

Trabzon İmparatorluğu'nda Gemicilik*

A. BRYER

Çev. Tuğçe Müge SAKARYA**

Trabzon İmparatorluğu, Bizans İmparatoru Andronikos Komnenos'un iki torunu tarafından 1204 yılında kuruldu. Bu son Bizans Devleti, Osmanlı Sultanı II. Mehmed¹ tarafından 1461 yılında fethedilene kadar, onların soyundan Büyük Komnenoi, Trabzon İmparatorları, Pontus olarak bilinen Karadeniz'in güneydoğu kıyıları boyunca sahil şeridini yönettiler. İmparatorlukta egemen halk, uzun süre boyunca bölgesel bağımsızlık sergilemiş olan Pontus Grekleri idi, ancak imparatorlukta ikamet eden çoğunluk muhtemelen Gürcü menşeli savaşçı boylar olan Laz ve Tzanlardı. İmparatorluğun refahı kısmen, hatırı sayılır ölçüdeki ihracata (gümüş, demir, şap, kereste, şarap, giysi malzemesi ve fındık), kısmen de Bağdat'ın 1258 yılında Moğollar tarafından fethedilmesini takip eden yıllarda açılan ve XV. yüzyılın sonlarında Portekizliler Hint Okyanusuna girdiğinde ve Trabzon bağımsızlığını yitirdiğinde gerileyen Doğu ticaretine dayanıyordu. İçlerinde en önemlisi Hint biberi olan; ipek, müşhil ve baharatlardan oluşan bu lüks ticaret, Trabzon'a, XVI. yüzyılın başlarında büyük ölçüde Trabzon şehrinde müstahkem ticaret mevkileri kurmuş olan Venedikli ve Cenevizli tüccarların elinde bulunan tarihi bir kervan yolundan, Zigana Geçidi vasıtasıyla Tebriz'den getiriliyordu. Ancak, Konstantinopolis'teki Paleologoslardan farklı olarak, kuzenleri Trabzon'un Büyük Komnenosları,

* A. Bryer, *The Mariner's Mirror*, Journal of the Society for Nautical Research, vol.52,no.1 (1966), s.3-11'de İngilizce yayımlanan makalesinin tarafımızdan Türkçeye tercümesidir. *The Mariner's Mirror*-the international quarterly journal of the Society for Nautical Research Onursal Editörünün izniyle tercüme edilmiştir.

** Arş. Gör., *Eskişehir Osmangazi Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü, tmsakarya@yahoo.com.*

¹ İngilizce metinde II. Muhammed olarak geçiyor.

oldukça ağır vergi borçları koyup İtalyan ticaretini avantaj olarak kullandılar².

İmparatorluğa ait en kesin ve öz bilgi veren çağdaş eserlerden birisi, Faslı coğrafyacı ve tarihçi El-Ömeri tarafından yaklaşık olarak 1350 yılında kaleme alınmıştır. Faslı, bu konuhakkındaki bilgiyi, anlatısı gerçeklere dayanan Cenevizli Belban adındaki bir gezginden elde etmiştir. Bu alıntıya yer vermekte fayda var:

Haç'a tapanlara ait olan Trabzon İmparatorluğu, Karadeniz'in sularıyla şekillenmiş olan yarı dairesel bir körfez boyunca deniz kenarında bulunan büyük bir imparatorluktur. Türklerce ikamet edilen sınır bölgesi boyunca batıdan doğuya dek uzanır..., iki ucu dardır ama imparatorluğun merkezi çok geniştir...Trabzon'un hükümdarı, Konstantinopolis şehrinin kurucusu olan Konstantinos soyundan bir Grek prestir. Bu hükümdar bir tahtta oturur, taç giyer, bir krala uygun geliri ve sayısız maiyeti var ve Papanın gösterdiği yüce itibara sahiptir. O ve tebaası aşırı güzellikleriyle ayırt edilir. Trabzon Krallığı'nda ikamet edenler korkusuz ve savaşçı adamlardır. Onların ülkesi, Krivn Eyaleti'ne, Kabdajk Çölü'ne ya da Kuzeyin diğer ülkelerine doğru giden seyyahlar tarafından sürekli olarak geçilmektedir. Trabzon İmparatorluğu Gürcü Krallığı'ndan daha büyüktür ve nüfusu daha fazla ve atılğan olduğundan Hristiyan hükümdarların gözünde daha önemlidir. Trabzon kralı... şimdiki Bizans imparatorundan doğuştan daha meşhur ve bu krallık üzerinde üstünlüğe sahip. Ordusundaki askerler, sayıca az ve kötü donanımlı olsa da; avının kaçmasına asla müsaade etmeyen korkunç aslanlar gibi kahramandırlar. Aksi takdirde bu ülke onu çevreleyen Türk Prenslıklarına benzer³.

El-Ömeri'nin anlatımı, kaliteyi ve Trabzon'un çağdaşlarının zihninde nasıl bir yer edindiğini gösterir. İtalyan tüccarlar daha titiz bir biçimde bilgilendirilmişlerdi. İmparatorlukla ticari ilişkileri bulunan tüccar kaptanlara; en eskisi ve en önemlisi Venedik'te Petrus Vesconte tarafından 1318⁴ yılında yapılmış olan mükemmel Karadeniz portolan haritaları rehberlik ediyordu. Bu haritaların olağanüstü ayrıntılı oluşu, nadiren 500 tondan daha geniş olan Karadeniz'deki İtalyan gemilerinin sahile sessizce yaklaşmaya mecbur edilmesi ve sık sık buraya sığınması gerçeği ile

² İmparatorluk tarihi için bakınız, William Miller, *Trebizond, the last Greek Empire* (London,1926).

³Ed. M. Quatremère, 'Mesalek Alabsar fi Memalek Alamsar', *Voyages des yeux dans les royaumes des différentes contrées, Notices et extraits des manuscrits de la bibliothèque du roi et autres bibliothèques*, xiii (1), (1838), s. 379-80.

⁴Bakınız Anthony Bryer, 'The littoral of the empire of Trebizond in two fourteenth-century portolano maps', *Archeion Pontou*, xxiv (1961), s. 97- 127.

açıklanmıştır. Örneğin 1404 yılında bir İspanyol Büyükelçi Amisos ve Trabzon arasındaki 250 millik yolu 7 günde geçebilmiştir⁵. Aslında; birkaç küçük liman olmasına rağmen, tüm İmparatorluk sahili boyunca iyi bir doğal liman yoktur. Bununla beraber, imparatorluğu oluşturan sahil kasabalarıyla başlıca iletişim ve Perateia adındaki Kırım müstemlekeleri ile Bizans Dünyasının başkenti Konstantinopolis ile tek bağlantı da deniz yoluyla kurulmaktaydı. Bugün bile, dağlardan gelen sayısız dere tarafından sık sık sürüklendiği için Pontus kıyı yolu güvensizdir: II. Mehmed bunun bedelini 1461 yılında muzaffer ordusunu yolun batısına yolladığında keşfetmiştir⁶. Ortaçağ Trabzon'una yapılan bütün saldırıların denizden ya da güneyden yapılmış olduğunu öğrenmek şaşırtıcı değildir. İmparatorluktaki deniz ve kara iletişiminin görece önemi, Trabzon sarayı kronik yazarı Panaretos'un Büyük Komnenos III. Aleksios'un (1349-90) ülkesinin uzakta bulunan yerlerine yaptığı otuz uzun yolculuktan; yirmi dördünü deniz, altısını kara yoluyla yaptığını kaydetmiş olması gerçeğiyle görünmektedir. 1373 yılında küçük bir Bizans filosu Trabzon'a saldırmış olsa da, Konstantinopolis'te XIV. yüzyılın ilk üçüncü yılından sonra bir imparatorluk filosu nadiren rastlamıştır⁷. Aksine; Trabzon hükümdarları, imparatorluğun yıkılmasına kadar, Pontus kıyılarında devriye gezmek ve orduları nakletmek üzere küçük bir donanma bulundurmaya gerekli görmüşlerdi⁸. Bu, hiçbir zaman iki ya da üç 'imparatorluk katerga'⁹ sından daha fazla olmamıştır, ancak; bir deniz çarpışması beklendiğinde bunlar, tahminen talep karşılığı olarak birkaç küçük gemiyle takviye edilirdi. Bundan sonra da filo, 'üstün donanma'¹⁰ olarak tanımlanırdı. 1402 yılında Moğol Hanı Timur, Trabzon'dan kendi hizmeti için 20 kadırğa hazırlanmasını talep etti. Büyük Komnenos III Manuel kaçamak yanıtlar verdi ve bu talebi yerine getirdiğine dair bir kanıt bulunmamaktadır¹¹. Herhangi bir Trabzon imparatorunun bu sayıda büyük gemiyi toplayabilmesi pek mümkün görünmemektedir.

Konstantinopolis'te olduğu gibi donanma, devlet hiyerarşisinde yedinci olan büyük duka tarafından kumanda ediliyordu. XIV. yüzyıl boyunca

⁵ Ruy Gonzales de Clavijo, *Travels*, çeviren Guy le Strange (London, 1928), s. 108 vd.

⁶ Tursun Beg, *Ta'rikh-i Abu'l-Fath, T. 'O.E.M.* ek, s.102.

⁷ Louis Bréhier, *Le Monde byzantin*, 11 (Paris,1949), s. 427-9; Odysseus Lamprosides (ed.), *Michael tou Parnaretou peri tôn Megalôn Komnênôn* (Athens, 1958), 306 b.yi mütekip.

⁸ Son olarak 1437'de bahsedilmiştir, bakınız N. Iorga. *Notes et extraits pour servir a l'histoire des Croisades au XVe siècle*, 111 (Paris-Bucarest, 1899-1916), s. 259.

⁹ Panaretos, 301 b. yi müteakip.

¹⁰ Panaretos, 305 a. ya müteakip.

¹¹ M. Sanudo, *Vitae ducum venetorum, apud Muratori R.I.S.* x11 (Milano, 1733), derleme 797-8; Marie-Mathilde Aleksandrescu-Dersca, *La Campagne de Timur en Anatolie* (1402) (Bucarest, 1942), s. 123-4. Timur'un ilk nazırı, Kefe asıllı ve Karadeniz'de donanmaya ait meseleleri iyi tanyor olması beklenen Ascala adında bir Cenevizlidir.

Trabzon'da bu görev hararetli tartışmalara neden oluyordu ve açıkça önemli sayılıyordu. Oysa, Konstantinopolis'te bu görev daha çok onursal bir hal almıştı; görünüşe göre, tam ve orijinal işlevlerini Trabzon'da kaybetmemiştir: gerçekten de, Büyük Duka İoannes Kabazites Mayıs 1349¹², da kendi amiral gemisi ile savaşırken ölmüştür ve bilinen son büyük duka 1396'da 'amyrialês'¹³ ya da 'amiral' olarak tanımlanmıştır.

İmparatorluk gemilerinin neye benzediği bilgisine sahip olduğumuz için şanslıyız, Trabzon'da bulunan Aya Sofya Kilisesinin rahibe manastırının duvarlarında, çoğunluğu nartekste ve apsisin dış duvarlarında olmak üzere yaklaşık 100 adet gemi resmi var¹⁴. Bunlar, muhtemelen bir geminin kazıktan suya indirilmesi ya da önemli bir yolculuk öncesine ithafen yapılmış. Benzer gemi resimleri güney Yugoslavya'daki Ohrid'de bulunan Aya Sofya Kilisesinin üst narteksinde de bulunmaktadır ancak; Ohrid Gölü'nde hiçbir zaman kullanılmamış büyüklükte kadirgaları betimledikleri için bunların 'ölü gemileri' olduğu anlaşılmaktadır. Trabzon'daki Aya Sofya'da bulunan Russell Trust keşif heyetinden Bayan June Winfield kilisede bulunan gemi resmi örneklerinden bazılarını kullanmama izin verdi¹⁵. İkinci bir kaynak da, Trabzon'da gördüğü gemi çeşitlerini betimlemek için altı farklı kelime kullanan, sarayın kronik yazarı Panaretos'tur. Panaretos; adet olduğu üzere, aynı şeyi betimlemek üzere mümkün olduğunca çok çağdaş ve klasik terim kullanmıştır ve güvenilir bir kaynak olmayabilir. Üçüncüsü ise, Ceneviz ve Venedik gemiciliği ve tüm ortaçağ gemicilerinin müşterek olarak kullandığı *lingua franca* hakkında bereketli bir ortaçağ İtalyan kaynağıdır¹⁶.

En büyük gemi, XIII. yüzyılın ortalarında Zigana Tebriz yolu tekrar açıldığı zaman Karadeniz'de Cenevizliler tarafından tanıtılmış olan *navis bucius* idi. Bu gemilerin uzunluğu 110 ft. ve yük taşıma kapasiteleri 400 ton ile 600 ton arasındaydı.

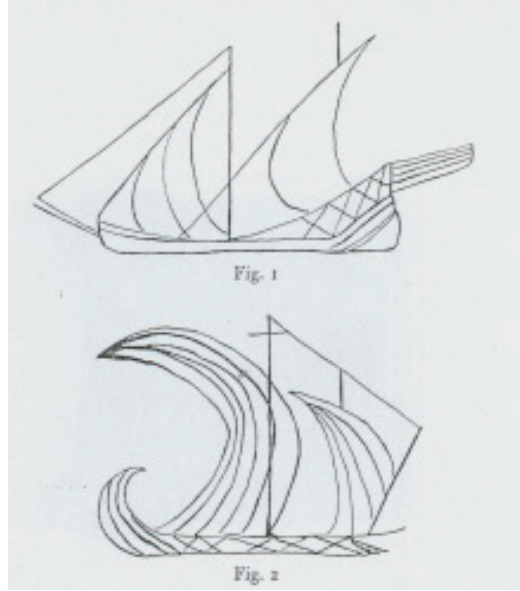
¹² Panaretos, 295 a. yı müteakip.

¹³ Panaretos, 311a. yı müteakip.

¹⁴ David Winfield, 'Ayasofya Trabzon, 1960' *Türk Arkeoloji Dergisi*, x1 (1961), s.39.

¹⁵ 1-9 Resimleri Russell Trust izniyle yayınlanmıştır.

¹⁶ En faydalı otoriteler E.H. Byrne, *Genoese Shipping in the Twelfth and Thirteenth Centuries* (Cambridge, Mass. 1930), özellikle s. 5-11; Frederic C. Lane, 'Venetian Merchant galleys, 1300-1334', *Speculum*, xxxviii (1963), s. 179-203; G. Bratianu, *Les Venetiens dans la Mer Noire au XIVe siècle* (Bucarest, 1939), G. Bratianu, *Recherches sur le commerce génois dans la Mer Noire au XIIIe siècle* (Paris, 1929); J. Sottas, *Les Messageries maritimes de Venise* (Paris, 1929); Henry and Renée Kahane and Andreas Tietze, *The Lingua Franca in the Levant* (Urbana, University of Illinois Pres, 1958).



Resim 1, 2. Aya Sofya'dan *navis bucius* ya da daha geniş *katargon* grafitisi.
Çizimler Bayan June Winfield (ölçekli değil)

Bunların bir, iki ya da (nadiren) üç güvertesi ve iki direği bulunurdu. Daha küçük olan baş direğe *arbor de prova* veya *de proda*, daha büyük olan ana direğe ise *arbor de medio* adı verilirdi. Karadeniz'deki bölgesel gemicilikte kullanılan kare yelkenden farklı olarak; bunların yelkenleri genellikle pamuklu kumaştan ya da bazen daha pahalı branda bezinden yapılmış Latin yelkeniydi (üç köşeli yelken). Yüksek bir orlum ya da pupaları bulunurdu. Gemiler bazen küreklerle donatılırdı ve o zaman bunlara *tarida* adı verilirdi. İkinci resim üzerindeki çapraz kuru tekne, kürekleri temsil ediyor olabilir.

Bu en büyük gemi çeşidi; Panaretos'un, diğer geç dönem Bizans yazarlarıyla müşterek bir biçimde oldukça büyük gemilerin ve özellikle savaş adamlarının genel tasvirini yaparken kullandığı 'büyük katerga' olarak tanımlanabilir¹⁷. Yunanca isim, bu geminin orijinal olarak 'işlenmiş' gemi – kadirga- olabileceğini akla getiriyor. Gerçekten de Leunclavius Onomasticon'unda şöyle yazıyor: 'Caterga, tam Turcis quam Graecis hodiernis sunt Triremes et Galeae: qua etiam voce nunc Graeci utuntur,

¹⁷ Kahane and Tietze, *alıntı yapılan eser* s. 523-6; D.A. Zakythinos, *Le Chrysobulle d'Alexis III Comnène...en faveur des vénitiens* (Paris, 1932), s. 53.

galeas nominantes, quae majoribus ipsorum quondam Triereis erant.¹⁸ Ancak geç dönem Bizans yazarları bu kelimeyi aslından uzak¹⁹ bir şekilde kullanıyorlar; büyük katerganın, en azından, Büyük Komnenos III. Aleksios²⁰ dönemindekilerin kadirga (ki bunlar Aya Sofya'nın duvarlarında nadiren resmedilmiştir) değil de, *navis bucius* olarak bilinen çeşit olduğuna inanma eğilimindeyim. Aleksios bu tarz gemileri 1380 yılında Harşit Dere'nin ağzına yaptığı uzun yolculukta, 600'den fazla adamı naklettiğinde kullanmış olabilir, aynı çeşidin 1100 hacıyı Kutsal Topraklara taşıdığı da biliniyor. Fars İlhanı, büyükelçi olarak Çinli Nesturi keşiş Rabban Sauma'yı 1287'de Trabzon'dan Konstantinopolis'e yolladığında, bindiği gemide 300 kişinin daha olduğunu öğrendi. Bu kadar büyük bir gemi muhtemelen bir Ceneviz *navis bucius* idi²¹.

II. Mehmed donanmasını buraya getirene dek Karadeniz'de görülen en büyük gemiler muhtemelen İtalya'da yapılmıştı ancak sahte-Khalkokondyles bir tek önemli istisna kaydetmiştir. 1461 yılında II. Mehmed, Trabzon İmparatorluğu'na bitişik olan Kastamonu Emirliği'nin başkenti Sinop'u zaptettiğinde; buranın hükümdarı İsmail İsfendiyaroğlu Bey'in, büyüklük açısından bu dönemin en büyük Ceneviz ve Aragon gemilerine rakip olabilecek, 900 tonluk (*pithoi*) bir gemi yaptırdığını öğrenmiştir²². Trabzon imparatorlarının bu derecede maceraperest gemi inşacısı olduklarına dair bir kanıt yoktur.

Katergondan sonra geç dönem Bizans yazarlarının gemi için en sık kullandığı kelime *barka*, *bakla* veya *barkopoula* dır. Bu üç değişik biçim de Panaretos²³ tarafından kullanılmıştır ve bu kelime Levant'ın²⁴ *lingua*

¹⁸ C. Ducange, Glossarium, s.v. KATERGON.

Caterga; tıpkı Türklerde olduğu gibi Yunanlılarda da bugün kullanılan katerga'lar: Triremler ve Gali (Galea) lardir. Şu anda ise, Yunanlılar bunları Galea (Galiler) lar diye adlandırırılar, ki bunlar bir zamanlar bizzat onların Triremlerinin çoğunluğunu oluştururdu. Bu Latince cümlenin Türkçeye çevirisi için Sayın Esra Yalazı'ya teşekkür ederim.

¹⁹ Örneğin; *Chronikon peri tôn Tourkôn Soultanôn*, ed. G. Th. Zoras, (Athens, 1958) içinde gemi için kullanılan hemen hemen tek kelimedir.

²⁰ Panaretos, 295a, 306b, 308a vd.

²¹ *Histoire de Mar Jabalaha, patriarche, et de Rabban Cauma*, çeviren: M. Bedjan, 11 (Paris, 1888), s. 82.

²² Laonicus Chalcocondylas, *De origine ac rebus gestis Turcorum*, ed. Bekker, C.S.H.B. (1843), s. 489.

²³ Panaretos, 295b, 297b, 295a vd.

²⁴ Kahane and Tietze, *alntı yapılan eser* s. 488, no. 742; Harold E. Lurier, *Crusaders as Conquerors* (Chronicle of the Morea) (New York, 1964), s. 83 ve n. 40, Grek Mora Kroniğinde bahsi geçen barkses 'kayık' olarak tercüme edilmiştir. Oysa, kayıkların *barkses* olarak adlandırılması müphem bir durumken; sonuncusu, muhtemelen *xyla* ya da *xylaria* ile birbirinin yerine geçebilen, küçük ve büyük bütün gemiler için kullanılan genel bir terimdir.

francasının bir parçası olmamakla beraber gemi kelimesinin türetildiği yaygın bir modern Yunanca kelimedir. Panaretos bir kerede Kırım'da Kele Limanı'ndan Ceneviz karavelaları için *karabia*²⁵ kelimesini de kullanmıştır. Zakinthos, Venedik ile 1364'te yapılan Trabzuntine antlaşmasında geçen *karabianın* tüccar gemileri olduğunu emin bir şekilde öne sürer, ancak bu kelime; aynı zamanda XV. yüzyılın sonlarında Osmanlı donanmasında tercih edilen küçük, hızlı yelkenli gemiler için de kullanılırdı²⁶. Venedik *coque* veya *cog* da aynı gemi tipiye ve Mora Kroniğindeki *kokos* veya *karabion* kelimelerinin de birbiriyle değiştirilebilir nitelikte olduğu görülmektedir. Bu tip gemiler *navis buciustan* farklı olarak; hız ve yolcuların rahatı için tasarlanmış olmakla beraber, bazı silahlı 1400 lük *coquelar* daha büyük bu gemiyle aynı düzeyde olup bunun yerini almıştır²⁷. *Barka*, *karabia* ve *kokoi* büyüklüklerine göre fazlaca çeşitlilik gösterirdi ancak yine de hepsinin bir tane direği, yüksek pupası bulunurdu ve kürek yardımı bulunmazdı. 3 ve 6 numaralı resimlerde bu tip gemiler resmedilmiştir; yine de hangisinin *barka*, hangisinin *karavel* ve hangisinin *coque* olduğunu ayırt etmek zordur. Resmedilmiş dört gemiden üçü, İmparatorluk tarihinin son yüzyılında Ceneviz ve Trabzon arasındaki yoğun ticari ilişkileri finanse etmiş olan St. George Bankasının ve Ceneviz'in sembolü olan Aziz George haçını taşımaktadır. Bu durum barkanın en yaygın olarak kullanılan Ceneviz gemisi olduğunu düşündürmektedir ve gerçekten Panaretos, Frank gemileri için genel terim olan *katergonu* kullanmadığı zaman bunlara *barka* veya *karabion* demektedir. Aya Sofya'daki resimlerde Ceneviz sembolü bulunan gemilerin Cenevizli gemiciler tarafından yapılmış olma ihtimali ilgi çekicidir. Bir Ortodoks Kilisesi olan Aya Sofya, Cenevizlilerin kendi Latin Şapellerinin bulunduğu Daphnous Limanı'nın iki mil batısındadır²⁸.

Özel kadirga (*galea*, *galeotus* veya *sagitta*) Karadeniz'de sık olarak kullanılmıyordu. Daha kısa yollar için, örneğin Ceneviz- Marsilya yolu için uygundu. Resim 7; kare yelkenlisi ve flandrası bulunan 50 kürekli büyük kadirga tipine iyi bir örneği göstermektedir. Kadirgaların genellikle, birkaç adet küçük direği ve hafif rüzgarlarda kullanılmak üzere mümkün olduğunca

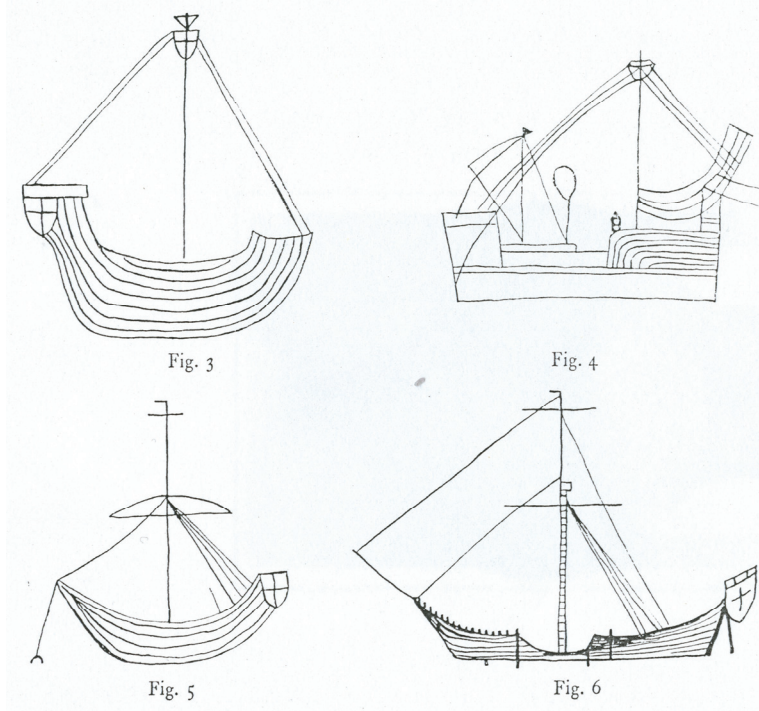
²⁵Panaretos, 297a yı müteakip.

²⁶Zakythinos, s.54; Kahane and Tietze, *alıntı yapılan eser*, s. 519, no. 780.

²⁷1400 yılında Trabzon güzergahında kullanılan 530 tonluk yük kapasitesine sahip bir *coque* örneği F. Thiriet, *Régestes des délibérations du Sénat de Venise concernant la Roumanie*, 11 (Paris, 1958), no. 974 içinde bulunmaktadır. F. C. Lane, *Venetian Ships and Shipbuilders of the Renaissance* (Baltimore, 1934), s. 35-54'e göre; *cog*, yuvarlak şekilli, baş tarafı ve pupası geniş ve genişliğine göre oldukça kısa, sudan oldukça yüksekte ve geniş olduğu kadar derindi. Aslında küçük bir savaş gemisiyken sonraları tüccarlar tarafından kullanılmıştır. Bu ismin, *karabos* ya da 'lobster' (ıstakoz) kelimelerinden alınmış olması olasıdır. Ayrıca bakınız Lurier, *alıntı yapılan eser* s. 83, n.40.

²⁸Bakınız Anthony Bryer, 'Trebizond and Rome', *Archeion Pontou*, xxvi (1964), s. 298-9.

çok yelkenlisi bulunurdu; bunlar, Karadeniz’de çıkan ani fırtınalara uygun değildi ve Aya Sofya’da bulunan resimde pek az sayıda kadirga resmedilmiştir. Resim 7 de gösterilen kadirganın ayrıca şahmerdan ve iki ağır yanal dümenle (*timones*) donatılmış olduğu açıkça ayırdedilebilir. Bunlar, Bizans’ta *barkalas*²⁹ olarak bilinen dümenciler tarafından kontrol edilirdi ve kadirgaya özgü değildiler. Bunlar; XII. yüzyıl büyük İtalyan gemilerinin sancağa dönüp limana yanaşmasındaki kolaylığı, bir atın yularından tutularak döndürülmesi kadar basit bir biçimde gerçekleştirdiğini anlatan Joinville’in hayranlığını uyandıracak derecede etkiliydiler³⁰.

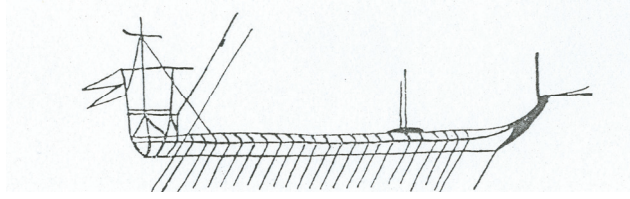


Resim 3,4,5,6 Orta büyüklükte barka ve gemi grafitileri, Aya Sofya, Trabzon'dan. Resimler ölçekli değildir. 4,5 ve 6. resimler Bayan June Winfield: Resim 3 yazarın notlarından.

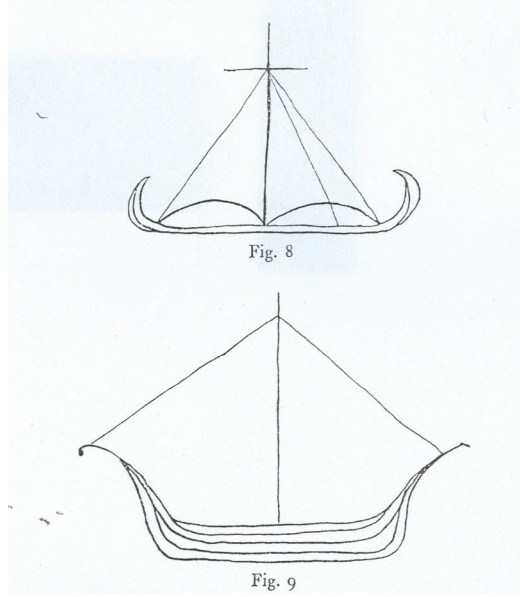
²⁹Constantine Porphyrogenitus, De administrando imperio, ed. Gy. Moravcsik ve çeviren: R. J. H. Jenkins (Budapest, 1949), s. 246-57, burada bunun işlevleri hakkında güzel bir açıklama bulunmaktadır.

³⁰Byrne, *alıntı yapılan eser*, s.7.

Tartışmış olduğumuz, Trabzon İmparatorluğunda uzun mesafeli yolculuklar için kullanılan üç ana gemi tipi; Daphnous'da, Leontokastron'un doğusunda, Trabzon'un Ceneviz Kalesi'nde demir atar ya da karaya çıkardı. İmparatorluk limanı batıda ve Aşağı Şehir'in aşağısında bulunurdu.



Resim 7 Bir kalyon grafitisi, Aya Sofya, Trabzon'dan. Çizim Bayan June Winfield.



Resim 8, 9 Ortaçağ Trabzon Paraskalmia'sı. Resim 8 Bayan June Winfield, resim 9 yazarın notlarından: Her ikisi de Aya Sofya, Trabzon'dan. Ölçekli değildir.

Etrafını çeviren dalgakıran hala suyun aşığından görülebilir ve muhtemelen Roma yapımıdır³¹. Ancak İmparatorluk Limanı çok küçüktü ve büyük gemilerin etkisine açıktı. Trabzon donanması muhtemelen Daphnous'u İtalyan gemileri ile birlikte kullanıyordu. Görünüşe göre, Daphnous'da gemilerin donanımları çıkarılıyor ve araç gereçleri rıhtımdaki kulübelerde muhafaza ediliyordu. 1305 yılında Cenevizliler bu kulübeleri yakarak Trabzon İmparatorluk filosunun denize açılmasını engellemişlerdi³².

Panaretos; *griparion*, *paraskalmion* ve *xylarion* adında daha küçük üç gemi çeşidinden bahseder. Her ne kadar bu isimler Akdeniz *lingua francasında* pekçok gemi çeşidi için kullanılıyordu. Ancak, Trabzon İmparatorluğunda kullanılan *griparion* ve *paraskalmion* Pontus'a özgüydü ve belki de çok eski gemi çeşitlerinin kalıntılarıydı.

XIII. yüzyıla dek *griparion* veya *gryparion* kelimesi, orta boyda herhangi tek direkli balıkçı teknesi ya da sahil ticaretinde kullanılan gemileri ifade ederdi³³. Kıbrıs kroniği Makhairas'daki bu kelimeyi Dawkins, 'kayık'³⁴ olarak tercüme eder. Yunan portolan haritalarında bu, küçük tek direkli taşıma gemisini adlandırmak üzere kullanılırdı³⁵. Bu kelime üç adet Trabzon kaynağında kullanılmıştır. Trabzon'da bir XIV. yüzyıl kanun koruyucusu (nomophylax) olan İoannes Eugenikos, bunun *katergondan* daha küçük olduğunu açıkça belirtmiştir³⁶. Panaretos *griparianın* savaşta kullanılmış olabileceğini belirtir³⁷. Son olarak, 1432 Trabzon altın bullası (chrysobull), *griparianın* balıkçılıkta kullanıldığına işaret ediyor³⁸. Trabzon'a özgü; direkli balıkçı teknesi olarak ya da sahil ticaretinde kullanılan bu tür bir gemi çeşidi bulunmaktaydı. Bu; tek direkli, Latin yelkenli ve genellikle folk yelkenli, karavela tipi inşa edilmişti. Bunun özelliği kık kısmının yapısında yatar. Antik Yunan kadırgalarında olduğu gibi; kık kısmının önce kumsala çekilebilmesine imkan vermek amacıyla, denizden aşağıdaki kık

³¹George Finlay, *Journal...in 1850* (MS. R. 8.9 the British School of Archaeology at Athens), 44a yı müteakip.

³²Panaretos, 209a ya müteakip.

³³Bu kelimeye ilk kez, cübbeler için kullanılan ve ejderhalarla dekore edilmiş kumaş anlamında, Constantine Porphyrogenitus, *De cerimoniis*, ed. E. Bekker, *C.S.H.B.* (1843), s. 581'de rastlanmıştır. Ancak XIII. yüzyılın başından itibaren balıkçı teknesi anlamı olduğu varsayılmıştır- örneğin, F. Miklosich and J. Müller, *Acta et Diplomata Graeca Medii Aevi*, 1v (Vindobonae, 1865), s. 54, no.xiii içinde.

³⁴Ed. R.M. Dawkins, *The Chronicle of Leontios Makhairas*, 11 (Oxford, 1932), s. 133.1.

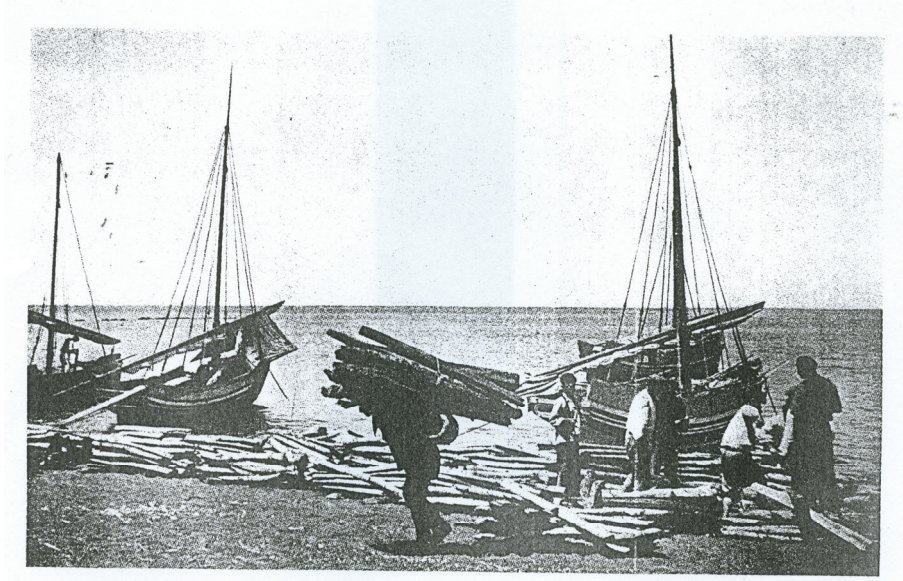
³⁵Kahane and Tietze, s. 501-2, no. 757.

³⁶John Eugenikos, *Têi Trapezountiôn polei egkômiastikê ekphrasis*, apud G. Tafel, *Eustathii Opuscula* (Frankfurt, 1832), s. 370.

³⁷Panaretos, 311a. ya müteakip.

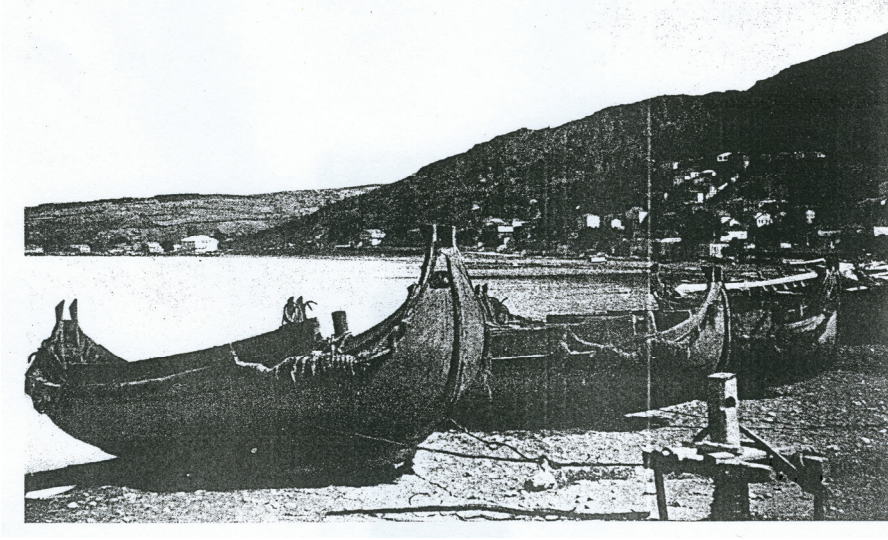
³⁸V. Laurent, 'Deux chrysobulles inédits des empereurs de Trébizonde Alexis IV-Jean IV et David II', *Archeion Pontou*, xviii (1954), s. 266 ve 121de 1 için not.

bodoslaması yuvarlanmıştır. Kıç kısmının çapraz kirişi açıktır, bir taraftan öbür tarafa yan yana ara verilmeden kalasla bağlanmıştır. Yükler sahile, kıç kısmından iskele tahtası vasıtasıyla indirilirdi³⁹. Levha I de görülen bu tip, yirmi yıl öncesine kadar yaygın olarak kullanılmaktaydı, ancak bugün Pontus kıyılarında nadiren görülmektedirler.



*Levha I Çağdaş güvertesiz griparia, O.G.S. Crawford tarafından 1932 yılında çekilen bir fotoğraf.
(Fotoğraf: O.G.S. Crawford Koleksiyonu, Oxford Ins. of Arch.)*

³⁹G.S. Laird Clowes, 'Boats at Trebizond', *Antiquity*, vii (1933), s. 345-7 ve vi ve vii levhaları (mevcut makalede bulunan 1 ve 2 levhalarıyla karşılaştırmız).



*Levha II Çağdaş Trabzon Paraskalmia'sı, O.G.S. Crawford tarafından 1932'de çekilmiş bir fotoğraf. Karşılaştığımız resim 8 ve 9.
(Fotoğraf: O.G.S. Crawford Koleksiyonu, Oxford Ins. of Arch.)*