

## ESKİÇAĞ'DA TRABZON LİMANI: ASKERİ VE EKONOMİK YÖNDEN GELİŞİMİ VE DOĞU-BATI İLİŞKİLERİNDEKİ ROLÜ

Süleyman ÇİĞDEM\*

**Özet :** Kuzeydoğu Anadolu'nun en önemli çıkış noktalarından biri olan Trabzon Limanının ilk olarak ne zaman ve kimler tarafından kullanılmaya başlandığı ile ilgili elimizde yok denecek kadar bilgi bulunmaktadır. Özellikle Hellen kolonizasyon döneminde ve Roma İmparatorluğu'nun Anadolu'nun doğusu ve Kafkaslar ile Asya'nın iç bölgeleriyle ilgilenmeye başlamasıyla, askeri ve ekonomik açıdan önemli bir konuma ulaşmıştır.

**Anahtar Kelimeler:** Trabzon, liman, Roma,

Doğu Karadeniz'in önemli bir sahil kenti olan Trabzon<sup>1</sup>, aynı zamanda doğu dünyası ile batı dünyasını birbirine bağlayan çok önemli bir liman kapısıdır. Kentin doğudan ve güneyden gelen ticari yolların kesiştiği bir kavşak noktasında kurulmuş olması, Trabzon'un jeo-stratejik konumunu oldukça güçlendirmektedir. Doğuda Hindistan-Afganistan-Kuzeybatı İran içlerinden gelen ve Anadolu'da Doğubayazıt-Erzurum-Bayburt-Gümüşhane ve Zigana Geçidi (2010m.) üzerinden Trabzon'a ulaşan ünlü kervan yolu, kenti bir ticaret merkezi haline getirmiştir<sup>2</sup>. Trabzon'a, Ön Asya ve Uzak Doğu'dan gelen bu ticaret yolunun yanı sıra, batıdan ve kuzeyden, Karadeniz üzerinden gelen gemilerin kullandığı deniz yolu ve güneyden gelen önemli bir başka ticaret yolu da ulaşmaktadır. Kuzey Suriye'den gelen ve Erzincan-Bayburt-Gümüşhane-Zigana Geçidi üzerinden Karadeniz'e ulaşan bu ticaret yolu, Doğu Karadeniz Bölgesi'nin en önemli liman kenti Trabzon'da son bulmaktadır. Trabzon Limanı'nın İran, Doğu Anadolu ve Kuzey Suriye bölgelerinin batıya açılan en önemli kapısı olması nedeniyle, özellikle Ortaçağ'da birçok Müslüman coğrafyacının bu kenti "**Dünya Ticaret Merkezi**" olarak adlandırmasına yol açmıştır<sup>3</sup>.

\* Y.Doç.Dr., Atatürk Üniversitesi, Fen Edebiyat Fakültesi, Tarih ABD.

<sup>1</sup> Trabzon ismi Antik kaynaklarda Trapezos veya Trapeza olarak geçmektedir. Kente neden "masa" anlamına gelen bu ismin verildiği bilinmemektedir. Cumont-Cumont 1906, 363; Tekindağ, 1979, 456; Tekin, Trapezos sikkelerinde kenti tanımlayan masa bulunduğunu, ayrıca sikkelerde kentin adının kısaltılarak yazıldığını belirtmektedir. Tekin 1992, 18,121; Texier kentin adının masa anlamına geleceğinin nedeninin sur duvarlarının genel yapısının, dört köşeli bir şekilde olmasına bağlamaktadır. Texier III 2002, 154; Bijişkyan'a göre de eski kalenin masa şeklinde olmasından dolayı bu isim verilmiştir. Bijişkyan 1969, 43; Umar ise Trapezous isminin Hellen dilinde "düzlüklü" demek olduğunu, ancak bunun, Anadolu baş tanrısının (Ana Tanrıçanın kocası) adlarından biri olan Adra (=Erkek, Koca) ile bağlantılı bir adın Hellenleşme döneminde çarpıtılmış biçimi olabileceğinin de göz önünde tutulması gerektiğini ifade etmektedir. Umar 2000, 119.

<sup>2</sup> Lynch 1967, 32; Jansses 1969, 7 vd.; Burney-Lang 1972, 7-8; Bryer 1980, 50; Tozlu 1997, XIII vd.

<sup>3</sup> Belli-Kayaoğlu 2002, 1.

Trabzon ve çevresinin Tarihöncesi Çağları'nı aydınlatacak, en eski yerleşim yeri veya yerleri ile ilgili şu an için elde edilmiş bir bilgi yoktur<sup>4</sup>. Bu nedenle kentin ilk kez ne zaman kurulduğu hakkında yeterli bilgi bulunmamaktadır.

Trabzon'da bugüne kadar yapılan arkeolojik yüzey araştırmalarında ve kazılarda, geçmişten günümüze gelen fazla bir bulguya rastlanılmamıştır<sup>5</sup>. Sınırlı sayıdaki arkeolojik çalışmalarda ele geçirilen bulgular çoğunlukla Antik Çağ'a aittir. 1998 yılında Cumhuriyet Mahallesi, Tabakhane Yokuşu'nda bir temel kazısı esnasında, antik bulgularla karşılaşılması üzerine gerçekleştirilen kazılar sonucunda, bir tapınağa ait olabilecek bol miktarda çeşitli boydaki mermer sütun gövdelerine ait parçalar, ikisi tam biri yarım korint tarzı sütun başlığı, dört adet sütun karesit bezemeli arşitrav ve firiz parçaları bulunmuştur<sup>6</sup>.

Kentin İlkçağ Tarihi ile ilgili bilgiler veren Özsait<sup>7</sup>, Hitit ve Urartu dönemleri ile ilgili yok denecek kadar az bilginin mevcut olduğunu ifade etmektedir. Hititlerin hammadde gereksinimlerini göz önünde bulunduran Yener<sup>8</sup> de Hititlerin Trabzon ve çevresindeki madenlerden yararlanmış olabileceklerini gündeme getirmiş ise de Hitit İmparatorluğu Dönemi'nde, hem Hititlerin bu bölgeye geldiklerine ait hem de bu dönemde Trabzon ve çevresinde bir yerleşimin olduğunu gösteren herhangi bir kanıt ele geçirilmemiştir. Elimizdeki mevcut bulgular, kentin bulunduğu alanda ilk görülenlerin, M.Ö. IX. yüzyılda İskitler'in baskısıyla, buldukları yerleri terk ederek, daha sonraki yıllarda bölgeye gelen Kimmerler'in olduğunu göstermektedir<sup>9</sup>.

Kentin kuruluşu ile ilgili belirsiz durum liman için de geçerlidir. Bu konuda inceleme yaptığımız eserler arasında sadece Bijişkyan'ın eserinde limanın Xenophon'dan çok önceleri büyük bir gayret ve masrafla yapıldığı yazılmaktadır<sup>10</sup>. Bijişkyan yalnızca bu ifadeleri kullanmış, limanın Xenophon'dan ne zaman önce ve kimler tarafından yapıldığı ile ilgili herhangi bir bilgi vermemiştir.

Elimizdeki yazılı ve arkeolojik kaynakların yetersizliğinden dolayı, öncesi hakkında yeterince bir şeyler söyleme olanağına sahip olmadığımız Trabzon Limanı'nın, kullanımı ile ilgili en erken tartışmaları Urartu Krallığı ile başlatabiliriz<sup>11</sup>.

M.Ö. IX. yüzyıldan itibaren merkezi bir krallık haline gelmeye başlayan Urartu Krallığı'nın en büyük sıkıntısı Doğu Anadolu'nun yüksek zirvesinde bir kara devleti olarak varlığını devam ettirmek zorunda kalmış olmasıdır. Batıda Fırat Irmağı, güneyde Kommagene, kuzeyde Çıldır ve Gökçe Göl ve doğuda Urmiye Gölü arasında kalan krallığın sınırları içersinde denizlerle bir bağlantısı bulunmamaktaydı. Bu nedenle Urartu Krallığı başlangıçtan itibaren Akdeniz

<sup>4</sup> Kökten 1944, 478.

<sup>5</sup> Hind 1991, 95.

<sup>6</sup> Kaya 1999, 321 vd.

<sup>7</sup> Özsait 2000, 36.

<sup>8</sup> Yener 2002, 40-41.

<sup>9</sup> Tarhan 1972, 121 vd.

<sup>10</sup> Bijişkyan 1969, 51.

<sup>11</sup> Hititler'in Trabzon'un da içinde yer aldığı bölge ile olan ilişkileri hakkında Hitit kaynaklarının yeterli bir bilgi vermediği görülmektedir. Maksimova 1951, 81.

limanlarına ulaşmak için güneydeki en büyük rakibi Assur Krallığı ile mücadeleye girmiştir. Urartu Krallığı'nın Akdeniz limanlarına ulaşmak istemesinin nedenlerinin başında, doğuda Hindistan-Afganistan-İran ve Kuzey Suriye üzerinden gelen çok önemli ticaret yollarında taşınan kalay, değerli taşlar, fildişi, çeşitli baharat ve koku maddelerinden yararlanmak ve kendi üretim fazlasını Akdeniz Ülkelerine ihraç etme isteki gelmekteydi<sup>12</sup>. Bilindiği gibi, Urartu Krallığı öncesinde de doğu-batı ticaretinde, Kuzey Suriye, Akdeniz limanlarına açılan önemli bir kapı olmuştur. Bu nedenle Kuzey Suriye, bölgeyi ele geçirmek isteyen Hitit, Mısır ve Assur gibi çağın güçlü devletlerinin hâkimiyet mücadelelerine sahne olmuştur<sup>13</sup>.

Urartu Kralı II Sarduri'nin (M.Ö. 764–735) M.Ö. 743 yılında Kommagene'de Assur Kralı Tiglatpileser'e (M.Ö. 744–727) yenilmesiyle, Urartu Krallığı için Akdeniz limanlarını kullanma ve yararlanma olanağı da artık kesin olarak ortadan kalkmıştır. Urartu aldığı bu yenilgiyle Kuzey Suriye ticaretini ve Akdeniz limanlarını kaybetmiş, dolayısıyla, Urartu Krallığı'na ait bronzdan yapılmış çeşitli silahlar ya da diğer ihraç mallarının, Orta Anadolu Bölgesi<sup>14</sup> üzerinden ya da Trabzon Limanı'ndan<sup>15</sup>, batıda Ege Dünyası'nda Samos Adası<sup>16</sup> ve Akdeniz Ülkelerine ihraç edilmesi zorunluluğu ortaya çıkmıştır. Oldukça tartışılan<sup>17</sup> bu konu üzerinde birbirine yakın görüşler de bulunmaktadır. Barnet<sup>18</sup> erken sayılacak bir dönemden itibaren Menua ile beraber, Urartu Krallığı'nın batı ile ticari ilişkilerini Doğu Karadeniz üzerinden yürüttüğüne inanmaktadır. Barnet'le aynı fikirde olan Belli<sup>19</sup>, özellikle Samos'ta bulunan bronzdan döküm tekniği ile yapılmış çingirak, at koşum takımı, kazan tutamağı ve heykelcikler gibi Urartu ihraç mallarının Karadeniz üzerinden gönderildiğini savunmaktadır. Yine Belli-Kayaoğlu<sup>20</sup>, Urartu Krallığı'nın üretilen mallarını, Trabzon'un Miletoslular tarafından kolonize edilmesinden sonra Ege Dünyası'na gönderdiğini, fakat yazılı kaynakların bu ticari oluşumla ilgili bilgi vermemesi yüzünden, Urartuların vermiş oldukları mallara karşılık, Miletlilerden hangi tür malların alındığının şimdilik kesin olarak bilinmediğini ifade etmektedirler. Zimansky<sup>21</sup> ise Trabzon Limanı'nın kullanılıp kullanılmadığına deyinmeden Urartu dönemi yol şebekesini gösteren haritasında, Karadeniz'e Erzurum-Bayburt-Gümüşhane üzerinden bir yolla ulaşıldığını göstermekte ve Karadeniz'den iç bölgelere doğru bir ana yol hattının olduğunu belirtmektedir. Başlangıçta metal işçiliğinde oldukça ileri bir seviyeye gelen Urartu

<sup>12</sup> Belli-Kayaoğlu 2002, 4.

<sup>13</sup> Kinal 1947, 1 vd.; Kinal 1971, 3 vd.; Kinal 1987, 103-109.

<sup>14</sup> Salvini 2006, 190.

<sup>15</sup> Barnet 1984, 314 vd.

<sup>16</sup> Jantzen 1972, 76–80.

<sup>17</sup> Özellikle Burney-Lang Urartunun Anadolu'nun iç bölgelerine yönelmesi için çok az bir neden bulunduğunu ve Karadeniz kıyısında oluşturulan Grek Trapezos kolonisine de Urartu güçlerinin ulaşmasının veya Urartu'nun burayı kontrol altına almasının olası olmadığını ifade etmektedirler. Burney-Lang 1972, 161.

<sup>18</sup> Barnet 1956, 228, 231.

<sup>19</sup> Belli 2004, 39.

<sup>20</sup> Belli-Kayaoğlu 2002, 7.

<sup>21</sup> Zimansky 1985, 10, 29 fig.5.

Krallığı'nın ürettikleri ürünlerin batıya aktarılmasında Doğu Karadeniz limanlarının kullanılmadığını, yalnızca üretilen eşyaların yapımında bölgedeki yeraltı kaynaklarından yararlandığını belirten Çilingiroğlu<sup>22</sup>, daha sonraları Urartu Krallığı'nın batı dünyası ile oluşturduğu ticarete, farklı dönemlerde Al Mina, Tarsus gibi Doğu Akdeniz limanları kadar, Trabzon gibi Doğu Karadeniz limanlarının da kullanıldığını kabul etmektedir<sup>23</sup>. Böylelikle Urartu Krallığı'nın hem Akdeniz hem de Doğu Karadeniz ticaret bağlantılarının kontrolünü elinde bulundurduğunu ifade ederek, bir anlamda Trabzon Limanı'nın da kullanıldığına vurgu yapmaktadır.

Urartu Krallığı'nın kuzey batı ve kuzey doğuya doğru yayılımı hala çözümlenmiş bir konu değildir. Bu sorunun çözümlenememesindeki en büyük etken, söz konusu alanlarda Urartu Krallığı ile ilgili özellikle yazılı ve arkeolojik bulgu yetersizliğidir. Bu alanlarda şu ana kadar gerçekleştirilen arkeolojik araştırmalarda, Urartu Krallığı'nın buralarda siyasi veya kültürel bir egemenlik oluşturduğunu gösteren kesin bir kanıt bulunamamıştır. Bununla beraber özellikle bölgenin sahip olduğu yeraltı kaynaklarından yola çıkılarak, Urartu Krallığı'nın Karadeniz bölgesini sürekli olarak göz önünde bulundurduğu sanılmaktadır<sup>24</sup>.

M.Ö. VIII. yüzyıldan<sup>25</sup> itibaren Karadeniz'e doğru yeni bir yayılma gerçekleştirilmeye başlanmıştır. Hellenler'in yaşadıkları coğrafyanın dağlık ve tarıma elverişsiz olması, buna paralel olarak artan nüfusun beslenme sorunu yaşaması, gelişen endüstrinin ucuz hammadde ve köle ticareti, tahıl üretimi, Kafkas altın ve demirlerine ulaşmak, üretilen mallara pazar bulma endişesi gibi ekonomik ve Hellen-Lidya çatışması gibi siyasi nedenler Hellenler'i Karadeniz'de kolonizasyonlar kurmaya yöneltmiştir<sup>26</sup>. Tssetskhladze<sup>27</sup> her Hellen şehrinin dışarı kolonist gönderme nedenlerinin ayrı ayrı düşünülmesi gerektiğini belirterek, kolonizasyon faaliyetlerinin başlangıç sebeplerinin şehirlerin ihtiyaçlarına göre değişebileceğini ileri sürmektedir. Genel kapsamlı kolonizasyon hareketlerinin Ionia'lılar ve özellikle Miletoslular tarafından M.Ö. VIII. yüzyıl sonu VII. yüzyıl başlarında gerçekleştirildiği, bunu Megara, Phokia ve Khioslu'ların devam ettirdiği sanılmaktadır<sup>28</sup>. Bu faaliyetlerle, Thukydides'in tanımlamasıyla, Karadeniz "**Pontos Akseinos (misafirperver olmayan deniz)** yerine **Pontos Eukseinos (Misafirperver deniz)**"<sup>29</sup> olmaya başlamıştır. Bu kapsamda Eusebius<sup>30</sup> Trapezos'un M.Ö. 756 yılında Pontos'da kurulduğunu ifade etmektedir. Kentin

<sup>22</sup> Çilingiroğlu 1984, 77–80.

<sup>23</sup> Çilingiroğlu 1997, 126.

<sup>24</sup> Çiğdem 2006, 102–103.

<sup>25</sup> Bu tarihlerden önce Karadeniz'le Hellenler arasında ticari bir bağlantı hakkında bilgi bulunmamaktadır. Mellaart 1968, 187 vd.; Drews 1991, 305 vd., 311 dpnt. 36.

<sup>26</sup> Roebuck 1959, 117, 124 vd.; Burney-Lang 1972, 193; Tssetskhladze 1994, 124–126; Mansel 1998, 169; Tssetskhladze 1998, 9–10; Işık 2001, 5; Keleş 2003, 3–6.

<sup>27</sup> Tssetskhladze 1994, 124.

<sup>28</sup> Lloyd 1997, 77; Işık 2001, 6; Keleş 2003, 6.

<sup>29</sup> Thukydides II, 96–97; Karadeniz adı için bkz., Decei 1979, 238–240; Arslan 2006, 71 vd.

<sup>30</sup> Eusebius, IV, 56,5.

kuruluşu ile ilgili olarak verilen bu tarih oldukça tartışmalıdır. Drews<sup>31</sup>, Trapezos'un kuruluşunun Kyzikos ile bağlantılı olduğunu M.Ö. 756 tarihini veren Eusebius'un koloni tarihlerinin her zaman güvenilir olmadığını, bu anlamda arkeolojik bilgilerin de yetersiz olduğunu, dolayısıyla bu tarihin kesinliğinde geçerlilik bulunmayacağını belirtmektedir. Hind<sup>32</sup>, Trapezos kolonisinin kuruluş tarihi ile ilgili sorunun, hakkında yeterince destansı, tarihi ve coğrafi kanıtların bulunduğu Sinope'ye göre, bu kaynakların Trapezos için yetersiz oluşundan kaynaklandığını ileri sürmektedir. Bu tartışmaların yanı sıra, Karadeniz'in kolonizasyonu ile ilgili genelde, M.Ö.670 yıllarında Miletoslular'ın kolonizasyon hareketlerine başladıkları, Ege Bölgesi'nde yerleşemedikleri için, daha uzaklara Marmara ve Karadeniz sahillerine uzanmak zorunda kaldıkları, bir Miletos kolonisi olan Sinope'nin de Kotyora (Ordu-Bozukkale), Kerasos, Trapezos kolonilerini kurduğu kabul edilmektedir<sup>33</sup>. Plinius<sup>34</sup>,un ifadesi ile Miletoslular Karadeniz kıyılarında 90 kadar şehir kurmuş iseler de Mansel<sup>35</sup> bunların büyük bir kısmının emporion denilen pazaryerleri niteliğinde olduğunu belirtmektedir.

Özsait<sup>36</sup>, özellikle koloni döneminde Trapezos'un, güneyden ve doğudan gelen iki önemli ticaret yolunun sonunda yer aldığını ve kentin Maikop, Kuban yani Transkafkasya'daki madenlerden gelen demir ve bakırın nakli için kullanılan bir liman olduğunu ifade etmektedir. Kentin bulunduğu konumdan hareketle Slattery<sup>37</sup> de zengin iç bölgelerden kazanç elde etmek isteyen Grekli kolonistler için, bol miktarda maden kaynaklarının olduğu Gümüşhane bölgesinin yanından geçen ve iyi bir ticari taşımacılığa uygun olan Değirmendere'nin, denize döküldüğü yere yakın bir konumda olan Trapezos'un, oluşacak bu maden ticaretinde önemli bir kapı olma özelliğine vurgu yapmaktadır. Slattery<sup>38</sup>, ayrıca Drews<sup>39</sup> gibi, iç bölgelerdeki maden potansiyelini göz önünde bulundurarak, Sinop ve Trabzon<sup>40</sup> da bulunan kolonistlerin bir maden ticareti oluşturma gayreti içersinde olduklarına dikkat çekmektedir. Bu dönemde özellikle Chalybe demirinin diğer bölgelere aktarılmasında çok önemli olan iki kapıdan birinin Sinope ve Trapezos olduğu kabul edilmektedir<sup>41</sup>. Bu nedenlerden dolayıdır ki Karadeniz'de kolonilerin ilk kurulduğu yerlerden birisi de Trapezos olmuştur.

Slattery,<sup>42</sup> kolonizasyon döneminde Sinope ve Trapezos'daki iki büyük limanın aynı zamanda Karadeniz'de balıkçılık yapan kolonistler için de oldukça

---

<sup>31</sup> Drews 1991, 303 vd.

<sup>32</sup> Hind 1988, 213.

<sup>33</sup> Slattery 1987, 4, 8; Mansel 1998, 167; Drews 1991,303 vd.; Özsait 2000, 38.

<sup>34</sup> Plinius V, 112.

<sup>35</sup> Mansel 1998, 167–168. Emporion/emporion kelimesinin anlamını ile ilgili tartışmalar için bkz.,Hind 1969, 1vd; Tssetskhladze 1998, 15-18.

<sup>36</sup> Özsait 2000, 38.

<sup>37</sup> Slattery 1987, 4.

<sup>38</sup> Slattery 1987, 4.

<sup>39</sup> Drews 1976, 29.

<sup>40</sup> Slattery 1987, 2.

<sup>41</sup> Rosovtzeff 1923, 365.

<sup>42</sup> Slattery 1987, 2.

büyük öneme sahip olduğunu ifade etmektedir. Böylelikle kolonistler, hem iç bölgelerden elde edilen hammaddeleri bu limanlar aracılığıyla gemilerle<sup>43</sup> batıya aktarılmışlar hem de bu limanları günlük kazançlarında kullanmışlardır. Bunun yanı sıra bölgede yer alan ormanlardan elde edilen, kaliteli gemi kerestesi, balık, tahıl ve diğer ticari mallar da Trapezos, Sinope ve Pharnakia gibi limanlardan ihraç edilmekteydi<sup>44</sup>. İhraç edilen bu malların karşılığında kolonistler dışardan özellikle zeytinyağı ithal ediyorlardı<sup>45</sup>. Zaman içerisinde bu limanlardan Trapezos'un daha ön plana çıktığını görmekteyiz. Öyle ki Texier<sup>46</sup> Karadeniz'e yaptığı seyahatinde Trabzon kent iskelesinin, Kafkaslar ve Orta Asya kentlerinin ticaretinin giriş yeri olduğuna vurgu yaparak, Trabzon'un hala bu özelliğini devam ettirdiğini, Sinop'un ise, Karadeniz gemilerine güzel bir liman olarak ticaret açısından önemsiz bir yer derecesine indiğini belirtmektedir. Trabzon Limanı'nın ifade edilen bu olumlu yanlarının yanı sıra limanın everişsiz konumu ve hava şartlarından dolayı olumsuzluklar da sergilediği, özellikle fırtınalı havalarda korunaklı olmadığı ve bu nedenle kolonistler için limanın pek iç açıcı olmadığı da ileri sürülmektedir<sup>47</sup>.

Medlerin ve Preslerin<sup>48</sup> Trabzon ve çevresinde ne kadar egemenlik kurdukları tam anlamıyla aydınlatılmış değildir. Özsait<sup>49</sup>, Karadeniz kıyı kentleri arasındaki Trapezos'un, Pers merkezlerinden uzak ve filo dışında ulaşılması oldukça güç bir yerde olduğunu, dolayısıyla Persler zamanında Trapezos'un çoğunlukla bağımsız yaşadığını ifade etmektedir. Bunun için Persler Dönemi'nde, Trapezos'ta kurulmuş muhtemel bir limanın ne kadar kullanılmış olduğunu da açıklamak büyük bir sorundur. Sorunumuzu ancak bir takım kısmi bilgilerle açıklayabiliriz.

M.Ö. VI. yüzyılda Anadolu'da güç paylaşımına giren Med kralı Astiyages ile Lidya kralı Alyattes'in M.Ö. 585'de, Anadolu'yu iki hâkimiyet bölgesi altında böldükleri ve Karadeniz Bölgesi'nin Med Krallığı'nın egemenliği altına girdiği kabul edilmektedir<sup>50</sup>. Bununla beraber bu paylaşımında Med egemenliğine giren Trapezos'un konumunu ortaya koyamamaktayız.

Daha sonraki yıllarda Anadolu'da Pers egemenliği başlamıştır. M.Ö. 514'de Pers İmparatoru I. Darius'un boğazlar ve Tuna üzerine gerçekleştirdiği ünlü seferinin amacının Karadeniz'i çepeçevre imparatorluğun içine katmak olduğu

---

<sup>43</sup> Carpenter 1948, 4–5.

<sup>44</sup> Özsait 2000, 39.

<sup>45</sup> Greaves 2003, 43.

<sup>46</sup> Texier III 2002, 154–155.

<sup>47</sup> Cumont 1923, 115; Ruge 1937, 2216; Özsait 2000, 41.

<sup>48</sup> 2007 yılında Trabzon Müzesi'nde bulunan sikkeler üzerinde araştırmalar yapan Yrd. Doç. Dr. Vedat Keleş, yaptığı incelmelerde M.Ö. 540–530 yıllarına tarihlendirilen sikkelerin bulunduğu bilgisini vermiştir. Keleş'in yaptığı bu tarihlendirme, Perslerin en erken dönemden itibaren özellikle ticari açıdan Trabzon ile ilgilendiklerini göstermektedir. Keleş'in çalışmasının sonuçlandırılmasıyla, Persler için askeri ve ticari açıdan Trabzon'un konumunun yeniden değerlendirilmesi gerekecektir. Verdiği bu bilgiler için Sn. Keleş'e çok teşekkür ederim.

<sup>49</sup> Özsait 2000, 39.

<sup>50</sup> Malekzadeh 1968, 4.

görülmektedir<sup>51</sup>. Böylelikle Persler'in batıya yaptıkları seferlerde karşılaştıkları en büyük sorun olan deniz kuvvetleri eksikliliğini büyük oranda gidermiş olacaklardı. Bu anlamda doğudan gelen karayollarının denize ulaştığı en kısa mesafe üzerinde konuşlanmış olan Trabzon, Persler için önemli bir çıkış kapısı durumundaydı. Her ne kadar, Trabzon ve limanı, Perslerin oluşturdukları “**Kral Yolu**” ve Sus'tan Mısır'a inen kara ve deniz bağlantılı birincil güzergâhlar dışında, ikinci derecede kalan yol bağlantıları içerisinde değerlendirilmiş ise de konumu dolayısıyla Trabzon, bu dönemde de Karadeniz kıyılarında oluşturulan önemli ticaret merkezleri ve limanları arasında kabul edilmiştir<sup>52</sup>. Kentin ve limanın konumunu gözlemleyebileceğimiz, Kral Yolu'nun güneyini oluşturan Fırat ve Dicle havzası, kuzeyde Erzurum ve Trabzon kentleri ile bağlantılı olup, bu bağlantıyı sağlayan yol şebekesi I. Darius tarafından yaptırılmıştır<sup>53</sup>.

Klasik Çağ'da Atina Dönemi'nin (M.Ö. 454–404) önemli olaylarından biri, kesin tarihi bilinmemekle beraber M.Ö. 437/436 yılında, Atina'nın önde gelen devlet adamlarından General Perikles'in gerçekleştirdiği Karadeniz seferidir<sup>54</sup>. Yapılan seferin nedeni de tam bilinmemektedir. Görünen bir gerçek var ki, o da Karadeniz kentlerinin Atinalıların ilgi alanının olduğudur. Nihayet Perikles bu seferinde Sinop'a 600 Atinalı'yı yerleştirmiştir<sup>55</sup>. Bununla beraber Perikles'in seferinin Trabzon'a kadar ulaştığını gösteren bir kayıt bulunmamaktadır. Ancak Koromila<sup>56</sup> Perikles'in keşif seferini Trabzon'u da kapsayacak şekilde düşündüğünü ifade etmektedir. Bu tarihlerden sonra Trapezos'un Kerasos gibi M.Ö. 440'larda Attika-Deniz Birliği'ne katıldığı söylencesine karşılık, Özsait<sup>57</sup> bugüne kadar bu düşüncüyü destekleyecek bir kanıtın ele geçmediğini özellikle ifade etmektedir.

Eski Çağ kaynakları arasında Trabzon Limanı hakkında çok önemli bilgiler bulacağımız ilk eser, Xenophon'un Anabasis'idir. Bilindiği gibi Pers İmparatorluğu'nun Batı Anadolu valisi olan Kyros, İmparatorluk yönetimini ele geçirmek amacıyla, 10.000 Yunanlı ücretli askerden oluşturduğu bir ordu ile abisi Artakserkses üzerine yürümüş, M.Ö. 401 yılında Kunaksa'da yapılan savaşta yenilmiş, bu yenilgi sonrasında başsız kalan Yunanlılar, Xenophon komutasında önce, Dicle ve Bitlis suyunu takiple Fırat'ın kaynaklarını aşıp Gümüşhane-Zigana Geçiti üzerinden Karadeniz'e ulaşmışlardır<sup>58</sup>. Xenophon daha sonra kaleme aldığı Onbinlerin Dönüşü adlı eserinde Trapezos'a varışını şu şekilde anlatmaktadır;

*“Buradan sonra, iki günde yedi parsang yol alarak Trapezus civarında denize vardılar. Burası Sinope'nin kolonisi olan Hellen şehriydi Pontos Eukseisos kenarında ve Kolh'lar memleketinde kurulmuştu. Hellen'ler burada Kolhlar'ın köylerinde otuzgün*

<sup>51</sup> Decei 1979, 240.

<sup>52</sup> Malekzadeh 1968, 45–47.

<sup>53</sup> Cock 1983, 108–110; Frye 1984, 109; Tozlu 1997, XV.

<sup>54</sup> Mattingly 1996, 15 vd.; Demir 2000, 529.

<sup>55</sup> Keleş 2003, 48–49.

<sup>56</sup> Koromila 2002, 202.

<sup>57</sup> Özsait 2000, 38.

<sup>58</sup> Mitford 2000, 127 vd.

*istirahat ettiler. Ve buradan Kolhlar'ın memleketlerini yağmaladılar. Trapezus'lular onlara satılık yiyecek arz ettiler. Onları şehre aldılar ve sığır, un ve şarap gibi hediyeler verdiler”<sup>59</sup>.*

Trapezos'ta, Xenophon ve arkadaşlarının yaşadıkları en büyük tartışma, bundan sonra yollarına kara yolu ile mi deniz yolu ile mi devam edecekleri üzerine olmuştur;

*“Şimdi bir araya toplanarak, bundan sonra yollarına nasıl devam edeceklerini tasarlamaya giriştiler. Evvela Thurioi'li Leo kalkarak şöyle söze girişti: “Arkadaşlar, ben kendi payıma, toplanmaktan, yürümekten, koşmaktan, silah yüklenmekten, sırada gitmekten, nöbet beklemekten ve dövüşmekten bıktım. Artık bundan sonra geri kalan yolu gemiyle gitmek, Odysseus gibi boylu boyunca uzayıp, Hellas'a uyuya uyuya varmak arzusundayım”. Askerler bunu duyunca aralarında tasvipkar bir mırıltı koptu. Bundan sonra söz alan birkaç kişi aynı fikri ileri sürdü. Nihayet Kheirisosphos ayağa kalktı ve dedi ki: “Askerler! Anaksibios benim dostumdur ve bu sırada bir filoya kumanda etmektedir. Eğer siz beni ona gönderirseniz yurda dönmeniz için lazım olan kadırgalar ve diğer gemiler getirebileceğimi umuyorum. Eğer hakikaten gemi ile gitmek arzusunda iseniz, ben gelinceye kadar burada bekleyin: Benim geri dönmem uzun sürmez. Askerler bunu duyunca sevindiler ve onun mümkün olduğu kadar süratle yola çıkmasını uygun buldular”<sup>60</sup>.*

Trapezos'ta Onbinler gelecek bu yardımı beklerken, kendi aralarında beklenen yardımın gelmeme olasılığı üzerine de tartışmalar yapmışlardır. Bu tartışmalar içersinde Xenophon, alternatif olarak, bu süreçte denizden de gemi talanları yapılması yönünde bir konuşma yapar;

*“Bunlardan başka şunu da unutmayın: Eğer Kheirisophos'un yeterli sayıda gemi ile döneceğinden emin olabilseydik, bu söylediklerim lüzumsuzdu, fakat bu muhakkak olmadığı için buradan gemi tedarikine çalışmamızın iyi olacağına kaniim. Çünkü eğer, Kheirisophos gemleri getirir, aynı zamanda biz de buradan tedarik etmiş bulunursak rahat rahat birçok gemilerle seyahat ederiz, yok, eğer getirmezse buradakilerle yetiniriz. Ben birçok gemilerin önümüzden geçtiğini görüyorum. Eğer Trapezuslular'dan ödünç olarak harp gemileri alır, onlarla geçen yelkenlileri tutar ve dümenlerini çıkararak, ta bize lazım olan sayıda gemi biriktirinceye*

---

<sup>59</sup> Xenophon IV, vii, 22–24.

<sup>60</sup> Xenophon V, 1, 1–4.



*kadar, bir yere gitmelerin mani olursak, bize lazım olan nakil taşuıların yoksulluğunu çekmeyiz. Bu teklif uygun görüldü*<sup>61</sup>.

Xenophon'un yukarıdaki anlatımları, bir taraftan Trabzon kentinin kuruluşu ile ilgili çok önemli ve ayrıntılı bilgileri sunarken, diğer taraftan da M.Ö. 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 bütün boyutlarıyla ortaya koymaktadır. Bunun için en azından M.Ö. V. yüzyılın sonlarından itibaren limanın kullanıldığını kesinlikle söyleyebiliriz. Ayrıca, Xenophon'un geri dönüşünü Trabzon üzerinden gerçekleştirmesi, bizlere bu yolun doğu-batı bağlantısında Onbinler'den önce de kullanıldığını, dolayısıyla kentte olası bir limanın bu tarihten önce de var olduğunu gösteren çok önemli bir ipucudur.

Xenophon<sup>62</sup> ilerleyen satırlarda, Onbinler'in bir kısmının Trapezos'lardan bir elli kürekli gemi aldıklarını (= Pentekonter) ifade ederek bölge halkı için denizciliğin önemini bir kez daha ortaya koymaktadır. Texier<sup>63</sup>, Trabzon'un asıl tek limanının, gemicilerin Xenophon'un döneminde olduğu gibi kayıklarını çekme alışkanlığının devam ettiği kıyı olduğunu, bu noktada kıyının kuzeye doğru kıvrılarak bozulduğunu, limanın aynı şekilde Xenophon döneminden itibaren kullanıldığını belirtmektedir. Xenophon'un bilgilerinden yola çıkan Özsait<sup>64</sup> ise, bu dönemlerde Trapezos kentinin ana karadan tamamen kapanmış olduğunu, kente geliş-gidişlerin zorunlu olarak deniz tarafından yapıldığını, ancak limanın pek elverişli olmadığını, kentin ancak tehlike anında sığınabilecekleri küçük bir limana sahip olduğu ve fırtınalı havalarda hiç de korunaklı olmadığını ileri sürmektedir.

Bu tarihlerden sonra Trabzon Limanı'nın ticari alandaki yeri daha da belirginleşmeye başlamıştır. Nihayet Curzon<sup>65</sup>, M.Ö. IV. yüzyılda da Karadeniz üzerinden, batı dünyası ile İran arasında daha güçlü ticari bağlantıların kurulduğunu ifade etmektedir. Elimizde, bu dönemde gerçekten kentin zenginleştiğini, kentte yoğun bir ticaretin var olduğunu, dolayısıyla gerçekleştirilen bu ticari aktivitede limanın da yerini belirlememizi sağlayacak oldukça önemli bir kanıt bulunmaktadır. Bu kanıt, kentte basılan gümüş sikkelerdir. Ele geçirilen sikkeler üzerinde incelemeler yapan Tekin<sup>66</sup>, Trapezos kentinde sikke darbının M.Ö. IV. yüzyılda başladığını ve Pontos Krallığı döneminde de devam ettiğini belirtmektedir. Bijişkyan da eski Trabzon sikkelerinin bir yüzünde Apollon başı, diğer yüzünde de bir gemi burnu ile çapanın bulunduğunu, bunun kentin işlek bir liman olmasından kaynaklandığını ifade etmektedir<sup>67</sup>.

---

<sup>61</sup> Xenophon V, 1, 10–11.

<sup>62</sup> Xenophon V, 1, 15.

<sup>63</sup> Texier I 2002, 32.

<sup>64</sup> Özsait 2000, 38.

<sup>65</sup> Curzon 1966, 530.

<sup>66</sup> Tekin 1992, 119–120.

<sup>67</sup> Bijişkyan 1969, 43

Trabzon Limanı'nın Pontos Krallığı dönemindeki durumu ile ilgili fazla bir bilgi bulunmamaktadır<sup>68</sup>. Bununla beraber kıyı kesiminde fazla büyük kentlere sahip olamayan, Pontos Krallığı için öncelikle ele geçirilmesi gereken kentler arasında yer almıştır<sup>69</sup>. Bunun için Pontos Krallığı'nın erken dönemlerinde, M.Ö. 183 yılında Pharnakes tarafından kent ele geçirilmiştir<sup>70</sup>. Trabzon ve çevresi, genişleme politikası yürüten Büyük Mithridates (M.Ö.120–63) döneminde, Pontos Krallığı'nın Kafkaslara doğru yayılmasında bir atlama noktası olmuştur<sup>71</sup>. Yine kent ve çevresinin, Pontos Krallığı'nın maden, kereste ve gemi ihtiyacını karşıladığı da görülmektedir<sup>72</sup>. Bu anlamda limanın dış dünya ile bağlantı kurma işlevselliğini devam ettirdiğini söyleyebiliriz. Strabon da Karadeniz kentlerinden bahsederken Trapezos'un bu durumunu göz önünde bulundurup,

*“Sidene'den sonra, tahkim edilmiş bir kent olan Pharnakia'ya, ondan sonra bir Yunan kenti olan Trapezos'a geliriz, buradan deniz yolu ile Amisos iki bin ikiyüz stadiadır. Sonra, buradan Phasis'e yolculuk yaklaşık bin dört yüz stadiadır...”*<sup>73</sup>

diyerek, Trapezos'un başta Amisos/Samsun olmak üzere, birçok kentle olan bağlantısını uzun yıllar deniz yoluyla sağladığını göstermektedir.

Bilindiği gibi M.Ö. II. yüzyılın başlarından itibaren Roma İmparatorluğu Anadolu ile ilgilenmeye başlamıştır. Tezcan<sup>74</sup> haklı olarak Roma İmparatorluğu'nun Anadolu ve Karadeniz'le dolayısıyla Trabzon'la ilgilenmesinin nedenlerini şu şekilde ifade etmektedir;

*“İmparatorluğu asıl hedefi M.Ö. VI. Yüzyılda Ahamenid/Pers İmparatorluğu döneminde Perslerin İran'dan gelerek bütün Anadolu'yu işgal edip sonra Yunanistan bölgesine gerek karadan, gerekse denizden çıkarma hareketinde bulunmaları ve Ön-Asya'dan geçen bütün ticaret yollarına sahip olmaları ve sonuçta bundan batıda bulunan devletlerin ve ticaretlerinin menfi yönde etkilenmesi sebebiyle, en azından bütün Anadolu coğrafyasına, Irak, Suriye ve Mısır bölgelerinin bereketli topraklarını içine alan ve tarih boyunca sürekli bir mücadele alanı olan “Mübit Hilal” bölgesini kendi eline geçirmek, Doğuya açılan ticaret yollarına hakim olarak İpek yolunun gerek karadan, gerekse denizden Anadolu'ya gelen belli başlı*

<sup>68</sup> 2006 yılında hazırlanan Trabzon kitabında Sürmen Pontos Devleti tarafından yaptırılan ilk limanın bugünkü Moloz mevkiinde bulunduğunu, ilerleyen yıllarda Moloz'da bulunan limanın yetersiz kalması ile bugünkü limanın çevresi daha fazla ilgi görür hale geldiğini ifade etmekte, fakat bununla ilgili bir tarihi kanıt verememektedir. Sürmen 2006, 527–528.

<sup>69</sup> Jones 1969, 154–155.

<sup>70</sup> Strabon XII, 3,1;Biller-Olshausen 1978, 164, Textabb. 1; Özsait 2002, 40; Koromila 2002, 297.

<sup>71</sup> Jones 1969, 153.

<sup>72</sup> Tekindağ 1979, 457.

<sup>73</sup> Strabon XII, 3, 17.

<sup>74</sup> Tezcan 2007, 4.

*güzergahları ve limanlarını eline almak, ayrıca Karadeniz bölgesine de hakim olarak oradan gelebilecek siyasi tehlikeleri bertaraf ettiği gibi, bölgedeki çok eski dönemlerden beri faaliyet yürüten Grek kolonilerini hakimiyet altına alarak Doğu ile ticareti bu bölge üzerinden de yürütmekti”.*

Roma bütün bu hedeflerine ulaşmak için Karadeniz’in doğu ucuna doğru Polemonium, Side, Trapezos ve Cerasus gibi kıyı şeridindeki limanları doğrudan hâkimiyeti altında bulunduruyor, bunların korunmasını Trapezos’ta bulundurduğu Kraliyet Donanması aracılığıyla yapıyordu<sup>75</sup>.

Roma İmparatorluğu, Anadolu’nun doğusuna dolayısıyla Karadeniz’e, uzun ve çetin uğraşlar sonrasında hâkim olabilmıştır. Bunda da çok başarılı olduğu söylenemez. Öncelikle Karadeniz’de egemenlik kurabilmek için Pontos Krallığı ile uzun bir süre mücadele etmek zorunda kalmıştır<sup>76</sup>. Romalıların karşısına daha sonraları Doğu Anadolu ve Kafkaslarda bir başka güç çıkmıştır. Bu güç doğu mallarına daha yakın bulunan Parthlar idi. Parthlar ve daha sonraları Doğu Roma İmparatorluğu’nun karşısına çıkan Sasanilerle yapılan mücadelelerde Roma İmparatorluğu’nun Fırat’ın doğusunda sürekli bir hâkimiyet kurmadığı görülmektedir<sup>77</sup>. Bunun yerine Anadolu’nun doğusunda, Karadeniz sahilinden güneyde Akdeniz’e kadar vasal krallıklarının topraklarıyla geniş bir alanda tampon bölge oluşturmuştur<sup>78</sup>. Bunun için, özellikle Fırat’ın güneyindeki alanlarda girilen mücadelelerin yoğunluğunda, kuzeyde Karadeniz, dolayısıyla Trabzon, doğu mallarına ulaşmada önemli bir alternatif yol haline almış olmalıdır. Pontos Krallığı’nın ilk dönemlerinde, Trabzon Limanı’nın konumunu ortaya koymak oldukça güç gözükmeyle beraber, özellikle İmparator Nero’nun Pontos Krallığı ile girdiği mücadelelerde, liman, askeri bakımdan önemini göstermeye başlamıştır.

Gerçekten de Roma İmparatorluğu’nun M.S. I. yüzyılda Trapezos’u ele geçirip, Kuzeydoğu Anadolu ve Kafkaslarla ilgilenmesiyle, Trabzon Limanı askeri ve ticari anlamda gerçek kimliğine kavuşmuştur. Çünkü Roma, Karadeniz’de varlığını güçlendirdikçe, kendisini Orta Asya, Hindistan ve Çin’e kadar uzanan ticaret yolunun ortasında yer alan Transkafkasya’da daha fazla egemenliğini kurabilecek ve bu ticarete daha fazla söz sahibi olabilecekti<sup>79</sup>.

Yukarıda değindiğimiz gibi, Trapezos, Roma İmparatorluğu’nun gündemine ilk defa, Pontos Krallığı’nın ortadan kaldırılması sürecinde gelmiştir. Pontos Krallığı’nı ortadan kaldırmayla görevlendirilen Pompeius Magnus (M.Ö. 67)<sup>80</sup>, Mithridates’in ordusunu Kelkit Irmağı kenarında yendikten sonra ilerlemesine devam etmiş, Doğu Karadeniz kıyısını takip ederek Kırım’a kadar ulaşmıştır<sup>81</sup>.

<sup>75</sup> Cumont 1923, 112.

<sup>76</sup> Özsait 2000, 40.

<sup>77</sup> Isaac 1990, 14–15.

<sup>78</sup> Özsait 2000, 40.

<sup>79</sup> Kavtaradze 2000, 206.

<sup>80</sup> Tacitus, Annals, 300, 351.

<sup>81</sup> Atlan 1970, 146 Mansel 1988, 489–490; Dabrowa 1989, 67.

Pompeius, savaşlarda gösterdiği başarılarından dolayı içerisinde Trapezos'un da yer aldığı büyük bir bölgeyi Galatyalı Deiotaros'a vermiştir<sup>82</sup>. Trapezos, M.Ö. 64–63 yıllarına kadar uzun bir süre “**özgür şehir**” olarak varlığını sürdürmüştü<sup>83</sup>, bu tarihlerden sonra Roma'nın doğuya doğru gelişmesi ile beraber kent ve limanı, önceleri askeri, sonraları da hem askeri hem de ticari açıdan önemli bir konuma ulaşmıştır.

Roma İmparatorları içerisinde, Trapezos'un stratejik konumunu doğu politikası doğrultusunda tam anlamıyla ilk defa değerlendiren, İmparator Nero olmuştur. Kendini bir anlamda Alexander gibi doğu fatihi olarak gören Nero (M.S.54–68)<sup>84</sup>, Trapezos'ta oluşturduğu sabit kuvvetlerle Doğu Karadeniz'i Pontos'tan Bosporus'a kadar uzanan bütün alanı tamamen kontrol altına alma yoluna gitmiştir<sup>85</sup>. Bu alanda Trapezos, onun hedeflediği Kafkaslara ve Doğu Dünyası'na<sup>86</sup> ulaşmayı sağlayacak Karadeniz'deki en önemli bir kapılardan biri idi. Bu konumundan dolayı Nero, Gnaeus Domitius Corbulo komutasında Parth Kralı Tridates'e karşı M.S. 58 yılında gerçekleştirdiği seferde Trapezos'u Romalıların ikmal üssü olarak seçmiştir<sup>87</sup>. Bryer-Winfield<sup>88</sup> bu dönemde kentin, Roma'nın önemli askeri garnizonu olan Satala'nın limanı olduğunu belirtirler. Daha sonraki yıllarda Roma'nın doğuda güvenliği sağlamak için oluşturduğu garnizonlarından biri olan Legio I Pontica'nın kente konuşlandırılmasıyla Trapezos, aynı zamanda bir garnizon ve donanma kenti olmuştur<sup>89</sup>.

Roma'nın Karadeniz'de önemli bir deniz üssü haline gelen kent, M.S. 63 yılında isyan eden Pontos Kralı II. Polemon'un deniz kuvvetleri komutanı Anicetus'un eline geçmiş, Anicetus, Polemon'un kurduğu deniz gücünü oluşturan gemilerin bir kısmını yakmıştır<sup>90</sup>. Bu gelişmelerden sonra Trapezos, İmparator Vespasianus (M.S. 69–79) döneminde Viridius Geminus tarafından geri alınarak, özgür şehir (=liberium oppidum) imtiyazını elde etmiştir<sup>91</sup>. Tacitus<sup>92</sup>, un anlatımlarında, ele geçirilen Trapezos'ta bir krallık ordusunun oluşturulduğunu, kentte yaşayan halkın paralı asker olarak Roma vatandaşlığı statüsüne kavuşturulduğunu ve bu arada, Nero'nun ölümü sonrası gelişen olaylar esnasında, kentte bulunan donanma güçlerinin önemli bir bölümünün Byzantion'a aktarıldığını görmekteyiz. Trapezos'a bu kadar önem verilmesinin altında Vespasianus'un tıpkı Nero gibi, Kafkaslarda söz sahibi olma isteği özel bir yer tutmaktaydı. Nero'dan sonra Kafkaslarda zayıflayan Roma'nın gücünü yeniden tesis etmek için

<sup>82</sup> Strabon XI, III, 13; Eutropius 157 Jones 1969, 157.

<sup>83</sup> Bryer-Winfield 1985, 178.

<sup>84</sup> Braund 1986, 45.

<sup>85</sup> Bosworth 1977, 225.

<sup>86</sup> Dabrowa 1989, 71.

<sup>87</sup> Tacitus, Annals, XII, 39; Tacitus, Histories III, 47; Mitford 1974, 163 dpn. 15.

<sup>88</sup> Bryer-Winfield 1985, 180–181.

<sup>89</sup> Crow 1986, 81; Sinclair 1989, 166; Dodgeon- Lieu 1991, 347.

<sup>90</sup> Özsait 2000, 41.

<sup>91</sup> Özsait 2000, 41.

<sup>92</sup> Tacitus, The Histories, III,47- 48.

Vespasianus, Anadolu'nun doğusunda ve kuzeyinde köklü askeri ve idari düzenlemeler yapma yoluna gitmiştir<sup>93</sup>.

Trapezos'a özgür şehir imtiyazın verilmesinde, kentin dolayısıyla limanın üstlenmiş olduğu askeri konumunun yanı sıra, özellikle doğu-batı ticaretindeki konumu da göz önünde bulundurulmuş olmalıdır. Çünkü Vespasianus döneminde Trapezos'la güneyinde bulunan, Roma'nın, Anadolu'nun doğusunda oluşturduğu güvenlik hattının en önemli lejyonlarının yer aldığı, Satala ve Samosata arasında son derece önemli bir yol yapılmış, böylelikle Trapezos<sup>94</sup> ile Anadolu'nun iç bölgelerini Karadeniz'e bağlayacak olan bir güzergâh da kurulmuştur<sup>95</sup>. Bölgede ilk defa yapılan bu askeri yolla, Roma'nın Fırat'ın diğer yakasına askeri güç sevk etmesi daha kolaylaştığı gibi<sup>96</sup>, Doğu Dünyası'ndan mal getiren tüccarlar için, batıya ulaşmada deniz taşımacılığından daha fazla yararlanmanın yolu da açılmış oluyordu<sup>97</sup>. Doğudan gelen kervanlar Erzurum'u takiben Harşit Vadisi'nin kuzeybatısından Gümüşhane ve Torul'a ulaşılmaktaydı<sup>98</sup>. Bu yol bağlantısına Satala'nın güneyinden gelen yolları da eklemek gerekmektedir. Roma'nın Anadolu'nun doğusunda, kuzeyden güneye bir çizgi halinde Fırat Nehri'nin sağında oluşturduğu ve "**Fırat Hattı**" olarak adlandırdığı sınırın kuzey noktası Trapezos'ta sona ermekteydi<sup>99</sup>. Bunun için Trapezos Limanı daha sonraki dönemlerde de, hem doğuya Kafkaslara<sup>100</sup> doğru hem de güneye doğru özellikle Parthlarla yapılan savaşlarda askeri birliklerin intikal ettirildiği en önemli üslerden biri olma özelliğini devam ettirmiştir<sup>101</sup>. Bu nedenlerden ötürü Traianus doğu seferlerine (M.S.114 ve sonrası) çıkmadan önce Karadeniz'e kıyısı bulunan Sinop, İnebolu, Amasra gibi kentlerle beraber Trabzon Limanı'nı geliştirme yoluna gitmiştir<sup>102</sup>.

Zaman içerisinde Trapezos Limanı, artan talep karşısında yetersiz kalınca, yenilenme yoluna gidilmiş olmalıdır. Bunun için İmparator Hadrianus (M.S. 117–138) muhtemelen ikinci seyahati sırasında, (M.S. 131)<sup>103</sup> Trapezos kentinde saraylar, tapınaklar, su kemerleri yanında bir de kendi ismi ile anılan bir liman inşa ettirmiştir<sup>104</sup>. Hadrianus Trapezos'un hem komşu kabileler için bir merkez olduğunu hem de stratejik açıdan, Doğu Karadeniz sahilinde yer alan limanlar içerisinde askeri güçlerin kolaylıkla konuşlanabileceği ve Kafkaslara açılmada önemli bir kapı olduğunu görmüştür<sup>105</sup>. Böylece yapılan bu limanla<sup>106</sup>, güneyden

<sup>93</sup> Dabrowa 1989, 71–72.

<sup>94</sup> Yorke Anadolu'nun doğusunda, Fırat'ın batısında Trapezos'a kadar uzanan hattın ilk kez muhtemelen M.S. 63 yılında Corbulo tarafından kurulduğunu ifade etmektedir. Yorke 1896 469.

<sup>95</sup> Cumont-Cumont 1906, 343,364; Özsait 1982, 389; Bryer-Winfield 1985, 285; Mitford 1998, 270–271.

<sup>96</sup> Arthur-Munro 1901, 62

<sup>97</sup> Winfield 1977, 153.

<sup>98</sup> Mitford 1998, 270.

<sup>99</sup> Yorke 1896, 472; Pelham 1896, 38; Cumont 1923, 114.

<sup>100</sup> Braund 1989, 32–33.

<sup>101</sup> Dodgeon-Lieu 1991, 9 vd.

<sup>102</sup> Crow-Hill 1995, 253–254.

<sup>103</sup> Bryer-Winfield M.S. 129 olarak vermektedirler. Bryer-Winfield 1985, 180.

<sup>104</sup> Cumont-Cumont 1906, 365; Akşit 1976, 201,203; Özsait 2000, 41.

<sup>105</sup> Pelham 1896, 632; Spidel 1986, 657 vd.

kuzeye uzanan Fırat Hattı'nın<sup>107</sup> denizle olan bağlantısı yeniden pekiştirilmiştir. Winfield<sup>108</sup>, Hadrianus'un Trapezos'ta doğal bir liman olmasına karşın, özellikle yeni bir liman yapmasını, doğuda önemli bir garnizon olan Satala için bir askeri ihtiyaçtan kaynaklanmasına bağlamaktadır. Tezcan<sup>109</sup>, Roma İmparatorluğu'nun ciddi anlamda Trapezos kenti ve limanı ile İmparator Hadrianus'un ilgilenmeye başladığını, bunda Trapezos'un Doğu'dan Batı'ya başta ipek olmak üzere birçok ticaret malının sevk edildiği önemli bir üst olmasının, aynı zamanda gerek denizden gerekse karadan batıya ve güneye doğru devam eden birçok yol vasıtasıyla da Phasis ve Tana gibi çevre liman ve metropol kentleriyle sürekli irtibat halinde olmasının etkili olduğunu ileri sürerek, özellikle ipek yolunun ve ipeğin Roma dünyasında önemli yer tutmağa başladığını ve Hadrianus'un da buna kayıtsız kalmadığını göstermektedir. Öyle ki Hadrianus doğu ile yapılan ticaret sayesinde Hint mücevherlerinden ve kristallerinden oluşan olağanüstü bir koleksiyon yapmış, İmparatoriçe ise ipekli elbiselerden meydana gelen bir gardirop oluşturmuştu<sup>110</sup>. Mitford<sup>111</sup>, Hadrianus için Trapezos'un sadece askeri ve ticari yolların kontrol altına alınması için değil, aynı zamanda Iberia'dan kısa bir yol ile Karadeniz'in sonuna doğudan gelecek tehlikelere karşı önlem alınabilecek bir yer olması dolayısıyla çok önemli olduğunu belirtir. Bunun için Kafkaslara kadar olan alanı koruyacak bir liman yapılmış ve Cappadocia lejyonlarından XII. Fulminata ve XV. Apollinaris Trapezos'a konuşlandırılmıştır<sup>112</sup>.

Texier<sup>113</sup> Hadrianus Limanı'nın yapılışını ve kendi dönemindeki durumunu şu şekilde anlatmaktadır;

*“Hadrian, gemilerin yanaşmasını tehlikeli gördüğünden bugün Karantina'nın bulunduğu Güzel Saray kayalarının altında, denize doğru uzanan taşlığın yanındaki yapay limanı oydurdu<sup>114</sup>. Bu liman, şimdi hep kum olduğundan işe yaramaz durumdadır”.*

---

<sup>106</sup> Bijişkyan, Hadrianus'un limanı yenide yapmadığı, muhtemelen tamir ettiği görüşündedir.

Bijişkyan 1969, 51.

<sup>107</sup> Wheeler 1993, 32 vd.

<sup>108</sup> Winfield 1977, 155.

<sup>109</sup> Tezcan 2007, 23.

<sup>110</sup> Warmington 1974, 103; Tezcan 2007, 18.

<sup>111</sup> Mitford 1974, 162.

<sup>112</sup> Mitford 1974, 163.

<sup>113</sup> Texier III 2002, 155. Texier'in limanla ilgili bir başka tanımlaması da şu şekildedir; “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 gelmiş bir burun vardır; bu kayalarla kıyı arasındaki girinti, eski liman idi, burası şimdi kum dolmuştur”. Texier III 2002, 156.

<sup>114</sup> Bugünkü Gümrük Müdürlüğü'nün bulunduğu yer olup kullanılmakta olan limanın temellerinin atıldığı yer. Sürmen 2006, 528.

Karadeniz kıyıları ile bilgi veren Bijişkyan<sup>115</sup> da limanı şu şekilde tasvir etmektedir;

*“Kalenin kuzeyinde bulunan eski limanın muazzam bir yapı olduğuna dair eski müelliflerin söylediklerinin doğruluğu müşahede 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”.*

Bryer-Winfield<sup>116</sup> de yapılan bu limanın Aşağı Kent'in şu anda büyük ölçüde batıkları arasında olduğunu işaret etmektedirler. Kentte yapılan bu limanın ve diğer eserlerin imparator adına denetlenmesini Arrianus<sup>117</sup> yapmıştır. Arrianus<sup>118</sup> bir takım denetlemelerde bulunduktan sonra, Hadrianus'tan tasarım açısından denizi işaret eden fakat hiç kendisine benzemeyen heykelinin yerine yenisi göndermesini talep ettiğini ve daha Trapezos'tan gemilerine binerek, doğuya doğru yolculuklarına yelken açtıklarını ifade etmektedir.

Yakın zamana kadar (1960'lı yıllarda)<sup>119</sup> Hadrianus'un yaptırdığı dalgakıranın izleri su altında görülebilmekteydi. Ancak, son olarak limanda incelemelerde bulunan Özsait<sup>120</sup> denizin antik liman kesimi doldurulduğu için mevcut dalgakıranın da molozların altında kaldığını belirtmektedir. Bununla beraber özellikle 19. yüzyılda limanı ve Trabzon'u ziyaret eden birçok gezgin eserlerinde, kentle beraber limanın fotoğraflarını ve çizimlerini de vermişlerdir<sup>121</sup>.

Trapezos, işlek limanı ile beraber, büyük ve kalabalık bir kent haline gelmiştir. Ancak kentin ticari canlılığı ve gelişimi, İmparator Valerianus (M.S. 253–260) zamanında M.S. 258 yılında, kentin içersindeki güçlü garnizon ve etrafını çeviren sağlam sur duvarlarına rağmen<sup>122</sup>, Gothlar'ın kenti tamamen talan edip yakıp-yıkmalarıyla son bulmuştur<sup>123</sup>. Askeri bir üs ve ticari bir kapı olması dolayısıyla kentten yağma edilen değerli malların taşınmasında, Gothlar, kendi gemilerinin yanı sıra limanda bulunan donanmaya ait gemilerden de yararlanmışlardır<sup>124</sup>.

Trabzon Limanı'nın gördüğü bu ağır tahribat zaman içersinde onun önemini kaybettirmemiş, özellikle İstanbul'un Doğu Roma İmparatorluğu'nun

<sup>115</sup> Bijişkyan 1969, 51.

<sup>116</sup> Bryer-Winfield 1985, 180.

<sup>117</sup> Arrianus, I-II.

<sup>118</sup> Arrianus, III, 1.

<sup>119</sup> Mitford 1998, 271.

<sup>120</sup> Özsait 2000, 41.

<sup>121</sup> Lynch 1967, 13; Texier III 2002, 151 PL-K/63.

<sup>122</sup> Isaac 1990, 50.

<sup>123</sup> Texier III 2002, 155; Akşit 1970, 134–135; Tekindağ 1979, 457; Belli 2002, 9

<sup>124</sup> Umar 2000, 61.

merkezi oluşu, Trapezos'un yalnız siyasi bakımdan değil, aynı zamanda ticaret bakımından da önemini artırmıştır. Eskiçağ'ın bitip Ortaçağ'ın başladığı zaman dilimi içerisinde İmparator Herakleios'un (M.S. 610–641) gemiyle, Küçük Asya'da Sasani saldırılarından kendini koruyan ve Karadeniz'in en büyük limanı haline gelen Trebizond'a geldiğine tanıklık etmekteyiz<sup>125</sup>. Bu dönemlerde İran aracılığıyla Orta Asya ve Hindistan'dan gelen mallar, Trebizond üzerinden Kostantinopolis/İstanbul'a, buradan da Akdeniz ve Avrupa'nın diğer kısımlarına dağıtılmıştır<sup>126</sup>.

Sonuç olarak; mevcut yazılı ve arkeolojik bulguların bütün eksikliğine rağmen, Trabzon Limanı incelediğimiz en erken dönemlerden itibaren, Kuzey Doğu ve Doğu Anadolu'dan batıya çıkışta önemli bir ticari kapı olmuş, bunu Hellen kolonizasyonunda da devam ettirmiştir. Özellikle Roma İmparatorluğu'nun bölgeye hakim olup, Kafkaslar ve Doğu Dünyası'na ulaşmak istemesiyle Trapezos Limanı, hem ticari hem de askeri bakımdan stratejik bir konuma ulaşmıştır. Bununla birlikte limanın, Roma İmparatorluğu'nun erken dönemlerinde, Asia Eyaleti gümrük yasasında zikredilen “**gümrük limanları**” statüsüne de kavuşmadığını görmekteyiz<sup>127</sup>. Kanımızca bunda, Trapezos ve kentinin ve limanın öncelikli olarak askeri açıdan ele alınması etkili olmuştur. Ancak sonraki dönemlerde, Trabzon Limanı, özellikle Kafkaslar ve Orta Asya ile Batı Dünyası arasında ticari bakımdan da stratejik konumunu ön plana çıkarmış, Anadolu'nun önemli bir ihracat ve ithalat limanı haline gelmiştir<sup>128</sup>.

İrdelemeye çalıştığımız, başlangıcından Roma İmparatorluğu'na kadar Trabzon Limanı'nın konumu ve doğu dünyası ile batı dünyası arasındaki rolü, kentin mevcut yerleşim dokusunun sergilediği bütün olumsuzluklara rağmen, kentte ve özellikle kıyı kesiminde yapılacak yeni arkeolojik çalışmalarla elde edilecek bulgularla daha belirgin olarak ortaya konulabilecektir.

**Abstract:** There is almost no information about when and who first used the Trabzon port which is the most important exit from northeast Anatolia. Especially during the Hellenistic colonization period and with Rome Empire's rising interests in the eastern parts of Anatolia and inner Caucasus the port gained economic and military importance.

**Key Words:** Trabzon, port, Roma,

#### Kısaltmalar

AJA	<i>American Journal of Archaeology</i>
AS	<i>Anatolian Studies</i> , London.
ASY	<i>Arkeoloji ve Sanat Yayınları</i> , İstanbul.
Atatürk Konf.	<i>Atatürk Konferansları, Türk Tarih Kurumu</i> , Ankara.

<sup>125</sup> Foss 1975, 726–727.

<sup>126</sup> Ardel 1979, 235; Tekindağ 1979, 457.

<sup>127</sup> Engelmann-Knibbe 1989, 198–200.

<sup>128</sup> Cunnell 1892, 37 vd.; Ascherson 1996, 18, 94–95



DTCFD	<i>Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Dergisi</i> , Ankara.
CAH	<i>Cambridge Ancient History</i> , Cambridge.
EA	<i>Epigraphica Anatolica</i> Zeitschrift für Epigraphik und historische Geographie Anatoliens, Bonn.
EHR	<i>The English Historical Review</i> , Oxford.
GA	<i>The Geographical Journal</i> .
İA	<i>İslam Ansiklopedisi</i> , Milli Eğitim Bakanlığı, İstanbul.
JHS	<i>Journal of Hellenistic Studies</i> .
JMH	<i>Journal of Military History</i> .
JNES	<i>Journal of Near Eastern Studies</i> .
JRS	<i>The Journal of Roman Studies</i> .
KTÜY	<i>Karadeniz Teknik Üniversitesi Yayınları</i> , Trabzon.
MKKS	<i>Müze Kurtarma Kazıları Semineri T.C. Kültür Bakanlığı Anıtlar ve Müzeler Genel Müdürlüğü</i> , Ankara.
OLBA	<i>Mersin Üniversitesi Kilikia Arkeolojisini Araştırma Merkezi</i> , Mersin.
RE	<i>Real Encyclopadie der Klassischen Altertumswissenschaft</i> .
TTKY	<i>Türk Tarih Kurumu Yayınları</i> , Ankara.

#### Kaynakça

- Akşit, O., 1970, *Roma İmparatorluk Tarihi (M.S. 193-395)*, İstanbul.
- Akşit, O., 1976, *Roma İmparatorluk Tarihi (M.Ö. 27- M.S. 192)*, İstanbul.
- Ardel, A., 1979, "Karadeniz" *İA VI*, 230–238.
- Arrianus, *Arriani Periplus Ponti Euxini/Arrianus'un Karadeniz Seyahati* (Hellence Aslından Çeviren ve Yorumlayan M.Arslan), İstanbul, 2005.
- Arslan, M., 2006, "Pontos'tan Karadeniz'e: Bir Adlandırmanın Ardındaki Önyargılar, Varsayımlar ve Gerçekler" *OLBA XI*, 71-87.
- Arthur, J.-R.Munro 1901, "Roads in Pontos, Royal and Roman" *JHS 21*, 52–66.
- Ascherson, N., 1996, *Black Sea The Birthplace of Civilization and Barbarism*, London.
- Atlan, S., 1970, *Roma Tarihi'nin Ana Hatları I.Kısım Cumhuriyet Devri*, İstanbul.
- Barnet, R.D., 1956, "Ancient Oriental Influences on Archaic Greece" *The Aegen and Near East*, (Ed. S.Weinberg), New York.
- Barnet, R.D., 1984, "Urartu" *CAH 3*, Cambridge, 123–136.
- Bijişkyan, P.M., 1969, *Karadeniz Kıyıları Tarih ve Coğrafyası*, (Tercüme ve Notlar H.D. Andreasyan), İstanbul.

- Belli, O., 2004, *Anadolu'da Kalay ve Bronzun Tarihçesi*, Suna-İnan Kıraç Akdeniz Medeniyetleri Araştırma Enstitüsü, İstanbul.
- Belli, O.-G. Kayaoğlu 2002, *Trabzon'da Türk Bakırcılık Sanatı'nın Tarihsel Gelişimi, The Historical Development of Coppersminthing in Trabzon*, ASY, İstanbul.
- Billier, J.-E. Olshausen 1978, "Notizen zur Historischen Geographie von Pontos" *Studien Zur Religion und Kultur Kleinasiens Festchrift für Friedrich Karl Dörner* (S.Şahin-E. Schwerthem-J. Wagner), Leiden.
- Bosworth, A.B., 1977, "Arrian and the Alani" *Harvard Studies in Classical Philology* 81, 217-255.
- Braund, D.C., 1986, "The Caucasian Frontier: Myth, Exploration and the Dynamics of Imperialism" *The Defence of the Roman and Byzantine East*, Proceedings of a colloquium held at the University of Sheffield in April 1986, (Ed. P. Freeman-D. Kennedy) Part i BAR International Series 297 (i), Oxford, 31-49
- Braund, D.C., 1989, "3.Coping with the Caucasus: Roman Responses to Local Conditions in Colchis" *The Eastern Frontier of the Roman Empire* (Ed. D.H.French-.S.Lightfoot) British Institute of Archaeology at Ankara Monograph 11. Oxford, 31-43.
- Bryer, A.M., 1980, *The Empire Trebizond and Pontos*, London.
- Bryer, A.A.M.-D.Winfield 1985, *The Byzantine Monuments and Topography of the Pontos*, (Dumbarton Oaks Studies 20), Washington: Dumbarton Oaks.
- Burney, C.-D.M.Lang 1972, *The Peoples of the Hills Ancient Ararat and Caucasus*, New York-Washington.
- Carpenter, R., 1948, "The Greek Penetration of the Black Sea" *AJA LII/1*, 1-10.
- Cock, J.M., 1983, *The Persian Empire*, New York.
- Crow, J.,1986, "A Review of the Physical Remains of the Frontier Capadocia" *The Defence of the Roman and Byzantine East* Proceedings of a colloquium held at the University of Sheffield in April 1986, (Ed. P. Freeman-D. Kennedy) Part i BAR International Series 297 (i), Oxford, 77-91.
- Crow, J.-S.Hill 1995, "The Byzantine Fortifications of Amastris in Aphlagonia" *AS* 45, 251-265.
- Cuinet, V., 1892, *Turquie D'Asie Geographie Administrative Statistique Descriptive et Raisonnee de Chaque Province de L'Asie-Mineure*, Paris.
- Cumont, F., 1923, "L'annexion du Pont Polemonique et de la Petite Armenie" *Anatolian Studies Presented to Sir*

- Cumont, F.-E.Cumont 1906, *William Mitchell Ramsay* (Ed. W.H. Buckler-W.M Calder), Manchester, 109-120.  
*Voyage d'exploration archæologique dans le Pot et la Petite Arménie Sudia Pontica 2*, Brussels.
- Curzon, G.N., 1966, *Persia and the Persian Question II*, London and Edinburgh.
- Çiğdem, S., 2006, "Urartu Krallığı'nın Doğu Karadeniz İlişkilerinde Diauehi Ülkesinin Rolü" *Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi 7/1*, 95-112.
- Çilingiroğlu, A., 1984, *Urartu ve Kuzey Suriye Siyasal ve Kültürel İlişkiler*, İzmir.
- Çilingiroğlu, A., 1997, *Urartu Krallığı Tarihi ve Sanatı*, İzmir.
- Dabrowa, E., 1989, "Roman Policy in Transcaucasia from Pompey to Domitian" *The Eastern Frontier of the Roman Empire* (Ed. D.H.French-.S.Lightfoot) British Institute of Archaeology at Ankara Monograph 11. Oxford, 67-76.
- Decei, A., 1979, "Karadeniz" *İA VI*, 238-246.
- Demir, M., 2000, "Perikles'in Karadeniz Üzerine Yeni Bir Yorum", *Bellekten LXV/243*, 529-540.
- Dodgeon, M.H.-S.N.C.Lieu 1991, *The Roman Eastern Frontier and Persia Wars (AD 226-363) A Documentary History*, London-New York.
- Drews, R., 1976, "The Earliest Greek Settlements on the Black Sea" *JHS 96*, 18-31.
- Drews, R., 1991, "Karadeniz'de En Eski Grek Yerleşmeleri" (Çev. Ö.Çapar), *DTCFD XV/26*, 303-327.
- Engelmann, H.-D. Knibbe 1989, "Das Zollgesetz der Provinz Asia Eine neue Inschrift aus Ephesos" *EA 14*, 1-206.
- Eusebius, *The Ecclesiastical History I*, (Çev. K.Lake-D.Litt) LCL, London, 1926.
- Eutropis, *Breviarium Historiae Romanae/Roma tarihinin Özeti* (Latince'den Çev. Ç. Menzilcioğlu), İstanbul, 2007.
- Foss, C., 1975, "The Persian in Asia Minor and the End Antiquity" *EHR 90/357*, 726-727.
- Frye, R.N., 1984, *The History of Ancient Iran*, München.
- Greaves, A.M., 2003, *Miletos Bir Tarih*, (Çev. H.Ç. Öztürk), İstanbul.
- Hind, J.F.G., 1969, The Grek Colonisation of the Black Sea Area in the Archaic and Classical Periods, (Bas.Dok.Tezi) Department of Classics, University of Otago, Dunedin.
- Hind, J.F.G. 1988, "The Colonisation of Sinope and the South-East Area" *Losal Lthno-political Enitiies of the Black*

- Hind, J.F.G. 1991, *Sea in the 7th-4th Centuries B.S. Materials of the All-Union Symposium Dedicated to the problems of Ancient History of Black Sea Littoral Tsqal tubo-Vani, Tbilisi*, 207–223.
- Isaac, B., 1990, “Archaeology of the Greeks and Barbarian Peoples Around the Black Sea 1982–1992” *Archaeological Reports 1992–1993*, 82–112.
- Işık, A., 2001, *The Limits of Empire. The Roman Army in the East*, Oxford.
- Jansses, E., 1969, *Antik Kaynaklarda Karadeniz Bölgesi*, TTKY, Ankara.
- Jantzen, U., 1972, *Trebizonde en Colchide*, Brussels.
- Jones, A.H.M., 1969, *Agyptische und Orientalische Bronzen aus dem Heraion von Samos (Samos VIII)*, Bonn.
- Kavtaradze, G. L., 2000, *The Cities of the Eastern Roman Provinces*, Oxford.
- Kaya, E., 1999, “Caucasica II” *Orbis Terrarum Journal of Historial Geography of the Ancient World* 6, 177-237.
- Keleş, V., 2003, “Trabzon İl Merkezinde Kurtarma Kazısında Ortaya Çıkan Buluntular” *IX. MKKS (27-29 Nisan 1998 Antalya)*, Ankara, 321-325.
- Kınal, F., 1947, Sinop Gümüş Sikkeleri, (Bas. Dok. Tezi), Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Arkeoloji Anabilim Dalı, Erzurum.
- Kınal, F., 1971, “Şuppiliuma'nın Suriye Seferleri” *Belleten XI/41*, 1–13.
- Kınal, F., 1987, “Hitit Devletleri İçin Kuzey Suriye'nin Önemi” *Atatürk Konf. IV/1970*, 3–14.
- Koromila, M., 2002, *Eski Anadolu Tarihi*, Ankara.
- Kökten, İ. K., 1944, *The Greeks and Black Sea From Bronze Age to 20th century*, Athens.
- Lloyd, S., 1997, “Kuzey-Doğu Anadolu Prehistoryasında Bayburt Çevresinin Yeri” *DTCFD III/5*, 465-484.
- Lynch, H.F.B., 1967, *Türkiye'nin Tarihi Bir Gezginin Gözüyle Anadolu Uygarlıkları*, (Çev. E. Varinlioğlu), Ankara.
- Maksimova, M.I., 1951, *Armenia Travels and Studies*, Beirut.
- Malekzadeh, F., 1968, “Hittites in the Black Sea Region” *JNES 10/2*, 74-81.
- Mansel, A.M., 1998, Anadolu'da Pers Dönemine Ait Anıt ve Yazıtların Tahlili Bir İnceleme, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fak. (Yay. Dok. Tezi), İstanbul.
- Mansel, A.M., 1998, *Ege ve Yunan Tarihi*, TTKY, Ankara.

- Mattingly, H.B., 1996, “Athens and the Black Sea in the Fifth Century BC” *Sur les Traces des Argonautes* Acts du 6e symposium de Vani (Colchide 22-29 septembre 1990, (Traduction et edition: A.Frayss-E.Geny-T. Khartchilava), Paris, 151-157.
- Mitford, T.B., 1974, “Some Inscriptions from the Cappadocian Limes” *JRS* **64**, 160-175.
- Mitford, T. B., 1998, “The Roman Frontier on the Upper Euphrates” *Ancient Anatolia* Fifty Years Work by the British Institute of Archaeology at Ankara (Ed. R. Matthews), Ankara, 255-272.
- Mitford, T.B., 2000, “Thalata, Thalata: Xenophon’s view of the Black Sea” *AS* **50**, 127-130.
- Özsait, M., 1982, “Anadolu’da Roma Egemenliği” *Anadolu Uygurluklari 2 Görsel Anadolu Tarihi Ansiklopedisi*, İstanbul, 379-410.
- Özsait, M., 2000, “İlkçağ Tarihinde Trabzon ve Çevresi” *Trabzon Tarihi Sempozyumu Bildirileri (6-8 Kasım1998 Trabzon)*, Trabzon Belediyesi Kültür Yayınları: 81, Trabzon, 35-43.
- Pelham, H.F., 1896, “Arrian Legate of Cappadocia” *EHR* **11/44**, 625-640.
- Plinius, *Naturalis Historia*, (Ed. H.R. Rackham), London, 1947.
- Roebuck, C., 1959, *Ionian Trade and Colonization*, New York.
- Rostovtzeff, M., 1923, “Notes on the Economic Policy of the Pergamene Kings” *Anatolian Studies Presented to Sir William Mitchel Ramsey*, (Ed. W.H. Buckler-W.M. Calder), Manchester.
- Ruge, W., 1937, “Trapezus” *RE* **VI A/2**, 2214-2221.
- Salvini, M., 2006, *Urartu Tarihi ve Kültürü*, (Çev. B.Aksoy) ASY, İstanbul.
- Sinclair, T.A., 1989, *Eastern Turkey: An Architectural and Archaeological Survey Vol. II*, London.
- Slattery, D.J.G., 1987, “Urartu and Black Sea Colonies: An Economic Perspective” *Al-Rafiadan VIII*, 1-30.
- Speidel, M.P., 1986, “The Caucasus Frontier. Second Century Garrisons at Apsarus, Petra and Phasis” *Studien zu den Militargrenzen Roms III, 13th International Limescongress*, Stuttgart, 657-660
- Strabon, *Coğrafya, Anadolu (Kitap XII, XIII, XIV)*, (Çev. A.Pekman), İstanbul, 1991.
- Sürmen, Y., 2006, “Trabzon’da Ulaştırma” *Trabzon 2006, Trabzon Valiliği İl Kültür Turizm Müdürlüğü*, İstanbul, 525-530.

- Tacitus, Annals, *The Annals of Imperial Rome* (Trans. M. Grant), London, 1988.
- Tacitus, Histories, *The Histories*, (Trans. K. Wellesley), London 1986.
- Tekin, O., 1992, *Antik Nümismatik ve Anadolu (Arkaik ve Klasik Çağlar)*, ASY, İstanbul.
- Tekindağ, Ş., 1979, "Trabzon" *İA XII/1*, 455-477.
- Tezcan, M., 2007, "Eskiçağ'da Roma İmparatorluğu'nun Karadeniz Bölgesi Vasıtasıyla Hindistan ve Çin Ticareti" *Karadeniz Tarihi Sempozyumu (25-26 Mayıs 2005)*, I.Cilt, Başlangıçtan 20. Yüzyıla, (Yay.Haz. K.İnan-H.Öksüz-M.Okur-V.Usta), KTÜY, Trabzon.
- Texier, C., 2002, *Küçük Asya Coğrafyası Tarihi ve Arkeolojisi I-III*, (Çev. A. Suavi, Latin Harflerine Aktaran K.Y. Kopruman Sadeleştirilen M.Yıldız), Ankara.
- Thukydides II, *Peloponnessos'lularla Atinalı'ların Savaşı II. Kitap*, (Çev. H. Demircioğlu), Ankara, 1950.
- Tozlu, S., 1997, Trabzon-Erzurum-Bayezid Yolu (1850-1900), (Bas.Dok.Tezi), Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Bilim Dalı, Erzurum.
- Tsetschladze, G.R., 1994, "Greek Penetration of the Black Sea" *The Archaeology of Grek Colonisation, Eassys Dedicated to Sir John Boardman*, (Ed. G.R. Tseschladze-F. De Angelies), Oxford, 111-136.
- Tsetschladze, G.R., 1998, "Grek Colonizations of the Black Sea Area: Stages, Models and Native Population", *The Colonization of the Black Sea Area, Historical Interpretation of Archaeology*, (Ed. G.R. Tseschladze), Stuttgart, 9-68.
- Umar, B., 2000, *Karadeniz Kappadokia'sı (Pontos), Bir Tarihsel Corafya Araştırması ve Gezi Rehberi*, İstanbul.
- [www.JSTOR.org](http://www.JSTOR.org), 10.07.2007.
- [www.geocities.com/komblema/orte.htm#\\_ftn244](http://www.geocities.com/komblema/orte.htm#_ftn244), 14.07.2007.
- Warmington, E.H., 1974, *The Commerce Between the Roman Empire and India*, Delhi.
- Wheeler, E.L., 1993, "Methodological Limits and the Mirage of Roman Strategy: Part I" *JMH 57/1*, 7-41.
- Winfield, D., 1977, "The Northern Routes across Anatolia" *AS 27*, 151-166.
- Yener, K.A., 2002, "Swords, Armor and Figurines: A Metalliferous View from Central Taurus" *Across the Anatolian Plateau Readings in the Archaeology of Ancient Turkey* (Ed. D.C. Hopkins), Boston, 35-42.

Yorke, V.W., 1896,

Xenophon,

Zimansky, P. E., 1985,

“A Journey in the Valley of the Upper Euphrates”  
*GA 8/5*, 453-472.

*Anabasis*, (Çev. H. Örs), İstanbul, 1944.

*Ecology and Empire: The Structure of The  
Urartian State*, Chicago-Illions.



Resim-1 Trabzon Limanı



Resim-2 Trabzon Limanı