

INTERNATIONAL CITY AND HISTORY SYMPOSIUM ON AVCILAR

ULUSLARARASI AVCILAR KENT ve TARİH SEMPOZYUMU

21-22 OCTOBER 2021 / 21-22 EKİM 2021
AVCILAR - İSTANBUL



INTERNATIONAL CITY AND HISTORY SYMPOSIUM ON AVCILAR

**ULUSLARARASI AVCILAR KENT ve
TARİH SEMPOZYUMU**

21-22 OCTOBER 2021 / 21-22 EKİM 2021
AVCILAR - İSTANBUL



AVCILAR BELEDİYESİ KÜLTÜR HİZMETİDİR
Yayın No: 9

ULUSLARARASI AVCILAR KENT VE TARİH SEMPOZYUMU
INTERNATIONAL CITY AND HISTORY SYMPOSIUM ON AVCILAR
Tam Metin Bildiri Kitabı / Full Text Book

Yayın Sahibi / Publisher: Avcılar Belediyesi / Avcılar Municipality

Editör / Editor: Ülkü KARA - Haldun AYDINGÜN

Yardımcı Editör / Co-Editor: Ayberk ENEZ

Grafik Tasarım / Graphic Design: Tekin ZENGİN

Yayın Tarihi / Publishing Date: Mart - March 2022

Avcılar Belediyesi Yayınları

ISBN: 978-605-73399-0-4
Yayıncı Sertifika No: 63122

Tüm hakları saklıdır. Yazarın ve yayıncının izni olmadan çoğaltılamaz, kopyalanamaz.
Makalelerin içeriği ile ilgili sorumluluklar yazarlara aittir.
*All rights reserved. This book or any portion thereof may not be reproduced or used
in any manner whatsoever without the express written permission of the publisher
Responsibilities for the content of the articles belong to the authors.*

Mayıs 2022

SEMPOZYUM ONUR KURULU
HONOURS COMMITTEE

Prof. Dr. Ersin KALAYCIOĞLU
Prof. Dr. İlter TURAN
Dr. Ragıp Nebil İLSEVEN
Akif Hamza ÇEBİ
Turan HANÇERLİ
Bahattin YÜCEL
Bahadır KALEAĞASI

SEMPOZYUM DÜZENLEME KURULU
ORGANIZING COMMITTEE

Celal EMRE
Lütfi DEMİR
Gökhan ENÜL
Dr. Servet KAYA
Koray Doğan URBARLI
Mesut GÜLŞEN
Elif BORCEKLİ
Öznur Deniz AYAROĞLU
Ayberk ENEZ

SEMPOZYUM BİLİM KURULU
SCIENCE COMMITTEE

Prof. Dr. Şengül AYDINGÜN
Prof. Dr. Blazej STANISLAWSKI
Prof. Dr. Aynur KOÇAK
Dr. Rasih Haldun AYDINGÜN
Dr. Ülkü KARA



2021 yılında aramızdan ayrılan,
engin tarih bilgisi ile bizlere ışık tutarak
Bathonea kazılarında çok katkısı bulunan
Sayın Hakan Murat Akın'a
saygılarımızla...

*In honor of Hakan Murat Akın (R.I.P.
in 2021), who had made enormous
contributions to the Bathonea excavations
with his vast historical knowledge...*

İÇİNDEKİLER

CONTENTS

Önsöz

Foreword 7

Sempozyum Açılış Konuşması / *Symposium Opening Speech*

“Bathonea, Kadim Kent İstanbulumuzun Geçmişine ve Tarihine Başka Bir Pencere Açıyor...”

“Bathonea Opens Another Window to the Past and History of Our Historical City, Istanbul...”

Turan HANÇERLİ 11

Avcılar Bathonea Kazılarının İstanbul Tarihine Katkıları

Contributions of Avcılar Bathonea Excavations to the History of Istanbul

Şengül G. AYDINGÜN 17

Küçükçekmece Göl Havzası Arkeolojik Araştırma Tarihi

History of Archaeological Research at Küçükçekmece Lake Basin

Ayberk ENEZ 23

Hititlerin Ticaret Sistemi ve Ticaret Yollarının Avcılar’da Buluşması

The Trade System of the Hittites and the Meeting of Trade Roads in Avcılar

A. Tuba ÖKSE 43

Avcılar’ın Karadeniz ile Ege Arasındaki Tarihi Ticaret Yolu Üzerindeki Konumunun Önemi

The Importance of Avcılar’s Location in the Historic Trade Route Between Black Sea and Aegean

Haldun AYDINGÜN..... 51

Bizans Mühürlü Tuğlaları Üzerine Filolojik ve Arkeolojik Araştırma: Küçükçekmece Gölü, Firuzköy Yarımadası’ndaki Yerleşime ait Bizans Yapılarından Seçilmiş Mühürlü Tuğla Örnekleri Üzerine Çalışma

Philological and Archaeological Research on Byzantine Stamped Bricks: Case Study of Selected Examples of Stamped Bricks from Byzantine Architectural Structures from the Site on the Firuzköy Peninsula on Lake Küçükçekmece

Evelina KACHYNSKA, Grzegorz SUS..... 63

Geç Antik Çağ Eczanesi Daphnusion’dan (?) Mortarium ve Mortarium Piliumlar

Mortarium and Mortarium Pilia from the so called Late Antique Pharmacy

Daphnusion

Şengül AYDINGÜN, Berrin YILDIZ..... 77

“Bazilikal Yapı”nın Seramik Buluntularına Bir Bakış

Ceramic Artifacts of the “Basilical Structure”: An Overview

Ülkü KARA..... 105

Bathonea, Athyra ve Angurina Limanları

The Harbours of Bathonea, Athyra ve Angurina

Hakan ÖNİZ, Şengül AYDINGÜN..... 125

Firuzköy Yarımadası’ndaki “Küçük Liman”: Küçükçekmece Gölü’nde Yapılan Liman Çalışmaları Hakkında Arkeolojik Ön Rapor

The So-called “Küçük Liman” on the Firuzköy Peninsula: A preliminary Archaeological Report on Harbour Studies Along the Küçükçekmece Lake

Alkiviadis GINALİS..... 143

MS 5. - 11. Yüzyılları Arasında İstanbul Bathonea, Theodosius ve İzmit Körfezi Antik Limanlarının Rolü

The Role of the Ancient Harbours of Avcılar Bathonea and Theodosius
Between the 5th - 11th centuries AD in the Marmara Sea

Şengül AYDINGÜN, Sercan ÖNGEN..... 163

Firuzköy Yarımadası Bizans Mimari Kompleksi'nde Merkezi Planlı Yapıdaki Opus Sectile Döşeme: Bir Analoji Denemesi

Byzantine Architectural Complex on the Firuzköy Peninsula. An Attempt to Find an Analogy

Evelina KACHYNSKA..... 181

Bathonea Kazıları Geç Antik - Orta Çağ Mezarları

Late Antique Period - Medieval Tombs of Bathonea Excavations

Batuhan SAZAK, Ahmet BEKTAŞ..... 195

Bizans Başkentinin Batı Kırsalında Su Temini: Avcılar ve Yakın Çevresinden Yeni Arkeolojik Buluntular

Water Supply in the Western Suburbs of the Byzantine Capital: New Archaeological Evidence from Avcılar and Surroundings

Kerim ALTUÇ..... 213

Constantinopolis Yakınlarında Küçükçekmece Göl Havzasında Yer Alan Erken Dönem Hristiyan Bazilikaları (İstanbul-Avcılar)

Early Christian Basilicas at Lake Küçükçekmece near Constantinople (İstanbul-Avcılar)

Błażej M. STANISŁAWSKI, Şengül AYDINGÜN, Ayberk ENEZ, Konrad K. SZYMANSKI..... 227

Geç Roma, Bizans ve Osmanlı Dönemleri'nde Karantina Bölgesi Olarak Küçükçekmece Gölü ve Çevresi

Küçükçekmece Lake and its Surroundings as a Quarantine Zone in the Late Roman, Byzantine and Ottoman Periods

Ali ŞAHİN..... 263

Avcılar - Firuzköy Yarımadası'ndaki Osmanlı Yapılarının Dökümantasyonu

Documentation of Ottoman Buildings in Avcılar - Firuzköy Peninsula

Yaser DELLAL..... 283

MS 19. Yüzyılda Osmanlı Arşiv Belgeleri Işığında Ayamama Çiftliği Üzerine Notlar

Notes on the Ayamama Farmland over the Ottoman Archival Sources of the 19th Century AD

Özge ASLANMİRZA..... 297

Batılı Seyyahların Kaleminden Küçükçekmece ve Çevresi

Küçükçekmece and Its Surroundings from the Pens of Western Travelers

Meriç HARMANCI..... 305

Küçükçekmece Gölü ve Havzasında Çevre Kirliliği

Environmental Pollution in the Lake Küçükçekmece and the Basin

Serkan KÜKRER, Hakan KAYA..... 321

Küçükçekmece Göl Çevresi Faunası ve Sosyal Yaşama Etkisi

Küçükçekmece Lake Environment Fauna and Its Impact on Social Life

Hasan DEĞİRMENCİ..... 325

Sempozyum Kapanış Konuşması / Symposium Closing Speech

"Bathonea, Asırlar Öncesinden Günümüzü Aydınlatan Bir Işıktır..."

"Bathonea is a Light Coming From Centuries Ago to Enlighten Today..."

Turan HANÇERLİ..... 341

MS 5. - 11. Yüzyılları Arasında İstanbul Bathonea, Theodosius ve İzmit Körfezi Antik Limanlarının Rolü

The Role of the Ancient Harbours of Avcılar
Bathonea and Theodosius Between the 5th - 11th
centuries AD in the Marmara Sea

Şengül AYDINGÜN^a, Sercan ÖNGEN^b

Özet

Bu makalede, İstanbul'da son yıllarda keşfedilen önemli antik limanlardan biri olan Marmaray Projesi kapsamında yapılan Yenikapı kazılarında ortaya çıkarılan ve özellikle MS 5. ve 11. yüzyıllar arasında faaliyet gösterdiği anlaşılan Theodosius Limanı ile Küçükçekmece Gölü'nün Avcılar kıyılarında gerçekleştirilen Bathonea Limanı kazıları tartışılmaktadır. MS 5. ve 11. yüzyıllar arasında bu limanların sosyal ve ekonomik canlılığı, Marmara Denizi'ndeki diğer limanlarla karşılaştırılacaktır. Özellikle Marmara Denizi'nin doğusunda İzmit Körfezi çevresindeki antik limanlar, Nikomedeia - Astakos/Olbia limanları ve Karamürsel - Prainetos/Preietos limanları Körfez'de önemli ticari faaliyetlerin yürütüldüğü yerlerdir. Limanlar, hem askeri üs olarak hem de ticari olarak Marmara'daki hareketliliği canlı kılmıştır. MS 11. yüzyıldan sonra Haçlı seferleri ve Latinlerin Constantinopolis'i almasıyla başkentin çevresindeki limanlar tamamen devre dışı bırakılırken, İzmit Körfezi'ndeki antik limanlar Anadolu'nun iç kısımlarıyla olan bağlantıları sayesinde güçlenmiştir.

Anahtar Kelimeler:

Constantinopolis, Theodosius Limanı, Bathonea Limanı, Astakos/Olbia, Prainetos/Preietos.

Abstract

In this article, the excavations of Theodosius harbour, which was discovered during the excavations of the Marmaray Project, one of the important ancient ports discovered in Istanbul in recent years, and which were understood to have been operating between the 5th and 11th centuries AD, and the Bathonea harbour excavations carried out on the Avcılar shores of Küçükçekmece Lake are discussed. The social and economic vitality of these ports between the 5th and 11th centuries AD is compared to other ports in the Sea of Marmara.

^a Prof. Dr., Kocaeli Üniversitesi, Orcid No: 0000-0002-0309-2348, sengulaydingun@kocaeli.edu.tr
^b Uzm. Arkeolog, Kocaeli Üniversitesi, Orcid No: 0000-0003-0395-5817, sercanongen@gmail.com

^a Prof. Dr. Kocaeli University, Orcid ID: 0000-0002-0309-2348, sengul19@gmail.com
^b M.A., Archaeologist, Kocaeli University, Orcid ID: 0000-0003-0395-5817, sercanongen@gmail.com

Especially in the east of the Sea of Marmara, the ancient ports around the gulf of İzmit, the ports of Nicomedeia - Astakos / Olbia and the ports of Karamürsel - Prainetos / Preietos are the places where important commercial activities are carried out in the gulf. The ports have made the activity in Marmara alive both as a military base and commercially. After the 11th century, with the Crusades and the Latins taking Constantinople, the ports around the capital were completely disabled, while the ancient ports in the gulf of İzmit became stronger thanks to their connections with the interior of Anatolia.

Keywords:

Constantinopolis, Theodosius Port, Bathonea Port, Astakos/Olbia, Prainetos/Preietos.

GİRİŞ

İzmit Körfezi ve çevresi, doğal konumu ve coğrafi özellikleri nedeniyle insanlık tarihi boyunca pek çok insan grubunun yaşam için tercih ettiği bir konuma sahiptir. Özellikle güvenli bir koy durumu onun deniz ulaşımında öne çıkmasını sağlamıştır. Günümüzde ülkemizin en önemli liman kentlerinden biri olan Kocaeli'nin binlerce yıllık geçmişinde hep liman kenti olarak tercih edilmesi İbni Haldun'un "Coğrafya Kaderdir" sözlerini hatırlatır. Kocaeli'nin geçmişinin araştırılması için uzun yıllardır Kocaeli Üniversitesi, Arkeoloji Bölümü tarafından yürütülen yüzey araştırmaları bölge kültür tarihine ışık tutmaktadır. Bu çalışmalar, bilimsel arkeolojik kazılar ile desteklenmelidir. Kocaeli kültür tarihi ile ilgili günümüze kadar müze kurtarma kazıları dışında detaylı ve uzun süreli bilimsel kazılar yapılmadığından, bölgenin tarihsel kronolojisi için kesintili bilgiler alınmıştır. Kocaeli ile ilgili tarihsel ve kronolojik bir çalışma yapıldığında daha çok İstanbul'da yapılan kazılar referans alınmaktadır. İzmit Körfezi ve çevresi ile İstanbul'un her zaman yakınlığı nedeniyle benzer tarihsel ilişkisi vardır. İstanbul Boğazı'nın Asya kıyılarından İzmit Körfezi'ne kadar olan bölümün coğrafi olarak Kocaeli Yarımadası şeklinde adlandırılması da bu nedenlerin başında gelmektedir. Bu yazıda İstanbul'da son yıllarda ortaya çıkarılan ve özellikle MS 5. - 11. yüzyıllar arasında yoğun faaliyet gösterdiği anlaşılan önemli antik limanlardan Marmaray Projesi kapsamında yapılan Yenikapı kazılarında ortaya çıkarılan Theodosius Limanı ve Kocaeli Üniversitesi adına İstanbul'da yürütülen Bathonea Liman kazılarından kısaca bahsedilecektir. Söz konusu

INTRODUCTION

The gulf of İzmit and its surroundings, due to its natural location and geographical features, has been preferred by many groups of people for life throughout human history. Especially the situation of a safe bay İzmit has made it stand out in sea transportation. The fact that Kocaeli, which is one of the most important port cities of our country today, has always been preferred as a port city for thousands of years, reminds Ibn Haldun's words "Geography is destiny". Surveys conducted by Kocaeli University Archaeology Department for many years to investigate the past of Kocaeli, shed light on the cultural history of the region. These studies should be supported by scientific archaeological excavations. Since detailed and long-term scientific excavations were not conducted, apart from the museum rescue excavations related to the cultural history of Kocaeli, intermittent information was obtained about the historical chronology of the region. When a historical and chronological study is made about Kocaeli, the excavations in Istanbul are mostly taken as a reference. The gulf of İzmit and its surroundings have always had a similar historical relationship with Istanbul due to its proximity. One of these reasons is that the part of the Asian shores of the Bosphorus to the gulf of İzmit is geographically called the Kocaeli peninsula. In this article, the important ancient ports that were discovered in Istanbul in recent years and that were understood to be active especially between the 5th and 11th centuries AD, the Theodosius harbour unearthed during the excavations of the Marmaray Project, and the Bathonea harbour excavations carried out. We will try to briefly

limanlardaki MS 5. - 11. yüzyıllar arası sosyal ve ekonomik canlılığın İzmit Körfezi çevresindeki limanlar ile olması gereken ilişkisi kısaca aktarmaya çalışılacaktır (Şek. 1).

İstanbul Theodosius Limanı

Asya ve Avrupa ile İstanbul'un iki yakasını deniz altından birleştirmeyi amaçlayan Marmaray Projesi kapsamında İstanbul'un Üsküdar, Sirkeci ve Yenikapı alanlarında istasyon çalışmaları sırasında yapılan kazılarda arkeolojik verilere ulaşılmıştır (Şek. 1-3). İstanbul Arkeoloji Müzeleri Müdürlüğüne kurtarma kazılarına dönüştürülen alanlarda ortaya çıkarılan arkeolojik kültür varlıkları, kent arkeolojisi açısından oldukça önemli olmuştur. 2004 yılında başlanılarak 2012 yılına kadar sürdürülen kurtarma kazıları sırasında ele geçirilen buluntular sayesinde, İstanbul'un çekirdek yerleşim alanı olan tarihi yarımadanın yaşadığı jeolojik değişimlerin yanında 8500 yıl geriye giden sosyal, kültürel ve sanatsal gelişimi de aydınlatılmıştır. Bunun yanı sıra özellikle Yenikapı'da ortaya çıkarılan MS 5. - 12. yüzyıllar arasına tarihlenen otuz yedi adet gemi batığı ile kentin bu dönemdeki yeme içme alışkanlıklarının yanında ticari hayatı hakkında da birçok yeni bilgiye ulaşılmıştır. Gemiler Constantinopolis'in uluslararası bir liman kenti olarak işlevini, bu dönemde kullanılan teknelerin yapım tekniklerini ve limanın günlük yaşamına ışık tutmuştur.

Yenikapı kazı alanındaki mimari kalıntılar, İmparator I. Theodosius Dönemi'ne (MS 379-395) ait bir ticari antik limanın varlığını kanıtlamıştır (Pulak, 2007: 202-215). Söz konusu liman, muhtemelen Eleutherios Limanı olarak var olan daha eski bir limanın genişletilerek üzerine kurulmuş ve daha sonraları yaygın adıyla Theodosius Limanı (*Portus Theodosiacus*) olarak kullanılmıştır (Müller Wiener, 2003: 8).

Marmara Denizi kıyısında, Langa bostanlarının olduğu alana uzanan genişçe bir körfezde yer alan bu liman, Marmara Denizi'nin hakim rüzgarı olan poyraza karşı korunaklı olarak planlanmıştır. Liman, Bizans Dönemi'nde sur içindeki tek akarsu olan antik Lykos Deresi (Bayrampaşa Deresi) ağzında kurulmuştur. İstanbul'a Mısır'dan tahıl ve zeytinyağı gibi ürünler getiren gemiler yüklerini bu limanda boşaltmaktadır. Lübnan'dan zeytinyağı ve şarap, Girit ve kuzeydeki Paphlagonia'dan

describe the relationship between the social and economic vitality of the ports in question between the 5th and 11th centuries AD and the ports around the İzmit gulf and Constantinople (Fig. 1).

The Harbour of Theodosius at Istanbul

Archaeological data were found during the excavations carried out during the station works in Istanbul's Üsküdar, Sirkeci and Yenikapı areas within the scope of the Marmaray Project, which aims to connect the two sides of Istanbul with Asia and Europe under the sea (Figs. 1-3). The archaeological cultural assets unearthed in the areas converted into salvage excavations by the Istanbul Archeology Museums Directorate have been very important in terms of urban archeology. Thanks to the finds unearthed during the rescue excavations, which started in 2004 and continued until 2012. The geological changes experienced by the historical peninsula, which is the core settlement area of Istanbul, going back 8500 years have been clarified.

In addition, a lot of new information has been reached about the commercial life of the city as well as the eating and drinking habits of the city, with the thirty-seven ship and boat wrecks dating between the 5th - 12th centuries AD, especially unearthed in Yenikapı. The ships shed light on the function of Constantinople as an international port city, the construction techniques of the boats used in this period, and the daily life of the port. Architectural remains in the Yenikapı excavation area proved the existence of a commercial ancient port belonging to the period of Theodosius I (379-395 AD) (Pulak, 2007: 202-215). The port in question was built on an older port, which was probably founded as Eleutherios harbour and was later used as Theodosius harbour (*Portus Theodosiacus*) (Müller Wiener, 2003: 8).

Located on the shores of the Marmara, on a wide gulf extending to the area where the Langa orchards are located, this port was planned to be sheltered from the north wind, which is the dominant wind of the Sea of Marmara. The port was established at the mouth of the ancient Lykos stream (Bayrampaşa), which was the only river inside the city walls during the Byzantine period. Ships that bring products such as grain and olive oil from Egypt to Istanbul unload their cargo at this port. Olive oil and wine from Lebanon, cheese

getirilen peynir kente gelen önemli yiyeceklerdir. Constantinopolis'ten ise daha çok balık ve balık ürünleri, *garum* (balık sosu), kabuklu deniz ürünleri gibi ürünler pazarlanmaktadır (Baran Çelik, 2007: 221). Ayrıca kentin mücevher işçiliği ve diğer lüks zanaat ürünleri dış pazarlarda oldukça tercih edilmektedir. Mısır'ın önemli liman kenti Aleksandria'nın MS 641'de Araplar'ın eline geçmesiyle Constantinopolis'e tahıl sevkiyatı durmuştur. Hem gelir hem de Constantinopolis'in gıda tedariki için hayati öneme sahip bu tarih, genel olarak Geç Antik Çağ'ın sonu olarak kabul edilmektedir (Ceylan, 2016: 535; Mitchell, 2016: 633-638). Liman bu yüzden bir kaç yüzyıl önemi ni kaybetmiş olmalıdır.

MS 7. yüzyıldan sonra Akdeniz çevresinde gelişmiş tüm coğrafyada duran kent ekonomilerinin MS 9. - 11. yüzyıllarda tekrar canlandığı görülmektedir (Dagron, 2002: 393-461). Theodosius Limanı'nın, MS 11. yüzyılın başında yeniden canlandığını hem arkeolojik kanıtlar hem de dönemin yazarları tarafından bırakılan yazılı belgelerden anlamaktayız. Dönemin Tudela'lı seyyahı Benjamin'den her tür tüccarın Constantinopolis'e geldiğini ve ticari hayatın yeniden canlandığını öğrenmekteyiz:

“Babil'den, İran'dan, Mısır'dan, Kenan ülkesinden, Rusya Krallığı'ndan, Hazar'dan, Macaristan'dan, Lombard ülkesinden ve İspanya'dan her tür tüccar Constantinopolis'e gelirdi. Burası çok gürültülü patırdılı bir kent... Dünya'da Bağdat dışında böyle bir kent yok.... Constantinopolis'te sayısız yapı var.... Bütün Bizans topraklarından buraya vergi getirilir, kentin günlük geliri dükkanlardan ve deniz ve kara yoluyla gelen tüccarlardan alınan günlük vergisi 20.000 altına ulaşmaktadır”

(Tuledalı Benjamin, 1907: 21-22)

Limanda yürütülen kazılarda MS 11. yüzyılın sonunda limanın birden bire ekonomik çöküşü ele geçen arkeolojik malzemeden ve MS 12. yüzyıldan sonraya ait tekne modelinin olmamasından anlaşılmaktadır. Bu tarihte üstünlük İtalyan kent devletlerinin, Latinlerin eline geçmiş ve Bizans, denizlerdeki gücünü yeniden kaybetmiştir (Asal, 2007: 180-189).

Küçükçekmece Lagünü - Bathonea Limanı

İstanbul'un Avrupa yakasında Küçükçekmece Gölü'nün batısında, Avcılar ilçesinin Firuzköy Ma-

brought from Krete and Paphlagonia in the north are important foods coming to the city. On the other hand, products such as fish and fish products, *garum* (fish sauce), shellfish are marketed in Constantinople (Baran Çelik, 2007: 221). In addition, the city's jewelry work and other luxury craft products are highly preferred in foreign markets. With the capture of Alexandria, the important port city of Egypt, by the Arabs in 641 AD, grain shipments to Constantinople stopped. This date, which is vital for both the income and food supply of Constantinople, is now accepted as the end of Late Antiquity (Ceylan, 2016: 535; Mitchell, 2016: 633-638). For this reason, the port must have lost its importance for a few centuries.

After the 7th century AD, it is seen that the urban economies, which stood in the entire developed geography around the Mediterranean, revived again in the 9th - 11th centuries AD (Dagron, 2002: 393-461). We understand from the archaeological evidence and the written documents left by the writers of the period that Theodosius harbour was also revived at the beginning of the 11th century AD. We learn from Benjamin, the Tudela traveler of the period, that all kinds of merchants came to Constantinople and the commercial life was revived:

“All kinds of merchants came to Constantinople from Babylon, Persia, Egypt, Canaan, the Kingdom of Russia, the Caspian, Hungary, the Lombard country, and Spain. This is a very noisy city... There is no such city in the world except Baghdad.... There are countless buildings in Constantinople.... Taxes are brought here from all Byzantine lands, the daily income of the city comes from the shops and the merchants coming by sea and land. the customs tax collected reaches 20,000 gold”

(Benjamin of Tuleda, 1907: 21-22)

The sudden economic collapse of the port at the end of the 11th century AD during the excavations carried out in the port is understood from the archaeological material uncovered and the absence of a boat model from the 12th century AD. At this date, the superiority of the Italian city-states passed into the hands of the Latins, and Byzantium lost its power in the seas again (Asal, 2007: 180-189).

Avcılar - Küçükçekmece Lagoon-Bathonea Harbour

It is a harbour settlement located on the west of

hallesi sınırları içerisinde yer alan, Alt Paleolitik Çağ'dan, Geç Osmanlı Dönemi'ne kadar insanlık izleri tespit edildiği ve bu dönemlerin büyük bir kısmında deniz ticaretinin varlığını kanıtlayan verilerin ortaya çıktığı bir liman yerleşimidir (Aydingün, 2017a).

İstanbul Tarihöncesi Araştırmaları (İTA) Projesi kapsamında, 2007 yılında tespit edilmiştir. 2009 yılında Bakanlar Kurulu tarafından alınan karar neticesinde, Kocaeli Üniversitesi Arkeoloji Bölümü Öğretim Üyesi Prof. Dr. Şengül Aydingün ve bilim ekibi tarafından Küçükçekmece Göl Havzası (Bathonea) Kazıları adıyla başlamış ve sürdürülmektedir. Kazıların ilerleyen süreçte tüm göl havzasında yapılması ve bölge için toplu bir değerlendirme imkanı sağlaması beklenmektedir. Yerleşimin yaklaşık yedi km çapında bir alan içerisinde, kuzeyinde Avrupa'nın ve Türkiye'nin en eski insanlık yerleşimlerinden biri olan Yarım-burgaz Mağarası (600.000 yıl), güneydoğusunda Rhegion, kuzeybatısında Spradon antik yerleşimleri vardır. Ayrıca on iki km batısında Büyükçekmece Gölü kıyısında yer alan Athyra yerleşimi, bulunan kültür varlıkları ile Bathonea buluntuları ile benzerlik göstermektedir. Daha geniş mesafe aralığında ise doğuda yaklaşık 22 km mesafede Byzantion/Constantinopolis (İstanbul) ve batıda ilk çağın önemli yerleşmeleri olan 40 km mesafede Selymbria (Silivri) ve 70 km mesafede Herakleia (Marmara Ereğlisi) yer almaktadır.

İlk çağ yazarlarının belirttiğine göre, göle kuzeyden dökülen antik Bathynias (Sazlıdere) akarsuyundan dolayı bölgenin adının Bathynias/Bathonea olarak geçtiği ve Byzantion'a bağlı bir *phyle* olduğu sanılmaktadır (Eyice, 1977/78: 59; Eyice, 1978: 2-10). Bazı yazıtlarda da Bathonea/Bathys-Ryax adı geçmektedir. Bölgenin adının, İlk Çağ'dan sonra değişmiş olabileceği ve Orta Çağ'da daha çok Rhegion içerisinde kaldığı düşünülmektedir (Aydingün, 2017b: 71). Geç Antik Çağ yazarlarından Myrinalı Agathias, gölün Byzantion'un bir demiryeri olduğunu belirtir (Agathias, 1967: 113).

Küçükçekmece Lagünü içerisinde bir yarımada üzerinde yer alan kazı alanında, üç farklı bölgede; "Büyük Liman Bölgesi" (Şek. 5), "Küçük Liman Bölgesi" (Şek. 6-7) ve "Sur İçi Yapıları" kazıları eşzamanlı olarak gerçekleştirilmektedir. Bu

Küçükçekmece Lake on the European side of Istanbul, within the borders of Firuzköy neighbourhood of Avcılar district, where traces of humanity were detected from the Lower Paleolithic Age to the Late Ottoman period and data revealing the existence of maritime trade in most of these periods (Aydingün, 2017a).

It was discovered in 2007 as part of the Istanbul Prehistoric Studies (ITA) Project. As a result of the decision taken by the Council of Ministers in 2009, Kocaeli University Archeology Department Faculty Member Prof. Dr. Şengül Aydingün and her scientific team started and continues under the name Küçükçekmece Lake Basin (Bathonea) Excavations. It is expected that the excavations will be carried out in the entire lake basin in the future and will provide a collective evaluation opportunity for the region. Within an area of approximately seven km in diameter, there is the Yarım-burgaz Cave (400,000 years), one of the oldest human settlements in Europe and Türkiye in the north, Rhegion in the south-east, and Spradon in the northwest. In addition, the Athrya settlement, located twelve km west of the Büyükçekmece lake, is similar to the Bathonea finds with its cultural assets. In the wider distance range, Byzantion/Constantinople (Istanbul) at a distance of approximately 22 km in the east, Selymbria (Silivri) at a distance of 40 km, and Herakleia (Marmara Ereğlisi) at a distance of 70 km in the west. These are important settlements of the first age.

According to the writers of the first era, it is thought that the name of the region was named Bathynias/Bathonea due to the ancient Bathynias stream (Sazlıdere) pouring into the lake from the north and it was a *phyle* connected to Byzantion (Eyice, 1977/78: 59; Eyice, 1978: 2-10). In some inscriptions, the name Bathonea/Bathys-Ryax is mentioned. It is thought that the name of the region may have changed after the First Age and that it remained mostly at Rhegion in the Middle Ages (Aydingün, 2017b: 71). Agathias of Myrina, one of the writers of the Late Antiquity, states that the lake was an anchorage of Byzantion (Agathias, 1967: 113).

In the excavation area, which is located on a peninsula within the Küçükçekmece lagoon, excavations

alanlarda yoğunluk olarak, Geç Antik Çağ'a ait yapı kalıntıları ortaya çıkarılmakla birlikte Epipaleolitik, Çanak Çömleksiz ve Çömlekli Neolitik, Tunç Çağı, Helenistik ve Roma İmparatorluk Dönemleri'ne ait kalıntılar da ortaya çıkarılmıştır. İstanbul tarihinde, ilk kez MÖ 2. binyıla tarihlenen, Hitit, Miken, Kıbrıs ve Balkan eserlerinin ele geçmesi ile dikkat çekmiştir. Kazılar halen sürdürüldüğü için henüz kesinleşmemiş olmakla birlikte, özellikle Saray-Manastır kompleksi olabilecek Bazilikal Planlı Apsisli bir yapı ve Martyrion yapısının varlığı bu alanın kutsal bir yerleşim olarak planlandığını göstermektedir. Kazılarda ele geçen tıp aletleri, binlerce adet pişmiş toprak ilaç şişesi parçası, ilaç yapımında kullanılan havan ve havanelleri, Geç Antik Çağ'da bölgede ilaç üretim merkezi olarak söz edilen "Daphnusion"u işaret etmektedir. Lagün gölünün korunaklı yapısı sebebiyle çok çeşitli balık ve kuşlara ev sahipliği de yapması burasının balıkçılık ve kuş eti için zengin bir bölge olmasını sağlamıştır. Kentlinin en önemli geçim kaynaklarından, dolayısıyla da devletin vergi kaynaklarından biri olan balıkçılık ve balık sosu, *garum* üretimi burada yaygındır. Yıllık yüz elli bin ton balığın burada tutulduğu bilinmektedir (Deveciyan, 2006: 218; Bursa, 2010: 1-18). Limanın Osmanlı İmparatorluğu Dönemi'nde de donanmaya tersane olarak hizmet ettiği kazılarda çıkan malzemeye göre düşünülmektedir. Küçükçekmece Lagün Gölü'nün geçmişten günümüze kadar sürekli Marmara Denizi ile bağlantılı olmasından dolayı korunaklı bir iç liman olarak kullanıldığı anlaşılmaktadır (Aydıngün, 2018: 273-274).

Bathonea Limanı'nın uluslararası ticari faaliyetlerinin MS 5. yüzyılda zirve yaptığı ancak, MS 7. yüzyılın ikinci yarısından sonra birden azaldığı, Theodosius limanı gibi aynı kaderi paylaştığı anlaşılmaktadır. Akdeniz ülkeleri ile ticareti faaliyetlerin kanıtlarından olan amphora ve unguentarium gibi malzemenin birden kesilmesi bu duruma açıklık getirmektedir. Bu dönemde yaşanan depremler gibi doğa olayları Bizans coğrafyasında oldukça zorlu günlerin başlamasına neden olmuştur. Aynı yüzyılda Bizans devletinin başı güneyde Arap ve Sasani batıda ise Bulgar kavimleri ile derde girmiştir (Ostrogorsky, 2015: 102-114). Özellikle tüm Akdeniz'de Mısır, Kıbrıs, Rodos gibi yerlerin Arapların hakimiyetine geçmesi bu dönemdeki en önemli ticari çöküşü yaratmıştır.

are carried out at the same time in three different regions; the "Great Harbour Area" (Fig. 5), the "Small Port Area" (Figs. 6-7), and the "Constructions walled". In these areas, building remains belonging to the Late Antiquity have been unearthed, but also artifacts from the Epipalaeolithic, Pre-Pottery Neolithic and Pottery Neolithic, Bronze Age, Hellenistic, and Roman Imperial Periods. In the history of Istanbul, it attracted attention with the discovery of Hittite, Mycenaean, Cyprus and Balkan findings dating to the 2nd millennium BC for the first time. Although the excavations are still ongoing, it has not been finalized yet, but the presence of a basilica planned apse and Martyrion structure, which may be a palace-monastery complex, shows that this area was planned as a sacred settlement. The medical instruments found during the excavations, thousands of fragments of terracotta medicine bottles, pestles and pestles used in medicine, point to "Daphnusion", which was mentioned as a medicine production center in the region in the Late Antiquity. Due to the sheltered nature of the lagoon lake, it also hosts a wide variety of fish and birds, making this a rich area for fishing and bird meat. Fishing and fish sauce *garum* production, which is one of the most important livelihoods of the city and therefore one of the tax sources of the state, is widespread here. It is known that a hundred and fifty tons of fish are kept here annually (Deveciyan, 2006: 218; Bursa, 2010: 1-18). It is thought that the port served as a shipyard for the navy during the Ottoman Empire, according to the materials found in the excavations. It is understood that Küçükçekmece lagoon lake has been used as a sheltered inner harbour since it has been constantly connected with the Sea of Marmara from past to present (Aydıngün 2018: 273-274).

It is understood that the international commercial activities of the Bathonea port peaked in the 5th century AD, but declined abruptly after the second half of the 7th century AD, and shared the same fate as the port of Theodosius. The sudden cutting of materials such as amphorae and unguentaria, which are evidences of trade activities with Mediterranean countries, clarifies this situation. Natural events such as earthquakes experienced in this period caused the beginning of very difficult days in Byzantine geography. In the same century, the head of the Byzantium state got into trouble with the Arab and Sassanid tribes in the south and the

İstanbul'un temel tahıl ihtiyacının, zeytinyağının karşılandığı Mısır'dan ve diğer Akdeniz limanlarından yüklenmiş gemiler gelmemeye başlamıştır. Ayrıca Kıbrıs bakırı ve Uzakdoğuya kadar uzanan ticarete kıymetli kumaşlar, yarı kıymetli taşlar, Afrika'dan abanoz, fildişi, deve kuşu yumurtası ile yapılmış lüks prestij ürünlerinin taşındığı gemilerin artık limana uğramaması, Theodosius Limanı gibi Bathonea'nın da hareketli ticaret hayatının sönmesine neden olmuştur. Bathonea Limanı ile İstanbul Theodosius Limanının arasındaki mesafe 20 km'dir. Uzak yoldan gelen tekneler için ana merkez olan İstanbul'a varmadan ya da oradan ayrıldıktan sonra batıya doğru ilk uğrayacakları liman olmasından dolayı aynı dönemin ortak ticari hareketliliğini yaşamaları doğaldır.

Roma İmparatorluğu sınırlarında yer alan bazı büyük kentlerin temel gıda maddeleri açısından desteklenmesini sağlayacak uygulamalar *Annona Civica* ve *Annona Militaris* sistemleridir (Kara, 2019: 24-28). Bu sistemlerden ilki kentli halkı diğeri ise askeri güçleri, diğer eyaletlerden vergi karşılığında aynı olarak alınan ürünlerin, büyük/önemli ya da ihtiyacı olan kentlere ve askeri garnizonlara aktarıldığı sanılmaktadır. Bu ihtiyacın yaşandığı ve süreklilik gösterdiği sanılan yegane kentin, başkent Constantinopolis olduğu söylenebilir. Constantinopolis'in başkent olduğu süreçte inşaa faaliyetleriyle birlikte büyümekte olduğu ve üst tabakadan insanların yerleştirildiği bilinmektedir (Gregory, 2008: 67; Mitchell, 2016: 444; Grant, 2000: 19-20). Kente gelen üst sınıf kişilerin yanında, kente süre giden inşaatların çalışanları da doyurulması gereken kişiler olmalıdır. Kente yerleşmenin çoğalması ve kentin gelişimi için uygulanan teşvik uygulamalarından biri kuşkusuz ki ücretsiz ekmek ve tahıl dağıtımıydı. Bununla birlikte, çeşitli sınıfsal düzeylerdeki nüfusun ihtiyaçları dahilindeki yaşamsal ve lüks gıda/her türlü ürünün de kesintisiz biçimde buraya taşınmış olması gerekmektedir (Grant, 2000: 19-20; Mitchell, 2016: 444). Başkenti korumak için Iustinianus döneminde Constantinopolis'te 70.000 askerinin mevcut olduğu da bilinmektedir (Procopius, SH, xxiii, 24). Roma İmparatorluğu'nun kentlilik anlayışı olarak Latince *civitas*, Yunanca *polis* adlandırılması, kent ve kentin gıda ihtiyaçlarını gideren arka plandaki kırsal da barındırmaktadır. Roma'nın tüm hakimiyet alanına yayılmış kentler birbirine yakın konumlanmışlardır. Nüfusları-

Bulgarian tribes in the west (Ostrogorsky, 2015: 102-114). Especially in the entire Mediterranean, the domination of places such as Egypt, Cyprus, and Rhodes by the Arabs created the most important commercial collapse in this period. Ships loaded from Egypt and other Mediterranean ports, where Istanbul's basic grain needs and olive oil are met, stopped coming. In addition, the fact that the ships carrying precious fabrics, semi-precious stones, ebony, ivory, and ostrich eggs from Africa in the trade extending to Cyprus copper and the Far East no longer stop at the port. Like the port of Theodosius, it caused the bustling commercial life of Bathonea to fade. The distance between Bathonea port and Istanbul Theodosius port is 20 km. It is natural for them to experience the common commercial activity of the same period since it is the first port of call towards the west after arriving in or leaving Istanbul, which is the main center for boats coming from a long way.

The implementation that will provide support for some big cities in the Roman Empire in terms of basic foodstuffs is *annona civica* and *annona militaris* systems (Kara, 2019: 24-28). It is thought that the first of these systems is the citizens of the city, the other is the military forces, and the products taken in kind from other states in return for taxes are transferred to large/important or needy cities and military garrisons. It can be said that the only city where this need was experienced and thought to be continuous was the capital Constantinople. It is known that Constantinople was growing with the construction activities during the period when it was the capital and people from the upper classes were settled (Gregory, 2008: 67; Mitchell, 2016: 444; Grant, 2000: 19-20). In addition to the upper-class people who come to the city, the workers of the ongoing constructions in the city should also be people who need to be fed. Undoubtedly, one of the incentive practices applied for the increase of settlement and the development of the city was the distribution of free bread and grain. However, vital and luxury food/all kinds of products within the needs of the population at various class levels should be transported here uninterruptedly (Grant, 2000: 19-20; Mitchell, 2016: 444). It is also known that there were 70,000 soldiers in Constantinople during the reign of Justinian to protect the capital (Procopius, SH, xxiii, 24). The Latin *civitas*, the Greek *polis*

nın çoğunlukla, 10.000 altı olduğu bilinmektedir (Mitchell, 2016: 440-441).

Costantinopolis yakınlarındaki Theodosius ve Bathonea/Rhegion gibi büyük limanlar da benzer özelliklere sahip biçimde arka planda büyük bir nüfusu besleyen kırsal yerleşimleri olan limanlar olmalıdır. İzmit Körfezi'ndeki Nikomedia'da eski bir başkent olduğu için Astakos Limanı Marmara Denizi'nin en doğusundaki en büyük limandır ve geri planda Anadolu'nun karasal kentleriyle bağlantıları vardır. Söz konusu limanlar MS 7. yüzyılın ikinci yarısından sonra Akdeniz'le kesilen ticaret sonucunda mecburen daha çok Marmara'nın çevresindeki iç limanlarla yapılan yerel ticaret ön plana çıkmıştır. Bu da daha çok kereste ve odun yanında bir-iki günlük seyir ile yürütülebilen taze sebze, meyve, günlük pazar alışverişi biçiminde olmalıdır. Bu durum ekonomik olarak bölgenin refah seviyesinin küçülmesinin göstergesidir. MS 7. yüzyıldan sonra Bizans'ın başkentinde sık tüketilen baklagiller, sebze, kavun, karpuz, vişne, elma dut, incir, kayısı, üzüm, ceviz, fındık gibi ürünler iç pazarda kabul görmektedir (Nemlioğlu Koca, 2015: 835). İzmit Körfezi çevresinde bol miktarda yetişen söz konusu taze ürünler, başkentini ihtiyacı karşılamaktadır. Bunun için taze ürünlerin hızlı bir şekilde gönderilmesi gerekmektedir. Karamürsel'de kestane ve fındık ağacından üretilmiş yarım koniyi andıran küçük boyutlu standart sepetlerin bu dönemde önem kazanmış olması gerekir. Bu sepetler, hafif ve kolay taşınabilir ve de amphorayı andıran konik dip biçimiyle taze sebze ve meyve gibi ürünlerin sevkiyatında kolaylık sağlamış olmalıdır (Şek. 10). Özellikle de ağır ve pahalı üretimler olan amphoraların yerini almış olması gerekir. Deniz taşımacılığında konik dip-ler ideal formlar olarak kabul edilir. Bu sepetlerde günlük yumurta, kümes hayvanları gibi ürünlerin taşınması da oldukça kolaydır. Kazılarda MS 7. - 9. yüzyıllar arasında üretilmiş amphoraların çok az sayıda ele geçmesi bu dönemlerde Karamürsel sepeti tarzındaki organik taşıma kaplarının kullanıldığını düşünmemize neden olmuştur. Marmaray Projesi kapsamındaki Teodosius Limanı kazılarında içinde kiraz çekirdeği dolu olan bir sepetin (Şek. 4) bulunması bu önerimizi de desteklemektedir (Kızıltan, 2014: 18). Körfez çevresinde üretilmiş ürünlerin de Bathonea ve Theodosius Limanları'na Karamürsel'in antik limanından dan yola çıkmış olması beklenilmektedir.

name, as the urban understanding of the Roman Empire, also includes the city and the countryside in the background that meets the food needs of the city. The cities spread over the entire dominion area of Rome were located close to each other. It is known that their population is mostly below 10,000 (Mitchell, 2016: 440-441).

Large ports such as Theodosius and Bathonea/Rhegion near Constantinople should have similar characteristics, with rural settlements feeding a large population in the background. As an ancient capital in Nicomedeia in the gulf of İzmit, **Astakos port is the largest port in the easternmost part of the Sea of Marmara** and has links with the terrestrial cities of Anatolia in the background. As a result of the trade with the Mediterranean after the second half of the 7th century AD, the local trade with the inner ports around the Marmara has come to the fore. This should be in the form of fresh vegetables, fruits, daily market shopping, which can be carried out with a one or two day cruise besides timber and wood. This is an indication of the economic decline of the region's welfare level. After the 7th century AD, products such as legumes, vegetables, melons, watermelons, sour cherries, apples, mulberries, figs, apricots, grapes, walnuts and hazelnuts, which were frequently consumed in the capital of Byzantium, were accepted in the domestic market (Nemlioğlu Koca, 2015: 835). These fresh products, which were grown in abundance around the gulf of İzmit, meet the needs of the capital. For this, fresh products must be sent quickly. **Small-sized standard baskets resembling a half-cone** made of chestnut and hazelnut trees in Karamürsel must have gained importance in this period. These baskets should have facilitated the shipment of products such as fresh vegetables and fruits with their light and easily transportable conical bottom shape resembling an amphora. (Fig. 10). It **must have taken the place of amphoras**, which are especially heavy and expensive productions. **Conical bottoms are considered ideal forms in maritime transport**. It is also very easy to transport products such as daily eggs and poultry in these baskets. The fact that very few amphorae produced between the 7th and 9th centuries AD were found during the excavations led us to think that organic transport containers in the style of Karamürsel basket were used during these periods. The discovery of a basket filled with cher-

Bathonea Limanı, MS 9. - 11. yüzyıllar arasında kuzeyden gelen Viking ve Varangianlar ile yeniden canlanmıştır. Bu kez Baltık ülkeleri ile canlı bir ticari dönemin varlığı, kazılarda ele geçen amber, kemik ve bronz eserlerle kendini kanıtlamaktadır (Stanisławski, 2017: 499-517). MS 12. yüzyıldan itibaren Theodosius Limanı ile aynı kaderi paylaştığı anlaşılan Bathonea Limanının Latin istilası sonrası kullanılmadığı, uzun süre terk edildiği anlaşılmaktadır. Osmanlı Dönemi'nde ise gölü çevreleyen taş teraslı kıyıların ve bazı kıyı yapılarının tersane olarak kullanıldığı sanılmaktadır.

İZMİT KÖRFEZİ LİMANLARI

Nikomedea – Astakos (Olbia)

İstanbul çevresindeki limanlardan sonra Marmara Denizi'nin doğusundaki en önemli limanlar İzmit Körfezi'ndeki Astakos/Astakenos ve Nikomedea antik limanlarıdır. Günümüzde Karamürsel olarak adlandırılan ilçenin yakınlarında ise Prainetos/Preietos limanı yer almıştır. İzmit Körfezi'nin, hemen güneybatısında ise kıyı yerleşimi Drepana-Helenopolis (Yalova-Hersek) bulunur (Öztürk, 2016: 61).

Bu limanlardan Nikomedea bir merkezi aktarma limanı görevi görmüştür. Kent İstanbul, Bursa ve İç Anadolu'yla kara yolu bağlantıları, verimli tarım alanları ve doğal limanı sayesinde tarih boyunca önemli bir konumdadır.

Kentin ilk kurulduğu Yunan kolonizasyonunun temel gücü olan ticaret ve denizciliğin şehrin kuruluş döneminde etkili olduğunu, ardından Astakos (Olbia) liman faaliyetlerinin yoğunlaştığını görmekteyiz. Bithynia Krallığı döneminde Nikomedea deniz ticareti, gemi yapımı ve balıkçılıkla gelişmiştir. Körfez donanma gücüyle öne çıkmıştır. Bölge, Roma İmparatorluğu egemenliğine girdikten sonra Augustus Dönemi'nde kullanılan Darıca-Dil İskelesi kesimindeki limana rağmen, özellikle fırtınalı havalarda doğu kesimindeki liman, İstanbul'a gelen yük ve yolcu gemilerinin en güvenilir barınağıdır. Kaynaklardan Roma İmparatorluk Dönemi'nde Nikomedea'da artan deniz ticaretine bağlı olarak surların, limanın ve tersanenin genişletildiği anlaşılmaktadır. Sakarya Nehri üzerinden yapılan nehir taşımacılığı sayesinde Karadeniz'e açılarak, kuzeyindeki Kerpe (Calpe) ve Kefken'in gelişmesini sağlamıştır.

ry seeds (Fig. 4) during the Theodosius harbour excavations also supports our proposal (Kızıltan, 2014: 18). The products around the bay must have been sent to the ports of Bathonea and Theodosius from the ancient port of Prainetos (Karamürsel).

Bathonea harbour was revived with Vikings and Varangians arriving from the north between the 9th and 11th centuries AD. This time, the existence of a lively trade period with the Baltic countries proves itself with the amber, bone, and bronze artifacts found in the excavations (Stanisławski, 2017: 499-517). It is understood that the Bathonea port, which seems to have shared the same fate with the port of Theodosius since the 12th century AD, was not used after the Latin invasion and was abandoned for a long time. In the Ottoman period, it is thought that the stone terraced shores surrounding the lake and some coastal structures were used as shipyards.

PORT OF THE GULF OF İZMİT

Nicomedia-Astakos (Olbia)

After the ports around Istanbul, the most important ports in the east of the Marmara are the ancient ports of Astakos/Astakenos, Nikomedea, in the gulf of İzmit. The Prainetos/Preietos port was located near the town, which is now called Karamürsel. To the southwest of the gulf of İzmit, the coastal settlement of Drepana-Helenopolis (Yalova-Hersek) is located (Öztürk, 2016: 61).

Among these ports, Nikomedea served as a central transfer port. The city has been in an important position throughout history thanks to its highway connections with Istanbul, Bursa, and Central Anatolia, fertile agricultural areas and natural harbour.

We see that trade and maritime, which were the main forces of Greek colonization when the city was first established, were effective in the founding period of the city, and then port activities intensified in Astakos/Olbia. During the period of the Bithynia Kingdom, Nicomedea developed with sea trade, shipbuilding, and fishing. The gulf has come to the fore with its naval power. Despite the port on the Darıca-Dil İskelesi section, which was used during the Augustus period after the region came under Roman rule, the port in the eastern part is the most reliable shelter for cargo and passenger ships coming to Istanbul, especially in

Karamürsel - Prainetos / Preietos Limanı

Karamürsel ilçesinin bulunduğu alanda Antik-çağ'da kurulmuş Prainetos veya diğer benzer isimlerle anılan yerleşimin, ilk ne zaman kurulduğu veya bu alanın ilk kimler tarafından iskan edildiği kesin olarak bilinmese de, Fenikeliler tarafından kurulduğuna dair bir bilgi ve Thrak kökenli Bithyn halkı tarafından yerleşim gördüğüne dair genel fikirler mevcuttur (Öztürk, 2016: 63-64).

Prainetos, Constantinopolis, Nikaia ve Nikomedeia'nın (İzmit) ortasında yer almış, konum açısından önemli bir geçiş noktası ve kıyı yerleşimi özelliğiyle de bir durak olarak önem kazanmıştır. Önce Roma İmparatoru Diocletianus MS 286'da Nikomedeia kentini Roma İmparatorluğu'nun doğu kesiminin başkenti ilan etmiş ve kenti imar ettirmiştir. Hemen ardından ise Roma İmparatoru I. Constantinus'un MS 330'da Byzantion'u (İstanbul) imparatorluğun başkenti yapması ve yeniden yapılandırması, sadece bu kentlerin değil aynı zamanda bu bölgede bulunan diğer yerleşimlerin de her anlamda önem kazanmasına vesile olmuştur. Prainetos liman yerleşiminin esas önemini MS 5. yüzyıldan sonra kazandığı görülür. Prainetos, bu dönemin iki önemli kenti Constantinopolis ile Nikaia arasındaki yol ağının üzerinde kalmaktadır. Constantinopolis, Khalkedon (Kadıköy) ve Khrysopolis'ten (Üsküdar) Nikaia'ya ulaşmak için körfezi dolaşarak karayolunun kullanılmasından ziyade, deniz yoluyla önce Drepana-Helenopolis veya Prainetos'a, oradan da karayoluyla Nikaia'ya ulaşılmıştır. Böylece Prainetos limanının ticari olarak tüccarların, sivil olarak yolcu ve seyyahların, askeri ulaşım olarak da Doğu Roma ordusu tarafından kullanılmıştır (Öztürk, 2016: 62). Bu özelliğinin yanı sıra kentin bir önemli özelliği de dini bir piskoposluk merkezi olmasıdır.¹

Arap ve Türk akınlarının devam ettiği MS 8. - 11. yüzyıllar arasında Constantinopolis ve Boğaz yakınlarındaki limanların tam tersine, İzmit Körfezi'ndeki antik limanlar stratejik konumları nedeniyle daha güçlenmiştir. Limanlar askeri üs olarak da kullanılmıştır. Haçlı Seferleri sırasında ticareti

stormy weather. It is understood from the sources that the walls, port, and shipyard were expanded due to the increasing sea trade in Nicomedeia during the Roman Imperial period. Thanks to the river transport made over the *Sakarya river*, it opened to the Black Sea and provided the development of Calpe (Kerpe) and Kefken in the north.

Karamürsel/Prainetos / Preietos Port

Although it is not known exactly when the settlement, which was founded in Antiquity in the area where the Karamürsel district is located, was called *Prainetos* or with other similar names, or by whom this area was first inhabited, there is information that it was founded by the *Phoenicians* and general ideas that it was settled by the Bithyn people of Thracian origin available (Öztürk, 2016: 63-64).

Located in the middle of Prainetos, Byzantion/Constantinople, Nicaea, and Nicomedeia (İzmit), it gained importance as an important transit point in terms of location and a stop with its coastal settlement feature. First, the Roman Emperor Diocletian declared the city of Nicomedeia the capital of the eastern part of the Roman Empire in 286 AD and had the city rebuilt. Immediately after, Constantine made Byzantion (Istanbul) the capital of the empire and restructured it under the name of Constantinople in 330 AD and this helped not only these cities, but also other settlements. It is seen that the Prainetos port settlement gained its main importance after the 5th century AD. Prainetos is on the road network between Constantinople and Nicaea, the two important cities of this period. Rather than using the highway to travel around the bay to reach Nicaea from Constantinople, Chalcedon (Kadıköy) and Khrysopolis (Üsküdar), it was *first reached to Drepana-Helenopolis or Prainetos by sea, and then to Nicaea by road*. Thus, the port of Prainetos was used commercially by merchants, civilian passengers, and travelers, and by the Eastern Roman Empire army as military transportation (Öztürk, 2016: 62). In addition to this feature, another important feature of the city is that it is a religious and episcopal center.¹

¹ MS 5. yüzyıl kilise tarihçisi Sokrates (Socrates Scholasticus) "Historia Ecclesiastica" (Kilise Tarihi) adlı eserinde "Prenetos" adıyla tanımladığı kentin, Nikomedeia'nın karşısında yer alan bir emporion (ticaret kolonisi) olduğunu ve ayrıca burasının önemli kilise babalarından Constantinopolis başpiskoposu Ioannes Chrysostomos'un (MS c. 347-407) yaşadığı sürgün yeri olduğunu belirtir. Socr. Hist. Eccl. VI 16.

¹ 5th century AD church historian Sokrates (Socrates Scholasticus) described the city as "Prenetos" in his Historia Ecclesiastica (Church History), and that the city was an emporion (trade colony) located opposite Nicomedeia, and that this place was also named after one of the important church fathers, Ioannes Chrysostomos, the archbishop of Constantinople. (AD ca. 347-407) indicates that he lived in exile (Socr. Hist. Eccl. VI 16.).

duran İstanbul limanlarına rağmen körfez limanları Doğu'yla bağlantıda daha güvenli konuma gelmiştir. Latinler'in İstanbul'u ele geçirmesinden sonra limanlardaki uluslararası ticaret bitmiş ve limanlar terk edilmiştir. Böylece Marmara'da deniz ticareti iyice doğuya kaymıştır. Batıdan gelen tekneler Güney Marmara kıyılarını takip ederek en doğudaki İzmit Körfezi ve çevresindeki limanlara ulaşmışlardır. Yine bu dönemde kara yolları ticareti ön plana çıkmıştır. Batıda Fransa Bordeaux'dan başlayarak doğuda Kudüs'e varan kara yolunda İzmit Körfezi deniz ile karanın bulunduğu bir köşe konumunda önemli bir görev üstlenmiştir (Nemlioğlu Koca, 2015: 835). Karamürsel'deki liman da İznik, Yalova-Bursa hattından Kocaeli merkezine uzanan deniz ulaşımının küçük bir ayağı olarak hizmete devam etmiştir (Şek. 8-9).

SONUÇ

MÖ 7. yüzyıldan itibaren özellikle üçgen yelkenle sahip gemilerin deniz ulaşımına katılmasıyla Akdeniz-Ege-Karadeniz hattında güçlü bir ticaret başlamıştır. Daha önceleri Karadeniz'den gelen ve debisi yedi km'ye varan güçlü akıntı yanında keskin girintili çıkıntılı dönemeçleri sebebiyle çok zor geçilen İstanbul Boğazı, yelkenli gemilerle aşılmıştır. Böylece Karadeniz ile Akdeniz ülkeleri arasında hem ciddi bir ticaret hem de kültürel bağlantı sağlanmıştır. Bu ticaret özellikle İstanbul'un Constantinopolis olarak Roma'nın başkenti yapılmasından sonra artarak devam etmiş ve MS 5. - 6. yüzyıllarda zirve yapmıştır. MS 7. yüzyılın ikinci yarısından itibaren yaşanan doğa olayları ve siyasi olaylar Akdeniz Dünyasındaki çöküşü getirmiş, dolayısıyla Karadeniz'le gelişen ticari ilişkiler zayıflamıştır. Bu süreçte Marmara Denizi'nde iç hareketlenme başlamıştır. İstanbul Boğazı'nın doğusundaki İzmit Körfezi'ndeki limanlar ile iç ticaret gelişmiştir. İzmit Körfezi gerisindeki kara yolu ticaretiyle Anadolu ve Mezopotamya'ya kadar uzanan hattan gelen ürünler başkentin ihtiyaçlarını karşılamıştır. MS 9. - 11. yüzyıllar arasında Kuzey Avrupa'dan Tuna Nehri yoluyla inen İskandinavlar (Viking ve Varangianlar) ve Karadeniz'in kuzey kıyılarından gelen ticaret ile yeniden yoğun bir deniz ticareti yaşanmıştır. MS 11. yüzyıldan sonra başkentin çevresindeki limanlar, Haçlı Seferleri ve Latinlerin Constantinopolis'i ele geçirmesiyle tamamen devre dışı kalmıştır. İzmit Körfezi'ndeki antik limanlar stratejik konumları nedeniyle tek-

In contrast to the ports near Constantinopolis and the Bosphorus between the 8th and 11th centuries AD, when Arabic and Turkish raids continued, the ancient ports in the gulf of İzmit became stronger due to their strategic location. The ports were also used as military bases. Despite the Istanbul ports, whose trade stopped during the Crusades, the gulf ports became more secure in connection with the east. After the Latins captured Istanbul, international trade in the ports ended and the ports were abandoned. Thus, maritime trade in Marmara has shifted to the east. Boats coming from the west followed the southern Marmara shores and reached the easternmost gulf of İzmit and the ports around it. Again in this period, road trade came to the fore. The gulf of İzmit, on the highway starting from Bordeaux, France in the west, and reaching Jerusalem in the east, played an important role as an important corner where the sea and land meet (Nemlioğlu Koca, 2015: 835). The port in Karamürsel continued to serve as a small pillar of the sea transportation stretching from the İznik, Yalova-Bursa line to the center of Kocaeli (Figs. 8-9).

CONCLUSION

Since the 7th century BC, especially with the participation of ships with triangular sails-canvas in sea transportation, a strong trade started on the Mediterranean-Aegean-Black Sea line. The Bosphorus, which was very difficult to pass due to the strong current coming from the Black Sea and the flow of up to seven km, as well as its sharp indented turns, has been crossed by sailing ships. Thus, a serious trade and cultural connection were established between the Black Sea and the Mediterranean countries. This trade continued to increase especially after Istanbul was made the capital of Rome as Constantinople and peaked in the 5th - 6th centuries AD. The natural events and political events experienced since the second half of the 7th century AD brought the collapse in the Mediterranean world, so the commercial relations with the Black Sea weakened. In this process, internal movements started in the Sea of Marmara. Internal trade has developed with the ports in the gulf of İzmit, east of the Bosphorus. The products coming from the line extending as far as Anatolia and Mesopotamia with the land trade behind the gulf of İzmit met the needs of the capital. Between the 9th and 11th centuries AD, there was an intense sea trade with the Scandinavians (Viking and Varangians) descend-

rardan güçlenmiştir. Limanlar hem askeri üs olarak hem de ticari olarak Marmara'daki aktiviyeyi canlı kılmıştır.

ing from Northern Europe via the Danube river and the trade coming from the northern shores of the Black Sea. After the 11th century AD, the ports around the capital were completely disabled by the Crusades and the Latins' capture of Constantinople. The ancient ports in the gulf of İzmit were strengthened again due to their strategic location. The ports have made the activity in Marmara alive both as a military base and commercially.

KAYNAKÇA / BIBLIOGRAPHY

Antik Kaynaklar / Ancient Sources

Agathias, Agathiae Myrinaei Historiarum Libri Quinque. (Ed. R. Keydell), *Corpus fontium bizantinae Series Berolinensis* 2, 1967.

Prokopius (Procopius). *The Anecdota or Secret History*, Chapter XXIII. LacusCurtius • Procopius - Anecdota, Chapter 23. Retrieved January 25, 2021, from https://penelope.uchicago.edu/Thayer/E/Roman/Texts/Procopius/Anecdota/23*.html

Socr. Hist. Eccles. (Sokrates, Historia Ecclesiastica) = *Sokratous Scholastikou kai Hērmeiou Sozomenou Ekklesiastikē historia/ Socratis Scholastici et Hermiae Sozomeni historia ecclesiastica/Henricus Valesivs Graecum textum collatis MSS. codicibus emendavit, Latine vertit, notis illustravit; cujus editionem criticis observationibus locupletavit*. Gulielmus Reading Cleri; accurate et denuo recognoscente J.-P. Migne, Lutetiae Parisiorum: excudebatur et venit apud J.-P. Migne editorem, 1864.

Tuledalı Benjamin (Benjamin of Tudela), *The Itinerary of Benjamin of Tudela. Critical Text*. Translation and Commentary by Marcus Nathan Adler. London: H. Frowde, 1907.

Modern Kaynaklar / Modern Sources

Aydingün, Ş. (2017a). Nehir - Göl- Deniz Birleşiminde Bir Kazı Yeri (İlk Beş Yıllık Çalışma). (Ed. Ş. G. Aydingün). *İstanbul Küçükçekmece Göl Havzası Kazıları (Bathonea)*. İstanbul: Arkeoloji ve Sanat Yayınları, 1-68.

Aydingün, Ş. (2017b). Bathonea İsmi Üzerine Veriler ve Yorumlar. (Ed. Ş. G. Aydingün). *İstanbul Küçükçekmece Göl Havzası Kazıları (Bathonea)*. İstanbul: Arkeoloji ve Sanat Yayınları, 69-94.

Aydingün, Ş. (2018). Arkeolojik Verilerle Avcılar'ın Yüz Binlerce Yıl Öncesine Uzanan Geçmişi. *Uluslararası Avcılar Sempozyumu – Bütün Yollar Avcılar'dan Geçer*. 15-16 Mart 2018. Alev Yayınları: İstanbul, 263-313.

Asal, R. (2007). İstanbul'un Ticareti ve Theodosius Limanı. (Ed. A. Karamani Pekin). *Gün Işığında İstanbul'un 8000 Yılı: Marmaray, Metro, Sultanahmet Kazıları*. İstanbul: Vehbi Koç Vakfı Yayınları, 180-189.

Baran Çelik, G. (2007). Yenikapı'da Günlük Yaşam. (Ed. A. Karamani Pekin). *Gün Işığında İstanbul'un 8000 Yılı: Marmaray, Metro, Sultanahmet Kazıları*. İstanbul: Vehbi Koç Vakfı Yayınları, 216-227.

Bursa, P. (2010). *Antik Çağ'da Anadolu'da Balık ve Balıkçılık*. İstanbul: Eskiçağ Bilimleri Enstitüsü Yayınları.

Ceylan, B. (2016). Geç Antik Dönem Kentlerinde Gerileme/Devamlılık Modellerine Kanunlar Üzerinden Bir Bakış. *Olba*, 24, 535-55.

Dagron, G. (2002). The Urban Economy, Seventh-Twelfth Centuries. *The Economic History of Byzantium: From the Seventh through the Fifteenth Century*. 393-461.

Deveciyan, K. (2006). *Türkiye'de Balık ve Balıkçılık*. (Çev. E. Üye-pazarıcı). İstanbul: Aras Yayıncılık.

Eyice, S. (1977-1978). Tarihte Küçükçekmece. *Güneydoğu Avrupa Araştırmaları Dergisi*, 6/7, 57-123.

Eyice, S. (1978). Tarihte Küçükçekmece. *Türkiye Tarih ve Otomobil Kurumu Belleteni*, 62/341, 2-10.

Grant, M. (2000). *Roma'dan Bizans'a*. (Çev. Z. İlkelen). İstanbul: Homer Yayınevi.

Gregory, T. E. (2008). *Bizans Tarihi*. (Çev. E. Ermert). İstanbul: Yapı Kredi Yayınları.

Kara, Ü. (2019). *Geç Antik Çağ'da (M.S. 4. - 7. Yüzyıl) Doğu Akdeniz'de üretilen Ticari Amphoralarda Dipinti, Graffite Mühür Kullanımı*. (Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ege Üniversitesi, İzmir)

Kızıltan, Z. (2014). Marmaray-Metro Projeleri ve Yenikapı Arkeolojik Kurtarma Kazıları. *Colloquium Anatolicum*, 13, 11-43.

Mitchell, S. (2016). *Geç Roma İmparatorluğu Tarihi M.S. 284-641*. (Çev. T. Kaçar). Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.

Müller Wiener, W. (2003). *Bizans'tan Osmanlı'ya İstanbul Limanı*. (Çev. E. Özbek). İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.

Nemlioğlu Koca, Y. (2015). Kocaeli Limanlarının Tarihsel Gelişimi ve Deniz Ticareti. *I.Uluslararası Gazi Akçakoca ve Kocaeli Tarihi Sempozyumu*. Kocaeli: Kocaeli Büyükşehir Belediyesi, Kültür ve Sosyal İşler Dairesi Başkanlığı Yayınları No: 35, 821-847.

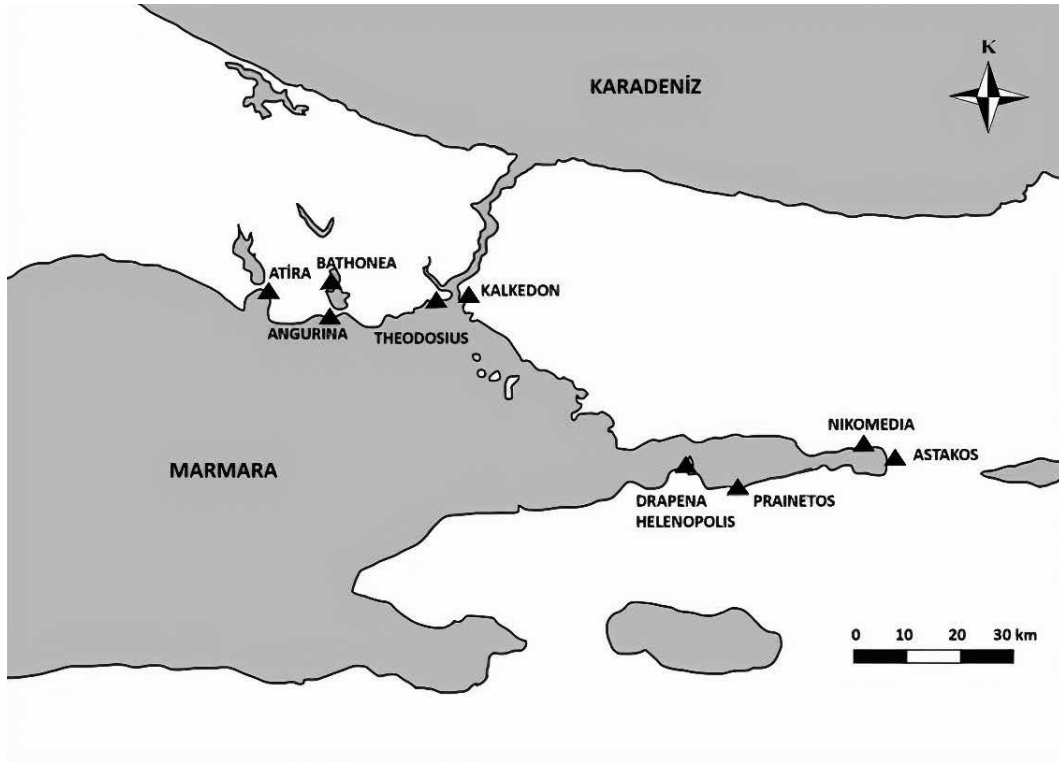
Ostrogorsky, G. (2015). *Bizans Devleti Tarihi*. (Çev. F. Işıltan). Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.

Özsait Kocabaş, H. I. (2010). *Yenikapı 12 Batığı: Yapım Tekniği ve Rekonstrüksiyon Önerisi*. (Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul Üniversitesi, İstanbul)

Öztürk, B. (2016). Karamürsel'de (Bithynia) Bir Antik Kıyı Yerleşimi: Prainetos/Preietos. *II. Uluslararası Kara Mürsel Alp ve Kocaeli Tarihi Sempozyumu*. Kocaeli: Kocaeli Büyükşehir Belediyesi, Kültür ve Sosyal İşler Dairesi Başkanlığı Yayınları, 35, 61-82.

Pulak, C. (2007). Yenikapı Bizans Batıkları. (Ed. A. Karamani Pekin). *Gün Işığında İstanbul'un 8000 Yılı: Marmaray, Metro, Sultanahmet Kazıları*. İstanbul: Vehbi Koç Vakfı Yayınları, 202-215.

Stanisławski, B. (2017). Project: Constantinople/Istanbul – Küçükçekmece the Destination Port of the Way from the Varangians to the Greeks, a centre of Byzantinization of the Rus' Community – Aims, Sources and Objectives. (Ed. Ş. G. Aydingün). *İstanbul Küçükçekmece Göl Havzası Kazıları (Bathonea)*. İstanbul: Arkeoloji ve Sanat Yayınları, 445-463.



Şek. 1: İstanbul ve İzmit Körfezi Limanları (Çizim: H. Aydingün)

Fig. 1: Istanbul and Izmit Bay Harbours (Drawing: H. Aydingün)



Şek. 2: Yenikapı Kazı Alanı - Theodosius Limanı (Özait - Kocabaş, 2010: 4-3)

Fig. 2: Yenikapı Excavation Site - Theodosius Harbour (Özait - Kocabaş, 2010: 4-3)



Şek. 3: Theodosius Limanı kazılarında ortaya çıkarılan MS 9. yüzyıla tarihlenen YK 12 Batığı
(Özsait - Kocabaş, 2010: 30-12)

Figs. 3: YK 12 shipwreck dated to the 9th century AD, unearthed during the excavations of
Theodosius Harbour (Özsait - Kocabaş, 2010: 30-12)



Şek. 4: YK 12 batığı/teknesinde ortaya çıkarılan kiraz çekirdeği dolu sepet (Baran Çelik, 2007: 224, Res. 15)

Fig. 4: Basket full of cherry seeds unearthed in the YK 12 shipwreck/boat (Baran Çelik, 2007: 224, Res.15)



Şek. 5: Bathonea - Büyük Liman (Aydingün, 2017a: 62, Res. 94)

Fig. 5: Bathonea – The Great Harbour (Aydingün, 2017a: 62, Res. 94)



Şek. 6: Bathonea - Küçük Liman (Aydingün, 2017a: 42, Res. 48)

Fig. 6: Bathonea - The Small Harbour (Aydingün, 2017a: 42, Res. 48)



Şek. 7: Bathonea - Küçük Liman Yolu kazısı (Aydingün, 2017a: 43, Res. 49)

Fig. 7: Bathonea - Excavation of the Small Harbour Road (Aydingün, 2017a: 43, Res. 49)



Şek.8: Karamürsel Kıyısı ve Liman - 1930'lar (Fotoğraf: Karamürsel Çevre ve Kültür Derneği Fotoğraf Arşivi)

Fig. 8: Karamürsel Coast and Harbour - 1930s (Photograph: Association of the Karamürsel Çevre ve Kültür Photograph Archive)



Şek. 9: Karamürsel - Yolcu İskelesi (Fotoğraf: Karamürsel Çevre ve Kültür Derneği Fotoğraf Arşivi)

Fig. 9: Karamürsel - Passenger Pier (Photograph: Association of the Karamürsel Çevre ve Kültür Photograph Archive)



Şek. 10: Karamürsel Sepeti / Sepetçiliği (Fotoğraf: Karamürsel Çevre ve Kültür Derneği Fotoğraf Arşivi)

Fig. 10: Karamürsel Basket / Basketry (Photograph: Association of the Karamürsel Çevre ve Kültür Photograph Archive)