bu öz kaynaklar kullanarak Ön Asya'nın en zengin krallıklarından biri oldu. Öyle ki VI. Mithradates'in, Roma'nın büyük generallerinden Sulla, Lucullus ve Pompeius tarafından çeşitli kereler mağlup edilmesine rağmen, kralın her seferinde Roma'nın karşısına daha güçlü ve görkemli bir şekilde çıkması, sadece Karadeniz Bölgesi'nin kendisine sunduğu ekonomik ve stratejik potansiyellerle açıklanabilirdi.

### **3.1.2. Roma'nın Karadeniz Havzası'ndaki Başlıca Liman Kentlerini Hâkimiyet Altına Alması**

Roma Cumhuriyeti, İtalya Yarımadası ve Batı Akdeniz'i kendi hâkimiyeti altına aldıktan bir süre sonra politikasını Anadolu'ya çevirdi. MÖ 133'te Pergamon kralı III. Attalos'un bir erkek evladının olmaması ve vârisinin bulunmamasından dolayı MÖ 133'te

topraklarını Roma'ya miras bırakması ile Roma Anadolu'da ilk kez toprak sahibi oldu (Mcshane, 1959: 218 vd.; Allen, 1983: 84-85). Başlangıçta Roma Anadolu'nun doğusu ve kuzeyi ile ilgilenemedi. Ancak MÖ 301'de Karadeniz'de kurulan ve MÖ 120'de büyük bir krallık haline gelen Mithradates Krallığı'nın Anadolu'da Roma'ya rakip olarak ortaya çıkması, Roma Cumhuriyeti'nin Karadeniz politikasını değiştirdi (Emir, 2014: 111).

Merkezi Karadeniz'de güçlü bir krallık kuran VI. Mithradates, kısa zamanda büyüyerek önce Karadeniz Bölgesi'nin tamamını, ardından da Batı Anadolu'daki ticaret kentlerini ele geçirmişti. Bunun üzerine Roma yeniden Anadolu'da yaşanan gelişmelere müdahil oldu. Mithradates Krallığı'nın böylesine kısa bir sürede gelişip güçlenmesi, Roma'nın dikkatinden kaçmadı ve Mithradates Krallığı'na savaş açtı ve MÖ 89 yılında başlayan Mithradates Savaşları, MÖ 72'den sonra Roma generali Lucullus zamanında Pontos'a taşındı. Roma Cumhuriyeti MÖ 72 tarihinden itibaren bir taraftan Mithradates Krallığı'nın merkez gücü olan Doğu Karadeniz Bölgesi'ne girerek krallığa son vermek isterken, diğer taraftan bölgedeki önemli liman kentlerini de kontrol altına almaya çalıştı (Arslan, 2007: 346 vd.).

Lucullus, Karadeniz'e çıkar çıkmaz ilk olarak Amisos, Sinope, Pharnakeia ve Trapezous gibi Pontos'un önemli liman kentlerini ele geçirdi (Plut. Luc. XIX. 2-3; App. *Mithr.* 78-79; ayrıca bkz. Magie, 1950: 338-339). Lucullus'un askerleri bu bölgede o kadar çok ganimet ve esir elde etmişlerdi ki, bu aşırılık her şeyin değerini düşürmüştü. Plutarkhos, Lucullus'un Pontos'un zengin kentlerinden Amisos'u ve Sinope'yi işgali sonrasında bölgeden sağlanan ganimetin büyüklüğünden söz ederken (Plut. Luc. XIV. 1); “Öyle ki, bir kölenin fiyatı dört, bir öküzün fiyatı ise bir drahmiye kadar düştü. Koyun, keçi gibi diğer malların hemen hemen hiç değeri yoktu” ifadelerine yer vermektedir. Bu işgallerle birlikte Lucullus, Pontos'un fethini tamamladı ve Roma *Senatus*'undan bu yeni eyaletin *provincia Pontos* olarak düzenlenmesi için yetki istedi (Arslan, 2007: 388; Sherwin-White, 1994: 238-239).

Lucullus'un askerleri uzun kuşatmalardan sonra ancak ele geçirebildikleri Pontos şehirlerinde ve Armenia'da tam bir yağma faaliyetinde ve katliamda bulundular. O döneme kadar zengin birer ticaret limanları hâline gelen bu kentler, savaşlar dolayısıyla oldukça yoksullaştı. Strabon, kendi memleketinden söz ederken yaşanan bu olumsuz gelişmeleri şu şekilde ifade etmektedir: “Ülkemde Mithradates Savaşları nedeniyle tahrip edilmiş birçok

müstahkem yer ve pek çok terk edilmiş arazi bulunur” (Strab. XII. 3. 39). Gelişmelerini tamamen Mithradates Krallığı’na borçlu olan Amisos ve Sinope, uzun süre Roma’ya karşı direnen kentler oldu. Fakat bu direniş onlar için çok pahalıya mal oldu ve bu iki liman kenti, Roma askerleri tarafından tamamen yakılıp yıkıldı. Amisos ve Sinope’de Romalıların yaptığı yıkım o kadar büyüktü ki, Lucullus bizzat kendi hazinesinden sağladığı imkânlarla bu iki kenti yeniden onardı ve bu iki şehre “özgür kent” statüsü verdi (Plut. *Luc.* XIX; XXIII; ayrıca bkz. Memnon, 45; 53-54; App. *Mithr.* 83). Fakat Roma *Senatus*’u tarafından Lucullus’un görevinden azledilmesi üzerine ortaya çıkan otorite boşluğunda Pontos Bölgesi, yeniden Mithradates’in eline geçti.

Üçüncü Mithradates Savaşları sırasında Roma *Senatus*’u Anadolu’daki Roma orduları komutanı Lucullus’u görevden alıp yerine Pompeius’u atadı (Plut. *Pomp.* XXX. 1-3; App. *Mithr.* 97; Eutr. VI. 12). Zira Pompeius, Lucullus’un görevinden azledilmesiyle yeniden Mithradates’in eline geçen Pontos kentlerini tekrar Roma toprağı hâline getirirken, selefi döneminde alınamayan Pontos’un diğer önemli merkezlerini ve kalelerini de ele geçirdi (Emir, 2014: 104 vd.). Pompeius daha sonra bölgede yaptığı siyasi düzenlemeler sonunda Doğu Karadeniz Bölgesi’ndeki liman kentleri Roma’ya bağlı bir vassal krallık olan Galat beyi Deiotaros’a bağışlandı (Sherk, 1980: 975; Jones, 1998: 158; Arslan, 2000: 149-150; Kaya, 2005: 131-132). Böylelikle Roma Cumhuriyet Dönemi’nde Doğu Karadeniz limanları dolaylı olarak Roma hâkimiyeti altına girmiş oldu. MÖ 64’te Doğu Karadeniz limanları, Roma İmparatorluk Dönemi’nde İmparator Nero’nun bu bölgeyi Cappadocia eyaletine bağlanmasıyla doğrudan Roma kontrolüne geçti.

### **3.1.3. Roma’nın Doğu Seferleri’nde Doğu Karadeniz Limanları’nın Askeri ve Stratejik Önemi**

Mithradates Savaşları sonunda mutlak Roma hâkimiyeti altına giren Doğu Karadeniz Bölgesi’nde Pompeius’un oluşturduğu yeni yerleşkeler, ekonomik öneme sahip belirli kavşak noktaları üzerinde yer alıyordu. Bunlar Karadeniz kıyısından başlayarak sırasıyla: Pompeiopolis, Neapolis (Vezirköprü), Magnopolis (Kaleköy), Diospolis (Niksar) ve Nikopolis (Eskihisar) kentleriydi. Bunlara Büyük Kolonizasyon Dönemi’nden itibaren kent statüsünde olan Amastris, Amaseia, Amisos, Pharnakeia ve Trapezous ve Phasis gibi önemli liman kentleri de dâhil edilebilir (Erciyas, 2001: 129-145). Neapolis, Magnopolis, Diospolis ve Nikopolis gibi Pompeius döneminde kent statüsüne kavuşturulan bu yerleşkeler,

Bithynia'dan başlayarak Armenia'ya, oradan da İran'a ve Uzak Doğu'ya kadar ulaşan ticaret yollarının üzerinde yer alıyorlardı. Ayrıca Zela ve Magnopolis gibi yine Pompeius tarafından kurulan kentler de, Karadeniz kıyılarından Amaseia boyunca Yukarı Halys vadisine ve dağlar boyunca Fırat'a giden bir başka ticaret yolu üzerinde bulunuyorlardı (Ramsay, 1960: 45-47; Magie, 1950: 370; Erciyas, 2001: 39-44). Dolayısıyla Anadolu'daki ticaretin akışı hem doğudan batıya, hem de kuzeyden güneye bu kentler üzerinden sağlanmaktaydı. Yeni kurulan bu kentler sayesinde Roma, bölgedeki ticari ve askeri faaliyetlerini daha kolay denetlenebilir bir hâle getirdi.

Pompeius'un özellikle Doğu Karadeniz ve Kafkas bölgelerinde yaptığı siyasi düzenlemelerin bir başka amacı ise, bölgede Uzak Doğu ticareti için Roma çıkarlarına hizmet eden güvenli bir yol ağı oluşturmaktı. Antik kaynaklarda bu coğrafyada çok eski zamanlardan itibaren kullanılan bir ticaret yolundan söz edilmektedir. Strabon (II. 1. 11; 5. 31; XI 7. 3) ve Plinius (*nat.* VI. 19. 52)'a göre bu yol; Kolkhis'ten başlayarak sırasıyla, Iberia üzerinden Hazar Denizi'ne ve oradan da Hindistan'a kadar uzanıyordu. Bu yüzden Pompeius, Doğu Karadeniz ve Kafkasları Uzak Doğu ile yapılan ticaretin geliştirilmesinde ileri bir karakol ya da giriş kapısı olarak görüyordu. Plinius (*nat.* VI. 19. 52), Pompeius'un Kolkhis Bölgesi'ndeyken bu yolu bulmaya çalıştığını belirtmektedir. Fakat Pompeius'un bu uzak bölge hakkındaki bilgileri çok azdı. Dolayısıyla Mithradates Savaşları sırasında gerçekleştirilen bu keşif seferinin amacının daha çok, bu ticaret rotası hakkında bilgi toplamak olduğu düşünülmektedir (Charlesworth, 1924: 104; Alimova ve diğerleri, 2009: 10 vd.).<sup>42</sup>

Marcus Antonius'un döneminde Antonius, Parthlara karşı yapmak istediği sefer dolayısıyla özellikle Kuzeydoğu Anadolu'da bir takım siyasi düzenlemelere gitti. Özellikle Amisos kentinin Straton adında zorba bir tirana verilmesi (Strab. XII. 3. 14; ayrıca bkz. Broughton, 1938: 589) ve ticaret kentleri olarak ön plana çıkan Doğu Karadeniz'in liman kentlerinin Parth savaşlarına hazırlık amacı ile sınır karakolları hâline getirilmesi, bu limanların ekonomik görevlerinin yanında askeri ve stratejik özellikleriyle de ön plana

---

<sup>42</sup> Braund (1994: 41), bu yolun özellikle Iberia'nın doğusunda kalan bölümünde Klasik ve Hellenistik dönemlere ilişkin çok az sayıda arkeolojik verinin olduğunu belirtmektedir. Buna karşın XIX. yüzyılda Rusların A.İ. Gluhovskiy başkanlığında bu yol güzergâhı üzerinde arkeolojik çalışmalar başlattığı ve bu çalışmalar sonunda antik kaynaklarda geçen bu ticaret yolunun varlığına dair önemli somut kanıtların ortaya çıktığı belirtilmektedir (Alimova ve diğerleri, 2009: 9 vd.)

çıkmasını sağladı. Fakat Antonius'un bölgede yaptığı bu siyasi düzenlemeler, Doğu Karadeniz'deki kent hayatının çok az gelişmesine neden oldu.

Roma Cumhuriyet Dönemi'nde yaşanan sürekli iç savaşların Roma İmparatorluk Dönemi'nin ilk imparatoru Augustus'un (MÖ 27-MS 14) imparatorluk sınırları içerisinde başlattığı barış dönemi ve bu dönemde ekonomik ve siyasi alanda alınan önlemler, şüphesiz Roma'ya olduğu kadar imparatorluğa bağlı eyaletlere ve krallıklara da katkı sağladı. Augustus döneminde Roma'ya bağlı vassal bir krallık olan Polemon Krallığı'nın, Pontos Bölgesi ile Bosporos Krallığı'nın yönetimini de elde etmesi, bölgedeki ticari ve siyasi faaliyetlerin gelişmesine katkı sağladı ve Doğu Karadeniz Limanları'nın stratejik önemini daha da arttırdı (Bowersock, 1966: 52-53; Olshausen, 1980: 910-911; Gruen, 2008: 151 vd). Çünkü Kral Polemon (MÖ 16-8), bir taraftan Bosporos'ta hâkimiyetini pekiştirirken, diğer taraftan Karadeniz ticaretinin güvenliğini sağlamak ve ticaretin aktif bir şekilde yapılması için denizlerdeki korsan faaliyetlerini engelledi. Böylelikle Karadeniz ticareti tek bir merkezden yani Pontos'tan yönetilmeye başlandı. Bu da Pontos Bölgesi'nin ekonomik ve siyasi alanda gelişmesini sağladı (Broughton, 1938: 593-594). Öyle ki Bosporos limanlarından Anadolu'ya gönderilen başta tahıl olmak üzere diğer ihraç ürünleri, Herakleia Pontike ve Sinope limanı yerine, Amisos, Trapezous ya da Kolkhis limanlarına ulaştırıldı (Rostovtseff, 1957: 154; 259).

Caligula döneminde (MS 37-41) Polemon Krallığı'nın başına II. Polemon (MÖ 12-MS 74)'un geçmesi ile Doğu Karadeniz'deki liman kentlerinin önemi daha da arttı. Çünkü II. Polemon, Amisos'tan Kolkhis'e kadar bütün bölgeye, kuzeyde ise bütün Krimeia Yarımadası'na sahip olmuş ve böylelikle tüm Karadeniz ticaretinin de kontrolünü sağlamış oldu. Ayrıca II. Polemon'un özellikle Pontos Bölgesi'nde siyasi gücünün artırmasıyla Karadeniz'in kıyı sahilinde Amisos ile Kotyora arasında Doğu Karadeniz'in liman kentlerine yakın önemli bir kent kurdu. Kendi adına izafeten kurduğu bu kent, o dönemlerde "Polemonium/Polemonion" (Boloman) olarak adlandırıldı (Bryer ve Winfield, 1985: 111; Jones, 1998: 171).

Doğu Karadeniz Bölgesi ve bu bölgedeki liman kentlerinin askeri ve stratejik önemi İmparator Nero (MS 54-68) ile birlikte oldukça gelişti. Nero, Roma İmparatorluğu'nun Doğu'daki en büyük düşmanı Parth İmparatorluğu'na karşı Corbulo komutasında MÖ 54'ten itibaren büyük bir sefer başlatırken Pontos Bölgesi ve özellikle de Trapezous Limanı, bu

savaşta Corbulo ve askerleri için stratejik bir öneme sahipti. Çünkü Trapezous Limanı, oldukça zor ve imparatorluk sınırlarından uzak bir coğrafyaya sahip Armenia topraklarından geçerken, orduya iâşe ve destek kuvveti sağlayacak en uygun yerdi (Emir, 2014: 148-149). Trapezous Limanı'nın bir diğer önemi yine bu dönemde Nero'nun talimatıyla Sinope ve Trapezous limanlarında bulunan eski kraliyet donanmasını 40 tane savaş gemisiyle güçlendirmesi (Cumont, 1923: 112) ve ardından da merkezi Trapezous'ta bulunan bu donanmaya Pontos'un eski kralı II. Polemon'un bölgede bıraktığı donanmanın da dâhil edilmesi oldu. Böylelikle İmparator Nero, MS 64'te *Pontos Euxenos*'da *Classis Pontika*'yı (Pontos Donanması) kurmuş oldu (Starr, 1941: 126-127). Roma donanmasının Trapezous Limanı'nda konuşlandırılması, limanın askeri ve stratejik alanda zirve yapmasını sağladı. Bu dönem Doğu Karadeniz limanlarının gerek askeri gerekse ticari olarak en aktif olduğu dönemi simgeliyordu. Böylelikle Trapezous ve Hyssos limanları, sadece Armenia'ya giden yolları değil, aynı zamanda Bosporos ve Karadeniz'in doğu kıyısında yer alan Phasis Irmağı ağzına kadar uzanan bölge arasındaki deniz iletişiminin kontrolünü de elinde tutmuş oldu (Magie, 1950: 561).

Nero döneminde Pontos Bölgesi'nde ve Güney Kafkasya'da yaşanan bu olaylar, bölgedeki liman kentlerinin önemli oranda gelişmesini sağladı. Bunlardan Pharnakeia önemli bir şehir hâline gelirken, Polemon döneminde kurulan Polemonium kenti ekonomik ve coğrafi anlamda daha büyük bir kentte dönüştü. Trapezous özellikle Nero'nun Armenia seferi sırasında önem kazandı ve imparatorluğun Doğu sınırlarına ikmal sağlayan liman kenti oldu (Broughton, 1938: 731; Whittaker, 1994: 56; Elton, 1996: 83).

Doğu Karadeniz Limanları'nın askeri ve stratejik anlamda önemi Flaviuslar Hanedanı (MS 69-96) döneminde artarak devam etti. Bu hanedanın en önemli hükümdarı Vespasianus'un (MS 69-79)'un, Anadolu'nun kuzeydoğusunda bulunan Satala ve Samosata garnizonu arasında son derece önemli bir yol ağı yaptırması, Doğu Karadeniz'deki liman kentlerinin önemini bir kat daha arttırdı (Cumont ve Cumont, 1906: 343, 364; Magie, 1950: 571; French, 1980: 716; Çiğdem, 2007: 145). Çünkü bu yeni yol ağı, Doğu ve Güneydoğu Anadolu'yu Karadeniz'e bağladı (Mitford, 1998: 270-271). Bu güzergâhın sonunda bulunan Trapezous kenti ise bu yeni yol sisteminde kilit rol üstleniyordu. Ayrıca bu yol ağı, Uzak Doğu'ya mal getirip götüren tüccarlar için, ulaşımda deniz taşımacılığında daha fazla yararlanabilme olanağı sağladı.

Claudius ve Flavius hanedanları döneminde Doğu Karadeniz Bölgesi'ne yapılan yatırımlar, İmparator Traianus (MS 98-117)'un Doğu seferlerinde oldukça fayda sağladı ve İmparator, Armenia Krallığı ve Parth İmparatorluğu üzerine yapmayı planladığı seferlerde bölgedeki liman kentlerini askeri ve stratejik alanda en iyi şekilde değerlendirme yoluna gitti. Bu amaçla Traianus, Doğu seferleri öncesi Karadeniz kıyısında bulunan Amasra, Sinope, Amisos ve Trapezous gibi önemli kıyı kentlerini ziyaret etti. Buralarda yaptığı teftiş sonunda bu kentlere ait limanların daha aktif işleyebilmesi için onları geliştirme yoluna gitti. (Crow ve Hill, 1995: 253-254; Çiğdem, 2007: 145).

Traianus'un halefi olan İmparator Hadrianus (MS 117- 138) döneminde de Doğu Karadeniz Limanları, stratejik ve askeri önemini korudu. Hadrianus, Doğuda Parth İmparatorluğu ile uzun soluklu bir anlaşma yapmasına rağmen, bu kez Kafkaslar'da yeni bir tehlike ortaya çıktı. Zira bölgede giderek güçlenen Alanlar<sup>43</sup>, özellikle Kafkaslar ve Pontos kıyılarına oldukça yaklaşmışlardı. Bunun üzerine Hadrianus bölgedeki gelişmeleri yakında görmek ve Roma'nın doğudaki garnizonlarını denetlemek için önce Samsota ve Melitene garnizonlarına ardından da Trapezous kentine gitti (Magie, 1950: 621; Syme, 1988: 161). Emir (2014: 168), Hadrianus'un askeri güçlerin kolayca barınabileceği savunmaya uygun coğrafi yapısı sayesinde Trapezous'u, Kafkaslara açılmada önemli bir kapı olarak görüyordu. Bu yüzden İmparator, Doğu Karadeniz Bölgesi'nde ve Kafkas kıyılarında Nero döneminden itibaren oluşturulan Karadeniz savunma sistemini güçlendirme yolunu gitti. Bu amaçla Trapezous'da kendi ismi ile anılan yeni bir liman inşa ettirdi (Cumont ve Cumont, 1906: 365; Boatwright, 2000: 119).

Hadrianus'un Doğu Karadeniz ve Kafkas Bölgeleri'ndeki liman kentlerinde yaptırmış olduğu askeri ve lojistik faaliyetler bunlarla da sınırlı kalmadı. Hadrianus'tan bir süre sonra bizzat imparatorun talimatıyla daha sonra Cappadokia Eyaleti valisi olan Arrianus'da Doğu Karadeniz ve Kafkas Bölgeleri'ne bir teftiş gezisi yaptı. Arrianus özellikle Trapezous sınırları içerisinde bulunan Hyssos Limanı'nda bulunan bir roma *cohors*'unu

---

<sup>43</sup> Alanlar hakkında bilgi veren Emir çalışmasında şu ifadelere yer vermektedir (2014: 57, dn. 145): "Alanlar ilk kez MS 10'lu yıllardan itibaren Aşağı Don havzasında ortaya çıkmışlardı. Gerçek ana yurtları Aral Gölü'nün güneyindeki Oxus (Amu Derya) nehri ve çevresidir. Buradan yavaş bir şekilde batıya doğru Maiotis Denizi ve Tanais Irmağı'na doğru yayıldılar. Bu bölgede daha önce yerleşmiş olan iki Sarmat kolu Sirak ve Aorsi halklarını yerinden çıkartarak, Güney Kafkasya'ya yerleştiler. Göktürk kitabelerinde "As" ya da "Az", Çince "A-Lan", ve Latince "Alani" ya da "Halani" şeklinde yazılan bu göçebe halklarının adı, Çinlilerin Han sülalesinin yıllıklarında da geçmektedir. Bugün Amu Derya (Oxus) Havzası'nda küçük bir Türkmen kabilesi, kendilerini "Alan" olarak adlandırır.



(Arr. *periplus* III. 1) ve yine Pontos sınırları içerisinde Çoruh Irmağı ağzında diğer bir önemli liman olan Apsarros'taki beş *cohors*'dan az olmayan bir başka sınır karakolunu teftiş etti (Arr. *periplus*, VI. 1). Arrianus daha sonra Phasis'de yaklaşık 400 askeri (Arr. *periplus*. IX. 3) ve Sebastopolis'teki (Dioskorius/Suhumi) Roma *cohors*'larını da denetledi. Doğu Karadeniz ve Kafkas kıyılarındaki liman kentleri üzerinde bulunan bütün bu garnizonlar Karadeniz'in sınır güvenliğini sağlıyorlardı (Boatwright, 2000: 119-120). Hadrianus ve ardından Arrianus'un Karadeniz kıyılarında yapmış olduğu askeri denetimin amacı Roma'nın Doğu Karadeniz ve Kafkas kıyılarındaki liman kentlerine konuşlanmış garnizonları vasıtasıyla bu bölgelerdeki varlığını güçlü bir şekilde hissettirmek istemesiydi (Emir, 2014: 169).

Roma İmparatorluk Dönemi'nde Doğu Karadeniz ve Kafkas Limanları'nın bu kadar önem kazanmasının altında şüphesiz bölgede yaşanan siyasi gelişmeler yatmaktaydı. Armenia sorunu, Parth İmparatorluğu üzerinde hâkimiyet mücadelesi ve Alan tehdidi Roma'nın bu bölgede askeri faaliyetlerini arttırmasına sebep olmuştu. Yaşanan bu askeri faaliyetlerde de Doğu Karadeniz Limanları, Roma için lojistik bir görev üstleniyordu. Ancak Severus Hanedanı (MS 192-235) Dönemi'nde Doğu Karadeniz Limanları'nın askeri ve stratejik öneminin azaldığı görülmektedir. Severus'lar döneminde *Bithynia et Pontus* ve *Cilicia* eyaletlerinin önem kazanması, özellikle Doğu Karadeniz Bölgesi'nin askeri işlevselliğini zayıflattı. Caracalla (MS 198-217) döneminde Trapezous ve Sinope'deki Pontos donanmasının (Classis Pontika) Kyzikos'a kaydırılması ile bu limanlar, askeri ve stratejik değerini de kaybetti (Starr, 1941: 129; French, 1984: 53-60; Mitchell, 1995: 235).

Sonuç olarak Pompeius dönemiyle birlikte başlayan Roma'nın Doğu Karadeniz Bölgesi'ndeki askeri ve siyasi faaliyetleri, bölgedeki liman kentlerinin önemini arttırdı. Özellikle İmparator Nero'nun Karadeniz'i bir Roma gölü haline getirmesi ve onun Kafkaslardan Uzak Doğu'ya doğru hem ticari hem de askeri faaliyetlerde bulunma planı, bölgedeki liman kentlerinin işlevselliğini arttırdı. İmparator Traianus döneminde Roma'nın neredeyse Doğu'daki en büyük sınırlarına sahip olması ve bu bölgelerin denetlenmesi problemi, bölgeye denizden ikmal sağlayan en yakın yerlerden biri olan Doğu Karadeniz Limanları'nın sorumluluğunu daha da geliştirdi. İmparator Hadrianus, bölgeye yaptığı teftiş gezisi ve Trapezous Limanı yanında bir liman daha yaptırması, bölgedeki limanların ne kadar çok misyona sahip olduğunu gösteriyordu. Ancak Roma'nın doğudaki politikasının giderek güneye kayması ile Akdeniz Limanları daha önemli bir hale geldi. Bu yüzden Roma,

Doğu Karadeniz Limanları'nı gözden çıkardı ve askeri yatırımları daha çok batıda ve güneydeki limanlara yaptı. Böylelikle Doğu Karadeniz Limanlıları, Severus Hanedanı ile birlikte giderek önemini yitirdi.

### **3.1.4. MS III. yüzyılda Karadeniz'de Got İstilaları ve Doğu Karadeniz Limanları'nın Durumu**

MS 235'de Severus Alexander'in öldürülmesi ve hemen ardından Iulius Verus Maximinius'un (MS 235-328) imparator ilan edilmesiyle başlayan süreç, Roma imparatorluk tarihine "Asker imparatorlar" ya da "Askeri Anarşi dönemi" olarak geçmiştir. MS III. yüzyılın ilk çeyreğini içine alan bu dönemde imparatorluk en karmaşık dönemlerinden birini yaşadı. İmparatorluğun kuzey sınırlarında Germen kabilelerinin, doğu sınırlarında ise Sasanilerin saldırılarına bir de iç savaşlar eklenince, İmparatorluk ciddi bir çöküş sürecine girdi (de Blois, 1984: 358 vd.).

Asker İmparatorlar Dönemi içinde İmparator Licinius Valerianus (MS 253-260) dönemine kadar Doğu Karadeniz Bölgesi ile ilgili elimizde kayda değer bir bilgi bulunmamaktadır. Lakin Valerianus'un tahta çıktığı tarihten sadece bir yıl sonra Karadeniz'in kuzeyinden önce Boraniler, ardından da Gotların Anadolu'ya yönelmesi ile Doğu Karadeniz ve Kafkas bölgelerindeki kentler, acı ve sıkıntılarla dolu bir dönem geçirdi. Özellikle MS 254'te Danubius kıyısında yaşayan Boraniler, Karadeniz Bölgesi'nin kuzeyindeki Bosporos Krallığı'nı yağmaladıktan sonra sırasıyla Kafkasların en önemli iki liman kenti Pityus ve Phasis'e girdiler. İstilacılar burada bulunan limanları ve zengin tapınakları yağma ettiler (Zos. *Nov. Hist.* I. 32; ayrıca bkz. Rostovtzeff, 1957: 443; Wolfram, 1990: 48-49; Hind, 2010: 15). Daha sonra Doğu Karadeniz'in en eski ticaret merkezlerinden biri olan Trapezous'a yöneldiler. Kentin çift sıralı surlarının, yaklaşık 10,000 askerle korunması Trapezous halkına ayrı bir güven veriyordu. Bu yüzden çevre kentler ve ülkeler de hazinelerinin saklanması için bütün mal varlıklarını Trapezous kentinde muhafaza etmekteydiler. Böylelikle kentin zenginliği bir o kadar daha artmıştı. Fakat kale muhafızlarının kentin korunaklı yapısına olan aşırı güvenleri, ihmalkârlığı da beraberinde getirdi. Surları koruyan askerlerin başıbozukluğundan ve tedbirsizliğinden faydalanan Boraniler, kısa zamanda sur duvarlarını aşarak kente girdiler. O andan sonra kent tam bir yağma ve talana maruz kaldı. En güzel tapınaklar ve en güzel yapılar yakılıp yıkıldı. Çünkü işgalciler kendilerini çok büyük bir ganimetin içinde buldular (Zos. *Nov. Hist.* I. 32; ayrıca

bkz. Heather ve Matthews, 2004: 2; Heather, 2012: 73-74). Oysaki Miletos'luların koloni pazarları kurduğu Karadeniz'in güneyindeki bu liman kenti, Hadrianus döneminde zengin ve ihtişamlı bir kent hâline gelmişti. Zosimos'tan (*Nov. Hist.* I. 33) öğrendiğimiz kadarıyla çift sıralı surlarla örülü, asla alınamaz denilen kentte, çevre bölgelerdeki ülkelerden gelen hazineler de muhafaza edilmişti. Dolayısıyla Trapezous'un işgali, Boraniler için ne denli büyük bir ganimet ve zenginliği ifade ediyorsa, kent ve çevre bölgeler için de o denli bir felaket, yıkım anlamına geliyordu. Boraniler, kentten elde ettikleri ganimetleri geldikleri gemilere sığdıramayıp limanda demirlemiş olan Trapezous'lulara ait gemilere yığmaları, kentte yapılan yağma ve talanın boyutunu gözler önüne sermektedir. Zosimos, Boranilerin Trapezous kentine saldırılarını ve kenti işgal etmelerini eserinde ayrıntılı bir şekilde şöyle ele almaktadır (*Nov. Hist.* I. 32-33):

[Boraniler] ünlü Artemis Phasiana Tapınağı'nın ve Aietes sarayının bulunduğu Phasis yakınlarına demir attılar. Tapınağı ele geçirmek için yaptıkları başarısız bir girişimden sonra, doğruca Pitius'a yöneldiler. Çaba sarf etmeden kaleyi kuşattıktan ve garnizonu dışarı attıktan sonra devam ettiler. Çok sayıda savaş gemisine sahip oldukları için, kürek çekmeyi bilen savaş esirlerini donanmada kullandılar. Ve havanın yumuşak olmasının da yardımıyla neredeyse tüm yaz boyunca kürek çekerek, büyük bir nüfusa sahip, geniş bir şehir olan, hali hazırdaki garnizonun yanında 10,000 kişilik bir askeri bulunan Trapezous'a ulaştılar. Şehir çifte surlarla çevrili olduğu için saldırmalarına rağmen, şehri ele geçirmeyi hayal bile edemediler. Ancak İskitler [Boraniler], askerlerin içki âleminin zevklerini kaçırmamak için surlara bile çıkmadıklarını, tembellik ve içkiye yenik düştüklerini gözlemleyerek daha önceden hazırladıkları ağaçları şehrin surlarının önüne yığdılar. Böylelikle bir defada bir kaç kişi olmak üzere gece surlara tırmandılar ve şehri ele geçirdiler. Bu ani ve beklenmeyen saldırı, askerleri panikletti. Bazıları çeşitli kapılardan kaçabilseler de diğerleri düşman tarafından öldürüldü. Böylece şehir ele geçirildi, sur dışındaki arazide yaşayanların, surlarından dolayı şehrin içlerine toplanmış olmalarından dolayı barbarlar, çok büyük miktarda para ve çok sayıda esir buldular. Barbarlar tapınakları, evleri, güzelliği olan her şeyi yağmaladıktan ve bütün alanı da talan ettikten sonra elde ettikleri ganimetlerle evlerine geri döndüler.

Boranilerin MS 254 yılında Karadeniz'in doğu ve güney kıyılarından, özellikle de Doğu Karadeniz ve Kafkas kentlerinden elde ettikleri ganimet o kadar büyüktü ki bu, Karadeniz'in kuzeyindeki diğer istilacı kabilelerin de dikkatini çekti. MS 257 yılı sonunda bu kez Boraniler'e Gotlar'ın da dâhil olmasıyla çok daha büyük bir grup yeniden Karadeniz'in doğu ve güney bölgelerine girdi (Kulikowski, 2007: 19; Heather, 2012: 74). Fakat Doğu Karadeniz'in tükenmiş kentlerini beğenmeyerek, Karadeniz'in batısına doğru önlerine çıkan bütün kentleri yağmalayıp Propontis'e (Marmara) kadar ilerlediler (*Zos. Nov. Hist.* I. 34-35; ayrıca bkz. Rostovtzeff, 1957: 443-444; Vasiliev, 1936: 3-4; Gibbon, 1987 I: 284-285; Wolfram, 1990: 49-50). Bu bölgelerin de ganimet için işgal edilmesiyle Anadolu'nun özellikle kuzey ve batı kıyıları büyük bir yıkıma maruz kaldı. Karadeniz Bölgesi'nde yaşanan bu istila hareketi, bölgede onarılamaz bir ekonomik hasara yol açtı.

Doğu Karadeniz kentleri maruz kaldıkları bu felaketten Roma'nın kendilerini kurtarmasını beklerken Roma, elindeki son gücü doğuda giderek güçlenen Sasanilere karşı kullanmayı tercih etti. Bu tarihten itibaren Pontos Bölgesi, imparatorluğun doğudaki en uzak bölgelerinden biri olarak kendi kaderine terk edildi (Emir, 2014: 186).

Kaynaklar bölgede yaşanan ekonomik sıkıntılar hakkında bilgi vermese de, Got istilasından tam 10 yıl sonra MS 268'de Anadolu, özellikle de Doğu Karadeniz ve Kafkaslar, daha büyük bir kitleden oluşan yeni bir Got saldırısına maruz kaldı. Yeni gelen istilacı grubun Pontos Bölgesi'nde yaptıkları eylemler hakkında fazla bilgi yoktur. Gotların Karadeniz Bölgesi'ni hızla geçerek doğrudan Ege Bölgesi'ne yöneldikleri anlaşılmaktadır (SHA *Gall.* VI. 1-3; Zon. XII. 26; Drinkwater, 2008: 46). Gotların Karadeniz kıyılarında çok fazla beklemeden Ege kıyılarına yönelmeleri, bölgede yağmalaya değer bir şey bulamadıkları anlamına geliyordu. Bu da Pontos Bölgesi'nin Got saldırıları sonrasında toparlanamadığı ve ekonomik anlamda çöktüğünü gösteriyordu. Fakat bu, Pontos kentlerine vurulmuş son darbe değildi. MS 276'da İmparator Tacitus zamanında Azak Denizi kıyısında yaşayan Maeotisler, Pontos Bölgesi'ni işgal eden Boranilerin güzergâhını izleyerek Pontos'a girdiler. Gotlar daha sonra Kappadokia'ya doğru yöneldiler ve daha sonra bu bölgeyi de yağmaladılar (Zos. *Nov. Hist.* I. 63; Zon. XII. 28; ayrıca bkz. Magie, 1950: 720).

Sonuç olarak İmparator Nero ile başlayan, Vespasianus dönemiyle birlikte hızlı bir çıkış yakalayan ve Hadrianus döneminde görkemli bir yer haline gelen Doğu Karadeniz Bölgesi, MS III. yüzyıl sonunda ciddi bir çöküş yaşamıştı. Roma İmparatorluğu'nun da çöküş sürecine girdiği bu dönemde antik kaynakların Doğu Karadeniz Bölgesi ve bölgedeki liman kentleri ile ilgili çok fazla bilgi vermemesi, aslında bölgenin Roma tarafından gözden çıkarıldığı anlamına geliyordu. Zira III. yüzyılda defalarca Got saldırılara maruz kalan Doğu Karadeniz'deki liman kentleri, tamamen kendi kaderine terk edilmişti. Çünkü III. yüzyılda yaşanan Got saldırıları, o dönemde bölgenin liman kentlerinin gelişmelerine zarar vermekle kalmamış, yapılan yağma ve talan sonunda bölgedeki Hellenistik ve Roma dönemlerine ait kültürel izlerin de yok olmasına neden olmuştur.

## 3.2. Ekonomik Gelişmeler

### 3.2.1. Doğu Karadeniz Bölgesi'nde Koloni Hareketleri (MÖ 750-550)

Denizci bir halk olan Hellenlerin Geç Tunç Çağı'ndan (MÖ 1550-1200) itibaren Karadeniz Bölgesi ile ilişki içinde oldukları bilinmektedir. Zira Hellenlerin en azından ticari amaçlı olmasa bile, karadan kendi yollarını oluşturarak, Karadeniz ile bir şekilde temas kurduğu arkeolojik kaynaklarca da onaylanmaktadır (French, 1982: 24-28).<sup>44</sup> Fakat bu dönemde Hellenlerin Karadeniz Bölgesi'nde yaptıkları ticaret, uluslararası boyutlara ulaşmayan, daha çok küçük ticari aktivitelerden ibaretti (Bouzek 1985: 20-21; Tsetskhladze, 1994: 113; Greaves, 2003: 136-138; 2007: 11).<sup>45</sup> Geç Tunç Çağı'ndan itibaren Hellenlerin Karadeniz Bölgesi'ndeki küçük çaplı ticari faaliyetlerine rağmen, bölgedeki koloniciliğin hikâyesi, MÖ VIII. yüzyılın sonunda başladı. Bu dönemde geliştirilen gemicilik teknolojisi ile *pentekonterler* isimli 50 kürekli büyük gemiler yapılmaya başlandı. Bu gemiler hem dev dalgalara hem de güçlü fırtınalara karşı dayanabilecek yapıya sahiptiler (Carpenter, 1948: 3 vd.; Labaree, 1957: 29-33).<sup>46</sup> Söz konusu gemilerin inşa edilmesi, yeni koloniler kurmak için arayış içinde olan başta Miletos'luların ve Ionia'luların Karadeniz'e yönelmelerini ve buralarda koloniler kurmalarını sağladı (Carpenter, 1948: 2-7; Hammond, 1959: 110;). Dolayısıyla MÖ 750-550 yılları arasında gerçekleşen *Büyük Kolonizasyon* hareketlerine kadar Karadeniz Bölgesi, emperyalist faaliyetlerden uzak, el değmemiş bakir bir bölge olarak bilinirken, Büyük Kolonizasyon'la birlikte bölgeye yönelen kolonistler, bu coğrafyayı adeta istila ettiler.

Antik kaynaklar ve modern batılı araştırmacılar, Hellas topraklarında ve Akdeniz kıyılarında ikamet eden halkları koloni kurmaya iten bir takım sebeplerden bahsederler. Nüfus artışı, Hellas'ın dağlık ve verimsiz bir toprağa sahip olması, buna paralel olarak besin kaynaklarının azalması ve hububat ihtiyacı ile bunların yarattığı bir sonuç olan yoksulluk ve geçim sıkıntısı, bu sebeplerden sadece bir birkaçıdır (Gwynn, 1918: 88-98; Lonis, 1996: 148; Mansel, 2004: 155-158). Buna karşın bu koloni hareketlerinin temelinde ticari ve

---

<sup>44</sup> Özellikle Geç Tunç Çağı'na (MÖ 1550-1200) tarihlenen Karadeniz Bölgesi'ndeki arkeolojik Hellen izleri için bkz. Alexandrescu, 1966: 119-121; Bouzek, 1985: 20-21; Bass, 1986: 68.

<sup>45</sup> Karadeniz'in kuzeyindeki geniş bozkır steplerinin iç kesimlerine ve bütün Dnieper havzasının güney kıyılarına Geç Tunç Çağı'ndan itibaren Hellen tacirlerinin mallarının ulaştığı bilinmektedir. Zira bu dönemde Karadeniz'in kuzeyinde Hellen yerleşim birimleri olmamasına rağmen, özellikle Miletos'lulara ait çeşitli ticaret malları bulunmuştu (Grakov, 2008: 25).

<sup>46</sup> Antikçağda kullanılan gemiler ve bunların özellikleri hakkında bkz. Casson, 1971.

ekonomik sebeplerin yattığı bilinmektedir. Çünkü gelişen sanayi, yeni pazarlara olduğu kadar hammadde kaynaklarına olan ihtiyacı da artırıyordu ki, bu da ancak yeni yerleşim alanlarını istila etmekle çözülebilecek bir sorundu (Tsetskhladze, 1994: 124-126; 1998: 9-10).

Özellikle Büyük Kolonizasyon hareketine katılan Miletos'luların Karadeniz'e yönelmelerindeki başlıca neden, doğuda ortaya çıkan Lydia Devleti'ydi. Çünkü Lydia'lılar, Miletos'luların bölgede yaptığı ticarete büyük darbe vurmuşlardı (Greaves, 2003: 141). Lydia kralı Gyges (MÖ 716-678), Miletos'lulara ve Ionia'lılara ait şehirleri işgal etmesine karşın, bölgedeki halklara nispeten ılımlı davrandı. Fakat Gyges'in haleflerinin Miletos'lulara karşı düşmanca tavırları ve MÖ VII. yüzyılın ortalarında Ege Deniz'i kıyılarına doğru yayılmaları, Miletos'lu ve Ionia'lı kolonistlerin Karadeniz Bölgesi'ne doğru yeni koloni bölgeleri aramalarına neden oldu. Böylelikle Miletos'lular, bir anda kendilerini daha önce kimsenin çıkmaya cesaret edemediği, fakat yer altı ve yer üstü kaynakları bakımından oldukça zengin bir yer olan Karadeniz'de buldular (Tsetskhladze, 1994: 115-118; 1998: 19-22; Greaves, 2003: 140-141; Emir, 2013a: 16). MÖ VII. yüzyıldan itibaren Karadeniz'e yönelen Miletos'lular, burada ilk olarak Sinope (Sinop) ve Herakleia kolonilerini kurdular (Robinson, 1905: 125-153). Daha sonra doğuya doğru Amisos (Samsun), Trapezous (Trabzon), Apsaros (Gonio) Phasis ve Dioskurias (Sukhumi)'ta koloniler kuran Miletos'lular, MÖ V. yüzyılda Karadeniz'in büyük bir bölümünde zengin koloni pazarları meydana getirdiler (Tsetskhladze, 1994: 118).<sup>47</sup>

Miletos'lular Karadeniz Bölgesi'nde üç büyük dalga halinde kolonileşme faaliyetlerinde bulundular. Bu kolonileşme hareketi üç aşamada ele alınmakta ve yaklaşık olarak MÖ 750-550 yılları arasında, 200 yıllık bir süreci kapsamaktadır. Birinci aşama, MÖ VIII. yüzyılın ortasından başlayarak MÖ VII. yüzyılın başlarına kadar devam eden süreçtir. İkinci aşama, MÖ VII. yüzyılın başlarından MÖ VII. yüzyılın ortalarına kadar olan zaman

---

<sup>47</sup> Hellen'li kolonistlerin Karadeniz'e ilk geliş tarihi ve koşulları modern araştırmacılar arasında tartışma konusu olmaya devam etmektedir. Robinson (1905: 148), Gweynn (1918: 95) ve Drews (1976: 24) gibi araştırmacılar MÖ VIII. yüzyıldan itibaren Hellen kolonistlerin Karadeniz'de koloni faaliyetlerine başlamış olduklarını ifade ederek, Trapezous (Trabzon) ve Sinope (Sinop) kolonilerini anlatan antik Hellen kaynaklarını buna kanıt olarak göstermekte ve Karadeniz'in güney bölgelerinde arkeolojik kanıtların yetersiz olmasını, bölgenin sistemli bir şekilde incelenmemesine bağlamaktadırlar. Carpenter (1948: 303), Labree (1957: 29-33) gibi araştırmacılar ise MÖ VII. yüzyılda Karadeniz'in güney bölgesinde koloni faaliyetlerini gösteren herhangi bir arkeolojik kanıt olmadığını belirtmektedirler. Aynı zamanda, Boysal (1959, 26) ve Bouzek (1990: 174-180) bölgede Hellen seramiğinin MÖ VII. yüzyıldan öteye gitmeyeceğini ifade ederek, ikinci gurubu desteklemektedirler. Karadenizde Hellen kolonizasyonu ile ilgili histografik problemlerin tartışması için bkz. Petropoulos, 2005: 15 vd.

dilimini kapsar. Üçüncü aşama ise MÖ VII. yüzyılın ortasından MÖ 546 yılında Anadolu'nun Akhaemenid'ler tarafından istila edilmesi ve Sard kentinin işgaliyle sonlanan süreçtir (Tsetshkladze, 1998: 115-121).

Büyük Kolonizasyon Dönemi'nde Karadeniz'in kuzey ve güney bölgeleri ekonomik anlamda birbirinden farklı bir karakter arz etmiştir. Şöyle ki, Karadeniz Bölgesi'nin kuzeyinde yer alan topraklar nüfusça az, fakat beslenme imkânları bakımından son derece zengindi. Hububat bolluğunun yanında, bölgeden sağlanan kurutulmuş balık, en önemli ticaret malıydı. Karadeniz'in güney bölgesi yani Anadolu'nun kuzeyi ise nüfus bakımından kalabalık, fakat hububat bakımından fakir bir bölgeydi. Buna karşın bu bölge de, kereste, maden, balık ve canlı hayvan ticareti ile meşhurdur. Miletos'lu kolonistler burada, bu ticaret ürünlerinin alınıp satılması ve deniz aşırı bölgelere taşınması için sadece büyük koloniler kurmadılar, aynı zamanda ticari amaçlı pazar yerleri ya da küçük ölçekte ticaret merkezleri de oluşturdular. *Emporion*<sup>48</sup> olarak adlandırılan bu küçük ticaret merkezleri genellikle deniz kıyılarında kurulmuş ve Karadeniz ile çevresinden elde edilen mallar, bu *emporion*'lar ile deniz aşırı bölgelere taşınmıştı (Tekin, 2007: 72).

### **3.2.2. Klasik ve Hellenistik Dönemlerde Doğu Karadeniz'deki Liman Kentlerinde Ticari Faaliyetler**

Antik kaynaklara göre; bölgede kaldıkları 150 yıl boyunca Karadeniz'de 90'ın üzerinde koloni kuran Miletoslular, Yunan dünyasının da en zengin koloni kentlerini oluşturmuşlardı.<sup>49</sup> Karadeniz Bölgesi'nde kurulan bu kolonilerin ve onlara bağlı *emporion*'ların kısa zamanda gelişmeleri ve zenginleşmeleri, şüphesiz bölgenin bulunduğu stratejik konum, coğrafi koşullar, uygun koloni alanları, zengin hammadde kaynaklarının yanında bu kaynakların pazarlanmasını sağlayacak önemli pazar yerleri ve ticaret limanlarıyla açıklanabilirdi. Karadeniz Bölgesi'ndeki hemen hemen her koloni kentinin iyi bir limana sahip olduğu biliniyordu. Herakleia Pontike, Sinope, Amisos, Trapezus ve

---

<sup>48</sup> Emporion/emporion, ticari amaçlı deniz kıyılarında kurulan pazar yerleri olarak tanımlanır. Emporion/emporion kelimesinin anlamı ile ilgili tartışmalar için bkz. Tsetshkladze, 1998: 15-18. Arkaik ve klasik dönemlerde *emporion* kelimesinin anlamı ve kullanımını ile ilgili daha fazla bilgi için bkz. Petropoulos, 2005: 75 vd.

<sup>49</sup> Plinius (*nat. V. 112*), Miletos'luların Karadeniz'de 90'ın üzerinde şehir kurduğundan söz eder. Bu sayı hiç şüphesiz biraz abartılı olsa da, muhtemelen kolonilerin kurmuş olduğu kendilerine bağlı küçük koloniler de buna dâhil edilmiştir.

Phasis, Karadeniz'in güneyindeki önemli liman kentlerini oluştururken, Panticapeium<sup>50</sup>, Theodosia<sup>51</sup>, Dioscorius<sup>52</sup> Karadeniz'in kuzeyindeki önemli liman kentleriydi (Greaves, 2003: 141-142; ayrıca bkz. Çiğdem, 2007: 135 vd.; Emir, 2013a: 17-18). Örneğin Panticapeium, Azak Denizi'ni kontrol eden ve yaklaşık 30 gemi alabilecek kapasiteye sahip olan önemli bir limandı. Bölgenin batısında yer alan Theodosia yaklaşık olarak 90 gemi alabilecek bir büyüklükteydi (Strabon VII, 4. 4). Dioscorius, Grek tüccarların uğrak yerlerinin en başında gelmekteydi. Antik kaynaklar, tacirlerin burada iş yapmak için 130 tercümana ihtiyaç duyduklarını bildirmektedir (Plin. *nat.* VI. 4. 13; Strabon, XI. 2. 16). Dolayısıyla bütün bu liman kentleri tüm Karadeniz havzasının ticaretini kontrol ediyordu. Emir (2014: 228), Karadeniz'de bu ticareti yöneten beş ana gruptan söz eder: Bunlardan ilki Propontis grubudur. Bu grup içinde Kyzikos, Byzantion ve Khalkedon gibi Hellen kentleri vardır. İkinci grup, Bithynia–Pontos grubudur. Sinope, Amisos ve Trapezous bu grubun başını çekmektedir. Üçüncü grup, Kafkas grubudur. Phasis, Kolkhis ve Dioskurias bu grubu oluşturan kentlerdir. Dördüncü grup olan Kuzey Euxenos grubu içinde Olbia, Khersonesos ve Panticapeium kentleri yer alır. Beşinci ve son grup ise Batı Euxenos grubudur. Apollonia, Callatis, Tomi ve Istros bu son grubun üyeleridir. Bütün bu liman kentler bu limanlar aracılığıyla Karadeniz'in diğer kıyı bölgelerindeki koloni kentleriyle Karadeniz'den Hellas'a kadar uzanan büyük bir ticaret ağı oluşturdular.

---

<sup>50</sup> Modern Kerç şehri. Panticapeium, MÖ VII. yüzyılda Miletos'lu kolonistler tarafından kuruldu ve bu özelliği ile bölgedeki en eski kolonilerden de biriydi (Danoff, 1962: cols. 1119; Tsetskhladze, 1994: 119). Burası Kimmeria Bosporosu'nun limanı ve aynı zamanda MÖ V.-IV. yüzyıllarda, Bosporos Krallığı'na (Spartokid Hanedanı) başkentlik yapan bir kentti. Bu kent, uzun bir zaman Satyros, Leuko ve Parisades Hanedanları tarafından yönetilmişti. Klasik ve Hellenistik dönemlerde Krimeia Yarımadası'nın en önemli ticaret merkezlerinden biri olan Panticapeium, modern Kerç Limanı'nın hemen kıyısından itibaren yükselen alçak eğimli bir tepeyi işgal ediyordu. Burası Mithradates Hanedanı'nın eski yöneticisi Mithradates VI Eupator'dan itibaren "Mithradates Dağı" olarak adlandırılmaktadır (Treister, 2002: 151).

<sup>51</sup> Modern Feodosya şehri. Burası Krimeia Yarımadası'nın bir başka önemli kentiydi. MÖ VI. yüzyılda Miletos'lu kolonistler tarafından kurulan bu kent, aynı zamanda Karadeniz'in en önemli kıyı kentlerinden biriydi (Strab. VII. 4. 4; Plin. *nat.* IV. 26; ayrıca bkz. Danoff, 1962, 1132). Antikçağda oldukça verimli ve düz bir alan olarak bilinen Theodosia, yüzlerce gemi alabilecek kapasitede iyi bir limana da sahipti. Theodosia'nın Panticapeium'a kadar uzanan toprakları oldukça verimliydi. Bölgede yetişen ve ihracatı yapılan en önemli ürüne tahıldı. Öyle ki, Theodosia'dan Atina'ya 2,100,000 *medimnoi* -1 medimnos=5,84 litredir- tahıl ihraç edildiği bilinmektedir (Strab. VII. 4. 6).

<sup>52</sup> Modern Sukhumi. Hellen bir kelime olan Dioskouroi, Hellen mitolojisine göre, "Zeus'un oğulları" anlamında kullanılmaktadır. Bunlar tanrının Leda ile birleşmesinden doğan Castor ve Polluks'tur (Liddell ve Scott, 1996: 435; Grimal, 1997: 159-60; Erhat, 2011: 96). Dioscourius, MÖ VI. yüzyılda Miletos'lular tarafından Argonaut'ların seferine katılan Dioscuros'lar adına kurulmuştur (Arr. *periplus*, X. 4; ayrıca bkz. Talbert, 2000 map. 64 K-3). Miletos'lular Dioscurlara olan saygıları nedeniyle, bu kentin adını muhafaza etmişlerdir. Fakat Augustus döneminde (MÖ 27-MS 14) bu kentin adı "Sebastopolis" olarak değiştirilmiştir (Jones, 1998: 173).



Hellenistik ve Roma dönemlerinde tacirleri bu liman kentlerine yönelten buralarda ticareti yapılan ürünlerdi ve buralardan ihraç edilen belli başlı ithal mallarının başında Doğu Karadeniz ve Kafkasların zengin madenleri gelmekteydi (Tsetskhladze, 1995: 307-315; Greaves, 2007: 11; Emir, 2011a: 87).<sup>53</sup> Antikçağda gerek silah yapımında kullanılan demir gerekse para darp etmek için kullanılan altın, gümüş ve bakır olsun, imparatorluların hayatta kalabilmesini sağlayan oldukça öneme sahip madenlerdi. Dolayısıyla bu madenlerin elde edilmesi önemliydi. MÖ VI. yüzyıldan itibaren Doğu Karadeniz ve Kafkas Limanları'ndan Hellas'a yoğun demir ticareti yapıldığı bilinmektedir (Rostovtzeff, 1941: 586; Tsetskhladze, 1995: 307-315).

Antikçağda Giresun'dan Trabzon'a kadar Karadeniz Dağları demir, bakır, gümüş ve kurşun kaynakları açısından oldukça zengindi (Slattery; 1987: 10-15). Bugün Giresun ile Of arasında kalan bölgenin büyük bir kısmında eskiden işletilmiş 53'ten az olmamak üzere çok sayıda demir yatağı tespit edildi (Drews, 1991: 321). Antikçağda bu bölgede ikamet eden Khalybes ve Mossynoikoi hakları maden ustaları olarak biliniyordu (Emir, 2011a: 71-77, ayrıca bkz. Bryer, 1982: 135 vd.; Doonan 2002; P'yankov, 2002: 333). Bununla birlikte Karadeniz'deki bu maden bolluğu sadece Doğu Karadeniz Bölgesi ile sınırlı değildi. Mesela Kafkasların Karadeniz'e bakan bölgesinde 400'den fazla maden yatağı tespit edilmiş olup, bu yataklarda daha çok bakır, arsenik, altın ile diğer kullanışlı madenler vardı (Chernykh, 1992: 60).

Doğu Karadeniz ve Kafkas Dağları'ndan elde edilen madenlerin bölgedeki limanlardan Akdeniz dünyasına ihracatı, Geç Hellenistik dönemde bu coğrafyaya hâkim olan Mithradates Krallığı (MÖ 301-63) zamanında durmuş olmalıdır. Çünkü bu devletin son ve en büyük kralı olan VI. Mithradates (MÖ 120-63), bölgedeki madenleri Roma'ya karşı hazırlamış olduğu büyük ordunun masrafları için kullanmış ve bu amaçla Doğu Karadeniz ve Kafkas madenlerinden çıkarılan bakır gümüş ve altın gibi madenler işletilerek paraya dönüştürülmüştür. Öyle ki, MÖ 115-90 yılları arasında Mithradates Krallığı'nda diğer yıllara oranla çok fazla para darp edildiği anlaşılmaktadır (Saprykin, 2007: 200-2001). Doğu

---

<sup>53</sup> Strabon eserinde Doğu Karadeniz Bölgesi'nin maden zenginliğinden şöyle söz eder (XII. 3. 19): “[Doğu Karadeniz Bölgesi'nde] karada madenler vardır, daha eski devirlerde gümüş madenleri de olduğu halde, bugün sadece demir madeni kalmıştır. Bu bölgede kıyı olağan üstü dardır, zira orman ve madenlerle dolu olan dağlar bunun hemen üstündedir ve kıyının çoğu işlenmiştir. Böylece, madencilere hayatlarını kazanabilmeleri için madenler ve denizle meşgul olanların da geçimlerini sağlayabilmeleri için balıkçılık, özellikle palamut yunus avı kalır...”.

Karadeniz Bölgesi'nde Roma hâkimiyeti döneminde ise bu madenlerin yeniden bölgedeki liman kentlerinden özellikle Roma dünyasına taşınmış olmalıdır. Fakat bununla ilgili elimizde güçlü arkeolojik ya da yazılı belgeler bulunmamaktadır.

Antikçağda Doğu Karadeniz Limanları'ndan ihraç edilen bir diğer önemli ürün günümüzde de Karadeniz halklarının en önemli gelir kaynağı olan balıktır. Eskiçağlardan günümüze kadar Karadeniz'de birçok türde ve boyutta balık bulunmaktadır. Bunların arasında Hellenistik ve Roma dönemlerinde en çok tercih edilenler; Palamut, kefal, mersin balığı, yunus ve ton balığıdır (Emir, 2014: 190 vd.). Özellikle bu balıklar içinde Karadeniz'de en bol bulunan ve en çok avlanan balık antik kaynaklarda da sıkça karşımıza çıkan palamuttur. Strabon (VII. 6. 2; XII. 3. 19), göç mevsiminde palamutun sürüler halinde Karadeniz'i dolaşırken ilk palamut avını Trapezous'luların ikincisini ise Sinope'lilerin yakaladığını belirtmekte, hatta daha sonra bu sürülerin Khalkedon'a ulaştıktan sonra özellikle Haliç kıyılarında bunların elle bile yakalanabildiğinden söz etmektedir.<sup>54</sup> Karadeniz'de bolca bulunan diğer balık türü kefal ise özellikle, yaşam alanı olarak ırmak ağzları ve bataklıkları tercih etmektedir. Karadeniz'e çok sayıda ırmağın boşaltığı göz önüne alındığında, kefallerin Karadeniz'den ihraç edilen önemli bir balık türü olması çokta şaşırtıcı değildir (Emir, 2014: 193-194).<sup>55</sup>

Hellenistik ve Roma dönemlerinde Doğu Karadeniz Limanları'ndan ihraç edilen bir diğer balık türü yunustur. Özellikle Doğu Karadeniz'in Bölgesi'nde yaşayan yerli halkaların yunus balığı avcılığı yaptığı bilinmektedir. Örneğin Strabon, Khalybes halkının oltayla yunus avladıklarını ve onlardan elde edilen yağı her maksatta kullandıklarını ifade etmektedir. Bununla birlikte yine aynı bölgede yaşayan Mossynoikoi halkının da yunus balığı avı yaptığı bilinmektedir. MÖ 400'lü yıllarda bölgeye gelen Ksenophon (V. 4. 28-29)'un verdiği bilgiler bunu doğrular niteliktedir : “... ayrıca tuzlanarak küplere bastırılmış yunus balığı eti, çanaklarda yunus yağı vardı.; Mossynoik'ler bu yağı Yunanlıların zeytin

---

<sup>54</sup> Strabon, Palamutların Karadeniz'deki yıllık göç hareketlerinden şöyle söz etmektedir (VII. 6. 2): “Bu balıklar Maeotis Gölü bataklıklarında yumurtadan çıkarlar, biraz büyüdüklerinde gölün ağzına ulaşırlar ve Küçük Asya kıyıları boyunca Trapezous ve Pharnakeia'ya kadar giderler. Balığın ilk avlanması burada olur; ancak balıklar henüz normal boyuta ulaşmadıklarından bu av pek bereketli olmaz. Fakat Sinope'ye ulaştıklarında istenilen büyüklüğe gelmiş olurlar”.

<sup>55</sup> Antik dönem yazarlarından Athenaios, Sinope'de yakalanan kefallerin çok lezzetli olduğunu, bu balıkların salamuraya yatırıldığında ise sağlığa çok faydalı olduğunu belirtmektedir (Ath. *Deip.* III. 118c). Ayrıca Athenaios eserin bir başka bölümünde (*Deip.* VII. 307b): “bir inç boyundaki balıklara gelince bunlar iki inç boyundaki balıklardan daha güzel bir lezzete sahiptir. Abdera açıklarında tutulan kefal ve tekir cinsleri, Arcestratus'un söylediği gibi harikadır ve Sinope'den gelenler de lezzetçe buna yakındır” der.

yağı kullanması gibi kullanırdı”.<sup>56</sup> Antik kaynaklarda özellikle MÖ V. yüzyılın erken dönemlerinde Atina’lıların Karadeniz’den büyük miktarlarda balık ihracatı yaptığı bilinmektedir (Lund ve Gabrielsen, 2005: 165 vd.; Lytle, 2006: 168). Bununla birlikte Roma, Karadeniz havzasını hâkimiyet altına aldığı anda bu bölgede balıkçılık yapanlardan *portoria* adıyla gümrük vergisi aldığından, bu ticarettten de önemli bir gelir elde ediyordu.

Hellenistik ve Roma dönemlerinde Doğu Karadeniz Limanları’ndan ihraç edilen bir diğer önemli ürün kerestedir. Çünkü Doğu Karadeniz ve Kafkas dağları gemi yapımına uygun ağaçlarıyla meşhurdur (Magie, 1950: 196; Braund, 1991: 221; Emir, 2014: 197-198). Özellikle Trapezous, Athenai ve Phasis gibi kentlerden elde edilen keresteler, bu limanlar vasıtasıyla ihraç edilmekteydi. Öyle ki Arrianus’un Athenai Limanı’na sığındıklarında burada gemi yapımı için her türden kerestenin bolca bulunduğunu ifade etmesini çalışmamızın önceki bölümünde belirtmiştik (bkz. 2.5).

Köle ticareti Doğu Karadeniz Limanları’nda yapılan bir diğer ticari üründür. Özellikle Klasik ve Hellenistik dönemlerde Karadeniz coğrafyasından Akdeniz dünyasına köle satıldığı hem yazılı hem de arkeolojik belgelerle kanıtlanmış durumdadır (Vinogradov, 1998: 153-171; Emir, 2011b: 16-22).<sup>57</sup> Her ne kadar Karadeniz havzasında köle ticareti ile ün yapmış olan liman kenti Tanais (Tana) olsa da<sup>58</sup>, Karadeniz’deki liman kentlerinin neredeyse tamamında Klasik, Hellenistik ve hatta Roma dönemlerinde köle ticareti yapılmıştır (Wiedemann, 1981: 103; Tsetskhaldze, 2005a: 26).

Karadeniz’in kuzeyinde köle ticareti yapılan liman kenarlarının başında Olbia, Brezan, Panticapaion, ve Dioscorius gelirken, Güneydeki başlıca liman kentleri Amisos, Sinope,

---

<sup>56</sup> Antikçağda yunus balığından elde edilen yağın kandil yağı olarak kullanılması geleneği aynı bölgede, yaklaşık 2200 yıl sonra da devam etmiştir. Öyle ki XIX. yüzyılda Trabzon şehrini ziyarete gelen Bijişkyan (1969: 60)’ın şu ifadeleri bunu doğrulamaktadır: “Sürmene’den çıkan yağ meşhur olup hediye olarak İstanbul’a gönderilir. Burada her pazar günü pazar kurulur. Bayburt’tan da büyük miktarda buğday getirilir. Sürmene’den pamuk ipliği kenevir ve yunus balığı yağı çıkar. Lazistan’a kadar olan yerlerde kandil yağı olarak kullanılan bu yağ Sürmene’de bir ticaret kaynağı olmuştur”. Emir (2014: 195), Karadeniz’de yunus balığı avının özellikle 1970’li yıllara kadar kontrolsüz ve yoğun bir biçimde yapıldığı için, Karadeniz’de yunus balıklarının neredeyse tükenme noktasına geldiğini ifade etmektedir.

<sup>57</sup> Karadeniz Bölgesi’nde liman kentlerinden köle ticareti yapıldığını gösteren arkeolojik ve yazılı kaynaklar için bkz. Garlan, 1987: 46-48; Vinogradov, 1998: 153-171; Braund ve Tsetskhaldze, 1998: 114 vd.; Gavriljuk, 2003: 323-342; Tsetskhaldze, 2005: 11-26; Avram, 2007: 239 vd.

<sup>58</sup> Tanais kenti ve Tanais limanından yapılan köle ticareti hakkında bilgi veren Strabon şunları belirtir (XI. 2. 3): “Nehrin ve gölün üzerinde, nehirlere aynı ismi taşıyan Tanais, Bosporos’taki Hellenler tarafından kuruldu. Bununla beraber son zamanlarda burası kral Polemon tarafından yağmalandı, çünkü Tanais ona boyun eğmemişti. Burası kısmen Asyalı ve Avrupalı göçebelerin ve kısmen de gölü Boğaz’dan gemiyle geçenlerin ortak pazarıydı. Asyalı ve Avrupalı göçebeler, köle, deri ve göçebelerin sahip olduğu diğer eşyaları getiriyordu. Boğazı geçenler ise karşılığında giysi, şarap ve uygar yaşama ait diğer eşyaları sağlıyordu”.

Trapezous ve Kolkhis'dir (Emir, 2011b: 18-22). Mesela Roma tarihinin önemli kaynaklarından biri olan Polybios, eserinde Karadeniz'den Akdeniz'e köle ticareti yapıldığını gösteren önemli bilgiler vermektedir (IV. 38. 3-5):

Bu ihtiyaçlarla ilgili olarak, en zengin besinler, en kaliteli büyük baş hayvanlar ve köleler, tartışmasız Pontus etrafındaki ülkelerden bize getirilmekteydi. Aynı ülkeler bize, lüks eşyalar arasında bol miktarda bal, bal mumu ve tuzlanmış balık temin ederlerdi. Buna karşın onlar da ülkemizde fazla üretilen zeytinyağı ve her çeşit şarabı ithal ederlerdi. Tahıla gelince karşılıklı olarak, bizim ihtiyacımız olduğu zaman onlar bizi desteklerdi, bazen de onlar bizden tahıl ithal ederlerdi.

Doğu Karadeniz Bölgesi'ndeki liman kentlerinden yalnızca antik çağda değil ortaçağda da köle ticareti yapılmaktaydı. MS VI. yüzyıl yazarlarından Procopius'un eserinde bunu doğrular bazı bilgiler bulunmaktadır (*Bell.* II. 15. 5): "...onlar [*Lazlar*] her zaman Karadeniz'de yaşayan Romalılar ile deniz vasıtasıyla ticaret yaparlardı. Onlar ne tuz, ne buğday, ne de diğer bir iyi şeye sahip olmadıkları için deri, post ve köle temin ederek ihtiyaçları olan malları elde ederlerdi". Dolayısıyla Doğu Karadeniz ve Kafkas bölgesi halkları buradaki liman kentlerine getirildikleri köleleri tüccarlara satarken, karşılığında tuz ve tahıl gibi kendileri için çok önemli olan ürünleri alıyorlardı. Doğu Karadeniz halkları için oldukça önemli olan tahıl ise daha çok Karadeniz'in kuzey steplerinde yetişmekteydi. Doğu Karadeniz limanları, Karadeniz'in kuzeyindeki diğer liman kentleri vasıtasıyla hububat ve diğer gerekli ihtiyaç maddelerini alıp Akdeniz dünyasına ihraç ediyordu (Emir, 2014: 204).

Antik edebi ve arkeolojik kaynaklar, Hellenistik ve Roma dönemlerinde Doğu Karadeniz Limanları'ndan yukarıda ifade edilen ihraç ürünleri dışında daha küçük çapta ihraç ürünleri de olduğunu göstermektedir. Bu ürünlerin başında şarap ve zeytin gelmektedir. Özellikle lüks tüketim malları arasına giren şarabın bu limanlardan hem ihracatı hem de ithalatı yapıldığı tespit edilmiştir (Polybios, IV. 38. 3-5; ayrıca bkz. Braund, 1991: 222). Antikçağda Doğu Karadeniz Bölgesi'nde üretilen şarapların daha çok şifa mahiyetli olduğu bilinmektedir. Mesela Plinius (*nat.* XIV. 9. 76); "*Fizikçi Apollodoros, Kral Ptolemaios'a hangi şarapları içmesini önerdiğini yazdığı kitabında o sıralar İtalyan şarabı bilinmiyordu. Bu yüzden Pontos'tan Naspercene şarabını övdü*", ifadesiyle bu şarabın bazı hastalıklara iyi geldiğini ifade etmiştir. Yine Doğu Karadeniz Bölgesi'nde yetişen ve muhtemelen bu bölgedeki limanlardan ihraç edilen peli şarabı da, bölgenin önemli şarap türünden biridir. Plinius bu şarabın yapımından söz ederken şu ifadelerle yer vermektedir (*nat.* XIV. 19-25):

Peli şarabı, bir pound pontik pelini beş galon şırada çeyreğine inene kadar kaynatılarak ya da şarabın içine peli filizleri atılarak yapılırdı... Deneyimli şarap yapımcıları şaraba, Pontos'ta

bulunan ve katrana benzer bir madde ile iris külü ve yağ katarlardı. Bu şarap tadını bira ekşitir, ancak içinde daha önce sirke olan kaplara şarabın koyulabilmesini sağlardı.

Doğu Karadeniz Limanları'ndan ihraç edilen şarap ve zeytin gibi konservelik ürünler genelde amforalar vasıtasıyla taşınmaktaydı. Bu amforalar ise daha çok Sinope ve Amisos'ta üretilmekteydi (de Boer, 2007: 9; Vnukov, 2012: 361).<sup>59</sup> Özellikle Kolkhis Bölgesi'nde ve Apsaros'da yapılan kazılarda ele geçen amforalarda genellikle yağ ve şarap olduğu tespit edilmiştir (Gamkrelidze, 2012: 75 vd.). Arkeolojik kazılar sonucu ele geçen amforalardaki damgalardan öğrendiğimiz kadarıyla Doğu Karadeniz ve Kafkas Limanları'ndan Akdeniz dünyasına şarap ihracatı yapılmıştır (Curtis, 2001: 296). Başta Apsaros olmak üzere Doğu Karadeniz kıyılarında ele geçen amforalar, bölge halkının ihraç ettiği mallara karşılık, genelde çam eşyalar, kadehler, çömlekler ve çeşitli süs eşyaları ithal ettiğini göstermektedir (Kakhidze, 2008: 314-316).

### **3.2.3. Roma'nın Uzak Doğu Ticareti'nde Doğu Karadeniz Limanları'nın Önemi**

MÖ I. yüzyıldan itibaren Roma'nın gerek karadan gerekse denizden Uzak Doğu ile ticari faaliyetlerde bulunduğu bilinmektedir. Özellikle MÖ 46'dan sonra Doğu'dan başta ipekli elbiseler olmak üzere bir takım baharat ve parfümeri amaçlı bitkilerin Roma'ya girmeye başladığı tespit edilmiştir (Emir, 2014: 216). Roma, MÖ I. yüzyılın sonundan itibaren büyük bir imparatorluğa dönüşmüş ve başta Avrupa'nın neredeyse tamamı olmak üzere, Küçük Asya, Karadeniz Havzası, Mısır ve Afrika'nın bir bölümü Roma hâkimiyeti altına girmişti. Bu hâkimiyet altındaki topraklardan Roma, büyük miktarlarda ekonomik gelir elde etmiş ve özellikle kendi vatandaşları oldukça zenginleşmişti. Roma'dan artan bu zenginlik ve lüks yaşam, zamanla büyük bir tüketime neden olmuş ve MÖ I. yüzyılın sonundan itibaren Roma soylu sınıfı Doğu'dan başta ipekli kumaş olmak üzere diğer nadide eşyaları çok büyük maliyetlerde Roma'ya taşımışlardır. Öyle ki Plinius, Romalıların bu malları alabilmek için altın ve gümüş fiyatı kadar para ödediklerini belirtmektedir (Plin. *nat.* VI. 101; XII. 84; ayrıca bkz. Raschkei, 1978; 766, dn. 525).

Roma'nın Uzak Doğu ticareti için başlangıçta kullandığı temel güzergâhın başında Doğu Akdeniz'in en önemli liman kenti Antakya bulunuyordu. Bu yol güzergâhı Suriye-

---

<sup>59</sup> Karadeniz'in kuzeyine ve kuzeydoğusuna ihraç edilen Sinope amforalarında şarap ve tuzlanmış balığın yanı sıra, Sinope çevresinde üretildiği tahmin edilen zeytinyağları bulunmuştur (de Boer, 2007: 9; Krapivina, 2012: 468). Sinope amforaları ve bunların yayıldığı şehirler hakkında bkz. Tezgör, 2010: 167-173.

Irak-İran-Batı Türkistan ve Doğu Türkistan vasıtasıyla ve Kansu bölgesi yoluyla Çin'e giriyor, Çin'in iki önemli başkenti Ch'an-an ve Lo-yang'da sona eriyordu. Bir diğer alternatif güzergâh ise Orta Asya'yı kuzey-güney doğrultusunda geçerek Hindukuş Dağları geçitlerinden Belucistan (eski Sakastâna ülkesi) ve Hindistan'a iniyordu. Bir başka alternatif yol ise deniz yolu olup, Kızıldeniz veya Basra Körfezi'nden, Hint Okyanusu vasıtasıyla Hindistan'a, oradan da Güney Çin'e gidiyordu. Daha az kullanılan dördüncü alternatif yol ise Batı-Doğu istikametinde ve karadan, Doğu Akdeniz'den itibaren Güney Mezopotamya, İran'ın Fars eyaleti ve Belucistan yoluyla Hindistan'a kadar uzanıyordu (Tezcan, 2012a: 18-19). Bu yolların büyük bir bölümü İran topraklarından geçmekteydi. Özellikle MÖ I. yüzyıldan itibaren oldukça güçlene Parth İmparatorluğu, Doğu'dan Batı'ya giden ve kendi topraklarından geçen büyük yolları tıkayarak, Roma'nın Uzak Doğu ile yaptığı ticareti engelliyordu.<sup>60</sup>

Parth İmparatorluğu'nun bu politikası ve kendi topraklarından geçen tüccarlara koyduğu yüksek oranlardaki vergilerden dolayı Roma, Uzak Doğu ticaretini canlı tutmak için alternatif yollar aramaya başladı. MÖ 31'de Mısır'ın Roma hâkimiyetine geçmesi ile Roma, Parth topraklarına girmeden farklı bir güzergâh keşfetmiş oldu. Çünkü Romalı tüccarlar böylelikle Syria Eyaleti'nden Mısır'a, oradan Arabia ve Basra Körfezi'ne ulaşabiliyordu. Zira bu körfezden Çin ve Hindistan'a gitmek oldukça kolaydı (Emir, 2014: 217). Fakat MS I. yüzyılın ikinci yarısından itibaren Suriye ve çevresinde Roma'ya karşı başlayan Yahudi isyanları, bölgede uzun süre güvensiz bir ortamın doğmasına neden oldu ve Roma'nın bu güzergâhı kullanarak Çin ve Hindistan ile yaptığı ticareti sekteye uğrattı (Emir, 2014: 217-218). Bu yüzden İmparator Nero (MS 54-68) döneminden itibaren Roma, Karadeniz'in doğusu ve kuzeyinde yeni ticaret yolları aramaya başladı. Zaten eskiçağlardan itibaren bu bölgeden Uzak Doğu'ya giden eski yol güzergâhları bulunmaktaydı. Bunlardan ilki Plinius (*nat.* VI. 19. 52) ve Strabon (II. 1. 11; 5. 31; XI 7. 3)'da da geçen *Karadeniz-Hazar Denizi Deniz Güzergâhı*, ikincisi *Karadeniz - Hazar Denizi Kuzey Karayolu Güzergâhı*, üçüncüsü ise *Karadeniz - Kuzeybatı İran Güzergâhı*'ydi. Bu güzergâhlardan *Karadeniz – Hazar Denizi Deniz Güzergâhı*, genellikle “Hazar Deniz Transit Yolu” olarak

---

<sup>60</sup> Çin'in Han Süalesi döneminin en önemli kaynağı olan Hou Han Shu'da Parthların bu ticareti engel olmalarını şöyle belirtmiştir (Tezcan, 2012b: 143-144): “Roma (Daqin), Parthia ve Hindistan ile deniz yoluyla ticaret yapmakta ve bundan da aslından on kat daha büyük kâr sağlamaktaydı; onların imparatoru daima Çin ile irtibat kurmak ve kervan göndermek ister, ama Parthlar (Anxi) da, Çin ipeği ticaretini Doğu Roma'ya kendileri taşımak isterler, Çin ile (doğrudan) ticaretlerine engel çıkarırlardı. Bu sebepten de Roma bizzat Çin'e gidemiyordu. Onların münasebetten kopmalarının sebebi budur. Bu durum, İmparator Huandi'nin saltanatı döneminde Yanxi devrinin 9. yılına (MS 166) kadar devam etti.”

ta bilinir. Bu yol Çin'den Türkistan'a gelip oradan Oxus (Amu Derya)'un güneybatı akıntısı Özboy vasıtasıyla Hazar Denizi'ne ve oradan Kura - Aras nehirleri ile Güney Kafkasya'ya, Güney Kafkasya'dan da Phasis Irmağı vasıtasıyla Karadeniz'e çıkıyordu (Strab. XI. 7. 3; 11. 6; Plin. nat. VI. 19. 52). *Karadeniz - Hazar Denizi Kuzey Karayolu Güzergâhı* ise, Hazar Denizi'ni kuzeyden dolaşarak ya Aral Gölü ve Sır Derya kıyıları boyunca Batı Türkistan'a, ya da daha kuzeyden Moğalistan ve Çin'e kadar giden başka bir kuzey yolu mevcuttu (Tezcan, 2012b: 157). Üçüncü güzergâh olan *Karadeniz – Kuzeybatı İran Güzergâhı*, Phasis, Sebastopolis'ten Aras / Arakses Irmağı vasıtasıyla Artaksata'ya oradan da Ekbatan'a ulaşıyordu.

*Karadeniz - Hazar Denizi Deniz Güzergâhı* ve *Karadeniz - Kuzeybatı İran Güzergâh*'larının batıdaki başlangıç noktaları Doğu Karadeniz ve Kolchhis limanlarıydı. Doğu'dan gelip Hazar Denizi'ni aşan tüccarlar Kafkasların iki önemli geçidi olan Daryal ve Derbent geçitleri vasıtasıyla vadileri takip ederek ya Phasis Limanı'na ya da Doğu Karadeniz'in en büyük limanı olan Trabzon Limanı'na ulaşıyorlardı. Uzak Doğu'dan gelen mallar bu limanlar aracılığı Amisos, Sinope ya da Herakleia Pontike gibi liman kentleri vasıtasıyla önce Byzantion'a oradan da Akdeniz dünyasına taşınıyordu. Mısır ve Suriye'de zaman zaman yaşanan savaşlar ve bunun sonucunda bölgede oluşan güvensiz ortamlarda, tüccarlar özellikle Kuşanlar döneminde başta Mısır fayansları olmak üzere diğer bir takım ithal ürünlerini Hazar Denizi transit yolu üzerinden Hindistan ve Çin'e taşıdığını gösteren arkeolojik kanıtlar mevcuttur (Şerkova, 1991: 25-26).<sup>61</sup> Özboy ve Harezm deltasında keşfedilen Mısır fayansları da bu görüşü doğrular niteliktedir. Dolayısıyla Doğu Karadeniz Limanları, MÖ I. yüzyıl sonu ile MS I. yüzyıl arasında Roma'nın Uzak Doğu ticaretinde kullandığı önemli alternatif ticaret yollarını temsil ediyordu. Bu yüzden MÖ I. yüzyıldan itibaren Roma, bu alternatif ticaret yollarını kontrol altında tutulabilmek için bölgede bir takım siyasi ve idari düzenlemeler yapmıştır (Van Wijlick, 2013: 47-48; Oktan, 2008: 52. vd.).<sup>62</sup> Bu düzenlemeler Roma Cumhuriyet Dönemi'nde, III. Mithradates Savaşları sonunda Pompeius ile başlamış ve sonra sırasıyla Caesar ve Marcus Antonius dönemlerinde devam

---

<sup>61</sup> Mısır fayansları ve diğer bir takım ithal malların Karadeniz-Hazar Denizi Deniz güzergâhı üzerinden Çin ve Hindistan'a ulaştırıldığını ifade eden Şerkova'nın görüşünü destekleyen Callieri (2003: 541) de, Roma döneminde Mısır ile Uzak Doğu arasındaki ticari ilişkilerde Mısır'da üretilmiş fayanslardan yapılmış çeşitli eşyaların Özboy yatağı boyunca da keşfedildiğini ve ele geçen bu eşyaların büyük bir bölümünün Kuşan dönemine ait olduğunu belirtmektedir. Konu hakkında ayrıca bkz. Emir, 2014: 218-219.

<sup>62</sup> Roma Cumhuriyet Dönemi'nde Doğu Karadeniz Bölgesi'nde yapılan siyasi ve idari düzenlemeler hakkında daha fazla bilgi için bkz. Wellesley, 1953, 294 vd.; Wesch-Klein, 2001: 251; Kaya, 1998: 165; Arslan, 2007: 490; Bekker-Nielsen, 2005: 28.

etmiştir (Emir, 2014: 111 vd.). İmparator Nero döneminde tüm Karadeniz havzasının kontrol altına alınmasıyla, Doğu Karadeniz ve Kafkas Limanları, Roma'nın Uzak Doğu ticaretinde daha da önemli hale gelmiştir.

İmparator Hadrianus dönemine gelindiğinde Trapezous Limanı'nın artan ticari faaliyetler karşısında ihtiyaçları karşılayamaz hale geldiğinin anlaşılması üzerini bizzat Hadrianus tarafında Trapezous'da yeni bir liman inşa edilmiştir ki bu zaman dilimi, Roma'nın Uzak Doğu ile yaptığı ticaretin en aktif dönemini temsil etmiştir (Boatwright, 2000: 119; Çiğdem, 2007: 145).<sup>63</sup> Öyle ki Hadrianus'un Doğu ile yapılan ticaret sayesinde Hint mücevherlerinden ve kristallerinden oluşan büyük ve bir o kadar da değerli bir koleksiyona, aynı şekilde İmparatoriçe'nin de ipekli elbiselerden oluşan geniş bir gardıroba sahip olduğu ifade edilmektedir (Warmington, 1974: 103; Tezcan, 2012b: 153).

Sonuç olarak, Mithratades Savaşları sonunda askeri ve siyasi politikasını Doğu'ya çeviren Roma, özellikle İmparator Nero döneminden itibaren Doğu'yla gelişen ticari faaliyetleri biraz daha öteye taşımak için tüccarların daha kolay bir şekilde Çin ve Hindistan'a gidebileceği alternatif ticari yollar oluşturmaya başlamış ve bununla ilgili olarak Nero, Doğu Karadeniz ve Kafkas limanlarını bu alternatif ticaret yollarının oluşmasında değerlendirmiştir. Özellikle Augustus dönemi (MÖ 27-MS 14) ile birlikte büyük bir imparatorluğa dönüşen Roma, Karadeniz'i tamamen kontrol altına alarak bölgedeki limanları hem askeri hem de ticari faaliyetlerin gelişmesinde kullanmıştır. Dolayısıyla Roma döneminde Çin ve Hindistan ile yapılan ticari faaliyetlerde Doğu Karadeniz Limanları birinci derede rol oynayan Anadolu'nun en önemli limanları haline gelmiştir. Bu limanların ticaretteki fonksiyonları ise MS III. yüzyılda başlayan Got istilalarına kadar devam etmiştir.

---

<sup>63</sup> Texier (III, 2002: 155), Hadrianus Limanı hakkında şunları belirtir: "Hadrianus, gemilerin yanaşmasını tehlikeli gördüğünden bugün Karantina'nın bulunduğu Güzel Saray kayalarının altında, denize doğru uzanan taşlığın yanındaki yapay limanı oydurdu. Bu liman, şimdi hep kum olduğundan işe yaramaz durumdadır". Texier'in görüşünün aksine Bijişkyan (1969: 51), Hadrianus'un bu limanı yeniden yaptırmadığı, muhtemelen tamir ettirdiğini ileri sürmektedir.



## SONUÇ

Antikçağda Doğu Karadeniz Bölgesi bulunduğu coğrafi konumu dolayısıyla Anadolu'nun diğer bölgelerine göre daha bağımsız bir yapıya sahipti ve daima Anadolu'da yaşanan gelişmelerden en az etkilenen bölgelerden biri olmuştu. Coğrafyanın getirmiş olduğu bu özellikler, bölgedeki yerel halkların yaşantısına da doğrudan etki yaptı ve bu halklar kendi iç dinamikleriyle yaşayan, dış müdahalelerden uzak kendilerine has bir sosyal yaşam ve yöreye özgü bir kültür oluşturdular.

Doğu Karadeniz Bölgesi'nin demografik ve kültürel yapısı MÖ 750-550 yılları arasında Miletos Kolonistlerin bölgeye yönelmeleri ve buralarda koloni kurmalarıyla değişti. Özellikle MÖ VII. yüzyılın ilk yarısından itibaren Doğu Karadeniz'deki liman kentlerinde koloniler kuran Miletos'lular, bölgenin yerel halklarıyla bu coğrafyayı ortak kullanmaya başladılar. Zamanla Miletos'lular bu bakir coğrafya ve onun hinterlandının zenginliğini keşfederek, bölgede uzun yıllar devam edecek olan bir ticaret ağı oluşturmaya başladılar ki, bu ticaretin kısa zamanda gelişmesi ve hem Karadeniz'in diğer kıyılarına hem de Akdeniz dünyasına hızla yayılmasında bölgedeki limanlar birinci dereceden rol oynadılar.

Karadeniz kıyılarında kurulan antik kentlerin hemen hemen hepsinin bir limana sahip olmasına rağmen bu limanlar, Akdeniz'deki limanlar kadar kullanışlı değildi. Havzadaki limanlarda görülen bu olumsuzluğun altında birçok neden bulunmaktaydı. Bunlardan ilki, Karadeniz'in birçok büyük ırmak tarafından sulanması ve bu ırmakların taşıdıkları alüvyonların kıyı limanlarını doldurmasıydı. Karadeniz'deki büyük limanların neredeyse tamamı bu ırmakların denizle birleştiği yerde kurulmuş olması da ayrı bir çelişkiydi. Karadeniz'deki limanların kullanışlı olmamasındaki ikinci neden limanların gemilerin yanaşacak kadar derin olmamasıydı. Bunun sebebi ise hem ırmakların taşıdığı alüvyonlar, hem de denizdeki ters akıntıların kıyalara kum biriktirmesiydi. Karadeniz limanlarını diğer limanalar göre elverişsiz kılan üçüncü neden ise dağların denize paralel uzanması gemilerin Batı rüzgârlarına maruz kalmasıydı. Zaten yılın birçok zamanı güçlü dalgalar ve sert fırtınalarla boğuşan gemiciler, bir de Batı rüzgârlarına yakalandıklarında sığınılacak bir limana ulaşmaları neredeyse imkânsız hale gelmekteydi. Özellikle Doğu Karadeniz Bölgesi'ndeki dağlar Ege kıyılarındaki gibi denize dik uzanmadığı için gemilerin sığınacağı

doğal koyların çok az olmasına neden oldu. Bütün bu olumsuzluklara rağmen Karadeniz havzasındaki ticari potansiyel ve hinterlandının sağlamış olduğu zenginlik bölgedeki limanların en iyi şekilde değerlendirilmesini zorunlu kılmış, bu denizde seyrüsefer düzenleyen gemiciler Karadeniz'in onca tehlikesine rağmen bu havzada gemi seyahati yapmış ve ticari aktivitelerde bulunmuşlardır.

Hellenistik ve Roma dönemlerine ait antik kaynaklarda Doğu Karadeniz Bölgesi'nde irili ufaklı birkaç limandan söz edilmesine rağmen, bulunduğu stratejik konum ve iç bölgelere ulaşan antik kara yollarının başında olması dolayısıyla Trapezous Limanı ayrı bir öneme sahipti. Her ne kadar Trapezous Limanı coğrafi yapısı gereği Karadeniz'e çıkan gemicilerin en büyük korkusu olan Batı Rüzgârları'na maruz kalsa da Trapezosus'un batısındaki Hermanossa ve Kordyle ile doğusunda Hyssos Limanı, Trapezous Limanı'na giden gemiler için alternatif, geçici sığınma yerleri olarak değerlendirildiği görölmektedir.

Doğu Karadeniz limanları Hellenistik ve Roma dönemlerinde zengin Kafkas ve Armenia topraklarına ulaşmak için kullanabilecek bir üs noktası olarak değer kazanmıştı. Özellikle Roma'nın Parht İmparatorluğu'na karşı yürüttüğu savaşlarda Doğu Karadeniz Limanları, Roma'nın Doğu'daki garnizonlarına ikmal sağlayan ileri bir karakol görevi üstlenmiştir. Sonuç olarak Hellenistik ve Roma Dönemlerinde Doğu Karadeniz Limanları bir taraftan bölgedeki ticari faaliyetlerde aktif rol oynarken, diğer taraftan askeri ve siyasi gelişmelerde jeostratejik konumuyla ön plana çıkmıştır.

## **YARARLANILAN KAYNAKLAR**

Alexandrescu, A. D. (1966), “Die Bronzeschwerter aus Rumanien”, **Dacia** 10, 117-189.

Allen, R. E. (1983), **The Attalid Kingdom: A Constitutional History**, Oxford: Clarendon Press.

Alimova, D. ve diğçerleri (2009), “Srednyaya Aziya - Zakavkaz’e - Rim o znaçenii vodnogo puti po Amudar’e çerez Kaspiyskoe more v Zakavkaz’e”, **Doroga Strabona kak çast’ Velikogo Şelkovogo Puti: Materialı mejdunarodnoy konferentsii (Baku, 28-29 noyabrya 2008 g.), içinde (7-11)**, Samarkand-Taşkent: MİTSAİ, SMI-ASİA.

Arslan, Murat (2000), **Antik Çağ Anadolu’nun Savaşçı Kavmi Galatlar**, İstanbul: Ark. Sanat.

\_\_\_\_\_ (2005), **Arrianus, Arrianus’un Karadeniz Seyahati/Arriani Periplus Ponti Euxini** (Hellence aslından çeviren: M. Arslan), İstanbul: Odin Yayıncılık.

\_\_\_\_\_ (2007), **Romannın Büyük Düşmanı Mithridates VI Eupator**, İstanbul: Odin Yayıncılık.

Aslan, Erdoğan (2009), “Antik Çağ Limanları”, **Deniz Magazin**, 16, 36-37.

Atlan, S. (1993), **Grek Sikkeleri**, İstanbul: Arkeoloji ve Sanat Yayınları.

Austin, Mitchel (2006). **The Hellenistic World: From Alexander to the Roman Conquest: A Selection of Ancient Sources in Translation**, Cambridge, New York: Cambridge University Press.

Avram, A. (2002), “Ein Neuer Strategie des Königs Mithradates VI Eupator im Taurischen Chersonesos”, **Bulletin du Musee National de Bourgas**, IV, 69-73.

\_\_\_\_\_ (2007), “Some Thoughts about the Black Sea and Slave Trade before the Roman Domination (6th-1st Centuries BC)”, Vincent Gabrielsen and John Lund (Eds), **The Black Sea in Antiquity Regional and Interregional Economic Exchanges**, (Black

**Sea Studies 6, The Danish National Research Foundation's Centre for Black Sea Studies**), içinde (239-252), Denmark: Aarhus University Press.

Aygün, Necmettin (2005), **Onsekizinci Yüzyılda Trabzon'da Ticaret**, Trabzon: Serander Yayıncılık.

Bass, G. F. (1986). "A Bronze Age Shipwreck at Ulu Burun (Kaş): 1984 Campaign" **AJA**, 90, 269-296.

Bayraktutan, Yusuf ve Özbilgin, Mehmet (2013), "Limanların Uluslararası Ticarete Etkisi ve Kocaeli Limanlarının Ülke Ekonomisindeki Yeri", **Kocaeli Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, 26, 11-41.

Bekker-Nielsen, T. (2005), "The Technology and Productivity Ancient Sea Fishing", Tønnes Bekker-Nielsen (Ed.), **Ancient Fishing and Fish Processing in the Black Sea, Black Sea Studies 5, The Danish National Research Foundation's Centre for Black Sea Studies**, içinde (83-95), Denmark: Aarhus University Press.

Bijişkyan, P. M. (1969), **Karadeniz Kıyıları Tarih ve Coğrafyası (1817-1819)**, (Tercüme ve Notlar: H. D. Andreyan), İstanbul: İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Basımevi.

Bilgi, Çoşkun (2006), **Antik Kartaca Limanı**, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Boatwright, Mary Taliaferro (2000), **Hadrian and the Cities of the Roman Empire**, New Jersey: Princeton University Press.

Bouzek, Jan (1985), **The Aegean, Anatolia and Europe: Cultural interrelations in the Second Millennium B.C.**, Prag: Charles University.

\_\_\_\_\_ (1990), **Studies of Greek Pottery in the Black Sea Area**, Prag: Charles University Press.

Boysal, Y. (1959), "Sinop'un Eski Buluntuları ve Kolonizasyonu Hakkında", **Türk Arkeoloji Dergisi**, 8 (2), Ankara, 23-29.

Bowersock, W. G. (1966), **Augustus and Greek World**, 2. Baskı, Oxford: Clarendon Press.

- Braund, D. (1986), "The Caucasian Frontier: Myth, Exploration and Dynamics of Imperialism", P. Freeman and D. Kennedy (Eds), **The Defense of the Roman and Byzantine East**, içinde (31-49), Oxford: (BAR International Series 29).
- \_\_\_\_\_ (1991), "Procopius on the Economy of Lazica", **CQ**, 41, 221-225. <http://www.jstor.org/stable/639038>. (09. 08. 2009).
- \_\_\_\_\_ (1994), **Georgia in Antiquity: A History of Colchis and Transcaucasia Iberia 550 BC-AD 562**, Oxford: Clarendon Press.
- Broughton, T.R.S. (1938), "Roman Asia Minor", T. Frank (der.), **An Economic Survey of Ancient Rome I-IV**, içinde (503-950), Baltimore: Johns Hopkins Press.
- Bryer, Anthony (1980), **The Empire Trebizond and Pontos**, London: Variorum Reprints.
- \_\_\_\_\_ (2010), "Trabzon İmparatorluğu'nda Gemicilik", (Çev. Tuğçe Müge Sakarya), **DTCFD**, 29 (48), 167-178.
- Bryer, A. ve Winfield, D. (1985), **The Byzantine Monuments and Topography of the Pontos**, I-II, Washington: Dumbarton Oaks.
- Büyüközer, Aytekin (2012), **Knidos Limanları**, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Callieri, P. (2001) [2003], "La Presunta via Commerciale Tra L'India e Roma Attraverso L'Oxus e il Mar Caspio Nuovi Dati di Discussione", **Topoi**, 11, 537-545.
- Carpenter, R. (1948), "The Greek Penetration of the Black Sea". **AJA**, LII (1), 1-10. <http://www.jstor.org/stable/500547>, adresinden 07. 25. 2010 tarihinde alınmıştır.
- Casson, L. (1971), **Ship and Seamanship in the Ancient World**, Princeton: John Hopkins University Press.
- \_\_\_\_\_ (2002), **Antik Çağda Denizcilik ve Gemiler**, (Çev. Gürkan Ergin), İstanbul: Homer Kitabevi.
- Çelebi Evliya, (1999), **Evliya Çelebi Seyahatnamesi II**, (Haz. Z. Kurşun, S. A. Kahraman ve Y. Dağlı), İstanbul: Yapı Kredi Yayınları.

- \_\_\_\_\_ (1996), **Evliya Çelebi Seyahatnamesi I-II**, (Haz. Y.Temelkuran ve N. Aktaş), İstanbul: Üçdal Neşriyat.
- Çelebi, Tuncay (2006), **Trabzon, Rize ve Hopa Limanlarında Kapasite ve Verimlilik Analizleri**, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Karadeniz Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Chamoux, François (2002), **Hellenistic Civilization**, (Translated By Michel Roussel in Cooperation with Margaret Roussel), Oxford: Blackwell Publishing.
- Charlesworth, M. P. (1924), **Trade Routes and Commerce of the Roman Empire**, Cambridge: Cambridge University Press.
- Chernykh, Nikololaevic Evgenil (1992), **The Early Metal Age: Ancient Metallurgy in the USSR**, (Translated by Saral Wright), Cambridge: Cambridge University Press.
- Clavijo, R. G. De (1993), **Anadolu Orta Asya ve Timur**, (Çev. Ömer Rıza Doğrul), İstanbul: Ses Yayınları.
- Cook, J. M. (1983), **The Persian Empire**, New York: Schocken Books.
- Crow J. ve Bryer, Anthony (1997), “Survey in Trabzon and Gümüşhane Vilayets, Turkey, 1992-1994”, **Dumbarton Oaks Papers**, 51, 283-289.
- Crow J. ve Hill, S. (1995), “The Byzantine Fortifications of Amastris in Paphlagonia”, **AS**, 45, 251-265.
- Cumont, Franz, (1923), “L’Annexion du Pont Polémoniaque et de la Petite Arménie”, W. H. Buckler and W. M. Calder (Eds.), **Anatolian Studies Presented to Sir William Mitchell Ramsay, içinde** (109-119), London and New York: Publication of the University Manchester.
- Cumont, F. ve Cumont, E. (1906), **Studia Pontica. II, Voyage d'exploration archéologique dans le Pont et la Petite Arménie**, Brussels:H. Lamertin, Libraire-Éditeur.
- Curtis, R. I. (2001), **Ancient Food Technology: Technology and Changein History**, Leiden, Boston and Köln: Brill.

Çiğdem, Süleyman (2007), “Eskiçağ’da Trabzon Limanı: Askeri ve Ekonomik Yönden Gelişimi ve Doğu-Batı İlişkilerinde Rolü”, **Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, 10 (2), 133-135.

Dando-Collins, S. (2007), **Mark Antony’s Heroes: How the Third Gallice Legio Saved an Apostle and Created an Emperor**, New Jersey: Wiley.

Danoff, M. (1962), “Pontos Euxseinos”, **RE**, Suppl. IX, cols. 866-1175.

De Blois, Lucas (1984), “Third Century Crisis and the Greek Élite in the Roman Empire,” **Historia** 33, 358-377.

De Boer, J. (2007), “Sinope Amphorae, South-East and North-West”, S. L. Solovyov (Ed.), **Greeks and natives in the Cimmerian (Bosporus 7th-1st Centuries BC, Proceedings of the International Conference October 2000, Taman, Russia)**, içinde (11-16), Oxford: Publishers of British Archaeological Reports.

De Graauw, Arthur (2014), **Ancient Ports and Harbours Catalogue I**. <http://www.ancientportsantiques.com/wp-content/uploads/pdf/AncientPortsVol-I-List.pdf>.(08. 09. 2013).

Doğanay, Serkan (2014), **Trabzon Limanı ve Hinterlandı**, Ankara: Pagem Akademi.

Doonan, Owen, (2002), “Production in a Pontic Landscape: the Hinterland of Greek and Roman Sinope”, M. Faudot, A. Frayssse ve E. Geny (Eds.), **Pont-Euxin et Commerce: actes du IX e Symposium de Vani (Besançon)**, içinde (185-198), France: Presses Universitaires Franc-Comtoises.

Drews, R. (1976), “The Earliest Greek Settlements on the Black Sea”, **JHS**, 96, 18-31.

\_\_\_\_\_ (1991), “Karadeniz’de En Eski Grek Yerleşmeleri”, (Çev. Ömer Çapar), **DTCFD**, XV (26), 303-327.

Drinkwater, J. (2008), “Maximinus to Diocletian and the ‘Crisis’”, second Edition, A. K. Bowman ve diğerleri (Eds.), **The Crisis of Empire, CHA**, XII, içinde (28-66), Cambridge, New York, Melbourne, Madrid, Cape Town, Singapore, Sao Paulo: Cambridge Ancient History/ Cambridge Ancient History Online.

Ece, Nur Jale (2011), “Limanların Evrimi”, [http://www.denizhaber.com/index.php?sayfa=yazar&id=11&yazi\\_id=100644](http://www.denizhaber.com/index.php?sayfa=yazar&id=11&yazi_id=100644) (16.12.2014).

Elton, H. (1996), **Frontiers of the Roman Empire**, London: Bostford.

Emir, Osman (2011a), **Prehistorik Dönemlerden Roma Dönemine Kadar Trabzon ve Çevresi**, Trabzon: Serander Yayınları.

\_\_\_\_\_ (2011b), “Grek Kolonizasyon Döneminde Karadeniz’de Önemli Bir Geçim Kaynağı: Köle Ticareti”, **KİD**, 11, 9-28.

\_\_\_\_\_ (2012), “Antik Dönemde Karadeniz’de Deniz Ticareti ve Başlıca İhraç Ürünleri”, Ersan Başar ve diğerleri (Haz.), **Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu IV Doğu Karadeniz Bildiriler Kitabı**, içinde (165-178), İstanbul: Sena Ofset.

\_\_\_\_\_ (2013a), “Eskiçağda Doğu Karadeniz Bölgesi’nin Jeopolitik Önemi”, **KİD**, 13, 13-26.

\_\_\_\_\_ (2013b), “Roma Cumhuriyet Dönemi’nde Canik Havzası: Siyasi ve Ekonomik Gelişmelere Genel Bir Bakış”, Osman Köse (Ed.), **Tarih Boyunca Karadeniz Ticareti ve Canik Sempozyumu Bildiriler Kitabı**, içinde (7-14), Samsun: Canik Belediyesi Kültür Yayınları.

\_\_\_\_\_ (2014), **Hellenistik ve Roma Dönemlerinde Pontos: MÖ IV. yüzyıl-MS III. yüzyıl**, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Karadeniz Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Trabzon.

Erciyas, Deniz Burcu [Arıkan] (2001), **Studies in the Archaeology of the Hellenistic Pontos: The Settlement, Monuments and Coinage of Mithradates VI and His Predecessors**, Yayınlanmamış Doktora Tezi, University of Cincinnati.

Erhat, Azra (2011), **Mitoloji Sözlüğü**, İstanbul: Remzi Kitabevi.

Fallmerayer, J. P. (2002). **Doğu’dan Fragmanlar**, (Çev. H. Salihoğlu), Ankara: İmge Kitabevi.

French, H. David (1980), “The Roman Road-System of Asia Minor”, **ANRW**, II. 7. 2, 698-729.



\_\_\_\_\_ (1982), “Mycenaean’s in the Black Sea”, **Thracia Pontica**, V. (1), 19-28.

\_\_\_\_\_ (1984), “Classis Pontica”, **EA**, 4, 53-59.

Gamkrelidze, G. (2012), **Researches in Iberia-Colchology (History and Archaeology of Ancient Georgia)**, D. Braund (Ed.), Georgia: Otar Lordkipanidze Centre of Archaeology of Georgian National Museum.

Garlan, Y. (1987), **Slavery in Ancient Greece**, translation in English by. Janet Lyod, İthaca: Cornell University Press.

Gavriljuk, N.A. [Gavrilyuk] (2003), “The Graeco-Scythian Slave Trade in the 6th and 5th Centuries BC”, Pia G. Bilde ve diğeri (eds.), **The Cauldron of Ariantas, Studies presented A. N. Ščeglov on the Occasion of this 70th Birthday, 8Black Sea Studies 1, The Danish National Research Foundation’s Cente for Black Sea Studies**, içinde (75-85), Denmark: Aarhus University Press.

Gemoll, Wilhelm ve Karl, Vretska (2006), **Gemoll - Griechisch-Deutsches Schul- und Handwörterbuch**, München: Oldenburg Verlang.

Gibbon, Edward (1987), **Roma İmparatorluğu’nun Gerileyişi ve Çöküşü Tarihi I**, (Çev. Asım Baltacıgil), İstanbul: Tuba Matbaacılık.

Grakov, N. B. (2008), **İskitler**, (Çev. D. Ahsen Batur), 2. Baskı, İstanbul: Selenge Yayınları.

Greaves, Alan (2003), **Miletos: Bir Tarih**, (Çev. H.Ç. Öztürk), İstanbul: Homer Kitabevi.

\_\_\_\_\_ (2007), “Milesians in the Black Sea: Trade, Settlement and Region”, Vincent Gabrielsen ve John Lund (Eds.), **The Black Sea in Antiquity. Region and Interregional Economic Exchanges, (Black Sea Studies 6, The Danish National Research Foundation’s Cente for Black Sea Studies)**, içinde (9-22), Denmark: Aarhus University Press.

Gregory, S. (1997), **Roman Military Architecture on the Eastern Frontier**, Amsterdam: Adolf M. Hakkert Publisher.

- Gruen, S. Erich (2008), "The Expansion of the Empire under Augustus", A. K. Bowman ve diğeri (Eds.), **The Augustan Empire 43 B.C-A.D. 69**, CAH X, içinde (147-198), Oxford and New York: Cambridge University Press/Cambridge Histories Online.
- Gür, Hatice Kübra (2011), **Marmaris-Hıdırlık Liman Yapısı Özelinde Antik Liman Yapıları**, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Gwynn, A. (1918), "The Character of Greek Colonization", **JHS**, XXXVII, 83-127.
- Habicht, C. (2006), **The Hellenistic Monarchie: Selected Papers**, Oxford and New York: The University of Michigan Press.
- Hamilton, J. W. (1842). **Research in Asia Minor, Pontus and Armenia with Some Account of Their Antiquities and Geology**, Vol. I, London: John Murray, Albemarle Street.
- Heather, Peter (2012), **Gotlar**, (Çev. Erkan Avcı), Ankara: Phoenix Yayınevi.
- Heather, Peter ve Matthews, John (2004), **The Goths in the Fourth Century**, Manchester: Liverpool University Press.
- Hind, J. G. F. (1983/1984), "Greek and Barbarian Peoples on the Shores of the Black Sea", **AR**, 30, 71-97.
- Hind, Kathryn (2010), **Barbarians Goths**, Oxford and New York: Benchmark Books.
- Højte, Jakob Munk (2005), "The Date of the Alliance between Chersonesos and Pharnakes (IOSPE I<sup>2</sup>, 402) and Its Implications", V. Stolba and L. Hannestad (Eds.), **Chronologies of The Black Sea Area in the Period C. 400-100 BC.**, (**Black Sea Studies 3, The Danish National Research Foundation's Centre for Black Sea Studies**), içinde (137-152), Denmark: Aarhus University Press.
- Jones, A. H. M. (1998), **The Cities of the Eastern Roman Provinces**, Oxford: Oxford University Press.
- Kakhidze, Emzar (2008), "Apsaros: A Roman Fort in Southwestern Georgia", Pia Guldagen Bild ve Jane Hjarl (Eds.), **Meetings of Cultures in the Black Sea Region Between**

**Conflict and Coexistence, (Black Sea Studies 8, The Danish National Research Foundation's Centre for Black Sea Studies), içinde (303-332), Denmark: Aarhus University Press.**

Karaca, Fatih (2009), **Liman Yeri Seçiminde Fizibilite Etüdü**, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü.

Kaya, Mehmet Ali (1998). "Anadolu'da Roma Egemenliği ve Pompeius'un Siyasal Düzenlemeleri", **TİD**, XIII, 161-173.

\_\_\_\_\_ (2005), **Anadolu'daki Galatlar ve Galatya Tarihi**, İzmir: İlya Yayınevi.

King, Charles (2007), **Karadeniz**, (Çev. Zülal Kılıç), Kitap Yayınevi.

Köknel, Melih (1978), **Limanlar ve Terimler**, İstanbul: Osmanlı Matbaası.

Krapivina, V. V. (2012), "Ceramics from Sinope in Olbia Pontica", D. K. Tezgör (Ed.), **Sinope: The Results of Fifteen Years of Research, (Proceedings of the International Symposium 7-9 May 2009), içinde (467-477)**, Leiden and Boston: Brill

Kulikowski, Michael, (2007), **Rome's Gothic Wars: From the Third Century to Alaric**, London and New York: Cambridge University Press.

Kurtuluş, Zübeyde (1998), "Antik Dönemde Liman Yapım Teknikleri ve Sedimentle Dolmuş Limanların Bugünkü Durumu", **2. Ulusal Kıyı Mühendisliği Sempozyumu Bildiriler Kitabı**, (453-470), Ankara: Alaz Ofset.

Labaree, W. Benjamin (1957), "How Greeks Sailed into the Black Sea", **AJA**, 61 (1), 29-33.

Levante, E. (1988), "The Coinage of Zephyrion in Cilicia", **NumChr**, 148, 134-41.

Liddell, H. G. ve Scott, R. (Der.) (1996), **A Greek-English Lexicon**, with a revised Supplement, revised and Augmented throughout by H. S. Jones and R. McKenzie, Oxford: Clarendon Press.

Lonis, R. (1996), "The Early Times of the Polis", **HH**, Vol. III, 147-149.

- Lund, J. ve Gabrielsen, V. (2005), “A Fishy Business. Transport Amphorae of the Black Sea Region as a Source for the Trade in Fish and Fish Products in the Classical and Hellenistic Periods”, Tønnes Bekker-Nielsen (Ed.), **Ancient Fishing and Fish Processing in The Black Sea Region**, içinde (161-170), Denmark: Aarhus University Press.
- Lyod, Seton (1997), **Türkiye'nin Tarihi: Bir Gezginin Gözünden Anadolu Tarihi**, Ankara: Tübitak Yayınları.
- Lytle, E. (2006), **Marine Fisheries and the Ancient Greek Economy**, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Duke University.
- Magie, David (1950), **Roman Rule in Asia Minor to the End of the Third Century After Christ I-II**, Princeton, New Jersey.
- Malekzadeh, Farrokh (1968), **Anadolu'da Pers Devrine ait Anıt ve Yazıtlara Dair Tahlili Bir İnceleme**, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi.
- Mansel, Arif Müfid (2011), **Ege ve Yunan Tarihi**, Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi.
- Mayor, Andrienne, (2013), **Mithradates, Zehirlerin Kralı: Roma'nın En Acımasız Düşmanının Hayatı ve Efsanesi**, (Çev. Gürkan Ergin), İstanbul: Türkiye İş Bankası Yayınları.
- McGing, B. C. (1986a), **The Foreign Policy of Mithridates VI Eupator King of Pontos**, Leiden: Brill Academic Publishers.
- \_\_\_\_\_ (1986b), “The Kings of Pontus: Some Problems on Identity and Date”. **RhMP**, 129, 248-259.
- McShane, R. B. (1959), **The Foreign Policy of the Attalids of Pergamum**, Yayınlanmamış Doktora Tezi, University of Illinois.
- Mitchell, S. (1995), **Anatolia I: Land, Man and Gods in Asia Minor, the Celts in Anatolia and the Impact of the Roman Rule**, Oxford: Clarendon Press.

- Mitford, B. T. (1980), "Cappadocia and Armenia Minor: Historical Setting of the *Limes*", **ANRW**, II, 7.2, 1170-1228.
- \_\_\_\_\_ (1998), "The Roman frontier on the Upper Euphrates", R. Matthews (Ed.), **Ancient Anatolia, Fifty years' work by the British Institute of Archaeology at Ankara**, içinde (255-272), London.
- Molev, E. A. (1995), **Vlastitel' Ponta: Monografiya**, İzd. Nijniy Novgorod: Nijegorodskiy Universitet.
- \_\_\_\_\_ (2009), "Bosporos under the Rule of Mithridates VI Eupator" Jakob Munk Højte (Ed.), **Mithridates VI and the Pontic Kingdom**, içinde (321-328), Denmark: Aarhus University Press.
- Oktan, M. (2008), "Roma Cumhuriyet Döneminde Pontos'da Yapılan Düzenlemeler", **Anadolu**, 34, 47-75.
- Olshausen, E. (1980), "Pontos und Rom (63 v. Chr.-64 n. Chr.)", **ANRW**, II 7.2, 903-912.
- Olshausen, E. ve Biller, J. (1984), **Historisch-geographische Aspekte der Geschichte des Pontischen und Armenischen Reiches. Tel I; Untersuchungen zur historischen Geographie von Pontos unter den Mithradatien**, Beihefte zum Tübinger Atlas des Vorderen Orients 29/1, Reihe B (Geisteswissenschaften), Wiesbaden.
- Özdaş, A. Harun (1995), "Antik Çağda Liman Olgusu", **Eski Yakın Doğu Kültürleri Üzerine İncelemeler (In Memoriam İ. M. Akyurt-Bahattin Devam Anı Kitabı)**, A. Erkanal (Ed.), içinde (259-266), İstanbul: Arkeoloji ve Sanat Yayınları.
- Özsait, Mehmet, (2000), "İlkçağ Tarihinde Trabzon ve Çevresi", **Trabzon Tarihi Sempozyumu Bildirileri (6-8 Kasım 1998, Trabzon)**, içinde (35-43), Trabzon: Trabzon Belediyesi Kültür Yayınları No: 81.
- Petropoulos, E. K. (2005), **Hellenistic Colonisation in Euxeinos Pontos: Penetration, Early Establishment, and the Problema of the 'empirion' revisited**, BAR International Series 1394, Oxford: Publishers of British Archaeological Reports.

- P'yankov, İ. V. (2002), "Galizonı – Halıbı – Moshi (K voprosu o tsirkumpontiyskoy kaste metallurgov kontsa II – I tis. do n.é.)", **ZVORAO**, N.S., I (XXVI), 324-342.
- Ramsay, William Mitchell (1960), **Anadolu'nun Tarihi Coğrafyası**, (Çev. Mihri Pektaş), İstanbul: Milli Eğitim Basımevi.
- Robinson, D. M. (1905), "Ancient Sinope", **AJP**, XXVII (3), 245-279.
- Raschkei, M. G. (1978), "New Studies in Roman Commerce with the East", **ANRW**, II. 9. 2, 604-1363.
- Rostovtzeff, M. (1941), **The Social and Economic History of the Hellenistic World I-II**, Oxford: At the Clarendon Press.
- \_\_\_\_\_ (1957), **The Social and Economic History of the Roman Empire I-II**, Oxford, At the Clarendon Press.
- Ruge, W. (1912), "Hermonassa", **RE**, 8 (1), cols. 899.
- Saprykin, S. Yu (1996), **Pontiyskoe Tsarstvo: Gosudarstvo grekov i varvarov v Priçernomor'e**, Moskva: Nauka.
- \_\_\_\_\_ [Saprykin, S. Yu] (2002), **Bosporskoe Tsarstvo na rubeje dvuh epoh**, Moskva: Nauka.
- \_\_\_\_\_ (2003), "The Policy of Mithridates Eupator and the North Coast of the Black Sea"**Paper delivered at the University of Aarhus**, (May 2003), 1-4.
- \_\_\_\_\_ (2007), "The Unification of Pontos: The Bronze Coins of Mithridates VI Eupator as Evidence for Commerce in Euxine", Vincent Gabrielsen and John Lund (Eds.), **The Black Sea in Antiquity: Regional and Interregional Economic Exchanges**, (Black Sea Studies 6, The Danish National Research Foundation's Centre Black Sea Studies), içinde (195-208), Denmark: Aarhus University Press.
- Shaw, Joseph W. (1972), "Greek and Roman Harbourworks", **A History of Seafaring Based on Underwater Archaeology**, George F. Bass (Ed.), London: Thames and Hudson.

- Sherk, K. R. (1980), "Roman Galatia: The Governors from 25 B.C. to A.D. 114", **ANRW**, II, 7/2, 954-1052.
- Sherwin-White, A. N. (1994), "Lucullus, Pompey and the East", J.A. Crook ve diğeri (Eds.), **The Last Age of The Roman Republic, 146-43 B.C.**, CAH IX, içinde (229-274), New York: Cambridge Histories Online / Cambridge University Press.
- Starr, C. G. (1941), **The Roman Imperial Navy: 31 B. C. – A. D. 354**, Ithaca: Cornell University Press.
- Swain, H. ve Davies, M. E (2010), **Aspects of Roman History, 82 BC–AD 14: A Source-Based Approach**, London and New York: Routledge.
- \_\_\_\_\_ (1988), "Journeys of Hadrian", **ZPE**, 73, 159-170.
- Şevket, Şakir (2013), **Trabzon Tarihi**, (Haz. İsmail Hacifettahoğlu), İstanbul: Kurtuba Kitap.
- Şerkova, T. A. (1991), **Egipet i Kuşanskoe Tsarstvo (torgovle i kul'turne kontakti)**, Moskva: Nauka. Glavnaya Redaktsiya Vostochnoy Literaturı.
- Talbert, J. A. Richard (Ed.) (2000), **Map-By-Map Directory to Accompany, Barrington Atlas the Greek and Roman World**, New Jersey: Princeton University Press.
- Tekin, Oğuz (2007), **Erken Yunan ve Roma Tarihine Giriş**, İstanbul İletişim Yayınları.
- \_\_\_\_\_ (2008), **Antik Nüsmatik ve Anadolu**, 3. Baskı, İstanbul, Arkeoloji ve Sanat Yayınları.
- Texier, C. (2002), **Küçük Asya, Coğrafyası, Tarihi ve Arkeolojisi I-III**, (Çev. A. Suat; Latin Harflerine Aktaran: K. Y. Koprıman; Sadeleştiren: M. Yıldız), Ankara: Enformasyon ve Dümasyon Hizmetleri Vakfı.
- Tezcan, Mehmet, (2012a), "İpek Yolu ve XIV. Yüzyıla Kadar İpek Yolu Ticaretinde Trabzon'un Yeri", **Klasik ve Ortaçağ Dönemlerinde Karadeniz ve Kafkasya**, içinde (17-48), Trabzon: Serander Yayınları.

\_\_\_\_\_ (2012b), “Eskiçağ’da Roma İmparatorluğu’nun Karadeniz Bölgesi vasıtasıyla Hindistan ve Çin ile Ticareti”, **Klasik ve Ortaçağ Dönemlerinde Karadeniz ve Kafkasya**, içinde (129-178), Trabzon: Serander Yayınları.

Tezgör, D. K. (2010), “Le Réseau Commercial des Amphores Sinopeennes entre les II<sup>e</sup>-III<sup>e</sup>. et le VI<sup>e</sup> s. de notre ère”, D. K. Tezgör and N. Inaishvili (Eds.), **Patabs I: Production and Trade of Amphorae in the Black Sea (Actes de la Table Ronde Internationale de Batoumi et Trabzon, 27-29 Avril 2006) Varia Anatolica XXI**, içinde (167-176), İstanbul and Paris: Institut Français D’Etudes Anatoliennes-G. Dumezil, De Boccard.

Tourneford, J. de (2008), **Tournefort Seyahatnamesi (II. Kitap)**, (Çev. T. Tunçdoğan), İstanbul: Kitap Evi.

Treidler, H. (1962), “Hyssos”, **RE Suppl.**, 9, cols. 81-82.

\_\_\_\_\_ (1972), “Zephyrion”, **RE**, 10a, cols. 228.

Treister, M. S. (2002), “Excavations at Pantikapaion, Capital of Kingdom of Bosphorus Old Find: Recent Results and Some New Observations”, J. A. Todd ve diğerleri (Eds.), **Greek Archaeology without Frontiers, ‘Open Sciences’ Lecture Series 18**, içinde (151-172), Athens: The National Hellenic Research Foundation and The A.G. Leventis Foundation.

Tsetskhladze, R. Gocha (1994), “Greek Penetration of the Black Sea”, G. R. Tsetskhladze and F. De Angelies (Eds.), **The Archaeology of Greek Colonisation, Essays Dedicated to Sir John Boardman**, içinde (111-136), Oxford: Oxford University Committee for Archaeology Press.

\_\_\_\_\_ (1995), “Did Greeks go to Colchis for Metal?”, **OJA**, 14, 307-332.

\_\_\_\_\_ (1998). “Greek Colonisation of the Black Sea Area: Stages, Models and Native Population”, Ed. G. R. Tsetskhladze (Ed.), **The Colonisation of the Black Sea Area, Historical Interpretation of Archaeology**, içinde (9-68), Stuttgart: Franz Steiner Verlag.



- \_\_\_\_\_ (2005), “Arkaik ve Klasik Dönemlerde Karadeniz’de Ticaret: Bazı Gözlemler”, Yayına Hazırlayanlar Sümer Atasoy, **Karadeniz’in Tarih ve Arkeolojisi Üzerine**, içinde (7-35), İzmir: Ege Yayınları.
- Türsel-Eliyi, Deniz ve diğerleri (2008), “Liman Yönetimi ve Rıhtım Atama Problemi”, **Ege Akademik Bakış**, 8 (1), 243-256.
- Tütüncü Esmel, Gülsüm ve diğerleri (2012), “Uluslararası Ticarete Trabzon imanınin Dünü, Bugünü ve geleceği”, Ersan Başar ve diğerleri (Haz.), **Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu IV Doğu Karadeniz Bildiriler Kitabı**, 97-124, İstanbul: Sena Ofset.
- Umar, Bilge (1993), **Türkiye’deki Tarihsel Adlar: Türkiye’nin Tarihsel Coğrafyası ve Tarihsel Adları Üzerine Alfabetik Düzendeki Bir İnceleme**, 2. Baskı, Ankara: İnkılâp Yayınları.
- Van Wijlick, H. A. M. (2013), **Rome and the Near Eastern Kingdoms and Principalities, 44-31 BC: A Study of Political Relations during Civil War**, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Durham University.
- Vasiliev, A.A. (1936), **The Goths in the Crimea**, Cambridge, Massachusetts: George Banta Publishing.
- Vinogradov, Yu. A. (1998), “The Colonisation of the Black Sea Region in the Light of Private Lead Letters”, G. R. Tsetschladze (Ed.), **The Colonisation of the Black Sea Area, Historical Interpretation of Archaeology**, içinde (153-171), Stuttgart: Franz Steiner Verlag Stuttgart.
- Vnukov, Sergey Yu. (2012), “Sinopean Amphorae of the Roman Period”, D. K. Tezgör (Ed.), **Sinope: The Results of Fifteen Years of Research, Proceedings of the International Symposium 7-9 May 2009**, içinde (361-370), Leiden and Boston: Brill.
- Warmington, E. H. (1974), **The Commerce between the Roman Empire and India**, Second edition, revised and Enlarged, Delhi: Vikas Publishing House PVT LTD.
- Wellesley, K. (1953), “The Extent of the Territory added to Bithynia by Pompey”, **RhMP**, 96, 292-318.

- Wesch-Klein, G. (2001), “Bithynia, Pontus et Bithynia, Bithynia et Pontus –Ein Provinzname im Wandel der Zeit”. **ZPE**, 136, 251-256.
- Whittaker, C. R. (1994), **Frontiers of the Roman Empire: A Social and Economic Study**, Baltimore: John Hopkins University Press.
- Wiedemann, T. E. J., (1981), **Greek and Roman Slavery**, Oxford, New York: Routledge.
- Wilson, D. R. (1960), **The Historical Geography of Bithynia, Paphlagonia and Pontus in the Greek and Roman Periods: A New Survey with Particular Reference to Surface Remains Still Visible**, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Oxford University Press.
- Wojan, F. (2006), “Trapézonte du Pont sous l'Empire romain: étude historique et corpus monétaire”, **Revue numismatique**, 162, 181-229.
- Wolfram, Herwing (1990), **History of the Goths**, Berkeley and Los Angeles, California: University of California Press.
- Yılmaz, Özgür (2012), **Tanzimat Döneminde Trabzon**, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Karadeniz Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- \_\_\_\_\_ (2014), “Victor Fontanier'nin 1831'de Trabzon'dan Batum'a Seyahati”, **Mavi Atlas**, 2, 118-134.
- Yüksel, Yalçın ve Özkan Çevik, Esin (2006), **Liman Mühendisliği**, İstanbul: Arıkan Basım Yayım Dağıtım.

## EKLER

### Ek 1. Karadeniz Tarihi Coğrafyası



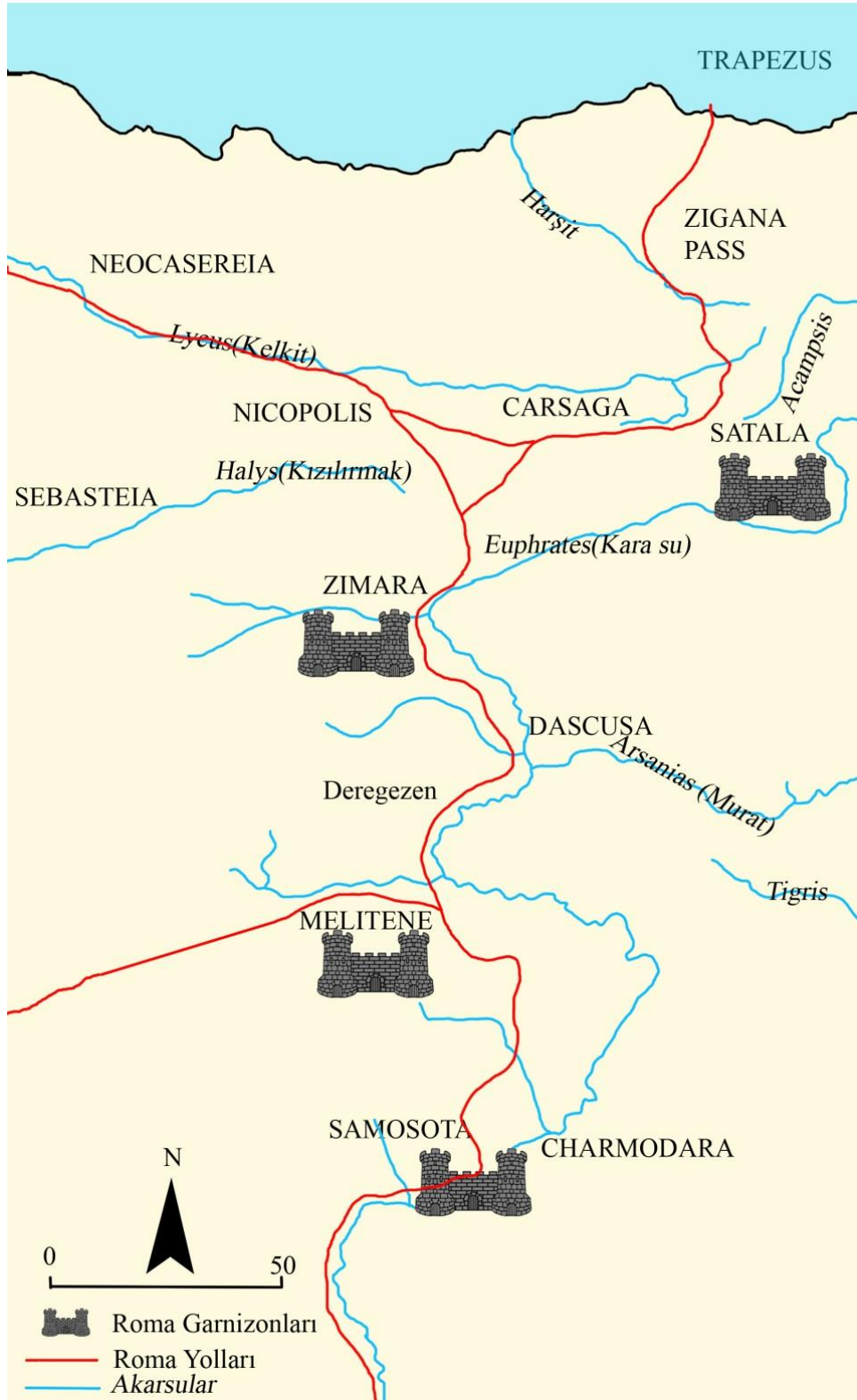
Harita 1: Talbert 2000, map 87.

## Ek 2. Krimeia Yarımadası'nın Tarihi Coğrafyası



Harita 2: Talbert 2000, map 23.

**Ek 3:** Roma'nın Doğu'daki Garnizonları ve Trabzon Limanı



**Hatıra 3:** Emir 2014: 334, harita 2.

## **ÖZGEÇMİŞ**

Fatih İNAN, 24.05.1988 tarihinde Trabzon'da doğdu. İlk, orta ve lise öğrenimini Trabzon'da tamamladı. 2006 senesinde Karadeniz Teknik Üniversitesi Tarih bölümünde lisans eğitimine başladı. 2010-2011 eğitim öğretim yılında aynı üniversitede Tarih anabilim dalında Yüksek lisans yapmaya hak kazandı ve aynı yıl İngilizce hazırlık programından mezun oldu. 1 Ekim 2012-24 Ekim 2013 tarihleri arasında Erasmus öğrenci değişim programı kapsamında Almanya'daki Potsdam Üniversitesi'nde eğitim aldı. 2014 yılında KTÜ Sosyal Bilimler Enstitüsü'nde araştırma görevlisi olarak göreve başlayan İnan, hâlâ aynı kurumda görevini sürdürmektedir.