

**İSTANBUL KÜÇÜKÇEKMECE  
GÖL HAVZASI KAZILARI  
EXCAVATIONS OF KÜÇÜKÇEKMECE LAKE BASIN  
(BATHONEA)**

BU KİTAP  
MARPORT KÜLTÜR HİZMETİDİR





T.C.  
KÜLTÜR VE TURİZM BAKANLIĞI



# İSTANBUL KÜÇÜKÇEKMECE GÖL HAVZASI KAZILARI

EXCAVATIONS OF KÜÇÜKÇEKMECE LAKE BASIN  
(BATHONEA)



ARKEOLOJİ VE SANAT YAYINLARI

**ARKEOLOJİ VE SANAT YAYINLARI**  
İSTANBUL KÜÇÜKÇEKMECE  
GÖL HAVZASI KAZILARI  
EXCAVATIONS OF KÜÇÜKÇEKMECE LAKE BASIN  
(BATHONEA)

Yayımlayan  
*Nezih BAŞGELEN*

Editör  
*Şengül G. AYDINGÜN*

Yardımcı Editörler  
*Błażej STANISLAWSKI, Şeniz ATİK, Haldun AYDINGÜN, Dürdane KAYA, Ayberk ENEZ*

Fotoğraf Editörü  
*Haldun AYDINGÜN*

İngilizce Editör  
*Emre KURUÇAYIRLI*

Düzenleme  
*Erol BARLAS*

ISBN: 978-605-???-???-?

Sertifika No: 10459

**© 2017 Arkeoloji ve Sanat Yayınları Tur. San. Tic. Ltd. Şti.**

Hayriye Cad. Cezayir Sok. No: 5/2 Beyoğlu-İstanbul

Her türlü yayın hakkı saklıdır / All rights reserved.

Yayınevinin ve yazarın yazılı izni olmaksızın elektronik mekanik,  
fotokopi ve benzeri araçlarla ya da diğer kaydedici cihazlarla  
kopyalanamaz, aktarılamaz ve çoğaltılamaz.

Makalelerin içeriği ile ilgili sorumluluklar yazarlara aittir.

**Baskı-Cilt:**

Kitabevi/Satış Mağazası

**arkeo***pera*

Yeniçarşı Cad. No: 66/A

34433, Galatasaray

Beyoğlu-İstanbul

Tel.: 0212 249 92 26

[www.arkeolojisanat.com](http://www.arkeolojisanat.com) / [info@arkeolojisanat.com](mailto:info@arkeolojisanat.com)





# İÇİNDEKİLER

## ÖNSÖZLER

“T.C. Kültür ve Turizm Bakanı **Prof. Dr. Numan KURTULMUŞ**’un Önsözü”

“Kocaeli Üniversitesi Rektörü **Prof. Dr. Saadettin HÜLAGÜ**’nün Önsözü”

“Polonya Cumhuriyeti Türkiye Büyükelçisi **Maciej LANG**’ın Önsözü”

“Marport Yönetim Kurulu Başkanı **Lucien ARKAS**’ın Önsözü”

“İstanbul’un İkinci Tarihi Yarımadası: Bathonea”  
Milli Eğitim Bakanlığı Müsteşar Yrd. **Ahmet Emre BİLGİLİ**

Kazıya Başlarken .....	XIX
<b>R. Haldun AYDINGÜN</b>	
Nehir-Göl-Deniz Birleşiminde Bir Kazı Yeri (İlk Beş Yıllık Çalışma) .....	1
An Excavation Site at the Junction of River-Lake and Sea (Works of the First Five Years).....	13
<b>Şengül G. AYDINGÜN</b>	
Bathonea İsmi Üzerine Veriler ve Yorumlar .....	85
Scientific Data and Comments About the Name of Bathonea .....	93
<b>Şengül G. AYDINGÜN</b>	
Küçükçekmece Gölü Havzasının Jeomorfolojik Özellikleri .....	117
<b>T. Ahmet ERTEK – Hakan KAYA</b>	
Küçükçekmece Lagünü’nün Çevre Manyetizması ve Paleoklimsel Yorumu .....	125
<b>Özlem MAKAROĞLU</b>	
Geç Antik Çağ’da İstanbul’un Batısındaki Arazinin Tarihi Coğrafyası .....	135
<b>Mustafa H. SAYAR</b>	
Avcılar–Firuzköy Yarımadası 1. Derece Arkeolojik Sit Alanında Yapılan Jeofizik Araştırmalar.....	143
<b>Ertan PEKŞEN–İsmail KAPANVURAL – Şerif BARIŞ</b>	
<b>Türker YAS – Hamdullah LİVAOĞLU</b>	
Tunç Çağlarında Karadeniz-Marmara-Akdeniz Arasında Bir Aktarma Limanı: Küçükçekmece .....	153
<b>Haldun AYDINGÜN</b>	
Küçükçekmece Göl Havzası (Bathonea ?) Kazılarında Yapılan Jeofizik Araştırmalar .....	165
<b>Ercan ERKUL – Harald STÜMPEL – Ertan PEKŞEN – Türker YAS -</b>	
<b>İsmail KAPANVURAL – Şerif BARIŞ</b>	
Küçükçekmece Göl Havzası (Bathonea ?) Kazıları 2012-2015 Mimari Belgeleme/ Rölöve Çalışmaları.....	175
<b>Asuman YARKIN YEŞİLİRMAK</b>	

Küçükçekmece Gölü Sonar Tarama Çalışmaları .....	203
<b>Hakan ÖNİZ</b>	
Küçükçekmece Göl Havzası (Bathonea ?) Kazıları Büyük Sarnıç.....	217
<b>Kerim ALTUĞ</b>	
Küçükçekmece Göl Havzası (Bathonea ?) Kazıları Antik Çağ Su Temin Tünelleri .....	229
<b>Ali Hakan EĞİLMEZ – Emre KURUÇAYIRLI – Metin ALBUKREK</b>	
<b>Gülşen KÜÇÜKALİ – Şengül G. AYDINGÜN</b>	
Küçükçekmece Göl Havzası (Bathonea ?) Kazılarında Tespit Edilen Ahşap Bir Kapının Metal Aksanı ve Modellemesi .....	253
<b>Ayberk ENEZ</b>	
Küçükçekmece Göl Havzası (Bathonea ?) Kazıları Geç Antik Çağ Unguentariumları-2013 .....	275
<b>Dürdane KAYA</b>	
Küçükçekmece Göl Havzası (Bathonea ?) Kazıları Geç Roma-Erken Bizans Dönemi Kandil Buluntuları .....	295
<b>Ahmet ASLAN – Şengül G. AYDINGÜN - Ayberk ENEZ</b>	
Küçükçekmece Göl Havzası (Bathonea ?) Kazılarında Ele Geçen Dipintolu LR2 ve Damgalı LR13 Amphoraları .....	313
<b>Ülkü KARA</b>	
Küçükçekmece Göl Havzası (Bathonea ?) Kazılarında Bulunan Amphora Tıparları .....	323
<b>Dürdane KAYA – Ahmet ASLAN</b>	
Bizans Dönemi Sırlı Seramikleri Hakkında Kısa Bir Değerlendirme .....	333
<b>Gülsüm TÜRKMEN</b>	
Ortaçağ'dan Bir Kurban Sahnesi .....	349
<b>Şengül G. AYDINGÜN - Gülsüm TÜRKMEN</b>	
Küçükçekmece Göl Havzası (Bathonea ?) Kazıları Geç Antik Dönem Cam Buluntuları.....	353
<b>Şeniz ATİK – Merve ÖZKILIÇ</b>	
Küçükçekmece Göl Havzası (Bathonea ?) Kazıları Osmanlı Lüleleri .....	379
<b>Dürdane KAYA – Barış ÖZMEN</b>	
Küçükçekmece Göl Havzası Kazılarında Bulunan Sikkeler ve Yerleşim Tarihine Katkıları .....	395
<b>Oğuz TEKİN</b>	
Küçükçekmece Gölü'nün Kuzeyinde Yer Alan Arkeolojik Sit Alanına İlişkin Floristik Gözlemler.....	403
<b>Tamer ÖZCAN</b>	
Küçükçekmece Göl Havzasında Tespit Edilen Kelebek Türleri.....	417
<b>Bülent ŞEKER</b>	



Küçükçekmece Göl Havzası (Bathonea ?) Kazıları Arkeozoolojik Analizleri .....	423
<b>Vedat ONAR - Özlem SARITAŞ</b>	
İstanbul'un İlk "Ören Yeri-Kent Parkı"; Bathonea ? Projesi .....	431
<b>Asuman YARKIN YEŞİLİRMAK</b>	
Bathynias - About Identification and Localisation of the Ancient River .....	443
<b>Olga WEGLARZ</b>	
Concerning The Identification Of The Site Excavated On The Küçükçekmece Lake (Turkey) - A Study Of Greek And Latin Written Sources About The Ancient Settlement Of Melantias .....	455
<b>Olga WEGLARZ</b>	
Relics of St. Mammes In Langres And The Byzantine Empire. Side Remarks From The Project Stambul/Constantinople Kucukcekmece-The Destination Port Of The Way From The Varangians To The Greeks, A Centre Of "Byzantinization" Of The Rus' Community .....	463
<b>Tomasz PELECH</b>	
Cult Centers of St Mamas in Constantine Porphyrogenitus' Works Side Remarks from the Project: <i>İstanbul/Constantinople - Küçükçekmece - The Destination Port of the Way from the Varangians to the Greeks, a Centre of "Byzantinization" of the Rus' Community</i> .....	469
<b>Konrad SZYMAŃSKI</b>	
Project: "Constantinople/Istanbul- Küçükçekmece The Destination Port of the Way from the Varangians to the Greeks, a centre of 'Byzantinization' of the Rus' Community" - Aims, Sources And Objectives Constantinople / İstanbul-Küçükçekmece Varangianlar'ın Yolu Türkiye- Polonya Ortak Projesi (Hedefler, Kaynaklar ve Amaçlar) .....	485
<b>Błażej STANISŁAWSKI</b>	
Harita ve Arşivlere Göre Küçükçekmece Gölü'nün Jeostratejik Konumu Ve Tarih Boyunca Kent Planlamasında ki Önemi (Regio – XIV ?) .....	505
<b>Oğuz CEBECİ</b>	
ÖZETLER .....	543
HAVA FOTOĞRAFLARI (Murat ÖZTÜRK) .....	557
TEŞEKKÜR .....	569



## TUNÇ ÇAĞLARINDA KARADENİZ–MARMARA-AKDENİZ ARASINDA BİR AKTARMA LİMANI: KÜÇÜKÇEKMECE

Haldun AYDINGÜN\*

Jeomorfolojik yapıdan dolayı doğal koylara ve nehir ağzı limanlara sahip, Küçükçekmece Lagünü çevresinin en eski dönemlerden itibaren denizcilikle uğraşan insanlar tarafından kullanılmış olması çok doğaldır. Gölün ağzının henüz bugünkü konumundaki gibi daralmadığı ve Marmara'nın bir koyu olduğu dönemde<sup>1</sup>, Bölgenin Anadolu–Marmara-Trakya ve Karadeniz'e ulaşım hatlarının kesişme noktası üzerinde olması her dönemdeki kullanıcılarına avantaj sağlamaktadır. Bu makalede, Küçükçekmece Gölü içerisinde Firuzköy yarımadası çevresindeki koy ve doğal limanların Erken Tunç Çağı sonlarından itibaren (4500 yıl önce) Karadeniz ve Akdeniz arasında yaşanan ticari ve kültürel ilişkiler ağında, bir aktarma limanı olarak kullanılmış olabileceğine dair bir model önerilmektedir (**Res. 1**).

Yüzey araştırmalarımız sonucunda Lagün Gölünün kuzeybatısındaki Avcılar Firuzköy Yarımadasını neredeyse boydan boya çeviren ve şu anki kalıntıları MÖ. 4-3 yy'lara tarihlenen sahil duvarları (**Res.2**), mendirekler, liman ve fener yapıları tespit edilmiştir. Kazılar başladıktan sonra yapılan sondaj çalışmalarında sahil duvarlarının, bazen şimdiki kıyı kenar çizgisinden 3-5 metre içerde, bazen de benzer bir şekilde dışında, şu anki göl suyunun içinde ilerlediği tespit edilmiştir. Yarımada kıyılarındaki antik sahil duvarlarının ilk inşa faaliyetinin üzerinden geçen 2400 yıl gibi bir zaman içinde kıyı kenar çizgisinin çok mütevazı bir değişiklik geçirdiği görülür. Sahil teras duvarları için ilk akla gelen soru; bu kadar büyük bir alt yapı çalışmasının neden yapıldığı olmuştur? Böyle büyük bir yatırımı ilk bakışta haklı kılacak şekilde büyük bir antik kentin varlığı konusunda dönemin yazarları hiçbir bildirimde bulunmamışlardır. Antik kaynaklar Göl üzerinde kuzeyden denize doğru uzanan Firuzköy yarımadasındaki büyük liman tesisleri ile ilgili tamamen suskun görünmektedirler.

Ege dünyasında Erken Tunç Çağları ile ilgili yapılan en eski kazı olmasının yanında araştırması en sağlam yapılan Troia, önereceğimiz model içerisinde anahtar konumdadır. Bu nedenle makaledeki modelde Küçükçekmece doğal limanları ile Troia'nın en güçlü ve gelişmiş liman kent devleti konumunda olduğu yüzyıllardaki II. Tabakanın verileriyle karşılaştırılacaktır.

Schliemann'ın Troia'da bulduğu hazine yaklaşık olarak MÖ.2600-2150 yılları arasına (Erken Tunç Çağı sonlarına) tarihlenmektedir (Wagner vd 2003: N2). Yetkin işçilik gösteren altın ve gümüş takıları, çok uzaklardan Orta Asya- Afganistan'tan gelmiş Lapis lazuli, Hindistan'tan Yeşim Taşı, Kuzey Avrupa-Baltık kıyılarından getirilen, Kehribar gibi dönemi için egzotik ve prestij ürünü kabul edilen pahalı eserleriyle (Sazcı, 2007:139), Troia II hazinesi, ait olduğu dönemde kentin büyük bir zenginliğe sahip olduğunun kanıtı olarak görülmektedir. Bu zenginliğin nasıl oluşabileceği konusundaki en iyi açıklama

\* Mühendis – Arkeolog, Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Arkeoloji Ana Bilim Dalı Doktorantı, [haldunaydingun@hotmail.com](mailto:haldunaydingun@hotmail.com)

1 Gölün jeomorfolojik durumu hakkında bu kitaptaki Ahmet Ertek ve Hakan Kaya'nın makalesine bakınız.

ise Troia'nın Anadolu-Balkanlar ve Karadeniz-Ege Denizi arasındaki konumunu kullanarak, önemli ticaret ağlarını yönetmiş olabileceğidir (Blum ve Riehl 2015:186).

Ancak yukarıda sözü edilen türden, uzak erişimli ticaretin var olabilmesi, bir dizi sorunun çözülmüş olmasını zorunlu kılmaktadır. Bu çözümleri kısaca sıralamak gerekirse;

- a) Ticari malların taşınması
- b) Ödemelerin yapılabilmesi
- c) Ticari kanun ve pratiklerin varlığı

Fazlaca günümüz diline odaklı gibi yazılmış duran bu üç konu başlığının, aslında MÖ. 3. Bin için de geçerli olduğunu düşünmemiz için pek çok kanıt bulunmaktadır.

### 1- Ticari Malların Taşınması

Tunç Çağlarının başlarında (MÖ. 3. Bin'de) yük hayvanı olarak henüz deve ve at yaygın olarak kullanılmaya başlamamıştır (Howe, 2014:101; Shai 2016:4; Blench, 2013:3). MÖ. 4. Bin'den başlayarak eşeklerin Afrika'da evcilleştirilip yük hayvanı olarak kullanılmaya başlandığı ve uygulamanın önce Mezopotamya ardından da Anadolu'ya geldiği bilinmektedir. Orta Tunç Çağının (MÖ. 2. Bin) başlarında da Asurlu tüccarlar eşeklerle taşıdıkları önemli miktarlarda yükleri, Anadolu içlerine kadar getirebilmiştir (Özgüç 2005:24). Ancak Troia'da oluşan zenginliği açıklamaya yetecek kadar ciddi bir kara yolu taşımacılığının Anadolu'nun içlerinden başlayarak, Troia'dan geçip Balkanlar'a uzandığını düşünmek İlk Tunç Çağı açısından biraz erken gibi durmaktadır.

O dönemde taşımacılığın asıl gelişmiş kolu gemilerle yapılmakta olanıdır. Carter'a göre, MÖ. 5. Bin'de Basra Körfezinin tamamında tekneler mal taşıyabilmektedirler (Carter 2006:58), hatta tartışmalı da olsa döneme ait yelkenli tekne betimi bile bulunmuştur<sup>2</sup>. Ege denizinde ise çok kürekçili, uzun gemileri betimleyen en eski kaya resimleri MÖ. 4. Bin'e tarihlenmektedir (Televantou 2008:47). Kısacası, MÖ. 3. Bin'in ikinci yarısında Troia'nın zenginliğini yaratan asıl etmenin Ege Denizi ile Karadeniz arasındaki ticaret olması gerektiği, lojistik nedenlerden dolayı, daha akla yakın gelmektedir. Ayrıca yaygın nehir ağları sayesinde ticareti yapılan ürünler kara kütleleri içinde de oldukça uzak noktalara kadar taşınabilmektedir.

### 2- Ödemelerin Yapılabilmesi

Ticaretin var olabilmesi için satanın satacak mala, alanın ise karşılığını ödeyecek paraya/mala/ değere sahip olmaları gerekir. 1960 yılında ilk sistemli su altı kazısı sayılan Gelidonya batığı ve ardından gelen Uluburun batığı (Bass 2003: 1986) kazılarının vereceği sonuçlara kadar protohistorik dönemlerin ticareti ile tam da bu noktada sorunlar yaşamıştır. Neyin satılıp karşılığında neyle ödenmiş olabileceği arkeolojik kayıtlar açısından ciddi sorunlar vardır. Bu batıklar bazı malların, ne kadar önemli olurlarsa olsunlar, çok az arkeolojik iz bırakabileceklerini göstermişlerdir. Örneğin, Uluburun batığında bol miktarda bulunan bakır ve kalay ingotlar (Gould 2011:160) satıldıkları yerde bir kez işlendikten sonra bambaşka nesnelere dönüşüyorlardı. Aynı durum cam ingotlar için de geçerliydi. Hammadde olan bu ticari ürünlerin aidiyetini tespit etmek için köken analizleri yapılmasa durum aydınlatılamazdı. Ayrıca köleler, keresteler, kumaşlar, hazır giyim ürünleri gibi organik kökenli emtialar arkeolojik kayıtlardan tamamen silinebiliyorlardı. Henüz karşılıklı gidip gelen malların hepsini tespit edemezsek de MÖ. 3. Bin ikinci yarısında, her ikisi de oldukça zengin sayılabilecek, Ege Dünyası ile Karadeniz bölgesi arasında önemli bir ticari ilişki olabileceği gerçeği akla yakın görünmektedir.

### 3- Ticari Kanun ve Pratiklerin Varlığı

Uzak erişimli ticaretin var olabilmesi belli bir kayıt ve muhasebe sisteminin var olması gerekmektedir: Mezopotamya'daki bu tür kayıtlara örnek oluşturabilecek en eski örnekleri yaklaşık MÖ. 8500 yıllarından kalan kil topanlarıdır. Bunların ticareti yapılan farklı malları betimledikleri ve kayıt altına almaya

<sup>2</sup> Yelken kullanımı sayesinde az sayıda denizci yüklü miktarlarda malları uzağa taşıyabilmektedirler (Tilley, 1994:309)

yaradıkları düşünülmektedir. Çok daha kapsamlı ve kil zarf içinde olanları MÖ.3500 döneminde ortaya çıkmış, ardından MÖ. 3400’de sayıların yazıldığı kil tabletler, MÖ. 3300-3200 döneminde de ilk çivi yazılı örnekler gelmiştir (Woods 2015:13).

Asur ticaret kolonileri metinlerinden anladığımızı göre günümüz ticaret yasalarının öncülleri ve çok benzerleri MÖ. 1900 civarında yeterince gelişmiş bir şekilde kullanılıyordu (Aydingün 2009:120). Bu yasaların aniden ortaya çıkması söz konusu olamayacağı için uzun bir süreçte geliştiklerini ve MÖ. 3. Bin ikinci yarısında da belli bir bölümünün var olduğunu kabul etmek mantıklı durmaktadır.

Troia’da ortaya çıkan zenginliği sağlayabilecek ticaret için gereken tüm etmenler var olmasına karşın ortada çözülmesi gereken, Troia’nın coğrafi konumu ile ilgili, çok ciddi bir sorun bulunmaktaydı; Karadeniz’den Ege’ye akıntının ve hakim rüzgarların sayesinde mallar kolayca taşınabilirken, yüklü gemileri Ege’den Karadeniz’e geçirebilmek ciddi bir sorun oluşturuyordu. Bu noktada iddia ettiğimiz konu hiçbir deniz aracının Çanakkale Boğazını ve daha da şiddetli akıntılara sahne olan İstanbul Boğazını kuzeye doğru geçemeyeceği değildir. Boğazlar, içindeki ters akıntıları iyi bilen denizcilerin kullandığı, görece küçük teknelerle, kürek ve yelken desteği de alarak, kuzey doğuya doğru geçilmeleri mümkün olabilirken, Uluburun benzeri geniş karınlı, hantal teknelerle, az sayıda kürekçi kullanarak ya da hiç kullanmadan, büyük tonajlı yüklerin kuzey doğu yönünde taşınmalarının pek de mümkün olmadığı görüşündeyiz. Çünkü Arganotlar efsanesinin de önerdiği gibi daha Tunç Çağı bitmeden (MÖ. 2. Bin ikinci yarısı) Yunanistan ana karasından yola çıkan bir tekne günümüz Gürcistan’ına ulaşabilmiştir. Ama bunu yaparken o kadar zorlanmışlardır ki sonunda binlerce yıl unutulmayacak bir efsane ortaya çıkmıştır. MÖ. 1. Bin’de Trireme adını alacak bu savaş gemileri 40-50 kürekçinin kas gücü ile akıntıyı ve ters rüzgârları yenebiliyorlardı. Hız yapabilmek amacıyla da oldukça ince uzun tasarlanıyorlardı. Çok sayıda tayfa içeren ve geniş karınlı olmayan bu teknelerin içinde, sonuç olarak, çok fazla yük konacak kargo bölümü de kalmıyordu ve ticari taşımacılık için uygun sayılamazlardı (Tilley 1994:309).

Asur Ticaret Kolonileri Çağından kalma yazışmalar sadece ticari dokümanları içermemekte, aynı zamanda içinde oldukça kişisel bilgiler bulunan metinlere de yer vermektedir. Bunlar okunduğu zaman Tunç Çağı tüccarının anlayış olarak günümüz benzerlerinden çok da farklı olmadığı sonucuna varmak mümkün olabilmektedir (Aydingün 2009:121). Bu nedenle Ege’den Karadeniz’e mal taşımaya kalkan bir tüccarın asıl amacının mallarını en kolay, en ucuz ve her şeyden önemlisi de en güvenli şekilde göndermek olduğunu önermek kanımca çok yanlış olmayacaktır. Dolayısıyla her iki boğazın da akıntılarını ve tehlikelerini yenmek yerine daha esnek bir yaklaşımla bu boğazları aşacak seçenekler üzerinde yoğunlaşması beklenmelidir. Önerdiğimiz model, Ege denizinden gelen malların MÖ. 3. Bin’in ikinci yarısında var olan teknolojik imkanları kullanarak, çok daha kolay bir şekilde Karadeniz’e ulaşmasına imkan vermektedir.

Bu modele göre (**Har. 1**) Ege-Karadeniz arasındaki taşımacılık tek bir tekne ile yolculuğun tamamının yapılması yerine aşağıda belirtildiği gibi, farklı etapların birleştirilmesi sayesinde, çok daha sorunsuz yapılabilir:

- 1- Ege’den gelen gemiler Çanakkale Boğazı’na girmek yerine Saros Körfezine gelip yarım adanın en dar yerinde, Bolayır civarındaki doğal limanların birinde malları boşaltırlar.
- 2- Mallar eşeklerin kullanıldığı bir kervan ile sadece 5 km uzaktaki Marmara kıyılarına ulaşır.
- 3- Marmara kıyısında ikinci bir tekneye yüklenen mallar günümüz İstanbul yönünde yola çıkar.
- 4- Marmara denizinde taşıma yapan tekne, günümüzden 4000 yıl önce birer açık koy olan Küçükçekmece veya Büyükçekmece lagünlerine girip kuzeye doğru ilerler. Buradan göllere dökülen nehirler aracılığıyla Karadeniz’e yönelebilirler.
- 5- Küçükçekmece gölünde, Firuzköy Yarım adasındaki limanlara ulaşan geminin malları, 30 km kuzeyde kalan Karadeniz’e taşınmak üzere karaya indirilir. Veya daha sığ sulara uygun

olan başka bir nehir teknesine aktarılır ve Sazlıdere boyunca kuzeye doğru(**Res. 3**) yoluna devam eder.

- 6- Firuzköy'den doğrudan 30 km, ya da Sazlıdere'nin yukarılarında bir noktadan 15-20 km civarında bir kara yoluyla (bir günlük kervan yoluyla) Karadeniz'de, günümüz Karaburun'una ulaşır.
- 7- Karaburun'da Karadeniz içinde sefer yapan gemilere aktarılan mallar, MÖ. 5. Bin'den beri varlıkları bilinen Karadeniz içindeki gemicilik alt yapısı sayesinde yollarına devam ederler<sup>3</sup>.

### Kanıtlar

Model önerimize ait kanıtlar konusunda öncelikle, "Elde ayrıntılı yazılı kanıtlar olmadan sadece arkeolojik verilerle bir ticari sistemin nasıl işlediğini anlamak çok zordur" diyen Colin Renfrew ve Paul Bahn'nın sözlerine kulak vermek gerekiyor (Renfrew ve Bahn 2012:374). Ardından da önerdiğimiz modeli destekleyen ve karşı olabilecek kanıtların üzerinde durmak önemlidir.

- 1- Firuzköy Yarımadasındaki kazılarda henüz Erken Tunç Çağı tabakalarına inilememiştir. Ancak bazı test açmalarından Erken Tunç Çağı malzemesi gelmiş, bu durum karbon tarihlmesiyle de kesinleşmiştir (**Res. 4**). Dolayısıyla bölgede Erken Tunç Çağı varlığı kanıtlanmıştır.
- 2- Gelibolu Yarımadasının en dar olduğu Bolayır bölgesinde, Prof. Dr. Zeynep Erdem Koçel'in yürüttüğü yüzey araştırmalarından Erken Tunç Çağı malzemeleri (**Res. 5**) bulunmuştur (Koçel 2016).
- 3- Sazlıdere yakınında da Troia I ve II tabakalarına tarihlenebilen el yapımı seramik parçaları İstanbul Tarihöncesi Araştırmaları projesi yüzey araştırmalarında ele geçmiştir. Ayrıca Sazlıdere'nin Küçükçekmece Gölüne döküldüğü noktadan 1,5 km. kuzeyinde yer alan Yarımburgaz Mağarası içinde bulunan bir duvar resmindeki gemi betimlemelerinden birisi (**Res. 6**) Erken Tunç Çağına tarihlenmektedir (Hovasse 1927:13-14).
- 4- Büyükçekmece Gölü çevresinde de Erken Tunç Çağı seramiklerine rastlanmıştır. Balkan etkili seramiklerde görülmektedir (**Res. 7**). Bu göl de kuzeydeki Melas-Karasu ve Athyras nehirleri ile alternatif biçimde Karadeniz'e erişim yolu sağlayabilmiş olabilir.
- 5- Normalde Akdeniz'in sıcak sularında yaşayan ve bir alg türü olan *Emiliana huxleyi* (**Res. 8**) Karadeniz'de MÖ. 770 yılından sonra görülmeye başlamıştır. Akdeniz dünyasından Karadeniz'e düzenli gemi seferlerinin yapıldığının bir kanıtıdır ve tersine olarak da MÖ. 770 tarihinden önce çok miktarda geminin Ege'den Karadeniz'e çıkamadığını desteklemektedir (Jablonka, 2003:93).
- 6- Bulgaristan sahillerinde bulunan Tunç Çağı taş çapalarının(**Res. 9**) % 90'nının Bulgaristan'ın bilinen iki taş ocağından geldiği petrografik analizler sonucunda ortaya konmuştur<sup>4</sup>. Bu bilgi de Demir Çağı'nda Yunan Kolonizasyonu başlayana kadar güneyden gemilerin gelemediği tezini destekler niteliktedir.
- 7- Elimizde yorumlayabileceğimiz başka tarihsel kanıtlar da bulunmaktadır; Yaşlı Pilinius MS 1 yy'da Roma imparatoru Trajan'a büyük bir mühendislik projesi teklif ederek İzmit Körfezinin doğusundan Sakarya (Sangarios) nehrine bir kanal açarak Karadeniz'e ulaşan alternatif bir su yolu önermiştir. Çok yoğun bir çaba gerektiren ve pahalıya çıkacak böyle bir projenin düşünülmesi Erken Tunç Çağından 2000 yıl sonra bile, özellikle İstanbul Boğazının kuzeye doğru geçil-

<sup>3</sup> Bu aşamadan sonra ticari malların Tuna içlerinden Kuzey Avrupa'ya ya da Doğu'da Orta Asya'ya kadar taşınması söz konusu olabilir. Ancak bu gelişmeler yazımızın kapsamı dışında kalmaktadır.

<sup>4</sup> Stiliyan Stanimirov <http://www.athenapub.com/12blksea.htm>

TUNÇ ÇAĞLARINDA KARADENİZ–MARMARA-AKDENİZ  
ARASINDA BİR AKTARMA LİMANI: KÜÇÜKÇEKMECE

mesinin hala çok problemlili olduğunu göstermektedir. 5 asır sonra İmparator Justinyen projeyi bir kez daha ele almış ama sonuçlandıramamıştır (Moore 1950:97).

Gemicilik teknolojilerindeki tüm gelişmelere karşın, Osmanlı İmparatorluğu döneminde, Kanunî’den başlayarak yedi sultan, 19.yüzyıla kadar aynı projeyi hayata geçirmeye çalışmışlar ama onlar da başarılı olamamışlardır. 19.yüzyılda buhar makinelerinin yaygın kullanımının başlaması ile gemilerin Karadeniz’e geçebilmelerindeki en önemli teknik sorun ancak çözülmüştür. Çok daha geç dönemlerde ortaya çıkan, Sakarya nehri kanal projelerinin bize işaret ettikleri önemli bir nokta da Karadeniz’e geçişin çok yakın çağlara kadar zorluklar içermesi nedeni ile modelimizde önerdiğimiz ticari yolun kullanılmaya devam edilmiş olma olasılığıdır. Kısacası, sadece Erken Tunç Çağına ait olanları değil, buhar makinelerinin ortaya çıktığı güne kadarki tüm kanıtları burada kullanmamız söz konusu olabilir.

- 8- 2013 ve 2015 kazı sezonlarında ortaya çıkan Erken Hitit dönemi eserleri ve Kıbrıs White Slip II seramik parçası alanın ticari bir liman olarak MÖ. 2 Bin ilk yarısında varlığını sürdürmüş olduğu tezi ile uyum içindedir.
- 9- Kazı alanımızın 30 km kuzeyinde bulunan ve yakın çevre Karadeniz sahilindeki tek doğal limanı oluşturan Karaburun’da su altında görülen kesme taş bloklar(**Res.10**),Antik Çağda Phylia olarak bilinen limanın varlığını göstermiştir. İlave olarak, liman alanında yapılan yüzey araştırmasında sadece Roma dönemi değil, Demir Çağı ve Erken Tunç Çağı seramiklerine rastlanmıştır.
- 10- Çatalca’nın kuzeyinde kalan bir költ alanından çıkarılan seramikler arasında hem Sinop hem de Knidos amfora parçalarına rastlanmış olmaları tarihi çağlarda boyunca da Ege-Karadeniz mal akışının İstanbul’un batısından geçtiğini modelimizde önerdiğimiz gibi gösteriyor olabilir.
- 11- Antik çağlarda Gelibolu yarımadasında, günümüz Bolayır ilçesi civarında, Kipasis, Lysimakhos, Afrodiasias ve Agora kentleri bulunduğu bilinmektedir. İnce bir kara bandı içinde bu kadar çok sayıda önemli yerleşimin varlığını açıklayabilmek için tarımsal üretim tek başına yeterli olmayacak, önemli bir transit ticaretin varlığı düşünülmesi gerekecektir.
- 12- Gelibolu’daki bu kentler içinde “Agora” özellikle ilginçtir. Antik çağ kent isimleri açısından oldukça “a-tipik” bir isimdir. Duyulduğunda, önceleri transit ticaret ile hem kuzeyden hem de güneyden gelen malların alınıp satıldığı bir pazar yeriyken (agora) zamanla çok büyüyerek kendi başına bir kente dönüştüğü izlenimini vermektedir.

Arkeolojik kanıtların iyi saklanması için ani bir yıkımın gelmesi ve ardından kanıtların üzerinde mimari bir etkinliğin olmaması gerekir. Kısacası sağlam arkeolojik deliller için alanda yaşamın sona ermesi çok faydalıdır. Binlerce yıl işleyen bir sistem ise eski kanıtların hızla yok edilerek üzerlerine sürekli yenilerinin yapıldığı bir arkeolojik alan ortaya çıkaracaktır. Küçükçekmece Göl Havzası (Bathonea?) kazılarında Erken Tunç Çağı’na ait tabakalara ne ölçüde rast geleceğimizi önümüzdeki yıllar gösterecektir. Bu tabakaların pek çok yerde üzerlerine yapılan Demir Çağ, Helenistik, Roma ve Bizans yapıları ile bozulmuş olmaları da olasıdır. Aynı durum Gelibolu yarımadası için de geçerlidir. Söz konusu bölgede hiçbir kazı olmaması da aranan tabakalara ulaşmayı şimdilik imkânsız kılmaktadır. Dolayısıyla Tunç Çağı’na ait, çok geniş bir coğrafyadaki temel problemlerden birinin çözümü belli ölçüde Küçükçekmece Göl Havzası Kazılarında gibi durmaktadır.

**KAYNAKÇA**

- Aydingün 2009 Aydingün H., 2009. "Ankara Kültepe Tabletleri Işığında Anadolu'daki Toplum Yapısı". *Kocaeli Üniversitesi Sosyal Bilimler Araştırma Dergisi*, 2: 117-126.
- Bass 1986 Bass G. F., 1986. "A Bronze Age Shipwreck at Uluburun (Kaş): 1984 Campaign", *American Journal of Archaeology*, 90/3: 269-296.
- Bass 2003 Bass G. F., 2003. *Su Altında Arkeoloji – Bir Arkeoloğun Türkiye Macerası*, Homer Kitapevi, İstanbul.
- Blench 2013 Blench R., 2013. "Wild Asses and Donkeys in Africa: Interdisciplinary Evidence for their Biogeography, History and Current Use", *School of Oriental and African Studies (SOAS)*.
- Blum- Riehl 2015 Blum S.W.E., Riehl, S., 2015. "Troy in the 23rd Century BC—environmental Dynamics and Cultural Change", *2200 BC – A Climatic Breakdown as a cause for the Collapse of the World?—7th Archaeological Conference of Central Germany October 23-26, 2014 in Halle (Saale)*, Tagungen des Landes Museums für Vorgeschichte Halle, 12/I: 181-203.
- Robert 2006 Carter, R., 2006. "Boat Remains and Maritime Trade in the Persian Gulf During the Sixth and Fifth Millennia BC", *Antiquity*, 80/307: 52-63
- Gould 2011 Gould R. A., 2011, *Archaeology and the Social History of Ships*, Cambridge University Press.
- Hay vd. 1967 Hay, W.W., Mohler, H.P., Roth, P.H., Schmidt, R.R. & Boudreaux, J.E., 1967. Calcareous nannoplankton zonation of the Cenozoic of the Gulf Coast and Caribbean-Antillean area, and transoceanic correlation. *Transactions of the Gulf Coast Association of Geological Societies* 17: 428-480.
- Hovasse 1927 Hovasse, R., 1927. "Yarımburgaz Mağarası -La grotte de YarımBourgas". *Darülfünun Fen Fakültesi Mecmuası*, İstanbul, 5:1-19 (Fransızca); 396-422 (Türkçe).
- Howe 2014 Howe T. H., 2014. "Domestication and Breeding of Livestock – Horses, Mules, Asses, Cattle, Sheep, Goats, and Swine", *The Oxford Handbook of Animals in Classical Thought and Life*, (ed.) Gordon Lindsay Campbell, (35), ss.99-108
- Jablonka 2003 Jablonka P., 2003. "The Link Between the Black Sea and the Mediterranean since the End of the Last Ice Age: Archaeology and Geology", *Troia and the Troad - Scientific Approaches* (eds. Gunther A. Wagner Ernst Pernicka Hans-Peter Uerpmann), 77-94.
- Erdem Koçel 2016 Erdem Koçel Z., 2016. "Tekirdağ Kutsal Ganos Dağı ve Çanakkale Gelibolu Yarımadası (Trakya Khersonesos'u) Yüzey Araştırmalarında Yeni Bulgular", *Arkeoloji ve Sanat*, Sayı 152, 133-146.
- Moore 1950 Moore F. G., 1950. "Three Canal Projects, Roman and Byzantine", *American Journal of Archaeology*, Sayı 54.2, 97-111
- Özgüç 2005 Özgüç, T., 2005. *Kültepe Kaniş/Neşa*, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul.
- Renfrew-Bahn 2012 Renfrew C., P. Bahn, 2012. *Archaeology: Theories, Methods and Practice*, Thames & Hudson, London.
- Sazcı 2007 Sazcı G., 2007. *Troia Hazineleri*, Aygaz, İstanbul
- ShaiIitzhaqvd 2016 Shai I., Greenfield H. J., Brown A., Albaz S., Maeir A. M., 2016 "The Importance of the Donkey as a Pack Animal in the Early Bronze Age Southern Levant: A view from Tell es-Safi/Gath", *Zeitschrift Deutschen Palästina -Vereins* 132/1:1-25
- Televantou 2008 Televantou C. A., 2008. "Strofilas: A Neolithic Settlement on Andros", *A Colloquium on the Prehistory of the Cyclades*, (eds.) Neil Brodie, Jenny Doole, Giorgos Gavalas, Colin Renfrew, McDonald Institute for Archaeological Research, Cambridge.
- Tilley 1994 Tilley A., 1994. "Sailing to Windward in the Ancient Mediterranean", *The International Journal of Nautical Archaeology*, 23/4:309-313.
- Wagner vd. 2003 Wagner Gunther A., Pernicka E., Ürpmann H-P. (eds.) 2003. *Troia and the Troad Scientific Approaches*, Springer-Verlag Berlin Heidelberg New York
- Woods 2015 Woods C., (ed.) 2015. *Visible Language – Inventions of Writing in the Ancient Middle East and Beyond*, Oriental Institute Museum Publications. Number 32, University of Chicago



TUNÇ ÇAĞLARINDA KARADENİZ-MARMARA-AKDENİZ  
ARASINDA BİR AKTARMA LİMANI: KÜÇÜKÇEKMECE



Harita-01: Ege'den gelip Karadeniz'e giden ticari mallar için alternatif rota



Res.1



Res. 2

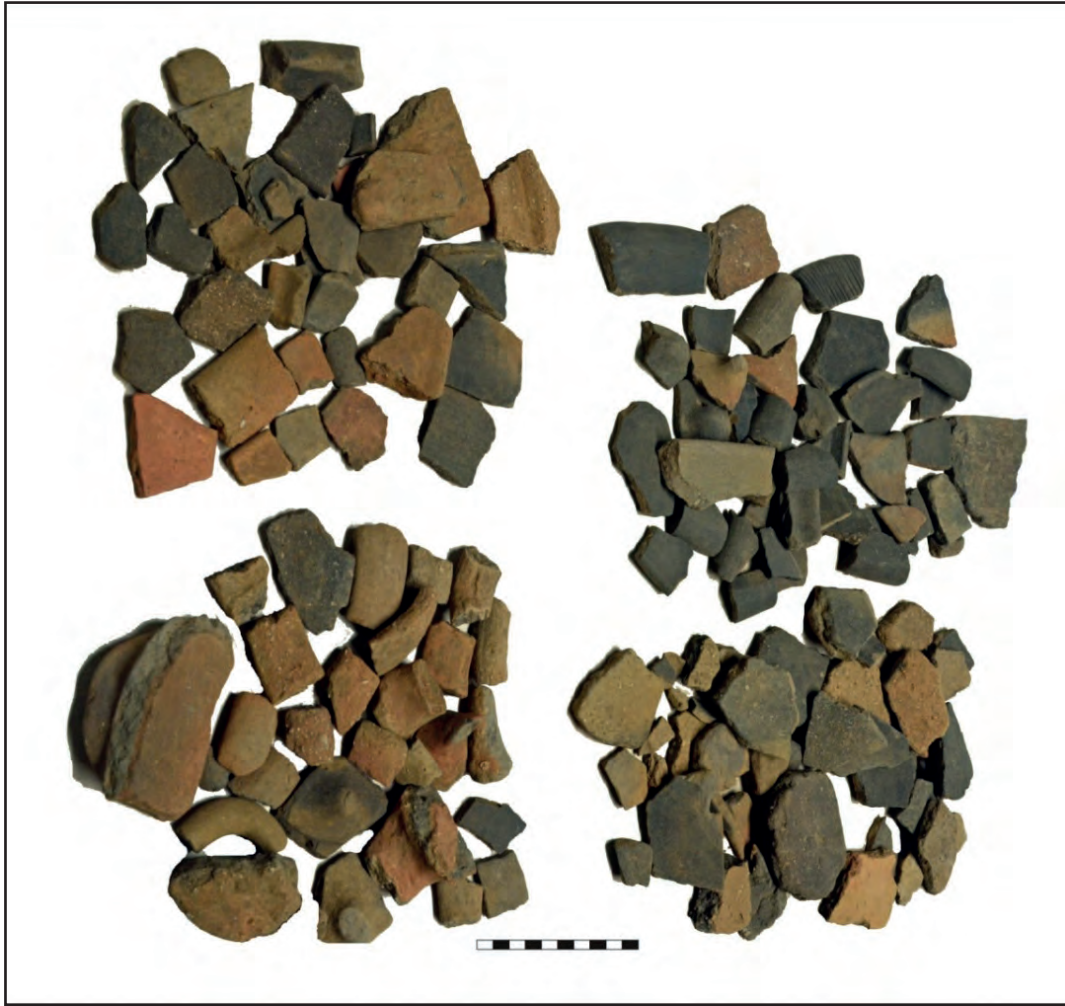


Res. 3

TUNÇ ÇAĞLARINDA KARADENİZ-MARMARA-AKDENİZ  
ARASINDA BİR AKTARMA LİMANI: KÜÇÜKÇEKMECE



Res. 4



Res. 5

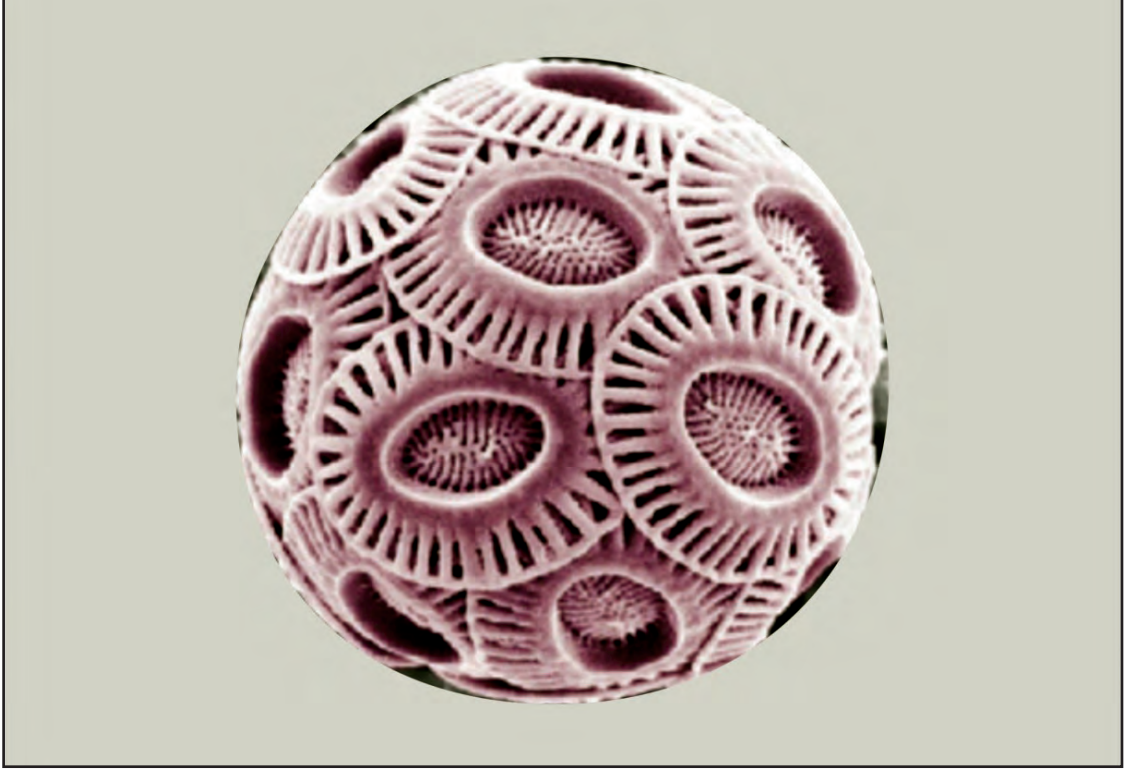


Res. 6



Res. 7

TUNÇ ÇAĞLARINDA KARADENİZ-MARMARA-AKDENİZ  
ARASINDA BİR AKTARMA LİMANI: KÜÇÜKÇEKMECE



Res. 8 (Hay vd. 1967:447)



Res. 9



Res. 10



Res. 11