

**ARRIANUS'UN "ARRIANI PERIPLUS PONTI
EUXINI / ARRIANUS'UN KARADENİZ SEYAHATI"
ADLI ESERİNE GÖRE DOĞU KARADENİZ
BÖLGESİ'NDEKİ KÜÇÜK LİMANLAR***

*Fatih İNAN***

ÖZ

Antik edebi kaynaklarda, Hellenistik ve Roma dönemlerinde Ordu ilinden Gürcistan sınırına kadar uzanan Doğu Karadeniz kıyılarında Boon (Perşembe), Zephyrion (Zefre), Kordyle (Akçakale), Hermonassa (Akçaabat), Hyssos (Araklı), Athenai (Pazar) ve Apsarros (Gonio) olmak üzere yedi önemli antik küçük limandan söz edilmiştir. Bu limanlar dışında aynı bölgede Trapezous ve Phasis adında iki büyük liman bulunmaktadır. Stratejik konumları ve iç bölgelere ulaşan antik kara yollarının başında bulunmalarından dolayı Trapezous ve Phasis limanları küçük limanlara göre daha büyük potansiyellere sahipti. Dağların kıyıya paralel uzandığı ve sınırlanacak adanın hiç olmadığı Doğu Karadeniz Bölgesi'nin coğrafyası göz önüne alındığında bu limanlar gerek ticari, gerekse askerî aktivitelerde bölgede faaliyet gösteren halklar için hayati öneme sahip olmuştur. Bu çalışma, MS II. yüzyılda bölgeyi ziyaret eden Arrianus'un eseri temel alınarak ve tespit edilen diğer antik kaynaklardan da faydalanarak Doğu Karadeniz Bölgesi'ndeki küçük limanların Klasik, Hellenistik ve Roma dönemlerinde nasıl anlatıldıklarını ve hangi özelliklere sahip olduklarını incelemeyi amaçlanmaktadır.

Anahtar Sözcükler: Doğu Karadeniz, Liman, Hellenistik ve Roma Dönemlerinde Ticaret

**SMALL PORTS IN THE EASTERN BLACK SEA REGION
ACCORDING TO THE ARRIANUS'S "ARRIANI PERIPLUS PONTI
EUXINI / ARRIANUS' TRAVEL TO THE BLACK SEA"**

* *Gönderim tarihi: 18.01.2018. Kabul tarihi: 15.02.2018.* Bu çalışma 2014 yılında Karadeniz Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü'nde Yrd. Doç Dr. Osman EMİR danışmanlığında hazırlanan *Hellenistik ve Roma Dönemlerinde Doğu Karadeniz Limanları* adlı Yüksek Lisans Tezinin bir kısmının zenginleştirilmesiyle ve aynı üniversitenin SBB-2015-5261 kodlu Bilimsel Araştırma Projesinden destek alınarak hazırlanmıştır.

** *Arş. Gör., Karadeniz Teknik Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Anabilim Dalı, TRABZON.. fatihinan61@gmail.com ORCID: 0000-0001-9776-3976*

ABSTRACT

The ancient literary sources mention seven important small ancient ports which are Boon (Perşembe), Zephyrion (Zefre), Kordyle (Akçakale), Hermonassa (Akçaabat), Hyssos (Araklı), Athenai (Pazar) and Apsarros (Gonio) on the shores of the Eastern Black Sea extending from present-day Ordu to Georgian border in Hellenistic and Roman periods. Apart from these ports, there were two major ports called Trapezous and Phasis in the same region. Trapezous and Phasis had greater potential compared to the smaller ports due to their strategic location and their being located at the beginning of the ancient roads reaching the inner regions. Also, these ports had been vital for people who were active in the region in terms of commercial and military activities considering the geography of the Eastern Black Sea Region in which mountains extends parallel to the coast and there are no islands to take shelter on. This study aims to explore the narratives about small ports in the Eastern Black Sea Region during the Classical, Hellenistic, and Roman ages with a focus on the work of Arrianus who visited the region in the 2nd century AD as well as other ancient sources.

Keywords: Eastern Black Sea, Port, Trade in the Hellenistic and Roman Periods.

Giriş

Tarih boyunca su kenarlarında kurulan medeniyetler her zaman ekonomik olarak diğer medeniyetlerden daha güçlü bir konumda olmuştur. Nehir ve denizlerin yaşantılarında önemli bir yere sahip olduğu bu topluluklar üretim fazlası malları uzak ülkelere nehir ve denizyolu taşımacılığıyla pazarlayarak ülkelerinin gelişimine önemli katkılar sağlamışlardır. Üç tarafı denizlerle çevrili Anadolu kıyıları da en eski zamanlardan itibaren denizcilik ve limancılık faaliyetlerinin yapıldığı bir coğrafya olmuştur. Özellikle Ege ve Akdeniz kıyıları liman olarak kullanıma elverişli doğal koyları ve Ege coğrafyasının iç bölgelerle bağını güçlendiren yollara sahip olması buraların denizcilik ve limancılık alanında gelişimine önemli katkılar sunmuştur.

Karadeniz’de ise Kuzey Anadolu Dağları’nın kıyıya paralel uzanması Karadeniz’in güney kıyılarında önemli girinti ve çıkıntıların oluşumunu engellemiştir. Dağların bu şekilde uzanması Anadolu’nun Karadeniz kıyılarının koy, körfez ve iç bölgelere ulaşımı sağlayan yollar bakımından fakir bir görünüm sergilemesine sebep olmuştur. Oysa bir bütün olarak baktığımızda Karadeniz, ortalama derinliği 1300 m, genişliği 600 km, boyu 1200 km ve toplamda ise yaklaşık 423000 km² yüzölçümüne sahip bir iç denizdir. Balkan ve Anadolu yarımadaları ile Kafkasya ve Doğu Avrupa platformu üzerinde doğu-batı doğrultusunda uzanır. İstanbul ve Çanakkale boğazları sayesinde Akdeniz’e ulaşan Karadeniz, Ön Asya’nın önemli stratejik noktalarından birini oluşturmaktadır. Ayrıca antik çağdan beri Karadeniz çevresindeki yerlerin zengin yeraltı ve üstü kaynakları barındırması bu denize olan ilgiyi artırmıştır. Sahip olduğu tüm bu özellikler

Karadeniz'i, limanların kuruluş yerini belirleyen ve ticari aktivitelerde önemli bir rol oynayan bir deniz haline getirmiştir.¹

Antik çağdan itibaren Karadeniz kıyıları, Ege ve Akdeniz kıyıları kadar olmasa da önemli limanlara sahiptir. Tarihsel süreç içinde siyasi ve ekonomik faaliyetlerin yürütüldüğü ve dönem dönem Ön Asya'da faaliyet gösteren ticari aktivitelerde güçlü bir misyona sahip olan Karadeniz kıyılarında beklenenin aksine kullanışlı limanların çok az olduğu bilinmektedir. Karadeniz'de dağların denize göre konumlarından kaynaklı nü coğrafi yapısı, şüphesiz limancılık faaliyetleri açısından son derece olumsuz bir gelişmedir. Çünkü bir bölgede limancılığın ve liman ticaretinin gelişmesi için gerekli olan ilk temel şart korunaklı bir koy ile limanın hinterlandını oluşturan güçlü bir yol ağıdır. Belirtilen bu doğal yapısından dolayı Karadeniz'in ülkemiz kıyılarındaki tek doğal limanı Sinop limanıdır. Bunun dışında bölgedeki diğer limanlar genelde dalgakıranlarla korunaklı hale getirilen yapay liman özellikleri taşımaktadır.²

1. Antik Çağ'da Doğu Karadeniz Bölgesi'nde Limancılık Faaliyetleri ve Limanların Genel Özellikleri

Karadeniz Bölgesi'nde limancılık faaliyetlerinin çok eskilere dayandığı bilinmekle birlikte, özellikle MÖ VIII. yüzyıldan itibaren gelişmeye başlayan Hellen kolonizasyonunun bir sonucu olarak önce Ege ve Akdeniz kıyılarında daha sonra da Karadeniz'de deniz ticareti hızlı bir gelişim göstermiştir. Elimizde MÖ VIII. yüzyıla kadar tüccarların ya da maceraperestlerin deniz yolunu kullanarak Karadeniz'e çıkmış olduğunu gösteren herhangi bir yazılı ya da arkeolojik belge yoktur. Antik çağda Karadeniz'in güçlü fırtınalarına ve dev dalgalarına karşı koyabilecek büyük ve sağlam gemilerin henüz yapılamamış olması, bölgeye seyrü sefer düzenleyecek olan gemicilerin batı rüzgârlarına karşı sığınabilecekleri korunaklı limanları ve adaların az olması gibi bir takım nedenlerden ötürü denizci kavimler uzun süre Karadeniz'e yelken açmayı düşünmemişlerdir.³ Ancak gemi teknolojilerindeki gelişmelerle birlikte, önceden kullanılan otuz kürekli *triakontērēs* [τριακοντήρης] adlı teknelerin yanında, büyük denizlerde fırtına ve dalgalara karşı çok daha dirençli elli kürekli *pentēkontērēs* [πεντηκοντήρης] teknelerinin yapılması,⁴ gemicilere daha önce ulaşmadığı tehlikeli sulara açılma-

¹ Serkan Doğanay, *Trabzon Limanı ve Hinterlandı*, Ankara 2014, s. 1-2.

² Doğanay, *a.g.e.*, s. 1-2, 5.

³ Osman Emir, *Prehistorik Dönemlerden Roma Dönemine Kadar Trabzon ve Çevresi*, Trabzon 2011, s. 84-85; Osman Emir, "Eskiçağda Doğu Karadeniz Bölgesi'nin Jeopolitik Önemi", *Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, C: 13, 2012, s. 15-16.

⁴ Antik çağda kullanılan gemiler ve bunların özellikleri için bkz. Chester G. Starr, *Antik Çağda Deniz Gücü*, Çev. Gürkan Ergin, İstanbul 2000; Lionel Casson, *Antik Çağda Denizcilik ve Gemiler*, Çev. Gürkan Ergin, İstanbul 2002.

da büyük cesaret sağlamıştır.⁵ Tam da bu süreçte Anadolu'nun batı kıyılarında yaşayan Miletos'lular, Lydia Devleti'nin artan baskıları sonucunda yeni koloni yerleri kurmak için Karadeniz'e yöneldiler.⁶ Ege'nin denizci halklarından olan Miletos'lular, MÖ VII. yüzyıldan itibaren dikkatlerini tamamen bölgeye yoğunlaştırdı ve burada ilk olarak Sinope (Sinop), Amisos (Samsun) ve Herakleia kolonilerini kurdular.⁷ Miletos'lular bu koloniler üzerinden kolonicilik faaliyetlerini daha da geliştirerek, doğuya ve kuzeye yöneldiler. Amisos'tan sonra Trapezous (Trabzon), Phasis ve Dioskuria (Sukhumi)'ta koloniler kuran Miletos'lular, bu kıyı kentlerinde oluşturdukları limanlarla Karadeniz ticaretini geliştirmişlerdir.⁸

⁵ Rhys Carpenter, "The Greek Penetration of the Black Sea", *American Journal of Archaeology*, C: 52, S: 1, 1948, s. 7-8; W. Benjamin Labaree, "How Greeks Sailed into the Black Sea", *American Journal of Archaeology*, C: 61, S: 1, 1957, s. 29, 31; Murat Arslan, *Roma'nın Büyük Düşmanı Mithridates VI Eupator*, İstanbul 2007, s. 7; Emir, a.g.e., s. 84.

⁶ Gocha R. Tsetsckhladze, "Greek Penetration of the Black Sea", *The Archaeology of Greek Colonisation, Essays Dedicated to Sir John Boardman*, Ed. G. R. Tsetsckhladze ve F. De Angelies, Oxford 1994, s. 115-118; Gocha R. Tsetsckhladze, "Greek Colonisation of the Black Sea Area: Stages, Models and Native Population", *The Colonisation of the Black Sea Area, Historical Interpretation of Archaeology*, Ed. G. R. Tsetsckhladze, Stuttgart 1998, s. 19-22; Alan Greaves, Miletos: Bir Tarih, Çev. Hüseyin Çınar Öztürk, İstanbul 2003, s. 140-141; Osman Emir, *Hellenistik ve Roma Dönemlerinde Pontos: MÖ IV. yüzyıl-MS III. yüzyıl*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, 2014, s. 2.

⁷ Deniz Burcu Erciyas, "Herakleia Pontica-Amastris", *Ancient Greek Colonies in the Black Sea*, Ed. D.V. Grammenos ve E.K. Petropoulos, C: II, Thessaloniki 2003, s. 1403-1407; Owen Doonan, *Sinop Landscapes*, Philadelphia 2004: s. 69-71; Latife Summerer, "Greeks and natives on the southern Black Sea coast in antiquity", *The Black Sea: Past, Present and Future*, Ed. Gülден Erkut ve Stephen Mitchell, London 2007, s. 28-35.

⁸ Tsetsckhladze, "Greek Penetration of...", s. 118; Alek Nikolayevitch Gabelia, "Dioscurias", *Ancient Greek Colonies in the Black Sea*, Ed. D.V. Grammenos ve E.K. Petropoulos, C: II, Thessaloniki 2003, s. 1215-1218; Otar Davidovitch Lordkipanidze, "Phasis", *Ancient Greek Colonies in the Black Sea*, Ed. D.V. Grammenos ve E.K. Petropoulos, C: II, Thessaloniki 2003, s. 1314-1317. Hellenli kolonistlerin Karadeniz'e ilk gelişi tarihi ve koşulları modern araştırmacılar arasında tartışma konusu olmuştur. Robinson ("Ancient Sinope: First Part", *The American Journal of Philology*, C: 27, S: 2, 1906, s. 148), Gwynn ("The Character of Greek Colonization", *The Journal of Hellenic Studies*, C: 38, 1918, s. 95) ve Drews ("The Earliest Greek Settlements on the Black Sea", *The Journal of Hellenic Studies*, C: 96, 1976, s. 24) gibi araştırmacılar MÖ VIII. yüzyıldan itibaren Hellenli kolonistlerin Karadeniz'de koloni faaliyetlerine başlamış olduklarını ifade ederken; Trapezous ve Sinope kolonilerini anlatan antik Hellen Kaynaklarını buna kanıt olarak göstermekte ve Karadeniz'in güney bölgelerinde arkeolojik kanıtların yetersiz olmasını, bölgenin sistemli bir şekilde incelenmemesine bağlamamaktadırlar. Boardman (*The Greek Overseas: The Early Colonies and Trade*, London 1988, s. 248) ve Labaree (a.g.m., s. 29) gibi araştırmacı ise MÖ VII. yüzyılda Karadeniz'in güney bölgesinde koloni faaliyetlerini gösteren herhangi bir arkeolojik faaliyetlerin olmadığını, edebi kaynakların ise bu konuda kesin delil gösterilemeyeceğini belirtmektedirler. Aynı zamanda Y. Boysal ("Sinop'un Eski Buluntuları ve Kolonizasyonu Hakkında", *Türk Arkeoloji Dergisi*, C: 8, S: 2, Ankara 1959, s. 26) ve Bouzek (*Studies of Greek Pottery in the Black Sea Area*, Prag 1990, s. 174-180), bölgede Hellen seramiğinin MÖ VII. yüzyıldan öteye gitmeyeceğini ifade ederek, ikinci gurubu desteklemektedir. Karadeniz'de Hellen Kolonizasyonu için histografik problemlerle ilgili

Kısa zamanda Karadeniz kıyılarında bu kadar çok kolonilerin kurulmasında bölgenin stratejik konumu, coğrafi koşulları ve zengin hammadde kaynaklarına yakın olması gibi etkenler bulunmaktaydı. Ancak bu koloni alanlarının seçilmesindeki en önemli faktör kolonistlerin bölgeden elde ettiği ihraç ürünlerini pazarlayabilecekleri limanların bulunmasıydı. Öyle ki Karadeniz kıyılarındaki hemen hemen her büyük koloni şehrinin bir limana sahip olduğu bilinmektedir.⁹ Bu limanlar sayesinde Hellenler Karadeniz'den Hellas'a ve daha sonra da Roma'ya kadar uzanan büyük bir ticaret ağı oluşturdular. Bu ticaret ağını meydana getiren liman kentlerini beş ana grupta incelemek mümkündür. Birinci grup içinde Kyzikos, Byzantion ve Khalkedon gibi Hellen kentleri bulunuyordu. 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 Eukseinos grubu içinde Olbia, Khersonesos ve Pantikapeium kentleri vardır. Beşinci ve son grup ise Batı Eukseinos grubudur. Apollonia, Callatis, Tomi ve Istros da bu son grubun üyeleridir. Bütün bu kıyı kentlerindeki tüccarlar, havzanın otokton halklarından sağladıkları ticari ürünleri bu gruplar arasındaki işbirliği sayesinde Akdeniz dünyasına pazarlayarak zenginleşmişlerdir.¹⁰ Kolonistler bu limanlardan özellikle Hellen ve Roma dünyasına başta maden, balık, kereste olmak üzere; evcil hayvan, zift, keten balmumu, tahıl zeytinyağı ve şifalı bitkileri ihraç ettiği görülmektedir.¹¹

Karadeniz kıyılarında limancılık faaliyetlerinin Türkiye'nin diğer kıyı bölgeleri ile karşılaştırıldığında oldukça yetersiz olduğu görülmektedir. Bölgenin coğrafi yapısından ötürü kıyılar boyuna yapılandır ve limancılık faaliyetlerine elverişli değildir. Ayrıca bölgenin iklim özellikleri de limancılık ve denizcilik faaliyetlerini zorlaştıran etmenler arasındadır. Bu coğrafi özellikler Doğu Karadeniz Bölgesi'nde doğal limanların oluşmamasındaki başlıca sebeptir.¹² Coğrafi yapının getirmiş olduğu bir diğer olumsuz etken Doğu Karadeniz kıyılarında Trabzon Liman'ı dışındaki tüm liman ve koylarının hinterlandlarının dar olmasıdır. Bu da deniz ticaretinde kıyı ile iç kesimler arasında bağlantı kurulmasını zorlaştırmaktadır. Zira liman hinter-

tartışmalar için bkz. E.K. Petropoulos, *Hellenistic Colonisation in Euxeinus Pontos: Penetration, Early Establishment, and the Problema of the 'empirion' revisited*, BAR International Series 1394, Oxford 2005, s. 6-14.

⁹ Greaves, *a.g.e.*, s. 141-142; ayrıca bkz. Süleyman Çiğdem, "Eskiçağ'da Trabzon Limanı: Askeri ve Ekonomik Yönden Gelişimi ve Doğu-Batı İlişkilerinde Rolü", *Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, C: 10, S: 2, 2007, s. 135 vd; Emir, *a.g.m.*, s. 16-18.

¹⁰ Emir, *a.g.t.*, s. 187-188.

¹¹ M. Rostovtzeff, *The Social and Economic History of the Hellenistic World I-II*, Oxford 1941, s. 585-586.

¹² Doğanay, *a.g.e.*, s. 5.

landı, bir liman için vazgeçilmez öneme sahiptir. Çünkü bir limanın gelişebilmesi hizmet alıp verdiği yani hinterland ve ön bölge ile olan ilişkiyle orantılıdır.¹³

Antik çağda Trabzon Limanı'nı Doğu Karadeniz Bölgesi'ndeki diğer limanlara göre ön plana çıkmasının en önemli sebebi de onun hinterlandı ve bu hinterlanda ulaşabilen yol ağlarıdır. Trabzon, güneyden ve doğudan gelen iki önemli büyük ticaret yolunun sonunda yer almaktaydı.¹⁴ Bunlardan ilki Phasis yoluydu. Bu yol Phasis'ten başlayarak sırasıyla, Iberia üzerinden Hazar Denizi'ne ve oradan da Hindistan'a kadar uzanıyordu.¹⁵ İkinci yol ise tarihi İpek Yolu'nun bir ayağını oluşturan Zigana yoluydu.¹⁶ Bu yol da Trabzon Limanı üzerinden Boztepe-Gümüşhane-Bayburt istikametinden İran'a ulaşmaktaydı. Robert Drews, eski çağ Trapezous'u ile orta çağ 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.¹⁷ Trabzon Limanı'nın bu lojistik ve stratejik özelliği sayesinde tüccarlar hem iç bölgelerden elde ettikleri ham maddeleri bu liman aracılığı ile gemilerle batıya aktarmakta, hem de bu limanı günlük kazançlarında kullanmaktaydılar.¹⁸ Bu yol sayesinde Trabzon Limanı Transkafkasya'daki maden ocaklarından gelen demir ve bakır gibi madenlerin nakli için de kullanılan bir limandır.¹⁹

Doğu Karadeniz Bölgesi'nde limancılık faaliyetlerini olumsuz etkileyen faktörler arasında bölgede limanların sığ olmasını sayabiliriz. Çünkü Karadeniz'deki limanlar genellikle iç kesimlerle bağlantıyı sağlayan akarsu vadilerinin ağızlarında veya yakınlarında konuşlandırılmışlardır. Bundan dolayı bu limanlar zamanla akarsuların getirmiş olduğu alüvyonlarla ve deniz kıyısında yaşanan kum taşınmalarıyla dolmaktadır. Dolayısıyla limanlar sığ olduğu için büyük gemiler açıkta demirleyerek yük ve yolcularını küçük teknelerle (mavra) karaya taşımak zorunda kalmışlardır.²⁰ Ancak antik

¹³ Fatih Karaca, *Liman Yeri Seçiminde Fizibilite Etüdü*, İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, 2009, s. 27.

¹⁴ Mehmet Özsait, "İlkçağ Tarihinde Trabzon ve Çevresi", *Trabzon Tarihi Sempozyumu Bildirileri (6-8 Kasım 1998, Trabzon)*, Trabzon 2000, s. 38.

¹⁵ Plinius, *Naturalis Historia*, VI. 19. 52; bu yol güzergâhı hakkında değerlendirmeler için bkz. Mehmet Tezcan, "Eskiçağ'da Roma İmparatorluğu'nun Karadeniz Bölgesi vasıtasıyla Hindistan ve Çin ile Ticareti", *Klasik ve Ortaçağ Dönemlerinde Karadeniz ve Kafkasya*, Trabzon 2012, s. 155-156.

¹⁶ Çiğdem, *a.g.m.*, s. 133.

¹⁷ Robert Drews, "Karadeniz'de En Eski Grek Yerleşmeleri", Çev. Ömer Çapar, *Ankara Üniversitesi DTCF Tarih Araştırmaları Dergisi*, C: 15, S: 26, 1991, s. 321- 322.

¹⁸ Çiğdem, *a.g.m.*, s. 137-138.

¹⁹ Özsait, *a.g.m.*, s. 38.

²⁰ Özgür Yılmaz, *Tanzimat Döneminde Trabzon*, Karadeniz Teknik Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, 2012, s. 296-301.

kaynaklarda Doğu Karadeniz Bölgesi'nde limanlar hakkında yeterli bilgi bulunmadığından bu olumsuz faktörün denizcilere ne derecede zorluk çıkaracağı hususunda bir fikir beyan edemiyoruz. Yalnızca Roma İmparatoru Hadrianus'un (MS 117-138), Roma'nın Doğu sınırlarında bulunan garnizonlarını teftiş için çıktığı bir seyahatte (MS 131) Trabzon'a da uğradığı ve burada kendi ismi ile anılan yeni bir liman inşa ettirdiği bilinmektedir.²¹ Texier, Hadrianus'un bu limanı yapış amacını belirtirken şu ifadelere yer vermektedir:

[Hadrian], 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 sığılık, 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 gelmiş bir burun vardır; bu kayalarla kıyı arasındaki girinti, eski liman idi, burası şimdi kum dolmuştur."²²

Yukarıda Texier'in ifadelerini değerlendirecek olursak Roma döneminde de Trabzon Limanı'nın gemiler için oldukça sığ olduğu ve bu yüzden gemilere tehlike yarattığı anlaşılmaktadır. Dahası bu amaçla Hadrianus'un yaptırmış olduğu limanın da en azından kendi döneminde tamamen dolduğunu ifade etmektedir. Doğu Karadeniz Limanlarının bu özelliği sonraki dönem kaynaklarında çok daha açık bir şekilde belirtilmektedir. Örneğin XIX. yüzyılın ikinci yarısında Trabzon'a bir gezi düzenleyen Fransız seyyah Théophile Deyrolle'nin özellikle Trabzon Limanı ile ilgili verdiği bilgi oldukça dikkat çekicidir:

Sahilin az derin olması, büyük vapurları açıkta demirletiyor; vapur geldiği zaman sürü ile üşüşen kayıklarla karaya çıkılıyor. Limanın biricik alamenti olan taş ve kazıklarla yapılmış, küçük iskelemsi bir sed tüccar eşyasıyla dolduğu vakit, yolcular, kayıktan yarı bellerine kadar denize giren hamalların sırtına biniyor ve karaya ayak basıyor...²³

²¹ F. Cumont ve E. Cumont, (*Studia Pontica. II, Voyage d'exploration archéologique dans le Pont et la Petite Arménie*, Brussels 1906, s. 365), Mary Taliaferro Boatwright, (*Hadrian and the Cities of the Roman Empire*, Princeton 2000, s. 119) ve P.M. Bijişkyan, (*Karadeniz Kıyıları Tarih ve Coğrafyası (1817-1819)*, Tercüme ve Notlar: H. D. Andreasyan, İstanbul 1969, s. 51) Hadrianus'un bu limanı yeniden yaptırmadığı, muhtemelen tamir ettirdiği görüşündedir.

²² Charles Texier, *Küçük Asya, Coğrafyası, Tarihi ve Arkeolojisi I-III*, Çev. A. Suat, Latin Harflerine Aktaran: K. Y. Koprman, Sadeleştiren: M. Yıldız, Ankara 2002, s. 155-156.

²³ Théophile Deyrolle, *1869'da Trabzon'dan Erzurum'a*, İstanbul 1938, s. 7.

Doğu Karadeniz’de limancılık faaliyetlerini olumsuz etkileyen diğer coğrafi faktör ise iklimdir. Zira bölge denizel etkilerin kuvvetle hissedildiği ve her mevsim yağış alan bir yerdir. Özellikle Karadeniz’de etkili olan batı rüzgârları limancılık faaliyetlerini de oldukça zorlaştırmaktadır.²⁴ Karadeniz’e seyrü sefer düzenleyen gemicilerin karşılaştıkları en büyük problem olan batı rüzgârları, tarihsel süreçte birçok gezgin ve coğrafyacının eserlerine de konu olmuştur.²⁵ Gemiciler Karadeniz’de ortaya çıkan bu batı rüzgârlarından korunmak için özellikle liman yeri olarak dağların denizin içine kadar uzandığı burunların arka cephelerini tercih etmişlerdir. Böylelikle bu burunlar batı rüzgârlarına karşı limanlara bir kalkan görevi yapmakta ve rüzgârların limanları etkilemesini engellemektedir.²⁶

Karadeniz’de özellikle de Doğu Karadeniz Bölgesi’nde limancılık faaliyetlerinin diğer bölgelere göre daha az gelişmesindeki başlıca etkenlerin, dağlarının kıyı paralel uzanması, limanların sığ olması, hinterlandının az olması ve batı rüzgârları gibi önemli coğrafi ve iklim faktörlerinin başrol oynaması olarak sıralayabiliriz. Ancak Karadeniz’in bir iç deniz olmasına rağmen İstanbul ve Çanakkale boğazları vasıtasıyla Ege Denizi, Akdeniz, Cebeli Tarık ve Süveyş Kanalı güzergâhlarıyla okyanuslara bağlanması, Tuna gibi büyük nehirlerin oluşturduğu su yolu ile de Avrupa içlerine kadar iletişim kurabilmesi Karadeniz’i dolayısıyla kıyısındaki limanları oldukça değerli hale getirmektedir.²⁷ Ayrıca Doğu Karadeniz Bölgesi’nin stratejik konumu da bölgedeki limancılık faaliyetlerin gelişmesinden etkili olmuştur. Çünkü Doğu Karadeniz Bölgesi tarihsel süreçte Kafkaslar, Orta Asya ve Uzak Doğu ile Akdeniz havzası ve Avrupa arasında siyasi ve ekonomik bağlantıları sağlayan önemli bir geçiş güzergâhı üzerinde yer almaktaydı.²⁸

2. Antik Çağ’da Doğu Karadeniz Bölgesi’ndeki Küçük Limanlar ve Bunların Fonksiyonları

Ordu ilinden başlayarak Gürcistan sınırına kadar uzanan Doğu Karadeniz sahillerinde liman ya da liman özelliği taşıyan koylar hakkında antik edebi kaynaklarda çok az bilgi bulunmaktadır. Antik çağ Doğu Karadeniz kıyılarındaki en önemli liman kenti ve limanın da Trapezous ve

²⁴ Doğanay, *a.g.e.*, s. 16 vd.

²⁵ Bkz. Arrianus, *periplus*, III-V; R. G. De Clavijo, *Anadolu Orta Asya ve Timur*, Çev. Ömer Rıza Doğrul, İstanbul 1993, s. 68; Biyişkyan, *a.g.e.*, s. 6; J.P. Fallmerayer, *Doğu’dan Fragmanlar*, Çev. H. Salıhoğlu, Ankara 2002, s. 161; Özgür Yılmaz, “Victor Fontanier’in 1831’de Trabzon’dan Batum’a Seyahati”, *Mavi Atlas*, S: 2, 2014, s. 123, 126.

²⁶ A. Bryer ve D. Winfield, *The Byzantine Monuments and Topography of the Pontos, I-II*, Washington 1985, s. 10; Doğanay, *a.g.e.*, s. 16-17.

²⁷ Doğanay, *a.g.e.*, s. 1.

²⁸ Gülsüm Tütüncü Esmer, Alparslan Ateş ve Soner Esmer, “Uluslararası Ticarete Trabzon Limanının Dünü, Bugünü ve Geleceği”, *Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu IV Doğu Karadeniz Bildiriler Kitabı*, Haz. Ersan Başar ve diğerleri, İstanbul 2012, s. 97.

limanı olduğu bilinmektedir.²⁹ Antik çağda Kolkhis olarak adlandırılan Gürcistan sınırları içerisindeki Phasis Limanı'nı da Karadeniz'in doğu kıyılarında bulunan büyük limanlar arasında sayabiliriz.³⁰ Büyük Koloni-zasyon hareketleri ile ilk kez Karadeniz'e yelken açan Miletoslu kolonistlerce kurulan bu iki liman tarihsel süreçte birçok topluluğa ve devlete hizmet etmiştir.

Doğu Karadeniz kıyılarında Trapezous ve Phasis limanı gibi büyük limanların dışında Karadeniz'de seyri sefer düzenleyen gemilerin alternatif olarak kullandığı ve edebi kaynaklarda yer alan bazı küçük limanlar da bulunmaktaydı. Bu küçük limanların en önemli görevleri büyük limanlara giden gemiler için beklenmeyen durumlarda kısa süreli sığınabilecekleri alternatif geçici barınak yerleri olarak görev yapmalarıydı. Ancak bu limanların bazıları çok az ziyaretçi ağırlarken, bazıları büyük limanlarla boy ölçüşebilecek kadar değer görmüş ve önem kazanmıştır.

Antik Doğu Karadeniz kıyılarında yer alan küçük büyük limanlar hakkında bilgi sahibi olduğumuz en önemli antik kaynaklardan biri Arrianus'un *Arriani Periplus Ponti Euxini* adlı eseridir. Roma İmparatorluğu'nda bir *ex-consul* olan Arrianus, hamisi olduğu imparator Hadrianus'un talimatıyla MS 131'de Cappadocia Eyaleti valiliği yapmadan önce Pontos kıyılarındaki garnizonları denetlemek için çıktığı Karadeniz seyahatini anlatan bir rapor hazırlamıştır. Bu rapor sayesinde bölgenin antik limanları hakkında son derece önemli bilgilere sahibiz.

Bu bilgiler doğrultusunda antik çağda Doğu Karadeniz kıyılarında batıdan doğuya doğru yelken açan bir geminin karşılaşacağı ilk küçük limanın Boon/Vona Limanı³¹ olduğu görülmektedir. Bu liman günümüzde

²⁹ Trapezous kentinin MÖ 756'da Miletoslu kolonistler tarafından kurulmuş olmasına karşın (Eckart Olshausen, "Trapezus", *Brill's New Pauly Antiquity*, C: 14, 2009, s. 865), Trapezous Limanı'nın ilk hali ya da ilk kez ne zaman kurulduğu bilinmemektedir. Bu limanın Miletos'lulardan çok daha önce bölgenin otokton halkları tarafından kullanıldığı tahmin edilmektedir. Ksenophon'un (*Anabasis*, V. 4. 27-29) bölgenin en eski haklarından olan Mossynoikoi'ların küçük kayıklarla taşımacılık yapabildiklerini ve balıkçılıkla uğraştıklarını ifade etmesi, yine Strabon'a (*Geographika*, XII. 3. 19) göre aynı bölgede ikamet eden Khalybes'lerin yunus balığı gibi açık denizlerde görülen balık türlerini avladıklarını bildirmesi, onların bölgedeki liman ya da liman özelliği taşıyan yerleri kullanmış olabileceklerini göstermektedir.

³⁰ S. Yu Saprykin, "The Unification of Pontos: The Bronze Coins of Mithridates VI Eupator as Evidence for Commerce in Euxine", *The Black Sea in Antiquity: Regional and Interregional Economic Exchanges*, Ed. Vincent Gabrielsen ve John Lund, Denmark: Aarhus University Press 2007, s. 199.

³¹ Limana ismi veren "Boon" kelimesi Hellen dilinde "sığır/inek" ya da "sığır/inek yeri" anlamına gelmektedir. H. G. Liddell ve R. Scott (Der.), *A Greek-English Lexicon*, with a revised Supplement, revised and Augmented throughout by H. S. Jones and R. McKenzie, Oxford 1996, s. 155; Wilhelm Gemoll ve Karl Vretska, *Gemoll - Griechisch-Deutsches Schul- und Handwörterbuch*, München 2006, s. 171. Ancak bu kelimenin liman ile ne şekilde özdeşleştirildiği kesin olarak bilinmese de "Boon" isminin zamanla "Boona" ve daha sonrada "Vona" şeklini aldığını görülmektedir.

Ordu'nun Perşembe ilçesinde yer alan ve Perşembe Limanı olarak bilinen liman olduğu tahmin edilmektedir.³² “*Kilikia’lıların adasından Boon’a 75 stadia’dır ve Boon’da gemiler için liman vardır*” sözüyle bu limandan ilk kez bahseden kaynak olan Arrianus, Boon Limanı hakkında daha fazla bilgi vermemektedir.³³ Ancak yakın dönem kaynakları incelendiğinde bu limanın kıyı boyunca esen rüzgârlara karşı oldukça korunaklı olduğu ve gemilerin burada rahatça demir atabildiği anlaşılmaktadır.³⁴ Örneğin XVII. yüzyılın Osmanlı seyyahlarından Evliya Çelebi’ye göre bu liman gemiler için oldukça iyi demir tutan güvenilir bir liman olarak bilinmektedir.³⁵ Yine XIX. yüzyıl seyyahlarından Bijişkyan da; “[*Boon/Vona Limanı*]Yason’a dokuz mil mesafede ayrı bir burnu ile iyi bir limandır. Üç yerde gemi duraklar ve birçok gemi kışın barınabilir” ifadesiyle bu limanın oldukça güvenilir olduğuna vurgu yapmaktadır.³⁶ Arrianus’un ifadeleri ve yakın dönem kaynakları göz önüne alındığında antik çağda Boon Limanı’nın işlek bir liman olmamasına rağmen, gemiler için güvenilir ve kolaylıkla demir atabildikleri bir liman olarak düşünülebilir.

Boon Limanı’ndan doğuya doğru yoluna devam eden bir gemi Zephyrion Limanı ile karşılaşır. Bugün Giresun il sınırları içerisinde Espiye ilçesinin hemen batısında bulunan bu liman, Zefre ya da Çam Burnu olarak da bilinmektedir.³⁷ *Zephyrion* sözcüğün Hellen dilinde *Zephyr* kökünden gelmektedir ve “batıdan esen rüzgâr ya da batı rüzgârı” anlamındadır.³⁸ Hellenler tarafından coğrafi olarak burun özelliği taşıyan kıyılara verilen isim olan bu kelime Anadolu’nun denize kıyısı olan diğer bölgelerinde de kullanılmıştır. Mesela MÖ 30-MS 600 yıllarına kadar Hadrianapolis olarak

³² Bryer ve Winfield, *a.g.e.*, s. 120; J. A. Richard Talbert (Ed.), *Map-By-Map Directory to Accompany, Barrington Atlas the Greek and Roman World*, Princeton 2000, map. 87C3.

³³ Arrianus, *periplus*, XVI. 3.

³⁴ Bryer ve Winfield, *a.g.e.*, s. 120, dn. 23.

³⁵ Evliya Çelebi, *a.g.e.*, s. 55. XIX. yüzyılda Anadolu’yu ziyaret eden İngiliz seyyah W. J. Hamilton’un (*Research in Asia Minor, Pontus and Armenia with Some Account of Their Antiquities and Geology*, C: I, London 1842, s. 269), 1836-1837 yılında çıktığı Karadeniz seyahatinde Boon/Vona limanı hakkında bilgiler vermiş ve o da Evliya Çelebi’nin açıklamalarına benzer bir açıklama yaparak Vona Limanı’nın kışın demir atmak için Karadeniz kıyılarındaki en iyi limanlardan biri olduğunu hatta Sinop Limanı’ndan bile daha elverişli olduğunu ifade etmiştir.

³⁶ Bijişkyan, *a.g.e.*, s. 36.

³⁷ H. Treidler, “Zephyrion”, *RE*, C: 10a, 1972, s. 228; E. Olshausen ve J. Biller, *Historisch-geographische Aspekte der Geschichte des Pontischen und Armenischen Reiches, Teil I: Untersuchungen zur historischen Geographie von Pontos unter den Mithradaten*, Beihefte zum Tübinger Atlas des Vorderen Orients 29/1, Rehie B (Geisteswissenschaften), Wiesbaden 1984, s. 176-177; Talbert, *a.g.e.*, s. 1237, map. 83D3. 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, *a.g.e.*, s. 135.

³⁸ Liddel ve Scott, *a.g.e.*, s. 343.

anılan Mersin'in adı, önceki dönemlerde *Zephyrion* olarak bilinmektedir.³⁹ Buradan anlaşılacağı üzere 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 isimlerden biridir.⁴⁰

Zefre Burnu ve buradaki liman hakkında ilk bilgi veren antik kaynaklardan biri Pseudo-Skylaks;⁴¹ “*Makrokephaloi'dan*⁴² sonra, *Mossynoikoi*⁴³ 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 halkından söz etmektedir. Ancak Pseudo-Skylaks burada yalnızca bu limanın varlığından bahsetmektedir. Bununla birlikte Zefre Limanı'nın konumu ve bölge hakkında MS II. yüzyıl yazarlarından Arrianus, bizlere daha ayrıntılı bilgiler sunar.⁴⁴ “*Oradan [Kerasos] Ares Adası'na 30 stadia ve oradan da gemiler için demir atma*

³⁹ E. Levante, “The Coinage of Zephyrion in Cilicia”, *NumChr*, C: 148, 1988, s. 134 vd.; Talbert, *a.g.e.*, s. 1020, map. 66 E4. Antik kaynaklardan Strabon (*Geographika*, XIV. 5. 9) ve Pseudo-Skylaks (*periplous*, 102) Mersin için *Zephyrion* adı kullanılmıştır. Ayrıca yine Strabon (*Geographika*, XIV. 2. 20) Karia'da, yarımadaının ucunda bir buruna da *Zephyrion* ismi verilmiştir.

⁴⁰ Türkiye'de Türkçe yazılmış ilk şehir tarihçiliğin mimarı olan Şakir Şevket (*Trabzon Tarihi*, Haz. İsmail Hacifettahoğlu, İstanbul 2013, s. 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” nâmi verilmiş olduğundan şimdi de Zefre denilmektedir*”.

⁴¹ Pseudo-Skylaks, *periplus*, 86.

⁴² Antik çağda Makron'lar olarak bilinen bu Doğu Karadeniz'in otokton halkı, Trapezous 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 (*Anabasis*, IV. 8. 3). Strabon (*Geographika*, XII. 3. 18) kendi döneminde bu halkara “Sanlar” adı verildiğinden söz etmektedir.

⁴³ Mossynoikoi halklarının Kerasos ile Trapezous kenti arasında yaşadıkları tahmin edilmektedir. Bunların “mossyn” olarak adlandırılan ağaçtan yapılmış kulübelerde oturdukları için bu adla anıldıkları ifade edilmektedir (Emir, *a.g.e.*, s. 71-72). Ksenophon (*Anabasis*, V. 4. 33-34) 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”.

⁴⁴ Arrianus, *periplus*, XVI. 4.

yeri olan Zephyrion'a 120 stadia vardır. Zephyrion'dan Tripolis'e 90 stadia..." Arrianus'un bu bilgileri bizlere Zephyrion Burnu ve limanının tam konunun tespitinde kolaylık sağlamaktadır. Maalesef bahsettiğimiz bu iki antik kaynak dışında Hellenistik ve Roma dönemlerinde Zephyrion Limanı hakkında daha ayrıntılı bilgiye sahip değiliz. Ancak Zefre Limanı'nın daha sonraki dönemlere ait durumu ve ticari faaliyetlerdeki önemi hakkındaki bilgileri alabildiğimiz kaynaklar mevcuttur. Mesela Bijişkyan, eski adını Zefir olarak belirttiği bu limanın Giresun'a yaklaşık 28 km uzaklıkta bulunduğunu belirtirken bu limanın hemen yanında eski bir kale olduğunu kaydetmektedir.⁴⁵ XIX. yüzyıl seyyahlarından olan Fallmerayer, Osmanlıların Trabzon Limanı'na giderlerken ters yönden esen rüzgârlara maruz kaldıklarında derhal Zefre Liman'ına sığındıklarından söz etmektedir.⁴⁶

Zefre Limanı'ndan doğuya doğru devam ettiğimizde Trabzon'un batısında yer alan bugün Akçakale Limanı olarak bilinen Kordyle⁴⁷ Limanı gelmektedir. "Kordyle" kelimesi eski çağda palamut yavrusuna verilen bir isim olarak da bilinmektedir. Plinius, Boğaz'daki balıkların baharda sürü halinde Akdeniz'den Karadeniz'e girdiklerini ve başka bir yerde üremediklerini belirterek, onların yumurtlamadan sonra sonbaharda geri dönerlerken, onlarla birlikte giden yavru balığa *cordyle* denildiğini ifade etmektedir.⁴⁸ Yine bununla ilgili benzer bir ifade Strabon'da geçmektedir: "...denizle meşgul olanların da geçimlerini sağlayabilmeleri için balıkçılık, özellikle palamut ve yunus avı kalır; çünkü yunuslar, aynı cinsten olan Kordyles, ton ve palamudu kovalar".⁴⁹ Strabon'un palamutun ilk defa bu bölgede yakalandığını belirtirken, göç mevsiminde balık sürüleri kıyıyı izleyerek Karadeniz'in kuzey kıyılarından güneye doğru indiğini ve ilk palamut partisini Trapezous'luların yakalandığını ifade etmesi belki de *Kordyle* isminin neden bu yere ad olarak verilmiş olabileceğini gösterir.⁵⁰ Gerçekten de palamudun ilk yakalandığı yerin burası olduğu iddiası ve göç mevsiminde palamudun burada bolca tutulması bu görüşü oldukça mantıklı kılmaktadır. Ayrıca *Kordyle* sözcüğünün Hellen dilinde; "topuz", "kabartı", "tümsek" anlam-

⁴⁵ Bijişkyan, *a.g.e.*, s. 38.

⁴⁶ Fallmerayer, *a.g.e.*, s. 161.

⁴⁷ Plinius (*Naturalis Historia*, VI. 4. 11)'da bu yer "Cordule" olarak geçmektedir. Ancak Plinius Cordule'nin lokalizasyonun Polemonion (Bolaman) yakınlarında göstermektedir. Bu yüzden Plinius, burada ya yanlış bir hesaplama yaptı, ya da burası aynı isimde başka bir yerleşim yeridir.

⁴⁸ Plinius, *Naturalis Historia*, IX. 17. 47.

⁴⁹ Strabon, *Geographika*, XII. 3. 19.

⁵⁰ Strabon, palamutların Karadeniz'deki yıllık göç hareketlerinden şöyle söz etmektedir (*Geographika*, 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".

larına geldiğine de dikkat edilmesi gerekmektedir.⁵¹ Zira bölgenin coğrafi yapısı göz önünden bulundurulduğunda dağların kıyıdan hemen sonra yükseldiği görülmektedir. Dolayısıyla Akçakale'ye verilen *Kordyle* isminin “kabartı”, “tümsek” anlamına da gelebileceği göz ardı edilmemelidir.⁵²

Kordyle'den bir liman olarak ilk söz eden kaynakların başında Arrianus gelmektedir.⁵³ Arrianus'un eserinde geçen “*Kutsal dağdan [Yoroz Burnu] gemiler için liman yeri olan Kordyle'ye 40 stadia mesefe vardır. Kordyle'den Hermonassa'ya ve buradaki liman yerine 45 stadia'dır*”⁵⁴ ifadeleri limanın konumunu tespit etmede bize önemli bir veri sunmaktadır. Her ne kadar Bijişkyan,⁵⁵ Kordyle Limanı'nı, Yoroz Burnu'nun hemen dibinde yer alan ve “İncirli” olarak adlandırılan liman olabileceğini ifade etse de Arrianus, Yoroz Burnu ile Kordyle Limanı arasında verdiği 40 *stadia*'lık mesafe, bu limanın Akçakale Limanı olduğuna işaret etmektedir. Güney tarafındaki Karadağ sayesinde şiddetli rüzgârlardan etkilenmeyen Kordyle, oldukça korunaklı doğal bir limandır.⁵⁶ Ancak bu limanın iç kesimlerle bağlantısını sağlayacak yollar bulunmadığından Trapezous Limanı kadar gelişmemiştir. Bu liman Trapezous ve Phasis gibi Karadeniz'in doğu limanlarına seyrüsefer yapan gemiler için fırtınalı havalarda sığınabilecek iyi korunaklı geçici barınak yeri olmalıdır. 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,⁵⁷ bu limanın suyunun derin olmadığını ve burada antik dönemden kalan izlerin molozlar yüzünden artık kaybolduğunu belirtilirken burasını hafif eğimli kumsalının gemiler barınması için oldukça uygun olduğunu ifade etmektedir.

Kordyle'den doğuya doğru geldikçe antik çağda bölgenin önemli limanlarından bir olarak kullanılan bugün Trabzon'un Akçaabat ilçesine lokalize edilen Hermonassa Limanı karşımıza çıkmaktadır.⁵⁸ Doğu Roma

⁵¹ Gemol-Vretska, *a.g.e.*, s. 475

⁵² Bilge Umar (*Türkiye'deki Tarihsel Adlar: Türkiye'nin Tarihsel Coğrafyası ve Tarihsel Adları Üzerine Alfabetik Düzenle Bir İnceleme*, Ankara 1993, s. 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 bulunduğu dikkat çekmek istiyorum”, derken, *Kordyle* sözcüğünün etimolojisi hakkında yukarıda belirtilen açıklamaların dışında farklı bir yorum yapmaktadır.

⁵³ Ptolemais (*Geographika Hyphegesis*, V. 6. 1)'ta eserinde bir yerleşke olarak Kordyle'den bahsetmektedir.

⁵⁴ Arrianus, *periplus*, XVI. 5-6.

⁵⁵ Bijişkyan, *a.g.e.*, s. 39-40.

⁵⁶ Bryer-Winfield, *a.g.e.*, s. 10.

⁵⁷ Bryer-Winfield, *a.g.e.*, s. 10.

⁵⁸ Hamilton, Plinius (*Naturalis Historia*, VI. 11)'ta geçen Liviopolis'in Hermonassa ile aynı yer olduğunu düşünmektedir. Buna karşı D. R. Wilson (*The Historical Geography of Bithynia, Paphlagonia and Pontus in the Greek and Roman Periods: A New Survey with*

Dönemi'nde "Platana"⁵⁹ olarak adlandırılan bu liman, Osmanlı Dönemi'nde "Polathane" adıyla bilinmektedir.⁶⁰ Antik kaynaklarda çok fazla yer almasa da Trabzon'un en eski limanlarından biri olan Hermonassa Limanı hakkında Strabon şu bilgileri vermektedir: ... *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 gelir.*⁶¹ Strabon burada Hermonassa Limanı hakkında detaylı bilgi vermese de bu limandan bahseden ilk kaynaklardan biri olma özelliğini taşımaktadır. Antik yazarlardan Arrianus, Hermonassa Limanı hakkında az fakat daha açık bilgiler vermektedir. Hazırladığı raporunda Arrianus; Kordyle'den Hermonassa'ya ve buradaki liman yerine 45 *stadia* bir mesafe olduğunu, Hermonassa'dan Trapezous'a ise 60 *stadia* bulunduğunu kaydetmektedir.⁶² Antik çağda Trapezous Limanı'na göre daha az tercih edilen bir liman olduğu anlaşılan Hermonassa Limanı, kötü havalarda Trapezous Limanı'na bir alternatif olarak kullanılmış olmalıdır. Zira Arrianus'un "*Burada [Trapezous kentinde] siz bir liman inşa ediyorsunuz, zira eskiden sadece yaz ayları boyunca burada demirlemek mümkündür*"⁶³ ifadesi eski Trapezous Limanı'nın kış aylarında barınmaya uygun olmadığına ve Hermonassa Limanı'nın bölgede alternatif bir liman olarak kullanıldığına işaret etmektedir. Trabzon'un Akçaabat ilçesi batısında denize doğru uzanan ve günümüzde Yoro Burnu olarak bilinen büyük çıkıntı Karadeniz'de tehlikeli olan batı rüzgârlarına karşı antik Hermonassa Limanı'nı korumuştur.

Hermonassa Limanı sonraki dönemlerde de batı rüzgârlarına karşı korunaklı bir liman olmasından dolayı kullanılmaya devam etmiştir. Mesela, Mayıs 1403'te İspanya kralı tarafından Timur'a elçi olarak gönderilen Clavijo, İstanbul'dan Trabzon'a gelirken kötü hava şartlarından dolayı Hermonassa (Platana) Limanı'na sığınmak zorunda kalmış ve 1405'te seyahatini tamamladıktan sonra yine bu limandan gemiye binerek İstanbul'a dönmüştür.⁶⁴ Bu

Particular Reference to Surface Remains Still Visible, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Oxford 1960, s. 293), Hermonassa'nın Vakfikebir körfezinde aranması gerektiğini ifade etmektedir. Bkz. Olsahaussen ve Biller, *a.g.e.*, s. 135.

⁵⁹ Bijişkyan, *a.g.e.*, s. 40. Platana'nın "çınar ağacı" anlamına geldiğini, bunun sebebi olarak da eskiden burada yaşayan halkın aynı ağaca tapması olarak kaydetmektedir. Fakat Bijişkyan, kendi döneminde ise buraya Polathane yani "demir fabrikası" dediğini belirtir.

⁶⁰ W. Ruge, "Hermonassa", *RE*, C: 8/1, 1912, s. 899; Olsahaussen-Biller, *a.g.e.*, s. 135.

⁶¹ Strabon, *Geographika*, XII. 3. 17.

⁶² Arrianus, *periplus*, XVI. 6.

⁶³ Arrianus, *periplus*, XVI. 6.

⁶⁴ Clavijo, *a.g.e.*, s. 68. Trabzon'a seyahat sırasında Karadeniz'de yaşadıkları zorlukları ve Hermonassa Limanı hakkında şu ifadelere yer vermiştir: "İkindi üzerine tekrar hareket ederek Blatan [Hermonassa](Akçaabat) limanına vasil olduk. Biraz daha ilerlemiş olsak, akşama doğru Trabzon'a varmış olacaktık. Çünkü sadece on (10) mil kalmıştı. Fakat daha ilerlemeye cesaret edemedik geceyi Blatan'da geçirdik. Rüzgârın şiddeti devam ediyordu. Deniz öyle karmaşık çalkalanıyor ve dalgalar o kadar yükseliyordu ki, suların bizi kaldırıp

özelliğinden ötürü Hermonassa Limanı'nın antik çağdan Osmanlı Devleti zamanına kadar özellikle kış aylarında Trabzon Limanı'n-dan daha önemli ve daha sık kullanılan bir liman olduğu anlaşılmaktadır. Hermonassa Limanı hakkında bilgi veren XVII. yüzyıl seyyahlarından Evliya Çelebi, limanın etrafında yüz kadar köyün bulunduğunu kaydederek limanı sekiz rüzgârdan emin, demir tutar yataklı güzel bir liman olarak belirtmektedir.⁶⁵ XIX. yüzyıl seyyahlarından Bijişkyan ise geniş ve emniyetli limanı sayesinde Platana (Hermonassa)'nın eski devirlerden itibaren ticaret merkezi olduğunu ve mevkiinin güzelliğinden başka, bölge toprağının da verimliliğine işaret ederek pek çok zeytin ağacının bulunduğunu kaydetmektedir.⁶⁶

Bölgeye gelen seyyahların bazıları Hermonassa Limanı ile Trapezous Limanı'nı karıştırmış ve Hadrianus döneminde genişletilen limanın Platana (Hermonassa) Limanı olduğunu öne sürmüşlerdir. XIX. yüzyılın önemli seyyahlarından Tourneford şu ifadesi buna güzel bir örnektir:

Platana adı verilen Trabzon limanı kentin doğusundadır. Arrianus'tan öğrendiğimize göre, İmparator Hadrianus, limanı onartmıştır. Liman günümüzde yalnızca şaykalar⁶⁷ için elverişlidir. Öğrendiğimize göre Cenevizlilerin buraya yaptırdıkları mendirek neredeyse harap olmuştur ve Türkler bu tür yapıları onarmakla asla canlarını sıkmamaktadır. 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.⁶⁸

“Platana” adlı limanın antik çağda Hermonassa olarak adlandırılan Akçaabat'taki liman değil, Trabzon Limanı sanan Tourneford, Hadrianus tarafından onarılan limanı Platana Limanı olarak göstermiştir. Ancak Trabzon'a kadar gelen ve bu bölgeyi iyi tanıyan bir kişi olan Tourneford'un Platana olarak adlandırılan limanın Akçaabat'taki liman olduğunu bilmemesi ise oldukça dikkat çekicidir.

Antik çağda Hermonassa Limanı ile ilgili kaynaklarda yeterince bilgi yer almamasına rağmen özellikle Komnenos Hanedanlığı ve Osmanlı İmparatorluğu dönemlerinde Trabzon Limanı'na göre çok daha kullanışlı olduğu bilinmektedir. Muhtemelen şehir merkezinin genelde kentin doğusunda

kıyıya çarpıvermesinden korktuk. Aslında fırtına yüzünden denizler demirler sürükleniyordu”.

⁶⁵ Evliya Çelebi, *a.g.e.*, s. 47.

⁶⁶ Bijişkyan, *a.g.e.*, s. 40.

⁶⁷ Altı düz büyük kayak. 20-50 savaşı taşıır. Özi, Dinyeper ve Tuna nehirlerinde işleyen gemilerdendir. Üç topla mücehhez olup nehir sahil muhafazasında kullanılırdı. *Çayka* da denir. Antony Bryer, “Trabzon İmparatorluğu'nda Gemicilik”, *Çev. Tuğçe Müge Sakarya, Ankara Üniversitesi DTCF Tarih Araştırmaları Dergisi*, C: 29, S: 48, 2010, s. 167-178.

⁶⁸ Joseph de Tournefort, *Tournefort Seyahatnamesi*, II. Kitap, *Çev. T. Tunçdoğan*, İstanbul 2008, s. 120.

bugün Moloz ile Sürmene ilçesi arasında kurulması ve kentin iç kesimlere ulaşımı sağlayan yol ve geçitlerin yine bu bölgede olması dolayısıyla Hermonassa Limanı daha az tercih edilmiştir.

Hermonassa Limanı'ndan doğuya doğru yolculuğumuza devam ettiğimizde Trapezous Limanı gelmektedir. Ancak antik çağda kullanılan büyük limanlardan biri olduğu için Trapezous Limanı'nı geçerek daha doğudaki Hyssos Limanı'nı izah etmeye çalışacağız. Günümüz Araklı⁶⁹ Çarşısı ya da Sürmene Limanı olarak bilinen Kara Dere'nin Karadeniz'e döküldüğü yere konumlandırılan⁷⁰ Hyssos Limanı, antik yazarlardan Pseudo-Skylaks tarafından "Psaron" adıyla Rhizeous ile Trapezous arasında kalan bir liman olarak kaydedilmektedir.⁷¹ Bu kayıttan sonra birkaç yüzyıl bilgi sahibi olmadığımız Hyssos Limanı, MS III. yüzyıldan itibaren daha çok "Sousarmia" ya da "Sousourmena" adıyla anılmaktaydı. Bugünkü Trabzon'un Araklı ve Sürmene ilçeleri için kullanılan bu isim Hyssos Limanı'nın tam lokalizasyonu hakkında bazı sorular sormamıza sebep olsa da kaynaklarda edindiğimiz bilgiler değerlendirildiğinde bu liman bugünkü Araklı ilçesine konumlandırılmaktadır.

MS 407 yılına tarihlendirilen bir Roma askeri raporu olan *Notitia Dignitatum*'da ise adı "Ysi Porto" olarak geçen liman ve askeri garnizon, Trapezous'un 30 km kadar doğusunda gösterilmiştir.⁷² Antik çağda Hyssos Limanı hakkında en ayrıntılı bilgiler Arrianus tarafından verilmiştir. Arrianus, bu limandan söz ederken şu ifadelere yer vermektedir:

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 birliği hizmetine sahiptir; ayrıca onlara mızrak fırlatma talimi yapmaları gerekiyordu.⁷³

Arrianus, eserinin başka bir bölümünde yine Hyssos Limanı'ndan söz etmektedir:

⁶⁹ 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, *a.g.e.*, s. 327.

⁷⁰ Talbert, *a.g.e.*, s. 1232. 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. J. Crow ve Anthony Bryer, "Survey in Trabzon and Gümüşhane Vilayets, Turkey, 1992-1994", *Dumbarton Oaks Papers*, C: 51, 1997, s. 283-284.

⁷¹ Pseudo-Skylaks, *periplus*, 85.

⁷² Bryer ve Winfield, *a.g.e.*, s. 324-325. Kaynak ve araştırma eserlerinde Hyssos Limanı; "Isulyne", "Nyssiline", "Ysilime", "Ysulime" ve "Ysi Porto" gibi farklı isimlerle belirtilmiştir. H. Treidler, "Hyssos", *RE Suppl.*, C: 9, 1962, s. 81.

⁷³ Arrianus, *periplus*, III. 1.

Trapezous'tan başlayan deniz yolculuğumuzda Trapezous'tan 180 *stadia* uzaklıkta olan ve adını Hyssos Limanı'na veren Hyssos Irmağı'nı ve Hyssos Limanından yaklaşık 90 *stadia* mesafede olan ve Kolkhis'lilerin ülkesiyle Thiannike arasındaki sınırı belirleyen Ophis Irmağı'nı aştık.⁷⁴

Arrianus'un verdiği bilgilerden Hyssos Limanı civarında bir Roma garnizonunun olduğunu öğrenmekteyiz. Bölge incelendiğinde bugün Araklı Burnu üzerinde bir kale bulunduğu ve bu kalenin yukarıdan doğrudan Hyssos Limanı'na hâkim olduğu görülmektedir.⁷⁵ Bu durumundan ötürü Hyssos Limanı, Roma döneminde ticari faaliyetlerden ziyade daha çok askeri bir üs ve Roma'nın Doğu garnizonlarına ikmal sağlayan stratejik bir yer olarak kullanılmış olduğu düşünülmektedir. Zira Trapezous'un yaklaşık 30 km doğusunda kalan bu liman ve garnizon bugün Gümüşhane il sınırları içerisinde bulunan Roma'nın doğudaki önemli garnizonlarından Satala'ya ulaşan tali yolun da başında bulunmaktaydı. Muhtemelen Romalıların yaz aylarında kullandığı bu tali yol Hyssos Limanı'ndan başlayarak Karadere vadisi boyunca Gümüşhane'ye buradan da Satala'ya ulaşan alternatif yollardan birisiydi. Bryer, Hyssos Limanı'ndan Satala'ya giden yolun Ortaçağ'da daha da işlek bir şekilde kullanıldığını ifade etmektedir.⁷⁶

Hyssos Limanı, Roma İmparatorluk Dönemi'nde Trapezous Limanı ile birlikte Roma'nın Doğu politikasında oldukça önemli bir yere sahipti. Hatta bazen Trapezous Limanı'ndan daha avantajlı olduğu dönemler oluyordu. Trapezous Limanı, kış aylarda güçlü Batı rüzgârlarına karşı oldukça savunmasız kaldığından limana yaklaşmak isteyen gemiler için son derece olumsuz bir durum oluşturmuyordu. Hâlbuki Hyssos Limanı'nın batısında denize doğru uzanan doğal burun (Araklı Burnu) sayesinde tıpkı Hermonassa Limanı gibi Batı rüzgârlarına karşı gemilere daha korunaklı bir alan sağlıyordu. Bu özelliğinden dolayı Trapezous kentine seyrüsefer düzenleyen gemiler, güçlü dalgalar ve sert rüzgârların yoğun olduğu kış döneminde Trapezous Limanı'na giremediklerinde, genellikle Hermonassa ya da Hyssos Limanı'nı kullanmaktaydılar. XIX. yüzyılda Trabzon'u ziyaret eden Bijişkyan, Trabzon Limanı'nın aksine, büyük koyları bulunan Akçaabat ve Sürmene limanlarını daha güvenilir olarak görmektedir.⁷⁷

⁷⁴ Arrianus, *periplus*, VII. 1.

⁷⁵ 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. S. Gregory, *Roman Military Architecture on the Eastern Frontier*, Amsterdam 1997, s. 28-30.

⁷⁶ Anthony Bryer, *The Empire of Trebizond and the Pontos*, London 1980, s. 26.

⁷⁷ Bijişkyan, *a.g.e.*, s. 7. Sürmene Limanı için şu ifadelerle de 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. Bijişkyan, *a.g.e.*, s. 60; “Ve altı rüzgârdan emin a'lâ demir tutar yataklı liman-ı azimi vardır. Lâkin batı ve yıldız rüzgârlarından emin değildir. Üç dörd demir bırakmağa muhtacdır”. Bijişkyan, *a.g.e.*, s. 55.

Hyssos Limanı'ndan doğuya doğru gidildiğinde yer alan diğer bir liman günümüzde Rize'nin Pazar ilçesine konumlanan Athenai/Atina Limanıdır. Osmanlı döneminin sonlarına kadar eski adını muhafaza eden 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 Procopius, Athenai, ismini buraya gömülmüş bir kraliçeden aldığını kaydetmektedir.⁷⁸ Bu iki görüşten başka söz konusu ismin Lazca'da *gölgeli yer* anlamına gelen kelimedenden türetilerek verildiği de ifade edilmektedir.⁷⁹ Antik kaynaklarda Athenai'nin yüksek yaylalarında Ekekhires⁸⁰ ve Heptakometes'lerin⁸¹ bir kolu olan Byzeres'lerin yaşadığı belirtilmektedir.⁸² Yörenin en eski sakinlerinden olan bu halklar hakkında kaynaklarda çok fazla bilgi yoktur.

Athenai kentinin sakinlerini MÖ VI. yüzyılın sonlarına doğru bölgeye gelen Hellen kolonistleri oluşturmuşlardır. Geç Hellenistik Dönem'de aktif bir yer olduğu tahmin edilen bu kent, Roma Cumhuriyet Dönemi'nde Pompeius'un bölgede yaptığı siyasi düzenlemelerde daha da önemli bir yer haline gelmiş olmalıdır.⁸³ Athenia yerleşkesi ve buradaki liman hakkında en ayrıntılı bilgileri bize yine Arrianus vermektedir:

⁷⁸ Procopius, *de bellis*, VIII. 2. 10.

⁷⁹ Bryer-Winfield, *a.g.e.*, s. 135 vd.; Umar, *a.g.e.*, s. 133. Athenai sözcüğünün Luwi dilinden ya da Luwi dili ile akraba bir dilden geldiğini iddia etmektedir.

⁸⁰ Scylax, *periplus*. 83; Mela, *De Chorographia*, I. 107.

⁸¹ 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 (*Geographika*, 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, 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".

⁸² Scylax, *periplus*. 82; Apollonius Rhodius, *Argonautica*, II. 396-397; Strabon, *Geographika*, XII. 3. 18.

⁸³ Emir, *a.g.t.*, s. 111 vd.; ayrıca bkz. Mehmet Oktan, "Roma Cumhuriyet Döneminde Pontos'da Yapılan Düzenlemeler", *Anadolu (Anatolia)*, S: 34, 2008, s. 51 vd.; H.A.M. Van Wijlick, *Rome and the Near Eastern Kingdoms and Principalities, 44-31 BC: A Study of Political Relations during Civil War*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Durham University 2013, s. 47 vd.

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) sığman 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 zorunlu idi. Zira Karadeniz'deki Athēnai kentinden sanki terk edilmiş ve isimsiz bir liman yeri gibi, geçip gitmek bize uygun görünmemişti.⁸⁴

Karadeniz'in meşhur hırçın dalgalarının oluşturduğu etkiyi⁸⁵ bizzat

⁸⁴ Arrianus, *periplus*, III-V.

⁸⁵ Karadeniz'in misafir sevmeyen ve bu hırçın özelliği, buralara seyrüsefer düzenleyen birçok gemicinin maruz kaldığı bir olaydır. Örneğin XVIII. yüzyılın ünlü Osmanlı coğrafyacısı Evliya Çelebi (*a.g.e.*, s. 70-71), 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 taraf gideceğimiz bilmiyorduk. Nihayet ‘mübarek olmayan enginde ne yol ne yön gösteren var’ sözüne düştük... Bu şekilde girdapta dalgalar ile başıboş gezerken Allah'ın hikmetinden olacak, gün doğusu tarafından kara bulutlar göründü. Arkadan gök

yaşayarak bizlere anlatan Arrianus, nasıl zor şartlarda Athenai Limanı'na sığındıklarından bahsetmektedir. Şartlar zor olsa da Arrianus, Athenai Limanı'na kolay bir şekilde sığındıklarını anlatırken bu limanın çok az bir gemi barındırabilecek kapasitesi olduğunu ve özellikle kuzeybatı rüzgârlarına karşı limanın çokta güvenilir olmadığını kaydetmektedir. Arrianus'un aktardıklarından Athenai Limanı'nın Roma döneminde gemilerin genel bir uğrak yeri olmadığı sadece fırtınalı havalarda sığınılan ya da küçük ticari faaliyetlerde ve balıkçılıkta kullanılabilen düşük kapasiteli bir liman olduğu anlaşılmaktadır. Arrianus, Athenai Limanı ve çevresinden bahsederken bölgenin gemi yapımında kullanılan ağaç bakımından oldukça zengin olduğuna işaret etmektedir ki bu bilgi diğer birçok antik kaynakta da teyit edilmektedir. Antik çağda gemiciler için çok fazla tercih edilmeyen Athenai Limanı'nın sonraki dönemlerde de işlek bir kullanımı olmamıştır. Bu durumu Bijişkyan'ın Athenai'den küçük ve önemsiz bir liman olarak söz etmesinden de anlamaktayız.⁸⁶

Athenai'nin doğusunda bugün Gürcistan sınırları içerisindeki Batum şehrinin 10 km kadar batısında Gonio olarak da bilinen Apsarros Irmağı (=Absarros/ Apsaros/ Apsyrtos/ Apsoros) bulunmaktadır.⁸⁷ Akampis (Çoruh) Irmağı ile birleşen bu ırmak, Apsarros (Gonio) kalesi önlerinden Karadeniz'e dökülür.⁸⁸ Antik yazarlardan Plinius, "...*Trapezous'a ulaşmadan önce kıyıda Pyxites*⁸⁹ *nehir ve Trapezous'dan sonra Charioteers Sanni*⁹⁰ *ve Absarrus*

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, sadakalar, 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 iğniciği 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".

⁸⁶ Bijişkyan, *a.g.e.*, s. 63.

⁸⁷ Emzar Kakhidze, "Apsaros: A Roman Fort in Southwestern Georgia", *Meetings of Cultures in the Black Sea Region Between Conflict and Coexistence*, (*Black Sea Studies 8, The Danish National Research Foundations Centre for Black Sea Studies*), Ed. Pia Guldagen Bild ve Jane Hjarl, Denmark: Aarhus University Press 2008, s. 303; Talbert, *a.g.e.*, s. 1229.

⁸⁸ Pseudo-Skylaks, *periplus*, 81. Apsarros 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 seyahati yapıldığında Rhis, Isis, Leston ve Apsaros ırmakları yer alır".

⁸⁹ Pyxites Irmağı'nın lokalizasyonu günümüz modern araştırmacılar tarafından tartışılmaktadır. Bazı araştırmacılar bu ırmağın günümüzde Piskala Deresi olduğunu ileri sürerken (Bryer ve

nehri ve Trapezous'dan 140 mil uzakta aynı isimli bir sınır bölgesi yer alır” ifadesiyle Apsarros Irmağı'nın Kolkhis ve Pontos arasında bir sınır olduğunu ima eder.⁹¹ Arslan da bu bilgiyi vererek Apsarros Irmağı ve aynı isim ile anılan kalenin Kolkhis ile Pontos bölgelerinin sınırını çizdiğini belirtmektedir.⁹² Ayrıca Plinius, Apsarros Irmağı'nın Paryadres Dağları'ndan doğarak Kolkhis'in güneybatısındaki Armenia Minor Bölgesi ile de doğal sınır oluşturduğunu kaydetmektedir.⁹³

Antik kaynakların çoğunda Apsarros'dan bahsedilmesine rağmen buradaki liman kayıtlarda çok geçmez. Apsarros Limanı'ndan söz eden ilk kaynak Arrianus'tur. “*Apsaros limanında demir aldıktan sonra, Apsoros'la aralarında aşağı yukarı 15 stadia mesafe olan Akampsis'i*”⁹⁴ *gece geçtik*” ifadesiyle Arrianus burada küçük bir limanın varlığından söz etmektedir.⁹⁵ Arrianus dışında bu limanın yazarlar tarafından pek dikkate alınmamasından limanın gemiciler tarafından çok az tercih edildiği anlaşılmaktadır. Ancak Arrianus'un kendi zamanında bu limanı değerli kılan önemli bir unsur vardı. Bu da yine Arrianus'tan öğrendiğimiz kadarıyla burada beş *cohors*'tan oluşan bir Roma garnizonu ve bir *castellum*'un (kale) bulunmasıydı.⁹⁶

Antik kaynaklarda çok bahsedilmese de bölgede bulunan arkeolojik kaynaklar değerlendirildiğinde Apsarros Limanı, özellikle MS II. ve III. yüzyıllarda ticari aktivitelerde kullanıldığı anlaşılmaktadır. Bilhassa bölgede ele geçen çanak çömleğin yaklaşık % 80 civarını amforaların oluşturmasına rağmen, bunlar arasında asıl önemli olanlar seramiklerdir. Ayrıca çeşitli türde ithal amforalar, cam kadeh, lamba, heykel, çeşitli aletler, taş kurşun, tıkaç gibi eserler bulunmuştur. Liman ve kale çevresinde birçok ithal amfora kalıntısı ve nümizmatik eserler de ele geçmiştir. Fakat Apsarros garnizonunun yerel halklar ile yakın bir ilişki içine girmediğinden ithal edilen bütün bu

Winfield, *a.g.e.*, s. 336, dn. 9), bazı çalışmalarda da bu ırmağın Değirmen Dere olduğu iddia edilmektedir. Talbert, *a.g.e.*, s. 1235.

⁹⁰ Ksenophon'un Drillai olarak adlandırılan kavmin MS II. yüzyılda bölgede yaşayan Sannoi hakları olduğu düşünen Arrianus (*periplus*, XI. 1-2), Pontos Bölgesi'ndeki yüksek dağ yaylalarında yaşayan Trapezous'lularla düşman olan Sannoi halklarının, bölgede huzursuzluk çıkardığı ve Roma'ya karşı gelerek vergi ödemek istemediklerini ifade etmektedir.

⁹¹ Plinius, *Naturalis Historia*, VI. 4. 12.

⁹² Arslan, “Kolkhis Bölgesi'nin Tarihi Coğrafyasına İlişkin Bazı Notlar”, *Arkeoloji ve Sanat*, Yıl: 22, S: 97, 2000, s. 27 vd.

⁹³ Plinius, *Naturalis Historia*, VI. 9. 25; 11. 29.

⁹⁴ 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.

⁹⁵ Arrianus, *periplus*, VII. 4.

⁹⁶ Absarros, Kalesi stratejik ve coğrafi açıdan çok önemli bir yerde kurulmuş olup kale günümüzde de iyi durumdadır. David Braund, *Georgia in Antiquity: A History of Colchis and Transcaucasia Iberia 550 BC-AD 562*, Oxford 1994, s. 182 vd.

mallar daha çok Roma askeri birlikleri tarafından kullanıldığı düşünülmektedir.⁹⁷

Apsarros limanı hakkında antik kaynaklarda detaylı bilgilere ulaşmasak da MS III. yüzyılın Apsarros tarihinde bir dönüm noktası olduğu düşünülmektedir. Çünkü MS 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 Apsarros'un tahrip edildiği konusunda herhangi bir bilgi vermese de bu kale ve limanın MS IV. yüzyılın sonlarında işlevini yitirdiğini anlaşılmaktadır.⁹⁸

Sonuç

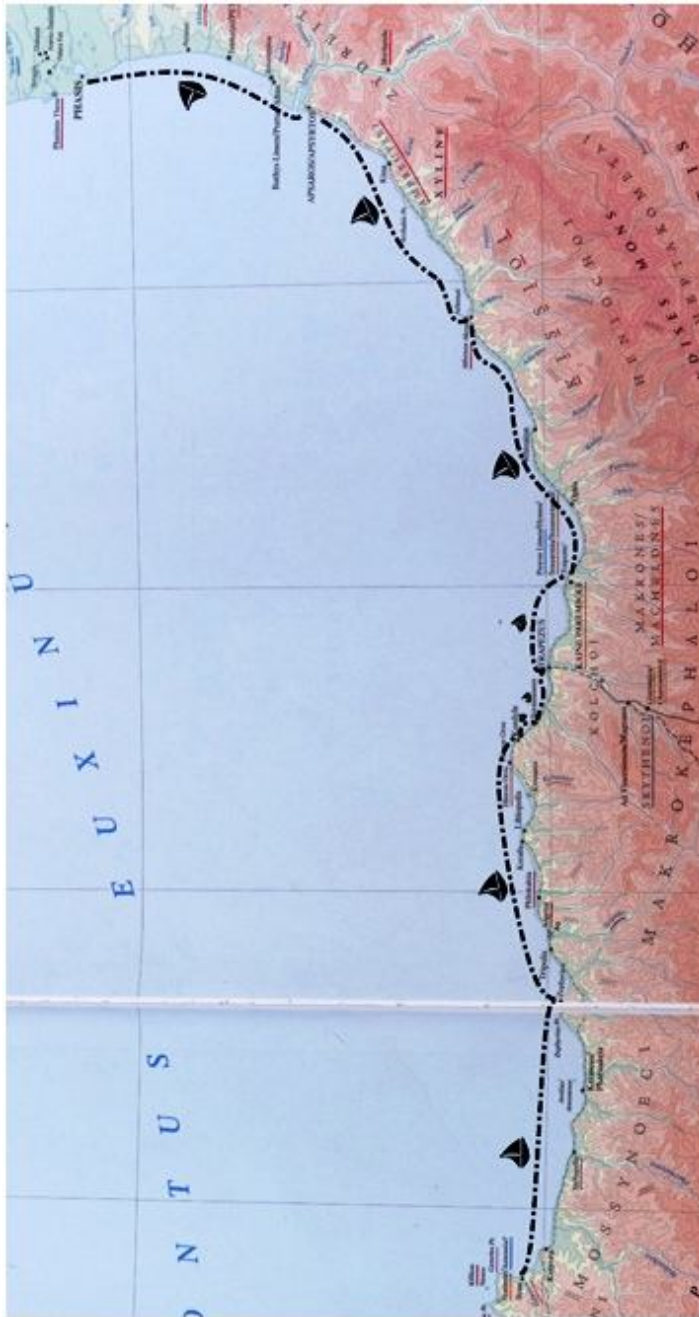
Geçmişten günümüze sahip olduğu stratejik özellikleriyle önemli bir konuma sahip olan Doğu Karadeniz Bölgesi, yer altı ve yer üstü zenginlikleri, bu zenginliklerin getirdiği ticari potansiyel ve kendine has kültürel karakteriyle her dönem odak noktalarından birisi olmuştur. Bölgenin dikkatleri üzerine çekip etkinliğinin artmasında Doğu Karadeniz limanlarının önemli bir katkısı olmuştur. Her ne kadar sahip olduğu coğrafi özelliklerden ve iklimden kaynaklanan bazı olumsuzluklara sahip olsa da, Miletoslu kolonistlerin oluşturduğu ticaret ağında yadsınamayacak görevler üstlenen bölge limanları antik çağdan günümüze potansiyellerini devam ettirmişlerdir.

Bu çalışmada Doğu Karadeniz Bölgesi'nde yer alan büyük potansiyele sahip Trapezous ve Phasis Limanları dışındaki küçük limanlar incelenmiştir. Antik çağ Doğu Karadeniz kıyılarında yer alan Boon (Perşembe), Zephyrion (Zefre), Kordyle (Akçakale), Hermonassa (Akçaabat), Hyssos (Araklı), Athenai (Pazar) ve Apsarros (Gonio)'dan oluşan bu küçük limanlar için en önemli antik kaynaklardan birinin Arrianus olduğunu görmekteyiz. Arrianus'un bizzat Doğu Karadeniz'e gelerek raporunu kaleme almış olması eserinin kıymetini bizim açımızdan artırmaktadır. Arrianus'un bu raporundan anlaşılacağı üzere Karadeniz'de seyrü sefer düzenleyen gemiciler onca tehlikesine rağmen Karadeniz havzasında gemi seyahati yapmış ve ticari aktivitelerde bulunmuşlardır. Bahsi geçen coğrafyada bulunan ve bu çalışmamızda irdelediğimiz küçük limanların ise büyük limanlara seyrü sefer düzenleyen gemilerin zor şartlarda sığındığı, hinterlandı fazla olmayan ve bazen askeri amaçlar için tercih edilen büyük limanlara alternatif geçici konaklama yeri olarak ön plana çıkmış oldukları görülmektedir.

⁹⁷ Kakhidze, *a.g.e.*, s. 314-319.

⁹⁸ Kakhidze, *a.g.e.*, s. 306.

EK:1



Harita: Antik Doğu Karadeniz Limanları, Talbert, *a.g.e.*, map. 87.

KAYNAKLAR

1. Antik Dönem Kaynakları

APOLLONIUS RHODIUS, *Argonautica*. Apollonius Rhodius, *Argonautica*, Edited and translated by William H. Race, Cambridge 2009 (Loeb).

ARRIANUS, *Periplus*. (=Arrianus, *Periplus Euxini*). *Flavii Arriani guae existant omnia*, Ed. A. G. Rose and G. Wirth, Stuttgart-Leipzig 1967.

Arrianus, *Arrianus'un Karadeniz Seyahati/Arriani Periplus Ponti Euxini*, Hellence aslından çeviren: Murat Arslan, İstanbul 2005.

KSENOPHON, *Anabasis*. Ksenophon, *Anabasis*, with an English translation by C. L. Brownson, London, Cambridge, Massachusetts 1968 (Loeb).

Ksenophon, *Anabasis/Onbinlerin Dönüşü*, Eski Yunancadan çeviren Oğuz Yarlıgaş, İstanbul 2011.

MELA, Pomponius, *De Chorographia*. Pomponius Mela, *Pomponius Mela's Description of the World*, with an English Translation by R. E. Romer, Michigan 2008.

PLİNİUS, Gaius Secundus, *Naturalis Historia*. Plinius, Gaius Secundus, *Pliny Natural History*, with an English translation by H. R. Rackham, W. H. Jones, De E. Eichhoz I-X, London, Cambridge, Massachusetts 1938-1971 (Loeb).

PROCOPIUS, *de bellis*. Procopius, *History of the Wars*, with an English Translation by H. B. Dewing, I-VIII, London, Cambridge, Massachusetts 1928 (Loeb).

PTOLEMAİOS, Claudius, *Geographika Hyphegesis*. Berggren, J. Lennart ve Alexander Jones, *Ptolemy's Geography: An Annotated Translation of the Theoretical Chapters*, Princeton ve Oxford 2000.

PSEUDO Scylax, *Periplous*. Pseudo Scylax, *Pseudo Skylax's Periplous, The Circumnavigation of the Inhabited World*, by Graham Shipley Text, Translation and Commentary, Malbourne 2011.

PSEUDO-SKYLAKS, "Pseudo-Skylaks: Periplous", Çev. Murat Arslan, *MJH*, II/1, 2012, s.239-257.

STRABON, *Geographika*. Strabo, *The Geography of Strabo*, with an English translation by H. L. Jones I-VIII, London and New York 1917-1932 (Loeb).

STRABON, *Antik Anadolu Coğrafyası: Kitap XII-XIII-XIV*, Çev. A. Pekman, İstanbul 2005.

2. Modern Dönem Kaynakları

ARSLAN, Murat, "Kolkhis Bölgesi'nin Tarihi Coğrafyasına İlişkin Bazı Notlar", *Arkeoloji ve Sanat*, Yıl: 22, S: 97, 2000, s. 26-40.

_____, *Romannın Büyük Düşmanı Mithridates VI Eupator*, İstanbul 2007.

BİJİŞKYAN, P. M., *Karadeniz Kıyıları Tarih ve Coğrafyası (1817-1819)*, Tercüme ve Notlar: H. D. Andreasyan, İstanbul 1969.

BOARDMAN, John, *The Greek Overseas: The Early Colonies and Trade*, London 1988.

BOATWRIGHT, Mary Taliaferro, *Hadrian and the Cities of the Roman Empire*, Princeton 2000.

BOUZEK, Jan, *Studies of Greek Pottery in the Black Sea Area*, Prag 1990.

BOYSAL, Y., "Sinop'un Eski Buluntuları ve Kolonizasyonu Hakkında", *Türk Arkeoloji Dergisi*, C: 8, S: 2, Ankara 1959, s. 23-29.

BRAUND, David, *Georgia in Antiquity: A History of Colchis and Transcaucasia Iberia 550 BC-AD 562*, Oxford 1994.

BRYER, Anthony, *The Empire of Trebizond and the Pontos*, London 1980.

_____, "Trabzon İmparatorluğu'nda Gemicilik", Çev. Tuğçe Müge Sakarya, Ankara Üniversitesi *DTCF Tarih Araştırmaları Dergisi*, C: 29, S: 48, 2010, s. 167-178.

BRYER, Anthony.-WINFIELD, David., *The Byzantine Monuments and Topography of the Pontos*, I-II, Washington 1985.

CARPENTER, Rhys, "The Greek Penetration of the Black Sea". *American Journal of Archaeology*, C: 52, S: 1, 1948, s. 1-10.

CASSON, L., *Antik Çağda Denizcilik ve Gemiler*, Çev. Gürkan Ergin, İstanbul 2002.

CLAVİJO, R. G. De, *Anadolu Orta Asya ve Timur*, Çev. Ömer Rıza Doğrul, İstanbul 1993.

CROW J. -BRYER, Anthony, "Survey in Trabzon and Gümüşhane Vilayets, Turkey, 1992-1994", *Dumbarton Oaks Papers*, C: 51, 1997, s. 283-289.

CUMONT, F.-CUMONT, E., (*Studia Pontica. II, Voyage d'exploration archéologique dans le Pont et la Petite Arménie*, Brussels 1906.

ÇİĞDEM, Süleyman, "Eskiçağ'da Trabzon Limanı: Askeri ve Ekonomik Yönden Gelişimi ve Doğu-Batı İlişkilerinde Rolü", *Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, C: 10, S: 2, 2007, s. 133-155.

DEYROLLE, Théophile, *1869'da Trabzon'dan Erzurum'a*, İstanbul 1938.

DOĞANAY, Serkan, *Trabzon Limanı ve Hinterlandı*, Ankara 2014.

DOONAN, Owen, *Sinop Landscapes*, Philadelphia 2004.

DREWS, Robert, "The earliest Greek Settlements on the Black Sea", *The Journal of Hellenic Studies*, C: 96, s. 18-31.

_____, "Karadeniz'de En Eski Grek Yerleşmeleri", Çev. Ömer Çapar, Ankara Üniversitesi *DTCF Tarih Araştırmaları Dergisi*, C: 15, S: 26, 1991, s. 303-327.

EMİR, Osman, *Prehistorik Dönemlerden Roma Dönemine Kadar Trabzon ve Çevresi*, Trabzon 2011.

_____, "Eskiçağda Doğu Karadeniz Bölgesi'nin Jeopolitik Önemi", *Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, C: 13, 2012, s. 13-26.

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

ERCİYAS, Deniz Burcu, “Herakleia Pontica – Amastris”, *Ancient Greek Colonies in the Black Sea*, Ed. D.V. Grammenos ve E.K. Petropoulos, C: II, Thessaloniki 2003, s. 1403-1431.

EVLİYA ÇELEBİ, *Evlia Çelebi Seyahatnamesi II*, Haz. Z. Kurşun, S. A. Kahraman ve Y. Dağlı, İstanbul 1999.

FALLMERAYER, J. P., *Doğu'dan Fragmanlar*, Çev. H. Salihoğlu, Ankara 2002.

GABELİA, Alek Nikolayevitch, “Dioscurias”, *Ancient Greek Colonies in the Black Sea*, Ed. D.V. Grammenos ve E.K. Petropoulos, C: II, Thessaloniki 2003, s. 1215-1265.

GEMOLL, Wilhelm-VRETSKA, Karl, *Gemoll - Griechisch-Deutsches Schul- und Handwörterbuch*, München 2006.

GREAVES, Alan, *Miletos: Bir Tarih*, Çev. Hüseyin Çınar Öztürk, İstanbul 2003.

GREGORY, S., *Roman Military Architecture on the Eastern Frontier*, Amsterdam 1997.

GWYNN, Aubrey (1918), “The Character of Greek Colonization”, *The Journal of Hellenic Studies*, C: 38, 1918, s. 83-127.

HAMILTON, J. W., *Research in Asia Minor, Pontus and Armenia with Some Account of Their Antiquities and Geology*, C: I, London 1842

KAKHİDZE, Emzar, “Apsaros: A Roman Fort in Southwestern Georgia”, *Meetings of Cultures in the Black Sea Region Between Conflict and Coexistence, (Black Sea Studies 8, The Danish National Research Foundations Centre for Black Sea Studies)*, Ed. Pia Guldagen Bild ve Jane Hjarl, Denmark: Aarhus University Press 2008, s. 303-332.

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

LABAREE, W. Benjamin, “How Greeks Sailed into the Black Sea”, *American Journal of Archaeology*, C: 61, S: 1, 1957, s. 29-33.

LEVANTE, E., “The Coinage of Zephyrion in Cilicia”, *NumChr*, C: 148, 1988, s. 134-141.

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

LORDKİPANİDZE, Otar Davidovitch, “Phasis”, *Ancient Greek Colonies in the Black Sea*, Ed. D.V. Grammenos ve E.K. Petropoulos, C: II, Thessaloniki 2003, s. 1296-1329.

OKTAN, Mehmet, “Roma Cumhuriyet Döneminde Pontos'da Yapılan Düzenlemeler”, *Anadolu (Anatolia)*, S: 34, 2008, s. 47-75.

OLSHAUSEN, Eckart-BİLLER, J, *Historisch-geographiche Aspekte der Geschichte des Pontischen und Armenischen Reiches, Teil I; Untersuchungen zur historischen Geographie von Pontos unter den Mithradatien*, Beihefte zum Tübinger Atlas des Vorderen Orients 29/1, Rehie B (Geisteswissenschaften), Wiesbaden 1984.

OLSHAUSEN, Eckart, "Trapezus", *Brill's New Pauly Antiquity*, C: 14, 2009, s. 865-867.

ÖZSAİT, Mehmet, "İlkçağ Tarihinde Trabzon ve Çevresi", *Trabzon Tarihi Sempozyumu Bildirileri (6-8 Kasım 1998, Trabzon)*, Trabzon 2000, s. 35-43.

PETROPOULOS, E. K., *Hellenistic Colonisation in Euxeinus Pontos: Penetration, Early Establishment, and the Problema of the 'empirion' revisited*, BAR International Series 1394, Oxford 2005.

ROBINSON, David M., "Ancient Sinope: First Part", *The American Journal of Philology*, C: 27, S: 2, 1906, s. 125-153.

ROSTOVTZEFF, M., *The Social and Economic History of the Hellenistic World I-II*, Oxford 1941.

RUGE, W., "Hermonassa", *RE*, C: 8/1, 1912, s. 895-899.

SAPRYKİN, S. Yu, "The Unification of Pontos: The Bronze Coins of Mithridates VI Eupator as Evidence for Commerce in Euxine", *The Black Sea in Antiquity: Regional and Interregional Economic Exchanges*, Ed. Vincent Gabrielsen ve John Lund, Denmark: Aarhus University Press 2007, s. 195-208.

STARR, Chester G., *Antik Çağda Deniz Gücü*, Çev. Gürkan Ergin, İstanbul 2000.

SUMMERER, Latife, "Greeks and natives on the southern Black Sea coast in antiquity", *The Black Sea: Past, Present and Future*, Ed. Gülden Erkut ve Stephen Mitchell, London British Institute of Archaeology at Ankara, 2007, s. 27-36.

ŞAKİR ŞEVKET, *Trabzon Tarihi*, Haz. İsmail Hacifettahoğlu, İstanbul 2013.

TALBERT, J. A. Richard (Ed.), *Map-By-Map Directory to Accompany, Barrington Atlas the Greek and Roman World*, Princeton 2000.

TEXIER, Charles, *Küçük Asya, Coğrafyası, Tarihi ve Arkeolojisi I-III*, Çev. A. Suat, Latin Harflerine Aktaran: K. Y. Koprman, Sadeleştiren: M. Yıldız, Ankara 2002.

TOURNEFORT, Joseph de, *Tournefort Seyahatnamesi*, II. Kitap, Çev. T. Tunçdoğan, İstanbul 2008.

TREİDLER, H., "Hyssos", *RE Suppl.*, C: 9, 1962, s. 81-82.

_____, "Zephyrion", *RE*, C: 10a, 1972, s. 227-228.

TSETSKHLADZE, Gocha R., "Greek Penetration of the Black Sea", *The Archaeology of Greek Colonisation, Essays Dedicated to Sir John Boardman*, Ed. G. R. Tsetskhladze ve F. De Angelies, Oxford 1994, s. 111-136.

_____, "Greek Colonisation of the Black Sea Area: Stages, Models and Native Population", *The Colonisation of the Black Sea Area, Historical Interpretation of Archaeology*, Ed. G. R. Tsetskhladze, Stuttgart 1998, s. 9-68.

YILMAZ, Özgür, *Tanzimat Döneminde Trabzon*, Karadeniz Teknik Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Trabzon 2012.

_____, “Victor Fontanier’in 1831’de Trabzon’dan Batum’a Seyahati”, *Mavi Atlas*, S: 2, 2014, s. 118-134.

TÜTÜNCÜ ESMER, Gülsüm-ATEŞ, Alparslan-ESMER, Soner, “Uluslararası Ticarete Trabzon Limanının Dünü, Bugünü ve Geleceği”, *Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu IV Doğu Karadeniz Bildiriler Kitabı*, Haz. Ersan Başar ve diğerleri, İstanbul 2012, s. 97-124.

UMAR, Bilge, *Türkiye’deki Tarihsel Adlar: Türkiye’nin Tarihsel Coğrafyası ve Tarihsel Adları Üzerine Alfabetik Düzeninde Bir İnceleme*, Ankara 1993.

VAN WILJICK, H. A. M., *Rome and the Near Eastern Kingdoms and Principalities, 44-31 BC: A Study of Political Relations during Civil War*, Durham Üniversitesi Yayınlanmamış Doktora Tezi, 2013.

WILSON, D. R., *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*, Oxford Üniversitesi Yayınlanmamış Doktora Tezi, 1960.