

T.C.
İSTANBUL BEYKENT ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ

TARİH ANABİLİM DALI
TARİH BİLİM DALI

**ANTİK ÇAĞ'DA BYZANTION/KONSTANTINOPOLIS
LİMANLARI**
Yüksek Lisans Tezi

Tezi Hazırlayan:
Seda GAZNEVİ

İstanbul, 2025

T.C.
İSTANBUL BEYKENT ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ

TARİH ANABİLİM DALI
TARİH BİLİM DALI

**ANTİK ÇAĞ'DA BYZANTION/KONSTANTINOPOLIS
LİMANLARI**
Yüksek Lisans Tezi

Tezi Hazırlayan:
Seda GAZNEVİ

Öğrenci No:
2320056001

ORCID ID:
0000-0002-8584-213X

Danışman:
Doç. Dr. Ahmet YAŞAR

İstanbul, 2025

YEMİN METNİ

Yüksek Lisans Tezi olarak sunduğum “**Antik Çağ’da Byzantion/Konstantinopolis Limanları**” başlıklı bu çalışmanın, bilimsel ahlak ve geleneklere uygun şekilde tarafımdan yazıldığını, bu tezdeki bütün bilgileri akademik ve etik kurallar içinde elde ettiğimi, yararlandığım eserlerin tamamının kaynaklarda gösterildiğini ve çalışmamın içinde kullanıldıkları her yerde bunlara atıf yapıldığını, patent ve telif haklarını ihlal edici bir davranışımın olmadığını belirtir ve bunu onurumla doğrularım.

22/05/2025

Seda GAZNEVİ

T.C.
İSTANBUL BEYKENT ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜ
TEZLİ YÜKSEK LİSANS SINAV TUTANAĞI

16/06/2025

Enstitümüz *Tarih* Anabilim Dalı *Tarih* Programı yüksek lisans öğrencilerinden **2320056001** numaralı **Seda GAZNEVİ** nin “*İstanbul Beykent Üniversitesi Lisansüstü Eğitim – Öğretim Yönetmeliği*”nin ilgili maddesine göre hazırlayarak, Enstitümüze teslim ettiği “*Antik Çağ’da Byzantion/Konstantinopolis Limanları*” konulu tezini, Yönetim Kurulumuzun 27/05/2025 tarih ve 2025/23 sayılı toplantısında seçilen ve On-Line toplanan biz jüri üyeleri huzurunda, İstanbul Beykent Üniversitesi Lisansüstü Eğitim ve Öğretim Yönetmeliğinin 29. maddesinin 3. fıkrası gereğince Zoom programı aracılığıyla on-line olarak aday tarafından savunulmuş ve sonuçta adayın tezi hakkında “*OYBİRLİĞİ*” ile “*KABUL*” kararı verilmiştir.

İşbu tutanak, 2 nüsha olarak hazırlanmış ve Enstitü Müdürlüğü’ne sunulmak üzere tarafımızdan düzenlenmiştir.

DANIŞMAN
Doç. Dr. Ah*** YA***
(İstanbul Beykent Üniversitesi)

ÜYE
Dr. Öğr. Üyesi Su*** KA***
(İstanbul Beykent Üniversitesi)

ÜYE
Prof. Dr. Fe*** BA***
(Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi)

Adı ve Soyadı : Seda GAZNEVİ
Danışmanı : Doç. Dr. Ahmet YAŞAR
Derecesi ve Tarihi : Yüksek Lisans (Tezli), 2025
Alanı : Tarih
Anahtar Kelimeler : Byzantion, Konstantinopolis, İstanbul, Liman, Antik Çağ

ÖZ
ANTİK ÇAĞ'DA BYZANTION/KONSTANTINOPOLIS
LİMANLARI

Bu tez, Antik Çağ'da Byzantion/Konstantinopolis sınırları içerisinde yer alan limanların tarihsel gelişimini, yapısal özelliklerini ve kentle olan etkileşimlerini incelemeyi amaçlamaktadır. Antik limanlar, yalnızca deniz ticareti açısından değil, aynı zamanda sosyal, ekonomik ve askeri işlevleriyle de antik kentlerin gelişiminde belirleyici rol oynamıştır. Byzantion/Konstantinopolis, coğrafi konumu itibarıyla deniz ulaşımı ve liman faaliyetleri açısından son derece elverişli bir noktada yer almakta; bu durum kenti, liman yapılanmaları açısından ön plana çıkarmaktadır. Çalışma, kentin kuruluşundan başlayarak MS 4. yüzyılın sonlarına kadar uzanan süreçte, limanların geçirdiği dönüşümleri kapsamaktadır. Araştırma kapsamında başta antik kaynaklar olmak üzere, epigrafik ve numismatik veriler ile modern literatürden yararlanılmıştır. Limanların ilk inşa edildikleri dönemlerden itibaren geçirdikleri yapısal ve işlevsel değişiklikler, liman tesislerinde kullanılan malzeme türleri, mimari öğeler ve bu yapıların kentsel organizasyon içindeki yeri ayrıntılı olarak ele alınmıştır. Tezde, farklı antik kentlerden karşılaştırmalı örneklerle yer verilmiş olmakla birlikte, incelemenin merkezî odağını Byzantion/Konstantinopolis limanları oluşturmaktadır. Bu yönüyle çalışma, kentin denizcilik geçmişine dair çok katmanlı bir değerlendirme sunmayı hedeflemektedir.

Name and Surname : Seda GAZNEVİ
Supervisor : Assoc. Prof. Dr. Ahmet YAŞAR
Degree and Date : Master's (Thesis), 2025
Major : History
Keywords : Byzantion, Constantinople, Istanbul, Harbour,
Antiquity

ABSTRACT
BYZANTION/CONSTANTINOPLE HARBOURS IN ANTIQUITY

This thesis aims to examine the historical development, structural characteristics, and urban significance of the harbours located within the boundaries of Byzantion/Constantinople during Antiquity. In the ancient world, harbours were not only crucial for maritime trade but also played a significant role in the social, economic, and military dynamics of urban life. Owing to its strategic geographical position, Byzantion/Constantinople occupied a highly advantageous location for maritime activity, rendering it a prominent centre for harbour construction and development. The study covers the period from the foundation of the city up to the end of the 4th century AD, focusing on the transformation of its harbour structures over time. Primary sources from Antiquity, alongside epigraphic and numismatic evidence as well as modern scholarly research, have been employed in the analysis. The thesis explores the architectural evolution and functional changes of the harbour installations, the materials used in their construction, and their role within the broader context of urban infrastructure. While comparative examples from other ancient cities are also discussed, the primary focus of the research remains on the harbours of Byzantion/Constantinople. In this regard, the thesis aims to provide a multifaceted assessment of the city's maritime heritage in Antiquity.

İÇİNDEKİLER

Sayfa No.

ÖZ

ABSTRACT

RESİMLER LİSTESİ.....	iii
HARİTALAR LİSTESİ.....	v
TABLolar LİSTESİ.....	vi
KISALTMALAR.....	vii
GİRİŞ.....	1

1. KENTE AÇILAN KAPI: ANTİK ÇAĞ'IN LİMANLARI

1.1. Antik Limanların Konumlandırılması ve İnşası.....	13
1.1.1. Antik Limanların Konumlandırılması.....	13
1.1.2. Antik Limanların İnşası	21
1.1.2.1. Mimari ve Mühendislik Teknikleri	23
1.1.2.1.1. Kullanılan Malzemeler	27
1.1.2.1.1.1. Puteoli Volkanik Tozu (Pozzolano).....	27
1.1.2.1.1.2. Taş ve Mermer	28
1.1.2.1.1.3. Kereste ve Ahşap	29
1.1.2.2. Antik Limanlarda Bulunan Yapı Ögeleri	30
1.1.2.2.1. Dalgakıran.....	30
1.1.2.2.2. Mendirek.....	32
1.1.2.2.3. İskeleler.....	33
1.1.2.2.4. Deniz Feneri.....	34
1.1.2.2.5. Ambarlar	35
1.1.2.3. Antik Limanların Kullanım Alanları.....	36

1.1.2.3.1. Ticaret ve Depolama	36
1.1.2.3.2. Askeri Amaçlar	37
1.1.2.4. Antik Limanların Bakım ve Onarımı	37
2. ANTİK ÇAĞ'DA İSTANBUL'UN (BYZANTION/KONSTANTINOPOLIS)	
TARİHSEL TOPOĞRAFYASI VE LİMANLARI	
2.1. Antik Çağ'da İstanbul'un (Byzantion/Konstantinopolis) Tarihsel	
Topoğrafyası	39
2.2. Antik Çağ'da İstanbul (Byzantion/Konstantinopolis) Limanları.....	47
2.2.1. Keras (Haliç) Limanı	54
2.2.2. Kynegion Limanı	58
2.2.3. Neorion Limanı.....	62
2.2.4. Prosfhorion / Prosfhorianos Limanı	65
2.2.5. Portus Novus / Iulianus / Sophia / Konstoskalion Limanı.....	69
2.2.6. Heptaskalon / Heptaskalion Limanı.....	76
2.2.7. Hormisdas Limanı.....	79
2.2.8. Eleutherius / Theodosius Limanı	83
3. EKONOMİK VE TOPLUMSAL MEKÂNLAR OLARAK ANTİK	
LİMANLAR	
3.1. Ekonomik Mekânlar Olarak Antik Limanlar	92
3.2. Toplumsal Mekânlar Olarak Antik Limanlar	107
SONUÇ	113
KAYNAKÇA	116

RESİMLER LİSTESİ

	Sayfa No.
Resim 1. 1967 yılında Thera (Santorini) Adası'nda bulunmuş olan ve Bronz Çağ'a tarihlenen duvar freski.....	12
Resim 2. Alessandro Torlonia tarafından 1863 yılında Portus'taki kazılar esnasında bulunmuş olan Portus Limanı'nın tasvir edildiği Torlonia Kabartması.....	14
Resim 3. MS 1. yüzyıla tarihlenen Portus / Portus Claudii / Portus Romae Limanı.....	20
Resim 4. Yüzer kesonun konumlandırılmasına ait bir çizim.....	22
Resim 5. Vitruvius'un eserinde bahsettiği liman inşası için su altına batırılmış büyük taş bloklara ait çizim.....	24
Resim 6. Stabiae Antik Kenti'nden Pueoli Antik Limanı'na ait olduğu düşünülen MS 1. yüzyıla tarihlenen duvar freski.....	25
Resim 7. Alt Kısımında İnce Puteoli / Pozzolano Tozu ve Kireç Taşı ve Üzerinde Sarı-Gri Ponza Parçaları İçeren Harç.....	27
Resimler 8-10. Haliç Limanı'nın Günümüzdeki Durumu ve Etrafındaki Yapılar.....	57
Resimler 11-14. Balat Kapı Mevkiinin Günümüzdeki Durumu ve Etrafındaki Yapılar.....	60-61
Resim 15. Yeni Camii.....	64
Resim 16. Eminönü Meydanı'ndaki Vapur İskelesi.....	65
Resimler 17-19. Türkiye Yeşilay Cemiyeti Genel Merkezi Olarak Kullanılan Sepetçiler Kasrı.....	68
Resim 20. Kontoskalion Limanı'nda bulunan 9. yüzyıla tarihlenen yazıtı ait çizim.....	71

Resimler 21-24.	Kadırğa Limanı Caddesi, Kadirğa Meydanı, Kumkapı Tren İstasyonu, Kadirğa Parkı ve Diğer Yapılar.....	74-75
Resimler 25-26.	Unkapanı-Cibali Çevresi.....	78
Resim 27.	Hormisdas / Boukoleon Sarayı'nın Kalıntıları.....	80
Resim 28.	Fransız illüstratör Antoine Helbert tarafından yapılmış olan Boukoleon Sarayı ve Limanı'nın illüstrasyonu.....	82
Resimler 29-30.	Boukoleon Sarayı Kalıntıları.....	83
Resim 31.	İstanbul Arkeoloji Müzeleri Kütüphanesi koleksiyonunda bulunan Mühendis Dimitriadis Efendi'nin 1873'te İstanbul'un deniz surlarını gösteren 28 m uzunluğundaki çiziminde Yenikapı Bölgesi.....	85
Resimler 32-33.	Yenikapı'daki Theodosius Limanı'nın Kazı Alanı.....	89
Resim 34.	British Museum koleksiyonunda yer alan İtalya'nın Campania bölgesinde Boscoreale'de bulunmuş olan yaklaşık olarak MÖ 30 yılına tarihlenebilen fresko.....	93
Resim 35.	Yenikapı Metro Kazıları'ndan çıkartılmış olan kefeli terazi.....	105
Resim 36.	Yenikapı Metro Kazıları'ndan çıkartılmış olan el kantarı.....	106
Resim 37.	Ostia'dan bir Roma <i>insulae</i> 'na ait rekonstrüksiyon.....	108
Resim 38.	Pompei antik kentinde Osteria della Via di Mercurio adlı bir caupona'nın duvarında 1827-1831 yılları arasında yapılmış kazı çalışmalarında tespit edilmiş olan duvar freskosu.....	110
Resim 39.	Theodosius Limanı kazılarında tespit edilmiş olan oyun pulu ve zarı.....	111

HARİTALAR LİSTESİ

Sayfa No.

Harita 1.	Roma, Ostia ve Portus Limanlarının Konumlarını ve Bağlantı Yollarını Gösteren	
Harita.....		19
Harita 2.	İlk Kurulan Yunan Kolonisi.....	41
Harita 3.	Ressam ve İstanbul rehberi olan Ernest Mamboury'nin 1925 yılında Osmanlıca hazırlamış olduğu İstanbul'un 1453 tarihinde fethinden evvelki topoğrafya haritası.....	44
Harita 4.	Tarihî Yarımada ve Haliç'teki antik limanların GPS noktaları alınarak oluşturulmuş haritası.....	53
Harita 5.	Keras (Haliç) Limanı'nın Konumunu Gösteren Harita.....	55
Harita 6.	Bizans Tarihçisi John F. Haldon'ın Marmara Denizi Kıyılarındaki Limanlar Haritası.....	56
Harita 7.	Kynegion Limanı'nın Konumunu Gösteren Harita.....	59
Harita 8.	Seyyid Hasan tarafından 19. yüzyıl başlarında çizildiği tahmin edilen Beyazıd Su Yolları Haritası'nda Balat Kapısı ve çevresi	59
Harita 9.	Neorion Limanı'nın Konumunu Gösteren Harita.....	62
Harita 10.	Prospchorion / Prospchorianos Limanı'nın Konumunu Gösteren Harita.....	66
Harita 11.	Portus Novus / Iulianus Limanı'nın Konumunu Gösteren Harita.....	70
Harita 12.	Heptaskalon / Heptaskalion Limanı'nın Konumunu Gösteren Harita.....	76
Harita 13.	Hormisdas Limanı'nın Konumunu Gösteren Harita.....	79
Harita 14.	Eleutherius / Theodosius Limanı'nın Konumunu Gösteren Harita.....	84

TABLÖLAR LİSTESİ

	Sayfa No.
Tablo 1. Tarihi Yarımada ve Haliç'teki antik limanlar ve konumları.....	53
Tablo 2. Yenikapı Kazıları'ndan elde edilen verilere göre deniz canlıları tür dağılımını gösteren tablo.....	101



KISALTMALAR

a.g.e.	: Adı geçen eser
Ann.	: <i>Annales</i>
Ay.	: Arka yüz
BAR	: British Archaeological Reports
Bkz.	: Bakınız
BJ.	: <i>De bello Judaico libri vii</i>
Caes.	: Gaius Iulius Caesar
CIG	: <i>Corpus Inscriptionum Graecarum</i>
Civ.	: <i>De Bello Civili</i>
Cl.	: <i>Divus Claudius</i>
Çev.	: Çeviren
Ed./Eds.	: Editör/editörler
Ep.	: <i>Epistulae</i>
E.T.	: Erişim tarihi
Haz.	: Hazırlayan
Hdt.	: Herodotus
IG	: <i>Inscriptiones Graecae</i>
IGBulg	: <i>Inscriptiones Graecae in Bulgaria repertae</i>
IK	: Inschriften Griechischer Städte aus Kleinasien
J.	: Flavius Iosophus
Lat.	: Latince
MÖ	: Milattan Önce
MS	: Milattan Sonra
Nat.	: <i>Naturalis Historia</i>
Öy.	: Ön yüz
Plb.	: Polybius
Plin.	: Gaius Plinius Secundus
Ref.	: Referans
RPC	: Roman Provincial Coinage Online

s.	: Sayfa
SEG	: <i>Supplementum Epigraphicum Graecum</i>
Suet.	: Gaius Suetonius Tranquillus
Strab.:	: Strabon
Tac.	: Gaius Cornelius Tacitus
vd.	: Ve diğeri



GİRİŞ

Su, insanlık tarihi boyunca yaşam ve yaşamın devamı için çok önemli olmuştur. Yerleşim yerleri, ticari merkezler suya yakın ve suyla ulaşımın kolaylıkla sağlanabileceği yerlere kurulmuştur. İnsanlık, su ile gelişmiş ve su aracılığıyla çok uzak yerlere ulaşabilmiştir. Ulaştıkları bu yerlerde başka medeniyetlerle ve kültürlerle tanışmıştır. Onlarla etkileşim içine girmiş ve onlardan öğrendiklerini kendi hayatlarına ve kültürlerine uyarlayarak gelişmişlerdir. Öğrendikleri yöntemlerin üstüne koyarak kendilerini de geliştirmişlerdir. Irmak, göl ve deniz gibi su kaynaklarının kenarlarına kurulan yerleşimle zamanla ticaretin gelişmesiyle birer ticari merkezlere dönüşmüştür. Böylece, su, medeniyetlerin ve toplumların kaderini belirlemede önemli bir etken olmuştur.

Su aracılığıyla gelişme sürecinin en önemli yapılarından biri antik limanlar olmuştur. Antik limanlar da öğrenilerek geliştirilen, yaşam ve ulaşım için önemli olan yapılardan biriydi. Antik limanları sadece gemilerin kıyıya yanaşarak mal indirip yüklediği yapılar olarak düşünmeyip, aynı zamanda kültür alışverişinin de yapıldığı merkezler olarak düşünmek gerekmektedir. Antik Çağ'larda limanlar, kentlerin, dış dünyaya açılan kapısı olarak görülüyordu. Limanların sayısının artmasıyla ve deniz ulaşımının yaygınlaşmasıyla dış dünyayla olan ilişkiler de gelişmiştir.

Antik Çağ'da Byzantion/Konstantinopolis isimleriyle anılan İstanbul, Antik Çağ'lardan itibaren konumuyla birçok medeniyetin ve topluluğun dikkatini çeken bir kent olmuştur. Güneyinde Marmara Denizi, kuzeyinde Karadeniz, farklı denizler arasında bağlantı noktaları olan İstanbul Boğazı ve Çanakkale Boğazı, denizcilik faaliyetleri açısından kentin gelişmesini sağlamıştır. Avrupa ve Asya kıtalarını birbirine bağlayan İstanbul Boğazı, çok stratejik bir avantaja sahipti. Bir transit noktası olan kentin, ticaret alanında gelişmesi de kaçınılmazdı. Kentin ticari gelişimine katkı sağlayan en önemli öğeleri ise sahip olduğu limanlarıydı.

Limanlar, kentin sahip olduğu ticari potansiyelin verimli şekilde kullanıldığı bir nokta olmuştur. Bu nedenle, zaman içerisinde kentin farklı bölgelerine yayılmış ve daha geniş bir alanda faaliyet göstermeye başlamıştır. Ticari, sosyal ve kültürel hayatın merkezleri haline gelen limanlar, özellikle Roma döneminde Büyük

Constantinus'un kenti Doğu Roma İmparatorluğu'nun başketi haline getirip yeniden düzenlediği süreçte ve sonrasında önem kazanmıştır. Bir dünya başkenti olan kent, ticaretin merkezinde yerini almıştır. Kentin olduğu limanlar üzerinden tahıl, zeytinyağı, şarap gibi ürünlerin ticareti yapılırken balıkçılık da kentin önemli ticari faaliyetlerinden biri olmuştur.

Antik Çağ'da limanlar, tıpkı diğer antik kentlerde olduğu gibi İstanbul'un da ticari başta olmak üzere, sosyal, kültürel, askeri ve mimari olarak gelişmesine katkıda bulunmuştur. Hem ticaretin hem de kültürel etkileşimin merkezi olan limanlar, kentlerin savunmasından da önemli bir role sahipti. Stratejik açıdan avantajlı bir konumda bulunan kent, bu avantajı elde etmek isteyen birçok gücün de göz hapsinde olmuştur. Bu nedenle limanların birer savunma mekanizması olarak da kullanılması kaçınılmazdı.

Antik Çağ'da kentlerin kamusal alanları, limanların etrafında şekillenmiştir. Bu açıdan düşünüldüğünde İstanbul'daki limanların da bu amaçla inşa edildikleri görülmektedir. Kentteki antik limanlara dair tespit edilmiş olan maddi kalıntılar, limanların kentsel planlamada önemli bir paya sahip olduklarını da kanıtlamaktadır. Kısacası, İstanbul'un antik limanları kentsel gelişmenin, kültürel çeşitliliğin, ticari alışverişin, sosyal yaşamın mekânsal merkezleri olmuş ve Batı ve Doğu arasında bağlantı kuran bir köprü işlevi görmüştür.

Literatür

Antik Çağ'da Byzantion/Konstantinopolis limanlarına dair ilk çalışmaları Antik Çağ'da eser vermiş olan yazarların eserlerinden edinmekteyiz. Bu eserlerden en önemlisi Dionysios Byzantios'un "Ἀνάπλους Βοσπόρου" adlı eseridir. Eser Türkçeye "Boğaziçi'nde Bir Gezinti" adıyla 2010 yılında Mehmet Fatih Yavuz tarafından çevrilmiştir.¹ Bu eserin bir diğer Türkçe çevirisi de yine 2010 yılında yapılmıştır.² Muhtemelen MS 2. yüzyıl civarlarında yaşamış olan Dionysios Byzantios, bir coğrafyacı ve epik şairdir. Eserinin, 15.-16. yüzyıla Kanuni Sultan Süleyman dönemine kadar ulaştığı bilinmektedir. Bu dönemde İstanbul'a gelen

¹ Dionysios Byzantios, *Boğaziçi'nde Bir Gezinti* (Çev. M. F. Yavuz), Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, 2023.

² Dionysios Byzantios, *Deniz Yoluyla Boğaz* (Çev. E. Özbayoğlu), TB Yayıncılık, İstanbul, 2010.

Fransız seyyah Pierre Gilles ya da Latince adıyla Petrus Gyllius, eserinde Dionysios Byzantios'un eserini Eski Yunancadan Latinceye çevirerek kullanmıştır. Eski Yunanca kopyası kaybolmuş olan eser, Petrus Gyllius'un Latince çevirisini yaptığı bölümlerden okunmuştur. 19. yüzyılda bir manastırda eserin Eski Yunanca kopyası bulunsa da bu kopya da eksiktir. Dionysios Byzantios, eserinde Boğaziçi, İstanbul ve Haliç hakkında tarihî ve coğrafik bilgiler vermektedir. Eserde, limanlar hakkında da konumları ve işlevlerine dair bilgiler edinmek mümkündür.

Limanlar hakkında bir diğer önemli eser de Petrus Gyllius'un Latince yazdığı *De Bosphoro Thracio libri III* adlı eseridir. Eser, klasik filolog Prof. Dr. Erendiz Özbayoğlu tarafından 2000 yılında "İstanbul Boğazı" adıyla Türkçeye çevrilmiştir.³ Bu çevirinin en önemli özelliği, eser hiçbir Batı dillerine çevrilmeden önce ilk kez Türkçeye çevrilmiştir. 1490-1555 yılları arasında yaşamış olan Fransız seyyah, doğa bilimci ve tercüman Petrus Gyllius, dönemin Fransa Kralı I. François tarafından antik eserler bulmak amacıyla Doğu'ya gönderilen heyetin içerisinde yer almıştır. 1544-1547 yılları arasında İstanbul'da bulunan Gyllius, eserinde Boğaziçi'ne dair yaptığı araştırmalarda elde ettiği bilgileri aktarmıştır. Bizzat kendisinin gözlemleri sonucunda aktardığı bilgilerin yanı sıra Dionysios Byzantios başta olmak üzere birçok antik yazarın eserlerinden faydalanmıştır. Petrus Gyllius'un İstanbul ile ilgili bir diğer eseri de *De Topographia Constantinopoleos et de illius antiquitatibus libri IV* adını taşımaktadır. Bu eserin ilk Türkçe çevirisi 1997 yılında Erendiz Özbayoğlu tarafından yapılmıştır.⁴ Baskısı tükenmiş olan bu eser, 2023 yılında "İstanbul'un Tarihi Eserleri" adıyla Behman Cidal tarafından yeniden Türkçeye çevrilmiştir.⁵ Eserin ilk Türkçe çevirisi orijinal dili olan Latince'den yapılırken, ikinci çeviri İngilizceden yapılmıştır. Petrus Gyllius bu eserinde, İstanbul'u tarihi, mimari ve kültürel yönleriyle ele almıştır.

İstanbul'un antik limanları ile ilgili modern eserlere baktığımızda Türkçeye de kazandırılmış olan Alman mimarlık tarihçisi ve arkeolog Wolfgang Müller-Wiener karşımıza çıkmaktadır. 1923-1991 yılları arasında yaşamış olan Müller-Wiener, 1956 yılında İstanbul'daki Alman Arkeoloji Enstitüsü'nde uzman olarak

³ Petrus Gyllius, *İstanbul Boğazı* (Çev. E. Özbayoğlu), Eren Yayıncılık, İstanbul, 2000.

⁴ Petrus Gyllius, *İstanbul'un Tarihi Eserleri* (Çev. E. Özbayoğlu), Eren Yayıncılık, İstanbul, 1997.

⁵ Petrus Gyllius, *İstanbul'un Tarihi Eserleri* (Çev. B. Cidal), Dorlion Yayınları, İstanbul, 2023.

görev yapmıştır. 1976-1986 yılları arasında da İstanbul Üniversitesi Arkeoloji Bölümü'nde dersler vermiş olan Müller-Wiener, İstanbul'un tarihine dair iki önemli eser yazmıştır. Bu eserlerden biri "Bildlexikon zur Topographie Istanbuls. Byzantion-Konstantinopolis-Istanbul bis zum Beginn des 17. Jahrhunderts" adını taşımaktadır. Eser, 2001 yılında Ülker Sayın tarafından "İstanbul'un Tarihsel Topografyası" adıyla Türkçeye kazandırılmıştır.⁶ İstanbul'un antik limanlarına dair de bilgiler içeren bu eserde, kentin diğer tarihi ve mimari eserleri ile ilgili ayrıntılı bilgiler edinmek mümkündür. Müller-Wiener'in diğer eseri ise "Die Häfen von Byzantion-Konstantinopolis-Istanbul" adını taşımaktadır. Türkçeye 1998 yılında "Bizans'tan Osmanlı'ya İstanbul Limanları" adıyla kazandırılmış olan eser, Erol Özbek tarafından çevrilmiştir.⁷ Adından da anlaşılacağı üzere, eserde, İstanbul limanlarının Antik Çağ'lardan Osmanlı'ya kadar geçen süreçteki gelişimleri ve değişimlerine dair bilgiler verilmektedir.

2004 yılında başlayan Marmaray Projesi kazıları, İstanbul'un en önemli antik limanlarından birinin ortaya çıkmasını sağlamıştır. Yenikapı'da gerçekleşen kazı çalışmaları sırasında Theodosius Limanı'na ait kalıntılar belgelenmiştir. Antik liman alanındaki kazı çalışmaları, İstanbul Arkeoloji Müzeleri başkanlığında başlatılan kazılarda İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Kültür Varlıklarını Koruma ve Onarımı Bölümü Sualtı Kültür Kalıntılarını Koruma Anabilim Dalı'da görev yapmakta olan Prof. Dr. Ufuk Kocabaş da ekibiyle birlikte görev almıştır. Kocabaş, bu kazı çalışmaları neticesinde elde ettiği verileri muhtelif yayınlarda yayımlamıştır. Bu yayınlardan biri, 2015 yılında Ege Yayınları'ndan çıkmış olan "Geçmişe Açılan Kapı: Yenikapı Batıkları" adlı kitaptır.⁸ Kitapta, Yenikapı'da tespit edilen Theodosius Limanı'nın tarihçesi ile birlikte liman kazılarından çıkarılan buluntulara dair bilgiler verilmiştir. Bu buluntulardan en önemlileri 37 adet gemi batığıdır. Gemi batıkları, kentin hem denizcilik tarihçesine, hem ekonomik tarihçesine hem de gemi teknolojisine dair bilgiler vermektedir.

⁶ W. Müller-Wiener, *İstanbul'un Tarihsel Topografyası* (Çev. Ü. Sayın), Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, 2001.

⁷ W. Müller-Wiener, *Bizans'tan Osmanlı'ya İstanbul Limanları* (Çev. E. Özbek), Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 1998.

⁸ U. Kocabaş, *Geçmişe Açılan Kapı: Yenikapı Batıkları*, Ege Yayınları, İstanbul, 2015.

Antik limanlar, yakın tarihte Türk araştırmacıların olduğu kadar yabancı araştırmacıların da araştırma konusu olmaya devam etmektedir. Bu yabancı araştırmacılardan biri Alkiviadis Ginalis'tir. Ginalis, Merton College and Institute of Archaeology University of Oxford'ta almış olduğu doktora eğitiminin sonunda 2014 yılında tamamladığı "Byzantine Ports: Central Greece as a Link Between the Mediterranean and the Black Sea" başlıklı teziyle⁹ doktor unvanını almıştır. Kendi ifadesiyle bu tez, Yunanistan'ın Tesalya (Thessallia) bölgesindeki Bizans dönemine tarihlenen limanları incelemektedir. Bu incelemeyi yaparken, liman tesislerini oluşturan öğeleri, limanların çeşitlerini ve incelemiş olduğu coğrafyanın sınırları içerisindeki limanların tarihçelerini ele almıştır.

Falko Daim ve Ewald Kislinger editörlüğünde hazırlanmış olan "The Byzantine Harbours of Constantinople" adlı eser, İstanbul'un antik limanlarına dair güncel verileri içeren önemli bir eserdir. 2021 yılında yayımlanan eser, alanında uzman olan birçok akademisyenin yayımlarından oluşmaktadır.¹⁰ Bu yayımlar arasında Theodosius Limanı, Iulianus Limanı, Neorion Limanı, Proosphorion Limanı, Heptaskalon Limanı, Kynegion Limanı gibi İstanbul'un antik dönemdeki limanları sayılabilecek yapılara dair yayımlar yer almaktadır. Bu kitabın daha az makale içeren versiyonu, 2016 yılında Almanca olarak basılmıştır. 2020 yılında editörler tarafından daha geniş içerikli versiyonunun basılması kararı alınmıştır. Bu basım ayrıca İngilizce olarak yapılmıştır.

Johannes Preiser-Kapeller, Taxiarchis G. Kolias ve Falko Daim editörlüğünde hazırlanmış olan "Seasides of Byzantium: Harbours and Anchorages of a Mediterranean Empire" adlı eser,¹¹ 2021 yılında yayımlanmış olup hem İstanbul limanları hem de Thessaloniki, Sozopol, Anthedon, Piraeus, Rodos gibi yerlerdeki Bizans döneminde varlığını devam ettiren limanlara dair yayınlar içermektedir. Bu eserde toplanan makaleler, 29 Mayıs-1 Haziran 2017 tarihleri arasında Atina'da düzenlenmiş olan aynı isimli konferansta sunulan bildirilere aittir. Konferansın

⁹ A. Ginalis, 'Byzantine Ports: Central Greece as a Link Between the Mediterranean and the Black Sea', Doktora Tezi, *Merton College and Institute of Archaeology University of Oxford*, Oxford, 2014.

¹⁰ *The Byzantine Harbours of Constantinople*, F. Daim - E. Kislinger (Eds.), Verlag des Römisch-Germanischen Zentralmuseums, Mainz/Frankfurt, 2021.

¹¹ *Seasides of Byzantium: Harbours and Anchorages of a Mediterranean Empire*, Johannes Preiser-Kapeller, Taxiarchis G. Kolias ve Falko Daim, Verlag des Römisch-Germanischen Zentralmuseums, Mainz/Frankfurt, 2021.

konusu, MS 4.-12. yüzyıllar arasında Bizans İmparatorluğu'nun Balkan kıyılarında inşa edilmiş olan limanlarını ve iskelelerini kapsamaktadır.

Sualtı arkeoloğu Avner Raban'ın editörlüğünde 1985 yılında yayımlanmış olan “Harbour Archaeology” adlı eser, antik limanların arkeolojik ve tarihsel çalışmaları ile ilgili bilgiler içermektedir. Birçok bilim insanının makalelerinin derlenmiş olduğu eserde Antik Akdeniz Limanları, Sparta Limanı, Halieis Limanı, Roma limanları ve dönemler arası teknolojileri, Kartaca Limanı gibi başlıklar altında limanların çalışmaları yapılmıştır. Bu eser de 24-28 Haziran 1983 tarihleri arasında düzenlenen “Proceedings of the First International Workshop on Ancient Mediterranean Harbours, Caesarea Maritima” adıyla düzenlenen bir workshop/konferansın bildirilerinin yayına hazırlanmış hâlidir.¹²

Antik Yunan dünyasının limanları ile ilgili arkeolog Chiara Maria Mauro tarafından hazırlanmış olan “Archaic and Classical Harbours of the Greek World: The Aegean and Eastern Ionian Contexts” adlı eser, antik limanlara dair başucu sayılabilecek eserlerden biridir.¹³ 2019 yılında yayımlanmış olan eser, Arkaik ve Klasik Dönem Antik Yunan limanlarına dair bilgiler vermektedir. Eserin coğrafi olarak kapsamı içerisinde Yakın Doğu, Mısır, Ege, Kıbrıs gibi bölgeler yer almaktadır. Eserde Antik Yunan limanlar tesislerinin yapıları, inşa süreçleri, kullanılan malzemeler ve teknolojisi gibi konular incelenmektedir.

Dünyanın birçok ülkesinden ve üniversitesinden bilim insanlarının bir araya gelerek antik limanlar hakkında araştırmalar yaptığı “Ancient Coastal, Settlements, Ports and Harbours Project”, 2010 yılında başlamıştır. Proje kapsamında antik limanlar ve iskelelere belirlenerek bunların yerlerinin tespitlerine dair çalışmalar yapılmıştır. Bu çalışmalar sonucunda oldukça kapsamlı bir katalog ortaya çıkmıştır. Dört ciltlik bir raporun oluşturulduğu projenin ilk cildi olan “Catalogue of Ancient Ports”, antik ve modern yazarların çalışmalarının incelenmesi sonucu ortaya çıkan limanlar ve kıyı yerleşimlerine dair bir listeyi içermektedir. Projenin ikinci cildi “Citations of Ancient Authors”, antik yazarların limanlarla ilgili vermiş oldukları bilgilerin alıntılarından oluşmaktadır. Diğerlerine göre daha ayrıntılı hazırlanmış olan

¹² *Harbour Archaeology*, A. Raban (Ed.), BAR International Series 257, Oxford, 1985.

¹³ C. M. Mauro, *Archaic and Classical Harbours of the Greek World: The Aegean and Eastern Ionian Contexts*, Archaeopress Publishing Ltd, Oxford, 2019.

üçüncü cilt “Catalogue of Ancient Ports”, bilinen bazı antik limanlar hakkında bilgiler vererek limanların inşa süreçleri, kullanılan malzemeler, gemi türleri, denizcilik ve deniz ticareti hakkında detaylar içermektedir. Projenin dördüncü cildi “Stories of Ancient Sailors”, Antik Çağ’daki denizciler ile ilgili hikayelerin anlatıldığı bir cilttir. Bahsi geçen bu ciltlerden ikincisi hariç diğerlerine, projenin internet sayfasından ulaşmak mümkündür.¹⁴

Bu çalışma, Antik Çağ’da Byzantion/Konstantinopolis’in limanlarını kapsamlı bir şekilde ele alacaktır. Kentin kuruluşundan MS 4. yüzyılın sonuna kadar geçen sürede limanların nasıl geliştiği ve değiştiği ayrıntılı bir şekilde incelenecektir. Bu süreçte yaşanan siyasi, ekonomik ve sosyal değişikliklerin limanlar üzerindeki etkileri analiz edilecektir. Limanların inşa teknikleri, mimari yapıları, depolama ve ticaret tesisleri gibi fiziki özellikleri ele alınacaktır. Limanların kentin sosyal ve kültürel hayatına katkılarına, göçler ve nüfus hareketleri üzerindeki etkilerine değinilecektir.

Belirtilen veriler çerçevesinde bu çalışma ile tarihsel bir perspektif sunarak bu önemli limanların çeşitli açılardan detaylı bir incelemesinin yapılması amaçlanmaktadır. Bu çalışma ile birlikte Byzantion/Konstantinopolis’teki limanlar hakkında tarihsel veriler ortaya konulacaktır.

Tez çalışması üç bölümden oluşmaktadır. Birinci bölümde, Antik Çağ’da liman kavramı ve liman yapıları kapsamlı bir biçimde ele alınacaktır. Öncelikle “liman” teriminin Eski Yunanca ve Latince karşılıklarına yer verilecek; ardından limanların mimari özellikleri incelenecektir. Bu bağlamda, limanların coğrafi konumlandırılmaları, inşa teknikleri, kullanılan yapı malzemeleri ile liman kompleksleri içerisinde yer alan diğer yapılar değerlendirilecektir. Söz konusu değerlendirmeler yapılırken hem antik kaynaklardan hem de modern literatürden yararlanılacaktır.

İkinci bölümde, ilk önce Antik Çağ’da İstanbul’un (Byzantion/Konstantinopolis) tarihsel topoğrafyası analiz edilecektir. Bu çerçevede, kentin mitolojik kuruluş anlatılarından başlanarak farklı uygarlıklara ev sahipliği yaptığı dönemler ve nihayetinde I. Constantinus’un yönetiminde kapsamlı bir yeniden yapılanma sürecine girerek Doğu Roma İmparatorluğu’nun başkenti

¹⁴ <https://www.ancientportsantiques.com/>, E.T.: 18.05.2025.

konumuna yükselmesi gibi tarihsel dönüşüm süreçleri ele alınacaktır. Kentin tarihsel topoğrafyasının değerlendirilmesinin ardından, bu tez çalışmasının esas inceleme alanını teşkil eden Antik Çağ'da İstanbul (Byzantion/Konstantinopolis) limanları ele alınacaktır. Limanlara ilişkin değerlendirmelerde öncelikle Boğaziçi boyunca, Avrupa ve Asya yakalarında yer alan limanlara genel hatlarıyla değinilecek; ardından Haliç ve Tarihî Yarımada sınırları içerisinde konumlanan limanlar ayrıntılı olarak analiz edilecektir. Söz konusu incelemeler gerçekleştirilirken hem antik kaynaklardan hem de modern kaynaklardan faydalanılacaktır. Saha araştırmaları sırasında tespit edilen GPS koordinatlarıyla oluşturulan liman haritası ve bu alanlarda çekilen güncel fotoğraflar, limanların günümüzdeki durumlarına ilişkin belgeler sunacaktır.

Üçüncü bölümde ise antik limanların kent ekonomisine ve toplumsal yaşama olan etkileri irdelenecektir. Bu çerçevede, Byzantion/Konstantinopolis'in limanlarının ekonomik faaliyetlere katkıları detaylı biçimde incelenecek, diğer antik liman örnekleriyle karşılaştırmalı analizler yapılacaktır. Benzer şekilde, limanların sosyal yaşama etkileri ele alınırken diğer antik kent limanlarından elde edilen verilerle desteklenen karşılaştırmalar sunulacaktır. Bu analizlerde temel kaynak olarak antik yazarların eserleri ve modern araştırmalar kullanılacaktır.

1. KENTE AÇILAN KAPI: ANTİK ÇAĞ'IN LİMANLARI

Bu bölümde, Antik Çağ'da liman kavramı ve limanlar incelenecektir. Bu inceleme yapılırken ilk olarak liman kelimesinin Eski Yunanca ve Latince karşılıkları verilecektir. Sonrasında ise limanlar mimari açıdan ele alınacaktır. Limanların konumlandırılması, inşa edilme süreçleri, kullanılan malzemeler ve liman kompleksleri içerisinde bulunan diğer yapılar değerlendirilecektir. Bunlar yapılırken antik kaynaklar ve konu ile ilgili yayımlanmış olan modern kaynaklardan faydalanılacaktır.

Liman kelimesinin anlamına değinmeden önce “antik”, Eskiçağ tarihi, Eskidoğru ve Eskibatı kavramları incelenecektir. Türk Dil Kurumu, “antik” kelimesinin Fransızca “antique” kelimesinden Türkçeye geçtiğini belirterek kelimenin tanımını “İlk Çağdaki uygarlıklarla, özellikle eski Yunan ve Roma uygarlıkları ile ilgili olan; antika”¹⁵ olarak yapmıştır. Bülent İplikçioğlu, Eskiçağ tarihi, Eskidoğru ve Eskibatı kavramlarını “Eskibatı Tarihi I: Giriş, Kaynaklar, Bibliyografya” adlı eserinde açıklamıştır. Eskiçağ tarihi, esas itibariyle Akdeniz ve Önasya kültür çevrelerinin ve bu kültür çevreleriyle doğrudan ilişki içerisinde olan komşu bölgelerin yazı ile başlayan en eski devirlerinden (MÖ ca. 3000-2800) Roma'nın Akdeniz'de kurduğu siyasal mekân birliğinin çöküşüne ve Avrupa Ortaçağı'na (MS 7. yüzyıldan itibaren) kadar olan süreyi kapsamaktadır.¹⁶ Bunlardan kronolojik bakımdan esas itibariyle daha eski olan ve genel olarak “Eskidoğru” olarak adlandırılan grupta Eski Önasya (Mezopotamya, Suriye-Filistin, İran ve Anadolu) ve Eski Mısır kültürleri; genel olarak “Eskibatı” olarak adlandırılan ikinci grupta ise Ege-Hellen kültürleri, Büyük İskender'in açtığı Hellenizm devri kültürü ve İtalya-Roma kültürleri yer almaktadır.¹⁷

Liman kelimesi, Eski Yunanca ὁ λιμήν, λιμένας kelimesinden gelmektedir. Latince karşılığı ise *portus*, -us'tur. Etimolojik olarak bakıldığında “liman” kelimesinin Türkçeye Eski Yunancadan geçtiği, İngilizce liman anlamına gelen “port” kelimesinin ise Latince'den geldiği görülmektedir. “Portus” kelimesi aynı zamanda “kapı” anlamını da taşımaktadır. Hem Antik Çağ'da hem de günümüzde

¹⁵ Ş. H. Akalın vd., *Türkçe Sözlük*, Türk Dil Kurumu Yayınları, Ankara, 2011, s. 134.

¹⁶ B. İplikçioğlu, *Eskibatı Tarihi I: Giriş, Kaynaklar, Bibliyografya*, Türk Tarih Kurumu, Ankara, 1997, s. 12.

¹⁷ İplikçioğlu, a.g.e., s. 12.

limanların kentlerin giriş noktalarından biri olduğu düşünüldüğünde “kentin kapısı” işlevinin limanlar için oldukça uygun olduğu görülmektedir.

Antik Çağ’a ait limanlar hakkında yapılan arkeolojik çalışmalar henüz tam anlamıyla gelişme ve ilerleme kaydedememiştir. Bu durumun en önemli nedeni olarak, birçok antik limanın günümüze kadar ulaşmamış olmasını söylemek mümkündür. Bir başka neden de antik limanların büyük ve gösterişli antik kentler kadar ilgi çekmemesi de olabilir. Yapılan kazı çalışmaları sırasında tesadüfen ortaya çıkan antik liman kalıntıları sayesinde birçok bilgiye ulaşabiliyoruz.

Liman tesislerine dair en eski kanıtlar MÖ 3. binyıla tarihlenmektedir. Bu tarihe atfedilen limanlar ya da liman tesisleri Mezopotamya, Mısır ve Hindistan gibi coğrafyalarda bulunmuştur. Tespit edilen en eski liman yapısı, yaklaşık olarak MÖ 2570 yılına tarihlenebilen, Süveyş Körfezi’ndeki Cerf Vadisi’ndeki 325 metre uzunluğunda ve 6 metre genişliğinde olan dalgakırandır.¹⁸ Liman yapılarına dair bilgilerimizi antik dönemdeki yazılı metinlerden de edinmekteyiz. Lagaş kralı Enmetena’nın Girsu Limanı için bir duvar inşa edilmesini emrettiğini (MÖ 2100 civarı) ve İsinli İşbi-Erri’nin kralı Urul İb-Suene’ye yazdığı bir mektupta arpa yüklü 600’den fazla teknenin yanaşacağı bir demirleme yerinin sorumluluğunu bizzat üstleneceğini bildirdiğini bilinmektedir (MÖ 2005 civarı).¹⁹ Mısır’daki İskenderiye Limanı’nın karşısında bulunan Pharos Adası’ndaki çok büyük liman da MÖ 2. binyıla tarihlenebilmektedir.²⁰ Yine bu dönemlere ya da daha sonraki yıllara tarihlenebilen Girit Adası’nın kuzey kıyısında Minoslulara²¹ ait Kydonia, Knossos ve Amnissos, Mallia, Istron, Pachia Amnos, Tholos gibi bir dizi küçük liman tespit edilmiştir.²² MÖ 2. binyıla gelindiğinde Arvad (Suriye), Sidon, Sarepta, Tyre

¹⁸ A. De Graauw, ‘Ancient Port Structures Parallels between the ancient and the modern’, *Méditerranée: Revue géographique des pays méditerranéens / Journal of Mediterranean geography*, 2022, s. 3.

¹⁹ Mauro, a.g.e., 2019, s. 9.

²⁰ De Graauw, a.g.e., s. 3.

²¹ Girit’te MÖ 3000-1100 tarihleri arasında etkisini sürdürmüş olan Broz Çağı uygarlığı; Ayrıntılı bilgi için bkz.: G. E. Burmaoğlu, G. İmamoğlu, “Girit-Minos Uygarlığında Sporlar ve Görsellerdeki Yansımaları”, *Atatürk Üniversitesi Beden Eğitimi ve Spor Bilimleri Dergisi*, Cilt: 20, Sayı:3, 2018, s. 2.

²² De Graauw, a.g.e., s. 3.

(Lübnan), Sdot Yam, Arsuf, Yavne Yam (İsrail)'ın dahil olduğu Levant kıyılarında gemilerin demirleyebilmesi için doğal barınaklar tespit edilmiştir.²³

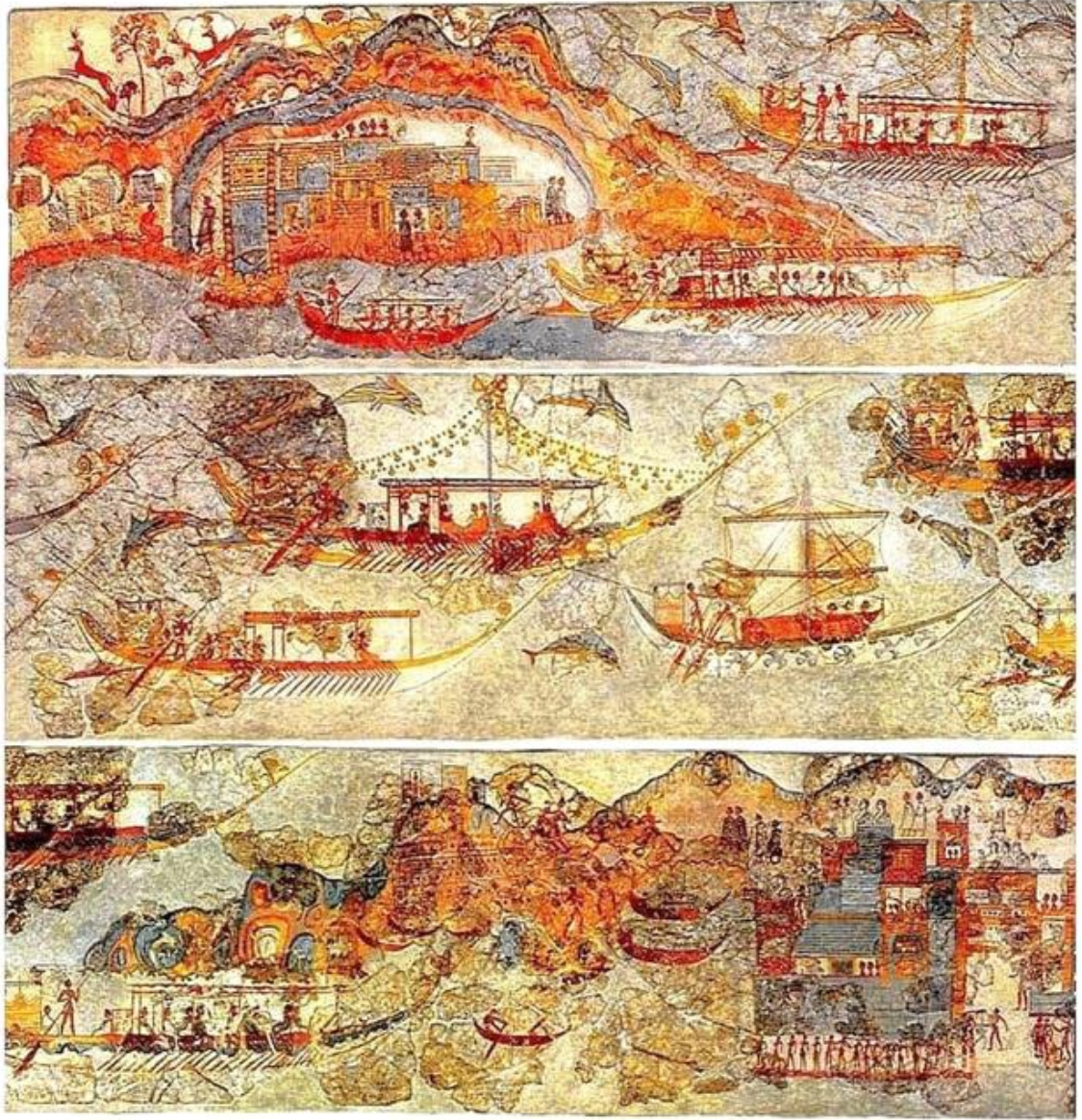
Deniz kıyılarında ilk suni liman yapımı MÖ 1500-1000'li yıllara tarihlenmektedir ve bu dönemlerde Fenikeliler hem denizcilikte hem de suni liman yapımında oldukça gelişmiştir.²⁴ Batı medeniyetinin kökleri olarak kabul edilen Akdeniz, sahip olduğu bu zenginliği diğer coğrafyalara deniz ticareti sayesinde yaymıştır. Mısırlıların MÖ 1500'lü yıllarda uzun bir omurgaya sahip gemi yaptıkları bilinmektedir. Bu gemiler sayesinde yük taşımacıları da kolaylaşmıştır. Ancak deniz ticaretini geliştirenler Fenikeliler olmuştur. Fenikeliler, Antik Çağ'da oldukça geniş bir coğrafyada ticaret yapmıştır. Fenikelilerle birlikte Antik Yunan denizciliği de bu dönemde ortaya çıkmaya başlamıştır. Thera Adası'nda bir evin duvarında tespit edilen ve MÖ 1550-1500 yılları arasına tarihlenen fresko, Bronz Çağ'da Ege limanları hakkında bilgi vermektedir.²⁵ Yunanların, İtalya'ya, Sicilya'ya, Fransa'ya ve Karadeniz'e kadar ulaştıkları bilinmektedir. Moloz yığınlarından oluşan ilk dalgakıran MÖ 8. yüzyılda Delos Adası'nda inşa edilmiş olsa da MÖ 530 civarında inşa edilen Samos dalgakıranının bilinirliği daha fazladır.²⁶ Yunanların denizler üzerindeki hakimiyeti uzun bir süre devam etmiştir. Daha sonrasında denizcilik tarihinde Antik Roma ön plana çıkmaya başlamıştır. Roma'nın, İtalya Yarımadası'nın sınırları aşip daha uzak yerlere ulaşma ve hükmetme gayesi, denizcilikte de önemli gelişmeler kaydetmelerini sağlamıştır. MÖ 4. yüzyıla tarihlenen Ostia Antica adıyla da bilinen Ostia Limanı, Roma'nın ilk limanı olarak bilinmektedir.

²³ Mauro, a.g.e., s. 9.

²⁴ Z. Kurtuluş, 'Antik Dönem Liman Yapım Teknikleri ve Sedimentle Dolmuş Limanların Bugünkü Durumu', 2. *Ulusal Kıyı Mühendisliği Sempozyumu*, 19 Kasım 1998, s. 455.

²⁵ Mauro, a.g.e., s. 12.

²⁶ De Graauw, a.g.e., s. 4.



Resim 1. 1967 yılında Thera (Santorini) Adası'nda bulunmuş olan Bronz Çağ'a tarihlenen duvar freski.

Kaynak: <https://egertronpuck.weebly.com/from-a-crypto-artist/in-depth-analysis-the-flotilla-fresco>, E.T.: 02.05.2025.

Antik Çağ'ın limanları hem deniz ticaretinin hem de askerî operasyonların odak noktasıydı. Bu limanlar, ticari malların taşınmasında, kültürel alışverişte ve askeri stratejilerin uygulanmasında merkezî bir rol oynuyordu. Deniz yoluyla yapılan ticaretin ana hatlarını oluşturan antik limanlar, ayrıca kültürlerin buluşma ve

kaynaşma noktalarıydı. Bunun yanı sıra, askerî açıdan da önemli birer üs olarak kullanılarak stratejik hamlelerin gerçekleştirilmesinde hayati bir işlev görmüşlerdir.

1.1. Antik Limanların Konumlandırılması ve İnşası

1.1.1. Antik Limanların Konumlandırılması

Antik Çağ'da deniz ulaşımı ve deniz taşımacılığı ulaşım ve taşımacılık açısından daha ön plana çıkan ve daha çok tercih edilen bir yöntem olmuştur. Bu durumun nedenleri arasında kara ulaşımının daha tehlikeli olması ve kara yolların yetersizliğinden dolayı daha zor ulaşım sağlanması gibi faktörleri saymak mümkündür. Diğer yandan bir gemi aracılığıyla bir yük hayvanının taşıyacağından daha fazla yük taşınabilmektedir. Bu yüzden de deniz taşımacılığı kara taşımacılığına göre daha tercih edilebilir bir seçenek olarak görülmüştür.

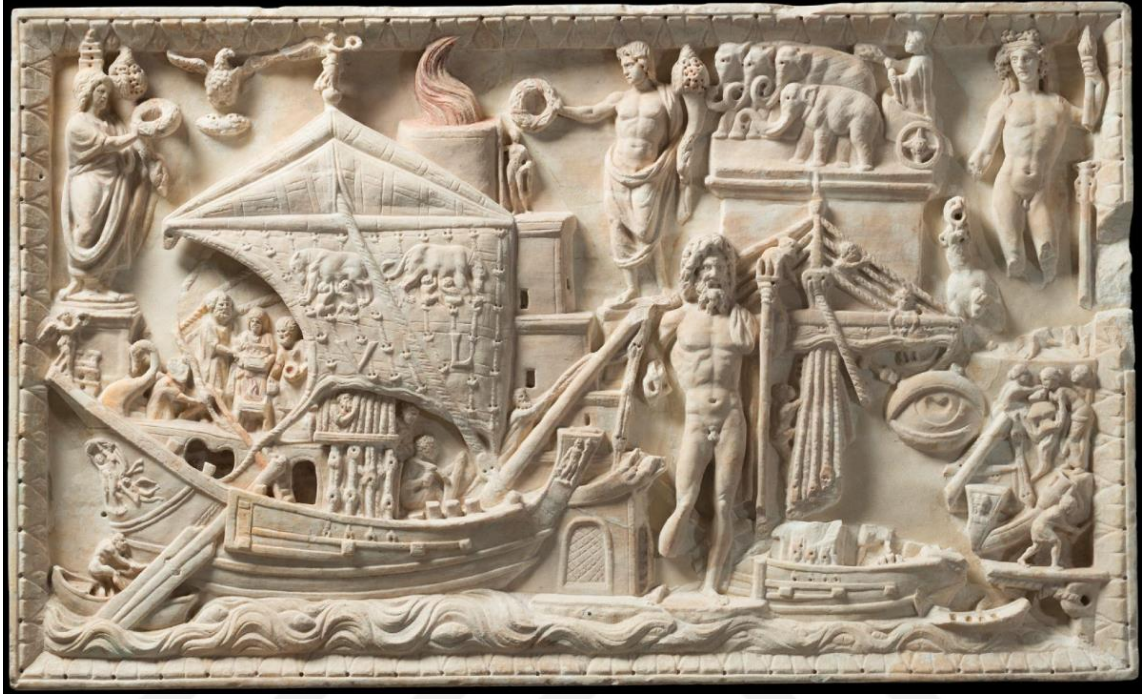
Antik Çağ'da deniz ulaşımının daha fazla tercih edilmesi antik limanlara olan ihtiyacın da artmasına neden olmuştur. Limanların inşa edilmesinin birincil nedeni, insanların bir yerden bir yere giderek iletişim kurma ve ürünlerin deniz yoluyla ulaşması ihtiyacını ve arzusunu desteklemektir.²⁷ Ancak her yere ya da her bölgeye liman inşa etmek mümkün değildir. Limanlar inşa edilirken bazı önemli şartlar göz önünde bulundurulmuştur. Limanların inşa edileceği yerler belirlenirken liman konumunun ne kadar elverişli olacağı değerlendirilmiştir. Gemi trafiğinin yoğunluğu, ekonomiye sağlayacağı katkılar ve dönemin siyasi dinamiği gibi etmenler limanın yapılacağı konum belirlenirken değerlendirilen seçeneklerden olmuştur.

Bir limanın coğrafi yani fiziksel şartları konumlandırılacağı noktadaki kıyı şeridinin yapısı, bu bölgedeki akıntılar, dalgalar ve rüzgarlar gibi etmenlerden oluşmaktadır.²⁸ Limanlar açısından coğrafyanın şartları oldukça önemlidir. İlk olarak

²⁷ T. Iossifidis, 'Roman Ports: Significance of Their Role, Their Structure and Construction', *Maritime Archaeology Graduate Symposium 2021*, Aix-Marseille University, 25-26 Kasım 2021, Honor Frost Foundation, 2024, s. 1.

²⁸ Y. Karmon, 'Geographical Components in the Study of Ancient Mediterranean Ports', *Harbour Archaeology* içinde, A. Raban (Ed.), *Proceedings of the First International Workshop of Ancient Mediterranean Harbours, Caesarea Maritima 24-28 Haziran 1983*, BAR International Series 257, Oxford, 1985, s. 1.

yerin seçimi, ikinci olarak da ticari önemi ve büyüklüğü açısından coğrafya önem taşımaktadır.²⁹



Resim 2. Alessandro Torlonia tarafından 1863 yılında Portus'taki kazılar esnasında bulunmuş olan Portus Limanı'nın tasvir edildiği Torlonia Kabartması. Kabartma MS 2.-3. yüzyıllara tarihlenmektedir.

Kaynak: <https://www.ostia-antica.org/portus/forum-vinarium-torlonia.htm>, E.T.: 02.05.2025.

Antik limanların Antik Çağ'daki konumu deniz ticareti ve taşımacılığı açısından önemliydi. Bu konumlar genellikle korunaklı demirleme/dinlenme yerleri ve denize erişim sağlama kolaylıkları nedeniyle seçilmiştir. Bir yerin doğal özellikleri, antik bir liman olarak seçilmesinde önemli bir rol oynamıştır. Kıyı şeridinin fiziksel özellikleri, donanımlı gemilerin sahip oldukları özellikler, liman veya barınak gereksinimleri, gelgit modelleri, korunaklı demirleme yerlerinin mevcudiyeti, liman altyapısı ve teknolojisinin gelişimi, yük yükleme-indirme ve deniz ticareti ağlarını kolaylaştırma ihtiyacı ve gemileri ve yükleri çevresel

²⁹ Karmon, a.g.e., s. 1.

tehlikelerden koruma zorunluluğu gibi faktörler limanların konumlandırılması açısından önemli faktörlerden olmuştur. Ancak kıyı coğrafyası ve seyir zorlukları dikkate alınan tek unsur değildi. Bu denklemdaki önemli unsurlardan biri de rüzgâr ve okyanus akıntılarının deniz trafiği ve liman tasarımı üzerindeki etkisiydi.

Batı Akdeniz'deki limanların konumlandırılması ve yerleşimi kısmen belirli coğrafi faktörler, özellikle de akıntılar, rüzgarlar ve kıyılar tarafından belirlenmiştir.³⁰ Buna bağlı olarak gelgit çeşitleri, antik limanların seçimi ve tasarımında özellikle önemli bir faktör olmuştur. Gelgitin alçalıp yükselmesi bir limanın erişilebilirliğini ve kullanılabilirliğini önemli ölçüde etkileyebilir, gelgitin alçalması potansiyel olarak seyir tehlikelerini ortaya çıkarabilir veya gemilerin hareketini sınırlayabilirdi.

Korunaklı demirleme/dinlenme yerleri, antik deniz ticareti ve taşımacılığının güvenliği ve verimliliği için çok önemliydi. Gemiler, yük yüklemek ve boşaltmak ve fırtınaları atlatmak için sakin sulara ve dış etkenlerden korunmaya ihtiyaç duyuyordu. Kıyı şeridi boyunca uzanan bu doğal liman ve girişlerin varlığı, antik liman ve barınakların konumlandırılması ve geliştirilmesinde birincil etken olmuştur.

Limanların konumları ile ilgili bir diğer önemli durum da inşa edildikleri yerin geniş bir liman tesisinin sığabileceği büyüklükte olmasıdır. Bu durum özellikle büyük ve ticaret ağı yoğun olan kentlerin limanları için geçerlidir. Limanları sadece ticari malların indirilip bindirileceği bir tesis olarak düşünmemek gerekmektedir. Gemilerle gelen mallar için limanlarda alıcı da bulunmalıdır. Bu malların depolanacağı büyük depolar ya da hangarlar da olmalıdır. Gemi mürettebatının konaklayacağı, yiyecek temin edeceği yerlere de ihtiyaç vardır. Ayrıca gemilerin bakım ve onarımlarının yapılabileceği yerlerin varlığı da önemlidir. Tüm bu etmenler için hem büyük bir alana hem de ulaşılması kolay bir noktaya liman inşa edilmelidir.

Denizcilik faaliyetlerinin başladığı ilk tarihten itibaren limanların ortaya çıktıkları görülmektedir. Denizcilik faaliyetlerinin tarihine bakıldığında ilk olarak karşımıza Fenikeliler çıkmaktadır. Fenikelilerin MÖ 2. bin yılın sonlarında uzun mesafeli denizcilik faaliyetlerini yürüten kişiler oldukları görülmektedir. Lübnan'daki Tyros ve Sidon antik kentlerinin kıyılarında kayaya oyulmuş doğal

³⁰ G. E. Rickman, 'Towards a Study of Roman Ports', *Harbour Archaeology* içinde, A. Raban (Ed.), *Proceedings of the First International Workshop of Ancient Mediterranean Harbours, Caesarea Maritima 24–28 Haziran 1983*, BAR International Series 257, Oxford, 1985, s. 105.

biçimli limanları kullandıkları tahmin edilmektedir. Daha sonra Fenikeliler iskele ve dalgakıran gibi eklentilerle liman inşasında ilerleme kaydetmişlerdir.³¹ İlerleyen zamanlarda Fenikelilerin ticari gelişimlerinden sonra Yunanlar da ticaret alanında gelişmeye başlamışlardır. Bu gelişme Yunanların ticaret yaptıkları özellikle Doğu'daki bölgelerde limanların yapılmasını gerekli kılmıştır. Bunlardan Akdeniz ve Karadeniz bölgeleri, liman inşasında önce gelen bölgelerden olmuştur. Ege Denizi'nde ise en erken liman yapımı, Samos tiranı Polykrates'in tarafından yaptırılıp MÖ 530 yılına tarihlenmiş olan limandır ve Herodotos tarafından büyük bir mühendislik eseri olarak tarif edilmektedir.³²

Yunanlar, limanlarını inşa ederken coğrafyanın doğal koşullarına dikkat etmişler ve bundan faydalanmaya çalışmışlardır. Harç kullanmayan Yunanlar, kayalıklardan parçalar keserek bu parçalara şekiller vermişlerdir ve taş bloklar haline getirmişlerdir. Daha sonrasında bu taş bloklar birleştirilerek limanların rıhtımları, dalgakıranları gibi yapılarını inşa etmişlerdir. Hellenistik dönem ile birlikte gemilerin büyüklüğünün artmasıyla birlikte limanların büyüklükleri ve işlevleri de artmıştır.

Yunanistan'ın doğal coğrafi yapısının getirisi olan çok sayıda adasının, yarımadasının ve girintili çıkıntılı kıyı şeritlerinin bulunması denizcilik faaliyetlerinin gelişmesinde olumlu yönde etkilemiştir. Denizcilik faaliyetleri geliştikçe güvenli ve elverişli limanlara ihtiyaç duyulmuştur. Antik Yunan'da limanlar hem ticaretin gelişmesini sağlamış hem de askeri anlamda büyük öneme sahip olmuştur. Limanlar bu önemli kullanım alanları nedeniyle Antik Yunan dünyasının vazgeçilmez yapıları olmuştur. Limanlar sayesinde Antik Yunan şehirleri gelişmiş ve bulundukları konumlar sebebiyle diğer şehirler arasındaki ticari alışverişini kolaylaştırarak ekonomiyi de büyütülmüştür.

Roma liman inşaatındaki teknolojik gelişmeler önemli bir rol oynamıştır. "Roma'nın liman teknolojisine önemli katkısı", daha sofistike ve etkili liman tasarımlarına olanak tanıyan malzeme ve yerleştirme alanındaki yenilikleri içeriyordu. Liman altyapısındaki bu ilerlemeler, daha büyük gemileri

³¹ D. J. Blackman, 'Sea Transport, Part 2: Harbors', *The Oxford Handbook of Engineering and Technology in the Classical World* içinde, J. Peter Oleson (Ed.), Oxford Handbooks, New York, 2009, s. 641-642.

³² Blackman, a.g.e., s. 642; Hdt. 3.60.3: "τοῦτο μὲν δὴ ἐν τῶν τριῶν ἐστὶ, δεύτερον δὲ περὶ λιμένα χωμα ἐν θαλάσσει, βάθος καὶ εἴκοσι ὀργυιέων: μήκος δὲ τοῦ χώματος μέζον δύο σταδίων."

barındırabilecek, daha büyük hacimlerde yük taşıyabilecek ve kıyı bölgelerinin zorlu çevresel koşullarına dayanabilecek tesislerin inşasını mümkün kılmıştır. Ticari ürünlere duyulan ihtiyacın artması ve ihracat ve ithalat yapılan ürünlerin de artmasıyla birlikte daha büyük gemilere ihtiyaç duyulmaya başlanmıştır. Antik Roma döneminden İskenderiye'den İtalya'ya giden tahıl yüklü bazı gemilerin her birinin 1000 (bin) tonun üzerinde yük taşımış olabileceği aktarılmaktadır.³³ Daha büyük gemilerin kullanılmasıyla birlikte daha gelişmiş liman komplekslerinin inşa edilmesi gerekliliği ortaya çıkmıştır. Bu gelişmiş liman komplekslerinin stratejik yerleşimi, artan trafik ve ticareti en iyi tasarlanmış ve işlevsel denizcilik merkezlerine çekeceği için kritik öneme sahip olacaktı. Diğer yandan uzun rotalarda büyük gemilerin kullanılması tercih edilirken kısa rotalarda küçük gemiler tercih edilmekteydi.

Limanların stratejik yerleşimi, malların ve kaynakların bu farklı ekonomik ölçekler arasında hareket etmesini sağlamada çok önemli olurdu. Kıyı şeridi boyunca doğal girişlerin, dere sistemlerinin ve diğer korunaklı alanların mevcudiyeti, yük aktarma ve depolama kapasitesine sahip liman tesislerinin kurulması için ideal konumlar sağlardı. Doğal coğrafi özelliklerden ve korunaklı demirleme yerlerinden faydalanan antik limanların stratejik yerleşimi, malların, insanların ve kaynakların bu denizcilik ağları boyunca verimli bir şekilde hareket etmesini sağlayabilirdi.

Roma'nın liman inşasındaki yenilikleri, kıyı bölgelerinin zorlu çevresel koşullarına dayanabilecek liman tesisleri yaratmada malzeme ve yerleşimin önemini de vurgulamaktadır. Bu gelişmiş liman komplekslerinin fırtına ve dalgalardan doğal koruma sağlayan yerlere stratejik olarak yerleştirilmesi, gelişimleri ve yaşayabilirlikleri açısından çok önemli bir faktör olmuştur.

Antik limanların konumlandırılması da Roma öncesi ve Roma dönemlerindeki kentleşme süreciyle yakından ilişkiliydi. Malzeme, tasarım ve yerleştirme alanlarındaki yenilikler, daha büyük hacimlerde trafik ve kargoyu barındırabilecek daha sofistike liman komplekslerinin geliştirilmesini sağlamıştır. Yeni inşaat malzemeleri ve tekniklerinin kullanılması, daha sağlam ve sofistike liman altyapısının geliştirilmesine olanak sağlamış ve bu tesislerin daha önce zorlu veya uygun olmayan yerlere yerleştirilmesini mümkün kılmıştır. Bu durum, antik

³³ Rickman, a.g.e., s. 108.

limanların stratejik yerleşiminin genellikle kent merkezlerinin büyümesi ve genişlemesiyle bağlantılı olduğunu, zira bu denizcilik merkezlerinin kentlerin iâşesi ve ekonomik gelişimi için elzem hale geldiğini göstermektedir. Roma döneminde Hellen bölgesindeki su kemerlerine ilişkin bilgiler, kent merkezlerinin gelişimine yönelik yapılmış olan daha geniş altyapı yatırımlarını da vurgulamakta ve antik limanların konumlandırılması ile kentleşme süreci arasındaki doğrudan ilişkinin varlığına işaret etmektedir.

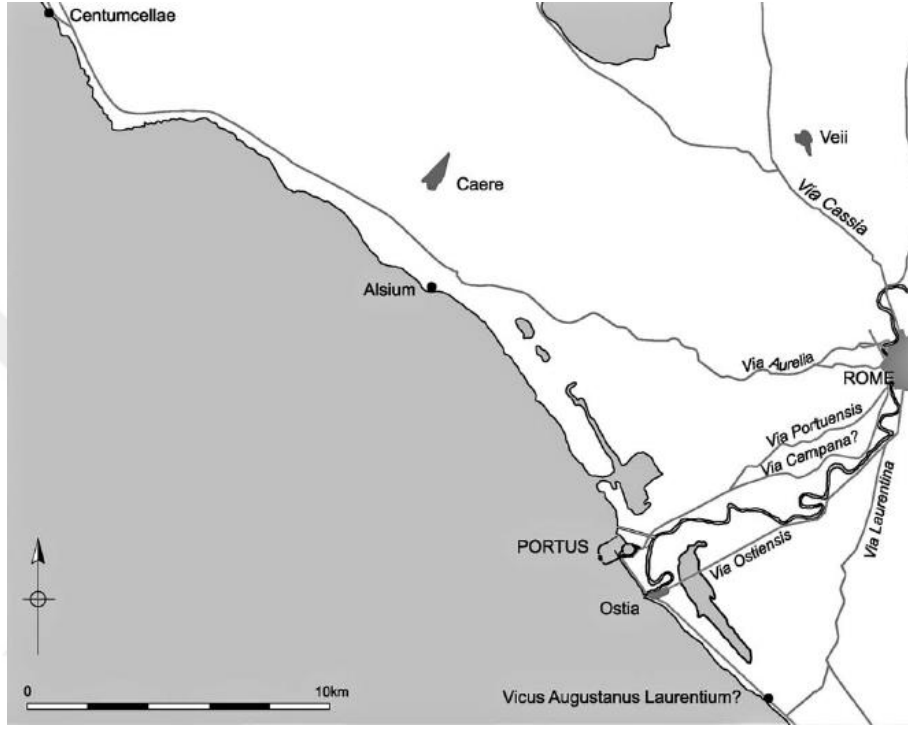
Roma, MS 1. yüzyıldan itibaren Akdeniz üzerinde hakimiyet kurmaya başlaması ile birlikte sınırlarını aşarak uzaktaki topraklara ulaşım sağlamaya çalışmıştır. Roma'nın bu amacının sebepleri arasında coğrafi ve ekonomik büyüme önde gelmektedir. Güvenli ve donanımlı limanlara olan ihtiyaç da böylece ortaya çıkmıştır. Roma, İtalya'dan ilerleyebilmek için gemiler ve bu gemileri bağlayabilmek için limanlar inşa etmiştir. Kartaca ile olan mücadelesi sonrasında emperyalist emellerine daha da yaklaşan Roma, sırasıyla önce Batı Akdeniz, sonra Doğu Akdeniz, sonrasında Makedonya ve Yunanistan ve son olarak da Anadolu'ya kadar ilerleyecekti. *Mare Nostrum* olarak adlandırdığı Akdeniz'e egemen olması özellikle deniz gücünü ve ekonomiyi yönetebilmesi açısından önemliydi.

Roma'nın Akdeniz ile ilişkisi sonucunda limanlarını inşa ederken faydalandığı noktalar olmuştur. Roma büyüdükçe İtalya Yarımadası'ndaki Etrüsk limanları ve daha küçük limanlar artık yeterli gelmemeye başlamıştı. Günümüzde Toskana yakınlarında bulunan Cosa antik kentinde MÖ 1. yüzyıldan itibaren bölgedeki varlıklı aileler tarafından desteklenen liman inşaatlarının olduğu aktarılmaktadır. Bu ailelerden biri olan Domitii ailesinin Porto S. Stefano Körfezi'nin kuzeydoğusunda seçmiş olduğu nokta, kuzeybatı rüzgarlarına açık doğal bir liman ve iskele konumundaydı.³⁴

Ostia Limanı, Roma'nın konumu ve ekonomideki rolüyle önemli limanlarından biri olmuştur. MÖ 4. yüzyıla kadar tarihlenebilen antik liman asıl önemini MS 1. yüzyıldan itibaren kazanmıştır. Roma'nın güneyinde, Tiber Nehri'nin ağzında kurulmuş olan liman, geniş bir doğal liman alanına sahiptir ve Roma'nın

³⁴ P. Gambogi, 'Protection and Conservation of Ancient Harbor Structures in Tuscany: Two Examples on the Coast of Grosseto', *Memoirs of the American Academy in Rome, Supplementary Volumes, Vol. 6* içinde, University of Michigan Press, 2008, s. 257.

doğu eyaletlerinden gelen birçok gemi bu limanda demirleyebiliyordu.³⁵ Başlangıçta küçük ölçekli bir limanken zamanla önem kazanıp büyük ölçekli bir limana dönüşmüştür. Bu limana gemilerle gelen tahıl gibi ürünler Roma'ya ulaştırılıyordu. İmparatorlar Claudius ve Traianus dönemlerinde liman tesisine gelen malların depolanabilmesi amacıyla eklemeler yapılmıştır.



Harita 1. Roma, Ostia ve Portus Limanlarının Konumlarını ve Bağlantı Yollarının Gösteren Harita.

Kaynak: S. Keay, a.g.e., s. 34.

MS 42 yılında Ostia'nın bir diğer önemli limanı Portus inşa edilmiştir. Bu liman da tıpkı Ostia'daki diğer liman gibi Roma'nın gıda tedarikinde kullanılmak amacıyla yapılmıştır. Limanın yapımına İmparator Claudius döneminde başlanılmış, İmparator Traianus döneminde genişletilerek daha büyük bir tesis haline getirilmiştir. Ostia'da birbirine yakın mesafede böyle büyük iki limanın yer alması, bu noktanın denizcilik açısından ne kadar önemli bir konumda olduğuna işaret etmektedir. Bu iki limanın Roma'ya yakın bir konuma inşa edilmesiyle, limanlara gelen ürünlerin kısa

³⁵ S. Keay, 'The Port System of Imperial Rome', *Rome, Portus and the Mediterranean* içinde, S. Keay (Ed.), Archaeological Monographs of the British School at Rome, 2012, s. 41.

sürede Roma'ya ulaşması sağlanmıştır. Ostia açıkça tüccarların, nakliyecilerin ve Roma'ya gıda tedarik eden devlet temsilcilerinin önemli bir bağlantı noktasıyken, Portus, Roma'nın denizcilik merkeziydi ve yüklerin Roma'ya ulaşmadan önce boşaltılıp depolanmasını sağlıyordu.³⁶ Portus Limanı'nın inşası, burada Isola Sacra (Kutsal Ada) adı verilen yapay bir adanın da yapılmasına neden olmuştur. Bu ada, Tiber Nehri'ni doğrudan kıyıya bağlayan doğu-batı yönünde bir kanal açıldığında



yapılmıştır.³⁷

Resim 3. MS 1. yüzyıla tarihlenen Portus / Portus Claudii / Portus Romae Limanı

Kaynak: G. Braun - F. Hogenberg, 'Ancient Portus near Ostia or Rome's Imperial Harbor', www.cartahistorica.com, E. T.: 12.02.2025.

Antik limanların çevresel riskleri en aza indiren, erişilebilirliği ve başka konumlarla bağlantı kurulabilirliği en üst düzeye çıkaran ve insanların ve malların verimli bir şekilde hareket etmesini destekleyen konumlara strateji gözetilerek yerleştirilmesi, ekonomik önemleri açısından çok önemli bir faktör olmuştu. Deniz taşımacılığına olan gereksinimin artması, bu talebi karşılamak için daha büyük

³⁶ S. Keay, a.g.e., s. 33.

³⁷ P. Germoni - S. Keay - M. Millett - K. Strutt, 'Ostia Beyond the Tiber: Recent Archaeological Discoveries in the Isola Sacra', *Ricerche su Ostia e il suo territorio* içinde, 2016, s. 1.

gemilerin inşa edilmesine ve denizde daha gelişmiş gemi inşasına olanak veren teknolojiadaki ilerlemelere yol açtığına, doğal limanların (İskenderiye veya Napoli Körfezi'ndekiler gibi) değiştirilmesi veya büyük ölçekte yeni limanların (Sebastos, Portus, Leptis Magna ve Konstantinopolis limanları gibi) inşa edilmesi mümkün olabildi.³⁸

1.1.2. Antik Limanların İnşası

Yaşamın önemli bir kaynağı olan su, suyun temin edilmesini sağlayan mimari yapılardan su kaynaklarına bağlı zanaatların geliştirilmesine, liman kentlerinin inşasından nehir yaşamı ve deniz ve okyanus dolaşımına ilişkin bilgilere, farklı inançlardaki ritüellerden temel insani ihtiyaçlar için suya erişimin altında yatan gündelik sorunlara kadar tarihimizin, geçim kaynaklarımızın, ekonomik büyümemizin ve kültürel geleneklerimizin merkezinde yer almıştır. Suyun, insanlık için önemli olduğu alanlara bakıldığında mimarlık, şehir planlama, mühendislik, tarım, sağlık ve beslenme, ticaret, denizcilik, tekstil, balıkçılık gibi alanlar karşımıza çıkmaktadır. Bu alanların büyük bir çoğunluğunu kapsayan antik limanlar, Antik Çağ'ın önemli merkezlerinden biri olmuştur.

Antik Yunan ve Roma uygarlıkları, sınırları dahilinde deniz ticaretini ve deniz gücünü kolaylaştıran etkileyici liman yapılarıyla ünlüdür. Antik Yunan liman tasarımı, korunaklı demirleme ve yük yükleme ve boşaltma kolaylığı sağlamak için tasarlanan rıhtım, dalgakıran ve iskele gibi yapılarla işlevsel verimliliğe odaklanarak kendine has özelliklerini geliştirmiştir. Limanlar, denizcilik merkezleri olarak yalnızca işlevsel alanlar olmaktan ziyade Yunan halkının sanatsal ve mühendislik becerilerini de yansıtıyordu. Antik Yunan deniz ticareti genişledikçe, liman kompleksleri de daha sofistike hale gelmiş ve tersaneler, gemi tamirhaneleri ve depolar gibi özel tesisler içermiştir. Depoların, tersanelerin gibi destekleyici mekanlar, malların uygun bir şekilde taşınması ve limanların yönetiminin kolaylaştırılmasını sağlamak için inşa edilmiştir. Antik Yunan'da liman inşasında en önemli ilerlemelerden biri, ağır denizlere ve potansiyel düşman saldırılarına karşı

³⁸ J. P. Oleson, R. L. Hohlfelder, 'Ancient Harbors in the Mediterranean', *The Oxford Handbook of Maritime Archaeology* içinde, A. Catsambis - B. Ford - D. L. Hamilton (Eds.), Oxford University Press, Oxford, 2011, s. 826.

koruma sağlayan bentlerin ve dalgakıranların kullanılmasıydı. Antik Yunan liman tasarımının bir diğer önemli yönü de limanların bulundukları çevredeki kentsel dokuyla bütünleşmesiydi. Ana rıhtımlar genellikle kıyı boyunca konumlandırılmıştır ve depolar ve limana ait diğer tesisleriyle desteklenerek iyi entegre edilmiş ve kullanışlı bir denizcilik altyapısı oluşturulmuştur.

Romalılar, edebiyattan felsefeye birçok alanda olduğu gibi liman mimarisini de Yunanlardan alarak daha da geliştirmiş ve genişletmişlerdir. Romalılar, uzak diyarlara ulaşabilmek ve ekonomilerini büyütmek için deniz ticaretinin stratejik ve ekonomik öneminin farkındaydı. Bu nedenle, liman tesislerinin inşası ve geliştirilmesi için önemli kaynaklar ayırdılar. Roma'nın liman tasarımındaki kayda değer yeniliklerinden biri, daha büyük ve daha dayanıklı yapıların oluşturulmasına olanak tanıyan beton kullanımındır. Romalılar ayrıca limanlarını çevreleyen kentsel peyzajla bütünleştirmek için yoğun bir çaba sarf etmiştir. Buna ek olarak, Romalılar yük yükleme ve depolama ihtiyacının farkına varmış ve limanlarının tasarımına depolar, tersaneler ve diğer destekleyici altyapıları dahil etmişlerdir.



Resim 4. Yüzer kesonun konumlandırılmasına ait bir çizim.

Kaynak: De Graauw, a.g.e., s. 8; Robert Teringo, National Geographic, 172, 2, 1987.

Antik Roma döneminde, liman inşasında, Antik Yunan'da kullanılan tekniklerinin üzerine konularak daha büyük ve daha sağlam yapıların inşa edilmesine

olanak sağlayan malzemeler ve inşaat teknikleri kullanılmıştır. Beton kullanılan keson³⁹ tipi yapılar yaygın olarak kullanılmaya başlanmış ve daha büyük gemileri barındırabilecek daha derin, daha korunaklı limanların inşa edilmesini sağlamıştır.⁴⁰ Antik Roma liman mimarisi, işlevsel özelliklerinin yanında, büyük törensel girişler, deniz fenerleri ve diğer süsleme özelliklerinin dâhil edilmesiyle anıtsal mimariyi de ön plana çıkarmıştır. Roma liman mühendisliğindeki önemli yenilikler arasında betonun yaygın kullanımı, özel dalgakıran yapılarının geliştirilmesi ve gelgit ve akıntıları yönetmek için gelişmiş hidrolik sistemlerin kullanılması yer alıyordu. Bu müstahkem liman komplekslerinin stratejik konumu, Romalıların müthiş donanma yetenekleriyle birleştiğinde, deniz ticaretine hükmetmelerine ve askeri güçlerini yüzyıllar boyunca Akdeniz’e yansıtmalarına olanak sağlamıştır.

Tarih boyunca antik limanların ve liman tesislerinin gelişimi insan uygarlığında çok önemli bir rol oynamıştır. Antik Çağ’da liman inşası, mühendislik ve mimarlık alanındaki ilerlemeler sayesinde büyük bir gelişme göstermiştir. Bu süreçler hakkında antik kaynaklar, birtakım ayrıntılar ve limanların işlevselliğini anlamamıza yardımcı olan değerli bilgiler sunmaktadır. Strabon, Yaşlı Plinius, Genç Plinius, Vitruvius, Prokopius, Flavius Iosephus gibi antik yazarlar liman inşasından eserlerinde bahsetmişlerdir. Antik kaynaklarda yer alan bilgiler, dönemin mühendislik ve mimarlık tekniklerini, kullanılan malzemeleri ve bu yapıların işlevselliğini anlamak açısından son derece değerlidir. Antik Çağ’da limanların, ticaret, askeri ve sosyal amaçlar için önemli yapılar olduğu görülmektedir. Bu başlık altında, antik liman inşasında kullanılan teknikler, malzemeler ve önemli örnekler ayrıntılı olarak incelenecektir.

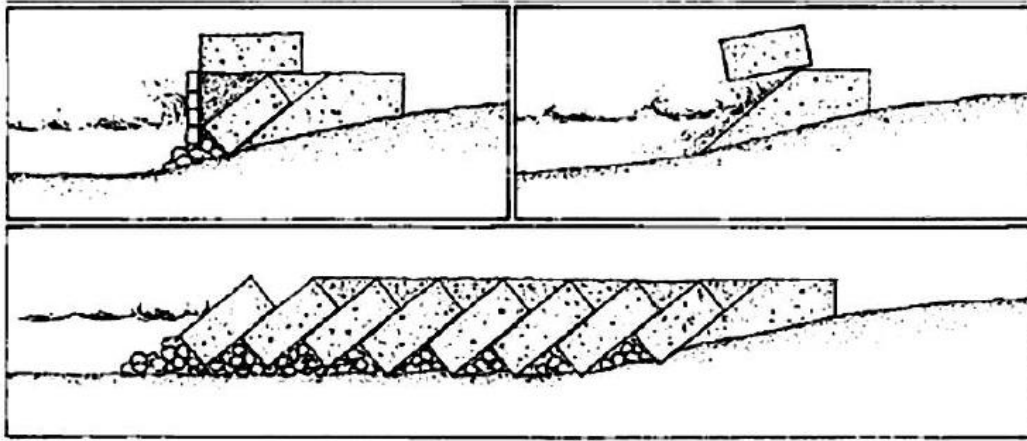
1.1.2.1. Mimari ve Mühendislik Teknikleri

Antik Çağ’da, geniş ticaret ağı ve askeri seferler için çok sayıda liman inşa etmiştir. Vitruvius’un *De Architectura* adlı eserinde, liman inşasında kullanılan bazı

³⁹ Keson, derin suda veya yumuşak toprakta kullanılan bir temel çeşididir. Zemine batırılan ve betonla doldurulan bir dizi büyük, su geçirmez silindirden oluşur. Bu taban, üzerine inşa edilen yapılar için sağlam bir temel sağlar. Köprüler, limanlar ve büyük yapıların inşasında genellikle keson kullanılır.; <https://safetyculture.com/topics/caisson-construction/>, E.T.: 28.12.2024.

⁴⁰ J. D. García-Espinel, R. Alvarez-García-Lubén, J. M. González-Herrero, D. Castro-Fresno, ‘Design and Construction Methods of Caisson-Type Maritime Infrastructures Using GFRP’, *Journal of Composites for Construction* içinde, Vol. 20, No 1, s. 1.

teknikler ve malzemeler ayrıntılı olarak açıklanmıştır. Vitruvius, liman yapımında dikkat edilmesi gereken faktörler arasında rüzgar yönü, deniz akıntıları ve dalga hareketlerini belirtmiştir. Ayrıca, limanların korunması için dalgakıranların inşasının önemine değinmiştir. Örneğin, Pompeii antik kenti yakınlarındaki Puteoli Limanı, Antik Roma dönemine ait önemli bir limandır. Bu limanın inşasında, su altına batırılmış büyük taş bloklar kullanıldığı aktarılmaktadır. Plinius'un (Yaşlı Plinius) *Naturalis Historia* adlı eserinde, bu taşların deniz tabanına yerleştirilmesi ve üzerine beton dökülmesi yöntemi ayrıntılı olarak anlatılmıştır.⁴¹ Bu teknik, limanın dayanıklılığını artırmak için kullanılmıştır.



Resim 5. Vitruvius'un eserinde bahsettiği liman inşası için su altına batırılmış büyük taş bloklara ait çizim.

Kaynak: De Graauw, a.g.e., s. 13; J. P. Oleson, C. J. Brandon, Robert L. Hohlfelder, Marie Jackson, M, *Building for Eternity – The history and Technology of Roman Concrete Engineering in the Sea*, Oxbow Books, 2014, s. 327.

⁴¹ Plin. *Nat.* 36.21: “super omnia accessit difficultas mari romam devehendi, spectatis admodum navibus. Divus Augustus eam, quae priorem advexerat, miraculi gratia puteolis perpetuis navalibus dicaverat; incendio consumpta ea est. divus claudius aliquot per annos adservatam, qua c. caesar inportaverat, omnibus quae umquam in mari visa sunt mirabiliorem, in ipsa turribus puteolis e pulvere exaedificatis, perductam ostiam portus gratia mersit. alia ex hoc cura navium, quae tiberi subvehant, quo experimento patuit non minus aquarum huic amni esse quam nilo.”



Resim 6. Stabiae Antik Kenti'nden Pueoli Antik Limanı'na ait olduğu düşünülen MS 1. yüzyıla tarihlenen duvar freski.

Kaynak: <https://www.worldhistory.org/image/14222/port-scene-fresco-from-stabiae/>, E.T.: 28.12.2024.

Genç Plinius'un mektuplarında Centumcellae limanının inşası hakkında detaylı bilgiler bulunmaktadır. Bu liman, İmparator Traianus'un yönetimi altında inşa edilmiştir. Plinius, limanın çevresindeki yemyeşil çayırları ve deniz kıyısındaki konumunu vurgulamaktadır.⁴² Limanın inşasında dikkat çeken noktalardan biri, sol kolun sağlam duvarlarla güçlendirilmesi ve sağ kolun yapım aşamasında olmasıdır. Limanın ağzında denizden yükselen bir ada, dalgaların gücünü kırarak gemilere güvenli bir geçiş sağlamaktadır. Ada, geniş mavnalar kullanılarak taşların üst üste yerleştirilmesiyle yapay olarak inşa edilmiştir. Bu teknik, dalgakıranların inşasında önemli bir yenilik olarak değerlendirilebilir. Ayrıca, limanın sağlamlığı ve

⁴² Plin. *Ep.* 6.31.15, 16: "Villa pulcherrima cingitur viridissimis agris, imminet litori, cuius in sinu fit cum maxime portus. Huius sinistrum brachium firmissimo opere munitum est, dextrum elaboratur. In ore portus insula assurgit, quae illatum vento mare obiacens frangat, tutumque ab utroque latere decursum navibus praestet. Assurgit autem arte visenda: ingentia saxa latissima navis provehit contra; haec alia super alia deiecta ipso pondere manent ac sensim quodam velut aggere construuntur."

mühendislik harikası olarak kabul edilmesinin sebeplerinden biri de kullanılan yüksek kaliteli taşlardır.

Flavius Iosephus *De bello Judaico libri vii* adlı eserinde Caesarea Maritima Limanı'nın inşası hakkında detaylı bilgiler vermektedir.⁴³ Bu liman, MÖ 1. yüzyılda Kral Hirodes tarafından inşa edilmiştir ve deniz şartlarının zorluğuna rağmen büyük bir başarı olarak değerlendirilmiştir. Limanın inşasında kullanılan taşlar, deniz tabanına yirmi kulaç derinliğe kadar yerleştirilmiştir. Bu taşların büyük bir kısmı elli ayak uzunluğunda, dokuz ayak derinliğinde ve on ayak genişliğindedir. Limanın genişliği iki yüz ayak olup, dalgaların gücünü kırmak için önünde binalar bulunmaktadır. Limanın geri kalan kısmı ise taş bir duvarla çevrilidir. Duvarın üzerinde büyük kuleler yer almakta olup, en önemlisi Drusus'un adıyla anılan Drusium kulesidir. Bu yapılar, limanın savunma ve işlevselliğini artırmıştır.

Prokopios'un *Περὶ Κτισμάτων* adlı eserinde İstanbul Boğazı girişine konumlandığı Heraion Limanı'nın inşasından ayrıntılı olarak bahsetmektedir. Bu liman, daha önce var olmayan korunaklı bir liman olarak inşa edilmiştir. Limanın inşasında devasa boyutlarda sandıklar kullanılmış ve bu sandıklar kıyıdan büyük bir mesafeye atılmıştır. Sandıkların üzerine düzenli sıralar halinde başka sandıklar yerleştirilmiş ve limanın karşı taraflarında iki uzun duvar inşa edilmiştir. Bu duvarlar, dalgaların gücünü geri püskürtmüş ve limanın iç kısmında sakin bir alan oluşturmuştur. Limanın inşasında kullanılan taşlar, kaba yontulmuş olup, dalgaların şiddetine dayanıklıdır. Ayrıca, limanın içinde kutsal tapınaklar, stoalar, pazarlar ve hamamlar gibi yapılar da inşa edilmiştir.⁴⁴

⁴³ J. BJ 1.21.6: “Καθάπαν δ’ ἔχων ἀντιπράσσοντα τὸν τόπον ἐφιλονείκησεν πρὸς τὴν δυσχέρειαν, ὡς τὴν μὲν ὀχυρότητα τῆς δομήσεως δυσάλωτον εἶναι τῇ θαλάσσῃ, τὸ δὲ κάλλος ὡς ἐπὶ μηδενὶ δυσκόλῳ κεκοσμηθῆαι: συμμετρησάμενος γὰρ ὅσον εἰρήκαμεν τῷ λιμένι μέγεθος καθίει λίθους ἐπ’ ὀργυιάς εἴκοσιν εἰς τὸ πέλαγος, ὧν ἦσαν οἱ πλεῖστοι μῆκος ποδῶν πεντήκοντα, βάθος ἑννέα, εὖρος δέκα, τινὲς δὲ καὶ μείζους. ἐπεὶ δὲ ἀνεπληρώθη τὸ ὕψαλον, οὕτως ἤδη τὸ ὑπερέχον τοῦ πελάγους τεῖχος ἐπὶ διακοσίους πόδας ἡρύνετο: ὧν οἱ μὲν ἑκατὸν προδεδόμηντο πρὸς τὴν ἀνακοπὴν τοῦ κύματος, προκυμία γοῦν ἐκλήθη, τὸ δὲ λοιπὸν ὑπόκειται τῷ περιθέοντι λιθίνῳ τείχει. τοῦτο δὲ πύργοις τε διείληπται μεγίστοις, ὧν ὁ προύχων καὶ περικαλλέστατος ἀπὸ τοῦ Καίσαρος προγόνου Δρούσιον κέκληται.”

⁴⁴ Prokopios, *İstanbul'da İustianus Döneminde Yapılar: Birinci Kitap* (Çev. E. Özbayoğlu), Arkeoloji ve Sanat Yayınları, İstanbul, 1994, s. 43-44.

1.1.1.2.1. Kullanılan Malzemeler

1.1.2.1.1.1. Puteoli Volkanik Tozu (Pozzolano)

Antik Roma’da liman inşasında sıklıkla kullanılan malzemelerden biri Vesuvius Yanardağı’nın çevresindeki kentlerden biri olan Puteoli Antik Kenti’nden temin edilen volkanik küldür. Bu volkanik kül, su ile karıştırıldığında dayanıklı bir hidrolik beton oluşturur. Bu beton, su altında sertleşir ve uzun ömürlü yapılar inşa edilmesine olanak tanır. Vitruvius, Puteoli volkanik tozunun özellikle liman inşasında ne kadar etkili olduğunu vurgulamıştır. Suyu temas edince hızla kaynaşarak birleşebilen bu malzeme, birleştikten sonra suyla ya da dalgaların etkisiyle ayrılmaz hâle gelmektedir.⁴⁵



Resim 7. Alt Kısımında İnce Puteoli / Pozzolano Tozu ve Kireç Taşı ve Üzerinde Sarı-Gri Ponza Parçaları İçeren Harç

Kaynak: J. P. Oleson, M. D. Jackson, G. Vola, ‘Catalogue and Descriptions of Concretes Drilled from Marine Structures by ROMACONS’, *Building for Eternity the History And Technology of Roman Concrete Engineering in the Sea* içinde, C.J.

⁴⁵ Vitr. 2.6.1: “Est etiam genus pulveris, quod efficit naturaliter res admirandas. nascitur in regionibus Baianis in agris municipiorum, quae sunt circa Vesuvium montem. quod commixtum cum calce et caemento non modo ceteris aedificiis praestat firmitates, sed etiam moles cum struuntur in mari, sub aqua solidescunt. hoc autem fieri hac ratione videtur, quod sub his montibus et terrae ferventes sunt et fontes crebri, qui non essent, si non in imo haberent aut e sulphure aut alumine aut bitumine ardens maximos ignes. igitur penitus ignis et flammae vapor per intervenia permanens et ardens efficit levem eam terram, et ibi quod nascitur tofus exurgens, est sine liquore. ergo cum tres res consimili ratione ignis vehementia foratae in unam pervenerint mixtionem, repente recepto liquore una cohaerescunt et celeriter umore duratae solidantur, neque eas fluctus neque vis aquae potest dissolvere.”

Brandon, R.L. Hohlfelder, M.D. Jackson, J.P. Oleson (Eds.), Oxbow Books, Oxford/Philadelphia, 2014, s. 262.

1.1.2.1.1.2. Taş ve Mermer

Limanların yapımında kullanılan diğer önemli malzemeler arasında taş ve mermer bulunur. Özellikle büyük liman yapılarında, büyük taş bloklar kullanılarak sağlam temeller oluşturulmuştur. Bu taşlar, deniz tabanına yerleştirilmiş ve üzerine beton dökülerek sabitlenmiştir. Mermer ise limanların daha estetik görünmesi için kullanılmıştır. Mermerin, limanların hem süslemelerinde hem de limanlara yerleştirilmiş olan heykellerin yapımlarında kullanıldığı görülmektedir. Bukoleon Limanı'na adını vermiş olan aslan ve boğa heykelleri mermerden yapılmıştır.⁴⁶

Taş ve bir metamorfik kaya olan mermer, suya, su basıncına ve hava koşullarına dayanıklı olması nedeniyle antik liman inşaatında yaygın kullanılan bir malzemeydi. Birçok kıyı bölgesinde kolayca bulunabilen kireç taşı, limanların olmazsa olmazı sayılan dalgakıran, iskele ve liman duvarları inşa etmek için kullanıldı. Estetik özelliğinin yanı sıra erozyona dayanıklılığıyla da bilinen mermer ise, deniz fenerlerinin inşasında sıklıkla kullanıldı. Liman inşaatında taşın kullanılması, kaldıraç ve kesici aletlerle taş ocaklarından büyük blokların çıkarılmasını kapsayan gelişmiş bir taş ocağı tekniklerini gerektiriyordu.

Romalılar, liman yapımında taş kullanma konusunda kendilerini iyi yetiştirmişlerdi. Bunun en güzel örneğini aynı zamanda Roma'nın ilk limanı olma özelliği taşıyan Ostia Antica Limanı'na ait kalıntılar teşkil etmektedir. Portus Limanı kalıntıları da Romalıların taş kullanma konusunda usta olduklarını destekler niteliktedir. Bu limanlarda Antik Roma betonu⁴⁷ adı verilen betondan yapılmış büyük dalgakıranlar mevcuttu. Taş bloklarla kaplı dalgakıranları sayesinde korunaklı limanlar olarak görülmüştür.

⁴⁶ A. Van Millingen, *Byzantine Constantinople: The Walls of the City and Adjoining Historical Sites*, J. Murray, London, 1899, s. 118.

⁴⁷ Latince *opus caementicium* olan bu beton çoğunlukla taş ve tuğla kırıklarının kireç harcı ya da pozzolana ile karıştırılıp kalıba dökülmesiyle elde edilirdi. Bkz: M. Sözen vd., *Sanat Kavram ve Terimleri Sözlüğü*, Remzi Kitabevi, İstanbul, 1986, s. 177.

Liman yapımı esnasında taşın doğal dayanıklılık, sertlik, mukavemet ve aşınma direnci özelliğine göre seçimi de çok önemliydi. Bu özelliklerden bir tanesi gözeneğinin az sayıda olması ve tuzlu su korozyonuna, aşınma ve yıpranmaya karşı dayanıklı olmasıydı. Taş blokların harç kullanılmaksızın yapısal stabilite sağlanarak dizilmesiyle su sızıntısı riski en aza indirilmeye çalışılmıştır. MÖ 4. yüzyılda yapılan İskenderiye Limanı'nın, inşası sırasında taş kullanılmasına dair örnek teşkil etmesi açısından önemli bir yeri vardır. Limanın aynı zamanda yine taş bloklardan inşa edilmiş büyük dalgakıranları bulunmaktaydı ve bu da büyük gemilerin güvenle barınabilmesi için uygun şartları sunuyordu.

1.1.2.1.1.3. Kereste ve Ahşap

Yüksek mimari değere sahip olan yapı kerestesi çeşitli yapıların inşasında hammadde olarak kullanılmıştır.⁴⁸ Yapı kerestesinin hammadde olarak kullanıldığı yapılardan bir tanesi de antik limanlardır. Ahşap çok işlevli ve kolay şekil verilebilir özelliği itibarıyla tasarımda esneklik sağlamak için ideal bir malzeme olmuştur. Mukavemetleri ve çürümeye karşı dirençleri olmaları nedeniyle meşe, çam, sedir genel olarak tercih edilen türler arasındaydı.

Deniz tabanına çakılan kereste kazıklar iskele için dayanıklı bir temel sağlamaktaydı. Ahşap döşeme ise yüklerin yüklenmesi ve boşaltılma için ideal bir yüzey sağlıyordu. Arkeolojik kazılarda bulunan ahşap iskele ve rıhtım kalıntılarının da kanıtladığı gibi Antik Yunanlılar ve Romalılar limanlarının yapımında keresteyi yaygın olarak kullanmışlardır.

Antik liman inşasında birincil malzeme olarak taş ve kereste tercih edilmiş olsa da diğer malzemelerin önemi göz ardı edilmemelidir. Örneğin yapı malzemelerini bağlayan harç yapımında kireç ve kum kullanılmıştır. Söz konusu harçlar taş blokların birbirine yapışmasını sağlamakla kalmamış, bir anlamda su geçirmez conta görevi görmüştür.

⁴⁸ E. V. Popov, vd., 'Calculation features of compressed-bent build-up timber columns with nonlinear-deformable shear bracings', *IOP Conference Series: Materials Science and Engineering*, Vol. 1211, 2022, s.1

1.1.2.2. Antik Limanlarda Bulunan Yapı Ögeleri

Antik liman yapılarına ilişkin yapılan araştırmalar, pek çok medeniyetin denizcilik üzerine kabiliyetleri ve teknolojik açıdan kaydettikleri ilerlemeleri hakkında bazı bilgiler aktarır. Limanların gemiler için barınak olmasının yanı sıra ticaret ağlarında, askeri hareketlerde ve kültürel gelişimde çok önemli rolü olmuştur ve farklı farklı bölgeler arasında bağlantıyı kolaylaştırmıştır. Böylece zaman zaman tarihin seyrini şekillendirdiği de ortadadır. Antik limanların yapısını ve inşasını anlamaya çalışmak başta mühendislik olmak üzere arkeoloji, jeoloji gibi çok disiplinli bir yaklaşımı beraberinde getirir. Bu yaklaşım, kıyı tesislerinin gelişimini ve işlevselliğini etkileyen çevresel, politik ve sosyoekonomik unsurların yeniden yapılandırılmasına olanak tanır. Bu yöntemler bize (diğer şeylerin yanı sıra) limanların içindeki ve çevresindeki peyzajların dinamiklerini, çevresel koşulların değişimini ve toplulukların tepkilerini ya da arazi kullanımı, hayvancılık ve beslenme modellerini yeniden yapılandırma olanağı sağlıyor ve limanların iç bölgelerinde ve daha geniş olan ön bölgelerinde deniz ticaretinin kapsamı ve hacmi konusunda yeni bilgiler sunuyor.⁴⁹ Antik limanların yapısal unsurları dayanıklı malzemelerin ve uygun tekniklerin kullanılması sonucu hidrolik mühendisliği ve kıyı jeomorfolojisiyle ilgili gelişmiş bir anlayışı yansıtır. Liman inşasının çevresel etkilerini incelemek, tortulaşma, erozyon ve deniz seviyesindeki değişiklikler gibi zorluklarla başa çıkma yöntemlerini göz önünde bulundurmamak antik limanların araştırılmasında önemli bir rol oynar. Bu limanların tasarımında dalga hareketi, tortu taşınımı ve su derinliği gibi çok sayıda faktör göz önünde bulundurulmuş ve bu durum, modern kıyı mühendisliğinde hala geçerli olan kıyı süreçleri hakkında pratik bilginin varlığını göstermektedir.⁵⁰

1.1.2.2.1. Dalgakıran

Dalgakıran, bugün limanların en önemli özellikleri arasındadır. Ticaret, deniz operasyonları ve kültürel değişim için önemli merkezler olan antik limanlar da onları güvenli ve verimli kılan dalgakıranlar sayesinde gelişti. Bunun yanında dalgakıranlar

⁴⁹ I. Nakas, 'Review: Seaside of Byzantium. Harbours and Anchorages of a Mediterranean Empire', *International Journal of Nautical Archaeology*, Vol. 51/2, 2022, s. 2

⁵⁰ J. Melby, "Advances in Breakwater and Revetment Design", *Advances in Coastal Structure Design* içinde, R. K. Mohan, O. Magoon, M. Pirrello (Eds.), ASCE Book Series, 2003, s. 165-166.

gemiler için sorun olmadan yanaşma, yük yükleme ve boşaltma esnasında güvenli bir demir atma yeri sağlayarak yıpratıcı dalgalara, fırtınalara, gelgitlere ve akıntılara karşı koruma sağlamak amacıyla inşa edilmiştir. “Kıyıdaki yapıları, tekneleri, dalgaların yıpratıcı etkisinden korumak veya gemilerin yük alıp boşaltmasını sağlamak amacıyla liman ve iskele önlerine yapılan uzun set”⁵¹ şeklinde tanım bulan *dalgakıran* sözcüğü terimler sözlüğünde araştırıldığında ise *bayındırlık* terimi ile karşılaşılr ve “kıyı düzenini ve tekneleri dalgaların yıpratıcı etkisinden korumak için liman ve iskele önlerine çekilen set”⁵² olarak tanımlanmaktadır. Dalgakıranların işlevi hakkında yapılan tanımlamalar limanların temel bileşenlerinden biri olduğu, yıkıcı dalga hareketini azaltmak ve gemi operasyonları için korunaklı havzalar oluşturmak üzere tasarlandığı noktasında birleşmektedir.

Geçmişe doğru gidildiğinde özellikle geç Arkaik dönemden itibaren olmak üzere dalgakıranların bambaşka bir işlev için kullanıldığı ortaya çıkar. Dalgakıranlar güçlü deniz dalgalarının yaratacağı tahribatı önlemesinin dışında hem siltasyon sorunuyla başa çıkmak hem de MÖ 5. ve 4. yüzyıllarda güçlendirilerek düşman veya korsan saldırılarına karşı korunmak için kullanılmıştır.⁵³ Dalgakıranlar söz konusu işlevleri etkin bir biçimde yerine getirmesi için dalga yüksekliği, dalga periyodu, suyun derinliği ve toprak koşulları gibi faktörler dikkate alınarak inşa edilmiştir. Yapımında kullanılacak kaynakların mevcudiyetine ve sahanın özel gereksinimlerine bağlı olarak taş, beton ve kereste dahil olmak üzere çeşitli malzemeler tercih edilmiştir.

Antik Çağ’da höyük biçiminde olan dalgakıranlar yaygındı. Söz konusu dalgakıranların yapımı bölgedeki malzemeleri kullanılarak ve her bir sahaya özgü zorluklara uyum sağlayarak mühendislik yeteneği gerektiriyordu. Malzeme olarak erozyona karşı koyabilmeleri ve sert dalgaların sürekli çarpmasına karşı direnç göstermeleri nedeniyle granit, kireç taşı ve bazalt gibi dayanıklı taşlar tercih edilmekteydi. Dalgakıranlar, zırh taşı boyutunu, ağırlığını, yoğunluğunu ve/veya dalgakıran eğimini dalga koşullarına göre belirlemek için her zaman deneysel

⁵¹ Akalın vd., a.g.e., s. 584.

⁵² K. Türkay vd., *Uygulayım Terimler Sözlüğü*, Türk Dil Kurumu Yayınları, Ankara, 1980, s. 40.

⁵³ Ginalis, a.g.e., s. 26-27; D. J. Blackman, ‘Ancient Harbours in the Mediterranean. Part 2’, *IJNA* 11/3, 1982, s. 196; Blackman, *Sea Transport*, s. 647.

formüller uygulanarak tasarlanırdı.⁵⁴ Dalgakıranların yapım süreci genellikle moloz höyüğünden veya ahşap bir çerçeveden oluşan bir temelle başlıyordu. Taşlar aralarında yalnızca çok küçük boşluklar kalacak şekilde sıkıca yerleştirilerek sağlam bir bariyer oluşturulurdu. Çok güçlü dalgaların olduğu yerlerde dalgakıranların yapısal bütünlüğünün artırılması için harç veya diğer bağlayıcı maddeler kullanılırdı. Suyun derinliği, dalga koşulları ve istenen koruma seviyesi dalgakıranın boyutunu ve şeklini belirleyen faktörler arasındaydı. Manzarayı engellemeyen su altında kalan dalgakıranların daha az çevresel etkileri nedeniyle dikkat çekmiştir. Belirli bir su seviyesinin altında inşa edilen bu batık yapılar, bir miktar dalganın geçişine izin vererek kıyı şeridindeki sirkülasyonu kolaylaştırmakta, ancak korumayı azaltmaktadır.

1.1.2.2.2. Mendirek

Dalgakıran ile liman arasında çok sıkı bir ilişkinin olduğu görülmektedir. Anlamı “kıyılarda dalgakıranla yapılmış liman”⁵⁵ olarak *mendirek* ise denizcilikle ilgili bir diğer terimdir. Kıyı şeridinden denize doğru uzanan yapay dalgakıranlar olan mendireklerin antik limanların gelişiminde ve işlevselliğinde önemli bir rolü olmuş, açıkta ve savunmasız kalan demir atma alanlarını korunaklı ve güvenli hale getirmiştir. Taş, beton ve bölgedeki diğer malzemelerden inşa edilen bu yapılar, gemileri fırtınaların denizin tüm olumsuz etkilerinden koruyan kritik bir altyapı görevi görmüştür. Mendireklerin tasarımı, dalga yüksekliğini azaltarak ve tortu birikimini en aza indirerek limandaki hidrodinamiği etkilemiş ve denizcilik faaliyetlerine elverişli sakin havzalar yaratmıştır. Deniz gücünün, deniz ticaretinin önemini fark eden antik medeniyetler, liman altyapısının inşası ve bakımı için önemli kaynaklar yatırmışlardır ve mendirekler bu çabaların önemli bir bileşenini temsil etmektedir. Mendirek tekniklerinin evrimi, mühendislik bilgisindeki ilerlemeleri ve uygun malzemelerin mevcudiyetini yansıtmakta, antik dönem ustalarının yaratıcılığını ve uyum yeteneğini göstermektedir.

⁵⁴ A. Diwedat, F. S. Abdelhaleem, A. M. Ali, ‘Wave Parameters Influence on Breakwater Stability’, *IOP Conference Series Earth and Environmental Science*, 326(1), 2019, s. 1.

⁵⁵ Akalın vd., a.g.e., s. 1651.

Antik limanlardaki mendireklerin tasarımı bölge koşulları, limanın hangi amaçlarla kullanılacağı ve yerel olarak mevcut kaynaklar gibi faktörlerle şekillenmiştir. İnşası için uygun malzeme seçimi son derece önemlidir. Kireç taşı, granit, bazalt gibi dayanıklı taşlar, erozyona ve olumsuz hava koşullarına karşı dayanıklılığı nedeniyle tercih ediliyordu. Mendireğin boyutu ve yönü, baskın dalga yönlerine ve fırtına dalgalanmalarına göre belirlenirdi. Mendireğin yapısal bütünlüğü, taşların birbirine kenetlenmesi, harç kullanımı ve dahili destek yapılarının dahil edilmesi gibi çeşitli inşaat tekniklerinin kullanılmasıyla sağlandı. Mühendislik becerileriyle ünlü Romalılar, zaman karşı dayanıklı devasa mendirekler inşa etmek için su altında sertleşen bir beton türü olan *opus caementicium* gibi gelişmiş inşaat yöntemleri kullanmışlardır. Deniz canlılarının varlığı ve söz konusu yapılara yerleşmeleri bu yapay resiflerin uzun vadeli durağanlığı ve ekolojik etkisinde rol oynamıştır.⁵⁶

Mendireklerin antik limanların jeomorfolojisi üzerindeki etkisi çok büyük olmuştur, kıyı şeridinin şeklini değiştirmiştir. Mendirekler, dalgaların ve akıntıların doğal akışını kesintiye uğratarak liman içinde korunaklı alanlar yaratmış, tortu birikimine ve yapay plajların oluşumuna yol açmıştır.⁵⁷

1.1.2.2.3. İskeleler

Antik limanların temel bileşenlerinden ve “bir liman veya tersanenin parçası olarak denize inşa edilmiş ve gemilerin yük yükleme, onarım çalışmaları vb. amaçlarla yaşayabileceği sağlam bir yapı”⁵⁸ olan iskeleler, denizcilik faaliyetlerini kolaylaştırmış ve kıyı peyzajını şekillendirmiştir. Ticaret için son derece önemli olan bu çok yönlü yapılar, her biri belirli çevre koşullar ve işlevsel gereksinimler doğrultusunda çeşitli biçimlerde ortaya çıkmıştır. Bu antik liman altyapıları özellikle tuzlu deniz suyuna maruz kalma ve kıyı dinamikleri gibi faktörler yoluyla bozulmayı

⁵⁶ R. Callaway, C. Bertelli, R. Unsworth, G. Lock, T. Carter, E. Friis-Madsen, H. C. Soerensen, F. Neumann, ‘Wave and Tidal Range Energy Devices Offer Environmental Opportunities As Artificial Reefs’, *Proceedings of the 12th European Wave and Tidal Energy Conference*, Cork, Ireland, 27th Aug -1st Sept 2017, s. 1.

⁵⁷ R. M. Noble, “Coastal Structures’ Effects On Shorelines”, *Coastal Engineering Proceedings 1 (16): 125*, 1978, s. 2069.

⁵⁸ Ginalis, a.g.e., s. 35; *The Oxford Companion to Ships and the Sea*, I. C. B. Dear – P. Kemp (Eds.), Oxford², 2005, s. 290-291.

hızlandıran amansız deniz ortamı nedeniyle önemli mühendislik zorluklarını sergiliyordu.⁵⁹

Antik Çağ'da iskelelerin inşası, su mühendisliği ve malzeme bilimi konusunda karmaşık bir yeteneği yansıtmaktadır. Örneğin Roma iskeleleri, gelişmiş inşaat teknikleri ve kıyı ortamına dair kapsamlı bilgiler yansıtmaktadır.⁶⁰ Su altında sertleşebilen beton gibi malzemeler, denizin acımasız kuvvetlerine dayanabilen dayanıklı ve esnek yapılar oluşturmak için kullanılmıştır. İskele yapımında kerestenin bol ve kolay bulunduğu alanlarda ahşap yapı malzemelerin dahil olması da önemli bir rol oynadı.

İskeleler antik liman kentlerinin ekonomik ve sosyal yaşamının ayrılmaz bir parçası olmuşlardı. Ticari hareketin canlı kalmasını sağlıyordu. Malların taşınmasını hızlandırmak için vinç ve rampa gibi verimliliği artıran özellikler içerecek şekilde tasarlanmışlardı. Aynı zamanda depolama, atölye için alan sağlıyor ve bu alanları ekonomik faaliyet merkezlerine dönüştürüyordu.

1.1.2.2.4. Deniz Feneri

Antik limanlarda deniz fenerleri denizcilik teknolojisi ve seyir güvenliği için önemli bir ilerlemeyi temsil etmiş, kıyı ticaretinin ve denizciliğin dinamiklerine yenilik getirmiştir. Liman girişlerinde ve tehlikeli sayılabilecek kıyı şeritleri boyunca konumlandırılan deniz fenerlerinin, denizcileri limana güvenli bir şekilde yanaşmasını sağlayarak olası deniz felaketlerini önüne geçen vazgeçilmez seyir yardımcıları olarak işlev görmüştür. Antik medeniyetlerin ekonomik ve politik gelişimine önemli katkılarda bulunması gibi en önemli işlevlerinin yanı sıra bu medeniyetlerin yaratıcılığını ve ustalığını yansıtan gelişmiş mühendislik ilkelerini ve yenilikçi yapı tekniklerini bünyesinde barındırmaktadır. “En iyi bilinen örneği, MÖ 280 civarında II. Ptolemaios döneminde inşa edilen İskenderiye'deki ünlü deniz feneri veya Pharos adı verilen fenerdir. İskenderiye'deki Pharos, deniz fenerlerinin

⁵⁹ C. Jofré-Briceño, F. Muñoz-La Rivera, E. Atencio, R. F. Herrera, 'Implementation of Facility Management for Port Infrastructure through the Use of UAVs, Photogrammetry and BIM', *Sensors* 21, No. 19: 6686, s. 1

⁶⁰ I. Ferrari, A. Quarta, 'San Cataldo (Lecce, Italy): The Historical Evolution Of The Coastal Landscape', *Eighth International Symposium "Monitoring of Mediterranean Coastal Areas. Problems and Measurement Techniques"*, L. Bonora, D. Carboni, M. De Vincenzi (Eds.), 2020, s. 58.

prototipi değildi ancak kesinlikle daha sonraki türlerin ve gelişmelerin inşası için bir model işlevi görmüştür.”⁶¹

Adriyatik Denizi boyunca korunmuş Roma iskeleleri ve kıyı kulelerinin korunmuş kalıntılarının da kanıt olarak sunduğu gibi, bu yapıların stratejik konumlandırılması, uzak kıyılar arasında insanların ve ticaret mallarının hareketini kolaylaştırmada çok önemliydi.⁶²

Antik deniz fenerlerinin tasarımı ve inşası gerek bölgedeki kaynaklar gerekse dönemin mühendislik becerisi gibi çeşitli faktörlerden etkilenmiştir. Dolayısıyla deniz fenerleri seyir aracı olmasının yanında, toplumların teknolojik açıdan gelişmişliğinin bir temsili, denizcilik gücünün bir sembolü olarak da görülmüştür. Deniz gibi zorlu bir ortamda bu yapıların uzun ömürlü ve dayanıklı olmasını sağlamak adına taş ve beton gibi dayanıklı yapı malzemelerinin seçimi son derece önemliydi. Bu açıdan bakıldığında antik deniz fenerleri yapı tekniği ve malzeme bilimi konusunda gelişmiş bir anlayışın varlığını ortaya koymaktadır. Gelişmiş yapı tekniklerinin bir göstergesi olarak birbirine geçerek kenetlenen blok taşların kullanımı, deniz fenerlerinin dalgaların ve erozyonun amansız güçlerine karşı dayanıklılığını daha da artırmıştır.

1.1.2.2.5. Ambarlar

Limanlarda özellikle yoğun faaliyetlerin olduğu limanlardaki hareketlilikle başa çıkabilmek sağlam bir mimari altyapıyı gerektirmektedir. Bu tür limanlarda ihtiyaç duyulan en önemli yapılardan biri hiç kuşkusuz ambarlardı. “Geminin yük koymaya ayrılmış yeri”⁶³ şeklinde açıklanan ambarların antik limanlardaki deniz ticaretini ayakta tutan ekonomik ve lojistik hareketliliğin anlaşılmasında önemli bir yeri vardır. Bu hareketlilik kapsamında alıcının taleplerini karşılamada kritik bir rol oynayan depolar, malların güvenli bir şekilde depolanmasını ve dağıtımını kolaylaştırmış, maliyetleri en aza indirmişlerdir. Depolar, nakliye ve üretim ekonomilerinin sağlanmasına yardımcı olduğuna göre, üretici ile alıcı arasında var

⁶¹ Ginalis, a.g.e., s. 46; Dear – Kemp (Eds.), a.g.e., s. 319.

⁶² Ferrari, Quarta, a.g.e., s. 58.

⁶³ Akalın vd., a.g.e., 2011, s. 112

olan zaman ve mekân farklılıklarının giderilmesine yardımcı olduğuna⁶⁴ göre antik limanlardaki depoların incelenmesi, antik dönem ekonomi temelini oluşturan karmaşık lojistik sistemler hakkında bilgiler sağlar.

Rıhtımın arkasında veya yanında bulunan ambarlar hem limana hem de şehrin dışında bulunan büyük market alanları adı verilen Emporion'daki pazar, dükkân ve tavernalara yollarla bağlanmaktaydı.⁶⁵ Geç Roma döneminden itibaren özellikle daha büyük olan limanların hem rıhtımda hem de mendireklerin yanında bulunan ambarları vardı. Mallar gemiden boşaltılır, dağıtılmak üzere ambarlara taşınırdı. Ancak kısa veya uzun vadeli depolama binaları olarak kullanılmalarının yanında vergi ödemesi ve yüklerin kontrolü için gümrük vergilerinin alındığı yerler olarak da kullanıldığı olmuştur.⁶⁶

Antik limanlarda bulunan depoların işlevsel tasarımı, gelişmiş bir envanter yönetimi ve dağıtım sistemini ortaya koymaktadır. Arkeolojik kanıtlar, ambarların yalnızca pasif depolama tesisleri olmadığını, aynı zamanda malların iç pazarlara dağıtılmadan veya uzak yerlere gönderilmeden önce tasnif edildiği, kontrol edildiği ve vergilendirildiği aktif ticaret merkezleri olduğunu göstermektedir.

1.1.2.3. Antik Limanların Kullanım Alanları

1.1.2.3.1. Ticaret ve Depolama

Antik limanlar, ticaretin merkezi olarak işlev görmüştür. Limanlarda, ticaret gemilerinin yüklerini boşaltması ve depolaması için geniş alanlar ve depolar bulunmaktaydı. Alexandria (İskenderiye) Limanı, bu açıdan önemli bir örnektir. Strabon, Alexandria Limanı'nın genişliği ve ticaret hacmi hakkında detaylı bilgiler sunar.⁶⁷ Liman, Akdeniz'in en önemli ticaret merkezlerinden biri olmuştur. Rhodos

⁶⁴ P. Viskup, K. Gálová, 'Warehouse Design for Production Needs', *MATEC Web of Conferences* 292, 2019, s. 1.

⁶⁵ Ginalis, a.g.e., s. 48; D. J. Blackman, 'Ancient Harbours in the Mediterranean. Part 2', *IJNA* 11/3, 1982, s. 204.

⁶⁶ Ginalis, a.g.e., 2014; J. Patrich, 'Warehouses and Granaries in Caesarea Maritima'. *Caesarea Maritima: A Retrospective After Two Millennia* içinde, A. Raban – K. G. Holum (Eds.), Leiden - New York - Köln, 1996, s. 146.

⁶⁷ Strab. 17.1.6: πρὸς τοῖς ἑκατόν. ἡ δὲ Φάρος νησίον ἐστὶ παράμηνες, προσεχέστατον τῇ ἡπείρῳ, λιμένα πρὸς αὐτὴν ποιοῦν ἀμφίστομον. ἥν γάρ ἐστι κολπώδης, ἄκρας εἰς τὸ πέλαγος προβεβλημένη δύο: τούτων δὲ μεταξὺ ἡ νῆσος ἴδρυται κλείουσα τὸν κόλπον, παραβέβληται γὰρ αὐτῷ κατὰ μῆκος: τῶν δ' ἄκρων τῆς Φάρου τὸ μὲν ἐξῶν μᾶλλον ἐστὶ προσεχὲς τῇ ἡπείρῳ καὶ

Limanı da antik dönemin önemli ticaret merkezlerinden biridir. Rhodos'un stratejik konumu, Ege Denizi'ndeki ticaret yollarını kontrol etmesini sağlamıştır. Rhodos Heykeli (Kolossos) limanın girişinde yer almış ve gemicilere yol göstermiştir. Deniz ticareti açısından önemli bir liman olan Ostia Limanı, Tiber Nehri'nin ağzında kurulmuştur. Suetonius'un *De vita Caesarum* adlı eserinde Ostia Limanı'ndan bahsetmektedir. Limanın inşasına Iulius Caesar döneminde başlanılmış ancak tamamlanması sonra olmuştur. Limanın inşasında, Mısır'dan getirilen büyük bir dikilitaş kullanılmış ve limanın büyüklüğüne uygun olarak geceleri limanı ışıklandıran ve gemilere yol gösteren çok yüksek bir kule inşa edilmiştir.⁶⁸ Ostia Limanı inşa edildikten sonra Roma İmparatorluğu'nun ana ticaret kapısı olmuştur.

1.1.2.3.2. Askeri Amaçlar

Limanlar aynı zamanda askeri üsler olarak da kullanılmıştır. Roma İmparatorluğu'nun birçok limanı, donanma gemileri için güvenli bir liman ve ikmal noktası olarak hizmet vermiştir. MÖ 31 yılındaki Actium Savaşı sırasında, İmparator Augustus'un donanmasının büyük bir kısmı Actium Limanı'nda toplanmıştır. Bu liman, stratejik konumu sayesinde savaş sırasında büyük bir rol oynamıştır.

1.1.2.4. Antik Limanların Bakım ve Onarımı

Antik limanlar, sıklıkla kullanılmaları nedeniyle sürekli bakım ve onarım gerektirmiştir. Bu amaçla limanların korunması için dalgakıranlar ve rıhtımlar düzenli olarak kontrol edilmiştir. Ayrıca, liman içindeki kum birikintileri ve batık gemiler temizlenmiştir. Iulius Caesar'ın *Commentarii de Bello Civili* adlı eserinde, limanların bakım ve onarım çalışmalarına dair bilgiler bulunmaktadır. Caesar, Pompeius'a karşı sürdürdüğü mücadelesi sırasında Brundisium Limanı'nda onarım

τῇ κατ' αὐτὴν ἄκρᾳ (καλεῖται δ' ἄκρα Λοχιάς) , καὶ ποιεῖ τὸν λιμένα ἀρτίστομον; Alexander Belov, Navigational aspects of calling to the Great Harbour of Alexandria, *HAL*, 2014, ss. 1-28, s. 2.

⁶⁸ Suet. Cl. 20.3: portum Ostiae extruxit circumducto dextra sinistraque brachio et ad introitum profundo iam solo mole obiecta; quam quo stabilius fundaret, nauem ante demersit, qua magnus obeliscus ex Aegypto fuerat aduectus, congestisque pilis superposuit altissimam turrem in exemplum Alexandrini Phari, ut ad nocturnos ignes cursum nauigia dirigerent.

alışmaları başlatmıştı. Limanı gemi saldırılarından ve dalgaların şiddetinden korumak için şamandıralar, toprak yığınları ve kulelerle yeniden donattı.⁶⁹

Zaman içerisinde artan ticaret faaliyetleri nedeniyle bazı limanlarda genişletme çalışmaları yapıldığı bilinmektedir. Alexandria Limanı'nın genişletilmesi, Ptolemaios Hanedanı döneminde gerçekleştirilmiştir. Limanın genişletilmesi, daha fazla geminin limana yanaşmasını sağlamış ve ticaretin gelişmesine katkıda bulunmuştur.

Antik ağ'da liman inşası, mühendislik ve mimarlık açısından büyük bir öneme sahiptir. Centumcellae, Caesarea Maritima ve Heraion limanları, dönemin teknik bilgi ve becerilerini yansıtan önemli örneklerdir. Bu limanlar, kullanılan malzemeler ve inşaat teknikleri açısından birbirinden farklılık göstermektedir. Ancak hepsinin ortak noktası, deniz şartlarına uyum sağlamak ve gemilere güvenli bir liman sunmaktır. Diğer antik limanlar da benzer tekniklerle inşa edilmiş olup, antik dnyada deniz ticaretinin ve askeri stratejilerin gelişmesine byk katkı sağlamışlardır.

⁶⁹ Caes. Civ. 1.26: Brundisini portus impedire instituit. quorum operum haec erat ratio: qua fauces erant angustissimae portus, moles atque aggerem ab utraque parte litoris iaciebat, quod his locis erat vadosum mare. longius progressus, cum agger altiore aqua contineri non posset, rates duplices quoquoversus pedum xxx e regione molis collocabat. has quaternis ancoris ex iv angulis destinabat, ne fluctibus moverentur. his perfectis collocatisque alias deinceps pari magnitudine rates iungebat. has terra atque aggere integebat, ne aditus atque incursus ad defendendum impediretur; a fronte atque ab utroque latere cratibus ac pluteis protegebat; in quarta quaque earum turres binorum tabulatorum excitabat, quo commodius ab impetu navium incendiisque defenderet.

2. ANTİK ÇAĞ'DA İSTANBUL'UN (BYZANTION/KONSTANTINOPOLIS) TARİHSEL TOPOĞRAFYASI VE LİMANLARI

İkinci bölümde, ilk olarak Antik Çağ'da İstanbul'un (Byzantion/Konstantinopolis) tarihsel topoğrafyası ele alınacaktır. Bu yapılırken, İstanbul'un efsanelerde geçen kuruluş hikayelerinden başlanarak birçok medeniyete ev sahipliği yaptığı dönemler ve sonrasında İmparator I. Constantinus döneminde kentin yeniden yapılandırılmasıyla Doğu Roma İmparatorluğu'nun başkenti haline gelişi gibi kentin yaşadığı önemli değişimler analiz edilecektir.

Kentin tarihsel topoğrafyasının incelenmesinden sonra tez çalışmasının da konusunu oluşturan Antik Çağ'da İstanbul (Byzantion/Konstantinopolis) limanları alt başlıklar halinde değerlendirilecektir. Limanlar incelenirken öncelikle tüm Boğaziçi'nde Avrupa ve Asya Kıtaları'nda bulunan limanlara değinilecektir. Sonrasında ise Haliç ve Tarihî Yarımada sınırları içerisinde bulunan limanlar ayrıntılı olarak incelenecektir. Tüm bu incelemeler yapılırken antik kaynaklardan ve modern kaynaklardan yararlanılacaktır. Konuyla ilgili haritalar ve resimler eklenerek verilen bilgiler desteklenecektir. Saha araştırması sırasında GPS noktaları alınarak oluşturulan liman haritası ve çekilen fotoğraflar ile limanların günümüzdeki durumlarına ilişkin bilgiler sunulacaktır.

2.1. Antik Çağ'da İstanbul'un (Byzantion/Konstantinopolis) Tarihsel Topoğrafyası

İstanbul, tarih boyunca birçok medeniyetin merkezi olmuş ve bu medeniyetlerin her biri kentin tarihsel topoğrafyasına izler bırakmıştır. Kent, coğrafya, siyaset ve kültürel değişim arasındaki dinamik etkileşimi yansıtan karmaşık ve çok yönlü bir tarihsel topoğrafyaya sahiptir. Bu çok yönlülük nedeniyle kent, asırlar boyunca birçok efsaneye konu olmuştur. İstanbul'un tarih sahnesine ilk çıkışı da kuruluş efsanesi ile olmuştur. Efsanenin tarihi MÖ 7. yüzyılın ortalarına dayanmaktadır. Atina yakınlarında bulunan Megara kent devletinin kolonistlerinin lideri olan Byzas, yeni bir kent kurma amacıyla Megara'dan yola çıkar. Ancak bu şehri nereye kuracaklarını bilmedikleri için Byzas, Delphi'deki Apollon Tapınağı'nda

bulunan kehanet merkezine danışır. Kehanete göre Byzas şehrini “körler ülkesinin karşısına” kuracaktır.⁷⁰

Byzas, kehanetten bir anlam çıkaramasa da yola koyulur. Ege Denizi’nden kuzeydoğuya doğru yönelerek önce Dardanos’u (Çanakkale Boğazı’nı) geçer ve sonra Marmara Denizi’ne ulaşır. Marmara Denizi’nde ilerlemeye devam ederek Bosphorus’a (Boğaz’a) ulaşır. Buraya geldiklerinde karşı kıyıda Khalkedon’u (Kadıköy) görürler. Haliç içlerine doğru girdikçe bu konumun savunma ve ticaret açısından çok elverişli olduğunu fark ederler. Bu nedenle, Khalkedon’u kuranlar, karşı kıyılarındaki bu zengin konum yerine daha fakir bir konumu seçmiş olmalarından dolayı “kör olmakla” itham edilir.⁷¹ İşte böylece Byzas ve onun peşinden gelen kolonistleri, tıpkı kehanette bahsedildiği gibi “körler ülkesi” Khalkedon’un karşısına yeni şehrini kurar. Byzas kurduğu bu şehre kendi adını verir ve kent “Byzantion” olarak anılmaya başlanır.

Dionysios Byzantios da eserinde Byzas ve Byzantion efsanesini anlatmıştır:⁷²

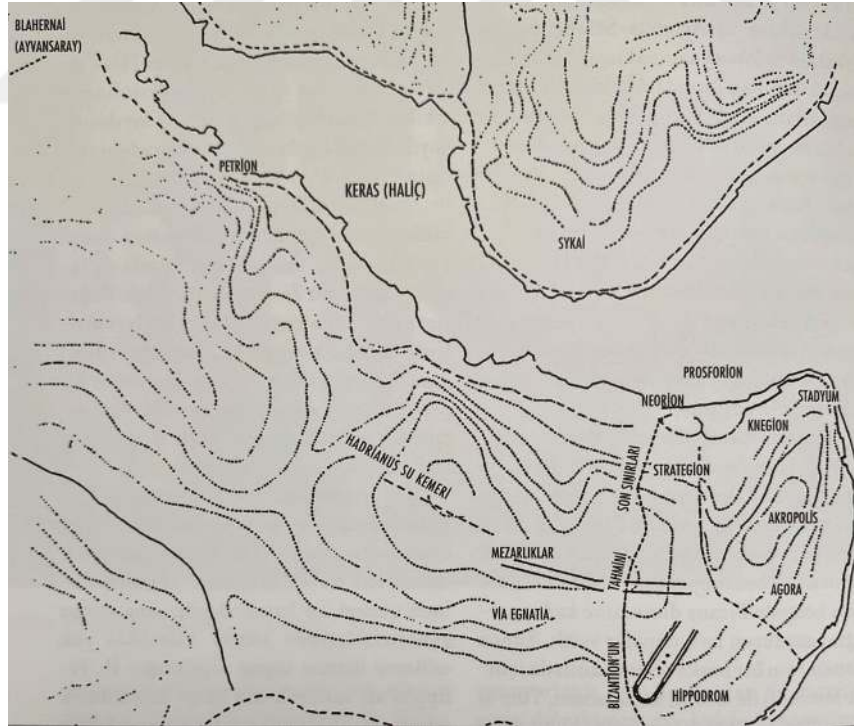
“Kydaros deresi, kuzeybatıdan, Barbyses ise başka bir yönden, kuzeyden akar. Bazıları, Barbyses’in Byzas’ın dadısı olduğunu, bazıları ise Iason ve onunla beraber olan Argonotlar’ın gemisinin kılavuzu olduğunu, bazıları da onun yerel bir kahraman olduğunu söyler. Derelerin birleşerek aliüvyon getirdiği ve karşı buruna doğru denize döküldüğü yerde Smystra Sunağı vardır ki burası adını bu sunaktan alır. Nais nymphası olan Smystra (Byzas’ın annesi) Keroessa’nın dadısıydı. Io, Zeus’un maharetiyle ineğe dönüştükten sonra, Hera’nın öfkesiyle bir at sineği tarafından dürtülerek birçok yer aştıktan sonra bu yer yakınlarında doğum sancısı çekti - çünkü

⁷⁰ Tac. Ann. 12.63: “Namque artissimo inter Europam Asiamque divortio Byzantium in extrema Europa posuere Graeci, quibus Pythium Apollinem consulentibus, ubi conderent urbem, redditum oraculum est, quaerent sedem caecorum terris adversam. ea ambage Chalcedonii monstrabantur, quod priores illuc advecti, praevisa locorum utilitate, peiora legissent.”

⁷¹ Strab. 7.6.2: “Χαλκηδόνιοι δ’ ἐπὶ τῆς περαιῆς ἰδρυμένοι πλησίον οὐ μετέχουσι τῆς εὐπορίας ταύτης διὰ τὸ μὴ προσπελάζειν τοῖς λιμέσιν αὐτῶν τὴν πηλαμύδα: ἥ δὲ καὶ τὸν Ἀπόλλω φασι τοῖς κτίσασι τὸ Βυζάντιον ὕστερον μετὰ τὴν ὑπὸ Μεγαρέων Χαλκηδόνος κτίσιν χρηστηριαζομένοις προστάζει ποιήσασθαι τὴν ἰδρυσιν ἀπεναντίον τῶν τυφλῶν, τυφλοὺς καλέσαντα τοὺς Χαλκηδόνιους, ὅτι πρότεροι πλεῦσαντες τοὺς τόπους, ἀφέντες τὴν πέραν κατασχεῖν τοσοῦτον πλοῦτον ἔχουσαν, εἵλοντο τὴν λυπρότεραν.”

⁷² Dionysios Byzantios, a.g.e., 2023 s. 47-48.

tanrısaral tohumla doluydu - ve bir kız çocuğu dñnyaya getirdi. Semystra tarafından bñyñtñlen Keroessa, annesinin değişiminin işaretini taşıyordu; řñnkñ alnının her iki tarafında boynuza benzer çıkıntılar vardı ve bundan dolayı Keroessa (boynuzlu) adını aldı. Ondan ve Poseidon'dan, bir tanrı gibi saygı gñren insan, Byzas doğdu ki, Byzantion adını ondan almıştır. Semystra adlı yerde neredeyse bir polis (şehir devleti) kurulacaktı. řñnkñ yerleşimcilerin ñnderleri burada bir kent kurmaya karar verdiğinde, bir karga alevlerin arasından kurbanın bir parçasını kaparak, yñkseklerle uğmuş ve Bosporos Burnu'na (Saray Burnu) gñtñrmñř. Bu işleri iyi bilen Hellenler, bunun Apollon'dan gelen bir işaret olduğu sonucuna varmışlar. Yñksek bir yerden olanları gñren bir şoban, onlara karganın, kapıp kaçtığı kurban parçasını nereye gñtñrdñęñññ sñylemiř. Onlar da (tanrının gñnderdięi) işareti takip etmişler.”



Harita 2. İlk kurulan Yunan kolonisi.

Kaynak: D. Kuban, *İstanbul - Bir Kent Tarihi: Byzantion, Konstantinopolis, Tñrkiye* İş Bankası Yayınları, İstanbul, 2010, s. 20.

Tıpkı Byzantion efsanesi gibi Bosphorus adına dair antik kaynaklarda bahsi geçen efsaneler vardır. Bu efsanelerin en ünlüsü, Zeus ve Inakhus'un kızı Argos prensesi Io'ya aittir. Zeus, ölümlü Io'ya aşık olur ve Hera'nın gazabından kurtarmak için Io'yu bir düveye dönüştürür. Ancak Zeus'un bu çaresi Hera'ya engel olamaz ve Hera Io'ya işkence etmek için ona bir at sineğini musallat eder. At sineğinden kaçan Io, uzun yollar aşarak Mısır'a kadar ulaşır. Io'nun geçtiği yerlerin arasında Bosphorus da vardır. “βοῦς πόρος (bous poros)” yani “inek geçidi” adı verilen Bosphorus, bu adını Io'nun bu efsanevi anlatısından almıştır. Antik kaynaklarda Yunanlar tarafından Boğaz'ın “kanal, boğaz, su yolu, dar girinti” şeklinde tanımlandığı görülmektedir.⁷³ Boğaz'ın en dar girişinin Karadeniz ağzı, en geniş girişinin ise Tarihî Yarımada ve Kadıköy arasında kalan Marmara Denizi'ne açılan ağzın olduğu bilinmektedir. Herodotos'a göre Boğaz'ın uzunluğu 120 *stadia*'yı bulurken genişliği ise 4-5 *stadia*'dır.⁷⁴ Ancak bu genişlik ölçüsünün Boğaz'ın en dar kısımlarına ait olduğunu belirtmek gerekir. Dionysios Byzantium da Avrupa Kıtası'nın uç kısmı olan Bosporos Burnu (Sarayburnu) ile Asya Kıtası'nın uç kısmı (Üsküdar) arasındaki mesafenin 7 *stadia* (1295 m) uzunluğunda olduğunu ifade etmektedir.⁷⁵ Petrus Gyllius, Boğaz'ın biçimini tanımlarken; büküm şeklinde ilerlemediğini, doğal bir kavise sahip olduğunu, her yanının tepelerle çevrili olduğunu, birbirinin peşinden sıralanan koştur burunların çıkıntılarına çarpması nedeniyle gemi yolculuğuna uygun dingin sularının olduğunu ve bunun sonucunda otuz ünlü limana sahip olmanın yanında her yanının limanlarla dolu olduğunu belirtir.⁷⁶

Byzantion'un kuruluş efsanesinin dışında kentin kurulduğu sınırlar içerisinde tespit edilmiş olan maddi kültür kalıntıları kentin tarihini MÖ 8 binli yıllara kadar dayandırmaktadır. İstanbul'un Antik Çağ'daki sınırları, Tarihî Yarımada ya da “Suriçi” olarak adlandırdığımız, gümümüzde Yedikule'den başlayarak güney-kuzey

⁷³ M. Arslan, *İstanbul'un Antikçağ Tarihi: Klasik ve Hellenistik Dönemler*, Odin Yayıncılık, Birinci Baskı, İstanbul, 2010, s.33.

⁷⁴ Hdt. 4.85.3,4: “τούτου τοῦ πελάγους τὸ στόμα ἐστὶ εὖρος τέσσερες στάδιοι: μῆκος δὲ, τοῦ στόματος ὁ αὐχὴν, τὸ δὴ Βόσπορος κέκληται, κατ' ὃ δὴ ἔξευκτο ἢ γέφυρα, ἐπὶ σταδίους εἴκοσι καὶ ἑκατὸν ἐστὶ. τείνει δ' ἐς τὴν Προποντίδα ὁ Βόσπορος: ἡ δὲ Προποντὶς εὐρὸς μὲν σταδίων πεντακοσίων, μῆκος δὲ τετρακοσίων καὶ χιλίων, καταδιδόει ἐς τὸν Ἑλλήσποντον ἔοντα στενότητα μὲν ἐπὶ σταδίους, μῆκος δὲ τετρακοσίων.”

⁷⁵ Dionysios Byzantios, a.g.e., 2023, s. 37.

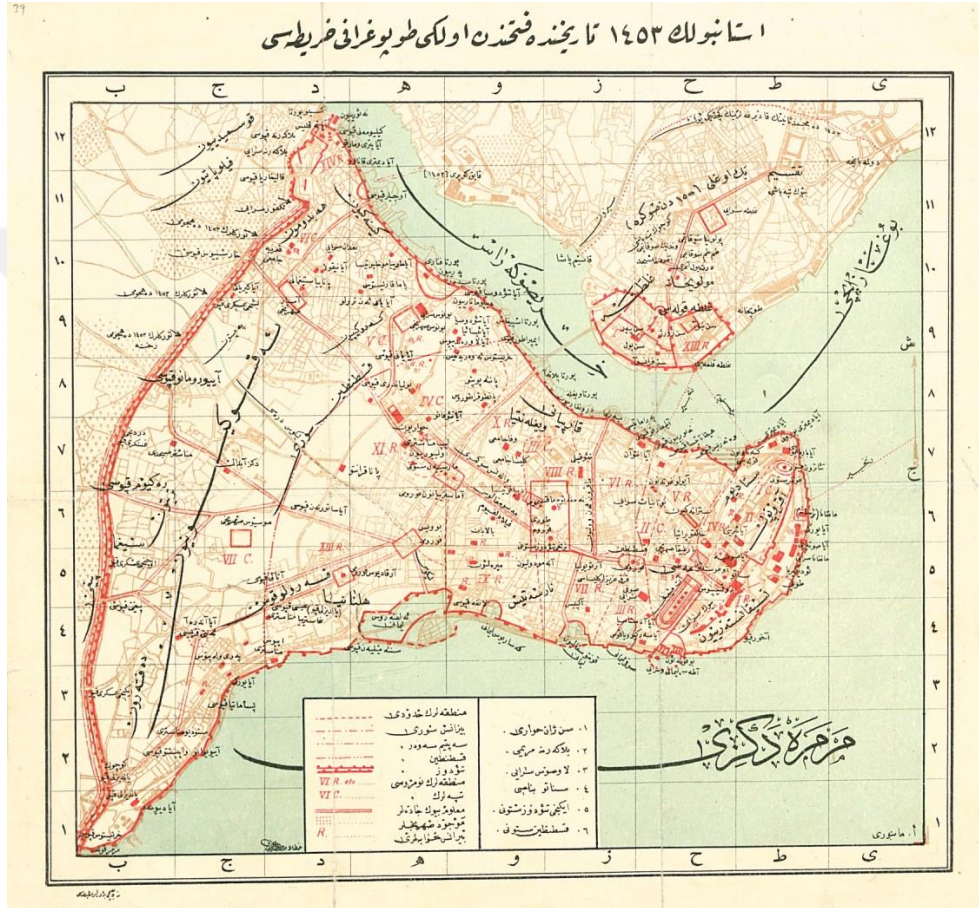
⁷⁶ Petrus Gyllius, a.g.e., 2000, s. 43.

doğrultusunda ilerleyerek Haliç'e uzanan ve sonrasında 5. yüzyılda İmparator II. Theodosius zamanında inşa edilmiş olan kara surlarının içerisinde kalan alandır.⁷⁷ Byzantion'un ilk yerleşimi muhtemelen Haliç ve Marmara Denizi'ne bakan bir dizi tepeyi kaplayan konumda gerçekleşmiştir. Tıpkı karşı kıyıda bulunan Khalkedon Antik Kenti gibi Byzantion Antik Kenti de MÖ 7. yüzyılda Yunanistan üzerinden bölgeye gelen Megaralılar tarafından kurulmuştu. Kurulduğu tepe üzerinde Arkaik dönem, Klasik dönem, Hellenistik dönem, Roma dönemi, Bizans dönemi gibi dönemlere tanık olmuştur. Arazinin değişken topoğrafyası, kentin gelişimi için hem zorluklar hem de fırsatlar sunmuştur. Çünkü engebeli arazi nedeniyle artan nüfusunun ihtiyaçlarını ve genişleyen kentsel yapılaşmayı karşılayabilmek için önemli mühendislik becerilerine ihtiyaç duyulmuştur. Diğer yandan, kentin ilk sakinlerinin Boğaziçi ve Haliç'in sağladığı doğal savunma imkânlarından yararlanarak Sarayburnu yarımadasına yerleştikleri bilinmektedir. Zaman içerisinde kentte, surların sayısı arttırılmış ve kent düzeni geliştirilmiştir. Bu bölgenin seçilme nedeni olarak savunma ve deniz ulaşımı açısından elverişli olmasını söylemek mümkündür. Kentin erken dönemde yaşamış olduğu gelişim, kara ve deniz yollarının kesiştiği noktadaki konumuyla şekillenmiş, sahip olduğu doğal limanları ve doğal savunma coğrafyası kentin ekonomik ve kültürel anlamda gelişmesini sağlamıştır. Kentin doğal kaynakları ve arazisi, kentin gelişiminde ve sürdürülebilirliğinde önemli bir rol oynamıştır. Kent, tepelik bir araziye sahip olsa da bu tepeler üzerinde artan nüfusun barınması için uygun yapılar yapılmıştır. Kentin merkezindeki tepeye bir Akropolis inşa edilmiştir ve surlarla çevrelenerek korunaklı hâle getirilmiştir. Kentin İstanbul Boğazı ve Haliç'in birleştiği noktadaki stratejik konumu, birbirini izleyen imparatorluklar boyunca ticaret, ticaret ve siyasi güç merkezi olarak hizmet veren büyük bir kentsel merkez olarak yükselişinde uzun zamandır kilit bir faktör olmuştur.

MS 2. yüzyılda İmparator Septimius Severus tarafından kent, Pescennius Niger'i desteklediği için cezalandırılmıştır. Yaklaşık olarak 2 yıl boyunca İmparator Septimius Severus'un kuşatmasına direnen kent, kaynaklarının tükenmesi nedeniyle açlığa direnememiş ve savunması düşmüştür. MS 195 yılında gerçekleşen bu olay

⁷⁷ O. Tekin, 'Eski Çağ'da İstanbul Topografyası', *Antikçağ'dan XXI. Yüzyıla Büyük İstanbul Tarihi* içinde, Cilt 1, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür A.Ş., İstanbul, 2015, s. 402.

neticesinde halk cezalandırılmış, bağımsızlıkları ellerinden alınmış, vatandaşlık haklarını yitirmiş ve statüsü düşürülerek kome⁷⁸ hâline getirilip yönetimi Perinthos'a⁷⁹ bağlanmıştır.⁸⁰ Bu olaydan birkaç yıl sonra kent, yeniden yapılanma sürecine girmiştir. İmparator Semptimus Severus, kentin yeniden yapılanması sırasında Hipodrom'un inşasına başlamıştır. Kentin surlarını, genişletmiştir. Hipodrom'un kuzeyine dört stoa'lı Testrastoon adında yeni bir meydan yaptırmıştır.



Harita 3. Ressam ve İstanbul rehberi olan Ernest Mamboury'nin 1925 yılında Osmanlı Türkçesi hazırlamış olduğu İstanbul'un 1453 tarihinde fethinden evvelki topoğrafya haritası.

Kaynak: Salt Araştırma, <https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/73721>, E.T.: 28.12.2024.

⁷⁸ κώμη: Bir şehrin dörtte biri; mahalle, köy, kasaba.

⁷⁹ Tekirdağ ili Marmara Ereğlisi ilçesi sınırları içerisinde bulunan antik kent.

⁸⁰ N. Lordoğlu, 'Byzantion ve Kalkhedon'un Şehircilik Açısından Önemi', *Cedrus VII*, 2019, s. 172.

Çeşitli medeniyetlerin kentin sınırları içerisine girip çıkması, kentin topoğrafyasının geliştiği jeopolitik sınırların şekillenmesinde önemli bir rol oynamıştır. Diğer yandan Batı Roma İmparatorluğu'nun 5. yüzyılda parçalanması, Doğu Roma İmparatorluğu'nun Roma mirasının tek varisi olarak ortaya çıkmasıyla Akdeniz coğrafyası da yeniden şekillenmiştir. Doğu Roma İmparatorluğu önce yükselip sonra çökerken, Konstantinopolis'in topoğrafyası, bölgeyi şekillendiren değişen güç dinamiklerini ve kültürel etkileri yansıtacak şekilde gelişmeye devam etmiştir. Kırsal alanların terk edilmesi ve imparatorluğun belirli bölgelerinde pastoralizmin yaygınlaşması, yerleşim düzenleri ve arazi kullanımındaki değişikliklerin de gösterdiği gibi, kent sınırları ve çevresindeki kırsal alanla ilişkisi üzerinde derin bir etki yaratmıştır. Kentin stratejik konumu ve bir ticaret ve kültür alışverişi merkezi olarak oynadığı rol de dönüşüme katkıda bulunmuştur. Akdeniz dahil olmak üzere dünyanın birçok noktasıyla alışveriş için bir merkez görevi görmüştür. Polybius, eserinde kentin bu stratejik konumuna değinerek Byzantion'un yerinin denize erişebilirlik açısından bildiğimiz dünyadaki herhangi bir şehirden daha fazla güvenlik ve refaha sahip olduğunu, ancak kara açısından her iki konuda da en dezavantajlı kent olduğunu, çünkü deniz açısından, Pontus'un ağzını tamamen kapattıklarını ve hiç kimsenin Byzantionluların izni olmadan içeri veya dışarı yelken açamadığını, böylece Pontus'un sağladığı ve insanların günlük yaşamlarında genel olarak ihtiyaç duyduğu tüm o ürünlerin tedariki üzerindeki kontrole sahip olduğu bilgisini vermektedir.⁸¹

MS 4. yüzyılın başlarında Roma İmparatoru I. Constantinus, Byzantion kentinin stratejik ve ekonomik öneminin farkına varmıştı. Böylece kentte büyük bir kentsel kalkındırma ve dönüşüm programı başlattı. Konstantinopolis'in kentsel tasarımı ve mimarisi, kentin doğal topoğrafyası, artan nüfusu barındırma ihtiyacı ve Doğu Roma İmparatorluğu'nun değişen siyasi ve kültürel öncelikleri de dahil olmak üzere bir dizi faktör tarafından şekillendirilmiştir. Kente kendi adını vererek Konstantinopolis olarak değiştirdi ve Akdeniz dünyasının güç merkezi olarak güçten

⁸¹ Plb. 4.38.1-3: “Βυζάντιοι κατὰ μὲν θάλατταν εὐκαιρότατον οἰκοῦσι τόπον καὶ πρὸς ἀσφάλειαν καὶ πρὸς εὐδαιμονίαν πάντη τῶν ἐν τῇ καθ' ἡμᾶς οἰκουμένῃ, κατὰ δὲ γῆν πρὸς ἀμφοτέρα πάντων ἀφυσέστατον. κατὰ μὲν γὰρ θάλατταν οὕτως ἐπικεῖνται τῷ στόματι τοῦ Πόντου κυρίως ὥστε μήτ' εἰσπλεῦσαι μήτ' ἐκπλεῦσαι μηδένα δυνατόν εἶναι τῶν ἐμπόρων χωρὶς τῆς ἐκείνων βουλήσεως. ἔχοντος δὲ τοῦ Πόντου πολλὰ τῶν πρὸς τὸν βίον εὐχρήστων τοῖς ἄλλοις ἀνθρώποις, πάντων εἰςὶ τούτων κύριοι Βυζάντιοι.”

düşmeye başlamış olan Roma'nın yerini alarak Roma İmparatorluğu'nun yeni başkenti oldu. İmparator Constantinus, kentin sınırlarını 6 kilometrekare genişletmiş ve başlattığı yoğun imar çalışmaları için her yerden malzeme ve işçi getirtmiştir.⁸² İmparatorluğun yeni başkenti olan Konstantinopolis'teki inşa faaliyetleri önemli bir mühendislik ve mimari başarıyı temsil ediyordu. Çünkü kentin tepelik ve eğimli arazisine uygun yapılaşmayla çevrenin genişlemesi ve artan nüfusun barınması için olanaklar sağlandı. Kentin engebeli arazisinin yapıların inşasında önemli rol oynamasının örneklerinden biri Havariyun (Büyük Havariler) Kilisesi'dir. Şehrin surları, kamusal alanları ve su temini de dahil olmak üzere altyapısı da bu dönemde önemli ölçüde genişletildi ve geliştirildi; bu çalışmalar da şehrin imparatorluk gücünün merkezi olarak yeni atfedilen statüsünü yansıtıyordu. Byzantion, Roma İmparatorluğu döneminde büyümüş, Eminönü ve Fatih ilçelerinin bulunduğu alana ve daha fazlasına yayılmış ve kentin günümüzde Theodosios Surları'na kadar yayılması IV. yüzyılda adının Byzantion'dan Konstantinopolis'e çevrilerek Roma'nın yeni başkenti ilan edilmesinden sonra olmuştur.⁸³

Konstantinopolis, kent sınırları içerisinde barındırdığı etkileyici anıtları ve simge yapılarının yanı sıra, kentin kültürel ve siyasi kimliğinin ayrılmaz bir parçası olan çok sayıda dini ve kutsal mekâna da ev sahipliği yapmıştır. Kentin dinsel anlamda en önemli yapısı olan Hagia Sophia (Ayasofya), Doğu Roma İmparatorluğu'nun dinî ve siyasi yaşamının merkezi olarak hizmet veren anıtsal bir kilisedir. Hagia Sophia, sadece dini bir merkez olarak görmek doğru değildir. Bu yapı aynı zamanda imparatorluk taç giyme törenlerinin ve diğer önemli törenlerin yapıldığı siyasi ve kültürel öneme sahip bir yapıydı. Konstantinopolis'teki diğer önemli dini mekânlar arasında Havariyyun (Büyük Havariler) Kilisesi, Kariye Kilisesi ve aslen Pantokrator Manastırı olarak bilinen bir Doğu Roma kilisesi olan Zeyrek Camii sayılabilir. Bu dini ve kutsal mekânlar, tıpkı Hagia Sophia gibi hem ibadet merkezleri hem de siyasi güç ve otorite mekânları olarak hizmet vererek yapıldıkları dönemlerde kentin kültürel ve siyasi manzarasının şekillenmesinde önemli bir rol oynamıştır.

⁸² Müller-Wiener, a.g.e., 2001, s. 19.

⁸³ Tekin, Topografya, s. 402.

Konstantinopolis'in kentsel planlaması ve mimari gelişimi, imparatorluk sarayının ve daha geniş anlamda Doğu Roma İmparatorluğu'nun ihtiyaçları ve öncelikleriyle yakından ilişkiliydi. Augustaion ve Mese gibi büyük kamusal alanların inşası da Doğu Roma İmparatorluğu'nun gücünü ve ihtişamını yansıtmaktadır. Kentin, bu derece güçlü ve ihtişamlı olması imparatorluk için zorluklar da çıkarmıştı. Dördüncü Haçlı Seferi sırasında 1204 yılında Konstantinopolis'in yağmalanması gibi kuşatma ve istilalara karşı kent savunmasız kalmıştı. İmparatorluk başkentine ait birçok önemli eser bu dönemde yağmalanmıştır.

Kentin denizcilik altyapısı, kentin ticari ve ekonomik faaliyetlerini destekleyen ve Doğu Roma İmparatorluğu'nda önemli bir ticaret ve ulaşım merkezi olarak konumunu sürdürmesini sağlayan genel kentsel gelişiminin önemli bir bileşeniydi. Artan nüfusla birlikte kentin gıda gereksinimi de artmıştır. Bu nedenle tahılların depolanması için eski liman bölgesinde ve güney kıyısında⁸⁴ tahıl ambarları inşa edilmiştir. Kentin limanlarının gelişimi, deniz ticareti faaliyetlerinin artması nedeniyle dalgakıranlar, rıhtımlar ve ambarlar gibi diğer deniz yapılarının inşasını içeren bir süreçti.

Kentin kurulmuş olduğu coğrafi bölgenin en önemli özellikleri olarak, Batı ile Akdeniz dünyası arasındaki ticaret ilişkilerini sağlayan bir su yolu üzerinde açık deniz dalgalarından etkilenmeyen Haliç (Keras) gibi bir limana sahip olması, Balkanlarla Önasya arasında kolay aşılabilen bir köprü görevi görmesi ve kentin savunması üzerinde etkili olan topoğrafik özellikler⁸⁵ sayılabilir. Kentin, Sirkeci, Eminönü ve Haliç'i içine dahil bölgesi ekonominin, ticaretin merkezi olduğu gibi yönetimin ve askeri faaliyetlerin de merkezi olmuştur. Kentin yerleşim noktaları ise kıyı şeritlerinde yer alan bu merkezlerin hemen arkasında bulunmaktaydı.

2.2. Antik Çağ'da İstanbul (Byzantion/Konstantinopolis) Limanları

Boğaz, Haliç, Karadeniz ve Marmara Denizi kıyıları girintili çıkıntılı yapılarıyla limanlar için doğal bir alan oluşturmaktaydı. Bu limanlar kent için üç açıdan önemliydi; birincisi, malların taşınması ve depolanması için nakliye

⁸⁴ Müller-Wiener, a.g.e., 2001, s. 20.

⁸⁵ D. Kuban, 'İstanbul'un Tarihi Yapısı', *Mimarlık Dergisi*, Sayı: 5, 1970, s. 26.

merkezleri olarak hizmet veriyorlardı; ikincisi, limanlar ve komşu bölgeler denizciler için bir dinlenme ve eğlenme yeri sağlıyordu; üçüncüsü, uzun mesafeli ve bölgesel nakliye rotalarından oluşan Akdeniz sisteminin bir parçasıydılar.⁸⁶ Limanlar kentin dışarıya açılan kapıları olduğu için kentin başka yerlerle olan iletişimi açısından da önem taşıyordu.

Antik Çağ'da günümüz İstanbul'unun sınırları içerisinde kalan ve denize ulaşımı olan kıyı noktaları birçok antik liman için elverişli bir konum olmuştur. Şehrin, Karadeniz'i Marmara Denizi'ne ve ardından Akdeniz'e bağlayan önemli bir su yolu olan Boğaz üzerindeki konumu, onu Avrupa ve Asya arasındaki ticaret, deniz operasyonları ve kültürel alışveriş için hayati bir merkez haline getirmiştir. Eşsiz konumu, kıyı şeridi boyunca çok sayıda limanın gelişmesini teşvik etmiş ve her biri Antik Çağ boyunca şehrin ekonomik, askeri ve siyasi manzarasında farklı bir rol oynamıştır. Doğal limanların ve koyların varlığı denize kolay erişimi kolaylaştırmış ve tarihsel olarak bölgede insan yerleşimini teşvik eden balıkçılık ve diğer denizcilik faaliyetlerinin büyümesini desteklemiştir.

Bu limanlarla ilgili arkeolojik kalıntıların ve tarihi metinlerin incelenmesi, kentin ticari ağlarının, denizcilik olanaklarının ve diğer Akdeniz ve Karadeniz uygarlıklarıyla etkileşimlerinin yeniden yapılandırılmasına yardımcı olmaktadır. Ayrıca, bu limanların gelişiminin izini sürmek, antik İstanbul'u meydana getiren mühendislik tekniklerine, kentsel planlama stratejilerine ve sosyo-ekonomik dinamiklere ışık tutmaktadır. İstanbul limanlarının evrimi, birbirini izleyen her imparatorluğun şehrin denizcilik altyapısına önem vermesi, bölgenin değişen jeopolitik manzarasını yansıtmaktadır.

İstanbul sınırları içerisinde yer alan limanlara bakıldığında hem Avrupa hem de Asya kıtalarında stratejik konumlara limanlar inşa edildiği görülmektedir. Kent merkezinin Avrupa Kıtası'nda bulunması nedeniyle limanlar yoğunlukla burada yer almaktadır. Bu çalışma kapsamında Tarihî Yarımada sınırları içerisinde yer alan limanlar ayrı başlıklar altında incelenecektir. Bunun dışında kalan diğer limanlardan

⁸⁶ E. Kislinger, 'On Better and Worse Sites: The Changing Importance of the Harbours of Constantinople', *The Byzantine Harbours of Constantinople* içinde, F. Daim - E. Kislinger (Eds.), Verlag des Römisch-Germanischen Zentralmuseums, Band 10, Mainz/Frankfurt, 2021, s. 11.

genel itibariyle bahsedilerek bir çerçeve çizilecektir. Limanlar, kentin kuzeyinden güneyine sıralanarak anlatılacaktır.

Avrupa Kıtası'nda karşımıza çıkan ilk liman, Karadeniz'e kıyısı bulunan Lyknias Limanı'dır. Liman, Rumeli Feneri'nde bulunmaktadır. Dionysios Byzantios, limanın muhtemelen *cuna*⁸⁷ gibi içbükey olmasından ya da en alt kısımları boyunca görkemli çıkıntıların her yana yayılmasından dolayı bu adı aldığını ileri sürmektedir.⁸⁸ Bu limanın hemen ardından Lykialılar Limanı gelmektedir. Günümüzde Garipçe Burnu'nun aşağısında yer alan limanın kuzeyinde Rumeli Deneri, güneyinde Rumeli Kavağı yer almaktadır. Dionysios Byzantios, limanın oldukça kumlu ve kıraç olduğunu, küçük bir alan içinde bulunduğunu, çok iyi, sağlam ve emniyetli bir liman olduğunu dile getirmektedir.⁸⁹ Limanın yukarısında ayaklanmalar sonrasında Myrleia'dan (Mudanya) gelenlerin yerleştiği Myrleion bulunmaktadır.⁹⁰ Lykialılar Limanı'nın sonrasında Efesliler Limanı yer almaktadır. Büyük Liman olarak da adlandırılan bu liman, uzun bir kıyıya sahiptir ve Efeslilerin buraya sığınan çok sayıdaki gemilerinden dolayı Efeslilerin Limanı adını taşımaktadır.⁹¹ Petrus Gyllius, Efeslilerin Limanı'nın dar bir burunla birbirinden ayrılan Yunanların Büyük Aphosiatis ve Küçük Aphosiatis dedikleri limanlar olduğunu anladığını ve bu iki limanın arasının 200 *passus*⁹² uzunlukta olduğunu dile getirmektedir.⁹³ Efeslilerin Limanı'nın hemen ardından Çalıburnu mevkiinde yer alan Aphrodision Limanı gelmektedir. Petrus Gyllius'a göre liman, Lykialılar Limanı'na Efesliler Limanı'na göre daha yakın bir noktadadır ve Lykialıların kültünü üstün tuttukları Tanrıça Aphrodite'nin heykelini kendi adlarını taşıyan limanın yakınına dikmişlerdir.⁹⁴ Bu durumda Aphrodision Limanı'nın konumu nedeniyle bahsedilen Tanrıça Aphrodite heykeline yakın olmasından dolayı bu ismi almış olduğu söylenebilir. Bu limanın sonrasında Gynaikon Limen (Kadınlar Limanı)

⁸⁷ Lat. Beşik.

⁸⁸ Dionysios Byzantios, a.g.e., 2023, s. 72

⁸⁹ Dionysios Byzantios, a.g.e., 2023, s. 71.

⁹⁰ Petrus Gyllius, a.g.e., 2000, s. 15.

⁹¹ Dionysios Byzantios, a.g.e., 2023, s. 71.

⁹² Roma ölçü birimidir. 5 Roma adımına denk gelmektedir. 1 Roma adımı yaklaşık olarak 30,48 cm uzunluğundadır.

⁹³ Petrus Gyllius, a.g.e., 2000, s. 15.

⁹⁴ Petrus Gyllius, a.g.e., 2000, s. 152-153.

gelmektedir. Baltalimanı'na konumlandırılmış olan bu liman hakkında Dionysios Byzantios eserinde şunları ifade etmektedir:

“Doğu’da içe girinti yapan koy, derin ve yeteri kadar geniş olup, iç kısmında kısa bir kavisle son bulur. Koyun ortasına Kheimarrous (Kış Deresi) (Baltalimanı Deresi) sularını boşaltır. (Bu adı almıştır) çünkü yazın ortalarında kurur. Bu koyda Kadınlar Limanı (Baltalimanı) vardır. Böyle adlandırılmıştır, çünkü ne deniz ne de kara tarafından rahatsız edilir. Zira hem denizin dalgalarına karşı tastamam güvenlidir hem de kara tarafında şiddetli rüzgârlara karşı korunaklıdır. Ya da, bu koya giren çok sayıda balığı kadınlar erkeklerin yokluğunda tuttuğu için bu adı almıştır.”⁹⁵

Petrus Gyllius’un aktardığı Stephanos Byzantios’un *De Urbibus* (Kentler Hakkında) adlı eserinde, limanın adıyla ilgili Byzas’ın karısı Phidalia’nın kadınlarla birlikte Byzas’ın kardeşi Straibos ve diğer erkek yurttaşların yokluğunda kenti işgal edenleri bu yere kadar sürükledikleri ve yendikleri, bu yüzden bu yerin Kadınlar Limanı adını aldığı belirtilmiştir.⁹⁶ Tarihî Yarımada ve Haliç sınırlarına girmeden önceki son liman ise Gynaikon Limen’den sonra gelen ve Çırağan Sarayı’nın bulunduğu bölgede yer alan Rhodion Perinoloi, yani Rodosluların Limanı’dır.

Asya Kıtası’nda Karadeniz yakınlarında karşımıza çıkan ilk liman Poyrazköy ve Anadolu Kavağı arasındaki Fil Burnu mevkiinde yer alan Keçi Limanı olarak adlandırılan Khelaiophrolimen ya da Korakion Limanı’dır. Eski Yunanca’da “khelai” kelimesi “kısaçaklar, iskeleler” anlamına gelmektedir. Liman, kısaçakları andırdığı için bu adı almış olabilir. Bu limandan sonra Beykoz ilçesi Yalıköy Mahallesi’nde Osmanlı döneminde Hünkâr İskelesi olarak kullanılan Moukaporis Limanı gelmektedir. Dionysios Byzantios, bu limanın adını bir Bithynia Kralı’ndan aldığına ve oldukça güzel bir liman olduğuna değinmektedir.⁹⁷ Yine Beykoz İlçesi’nde yer alan Kanlıca Mahallesi’ne gelindiğinde Dionysios Byzantios burada iki limanın varlığından söz etmektedir. Bu limanlardan biri olan Phriksos Limanı çok düz bir

⁹⁵ Dionysios Byzantios, a.g.e., 2023, s. 62-63.

⁹⁶ Petrus Gyllius, a.g.e., 2000, s. 121.

⁹⁷ Dionysios Byzantios, a.g.e., 2023, s. 81.

sahilde yer alırken, diğer liman olan Phiela Limanı Khalkedonlulara ait bir limandır.⁹⁸ Boğaz’dan Marmara Denizi’ne doğru ilerlenip Üsküdar ve Kadıköy ilçelerine gelindiğinde burada da limanların yer aldığı görülmektedir. Dionysios Byzantios, Üsküdar’da bulunan Asya Μέτωπον⁹⁹’unun ardından büyüklüğü ve dinginliği ile güzel bir limanın geldiğine ve limanın derin ve kumlu bir kıyı ile çevrili olduğuna değinmektedir.¹⁰⁰ “Altın Kent” anlamına gelen Khrysopolis’teki liman, altınla harika şeyler satın alan kimseler (bölgede kârlı alışverişler yapanlar) tarafından bu ismi aldığı belirtilmektedir.¹⁰¹ Petrus Gyllius, limanın bir bölümünün Sultan Süleyman’ın kızının yaptırdığı cami ve imaret için yer sağlamak amacıyla yıkıldığını gördüğünü ileri sürmektedir.¹⁰² Gyllius ayrıca, limanın o dönemde de kullanılmaya devam edildiğini, bir kimse eğer İstanbul’dan Kadıköy’e ya da Kadıköy’den İstanbul’a geçmek isterse Üsküdar üzerinden geçiş yapması gerektiğini belirtir.¹⁰³ Kadıköy İlçesi sınırları içerisindeki Eutropos Limanı, Fenerbahçe Mahallesi’nde günümüzde Kalamış Koyu’nun olduğu yerdedir. Liman, İmparator Iustianus tarafından MS 3. yüzyılda yaptırılmıştır. Khalkedon Limanı, Zühtüpaşa Mahallesi’nde Kurbağalıdere’nin ağzında yer almaktadır. MS 3. yüzyıla tarihlenen bu liman hakkında Dionysios Byzantios şu bilgileri sunmaktadır:

“Bous’dan sonra Heragora adlı pınar ve Kahraman Eurostos Temenos’u gelir. Temenosun ardından, içinden Himeros Deresi (Ayrılık suyu) aktığı ve Aphrodite Temenosu’nun yer aldığı düz bir sahil gelir. Aphrodite Temenosu’nun yanında, içinde Khalkedon kentinin ve biraz yukarısında Khalkedon Deresi (Kurbağalı Dere) ’nin bulunduğu yarımada büyük bir bölümünde kuşatan küçük bir kıstak vardır. (Khalkedon’un) her iki yanında, kıstağa doğru girinti oluşturan yerlerde limanlar vardır. Batıya bakan doğal, doğuya ve Byzantion’a bakan diğer liman ise insan yapımıdır. Khalkedon, alçak bir tepe üzerinde,

⁹⁸ Dionysios Byzantios, a.g.e., 2023, s. 82.

⁹⁹ Τό μέτωπον: Bir tepenin ya da yükseltinin çıkıntıya sahip üst kısmı.

¹⁰⁰ Dionysios Byzantios, a.g.e., 2023, s. 84.

¹⁰¹ Dionysios Byzantios, a.g.e., 2023, s. 85.

¹⁰² Petrus Gyllius, a.g.e., 2000, s. 224; Bahsi geçen cami, Mimar Sinan tarafından XVI. yüzyılda inşa edilmiş olan Üsküdar Meydanı’ndaki Mihrimah Sultan Camii’dir.

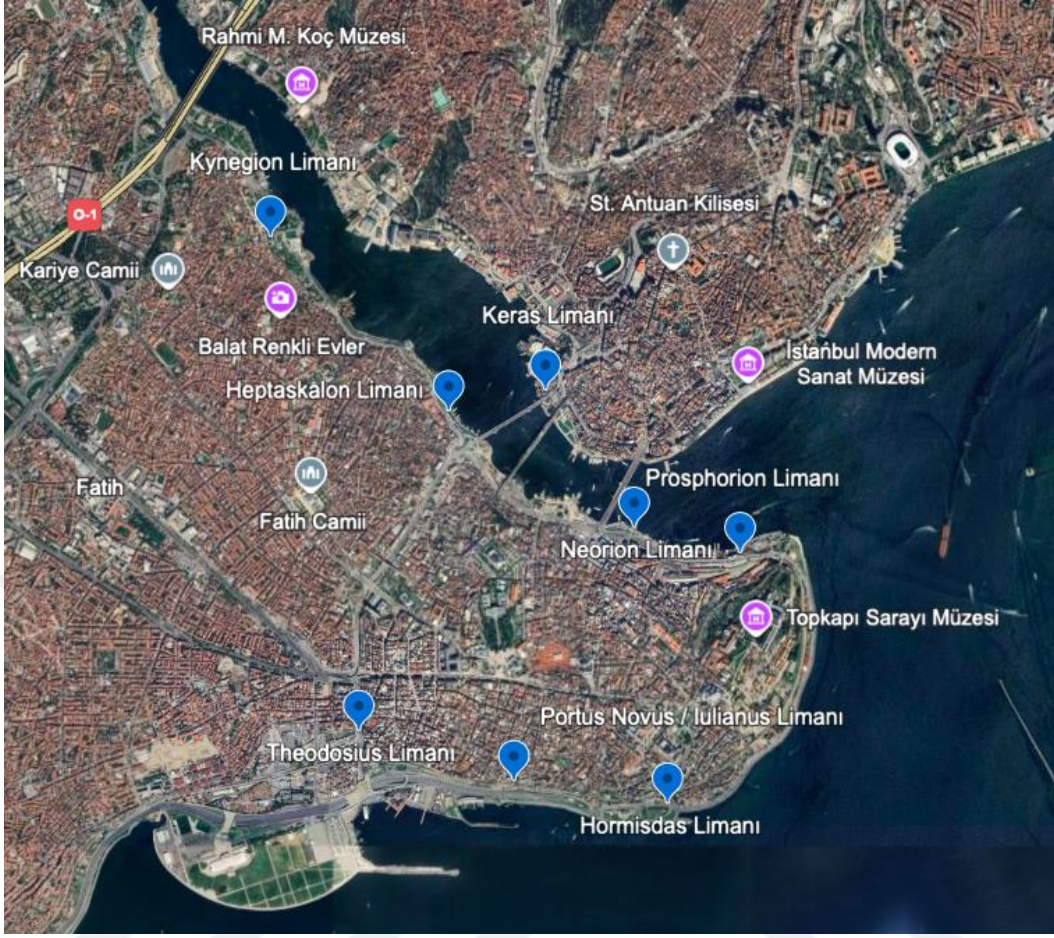
¹⁰³ Petrus Gyllius, a.g.e., 2000, s. 225.

engebeli bir ovada yer almaktadır. Khalkedon'da, hayranlık uyandıracak pek çok şey vardır: Kentin çok eskilere giden geçmişi, kentte meydana gelen tarihsel olaylar, talihi (tykhe) ve her iki yöne olan değişimleri, ama en çok da diğer kehanet merkezlerinden hiç de aşağı bulunmayan Apollo Temenos'u ve Kehanet Merkezi.”

Kadıköy sınırları içerisinde yer alan limanlardan biri olan Himeros Limanı, Rasimpaşa Mahallesi'nde Ayrılıksuyu Deresi'nin denize döküldüğü yerde inşa edilmiştir. Liman, MS 2. yüzyıla tarihlenmektedir. Fenerbahçe Mahallesi'nde yer alan ve MS 3. yüzyıla tarihlenen Hiera Limanı, İmparator Iustianus tarafından Theodora için burada yaptırılmış olan saraya ait bir limandır. Petrus Gyllius'a göre ise Khalkedon'da iki liman bulunmaktadır. Bu limanlardan biri olan Eutropos Limanı'nın Khalkedon Limanı olduğunu ve doğuya baktığını ileri sürerken diğer liman Heraion Limanı'nın eserini yazdığı dönemde Ioannes Kalamote Mendireği olarak adlandırıldığını söylemektedir.¹⁰⁴

Kentin, Tarihî Yarımada ve Haliç dışında kalan antik limanları ile ilgili bilgiler verildikten sonra çalışmanın asıl inceleme konusu olan Tarihî Yarımada ve Haliç sınırları içerisindeki antik limanlar ele alınacaktır. Limanların konumları tespit edilirken antik kaynaklardan ve modern kaynaklardan yararlanılmıştır. Ancak günümüzde limanların yazılı kaynaklarda belirtilmiş olan konumları ile ilgili değişimler gözlemlendiği için, GPS noktası alınırken ve fotoğraflama yapılırken limanların konumları ile ilgili ulaşılması kolay ve bahsi geçen limanlara en yakın noktalarda çalışma yapılmıştır.

¹⁰⁴ Petrus Gyllius, a.g.e., 2000, s. 236.



Harita 4. Tarihî Yarımada ve Haliç'teki antik limanların GPS noktaları alınarak oluşturulmuş haritası (Haz.: Seda Gaznevi)

Antik Limanlar	Konumları
Keras Limanı	Haliç
Kynegion Limanı	Balat Kapısı civarı
Neorion Limanı	Eminönü
Prosphorion Limanı	Eminönü-Sirkeci
Portus Novus / Iulianus / Sophia / Kontoskalion Limanı	Kadırga
Heptaskalon / Heptaskalion Limanı	Unkapanı - Cıbalı
Hormisdas Limanı	Çatladıkapı
Eleutherius / Theodosius Limanı	Yenikapı

Tablo 1. Tarihî Yarımada ve Haliç'teki antik limanlar ve konumları

2.2.1. Keras (Haliç) Limanı

Keras, Χρυσόκερας adını taşıyan Altın Boynuz (Golden Horn) olarak adlandırılan Haliç, Konstantinopolis'in en önemli gemi demirleme alanlarından biriydi. Haliç, Βαρβύσης/Barbyses (Kağıthane Deresi) ve Κύδαρος/Cydaros (Alibey Deresi) derelerin tarafından beslenmektedir. Efsaneye göre, Hera'nın musallat ettiği at sineğinden kaçan Io, Barbyses ve Cydaros derelerinin yakında yer alan Semestra (Eyüp) yerleşiminde Zeus'tan olan kızını doğurur ve bu kıza alnında boynuz şeklinde çıkıntılar olması nedeniyle Keroessa (Boynuzlu) adı verilir.¹⁰⁵ Keras adı da buradan gelmektedir. Ayrıca bir boynuzla benzediği için de Keras yani "boynuz" adını aldı ve ileri sürülmektedir. Dionysios Byzantios, Keras'ın etrafı tepelerle çevrili ve rüzgara kapalı güvenli bir limana benzediğini ileri sürmektedir.¹⁰⁶ Zaman içerisinde kentin ekonomik olarak merkezi haline gelen Haliç, kentin asıl limanı haline geldi.¹⁰⁷ Dionysios Byzantios eserinde Byzantion arazisini ve Haliç'i ayrıntılı olarak anlatmıştır:

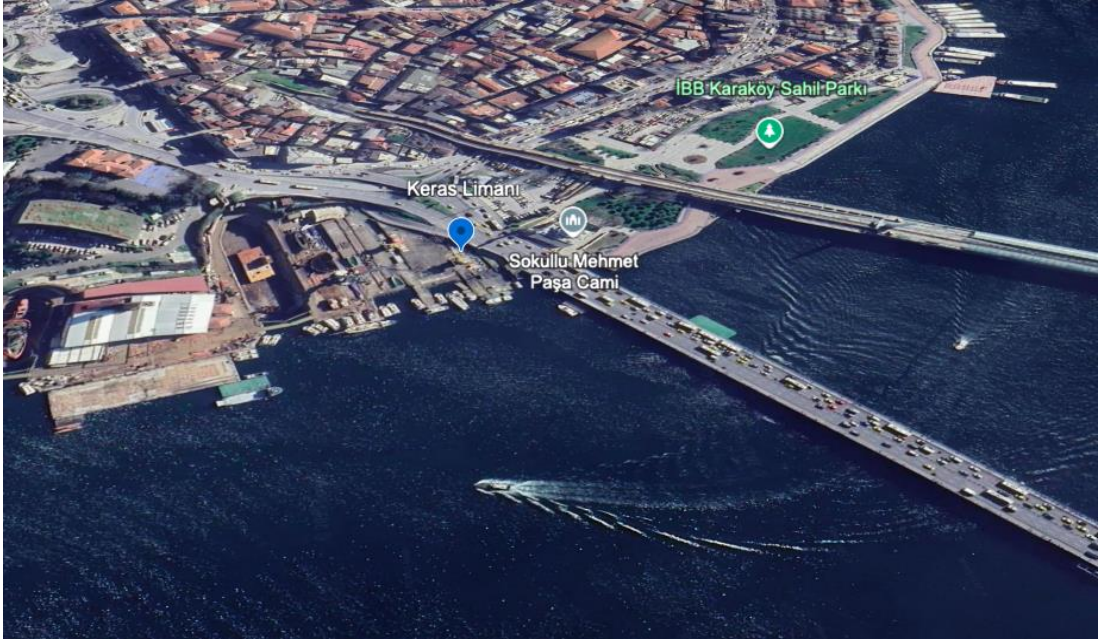
“Anakara ile birleştiren kıstak hariç, Byzantion denizle çevrilidir. Kentin çevresi, 35 stadia (6.5 km), kentin ada olmasını engelleyen kıstak da 5 stadia (925 m) uzunluğundadır. Trakya Duvarı'ndan [yani batıdaki kara duvarı] Marmara ve Haliç'e doğru tatlı bir şekilde uzanan yer hariç, kentin dalgalarla yıkanan kısmı, denize doğru eğilir. Ortada, uç kısımlara doğru olan bölgeler hariç, düz sayılabilecek bir alan (homales) ve bu alanda her iki denize de uzanan bir düzlük (pedia ges) vardır. Kentin etrafı kıyıya kadar derin ve akıntılı deniz ile çevrilidir. Karadeniz'den akan sular dar Boğaz boyunca kıyından kıyıya çarparak şehre varır ve Bosporos Burnu'nda ikiye ayrılır. Boğaz sularının bir kısmı, balığın oldukça bol olduğu körfeze yönelir ve körfezin sonundaki sığ ve bataklık bölgede son bulur. Körfez, boynuz şekline benzediği için Keras (Boynuz) olarak adlandırılmaktadır. Keras, tahmin edileceği üzere, büyüklükte ve

¹⁰⁵ M. Arslan, 'Byzantion: Bir Kuruluş Söylencesi, Efsanelerden Tarihsel Dönemlere', *Aktüel Arkeoloji* 37, 2014, s. 50.

¹⁰⁶ Dionysios Byzantios, a.g.e., 2023, s. 37.

¹⁰⁷ Müller-Wiener, a.g.e., 1998, s. 12-13.

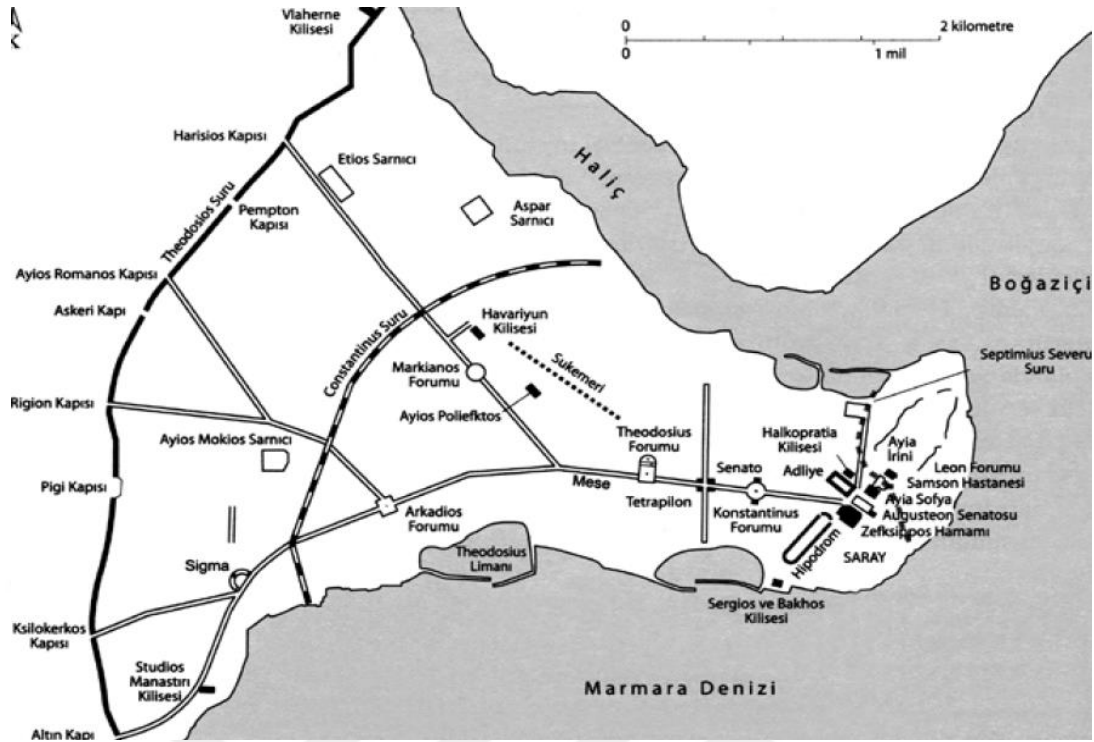
limanlarının kullanışlılığında benzerlerini geride bırakır. Körfezin etrafındaki yüksek tepeler, körfezi güçlü rüzgârlardan korurlar. Polis ve körfez boyunca uzanan karşı sahiller, körfezin ağzından başlayarak onu hapseder ve güçlü akıntılardan ayırırlar. Etrafını çeviren (bu kıyılardan) dolayı körfez dardır.”¹⁰⁸



Harita 5. Keras (Haliç) Limanı'nın Konumunu Gösteren Harita
(Haz.: Seda Gaznevi)

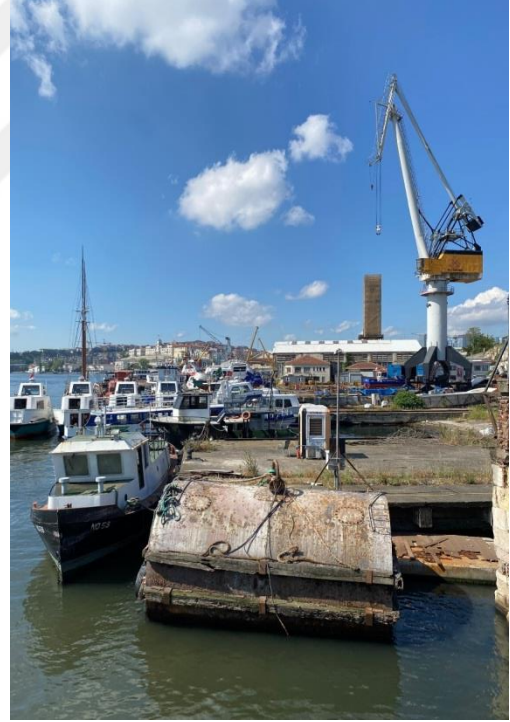
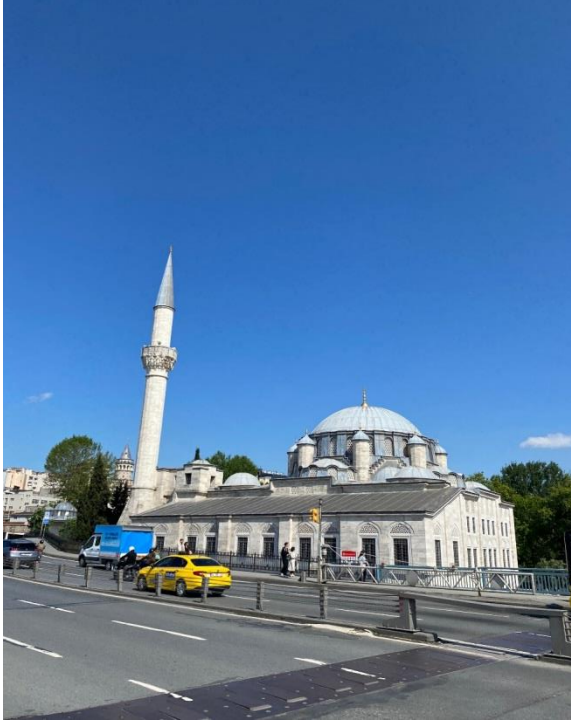
Günümüzde limanın olduğu mevkide modern tersane yer almaktadır. Bu nedenle Antik Çağ'lardaki kullanım alanını modern zamanlarda da devam ettirdiğini söylemek mümkündür. Yakınlarında da 1578 yılında Mimar Sinan tarafından yapılmış olan Sokullu Mehmet Paşa Camii, Atatürk Köprüsü ve muhtemelen 16. yüzyılda yapılmış olan Haliç Tersanesi Çeşmesi bulunmaktadır.

¹⁰⁸ Dionysios Byzantios, a.g.e., 2023, s. 38-39.



Harita 6. Bizans Tarihçisi John F. Haldon'ın Marmara Denizi Kıyılarındaki Limanlar Haritası

Kaynak: S. Başaran, U. Kocabaş, 'From Theodosian Harbour to Yenikapı Shipwrecks', *Colloquium Anatolicum VII*, 2008, s. 16; J. F. Haldon, *Bizans Tarih Atlası* (Çev. A. Özdamar), Kitap Yayınevi, İstanbul, 2006, s. 72.



**Resimler 8-10. Haliç Limanı'nın Günümüzdeki Durumu ve Etrafındaki Yapılar
(Fotoğraflar: Seda Gaznevi)**

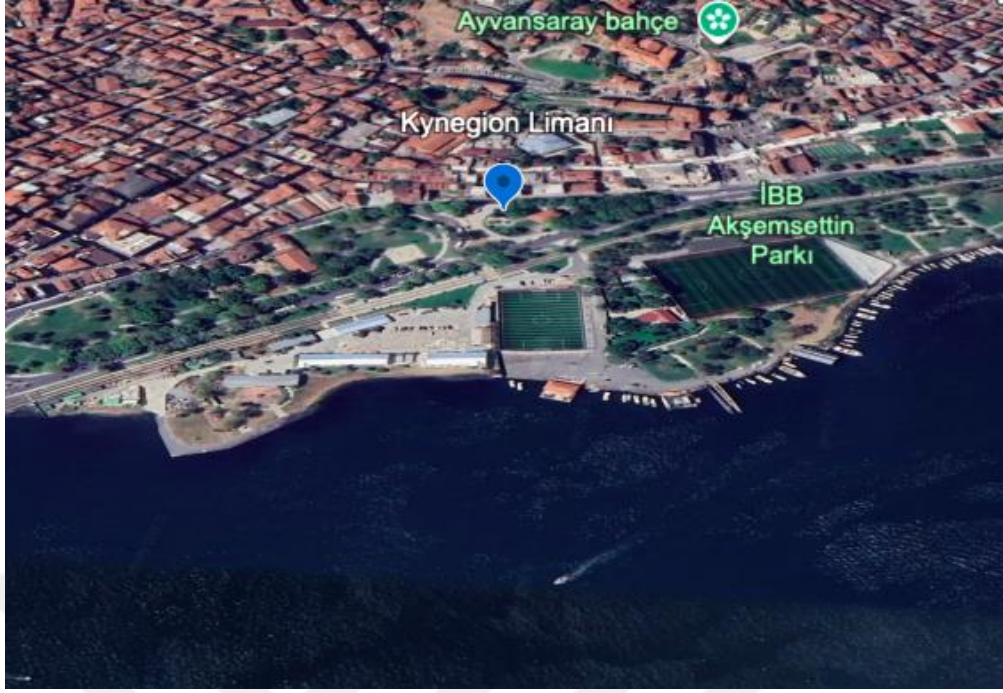
2.2.2. Kynegion Limanı

Haliç'te gemilerin kıyıya yanaşabilmeleri için birçok liman ve iskele bulunmaktaydı. Buradaki iskeleler aslında büyük liman tesislerinden daha küçük olan liman yapılarıydı. Bu limanlardan biri de Kynegion Limanı'ydı. Liman, Tarihî Yarımada'yı çevreleyen surların 20 kapısından biri olan Balat Kapısı (*Porta Palatina*) mevkiinde bulunmaktaydı. Bu mevki, Bizans kaynaklarında "Kynegion Kapısı" olarak adlandırılırken Osmanlı kaynaklarında "Küngözkapı" olarak adlandırılmıştır.¹⁰⁹ Petrus Gyllius eserinde hem Balat Kapısı hakkında hem de burada bulunan liman hakkında bilgi vermiştir:

*"Karşısında imparatorluk tersanesi bulunan Fener Kapısı'ndan Porta Palatina (Balat Kapısı) adı verilen kapıya kadar 800 passus ilerledim. Balat Kapısı'nın karşısındaki kıyıda Sultan'a ait yeşil alan ve Yunanların Hagia Paraskeve adını verdiği kalabalık bir köyün başlangıcı vardır. Balat Kapısı'ndan yaklaşık 120 passus ilerledikten sonra kentin sur duvarına eklenmiş ve altına inşa edilmiş üç büyük kemer gördüm. İmparatorlar eskiden üç kürek sıralı kadırgalarını bu kemerler aracılığıyla insan emeği ürünü limana çekerlerdi; liman şimdi kurumuş ve çukur bir bostana dönüşmüştür, önünde gömülü bir tür liman barındırarak."*¹¹⁰

¹⁰⁹ N. Asutay-Effenberger, 'Zum Stadtteil Kynegion und seinem Hafen in spätbyzantinischer und osmanischer Zeit', *Die Byzantinischen Häfen Konstantinopels* içinde, F. Daim (Ed.), 2016, s. 115.

¹¹⁰ Petrus Gyllius, a.g.e., 2000, s. 65.



Harita 7. Kynegion Limanı'nın Konumunu Gösteren Harita
(Haz.: Seda Gaznevi)



Harita 8.: Seyyid Hasan tarafından 19. yüzyıl başlarında çizildiği tahmin edilen
Beyazid Su Yolları Haritası'nda Balat Kapısı ve çevresi.

Kaynak: Asutay-Effenberger, a.g.e., s. 116; Ayrıca Bkz. M. Kâzım Çeçen, *II. Bayezid Su Yolu Haritaları*, İski, İstanbul, 1997.

Gyllius'un aktarmış olduğu bilgiye göre, limanın 16. yüzyıldan önce bilinmeyen bir tarihte işlevini yitirdiği ve artık kullanılmadığı anlaşılmaktadır. Günümüzde limanın olduğu mevki, Balat Kapısı Sokağı olarak bilinmektedir. Hemen yakınında sur kalıntıları yer almaktadır. Sokağın  n kısmında Balat  skele Cami ya da Yusuf  ucaeddin Cami bulunmaktadır. Cami, 15. yüzyıla tarihlenmektedir. Caminin adı, önceki dönemlerde burada bir iskelenin var olduğuna işaret etmektedir. Sokağın önündeki alanın zaman içerisinde doldurulduğu ve denizle olan bağlantısının uzaklaştığı anlaşılmaktadır.





Resimler 11-14. Balat Kapı Mevkiinin Günümüzdeki Durumu ve Etrafındaki Yapılar (Fotoğraflar: Seda Gaznevi)

2.2.3. Neorion Limanı

Haliç'in gemiler için elverişli bir konumda olması, bu bölgede birden fazla limanın varlığının önemli nedenlerinden biri olmuştur. Neorion Limanı ve Prospchorion Limanı, bu bölgedeki limanların ikisidir. Dionysios Byzantios'a göre, Bosporos Burnu'nun (Sarayburnu) ilk dönüştünde üç liman vardır.¹¹¹ Cassius Dio'ya göre ise, bu bölgede iki tane liman vardır ve ikisi de zincirlerle kapatılmıştır ve yine her iki limanın da düşmanlarda korunmak için "khelai" yani kuleleri vardı.¹¹²



Harita 9. Neorion Limanı'nın Konumunu Gösteren Harita

(Haz.: Seda Gaznevi)

Neorion Limanı, günümüzde Eminönü sınırları içerisinde yer almaktadır. Yeni Cami'nin doğusunda, gümrük halleri ve Abdülhamid Medresesi arasında Bahçekapı olarak adlandırılan yerde olduğu düşünülmektedir.¹¹³ Prospchorion Limanı

¹¹¹ Dionysios Byzantios, a.g.e., 2023, s. 41.

¹¹² Cassius Dio Cocceianus, *Historiae Romanae*, 75.10.5: “οἱ τε λιμένες ἐντὸς τείχους ἀμφότεροι κλειστοὶ ἀλύσεσιν ἦσαν, καὶ αἱ χηλαὶ αὐτῶν πύργους ἐφ' ἐκάτερα πολὺ προέχοντας ἔφερον, ὥστ' ἄπορον τῷ πολεμίῳ 3 τὸν πρόσπλουν.”

¹¹³ Müller-Wiener, a.g.e., 2001, s. 58.

ile birlikte kentin en eski limanlarından biridir. Haliç'in kuzey ucunda ve Boğaz'ın girişine yakın bir konumdadır. Liman, bu konumu sayesinde kentin özellikle ekonomik ve denizcilik faaliyetlerinde önemli bir yer edinmiştir. Neorion'da tersane ile ilgili işler için kullanılmış olan bir meydanın bulunduğu düşünülse de liman bölgesinin görünümü, günümüzdeki gibi bir sanayi tesisi şeklinde değildi.¹¹⁴ Limanın bulunduğu kıyıda muhtemelen Antik Çağ'da ya da Geç Antik Çağ'da balıkçılara ait evler ve balık pazarı yer almaktaydı. Ancak sonraki dönemlerde bu alan saraya dahil edilmiştir. Petrus Gyllius'un eserine bakıldığında limanla ve çevresindeki alanla ilgili ayrıntılı bilgiler edinmek mümkündür:

“Burası aynı zamanda Stephanos’un andığı Phosphorion Limanı oldu, Neorion oldu, Timasi İskelesi oldu, kentle ilgili incelemede ayrıntılı olarak gösterilebileceği gibi. Halk arasında, neredeyse eski Neorion dermişçesine, bozuk biçimde Horia denilen kapı önünde gemilerin yük boşaltması için düzenlenmiş boş bir alan vardır; burası, 240 passus uzunluktadır ama kapı önündeki genişliği 100 passus’tur, kapının biraz ötesinde 50 passus’a kadar daralır. Buradan Üsküdar’a ve Kadıköy’e geçiş vardır... Bu aradan sonra balık pazarı gelir, eskilerin Sykai İskelesi adını verdikleri Galata’ya olan büyük geçiş buradaydı. Arkada, kentin Porta Piscaria (Balıkpazarı Kapısı) adı verilen kapısı vardır.”¹¹⁵

Liman, ekonomik açıdan önemini sahip olduğu depolar sayesinde kazanmıştır. Bu depolar tarihsel süreçte yangınlar yaşasa da önemini kaybetmemiştir. Aynı zamanda bir cephanelik ile gemi yapımı için bir havuz olarak kullanılan, ayrıca bölgede bir kürek fabrikasının da tespit edildiği bu liman, kıyı kirliliğinin zamanla etkisi altına girmesi nedeniyle İmparator Leontius (MS 695-698) tarafından önemli

¹¹⁴ Müller-Wiener, a.g.e., 1998, s. 6.

¹¹⁵ Petrus Gyllius, a.g.e., s. 62.

drenaj çalışmalarına konu olmuş, kentsel yaşamdaki önemi ise Latin ve Yahudi tüccarların komşu ilcelere yerleşme hakkı elde etmesiyle daha da belirginleşmiştir.¹¹⁶

Limanın bulunduğu tahmin edilen mevkide, günümüzde herhangi bir liman izine rastlanılmamıştır. Bu nedenle asıl mevki yerine yakınlarındaki bir mevkiden GPS noktası alınmış ve fotoğraflama yapılmıştır. Yeni Cami'nin bulunduğu alanın n kısmında şehir içinde yolcu taşıyan vapur iskeleleri yer almaktadır. İskelelerin arkasında İstanbul Ticaret Odası binası bulunmaktadır.



Resim 15. Yeni Camii (Fotoğraf: Seda Gaznevi)

¹¹⁶ N. Günsenin, ‘ ‘City’ Harbours from Antiquity through Medieval Times’, *Between Continents: Proceedings of the Twelfth Symposium on Boat and Ship Archaeology Istanbul 2009* içinde, N. Günsenin (Ed.), Ege Yayınları, 2012, s. 103.



Resim 16. Eminönü Meydanı'ndaki Vapur İskelesi (Fotoğraf: Seda Gaznevi)

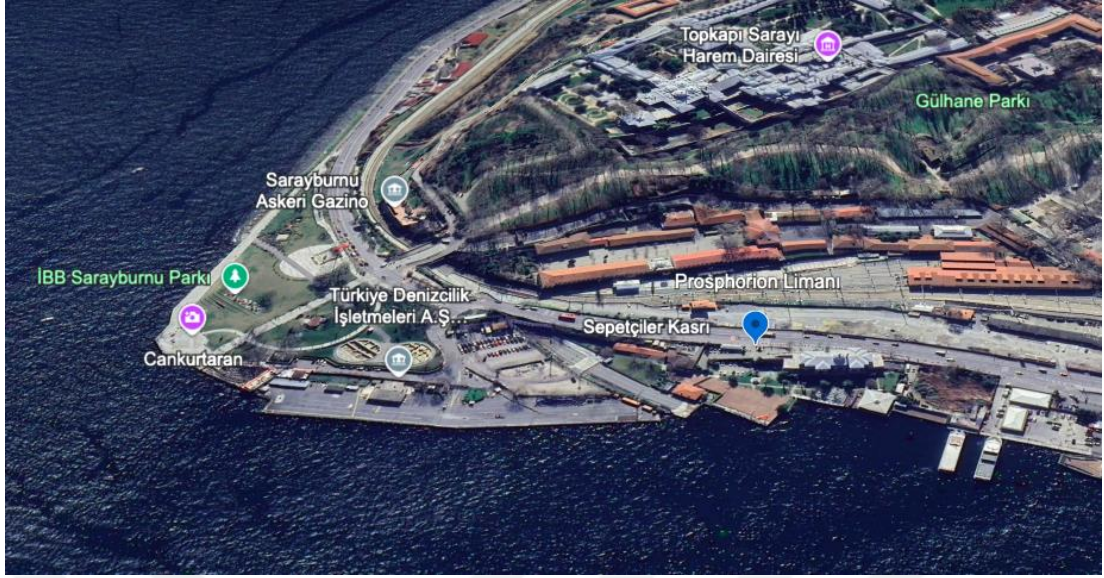
2.2.4. Prosphorion / Prosphorianos Limanı

Dionysios Byzantios ve Cassius Dio'nun Haliç'in girişinde Neorion Limanı ile birlikte varlığından bahsettiği diğer liman Prosphorion Limanı'dır. Liman günümüzde Sirkeci civarına konumlanmaktadır. Limanın tam olarak konumu ise Sirkeci-Harem feribot hattının bulunduğu iskelenin doğusunda, Sepetçiler Kasrı'nın güneyindedir.¹¹⁷

Limanın, MS 4. yüzyılda inşa edildiği tahmin edilmektedir. Liman, Boğaz'dan, Karadeniz'den ve Asya kıyılarından gelen malların karaya çıkarılması için kullanılıyordu.¹¹⁸ Bininci yılın sonuna gelindiğinde liman, bir bataklığa dönüşmesinden dolayı kullanım amacını yitirmiştir. Bizans döneminde imparatorların kullandığı bir iskeleye dönüşmüşken, 15. yüzyıldan itibaren Osmanlı döneminde Topkapı Sarayı'nın sınırları içerisine dahil edilmiştir.

¹¹⁷ Müller-Wiener, a.g.e., s. 57.

¹¹⁸ Günsenin, a.g.e., s. 100.



Harita 10. Proshorion / Proshorianos Limanı'nın Konumunu Gösteren Harita (Haz.: Seda Gaznevi)

Limanla ilgili ilk arkeolojik kalıntılara ait bilgileri İngiliz diplomat Charles Murray Marling'den edinmekteyiz. Marling, 1906 yılında Londra'daki Victoria and Albert Museum'un Sanat Müzesi bölümünde dönemin müdürü olan Arthur Banks Skinner'a yazmış olduğu mektubunda, limanın bulunduğu alanda Bizans döneminden Roma dönemine kadar tarihlenebilen kalıntılara rastlandığını aktarmıştır.¹¹⁹ Marmaray Projesi kapsamında gerçekleştirilen kazılardan elde edilen bulgular, Marling'in görüşlerini doğrular nitelikte olmuştur. Projenin Sirkeci İstasyonu için yapılan kazılarında, Antik Çağ'da kentin önemli ticari limanlarından biri sayılan Proshorion Limanı'na ait kalıntılar elde edilmiştir. Bu alanda, Osmanlı ve Bizans dönemlerine ait çok sayıda buluntu ortaya çıkarken Yunan ve Roma dönemlerine ait buluntuların sayısının diğer dönemlerden daha fazla olduğu görülmüştür.¹²⁰ Yapılan kazılarda alanda amforalar, gemi ve halat parçaları gibi buluntular tespit edilmiştir. Tespit edilmiş olan gemi parçaları kalıntıları, bize bu alandaki liman faaliyetleri hakkında bilgi vermektedir.

¹¹⁹ A. Ginalis, A. Ercan-Kydonakiss, 'Some Reflections on the Archaeology of the Late Antique and Byzantine Harbours of Constantinople', *The Byzantine Harbours of Constantinople* içinde, F. Daim - E. Kislinger (Eds.), Verlag des Römisch-Germanischen Zentralmuseums, Band 10, 2021, Mainz/Frankfurt, s. 42.

¹²⁰ R. Asal, Ö. E. Öncü, S. Çölmekçi, M. A. Polat, E. Son, 'İstanbul Arkeolojisi Konusunda Yeni Araştırmalar Tarihi Yarımada'da Arkeolojik Kazılar', *Mimarİst* 72, 2021, s. 48.

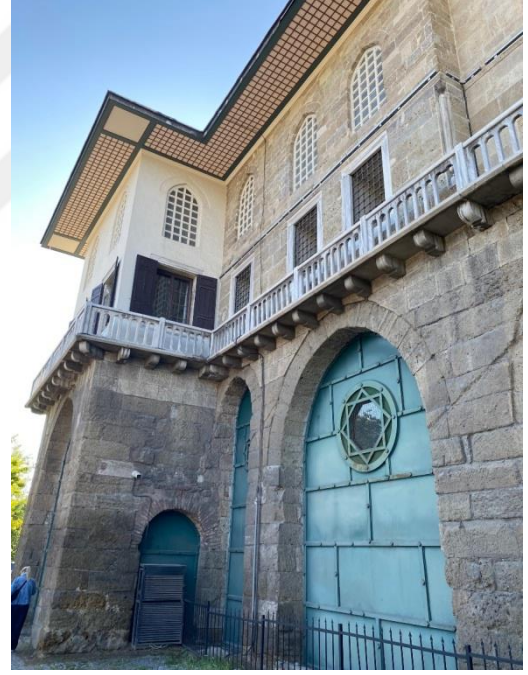
Prospchorion Limanı, kentin ekonomisi için önemli limanlarından biriydi. Bunu da liman alanı içinde yer alan dört adet ambardan anlamak mümkündür. Bu ambarlardan üçünde tahıl depolanırken, diğerinde yağ/zeytinyağı depolanmaktaydı.¹²¹ Ambarlardan biri olan *Horrea Constantinaca* İmparator II. Constantius (MS 337-361) tarafından, bir diğer ambar *Horrea Valentiaca* İmparator Valens (MS 364-378) inşa edilmiştir.¹²² Neorion ve Prospchorion Limanları'nın MS 1. binyılın sonunda bataklığa dönüştükleri ve liman vasfını kaybettikleri bilinmektedir.¹²³ Prospchorion Limanı'nı ekonomik açıdan zaman içerisinde önemini kaybetmesiyle yerini önce Boukoleon Limanı, sonrasında da Haliç almıştır.

Limanın bulunduğu tahmin edilen mevkide, günümüzde herhangi bir liman izine rastlanılmamıştır. Günümüzde Türkiye Yeşilay Cemiyeti Genel Merkezi Olarak kullanılan Sepetçiler Kasrı, 1643 yılında yapılmıştır.

¹²¹ R. Gertwagen, 'Byzantine Imperial Policy Towards Building and Maintaining of Ports in the Eastern Mediterranean in the 6th Century AD and the Technology Involved', *Harbours of Byzantium: The Archaeology of Coastal Infrastructures* içinde, A. Ginalis (Ed.), Archaeopress Publishing, Oxford, 2024, s. 12.

¹²² R. Gertwagen, a.g.e., s. 12; P. Magdalino, 'The Maritime Neighborhoods of Constantinople: Commercial and Residential Functions, Sixth to Twelfth Centuries', *Dumbarton Oaks Papers*, 2000, Vol. 54, s. 211.

¹²³ R. Gertwagen, a.g.e., s. 12; N. Günsenin, 'Harbours and Shipbuilding in Byzantine Constantinople', *The Sea in History. The Medieval World* içinde, M. Balard (Ed.), Woodbridge: The Boydell Press, 2017, s. 414.



**Resimler 17-19. Türkiye Yeşilay Cemiyeti Genel Merkezi Olarak Kullanılan
Sepetçiler Kaskı (Fotoğraflar: Seda Gaznevi)**

2.2.5. Portus Novus / Iulianus / Sophia / Konstoskalion Limanı

MS 361-363 yılları arasında İmparator Iulianus döneminde yapılmış olduğu tahmin edilen liman, günümüzde Kadırga Mahallesi'nde Kumkapı tren istasyonunun arkasında yer almaktadır. Limanın inşa edildiği alanda daha önceki dönemlerde bir iskele bulunmaktaydı. Ancak daha sonra bu iskele alanının genişletilerek bir limana dönüştürülmüştür. Limanın bu konumu, o dönem daha derin bir girintiye sahip olan bir koyun içinde, Hormisdas Sarayı'nın¹²⁴ yanında bulunan daha eski bir iskeleye göre seçilmiş olabileceği düşünülmektedir.¹²⁵ İmparator Iulianus'un ömrü, adıyla anılacak bu limanın inşasının bitimini görmeye yetmemiştir. Limanın ortasına yaptırmış olduğu heykeliyle limanın kurucusu olarak anılmayı istese de bu heykel MS 535 yılındaki depremde yıkılmış ve İmparator I. Iustianus döneminde (MS 527-565) heykelin yerine bir haç dikilmiştir.¹²⁶

Portus Novus ve Sophia Limanı'nın farklı yerlerde olduğu düşünülse de aynı konumda oldukları kanıtlanmıştır; yani her ikisi de şehrin güney tarafında ve Hipodrom'dan Marmara Denizi'ne doğru inen dik yamacın eteğinde bulunuyordu.¹²⁷ İmparator Iulianus'un Pers savaşına gitmeden önce yapılmasını emrettiği kendi adını taşıyan liman da aynı noktada yer alıyordu.¹²⁸ Ancak bu liman daha geniş bir alana yayılmıştı. Yıllar içerisinde yaşanan depremlerden ve yangınlardan etkilenmiş olan liman, onarılarak kullanılmaya devam edilmiştir.

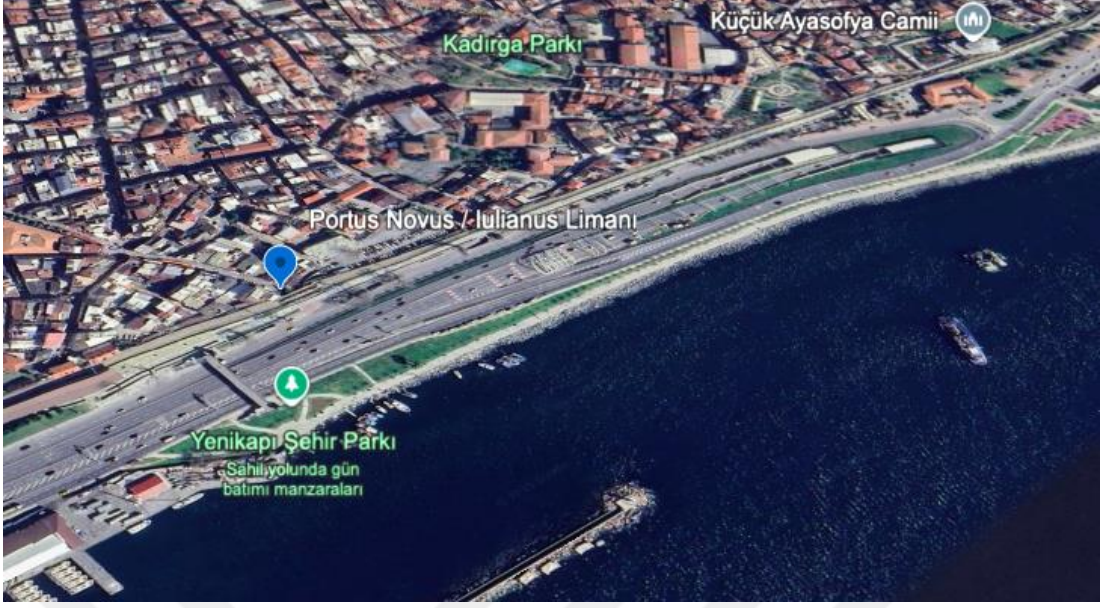
¹²⁴ Daha sonraki dönemlerde Boukeleon Sarayı olarak bilinen, Çatladıkapi mevkiindeki saray. Bu saray yapısı, İmparator Constantinus'un MS 3. yüzyılda yaptırmış olduğu Büyük Saray Kompleksi içerisinde yer almaktaydı.

¹²⁵ Müller-Wiener, a.g.e., 1998, s. 8.

¹²⁶ D. Heher, 'Harbour of Julian - Harbour of Sohia - Kontoskalion', *The Byzantine Harbours of Constantinople* içinde, F. Daim - E. Kislinger (Eds.), Verlag des Römisch-Germanischen Zentralmuseums, Mainz/Frankfurt, 2021, s. 93.

¹²⁷ Van Millingen, a.g.e., s. 289.

¹²⁸ Van Millingen, a.g.e., s. 290.



Harita 11. Portus Novus / Iulianus Limanı'nın Konumunu Gösteren Harita
(Haz.: Seda Gaznevi)

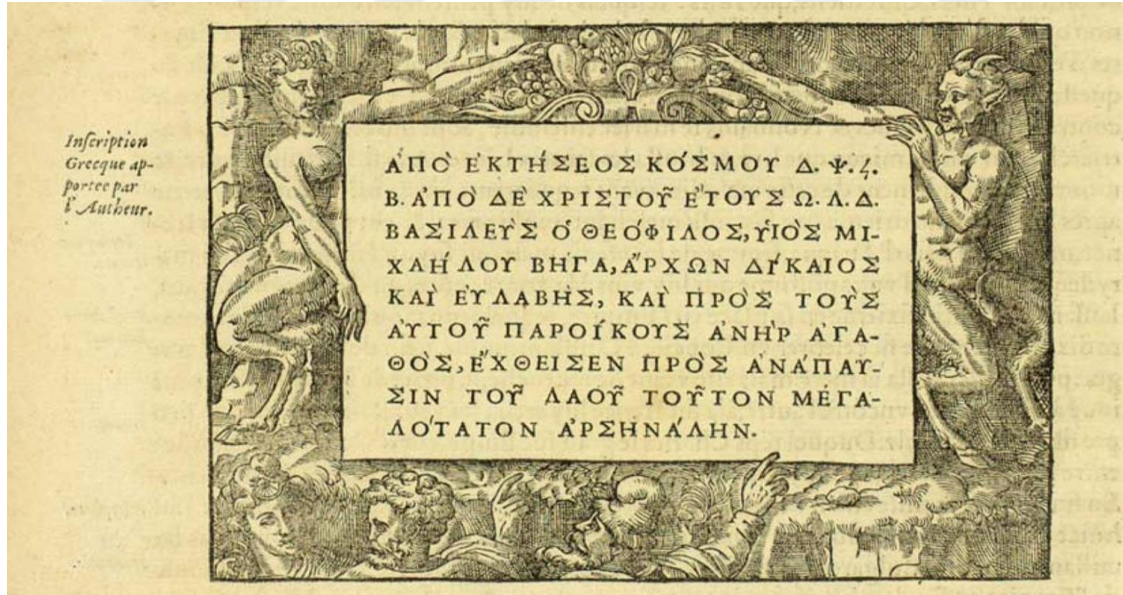
Kentin güneyine inşa edilmiş olan limanın kalıntıları 19. yüzyılda hâlâ görünebilir durumdaydı. Kaynaklar, limanı birden fazla adla adlandırmıştır. Bunlardan biri olan *Portus Novus*, *Notitia urbis Constantinopolitanae*'da geçmektedir ve eserde liman, *Regio III* olarak adlandırılan bölgede yer almaktadır.¹²⁹ Karadeniz'den gelişleri karşılayan Tarihî Yarımada'nın kuzeyindeki Neorion ve Prospchorion limanları, kentin ekonomik yükünü taşıyorlardı. Bu nedenle de kentin bu bölgesinin daha gelişmiş olduğunu söylemek mümkündür. Ancak bu iki limanın da dezavantajı, Karadeniz'den gelen sert rüzgarlarla ve dalgalarla karşılaşmak zorunda kalmasıydı. Iulianus'un kendi adını verdiği limanını Tarihî Yarımada'nın güney kısmına inşa ettirmesi, kentin ekonomik dengelerinin değişmesine sebep olmuştu. Ekomonik merkez artık güneye kaymaya başlamıştı. Ekonomiyle birlikte sosyal ve kültürel merkez de yer değiştirmişti. MS 6. yüzyıla gelindiğinde, kentin önemli yapıları Haliç'ten Tarihî Yarımada'nın güney sahiline kaymış, Iulianus Limanı'nın çevresindeki alan seçkin bir yerleşim alanına dönüşmüş, yeni binalar

¹²⁹ *Notitia urbis Constantinopolitanae*, Oxford, Bodleian Library MS. Canon. Misc. 378: <https://digital.bodleian.ox.ac.uk/objects/3eb32a9c-616b-4ce6-ae15-411881ee1625/>, fol. 84v, E.T.: 04.04.2024.

güney teraslarına inşa edilmeye başlanmış ve ilk kez imparatorluğa ait bir özel liman olan Boukoleon Limanı Iulianus Limanı'nın doğusuna inşa edilmişti.¹³⁰

Neorion Limanı'nda olduğu gibi bu limanda da Sigma adında üzeri tonozla örtülü bir sütunlu galeri bulunmaktaydı. Liman, MS 465 ve MS 561 yıllarında iki defa yangın geçirmişti. Bu yangınların ilkinde İmparator Anastasius tarafından limanın içi derinleştirilerek genişletildi. İkinci yangının ardından ise İmparator Iustinus tarafından yeniden inşa edilmiş ve imparatoriçenin adı verilerek Sofia Limanı olarak anılmaya başlanmıştır. Liman sahip olduğu tahıl deposu nedeniyle ekonomik anlamda kullanılmasının yanında konumundan dolayı imparatorluk donanması tarafından da kullanılmıştır. Saraya yakın olan konumu, limanın bu kullanımını mümkün kılmıştır.¹³¹

Fransız avukat, filolog ve Bizans ve Orta Çağ tarihçisi olan Du Cange tarafından 17. yüzyılda limanın bulunduğu alanda tespit edilen ve 9. yüzyıla tarihlenen yazıta göre, dönemin imparatoru Theophilos tarafından limana büyük bir cephanelik yaptırılmıştır. Yazıtta yer alan bu bilgiden yola çıkarak, limanın sonraki dönemlerde askeri amaçla kullanılmaya devam ettiğini söyleyebilmek mümkündür.



Resim 20: Kontoskalion Limanı'nda bulunan 9. yüzyıla tarihlenen yazıta ait çizim.

¹³⁰ Heher, a.g.e., s. 94.

¹³¹ Müller-Wiener, a.g.e., 1998, s. 8.

Kaynak: A. Thevet, *La cosmographie universelle: illustree de diverses figures des choses plus remarquables veues par l'auteur*, Vol. 2, Guillaume Chaudiere, Paris, 1575, s. 834.

Ἀπὸ ἐκτίσεος κόσμου <,ςτμ>
β', ἀπὸ δὲ Χριστοῦ ἔτους ,ωλδ'
βασιλεὺς Θεόφιλος, υἱὸς Μι-
4 χαήλου ΒΗΓΑ, ἄρχων δίκαιος
καὶ εὐλαβὴς καὶ πρὸς τοὺς
αὐτοῦ παροίκους ἀνὴρ ἀγα-
θός, ἔκτισεν πρὸς ἀνάπαυ-
8 σιν τοῦ λαοῦ τοῦτον μεγα-
λότατον ἀρσηνάλην.¹³²

Yazıtın çevirisi şu şekildedir:

*Dünyanın yaratılış yılı 6342 (?), Mesih yılı (efendimizin)
834'te, (?) Mikhaelous'un oğlu, adil ve tedbirli bir önder ve
halkına iyi davranan bir adam olan İmparator Theophilus,
halkın huzuru/rahatı için bu muhteşem cephaneliği inşa ettirdi.*

Liman, 9. yüzyıldan sonra da hatta imparatorluğun son dönemlerinde de kullanılmaya devam edilmiştir. Sonraki dönemlerde liman Yunanca olan “Ιουλιανοῦ λιμὴν” ve “λιμὴν τῆς Σοφίας” adlarının yanına Κοντοσκάλιον / Kontoskalion adını eklemiştir.¹³³ Bu adı, MS 13. yüzyılda limanın yenilenme çalışmalarını üstlenen ordu görevlisi Aggalianos Kontoskelis'ten almıştır.¹³⁴ 15. yüzyılın sonlarına kadar Tarihî Yarımada'nın güneyinde hem liman hem de cephanelik olarak kullanılan tek liman¹³⁵ olan Kontoskalion Limanı, 1453 yılında Fatih Sultan Mehmet'in kenti feth etmesinin

¹³² CIG IV 8680.

¹³³ Müller-Wiener, a.g.e., 2001, s. 63.

¹³⁴ A. Delaporta, F. Karagianni, 'Depictions of the Byzantine Harbours of Constantinople', *Seasides of Byzantium: Harbours and Anchorages of a Mediterranean Empire* içine, J. Preiser-Kapeller - T. G. Kolias - F. Daim (Eds.), Byzanz Zwischen Orient Und Okzident 21. Heidelberg: Propylaeum, 2022, s. 57.

¹³⁵ Müller-Wiener, a.g.e., 2001, s. 63.

ardından Kadirga Limanı adıyla anılmaya başlanmıştır. Limanda, Fatih Sultan Mehmet'in emriyle savunma kuleleri inşa edilmiş olsa da Osmanlı donanmasının 16. yüzyılın başından itibaren güçlendirilmesi ve 1515 yılında Haliç'te kurulan tersane ile birlikte Konstoskalion Limanı artık kullanılmamaya başlanmıştır.¹³⁶ Liman, 16. yüzyıl sonunda aynı bölgedeki sarayının, limanın yaydığı kötü kokulardan etkilenmesi sebebiyle Sadrazam Sokullu Mehmed Paşa tarafından doldurtulmuştur.¹³⁷ Kullanım amacını yitirmiş olan liman, 18. yüzyıldan itibaren üzerine kentteki inşaatlar sırasında çıkarılmış olan toprakların döküldüğü bir inşaat alanına dönüşmüştür. 20. yüzyılın ortalarına gelindiğinde bu alan bir parka dönüştürülmüştür ve günümüzde de park olarak kullanılmaya devam edilmektedir.

Limanın bulunduğu tahmin edilen mevkide, günümüzde herhangi bir liman izine rastlanılmamıştır. Günümüzde, bir zamanlar limanın olduğu alanda Kadirga Limanı Caddesi yer almaktadır. Bu caddenin hemen yanında Kadirga Parkı, Kadirga Polis Merkezi ve Kadirga İlkokulu bulunmaktadır. Kadirga Parkı'ndan sahil yönüne doğru ilerlendiğinde Kumkapı Tren İstasyonu'na ulaşılmaktadır. Zamanla toprakla ve hafriyatla doldurulmuş olan liman alanının üzerinde modern yapılar olduğu görülmüştür. Bu nedenle tahmini bir yerden GPS noktası alınmıştır.

¹³⁶ Müller-Wiener, a.g.e., 2001, s. 63.

¹³⁷ H. Çetinkaya, 'İstanbul'un Bizans Dönemi Mimarisi', *Antikçağ'dan XXI. Yüzyıla Büyük İstanbul Tarihi* içinde, Cilt 8, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür A.Ş., 2015, s.32.





Resimler 21-24. Kadirga Limanı Caddesi, Kadirga Meydanı, Kumkapı Tren İstasyonu ve Diğer Yapılar (Fotoğraflar: Seda Gaznevi)

2.2.6. Heptaskalon / Heptaskalion Limanı

Hesptaskalon, kelime anlamı olarak Eski Yunancada “οἱ, αἱ, τὰ ἑπτὰ = yedi” ve “ἡ σκάλα = ölçek, merdiven ya da bir gemi iskelesi” anlamına gelmektedir. Liman adını yapıldığı yer olan Hesptaskalon’dan almıştır. Petrus Gyllius bu yerle ilgili şu bilgileri vermektedir:

“Cedrinus, Aziz Achatius Kilisesi’nin Heptascalum denilen yerde olduğunu yazar; diğerleri Scala’da olduğunu söyler, ancak bu yerin şu an nerede olduğu bilinmemektedir.”¹³⁸



**Harita 12. Heptaskalon / Heptaskalion Limanı’nın Konumunu Gösteren Harita
(Haz.: Seda Gaznevi)**

Limanın yapılış tarihine ilişkin bilgiler günümüzde de belirsizliğini korumaktadır. Ancak Gyllius’un vermiş olduğu bilgilerden yola çıkarak tahminler yapmak mümkündür. Adına Heptascalum’da kilise yaptırılmış olan Aziz Achatius, bir *martyr*, yani Hristiyanlık şehididir. MS 4. yüzyılda şehit edildiği bilinmektedir. İmparator Diocletianus’un MS 303/304’te Hristiyanlara uygulamış olduğu zulüm

¹³⁸ Petrus Gyllius, a.g.e., 2023, s. 235.

sırasında Byzantion’da idam edilmiş olan yerli bir şehitti.¹³⁹ Aziz Achatius’un mezarının üzerine bir kilise inşa edilmesi İmparator I. Constantinus ya da İmparator Constantius’a atfedilirken, I. Constantinus vefatından sonra geçici olarak bu kiliseye gömülmüştür ve kilise sonraki yıllarda ilk olarak İmparator I. Iustianus döneminde yenilenmiştir.¹⁴⁰

Heptaskalon’un yeri ile ilgili tartışmalarda bir liman olarak ekonomik, dini ve ulaşım açısından uygun bir alanda olabileceği görüşleri ileri sürülmektedir. Tahmin edilen bu alanlardan biri Haliç kıyısıyken diğeri de Tarihî Yarımada’nın güney kesimidir. Müller-Wiener, limanın yerini ilk olarak Langa ve Kadırğa semtleri arasında olduğunu ileri sürmüştür.¹⁴¹ Ancak daha sonraki yıllarda bu fikrini değiştirerek limanın Haliç kıyısında Zeugma Bölgesi adıyla da bilinen Unkapanı-Cibali arasında olduğunu belirtmiştir.¹⁴² Müller-Wiener’in ikinci görüşü, birçok tarihçi tarafından da kabul görmektedir. Müller-Wiener, Hesptaskalon’un varlığının 14. yüzyıla kadar belgelendiğini ve birkaç iskeleli bir gemi yanaşma yeri olduğunu ileri sürmektedir.¹⁴³ İlk adı Kontoskelion, ikinci adı Kaisarios olan liman, 13. yüzyılda Heptaskalon adını almıştır.¹⁴⁴ Yazılı kaynaklara bakıldığında Kaisarios Limanı’na dair bilgiler edinilmektedir. İlk kez 553’te, sonrasında 561’deki Forum Bovis yangını sırasında¹⁴⁵ ve 673 yılında Arap filosuna karşı savaş donanmasına destek verilen nokta olarak yazılı kaynaklarda yerini almıştır.¹⁴⁶ 14. yüzyılda gemi yapımının devam ettiği liman, kentin Türklere geçmesinden sonra kullanım amacını

¹³⁹ J. Preiser-Kapeller, ‘Heptaskalon and Other Selected Moorings on the Golden Horn’, *The Byzantine Harbours of Constantinople* içinde, F. Daim - E. Kislinger (Eds.), Mainz/Frankfurt, 2021, s. 141.

¹⁴⁰ Preiser-Kapeller, a.g.e., s. 141.

¹⁴¹ Müller-Wiener, a.g.e., 2001, s. 61.

¹⁴² Müller-Wiener, a.g.e., 1998, s.12.

¹⁴³ Müller-Wiener, a.g.e., 1998, s.13.

¹⁴⁴ R. Guiland, ‘Les ports de Byzance sur la Propontide I: Le port de Julien’, *Byzantion* 23 içinde, 1953, s. 196-198; R. Guiland, ‘Les ports de Byzance sur la Propontide II’, *Byzantion* 23 içinde, 1953, s. 225-230; Burada bahsedilen Kontoskelion Limanı’nın, Kontoskalion Limanı’ndan farklı bir liman olduğu ileri sürülmektedir.

¹⁴⁵ Müller-Wiener, a.g.e., 2001, s. 61. Theophanes, *Chronographia*, 235: “γέγονεν ἐμπυρισμὸς μέγας ἐν τοῖς Καισαρίου ἕως τῆς Λεγομένης Ὀμφακερᾶς” καὶ ἐκάησαν ὅλα τὰ ἐργαστήρια καὶ οἱ πωλεῶνες ἕως τοῦ Βοός”.

¹⁴⁶ Müller-Wiener, a.g.e., 2001, s. 61. Theophanes, *Chronographia*, 353: “ὁ δὲ προλεχθεὶς Κωνσταντῖνος τὴν τοιαύτην τῶν θεομάχων κατὰ Κωνσταντινουπόλεως κίνησιν ἐγνωχὼς κατεσκεύασε καὶ αὐτὸς διήρεις εὐμεγέθεις κακκαβοπυφύρους καὶ δρόμοντας σιφωνοφύρους καὶ τούτους πφοσορμίσαι ἐκέλευσεν ἐν τῷ Προκλιανησίῳ τῶν Καισαρίου λυμένι.”

yitirmiştir ve 1870-1871’de önce demiryolu inşaatı, sonra da 1959 yılında sahil yolu inşaatı neticesinde tamamen örtülmüştür.¹⁴⁷

Limanın bulunduğu tahmin edilen mevkide, günümüzde herhangi bir liman izine rastlanılmamıştır. Mevkiinin yakınlarında Kadir Has Üniversitesi Cibali Kampüsü ve Eminönü-Alibeyköy Tramvay hattı yer almaktadır. Tahmini bir yerden GPS noktası alınmıştır.



Resimler 25-26. Unkapanı-Cibali Çevresi (Fotoğraflar: Seda Gaznevi)

¹⁴⁷ Müller-Wiener, a.g.e., 2001, s. 62.

2.2.7. Hormisdas Limanı

İstanbul'un Fatih ilçesi Çatladıkapı semtinde bulunan liman, ismini Pers prensi Hormisdas'tan almıştır. 10. ya da 11. yüzyıla tarihlenen ansiklopedik bir sözlük olan *Suidas*'ta Prens Hormisdas hakkında bilgi verilmiştir. Prens Hormisdas, babasının ölümünden sonra kral ilan edilmiş ancak zindana atılmıştır. Daha sonra karısı tarafından kurtarılan Hormisdas kaçmayı başararak Constantinus'a sığınmıştır.¹⁴⁸ Constantinus, kendisine sığınan Hormisdas'ı konumuna layık şekilde ağırlamış ve sarayının yakınında bulunan yapıyı Hormisdas'a tahsis etmiştir.¹⁴⁹ Hormisdas Sarayı'nın aynı adı taşıyan bir limanı olduğu da bilinmektedir. Hem sarayın hem de limanın Boukoleon Sarayı'nın bulunduğu mevkide yer alması, aslında aynı saray ve aynı liman oldukları konusunda şüpheleri de beraberinde getirmektedir. Liman ve saray ile ilgili birçok görüşten biri de Hormisdas Limanı'nın Çatladıkapı mevkiinin doğusundaki koyda değil Iulianus Limanı'nın da bulunduğu Kadirga Limanı'nda, batıda bulunuyordu.¹⁵⁰



Harita 13. Hormisdas Limanı'nın Konumunu Gösteren Harita

(Haz. : Seda Gaznevi)

¹⁴⁸ *Suidae Lexicon*, A. Adler (Ed.), 2001, s. 331, Μαρούας: “λέγεται μῦθος, ὅτι ἐξεδάρη ὑπὸ Ἀπόλλωνος, καὶ φέρεται λόγος περὶ Ὀρμίδου τοῦ Πέρσου, ὃς ἠτομόλησε πρὸς Κωνσταντῖνον τὸν μέγαν. ἐξελθὼν γὰρ ἐπὶ θήραν οὗτος καὶ εἰς τὰ βασίλεια ὑποστραφεῖς, τῶν κεκλημένων ἐπὶ τὸ δεῖπνον οὐκ ἐξαναστάντων κατὰ τὸ καθήκον, ἠπειλῆσε τὸν Μαρούου θάνατον αὐτοῖς ἐπιθήσειν. τοῦτο παρά τινος ἀκηκόοτος ἀναμαθόντες οἱ τῶν Περσῶν μετὰ θάνατον τοῦ πατρὸς τὸν νεώτερον ἀναγορεύουσι βασιλέα· τὸν δὲ ἀποκλείουσιν ἐν εἰρκτῇ καὶ οἰδήροις πεδοῦσιν· ὃν ἡ γαμετὴ διὰ τῆς τοῦ ἰχθύος μηχανῆς ῥίνην εἰτενεγκοῦτα ἐξήγαγε, καὶ ἀποδρὰς ἰκέτης πρὸς Κωνσταντῖνον ἔρχεται. ἡ ἱστορία δὴλη.”

¹⁴⁹ Van Millingen, a.g.e., s. 280.

¹⁵⁰ Van Millingen, a.g.e., s. 276.



Resim 27. Hormisdas / Boukoleon Sarayı'nın Kalıntıları

Kaynak: Van Millingen, a.g.e., s. 282.

Hormisdas Sarayı'nın sonraki dönemlerde de kullanıldığı bilinmektedir. İmparator Iustianus tarafından imparatorluk konutu olarak kullanılmış olan saray, limanıyla da imparatora hizmet etmeye devam etmiştir. Procopius, *De aedificiis* adlı eserinde sarayın yerine dair bilgiler vermiştir.¹⁵¹

“İmparator, Saray’ın yakınında, bir zamanlar Hormisdas adını taşıyan yere, bir tapınak yaptırdı ve bunu Petros ve Paulos’a adadı; Bizans’ta daha önce bu Havarilere adanmış başka bir tapınak yoktu. Yine, önceleri kendi konutu (oikiadomus) olan bu yapıyı, bir saray (palation-palatium) görünümünü ve saygınlığı edinmesi amacıyla görkemli bir şekilde yaptırıp Roma imparatoru olduğunda onu da diğer Saray (basileios-regia) yapılarına kattı. Orada, ünlü azizler Sergius ve Bacchus için başka bir tapınak ile buna göre yanlamasına bir

¹⁵¹ Procopius, a.g.e., s. 28.

konumda olmak üzere bir tapınak daha yaptırdı; birbiriyle yüz yüze konumda olmayan bu yapılar köşelerinden birinde birleşiktirler ve aralarında rekabet vardır.”

10. yüzyıldan itibaren Hormisdas Sarayı'nın ya da Hormisdas Limanı'nın adının kaybolduğu görülmektedir. Aynı mevkiideki saray ve limanı, Boukoleon Sarayı ve Limanı olarak anılmaya başlanmıştır. Bukoleon Limanı, adını rıhtımında bulunan mermerden yapılmış aslan ve boğa heykellerinden almıştır. Onuncu yüzyıla gelindiğinde limanın ve sarayın, Bukoleon olarak adlandırıldığı görülmektedir. Sanata olan ilgisiyle bilinen Constantinus Porphyrogenitus, imparatorluğun çeşitli bölgelerinden içerisinde aslan ve boğanın da olduğu bir grup hayvan figürünü getirterek limanın rıhtımını süslemiştir.¹⁵² 16. yüzyıla kadar varlığı bilinen ve limana adını veren bir boğaya saldıran aslan heykeli de bu getirilen heykeller arasındaydı. Dalgakıranla korunan uzun ve geniş bir rıhtıma sahip olan ve 1422'de *portulus imperatoris* (imparator limanı) olarak adlandırılan liman, Erken Osmanlı döneminde kullanılmaya devam edilse de İmparatorluk Sarayı'nın 14. yüzyılın ortasından itibaren çöküşüyle işlevini yitirmiştir.¹⁵³

Limanın bulunduğu tahmin edilen mevkide, günümüzde herhangi bir liman izine rastlanılmamıştır. Mevkiinin yakınlarında Boukoleon Sarayı Kalıntıları ve Ahırkapı Parkı yer almaktadır. Tahmini bir yerden GPS noktası alınmıştır.

¹⁵² Van Millingen, a.g.e., s. 280-281.

¹⁵³ Müller-Wiener, a.g.e., 2001, s. 60.



**Resim 28. Fransız illüstratör Antoine Helbert tarafından yapılmış olan
Boukoleon Sarayı ve Limanı'nın illüstrasyonu.**

Kaynak: A. Ginalis - A. Ercan-Kydonakis, 'Archaeology of the Harbours of Constantinople', *The Byzantine Harbours of Constantinople* içinde, F. Daim - E. Kislinger (Eds.), 2021, s. 70.



Resimler 29-30. Boukoleon Sarayı Kalıntıları (Fotoğraflar: Seda Gaznevi)

2.2.8. Eleutherius / Theodosius Limanı

İstanbul'un Asya ve Avrupa kıtalarını denizin altından bir t p geçit üzerinden raylı sistemle birbirine ba lama amacıyla yola çıkılan Marmaray Projesi, yüzyıllar öncesine dayanan bir tarihi yapının da ortaya çıkmasını sağlamıştır. Proje kapsamında Üsküdar ve Yenikapı'da inşa edilen yeraltı istasyonlarının kazı çalışmaları yapılmıştır. Bu  alı malar esnasında Yenikapı'da antik bir limana ait olabilecek kalıntılara rastlanılmıştır. Tespit edilen bu limanın Eleutherius ya da

Theodosius Limanı olduğu uzmanlar tarafından kabul görmektedir. Ancak bu limanla ilgili bilgiler verilirken her iki ismi de kullanılacaktır. Çünkü, bu limana dair farklı görüşler bulunmaktadır. Bunlardan biri, bu limanların birbirinden farklı iki liman olduğudur. Diğer i ise bir limana ait zaman içerisinde değışmiş olan iki ismin varlığıdır. Bu farklı görüşlere bu başlık altında değinilecektir.

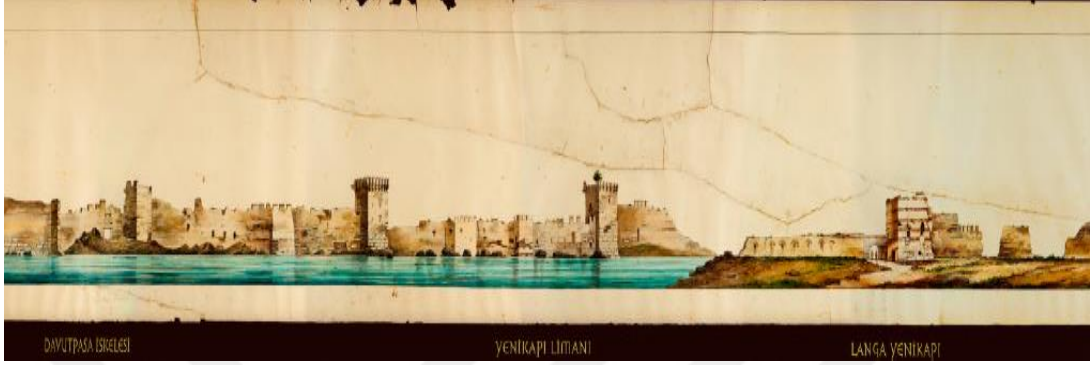


Harita 14. Eleutherius / Theodosius Limanı'nın Konumunu Gösteren Harita
(Haz.: Seda Gaznevi)

2004 yılında Yenikapı'da kurtarma kazıları başlatılmıştır. Bu kazılar, İstanbul Arkeoloji Müzeleri Müdürlüğü başkanlığında İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Taşınabilir Kültür Varlıklarını Koruma ve Onarım Bölümü akademisyenleri, uzmanları ve öğrencilerinin katkılarıyla Kültür ve Turizm Bakanlığı Kültür Varlıkları ve Müzeler Genel Müdürlüğü desteğiyle 2013 yılına kadar devam etmiştir. 58.000 metrekairelik kazı alanının sınırları, doğuda Mustafa Kemal Caddesi, batıda Namık Kemal Caddesi ve güneye doğru bir çıkıntı yaparak tekrar batıya döndüğünde Samatya semtini kapsamaktadır.¹⁵⁴ Kazı çalışmaları sırasında, Osmanlı Devleti'nin son dönemlerinden Bizans, Roma ve Yunan dönemlerine ve hatta prehistorik dönemlere kadar farklı dönemlere ait arkeolojik buluntular tespit edilmiştir. Bu kazı çalışmaları sayesinde, bir antik liman üzerinden

¹⁵⁴ Kocabaş, a.g.e., 2015, s. 37.

İstanbul'un farklı dönemlerine ait eserler tespit edilerek incelenmiş ve kentin tarihine ait kültürel, ekonomik, sosyal yaşam, mimari, teknolojik gelişmeler gibi konularda yeni bulgular ortaya çıkarılmıştır.



Resim 31. İstanbul Arkeoloji Müzeleri Kütüphanesi koleksiyonunda bulunan Mühendis Dimitriadis Efendi'nin 1873'te İstanbul'un deniz surlarını gösteren 28 m uzunluğundaki çiziminde Yenikapı bölgesi.

Kaynak: U. Kocabaş, 'The Yenikapı Byzantine-Era Shipwrecks, Istanbul, Turkey: a preliminary report and inventory of the 27 wrecks studied by Istanbul University', *The International Journal of Nautical Archaeology* içinde, 2015, 44.1, s. 7.

Yenikapı semtinin sınırları içerisinde yer alan *Portus Theodisiacus* yani Theodosius Limanı, İmparator I. Theodosius (MS 379-395) tarafından inşa ettirilmiştir. Liman, *Notitia Urbis Constantinopolitanae*'a göre XII. Bölge'de¹⁵⁵ derin bir girintiye sahip olan koyda bulunmaktadır. Bazı yazılı kaynaklara göre, limanla aynı yerde olduğu belirtilen ve I. Constantinus tarafından inşa ettirilen Eleutherius Limanı, Theodosius Limanı'nın öncüsüdür ve liman sonraki dönemlerde de MS 6-9. yüzyıllar arasındaki kaynaklarda Kaisarios Limanı olarak anılmaya başlanmıştır.¹⁵⁶ Theodosius Limanı ve bulunduğu yerle ilgili Petrus Gyllius da eserinde bilgi vermiştir:

¹⁵⁵ *Notitia urbis Constantinopolitanae*, Oxford, Bodleian Library MS. Canon. Misc. 378: <https://digital.bodleian.ox.ac.uk/objects/3eb32a9c-616b-4ce6-ae15-411881ee1625/>, fol. 86r, E.T.: 02.05.2025.

¹⁵⁶ Kocabaş, a.g.e., 2015, s. 29.

“Theodosius Limanı’na gelince, burası şu anda Blancha olarak adlandırılan bahçelerin bulunduğu yerdeydi. Bu bahçeler bir duvarla çevrilidir ve altıncı tepenin eteğinde, Propontis kıyısına bitişil bir düzlükte yer alır. Limanın ağzı doğuya doğru uzanıyordu, buradan da iskele batıya doğru uzanıyordu, şu anda şehrin surlarının bulunduğu yere doğru. Rıhtım on iki ayak kalınlığındaydı ve yürüdüğümde gördüğüm kadarıyla altı yüz adım uzunluğundaydı...

...Büyük Konstantin, ilk tepenin sırtından Sophia Limanı’na kadar bir duvar inşa ettirdiğini ve deniz taşkınlarını önlemek için Eleutherius Limanı’nı yaptırdığını söyleyen yazarlara inanacak olursak, buraya eskiden Eleutherius Limanı dendiğini düşünüyorum. Buraya Eleutherius Limanı denmesinin nedeni, limanın inşa edildiği dönemde Eleutherius’un bu işlerin yöneticisi olmasıdır. Bu nedenle o limana, omuzlarında mermer bir sepet taşıyan ve elinde mermer bir kürek tutan mermer bir heykel dikilmişti.”¹⁵⁷

I. Constantinus döneminde inşa edildiği bilinen Eleutherius Limanı, adını Eleutherius adındaki soylu bir adamın mülkü olan bitişigindeki τὰ Ἐλευθερίου adlı bölgeden almıştır.¹⁵⁸ I. Theodosius tarafından aynı alanda inşa ettirilmiş olan liman sahip olduğu tahıl ambarları sayesinde büyük bir ticari kompleks yapısına sahip olsa da yapılan arkeolojik çalışmalar neticesinde bahsedilen eski limana ve tahıl ambarlarına dair kanıtlar tespit edilememiştir.¹⁵⁹ Tespit edilen batıklar sayesinde 10. yüzyıla kadar yoğun olarak kullanıldığı belirlenmiş olan limanın kurulduğu alanın batısında daha erken buluntuların olması Theodosius Limanı’nın ilk olarak bu alanda kurulduğu daha sonra Lykos deresinin getirdiği birikinti ile dolmaya başlayan limanın doğuya doğru genişletildiği görüşünü desteklemektedir.¹⁶⁰

¹⁵⁷ Petrus Gyllius, a.g.e., 2023, s. 274-275.

¹⁵⁸ Müller-Wiener, a.g.e., 2001, s. 60.

¹⁵⁹ E. Türkmenoğlu, ‘Marmaray ve Metro Kurtarma Kazılarında Bulunan Yenikapı 19 Batığı’, *Arkeoloji Dergisi*, Cilt: 2, Sayı: 1, 2023, s. 174-175.

¹⁶⁰ Türkmenoğlu, a.g.e., s. 175.

Lykos (Bayrampaşa) Deresi'nin ağzına inşa ettirilmiş olan Theodosius Limanı'nın kesin tarihi bilinmese de MS 425 yılından önce inşa edilmiş olabileceği ileri sürülmektedir.¹⁶¹ Theodosius Limanı'nın inşa edilmesiyle Konstantinopolis, MS 4. yüzyılın sonlarında en yüksek liman kapasitesine ulaşmıştı.¹⁶² Liman yakınlarında bulunan Aleksandrina (*horrea Alexandrina*) ve Theodosiana (*horrea Theodisiana*) adındaki tahıl depoları, limanın, Mısır'dan kente gelen tahılların gemilerden indirilip kent içine taşındığı bir nokta olduğunu göstermektedir. Limanda ve çevresinde depo alanlarının yanı sıra kente gelen gemiler için bekleme yerleri ve gemilerden ambarlara yapılacak taşıma için de yerler bulunmalıydı.¹⁶³ Limanın başlıca özelliklerinden biri, sahip olduğu doğal koyun güneyine dikilmiş olan batıdan doğuya doğru uzanan büyük ve koruyucu bir mendirekti; limanın girişi, mendireğin sonunda bulunan büyük bir kule tarafından korunuyordu.¹⁶⁴ 7. yüzyılın başlarına gelindiğinde limanın kullanım işlevini büyük ölçüde etkilemiş olan Mısır'dan gelen tahıl sevkiyatı sona ermişti. Limana, imparatorluğun birçok noktasından ürünler gelip, yine bu limandan başka yerlere ürünler gitmekteydi. Mısır'dan tahıl ve zeytinyağı, Lübnan'dan zeytinyağı ve şarap, Girit ve kuzeydeki Paphlagonia'dan getirilen peynir kente gelen önemli yiyecekler arasında yer alırken Konstantinopolis'ten ise daha çok balık ve balık ürünleri, *garum* (balık sosu), kabuklu deniz ürünleri gibi ürünler pazarlanmaktaydı.¹⁶⁵

13. yüzyılın başında Latinlerin kenti işgal ettikleri sırada çıkan yangından limanın çevresindeki bölge etkilenmiştir. 1759-1763 yıllarında inşası gerçekleşen Laleli Camii'nden çıkan topraklarla liman doldurulmuştur ve bir arazi haline gelen bu alan Rumlara ve Ermenilere ev yapmaları için satılmıştır.¹⁶⁶ Yenikapı'da gerçekleşen son kazı çalışmaları sırasında, antik limanın tam kapsamını ortaya

¹⁶¹ C. Mango, 'The Shoreline of Constantinople in the Fourth Century', *Byzantine Constantinople: Monuments, Topography, and Everyday Life* içinde, N. Necipog˘lu (Ed.), Brill, Leiden, 2001, s. 25; başka bir görüşe göre, limanın MS 390 yılı civarında inşa edildiği düşünülmektedir (bkz. C. Pulak, R. Ingram, M. Jones, 'Eight Byzantine Shipwrecks from the Theodosian Harbour Excavations at Yenikapı in Istanbul, Turkey: an introduction', *The International Journal of Nautical Archaeology* içinde, 2015, 44.1, s. 39).

¹⁶² Pulak, Ingram, Jones, a.g.e., s. 40.

¹⁶³ Müller-Wiener, a.g.e., 1998, s.9.

¹⁶⁴ Pulak, Ingram, Jones, a.g.e., s. 40.

¹⁶⁵ Ş. Aydıngün, S. Öngen, 'MS 5. - 11. Yüzyılları Arasında İstanbul Bathonea, Theodosius ve İzmit Körfezi Antik Limanlarının Rolü', Uluslararası Avcılar Kent ve Tarih Sempozyumu, 21-22 Ekim 2021, 2022, s. 165-166.

¹⁶⁶ Müller-Wiener, a.g.e., 2001, s. 61.

çıkamamış olsa da, limanın batı ve kuzey uçlarından oluşan mimari kalıntıları ortaya çıkmıştı ve bu kalıntılar arasında büyük taş ve beton iskeleler, gömülü hâldeki savunma duvarlarının temelleri ve limanın koruyucu mendireğinin bir kısmı yer almaktaydı.¹⁶⁷

2004-2013 yılları arasında liman alanında gerçekleşen kazı çalışmaları neticesinde, Prehistorik dönemden başlayarak Osmanlı dönemine kadar tarihlenebilen buluntular tespit edilmiştir. Bu buluntular arasında Neolitik ve Demir Çağı'na ait çanak, çömlek, ahşap ve taş aletler; Klasik dönem'e ait skyphos, oinokhoe ve aryballos gibi kap çeşitleri, siyah astarlı kaplar; Roma ve Bizans dönemlerine ait sikkeler, koku şişeleri ve amforalar; Geç Roma ve Bizans'a ait cam bardak ve kadehlerle pişmiş toprak kaplar, ahşap ve fildişi eserler, deri sandaletler ile Osmanlı çini ve seramikleri¹⁶⁸ yer almaktadır. Kazı çalışmaları sırasında bulunmuş olan gemi batıkları, limanın ticari kullanım açısından kent için ne kadar önemli bir nokta olduğunu göstermektedir. Limana gelen gemiler, özellikle getirmiş oldukları şarap ve zeytinyağı dolu amforaları limanda bulunan 25'in üzerindeki iskeleler indirirdi. Burada indirilen mallar yük taşımak için kullanılan atlara ve at arabalarına yüklenerak taşınırdı. Limana gelen malların bazıları, doğrudan liman pazarına (*forum*) taşınırken, geri kalanı, at arabalarıyla kent içine getirilirdi.¹⁶⁹

Limanın bulunduğu mevkide, Yenikapı Marmaray Projesi kapsamında yapılan kazı çalışmaları sonrasında ortaya çıkarılmış olan liman kalıntıları yer almaktadır. Kazı çalışmaları sonlandıktan sonra alan erişime kapatılmıştır. Günümüzde alanda herhangi bir çalışma yapılmamaktadır.

¹⁶⁷ Pulak, Ingram, Jones, a.g.e., s. 40.; M. Gökçay, 'Architectural Finds from the Yenikapı Excavations', *Istanbul: 8,000 Years Brought to Daylight: Marmaray, Metro, Sultanahmet Excavations* içinde, Z. Kızıltan (Ed.), 2007, s. 177.

¹⁶⁸ Kocabaş, a.g.e., 2015, s. 39.

¹⁶⁹ Kocabaş, a.g.e., 2015, s. 33.



Resimler 32-33. Yenikapi'daki Theodosius Limanı'nın Kazı Alanı

(Fotoğraflar: Seda Gaznevi)

3. EKONOMİK VE TOPLUMSAL MEKÂNLAR OLARAK ANTİK LİMANLAR

Üçüncü bölümde, antik limanların kentin ekonomisine ve sosyal hayata dair katkıları ele alınacaktır. Antik limanlar çatısı altında Byzantion/Konstantinopolis'in ekonomisi ve kent ekonomisine katkıları incelenirken diğer antik limanlardan da örnekler verilerek karşılaştırma yapılacaktır. Aynı şekilde antik limanların kentteki sosyal hayata etkilerine dair bilgiler verilirken diğer antik limanlardan elde edilen bilgilerden de faydalanılacaktır. Bu incelemeler yapılırken kaynak olarak ise antik kaynaklar ve modern kaynaklar kullanılacaktır.

Limanlar tarih boyunca tüccarları, zanaatkârları, denizcileri, askerleri ve işçileri çekmiş ve kıyı yerleşimlerindeki nüfus artışını teşvik ederek kentleşmenin katalizörleri olarak görülmüştür. Deniz ticaret yollarının erişim kolaylaştıkça daha büyük nüfusları destekleyen ve ekonomik uzmanlaşmayı teşvik eden gıda, hammadde ve mallar gibi temel kaynakların ithalatı da kolaylaştı. Antik Çağ'daki limanlar sadece gemiye binme ve gemiden inme noktalarından daha fazlasıydı; tüccarların anlaşmalar yaptığı, kent insanlarının alışverişlerini yaptığı ve gezginlerin yeni kültürlerle karşılaştığı dinamik alanlardı. Limanlar verimli şekilde yönetilip işletildikçe kentler de aynı şekilde büyüyüp kalabalıklaştı.

Limanlar, antik kentleri daha geniş bölgesel ve uzak pazarlara bağlamış ve ekonomik büyümeye katkı sağlamıştır. Dahası, limanlar kentlerin stratejik noktalarına konumlandırılarak, kentlerin güçlenmesini ve deniz yolları aracılığıyla başka yerlere ulaşmalarını sağlamıştır. Örneğin, Roma ve Bizans dönemlerinde Thessaloniki (Selanik), Adriyatik kıyısını Karadeniz'e bağlayan *Via Egnatia* üzerinde bulunduğu için önemli bir kent olmaya devam etmiş ve kıyı yol ağlarını deniz bağlantısıyla birleştirerek, kuzey-güney ve doğu-batı ticaret yollarının önemli bir finansal kavşağı ve kavşağı haline gelmiştir.¹⁷⁰ Antik limanların şehirlerine sağladığı çok yönlü faydaları anlamak için, özellikle ekonomik ve sosyal açıdan kentlere olan katkılarını incelemek gerekmektedir.

Kentler, antik limanlar sayesinde zaman içerisinde kozmopolit merkezler haline geldi ve zengin ve çeşitlilik içeren bir sosyal yapıya sahip oldu. Liman

¹⁷⁰ M. Leivadioti, 'The Port Facilities of Thessaloniki up to the Byzantine Era', *Harbours of Byzantium: The Archaeology of Coastal Infrastructures* içinde, A. Ginalis (Ed.), Archaeopress Archaeology, Oxford, 2024, s. 84.

kentlerindeki yabancı tüccarların ve toplulukların varlığı, farklı gruplar arasındaki etkileşimi ve alışverişi kolaylaştırmıştı. Limanlar ayrıca farklı dinlerin, felsefi fikirlerin ve sanatsal stillerin yayılması için de aracı görevi gördü ve başka kentlerin de kültürel temellerini etkiledi. Limanların antik kentler için faydaları olduğu kadar zararları da olmuştur. Liman kentlerine sürekli tekrarlayan insan ve mal akışının aynı zamanda sosyal ve kültürel çatışmalara ve bazı salgın hastalıkların yayılmasına da yol açabileceği unutulmamalıdır. Bu karmaşık dinamikler, antik liman kentlerinin sosyal ve kültürel yapısını şekillendirerek, kent insanları için hem fırsatlar hem de zorluklar yaratmıştır.

Antik limanların, antik kentler için vazgeçilmez yapılar olduğu ve denizler arası ulaşımdan çok daha fazlası olduğu bir gerçektir. Ekonomik büyümenin ögeleri olan antik limanlar, kültürel değişimin merkezleri ve kentleşmenin sağlayıcıları olarak hizmet ederek, antik toplumların temel yapılarını şekillendirdiler. Örneğin, Antik Çağ'da Ostia, Alexandria, Piraeus gibi antik limanlar, hem ekonomik hem de toplumsal hayatın iyi bir şekilde incelenebildiği limanlardandır.

Ostia'nın ekonomisi, esas olarak deniz ticareti ve buna bağlı ticarî merkezler etrafında şekillenmiştir. Liman, ticari faaliyetlerin merkezi olarak hizmet vermiş ve birçok antik limanın yaptığı gibi Roma kentinin tahıl, zeytinyağı ve şarap gibi ihtiyaçlarını karşılamıştır. Birçok antik limanda olduğu gibi liman tesisinin içerisinde ambarlar ve iskeleler bulunuyordu. Limana gelen ürünler iskelelerde indirilip ambarlarda saklanıyor ve başka yerlere antik yollar aracılığıyla sevk ediliyordu. Diğer liman kentlerinde olduğu gibi Ostia'daki mal ve ürün ihtiyacı, çevresindeki kırsal bölgelerde tarımsal üretimi de teşvik etmiş; çiftçiler, kente taze meyve-sebze, hayvansal ürünler ve diğer tarım ürünlerini sağlayarak, kent merkezi ile kırsal arasında birbirine bağlı bir ekonomik ağın oluşmasına katkıda bulunmuştur.

İskenderiye'deki Alexandria Limanı ya da Büyük Liman da tıpkı Ostia Limanı gibi kentin ekonomik ve sosyal hayatında önemli bir yere sahipti. Liman, MÖ 331 yılında Büyük İskender tarafından yaptırılmıştı. Limanın inşasının ardından kent ve kırsal arasındaki ilişkinin öneminin arttığı görülmektedir. Öyle ki kırsaldan kente nakledilen tahıl limandaki gemiler aracılığıyla birçok noktaya ulaştırılıyordu.

Erken İmparatorluk döneminde her yıl binlerce ton tahıl Nil Nehri üzerinden İskenderiye'ye getiriliyor ve buradan Roma'ya gönderiliyordu.¹⁷¹

İskenderiye'nin toplumsal yapısına bakıldığında özellikle yönetici kesimde Yunanlar ve Makedonlar, yerli kesimde ise Mısır halkının yer aldığı görülmektedir. Karmaşık bir toplumsal yapıya sahip olması hem kent hem de liman tesisinin dahil olduğu alanda çeşitlilik meydana getiriyordu. İskenderiye'de Büyük Liman dışında başka limanlar da vardı ancak Büyük Liman, konumu ile ön plana çıkıyordu. Bu liman, kentin merkezinde ve en zengin bölgesinde, imparatorluğa ait konutların ve kamu binalarının yakınında yer alıyordu.¹⁷² Bu durum, limanın kent ile hem ekonomik hem de toplumsal ilişkisi içerisinde olduğunu ortaya koymaktadır.

Pire Yarımadası'nda bulunan Piraeus Limanı, MÖ 5. yüzyıldan itibaren ana liman olarak kullanılıyordu ve üç adet doğal girintiye sahipti.¹⁷³ Liman, döneminin önemli ürünleri arasında yer alan tahıl, şarap, kereste gibi ürünlerin ithalat ve ihracatı için kullanılıyordu. Atinalıların askerî deniz gücünün yanında deniz ticaretinde de öne çıktığı görülmektedir. Kent ekonomik olarak gelişirken demografik olarak da gelişmeye başlamıştı. Ekonomik gelişmenin bir sonucu olarak, Pire'de hızlı bir demografik büyüme yaşanmış; bu büyümeye, giderek artan sayıda yerleşik olmayan Yunan ve yabancı nüfusun kente yerleşmesi büyük ölçüde katkıda bulunmuştur.¹⁷⁴

3.1. Ekonomik Mekânlar Olarak Antik Limanlar

Antik limanların, kuruldukları kentlerde hem ticaretin gelişmesini sağlamış hem de kentleşmeye katkıda bulunmuştur. Ticari faaliyetlerin liman kentlerinde yoğunlaşması, ticareti yakından ilgilendiren kurumların gelişmesini de sağlamıştır. Limanların, antik kentleri uzak pazarlara bağlaması, bu kentlerin ekonomik ve ticari gelişmelerini sağlayarak diğer kentler ile rekabeti sırasında güç kazandırmıştır. Ancak, antik kentler ile antik limanlar arasında olumlu gelişmeler yaşanabildiği gibi olumsuz gelişmeler de yaşanması mümkündür. Antik limanların bakımları ihmal

¹⁷¹ E. Khalil, 'The Sea, The River and the Lake: All the Waterways Lead to Alexandria', XVII International Congress of Classical Archaeology, Roma 22-26 Sept. 2008 Session: Portus, Ostia and the Ports of the Roman Mediterranean. Contributions from Archaeology and History, 2010, s. 44.

¹⁷² A. Belov, 'Navigational Aspects of Calling to the Great Harbour of Alexandria', HAL Open Science, 2014, s. 2.

¹⁷³ Mauro, a.g.e., 2019, s. 29.

¹⁷⁴ E. Biniori, M. Tsirintani, 'History, Management and Development of Infrastructures in the Port of Piraeus in Greece', Strategic Innovative Marketing and Tourism, 2024, s. 168.

edilir veya çok uzun süre ertelenirse, denize karşı daha fazla direnemedikleri için deniz onları yok edecektir ve bunun sonucu olarak ayrılmaz bir parçası oldukları liman kentlerinin ekonomik ihtiyaçları veya siyasi gerçeklikleri değiştikçe, karakterleri de değişecektir.¹⁷⁵



Resim 34. British Museum koleksiyonunda yer alan İtalya'nın Campania bölgesinde Boscoreale'de bulunmuş olan yaklaşık olarak MÖ 30 yılına tarihlenebilen fresko. Freskoda limandan ayrılan bir tekne ve sağ alt köşede köprüden balık tutan bir balıkçı görülüyor.

Kaynak: The British Museum,

https://www.britishmuseum.org/collection/object/G_1899-0215-2, E.T.: 12.05.2025.

Byzantion, konumu sayesinde ticaret açısından oldukça önemliydi. Birçok ticaret rotasının geçiş noktasında bulunması kentin liman ihtiyacının da nedenlerinde birini oluşturuyordu. Antik Çağ'da denizle bağlantısı olan kentlerde balıkçılık, bu kentlerin gelir kaynaklarının büyük bir bölümünü oluşturmaktaydı. Byzantion'da da balıkçılık kent ekonomisine büyük katkı sağlıyordu. Bununla ilgili olarak, Dionysios

¹⁷⁵ R. L. Hohlfelder, 'Was Roman Marine Concrete Used in Byzantine Harbour Construction? An Unanswered Question', *Harbours of Byzantium: The Archaeology of Coastal Infrastructures* içinde, A. Ginalis (Ed.), Archaeopress Archaeology, Oxford, 2024, s. 39.

Byzantios eserinde, Kykla ve Melias Koyu'ndan bahsederken bu mevkiilerin balık açısından çok önemli olduğunu ileri sürmektedir.¹⁷⁶

“Skironides'ten¹⁷⁷ sonra uzun bir kıyı gelir ki balık avı, derinliği (zira deniz çok az yerde kıyıya kadar derindir) ve denizin sakinliği açısından en iyi kıyılardan aşağı kalmaz. Burada sahile kolaylıkla çıkılır...

Kykla'nın ardından Melias Koyu gelir ki burada diğer yerlerde olmadığı kadar çok balık bolluğu vardır. Her iki tarafında ileri uzanan burunları ve su altındaki kayalıkları ile bu koy (balık bolluğu açısından) benzersizdir. Bu koy, adını yerel bir kahramandan almıştır. Burada yapılan balık avları çoğunlukla boş geçmez.”

Petrus Gyllius da Dionysios Byzantios'un vermiş olduğu bilgilere konum bilgisi dahil olmak üzere birtakım eklemeler yapar:¹⁷⁸

“Dionysios'un bu sözlerinden olduğu kadar onun Anaplous'ta izlediği sıraya bakarak, Melias Koyu'nun, kentin, her iki yandaki, üçüncü ve dördüncü tepesinin burunlarıyla çevrili olan üçüncü vadisinden başka bir yerde olamayacağını düşünüyorum...

Dionysios, Melias Koyu'ndan sonra Kepos (bostan) adını taşıyan yerin geldiğini anlatır ve çok az yer arasında bostan dikmeye elverişli toprak olduğundan, ayrıca, denizden gelen kazanca fazladan ek kazanç da sağladığından bu yere bu adın uygun düştüğünü söyler.”

Balık ve balıkçılığın kent açısından önemini, kent sınırları içerisinde tespit edilmiş yazıtlarda da görmek mümkündür. Bu yazıtlardan birinde, balıkçılıkla ilgili

¹⁷⁶ Dionysios Byzantios, a.g.e., s. 43-44.

¹⁷⁷ Zindan Kapısı yakınları.

¹⁷⁸ Petrus Gyllius, a.g.e., 2000, s. 66-67.

bir meslek loncasına dair bilgi edinmekteyiz. Dionysos Parabolos’a adanmış olan yazıtta, Parabolos, Dionysos’un bir epitheton’udur ve bolos “balık ağır, balık tutulan yer, balıkçıların bulunduğu yer”¹⁷⁹ anlamına gelmektedir. Yazıt, MS 117-138 tarihleri arasına, İmparator Hadrianus dönemine tarihlenmektedir.

Ἐπὶ ἱερομνάμονος Ἀδ[ριαν]οῦ Καίσαρ[ος]
τὸ · α´ · οἱ θιασῖται Διονύσῳ Παραβόλῳι
ὑπὲρ τοῦ γυμνασιάρχου Ποτάμονος Μηνοδό-
του
4 τὴν τιμὴν εὐεργεσίας χάριν
ἐπὶ ἱερέος Μηνίου Ἀλεξάνδρ[ου]
καὶ ταμίας Τιμογένου Τιμογένου,
προστάτου Μηνοδότου Τιμο-
8 γένου, καὶ εὐεργέτου Χρυσίωνος
Μηνίου, καὶ γραμματέος Ποτάμονο[ς]
Ποτάμονος.¹⁸⁰

Bir başka yazıt örneğinde ise “Dionysobolitai” kelimesi karşımıza çıkmaktadır. Bu kelimenin de “balıkçıların yeri”ni ifade ettiği görülmektedir. Yazıt, MS 118-138 tarihleri arasına tarihlenmektedir. Her iki yazıtın da balıkçı loncasının varlığını kanıtladığı görülmekte olup, mali zorluklar, balık avı esnasında yaşanan güçlükler ve ekip çalışmasına duyulan ihtiyaç böyle bir balıkçı loncasının ortaya çıkmasına neden olmuştur.¹⁸¹

Ἐπὶ ἱερομνάμονος Ἀδριανοῦ Καίσαρος τὸ β´·
Διον[υ]σοβολειτῶν· Οὐλοσεία Κλαυδιανὴ γυνή
[- - -]¹⁸²

¹⁷⁹ O. Tekin, ‘Eskiçağ’da İstanbul’da Balıkçılık’, *Antik Çağ’dan XXI. Yüzyıla Büyük İstanbul Tarihi* içinde, Cilt 6, 2015, s. 35.

¹⁸⁰ IK Byzantion 37 = SEG 28.562 = SEG 50.665.

¹⁸¹ O. Tekin, ‘Balıkçılık’, 2015, s. 35.

¹⁸² IK Byzantion 38 = IG XII,9 1260 = IGBulg I 29; cf. I² 29 = SEG 28.561.

Kentin denizcilik ve balıkçılık konularında ön plana çıktığını, kentin sikkelerindeki betimlemelerde görmek mümkündür. Antik Yunan mitolojisinde



denizlerin tanrısı olarak bilinen Poseidon, kentin sikkelerinde sıklıkla görülmektedir. Poseidon sikkelerde üç başlı yabası ve yunus gibi atribüleriyle¹⁸³ betimlenmiştir. Kente ait sikkelerde sıklıkla görülen diğer betimlemeler ise balıklardır. Yunus, palamut ya da ton balığı en çok karşımıza çıkan betimlemelerdir. Gemiler, gemiye ait öğeler ve çapalar da kentin sikkelerinde denizciliğe ait gördüğümüz betimlemeler arasında yer almaktadır. Aşağıda, kentin sikkelerinden bu konuya dair örnekler verilmektedir:

İmparator Tiberius dönemine tarihlenen gümüş sikkede ön yüzde sola dönük imparator başı yer alırken arka yüzünde sağ elinde üç başlı sabasını tutan, sol elinin üzerinde yunus duran oturur pozisyonda Poseidon bulunmaktadır. Muhtemelen MS 20'lere tarihlenen sikkenin ön yüzünde TIBEPLOY KAIΣAPOC CEBACTOY / Τιβερίου Καίσαρος Σεβαστοῦ (Tiberius Caesar Augustus'un / Augustus'a ait), arka yüzünde BYZANTIΩN / Βυζαντίων (Bizanslıların / Bizanslılara ait) yazmaktadır.¹⁸⁴

Öy.: TIBEPLOY KAIΣAPOC CEBACTOY; Tiberius başı, sola.

Ay.: BYZANTIΩN; Poseidon, sola, kayaların üzerinde oturuyor, yunus ve üç başlı saba tutuyor.

Ref.: RPC Online, I, 1778; Sch 1307–8 (Çap: 31 mm, Ağırlık: 13,52 gr).

¹⁸³ Antikçağ mitolojisinde tanrı ve tanrıçaları ayırt etmeye yarayan semboller ya da özellikler.

¹⁸⁴ Roman Provincial Coinage Online, <https://rpc.ashmus.ox.ac.uk/coins/1/1778>, E.T.: 12.05.2025.



İmparator Traianus dönemine tarihlenen bakız bazlı alaşım sikkede ön yüzde sağa dönük imparator başı yer alırken sikkenin arka yüzünde gemi pruvası yer almaktadır. Sikkenin ön yüzünde ΑΥΤΟ ΝΕΡ ΤΡΑΙΑΝΟC ΚΑΙ CΕΒ ΓΕΡΜ ΔΑΚΙ / Αὐτο(κράτωρ) Νέρ(ουα) Τραϊανὸς Καί(σαρ) Σεβ(αστὸς) Γερμ(ανικὸς) Δακί(κός) (İmparator Nerva Trajan Sezar Augustus Germanicus Dacicus) yazarken arka yüzünde ΒΥΖΑΝΤΙΩΝ ΕΠΙ ΤΡΑΙΑΝΟΥ ΚΑΙ ΤΟ Γ / Βυζαντίων ἐπὶ Τραϊανοῦ Καί(σαρος) τὸ γ' (Bizanslıların, Traianus Caesar'ın üçüncü kez yönetimi altında) ifadesi yazmaktadır.¹⁸⁵

Öy.: ΑΥΤΟ ΝΕΡ ΤΡΑΙΑΝΟC ΚΑΙ CΕΒ ΓΕΡΜ ΔΑΚΙ; Traianus, defne çelenkli başı, sağa.

Ay.: ΒΥΖΑΝΤΙΩΝ ΕΠΙ ΤΡΑΙΑΝΟΥ ΚΑΙ ΤΟ Γ; gemi pruvası, sağa.

Ref.: RPC Online, III, 1069; Sch 1334–40, 1342; BMC 63 (Çap: 22 mm, Ağırlık: 7,57 gr).

¹⁸⁵ Roman Provincial Coinage Online, <https://rpc.ashmus.ox.ac.uk/coins/3/1069>, E.T.: 12.05.2025.



İmparator Traianus dönemine tarihlenen bu bakır bazlı alaşım sikkede ön yüzde Traianus'un eşi Augusta Plotina'nın sağa dönük başı yer alırken, sikkenin arka yüzünde iki ton/palamut balığının arasında yunus yer almaktadır. Sikkenin arka yüzünde yer alan betimlemeler, kentin balıkçılık açısından önemine dair olan kanıtlardandır. Sikkenin ön yüzünde C EBA C THN ΠΛΩΤΕΙΝΑΝ / Σεβαστήν Πλωτεῖναν (Augusta Plotina için) yazarken, sikkenin arka yüzünde BYZANTIΩΝ ΕΠΙ ΤΡΑΙΑΝΟΥ ΚΑΙ ΤΟ Γ' / Βυζαντίων ἐπὶ Τραϊανοῦ Καί(σαρος) τὸ γ' (Bizanslıların, Traianus Caesar'ın üçüncü kez yönetimi altında) yazmaktadır.¹⁸⁶

Öy.: C EBA C THN ΠΛΩΤΕΙΝΑΝ; Augusta Plotina, örtülü büst, sağa.

Ay.: BYZANTIΩΝ ΕΠΙ ΤΡΑΙΑΝΟΥ ΚΑΙ ΤΟ Γ'; iki ton/palamut balığı arasında yunus.

Ref.: RPC Online, III, 1070; Sch 1361–5 (Çap: 26 mm, Ağırlık: 11,40 gr).

¹⁸⁶ Roman Provincial Coinage Online, <https://rpc.ashmus.ox.ac.uk/coins/3/1070>, E.T.: 12.05.2025.



İmparatorlar Valerianus ve Gallienus dönemine tarihlenen bakır bazlı alaşım sikkenin ön yüzünde Valerianus'un sağa dönük zırlı büstü yer alırken, arka yüzünde aralarında bir altar olan iki tane balık tuzağı betimlemesi yer almaktadır. Sikkenin ön yüzünde ΠΟΥ(?) ΛΙΚ ΟΥΑΛ Ε ΠΙΑΝΟC Α ΥΤ / Πού(βλιος) Λικ(ίνιος) Ουαλεριανός Αὔγουστος (Publius Licinius Valerianus Augustus) yazarken, arka yüzünde ΒΥΖΑΝΤΙΩΝ / ΝΙΚΑΙ Ε ΩΝ, ΟΜΟΝΟΙΑ / Βυζαντίων Νικαίων ὁμόνοια (Bizanslılar ve İznikliler'in ittifakı) yazmaktadır.¹⁸⁷ Sikkenin arka yüzünde yazan ifadede de anlaşılacağı gibi bu sikke tipi, Nikaia antik kentinde de tespit edilmiştir.¹⁸⁸

Öy.: ΠΟΥ(?) ΛΙΚ ΟΥΑΛ Ε ΠΙΑΝΟC Α ΥΤ; Valerianus, zırlı büst, sağa.

Ay.: ΒΥΖΑΝΤΙΩΝ / ΝΙΚΑΙ Ε ΩΝ, ΟΜΟΝΟΙΑ; aralarında bir altar olan iki tane balık tuzağı.

Ref.: RPC Online, X, ID 63873; Franke & Nollé 135–139; Schönert-Geiss 1851–1852 (Çap: 24 mm, Ağırlık: 6,52 gr).

¹⁸⁷ Roman Provincial Coinage Online, <https://rpc.ashmus.ox.ac.uk/type/63873>, E.T.: 12.05.2025.

¹⁸⁸ Bkz. Roman Provincial Coinage Online, <https://rpc.ashmus.ox.ac.uk/type/81972>, E.T.: 12.05.2025.



İmparator Hadrianus dönemine tarihlenen bakır bazlı alaşım sikkenin ön yüzünde sağa dönük olarak imparatorun eşi Augusta Sabina yer almaktadır. Sikkenin arka yüzünde ise yine kentin balıkçılığına dair önemli atıflarından biri olan iki adet ton/palamut balığı yer almaktadır. Sikkenin ön yüzünde CEBACTHN CABEINAN / Σεβαστήν Σαβεῖναν (Augusta Sabina için) ifadesi yazarken, arka yüzünde BYZANTIΩN ΕΠΙ ΔΗΜΗΤΡΟΣ, ΤΟ Β / Βυζαντίων ἐπὶ Δήμητρος τὸ β' (Bizanslıların, Demeter'in ikinci kez yönetimi altında) ifadesi yazmaktadır.¹⁸⁹

Öy.: CEBACTHN CABEINAN; Augusta Sabina, örtülü büst, sağa.

Ay.: BYZANTIΩN ΕΠΙ ΔΗΜΗΤΡΟΣ, ΤΟ Β; iki adet ton/palamut balığı.

Ref.: RPC Online, III, 1087; Sch 1374–81 (Çap: 25 mm, Ağırlık: 9,82 gr).

Marmaray Projesi kapsamında Yenikapı İstasyonu'nda gerçekleştirilen kazı çalışmaları neticesinde alanda pek çok hayvan kemikleri tespit edilmişti. Özellikle at gibi yük taşımada kullanılan hayvanların yanı sıra balık türlerine ait kemiklere de rastlanılmıştır. Bu hayvan kemikleri üzerinde yapılan radyokarbon tarihlendirmesi sonucunda kemiklerin MS 4. yüzyıldan 15. yüzyıla kadar tarihlendirilmesi yapılmıştır.¹⁹⁰ Aşağıdaki tabloda, tespit edilen deniz canlılarının tür dağılımı yer almaktadır:

¹⁸⁹ Roman Provincial Coinage Online, <https://rpc.ashmus.ox.ac.uk/coins/3/1087>, E.T.: 12.05.2025.

¹⁹⁰ V. Onar, vd., "İstanbul-Yenikapı Theodosius Limanı Balık Kalıntıları", 28. *Arkeometri Sonuçları Toplantısı 28 Mayıs-1 Haziran 2012*, T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı Kültür Varlıkları ve Müzeler

Balıklar (pisces)
Orkinos (thunnus thynnus)
Kılıç Balığı (xispias gladius)
Köpek Balıkları (carcharhinidae)
Avrupa Kedi Balığı (silurus sp.)
Afrika Kedi Balığı (clarias sp.)
Hani Balıkları (serranidae - epinephelus sp.)
Mercan Balıkları (sparidae)
Palamut (sarda sarda)
Levrek (dicentrarchus labrax)
Çipura (sparus aurata)
Uskumrular (scomber sp. ve sarda sp.)
Vatozlar (rajiformes)
Yengeçler (crustacea)
Yunuslar (delphinidae)
Afalina (tursiops truncatus)
Tırtak (delphinus delphis)

Tablo 2. Yenikapı Kazıları’ndan elde edilen verilere göre deniz canlıları tür dağılımını gösteren tablo.

Kaynak: Onar, vd., a.g.e., s. 92.

Tabloya bakıldığında, Boğaz’ın ve kenti çevreleyen denizin, Antik Çağ’larda balık açısından bereketli olduğu ve birçok türü barındırdığı görülmektedir. Günümüzde her ne kadar bu balık çeşitliliğini göremiyor olsak da Antik Çağ’da kentin ekonomisinin büyük bir bölümünün balıkçılıktan elde edilen gelirler oluşturmaktadır. Avlanan bu balıklar ya kent içine ya da kent dışına gönderilmekteydi. Küçük balık türleri bir bütün halinde pazara sürülürken, büyük balık türleri ton balığı yapımında kullanılmaktaydı. Kentin ton balığı üretimindeki

Genel Müdürlüğü Yayın No: 158, 2013, s. 92; S. Başaran, “Demirden Yollar ve Marmara Kıyısında Eski Bir Liman”, *Yenikapı Batıkları Cilt I: Yenikapı’nın Eski Gemileri* içinde, U. Kocabaş (Ed.), Ege Yayınları, İstanbul, 2008, 1-22.

başarısından dolayı “ton balığı metropolisi” ya da “ton balıklarının anayurdu” olarak adlandırıldığı bilinmektedir.¹⁹¹

Balıkçılığın yanı sıra tarım da kentin ekonomisinde önemli bir yere sahipti. Kentin sahip olduğu limanlar ve ticaret yolları üzerinde bulunması, hem Boğaz’dan gelen gemilerden vergi alınmasını sağlıyordu hem de ithal edilen tarım ürünleri limanlara kolaylıkla getiriliyordu. MÖ 3-2. yüzyıllarda yaşamış olan tarihçi Polybios, eserinde Karadeniz ve Ege bölgeleri arasında gerçekleşen ithalat ve ihracat hakkında şunları aktarmıştır:¹⁹²

“Şurası tartışılmaz bir gerçektir ki, ihtiyaç maddeleri bakımından en bol ve en iyi kalitede sığır ve köle Karadeniz’deki memleketlerden sağlanmaktadır. O memleketlerden lüks maddeler de temin edilmektedir ki, bunlar arasında bol miktarda bal, balmumu ve kurutulmuş balık vardır. Onlar da bizim memleketimizin ihraç ettiği ürünlerini (yani) zeytinyağı ve her tür şarap alırlar. Buğday ise her iki tarafça hem alınmakta hem de satılmaktadır. Biz ihtiyaç duyduğumuzda onlar bize satmakta, onlar ihtiyaç duyduğunda da biz onlara satmaktayız. Bununla birlikte boğaz üzerinden yapılan ticaretle bizzat Byzantionlular, kentlerinin konumu dolayısıyla en fazla ekonomik çıkar sağlamaktadırlar. Zira ihtiyaç fazlası ürünlerini ihraç edebilmekte ve gereksinim duydukları ürünleri de en avantajlı koşullarda, hiçbir tehlikeye maruz kalmadan ve güçlüklerle karşılaşmadan ithal edebilmektedirler.”

Tarımın, kent için önemli olduğunu gösteren en önemli kanıtlar sikkelerdir. Kentin sikkeleri üzerinde bereket ve tarım tanrısı Demeter betimlemeleri

¹⁹¹ Onar, vd., a.g.e., s. 93; O. Tekin, *Eskiçağ’da İstanbul’da Balık ve Balıkçılık*, Arkeoloji ve Sanat Yayınları, 2010, s. 60.

¹⁹² Plb. 4.38.5-7: “δέχονται γε μὴν τῶν ἐν τοῖς παρ’ ἡμῖν τόποις περιττευόντων ἔλαιον καὶ πᾶν οἶνον γένος: σίτω δ’ ἀμείβονται, ποτὲ μὲν εὐκαίρως διδόντες, ποτὲ δὲ λαμβάνοντες. πάντων δὴ τούτων ἡ κωλύεσθαι δέον ἢν ὁλοσχερῶς τοὺς Ἕλληνας ἢ τελέως ἄλυσιτελῇ γίνεσθαι σφίσι τὴν ἀλλαγὴν αὐτῶν, Βυζαντίων ἤτοι βουλομένων ἐθελοκακεῖν καὶ συνδυάζειν ποτὲ μὲν Γαλάταις, ποτὲ δὲ πλείονα Θραξίν ἢ τὸ παράπαν μὴ κατοικοῦντων τοὺς τόπους: διὰ τε γὰρ τὴν στενότητα τοῦ πόρου καὶ τὸ παρακείμενον πλῆθος τῶν βαρβάρων ἄπλους ἂν ἡμῖν ἢν ὁμολογουμένως ὁ Πόντος.”; Bkz. Arslan, a.g.e., 2010, s. 377-378.

görülmektedir. Kentin birden fazla noktasında bulunan verimli tarım arazileri, üzüm, buğday başta olmak üzere diğer sebze ve meyvelerin yetiştirilmesine olanak sağlıyordu. Bu durumla ilgili olarak, kente ait sikkelerde üzüm ve buğday betimlemeleri de görmek mümkündür. Dionysios Byzantios, Antik Çağ'daki isminin Sykides olduğunu belirttiği Galata hakkında, incir ağaçlarının çokluğu ve güzelliğinden dolayı bu adı aldığını ve ilk incir ağacının da burada yetiştiğinin söylendiğini ifade etmektedir.¹⁹³

Kentin sahip olduğu verimli araziler ve otlaklar sayesinde, tıpkı tarım gibi hayvancılık da kentin önemli ekonomik kaynakları arasındaydı. Kağıthane ve Alibeyköy derelerinin taşıyıp getirdiği çamurun biriktiği yer Sapra Thalassa yani “Çürük Deniz” olarak adlandırılır. Dionysios Byzantios’un aktardığına göre, biriken çamur nedeniyle bu bölge gemilerin girebilmesi elverişli değilken, uç kısımlarda birleşerek tek bir dereymiş gibi akan derelerin burada oluşturduğu sulak bölgenin ortasında sığırların beslendiği verimli otlaklar ve çayırlar meydana gelmiştir.¹⁹⁴

Kentteki limanların hepsi değilse de bazılarının özellikle ürün ithalatı esnasında sıklıkla kullanılmıştır. Bu limanlardan biri de Neorion Limanı’dır. Limana, kullanıldığı süre boyunca oldukça çeşitli ürünler gelmiştir. Müller-Wiener, Neorion Limanı’na gelen ürünlerle ilgili eserinde şu bilgileri aktarmıştır:¹⁹⁵

“Burada yüklenip boşaltılan mallar hakkında bilgi pek azdır. Boşaltılan malların büyük bölümünü herhalde gıda maddeleri ve kent sakinlerinin gündelik ihtiyaçlarına yönelik mallar oluşturuyordu. En önemli mal, bu işe tahsis edilmiş olan özel filolarla Mısır’dan getirilen tahıl olmalıdır. Tahıl başlangıçta doğrudan kente taşınıyordu, ama Iustianus döneminde yapılan büyük depolardan artık sadece Tenedos’a kadar geliyor, buradan da elverişli rüzgarları bekleyen daha küçük gemiler ihtiyaç duyulan miktarda tahıl, Konstantinopolis’e taşıyordu. 640’ta Mısır kaybedilince gerekli tahıl, önceleri bir süre Kuzey Afrika ya da Sicilya’dan, daha

¹⁹³ Dionysios Byzantios, a.g.e., s. 50.

¹⁹⁴ Dionysios Byzantios, a.g.e., s. 46.

¹⁹⁵ Müller-Wiener, a.g.e., 1998, s. 17.

sonraları da herhalde yine Karadeniz üzerinden eski üretim bölgelerinden getirildi. Tahılın yanı sıra tüm devirlerde yerel limanlara oldukça büyük miktarda çeşitli inşaat malzemesi de gelmiş olmalı: Prokonnesos adalarından mermer, Pontus dağlarından inşaat kerestesi, ayrıca büyük miktarda kiremit. Nihayet, Doğu'dan ve Batı'dan gelen çeşit çeşit malların oluşturduğu geniş bir yelpaze söz konusu olmalı. Halkın ihtiyacı olan ürünler kadar lüks mallar, besin maddeleri ve yerel manüfaktür için hammadde, ayrıca hacılar ve köleler gibi canlı yük de taşınmaktaydı; hatta tanınmış kaynaklara göre Konstantinopolis'e gönderilen mallar arasında yabani hayvanlar bile vardı.”

Kentin ekonomisinin merkezi agora ya da forum, emporion ve limanlarken, kent gelirlerinin asıl kaynakları ise gümrükler, liman ücretleri, kente getirilen ürünler ve ticari mallardan alınan vergiler ile kent arazilerinin kiralari, balıkçılık, bağışlar gibi kaynaklardı.¹⁹⁶ Görüldüğü üzere, başta limanlardan sağlanan gelirler olmak üzere tahıl, balıkçılık gibi ticari ögeler de kentin ekonomisinin temel kaynaklarını oluşturunuyordu. Kente dışardan gelen gemiler, limanları kullanıyorlardı. Bu kullanım sonucunda gemilerden gümrük vergisi alınıyordu. Özellikle limanlardan sağlanan bu gelirler başta savunma olmak üzere kent düzenlenmesi gibi giderler için harcanıyordu. Yeni limanların inşa edilmesi ya da eski limanların tamir edilmesi, tapınak ve diğer kamusal mekânların inşası gibi harcamalarda elde edilen gelirler kullanılmıştı.

Bazı durumlarda limanların ayrıcalıklı kullanımlarının olduğu da görülmektedir. Bu tür bilgilere yazıtlardan elde etmek mümkündür. Seleukeia/Kilikia'da tespit edilmiş olan ve MÖ 175-171 yılları arasına tarihlenen bir onurlandırma yazıtında¹⁹⁷ Seleukeialı Eudamos ve onun soyundan gelenler, kent ile ilgilenmeleri ve hizmetlerinden dolayı Bizanslılar tarafından onurlandırılmıştır. Yazıtta, Eudamos kentin dostu ilan edilmiş ve savaş ve barış esnasında dokunulmazlık tanınarak kendisine limanlardan giriş ve çıkış hakkı verilmiştir:

¹⁹⁶ Arslan, a.g.e., 2010, s. 375.

¹⁹⁷ IK Byzantion 1; Bkz. Arslan, a.g.e., 2010, s 291-293.

δ[εδό]-

χθαι τῷ δήμῳ, ἐπαινέσαι μὲν ἐπ[ὶ τοῦ]τοῖς Εὐδ[αμον]

καὶ εἶμεν αὐτὸν πρόξενον τᾶς πόλιος· δε[δόσ]-

44 [θ]αι δὲ αὐτῷ καὶ ἐκγόνοις καὶ εἴσπ[λουν κ]αὶ ἔ[κπλουν]

καὶ πολέμου καὶ εἰράνας {ας} ἀσυλεῖ [κ]αὶ ἀ[σπονδεῖ]

καὶ ἔφοδον ἐπὶ τὰν βουλὰν καὶ τὸν δᾶμ[ον πρᾶτῳ]

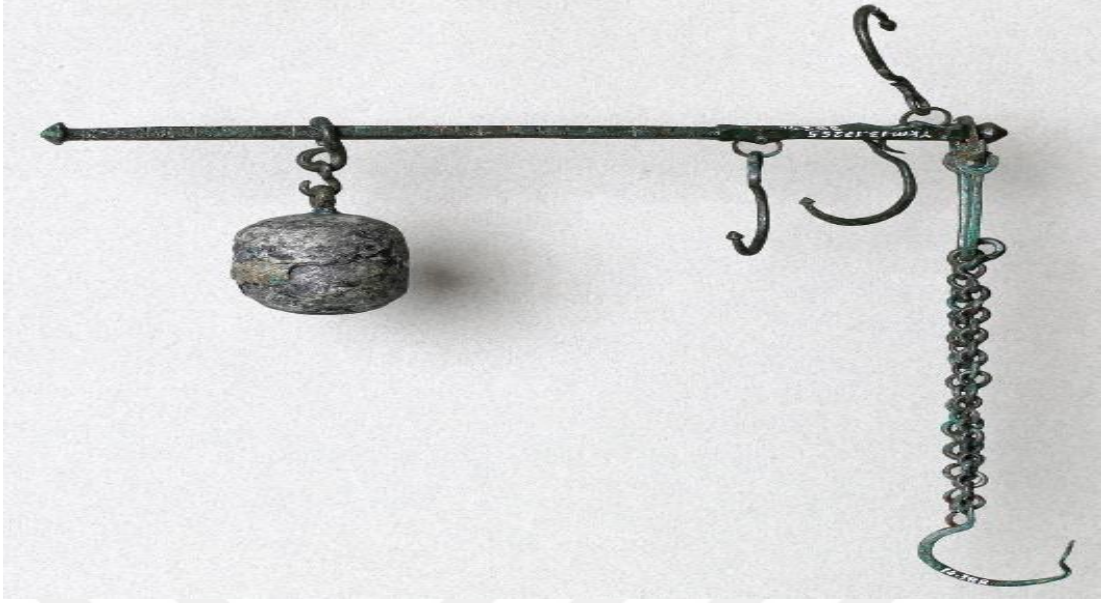
Yenikapı’da gerçekleştirilen kazılar neticesinde teraziler, kantarlar ve ağırlıklar tespit edilmiştir. Ürünleri tartmak için kullanılan teraziler iki kolludur. Kollardan birine tartılacak olan ürün konulurken, diğer kola ağırlıklar konulmaktadır. Terazi dışında ürünlerin ağırlıklarını tespit etmek için kantarlar da kullanılmaktadır. Terazilerin tarihi Tunç Çağı’na kadar uzanırken, kantarların en erken tarihlemesi MÖ 1. yüzyıl olarak yapılmaktadır.¹⁹⁸ Kantarlar, birden fazla kancalara sahiptir. Yatay bir çubuk üzerinde kancalardan birine ürün asılırken diğerine ağırlık asılırdı. Tartma işlemi sırasında kullanılan ağırlıklar çoğunlukla kare ve yuvarlak biçimlidirler.



Resim 35. Yenikapı Metro Kazıları’ndan çıkartılmış olan kefeli terazi.

Kaynak: G. Baran-Çelik, E. Son, “İstanbul’da Kazı Buluntuları ve Bizans’ta Günlük Yaşam”, *Toplumsal Tarih Dergisi*, 2019, s. 38.

¹⁹⁸ G. Baran-Çelik, E. Son, ‘İstanbul’da Kazı Buluntuları ve Bizans’ta Günlük Yaşam’, *Toplumsal Tarih Dergisi*, 2019, s. 38.



Resim 36. Yenikapı Metro Kazıları'ndan çıkartılmış olan el kantarı.

Kaynak: Baran-Çelik, Son, a.g.e., s. 39.

Roma döneminde, Theodosius Limanı'nın inşa edildiği andan itibaren kentin ekonomik yükünü büyük oranda taşıdığı görülmektedir. Özellikle Mısır'dan gelen tahıl sevkiyatı, bu liman üzerinden gerçekleşmekteydi. Ancak liman, MS 7. yüzyıl ortalarına doğru işlevini büyük ölçüde yitirmiş olsa da kazı çalışmalarında ortaya çıkan ve MS 7.-11. yüzyıllar arasına tarihlenen gemi kalıntılarından anlaşıldığına göre liman olarak kullanılmaya devam edilmiş ve bu dönemlerde daha çok yakın mesafelerde kullanılan yük gemileri ile balıkçı teknelerinin barındığı bir liman olarak kalmıştır.¹⁹⁹ Antik Çağ'a ait yazılı kaynaklara, epigrafik kaynaklara ve numismatik kaynaklara bakıldığında kentin üretim açısından çok önemli kaynaklara sahip olduğu görülmektedir. Ancak bu durum her zaman bu şekilde devam etmemiştir. Kentin, verimli arazilere ve topraklara sahip olduğu bilinse de bunların kente yetmediği dönemler de olmuştur. Zaman içerisinde kentteki nüfusun artışıyla birlikte, kent kendi ihtiyaçlarına yetemeyecek duruma gelmişti. Bu nedenle imparatorluğun birçok noktasından başta tahıl olmak üzere birçok ürünün ithalatı yapılmıştı. İthal edilen ürünler sayesinde limanlar aracılığıyla imparatorluğun sınırları içerisinde dolaşım sağlanıyordu. Örneğin Mısır'dan yapılan tahıl ithalatı, Mısır üzerinden Akdeniz'e, Akdeniz üzerinden Ege'ye, Ege üzerinden de Marmara'ya ve Konstantinopolis'e

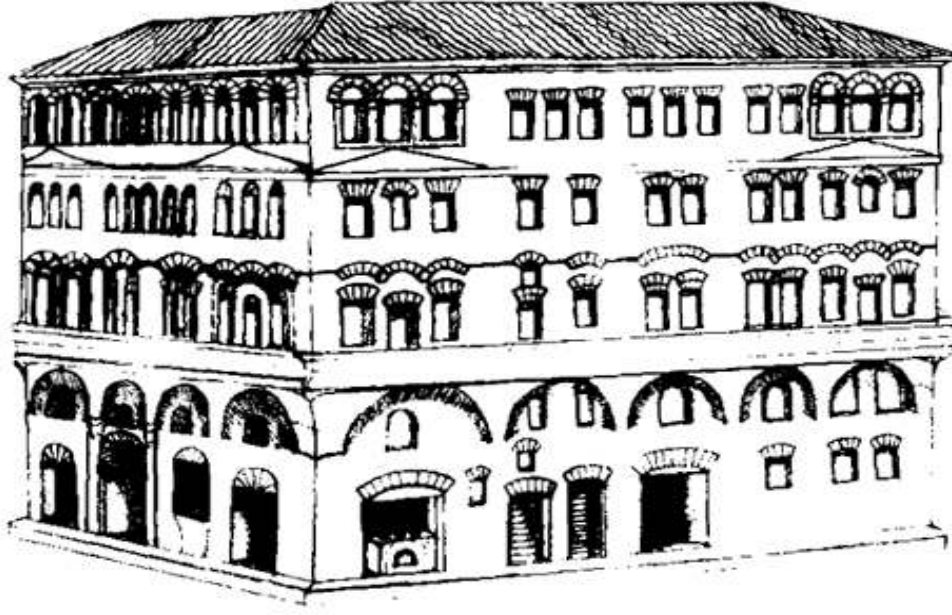
¹⁹⁹ Başaran, Kocabaş, a.g.e., s. 10.

ulaşıyordu. Bazı ithal ürünler de Konstantinopolis limanları üzerinden başka bölgelere gidebilmekteydi. Bu amaçla başta Theodosius Limanı ile birlikte kentin diğer limanları da MS 4. yüzyıldan itibaren oldukça yoğun bir şekilde kullanılmıştır.

Kentin limanları, inşa edildikleri anlardan itibaren kentin ekonomisine büyük oranda hizmet etmiştir. Başlangıçta, kent sınırları içerisinde üretilen ya da avlanılan ürünlerin ihracatı için yoğunlukla kullanılırken, sonraki dönemlerde kentin ihtiyacı olan ürünlerin ithal edilmesi için de kullanılmıştır. Hem ihracat hem de ithalat yapıldığında, yakın ve uzak noktalara götürülecek ürünler gemilerle başka limanlara aktarılmış ve limanlardan kentlerin içlerine antik yollar aracılığıyla taşınmıştır. Dönemin ihtiyaçlarının değişmesiyle işlevlerini yitirmiş limanlar olsa da Byzantion/Konstantinopolis'in ekonomisi için limanlar önemlerini korumaya hep devam etmiştir.

3.2. Toplumsal Mekânlar Olarak Antik Limanlar

Antik limanlar, toplumsal yapılar üzerinde dönüştürücü etkileri olan ticareti ve alışverişi yönlendirerek ekonomik büyümenin temel ögeleri olarak hizmet ettiler. Kentlere, uzak yerlerden ticari malların gelmesi, yerel ekonomileri canlandırarak tüccarlar, zanaatkarlar ve işçiler için yeni fırsatlar yaratmıştı. Liman kentleri, ekonomik olarak gelişmek isteyen kişileri kentlere çekerek hem kentsel nüfusların büyümesine katkıda bulundu hem de servet birikiminin merkezleri haline geldi. Limanların bulunduğu rıhtımlar, depolar ve pazar yerleri gibi liman altyapısının geliştirilmesi, kalifiye işgücü ihtiyacını ortaya çıkardı ve bu da işgücünün çeşitliliğine daha fazla katkıda bulundu. Liman ve kent arasında yaşanan insan göçü, yeni toplumsal grupların antik liman alanlarına taşınmasına, liman arazisi üzerinde değişikliklere ve ortaya çıkan çevresel sorunlar sonucunda bir dizi çatışmaya neden oldu.



Resim 37. Ostia'dan bir Roma insulae'ına (hanına) ait rekonstrüksiyon (Alicia Aldrete, Phaeton Group, Scientific Graphic Services Division).

Kaynak: G. S. Aldrete, *Daily Life in The Roman City: Rome, Pompeii, and Ostia*, Greenwood Press, London, 2004, s. 79.

Antik limanlar, ekonomik ilerleme ve daha iyi bir yaşam kalitesi arayan kırsal alanlardan bireyleri çekerek sosyal hareketlilik için fırsatlar sundu. Liman şehirlerinin büyümesi, nüfusların istihdam ve fırsatlar arayışıyla kırsaldan kentsel merkezlere göç etmesiyle kentleşmeyi körükledi. Ticaret ve alışverişin genişlemesi, nakliye, depolama ve üretim dahil olmak üzere çeşitli sektörlerde yeni işler yarattı. Bunların yanı sıra insanların konaklama, yeme-içme ya da günlük alışveriş yapma ihtiyaçlarını karşılamak için yapılar ortaya çıktı. Bu yapılardan biri de liman alanları içerisinde bulunan hanlardı. Limanlardaki barınaklar, tavernalar ve hanlar, zemin katında yemek odası, mutfak ve banyo, üst katında uyuma amaçlı odalar yer alan bir veya daha fazla sayıda küçük binalardan oluşmaktaydı.²⁰⁰ Kente mal getirip götürdükleri süreç boyunca tüccarların kentte kalmaları gerekirdi. Bu nedenle özellikle rıhtım yakınında bulunan depolar, hem limanla hem de kent merkezindeki tavernalar ile yollarla bağlanmaktaydı.²⁰¹

²⁰⁰ Kocabaş, a.g.e., 2015, s. 35.

²⁰¹ Ginalis, a.g.e., s. 48.

Kent sınırları içerisinde özenle inşa edilmiş olan limanlar, kente gelen gemiler için güvenli bir sığınak da sağlıyordu. Gemiler hem ürünlerini güvenli bir şekilde indirip yükleyebilirken hem de fırtına ve şiddetli yağış gibi doğa olaylarından korunabiliyorlardı. Limanların güvenli yerler olması, kente gelen insan sayısının da artmasını sağlıyordu. Plinius, İmparator Traianus’a yazmış olduğu mektuplarından birinde bu durumdan bahsetmektedir ve her yerden gelen kalabalıkların kentte toplandığı bilgisini vermektedir.²⁰² Limanları güvenli bularak burada toplanan insanlar, kente gelen gemileri seyretmekten limanlardaki sosyalleşme ortamlarında vakit geçirmeye kadar günlük yaşam içerisinde pek çok uğraşla ilgilenirlerdi.

Limanlardaki bu uğraşlardan biri de insanların bir araya gelerek oynadıkları oyunlardı. Strateji oyunları ve rekabet içeren oyunlar bunlardan bazılarıydı. Antik Çağ’larda oynanan strateji oyunları, çoğunlukla ahşaptan yapılmış olan bir platform üzerinde oynanmaktadır. Bu oyunlar arasında, Roma satrancı olarak da bilinen *ludus latrunculi*, *tabula* (tavlanın en eski versiyonu), *terni lapilli* (üç taş) ve zarla oynanan oyunlar yer almaktadır. Bu oyunlar bazen keyifli vakit geçirmek için oynanırken bazen de para gibi ödüller karşılığında da oynanmaktadır. Özellikle liman bölgelerinde yer alan tavernalarda, limanlara gelen ziyaretçiler ya da kent sakinleri bu oyunları oynarlardı. Pompei antik kentindeki bir *caupona*’da yani insanların yemek yiyip sosyalleşebildikleri bir hanın duvarında bir oyun platformunun etrafında zar atarak oyun oynayan insanların yer aldığı bir fresko ortaya çıkarılmıştır (Resim 50). Bu ve benzer arkeolojik kanıtlardan anlaşılacağı üzere Antik Çağ’larda bu oyunları oynamak insanlar arasında oldukça rağbet görmekteydi.

²⁰² Plin., *Ep.*, X, 78: “Ea condicio est civitatis Byzantiorum confluente undique in eam commeantium turba, ut secundum consuetudinem praecedentium temporum honoribus eius praesidio centurionis legionarii consulendum habuerimus.”; Bkz. Arslan, a.g.e., 2010, s. 383.



Resim 38. Pompei antik kentinde Osteria della Via di Mercurio adlı bir caupona'nın duvarında 1827-1831 yılları arasında yapılmış kazı çalışmalarında tespit edilmiş olan duvar freskosu. Fresko üzerinde zar oyunu oynayan insanlar görülmektedir.

Kaynak: <https://www.atlasobscura.com/articles/latrunculi-impossible-task-board-games-ancient-mystery-puzzle-monopoly>, E.T.: 12.05.2025.

Theodosius Limanı kazılarında da zarla oynanan oyunlara dair arkeolojik kanıtlar tespit edilmiştir. Kazılarda tespit edilmiş olan oyun pulları, oyun taşları ve zarlar gibi malzemeler, limandaki sosyal yaşama bilgiler vermektedir. Limanın, kalabalık insan topluluklarının bir araya gelerek sosyalleşmek için oyunlar oynadığı bir mekân olduğunu görmekteyiz. Limanda, taverna, han gibi yapıların bulunduğunu düşündüğümüzde bu oyunların sıklıkla oynandığını da söyleyebiliriz. Liman kazılarında tespit edilen zarların fildişi veya kemikten yapıldığı anlaşılmaktadır.



Resim 39. Theodosius Limanı kazılarında tespit edilmiş olan oyun pulu ve zarı.

Kaynak: Baran-Çelik, Son, a.g.e., s. 42.

Limanlar, eğlencenin olduğu kadar dini yaşamın da sürdürüldüğü yerlerdir. Özellikle Boğaziçi'ndeki limanların yakınlarında kutsal alanların olduğu antik kaynaklarda da belirtilmiştir. Anadolu Kavağı'na konumlandırılan Hieron Kutsal Alanı bunlardan beridir. Burada, Karadeniz'den gelen gemilerin ilk uğradığı liman yer almaktadır. Hieron Kutsal Alanı'nda Zeus, Artemis, Poseidon gibi kültlere adanmış tapınaklar ve sunaklar bulunduğu aktarılmaktadır.²⁰³ Bu kutsal alanda ayrıca ellerini yukarıya doğru kaldırmış/dua eden Eros olabileceği de düşünülen bir çocuk heykeli vardır. Bu heykelin bir kopyasına 15. yüzyılda Rodos'ta rastlanılmıştır. Sarıyer'deki Aphrodision (Çalı Burnu) mevki de, burada Tanrıça Aphrodite'teye adanmış bir kült olabileceğini akla getirmektedir. Bu nokta, Efeslilerin Limanı'nın yakınında yer almaktadır. Aphrodite'nin denizcilerin koruyucu tanrıçası olması da bu noktadaki kült varlığı ihtimallerini güçlendirmektedir. Örneklerden de anlaşılacağı üzere, kentteki limanlarda ve limanların çevrelerinde, denizcilerin ve gemilerin koruyucusu olduklarına inanılan tanrı ve tanrıçaların kutsal alanları bulunmaktadır.

²⁰³ Ayrıntılı bilgi için bkz.: M. F. Yavuz, 'Antik Çağda İstanbul Boğazı'nda Yer Alan Kutsal Alanlar', 7. Uluslararası Türk Kültürü Kongresi: Türk ve Dünya Kültüründe İstanbul, Atatürk Kültür Merkezi Yayını 409, 2012, s. 416.

Limanların, ekonomik katkılarının yanı sıra birer toplumsal mekân olarak Byzantion/Konstantinopolis kentinin düzeni içerisinde önemli bir konumu olduğu görülmektedir. Limanlar, kent insanlarına keyifli vakit geçirebilecekleri hanlar, tavernalar gibi mekânların yanında dini görevlerini yerine getirebilecekleri kutsal mekânlar da sunmaktadır. Limanların sadece gemilerin yanaşıp kalkacağı yerler olmayıp, çok yönlü kullanım olanaklarına sahip, toplumsal mekânlar oldukları anlaşılmaktadır.



SONUÇ

İstanbul, Antik Çağ'lardan itibaren birçok medeniyetin ve topluluğun gözdesi bir kent olmuştur. Bunun en önemli nedeni, kentin sahip olduğu stratejik konumudur. Tarihsel süreçte Antik Çağ'da önce Byzantion, sonrasında da Konstantinopolis ismiyle karşımıza çıkan kent, jeopolitik konumu sayesinde hem önemli bir yerleşim yeri olmuş hem de bir geçiş durağı olmuştur. Kent, birçok medeniyetin ve kültürün kesişme noktasına yer almasının yanında ticaret ağlarının da kesiştiği noktada yer almaktadır.

Tez kapsamında incelenen Tarihî Yarımada ve Haliç bölgeleri, Antik Çağ'da kentin merkezi olup, günümüzde de bu merkezi karakterini taşımaya devam etmektedir. Çok katmanlı işleve sahip olan kent, Karadeniz, Ege, Akdeniz gibi önemli deniz ticaret rotalarının arasında bağlantı görevi görmektedir. Deniz ticaretinin önem kazandığı kentte, antik limanların da kent için vazgeçilmez unsurlar olduğu görülmektedir. Deniz taşımacılığı, ticaret ve hatta savunma açısından da kullanılan limanlar, antik kentlerin gelişiminde de önemli paya sahipti.

Tarihî Yarımada ve Haliç sınırları içerisinde yer alan Byzantion/Konstantinopolis'in antik limanları, konumları itibarıyla kent açısından ne kadar önemli öğeler olduklarını göstermektedirler. Bu limanları, sadece ticaretin, mal indirip bindirmenin yapıldığı yerler olarak görmek doğru olmaz. Çünkü aynı zamanda limanlar, kentlerin gelişmesine katkı sağlayan kültürel ve sosyal etkileşimlerin gerçekleştiği, nüfus hareketliliğinin yoğun yaşandığı kamusal mekânlardır. Kentte yaşanan değişimlerle birlikte limanların önemi daha da ortaya çıkmıştır. Bu değişimlerden en önemlisi I. Constantinus döneminde kentin isminin Konstantinopolis olarak değiştirilerek Doğu Roma İmparatorluğu'nun yeni başkenti yapılmasıdır. I. Constantinus, *Nea Roma* yani "Yeni Roma" olarak yeni bir başkent kurma amacıyla yola çıkmıştır ve bu yolda imparatorun en önemli hedefi kent merkezini geliştirmektir. Tıpkı Augustus'un imparator olduğunda yeni yönetim düzeninin ve uzun süren iç karışıklıklardan çıkmış olmanın simgesi *Pax Roma* yani "Roma Barışı"nı Roma kentinde yaşatabilmek amacıyla kentte yeni imar faaliyetleri başlatması gibi Constantinus da halefini örnek alarak *Nea Roma*'yı adını verdiği şehirde halkına yaşatmayı amaçlamıştı.

Tez kapsamında Keras Limanı, Kynegion Limanı, Neorion Limanı, Proosphorion/Proosphorianos Limanı, Portus Novus/Iulianus/Sophia/Kontoskalion Limanı, Heptaskalon/Heptaskalion Limanı, Hormisdas Limanı, Eleutherius/Theodosius Limanı incelenmiştir. Limanlar incelenirken, antik kaynaklardan, modern kaynaklardan, epigrafik kaynaklardan faydalanılmıştır. Bunların yanında limanların günümüzdeki durumlarını tespit etmek ve konumlarını haritalaştırmak amacıyla saha araştırması yapılmıştır. Saha araştırması sonucunda limanlara dair elde edilen en önemli veri, Yenikapı'daki Theodosius Limanı haricinde, diğer limanların gözle görülür bir şekilde herhangi bir kalıntılarına rastlanılmamış olmasıdır. Keras Limanı ise antik limana dair kalıntılara rastlanılmasa da liman işlevini korumaya devam etmiştir. Antik Çağ'larda da kullanım amaçlarını yitirmeye başlayan limanlar önce Osmanlı Dönemi'nde sonra da Türkiye Cumhuriyeti Dönemi'nde ve günümüzde ya tamamen yok olmuş ya da üstleri kapatılmıştır. Modern yapıların altında kalan antik limanların bulundukları alanlar artık farklı amaçlarla kullanılmaktadır. Haliç haricinde diğer yerler meydanların, sahil yollarının, mimari yapıların altlarında kalmış durumdadır.

Burada karşımıza önemli bir soru çıkmaktadır: Eğer limanlar kent için bu kadar önemliyse neden kullanım işlevlerini yitirmiştir? Bu sorunun cevabı, teknolinin gelişmesiyle birlikte başka transfer türlerinin ve araçlarının ortaya çıkmasıyla limanlara olan ihtiyaç azalmıştır. Günümüzde hâlâ limanlar önemli işlevlerini yerine getirmeye devam etseler de farklı taşıma yöntemleriyle limanların üzerindeki yükler alınmıştır. Mesela, günümüzde bir noktaya gelişmiş teknolojik donanımları olan büyük liman tesisleri yapılmakta, bu liman tesisinin lojistiği eksiksiz bir şekilde inşa edilmekte ve böylece sadece çevre kentlere değil çevre ülkelere de kara yolu ya da hava yolu üzerinden transferler gerçekleşmektedir.

Antik limanları anlamamızda arkeolojik kazı çalışmalarının da etkisi yadsınamaz. Özellikle Marmaray Projesi kazı çalışmaları kapsamında rastlanılan kentin yüzlerce yıllık mirası Yenikapı'daki Theodosius Limanı kalıntıları, bize kentin önemli bir ticaret noktasının keşfedilmesini sağlamıştır. MS 4. yüzyıla tarihlenen limanın arkeolojik kazı alanından ahşap liman ya da iskele kalıntıları, ambarlar, seramik ve metal parçaları ve en önemli buluntular olan 37 adet ahşap gemi kalıntıları tespit edilmiştir. Bu buluntular, limanın yoğun bir şekilde kullanılmış

olduğunu göstermektedir. Hem kent çapında hem de kent dışındaki ticaret ağıları kapsamında kullanılan liman, kentin ticareti ve denizcilik faaliyetleri hakkında bilgi vermektedir. Ayrıca, Antik Çağ’larda Byzantion/Konstantinopolis’te antik liman yapısının gelişmişlik düzeyini de limandaki kazı çalışmaları neticesinde öğrenmekteyiz.

Sonuç olarak, Byzantion/Konstantinopolis antik limanları, sadece deniz ulaşımı ve deniz ticareti amacıyla kullanılmıyordu. Kentin limanları aynı zamanda kentin gelişmesinde, kültürel yapının değişmesinde büyük rol sahibiydi. Kentler büyüdükçe ihtiyaçlar da büyüdüğü için yeni mimari yöntemler ve teknolojik gelişmelerle ihtiyaçlara yönelik daha geniş ve kapsamlı liman tesisleri inşa edilmişti. Bu liman tesislerinin içerisinde gelen ya da giden ürünlerin saklanıp korunabileceği ambarlar yapılmıştı. Ürünleri limanlardan alıp kente ya da kent dışına götürebilmek için yol çalışmalarına önem verilmişti. Bu yüzden antik limanlar bizlere bir limanın kentin ekonomik, kültürel, sosyal ve toplumsal gelişiminde önemli bir yer tuttuğunu göstermektedir. Byzantion/Konstantinopolis gibi gücünü bulunduğu stratejik konumdan alan bir kent için de limanlar, bu kentin önemli ticaret döngüsünü, kültürel etkileşimlerini ve kentsel dönüşümünü anlayabilmek için mimari kaynakların en önde gelenlerinden biridir. Günümüzde yapılan ya da yapılmış olan arkeolojik çalışmalar da limanlara dair bilgi eksikliklerimizi tamamlayıp antik liman tesislerinin işleyişleri ile ilgili bizleri aydınlatmaktadır.

KAYNAKÇA

ANTİK KAYNAKLAR

Cassius Dio Cocceianus. *Historiae Romanae*, Loeb Classical Library, Harvard University Press, 1914.

Dionysios Byzantios, *Deniz Yoluyla Boğaz*, Çev. Özbayoğlu, E., TB Yayıncılık, İstanbul, 2010

Dionysios Byzantios. *Boğaziçi'nde Bir Gezinti*, Çev. Yavuz, M. F., Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, 2023.

Flavius Iosephus. *Περὶ τοῦ Ἰουδαϊκοῦ Πολέμου*, Loeb Classical Library, Harvard University Press, 1928.

Herodotus. *The Histories* (English Translation by A.D. Godley, Book 4, Chapter 33, Sections 1 and 2), Cambridge: Harvard University Press, 1920.

Gaius Cornelius Tacitus. *Annales*, Loeb Classical Library, Harvard University Press, 1937.

Gaius Iulius Caesar, *De Bello Civili*, Loeb Classical Library, Harvard University Press, 2016.

Gaius Plinius Secundus. *Naturalis Historia*, Loeb Classical Library, Harvard University Press, 1938.

Gaius Plinius Caecilius Secundus. *Epistulae*, Loeb Classical Library, Harvard University Press, 1969.

Petrus Gyllius, *İstanbul'un Tarihi Eserleri*, Çev. Özbayoğlu, E., Eren Yayıncılık, İstanbul, 1997.

Petrus Gyllius. *İstanbul Boğazı*, Çev. Özbayoğlu, E., Eren Yayıncılık, İstanbul, 2000.

Polybius. *The Histories*, Loeb Classical Library, Harvard University Press, 2010.

- Prokopius. *İstanbul'da Iustianus Döneminde Yapılar, Birinci Kitap*, Çev. Özbayoğlu, E., Arkeoloji ve Sanat Yayınları, İstanbul, 1994.
- Theophanes, *The Chronicle of Theophanes Confessor (Chronographia)*, Trans. by Mango, C., Scott, R., Clarendon Press, Oxford, 1997.
- Vitruvius. *Mimarlık Üzerine*, Çev. Dürüşken, Ç., ALFA, İstanbul, 2023.

MODERN KAYNAKLAR

- Algan, O. *et al.* 'Holocene Coastal Change in the Ancient Harbor of Yenikapi-Istanbul and its Impact on Cultural History'. *Quaternary Research* içinde, Vol.76, No.1, 2011, 30-45.
- Archibald, Z. H. 'Moving Upcountry: Ancient Travel from Coastal Ports to Inland Harbours'. *Ancient Ports: The Geography of Connections, Proceedings of an International Conference at the Department of Archaeology and Ancient History, Uppsala University, 23–25 September 2010* içinde, K. Höghammar, B. Alroth ve A. Lindhagen (Eds.), 2016, 37-64.
- Akalın, Ş. H. vd. *Türkçe Sözlük*, Türk Dil Kurumu Yayınları, Ankara, 2011.
- Aldrete, G. S. *Daily Life in The Roman City: Rome, Pompeii, and Ostia*, Greenwood Press, London, 2004.
- Ariès, P. ve Duby, G. (Eds.) *A History of Private Life: From Pagan Rome to Byzantium*, Belknap Press of Harvard University Press, London, 1992.
- Arslan, M. 'Pausanias'ın Byzantion Hakimiyeti ve Komplo Teorisi', *Ancient History, Numismatics and Epigraphy in the Mediterranean World* içinde, O. Tekin (Ed.), 2009, 51-63.
- Arslan, M. *İstanbul'un Antikçağ Tarihi: Klasik ve Hellenistik Dönemler*, Odin Yayıncılık, Birinci Baskı, İstanbul, 2010.
- Arslan, M. 'Byzantion: A Foundation Legend, from Myth into History', *Actual Archaeology* 10, 2014, 38-49.

- Arslan, M. 'Byzantion: Bir Kuruluş Söylencesi, Efsanelerden Tarihsel Dönemlere', *Aktüel Arkeoloji* 37, 2014, 46-55.
- Asal, R., Öncü, Ö. E., Çölmekçi, S., Polat, M. A., Son, E. 'İstanbul Arkeolojisi Konusunda Yeni Araştırmalar Tarihi Yarımada'da Arkeolojik Kazılar', *Mimarİst* 72, 2021, 44-53.
- Asutay-Effenberger, N. 'Zum Stadtteil Kynegion und seinem Hafen in spätbyzantinischer und osmanischer Zeit', *Die Byzantinischen Häfen Konstantinopels* içinde, F. Daim (Ed.), 2016, 109-118.
- Avcı, İ. 'İstanbul'un Tarihsel Gelişim Süreci İçinde Öne Çıkan Bir Öge: Su', *Türkiye Mühendislik Haberleri* içinde, Sayı 43, 2001, 25-29.
- Aydınğün, Ş., Öniz, H. ve Aydınğün, H. 'Discovering the Ancient Ports in West Istanbul', *Underwater Archaeology in Turkey* içinde, H. Öniz (Ed.), Türk Arkeoloji ve Kültürel Miras Enstitüsü, Ofset Yapımevi Yayınları, 2022.
- Aydınğün, Ş, Öngen, S. 'MS 5. - 11. Yüzyılları Arasında İstanbul Bathonea, Theodosius ve İzmit Körfezi Antik Limanlarının Rolü', *Uluslararası Avcılar Kent ve Tarih Sempozyumu, 21-22 Ekim 2021*, 2022, 163-180.
- Bakirtzis, N. ve Zavagno, L. (Eds.) *The Routledge Handbook of the Byzantine City: From Justinian to Mehmet II (ca. 500 - ca. 1500)*, Routledge, 2024.
- Baran-Çelik, G., Son, E. 'İstanbul'da Kazı Buluntuları ve Bizans'ta Günlük Yaşam', *Toplumsal Tarih Dergisi*, 2019, 38-35.
- Basset, S. E. 'Constantinople, History and Monuments', *The Encyclopedia of Ancient History, First Edition* içinde, (Eds.) R. S. Bagnall, K. Brodersen, C. B. Champion, A. Erskine ve S. R. Huebner, Blackwell Publishing Ltd, 2013, 1734-1740.
- Başaran, S., Kocabaş, U. 'From Theodosian Harbour to Yenikapı Shipwrecks', *Colloquium Anatolicum VII*, 2008, 1-22.
- Başaran, S. 'Demirden Yollar ve Marmara Kıyısında Eski Bir Liman', *Yenikapı Batıkları Cilt I: Yenikapı'nın Eski Gemileri* içinde, U. Kocabaş (Ed.), Ege Yayınları, İstanbul, 2008, 1-22.

- Belov, 'Navigational Aspects of Calling to the Great Harbour of Alexandria', *HAL Open Science*, 2014, 1-27.
- Berger, A. 'Streets and Public Spaces in Constantinople', *Dumbarton Oaks Papers* içinde, 2000, Vol. 54, 161-172.
- Blackman, D. J. 'Ancient Harbours in the Mediterranean. Part 2', *IJNA* 11/3, 1982, 185-221.
- Biniori, M. Tsirintani, 'History, Management and Development of Infrastructures in the Port of Piraeus in Greece', *Strategic Innovative Marketing and Tourism*, 2024, 165-173.
- Burmaoğlu, G. E., İmamoğlu, G. "Girit-Minos Uygarlığında Sporlar ve Görsellerdeki Yansımaları", *Atatürk Üniversitesi Beden Eğitimi ve Spor Bilimleri Dergisi*, Cilt: 20, Sayı: 3, 2018, 1-12.
- Callaway, R., Bertelli, C., Unsworth, R., Lock, G., Carter, T., Friis-Madsen, E., Soerensen, H. C., Neumann, F. 'Wave and Tidal Range Energy Devices Offer Environmental Opportunities As Artificial Reefs'. *Proceedings of the 12th European Wave and Tidal Energy Conference, Cork, Ireland, 27th Aug -1st Sept 2017*, 1-9.
- Catsambis, A., Ford, B. ve Hamilton, D. L. (Eds.). *The Oxford Handbook of Maritime Archaeology*, Oxford University Press, Oxford, 2011.
- CIG. *Corpus Inscriptionum Graecarum*
- Çeçen, M. K. *II. Bayezid Su Yolu Haritaları*, İski, İstanbul, 1997.
- Çetinkaya, H. 'İstanbul'un Bizans Dönemi Mimarisi', *Antikçağ'dan XXI. Yüzyıla Büyük İstanbul Tarihi* içinde, Cilt 8, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür A.Ş., 2015, 24-67.
- Daim, F. ve Kislinger, E. (Eds.). *The Byzantine Harbours of Constantinople*, Verlag des Römisch-Germanischen Zentralmuseums, Band 10, Mainz/Frankfurt, 2021.
- Dark, K. R. 'The Eastern Harbours of Early Byzantine Constantinople', *Byzantion* içinde, 2005, Vol. 75, 152-163.

- De Graauw, A. 'Ancient Port Structures: Parallels Between the Ancient and the Modern', *Conference: Roman Ports in Time and Space: Reflections upon Issues raised by the PortusLimen Project* At: Rome, 2022.
- Dear, I. C. B., Kemp, P. *The Oxford Companion to Ships and the Sea*, Oxford², 2005.
- Demir, M. 'Byzantion Şehir Devleti'nin Klasik Çağ'da (M.Ö.500-300) İstanbul Boğazı Üzerindeki Ticareti Kontrol Meselesi', *Balıkesir Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi* içinde, Sayı: 5, 2001, 46-60.
- Diwedat, A., Abdelhaleem, F. S., Ali, A. M. 'Wave parameters influence on Breakwater Stability'. *IOP Conference Series Earth and Environmental Science*, 326(1), 2019, 1-10.
- Durak, K. 'Byzantion'dan Fatih'e [From Byzantion to Fatih]', 'Ticaret Hayatı [Trade in Constantinople]', *Sur İçi İstanbul* içinde, Fatih Belediyesi, I. Ortaylı (Ed.), 2016, 15-33, 93-107.
- Elam, N. 'Konstantinopolis'te Ulaşım'. *Antik Çağ'dan XXI. Yüzyıla Büyük İstanbul Tarihi*, Cilt 6, <https://istanbultarihi.ist/218-konstantinopoliste-ulasim> (09.11.2024).
- Ferrari, A. Quarta. 'San Cataldo (Lecce, Italy): The Historical Evolution Of The Coastal Landscape'. *Eighth International Symposium "Monitoring of Mediterranean Coastal Areas. Problems and Measurement Techniques"*, L. Bonora, D. Carboni, M. De Vincenzi (Eds.), 2020, 58-68.
- Haldon, J. F. *Bizans Tarih Atlası* (Çev. A. Özdamar), Kitap Yayınevi, İstanbul, 2006
- Hohlfelder, R. L. (Ed.). *The Maritime World of Ancient Rome*, The University of Michigan Press, 2008.
- Horden, P. ve Purcell, N. *The Corrupting Sea: A Study of Mediterranean History*, Blacwell Publishers, 2000.
- Iannaccone, R., Giuliani, S., Lenzi, S., Franceschini, M. M. N., Vettori, S., Salvadori, B. 'A Cippus from Turris Libisonis: Evidence for the Use of Local Materials in Roman Painting on Stone in Northern Sardinia', *Minerals* 14, 2024, 1-17.
- IG. *Inscriptiones Graecae*

IGBulg. *Inscriptiones Graecae in Bulgaria repertae*

IK. Inschriften Griechischer Städte aus Kleinasien

Iossifidis, T. 'Roman Ports: Significance of Their Role, Their Structure and Construction', *Maritime Archaeology Graduate Symposium 2021*, Aix-Marseille University, 25-26 Kasım 2021, Honor Frost Foundation, 2024, 1-6.

İplikçioğlu, B. *Eskibati Tarihi I: Giriş, Kaynaklar, Bibliyografya*, Türk Tarih Kurumu, Ankara, 1997.

Izdebski, A. ve Preiser-Kapeller, J. (Eds.). *A Companion to the Environmental History of Byzantium*, Brill's Companions to the Byzantine World, W. Brandes (Ed.), Brill, 2024.

Gambogi, P. 'Protection and Conservation of Ancient Harbor Structures in Tuscany: Two Examples on the Coast of Grooseto', *Memoirs of the American Academy in Rome, Supplementary Volumes, Vol. 6* içinde, University of Michigan Press, 2008, 255-263.

García-Espinel, J. D., Alvarez-García-Lubén, R., González-Herrero, J. M., Castro-Fresno, D. 'Design and Construction Methods of Caisson-Type Maritime Infrastructures Using GFRP', *Journal of Composites for Construction* içinde, Vol. 20, No 1, 1-10.

Germoni, P., Keay, S., Millet, M. ve Strutt, K. 'Ostia Beyond the Tiber: Recent Archaeological Discoveries in the Isola Sacra', *Ricerche su Ostia e il suo territorio* içinde, 2016, 1-29.

Ginalis, A. 'Byzantine Ports: Central Greece as a Link Between the Mediterranean and the Black Sea', Doktora Tezi, *Merton College and Institute of Archaeology University of Oxford*, Oxford, 2014.

Ginalis, A. (Ed.). *Harbours of Byzantium: The Archaeology of Coastal Infrastructures*, Archaeopress Archaeology, Oxford, 2024.

Gökçay, M. 'Architectural Finds from the Yenikapı Excavations', *Istanbul: 8,000 Years Brought to Daylight: Marmaray, Metro, Sultanahmet Excavations* içinde, Z. Kızıltan (Ed.), 2007, 166-179.

- Guilland, R. 'Les ports de Byzance sur la Propontide I: Le port de Julien', *Byzantion* 23 içinde, 1954, 181-204.
- Guilland, R. 'Les ports de Byzance sur la Propontide II', *Byzantion* 23 içinde, 1954, 205-238.
- Günsenin, N. ' 'City' Harbours from Antiquity through Medieval Times', *Between Continents: Proceedings of the Twelfth Symposium on Boat and Ship Archaeology Istanbul 2009* içinde, N. Günsenin (Ed.), Ege Yayınları, 2012, 99- 105.
- Günsenin, N. 'Harbours and Shipbuilding in Byzantine Constantinople', *The Sea in History - The Medieval World* içinde, C. Buchet ve M. Balard (Eds.) Cambridge University Press, 2017, 412-424.
- Grant, M. *History of Rome*, Charles Scribner's Sons, 1978.
- Grant, M. *From Rome to Byzantium: The Fifth Century AD*, Routledge, 1998.
- Gregory, T. E. *A History of Byzantium*, Blacwell Publishing, 2005.
- Jofré-Briceño, C., Muñoz-La Rivera, F., Atencio, E., Herrera, R. F. 'Implementation of Facility Management for Port Infrastructure through the Use of UAVs, Photogrammetry and BIM', *Sensors* 21, No. 19: 6686, 1-27.
- Kahraman, M. 'İstanbul'un Tarihi Coğrafyası', *İstanbul İlinin Coğrafyası* içinde, A. Ertek (Ed.), Türk Coğrafya Kurumu, 2023, 353-374.
- Karakuyu, M., Tezer, S. T. ve Balık, H. 'İstanbul'un Tarihsel Topoğrafyası ve Literatür Değerlendirmesi'. *Türkiye Araştırmaları Literatür Dergisi* içinde, Cilt 8, Sayı 16, 2010, 33-60.
- Karivieri, A. (Ed.) *Life and Death in a Multicultural Harbour City: Ostia Antica from the Republic through Late Antiquity*, Acta Instituti Romani Finlandiae, Vol. 47, 2020.
- Kaya, T. 'Routes and Communications in Late Roman and Byzantine Anatolia (ca. 4th-9th Centuries A.D.)', Doktora Tezi, *The Graduate School of Social Sciences of Middle East Technical University*, 2020.

- Keay, S. 'The Port System of Imperial Rome', *Rome, Portus and the Mediterranean* içinde, S. Keay (Ed.), 2012, 33-67.
- Khalil, E. 'The Sea, The River and the Lake: All the Waterways Lead to Alexandria', *XVII International Congress of Classical Archaeology, Roma 22-26 Sept. 2008 Session: Portus, Ostia and the Ports of the Roman Mediterranean. Contributions from Archaeology and History*, 2010, 33-48.
- Kılıç-Yıldız, Ş. 'Byzantium Between "East" and "West": Perceptions and Architectural Historiography of the Byzantine Heritage', Doktora Tezi, *The Graduate School of Social Sciences of Middle East Technical University*, 2013.
- Klein, H. A. 'Sacred Relics and Imperial Ceremonies at the Great Palace of Constantinople', *BYZAS* 5 içinde, 2006, 79-99.
- Kocabaş, U. *Geçmişe Açılan Kapı: Yenikapı Batıkları*, Ege Yayınları, İstanbul, 2015.
- Kocabaş, U. 'The Yenikapı Byzantine-Era Shipwrecks, Istanbul, Turkey: a preliminary report and inventory of the 27 wrecks studied by Istanbul University', *The International Journal of Nautical Archaeology* içinde, 2015, 44.1, 5-38.
- Kuban, D. 'İstanbul'un Tarihi Yapısı', *Mimarlık Dergisi* içinde, 1970, Sayı: 8, 25-48.
- Kuban, D. *İstanbul - Bir Kent Tarihi: Byzantion, Konstantinopolis*, Türkiye İş Bankası Yayınları, İstanbul, 2010.
- Kurtuluş, Z. 'Antik Dönem Liman Yapım Teknikleri ve Sedimentle Dolmuş Limanların Bugünkü Durumu'. 2. *Ulusal Kıyı Mühendisliği Sempozyumu*, 19 Kasım 1998, 453-470.
- Lampinen, A. ve Ferrándiz, E. M. (Eds.) *Seafaring and Mobility in the Late Antique Mediterranean*, Bloomsbury Academic, 2022.
- Leidwanger, J. *Roman Seas: A Maritime Archaeology of Eastern Mediterranean Economies*, Oxford University Press, 2020.
- Lordoğlu, N. 'Byzantion ve Kalkhedon'un Şehircilik Açısından İncelenmesi: Kuruluşlarından Roma İmparatorluk Dönemi'ne Kadar', *Cedrus VII* içinde, 2019, 169-194.

- Magdalino, P. 'The Maritime Neighborhoods of Constantinople: Commercial and Residential Functions, Sixth to Twelfth Centuries', *Dumbarton Oaks Papers*, 2000, Vol. 54, 209-226.
- Mango, M. M. 'The Commercial Map of Constantinople', *Dumbarton Oaks Papers* içinde, 2000, Vol. 54, 189-207.
- Manners, I. R. 'Constructing the Image of a City: The Representation of Constantinople in Christopher Buondelmonti's *Liber Insularum Archipelagi*', *Annals of the Association of American Geographers* içinde, 1997, Vol. 87, No. 1, 72-102.
- Manning, J. G. *The Open Sea: The Economic Life of the Ancient Mediterranean World from the Iron Age to the Rise of Rome*, Princeton University Press, 2018.
- Mauro, C. M. *Archaic and Classical Harbours of the Greek World: The Aegean and Eastern Ionian Contexts*, Archaeopress Publishing Ltd, Oxford, 2019.
- Melby, J. 'Advances in Breakwater and Revetment Design', *Advances in Coastal Structure Design* içinde, R. K. Mohan, O. Magoon, M. Pirrello (Eds.), ASCE Book Series, 2003, 161-180.
- Morhange, C, Marriner, N. ve Carayon, N. 'The Eco-History of Ancient Mediterranean Harbours', *La géoarchéologie française au xxie siècle* içinde, N. Carcaud ve G. Arnaud-Fassetta (Eds.), CNRS Éditions, 2015, 87-106.
- Müller-Wiener, W. *Bizans'tan Osmanlı'ya İstanbul Limanı*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 1998.
- Müller-Wiener, W. *İstanbul'un Tarihsel Topografyası*, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, 2001.
- Nakas, I. D. 'Ships and Harbours of the Hellenistic and Roman Mediterranean: A New Approach', *Maritime Archaeology Graduate Symposium 2020*, 1-25.
- Nakas, I. D. 'Review: Seasides of Byzantium. Harbours and Anchorages of a Mediterranean Empire', *International Journal of Nautical Archaeology*, Vol. 51/2, 2022, 419-420.

- Nappo, D. *I porti romani nel Mar Rosso da Augusto al Tardoantico*, FedOAPress, 2018.
- Necipoğlu, N. (Ed.) *Byzantine Constantinople: Monuments, Topography and Everyday Life*, Brill, Leiden, 2001.
- Necipoğlu, N. ‘The Byzantine economy and the sea: the maritime trade of Byzantium, 10th–15th centuries’, *The Sea in History - The Medieval World* içinde, C. Buchet ve M. Balard (Eds.) Cambridge University Press, 2017, 437-448.
- Noble, R. M. “Coastal Structures’ Effects On Shorelines”. *Coastal Engineering Proceedings 1 (16): 125*, 1978, 2068-2085.
- Noli, A. ve Franco, L. ‘The Ancient Ports of Rome: New Insights from Engineers’, *Archaeologia Maritima Mediterranea: International Journal on Underwater Archaeology: 6* içinde, 2009, 1-20.
- Oleson, J. P. (Ed.). *The Oxford Handbook of Engineering and Technology in the Classical World*, Oxford Handbooks, New York, 2008.
- Oleson, J. P., Brandon, C. J., Hohlfelder, R. L., Jackson, M. *Building for Eternity – The history and Technology of Roman Concrete Engineering in the Sea*, Oxbow Books, Oxford/ Philadelphia, 2014.
- Onar, V., vd. ‘İstanbul-Yenikapı Theodosius Limanı Balık Kalıntıları’, 28. *Arkeometri Sonuçları Toplantısı 28 Mayıs-1 Haziran 2012*, T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı Kültür Varlıkları ve Müzeler Genel Müdürlüğü Yayın No: 158, 2013, 91-96.
- Pagratīs, G. ‘The Byzantine and Greek Merchant Maritime Enterprises in the Medieval Mediterranean’, *The Sea in History - The Medieval World* içinde, C. Buchet, M. Balard (Eds.) Cambridge University Press, 2017, 425-436.
- Patrich, J. ‘Warehouses and Granaries in Caesarea Maritima’. *Caesarea Maritima: A Retrospective After Two Millennia* içinde, A. Raban – K. G. Holum (Eds.), Leiden - New York - Köln, 1996, 149-176.
- Petrus Gyllius, *İstanbul’un Tarihi Eserleri*, Çev. Cidal, B., Dorlion Yayınları, İstanbul, 2023.

- Preiser-Kapeller, J., Kolias, T. G. ve Daim, F. (Eds.). *Seasides of Byzantium Harbours and Anchorages of a Mediterranean Empire*, Byzanz zwischen Orient und Okzident, Band 9, Mainz/Frankfurt, 2021.
- Pulak, C., R. Ingram, M. Jones. 'Eight Byzantine Shipwrecks from the Theodosian Harbour Excavations at Yenikapı in Istanbul, Turkey: an introduction', *The International Journal of Nautical Archaeology* içinde, 2015, 44.1, 39-73.
- Raad, N. ve Tejedor, C. C. (Eds.). *Ships, Boats, Ports, Trade, and War in the Mediterranean and Beyond*, Proceedings of the Maritime Archaeology Graduate Symposium 2018, BAR International Series 2961, 2020.
- Raban, A. (Ed.). *Harbour Archaeology: Proceedings of the First International Workshop on Ancient Mediterranean Harbours Caesarea Maritima 24-28.6.83*, University of Haifa, Oxford, 1985.
- Rizos, E. ve Sayar, M. H. 'Urban Dynamics in The Bosphorus Region During Late Antiquity', *New Cities in Late Antiquity: Documents and Archaeology* içinde, E. Rizos (Ed.), (Bibliothèque de l'Antiquité Tardive, 35), 2017, 85-99.
- Sadori, L., Giardini, M., Giraudi, C. ve Mazzini, I. 'The Pland Landscape of the Imperial Harbour of Rome', *Journal of Archaeological Science* içinde, 37, 2010, 3294-3305.
- Schmidts, T. ve Triantafilidis, I. (Eds.). *Mare Thracium: Archaeology and History of Coastal Landscapes and Islands of the Thracian Sea during Antiquity and the Byzantine Era*, RGZM - Tagungen, Band 47, 2022.
- SEG. *Supplementum Epigraphicum Graecum*.
- Sözen, M, vd. *Sanat Kavram ve Terimleri Sözlüğü*, Remzi Kitabevi, İstanbul, 1986.
- Stathakopoulos, D. *Bizans İmparatorluğu'nun Kısa Tarihi*, Çev. Atay, C., İletişim Yayınları, 2023.
- Suidae Lexicon*. A. Adler (Ed.). K. G. Saur Verlag, München - Leipzig, 2001.
- Tekin, O. *Eskiçağ'da İstanbul'da Balık ve Balıkçılık*, Arkeoloji ve Sanat Yayınları, İstanbul, 2010.

- Tekin, O. 'Eski Çağ'da İstanbul Topografyası', *Antikçağ'dan XXI. Yüzyıla Büyük İstanbul Tarihi* içinde, Cilt 1, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür A.Ş., İstanbul, 2015, 402-409.
- Tekin, O. 'Byzantion'da İdari Yapı ve Toplum', *Antikçağ'dan XXI. Yüzyıla Büyük İstanbul Tarihi* içinde, Cilt 3, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür A.Ş., İstanbul, 2015, 23-25.
- Tekin, O. 'Eskiçağ'da İstanbul'da Balıkçılık', *Antik Çağ'dan XXI. Yüzyıla Büyük İstanbul Tarihi* içinde, Cilt 6, İstanbul, 2015, 34-35.
- Thevet, A. *La cosmographie universelle: illustree de diverses figures des choses plus remarquables veues par l'auteur*, Vol. 2, Guillaume Chaudiere, Paris, 1575.
- Tsetskhladze, G. R., Atasoy, S., Avram, A., Dönmez, Ş. ve Hargrave, J. (Eds.). *The Bosphorus: Gateway between the Ancient West and East*, (1st Millennium BC–5th Century AD) Proceedings of the Fourth International Congress on Black Sea Antiquities Istanbul, 14th–18th September 2009, BAR International Series 2517, 2013.
- Türkay, K., vd. *Uygulayım Terimler Sözlüğü*, Türk Dil Kurumu Yayınları, Ankara, 1980.
- Türkmenoğlu, E. 'Marmaray ve Metro Kurtarma Kazılarında Bulunan Yenikapı 19 Batığı', *Arkeoloji Dergisi*, Cilt: 2, Sayı: 1, 2023, 171-186.
- Van der Vin, J. P. A. *Travellers to Greece and Constantinople: Ancient Monuments and Old Traditions in Medieval Travellers' Tales*, Volume I, Nederlands Historisch-Archaeologisch Instituut te Istanbul, 1980.
- Van Millingen, A. *Byzantine Constantinople: The Walls of the City and Adjoining Historical Sites*, J. Murray, London, 1899.
- Vırlan, Ö. 'Byzantion'dan Konstantinopolis'e Şehrin Kuruluş Efsâneleri', *Z Dergisi* içinde, 2017, 504-509.
- Viskup, P., Gálová, K. 'Warehouse Design for Production Needs', *MATEC Web of Conferences* 292, 2019, 1-5.

Wawrzinek, C. *In portum navigare: Römische Häfen an Flüssen und Seen*, DE Gruyter GmbH, Walter, Berlin, 2014.

Yavuz, M. F. 'Antik Çağda İstanbul Boğazı'nda Yer Alan Kutsal Alanlar', 7. *Uluslararası Türk Kültürü Kongresi: Türk ve Dünya Kültüründe İstanbul*, Atatürk Kültür Merkezi Yayını 409, 2012, 407-424.

ÇEVİRİMİÇİ KAYNAKLAR

<https://www.ancientportsantiques.com/>, E.T.: 18.05.2025.

<https://www.atlasobscura.com/articles/latrunculi-impossible-task-board-games-ancient-mystery-puzzle-monopoly>, E.T.: 12.05.2025.

www.cartahistorica.com, E. T.: 12.02.2025.

<https://egertronpuck.weebly.com/from-a-crypto-artist/in-depth-analysis-the-flotilla-fresco>, E.T.: 02.05.2025.

Notitia urbis Constantinopolitanae, Oxford, Bodleian Library,
<https://digital.bodleian.ox.ac.uk>, E.T.: 02.05.2025.

<https://www.ostia-antica.org/portus/forum-vinarium-torlonia.htm>, E.T.: 02.05.2025.

Roman Provincial Coinage Online, <https://rpc.ashmus.ox.ac.uk>, E.T.: 12.05.2025.

<https://safetyculture.com/topics/caisson-construction/>, E.T.: 28.12.2024.

Salt Araştırma, <https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/73721>, E.T.: 28.12.2024.

The British Museum, https://www.britishmuseum.org/collection/object/G_1899-0215-2, E.T.: 12.05.2025.

<https://www.worldhistory.org/image/14222/port-scene-fresco-from-stabiae/>, E.T.: 28.12.2024.

TOPLUMSAL KATKI

Bu tez, Antik Çağ'da Byzantion/Konstantinopolis sınırları içerisinde yer alan limanların tarihsel gelişimini, yapısal özelliklerini ve kentle olan etkileşimlerini inceleyerek, tarihsel mirasın daha iyi anlaşılmasına katkı sağlamayı amaçlamaktadır. Çalışmanın ele aldığı temel toplumsal problem, geçmişin mekânsal ve işlevsel hafızasının günümüzde yeterince tanınmaması ve bu nedenle kültürel mirasın korunması, değerlendirilmesi ve topluma entegre edilmesinde yaşanan yetersizliktir. Antik limanların yalnızca ticari değil, sosyal, ekonomik ve askeri işlevleriyle de kent yaşamını şekillendirmesi, bu yapıların tarihsel önemini artırmaktadır. Araştırma, geçmişin kentsel yapılar aracılığıyla daha iyi anlaşılmasını ve bu sayede toplumda tarihsel süreklilik bilincinin güçlenmesini hedeflemektedir. Antik limanların kentin bugünkü dokusuna etkilerinin anlaşılması, mekânsal aidiyet duygusunun gelişmesini sağlayarak, bireylerin yaşadıkları çevreye karşı daha sorumlu ve duyarlı bir yaklaşım sergilemesine katkıda bulunacaktır. Ayrıca, kültürel mirasın korunması konusundaki farkındalığın artması, sürdürülebilir kentsel gelişim anlayışının benimsenmesini kolaylaştıracaktır. Bu tez, yalnızca akademik bir katkı sunmakla kalmayıp, aynı zamanda kültürel mirasın toplumla buluşturulması yoluyla kamusal farkındalık yaratmayı, disiplinlerarası yeni yaklaşımların önünü açmayı hedeflemektedir. Bu sayede araştırma, geçmişten günümüze uzanan tarihsel sürekliliği görünür kılarak, toplumsal gelişim ve dönüşüme anlamlı bir katkı sunmaktadır.