

**T.C.
EGE ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
Sanat Tarihi Anabilim Dalı
Bizans Sanatı Bilim Dalı**

**12. VE 13. YÜZYILLARDA BATI ANADOLU LİMAN KENTLERİ-
TARİHSEL BİR YAKLAŞIM**

DOKTORA TEZİ

Hazırlayan: Mehmet KAHYAOĞLU

Danışman: Prof. Dr. Zeynep MERCANGÖZ

İZMİR-2010

Ege Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürlüğüne sunduğum “12. ve 13. Yüzyıllarda Batı Anadolu Liman Kentleri – Tarihsel Bir Yaklaşım” adlı doktora tezinin tarafımdan bilimsel, ahlak ve normlara uygun bir şekilde hazırlandığını, tezimde yararlandığım kaynakları bibliyografyada ve dipnotlarda gösterdiğimi onurumla doğrularım.



Mehmet Kahyaoglu

TUTANAK

Ege Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yönetim Kurulu'nun 27/10/2010 tarih ve 35/24 sayılı kararı ile oluşturulan jüri Bizans Sanatı anabilim dalı doktora öğrencisi Mehmet KAHYAOĞLU'nun aşağıda başlığı (Türkçe / İngilizce) belirtilen tezini incelemiş ve adayı 26/11/20 günü saat 10:00'da 90 dakika süren tez savunmasına almıştır.

Sınav sonunda adayın tez savunmasını ve jüri üyeleri tarafından tezi ile ilgili kendisine yöneltilen sorulara verdiği cevapları değerlendirerek tezin başarılı/başarısız/düzeltilmesi gerekli olduğuna oybirliğiyle / oyçokluğuyla karar vermiştir.

BAŞKAN Prof. Dr. Zeynep MERCANGÖZ

Başarılı

Başarısız

Düzeltilme (6 ay süreli)

ÜYE Prof. Dr. Ersin DOĞER

Başarılı

Başarısız

Düzeltilme (6 ay süreli)

ÜYE Doç. Dr. Sacit PEKAK

Başarılı

Başarısız

Düzeltilme (6 ay süreli)

ÜYE Prof. Dr. İnci KUYULU ERSOY

Başarılı

Başarısız

Düzeltilme (6 ay süreli)

ÜYE Yrd. Doç Dr. Lale DOĞER

Başarılı

Başarısız

Düzeltilme (6 ay süreli)

Tezin Türkçe Başlığı : 12. ve 13. Yüzyıllarda Batı Anadolu Liman Kentleri-Tarihsel Bir Yaklaşım

Tezin İngilizce Başlığı : Western Harbour Towns in Western Anatolia in 12th and 13th Centuries - A Historical Approach

- * 1. Doktora Tezi savunma süresi asgari 90 azami 120 dakikadır.
2. Tutanak (jürinin karar ve imzaları haricinde) **bilgisavarda** doldurulmalıdır
3. **Tez başlığı (İngilizce ve Türkçe) mutlaka belirtilmelidir.**
3. Doktora Tez savunmasında üyelerden en az birinin **üniversite dışından** olması zorunludur.

ÖNSÖZ

Batı Anadolu Kıyıları'nın Türkleşme öncesindeki son Bizans yüzyıllarını irdeleyen bu çalışma önümde, başlangıçta hiç de düşünmediğim zengin bir ufuk açmıştır. Şimdilik uzun bir araştırma sürecinin sonunu da temsil eden tezimiz kazandırmış olduğu zengin deneyimlerle yaşamımın unutulmayacak bir dönemini oluşturmuştur. Bu bağlamda öncelikle bana bu konuyu öneren ve süreç içinde de yol göstericiliğini esirgemeyen danışmanım Prof. Dr. Zeynep Mercangöz'e en içten teşekkürlerimi sunmak isterim.

Resmi olarak altı ayda bir araya gelmemiz gereken tez izleme jürimin değerli üyeleri Prof. Dr. İnci Kuyulu Ersoy ve Prof. Dr. Ersin Doğer görüş, bilgi ve deneyimlerini izleme toplantılarının dışına, paylaşımadaki açıklıkllarıyla çalışmanın şekillenmesinde büyük katkıya sahiptirler.

Doktora sürecinin ders aşamasında almış olduğum derslerle Bizans sanat tarihi konusunda farklı yaklaşımları görmemi sağlayan Yrd. Doç Dr. Lale Doğer'e de teşekkür etmek isterim. Ayrıca Yrd. Doç Dr. Emine Tok'a sahip olduğu kaynakları ve bilgilerini açık gönüllülükle paylaşması konusunda son derece müteşekkirim.

Doktora sürecini birlikte yaşadığımız arkadaşlarım Dr. Filiz İnanan, Yalçın Mergen ve Sinan Mimaroglu'na göstermiş oldukları destek ve paylaşımları için çok teşekkür ediyorum. Yine meslektaşım Selçuk Erbakan'a harç analizleri konusunda yapmış olduğu yardımlar nedeniyle teşekkür ederim. DEÜ Güzel Sanatlar Fakültesi'nde çalıştığım sürece bölüm başkanım olan Yrd. Doç Dr. Mehmet Koştumoğlu'na motive edici destekleri için müteşekkirim.

Bu süreç bilimsel desteğin yanı sıra, manevi desteğin de güçlü bir şekilde hissedilmesini gereken zorlu bir döneme de karşılık gelir. Bana yaşamın, mücadeleden zevk alınacak dolu dolu bir koşu olduğunu öğreten Sayın Mehmet Kamil Kahyaoğlu'na ve Sayın Sıdıka Kalın Kahyaoğlu'na, minnet, saygı ve bolca sevgiyle yoğrulmuş alçak gönüllü bir teşekkür göndermek istiyorum. Ayrıca bu teşekkürü ailemin tüm bireyleri ile beni içten destekleyen tüm dostlarımla paylaşmak istiyorum.

İzmir, 17 Ekim 2010

| | |
|---|-----|
| Giriş | 1 |
| I. 12. ve 13. yüzyıllarda Batı Anadolu ve Kıyılarının Politik Yapısı | 9 |
| I.A. Komnenoslar Dönemi | 9 |
| I.B. Angeloslar Dönemi | 19 |
| I.C. Latin İşgali ve Sonuçları | 22 |
| I.D. Laskarisler Dönemi | 24 |
| I.E. Palaiologoslar Dönemi | 29 |
| II. Akdeniz’de Liman Arkeolojisi ve Liman İnşa Teknolojileri | 37 |
| II.A. Akdeniz’de Liman Arkeolojisi ve Jeoarkeoloji Çalışmaları Tarihine Bakış | 37 |
| II.B. Liman tipolojisi | 46 |
| II.C. Antik Dönemde ve Ortaçağ’da Liman İnşa Teknikleri ve Kullanılan Malzemeler | 60 |
| II.D. Roma ve Bizans Dönemi Liman İnşa Teknolojisi Bağlamında Örnekler | 71 |
| II.E. İşlevsel Ögeleriyle Ortaçağ’da Liman | 87 |
| III. 12. ve 13. Yüzyıllarda Batı Anadolu Liman Kentleri | 93 |
| III.A. Tarihi Belgeler ve Arkeolojik Buluntular Işığında Batı Anadolu’da Yer Alan Önemli Liman Kentleri | 93 |
| III.A.1. Adramyttion | 114 |
| III.A.2. Phokaea (Eski) | 118 |
| III.A.3. Phokaea (Yeni) | 122 |
| III.A.4. Smyrna | 125 |
| III.A.5. Altoluogo (Ephesos) | 135 |

| | |
|--|-----|
| III.A.6. Anaia | 153 |
| III.A.7. Miletos (Palatia/Balat) | 171 |
| III.B. Batı Anadolu Kıyılarındaki Diğer Limanlar | 174 |
| IV. 12. ve 13. Yüzyıllarda Akdeniz Ticaret Dünyası ve Batı Anadolu Liman Kentlerinin Yeri | 192 |
| IV.A.12. ve 13. Yüzyıllarda Akdeniz’de Önemli Deniz Rotaları ve Batı Anadolu Kıyılarının Bu Rotalardaki Yeri | 206 |
| IV.B.12. ve 13. Yüzyıllarda Akdeniz’de Ticareti Yapılan Mallar ve Batı Anadolu Liman Kentleri | 213 |
| IV.B.1. Cam | 223 |
| IV.B.2. Köle | 224 |
| IV.B.3. Maden | 225 |
| IV.B.4. Seramik | 230 |
| IV.B.5. Şarap | 240 |
| IV.B.6. Tahıl | 241 |
| IV.B.7. Tekstil | 241 |
| IV.B.8. Tuz | 243 |
| IV.B.9. 12. ve 13. Yüzyıllarda Akdeniz’de Ticareti Yapılan Bazı Ürünler | 245 |
| V. Değerlendirme | 246 |
| VI. Sonuç | 266 |
| Tez içinde kullanılan bazı teknik terimlerin açıklaması | 267 |
| Kaynakça | 268 |

KISALTMALAR

| | |
|-----------|---|
| AJA | American Journal of Archaeology |
| AnatSt | Anatolian Studies |
| ArchRep | Archaeological Reports |
| BNF | Bibliothèque Nationale de France |
| BSA | The Annual of the British School at Athens |
| BSI | Byzantinoslavica |
| ByzF | Byzantinische Forschungen |
| BZ | Byzantinische Zeitschrift |
| ChHist | Church History |
| CHR | Catholic Historical Review |
| DOP | Dumbarton Oak Papers |
| EHR | English Historical Review |
| GJ | The Geographical Journal |
| GÖ | Günümüzden önce |
| Hesp | Hesperia |
| HSCPh | Harvard Studies in Classical Philology |
| IntJNautA | The International Journal of Nautical Archaeology |
| IstMitt | Istanbuler Mitteilungen |
| JMedHist | Journal of Medieval History |
| JNES | Journal of Near Eastern Studies |
| JRS | The Journal of Roman Studies |
| KST | Kazı Sonuçları Toplantısı |
| MélRome | Mélanges d'archéologie et d'histoire, École française de Rome |
| ODB | The Oxford Dictionary of Byzantium |
| ÖJh | Jahreshefte des Österreichischen Archäologischen Institutes in Wien |
| RN | Revue numismatique |
| TM | Travaux et Mémoires |
| y. | Yaklaşık |

Giriş

12. ve 13. yüzyıllarda Batı Anadolu’da yer alan liman kentlerine yönelik bu çalışmamızın esin kaynağını 2001 yılından bu yana Prof. Dr. Zeynep Mercangöz başkanlığında yürütülen Anaia/Kadıkalesi kazıları oluşturmuştur. Günümüze kelimenin tam anlamıyla yazlıklar tarafından kuşatılmış durumda bulunan kalede yapılan kazı çalışmaları, tarihsel belgelerde adı sıkça geçen ancak bugüne kadar yeterince ayrıntılı bir şekilde üzerine çalışılmamış bir liman kentini ortaya koymaktadır. Tarihi binlerce yıl öncesine dayanan bir höyük üzerinde yer alan kale ve çevresindeki kent, bizim odaklandığımız tarih kesitinde, tezimizin izleyen bölümlerinde de görüleceği gibi özellikle 13. yüzyılda parlak bir dönem geçirmiştir. Belgelerden dönemin ticaret dünyasının aktif bir aktörü olduğunu okuduğumuz Anaia, aslında kuzeyden güneye ilerleyen Anadolu’nun batı kıyı şeridinde yer almaktadır ve tarihi de yine bu kıyı şeridiyle yakından ilintilidir.

Amaç:

Batı Anadolu kıyı şeridinde yer alan Anaia kentinde yapılan kazıların esinlediği bir konu olarak, tüm Batı Anadolu kıyı şeridini içeren ve liman kentleri üzerinden Batı Anadolu kıyı şeridinin ve bu şeritte yer alan liman kentlerinin, Anaia kentinin de önem kazandığı 12. ve 13. yüzyıllarda, bir limanın varolma koşulu olan ticari potansiyel bağlamında, konum ve önemleri üzerine tarihsel bir okuma yapmayı amaçladık.

Yöntem:

Çalışmamızda seçtiğimiz yöntem, tarihsel belgeler üzerine yapılan çalışmaların taranarak amaç kısmında belirttiğimiz ‘tarihsel okuma’yı Batı Anadolu kıyıları üzerine odaklanarak gerçekleştirmektir. Her ne kadar tez başlığında “tarihsel bir bakış” alt başlığı kullanmış olsak da, izlediğimiz metodolojiyi çok katmanlı bir zemin üzerine oturttuk, söz konusu liman kentlerinin ‘önem’ derecelerini etkileyebilecek unsurlardan olan Batı Anadolu kıyıları’nın jeo-morfolojik yapısını, limanların mimarisini ve arkeolojik buluntuları ‘tarihsel yaklaşıma’ katkı sağlaması bağlamında genel bir değerlendirmeye tabi tutarak, yine tarihsel belgeler ışığında incelediğimiz coğrafyada öne çıkan liman kentlerinin ticari bir profilini ortaya çıkarmaya çalıştık.

İki yüzyıllık bir süreci kapsayan araştırmamız aslında tarih bağlamında iyi bilinen¹ bir dönemde yanıtını arayacağımız soruları aşağıdaki gibi belirledik:

- Batı Anadolu kıyılarının 12. ve 13. yüzyıllarda siyasi bağlamda tarihi neydi?

Bunun önemli bir soru olduğunu düşündük. Çünkü yaşanan politik gelişmeler bölge halkının ve içinde yaşadıkları kentin o dönemdeki yaşamı hakkında doğrudan belirleyici etkisi bulunmaktadır. Tarihsel yaklaşım gibi görünse de daha geniş bir perspektifte kent planını, dönem mimarisini ve kentte yapılan üretimi tanımlayan geniş bir bakış açısını oluşturur.

- Kıyı jeomorfolojisi ve liman inşa teknolojilerinin gelişim süreci nedir?

Kıyılarda doğanın elinden çıkan koşullar ve insanların buna yaptığı müdahaleler bağlamında Batı Anadolu'nun 12. ve 13. yüzyıllardaki kıyı jeomorfolojisini irdelemek, bir anlamda limanların da kaderlerini mercek altına almak demektir. Örneğin Ephesos'un ya da Miletos'un geçirmiş olduğu süreç, dönemselsel olarak kentlerin ve limanların işleyişlerini büyük oranda etkilemiştir.

İnsanoğlunun doğa (ya da deniz) ile mücadelesinin başyapıtları arasında yer alan liman inşa teknolojileri, Roma Dönemi mühendislerinin üstün bilgi ve yetenekleri üzerinden Ortaçağ'a, daha doğrusu Bizans'a aktarılma bağlamında değerlendirilmiştir.

- Batı Anadolu kıyılarında yer alan liman kentleri hangileriydi?

Bu konuda iki farklı yöntem kullandık. Öncelikle antik dönem kaynaklarından ve arkeolojik çalışmalardan yola çıkarak bir liman kentleri listesi oluşturduk. Ardından bu kentlerin, arkeolojik veriler ışığında Ortaçağ'daki varlıklarını irdeledik. Paralel olarak tarihsel belgeleri ya da bunları konu alan bilimsel çalışmaları tarayarak, bu liman kentleri arasında öne çıkanları tanımladık ve çalışmanın ağırlığını bu öne çıkan kentler üzerinde yoğunlaştırdık.

- Batı Anadolu liman kentlerinin 12. ve 13. yüzyıl Akdeniz ticaret dünyasındaki yeri neydi?

¹ Burada "iyi bilinen" söylemiyle anlatmak istediğimiz kısıtlı da olsa günümüze ulaşmış tarihi belgelerin bilim insanlarınca son derece yaygın bir şekilde değerlendirilmiş ve kullanılmış olmasıdır. Ancak bu asla bölgenin tarihinin tüm ayrıntılarıyla ortaya çıkartıldığı anlamına gelmez.

Bir kıyı yerleşimin liman işlevini asıl belirleyen unsur ticari dünyada aldığı yerdir. Bu kentte ya da hinterlandında yetiştirilen ve/veya üretilen malların pazarlanmasıyla ilgilidir. Kentin ticaret dünyasındaki önemi sanat tarihi araştırmalarına malzeme sağlayacak ürünlerin de ortaya çıkmasını da beraberinde getirir. Bu kabulden yola çıkarak yine tarihi belgeler ve arkeolojik çalışmalar sonucunda elde edilmiş fiziksel buluntular ışığında Batı Anadolu liman kentlerinin ele aldığımız dönem bağlamında bölgesel, ulusal ve uluslararası ticaret ağı içindeki yerlerini irdeledik.

Yaklaşımımız bir anlamda Braudel'in "Ekonomi-Dünya" yaklaşımıyla paralellik gösterir². Bu yaklaşımla yaptığı tarihsel analizlerde Braudel, siyaset ve kültür değil de mal ve hizmetlerin değişimi üzerinden bir okuma gerçekleştirmektedir. Deniz kıyısında yer alan bir yerleşimin kentsel kimliğinin oluşabilmesi için ekonomik bir değerinin olması gerekmektedir. Bu nedenle Braudel'in ekonomiyi temel alan tarih bakışı, aynı zamanda sanat tarihinin alanına giren maddi kültür ürünleriyle doğrudan ilgilidir.

Farklı çevrelerce eleştirilse de Braudel tarihe yeni bir yaklaşım getirmiş ve farklı hızlara sahip üç çeşit tarihsel zaman dilimi bulunduğunu öne sürmüştür. Bunlardan ilki, aynı zamanda yazarın Akdeniz adlı kitabının da ilk bölümünü de oluşturan, "uzun süre" olarak adlandırdığı coğrafi zaman ya da diğer tabirle jeolojik zamandır. Braudel bu çerçevede insanın çevreyle ilişkisini jeolojik tarih bağlamında ele almıştır. Bunu üzerinde toplumsal tarih bulunmaktadır ki bu tarih bir önceki tarihe göre daha hızlı ama yine de yavaş hareket eden, ekonomik sistemleri, devletleri, toplumları ve uygarlıkları konu alan bir tarihtir. Son olarak da bireysel tarih bulunmaktadır ki, Akdeniz'in üçüncü cildini oluşturur. Bu kısa süreli, geleneksel tarih yazımına konu olmuş siyasi olayların ve bireylerin tarihidir (Yapıcı 2005, 186-8).

Tezimizde bölgenin konjonktürünü II. Bölümde tarihsel bir perspektif çizerek vermeye çalıştıktan sonra, III. bölümde kıyı jeomorfolojisini ve insanoğlunun buna verdiği yanıtı irdelemeye çalıştık. IV. bölümde ise tarihsel belgeler ve arkeolojik veriler sonucu öne çıkan kentler ile diğer kıyı yerleşimleri arasında bir sınıflandırmaya giderek, Adramyttion, Phokaia (Yeni ve Eski), Smyrna, Altologo (Ephesos), Anaia ve Palatia (Miletos) liman kentlerini tarihsel belgelerdeki izleri ve arkeolojik buluntular ışığında

² Bkz. Braudel 2004, 14.

mercek altına alarak, liman işlevlerini ortaya koymaya çalıştık. V. bölümde ise Akdeniz ve Ege’de ticareti yapılan ürünler üzerinden bölgesel, ulusal ve uluslararası ticaret ağında Batı Anadolu liman kentlerinin yerini tartıştık.

Bizans İmparatorluğu’nun ekonomik tarihini çalışan araştırmacıların karşılaştığı en büyük sorun resmi ya da özel belgelerin yeterince bulunmamasıdır. 12. yüzyıla kadar olan dönemi araştıran Batılı Ortaçağ araştırmacıları benzer bir sorunu yaşarken, bu dönemden itibaren belgelerin sayısı hızla artmaktadır. Bu nedenle imparatorluğun ekonomik tarihi ile ilgili bilgiler çoğunlukla vakayinamelerde, dinsel metinlerde, kanunlarda ve birkaç manastır arşivindeki bilgilerle yabancı seyyahların yazdıklarına bağlı kalmaktadır (Hendy 1970, 32).

Bizans İmparatorluğu ve Batı ile ilişkileri üzerine tüm araştırmacıların kullandığı temel yapıtlar arasında yer alan iki eser öncelikle yararlandığımız yapıtlardan olmuştur. Bunlardan Venedik’in Bizans İmparatorluğu ile olan ilişkilerini ortaya koyan T. L. Fr. Tafel ve G. M. Thomas’ın 1856’dan itibaren *Fontes rerum austriacum*’da üç cilt halinde yayınlanan *Urkunden zur älteren Handels-und Staatsgeschichte von Venedig* adlı eseri çok önemlidir. Bu çalışmada 14. yüzyılın başına kadar olan dönemi kapsar. Profesör Thomas’ın ölümünden sonra Tafel tek başına çalışmaya devam etmiş ve eseri Konstantinopolis’in Türkler tarafından alınışına kadarki dönemi de kapsayacak kadar genişletmiştir. İtalyan Cumhuriyetleri’nin Bizans ile olan ilişkilerine dair Yunanca belgeler de Franciscus Miklosich ve Josephus Müller tarafından hazırlanan üç ciltlik *Acta et diplomata graeca sacra et profana collecta ediderunt*’nın *Acta et diplomata graeca res graecas italiasque illustrantia* (1865) başlıklı üçüncü cildinde yer almaktadır. Cenova ve Pisa ile ilgili belgelere ise ikincil kaynaklar aracılığıyla ulaşılmıştır.

Günümüze ulaşmış kaynaklar (özellikle vakayinameler, tarihçilerin eserleri, biyografiler ve mektuplar) 12. – 14. yüzyıl aralığı için Bizanslı ya da çağdaş diğer yazarların coğrafyaya pek ilgi duymadığını göstermektedir. Coğrafyanın Georgios Akropolites, Georgios Pachymeres, Theodoros Skutariotes ve Nikeforos Gregoras tarihlerinde veya Nikeforos Blemmydes’in otobiyografisinde ya da Theodoros Laskaris’in mektuplarında hiçbir yeri yoktur. Bizanslı entelektüeller, Strabon ve Dionysios Periegetes ve Maximos Planoudes’ten sonra Ptolemy’nin eserleri gibi antik veya geç antik dönem coğrafi

eserlerine sahiptiler. Ve anlaşılan bu eserlerdeki bilgiler dönemin teorik coğrafya bilgi gereksinimini karşılamaya yetmekteydi. Topografya ve idari uygulamalarla ilgili bir çok belge, arşivlerin zarar gördüğü 1071 ve 1204 sonrasında yok olmuş olmalıdır. 12. ve 13. yüzyıla ait bir takım bilgiler manastır arşivlerinden (Smyrna yakınlarında Lembos, Latmos'taki Aziz Pavlos, Philadelphia'daki Boreine, Xerochoraphiou (Hiera), Khios'taki Nea Moni, Patmos ve genellikle de Athos) elde edilebilmektedir. Bunun dışında İtalyan portolan metinleri de faydalı bilgiler vermektedir (Koder 2010, 37).

Doktora çalışmamızda limanların fiziksel koşullarının ne olabileceğine dair sorulara da yanıt aradık. Bu bağlamda öncelikle kıyıların jeomorfolojik koşullarına dair çalışmalara yöneldik. N. Marriner ve C. Morhange'nin *Geoscience of ancient Mediterranean harbours* (Marriner ve Morhange 2007) adlı kapsamlı makalesi limanları temel alarak tarihsel süreçte Akdeniz kıyılarının jeomorfolojik yapılarının değişimini irdelemektedir. Limanlara dair arkeolojik çalışmaların tarihçesine değindikten sonra kıyılardaki deniz seviyesi değişimleri üzerine teorilerin bir tartışması yapılmaktadır. Ardından da Akdeniz genelinde antik limanların günümüzdeki durumlarına dair bir sınıflandırma verilerek limanların kaderini etkileyen süreçler teker teker ele alınmaktadır. Ayrıca bu çalışmanın temel noktalarından birisi arkeolojik kazılarda çok disiplinli çalışmanın ve özellikle liman kazılarında jeo-arkeolojinin önemini vurgulamasıdır. Biz de çalışmamızın, kıyıların jeomorfolojisine dair bölümünde bu çalışmanın temel kurgusunu esas aldık.

Liman yapılarında kullanılan malzeme ve inşa tekniklerine dair araştırmalar için öncelikle özgün bir kaynak olarak Vitruvius'un *De Architectura*'sı son derece değerli bilgiler vermektedir. Ayrıca Romalıların beton ve inşa teknolojileri üzerine çalışmalar yapmak üzere J. P. Oleson, C. Brandon ve R. L. Hohlfelder tarafından oluşturulan ROMACONS projesi kapsamında yapılan çalışmalar ve yayınlar son derece aydınlatıcı olmuş ve çalışmamız içinde de sıkça atıf yapılmıştır.

Antik dönem Akdeniz limanları üzerine D. J. Blackman'ın iki bölümlük *Ancient Harbours in the Mediterranean* adlı kapsamlı çalışmasıyla (Blackman 1982a ve Blackman 1982b) Bronz Çağ'dan antikiteye kadar limanlar ve liman yapıları hakkında

yararlanılmak üzere ayrıntılı bir çalışma sunarken, çalışmamızda yeni pencereler açılmasını sağlamıştır.

Bu noktada, yukarıda belirttiğimiz limanlara dair yayınların ezici çoğunluğu Antikite'ye odaklandığını belirtmek isteriz. Bu arada Hohlfelder'in Erken Bizans Dönemi'ndeki liman inşa teknikleri ve Roma teknolojik mirasının korunmasını tartıştığı makalesi de (Hohlfelder 1997), özellikle Prokopius'tan yaptığı alıntılar bakımından ilginç veriler sunmaktadır. Öte yandan Marmaray projesi kapsamında Üsküdar ve Yenikapı'da ortaya çıkartılan limanlar yeni ve oldukça aydınlatıcı bilgiler sunmaktadır.

13. yüzyıl ile 15. yüzyıl arasında Kuzey İtalya ve Bizans kentlilerini farklılaştıran bir çok neden bulunmaktadır. İtalyan kentleri bağımsız topluluklar haline dönüşürken, Bizans kentleri merkezi otoriteye bağlı kalmışlardır, İtalyan tüccarlar Bizans toprakları ve denizleri de dahil olmak üzere Akdeniz'in ticaret dünyasını yönlendirirken Bizans'ın ticari genişlemesine dair pek az şey görülmektedir. Gelişmiş İtalyan kentleri bankaları, ticaret şirketlerini ve endüstriyel üretimi yaratırlarken bu “yeni” ekonominin işaretlerini Bizans dünyasında görmek çok zordur (Kazhdan 1995, 2).

Tarihsel kaynaklardaki verilerin azlığını dengeleyecek unsur arkeolojik kazılardır. Ama burada da Ortaçağ arkeolojisinin ülkemizde yeni gelişen bir dal olduğunu, Batı'dan esinlenen ve kendi uygarlıklarının kökeni olarak gördükleri ve adeta bir kimlik kavramı çerçevesinde geliştirdikleri klasik arkeoloji bağlamında gelişen ülkemizdeki arkeoloji de yakın zamana kadar Ortaçağ tabakalarına daha az bir itina ile yaklaşmış, kazı ekiplerinde Ortaçağ uzmanlarını nadiren bulundurmuşlardır. Ayrıca Antik Dönem'den ya da Ortaçağ'dan gelen liman bölgelerinde yapılacak bilimsel çalışmalar son derece maliyetli olması nedeniyle sayısal olarak daha az uygulaması görülür. Çalışmamızın tarihsel yaklaşıma ağırlık vermesi nedeniyle arkeolojik buluntuları global açıdan ticari faaliyetler bağlamında değerlendiren kaynaklara ağırlık verilmiş, sadece belirli bir bölgenin arkeolojik kazıları sonucu çıkarılan malzemenin değerlendirildiği çalışmalara daha az yer verilmiştir.

Öncelikle tarihçe bölümünde (Bölüm II) kısa vadeli bir takım olaylardan ve dinamiklerden yola çıkarak bölgenin 12. ve 13. yüzyıllardaki politik haritasını (bir anlamda konjonktürünü) ortaya koymaya çalıştık. Braudel bunu ekonomi üzerinden bir

okumayla gerçekleştirdik, biz ucu ekonomiye de dayanan politik olaylar üzerinden bir okuma gerçekleştirdik.

Liman kentleri söz konusu olunca, insanoğlunun denizle olan ilişkisini göstermesi açısından jeolojik tarih yaklaşımı III. Bölüm'de yararlı olmuştur. Özellikle son zamanlarda gelişen teknolojiyle birlikte jeoloji biliminin daha çok arkeolojiye paralel kullanılması belirli bir dönem için bir liman kentinin fiziksel koşullarını belirlemek, arkeolojik kazılar sonucunda elde edilen fiziksel buluntular kadar önemli sonuçlar sağlamaktadır. J. C. Kraft ve H. Brückner başkanlığındaki ekiplerin Büyük ve Küçük Menderes ovalarında yaptığı çalışmalar Ephesos ve Miletos gibi kentlerin limanlarının ve bunların denizle olan ilişkileri ortaya koyması açısından önemlidir (Kraft vd. 2000; Kraft vd. 2007; Brückner 2003; Brückner vd. 2005). Yine bu bölümde insanın doğayla mücadelesine en güzel örneklerden olan liman inşa teknolojilerini mercek altına alarak Roma ve Bizans dönemlerinde inşa teknolojisi bağlamındaki örnekleri irdeledik. Bu bölümün son kısmında ise işlevsel öğelerden yola çıkarak Ortaçağ'da bir liman okuması gerçekleştirdik.

IV. Bölüm Batı Anadolu'da yer alan liman kentlerini mercek altına aldığımız bölümdür. Burada öncelikle tarihsel ve bunu destekleyen arkeolojik verilerden yola çıkarak ön planda yer alan, daha önemli olduğuna düşündüğümüz limanları ayrı alt başlıklar altında ele alırken, yine aynı kıyı şeridinde yer alıp 12. ve 13. yüzyıllarda ikinci planda kalmış olan limanları ayrı bir alt başlık altında değerlendirdik. Liman kentleri coğrafi olarak kuzeyden güneye sıralanmıştır.

V. Bölüm, Batı Anadolu liman kentlerinin 12. ve 13. yüzyıllarda Akdeniz ticaret dünyasındaki yerlerini değerlendirmeye yöneliktir. Bu konuyu iki alt başlık halinde ele alarak, öncelikle tarihi belgelerin ışığında Akdeniz'deki önemli rotalar ve konumuz olan limanların bu rotalardaki yerini tartıştık. Bir diğer alt başlıkta ise bu dönemde Akdeniz'de ticareti yapılan mallar ve Batı Anadolu liman kentlerinin bu malların ticaretindeki yerini irdeledik. Söz konusu malların sıralamasında tarihsel verilerin güvenilir bir bağlamda veri sunmaması nedeniyle alfabetik sıralama gözetilmiştir.

Tezimiz VI. Bölüm'de yer alan geniş bir Değerlendirme ve ardından da Sonuç bölümüyle sonlanmaktadır. Değerlendirme bölümünde tezimiz içinde daha önce sözü edilen konuları

genel olarak bir değerlendirme çerçevesinde ele alırken, tez içinde daha önce verilmiş olan referanslar kullanmadık.

I. 12. ve 13. Yüzyıllarda Batı Anadolu ve Kıyılarının Politik Yapısı

12. ve 13. yüzyıllar, Batı Anadolu'nun politik yapısı, dramatik gelişmelerle örülmüş son derece dinamik bir ortama sahiptir. Bu tarih sahnesinin açılışını ve kapanışını Türkler yaparken, mücadelenin diğer ana kahramanı Bizans İmparatorluğu'dur. Diğer yandan Latinler (özellikle de İtalyan Deniz Cumhuriyetleri), Akdeniz'deki askeri ve ticari üstünlükleriyle bölgenin politik tarihinde önemli bir yer alırlar.

Speros Vryonis Jr., söz konusu dönemi "Küçük Asya'da Bizans uygarlığının çöküşü" olarak tanımlar ve Batı'dan bir bakış açısıyla dönemi "Göçebelik" ve "İslamlaştırma" bağlamında değerlendirir (Vryonis 1975, 41). Öte yandan Helen Ahrweiler'in 11. ve 15. yüzyıllar arası Smyrna ve civarını ele aldığı kapsamlı çalışmasında bölgenin söz konusu dönem için politik tarihinin ayrıntılı bir kesitini vermektedir (Ahrweiler 1965). Bu bağlamda 12. ve 13. yüzyıllarda genelde Batı Anadolu'nun, özelde de kıyı şeridinin tarihi, giderek artan bir Türk tehdidi altında hayatta kalma mücadelesi olarak özetlenebilir. Bu mücadelede yaşamları deniz ticaretine bağlı olan İtalyan Deniz Cumhuriyetleri'nin askeri güçlerine de dayanarak yaptıkları ticari müdahaleler de iz bırakmıştır. İzleyen bölümlerde bu mücadelenin farklı safhaları irdelenmektedir.

Bizans İmparatorluğu'nun üzerine bugüne kadar sayısız çalışma yapılmıştır. Genel olarak kabullenilen sınıflandırma çerçevesinde tezimizin konusu olan 12. ve 13. yüzyıllar Orta Bizans Dönemi'nin son devirleri, Latin işgali nedeniyle gelen kesinti ve Konstantinopolis'in yeniden ele geçirilmesi ile başlayan Son Bizans Dönemi'nin ilk dönemini kapsamaktadır.

I. A Komnenoslar Dönemi

11. yüzyılın sonlarında tahta geçen I. Aleksius Komnenos (1081–1118) Anadolu'nun neredeyse tamamının Bizans İmparatorluğu'nun elinden kayıp giderek Türklerin eline geçtiği zor bir durumla karşı karşıya kalmıştı (Vryonis 1971, 114). Çaka³ ve kardeşi Yalvaç, Smyrna, Klazomenai, Phokaea, Samos, Mitylene ve Khios'u denetimi altına alırken, Tangripermes (Tanrıvermiş) ve Merak⁴ ise Ephesus ve çevresini ellerinde tutuyorlardı. Vryonis, Batı Anadolu'da 11. yüzyıl sonlarında ortaya çıkan bu Türk

³ Çaka üzerine daha detaylı bilgi için bkz. Anna Komnena 1996, 229-234, 248, 265-71, 336-38,

⁴ Tangripermes (Tanrıvermiş) ve Merak için bkz. Anna Komnena 1996, 336-39

emirlerini, 13. yüzyıl sonu ile 14. yüzyıl başında yine aynı bölgedeki Türk egemenliğine benzettir (Vryonis 1975, 44). Bir farkla ki ilk dalganın kısa ömürlü olmasına karşın, ikinci dalga Anadolu'nun Batı kıyılarındaki Türk varlığını günümüze kadar süren süreçte tescilleyecektir.

Bizans gerçekten zor durumdadır; imparatorluğu o zamana kadar Normanlara, Türklere ve diğer tehlikelere karşı korumayı başarmış olan merkezi ve bütünleşmiş yönetim ve savunma düzeni, 11. yüzyıl başkent aristokrasisi ile taşra aristokrasisi arasındaki çekişmeler sonucu çökmüştür. Kendisi de bir asker olan Aleksios, tahta geçtikten sonra bir yandan durumu düzelterek dengeleri yeniden oluşturmaya çalışırken, diğer yandan da batıda uğranılmış kayıpları gözden çıkararak, dikkatini doğudaki hırpalanmış sınırlara vermiş, Bizanslılarla Türkler arasında yeni bir sınır oluşturmaya çalışmıştır (Nicol 1999, 4). Devletini kurtarmaya çabalayan Aleksios'un imdadına iki olay yetişmiştir: Sicilya'daki Normanların kralı Robert Guiskard'ın (1085) ve Süleyman Şah'ın (1086) ölümü. Özellikle Süleyman Şah'ın ölümü üzerine emirlerinin kendi beyliklerini kurmasıyla Doğu'dan gelen Türk tehdidi görece azalmıştır (Vryonis 1971, 115; Cahen 2002, 10).

I. Aleksios aynı döneme denk gelen kutsal topraklar yolundaki Haçlı Ordusu'nun 1097 yılında Türklere karşı kazandığı zaferlerden yararlanarak Batı Anadolu'yu yeniden ele geçirmeye yönelik bir girişim başlatmış, 1098'de bölgeye ordusunu göndererek Türkmenleri Kedrea, Polybotus (Bolvadin), Philomelium (Akşehir) ve güneyde de Attaleia hattının gerisine püskürtmeyi başarmıştır (Ostrogorsky 1991, 336; Vryonis 1971, 114-17).

I. Aleksios Batı Anadolu'yu geri kazandıktan sonra Adramyttion'dan Smyrna'ya ve Attalia'ya uzanan kıyı boyunca bir çok kenti yeniden inşa ettirmiştir (Anna Komnena 1996, 440). Ayrıca Aleksios ve ardılları bu kentleri terk etmiş olan yerli halkı geri getirmeyi başarmışlar ve bunlara ek olarak hala Türklerin elinde kalan bölgelerden göç eden Bizans nüfusu da bu bölgelere yerleştirmişlerdir. Philomelium, Ikonium ve Neokaesareia (Niksar)'dan gelen büyük gruplar bunlar arasındadır (Vryonis 1971, 217-8). Yine de Türk akınlarının arkası kesilmemiştir. Türk akınlarından zarar gören ve yerli halkın terk ettiği Pergamon, Adramyttion ve Khliara gibi verimli topraklarda artık eskisi

gibi ürün alınmamaktadır. Bu bölgeler I. Manuel'in buralarda düzeni yeniden kurmasına kadar harap durumda kalacaklardır (Khoniates 1995, 103).

I. Aleksios'un hükümdarlık döneminin sonunda Türkler ve Bizanslılar, Müslüman ve Hristiyanlar veya yerleşik ve göçebeler arasındaki sınır, kuzeyde Sangarios Nehri (Sakarya Nehri) ile güneyde Attaleia arasında uzanan plato ve sahil kesimi arasında uzanan geniş dağlık bölgeye sabitlenmiştir (Vryonis 1971, 114-17).

Kırk yıllık aralıksız mücadele sonunda I. Aleksios Komnenos, Bizans Devleti'nin gücünü yeniden ortaya koymayı başarmıştır. Ayrıca benzersiz diplomasi yeteneğini de kanıtlamıştır. Robert Guiskard'a karşı Venedik'i, Çaka'ya karşı rakip emirleri kullanmış, Peçenekleri Kumanların yardımıyla yenmiş, Türklere karşı Haçlıları, Haçlı Devletleri'ne karşı Türkleri kullanmıştır. Yabancı güçlerin kullanmanın yanı sıra kendi askeri gücünü de arttırmıştır. Robert Guiskard'a karşı savaşırken bir deniz gücü mevcut değildi. Ancak Çaka ve özellikle de Bohemund'a karşı yapılan savaşta bir Bizans filosu başarıyla iş görmüştür (Ostrogorsky 1991, 339; Angold 1997, 183).

Askeri başarılarla karşın ekonomik yaşam pek parlak değildi. 11. yüzyılda görülen vergilerin iltizama verilmesi, dini ve dünyevi büyük arazi sahiplerine tanınan vergi muafiyeti, sikke ayarının bozulması devam ediyordu. İtalyan Deniz Cumhuriyetlerine verilen ayrıcalıklar da bu bozulma sürecine yardımcı oluyordu (Ostrogorsky 1991, 339).

I. Aleksios Komnenos'un 37 yıl süren hükümdarlığının ardından gelişen mücadelede, II. Ioannes Komnenos (1118-43), annesinin de desteklediği büyük ablası Anna Komnena ve kocası Makedonyalı Bryennios'ın önüne geçerek tahta çıkmıştır⁵ (Khoniates 1995, 3-5). Hükümdarlığı sırasında Anadolu Selçukluları ile Danişmendoğulları arasındaki mücadeleden yararlanan II. Ioannes Komnenos, doğuya seferler düzenlemesine rağmen Türkmen akıncıların Batı Anadolu'ya yönelik akınlarının devam ettiği görülmektedir (Vryonis 1975, 45).

II. Ioannes Komnenos'in, 8 Nisan 1143'teki ölümünün ardından oğlu, I. Manuel unvanıyla tahta geçmiştir (Khoniates 1995, 30). Manuel'in hükümdarlığının

⁵ G. Ostrogorsky, Ioannes'in imparator olmasını Aleksios'un iradesine bağlayarak karısı Eirene ve kızı Anna'ya kastederek ".. onlara açıkça bir red cevabı vermeden imparatorluk tacını oğluna aktarmaya muvaffak oldu.." şeklinde anlatır (Ostrogorsky 1991, 348)

başlangıcında, dedesi Aleksius Komnenos'un tahta ilk geçtiği dönemlerdeki olaylara benzer bir durum gelişmiş ve 11. yüzyıl sonlarına doğru Sicilya üzerinden Bizans için tehlike oluşturan Robert Guiscard gibi şimdi de yeğeni Sicilya-Norman kralı Roger, Bizans İmparatorluğu'na savaş ilan etmiştir (Heyd 1923, 198).

Manuel Komnenos'un (1143-1180) uzun hükümdarlığı Batı Anadolu'daki vadilere doğru göçebe baskısı için son derece önemlidir. Hükümdarlığının başlangıcında Manuel de babası gibi göçebelere Melangia bölgesinden uzaklaştırarak, Bithynia bölgesinin güvenliğini sağlama gereğini duydu. Ancak kısa bir süre sonra, 1146'da, Türkmenlerin akımları Kaystros vadisindeki Kelbianon, Lydia bölgeleri ile Meandros (Menderes) vadisindeki ve Phrygia'daki kentlere uzanınca, Manuel de Philadelphia ve Ikonion'a kadar uzanan sefer düzenlemek zorunda kaldı (Vryonis 1975, 46).

Yine onun hükümdarlığı sırasında 1147-48 kışında II. Haçlı Ordusu, Adamyttion'dan başlayarak Ephesos'a kadar Anadolu'nun batı kıyılarından güneye inmiş, buradan da Kutsal Topraklara gitmek için gemilere bindikleri Attealia'ya yönelmişlerdir. Khoniates, Haçlı ordusunun bir bölümünü oluşturan Alman ordusunun son derece kalabalık olduğundan ve imparator Manuel tarafından askerlerin sayısını belirlemekle görevlendirilen memurların bu "muazzam" ordu karşısında saymaktan yorulup işi yarım bıraktıklarını söyler (Khoniates 1995, 44). Haçlı ordusunun Batı Anadolu kıyıları boyunca ilerleyişinin günlük yaşamı etkilediği bir gerçektir. Güzergah boyundaki kentler kapılarını kapalı tutuyor ve Haçlı Ordusu askerlerinin ihtiyaçları surların üzerinden uzatılan sepetlerle karşılanıyordu. Bu durumda askerlerin verdiği paranın karşılığını vermek, sur üzerinden satış yapan halkın insafına kalmış durumdaydı. Ayrıca Manuel'in Haçlılara karşı planlı politikası bir adım daha ileri gitmiş ve mal satmak isteyen Haçlılara verilmek üzere daha düşük ayarlı paralar basılmıştır (Khoniates 1995, 44).

I. Manuel, Türk akıncılar tarafından çok rahatsız edilen Khiliara, Pergamon ve Adramyttion bölgesindeki halkı ve yerleşim yerlerini korumak için, dağınık durumda bulunan iskan yerlerini birleştirmiş ve buraları kuvvetli müstahkem mevkiilerle korumaya almıştır (1165-1170). Khoniates'e göre bu önlem bölgedeki verimliliği, dolayısıyla da nüfus ve refahı büyük ölçüde arttırmıştır (Khoniates 1995, 103).

Ostrogorsky, Manuel'in imparatorluğu eski parlak günlerine döndürmek için planları olduğu ve bu çerçevede Batı'ya, özellikle de İtalya'ya karşı seferler düzenlediğini belirtir. Bu çerçevede 1155 yılında Ancona'ya bir filo gönderen Manuel, saf değiştirerek kendi yanında yer alan Norman vasallarının da yardımıyla kısa bir sürede Apulia'nın en önemli kentlerini ele geçirmiştir. Sonuçta Ancona'dan Tarentum'a kadar olan bölge Bizans imparatorunun egemenliğini kabul etmiştir. Ancak bu girişim Bizans'a karşı olan ittifakın güçlenmesine ve Venedikle olan ilişkilerin bozulmasına yol açmıştır (Ostrogorsky 1991, 355-6).

H. Ahrweiler, I. Manuel Komnenos'un onarım çalışmaları sonucunda Batı Anadolu'da idari düzenlemenin tamamlandığını ve yaşamın normal yoluna girdiğini belirttikten sonra bunun için önemli göstergelerden birisinin de Selçukluların akınlarında zarar gören manastır yaşamının yeniden yeşermesi olduğunu söylemektedir⁶ (Ahrweiler 1960, 188). Aslında Türk tehlikesi hiçbir zaman eksilmemiştir ve Manuel'in hükümdarlığı Türklerin vadiler boyunca batıya ilerledikleri bir dönem olmuştur. Bölge 1177-1178 yıllarında Türk akınlarından zarar görmüştür⁷ (Magdalino 2002, 128). Türkler Batı'da Kaikos Nehri'ne (Bakırçay) kadar ulaşırken, Hermos (Gediz) Nehri'nin çıktığı bölgede çadırlarını kurar olmuşlardır. Daha da batıda yerleşmelerini önündeki engel ise Philadelphia olmuştur ancak kentin 100 km. kadar doğu ve kuzey-doğusunda yoğun göçebe topluluklarının varlığına dair güçlü belirteçler vardır (Vryonis 1975, 46).

Ardından imparatorun kendisinin Malazgirt yenilgisiyle karşılaştığı, Kılıç Arslan karşısında kaybettiği Myriokephalon savaşı gelir (17 Eylül 1176). Manuel'in batı ve doğuda aldığı yenilgiler, hızlı ve başarılı başlayan girişimleri birer birer başarısızlığa uğratmış ve Bizans İmparatorluğu'nu güçsüz bırakmıştır (Ostrogorsky 1991, 362). Bu savaş Malazgirt Savaşı'ndan sonra Bizans'ın Anadolu'yu yeniden geri alma planlarının sonu geldiğini gösteren önemli sonuçlar doğurmuştur (Vryonis 1971, 125).

I. Manuel Komnenos 24 Eylül 1180'de ölmüştür (Khoniates 1995, 154). Onun ölümüyle ilgili 1180 yılında Cenevizli bir tarihçi tarafından şu satırlar yazılmıştır:

⁶ H. Ahrweiler manastır yaşamının gelişmesine örnek olarak Latmos Manastırı ve Lembos Manastırı belgelerini kanıt olarak göstermektedir (Ahrweiler 1960, 188, dipnot 49).

⁷ Thrakesion temasına yönelik bu akın Kinnamos tarafından Myriokephalon Savaşı öncesine, Niketas Khoniates tarafındansa sonrasına yerleştirilir (Ahrweiler 1965, 6, dipnot 20).

“Pera’dan bir gemi yükü ile gelen soylu Ceneviz vatandaşı Guglielmo Arnaldo’nun haberine göre bu yıl eli açık, Kutsal efendimizi memnun eden, Konstantinopolis’in en mübarek imparatoru Manuel, Eylül ayında, bakire ve din şehidi mübarek Thekla bayramında vefat etmiştir. Onun ölümüyle tüm Hristiyanlık büyük bir yıkım ve kayba uğramıştır⁸ (Day 1977, 289).

Bu, Bizans ve Batı ilişkileri hesaba katıldığında üzerine çokça tartışılabilecek bir yorumdur.

Manuel’in ölümünü izleyen süreçte başlayan ve Theodoros Laskaris’in 1211 yılında Meandros vadisinde Selçuklu sultanı Giyaseddin’i yenmesine kadar süren çözülmeye Bizans için daha büyük kayıplar olmuş ve sultanın kuvvetleri ve göçebeler daha da batıya doğru ilerlemişlerdir. İzleyen elli yıllık süreçte Bizans’ın bu bölgedeki sınırı Sinop’tan başlayıp Kastamon, Kotyaeum ve Laodikeia’yı izleyerek Makri Körfezi’ne ve Attaleia’ya kadar uzanan hat ile belirlenmiştir. Ancak Attaleia 1207 yılında Türklerin eline geçmiş ve Likya artık bir Türkmen toprağı olmuştur (Vryonis 1975, 46-47).

Manuel’den sonra taç tam olarak ergenlik çağına ulaşmamış ve henüz dadısı tarafından bakılmaya muhtaç bulunan oğlu II. Aleksios’a geçmiştir. I. Andronikos Komnenos’un verdiği taht mücadelesi ise başarıyla sonuçlanmış ve Eylül 1183’te eş imparator olarak taç giymiştir. Bundan yaklaşık iki ay sonra da genç II. Aleksios Komnenos öldürülerek, Andronikos’un tek başına iktidarının önündeki son engel de kaldırılmıştır (Ostrogorsky 1991, 366). I. Andronikos’un (1183-1185) kısa süreli yönetimi imparatorluk çapında huzursuzluklara ve ayaklanmalara yol açmış ve Batı Anadolu, imparator ile karşıtlarının arasındaki mücadeleye sahne olmuştur. Thareksion temasının dükü Ioannes Vatatzes gibi kısmen bağımsız davranan yerel güçler öne çıkmıştır (Ahrweiler 1965, 6-7; Ostrogorsky 1991, 371). İmparatorun sonunu hazırlayan olay ise Thessaloniki’yi ele geçirerek Konstantinopolis’e doğru yol almaya başlayan Norman ordusu tehlikesiyle gelmiş, daha birkaç yıl önce devletin kurtarıcısı olarak karşılanan I. Andronikos Komnenos, başkent sokaklarında linç edilerek öldürülmüştür (12 Eylül 1285) (Ostrogorsky 1991, 371).

⁸: L. T. Belgrano ve Cesare Imperiale di Sant’ Angelo’dan aktaran G. W. Day (Day 1977, 289)

Kommenosların merkezi otorite ve aristokrasi arasında kurmayı başardıkları denge aslında oldukça riskli ve belirsizdi. I. Manuel Komnenos'un iktidarının sonunda, dış politikasının imparatorluğun üzerinde yer aldığı görüşü nedeniyle altı oyulmuş ve sonrasında da I. Andronikos Komnenos'un aristokrasinin gücünü azaltmaya yönelik girişimleriyle de bu denge ortadan kalkmıştır. Angelos sülalesi aristokrasinin sevmediği bir şekilde güçlü bir hükümet üzerinde yükselmiştir ve eyaletlerdeki imparatorluk otoritesinin zorla ele geçirilmesine müdahalede bulunmamışlardır (Angold 1975, 61-2).

Kommenosların devleti yeniden ayağa kaldırma girişimleri her şeyden önce sahil bölgeleriyle kısıtlı kalmıştır. Buna karşılık devlet deniz üstünlüğünü İtalyan Deniz Cumhuriyetleri lehine kesin olarak yine Komnenoslar devrinde kaybetmiştir. Ostrogorsky, Komnenos hükümdarlarının yetenekli ancak siyasetlerinin devamlılığının bulunmadığından ve devletin iç sağlamlıktan yoksun olduğundan söz etmektedir (Ostrogorsky 1991, 339). Öte yandan Vryonis, bundan farklı bir yorum ortaya koyar. Ona göre Komnenosların programı o kadar iyi uygulanmıştır ki, yüzyılın son çeyreğindeki olumsuz koşullar bile bu durumu tersine çevirememiştir. Yazar, Laskarislerin Batı Anadolu'da başardıkları dirilişin temelini Komnenosların 12. yüzyılda oluşturdukları sağlıklı topluma bağlamaktadır (Vryonis 1971, 219).

Genel anlamda 12. yüzyıl üzerine bir değerlendirme yaparsak, Bizans İmparatorluğu'nun bu yüzyılda son derece büyük ve zengin bir başkente sahip küçücük bir devlete indirindiği söylenebilir. Elde kalan Batı Anadolu, Trakya, Makedonya, Yunan anakarası ve adalarda toprak geniş ölçüde kendi mülklerinde egemenlik süren ve Konstantinopolis'teki merkezi hükümet karşısında neredeyse bağımsız konumda olan aristokrasinin elindeydi. 11. yüzyıldaki gelişmelerle ortaya çıkan bu durum, şimdi her yere yayılmıştı ve düzeltilmesi imkansızdı. İmparatorluğun savunma düzeni uzun zamandır tek komuta altında olmaktan çıkmıştı; bu düzen, çoğu batılılardan oluşan yabancı paralı askerlere ya da her biri kendi mülkünü savunmak için çarpışan yerel beylerin komutası altındaki, birbirinden bağımsız birliklere dayanıyordu. Bu süreç içerisinde I. Manuel Komnenos'un yeğeni Isaakios Komnenos Kıbrıs'ta bağımsızlığını ilan ederken, taşranın farklı bölgelerinde bağımsızlığını ilan etmemiş ancak bağımsızmış gibi davranan başkaları da vardı (Nicol 1999, 7).

Batı Anadolu'nun nüfus yapısında da politik ve askeri gelişmeler ışığında değişimler söz konusudur; 11. yüzyıl sonundaki Türk akınları ve kısa süreli egemenliğinden kaçan yerel halk, I. Aleksios Komnenos tarafından tekrar yerleştirilmiştir. Akşehir, Konya, Niksar gibi Türklerin eline geçen kentlerde doğu bölgelerinden gelen Bizanslı sığınmacılar da yeni bölgelere yerleştirilmişlerdir (Baskıcı 2009, 41). Aynı şekilde 13. yüzyılın ilk yarısında III. Ioannes Vatazes de, Avrupa'daki Moğol akınlarından kaçan ve Tuna'yı geçerek Trakya'yı istila eden Kumanları Menderes Vadisi ve Frigya'da iskan etmiştir (Baskıcı 2009, 128).

I. Aleksios Komnenos denizde bir savunma hattı oluşturmuş ve iç bölgelere doğru bir temizliğe girişmiştir. II. Ioannes ise kaleler inşa ederek uzaktaki bölgeleri özgürleştirmiştir. Manuel de bölgenin yeniden organizasyonuna girişmiş ve 13. yüzyıl sonundaki Türk akınlarına kadar neredeyse sabit kalacak Türklerle olan sınır boyuna yeni kaleler inşa ettirmiştir (Ahrweiler 1960, 188-9).

Temalar şeklinde düzenlenmiş taşra idari yapısı dönem dönem değişikliklere uğramıştır. Smyrna'yı da içine alacak şekilde Batı Anadolu'da 8. yüzyılın ilk yarısında (741-742) oluşturulan Thrakesion teması imparatorluğun en önemli ve en eski temasıydı ve 14. yüzyıl başında Türkler tarafından ele geçirilinceye kadar varlığını sürdürdü. Ancak tarihsel süreçte kapsadığı alan bağlamında büyük değişikliklere uğramıştır. *De Thematibus* adlı eserinde Konstantin Porphyrogenitus Anadolu'daki temaları yeniden düzenlemiştir. Thrakesion teması 10. yüzyılda Adramyttion'dan Miletos'un güneyine kadar bir alanı kapsıyordu. Kedrenus ise Tharekison temasının kıyı şeridini Adramyttion'dan başlatıp, Strobilos'a kadar indirir. Olasılıkla 10. yüzyıldan gelen Latmos Manastırı'na ait bir belge Miletos bölgesini bu temanın sınırları içinde tanımlar. Bu durum 12. yüzyılın ikinci yarısında, arkası kesilmeyen Selçuklu işgallerinin ve Ikonium'da kurulan Selçuklu devletinin ardından Anadolu'nun tema yapısı yeniden ele alındığında değişecektir (Ahrweiler 1965, 124).

11. yüzyılın sonundaki Türk işgali nedeniyle pratikte Anadolu'daki tema teşkilatı ortadan kalkmıştır. Thrakesion ismi kullanılmaya devam etmekle birlikte daha çok coğrafi bir tanım durumundadır. I. Aleksios Komnenos Batı Anadolu'nun kıyılarını yeniden ele geçirdiğinde yeni bir düzenlemeye gidilmiş ve yeniden kazanılan topraklar

olağanüstü güçlerle donatılmış bir takım atanmış görevlilerce yönetilmeye başlanmıştır. Bu yöneticilerin kullandığı *duc-katepano* (veya nadiren *strategenos*) unvanı, söz konusu yöneticilerin askeri işlevinin adeta altını çizerler. Bunlar, emirleri altındaki adamların da yaşadığı bir kent veya kale etrafındaki sınırlı bir bölgeyi idare ederlerdi. Bu döneme ilişkin Ephesos dükünü, Smyrna dük veya katepanosunu ve Philadelphia ve Pergamon-Khiliara strategosunu biliyoruz. Dikkat çekilmesi gereken nokta, eski Thrakesion temasının bir çok küçük bağımsız idari bölgeye bölündüğü ve tüm temanın yöneticisi olarak belirtilen bir unvan ya da kişiye rastlanmadığıdır (Ahrweiler 1965, 124-125).

Ancak Türk akınlarının sürdüğü bir dönemde bölgesel güvenliği sağlayabilecek küçük askeri merkezler tüm bölgenin idaresini zorlaştırmaktaydı bu da söz konusu düzenlemenin sadece 12. yüzyıl başlarında kısa bir dönem geçerli olmasını açıklamaya yeter. Bizans ile Anadolu Selçukluları arasındaki sınırın görece dengeli hale gelmesiyle, II. Ioannes Komnenos söz konusu bölgenin yönetsel organizasyonunu yeniden düzenlemeye girişmiş ve bu düzenleme I. Manuel Komnenos tarafından tamamlanmıştır (Ahrweiler 1965, 125).

Tema rejiminin bu ikinci aşaması eski büyük temaların daha küçük parçalara bölünmesinden oluşmaktaydı ve temaların başına *strategos* veya *krites* yerine *dük* unvanlı kişiler atanmıştır. Aslında bu yeni durum taşra teşkilatında önemli bir dönüşüme de işaret etmektedir. Temanın hem sivil hem de askeri idaresinden tek sorumlu düktür. Kendisine bağlı olarak noterler (*grammatikoi*) ve temanın bölünmüş olduğu mali bölgelere atanmış vergi ve nüfus memurları çalışırdı. Temayı oluşturan bu bölgelere *katepanikia* denilir ve tüm bu bölgeler genel olarak *khora* olarak adlandırılırdı. Burada kullanılan *katepanikia* teriminin 11. yüzyılda önemli bir bölgenin başında bulunan *katepano* ile ya da yine aynı yüzyılın sonlarına doğru gerçekleşen Türk egemenliğinin ardından kurulan kısa süreli düzenlemede bir kentin başına getirilen *duk-katepano* ile karıştırılmaması gerekir (Ahrweiler 1965, 125). E. Ragia ise *katepanikia* oluşumunun 11. yüzyıla kadar gittiğini ve 11.-13 yüzyıl arasında (olasılıkla daha da fazlası olmak üzere) dört merkez için belge bulunduğunu söyler. Bu merkezler Abydos, Smyrna, Anaia ve Hyllarion'dur (Ragia 1998, 225).

Sonuçta *katepanikion*, yeni düzende temanın bir alt bölümüdür. Bir kent ve civarıyla sınırlandırılmış mali bir bölgeyi temsil eder ve bir memur (*energou*) mali ve hukuki işlerden sorumludur ve doğrudan düke bağlıdır. Temaların başına düklerin atanmasıyla bir kentin başındaki dük-katepano-strategoslar ortadan kalkmışlardır. Tahkimatlı kentlerin başına dükten daha alt düzeyde askeri görevlilere (*protokathemenos ve kastrophylax*) teslim edilmişlerdir (Ahrweiler 1965, 127).

Yine bu dönemde Thrakesion teması coğrafi olarak önemli değişimlere uğramıştır. II. Ioannes'in askeri başarılarına rağmen Philadelphia'nın doğusunda kalan kısım artık Türklerin eline geçmiştir. Geriye kalan bölgede eski Thrakesion temasının büyük bölümü yine aynı adla kalmakla birlikte temanın kuzeyde kalan toprakları Neokastra, güneyde kalan toprakları ise eski temanın Karia bölgesini oluşturan Milet civarını kapsayan Mylasa-Melanoudion teması olarak tanımlanmıştır. Bu arada eski temanın büyük bir kısmı korunmuş olmakla birlikte örneğin Smyrna'nın hemen kuzey-doğusunda bulunan Magnesia, 13. yüzyılda Neokastra temasına dahil görünmektedir (Ahrweiler 1965, 127).

Ahrweiler söz konusu tema düzenlemesi üzerine yaptığı tartışmada Thrakesion temasının kuruluşunu 1133'in az sonrasına tarihlenirken, Mylasa temasının kuruluşunu 1143'ten öncesine koyar. Bu temanın Mylasa-Melanoudion'a dönüşmesini ve Neokastra temasının kuruluşunu I. Manuel dönemine tarihlenerek, II. Ioannes Komnenos'un başlattığı yeni idari ve askeri düzenlemenin Manuel tarafından tamamlandığını belirtir. Bu bağlamda 12. yüzyıldaki Thrakesion teması başkenti hala daha Ephesos olan ve Smyrna ve civarını da kapsayan bir temadır (Ahrweiler 1965, 130).

Vryonis'in Anadolu'da Türkler tarafından yağmalanan kentlere dair verdiği listede Batı Anadolu kıyılarından aşağıdaki kentler bulunmaktadır.

| | |
|-------------|--|
| Adramyttium | Yağmalanmış veya tahrip edilmiş, |
| Smyrna | Ele geçirilmiş, yağmalanmış veya tahrip edilmiş, |
| Klazomenae | Ele geçirilmiş, yağmalanmış veya tahrip edilmiş, |
| Phokaea | Ele geçirilmiş, yağmalanmış veya tahrip edilmiş, |
| Ephesus | Ele geçirilmiş, yağmalanmış veya tahrip edilmiş, |

Strobilus

Yağmalanmış veya tahrip edilmiş (Vryonis 1071, 166).

Tüm bu Türk tehdidine karşın Komnenoslar, Anadolu yarımadasının belirli bir bölümü yeniden Bizans toprakları içine katmışlardır. Hendy, tahkimatların bir sınıflandırmasını yaparak farklı yöneticilerin askeri politikaları arasındaki ayrımı bulmaya çalışmış. Buna göre tüm Komnenos hanedanı yöneticileri daha çok kıyı bölgelerine ağırlık vermişlerdir: I. Aleksios'un yaptırdığı tahkimatlar kıyıda yer alırken, II. Ioannes bunlara Akhyraus (Balıkesir) ve Laodekia/Denizli'yi eklemiş, I. Manuel ise Dorylaeum / Eskişehir ve Sublaeum'u (olasılıkla Khoma/Angelokastrum ile aynı, yani Homa) ilave etmiştir (Hendy 1985, 110).

Thessalonikalı Eustathios dalga alegorisini kullanarak Komnenos Hanedanı'nın ilk üç imparatorunu aşağıdaki gibi betimler:

“Bu üç dalgadan ilki denizden Hagar'ın çöpünü temizledi; ikincisi bunları daha da öteye itti; ve üçüncüsü de onları sadece denizde değil, karada da yok etti ki günümüzde denizde çalışanların zorluğu bir İsmailoğlu'nun yüzünü görmektir”⁹

I. B. Angeloslar Dönemi

Andronikos'un son derece vahşi bir şekilde öldürülmesi feodal asaletin Komnenoslar dönemindeki askeri asaletin yükselişinin sonlandığına ve feodal asaletin galip geldiğine işaret ediyordu. II. Isakios Angelos dönemi Andronikos zamanında baskı altına alınmaya çalışılan tüm aksaklıkların ve suistimallerin suyüzüne çıktığı ve hattı bazı memuriyetlerin pazarda sebze satar gibi elden çıkarıldığı bir döneme dönüşmüştü (Ostrogorsky 1991, 371) Bu dönemde ayrılıkçı hareketler güçlenmiş, Batı Anadolu bölgesinde bağımsızlığa yönelik, yöre halkını güçsüz bırakan, sınırları gevşeten ayaklanmalar meydana geliyordu (Runyan ve Lewis 1985, 38; Ostrogorsky 1991, 393; Nicol 1999, 7). Konstantinopolis'in Latinler tarafından işgali arifesinde, Batı Anadolu'da Theodoros Mankaphas Magnesia ve Nymphaion'a kadar antik Lidya bölgesini elinde tutmaktadır. Manuel Maurozomes ise Menderes vadisinde Smyrna'yı da içine alan kıyı bölgesi de dahil olmak üzere hakimiyet kurarken, Miletos'ta Sabbas

⁹ Thessalonikalı Eustathios'tan aktaran M. F. Hendy (Hendy 1985, 110)

Asidenos¹⁰ egemendi. Bizans topraklarının IV. Haçlılar tarafından paylaşım belgesi olan *Partitio Romaniae*'de Batı Anadolu'nun adının geçmemesi Bizans hükümdarlarının bu topraklarda zaten etkin olmadıklarına bağlanmaktadır. Hatta 1198'de III. Aleksios tarafından imzalanan ve Venediklilere yeni ayrıcalıklar tanıyan fermanla bölgenin adının geçmemesi, daha o dönemde bu bölgenin imparatorluk ile idari bağının olmadığına bir göstergesi olarak alınabilir (Ahrweiler 1965, 6-7; Oikonomides, 1976, 3).

Khoniates, bu dönemde Anadolu'da gerçekleşen iç çekişmeleri anlatırken yapılanların, çevredeki düşmanların yaptıklarından beter olduğunu vurgulamakta, yabancının ellerinden kurtulan her şeyin yerel halk tarafından mahvedildiğini söylemektedir (Demirkent 2006, 45-46).

Durum, II. İsakios'un kardeşi kardeşi III. Aleksios (1195-1203) zamanında daha da kötüleşti. Halk vergi yükünün ötesinde, vergi memurlarının acımasızlığı karşısında çok kötü duruma düşmüştü. Bizans'ın bir zamanki idare ve ordusunun belkemiğini teşkil eden themalar düzeninin sadece gölgesi kalmıştı. Devlet arazisinin oldukça azalmış olmasına rağmen 12. yüzyıl Bizans'ında, Makedonya hanedanı döneminden daha fazla sayıda thema mevcuttu. Bizans eyalet idaresi, sadece adları bakımından eski themaları anımsatan, avuçiçi kadar küçük bölümlere bölünmüştü. Özel büyük arazi mülkiyetinin durmadan artması karşısında bu küçük eyaletlerin idare organları ister istemez mahalli büyük arazi sahiplerinin hükmü altına girmekte idi. Artık merkezi idarenin zaafı sonucunda valilik otoritesi yerine arazi sahibi otoritesine geçmek ve bağımsız mahalli küçük hükümdarlıkların oluşması için bir adım atmak yeterdi (Ostrogorsky 1991, 371-72). 1188-9'da Philadelphia'da Theodoros Mankaphas, II. İsakios'a karşı kısa süreli bir ayaklanma gerçekleştirmiştir. Hatta Niketas Khoniates'in aktardığına göre, Mankaphas kendi adının yazılı olduğu gümüş bir nomisma bastırmıştır. Kısa zaman öncesine kadar tanımlanmayan bu para Aphrodisias kazılarında ele geçirilmiştir (Hendy 1985, 438-9).

Ayrıca eyaletler düşman saldırıları ve sahil bölgeleri korsanların yağma akınları ile durmadan hırpalanıyordu. Bu korsanlık felaketine karşı çözülmekte olan devlet

¹⁰ Sabbas Asidenos ile ilgili daha ayrıntılı bilgi için bkz. Orgels 1935, 67-77.

tamamen acizdi (Ostrogorsky 1991, 371-73; Nicol 1999, 6). Örneğin 1192 yılında Mısır'dan, imparatorun Salahaddin'i ziyaretten dönen Bizans elçisi ile İsakios'u ziyaret etmek üzere yola çıkan Salahaddin'in elçisinin de bulunduğu bir Venedik gemisi, Guglielmo Grasso tarafından yönetilen bir Ceneviz ve Gerardo Roto ile Guido Zacco tarafından yönetilen bir Pisa gemisi tarafından kaçırılmış, elçiler öldürülmüş ve imparatora verilmek için götürülen zengin hediyeler de korsanların eline geçmişti (Heyd 1866, 75-76).

Ege Denizi'nde korku salan bir başka korsan ise, III. Aleksios zamanında önceleri ticaret amaçlı sıklıkla Konstantinopolis'a gelen Gaffaro isimde birisidir. Gaffaro, Michele Strifno adlı bir Bizanslı amiralle düştüğü bir anlaşmazlıkta hüküm giyince korsanlığa başlamış, Ege Denizi'nde bir çok kıyı kenti ve adalara saldırmış, Adramyttieon'u yağmalamış ve burada Bizanslılar adına kaptanlık yapan Kalabriyalı Giovanni Stirione'nin 30 gemilik donanmasını ele geçirmiştir. Sesto kentine yerleşip, burada korsanlıktan kazandıklarının tadını çıkarmıştır (Heyd 1866, 76-77). Bu durum Aleksios'un başkentte ve tüm imparatorluk topraklarındaki Cenevizlileri tutuklatmasına ve mallarına el koymasına yol açmıştır. Ardından amiral Stirione beklenmedik bir zamanda Bizans ve Pisa gemilerinden oluşan bir donanmayla Gaffaro'ya saldırmış, yakalamış ve öldürmüştür (Heyd 1866, 77)

12. yüzyıl sonlarına doğru Ege Denizi'ni çoğu Ceneviz ve Pisalı denizcilerle bir avuç Bizanslıdan oluşan korsanlar için bir cennete dönüşmesi Bizans İmparatorluğu'nun denizlerde sürekli denetimi sağlayacak etkin bir donanmaya sahip olmaması yol açmıştır (Runyan ve Lewis 1985, 38-40; Gill 1985, 61). Bu dönüşümde 1182 yılının Nisan ayında Latinlere karşı girişilen katliama ilişkin intikam duygularının da etkisi vardı. Peterborough'lu Benedict'e atfedilen 1191 tarihli bir kronikte çizilen ürkütücü tabloda, Ege Denizi'ndeki adalarda korsanlar nedeniyle kimsenin yaşamadığını ya da buralarda korsanların kaldığını yazmaktadır (Fotheringham 1910, 27). Hatta etkili bir deniz gücünden yoksun III. Aleksios Angelos (1195-1203), Pisalılarla 1197 yılında korsanları imparatorluk karasularından çıkarmaları konusunda anlaşma yoluna gitmiştir. Yine 1197 tarihli bir belgede ise, bir imparatorluk gemisinin Khios'a giderken para

karşılığında Pisa gemilerince korunması, Bizans donanmasının gücü ve Ege Denizi'ndeki acizliği hakkında açık işaretler verir (Fotheringham 1910, 32).

I. C Latin İşgali ve Sonuçları

IV. Haçlı Seferi'nin Venediklilerin yönlendirmesiyle hedef değiştirip Konstantinopolis'e yönelmesi ve ardında da 1204 yılında burayı ele geçirmeleri bölgedeki tüm dinamikleri alt üst etmiş, Ege Denizi çevresinde çok parçalı bir politik yapı oluşmasına yol açmıştır.

Bizans soylularının ve üst düzey görevlilerinin büyük bir kısmı henüz Latinlerin eline geçmemiş bölgelere kaçmak zorunda kalmışlardır. Bunlardan III. Angelos'un damadı Theodoros Laskaris Nikaea'da, II. İsakios ve III. Aleksios'un yakın bir akrabası olan Mikhaıl Angelos da Epiros'ta yeni yönetimler oluşturmuşlardır. Kısa zaman önce, Latin işgalinin bir sonucu başka bir devlet de Aleksios ve David Komnenos tarafından Trabzon'da kurulmuştu (Nisan 1204) (Ostrogorsky 1991, 393).

16 Mayıs 1204'te Flandre kontu Baudouin, Hagia Sophia Kilisesi'nde Konstantinopolis Latin Devleti'nin imparatoru sıfatıyla taçlandırıldı. İlk Latin patriği ise Venedikli Thomas Morosini olmuştu. Yapılan paylaşım anlaşmasına göre Baudouin bütün devlet arazisinin dörtte birini alacak, geri kalan dörtte üçün yarısı Venediklilere geçecek, diğer yarısı imparatorluk şövalyeleri arasında pay edilecekti. Baudouin'e Trakya ve Anadolu'nun kuzey batı kısmı verildi; arazisi Boğaziçi'nin her iki sahilini ve Çanakkale'yi içine alıyordu. Bir çok Ege adası, bunlar arasında Lesbos, Khios ve Samos imparatorluk mülkü olmuştu. Boniface de Montferrat ise Anadolu arazisiyle tatmin edilmek istendiyse de kendisi Avrupa arazisini tercih etti (Ostrogorsky 1991, 391).

En büyük kazancı ise Venedikliler elde etmişti. Bunlar arasında, aslında Boniface de Montferrat'a verilmiş olan Girit, Euboea, Andros ve Naksos ile Arkhipleagos adalarıyla, Çanakkale Boğazi'nda ve Marmara denizi kıyısındaki en önemli liman kentleri Kallipolis, Rhaidestos ve Heraklia ile daha iç taraftaki Edirne Venediklilerin elinde kaldı. Bu bağlamda doğuda bir Venedik koloni devleti oluşmuştu. Venedikliler kendi ana kentleri ile Konstantinopolis arasındaki bütün deniz yoluna hakim bulunuyorlardı (Ostrogorsky 1991, 391-2). Yukarıdaki satırlarda açıkladığımız gibi bu paylaşımında Batı

Anadolu (kuzey-batı bölümü dışında) yer almamıştı ve bilim insanları bunu o dönemde bölgedeki Bizans egemenliğinin zayıflığına ve bağımsız yerel yönetimlerin oluşmasına vermektedirler.

Venedikliler çok sayıdaki adayı ele geçirmek ve ellerinde tutmak için büyük sayıda paralı asker tutmak zorunda kalmışlardır. Ayrıca özellikle düşman Cenova'nın elinde olmayıp, Konstantinopolis yolunda tehlike oluşturabilecek adalara da Venediklileri yerleştirmişlerdir (Heyd 1866, 19). Sadece az sayıda ada Bizanslıların elinde kalmıştır. Bunlar arasında Rodos ve paylaşım metninde adı geçmeyen adalardır. 1234'de Rodos'u yöneten Cesare Leone Gavala İznik İmparatoru Ioanne Vatatzes'e bağlıydı ve onun donanmasının komutanıydı ancak bu ilişkiyi bitirmek istiyordu (Heyd 1866, 121). Aslında daha bağımsız hareket edebilmek için Venedik vasallığı altına girmek istiyordu (Heyd 1866, 121). Ancak Leone Gavalla 1240 yılında öldükten sonra yerine geçen kardeşi Giovanni (Ioannes) İznik imparatoruna bağlı kalmıştır (Heyd 1866, 122).

Venedikliler, Haçlılarla yaptıkları anlaşmada, Latin İmparatorluğu sınırları içine Venedik ile savaşmakta olan devletlerin vatandaşlarının giremeyeceklerine dair bir ibare ekletmişlerdi (Heyd 1866, 134). Bölgedeki ticari güçlerini yitiren Cenevizliler intikamlarını Adriyatik ve Ege Denizi'nde gerçekleştirdikleri korsanlık faaliyetleriyle alıyorlardı. Dönemin tarihçilerinden okuduğumuz kadarıyla bu faaliyetler kişisel çıkarlardan çok Ceneviz için yapılmaktaydı (Heyd 1866, 134-5). Venedik ile Ceneviz arasındaki savaş(ım) sürecinde Bizans İmparatorluğu içindeki Franklar ve Venedikliler tarafından işgal edilen bölgelerdeki Ceneviz kolonilerine ne olduğunu bilmiyoruz. 1218 tarihli bir anlaşma ile Venedik ile Cenova arasında bir barış imzalanmış ve başkent işgal edilmeden önce, son imparator olan III. Alkesios tarafından Cenevizlilere verilen hakların aynı şekilde Latin İmparatorluğu topraklarında da geçerli olmasına izin verilmiştir. Bu anlaşma 1228 yılında dört yıl daha uzatılmıştır (Heyd 1866, 136). Aynı koşullar 1251 yılı anlaşmasında da yinelenmiştir. Buradan da anlaşılacağı gibi Latin İmparatorluğu sırasında da Cenova ticari kolonileri *Romania*'da var olmaya devam etmiştir (Heyd 1866, 137). Venedikliler'in Ege Denizi ve Karadeniz'deki ticari egemenlikleri, Konstantinopolis'in VIII. Mikhail tarafından ele geçirilmesi ve onun kısa

süre öncesinde imzalanan Nymphaion (1261) anlaşmasıyla Cenevizliler'in eline geçecektir (Heyd 1866, 140).

I. D Laskarisler Dönemi

Anadolu'nun öneminin takdir edilmemiş olması Latin devletinin felaketi olarak nitelendirilebilir. Boniface de Montferrat Anadolu'yu bir tarafa bırakarak Selanik'e gittiğinden, Bizans kuvvetleri burada I. Theodoros Laskaris'in (1204-1222) etrafında toplandı. İlk adımlar son derece güç oldu. Eski devlet yapısı çözülmüştü. Philadelphia'da Theodoros Mankaphas, Menderes Vadisi'nde Manuel Mavrozomes, Milet yanında Sampson'da Sabbas Asidenos hüküm sürüyordu. Baudouin'in kardeşi Henri de Flandre ve taksime göre İznik'i alması gereken Kont Louis de Blois'ın şövalyeleri 1204 yılının sonunda Anadolu arazisini ele geçirmek için sefere çıktılar. Bizanslılar da daha tam güçlerini toplayamadan bu güçlerle savaşa girmek zorunda kaldılar. Hatta Theodoros Laskaris Poimanenon (Manyas) yakınlarında mağlup oldu ve Bithynia kentlerinin çoğu Latinlerin eline geçti. Ancak tam bu kritik anda Latin İmparatorluğu'nun Balkanlar'da uğradığı felaket Theodoros Laskaris'in ve Bizans Devleti'nin kaderini tamamen değiştirdi (Ostrogorsky 1991, 394).

13. yüzyıla geçilirken Batı Anadolu'daki yıkım ve nüfus azalması yerel beylerin baskısıyla daha da artmıştır. Konstantinopolis'in düşmesi durumun daha da kötüleşmesine yol açmıştır. Yerel güçler daha da güçlenmiş, ortamın belirsizliğinden yararlanan köylüler de tartışmalı arazilerin üzerine konmuşlardır. I. Theodoros Laskaris'in en büyük başarısı taşradaki bu anarşiye son vermek ve Türklerle görece dengeli ve değişmez bir sınır oluşturmaktır (Angold 1975, 98).

1205 yılının baharında Philadelphia'yı elinde tutan Theodoros Mangaphas¹¹, Theodoros Laskaris'in kardeşi Konstantin ile Latinlere karşı işbirliği yapıyordu. Bir başka yerel güç olan Savvas Asidenos ise Sampson'u (antik Priene) ve aşağı Menderes Ovası'nı denetimi altında tutuyordu. Kendisi daha sonra Theodoros'un hükümdarlığı sırasında hala daha Sampson'un hakimi olarak görülmekte ve yerel güçler üzerinde önemli etkisi bulunmaktadır. Kraliyet ailesinden evlenmiş ve sadece tahttaki imparatorun kardeşleri için kullanılan *sevastokrator* titriyle onurlandırılmıştır. Theodoros aynı titri 1204

¹¹ Akropolites, bu kişinin ismini Theodoros Morotheodor olarak verir (Akropolites 2008, 25).

yılından önce Menderes Vadisi'nde geniş arazilere sahip Nikephoros Kontostephanos için de kullanmıştır. O da bölgenin yerel hükümeti üzerinde önemli bir etkiye sahipti. Bu iki örnek Theodoros Laskaris'in yerel güçlerin desteğini sağlamak için malvarlıklarını onaylamak, yerel güçler üzerindeki etkilerini kabullenmek şeklinde yorumlanabilir. Sadakatleri ise yüksek unvanların verilmesiyle de daha sağlamlaştırılmıştır. Ayrıca yerel beylerin bu güçlerini dengelemek için Theodoros Laskaris ailesine dönmüş ve önemli askeri komutanlıkları aile bireylerine dağıtmıştır. Amcası Theodotos Phokas'a Grand Dük ünvanını vererek Palatia bölgesine vali olarak atamıştır (Angold 1975, 61-2; Vryonis 1971, 131).

Theodoros Laskaris Batı Anadolu'da egemenliğini, rakip Komnenoslara ve Anadolu küçük hükümdarlarına karşı sağlamlaştırarak merkezi İznik olmak üzere yeni Bizans Devletini teşkilatlandırmaya girişti (Ostrogorsky 1991, 395). Kendisi sadece Batı Anadolu'daki Bizanslılar tarafından imparator olarak tanınıyordu ve henüz taç giymemişti. Bulgarlar arasında sürgünde olan Patrik Ioannes Kamateros'u davet ederek ve onun desteğini alarak tahttaki konumunu güçlendirmek istiyordu ancak patrik bunu geri çevirdi ve kısa bir süre sonra da öldü (1206). Theodoros Laskaris iki yıl sonra Nikaia'da patrik seçmek üzere bir konsil toplamış ve Mikhail Autoreianos yeni patrik seçilmiştir. Bu patriğin ilk icraatı da Theodoros'a taç giydirmek olmuştur. Bu tören aynı zamanda imparatorluğun üzerinde yükseldiği iki önemli kurum olan saray ve patrikliğin sürgünde de olsa yeniden ayağa kalktığının bir göstergesidir (Angold 1975, 13).

Latin işgali sonucu sürgünde kurulmak zorunda kalınan Nikaia (İznik) İmparatorluğu'nun adı konulmamış gerçek merkezi Nymphaion ve Smyrna olmuştur. Smyrna kenti ciddi onarımlar geçirmiş, Bizans İmparatorluğu'nun ilk dönemlerindeki ekonomik, sosyal ve entelektüel düzeyle kıyaslanabilecek bir düzeye ulaşarak büyük bir uluslararası ticaret limanına dönüşmüştür (Ahrweiler 1965, 19, 34-35; Oikonomides 2005, 263).

Trabzon Komnenoslarını kuzeyde tutmayı başaran ve nehir vadilerindeki bağımsız beylerin egemenliğine son veren Theodoros Laskaris, 1211 yılının ilkbaharında Sultan Gıyaseddin'i de yenmeyi başarmış ve Anadolu'daki Bizans siyasi denetiminin daha fazla parçalanmasını durdurmuştur (Vryonis 1971, 131). Ancak aynı yılın sonbaharında

Latin İmparator Henry de Flandre'a karşı, Rhyndakos kenarındaki savaşı kaybetmiştir (15 Ekim 1211). Latin ordusu Pergamon ve Nymphaion'a kadar ilerlemiş, sonuç getirmeyen küçük çatışmaların sonunda da Bizans ve Latin İmparatorluğu arasında sınırı belirleyen bir barış antlaşması yapılmıştır (1212).¹² Latinler Anadolu'nun Adramyttion'a kadar olan kuzey batı ucunu muhafaza ettiler ve Selçuklu sınırına kadar olan geri kalan kısmı İznik Devleti'ne bıraktılar (Akropolites 2008, 38-39). Bu arada Theodoros Laskaris bir filo oluşturup İstanbul'a saldırıyı düşünse de¹³ ilerleyen süreçte Konstantinopolis'teki Venedik *podesta*'sı ile 1219 Ağustos'unda Venediklilere İznik Devleti sınırları içinde tam ticaret serbestisi sağlayan bir anlaşma yapıldı (Ostrogorsky 1991, 397-8).

I. Theodoros'un hükümdarlığı sırasında Latinlerin ve Türklerin saldırılarına daha açık olan Nikaea'daki darphane Magnesia'ya taşınmıştır. Böyle bir kararın ön koşulu doğal olarak Theodoros'un Philadelphia'daki Theodoros Mangaphas'ı, Menderes Vadisi'ndeki Manuel Mavrozomes'i ve Miletos yakınlarında Sampson'daki Sabbas Asidenus'u devre dışı bırakmış olmasıydı (Hendy 1985, 446). Hendy ayrıca Philadelphia'da da olası bir darphanenin varlığından söz eder.

I. Theodoros Laskaris'in ardından tahta damadı III. Ioannes Vatazes geçmiştir. Poimanenon yakınlarında Latin ordusuna karşı galibiyet kazanmış ve Latinlerin Anadolu'daki hemen tüm toprakları İznik Devleti'nin hakimiyetine geçmiştir. 1125 yılında imzalanan barış antlaşması ile Latinler Anadolu'da sadece Boğaz'ın Anadolu kıyılarını ve Nikomedia civarını ellerinde tutabilmişlerdir. Ayrıca İznik donanması Lesbos, Khios, Samos ve Ikaria adalarını ele geçirmiş, Rodos ise imparatorun egemenliğini tanımak zorunda kalmıştır (Ostrogorsky 1991, 402).

I. Theodoros Laskaris sarayını İznik kentine yerleştirirken, ondan sonra tahta geçen III. Ioannes Dukas Vatazes (1222-1254) imparatorluk sarayını Smyrna yakınlarındaki

¹² Vryonis Theodoros Laskaris'in anlaşmayı yenilgiden 3 yıl sonra, 1214 yılında sonuçlandığını belirtir (Vryonis 1971, 131). Angold ise "olasılıkla" 1212 yılında şeklinde bir ibare kullanmıştır (Angold 1975, 111).

¹³ Ostrogorsky, İmparator Henri'nin 13 Ocak 1212'de Pergamon yakınlarındaki ordugahından gönderdiği bir mektubunda Theodoros Laskaris'in böyle bir amacı olduğunu yazdığından bahseder (Ostrogorsky 1991, 397, dipnot 4).

Nymphaion'a taşımıştır (Ostrogorsky 1991, 397). Bu da Batı Anadolu kıyılarının kaderini önemli ölçü de etkilemiştir.

IV. Haçlı seferi öncesi Smyrna ve çevresindeki verimli topraklar oldukça iyi durumda bulunan bağımsız köylüler tarafından işlenmekteydi. Bu durum İznik Devleti'nin kurulmasından sonra değişmiş ve bağımsız köylüler bölgeye adeta akın eden yeni toprak sahiplerine bağımlı hale gelmişlerdir. Bölgede 1204 öncesi uygulanmayan *pronoia* sistemi I. Theodoros tarafından başlatılmış, yönetici sınıfa toprak verilmiş ve bu yeni uygulamalar da yapılsa değişiklikler getirmiş. Latin İşgali öncesi Pantokrator Kilisesi'ne ait olan Smyrna'daki arazilerin işgal sonrası devlete geçmesi ve buraların da I. Theodoros tarafından Blateros'a *pronoia* olarak verilmesi bu yeni duruma güzel bir örnek oluşturmaktadır. Aynı arazi daha sonra Ioannes Vatazes tarafından yeniden kurulan Lembos Manastırı'na verilmiştir (Ahrweiler 1956, 55).

Batı Anadolu'nun 13. yüzyıldaki refahı tarım ve hayvancılığa yoğun bir şekilde yatırım yapan Laskaris imparatorlarının ekonomik politikalarına bağlanabilir. III. Ioannes Vatazes'in kendi mülklerini düzgün bir şekilde işletmeyi iş edindiğini ve aynı şeyin diğerleri tarafından yapılmasına da büyük önem verdiğini kaynaklardan okumaktayız (Laiou 2002, 320). Yabancı kökenli lüks malların satın alınmasını halkına sakalayan Vatazes, karısına kendi çiftliğinde satılan yumurtaların kazancıyla aldığı inci ve müceherlerle süslü bir taç hediye etmiştir ve kendisi bunu "yumurta tacı" olarak adlandırmıştır. Vatazes ölümünden sonra Küçük Asya'da yaşayanlar tarafından bir aziz olarak görülmüştür (Ostrogorsky 1991, 410; Angold 1975, 31-32).

Konstantinopolis'in düşüşü ve İznik'teki sürgün, Bizanslıların Musevilerle aralarında koşutluk kurmalarına yol açmıştır: İznik Babil iken Konstantinopolis Sion'dur. Kurulan bir başka koşutluk ise Perslere karşı savaşan Greklerdir. Bu bağlamda I. Theodoros Laskaris tarafından öldürülen Selçuklu sultanı I. Gıyaseddin Keyhüsrev, Xerxes ile özdeşleştirilmektedir. 12. yüzyılda kendilerini basitçe "Romalı" olarak adlandıran Bizanslı yazarlar için "Helen" sözcüğünün kullanımı da yaygınlaşmıştır. Oysa daha önceleri bu sözcük pagan anlamında kullanılmaktaydı. Ancak bu kullanım tamamen *Belles-Letter* için geçerlidir (Angold 1975, 29-30).

Vatatzes'ten sonra tahta çıkan imparator II. Theodoros Laskaris'in, dört yıllık kısa hükümdarlığı sırasında politik yaşamda önemli bir değişiklik olmamıştır. Babası gibi bilime özel bir ilgi göstermiş ve Nikephoros Blemmydes'in öğrencisi olmuştur. Ayrıca onun döneminde İznik sarayını bir bilim merkezine dönüştürmüştür (Ostrogorsky 1991, 413). II. Theodoros, 1258 Ağustos'unda 36 yaşındayken ölünce İznik tacı henüz yedi yaşında bulunan oğlu IV. Ioannes'e geçti. Ayrıca henüz yedi yaşında olan Ioannes'e naib olarak Georgios Muzalon seçilmişti. Ancak daha II. Theodoros'un ölümünün dokuzuncu gününde, düzenlenen tören sırasında Georgios Muzalon ve kardeşleri kilisede bastırılarak mihrap önünde öldürüldüler. Naiplik de Mikhail Palaiologos'a aktarıldı. Kilise dahil olmak üzere bütün çevrelerce sevilen Mikhail Palaiologos *megas duks* ve *despotes*'liğe yükseltilmiş, ardında da 1258'i 1259'a bağlayan günlerde¹⁴ küçük Ioannes Laskaris'in müşterek hükümdarı olarak imparatorluk tacını takmıştır. Kısa bir süre sonra IV. Ioannes Laskaris, kör edildi ve VIII. Mikhail, Laskaris hanedanına son vererek bir anlamda Bizans tarihinin en uzun süreli hanedanı olan Paleologos Hanedanını kurmuş oldu (Ostrogorsky 1991, 413-6).

İznik imparatorları kilisenin karşı çıkmasına rağmen bir yandan da Papalıkla Kilise Birliği için görüşmeler yapıyorlardı. Bundaki amaç tüm Latin saldırganlığını önlemek ve başkenti daha kolay ele geçirmektir. Öte yandan her ne kadar görüşmeler devam etse de III. Ioannes Doukas Vatatzes (1222-1254) Latin karşıtı bir politika güdüyor ve bu politikası da patrik II. Germanos tarafından destekleniyordu. Bir anlamda Kilise Birliği üzerine yapılan görüşmeler İznik İmparatorluğu'nun diplomasi tarihinde önemli ancak kısır bir bölümünü oluşturmaktadır (Angold 1975, 15-16).

Bu süreçte Meandros Nehri'nin güneyindeki Karia kıyıları, İznik İmparatorluğu'nun bir parçasıydı ve en güneyde merkez Knidos yarımadasındaki Stadia idi (Angold 1975, 100, dipnot 30; Akropolites 2008, 54). Ancak bu bölge Konstantinopolis'in yeniden ele geçirilmesinin hemen ardından Türklerin eline geçmiştir (Angold 1975, 100). Yine Laskarisler döneminde Smyrna'da inşa edilen donanmayla bu bölge ile Rodos arasında bir deniz gücü oluşturulabilmişse de, denizlerin denetimi 1204'ün hemen öncesinde

¹⁴ Mikhail Palaiologos'un taç takma tarihi ile ilgili ayrıntılı tartışma için bkz. Ostrogorsky 1991, 413, dipnot 2.

olduğu gibi Venediklilerin ya da Bizanslı ve İtalyan denizcilerden oluşan korsan filoların elindedir (Runyan ve Lewis 1985, 32).

I. E Palaiologoslar Dönemi

VIII. Mikhail Venediklilere karşı kendini güvenceye almak için Cenovalılarla müzakereye girişti ve 13 Mart 1261'de Nymphaion'da, doğuda Cenova'nın güçlü konumuna temel oluşturan anlamayı imzaladı. Ege Denizi bir anlamda Cenevizlilerin *mare nostrum*'una dönüşmüştür (Lopez 1964, 449; Maltezou 2003, 253). İleride daha ayrıntılı olarak işleyeceğimiz bu anlaşmaya göre Cenevizliler, Venediklilere karşı yapacakları askeri güç yardımı karşılığında imparatorluk arazisinde geniş imtiyazlara, vergi ve gümrük muafiyetine sahip olacaktı. Kısacası, 11. yüzyıl sonlarından beri Venedik'in elde ettiği üstünlüğü bu kez Cenova ediniyordu (Ostrogorsky 1991, 415). Cenova bu üstünlüğünü Pisa'yı Meloria'da (1284) ve Venedik'i de Curzola'da (1298) yenerek perçinlemiş ve 14. yüzyıl ortalarına kadar devam ettirmiştir (Balard 1978, 76).

Nymphaion Anlaşmasına göre Cenevizlilerin ayrıcalıklardan yararlanabileceği ve hatta koloni kurabilecekleri merkezler arasında Anaia ilk sırayı alırken diğer merkezler arasında Smyrna ve Adramyttion da vardır. Ancak Cenevizlilerin bu ayrıcalıklardan yararlanıp Anaia'da gerçekten bir koloni kurup kurmadığına dair bilgilerimiz yeterli değildir (Maltezou 2003, 256). Smyrna'nın durumu ise biraz daha farklıdır. Heyd, Mikhail'in Smyrna'yı kendi egemenlik haklarından vazgeçerek, kendilerine ve Bizans piskoposuna saygı duymaları koşuluyla Cenevizlilere politik egemenlik verdiğini belirtmektedir ve bu durumun 1300 civarında Türklerin gelişine kadar devam etmiş olması gerektiğini söylemektedir (Heyd 1866, 318). M. Balard ise Cenevizlilerin Smyrna'yı hangi koşullar altında elde ettiklerinin net olmadığını ama 13. yüzyıl sonunda Cenevizli tüccarların kente uğradığına dair bilgilerin tarihsel belgelerde yer aldığını yazmaktadır. Daha da ilginç bir kayıt ise 1294 yılında Smyrna'da *kommerkion* ödemekten yakınan Cenevizliler belgelerde yer almaktadır. Cenevizlilerin kente yerleşmeleri ve kıyıda Ceneviz Kalesi olarak bilinen kaleyi inşa etmeleri 1304 yılındaki imparatorluk fermanından sonra olmalıdır¹⁵ (Balard 1978, 165). Baykara, eski kaleyi

¹⁵ Smyrna Limanı'nda yer alan kale ile ilgili ayrıntılı tartışma için bkz. Bölüm IV'te "Smyrna" başlığı.

(*palaion kastron*) onartan Vatazes'in limandaki yeni kaleyi (*neo kastron*) de 1231-35 civarında inşa ettirmiş olması gerektiğini belirtmektedir (Baykara 1974, 74).

Heyd, Cenevizlilerin anlaşmayı izleyen yirmi yıl boyunca yerel Bizanslılarla bir olup Venedik gemilerine karşı korsanlık faaliyetlerinde bulduklarını ama Türklerin geldiği 1300 öncesi bölgeyi terk ettiklerini yazar (Heyd 1866, 318-9). Adramyttion ise izleyen yüzyılın başlarında Cenevizlilerin elinde idi ve Türklere karşı vassalı olduğu Bizanslılarla kenti savunmuştur (Heyd 1866, 319).

Temelde Konstantinopolis'in yeniden alınmasına yönelik girişimlerde Ceneviz yardımı için yapılan Nymphaeon Anlaşması'nın imzalanmasından kısa bir süre sonra, hiç de beklenmedik bir şekilde ve Cenevizlilerin yardımı olmadan başkent Latinler'den geri alınmıştır. Bulgar sınırını denetlemek için küçük bir birlikle Trakya'ya gönderilen ordu kumandanı Aleksios Strategopulos, Konstantinopolis'in yakınlarından geçerken kentin hemen hemen savunmasız olduğunu görmüş ve yaptığı baskın sonucu, hemen hiçbir direniş görmeden 25 Temmuz 1261 sabahı başkenti ele geçirmiştir. Bunun ardından VIII. Mikhail Paleologos 15 Ağustos 1261'de büyük bir törenle Konstantinopolis'e girmiştir (Ostrogorsky 1991, 415).

Ancak Latin egemenliği derin izler bırakmıştı. İtalyan Deniz Cumhuriyetleri Bizans sularına egemendi. Bu kentlerin kolonileri bütün devlet arazisine yayılmış ve Doğu Akdeniz havzasındaki adaların çoğu bunların egemenliğindeydi (Ostrogorsky 1991, 417). VIII. Mikhail bölgede egemenliği yeniden ele geçirmek için Peleponnes'e kardeşi *sevastokrator* Konstantinos yönetiminde, içinde 5000 ücretli Selçuklu savaşçısı bulunan kuvvetli bir ordu göndermiş, Cenevizlilerce takviye edilmiş Bizans donanması da Latinlerin elindeki adalara saldırmıştır (Ostrogorsky 1991, 419).

1263 yılının ilkbaharında Cenova filosu Nauplia körfezinde Venedikliler tarafından bozguna uğratıldığında Mikhail'in İtalyan Deniz Cumhuriyetleri'ne yaklaşımı değişmiş ve beklenen yararın sağlanamadığı gerekçesiyle Cenevizlilerle ittifak feshedilmiştir. Venediklilerle yeni bir anlaşma hazırlığına girişen VIII. Mikhail, daha sonra fikir değiştirerek yeniden Cenevizlilerle yakınlaşmış, onların imparatorluk topraklarında serbest ticaret yapabilecekleri teyit edilmiş ve Konstantinopolis'in varoşlarından Galata bunlara tahsis edilmiştir (1267). 4 Nisan 1268'de ise bu kez Venediklilerle bir anlaşma

yapıldı ama daha önceden öngörülen Cenevizlilerin Bizans topraklarından çıkarılmasına ilişkin madde antlaşmadan çıkarılmıştı (Ostrogorsky 1991, 420).

Mega duks'luğе yükseltlen İtalyan Licario'nun deniz harekatı 1276 yılından itibaren özellikle başarılı oldu: Euboea ve Ege adalarının büyük bir kısmı onun eline geçti; Bizans filosu Ege Denizi'ne yeniden egemen olmuştur (Ostrogorsky 1991, 426).

VIII. Mikhail'den sonra tahta oğlu II. Andronikos (1282-1328) geçmiştir. Üst düzey eğitime sahip Andronikos'un danışmanları arasında Theodoros Metokhites ve Nikephoros Gregoras gibi dönemin önemli entelektüelleri vardı. (Ostrogorsky 1991, 442).

VIII. Mikhail'in Ceneviz ve Venediklilerin gereğinden fazla nüfuz sahibi olmalarını önlemeye çalışırken, II. Andronikos tek taraflı olarak ve kayıtsız şartsız Cenevizlilerle dayanışmıştı. Venedik, Ege Denizi'nin güneyinde egemendi. Cenevizlilerse Kuzey Ege adalarında, Marmara Denizi'nde, Karadeniz'de egemendi ve dolayısıyla Doğu'dan malların ticareti konusunda Venedik'e üstün durumdaydı. 1294 yılında iki kent arasında Bizans İmparatorluğu'nun da katıldığı bir savaş başladı. Venediklilerin saldırdığı Cenevizlilere sığınak sağlayan Bizanslılar Venedik'in tehditlerine maruz kaldı. Bunun üzerine Bizanslılar da Venediklilere saldırdı. 1299 yılında Cenevizliler Venedik'le "ebedi barış" anlaşması imzalayınca savaş, Venediklilerin yüklü tazminat talep ettikleri bir Bizans-Venedik savaşına dönüştü. Donanmaya sahip olmayan Bizans, Venedik isteklerini kabuk etmek zorunda kaldı. Bunun ardından Cenevizliler Galata'yı güçlü bir surla çevirdiler. Ayrıca Cenovalı kumandan Benedetto Zaccaria, Bizans'a ait olan Khios adasını ele geçirdi (1304). Her iki kentte bu savaştan güçlenmiş olarak çıkarken kaybeden sadece Bizans İmparatorluğu oldu¹⁶ (Ostrogorsky 1991, 453).

On üçüncü yüzyılın ikinci yarısında ise Ege denizindeki korsanlık faaliyetleri VIII. Mikhail Paleologos'un de katkısıyla farklı bir karakter kazanmıştır. İmparator denizcilere maaşlarının yanında mükâfat da (*φιλανθρωπίαι*) vermiştir. Söz konusu

¹⁶ Heyd, II. Andronikos'un donanmayı dağıtmasının ardından hala daha Bizans İmparatorluğu'nun denetiminde olan Khios, Lesbos, Samos ve Tenedos gibi adalara konuşlanan Türk korsanların bulunduğunu ve bu durum karşısında Benedetto Zacchaira'nın bu adaları imparatorundan istediğini yazar. Sonuçta 1304 yılında II. Andronikos on yıllığına Khios adasını Zaccharias'a vermiştir (Heyd 1866, 358-9).

mükâfattan yola çıkarak bu sözcüğün “ganimet” şeklinde yorumlanabileceği ve bununda VIII. Mikhail’in donanmasındaki denizcilerin, kazançlarının bir kısmını korsanlık faaliyetlerinden elde edilen ganimetlerle karşıladıkları söylenebilir (Morgan 1976, 421). Çoğunun Cenevizli olduğu ve aralarında Giovanni Senzarakson, Andrea Gaffaro, Giovanni del Cavo gibilerinin sayılabileceği bu korsanlar Venedik kaynaklarında *homines domini imperatoris* (imparatorun adamları) şeklinde tanımlanmaktadır (Runyan ve Lewis 1985, 39-40; Nicol 2000, 190). Anlaşılan VIII. Mikhail bilinçli bir politika izleyerek bu yarı düzenli maceracıları yabancıların yaptığı ticaretten kazanç sağlamalarına belirli bir ölçüye kadar göz yumarak, yeni ve güçlü bir donanma oluşturabilecek ekonomik kaynaklardan yoksun imparatorluğuna ucuz yoldan deniz gücü sağlamıştır (Morgan 1976, 425).

Anaia’nın adı korsanlık faaliyetlerinin toplandığı diğer merkezler Thessalonica ve Menomvasia ile birlikte anılmaktadır (Lemerle 1957, 16-17; Morgan 1976, 421). Genellikle üç gemiden oluşan bir korsan filosunda iki gemi saldırıda bulunurken üçüncüsü de yedekte beklemekteydi. Genel eğilim, kaptanlardan birisinin zaman zaman *Sevastos* rütbesiyle de anılan Yunanlı olması, diğerlerinin ise yabancı olmasıydı. Kaptanlar *comes* ya da *comitus* unvanını taşıyorlardı. On ikinci yüzyıla gelindiğinde bu unvan geniş biçimde kullanılır oldu. Benzer bir dönüşüm amiral (*amiraglius*) terimi için de geçerlidir. Örneğin 1275 yılına kadar Gyrakis adında bir kişinin “Anaia Amirali” olarak adlandırıldığını görüyoruz. Ayrıca Venediklilerin tazminat isteklerine temel oluşturan korsanlık faaliyetlerinde yirmi kez adı geçen Cenevizli “Anapha”lı Giovanni Delcavo da amiral yapılmıştır. Kaptanlar arasında Cenevizli, Pisalı ve Frankların yanı sıra, Saladin gibi takma ad olma olasılığı da olan bir Müslüman ismi de dikkati çekmektedir. Bizanslılar az olsa da dikkat çekicidir: Gyrakis, Rodos’tan Niketas Leon, Sophianos ve Mamonas. Korsanların faaliyet alanları genellikle Ege denizinin güneyi iken zaman zaman kuzeye de yönelmiştir. Hatta Kıbrıs, Akka’ya yakın denizler ve nadiren de Yunanistan’ın batısına yayılmıştır (Morgan 1976, 424-5). Bu tür korsanlık faaliyetleri Venediklilerin ticaretleri için çok önemli olan liman kentleri ve adalardan uzaklaşmalarına neden oldu (Heyd 1866, 325).

Bizans İmparatorluğu'nda Latinlerin varlığı sadece tüccar kimliğiyle sınırlı değildi. Denizcilikte yetkin, yeterli Bizanslı olmaması nedeniyle giderek artan sayıda İtalyan denizci paralı askerlik yapıyordu. Bu bağlamda Manuel'in etkileyici deniz gücü Bizans donanmasının bir yükselişinden ziyade parası ödenerek denetim altında tutulan, Latin karaktere sahip bir gücü temsil etmektedir (Runyan ve Lewis 1985, 37). Khoniates'in dikbaşlı, inatçı, kana susamış ve devamlı Bizans'ın kötülüğünü düşündüklerine inandığı Latinlerin deniz gücündeki ağırlıklı rollerinden kaynaklanan tehlikenin farkında olan Manuel, özellikle Ceneviz ve Pisalıları yerleşik hayata özendirip, imparatorluğun zararsız bireyleri haline dönüştürmeye yönelik bir plan izlemiştir (Khoniates 1995, 139; Angold 1985; 33; Runyan ve Lewis 1985 38).

Latinlerin varlığı İznik İmparatorluğu döneminde de devam etmiş, asimile olarak toplumsal ve politik yaşama girmiş, ordunun da önemli bir bölümünü teşkil etmişlerdir (Ahrweiler 1965, 23; Laiou-Thomadakis 1980/81, 178; Oikonomides 1995, 327). Mikhail Paleologos'un Bizans tahtına uzanan yolunda önemli bir rol üstlenen Latinler, çocuk yaşta tahta çıkan IV. Ioannes Laskaris'in naibi *Protovestarios* Muzalon ve ailesine karşı ayaklanmaya katılmış ve Charles adında bir Latin asker Muzolon'u Sossandra Manastırı'nda öldürmüştür. Ardından Mikhail'in imparatorluğa geçişinin son aşaması olan despotluğa atanmasında sadece Bizanslıların değil, Latinlerin fikrinin sorulması, onların etkinliklerinin açık bir göstergesidir (Geanakoplos 1953, 420-27). Ancak VIII. Mikhail izleyen dönemde ordu ve donanmada yabancı paralı askerlerin kullanılmasına bir sınır getirmiş ve bunların yerine yine kendisinin özgürlüğe kavuşturduğu Peloponnessos'un kıyı kesimlerinden *Tzacon*'lar ile Latin-Bizans evliliklerinden doğan yarı-kastlara (*Gasmouloi*) ağırlık vermiştir (Ahrweiler 1966, 405; Morgan 1976, 420-21). Yine de Pakhimeres'e göre Bizans donanması Konstantinopolis'i korumak için yeterli olsa da tüm imparatorluğu koruyacak güçten yoksundur (Balard 1978, 48).

Bizans İmparatorluğu'nda başkent Konstantinopolis karşılıklı değiş-tokuş ve transit ticaret merkezi iken eyaletler, politik koşullar izin verdiği sürece gıda ve hammadde ihraç edip, imal ürün alan bölgeler konumundadır. Bu alışverişte de on ikinci yüzyıldan itibaren Latinlerin giderek artan bir ağırlığı söz konusudur (Laiou-Thomadakis 1980/81,

177). Batı Anadolu liman kentlerinin tarihi de, özellikle Bizans İmparatorluğu ile İtalyan Deniz Cumhuriyetleri arasındaki ilişkiyle yakından ilgilidir. Politik bağlamda ele alındığında Bizans İmparatorluğu, yeterince güçlü olmayan donanmasından kaynaklanan eksikliği, İtalyan Deniz Cumhuriyetleriyle bağlaşıklıklar kurarak gidermeye çalışmıştır. Bu bağlaşıklıkların ekonomik yaşama yansması ise giderek artan bir Latin egemenliği olmuştur. Bunda 1250–1400 yılları arasında denizcilikteki teknolojik gelişmeleri başarıyla uygulamaya koyan İtalyan Deniz Cumhuriyetleri'nin deniz ticaretindeki yetkinlikleri de büyük bir paya sahiptir (Lane 1986, 238).

Konstantinopolis patriği I. Athanasios (1230–1310) Cenevizlileri Konstantinopolis'i ellerinde tutmakla ve hatta tahıl karşılığı kadınlarını teklif etmekle suçlarken, Nikephoros Gregoras (1295–1360) Batıların Bizans denizlerini denetim altına aldıktan sonra Bizanslıların zenginliklerini ellerine geçirdiklerini söyler. Bu tür eleştirilere bir örnek de daha geç dönemden gelir. Plethon (y. 1355–1452) yün, keten, ipek ve pamuk üreten bir toplumun bunları giysiye dönüştürememesinden yakınarak ve Atlantik'te üretilen yünden, İonya Denizi'nin ötesindeki topraklarda yapılan giysilerin giyilmesini büyük bir felaket olarak nitelendirir. Bu bağlamda Laiou, Mora Yarımadası'nda on ikinci yüzyıldan on üçüncü yüzyılın başına kadar gelişen tekstil endüstrisinin neredeyse rastlantısal kaldığını yazmakta ve Batı Anadolu'dan bahsetmemektedir (Laiou-Thomadakis 1980/81, 187-88).

Konstantinopolis'in yeniden ele geçirilmesiyle (1261) ilgi, yeniden kazanılan topraklara kaymış ve izleyen süreçte özellikle VIII. Mikhail'in izlediği politikalarla Anadolu'nun imparatorlukla olan bağlarında doğan zayıflık, bölgeyi Türk akınlarına karşı gevşek bir yapıya dönüştürmüştür (Ahrweiler 1965, 4; Runyan ve Lewis 1985, 39-40; Oikonomides 1988, 321). Dalaman Ovası'ndaki Türkmen ayaklanmasının yedi yıl sonrası VIII. Mikhail, Türk tehdidine karşı kardeşi Ioannes komutasında bir ordu göndermiştir. Ancak Karia bölgesi (Meandros'un güneyiyle Dalaman'ın kuzeyinde kalan kısım) Türkler tarafından alınmış durumdaydı ve Türkler Strobilus, Stadia ve Trakhia limanları da dahil olmak üzere Karia'nın büyük bir bölümünü ellerine geçirmişlerdi (Vryonis 1975, 47). Dokuz yıl sonra, 1278'de, Mikhail Meandros bölgesine durumun daha da fazla bozulmasını engellemek için bir sefer daha

düzenlemiştir, ancak bu kez de Priene, Miletus ve Magedon düşmüş durumdadır ve Türkler kuzeydeki Küçük Menderes vadisini işgal etmişlerdir. Tralles ve Nysa 1282 yılında Menteşe Beyliği tarafından alınmıştır ve giderek Menderes Nehri'nin ağzına doğru yaklaşmaktadır. 1304 yılında Ephesos düşmüştür. Kuzeydeki Bergama 1302 yılında Türklerin eline geçmiştir (Vryonis 1975, 47).

Akka'nın Müslümanların eline geçtiği 1291 yılında Papa'nın, Doğu Akdeniz'de İslam ülkelerine karşı abluka ilan etmesinden sonra, Hristiyan donanmaları Anadolu kıyıları boyunca karakol gezmekteydiler. 1293 tarihinde 20 kadırgadan oluşmuş bir Venedik donanması Alanya'yı ele geçirdi. Karamanlılar kısa zaman sonra kenti geri alsalar da, Latin Deniz Cumhuriyetleri ve bu arada Rodos'a yerleşmiş Hospitaller şövalyeleri, Anadolu kıyılarının güneyinde, Makri Körfezi'nden Çukurova (Kilikya)'ya kadar bir çok önemli deniz üssünü ele geçirdiler. Öte yandan Batı Anadolu 1290-1304 tarihleri arasında tümüyle Türkmenlerin egemenliği altına girmiştir. Menteşe Beyliği, 1269 yılına doğru Karia (Teke) kıyılarını (Strobilos, Stadia ve Trakhia limanları dahil) yönetimi altına almıştır. Daha kuzeyde Ephesus körfezinde Anaea (Aniya) bu dönemde her menşeden korsanın toplanma yeri olup, Türk korsanları 1278'e doğru burada sağlam bir şekilde yerleşmiş bulunuyorlardı (İnalçık 2010, 11-12). Menteşe beyleri korsanlık ederek denize ilk açılanlar oldular. Bir Bizans donanması olmadığı için de, işsiz kalmış Bizans denizcilerinin hizmetlerinden çok büyük yarar sağladılar (Cahen 2002, 337).

Öte yandan VIII. Mikhail ve II. Andronikos artan Türk ilerlemesine karşı bir takım askeri tedbirler almaya çalışmış ve bunda da geçici bir takım başarılar elde etmişlerdir. Örneğin 1278'de VIII. Mikhail'in oğlu Andronikos bir ordu ile Menderes vadisinden Türkleri atmak için yola çıkmış, belirli başarılar elde etmiş ve hatta Tralles (Aydın) kentini bile yeniden kurdurmaya girişmiştir. Andronikopolis ya da Palailogopolis olarak adlandırılması planlanan kent, Andronikos'un bölgeden ayrılmasından sonra Nysa (Sultanhisar) ile birlikte Türklerin eline geçmiştir. Hatta Pakhymeres'e göre kentten yirmi bin de köle almışlardır (Nicol 1999, 92-93).

Yüzyılın sonlarına doğru bu kez Aleksios Philanthropenos yönetimindeki Bizans ordusu bölgede başarılar elde etmiştir. Ancak Philanthropenos 1295 sonbaharında imparatora başkaldırmış ve yandaşları tarafından imparator olarak ilan edilmiştir. Pakhymeres

“oralardaki birçok büyük manastırda artık ayinlerde imparatorun değil, yalnızca Philanthropenos’un adı anıldı” diye kayıt düşmüştür. Yanına yeterinde yandaş bulamayan Philanthropenos’un macerası kısa sürmüş, yakalanmış ve olasılıkla da 1295’in Noel’inde kör edilmiştir (Laiou 1972, 80-84; Nicol 1999, 133). A. E. Laiou, Philanthropenos’un Konstantinopolis’e yürümek gibi bir niyetinin olmadığını ve Anadolu’yu yönetmeyi planladığını belirtir ve başarılı olması durumunda Batı Anadolu’nun kaderinin daha farklı olacağını da ekler (Laiou 1972, 83).

Sonuçta Batı Anadolu liman kentleri 14. yüzyıl gelindiğinde birkaç istisna dışında (Smyrna ve Phokaia) artık Türk beylerin yönetimi altındadır ve aktif liman yaşamlarına devam etmişlerdir. Bu yeni dönemde de Latin tüccarlar yine önemli bir role sahip olacaktır.

Vryonis, ele aldığımız döneme dair yorumunda, Batı Anadolu’ya yönelik Türk fetihlerini başlatanların ve bu fethin ana unsurlarının göçebe gruplar ve beyleri olduğunu, Selçuklu sultanlarının ise bu duruma zaman zaman ve düzensiz bir katkıda bulunduğunu söylemektedir (Vryonis 1975, 48). Bizans İmparatorluğu çerçevesinden bakıldığında da Anadolu, imparatorluğun bir parçası olarak kaldığı sürece Bizans İmparatorluğu güçlü ve görece zengin bir devlet olmaya devam etmiştir. Ancak bu topraklar elden çıktığında zayıf imparatorluk adeta bir Balkan beyliği durumuna gelmiştir (Vryonis 1971, 1). Bu da yarımadanın doğusu ve batısıyla önemli konumunu vurgulayan bir başka unsurdur.

II. Akdeniz’de Liman Arkeolojisi ve Liman İnşa Teknolojileri

Kıyısal bölge dünyanın iki temel ortamı olan deniz ve karanın arasındaki ortak yüzeydir ve bu iki ortam daima değişen pozisyonlarla sahil hattında karşılaşır (Köksal vd. 2005, 241). Kıyılar, dinamik bir doğal sistemin bulunduğu ve günümüzde dünya nüfusunun %37 (2,1 milyardan fazla) barındırması nedeniyle giderek gelişen sosyo-ekonomik bir sistemin baskısı altında bulunan bölgeler şeklinde tanımlayabiliriz (Turner 2000, 448). Kıyılardaki süreç içindeki doğal gelişim ve yine süreç içindeki insan müdahaleleri çoğunlukla incelediğimiz döneme dair verilerin toplanamayabileceği koşullar yaratmıştır. Yine de çağdaş kent yaşamının gereklerine yönelik bazı çalışmalar son derece zengin veriler sunabilmektedir. Bu bağlamda İstanbul’da gerçekleştirilen Marmaray çalışmaları kapsamındaki kazılar ülkemiz için büyük bir kazanç olmuştur. Yine de arkeolojik kazılar genelde karadaki kültürel mirasa yoğunlaşmakta, ayrı bir uzmanlık alanı gerektiren ve kesinlikle çok daha maliyetli olan kıyı arkeolojisi daha yavaş ilerlemektedir.

II. A Akdeniz’de Liman Arkeolojisi ve Jeoarkeoloji Çalışmaları Tarihine Bakış

Ege Denizi’nin de bir parçası olduğu Akdeniz, Roma Dönemi’nden itibaren kültürel anlamda da bir bütünün parçası olagelmıştır. *Pax romana* öncesi farklı güçlerin, belirli bölgeleri elinde bulundurduğu ama kültürel değiş-tokuşun asla eksik olmadığı Akdeniz, bu dönemle birlikte bir Roma gölüne dönüşmüştür. Bizans İmparatorluğu ise Grek karakterinin öne çıktığı ama yine de Roma mirası üzerine oturmuş bir güç ortaya koymuştur. Bu nedenle liman karakterini ve liman inşa teknolojilerini irdeleyeceğimiz bu bölümün başlığını “Akdeniz” olarak vermeyi uygun gördük.

İnsanlara ulaşım ve yiyecek sağlayan deniz, her zaman insanoğluna dostça davranmamıştır. Yaşam dersini iyi alan denizciler de önceleri denizin hiddetini görece azaltan, güvenli bir demirleme, yükleme ve boşaltma olanağı veren koyları tercih etmiş, ardından da teknolojisini geliştirerek zamanla denizle mücadele etmeye başlamış ve denizle iletişimini kolaylaştıracak durgun su ortamını yaratmak için kıyılara müdahale etmiştir. Yeni teknolojik gelişmeler sonucunda politik, askeri ya da ticari öneme sahip olduğunu düşündüğü kıyılara, doğal barınağı olsun ya da olmasın, limanlar inşa etme kapasitesine ulaşmıştır. Ancak doğanın baskın gücü, uzun solukta insanoğlunun bu güç

gösterisini bir zafere dönüşmeden sonlandırmıştır. Nitekim, daha sonra ayrıntılarıyla inceleyeceğimiz, Kral Hirodes tarafından İÖ 1. yüzyılın sonlarında Levant kıyılarında inşa edilen Kayseriye (Sezariye, Caesarea Maritima) limanı da göreceli olarak kısa ömürlü olmuştur. Aynı şekilde doğa Batı Anadolu'da Ephesos ya da Miletos limanlarını alüvyonlarla sarmalayıp, tarihin derinliklerine gömmüştür. Aslında doğa insanoğlunun müdahalelerine de tepki göstermektedir. İleride göreceğimiz gibi alüvyon içinde boğulmanın bir nedeni de insanoğlunun bölgedeki ormanları yok ederek yol açtığı erozyondur.

Liman arkeolojisinin başlangıcı, arkeolojinin de başladığı Modern Çağlar'ın (15.-17. yüzyıl) ilk zamanlarına, hümanistlerin Antikite'yi öğrenme çabalarına, dinsel metinlerle ilgilenen bilim adamlarının bu metinleri bir bağlam içine yerleştirme uğraşlarına ve sanat severlerin özgün eserler edinme isteklerine bağlı olarak gelişmeye başladığı döneme dayandırılabilir. Bu başlangıcın ardından 19. yüzyılın ortalarına gelindiğinde ise Afrika, Asya, Amerika ve Avrupa'nın bir çok bölgesinde arkeolojik kazılar çoktan başlanmıştı (Stiebing 1994, 23). Bu yüzyılda birkaç limanla ilgili araştırmalarla bazı arkeolojik kazıların yapıldığı Piraeus (Pire/Yunanistan) ve Roma'nın topografyası üzerine yürütülen çalışmalar birçok tartışma yaratmıştı. Limanların planları ve tanımlamaları arkeologlar tarafından pek de kullanılmayacak şekilde hidrograflar tarafından yapılmıştı (Blackman 1982a, 85).

Denizaltı arkeolojisinin önünü açan sualtında nefes alma aparatlarının geliştirildiği 20. yüzyılın başına kadar, ilgi daha çok limanlar ve deniz ticareti üzerine yoğunlaşmış ve antik dönem limanlarının paleo-coğrafyasının araştırılmasında, uzunca bir süre Strabon ve Ptolemeus gibi antik yazarların metinleri başlıca kaynak olmuştur. Arkeolojinin giderek popülerleştiği erken dönemlerde Avrupa'nın genç aristokratları için aydınlığa erişmenin önemli bir yolu da İtalya'ya ve Yunanistan'a bir "Büyük Tur"a çıkarak antikitenin en önemli kalıntılarını görmek ve incelemektir. Bunun yanında Kutsal Topraklara giden birçok hacı, Levant sahillerindeki kıyı yerleşimlerine ayrıntılı bir şekilde betimleyerek de bilgi dağarcığına değerli katkılarda bulunmaktaydı (Marriner ve Morhange 2007, 137-8).

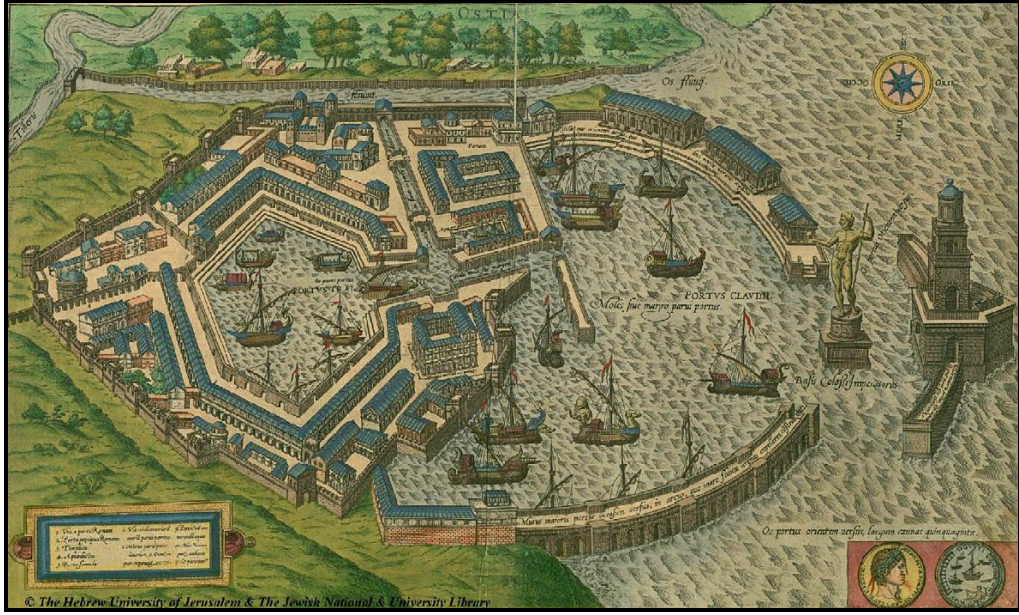
Dönemin seyyahları antik metinlerde geçen büyük kentler yerine görece daha küçük kent kalıntılarıyla karşılaştıklarında da düş kırıklıklarını sözlere dökmekten geri kalmamışlardır. Örneğin Maundrell, Tyre üzerine yaşadığı düş kırıklığını aşağıdaki satırlarla anlatmıştır:

“Bir yarımada üzerinde bulunan kent uzaktan ihtişamlı görünürken yaklaşıldığında o antik dönemdeki ihtişamından eser kalmaz.” (Maundrell 1836, 81-82)

Volney, 18. yüzyılın sonunda bunu daha somut sözcüklerle dile getirir:

“Tyre’nin o filoları nerede? Nerede Arad’ın tersaneleri? Nerede o kalabalık denizciler, kaptanlar, tüccarlar ya da askerler? Antik dönemin insanlarını ve işlerini aradım ama bir seyyahın sahilde yürürken kumda bıraktığı izler gibi ufak izlerden başka bir şey bulamadım. Tapınaklar yıkılmış, saraylar yerle bir olmuş, limanlar dolmuş, kentler harap olmuş ve insanlardan arınmış mezarlıklara dönüşmüş.” (Volney 1991, 6-7)

Limanlara dair yapılan erken tarihli çalışmalar ilginç olmalarına rağmen, antik metinlerin çevirisi ve liman topografyalarının grafik betimlemesinden ibarettir. Örnek olarak 16. yüzyılda Braun ve Hogenberg’in *Civitates Orbis Terrarum* adlı eserinde yer alan Portus’un rekonstrüksiyonu verilebilir (Resim 1). Özellikle bu ilk çalışma izleyen yüzyıllarda bilimsel çalışmaları etkilemiş ve bir çok limanın idealize edilerek, ufak farklarla bu ilk grafik çalışmanın bir benzeri tarzda resmedilmesini getirmiştir. Bu betimleme kesin topoğrafik bilginin bulunmadığı durumlarda spekülatif grafik çözümlerinin eklendiği Rönesans geleneğinin tipik bir örneğidir (Marriner ve Morhange 2007, 138-9).

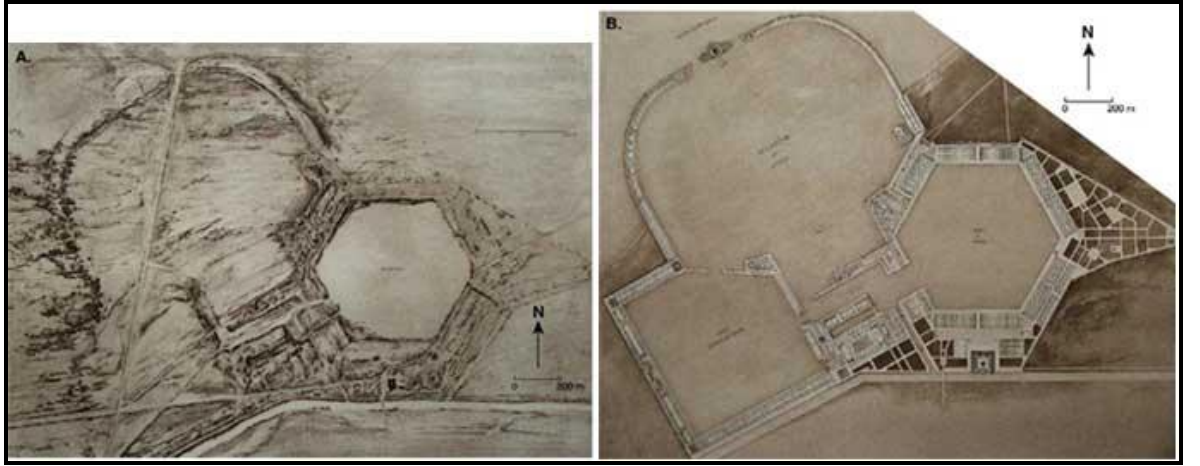


Resim 1. Braun ve Hogenberg'in Roma yakınlarındaki Portus için yaptıkları rekonstrüksiyon (Volume IV, 1588) (Marriner ve Morhange 2007, 139, Fig. 1).

19. yüzyılda antik yerleşimlerin tanımlanmasında daha bilimsel tekniklerinin uygulandığı çalışmalara geçildiği görülmektedir. Kolonicilik ve toprak kazanımının yanı sıra kültürel üstünlük kurma savaşımı çerçevesinde bir takım önemli coğrafi ve arkeolojik çalışmalar yapılmıştır. Napoleon'un Mısır'a yaptığı askeri sefer (1798 – 1801) bu yeni bilimsel yaklaşımın somut bir örneğidir. Her ne kadar bu sefer fiyasko ile sonuçlansa da, Napoleon beraberinde 167 adet önde gelen bilim adamı ve sanatçı (matematikçi, astronom, doğa bilimci, mühendis, mimar, ressam ve edebiyatçı) götürmüştür. Bu kişilerin görevi ülkeyi her yönüyle incelemektir ve sonunda yirmi yıl kadar sonra dev yapıt *Description de l'Egypte* ortaya çıkmıştır (Marriner ve Morhange 2007, 138)

Sahil arkeolojisi için erken dönem çalışmalar yapan bilim adamları arasında 18. yüzyıldan E. Renan, M. B. El-Falaki, E. Ardaillon ve 19. yüzyıl başlarından A. S. Georgiades sayılabilir. Özellikle bu dönemde bir çok bilim adamı kıyı şeridinin ilerlemesi ve limanların dolması arasında bir paralellik kurarak birçok antik limanın boyutlarının küçülmesi veya izole olmasını açıklamaya çalışmışlardır (Resim 2) (Blackman 1982a, 85; Marriner ve Morhange 2007, 139).

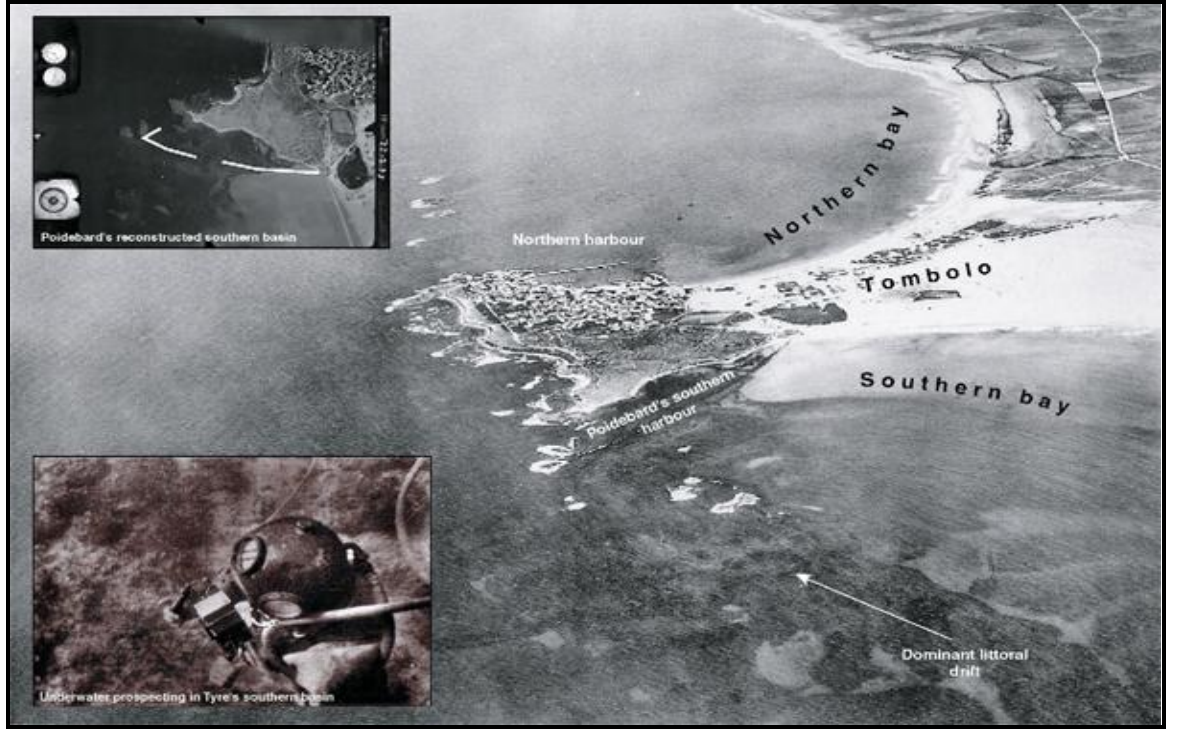
Antik limanlar üzerine bugüne kadar yapılan en kapsamlı çalışma Karl Lehmann-Hartleben tarafından yapılmıştır. Ancak bu çalışma kişisel gözlemlerden çok kaynak metinlerine dayanmaktadır. Blackman, Lehmann-Hartleben'in liman inşa yöntemlerinde düzenli ve evrensel bir gelişmeyi kabul etmesini eleştirirken, "primitif" in her zaman "erken" anlamına gelemeyeceğinin altını çizerek, kaba işçiliğin kentin fakirliğine ya da aciliyet gerektiren bir duruma da işaret edebileceğini belirtir (Blackman 1982a, 86).



Resim 2. (A) Portus'un (Ostia) Garez tarafından yapılan ve limanın dolmasını gösteren betimleme (1834, d'Espouy'da, 1910). (B) Topoğrafik ölçümlere dayanarak B. Garrez tarafından yapılan limanın rekonstrüksiyonu (Marriner ve Morhange 2007, 140, Fig. 2).

Sualtı arkeolojisinin 20. yüzyılın başından itibaren giderek artan ivmesi ilgiyi batık gemilere, gemilerin yapım tekniklerine ve taşıdıkları kargoya yönlendirmiştir. Kullanışsız ve eksik teneffüs aparatlarına rağmen Antikythera (1900-1) ve Mahdia'daki (1908-13) batık kazıları bu alanda bir ilki oluşturur (Marriner ve Morhange 2007, 137-39).

Kazı alanlarında kullanılan bir başka yardımcı unsur da hava fotoğraflarıdır. Britanyalı arkeolog Crawford'un (1886-1957) arkeolojik alanlarda hava fotoğraflarını kullanması gibi Poidebard da 1930'larda dalmayla elde edilen bilgileri hava fotoğraflarıyla birleştirerek Arwad, Sidon, Tyre ve Carthage gibi bir takım önemli sahil merkezlerinin haritalarını çıkarmıştır (Resim 3) (Blackman 1982a, 86; Marriner ve Morhange 2007, 139 -141).



Resim 3. Antoine Poidebard sualtı ve kıyı arkeolojisinin öncülerinden biriydi. Fenike sahil yerleşimleri hakkında önermelerde bulunmak için sualtı arkeolojisiyle hava fotoğraflarını kullandı. Büyük fotoğraf Tyre yarımadasını göstermektedir. (Fotoğraflar Poidebard (1939), Denis ve Nordiguan (2004)) (Marriner ve Morhange 2007, 141, Fig 3).¹⁷

Dalgıç tüpünün bulunması 1945 sonrası sualtı arkeolojisinde devrim yapmıştır. 1950'lere ulaşıldığında Diole (1952) gibi bilim adamları dalgıç tüpünün sualtında kalmış arkeolojik sitlere ulaşma ve sualtı arkeolojisinde bir metodoloji oluşturma konusunda sunduğu olanakların ayırdına vardılar. George Bass'ın yeni ufuklar açan çalışması "Archaeology Under Water" (1966) günümüzde hala geçerli olan teorik yaklaşımlar ve metodolojik prensipler ortaya koymuştur. Bass'ın 1960 yılında İ.Ö. 12.

¹⁷ İÖ 332'de Büyük İskender kıydan açıktaki adayı bir geçitle karaya bağlamıştı. Bu durum adanın gerisindeki çökelti birikimini etkilemiştir ve bugün aradaki bağlantı bir kumsalla sağlanmaktadır. Poidebard, Tyre'nin güney ucunda bir takım liman kalıntıları teşhis etmiştir ancak son çalışmalar bunların aslında liman olmayıp geç Roma döneminde suya batmış yerleşim yerleri olduğunu ortaya koymuştur (Marriner ve Morhange 2007, 141, Fig 3).

yüzyıla tarihlenen Gelidonya Burnu'ndaki batık kazısı, tam olarak kaydedilmiş ilk sualtı kazısıdır ve sualtında yapılan çalışmalarda en üst düzeyde verim almak için belirlenmiş yeni yöntemler için bugün hala daha kullanılan yüksek bir standart oluşturmuştur. Bass ve ekibi 1960'lar ve 1970'lerde Yassıada, Ulu Burun ve Serçe Limanı batıklarındaki kazılarıyla bu teknikleri daha da geliştirmişlerdir (Flatman ve Stainforth 2006, 169).

Batıklara gösterilen ilgi karşısında bir süre geri planda kalsa da savaş sonrasında toprak altında kalmış limanlar araştırılmış, bazıları da kısmen kazılmıştır. Bu merkezler arasında şimdi Fiumicino Havalimanı'nın altında yer alan Portus'taki Claudius Limanı, Leptis Manga (Tripolitana), Massalia (Marsilya) limanının bazı kısımları, Sicilya'nın batısındaki Motya adasının giriş kanalı ve iç havzasının bir bölümü, Sarepta limanı (Lübnan) ve güney İtalya'daki Sybaris/Thurii ve 1974 kazılar başlayan Kartaca yer almaktadır. Geniş ölçekli sualtı kazılarının yürütüldüğü merkezler ise Cencreae, antik Korint'in doğu limanı, güney Argolid'teki küçük bir balıkçı kasabası olan Halieis ve Etrüsk sahillerindeki Roma limanı Cosa'dır. Liman kazıları 1980'lerin başında Caesarea Maritima (İsrail) ve Marsilya'da (Fransa) yürütülen kazılarla yeni bir ivme kazanmıştır. Arkeoloji, tarih, jeoloji, jeomorfoloji ve biyoloji gibi farklı disiplinleri bir araya getiren çalışmalar, her iki bölgenin de çok yönlü anlaşılması yönünde yararlı bilgiler sağlamıştır. Bu kazılara dair belki de en önemli gelişme, hem maliyet hem de veri zenginliği bakımından jeolojik kayıtların arkeolojinin yardımına sokulmuş olmasıdır. Bu bağlamda antik liman çökeltilerine bu merkezlerdeki insan etkisinin büyüklük, değişkenlik ve değişim yönüne dair zaman dilimlerini göstermesinde büyük faydası olmuştur. Miletos, Ephesos ve Knidos gibi önemli merkezlerde liman alanları belirlenmesine rağmen pek kazı çalışması yapılmamıştır. Korkyra ve Rodos gibi modern yerleşim birimleri tarafından örtülen merkezlerde de günümüz inşa faaliyetleri sırasında ortaya çıkan kalıntıların incelenmesi sonucunda önemli bilgilere ulaşılmıştır (Blackman 1982a, 88-90; Marriner ve Morhange 2007, 138). Yakın zamanda İstanbul'un metro sistemi Marmararay kapsamında yürütülen kazılarda Yenikapı'da bulunan Theodosios Limanı ve Üsküdar sahilindeki liman kalıntıları antik ve Ortaçağ limanlarına dair son derece zengin veri kaynağı oluşturmaktadır.

Genellikle arkeolojik kayıtları etkileyen çökelti gelişimini inceleyerek geçmişteki kara formlarını ve bununla ilgili jeomorfik süreci inceleyen bilim dalı olarak tanımlanabilecek jeoarkeoloji (Walsh 2004, 225), arazilerin doğa ve insan eliyle nasıl değiştiğini ortaya koyarak (French 2003, 3), arkeoloji için son derece değerli bilgiler sağlar.

Sahil bölgelerindeki değişimler ve arkeolojik kalıntılar 19. yüzyıl doğa bilimcilerinin de dikkatini çekmiş ve kara hareketliliğinin önemi kavranmaya başlanmıştır. O zamana kadar baskın görüş ise karanın sabit kaldığı ve bir takım doğa felaketleri sonucu değişime uğradığı idi. Örneğin Lyell, Pozzuoli'deki Serapis Tapınağı'nın sütunları üzerinde deniz tarafından açılmış delikleri antik dönemdeki deniz seviyesini belirlemek için bir araç olarak kullanılabileceği sonucu varmıştır. Pozzuoli'nin sualtında kalmış Julius limanının da gösterdiği gibi bu bölge aktif bir kalderanın ortasında bulunmaktadır ve geçen iki bin yıl boyunca kayda değer hızlı deniz seviyesi değişimlerine maruz kalmıştır (Lyell 1837, 431-435; Marriner ve Morhange 2007, 142).

Öte yandan Girit'te çalışmalar yapan T. S. Spratt, 1865 yılında adanın kıyılarındaki deniz seviyesi hareketlerine dair bulgularını yayınlamıştır. Ayrıca Phalasarna limanındaki gözlemlerine dayanarak adanın batı kısmındaki yükselmeyi algılayan ilk bilim adamı olmuştur. 1869 yılında Spratt'ın yaptığını çeviren Raulin, batı kısmındaki yükselmeden yola çıkarak doğu kısmında da bir çökmenin olduğunu öne sürmüştür (Hadjidaki 1988, 468).

Doğu Akdeniz kıyılarında su altında kalmış kalıntılara dair bu görüşe 20. yüzyılın başlarında Yunanlı P. Negris ve Fransız jeolog L. Cayeux karşı çıkmaktadır. Negris'e göre kıyılardaki suya gömülme (örneğin İskenderiye) bölgesel olaylarla değil, deniz seviyesinin tüm Akdeniz havzasında gerçekleşen yükselmesi ile açıklanabilir. Diğer yandan Suess'in tarihsel dönemlere dair sabit yaklaşımından etkilenen Cayeux, Akdeniz'de deniz seviyesinin antik dönemlerden bu yana önemli bir değişiklik göstermediğini öne sürmüştür. Negris ve Cayeux, Delos'ta deniz seviyesinin sabit kaldığını gözlemlemişlerdi ve Cayeux su altında kalan bölgeleri lokal çökmelerle açıklamıştı. Oysa Cayeux, antik dönemden bu yana deniz seviyesinde olabilecek değişimleri reddederken iyi bir şekilde belgelemiş Phalasarna liman yükselmesini göz

ardı etmişti. Bu tartışmaların şiddeti 1950'lerden sonra radyometrik yöntemlerin devreye sokulması ile yatışmıştır (Blackman 1982a, 85; Marriner ve Morhange 2007, 142).

1970'lerde Flemming ve Blackman gibi bilim adamları su altında kalmış alanları daha iyi anlamakta deniz seviyesindeki değişimlerden yararlanmak için antik dönem limanlarına ilişkin araştırmalara yeniden başlamışlardır. Aynı doğrultuda Schmiedt geçen iki bin yıl boyunca Tiren Denizi'ndeki seviye değişimlerini belirlemek için Roma balık depolarını yeniden inşa etmiş, Poidebard'ın yolundan giderek bu verilere hava fotoğraflarını da eklemiştir. Paleomorfolojik bilgilerin de eklenmesiyle İtalya sahillerindeki bir çok antik liman bölgesinin paleocoğrafik rekonstrüksiyonu yapılmıştır (Black 1982a, 88; Marriner ve Morhange 2007, 142).

Antik liman jeoarkeolojisinin kökenleri 1990'ların başında gerçekleştirilen Marsilya (Fransa) ve Kayseriye (İsrail) kazılarına dayanır. Jeoarkeoloji yeni bir kavram olmamakla birlikte antik limanların zengin arkeolojik ve tortul kalıntıları bağlamında nadiren kullanılmıştır. Kayseriye'de mikro-paleontolojik ve jeokimyasal araştırmalar kullanılarak limanın Roma döneminin tarihi araştırılmıştır. Aynı dönemde Marsilya'nın Greko-Roman dönemi havzasının geniş stratigrafik bölümleri (göreceli deniz seviyesi yükselmesi, kıyı şeridinin ilerlemesi, hızlı bir şekilde dolma gibi nedenlerle oluşmuş stratigrafiler) ve antik dönemden bu yana insanoğlunun bu değişimdeki katkıları incelenmiştir (Marriner ve Morhange 2007, 142-143).

Bu bir çok disiplini içinde barındıran çalışmalar antik limanların yerleşim tarihi, insan kullanımı, Akdeniz çevresinin kötü kullanımı, doğal felaketler (örneğin tsunami etkileri) veya bölgesel tektonik hareketlilik üzerine zengin bilgiler sunan jeoarkeolojik kayıtlara sahip olduğunu göstermiştir (Marriner ve Morhange 2007, 144).

Geleneksel bir arkeolog için antik bir liman, rıhtım, iskele, dalga kıran gibi insan yapısı öğelerin yanı sıra, gemilerden dökülen malzeme ve civardaki diğer altyapılarla tanımlanır. Gerçekte bu merkezlerin doğal yapısında büyük farklılıklar vardır. Çünkü bu bölgeler Bronz Çağ'dan itibaren kullanılan veya insan eliyle oluşturan (yarı) yapay havzalar ya da Caesarea'nın beton dalga kıranları gibi düşük enerji çevreleridir (koylar, haliçler ya da lagunlar). Bu bağlamda yerbilimciler için antik limanlar sadece günümüze

ulaşamamış insan yapımı yapılarla değil, düşük enerjili liman çanağındaki biyolojik ve lithostratigrafik içeriği incelenerek liman korunmasının düzeyini, sınırlarını, kıyı ilerlemesini ve ek olarak da bölgesel yerleşim tarihini aydınlatır (Marriner ve Morhange 2007, 145-6).

Doğu Akdeniz ve özellikle Ege Denizi'nde Antikite'den günümüze pek çok yıkıcı deprem ve volkanik faaliyetler ve bunlara bağlı olarak tsunamiler meydana gelmiştir (Dominey-Howes 2002, 197-201). 20 Mart 1389 yılında Ege Adaları, Khios ve Anadolu'yu etkileyen bir deprem ve ardından tsunami gerçekleşmiştir. Khios kalesinin büyük bir bölümü yıkılırken deprem özellikle İzmir'de de etkili olmuştur. Tsunami dalgaları Khios kentinin pazar meydanının yarısını sular altında bırakmıştır. Dalgaların özellikle ada ile Anadolu kıyıları arasındaki dar boğazdan geçerken güçlendiğine dikkat çekilmektedir. Dalgalar İzmir'de ve Yeni Foça kalesinde de zarara yol açmıştır (Soloviev 2000, 40). Diğer yandan görece kısıtlı bilgilere dayanarak yapılan çalışmalar ve hazırlanan listelerde 12. ve 13. yüzyıllarda Ege Denizi'nde Batı Anadolu bölgesini etkileyen büyük bir deprem ve buna bağlı bir tsunami gerçekleşmediği anlaşılmaktadır. Bu konuda Altınok ve Ersoy ayrıntılı bir liste hazırlamışlardır (Altınok ve Ersoy 2000, 196 – 202). Yine Batı Anadolu bölgesinde 12. ve 13. yüzyıllar boyunca kayıtlara geçen şiddetli bir depremin gerçekleşmediği görülmektedir. 11. yüzyıldaki İzmir depreminden sonra 1296 yılında Bergama/Dikili bölgesinde gerçekleşen depreme kadar kayıtlarda depreme rastlanmaz¹⁸.

II.B Liman tipolojisi

Tarihçe bölümünde de gördüğümüz gibi görece geç başlayan liman arkeolojisi günümüzde de genel anlamda karada yürütülen arkeolojik çalışmalarla karşılaştırıldığında küçük bir oranda kalmaktadır. Limanların da bilimsel anlamda belirlenmiş (ya da önerilmiş) bir tipoloji altında sınıflandırılmasına yönelik bir takım öneriler olmuştur. Arkeolojik bağlamda yapılan tipolojinin yanı sıra özellikle son dönemlerde artan jeoarkeolojik çalışmalar sonucu geliştirilen tipoloji önerileri de bulunmaktadır. Çok disiplinli çalışmaların tüm arkeolojik alanlar için önemi ortadadır

¹⁸ T.C. Başbakanlık Afet ve Acil Durum Yönetimi Başkanlığı Deprem Dairesi Başkanlığı, <http://deprem.gov.tr/Sarbis/Veritabani/Tarihsel.aspx>, 27/06/2010

ancak doğanın son derece devingen bir şekilde müdahale ettiği kıyılar ve limanlar jeoloji bilimine daha çok ihtiyaç duymaktadırlar. Öte yandan kıyı kentleri ve limanlar, insan ve doğa arasındaki amansız ve umarsız savaşımın bir göstergesi gibidir. Umarsızdır çünkü kazanan her zaman doğa olmuştur.

Öncelikle kıyısal bölgenin tanımı ile başlamak gerekir: “Kıyısal Bölge” sınırlarına, deniz yönü tarafındaki kıtanın deniz suları altında kalan kısmı ile kara tarafındaki bataklıklar, haliçler, yalı yarları vs. dahil edilebilir. Genelde kıyısal bölgenin tam olarak kabul edilmiş bir tanımı yoktur. Yine de, “Kıyısal Bölge, denizin etkilediği kara tarafı ile karanın etkilediği deniz tarafı arasında kalan bölgedir” şeklinde tanımlamak mümkündür. Bu iki bölge bir sahil hattıyla birleşir. Kıyısal bölgenin genişliği bulunan yere ve zamana göre değişebilir. Bu nedenle kıyısal sınırların belirlenmesi normalde mümkün değildir. Genellikle bu tip sınırlar çevresel faktörlere göre belirlenir. Kıyısal bölge, kıtanın deniz altında kalan bölümünü içerdiği gibi bunun yanı sıra haliçler (nehir ağzı), lagünler, küçük körfezler ve kıyısal düzlükler gibi denizden daha uzakta olan bölümleri de kapsamaktadır. Ayrıca sahil hattı ve sahil (plaj) bölgesi de kıyısal bölge sınırları içerisinde dahil edilebilir (Kocataş 1993, 358).

Kıyı arkeolojisinde jeofizik çalışmaların önemi giderek artmakla beraber arkeologların ilgilendiği dönemin jeofizikçiler için görece yeni olması ve verilerin azlığı, çalışmaların şimdilik güvenilir bir sonuç vermesini engellemektedir. Örneğin kıyı yerleşimlerinin tarihi için en önemli göstergelerden birisi olan deniz seviyesindeki değişimlerle ilgili teoriler çok farklılık göstermekte ve birbirleriyle çelişmektedir. Bir yanda deniz seviyesinde büyük ve görece sık oynamalar olduğunu savunan görüşler varken (örneğin son 5000 yılda 4-6 metrelik beş oynama gibi), diğer yanda son birkaç bin yılda bölgesel kara hareketleriyle açıklanan, deniz seviyesindeki çok az bir değişim olduğunu savunanlar vardır. Aslında gerçek bu iki zıt görüşün arasında bir yerde yatmaktadır. Son araştırmalar top yekun bir hareketten çok, deniz seviyesindeki değişimleri bölgesel kara hareketleriyle açıklama eğilimindedir. Batı Anadolu’daki limanlara dair çalışmada D. J. Blackman görece az bir östatik (*eustatic*) bir yükselme olduğu sonucuna varmıştır. Peloponnes ve Güney-batı Anadolu’daki arkeolojik verilere dayanan istatistiksel bir çalışma yapan C. Flemming, son 3000 yıllık süreçte toplam

östatik yükselişin 30 cm.den daha fazla olmadığını ileri sürmektedir. Ancak bu değerlerde kısa bir süre için de olsa 1 metreye ulaşabilen ve östatik oynamalardan çok kara hareketine bağlı değişimler söz konusu olabilir. Ayrıca Türkiye'nin güneybatısındaki kara hareketlerinin sahil boyunca bir kırılmaya işaret ettiği de öne sürülmektedir (Cook ve Blackman 1970-71, 35-36)

Marmaray Projesi kapsamında İstanbul'un farklı noktalarında yürütülen kazılar arasında Yenikapı'daki Theodosius Limanı kazıları zengin bulgularıyla İstanbul'un tarihi yanında Bizans dönemi limanlarına dair önemli bilgiler de sunmaktadır. Kazı alanında bulunan çökel istifin (flüvyal ve denizsel) araştırmalarında, bölgedeki Neolitik (GÖ 8-6 bin) ve Demir Çağı'na (GÖ 5 bin yıl) ait mimari ve yerleşim katmanlarına ulaşılmıştır. Ayrıca Neolitik dönemdeki deniz seviyesinin günümüzdekinden 10 metre daha aşağıda olduğu sonucuna varılmıştır. Yaklaşık 8-6 bin yıl önce, deniz seviyesinin yükselmesi sonucu, çalışma alanındaki kıyı bölgesi muhtemelen Lykos Deresi'nin ağzına kadar sular altında kalmış olmalıdır. Deniz seviyesindeki artış yaklaşık 6 bin yıl önce 10 metreye ulaştığında yavaşlamıştır (Algan vd. 2007, 242-43; Pirazzoli 2005, 1997).

Jean Rouge limanın doğal ya da yapay olmasına dayanan bir tipolojiyi öneren ilk arkeologdur. Öte yandan jeoarkeolojiye dayanan bir tipoloji hiçbir zaman geliştirilmediğini belirten Marriner ve Morhange bu bağlamda bir çalışmaya girişmiştir. Buna göre liman konumu ve dizaynı konusunda dört ana öge bulunmaktadır (Marriner ve Morhange 2007, 146). Bunlar:

- 1- *Konum*. Bir liman her hangi bir yere inşa edilmez. Kara ile deniz arasında bir ara nokta/kesişme noktası oluşturur ve konumu her iki taraftaki trafiğe bağlıdır. Geniş deltaların sınırları genellikle çekici bölgelerdir (örneğin Rhone Vadisi için Marsilya, Nil için Alexandria).
- 2- *Bölge koşulları*. İki jeolojik sahil tipi, kayalık ve klastik (parçalı) seçilmiştir. Demir Çağ'da Yunan ve Fenikeliler Karadeniz ve Akdeniz'deki limanlarını korunaklı körfez ya da koylara kurmuşlardır. Klastik kıyılara kurulan limanlar genellikle daha geç bir tarihte görülürler ve gelişmiş liman teknolojisi ve mühendislik bilgisine sahip Roma ve Kartaca gibi süper güçler tarafından yapılmışlardır. Eğer daha içlerde geniş kentsel bölgeler var ise bu tip kıyı

limanları bir ön liman (*avant-port*) işlevi görmüş ve nehrin üst kısımlarındaki yer alan bir nehir limanı ile birlikte işlev görmüştür (örneğin Roma için Ostia kompleksi). Öte yandan İ.Ö. 2. yüzyılda hidrolik çimentonun bulunması Romalıların daha önceki çağlarda liman inşaat alanlarını sınırlayan doğa koşullarından kurtulmaları anlamına gelmektedir.

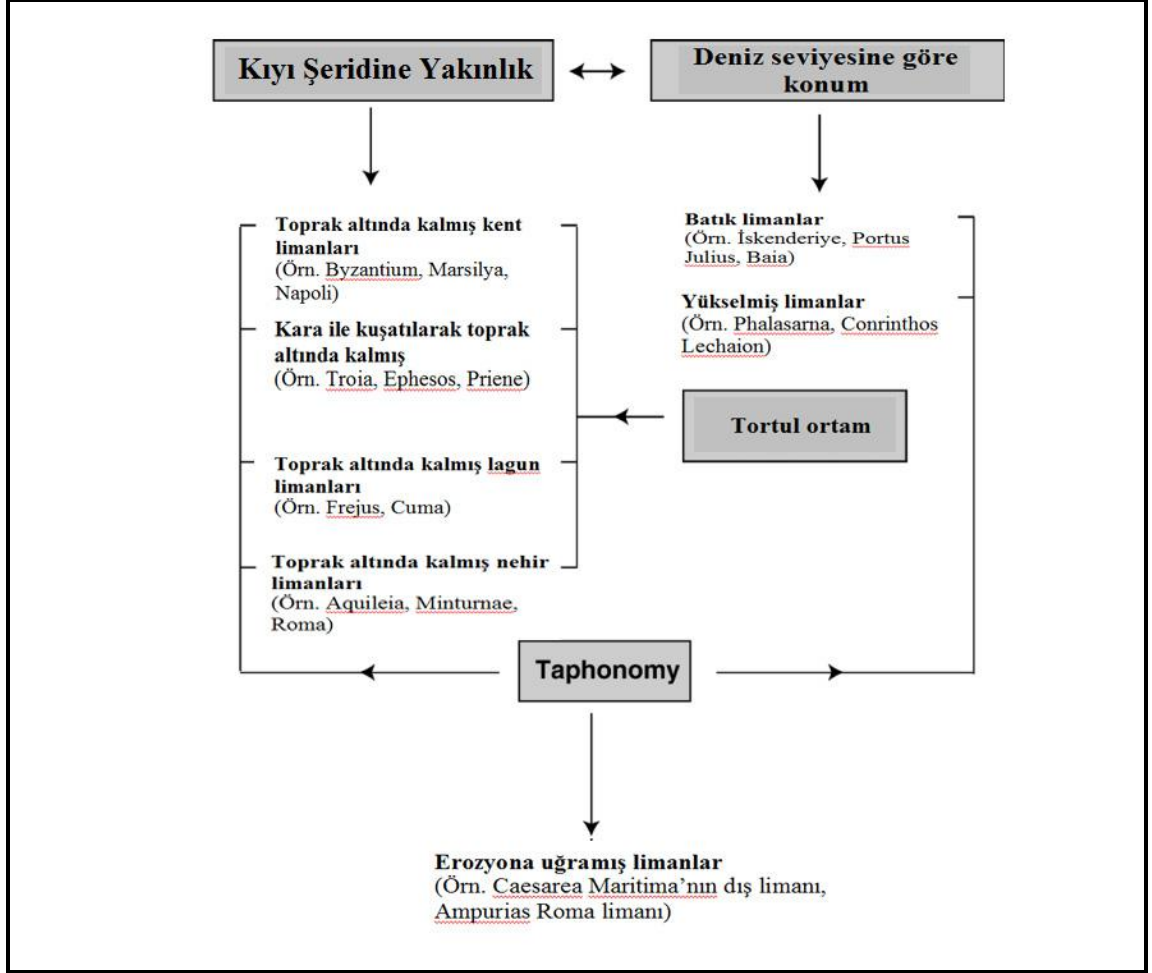
- 3- *Genel plan.* Limanların planı kuruldukları yerdeki seyir koşullarına (rüzgarlar ve dalgalar) ve limanı kullanan gemi tiplerine bağlıdır. Gemilerin boyutları kabul edilebilir kötü deniz koşullarının sınırlarını ve buna bağlı olarak koruma sağlayacak olası dalgakıran gereksinimini belirler. Limanı kullanan gemi sayısı ise rıhtımın uzunluğunu ve liman havzasının büyüklüğünü belirler.
- 4- *Liman yapıları.* Gemilerin suyun altında kalan kısmı (draft) rıhtım kıyısının derinliğini ve dolayısıyla da rıhtım yüksekliğini ve yapısını belirler. Bölgede mevcut yapı malzemeleri (kereste, taş ve harç) ve inşa yöntemleri bir bölge ya da tarihsel bir dönem için yapı türünü belirler.

Bu belirleyiciler ışığında önemli sayıda farklı liman tipi bulunur ve bunların jeolojik kayıtlarının korunma koşulları arasında büyük farklar vardır. Dört değişken seçilen liman tipolojisini belirler:

- 1- Günümüz kıyı şeridinde uzaklığı
- 2- Günümüz deniz seviyesine göre konumu
- 3- Jeomorfoloji ve limanın seçimindeki etkisi
- 4- *Taphonomy* ya da bu limanların tortul birikimlerde ne tür fosil kayıtları verdiği (Resim 5).

Marriner ve Morhange'in burada yaptığı, limanları kronolojik ve uygulanan teknoloji bağlamında sınıflayan geleneksel arkeolojik tipolojinin aksine, yer bilimlerine özgü bir yaklaşımla sınıflandırmaya gidilmesidir. Çökelti sunumu ve RSL (Göreceli Deniz Seviyesi Değişimi) günümüz kıyı şeridinde göre antik limanların konumunu hesaplamada en önemli iki jeolojik etmenddir. Bu iki etmenin yüzyıllık ve bin yıllık süreçte gelişimini anlamak kıyı bölgelerindeki arkeolojik

verilerin görece az olduğu bölgelerde arkeolojik kayıtların daha iyi algılanmasını sağlayacaktır (Marriner ve Morhange 2007, 162).



Resim 4. Dört değişkene bağlı olarak antik limanların sınıflandırılması (1) Kıyı şeridine yakınlık; (2) Deniz seviyesine göre konum; (3) Çökelti bölgesi; (4) Taphonomy (Marriner ve Morhange 2007, 147 – Fig. 7)

Buna göre limanları aşağıdaki gibi sınıflandırılmaktadır (Resim 5):

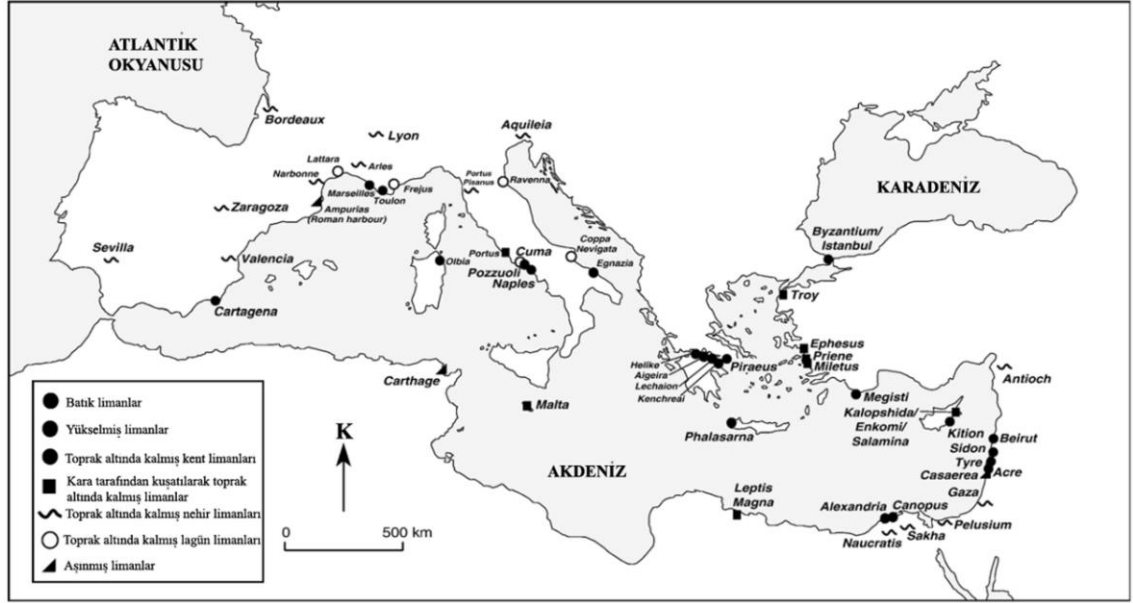
A. İstikrarsız kıyıları

- Batık limanlar
- Yükselen merkezler

B. İstikrarlı kıyıları

- Toprak altında kalmış kent limanları

- Toprak altında kalmış ve toprakla çevrilmiş limanlar
- Toprakla gömülmüş nehir limanları
- Toprak altında kalmış lagün limanları
- Deniz tarafından aşındırılmış limanlar



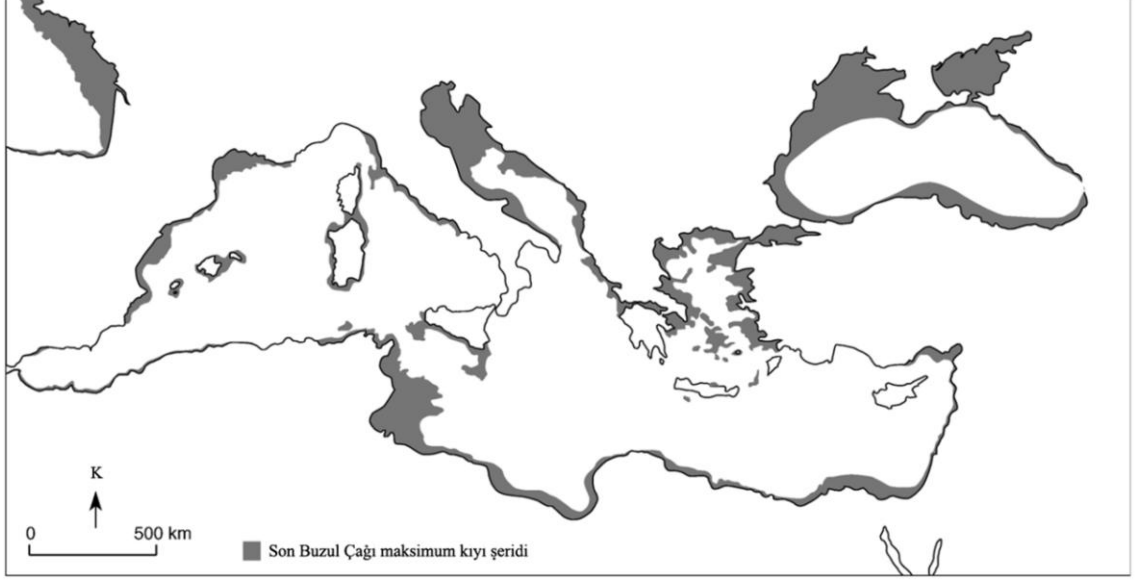
Resim 5. Marriner ve Morhange'den uyarlanan Akdeniz'de seçilmiş limanların jeolojik kayıtlarına göre sınıflandırılışını gösteren harita (Marriner ve Morhange 2007, 148 – Fig. 9).

Bu tipolojiye göre Batı Anadolu kıyıları “İstikrarlı kıyıları” başlığı altında değerlendirilebilir.

Haritada görüldüğü gibi Batı Anadolu'da bulunan üç liman (Ephesos, Priene ve Miletos) toprak altında kalmış ve kara tarafında kuşatılmış limanlar kategorisine girmektedir.

Son Buzul Çağı'ndan bu yana Akdeniz'de yaklaşık 120 metre yükselen deniz seviyesi birçok Paleolitik ve Mesolitik merkezi sular altında bırakmıştır (Resim 6) (Marriner ve Morhange 2007, 146). Küresel ısınma üzerine yapılan tartışmalara bakıldığında günümüzde kıyı şeridinde yer alan yerleşimler de boyutları farklı olsa da benzer bir kaderi paylaşacak gibi görünmektedir.

Kıtasal platformun denize kaybı insan nüfusunun karanın daha içlerine doğru ilerlemesine yol açmış ve günümüzden yaklaşık 6000 yıl önce genel deniz düzeyi kabaca bugünkü düzeyine ulaştığında bugünkü kıyı şeridi boyunca yerleşmeye başlamıştır (Marriner ve Morhange 2007, 148).



Resim 6. Son Buzul Çağı maksimum kıyı şeridi (deniz seviyesinin günümüzden yaklaşık 120 metre aşağıda olması) ve GÖ 18.000'den bu yana Akdeniz kıyı şeridinin deniz tarafından yenmesi. Kıyıda yer alan bir çok Paleolitik yerleşim merkezleri hakkında bilgilerimizin ne kadar zayıf olduğunu gösterir (Marriner ve Morhange 2007, 148 – Fig. 10)

Kıyı şeridi ve limanların su altında kalması iki jeolojik faktörler ilintilendirilebilir:

1. Tektonik hareketlilik (örneğin Girit'in doğu kısmının çökmesi) ve/veya
2. Çökelti kayması (örneğin Nil Delta'sının ağzında bulunan Alexandria, Menouthis ve Herakleion)

Alexandria'da 1990'ların ortalarında J. Y. Empereur ve ekibinin yürüttüğü çalışmalarda burada gerçekleşen su altında kalma olayının, bölgenin kıyı istikrarsızlığı sismik hareketlere, yıkıcı tsunami dalgalarına ve Nil deltasının çökmesine bağlanmıştır. Son araştırmalar kentin sonunu İS 8 – 9. yüzyıllarda gerçekleşen tsunami etkilerinin ve deniz

yüzeyindeki dramatik yükselmenin getirdiğini önermektedir (Marriner ve Morhange 2007, 149).

Öte yandan Yunanistan'daki Korint Körfezi'nin güneybatı bölümü hızlı bir tektonik yükselme ve genişleme bölgesinde yer almaktadır. İÖ 373 yılında Gilbert tipi "fan" deltası üzerine kurulmuş olan Helike kenti ve limanı bir depremde zarar görmüş ve sulara gömülmüştür (Soter ve Katsonopoulou 1999, 531; Marriner ve Morhange 2007, 149). Öte yandan Aigeira ve Lechaion'un limanları da yükselmiştir (Stiros 1998, 732; Marriner ve Morhange 2007, 151-152).

Güney İtalya'daki volkanik Phlaegrean Bölgesi ise farklı bir yapı sunar. Miseno, Baia ve Portus Julius (Pozzuoli) antik limanları günümüzde ortalama deniz seviyesinin 10 metre kadar altında kalmışlardır (Resim 7) Bu merkezler bir kalderanın (volkanik patlama sonucu oluşan büyük çöküntü) içindedirler ve volkanik faaliyetlere ve faylara bağlı kıyı şeridi hareketliliğine iyi bir örnek oluştururlar. Son yıllarda bilim adamları Pouzzoli ve Miseno, Roma dönemi sonrası 5. - 15. yüzyıl arasında yer kabuğunda üç metrelik hareketini ortaya koyan bir çalışma yapmışlardır. Araştırmalar yükselme-alçalma döngülerinin derin magma enerjileri, akışkan çıkışı ve gaz boşalması ile ilintili olduğunu göstermiştir. Bu da kıyı arkeolojisini derinden etkilemiştir. İtalya'nın güney doğu kıyısında bulunan Roma limanı Egnazia su altında kalmış limanlar için başka iyi bir örnektir. Geçen 2600 yıl boyunca arkeolojik yöntemler kullanılarak deniz seviyesinde 6 metrelik bir yükselme tespit edilirken bu yükselmeye yol açan mekanizma tam olarak belirlenememiştir. Kaş'ın hemen karşısında yer alan Castellorizo Adası'nda (Yunanistan) Megisti antik kenti ve limanı ise günümüz deniz seviyesinin 2,5-3 metre altında kalmıştır. Pirazzoli bu olguyu antik dönemden bu yana Likya kıyılarının yılda 1,5 -2.0 milimetrelilik çökmesine bağlar. Bu eğilim Mandraki havzasının ucunda yer alan terk edilmiş evlerinin de gösterdiği gibi bugünde devam etmektedir (Marriner ve Morhange 2007, 150-51).



Resim 7. Pozzoli'nin günümüzde deniz seviyesinin 10 metre altında kalan liman kalıntıları: Alan kıyı şeridi hareketliliğinin volkanik hareketler ve faylara dayandığı bir kalderanın içinde yer alır (Marriner ve Morhange 2007, 151, Fig. 13).

Yer kabuğu hareketlerinin limanların yükselmesine yol açtığı durumlar daha nadirdir. Bu tipe en iyi örnek çok uzun süredir Afrika ve Anadolu plakalarının karmaşık tektonik etkileşiminden etkilenen Helen kavsidir. Batı Girit'te İÖ 4. yüzyılda kurulan Phalasma limanı İS 4-6. yüzyıl arasındaki tektonik hareketler nedeniyle 9 metre yükselmiştir. Zaman zaman Erken Bizans tektonik boşalma dönemi (paroxysm) olarak adlandırılan bu dönem aynı zamanda Helen Yayı'nın yerleşmesiyle ilgilidir. Türkiye'de (Seleucia Pieria), Suriye'de ve Lübnan kıyılarında da eş zamanlı gerçekleşen yükselmeler (1-2 metre) gözlemlenmiştir (Marriner ve Morhange 2007, 151).

Batan ya da yükselen kıyıların arkeolojik verileri limanların günümüz deniz seviyesinin sadece birkaç santimetre üzerinde kaldığı, kararlı tektonik bağlamın geçerli olduğu merkezlerle çelişmektedir. Tiren Denizi'ndeki Roma balık havuzları günümüzde deniz düzeyinin ortalama yaklaşık 50 cm. altında kalmıştır. Fosil göstergelerine dayanan

doğrudan ölçümlere dayanarak Fransa'nın güneyinde deniz seviyesinde Roma döneminden bu yana yaklaşık 50 cm'lik bir yükselme görülmektedir (Marriner ve Morhange 2007, 152).

Günümüzden yaklaşık 6000 yıl önce deniz seviyesi yaklaşık bugünkü düzeyine ulaştığında, kıyı çizgisini etkileyen bir başka unsur etkin olmaya başlamıştır: Nehirler tarafından tortul malzeme iletimi. Tektonik hareketliliğin etkisinin görülmediği bu istikrarlı kıyılarda, binlerce yıllık bir süreçteki bu ilerleme sayısız antik limanın toprak altında kalmasını açıklar.

Marriner ve Morhange'ın önerdiği tipolojiye göre Dört farklı toprak altında kalmış liman tipi vardır (Marriner ve Morhange 2007, 152):

Yerleşimin hala devam ettiği ve antik ve Ortaçağ limanının modern kentin altında kaldığı limanlar. Nehirlerden gelen yüksek alüvyon birikimi ve insanların faaliyetleri sonucu oluşan bu kıyı deformasyonuna örnek olarak Marriner ve Morhange, Konstantinopolis, Beyrut, Cartagena, Kition, Marsilya, Napoli, Olbia, Pire vb. örnek vermektedir (Marriner ve Morhange 2007, 152). Smyrna kapalı limanı da bu sınıfa alınabilir.

İnsan eliyle doğal kıyı formasyonu zaman içinde değişime zorlayan bir başka unsur ise kıyıya yakın adaların bir yolla karaya birleştirilmesidir. Buna örnek olarak Büyük İskender'in Tyre ve Alexandria'da inşa ettirdikleri verilebilir. Her iki geçit yolu da (*causeway*) kıyı şeridini temel anlamda deforme etmiş ve karanın hızlı bir şekilde ilerlemesini tetiklemiştir. İnsan eliyle inşa edilen "tombolos"a örnek başka örnek olarak Klazomenae (Türkiye) ve Apollonia Pontica (Sozopol, Bulgaristan) (Marriner ve Morhange 2007, 152-3).

Yaşamın artık devam etmediği toprakla kaplanarak kıyı çizgisinden çok içerilerde kalmış limanlara en iyi örnekler Batı Anadolu'dan gelmektedir: Ephesos, Miletos, Priene ve Troia).

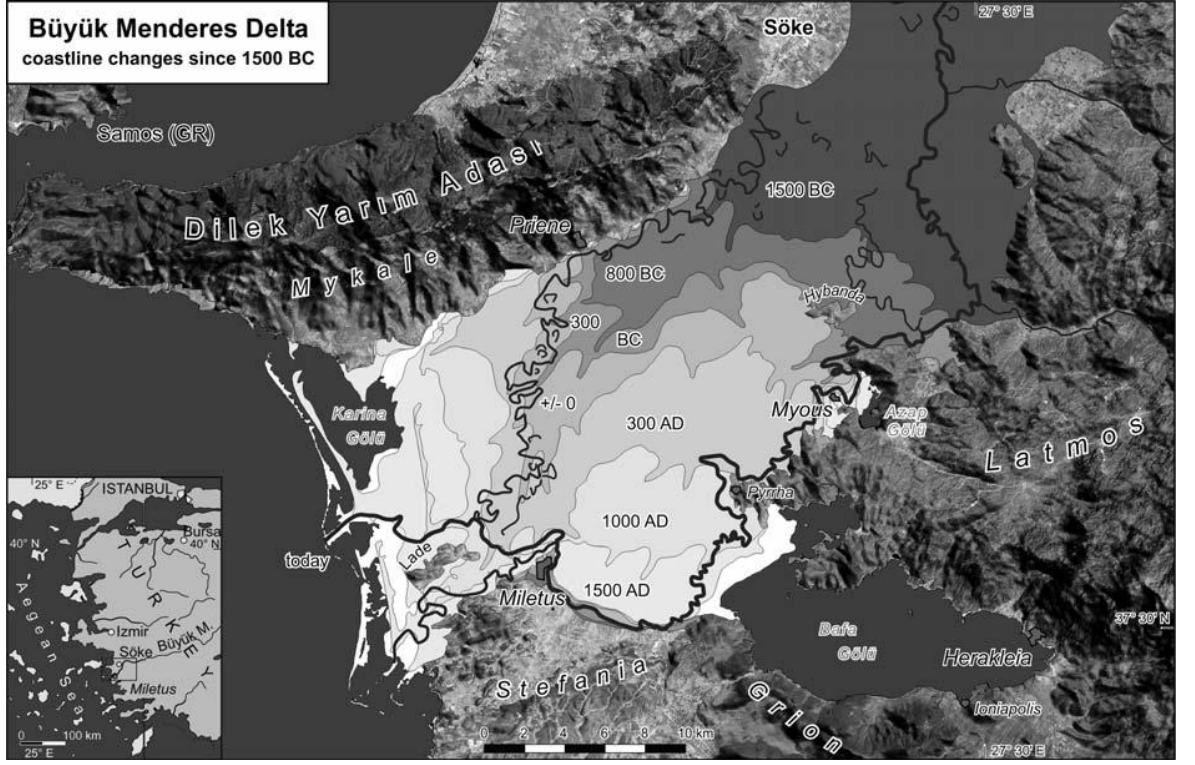
Bu tür limanlar antik İyonya'da görüldüğü gibi limanların kıyı şeridinin dolması sonucu denizden kilometrelerce içeride kalmışlardır (Troia, Miletos, Priene ve Efes). Kentlerin kaderini etkileyen bu hızlı delta hareketi iki faktöre bağlıdır:

1. GÖ 6000'den bu yana bugünkü düzeyinde genel bir deniz seviyesi stabilizasyonu
2. Bu “palaeo-ria¹⁹”ların dar, sınırlı birikime izin veren grabenlerin bulunduğu bir yapının olması (Marriner ve Morhange 2007, 153)

Örneğin Menderes körfezi, GÖ 7000'deki maksimum deniz seviyesi artışından bu yana yaklaşık 60 kilometre kadar ilerlemiştir (Resim 10). Müllenhoff ve ekibinin yaptığı çalışmalarda ulaşılan sonuçlara göre çökelti hızı Geometrik/Arkaik dönemde 11cm/100 yıl iken, Klasik/Helenistik dönemde 22 cm /100 yıl olmuştur. Roma döneminde ise arazinin yanlış kullanımı ve giderek artan ormansızlaşma nedeniyle bu değer 135 cm/100 yıla ulaşmıştır. Çökelti hızı Antikite sonrası bölgenin öneminin ve nüfusunun azalmasıyla yavaşlamıştır. Güçlü insan etkisi görülen dönemlerden önce bölgenin Doğu Akdeniz'in diğer bölgeleri gibi meşe ile kaplı olduğu, insan etkisinin giderek arttığı İÖ 2. binden sonra maki ve frigana²⁰ yaygınlaştığı görülmektedir. Tahıl yetiştiriminin antikitede önemli olduğu görülürken, antik çağdan günümüze mera olarak kullanma ve meyvecilik (çoğunlukla zeytin) yaygındır (Müllenhoff vd. 2004 , 63-64)

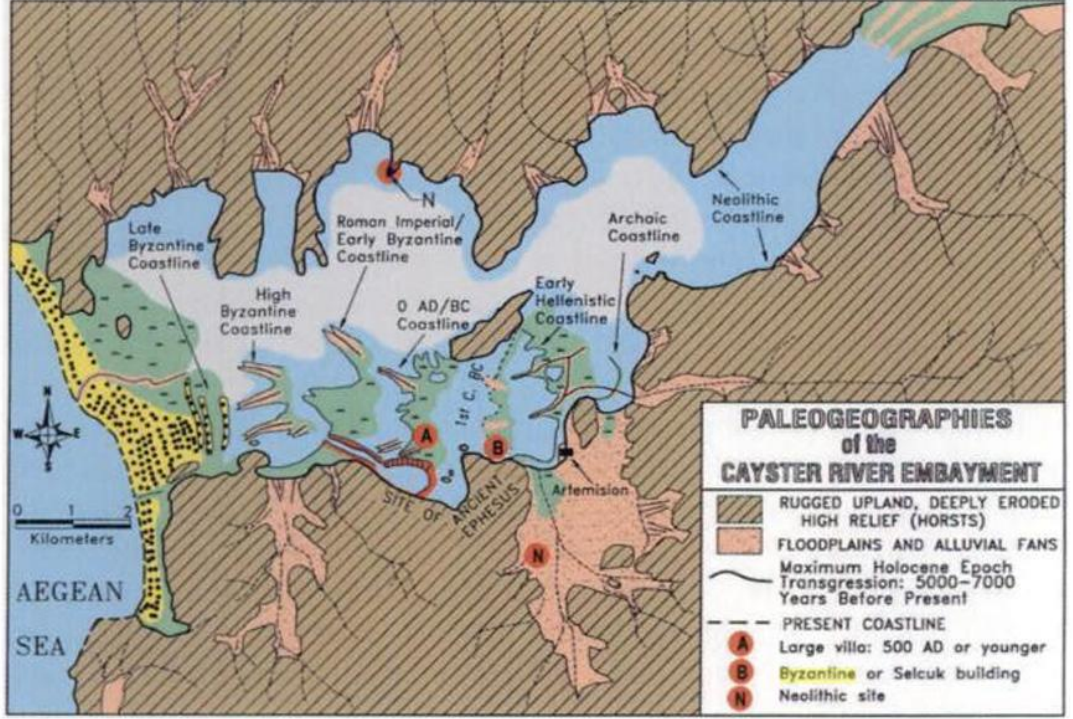
¹⁹ Ria nehir vadisinin tamamlanmış girişi ile şekillendirilen uzun ve dar körfezdir.

²⁰ Frigana veya garig, Yunanca *phryganon*dan (çalı, çırpı) gelmektedir. Bu kısa boylu çalı topluluğu Yunanistan'da *phrygana*, İsrail'de *bahta*, Fransa'da *garrigue*, İtalya'da *gariga* olarak adlandırılır (Atalay 1994, 195).



Resim 8 Büyük Menderes deltasını tarihsel süreçte dolması (Müllenhoff vd. 2004 56, Fig.1)

Bu duruma bir başka iyi örnek ise Troia'dır. Burada da GÖ 2000'ye gelinceye kadar liman kara ile çevrilmiş durumda idi. Diğer örnekler ise Efes, Priene ve Milet'tir. Brückner'in çalışması Efes'te kıyı şeridinin hızla ilerlemesi ile liman yerinin değişiminin iyi bir resmini çizmektedir. Kentin ilk yapay limanı İÖ 6. yüzyılda alüvyonla dolmuştur. Toprakla çevrelenen kentin konumu İÖ 3. yüzyılda değiştirilmeden önce İÖ 5. yüzyılda hemen batısına ikinci bir liman inşa edilmiştir (Marriner ve Morhange 2007, 154-5, Blackman 1982b, 186; Grabrecht ve Grabrecht 2004, 12-15).



Resim 9. Kaystros (Menderes) vadisi paleocoğrafyası (Wagner 2003, 371, Fig 8)

İlk örneklerine Mısır ve Mezopotamya'da İÖ 3. binden itibaren görülmeye başlayan nehir limanlarını antik dönemden gelen örnekleri arasında İtalya'daki Aquileia, Roma, Portus Ostia gibi limanlar sayılabilir (Marriner ve Morhange 2007, 158-9). Batı Anadolu'da düzgün akış rejimine sahip, üzerinde taşımacılık yapılabilecek nehir olmaması nedeniyle, nehir limanı da bulunmamaktadır.

Bir diğer liman tipi ise lagün limanlarıdır. GÖ 6000'den beri klastik kıyılarda dil uzaması (*spit accretion*) bir çok limanın deniz bağlantısını keserek lagünleri oluşturmuştur. Lagünler doğal korunaklı mekanlar sağlamaları nedeniyle antik dönemden itibaren gözde demirleme yerleri olmuştur. Daha önceleri lagün girişi gemilerin giremeyeceği kadar sığ olduğundan düz tabanlı gemiler lagün içinde kullanılırken, teknolojinin gelişip, dibin taranarak derinliğin arttırılmasıyla Roma döneminde gemiler de lagün içine girmeye başlamışlardır (Marriner ve Morhange 2007, 159).

Jeoarkeolojik değerlendirmeler bağlamındaki son liman t¼r¼ ise deniz tarafında aşındırılmış limanlardır. Limanların deniz tarafından aşındırılması birbirini tamamlayan iki s¼reç sonucu meydana gelir:

- Kıyı Şeridine ç¼kelti gelişinin durması
- Liman yapılarının yüksek enerjili deniz ortamına maruz kalması

Bu sınıfa ait en iyi örnekler Roma döneminden gelmektedir. Romalılar Akdeniz kıyılarında denizin yüksekten orta d¼zeye enerji gösteren bölgelere özellikle r¼zgar alan tarafına demirleme mekanlarına sakin bir ortam sağlayacak dalgakıranlar inşa etmiştir. Caesarea Maritima (İsrail) ve Ampurias (İspanya) bu duruma örnek limanlar olarak verilebilir (Marriner ve Morhange 2007, 161). Batı Anadolu kıyılarında bu t¼r limanlara Adramyttion, Anaia ve Strobilos verilebilir.



Resim 10. Ampurias (İspanya) dalgakıranı

(Kaynak: http://www.livius.org/a/spain/ampurias/ampurias_g2_7.jpg, 12.12.2007)

II.C Antik Dönemde ve Ortaçağ'da Liman İnşa Teknikleri ve Kullanılan Malzemeler

Bizans Dönemi'nde inşa edilen limanlara dair bilgiler görece kısıtlıdır. Erken Bizans dönemindeki liman inşaat teknolojilerine dair en önemli belge Prokopius'un *De Aedificiis* eserinden gelmektedir. Prokipus, Konstantinopolis'te, Heraeum'da, sonra da Eutropius'ta aynı yöntemle inşa edilen iki liman hakkında bilgi vermektedir. Bu kısa metin Geç Antik Dönem'den (ya da Erken Bizans Dönemi) liman teknolojinine dair günümüze ulaşan tek belgedir (Hohlfelder 1988, 55-6). İzleyen sayfalarda yapacağımız tartışmada da görüleceği gibi Prokopius'un anlattığı yöntem Vitruvius'un tanımladığı yöntemlerle benzerlik göstermektedir. Bu nedenle liman inşa teknikleri ve kullanılan malzemelere ayırdığımız bu bölümde Roma dönemini kapsayacak şekilde geniş tuttuk.

Denizle uyumlu bir şekilde yaşamak için insanoğlunun kendisi tarafından üretilen iki şeye gereksinimi vardır: Su üzerinde durup hareket edebilecek bir araç ve yükleme ve boşaltmanın rahatlıkla yapılabileceği, sert hava koşullarında güvenli bir demirleme mekanı sağlayacak bir liman. "İdealar" dünyasından uzaklaştığı için mimariyi küçümseyen Platon'a karşı metafiziğe dair açıklamalarında mimariyi bir metafor olarak kullanan Kant, "Güvenli bir temel üzerinde yükseltilen "büyük bina" değişmeyen bir "yer" üzerinde durmaktadır" diyerek temelin önemini vurgulamıştır. Sonuçta mimarlık arkitektonik kuruluş ile bir ideal düzen yaratma eylemi olarak tanımlanabilir (Güney ve Yürekli 2004, 32; Wigley 1989, 8).

Söz konusu güvenilir temelin kara ortamında vücuda getirilmesi, kıyıda veya su içinde bir inşaat yapmaktan daha kolaydır. Deniz sularının yüksek enerjisi insanın çoğunlukla elini kolunu bağlamış, uzunca bir süre doğanın görece cömert davrandığı, güvenli bir demirleme ortamı sağlayan kıyıları, denizle daha yakın ilişkinin kurulduğu merkezler olmuşlardır. Denize karşı güç savaşında Romalıların hidrolik çimentoyu kullanıma sokmalarıyla insanoğlunun eli biraz daha güçlenmiş olsa da uzun solukta bu savaşımı kazanan doğa (hem deniz hem de kara) olmuştur.

Arkeolojik kazılarla limanlara dair kalıntılar ortaya çıkartılıp inşa tekniklerine dair bir takım bulgular bilim dünyası ile paylaşılsa da, mimari anlamda bu yapıların inşaatına dair bilinen ilk yazılı eser Vitruvius'un *De Architectura*'dır (İÖ 25). Roma limanlarının

inşasının anlaşılması için temel kaynak olan bu eserin 2.6.1 ve 5.12.2-6 bölümlerin önemli bir bölümü hidrolik harcın (pozzolana, kireç ve suyun agrega malzeme ile birlikte kullanıldığı harç) suya batırılmış ahşap kalıplarda kullanılarak yapılan liman inşa tekniği üzerinedir. Sualtında kullanılabilmesinin yanı sıra olağanüstü gücü ve dayanıklılığı, bu malzemeyi Roma dönemi Akdeniz dünyasında altyapı inşaatları için önemli bir malzeme haline getirmiştir (Hohlfelder vd. 2006, 123). Bu malzemenin başarılı bir şekilde kullanıma sokulmasının ardından Cumhuriyet dönemi Romalı mühendisleri artık sadece doğanın izin verdiği yerlerde liman yapma zorunluluğundan kurtulmuşlardır (Hohlfelder 1997, 373).

Liman yapılarında kullanılan hidrolik harç ve diğer malzemelerle inşa tekniklerine dair araştırmalar yapmak için J. P. Oleson, C. Brandon ve R. L. Hohlfelder ROMACONS projesini oluşturmuşlardır²¹. 2002 ve 2003 yıllarındaki ilk çalışmalarda denizdeki yapı kalıntılarından örnekler toplanarak bunların analizleri yapılmıştır. 2004 yılındaysa Roma döneminde denizde suya batmış kalıpları üretme yöntemleri ve bu kalıplara harç ve agrega hazırlayıp yerleştirme üzerine yoğunlaşmıştır. Her ne kadar Vitruvius kalıpların form ve üretimini tartışsa da, bir çok ayrıntıdan bahsetmemektedir. Bu ayrıntılar arasında kalıpların içine ne kadar harç konulduğu, kalıpların birleşme yerlerinin sıkı sıkıya birleşik mi olduğu, ya da harcın sızmasını önlemek için kalafatlanma işleminin yapılıp yapılmadığı yanıt bekleyen sorular arasındadır. Kalıpların denizde nasıl inşa edildiği, agreganın harcın içine kalıba konulmadan mı, yoksa konulduktan sonra mı eklendiği bilinmemektedir. Diğer sorular arasında harç ve agreganın sıkıştırılıp sıkıştırılmadığı, sıkıştırılıyorsa bunun nasıl bir yöntemle uygulandığı, farklı yerlerde ele geçirilen kalıplarının neden farklı olduğu, neden bazı kalıplarda tahtaların üst üste bindiği vardır. Ayrıca Roma çimentosunun bir metreküpünün üretilmesi için ne kadar süre gerektiği, Roma hidrolik çimentosunun suya konulmanın ne kadar sürdüğü ve maksimum güce ne kadar zamanda ulaştığı da yanıtlanmayı bekleyen sorulardandır (Hohlfelder vd. 2006, 123).

Hidrolik çimentonun keşfi Roma'nın Cumhuriyet dönemine, olasılıkla 3. yüzyıla ama kesinlikle 2. yüzyıla tarihlenir ve bu malzemenin muhteşem potansiyelinin ayırdına

²¹ <http://web.uvic.ca/~jpoleson/Harbour%20Concrete/HarbourConcrete.html>, 12.12.2007

varan Romalı inşaatçılara atfedilir. Akdeniz dünyasında farklı kalitelere sulandırılmış kireç, sahil ya da nehir kumu ve sudan oluşan standart çimento ve harç İÖ 6. ya da 7. binden beri kullanılmaktaydı ancak hidrolik harç pozolan malzeme ilavesinin görece zayıf silika kumunun yerini almasıyla farklılaşır. Romalılar kum gibi olan bu volkanik külü (*pulvis puteolanus*) Puteoli'den getiriyorlardı. Bu terim İtalyanca'dan günümüze miras kalarak, sinterlenmiş kül gibi modern çimentoya eklendiğinde aynı etkiyi yaratan malzemeler için ortak bir ad haline gelmiştir. Pozolan malzeme (özellikle volkanik kül) kireç ve su ile karıştırıldığında bir dizi kalsiyum alümina hidratlar ve silikatlar üreten, kimyasal olarak reaktif alüminyum silikatlardan oluşur. Kimyası bu gün bile tam olarak anlaşılmasına rağmen bu bileşenler özellikle su altında hidrolik çimentoya dönüşür ve son derece sertleşir (Oleson vd. 2004, 199.; Lancaster 2005, 3)

Harç, eklenen agregaları (*caementa*) birbirine bağlayarak baskı gücüne dayanımı artırır. Ayrıca agrega eklenmesi kullanılması gereken çimento miktarını da azaltır. Romalılar sonuçta elde edilen ürünü *opus caementicium* ya da sadece *caementicium* yani beton olarak adlandırdılar. Vitruvius'un açıkladığına göre Roma çimentolarının tümü hidrolik özelliğe sahip değildir ancak aradaki farkı belirleyecek özel bir terim de bulunmamaktadır (Oleson vd. 2004, 200).

Romalı inşaatçıların bu kayda değer malzemenin potansiyelini fark ederek, büyük bir işçilikle üretilen yapı elemanlarını tek parça beton formlarla değiştirmeye başlamışlardır. Bu malzemenin hidrolik yapılar, köprü ayakları ve liman yapıları için uygunluğu fark edildiğinde Romalı mühendisler sadece fiziksel koşulların uygun olduğu yerlerde değil politik, ekonomik ya da askeri nedenlerle liman kurulması gereken her yerde inşa faaliyetlerinde bulunabilmişleridir (Oleson vd. 2004, 200).

Bu büyük teknolojik ilerlemenin ilk kez nerede ortaya çıktığı bilinmemektedir çünkü ilk yapılar olasılıkla yok olmuştur ancak Napoli körfezinin kuzey ucundaki Puteoli kentinin limanı (günümüzde Pozzuoli) en olası yerdir (Oleson vd. 2004, 200). İÖ 25 yılında tamamladığı *De Architectura* kitabında Vitruvius, Puteoli'nin yakınındaki sahil yerleşimi Baiae'den gelen pozzolan malzemeyi (*pulvis* veya *harena fossica* – taş ocağı kumu) özellikle belirtmiş ve bunun hidrolik çimento yapımında kullanılması gerektiğini

söylemiştir (Vitruvius 2.6.1). Aynı dönemde Strabon, Puteoli hakkında şunları söylemiştir:

“Puteoli kumunun doğal kalitesi sayesinde insan eliyle yapılmış limanlarıyla büyük bir ticaret merkezi haline gelmiştir. Kirece uygun oranda eklendiğinde kum kuvvetli yapıda solid bir kütle oluşturur. Sonuçta kum-kül ile kireç karıştırılarak denizde dalga kırana dönüşebilir ya da açık sahilleri korunaklı limanlara dönüştürerek en büyük ticari gemilerin güvenli bir şekilde demirleyebilir.” (Strabon 5.4.2)²²

Yaklaşık bir yüzyıl sonra Yaşlı Pliny pozolanın Puteoli'nin çevresindeki tepelerden alınması gerektiğini yazar (Pliny, 289). Seneca da pozolandan *pulvis puteolanus* şeklinde söz eder (Moore 1859, 116). Bu antik kaynakların Napoli körfezine odaklanması, İÖ 168 sonrasında Puteoli limanının kazandığı önem, tüm Puteoli körfezinin İÖ 2. ve 1. yüzyıllarda deniz villalarının merkezi konumuna gelmesi hidrolik çimentonun bu bölgeden çıktığı görüşünü kuvvetli bir şekilde desteklemektedir. Ayrıca bölge tüm imparatorluğun pozolan kaynağı haline gelmiştir (Oleson vd. 2004, 200). Vitruvius'a göre:

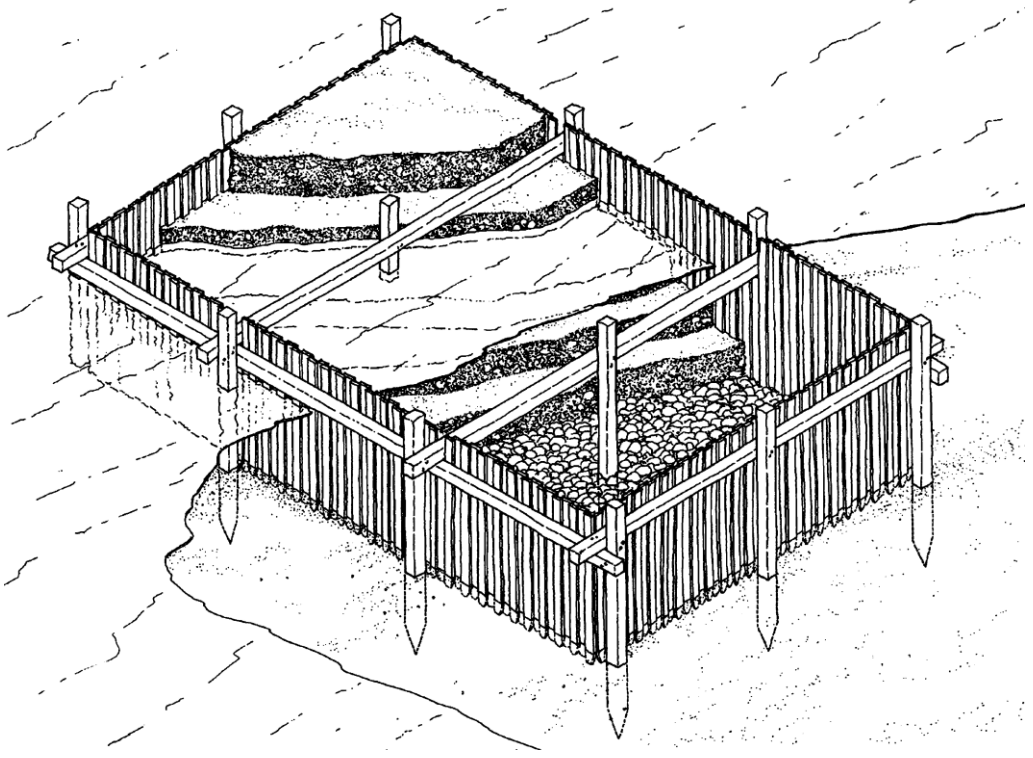
“Doğal etkenler nedeniyle şaşırtıcı sonuçlar veren bir toz türü daha vardır. Baiae yakınlarında ve Vesuvius Dağının eteklerindeki kentlerin çevresinde bulunur. Bu madde, kireç ve molozla karıştırıldığında, yalnızca çeşitli yapıların dayanıklılığını arttırmakla kalmaz, denizde, iskelelerin ayaklarında kullanıldığında suyun altında sertleşir (Vitruvius 2.6.1)

Çimento hazırlanırken iki ölçü pozolana bir ölçü kireç konulmalıdır :

“Ancak doğal avantajların bulunmadığı, gemileri fırtınadan korumaya elverişsiz durumlarda şöyle davranmalıyız: yakınlarda bir nehir yoksa fakat bir tarafta dış liman yapılması olanaklıysa karşı taraftan duvar veya setlerle ilerleyerek kapalı bir dış liman oluşturunuz. Sular altında kalacak duvarların inşaatı şöyledir.

²² Géographie de Strabon, Amédée Tardieu (çev.), Tome Premier, Paris: Librairie Hachette, 1886, <http://www.archive.org/stream/gographiedestra02stragoog#page/n9/mode/2up>

Cumae'den Minerva Burnu'na kadar olan yörede çıkan tozu alarak bunu harç teknesinde ikiye bir oranında karıştırınız (Vitruvius 5.12.2).



Resim 11. Hidrolik çimento için Vitruvius'un tanımladığı kalıp rekonstrüksiyonu (C. Brandon) (Oleson vd. 2004, 201 – Fig 1).

Vitruvius Roma çimentosunun içine konulduğu ahşap kalıpların da ayrıntılı betimlemesini yapmıştır:

“Sonra, yeri önceden belirtilen bir noktada, suyun içinde kenarları, birbirine bağlanmış meşe kazıklarından oluşan bir sututmalık (koferdam) çakılarak sağlan bir şekilde tutturulmalıdır.; sonra, suyun altında, dip yüzeyi, karşıdan karşıya döşenmiş kirişlerden başlayarak, düzeltilmeli ve taranmalıdır. En sonunda harç teknesinden alınan ve daha önce anlatıldığı gibi karıştırılmış olan beton, sututmalığın duvarı içinde kalan boşluk kapanıncaya kadar yığılmalıdır. Ancak, yukarıda da belirtildiği gibi bu, bazı yerlerde doğanın armağanı olarak vardır.

Fakat akıntılar veya açık denizin şiddeti nedeniyle destekler yetersiz kaldığında, zeminden veya bir alt yapıdan başlayarak olabilecek en dayanıklı bir biçimde bir

platform inşa edilmelidir. Platform, yarısından az bir mesafeye kadar yığılmalı, kumsala yakın olan geriye kalan kısım ise aşağı doğru eğimlendirilerek yedirilmelidir.

Daha sonra, suyun ve platformun kenarlarında, kalınlığı bir buçuk ayak civarında olan ve yukarıda sözü geçen düzeye kadar kenar duvarları inşa edilmelidir; sonra, eğimli kısım kumla doldurularak kenar duvar ve platformun yüzeyi ile düzeltilmelidir. Bu düz yüzeyin üzerine gereken büyüklükte bir blok inşa edip, bittikten sonra en az iki ay kurumaya bırakınız. Daha sonra, kumu destekleyen kenar duvarı keserek atınız. Böylelikle, dalgalarla dağıtılacak olan kum, bloğun da denize inmesine neden olacaktır. Gerektiği kadar tekrarlanacak bu yöntemle, suya doğru bir ilerleme kaydedebilir.

Ancak tozun bulunmadığı yerlerde aşağıdaki yöntem kullanılmalıdır. Birbirine bağlarla tutturulmuş yanık kazıklardan oluşan çift kenarlı bir sütünün, belirlenen yerde inşa edilerek kazıkların arasına, bataklık sazlarından yapılmış sepetler içerisinde kil bastırılmalıdır. Bunu iyice bastırıp sıkıca pekiştirdikten sonra su burgularınız, çarklarınız ve silindirlerinizle, şimdi kapatılmış olan alanı boşaltarak kurummasını sağlayınız. Sonra, bu kapalı yerin dibini kazınız. Eğer toprak çıkarsa, ana zemine gelinceye kadar ve üzerine inşa edilecek duvardan daha geniş bir boşluk elde edilinceye kadar temizleme ve kurutma işlemini sürdürünüz, sonra da moloz, kireç ve kumdan oluşan bir dolguyla doldurunuz.

Ancak zemin yumuşak çıkarsa, dibi, yanmış kızılâğaç veya zeytin odunundan yapılmış kümelerle kazıklanmalı sonra da, tiyatroların temelleri ve kent duvarlarında önerilen yöntemle, odun kömürüyle doldurulmalıdır. Son olarak da, duvarı kesme taştan inşa ederek, özellikle ortadaki taşların sağlam bitişmeleri için bağlayıcı taşları mümkün olduğu kadar uzun yapınız. Sonra, duvarın içini kırma taşla doldurunuz. Böylece bu temelin üzerine kuleler bile inşa edilebilir” (Vitruvius 5.12.3-6)

Vitruvius’un da açıkladığı gibi deniz suyu ile dolu formların içine sadece hidrolik çimento kullanılarak beton dökülebilir. Bir yüzyıl sonra Yaşlı Pliny de Puteoli tepelerinden getirilen tozsuz bir kumun, denizin suyunda tek bir kaya kütle haline

geleceğini ve eğer Cumae'den getirilen taşlarla karıştırılırsa her gün daha da güçlenerek dalgalar karşısında yıkılmaz olacağını söyler (Humphrey vd. 1998, 244-245).

Romalı mühendisler kireçlerinin kalitesi ile de özeldirler:

“...kirece gelince, onu yumuşak veya sert fakat beyaz bir taştan elde etmeye dikkat etmeliyiz. Sık dokulu, sert bir taş türünden yapılan kireç yapısal ögelerde, gözenekli taştan yapılan ise sıvada iyi olacaktır. Kireci söndürdükten sonra, harcınızı, ocak kumu içinse iki ölçü kuma bir ölçü kireç oranında karıştırınız. Bu oranlar, karışımın niteliğine uygundur. Bundan başka, dere veya deniz kumu kullanılırken bir üç ölçüsünde dövülerek elenmiş fırınlanmış tuğla katılırsa harcınızın içeriği daha iyi olacaktır.” (Vitruvius 2.5.1)

Burada daha önceden sözü edilen 1:2 lik karışıma oranla daha zayıf bir kireç ve pozolan karışımı söz konusudur. Bu bağlamda kireççe zengin çimentonun su içindeki formlarda kullanım için olduğunu düşündürür. Ufalanmış seramik parçaları özellikle su geçirmez su sarnıçlarının yapımı için pozolanik olmayan kuma yapay pozzolanik bir katkıyı temsil etmektedir (Oleson vd. 2004, 201-2).

Orta İtalya'da hidrolik çimentonun kullanımı İÖ 3. yüzyılda belgelenmektedir. Ancak denizde inşa edilen en erken tarihli yapıların İÖ 1. yüzyıla tarihlenebilmektedir. Bu gecikme ise erken tarihli yapıların yok olması ya da uygulamanın deniz yapılarında daha geç kullanılmaya başlanmasıyla açıklanmaktadır. İtalya sahilleri boyunca bir çok beton deniz yapısını inceleyen P. A. Gianfrotta, İÖ 1. yüzyıldan öncesine tarihlenebilen bir yapı ile karşılaşmamıştır (Oleson vd. 2004, 202).

Günümüzde hidrolik çimento ile inşa edilmiş en erken tarihli yapı Roma'nın 150 km kuzeyinde, Etruria sahilinde bir Roma kolonisi olan Cosa'daki limandır. Cosa'da 1960'lar ve 1970'lerde A. M. McCann ve disiplinler arası bir ekiple gerçekleştirilen kazılar beş adet hidrolik çimentodan yapılmış *pilae* (büyük, serbest bloklar) ortaya çıkarmıştır. Bunlar daha önceden yapılmış moloz taştan bir dalgakıranın üzerine yerleştirilmişlerdir. İnşa tarihi olarak verilen İÖ. 2. yüzyıl ile İÖ. 1. yüzyıl ortaları ise hala daha tartışma konusudur. Son araştırmalar İÖ. 57 – İS. 33 arasına işaret etmektedir.

Eğer proje İÖ. 1. yüzyılın ortalarına ait olsa bile Cosa limanı hidrolik çimentonun kullanıldığı bilinen en erken tarihli örnektir (Oleson vd. 2004, 202).

İÖ 1. yüzyıl sonunda İtalya’da ve Akdeniz’in bazı diğer bölgelerindeki liman yapıları ve diğer deniz yapılarında hidrolik çimento kullanımı rutin bir hale gelmiştir. Bu yüzyılın sonlarına doğru Etruria sahili boyunca ve Napoli Körfezine çok sayıda dalgakıran, serbest *pilae* ve balık yetiştirmek için deniz havuzları (*pisciane*) inşa edilmiştir (Oleson vd. 2004, 202).

Araştırmacılar, ROMACONS projesi kapsamında Romalı inşaatçıların kullandığı malzemelerle Vitruvius tarafından (Vitruvius, 5.12.4) *pila* olarak adlandırılan, desteksiz 8 metre yükseklikte bir beton blok inşa etmeyi başarmışlardır (Hohlfelder vd. 2006, 123).

Uygulama 13-21 Eylül 2004 tarihleri arasında Brindisi limanındaki Sino de Ponte’de gerçekleştirilmiştir. İyi korunmuş derin bir limanda, açık deniz etkilerinden uzak olan seçilen bölgenin yüksek gel-gitte derinliği 1.7 metredir ve gel-git arasındaki fark yaklaşık 50 cm.dir. Roma malzemelerine uygun söndürülmüş kireç ve Napoli Körfezi’ndeki Bacoli’den pozolan ve yine aynı bölgeden agrega olarak kullanılmak üzere tuf getirilmiştir. Ayrıca günümüzde çamurla kirlenmiş deniz tabanının Vitruvius zamanında tabana benzetmek için yine aynı bölgeden kum getirilmiştir. Kalıbın oluşturulması içinse, büyük olasılıkla ucuz ve ağır olması nedeniyle o dönemde kullanılan ham ve kurutulmamış ahşap malzeme yerine fırında kurutulmuş, özgül ağırlığı düşük olan lamine ahşap malzeme kullanılmıştır (Hohlfelder vd. 2006, 124).

Kalıbın inşası Vitruvius tarafından betimlenen yöntemin (5.12.2) yorumlanmasına dayanmaktadır:

“Ancak doğal avantajların bulunmadığı, gemileri fırtınalarda korumaya elverişsiz durumlarda şöyle davranmalıyız: yakınlarda bir nehir yoksa fakat bir tarafta dış liman yapılması olanaklıysa karşı taraftan duvar veya setlerle ilerleyerek kapalı bir liman oluşturunuz. Sular altında kalacak duvarların inşaatı şöyledir: Cumaie’den Minerva Burnu’na kadar olan yörede çıkan tozu alarak bunu harç teknesinde ikiye bir oranında karıştırınız.” (Vitruvius 5.12.2)

Roma tersanelerinde kullanılan bir teknikle önce dış cephe oluşturularak, ardından da iskelet eklenmiştir. Antik dönemde kullanılan kalıplar farklılık göstermektedir. Uygulamanın yapıldığı ortam koşullarına esnek bir yöntem uyguladıklarına işaret ediyor olmalıdır (Hohlfelder vd. 2006, 125).



Resim 12. C. Brandon harç konulma işlemi öncesi yapımı tamamlanan kalıbı inceliyor (Hohlfelder vd. 2006, 125 – Fig.1).

Harç Romalı inşaatçıların kullandığı malzemeler (kürek, kazma, tırmık vb.) kullanılarak, Vitruvius'un belirttiği 2 birim pozolana için 1 birim kireç karıştırılarak hazırlanmıştır. Karışım için tatlı su yerine o dönemde bu tür harçlar için kullanıldığına inanılan deniz suyu kullanılmıştır. Vitruvius hidrolik çimento hazırlanması için kullanılacak pozolan ve kirecin kalitesi konusunda son derece titiz bilgiler verirken sudan bahsetmemektedir. Eğer kolaylıkla sağlanacak deniz suyu yerine tatlı su kullanılması gerekseydi bunu da özellikle belirteceğine inanılmaktadır. Su dolu kalıba döküldüğünde dağılmayacak güçlü ve koyu kıvamda bir harç hazırlanmıştır. Bu tür bir harcın su içine konulması için kullanılacak yöntem sazdan örülmüş bir sepetin iki halat yardımıyla aşağıya indirilmesi ve üçüncü bir halat yardımıyla, ters döndürülüp içindeki harcın boşaltılmasıdır. Sepetlerin dizaynı Roma inşaat çalışmalarını betimleyen resimlerdeki örneklere ve *Portus Pisanus*'de (Pisa) yapılan kazılarda son zamanlarda bulunan sepetlere dayanılarak gerçekleştirilmiştir (Hohlfelder vd. 2006, 125).



Resim 13. Harcın bir sazdan örülmüş bir sepetle kalıba indirilmesi. Sepet iki halatla tutulurken bir de boşaltmak için bir üçüncü halat da bağlanmıştır (Hohlfelder vd. 2006, 125 – Fig. 2).

Harç tabakası 0.2 m'lik bir kalınlığa ulaştınca yüzey tırmık kullanılarak düzeltilerek sıkıştırılmış, ardından kazma kullanılarak kırılmış Bacoli tufünden agregalar (*caementa*) tek tek kalıbın içine atılarak, yüzeyin tamamen kaplanması sağlanmıştır. Agreganın bu rasgele dağıtımından sonra yüzey yine harca uygulandığı gibi sıkıştırılmıştır. Bu yöntem beton karışımı yüzeye ulaşmaya kadar yinelenmiştir. Tabakaların yüzeye yakınlaştıkça gözle görülebilir hale gelmesi, agreganın kalıp yüzeyinde dengeli bir dağılımın sağlanması daha kolay olmuştur. İşlem sekiz günde tamamlanmıştır. Ertesi gün karışım üzerinde yürününce agregaların kaymadığı ya da batmadığı oranda sertleşmiş durumdadır (Resim 14). Son işlem olarak son bir tabaka harç konularak mala ile düzeltilmiş ve üzerine yerel tuf blokları yerleştirilmiştir. Sonuçta yaklaşık 8 m³'lük *pila*, 273 saatlik bir işgücü ardından tamamlanmıştır (Resim 15) (Hohlfelder vd. 2006, 126).

Bu uygulamayla yanıt bekleyen bir çok soru da aydınlığa kavuşmuştur:

- Malzemenin taşınmasında sepetlerin kullanılması kolay ve etkin bir yöntemdir.
- Vitruvius harcı kalıbı oluşturan kalasların arasından az bir sızıntı ile bütünlüğünü korumaktadır.

- Kalıbın inşası ve harç ile doldurulması, bu konuda yetkin olmayan ve çeşitli sorunlarla karşılaşan küçük bir ekip için bile görece sorunsuz ve çabuk gerçekleşmiştir.



Resim 14. Son harç ve agrega kalıba yerleştirildikten sonra R. L. Hohfelder kalıbın üzerinde (Hohfelder vd. 2006, 126 – Fig. 3).



Resim 15. Üzerine döşemenin de yerleştirildiği *pilanın* bitmiş hali (Hohfelder vd. 2006, 126 – Fig. 4).

II. D Roma ve Bizans Dönemi Liman İnşa Teknolojisi Bağlamında Örnekler

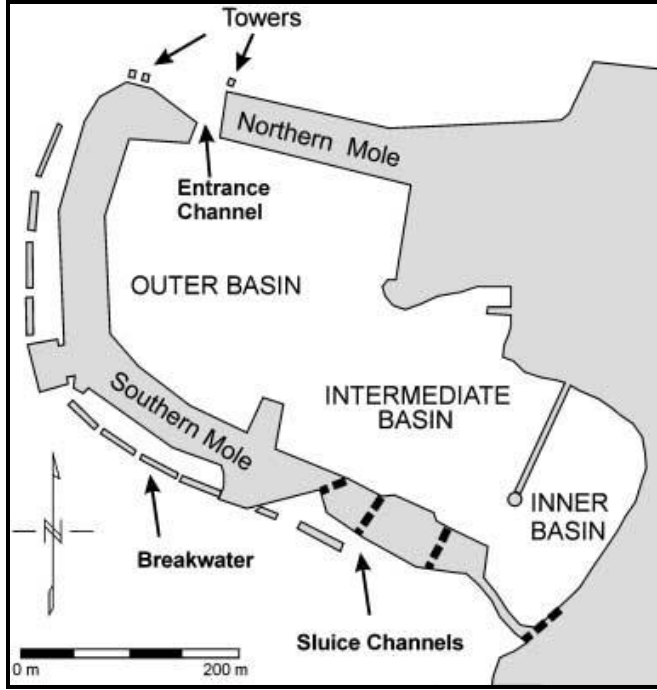
İÖ. 6. yüzyıldan itibaren temelde liman inşa tekniği Grek ve Greko-Roman dünyada yoğunlaşmıştır. Asıl gelişme Grek kesme taş yığma yönteminin Romalıların harçla birleştirme ve ardından yekpare beton bloklar kullanmasıyla meydana gelmiştir. Ayrıca Romalı mühendisler liman havzası hafriyatı yapabilecek düzeydeydiler ve ayrıca Terracina, Antium, Thapsus, Pompeiopolis ve Trapezus gibi doğal korunağı olmayan açık deniz kıyılarında da liman inşa edebilme kapasitesine sahiptiler. Limanların boyutlarında da Klasik ve Helenistik dönemden Roma dönemine geçişte bir büyüme gözlenir. Ayrıca bir diğer önemli yenilik ise deniz fenerlerinin kullanılmaya başlamasıdır. Aslında limanlar üzerine yapılan tüm çalışmaların ortak sorunu daha önceki dönemlere dair özelliklerin ayırt edilmesindeki zorluktur (Blackman 1989b, 185).

Blackman, limanların çoğunlukla deniz kenarına, bazılarının nehir ağızlarına kurulduğundan bahsederek, Batı Anadolu kıyıları nehirlerinin ulaşım olanağı tanımayan akış rejimlerine karşın, uzanıp aktıkları vadilerin ticaret yollarının önemli bir kısmını oluşturmaları nedeniyle ticari ve stratejik açıdan önemli konumda olduklarını belirtir (Blackman 1989b, 186).

Roma Dönemi'nin bilinen en anıtsal limanlarından birisi, İÖ 1. yüzyıl sonlarında Doğu Akdeniz'de inşa edilmiştir. İÖ. 22 civarında I. Herodes (İÖ 73 – 4) Augustus tarafından idaresine verilen bölgede, Strato'nun Kulesi olarak adlandırılan Helenistik yerleşim yerinde yeni bir kent inşa etmeye başladı. Tamamlandığında kent Augustus Caesar adına Caesarea olarak adlandırıldı. Kentin limanına da benzer bir şekilde Augustus'un Yunanca karşılığı olan Sebastos adı verildi (Resim 16 ve resim 17) (Beebe 1983, 195-206; Hohlfelder 2000, 241; Boyce vd. 2004, 122).



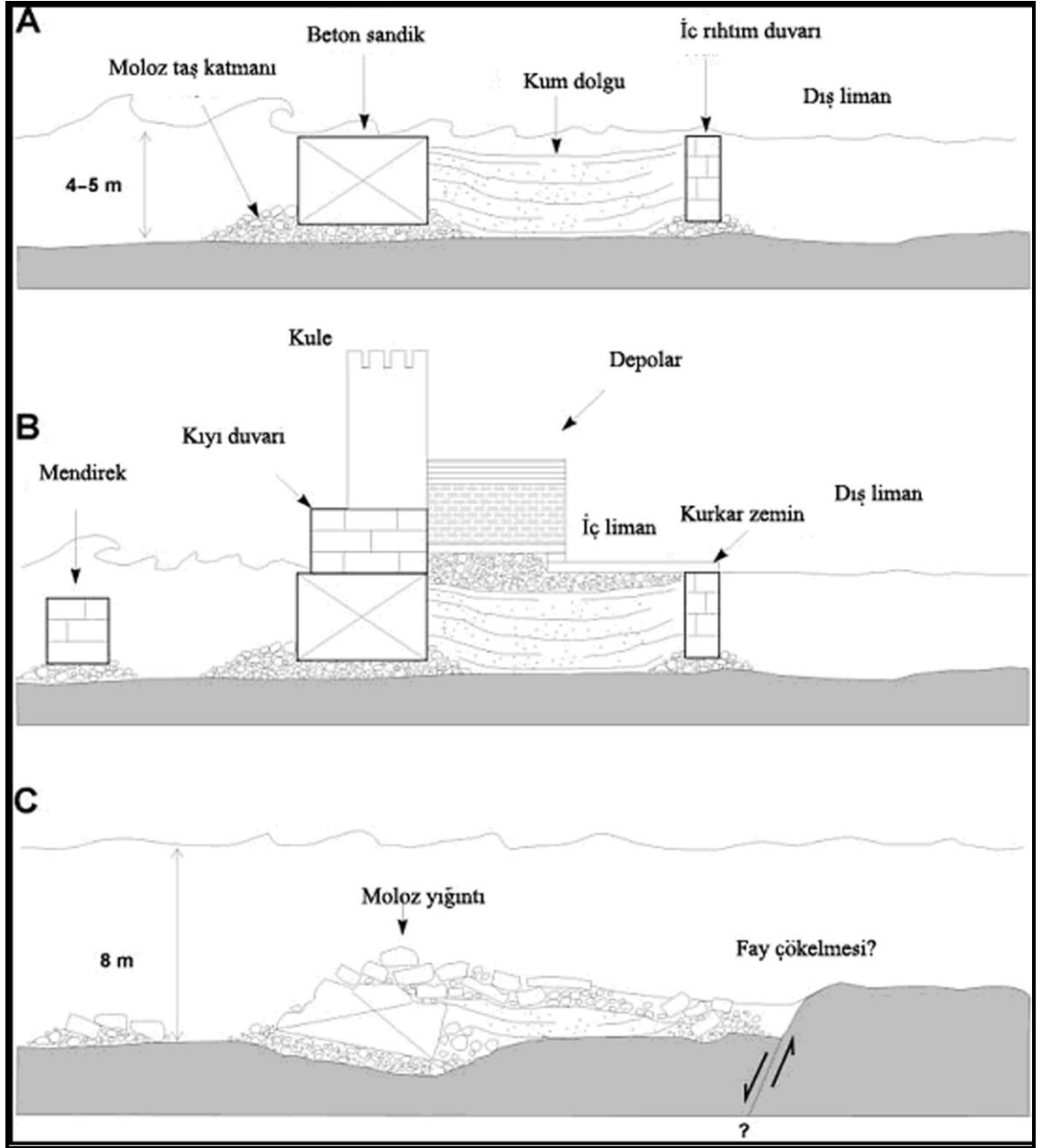
Resim 16. Sebastos'un su altında kalan kalıntıları (Hohlfelder 2007, 408, Fig. 1)



Resim 17. Herodes'un inşa ettirdiği Sebastos limanının planı (Boyce vd. 2004, 124- Fig. 2)

Kentin mimari merkezi sadece ayrı bir ada değil, aynı zamanda bazı idari otonomiye de sahip olan ve sualtı arkeologları tarafından antik dünyanın ilk modern limanı olarak adlandırılan liman kompleksi idi. Limanın inşa tekniği ve kullanılan malzeme göz önüne alındığında imparatorluk merkezinin doğrudan etkisi olduğu kabul edilebilir niteliktedir (Hohlfelder 2000, 243).

Yaklaşık on yıllık bir sürede (İÖ. 23 – 15) Kral Herodes için çalışan yerel ve Romalı inşaatçılar o zamana kadar açık denizde inşa edilen en büyük yapay limanı inşa etmişlerdir. Yapılan işin büyüklüğü ve karmaşıklığının yanı sıra bitirilmesindeki sürat günümüz standartlarına göre bile son derece dikkat çekici olan çalışma, Augustus döneminin en etkileyici mühendislik başarılarından birisidir (Fig 17). Sebastos olarak adlandırılan Caesarea Maritima'nın limanı her hangi bir doğal koruması olmayan, Akdeniz'deki en uzun gel-gite maruz ve kumları güneyden kuzeye taşıyan kuvvetli bir akıntının bulunduğu değişken bir kumlu sahilde inşa edilmiştir. Liman inşaat bölgesinin seçiminde doğal özelliklerden çok politik öncelikler etkili olmuştur (Hohlfelder vd. 2007, 409).



Resim 18. Boyce'tan uyarlanan Sebastos limanının inşa tekniği gösterir çizim. A. Deniz yatağı üzerinde betonla doldurulmuş ahşap kalıpların inşa edildiği. B. Rıhtımı oluşturmak ve depo ve idari binaları destekleyen beton temel üzerine yerleştirilen kurkar zemin döşemesi ve kesme taşları. C. Limanın bugünkü hali: Kalın bir moloz taş yığını altına gömülmüş kurkar liman yapısı (Boyce vd. 2004, 125- Fig. 3)

Caesarea'da sualtında gerçekleştirilen daha önceki çalışmalar antik dönemdeki inşaatçıların hidrolik çimentonun deniz ortamında ahşap kalıpların içine yerleştirilmesi için üç farklı yöntem uyguladıklarını ortaya çıkarmıştır. Tek tip kalıp yerine neden üç farklı formun kullanılmasının yanıtı bugün açık olmasa da, bu uygulama Herodes'un inşa ettirdiği limanın en dikkati çeken özelliklerinden biridir (Hohlfelder vd. 2007, 410).

Yöntem 1. Dışarıdan ya da içeriden kirişlerle sabitlenmiş dikine kalasların deniz dibine çakılması. Bu yöntemin bir diğer uygulaması ise dikine kalasların önce deniz dibine çakılması ve kirişlerin daha sonra yerleştirilmesidir. Kalıplar yerleştirildiğinde içine beton dökülür ve sertleşmeye bırakılırdı. Vitruvius'un De Architectura'sında söz edilen bu yöntem yerel farklılıklarla tüm Roma dünyasında kullanılmıştır.

Yöntem 2. Bu yöntem Caesarea limanında kazı yapan ekipçe keşfedilmiştir. Bu yönteme göre kıyıda inşa edilen çift duvarlı içi boş bir kalıp (yaklaşık 11x15x4 metre) kıyıda inşa edildikten sonra istenilen yere çekilmektedir. Kalıp istenilen yere geldiğinde kalıbın iki duvarı arasındaki boşluk harçla doldurularak kalıbın suya batması sağlanmakta ve ardından da kalıbın içi betonla doldurulmaktadır.

Yöntem 3. Bu yöntem ikinci yöntemin bir çeşitlemesidir. Kıyıda ya da kıyıya yakın bir yerde zıvanayla birbirlerine tutturulmuş yatay kalaslarla bir tür bir mavna inşa edildikten sonra istenilen yere çekilir. Denizde serbest hareket etmesini engellemek içinde suda çekilmeye başlamadan önce içine bir miktar harç konulduğuna inanılmaktadır. İstenilen bölgeye ulaşıldıktan sonra da mavnalar dibe batıncaya kadar betonla doldurulur (Hohlfelder vd. 2007, 410).

Caesarea'dan alınan örneklerin analizlerinde 20 mm.'den büyük bütün agregaların bölgede günümüz kıyı şeridi boyunca dağ sırtlarında bulunan karbonatla bağlanmış *aeolianite* kum taşı olan *kurkar*dır. İncelenen örneklerdeki kurkar olmayan agregalar yeşilimsi mavi rengini almıştır ve tüften ziyade ponzanın lifli yapısını göstermektedir. İtalya'daki Baia ve Pozzuoli civarındaki pozolan yataklarında sayısız benzer süngerimsi *lapilli* görülmektedir. İlk araştırmalar kullanılan pozolanın Pozzuoli (İtalya) civarından getirildiği sonucunu çıkarmıştır (Hohlfelder vd. 2007, 411- 412).

Sondaj çalışmalarında elde edilen numunelerin incelenmesiyle elde edilen verilerle açık denizde yapılan çalışmaların daha hızlı yürütülmesi gerektiği ve harç karışımının hazırlanmasında daha az dikkatli olduğu ya da karıştırma koşullarının (gemi güvertesinde?) daha zor olduğu sonucu çıkarılabilir. Örneklerde dikkati çeken bir diğer nokta ise İtalya'da alınan örneklerden farklı olarak çok sayıda üniform boşluğun varlığıdır. Bunlara korunmasız bir ortamda harcın konulması sırasında dalga hareketleri yol açmış, ya da uygun olmayan çalışma koşulları sıkıştırma işlemini aksatmış olabilir. Bir başka olasılık da yüksek su sıcaklığının harcın donma sürecini hızlandırarak kendi kendine sıkışması sürecini kısaltmasıdır (Hohlfelder vd. 2007, 413- 414).

Özetlenecek olursa Caesarea'daki beton Napoli körfezinden gelen pozolan ile üretilmesine rağmen, pozolan ve tuf kaynaklarına uzaklığı, korumasız bir sahil şeridinde inşa edilmesi ve olasılıkla da hidrolik çimento ile çalışmaya alışkın olmayan yerli ustaların kullanılması nedeniyle çağdaşı İtalyan örneklerine oranla farklı bir yapı gösterir. Brandon'un hesaplarına göre Sebastos'un inşası için 35.000 m³ beton kullanılmıştır. Bu hacimde beton üretmek için 24.000 m³ pozolan (yaklaşık 52.000 ton) ithal edilmesi, taş ocaklarının kullanılmadan önce ufak parçalara kırılacak 12.000 m³ *kurkar* çıkarılması, ve 12.000m³ söndürülmüş kireç üretilmesi gerekmektedir. Sadece pozolan içim 100-150 büyük gemi yükü gerekmektedir. Bu gemilerin bazıları Roma'ya götürülmek üzere İskenderiye'den Puteoli'ye tahıl götürüp, dönüşte ya kargo ya da balast olarak pozolan getirmiş olmalıdır (Hohlfelder vd. 2007, 414).

İS 2 veya 3. yüzyıla tarihlenen bir başka liman ise Korint Körfezi'nde yer alan Aigeria limanıdır ve tektonik hareketler sonucu kıyının yükselmesiyle rahatlıkla gözlenebilen duvarları bulunmaktadır (Strios 1998, 738).

Duvar kalıntılarının üst üste üç katmandan oluştuğu gözlemlenmiştir. Üst katman beton ve işlenmiş taş bloklardan oluşur. Bu tabakada kullanılan beton, beyazımsı sarı harçla karıştırılmış taş parçaları, çakıl taşı ve kırık kap parçalarından oluşmaktadır. Ayrıca bazı boşluklar da gözlemlenmiştir. Bu katman kesme taşların kalıp duvarı olarak kullanılarak arasına çimentonun döküldüğü *opus cimentitium* olarak tanımlanabilir. Yunanistan'da İÖ. 1. yüzyıldan 4. yüzyıla (olasılıkla 7. yüzyıla kadar) kadar kullanılan ucuz, hızla bitirilebilen, güçlü ve işlevsel bir Roma inşaat tekniğidir (Resim 30) (Stiros 1998, 734).

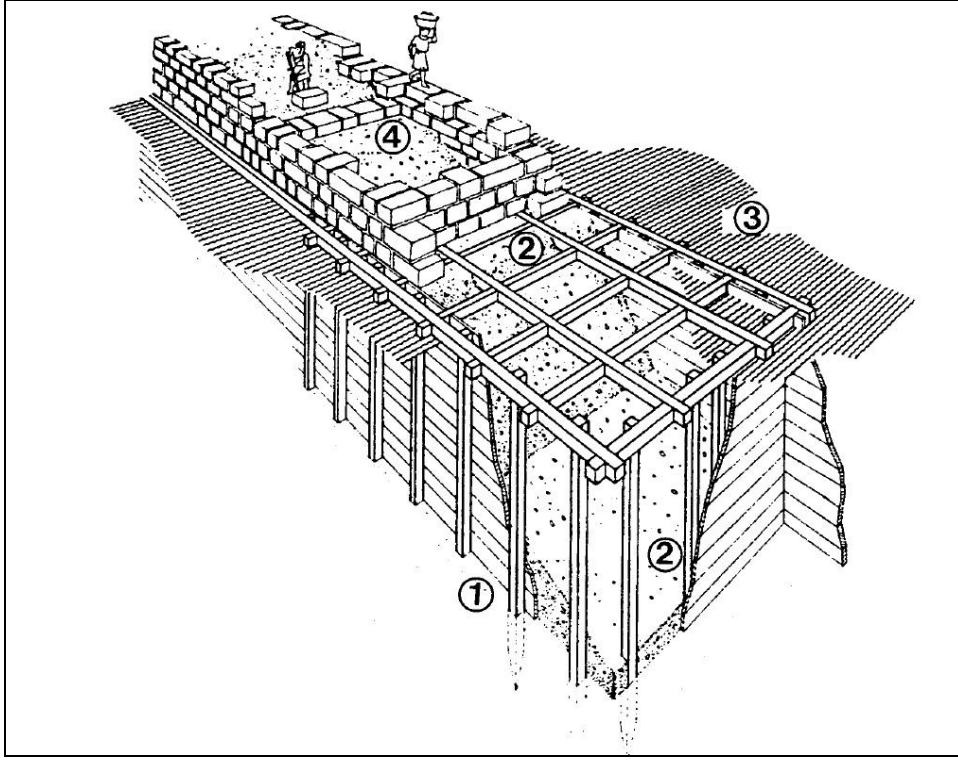
Bu tabakanın altında bir orta katman bulunur. Bu katman griden kahverengine değişen renkteki bir harçla birbirine bağlanmış değişik boyutlardaki (çapı 0.05 – 1.00 m arasında) kaya parçaları, çakıl taşı ve kırık kap parçalarından oluşur. Katmanda boşlukların yanı sıra *vermetus* gibi deniz canlıları kalıntılarına da rastlanır. Yapılan çalışmalarda bu fosiller GÖ 770-1040 yılına tarihlenmiştir. Stiros bu katmanın ait olduğu yapının kıyıda uzakta yapılmış bir yapıya ait *in situ* ya da yer değiştirmiş olduğunu öne sürmektedir. Bu katmanda Akdeniz’de su altında kalmış ve ahşap kalıplar içinde inşa edilen liman yapılarında görülen boşlukların görülmesi, aynı şekilde ahşap kalıplar içinde inşa edildiğini göstermektedir. Ancak Mavra Lithaira’da herhangi bir ahşap kalıntısına rastlanmamış olması tektonik yükselme sonucu doğrudan havaya maruz kalmasıyla ahşap kalıntılarının yok olduğu şeklinde açıklanabilir (Stiros 1998, 735).



Resim 19. Üst ve orta tabakanın kesişmesi. Oklar kesme taşların tabanını ve iki farklı harç ile deniz fosili düzeyini göstermektedir (Stiros 1998, 735, Fig. 3).

Orta tabaka kahverengi kum, çökelti ve ufak deniz fosillerinden oluşan alt katman üzerinde yer alır. Yükselip açığa çıkan bu katman doğal bir deniz oluşumudur ve antik yapının üzerine inşa edildiği tabanı temsil etmektedir (Stiros 1998, 735-36).

Mavra Litharia koyundaki Aigeria liman kalıntıları kullanılan malzeme ve teknik bakımından tipik bir Roma yapısı olarak sınıflandırılabilir: Kıyıda açıkta, deniz tabanından deniz düzeyine yükselen şekilde ahşap bir kalıp inşa edilir ve kaya/taş parçaları ve hidrolik çimento ile doldurulur. Deniz seviyesi üzerine de olasılıkla ikili bir kaplama duvarı inşa edilerek arasına betonla dökülür (Resim 21) (Stiros 1998, 736-37).



Resim 20. Mavra Litharia'daki Roma limanının inşa tekniğinin rekonstrüksiyonu (Lamprecht 1985'den alınmıştır): (1) Deniz yatağı; (2) Sualtında kalıp içine hidrolik çimento ile inşa edilen kısım; (3) Deniz yüzeyi; (4) Deniz seviyesi üzerinde kaplama duvarları arasına beton dökülerek inşa edilen kısım (opus cementitium). Deniz seviyesi iki farklı çimentonu kesişme hattı ve üst kısımda kullanılan kesme taşların alt seviyesi ile örtüşmektedir (Strios 1998, 736 – Fig 4).

Bu bölümün başında da belirttiğimiz gibi Bizans Dönemi'nde inşa edilen limanlara dair bilgiler görece kısıtlıdır. Erken Bizans dönemindeki liman inşaat teknolojilerine dair en önemli belge Prokopius'un *De Aedificiis* eserinden gelmektedir. Prokipus önce Anaplos'ta inşa edilen limandan bahseder ancak ayrıntıya girmez. Daha sonra ise Konstantinopolis'te yapılan iki yeni limanın inşaatına dair bilgi vermektedir: Önce Heraeum'da, sonra da Eutropius'ta aynı yöntemle inşa edilen limanlar (Hohlfelder 1988, 55-6). Buna göre önce son derece büyük ahşap sandıkların hazırlanmış, bunların eğri bir hat üzerinden limanın iki yanında deniz dibinde oluşturulan iki uzun duvarın üzerine gelecek şekilde kıyıdan uzakta suya atılmışlardır. Alttaki ilk katmanın üzerine

diğer sandıkların sırayla yine aynı şekilde konulmaya devam etmiş ve su yüzeyinden itibaren de bu sandık duvarların üzerine, limanın iki yanında birbirleriyle aç yapan iki duvarın inşa edilmiştir. Bu duvarların üzerine kabaca kesilmiş ve dalgalarca aşındırılmış kayalar yerleştirilmiştir (atılmış). Prokopius bu şekilde oluşturulan iki duvarın (dalgakıranın) arasında kalan denizin en şiddetli fırtınalarda bile sakin kaldığını ve dalgakıranlar arasında limana girmek için tek bir açıklık bırakıldığını yazmaktadır (Prokopius 1940, 93-95).

Prokopius'un bu inşaat faaliyetini görerek mi anlattığı, yoksa ikinci elden aldığı bir bilgiyi ilettiği konusunda bir netlik yoktur. Ancak anlatım tarzı, doğaya karşı kazanılan bir zafermiş gibi verilmiş, bir anlamda Iustianus'a övgüler düzülmüştür (Hohlfelder 1997, 369).

Metne baktığımızda, inşaat sürecinde kıyıda başlayarak sandıkların sırayla dizilmesi ve açık denize doğru ilerlenmesi çok daha kolay olacakken, niye taş yüklü sandıkların açık denize yüzdürülüp batırıldığı tam net değildir (Hohlfelder 1988, 56).

Hohlfelder, ahşap sandıkların (*kibotos*) bir temel (*krepsis*) üzerinde yükseltilmesinin Iustianus'un mimarlarının kumlu ya da çamurlu deniz tabanı üzerinde inşa edilen dalgakıranlarının sorunlarının farkında olduklarına işaret ettiğini belirtmektedir. Ancak R. Gertwagen, Candia'daki Venedik limanını ele aldığı çalışmasında Prokopius'un metninde herhangi bir dökme taşla oluşturulmuş bir temelin bulunmadığını belirtmiştir (Gertwagen 1988, 152). Oysa Hohlfelder bunun böyle olmadığına dikkat çeker. Düzenli olarak bu tür yapılara çarpan dalgalar aşağıya doğru bir kuvvet yaratırlar ki bu da, bu tür yapıların alt tarafı üzerinde olumsuz etki yaratarak kısa sürede yıkılmalarına yol açar (Hohlfelder 1997, 369-70). Hohlfelder'in burada dikkati çekmek istediği bölüm yukarıdaki alıntıda da yer aldığı şekliyle Prokopius'un, "hazırlanan sandıkların limanın iki yanında, deniz dibinde oluşturulan iki uzun duvarın üzerine gelecek şekilde kıyıda uzakta suya atıldığı" şeklindeki saptamasıdır.

Antik dönemde (en azından İÖ 15'e kadar) Romalı liman inşaatçıları da Caesarea Maritima'da bu tür bir zorlukla karşılaştılar. İki devasa dalgakıranın inşa edileceği deniz tabanı kumlu olunca dalgakıranlardan daha geniş olacak şekilde tabana moloz taş yerleştirdiler. Bu da ağır yük altında kumun kaymasını engelleyecek bir zemin oluşmasını sağlıyordu (Hohlfelder 1997, 370).

Eğer Prokopius'un kullandığı terminolojinin doğru olduğu düşünülürse, Erken Bizans döneminde Roma dönemi liman inşa tekniklerinin unutulmayıp, kullanılmaya devam ettiğinin düşünülebileceğini belirten Hohlfelder, bu metinden yola çıkarak dalgakıranların açık deniz tarafına bakan kısımlarının basamaklı bir yapıya sahip olduğu fikrinin de dışlanmadığını ve böyle bir yapının gelen dalgalardan oluşan enerjiyi azaltarak dalga hareketlerine açık tarafın daha güçlü bir yapıya sahip olacağını belirtmektedir (Hohlfelder 1997, 370-1).

Prokopius'un ana yapıya yerleştirilen “kaba kesilmiş taşlar”ı (*petra apotomos*) deniz duvarının her iki tarafına (ama kesinlikle deniz tarafına) koruyucu bir duvar inşasına işaret eder. Denize batırılan sandıklardan oluşan düzenli duvara bitişik moloz taşlarla oluşturulmuş ek bir duvar denize karşı daha güçlü bir hat sağlamaktadır. Sandıklarla oluşturulan düzgün duvarın dış kısmına bırakılacak farklı boyutlardaki kayalar deniz hareketiyle zamanla kayacaklar ve kendilerine en uygun pozisyonu bularak eğilimli düzende üst üste yığılmış olacaklardır. Ve bu kayaların üzerinde oluşacak deniz yaşamı da taşları birbirine bağlayan doğal bir bağlaç haline gelecek ve tüm kitleyi sabitleyen bir rol oynayacaktır. Aslında geçen zaman bu tür yapıları zayıflatmanın aksine güçlendirecektir (Hohlfelder 1997, 371-2).

Bu bağlamda Prokopius'un “dalgalarla dövülecek ve dalgaların kuvvetini geri itecek” tanımını da doğru bir gözlem olarak karşımıza çıkmaktadır. Ancak Prokopius bu sofistike inşaat yönetimini tam olarak tanımlamakta eksik kalmaktadır (Hohlfelder 1997, 372).

Dalgakıranların dairesel ya da düz bir hat halinde yerleştirmektense verev (*oblique*) yerleştirmeye gidilmesi Iustianianus'un mimarlarının denizde inşaat yapmanın zorluklarının son derece farkında olduklarının bir başka göstergesidir. Liman inşası için seçilen yerlerin iki yönden rüzgara ve dalgalara açık olması şeklindeki ifadeden Hohlfelder, liman yeri seçiminde mühendislik bilgilerinden çok, politik ve/veya ekonomik kararların etkili olduğu sonucunu çıkarmaktadır. Bu bağlamda da dalgakıranların kıyıya dik ya da paralel değil de açılı bir şekilde konulmasının doğa güçlerine dayanma yönünden doğru bir karar olmuştur. Bu şekilde fırtına, normal dalga yükü ve kıyı akıntılarına karşı yapısal gerilim önemli ölçüde azaltılmıştır (Hohlfelder 1997, 372-3).

Liman arkeolojisi üzerine bilgilerimiz hala daha sınırlıdır ve bu tür yöntemlerin yeni liman inşaatında ya da onarımlarında ne sıklıkta kullanıldığını bilmiyoruz. Antik dönemde ya da Bizans döneminde bu tür yapay limanlardan kaç tane inşa edildiğini bilmiyoruz. Çoğu limanda ana karadan uzanan bir burun, ya da kıyıya yakın bir ada vb. sağladığı doğal bir korunma bulunmaktadır. Doğanın sağladığı korumaya insan yapımı eklentiler sağlayarak yardımcı olmak daha basit ve daha ucuz bir uygulamadır. Hohlfelder de bu bağlamda pahalı liman inşaatlarının ancak imparatorun kararlılığı ve parasal destek sağlamasıyla mümkün olabileceğini yazmaktadır (Hohlfelder 1997, 373-4).

Günümüze kadar az sayıda antik ve Bizans dönemi limanı incelenmiş ve/veya kazısı yapılmıştır. Bunların arasında en yararlı bilgileri sağlayan Caesarea Maritima’da yapılan kazılardır. Bu liman Heraeum ve Eutropius limanlarından beş yüzyıldan fazla bir süre öncesinde yapılmış olsa da, Herodes’un limanında inşa öğeleri ve tasarım bağlamında Prokopius’un anlattıklarından yansımaları görülmektedir. Augustus Dönemi’yle Erken Bizans dönemi arasındaki devamlılık son derece açık bir şekilde görülmektedir. Burada da dalgakıran inşaatı öncesi deniz zeminine taşlardan bir temel oluşturulması, ana yapıyı korumak için açık denize bakan yüzde kalkan olarak kayaların kullanılması ve dalgakıranların en ciddi fırtınalarda bile dalgaların vereceği zararı en aza indirecek şekilde konumlandırılmaları paralellikler olarak verilebilir (Hohlfelder 1997, 374-5).

1982 yılında Caesarea’da kuzeydeki dalgakıranda bulunan boş bir ahşap sandık (y. 11,5x15x2 m) bir anlamda Prokopius’un sözünü etmiş olduğu yöntemle arkeolojik veri sağlamaktadır. Aslında bu çift cidarlı ahşap sandık pozzolan taşımak için yapılmıştı. Kıyıda inşa edilmiş daha sonra küçük kayıklarla istenilen yere götürülmüş ve burada da içine beton konularak batırılmıştır ve daha önce deniz tabanında kayalarla oluşturulan zeminin üzerine oturmuştur (Hohlfelder 1997, 375).

Prokopius sandıklarının ne olduğuna ve nasıl çalıştıklarına dair bilgi vermese de Caesarea’da bulunan örnek büyük olasılıkla arkeolojik bir açıklama sunmaktadır. Caesarea’daki örnek son derece büyüktür ve batırılmadan önce kıyıdan yaklaşık 280 metre kadar açığa çekilmiştir. Aradaki tek fark ise sandıkların yerleştirilmesinin anlatırken *aporripto* fiilini kullanmış olmasıdır ki bu Dewing’s çevirisine göre “aşağı atmak” anlamına gelir. Hohlfelder bunun “aşağı yerleştirmek” olarak da

kullanılabileceğini yazmaktadır. Caesarea'daki sandık denizin içine atılmamış, konumuna uygun olacak şekilde kuzeydeki mendireğin ucuna son derece titiz bir şekilde batırılmıştır. Kral Herodes'un liman inşası için bilgi veren bir başka kaynakta Flavius Josephus güneydeki dalgakıranın inşasını tanımlarken ise aynı işlem için *emballo*²³ fiilini kullanmaktadır. Hohlfelder, Prokopius'un da söz konusu metinden belki de *aporripto* fiilinden farklı bir anlamı vermek için aynı sözcüğü kullandığını yazmaktadır. Bu bağlamda yüzlerce yıl arayla aynı işlem için yazan iki tarihçinin tam olarak bilmedikleri bir yöntemi hemen aynı şekilde tanımlamalarının altını çizmektedir (Hohlfelder 1997, 375-6).

Prokopius'un metni beton kullanımı üzerine Josephus'un metninden daha açıklayıcıdır. Limanın inşası hakkında mükemmel bilgiler veren Josephus, beton kullanımından hiç söz etmez. Eğer Iustinianus'un mimarları tarafından hidrolik çimento kullanılmışsa ki Prokopius'un tanımladığı alanlar böyle bir malzemenin kullanımını gerekli kılmaktadır, metinde sözü edilen sandıklarda su içinde sertleşecek olan sıvı durumdaki pozzolan malzemeyi içeriyor olabilir. Beton blokların yüzeyleri düzgün olacağından düzgün sıralardan oluşan iki uzun duvarı denizaltında inşa etmek daha kolay olacaktır (Hohlfelder 1997, 376).

Öte yandan R. Gertwagen, yine Iustinianus dönemi limanlarından olan Anthedon (Yunanistan) limanında ve yine Caesarea Maritima limanının kuzey mendireğinin onarımı sırasında pozzolan malzeme kullanılmadığını belirtmektedir. Gertwagen'in kullandığı bir başka argüman ise Iustinianus'un Kuzey Afrika'dan mermer getirtmesine rağmen (Marzamemi'deki batık) niye Santorini veya Anadolu'dan deniz yoluyla pozzolan getirmediğidir. Bu bakış açısından yola çıkarak kendisi Bizanslıların pozzolanın hidrolik özelliklerini bilmediği görüşünü ortaya koyar (Gertwagen 1988, 150). Hohlfelder ise Gertwagen'ın bu görüşüne karşı çıkarak yazılı kaynaklarda belirtilmemiş olmasının kesin bir sonuca varmak için yeterli veri sağlamadığını belirtir (Hohlfelder 1997, 379, dipnot 22). Günümüze ulaşan belgelerde yüklü miktarda pozzolan taşımacılığına yönelik verilerin olmamasının bir kanıt olarak kullanılamaz çünkü Roma dönemi belgelerinde de yüklü miktarda pozzolan taşındığına yönelik bir bilgi yer almamaktadır ve bu tür bir taşıma işlemi sadece Caesarea Maritima'daki

²³ Ekleme, atmak

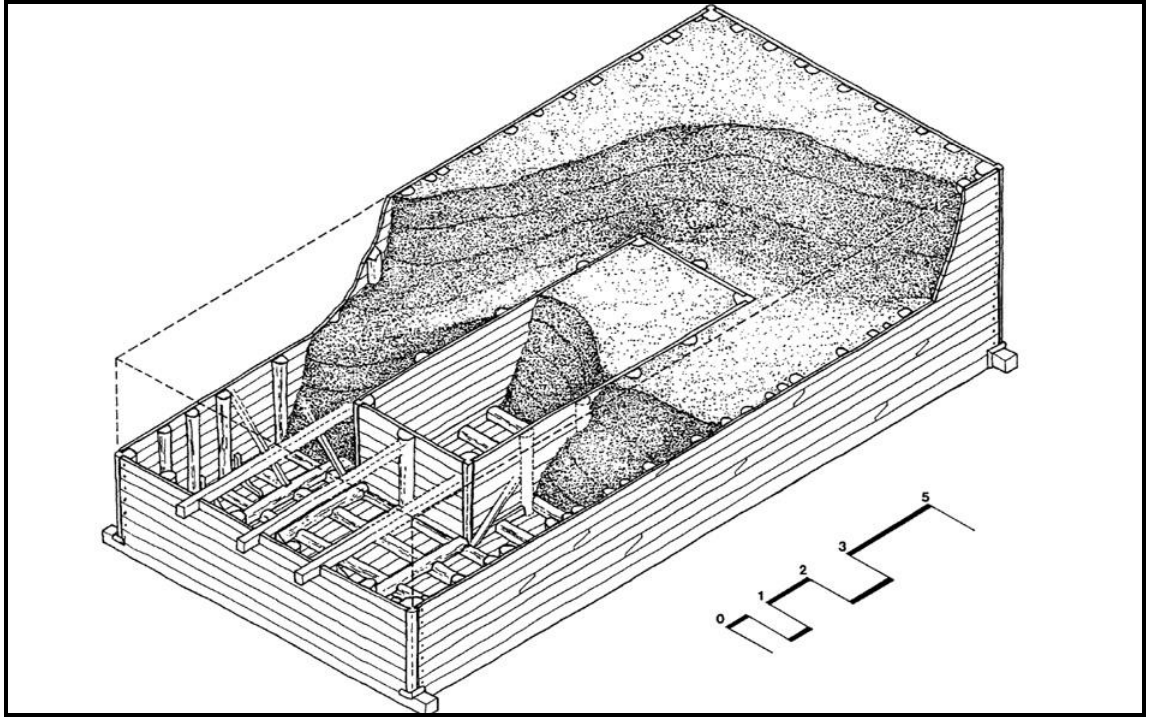
arkeolojik verilerden yola çıkılarak söylenebilir (Hohlfelder 1997, 379, dipnot 22). Tüm bu tartışmaların ardından Marmaray projesi kapsamında yapılan kazılarda ortaya çıkarılan Üsküdar'daki limanda ele geçirilen harç malzeme üzerine yapılan analizlerde, harcın pozzolan içerdiği görülmüştür (Karagöz 2007, 47).

Hohlfelder, ahşap sandıkların nasıl kullanıldığına dair bir başka düşünce üretir. Buna göre sandıklar sadece belirli bir ağırlığa kadar taşla doldurulmakta ve istenilen yere geldiğinde de olasılıkla bir mavna ile getirilen taşlar sandığın içine doldurularak batacağı kritik ağırlığa getirilmektedir. Ancak bu şekilde doldurulan sandıkların batışı sırasında denetimi zor olacaktır ve zemine ya da bir önceki sandığın üzerine gelince çarpma hızıyla içindeki kayalarda etrafa saçılacaktır. Kumlu ya da çamurlu zeminlerde düzgün ve sağlam bir zemin oluşturmak için bu etrafa saçılan kayalar faydalı olabilir ancak inşaatın ilerleyip de artık dalgakıran duvarının inşasına geçildiğinde ise bu istenmeyen bir durum halini alacaktır. Bir başka olasılık ta sandıkların tam olarak doldurulmadan batırılması ve bir kısmının boş kalmasıdır (Hohlfelder 1997, 376).

1990'da Caesarea Maritima'nın güney dalgakıranının ucunda bir başka ahşap sandık bulunmuştur ve bu sandık büyük bir beton bloğun oluşturulması için kullanılmıştır. Boyutları 14,5x7x4 m) olan bu blok olasılıkla limanın girişinde bulunan deniz fenerinin temelinde kullanılmıştır. Daha önce defalarca incelenmiş olan bölgede meydana gelen bir fırtına yaklaşık 2 metrelik kum tabakasını kaldırmış ve alttan beton blok ortaya çıkmış ve yapılan kazıda da formu oluşturan ahşap parçaları bulunmuştur (Hohlfelder 1997, 377).

1991 ve 1992'de yürütülen kazılarda ahşap formun parçalarının hala daha üzerinde olduğu ikinci bir beton blok bulunmuştur. Hohlfelder bunu, belki de deniz fenerinin temelinin yan yana konulmuş beton bloklardan oluştuğu fikriyle açıklamaktadır. Ayrıca yapım tekniği bağlamında erken imparatorluk döneminin gemi yapım tekniğini yansıtmaktadır. Ahşap kalıpta kullanılan malzeme ve işçilik, bir defa kullanılacak olmalarına rağmen bir ticaret ya da savaş gemisi titizliğinde yapılmıştır (Hohlfelder 1997, 377). Sandıkların yapımı için kullanılan ahşaplar pozzolan malzeme gibi İtalya'dan getirilmiştir. Olasılıkla ön bir işleminden geçmiş ve son şekli de denizde çalışmanın müsait olmadığı kış aylarında sahilde son şekilleri verilmiştir (Hohlfelder 1997, 378 ve dipnot 21).

Caesarea Maritima'daki sığ deniz (y. 3-5 m.) yüzeye ulaşmak için söz konusu ahşap sandıkların üst üste konulmasını gerekli kılmamıştır. Ancak Hohlfelder derin deniz sularında söz konusu beton blok dizileri oluşturarak bir duvar inşa etmenin Caesarea'da çalışan mimarların yetenekleri ve bilgileri dahilinde olduğunu çizer (Hohlfelder 1997, 379).



Resim 21 Tek kullanımlık mavna (duba) kalıp (C. Oleson tarafından yapılmış rekonstrüksiyon (Olseon vd. 2004, 205, Fig. 5)

İnşa tekniğine dair verilen çizimde dikkatimizi çeken nokta kalıbın yan duvarlarını oluşturan kalasların yatay verilmiş olmasıdır. Oysa incelediğimiz kaynaklarda ve ROMACONS ekibi tarafından gerçekleştirilen alan uygulamasında yan kenarları oluşturan kalıpların dikey olduğu gözlemlenmiştir. Bu ayrıntıya dair Stiros her hangi bir açıklamada bulunmamaktadır.

İstanbul'da inşa edilen Marmaray metro çalışmaları kapsamında yapılan kurtarma kazılarında Bizans dönemine tarihlenen iki önemli liman gün ışığına çıkartılmış ve son

derece zengin arkeolojik veriler sunmuştur. Bu limanlar Üsküdar (Khryso polis/Scutarii) limanı ve Yenikapı'daki Theodosius Limanı.

Üsküdar'da yapılan kazılarda günümüz yerleşimi altında, Osmanlı döneminden gelen daha geç tarihli kültürel mirasa zarar vermemek için sınırlı bir alanda gerçekleştirilen kazılarda, Mihrimah Sultan Camii-Küçük Hamam önünde ve III. Ahmet Çeşmesi yanındaki kazı karelerinde ahşap iskele/rıhtım kalıntısı ortaya çıkarılmıştır. Ortaya çıkarılan iskele, ahşap sandık stilinde, içi irili ufaklı taşlarla doldurulmuş ve özellikle oldukça sert bir harçla pekiştirilmiştir. Büyük ölçüde tahrip olmuş iskele, zemine çakılan çakılan 1.5-2.00 m boyunda irili ufaklı çok sayıda ahşap kazıkla sabitlenmiştir. Harcın özelliği de pozolan malzemesi içermesidir. Ahşap blokların (kibotos) tabanı tam olarak belirlenememiştir. Prokopius bu yapı sisteminin Tarihi Yarımada iskelelerinde de kullanıldığını belirtmiştir (Karagöz 2007, 47).

JKL/69-71 plan karelerinde ortaya çıkartılan ahşap iskele kalıntılarında zemine yerleştirilmiş olan, yaklaşık 0.25 m genişliğinde ve 5.20 m uzunluğundaki büyük kütükler, ızgara şeklinde üst üste bindirilmiştir. Izgara biçiminde yerleştirilmiş kütükler, büyük yuvalara çakılmış olan ahşap kazıklarla birbirine bağlanmıştır. Ayrıca bağlayıcı olarak büyük mıhlar kullanılmıştır. İskele yeri zemine çakılmış irili ufaklı çok sayıda ahşap kazık sayesinde sabitlenmiştir. Büyük kütüklerin üzeri tahtalarla kapatılarak iskele zemini oluşturulmuştur. İskele yerinin yapımında kullanılan ahşapların çürümeye karşı fırınlanarak ziftlendiği anlaşılmaktadır (Karagöz 2007, 50).

Marmaray Projesi kapsamında Yenikapı'da yürütülen kazılarda Lykos Deresi'nin Marmara Denizi ile buluştuğu noktada 7. yüzyıla kadar önemli bir ticaret limanı olan Theodosius Limanı'yla karşılaşılmıştır. Lykos Deresi'nin zamanla taşıdığı millerle dolan limandan günümüze birçok tekne kalıntısıyla birlikte makaralar, palangalar, çapalar ve birçok amfora kalmıştır (Kızıltan 2007, 20; Pulak 2007; 202). Marmaray kazıları çalışmalarına yönelik Vehbi Koç Vakfı'nın yayınladığı kitapta Yenikapı kazılarında ortaya çıkarılan mimari buluntular üzerine yazan M. Metin Gökçay ise burada varlığı bilinen limanın adı hakkında tereddütler olduğunu, önceleri limana depoları yaptıran I. Theodosius'un (İS 379-395) adının verildiğini ancak Konstantinopolis'in 12. bölgesi olan Eleutherion'da olduğu için, Petrus Gyllius

tarafından Eleutherios Limanı olarak adlandırıldığını belirtmektedir. Ayrıca gözlemlerine dayanarak burada iki liman bulunabileceğini söylemektedir (Gökçay 2007, 166). R. Asal ise Eleutherios Limanı'nın olasılıkla Theodosius limanının öncüsü olduğunu ve kuruluşunun I. Konstantinos döneminde olduğunu söylemektedir (Asal 2007, 183).

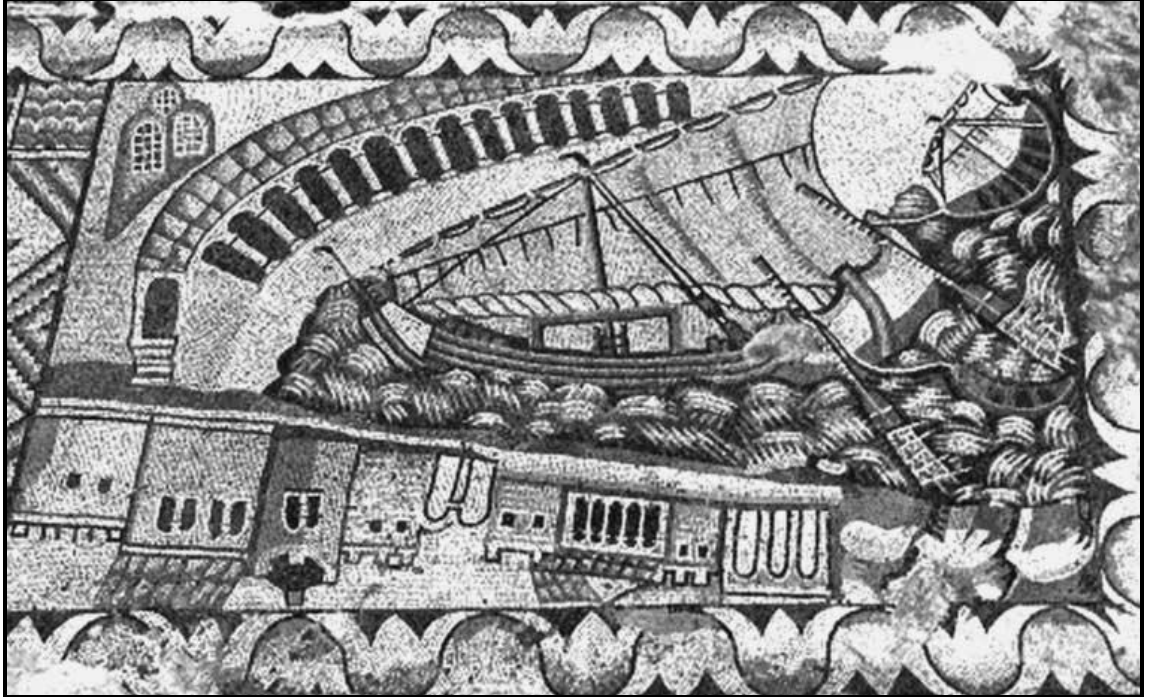
Limani, derin, doğal bir koyun güney tarafına, doğudan batıya doğru uzanan bir dalgakıranın yapılmasıyla oluşmuştur ve dalgakıranın ucunda liman girişini gözetlemeye yarayan büyük bir kule vardı. Liman kompleksinde Alexandria ve diğer yerlerden gelen tahılların depolanması için silolar bulunuyordu. Şu andaki kazılar, liman alanının esasen deniz olan orta kesiminde yoğunlaşmıştır ancak alanın batı ucundaki kazılarda liman surları, büyük taş rıhtım blokları ve limanı koruyan dalgakıranın bölümleri gibi liman yapısı parçaları bulunmuştur (Pulak 2007, 202). Tasarlanan ilk limanın ömrü, sularını limanın yapıldığı doğal koya boşaltan Lykos Deresi'nin (Bayrampaşa Deresi) getirdiği alüvyonlarla, öncelikle batı ucundan başlayarak dolmaya başlamıştır. Devam eden arkeolojik kazılar, 10. yüzyıl sonlarından itibaren, limanın hemen tamamının dolduğunu ve ancak, liman girişi çevresindeki, nispeten düz altlı, küçük ve orta boydaki kıyı teknelerince kullanılabilen doğu kısmının kaldığını ortaya koymuştur. Liman asıl darbeyi 10. yüzyıl sonu ya da 11. yüzyıl başlarında gerçekleşen doğal bir afet ya da çok şiddetli bir lodos fırtınasıyla almış ve liman son derece kalın bir deniz kumu tabakası ile kaplanmıştır. Limandaki gemilerin büyük bir çoğunluğunun battığı bu doğal afet sonucunda belli yerlerde 60 cm'ye varan kum tabakası limanı mütevazı boyutlu gemiler için bile kullanılmaz hale getirmiştir (Pulak 2007, 203-4). Liman çökeltisinin jeoarkeolojik çalışmaları üzerine yapılan çalışmalarda bu olaya dair bir açıklama bulunmamaktadır. Bugüne kadar yapılan ön araştırmalarda MS 553 yılında gerçekleşen depremin yarattığı tsunaminin izleri olduğu düşünülen izlere rastlanmıştır (Algan vd. 2007, 243).

Pulak kazılarda ortaya çıkan yuvarlak kesitli düzgün meşe kazıkları, sığ ve batağımsı bir hale dönüşen koyu hala daha kullanabilen ufak balıkçı kayıklarının ve küçük boyutlu kıyı teknelerinin bağlandıkları bir iskele inşası için kullanılan kazık dizileri olduğunu söylemektedir. Kazıkların doğrudan bazı batıkların üzerine çakılması ve yapılan

dendrokronolojik incelemeler, tarih olarak 15. yüzyılı vermiştir (Pulak 2007, 203-4). Ancak S. Çömlekçi, Müler-Wiener'den alıntı yaparak, limanın 7. yüzyıl başlarında Mısır'dan tahıl sevkiyatının sona ermesiyle işlevinin en önemli bölümünü yitirdiğini, ondan sonra belki de güney kıyısında oturan balıkçılar tarafından kullanıldığını yazmaktadır (Çömlekçi 2007, 237-8).

II. E İşlevsel Ögeleriyle Ortaçağ'da Liman

Bu bir anlamda doğal avantaj olsun ya da olmasın, kıyı şeridinde bir bölgenin insan eliyle gemilerin ulaşabileceği, kötü hava koşullarında sığınabileceği ve mal indirip yükleme yapabileceği bir limana dönüştürme çabasına ilişkindir. Bunun da temelini dalgakıranlar oluşturmaktadır. Ancak bir liman sadece dalgakıran demek değildir. Gemilerin yanaşıp yükleme ya da boşaltma yapabileceği bir rıhtım, kargonun konulabileceği depolar, idari binalar, konaklama mekanları, dini yapılar vb. Bu bağlamda antik ya da geç antik dönemden gelen bazı kent betimlemeleri, arkeolojik verilerle de desteklenebiliyorsa zengin veri kaynakları olarak bilim dünyasına büyük hizmet sunmaktadırlar. Bu bağlamda Kelenderis'te bulunan bir mozaik pano, 5. ve 6. yüzyılda bir limanın nasıl görüldüğüne dair ilginç ipuçları vermektedir (Resim 22).



Resim 22. Liman (Kelenderis?) betimlemeli mozaik (Friedman ve Zoroğlu 2006, 109)

Liman panosu alçak perspektif ve kuş bakışı şeklinde iki farklı bakışla gerçekleştirilmiş ve odak noktasını limanda demirlemiş gemi oluşturmaktadır. Liman betimlemenin altında yer alan uzun ve düz bir rıhtım ile kıyı çizgisini izleyen bir portikodan oluşmaktadır (Friedman ve Zoroğlu 2006, 108).

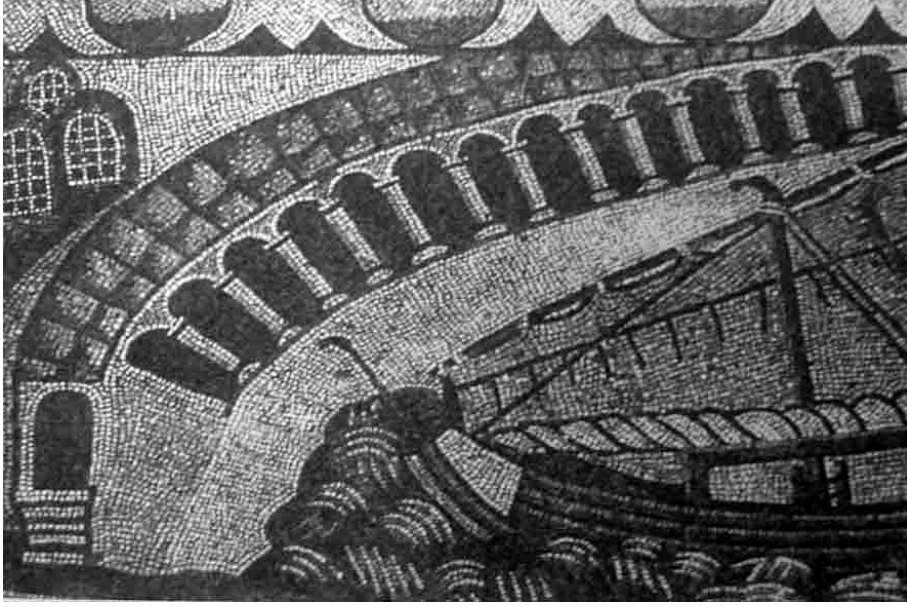
Kelenderis’de bulunan 3.10 x 3.10 m ölçülerindeki pano içinde bir koy, yani doğal bir liman ve çevresindeki yapılardan oluşan bir kent manzarası betimlenmiştir (Resim 22). Mozaik panoda yer alan ögeler bakış yönüne göre düz gürülecek şekilde yerleştirilmiştir. Zoroğlu bunu “balık gözü stili” olarak adlandırmakta ve bunu Erken Bizans döneminde görülen bir betimleme anlayışı olduğunu ileri sürmektedir. Örnek olarak da Madaba’daki Kudüs kenti betimlemesini vermektedir (Zoroğlu 1999, 514).

Mozaiğin batı bölümünde görülen ve oldukça geniş bir alanı kaplayan ve 4/3 cepheden gösterilen ilk yapının denize bakan uzun yüzü revaklıdır ve güney cephesini oluşturan kısa yüzünde bir kaç basamakla çıkılan kemerli bir kapısı vardır (Resim 23). Zoroğlu bu yapının kent surlarının dışında kaldığını belirtmektedir. Yapının her limanda bulunması gereken, ticarete yönelik olarak inşa edilmiş birimlerinin bulunduğundan kuşku duyulmadığını ekleyen yazar, tek bloktan oluşan bu yapıda depoların, borsanın ve ofislerin bulunduğu belirtir. Bu bağlamda da denizyoluyla gelen ve gidecek olan malların hareketi bu yapıda gerçekleşmektedir (Zoroğlu 1999, 514).

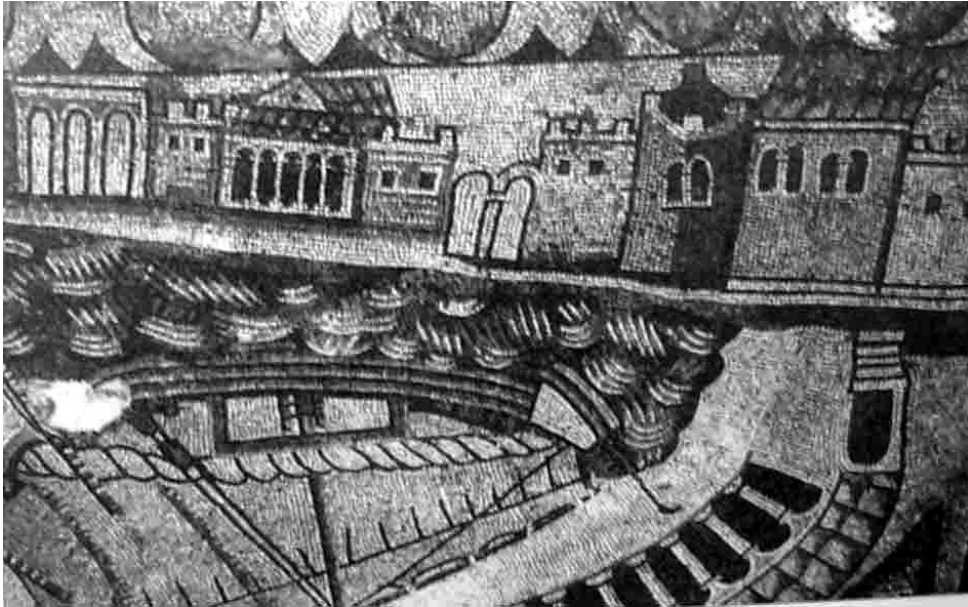
Mozaiğin sol üst kısmındaki yapı, cephesindeki ve geri plandaki yüksek kafes pencereleri ile dikkat çeker (Resim 22). Betimlemeye göre tonoz örtülü olduğu anlaşılan ve kırmızı renkte mozaik taşların kullanılması nedeniyle tuğladan inşa edilmiş olduğu etkisinin veren bu yapı, limanların vazgeçilmez yapılarından olan bir hamamı temsil ettiğine inanılmaktadır (Zoroğlu 1999, 514).

Zoroğlu, mozaiğin doğu kısmında yer alan yapıları açıklarken en solda bulunan başlar ve buradaki kemerlerin sütunlar değil payandalar üzerinde yükseldiğini belirtip, mimari bağlamda Alanya’daki tersane yapısıyla karşılaştırarak bu yapının da tersane olabileceği yorumunu getirir (Resim 23). Bunun hemen solunda yer alan mazgallı ve iki küçük pencere yapıya yorum getirmezken, kemerli yapının limanın diğer yakasındaki revaklı yapıyla benzerliğinden yola çıkarak benzeri bir işlevi olabileceğini ya da bir yeme-içme mekanı (taverna) olabileceğini söyler. Hemen bunun arkasında sadece kısa

cephesi görülen kırma çatılı ve alınlığında yuvarlak pencere bulunan yapıyı ise kilise olarak yorumlar (Zoroğlu 1999, 516).



Resim 22. Liman (Kelenderis?) betimlemeli mozaik (Batı bölümü) (Zoroğlu 1999, 520, Resim 2)



Resim 23. Liman (Kelenderis?) betimlemeli mozaik (Doğu bölümü) (Zoroğlu 1999, 521, Resim 4)

Revaklı yapının hemen sağında iki kule arasına yerleştirilmiş ve biraz da öne çekilmiş çift kemerli kent kapısı görülmektedir. Yuvarlak kesitli kulenin dört mazgalı verilmiş ve üzerinde bir ikiz pencere yerleştirilmiştir. Zoroğlu, biçimi ve bu kısımdaki sur ve diğer yapılara göre ön planda gösterilmesi nedeniyle kulenin asıl surdan bağımsız olduğunu söylemekte ve bu duruma benzer durumdaki Alanya'daki Kızıl Kule ile karşılaştırılabileceğinin mümkün olduğunu söylemektedir (Zoroğlu 1999, 516).

Kulenin yanında yer alan kırma çatılı ve iki adet ikiz pencereli yapının işlevi konusunda ise net bir yorum yapılmamaktadır. Bu yapının hemen iki yanında ise bir sur duvarı ile manzara betimlemesi yer almaktadır. Duvarın her iki ucunda birer mazgal, aralarında ise siyah taşlarla yapılmış dört adet çizgi yer almaktadır. Bunlar belki de bayrak asmak için kullanılan direkleri temsil etmektedir. Zoroğlu kıyı çizgisinin siyah ve beyaz taşlarla betimlendiğini söyleyerek mozağin doğu kısmında yer alan bu yapıların kıydan biraz içeride olduğunu söylemektedir (Zoroğlu 1999, 517).

Betimlemenin kent topoğrafyasıyla uyumundan yola çıkarak bunun Kelenderis kentinin betimlemesi olduğu söylenebilir. Limanın kuzey batısında, 20 yıl öncesine kadar önce antik liman kısmen korunuyor iken, şimdi balıkçı barınağı yapmak amacıyla doldurulmuştur (Zoroğlu 1999, 518, dipnot 20).

Zoroğlu, mozaikte betimlenen limanın Kelenderis olduğunun bir başka kanıtı olarak mozağin batı köşesinde betimlenen yapının günümüzde de görülebilen büyük kafesli pencereleri olan hamam olduğunu belirtmesidir. Zoroğlu mozaği stratigrafik verilerden ve bordür süsü olarak kullanılan lotüs çiçeğinin üslup gelişiminden yola çıkarak MS. 5. yüzyılın ikinci yarısına tarihlenmektedir (Zoroğlu 1999, 518).

Bizans İmparatorluğu'nun daha geç dönemlerinde, özellikle Konstantinopolis yakınlarında tersaneler, gemi yapım ve onarım mekanları vardı. Bunların organizasyonları ve çalışma koşulları hakkında çok az şey bilinmektedir. Tarihçiler bu tür idari bilgilerle pek ilgilenmemişlerdir ve kurumsal belgeler de günümüze ulaşmamıştır. 11. yüzyılın sonunda Bizanslı yöneticiler ağırlıklı olarak Venedik deniz gücünden yararlanır duruma gelmişlerdir. Bizanslıların imparatorluklarını bir arada tutamamalarının nedeni, Latin Batı'nın giderek artan etkisi ve İtalyan paralı asker ve gemilerine olan bağımlılıklarına bağlanmaktadır. Ancak Bizanslılar denizcilik

yetenekleri üzerine yorum yaparken dikkatli olmak gerekir. Mikhail Palaeologos, imparatorluğu restorasyonundan sonra Kondoskalion'daki tersaneyi onartmıştır (Rose 2002, 7).

Bizans metinlerinde limanlar kentin bir güzellik unsuru olarak edebi metinlerde karşımıza çıkar. Bu aslında antik döneme dayanan bir gelenektir. Örneğin İS 3. yüzyılda yazan Menander, bir kentin güzelliğine methiye düzlemek için liman gibi bir kentin  ne çıkan özelliklerine değinmektedir: “limanların boyutlarına, güzel ve uyumlu oranlarına ve demirleme yerlerinin kalitesine ve sayısına hayran kalacaksınız” (Saradin 1995, 38)

Ancak Ioannes Khrisostomos (y.347-407) Antiokhia  zerine yazarken, kentin fiziksel özelliklerini değil halkının erdemlerini ön plana çıkarmıştır. Kentsel yaşamın 6. yüzyıldan sonra içine girdiği kriz edebiyata da sirayet etmiş, kent betimlemeleri görülmez olmuştur. 10. yüzyıldan sonra kentsel yaşamın yeniden canlılık kazanmasıyla kentlere olan ilgi artmış ve Bizans'ın son döneminde, hümanizmanın da etkisiyle kentlere d z len methiyeler yazılmıştır. Ioannes Phokas'ın 12. yüzyıldan gelen Kutsal Topraklar'daki kentler üzerine yazdığı *ekphrasis* daha önceki dönemlerde gördüğümüz retorik klişelerini barındırır. Örneğin Antiokhia'nın stoaları ve cennet gibi doğası, Beyrut'un doğal konumu, Tripolis'in ducarları ve yapıları ve Tyre'nin limanı (Saradin 1995, 45). Diğer yandan Bizans tarihçileri de kentleri basit ve  zet bir şekilde tanımlamışlardır (Saradin 1995, 47). Görüldüğü gibi Bizans metinlerinde limanlar ve işleyişleri hakkında doğrudan bilgi bulmak biraz zordur.

14. yüzyılın ilk yarısından İtalya'dan gelen edebi bir eserde, doğrudan gözleme dayanan bir tersane betimlemesi vardır. Dante, İlahi Komedyada adlı eserinin Cehennem'i anlattığı bölümünde (*Inferno, Canto XXI*), bir kış döneminde Venedik tersanesini kısa ama son derece canlı bir tarzda betimlemektedir:

“Kışın, denize çıkılmadığı için tamire muhtaç gemileri kalafata yarayan yapışkan zift Venedik tersanesinde nasıl kaynar ve sefere çıkacakları yerde nasıl kimi gemisini esaslı bir şekilde onarır, kimi de bir çok seferler yapmış bir gemiyi kalafatlırsa; kimi geminin provasına, kimi de pupasına çekiçle vurur ve nasıl bazıları kürek yapar, halat büker, bazıları da mizena ve randa yelkenlerini tamir ederse; aynı şekilde burada, bu hendeğin dibinde de koyu bir zift, ateşin tesiriyle

değil, fakat ilahi bir sanat neticesinde öylece kaynıyor ve dört bir yandan hendeğin kenarlarını kaplıyordu.” (Dante 1955, 278)

Dante, açık bir şekilde gemilerin onarım ve yeni gemi yapım çalışmalarını gözler önüne sermektedir. Dante'nin sözcüklerle çizdiği resmin ana temasını ise kaynayan zift oluşturmaktadır (Wright 1844, 127). Dante'nin limanda kaynatılan katranla cehennem arasında kurduğu eğretileme, aslında lanetlenmiş vücut ve ruhların Cehennem'de kaynayan katranda cezalandırılacağına dair Ortaçağ Hristiyan inancıdır. ancak bize 13. yüzyıl sonu veya 14. başından tersaneden yapılan işlere dair doğrudan ve renkli bir gözlem aktarır.

Antik dönemde ve Ortaçağ'da iki tür zift kullanılmıştır. Bir tanesi çamdan alınan reçine kaynatılarak elde edilirdi. Bu daha sonra Baltık bölgesiyle yapılan ticaretin ana ögesi haline geldi. Bir diğer zift türü ise Akdeniz havzasının önemli bir ürünü olan bitümden elde edilen zift idi. Her iki ürünün de kullanılabilmesi için kaynatılması gerekmekteydi (Sayer 2001, 58).

Ortaçağ'da gemiler yaş keresteden üretilmekteydi ve bu nedenle de her ne kadar kalaslar dikkatlice bir araya getirilmiş olsa da zamanla eğrilme ve sızıntı kronik bir sorun oluşturmaktaydı. Bu nedenle kalaslar arası üstüğü ile doldurulup sonra da ziftle kaplama (kalafatlama) gemi yapımı ve bakımının önemli bir aşamasıydı. Katran Kuzey ve Orta İtalya'ya Ragusa'dan getirilse de Antik dönem ve Ortaçağ boyunca Orta Doğu başlıca bitüm kaynağı olmuştur. Hatta *calafatare*, *calafatura* *calafataggio* gibi terimlerin etimolojik kökeninin Arapça olduğunu bilmek pek de şaşırtıcı değildir (Sayer 2001, 59). Venedikli tüccarlar Ege Denizi'nde de zift ticareti yapmaktaydılar. 1272 yılında çıkış noktası belli olamayan ama Thessalonika'ya giden bir Venedik gemisinin buraya zift götürdüğü bilinmektedir (Morgan 1976, 429 ve 436).

III. 12. ve 13. Yüzyıllarda Batı Anadolu Liman Kentleri

III.A Tarihi Belgeler ve Arkeolojik Buluntular Işığında Batı Anadolu'da Yer Alan Önemli Liman Kentleri

Anadolu'nun Ege Denizi'ni kucaklayan batı kıyısı boyunca 12. ve 13. yüzyıl için doğal ya da yapay bir limana sahip bir çok yerleşim ismi sayılabilir. Ancak bunların hangilerinin gerçek anlamda bir "kent" kimliğine sahip olduğu tartışma konusudur. Bu bağlamda ticari, askeri ve jeopolitik açıdan öneme haiz yerleşimlerin kent kimliğiyle öne çıktığını kabul edebiliriz.

Dönemin Bizanslı ya da yabancı tarihçilerinin yazdıklarından, seyahatnamelerden, anlaşma belgelerinden, kilise belgeleri ya da denizciler için hazırlanmış seyir defterlerinden ve haritalarından elde edilen bilgiler ışığında, Batı Anadolu kıyı şeridinin 12. ve 13. yüzyıllardaki yerleşim haritasını çıkarmak mümkündür. Bunun için salt Bizans kaynakları maalesef yeterli bilgi sağlayamamaktadır. Bu nedenle de söz konusu kıyılara dair bilgileri batılı kaynaklarla zenginleştirmek gerekmektedir. Başvurulması gereken önemli bir kaynak da yapılmış ya da halen yapılmakta olan arkeolojik kazıların sağladığı değerli bilgilerdir.

H. Ahrweiler, Bizans dünyasında bir limanın ya da iskelenin seçilmesinin farklı unsurlara bağlı olduğunu belirtirken, aslında sadece Bizans dünyası için değil, evrensel bir takım kriterleri öne çıkarmaktadır. Buna göre öncelikle coğrafi durum ve askeri bağlamda sağladığı avantajlar, ardından ticari kriterler gelir ki bu da limanın önemli kara yolları ile bağlantısı, iç bölgelerle ticari ilişkisi anlamına gelir. Bir diğer unsur ise denizle ilgili olandır. Limanın denizde yolculuk yapanlara sunduğu avantajlar (tersane olması, erzak ve taze suyun bulunması ve korunaklı bir liman olması) öne çıkmaktadır. Savunmaya yönelik stratejik limanları dışarıda bırakırsak, ticari limanlar ya da korunaklı limanlar çoğunlukla coğrafi avantajlara göre kurulmuş limanlardır (Ahrweiler 1974, 174).

Belgelerden yola çıkarak Bizans limanlarının plan ve kurulum bağlamında özgün bir yapı göstermediğini söyleyebiliriz. Bizanslılar limanları *skalai* olarak adlandırıyorlardı ki bunun anlamı da bir mendirek, rıhtım, iskele bulunması ve bunların bir duvarla

rıhtımın diğer bölümlerinden ayrılması anlamına gelmektedir. Dükkanlar (*apothekai*), tüccarların geceleyebilecekleri mekanlar, malların konulabileceği depolar (*foundakés*) ve ayrıca gümrük denetimlerin yapıldığı bir ofis (*kommerkia*) bir limanda bulunan diğer öğelerdir (Ahrweiler 1974, 174-5).

Limanlarda görevli memurlardan *abydikos* öne çıkar. Bunun görevleri arasında gelen gemileri ve yüklerini denetlemek, silah gibi gemiden çıkması yasak malları engellemek, yolcuların seyahat belgelerini denetlemek, gemilerin vergilerini toplamak, genel anlamda gemilerin hareketi ve hiç şüphesiz seyahat edenlerle ilgili sorunlarda yargıç rolünü üstlenmek vardır. Daha sonraları yabancılarla ticaret yapan aktif limanlardaki bu görev *arkhonte* titrindeki kent yöneticisine geçecek ve *abydikos* titri ortadan kalkacaktır (Ahrweiler 1974, 175). Başkent Konstantinopolis'te ise söz konusu görev *parathalassit* (*parathalassitès*) tarafından üstlenilmiştir. Sözcük anlamı kıyılardan sorumlu olandır. 12. yüzyılın başında *sékretón tes thalasses* yani deniz bakanlığı oluşturulmuştur. Bu mevkideki kişinin görevi Bizans kıyılarındaki denizcilik faaliyetleriyle ilgilenmektir ve farklı bölgelerde de temsilcileri bulunmaktadır: *limenophylakes*, *paraphylakes* vb. gibi. Bu görevliler gemilerle ilgili kayıtlar tutmak, batan gemiler ve bunların yolcu ve yükleriyle ilgili kuralları uygulamak, denizcilik faaliyetleriyle ilgili vergi toplamak (örn. *skaliatikon*, *arkhontikion*, *diabatikon*, *naulos*, *antinaulos* vb.), limanların disiplinini ve de bakımını sağlamakla yükümlüdürler (Ahrweiler 1974, 176-7).

Kommenoslar tarafından yaratılan ve tüm 12. yüzyıl boyunca faal olan *sékretón tes thalasses*, temalardaki yerel filo komutanları ve gümrük hizmetleriyle işbirliği yapardı. Bu dönemde Bizans topraklarında yapılan ticaret faaliyetlerinin artması özellikle gümrük hizmetlerinin de önemini arttırmıştır. *Kommerkion* hem gümrük işlemlerinin yapıldığı ofis, hem de dolaşımdaki mallara uygulanan vergi anlamına geliyordu. Akılda tutulması gereken şey dolaşımdaki mallara ve satışa uygulanan vergi, imparatorluk hazinesinin en önemli kaynaklarından birisiydi (Ahrweiler 1974, 177).

İncelediğimiz döneme göre biraz daha erken tarihli olmakla birlikte tarihi coğrafya bağlamında önemli bir kaynak olan Konstantinos Porphyrogenitus'un *De Thematibus* adlı eserinde imparatorluk coğrafyası temalar ve kentleri şeklinde sıralanırlar. Buna göre Thrakesion temasının kentleri "Asya'da yirmi kent vardır: İlk olarak Ephesus 2.

Smyrna 3. Sardis 4. Miletus 5. Priene 6. Kolophon 7. Thyateira 8. Pergamum 9. Magnesia 10. Tralles 11. Hierapolis 12. Kolossae 13. Laodicea 14. Nyssa 15. Stratonicea 16. Alabanda 17. Alinda 18. Myrina 19. Teos 20. Lebedus (De Thematis, 24; Foss 1977, 471). Batı Anadolu kıyılarının daha güneyde, Kibyraioton teması içinde kalan bölümü içinse Miletos yeniden sayılır, ayrıca Iasos, Andanion, Bargylion, Myndos, Stobilos ve Halikarnassos'un adları da belirtilmektedir (De Thematis 36-37). Samos teması içinse Smyrna'nın merkez olduğu (tema komutanı strategosun burada oturduğu) belirtilerek iki turması olduğu ve bunlardan birincisinin Ephesos, ikincisinin Adramyttion olduğu yazılmıştır. Temaya dahil kentler arasında Myrina, Teos ve Lebedos da sayılmıştır (De Thematis, 41). Vryonis bu listeyi pek cimri ve kronoloji hataları olan bir liste olarak tanımlar (Vryonis 1974, 351).

C. Foss da söz konusu eserin ve kent listelerinin pek de güvenilir olmadığını ve sıralamanın da farklı bir amaçla kilise tarafından düzenlenen *notitiae*'nin aksine hiyerarşik bir öneme göre yapılmadığını savunmaktadır. Thrakesion teması içinde verilen kentleri arkeolojik veriler ışığında değerlendirerek listenin ne kadar sağlıklı olduğunu araştıran Foss, tezimizde ilgilendiğimiz liman kentleri bağlamında Ephesos ve Smyrna'nın belirgin bir öneme sahip olabileceğini belirtirken, Miletos'un 10. veya 11. yüzyılda kent duvarlarının bir deprem sonucu yıkıldığını ve kentin tiyatro üzerindeki bir iç kale ve küçük evlerden oluşan mekanlarını çevreleyen daha geniş surlardan oluştuğunu ancak Komnenos ve Laskarisler döneminde sadece tiyatro üzerindeki kaleden ve ovaya yayılmış yerleşimlerden oluştuğunu ve bunun da “*to kastron tōn Palatiōn*” (saray kalesi) adıyla yansıtıldığı görüşündedir. Ayrıca aralarında Myrina, Kolophon, Lebedos ve Teos'un da bulunduğu bazı kentlerin geç antik dönemde var olduğu ve hatta Bizans döneminde varlıklarını sürdürdüklerini belirtirken, bu yerleşimlerin Bizans döneminde büyükçe köylerden başka bir şey olamayacaklarını da ekler (Foss 1977).

Liman kentlerinin izini sürdüğümüz bir diğer önemli belgeler dizisi ise Bizans İmparatorları'nın İtalyan Deniz Cumhuriyetleri'ne verdikleri ticari ayrıcalıkları da içeren *khrysobullos*lardır. Bu belgelerde verilen kentlerin listesi başkentte oturan Bizans görevlilerinin bakış açısını değil, tüccar ve denizcilerin (özellikle de İtalyanların)

yaşamsal deneyimler üzerine kurulmuş perspektiflerini yansıtmaktadır (Jacoby 1994, 352).

I. Aleksios Komnenos'un Venediklilere verdiği *khrysobullosun* hem tarihi tartışmalıdır hem de eksik bir Latince metni ve Anna Komnena'nın Aleksiad adlı eserinde bir özeti ile günümüze ulaşabilmiştir²⁴. D. Jacoby, I. Aleksios söz konusu belgenin tarihini 1082 olarak verir²⁵ (Jacoby 2002, 199-205). Günümüze ulaşan eksik Latince kopyada Venedikli tüccarların serbestçe ticaret yapabilecekleri 30 kent ve iki adanın isimleri verilmektedir ve bunlar arasında Stroulion (Strobolis), Theologon ve Phocian (Phoakea) bulunmaktadır (TTh I, 52-53). Aynı kent listesi II. Ioannes Komnenos'un 1126 yılında Venediklilerin ayrıcalıkları yenilediği belgede de yer almaktadır²⁶ (TTh I, 95-98). I. Manuel Komnenos'un 1147'de imzaladığı *khrysobullos*'da adları geçen Batı Anadolu kıyılarındaki kentler yine Strouilom, Theologon²⁷, Phocian'dır (TTh I, 118-119). Komnenos handenını izleyen Angeloslar zamanında, II. Isaakios Angelos'un Venedikliler için onayladığı ayrıcalıklarda (1187) daha öncekilerdeki gibi Strouilum, Theologum ve Fociam yer almıştır (TTh I, 184). Görüldüğü gibi kent isimlerinin yazılışı belgeden belgeye değişebilmektedir.

III. Aleksios Angelos'un uzun görüşmelerin ardından 1198'in Kasım ayında imzaladığı anlaşma metni, büyük ölçüde 1187 Venedik-Bizans Antlaşması'nın yeniden kaleme alınmasıydı. Venediklilere I. Aleksios, II. Ioannes, I Manuel ve II. Isaakios tarafından verilen tüm haklar yeniden veriliyordu. Metindeki en önemli yenilikse, Venediklilerin ticaret serbestisinden yararlanacakları bölge ve kentlerin, herhangi bir yanlış anlamaya yol açmayacak bir şekilde, son derece ayrıntılı bir listesinin verilmiş olmasıdır. Geçmişte Venedikli iş adamlarının, manastır toprakları ile has topraklarda, imtiyazlarının bu gibi bölgelerde geçersiz olduğu gerekçesiyle, bazı eyalet yöneticileri ile kilise çalışanlarınca keyfi vergilendirmeye maruz kalmışlardı. Listede Durazzo'dan

²⁴ Anna Komnena'nın yazdığı özet için bkz. Komnena 1996, 186.

²⁵ D. Jacoby söz konusu belgenin tarihi konusunda yaptığı ayrıntılı tartışma için bkz. Jacoby 2002, 199-204

²⁶ 1126 *chrysobullunun* Latince metni, I. Manuel'in 1147'de imzaladığı belgenin içinde yer alır (Nicol 2000, 77, dipnot 24).

²⁷ Tafel ve Thomas, Theologos ile ilgili net konuşmazlar ve verdikleri dipnotta da "Aziz Yahya'nın yaşadığı son yer olan Ege Denizi'ndeki Patmos Adası mı? Şeklinde bir not koymuşlardır. (TTh I, 118, dipnot8).

doğuya dek hatta Suriye'deki Antiokeia ve Laodikeia'yı da içine alan ve sadece Karadeniz'i dışarıda bırakacak şekilde imparatorluğun hemen tüm önemli eyaletleri ve buradaki kentler ve limanlar yer almaktadır (Nicol 2000, 115).

Bu listede kent isimleri bölge "*prouincia*" tanımlaması ile belirtilerek ayrıcalıklardan yararlanan bölgeler salt kentle değil hinterlandıyla da tanımlanmıştır. Daha önceki listelerde de yer alan Strouilus (Strobilos) burada Mittylini, Khios, Samos, Rodos ve Kos ile birlikte adalar arasında sayılmıştır (TTh I, 265). Bunun dışında yine "Prouincia Opsikiu et Egegeu...Prouincia Atramyti, Prouincia Milasis et Melanudij, Prouincia Meandri, Prouincia Neokastron.." şeklinde liste devam etmektedir. Görüldü gibi "prouincia" hem kent isimleri hem de tema isimleri için aynı şekilde kullanılmıştır (TTh I, 270-1). D. Jacoby bu listeyi "mali bölgeler listesi" olarak tanımlar (Jacoby 1994, 356).

Venediklilerden sonra Bizanslılardan ticari ayrıcalıklar kazanan bir başka deniz cumhuriyeti ise Pisa olmuştur. Pisalıların 1111 yılında elde ettikleri ayrıcalıklarla ilgili belge günümüze ulaşmamıştır. Sadece II. Angelos'un 1192'de verdiği ayrıcalıkların tanımlandığı belgenin içinde yer alan bir bölümü günümüze gelebilmiştir. Jacoby, belgede coğrafi bir kısıtlama olmadığını ve Pisalıların başkent ile Bizans adaları arasında serbestçe ticaret yapabildiklerini yazmaktadır. II. Ioannes 1136'da Pisalıları için imzaladığı *khrysobullos*'da yine 1192 tarihli belgenin içinde yer almıştır (Day 1977, 291; Jacoby 1994, 357-8 ve dipnot 35).

Venedik, Pisa ve Cenova rekabetinde Cenevizliler, diğer ikisine göre daha geç bir zamanda ayrıcalıklara kavuşabilmiştir. İlk girişimleri 1142'de II. Ioannes Komnenos zamanına denk gelir ve Ceneviz'den bir heyet Antiokheia'da imparatorla buluşur. Ancak imparatorun ölümü bu anlaşmanın sonuçlanmasını engeller (Day 1977, 291, dipnot 5). Cenevizliler bu ayrıcalıklara I. Manuel zamanında 1155'te kavuşurlar. Bu belgede teker teker liman isimleri vermek yerine, Rosia ve Matracha²⁸ dışında tüm topraklarda ibaresi geçer²⁹ (Zachariae 1857, 696; Dölger ve Wirth 1995, 255). Cenevizlilerin ticaret yapmasına izin verilmeyen Rosia'nın Karadeniz ve Matracha'nın

²⁸ Zachariae bu limanın ismini "Matica" olarak vermiştir (Zachariae 1857, 255).

²⁹ "in omnibus terris ubicumque voluerint" (Zachariae 1857, 696)

da Azak Denizi olduğu önerilmiştir (Britianu 1929, 50; Jacoby 2007, 677). 12. yüzyılın ikinci yarısında Cenevizli tüccarlar birçok Bizans kentinin yanı sıra Adramyttion'da da bulunmuşlardır. Ancak Jacoby bu tüccarların yaptıkları işin Bizans içi ticareten çok, buralardan aldıkları ürünlerin uluslararası pazarlara satılması üzerine olduğunu yazmaktadır (Jacoby 1994, 366).

Ostrogorsky, Venedik tüccarlarının Bizans İmparatorluğu'nda sahip olduğu ayrıcalıkların Bizans ticareti için tahammül edilemez haline geldiğini belirterek I. Manuel'in diğer İtalyan kentleriyle ilişkileri daha sıkılaştırma politikası izlediğini ve bu bağlamda da 1169'da Cenova ile ve 1170'te de Pisa ile anlaşmalar yaptığını yazmaktadır. Ancak aynı yazar bunun hemen öncesinde Normanlara ya da Macarlara karşı yapılan politik bağlaşıklıkta Bizanslıların'ın Ankona'ya saldırımları ve Dalmaçya'nın ilhakı nedeniyle Bizans ile Venedik arasındaki çıkarbirliğinin sonlandığını belirtmektedir (Ostrogorsky 1991, 360).

1204-1261 yılları arasında Ege Denizi'nde Cenevizliler pek görülmezler. Hatta 1207 ve 1213 yıllarından gelen iki adet noterde yapılmış *commenda*'da “*excepto in Romania*” ibaresi görülmektedir. Balard, tarihçi Ogerius Panis'ten aktarak, 1215 yılında Venedik ve Pisalıların Ceneviz gemilerine karşı giriştikleri korsanlık faaliyetlerinde söz eder. Sonuçta Ege Denizi Cenevizliler için tehlikeli sular haline gelmiştir. Ancak 1206 yılından gelen bir başka noter belgesinde Thessaloniki'de varıldığında tamamlanacak bir anlaşma da yer almaktadır. 1218 yılında Venedik ile Ceneviz arasında imzalanan antlaşma ile Cenevizliler için durum IV. Haçlı Seferi öncesine dönmeye başlamıştır (Balard 1966, 472, 476).

Venedik, Pisa ve Cenova arasındaki politik ilişkiler hep karşık ve zaman zaman düşmanca olmuştur. Bu bağlamda Bizans ile olan ilişkilerde dönemsel dengelere göre değişebilmektedir. Örneğin Cenevizliler 1236 yılında Ioannes Vatazes'e karşı Venedik ve Pisa'nın yanından savaşmışlardır (Balard 1966, 480).

1204 yılında Latinler'in Konstantinopolis'i alması ve bunda Venediklilerin rolüyle ortaya çıkan hasmane durum Bizans ile Venedik arasındaki ticari ilişkileri etkilemişse de politik ve askeri mücadeleye karşın ticari ilişkiler yeniden kurulabilmiştir. I. Theodoros Laskaris'in 1219 yılında Konstantinopolis'teki Venedik *Podestası* Giacomo

Tiepolo'nun da çabaları sonucunda Venedikli tüccarlara tüm İznik Devleti topraklarında serbest ve vergiden muaf ticaret hakkı tanıyan bir *khrysobullos* imzalamıştır. Ancak bu belgede herhangi bir kent ismi zikredilmemiştir (TTh II, 205-207; Nicol 2000, 154 ve dipnot 30). II. Andronikos, III. Ioannes Vatazes'in ve II. Theodors Laskaris'in de Venediklilere ayrıcalıklar sağlayan benzer belgeler imzaladıklarını söylese de konuyla ilgili belge bulunmamaktadır (Nicol 2000, 154, dipnot 30 ve 226).

13. yüzyılın ortalarında itibaren Ege ve Karadeniz'de Ceneviz egemenliği başlamıştır. Bunun da ilk resmi adımı VIII. Mikhail'in Konstantinopolis'i Latinlerden geri almaya yönelik politikası kapsamında Cenevizlilerle yaptığı Nymphaion Anlaşması'dır (1261). Anlaşma kapsamında Cenevizlilere Anaia, Smyrna ve Adramyttion'da koloni kurma izni verilir. Anlaşmada yeniden ele geçirilecek Konstantinopolis ve Thessaloniki vb. yerlerde de aynı haklara sahip olacakları bildirilir. Buna göre koloni kurmalarına izin verilen yerlerde Cenevizlilere bir satış alanı, bir ev, bir kilise, bir hamam, bir fırın, bir bahçe, seyahat eden Ceneviz tüccarlarının kalabileceği bir mekan ve kendilerine ait sivil ve ceza muhakeme sistemi kurmalarına izin verilmiştir (Dölger III, 1932, 36). VIII. Mikhail Palaeolog Venediklilerle 1268 yılında bir anlaşma imzalamıştır ancak öncekilerin aksine bu metinde kent isimleri teker teker verilmemiştir (TTh III, 92-100).

1264-1271 yılları arasına tarihlenen bir belgede Palatia'nın da içinde olduğu bir grup limanda Patmos Aziz Ioannes Manastırı'na bir takım ayrıcalıklar tanınmıştır (Dölger III, 1932, 46).

Hammond, Geç Bizans Dönemi'nde ardı ardına gelen Moğol ve Türk akınlarının Anadolu'daki çoğu kenti güçlü bir kale etrafında toplanmış acınası durumdaki yerleşimler haline geldiğini söylerken bu kentlerden Smyrna, Thessalonika, Ephesus ve doğal olarak Konstantinopolis'i ayrı tutar (Hammond 1974, 29).

İnalcık, Ege, Marmara ve Karadeniz'de bulunan Bizans limanlarının oluşması, gelişmesinde, limanların yakınlarında gemi yapımı için kullanılacak kerestenin sağlandığı ormanların bulunmasının etkisi olduğunu belirtmektedir. Bu limanlarda gemiciler, korsanlar ve gemi yapımında çalışan ustalar toplanmıştı. Gazi beylikleri kuruldukları zaman onların filoları da, Laskarisler zamanında kullanılan limanlarda ortaya çıkmıştır. Bunlar Aniya, Ephesos, Smyrna, Adramytteion; Marmara Denizi'nde

Karamides (Kemer?), Pega (Kara-Biga), Kyzicus (Aydıncık), Kios (Gemlik) idi. 1284 yılında Bizans idaresi tasarruf için donanmayı ortadan kaldırdığında gemiciler, gemi yapımcıları ve esnaf işsiz kalmıştı. Gemicilerin çoğu korsan olmuş ve zengin İtalyan tüccar gemilerine karşı korsanlık yapıyorlardı. İşte Türk beylikleri, deniz akınlarında bu işsiz güçsüz yerli Bizanslıları istihdam, geçim ve ekonomik faaliyet sağladılar. Zamanlar çoğu da din değiştirip müslümanlığı kabul ettiler. Bu limanlar, şimdi denizci gazilerin üsleri ve aynı zamanda önemli ticaret merkezleri durumuna gelmiştir. Bu limanlardan Ephesos, Akdeniz’de en önemli ticaret merkezi halini aldı (İnalçık 2010, 12).

Dönemin öne çıkan liman kentleri üzerine bir başka önemli kaynak ise Akdeniz’de giderek artan denizcilik faaliyetlerinin temel malzemelerinden olan portolan ve portolan haritalarıdır. Denizcilere metin halinde yön gösteren portolanlara, 12. yüzyıldan itibaren görsel bir malzeme eklenmiş ve denizde seyri kolaylaştıran portolan haritalar ortaya çıkmıştır. İzleyen bölümlerde bu konuyu ayrıntılarıyla tartışacağız. Ancak önemli limanlar arasında saydığımız kentlerin seçiminde portolan ve portolan haritalarından elde ettiğimiz bilgilerin de önemli bir payı olduğunu belirtmek isteriz.

12. yüzyılda ortaya çıkan portolan haritaları tüm Akdeniz kıyılarıyla birlikte Batı Anadolu kıyılarında yer alan limanlar için de değerli bilgiler sunmaktadır. En erken tarihli portolan haritaları olarak *Carte Pisane* portolan haritası ve *Tammar Luxoro* portolan atlası verilmektedir.

Tammar Luxoro portolan atlasının tarihi konusunda farklı görüşler bulunmaktadır. Beazley, her ne kadar atlası ilk yayınlayanların bunu 14. yüzyıl başlarına tarihlemiş olsa da, aslında eserin *Carte Pisane*’den bir kuşak sonra yapılmış olması gerektiğini yazar. Ancak Beazley, *Carte Pisane*’yi 1330 civarına yerleştirir (Beazley 1906, 520). Kretschmer, atlasın en eski ikinci portolan atlası olduğunu belirtildiğini ancak bunu kesin olarak kanıtlayacak bir bulgunun henüz ortada olmadığını söyledikten sonra, Desimoni’nin 14. yüzyıl başına verdiği atlasın tarihini 13. yüzyıl olarak verir (Kretschmer 1962, 108-9). Campbell ise *Carte Pisane*’nin tarihini 1295 şeklinde verirken Luxoro Portolan Atlası’nın tarihini ise 15. başları olarak belirtip Cenova değil Venedik üretimi olduğunu yazar (Campbell 1987, 403). Diğer yandan yine Campbell, J.

E. Kelly'nin özellikle Adriyatik üzerindeki isimlerden yola çıkarak Tamar Luxoro'yu 1350'ler civarına tarihlediğini belirtir (Campbell 1987, 420).

Portolan haritalarında belirtilmiş yer adları konusunda, günümüzdeki yerlerle örtüştürülmeleri bağlamında bir takım zorluklar vardır. Bu zorlukların başında, özellikle adların yazılması konusunda belirli bir standart olmamasıdır. Ayrıca bunlar çoğunlukla Yunanca adların İtalyanlarca duyulan ve algılanan bir şekilde, bozularak yazılmıştır. Bu nedenle kolaylıkla tanınabilecek adlar bulunmasına rağmen çoğu için biraz geriye dönük bir araştırma yapmak gerekmiştir. Bu duruma bir de bu portolan haritalar üzerine özellikle 19. yüzyılda çalışmış batılı seyyahların o gün için kullanılan yerel isimleri (Türkçe ya da Yunanca) yine kendi dillerinin fonetiklerine uydurmaya çalışmaları işi biraz daha zora sokmuştur.

Portolan haritalardaki yer isimleri sadece Akdeniz için bile son derece fazladır ve bazen bini aşar. Hemen kıyıdan başlayarak karaya doğru yazılan bu isimler nadir durumlar dışında küçük harflerle yazılırlar. Daha geç dönemlerde bölge isimler büyük harflerle verilmiştir. İsimler kıyı şeridini takip ettiğinden kuzey yukarıda iken bazı isimler ters yazılmış olabilir. Çoğu liman ismi siyahla yazılırken özel önem atfedilmiş limanlar kırmızı mürekkep ile yazılmıştır. Ülke sınırları belirtilmese de bölgelerin hangi idare altında oldukları, zaman zaman armalar da çizilerek yazılır (Stevenson 1911, 23-24).

Günümüze ulaşan en erken tarihli portolan örneklerinin oldukça gelişmiş olmaları, daha erken tarihli olan örneklerin kaybolmuş olabileceğini düşündürür (Crone 1946, 72). Portolanlar tipik bir şekilde tek parça koyun derisi üzerine manyetik kuzeye göre çizilirler. Bazı durumlarda diğer yönlere göre de çizilmişlerdir. Amaçlarının seyir halindeki yardımcı olması nedeniyle kıyılarına ağırlık verilmiştir ve karasal kısımda az bir coğrafi bilgi yer almıştır. Karakteristik olarak portolan haritalar Akdeniz ve Karadeniz kıyılarını kayda değer bir kesinlikle verirler (Thrower 2007, 51). Bu haritaların göze çarpan özellikleri arasında pusula ya da rüzgar gülü betimlemeleri ile bunlardan çıkıp tüm harita boyunca birbirini kesen kerte çizgilerdir (Crone 1946, 72).



Resim 25 *Carte Pisane* (R s. Ge. B1118 (*Carte Pisane*), BNF, Paris 13. yüzyıl sonu, Anonim İtalyan 50x105) (Pujades 2007, CD-Rom, C 1)



Resim 26 *Carte Pisane* (ayrıntı) (R s. Ge. B1118 (*Carte Pisane*), BNF, Paris 13. yüzyıl sonu, Anonim İtalyan 50x105) (Pujades 2007, CD-Rom, C 1)

Resim 26'den de görülebileceği gibi Carte Pisane'nin özellikle Batı Anadolu bölümü son derece aşınmış ve burada verilen isimlerin sağlıklı okunması zorlaşmış olmakla birlikte kırmızı ile yazılmış Landramiti ve Annia isimleri seçilebilmektedir.

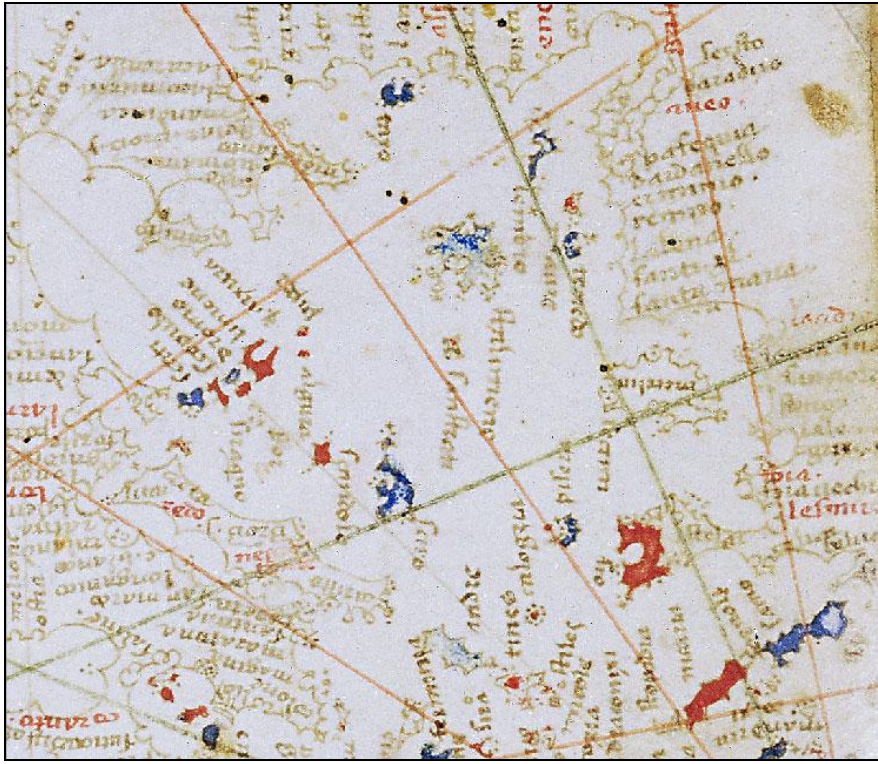
Portolanlar üzerine yazılmış eserlere baktığımızda da kıyılarda yer alan isimlerin listesinin çıkarılmasında Carte Pisane'nin kullanılmadığını görmekteyiz. Portolan haritalarında belirtilen limanlara dair ilk önemli eseri "Luxoro Portolan Atlası" (Biblioteca Civico Beiro, Cenova) üzerine C. Desimoni ve L. T. Belgrano yapmıştır. 1867 yılında yayınlanan ilk eserin ardından hemen bir yıl sonra bu kez, Desimoni eser üzerine yeni yorumlarını eklediği bir başka yayın daha yapmıştır.

Portolanların ve portolan haritalarının öncelikle denizcilere yön göstermek için yapıldığını akılda tutarak aslında kıyıları boyunca verilen yer adlarının iki farklı renkte yazılmasının nedenini, gidilecek yerin konumunu göstermek, ayrıca bu seyahat sırasında dikkat edilmesi gereken tehlikeli bölgeleri, sığınacak koyları ve hatta temiz su kaynaklarını belirtmek gibi kaptana yardımcı olacak bilgileri içermesi bağlamında değerlendirmek gerekecektir. Kırmızı ile yazılanlar kesin bir şekilde önemli liman kentleri olarak değerlendirilirken, siyah ile yazılanlarsa bir iskele ya da bir koy olabileceği gibi, bir burun da olabilir.

A. E. Nordenskiöld *Periplus: an essay on the early history of charts and sailing-directions* (1897) adlı çalışmasında dört farklı haritayı karşılaştırmıştır. Bunlar Tammar Luxoro (14. yüzyıl) , Katalan Atlası (1375), Giroladis Atlası (1426) ve Voltius Atlası (1593)³⁰ (Nordenskiöld 1897, 33-34). Nordenskiöld liman isimlerini verirken karşılık geldikleri toponomiye gönderme yapmamıştır. 14. ve 15. yüzyıl portolan haritaları ve deniz seyir atlasları incelendiğinde, kıyı çizgisi boyunca verilen limanların adlarının ve konumlarının bir takım yazım farklılıklarına rağmen genel bir benzerlik gösterdiği görülmektedir. Ancak bir haritada belirtilen limanın diğer bir haritada bulunmaması da karşılaşılan bir durumdur. Buna en iyi örnek Anaia'dır. *Carte Pisane*'de yer alan kent 14. yüzyıl başından gelen ve burada değerlendirmedığımız diğer portolan haritalarında kırmızıyla yazılmış şekilde yer almaktadır.

³⁰ Büyük harfle tanımlanmış kentler kırmızı renkte yazılmış iken, diğerleri siyah yazılmıştır.

Bu konuda çalışan bir başka bilim adamı ise K. Kretschmer'dir. 1962 tarihli eserinde 18 farklı harita ve atlas üzerine çalışarak çıkardığı ayrıntılı bir liste çıkarmıştır ve aşağıdaki tabloyu oluştururken Kretschmer'in oluşturduğu listeyi temel alarak Tammar Luxoro ve Nördenskiöld'ün incelemiş olduğu 14. yüzyıldan gelen anonim bir İtalyan portolanını temel aldık. (Kretschmer 1962, 652-654).



Resim 27 Tammar Luxoro Portolan Atlası'ndan Batı Anadolu kıyılarını gösteren ayrıntı (Biblioteca Civica Berio, Genova) (Pujades 2007, CD-Rom, A 14)

| | | |
|---|---|--|
| <p>Portolanlarda Batı Anadolu bulunan yer isimleri (Kretschmer 1962, 652-654)³¹</p> | <p>Tammar Luxoro Portolan Atlası Desimoni ve Belgrano 1867, 94-55) (Desimoni 1868, 227-228) (Nordenskiöld 1897, 33-34)</p> | <p>Karşılaştırma³²</p> |
| <p>Landra(miti)</p> | <p>ANDRA(MITI)³³</p> | <p>Desimoni ve Belgrano: ANDRAMYTI (ve Körfezi) Kretschmer: Edremit</p> |
| <p>Santa Ana</p> | <p>santa ana</p> | <p>Desimoni ve Belgrano: - Kretschmer: (Sca. Annanea, Sca. Ananea, Sca. Anania) Ayvalık (Kydonia)³⁴</p> |
| <p>San Çiorçi</p> | <p>san çiorçi</p> | <p>Desimoni ve Belgrano: - Kretschmer: (San Zorzo, S. Zorzi, S. Giorgi), olasılıkla bir burun.</p> |

³¹ Kretschmer, farklı tarihlerden toplam 18 portolan haritası üzerine çalışarak bu yer isimlerini çıkarmıştır. Liste için bkz Kretschmer 1962, 556.

³² Dipnotlarda verilen çeviriler, yayınlarda bulunan dipnotların herhangi bir yorum yapmadan doğrudan yapılmış çevirilerdir. Yer isimleri yayınlarda verildiği şekilde verilmiştir.

³³ Büyük harfle yazılmış yer adları portolan haritalarda kırmızı ile yazılmış, yani önem atfedilmiş limanlar anlamındadır.

³⁴ Bu lokasyonla ilgili Desimoni ve Tomashek yorum getirmezler.

| | | |
|----------------|--------|---|
| Loguluini | | Desimoni ve Belgrano: - Kretschmer: Dikili. İsim Yunanca “Aggelikos”tan (Lanfeique) türetilmiştir |
| Colfo Coromifi | | Desimoni ve Belgrano: - Kretschmer: Büyük Çandarlı Körfezi olmalıdır |
| Stinga | stinga | Desimoni ve Belgrano: C. Egan, Cana ³⁵ Kretschmer: (Stingam, Stingano, Stingan) Adjan limanı ve Adjan ya da Cane (antik Arginussae) adası |
| Lalea | lalea | Desimoni ve Belgrano: Jalea ³⁶ , Cazlu? Kretschmer: (Lallea) Pergamon’un limanı antik Elaia kenti |

³⁵ Choiseul-Gouffier, C. Stinga ile C.Egan’ı birbirinden ayırır ve ilkini, ikincisinin kuzeyine yerleştirir (Desimoni 1868, 227)

³⁶ Choiseul-Gouffier, körfezi Elæla (*Elaiticus Sinus*) olarak tanımlar (Choiseul-Gouffier 1809, 18). Ortaçağ’da *Lalea* olarak adlandırılan körfez, bugünkü *Sanderli* veya *Cianderly*’dir ve *Jalea* yakınlarındadır ve neredeyse antik dönemdeki Cuma’ya denk gelir. Bazıları Cuma’nın bugünkü Namurt’ta olduğunu ve Myrina’nda Sandarli’de olduğunu söylerler (Desimoni & Belgrano 1867, 94-95, n. 5).

| | | |
|-------------|----------------------|--|
| Grixia | grixia ³⁷ | Desimoni ve Belgrano: ? Kretschmer: (Grixona, Golfo di Cristo, Golfo de Castrici) Cyme körfezi. |
| Foia | FOIA | Desimoni ve Belgrano: FOGIA NUOVA, FOKIA Kretschmer: (Foya, Follia, C. Dele Foglie, Porto de Foglia, Follia nuoua) Foggia Nova, Nea Phokaia, Yeni Foça |
| Foia uechia | foia uechia | Desimoni ve Belgrano: Fogia vecchia Kretschmer: (Foya ueya, Foia ueia, Foglie vechie, Follia vechia, Follia ueis) Eski Foça |
| Lesmire | LESMIRE | Desimoni ve Belgrano: SMYRNA (ve körfezi) Kretschmer: (Gulfo d'Smire, Smijrle (?), Porto dele Smire, Smire) İzmir. |

³⁷ Bakher-ciai nehri üzerinde. Belki antik Chrysa. (Desimoni & Belgrano 1867, 95,n 1). “Körfezin güney kıyısında Sidonia vardır. Şimdi Grimasti olarak adlandırılan ve Stigia körfezine dökülen Caicus’un ağzında Pergamos’un limanı olan Elaea vardır ve şimdiki adı Jalea’dır.”(Dearborne 1819, 52). Görüldüğü gibi portolan haritalarında görülen “stinga” adı, Dearborne tarafından “Stigia” şeklinde ve körfezin adı olarak tanımlanmıştır. Caicus Nehri’nin (Bakırçay) o zaman Grimasti olarak adlandırıldığını yazmaktadır ve bu da “grixia” ile benzerlik göstermektedir.

| | | |
|--------|----------------------|--|
| Lauro | | Desimoni ve Belgrano: - Kretschmer: (Loro) Tanımlanmamış bir yer. Ancak eğer biraz içeride değilse, antik Klazeomenai ile eşleştirilebilir |
| Stelar | stelar ³⁸ | Desimoni ve Belgrano: Kara-Burun, Calaberno Kretschmer: (Stella, Stilar, Stilari di Stella C. Della Stella) Khios'un karşısında bir grup yarımadadan oluşan bir burun. Kretschmer burasının Karaburun ya da Kamudi-Huk olabileceğini yazmaktadır. |
| Soxero | | Desimoni ve Belgrano: - Kretschmer: (Porto Sykia) Samos'un 20 mil kuzeybatısında. Kretschmer bunun Agrilia limanı da olabileceğini belirtir. |
| Colica | colica | Desimoni ve Belgrano: C. Koraka Kretschmer: (Lacolici) Koraka burnu. Korykos Dağlar'nın dik yamaçların bulunduğu burun. Korykos limanı da buradadır. |

³⁸ Eğer Calberno'nun Karaburun'un bozulmuş bir söyleniş şekli olduğu göz ardı edilirse, *Melaena* burnu ki Grekçe'de Kara(burun) anlamına gelmektedir ve biraz daha aşağıda yer alan C. Bianco'nun (Antik *Argennum*) karşısındadır. İki burun arası ise Chios kanalıdır. (Desimoni 1868, 227-228)

| | | |
|------------|------------|---|
| Belueder | beluede[r] | Desimoni ve Belgrano: Sigagik (ve koyu)? Kretschmer: Yeni Kolophon. Antik Kolophon kentinin limanı durumundaki Notion'un Kolophon ismini alması. |
| Alto Luogo | ALTOLUOGO | Desimoni ve Belgrano: C. HYP SILI ³⁹ Kretschmer: Altolucho, Altoluoco, Altologo |
| Figella | Figella | Desimoni ve Belgrano: Figela, Zille? ⁴⁰ Kretschmer: (Figuela, Figela) Kretschmer burasını Ephesus ile bugünkü Scalanova arasında yer alan antik Phygela kenti ile örtüştürmektedir. |
| Annia | | Desimoni ve Belgrano: - Kretschmer: (Ania, Chau de Anea) Anaia. Piskoposluk merkezi ve 1261'den itibaren Ceneviz Fondacosu. |
| Chiop | | Desimoni ve Belgrano: - Kretschmer: Kargan Adası |

³⁹ Yunanca "yüksek" (it. alto) anlamına gelir (Desimoni & Belgrano 1867, 95,n 1). Aydınöglü Cüneyd'in Thyateira'da Osmanlılar'a yenilmesinden sonra sığındığı ve Venediklilerle daha güvenli bir yere götürülmesi için görüşmeler yaptığı yer Hypsili'deki kalesidir. Tomaschek Hypsili'yi antik Myonessus olarak tanımlamıştır. Ancak Hopfgartner Hypsili'yi Türk Ephesos'u olarak tanımlamaktadır (Foss 1979, 167 ve dipnot 104; Tomaschek 1892, 31; Hopfgartner 1961, 109).

⁴⁰ Claros (Chandler 1776, 104).

| | | |
|--------------|-----------|---|
| Demoniare | | Desimoni ve Belgrano: Tomatia Kretschmer: Kunupitsa Burnu, ant. Mykale, 1360 metre yükseliğindenki Mykale (Samsun Dağı'nın batı burnu). |
| Palatia | PALATIA | Desimoni ve Belgrano: BALAT, PALACIA ⁴¹ Kretschmer: Pallatia, Milet'teki Kastron Palation. Bugün denizden 8 km kadar içeridedir. Ortaçağ'da özellikle Venediklilerin dahil olduğu hareketli bir ticari yaşamı vardır. Venediklilerin burada San Nicolo'ya adanmış bir kilisesi bulunmaktaydı. |
| Porto Coxino | p. coxino | Desimoni ve Belgrano: Porto Isene ⁴² , Baia Basilicus ⁴³ Kretschmer: Porto Isene, Mendelia Körfezi'ndeki antik Iasos kenti. Yarım ada bir zamanlar bir kanalla ana karadan ayrılmaktaydı. Yarımadanın ucunda bir Venedik kalesi yer almaktadır (!). |

⁴¹ Büyük Menderes nehrinin ağzında yer alır ve Balat Körfezi adı da buradan gelir.

⁴² İngilizce katalogta böyle verilmiş. Belki antik *Coscinus*.

⁴³ 1865 tarihli harita "Carta della Marina Francese"den: Akdeniz'in doğu havzası

| | | |
|---------------|--------|--|
| Gippo | gippo | Desimoni ve Belgrano: Baia Alanguli? Kretschmer: Kepos, 866'da Bizans kaynaklarında zikredilmektedir. |
| Melaxo | MELAXO | Desimoni ve Belgrano: C. MELASSA ve BAIA JASUS, CASTEL MARMARA ⁴⁴ Kretschmer: Milas |
| Porto Chauali | Canal | Desimoni ve Belgrano: C. Karabaglar ⁴⁵ Kretschmer: Cauai = Karabaglar . Aynı ada sahip ada grubu ile anakarasında arasındaki boğaz gibi görülmektedir. |
| Agnel | agnel | Desimoni ve Belgrano: Angeli ⁴⁶ , Sant' Angelo Kretschmer: Antik Theangela. |

Tablo 1. Portolan ve portolan haritalarında yer alan yer isimlerinin karşılaştırmalı tablosu.

⁴⁴ Antik dönemde Jasus'daki Mylasa (Mylasa ed Jasus). Bu son körfez ve Balat körfezi birlikte *Mendeliah* adını alır (Desimoni & Belgrano 1867, 110-111).

⁴⁵ Karabalar Burnu, (Desimoni & Belgrano 1867, 110-111).

⁴⁶ Antik *Cnydus* (Desimoni & Belgrano 1867, 110-111).

Bazen kıyıya yakın adalarında isimleri kara üzerine yazılmıştır. Desimoni ve Belgrano, İtalya veya Afrika kıyılarının yanı sıra Anadolu kıyıları için, aslında ada olan ama adları anakara üzerine yazılan adaların isimlerini de verir (Desimoni ve Belgrano 1867, 110). Ancak bunu, Anadolu'nun güney kıyıları ve Afrika kıyıları için yaparken Batı Anadolu için yapmazlar. Benedetto Bordone tarafından yapılan bir haritada (1528) görüldüğü gibi Anaia ile Palatia arasında kalan bölümde bir çok portolanda belirtilen “demoniare” Samos ile Anadolu arasında bir ada olarak gösterilmektedir (Resim 27).



Resim 27. Benedetto Bordone'nin 1528 tarihli haritasından Samos Adası ve çevresin gösteren harita⁴⁷.

13. yüzyılın sonunda Türkler Batı Anadolu kıyılarına varmışlardı. Kuzeyden güneye kıyıdaki beylikler Karesi, Saruhan, Aydın, Menteşe ve Teke beylikleri uzanmaktaydı (Fleet 2009, 6). Batı Anadolu Türklerin eline geçtikten sonra da bölgede en faal tüccarlar Latinler (özellikle Venedik ve Cenevizliler) olmuştur. Mal alışverişi genelde, hammaddelerin buradan ihracını ve lüks mallarını da bölgeye ithalini içeriyordu. Fakat *Turchia*, işlenmiş kumaş gibi kendine ait kaliteli ürünleri de üretmekte ve ihraç etmekteydi. *Turchia* aynı zamanda, doğudan gelen ipek ve baharat gibi lüks ürünler için bir transit pazar işlevini görüyordu. Cenevizliler *Turchia*'daki ticarete son derece faaldiler. İlerleyen süreçte 14. ve 15. yüzyıllarda sadece malların ihraç edildiği

⁴⁷ Benedetto Bordone 1528, Dragutin Novak, Dubravka Mlinaric, Miljenko Lapaine, **Piri Reis Ve Öncüleri Çağdaşları Takipçileri: Bir Karşılaştırma Çalışması** http://www.shodb.gov.tr/pirireis/oturumlar/Piri_reis_ve_onceleri.htm

Theologos (Ayasuluk/Selçuk) ve Palatia (Balat/Miletos) gibi limanlara gelmekle kalmıyor Bursa, Edirne, Gelibolu ve Samsun gibi ticaret merkezlerinde de kendi araçlarını bulunduruyorlardı (Fleet 2009, 24).

İzleyen bölümde Batı Anadolu'da yer alan kentleri tarihi belgeler ve arkeolojik buluntular ışığında irdelemeye çalışacağız. Daha önce de belirttiğimiz gibi kıyı boyunca dizilmiş kentlerde bazıları diğerlerine göre öne çıkmaktadır. Bunlar Atramyttion, Phokaea (Yeni ve Eski), Smyrna, Altoluogo (Ephesos), Anaia ve Palatia'dır. Bu kentleri ayrı başlıklar halinde değerlendirirken, diğer merkezleri tek bir başlık altında ele alacağız.

III.A.1 Adramyttion (Edremit)

Adramyttium, Adramyttio, Adramytum, Adramyteion ve bir çok söyleniş biçimiyle bilinen Adramyttion antik kenti, Edremit Körfezi'nin güneyinde yer alan önemli antik kentlerden birisiydi. Günümüzde Burhaniye ilçe merkezine bağlı, Ören yerleşmesini oluşturan yazlıklar ile çevrelenmiş ve yer yer de onların altında kalmıştır (Beksaç 2002, 193).

Thrakesion temasının en kuzeyinde bulunan Adramytteion, 10. yüzyılda Samos'un bir *tourması*⁴⁸ idi. 11. yüzyıl sonlarında Çaka Bey'in saldırısına maruz kalan kentteki yıkımı Anna Komnena şöyle anlatmaktadır:

“Bu kent bir zamanlar çok kalabalıktı; ama, Çaka, İzmir yöresini talan edip yıkarken, bu kentin taşını taş üstünde bırakmamış, onu tümüyle yok etmişti” (Komnena, XIV,4).

Kent Aleksios Komnenos'un görevlendirdiği Eumanthes Philolakes tarafından 1109 yılında yeniden kurulmuştur⁴⁹ ve Türk saldırılarından canını kurtarmış yerli halkın dışında diğer bölgelerden de buraya nüfus kaydırılmıştır (Komnena 1996, 440; ODB 1991, 227). Adramyttion'un yeniden nerede kurulduğu tartışma konusudur. Kiepert, bunun denizden yaklaşık 8 km. içeride bulunan bugünkü Edremit kentinin bulunduğu yerde olduğunu söylerken, Tomashek ve Müller-Wiener bu görüşe karşı çıkarak, Ortaçağ Adramyttion'unun yine antik kentin bulunduğu yerde kurulduğunu söylerler. Tomashek tarihi belgelerden yola çıkarak bunun doğru olmadığını söylerken, Müller-Wiener, bölgedeki yazlık inşaatları için yapılan temel kazılarında ortaya çıkan antik, geç antik ve sırlı Bizans seramikleriyle mimari parçalar ve mozaik buluntuların bunun kanıtı olduğunu yazar (Tomashek 1891, 24; Müller-Wiener 1962, 65, dipnot 20)

Ancak bu yeniden kurulma özellikle 12. yüzyılın ilk yarısında ekonmik bir refah getirmemiştir çünkü bu dönemde sık sık gerçekleşen Türk akınlarından Kaikos

⁴⁸ Askeri bir terimdir ve VI. Leo'nun *Taktika*'sına göre 3.000 kişiden oluşmaktadır. Üç *tourma* ise bir temayı oluşturmaktadır. VII. Konstantinos Porphyrogenitus'a göre her bir tema 2-4 *tourmadan* oluşmaktadır (DOB 1991, “tourma maddesi”, C.III, 2100) .

⁴⁹ Bilge Umar, bu yeni kentin kıyıda değil, daha iç tarafta bugünkü Edremit'in bulunduğu yerde kurulduğunu not düşer ve eski kentin bugünkü Ören olduğunu belirtir (Komnena 1996, 440, dipnot 3 ve 4).

(Bakırçay) Vadisi ve Adramytteion'un kuzeyi de nasibi almış ve büyük kırsal alanlar insansızlaşmıştır (Khoniates 1995, 195). Aslında Adramyttium ve çevresi, I. Manuel Komnenos kenti surlarla çevirip insansızlaşan bölgelere kaleler inşa edinceye kadar bu akınlardan şiddetli bir şekilde etkilenmişlerdir (Vryonis 1971, 123, 150). Nitekim İkinci Haçlı Seferi'nde Haçlılar 1147-48 kışında Adramytteion'un güneyine indiklerinde, kıyı bölgesi boyunca bir çok kenti harabe halinde bulmuşlar ve yerel halkın sadece yeniden inşa edilip, sur ve kulelerle korunmuş kentlerde yaşadığını gözlemlemişlerdir (Vryonis 1971, 149). Khoniates, I. Manuel'in Türkler tarafında rahatsız edilen bu bölgedeki Khliara, Pergamon ve Atramyttion kentleri ve civarındaki birbirinden ayrı ve saldırıya açık yerleşim yerlerini birleştirerek surlarla çevirip, buradaki ovayı kuvvetli müstahkem mevkilerle koruma altına alması ve ardında da yörede yoğun bir yerleştirme programı düzenlemesinin, Adramyttion'un da içinde olduğu bölgede üretimin de artmasını beraberinde getirdiğini yazmaktadır (Khoniates 1995, 103, 194-195).

Kaphures (Gafforia) adında bir Cenovalı tek kürekli ve üç kürekli gemilerle gelip kıyı şehirlerini kuşattı ve yağmaladı. Aynı zamanda Ege Denizi'ndeki adaları da yağmaladı. Edremit'e saldırdı ve ganimet olarak inanılmaz servet götürdü (Demirkent 2004, 37; DOB, 227).

Konstantinopolis'in Latinler tarafından işgalinin ardından kent 1205'te kısa bir süre Latinlerce işgal edilmiş ve daha sonra da 1213-1224 arası yine Latinlerce yönetilmiştir (DOB, 227). Theodoros Laskaris'in taç giymesinin ardından giriştiği zor savaşımı anlatırken Akropolites İtalyanların, Anadolu yakasına geçtikten sonra bölgelerin çoğunu işgal ettiklerinden, Opsikion Teması'nın tamamının, Ege Denizi ve adaların ve Edremit'in onların eline geçtiğini belirtir (Akropolites 2008, 25).

Villehardouin, IV. Haçlı Seferi'nin anlattığı eserinde Latin İmparatoru Baudoin'in kardeşi Henri'nin Abydos'tan yola çıkarak Adramyttion'a doğru at sürdüğünü yazar. Deniz kenarında olduğunu özellikle belirttiği kentin buğday, erzak ve diğer mallarla dolup taşıdığını da not eder (Villehardouin 2008, 96).

1261'den sonra özellikle o dönem için çok önemli bir hammadde olan şap ve sabun ticaretini denetleyebilmek için önemli bir kısa yollar kavşağı olan bölgenin

Cenevizlilerce denetlendiği ve Bizans yönetiminden alınan imtiyazlarla desteklenen bir özel imtiyaz bölgesi oluşturulduğu anlaşılmaktadır (Beksaç 2002, 196).

1284 yılında Kilise ile Arsenios'çular arasındaki synodun Adramyttion'da toplanmış olması Anadolu'nun kuzeybatı bölümünde durumun güvenli olmasına işaret eder. Ancak 20 yıl gibi kısa bir süre içinde bölge Türklerin eline geçecektir (Nicol 1999, 104, 132).

Yunanca adları kadar İtalyanca adlarıyla da dikkati çeken iki Ortaçağ yerleşmesi olan San Anania (Agios Ananias) ve San Zorzo (Agios Georgios) hakkındaki bilgiler bu kesimde iskanın sürdüğünü göstermektedir. Bu noktada Ören'de bulunarak Belediye deposunda saklanmakta olan bir kabartma üzerinde yer alan Cenevizliler ile ilişkili arma da bölgedeki Ceneviz varlığının arkeolojik bir kanıtı olarak durmaktadır (Beksaç 2002, 196).

Bir din adamı ve seyyah olan Des Mouceaux 1668'de bölgeden geçerken gördüğü görkemli harabelerden bahsetmektedir. Bu konuda erken tarihli bir başka yayın ise Corneille Le Buryn'un 1725'te Paris'te yayınlanan seyahatnamesidir. Bölgede Judeich, Wiegand ve Stauber gibi Alman araştırmacılar çalışmışlardır. Ancak ilk ciddi bilimsel yüzey araştırması ve kurtarma kazıları Engin Beksaç ile başlatılmıştır (Beksaç 2002, 193).

Beksaç, kazı buluntularının Türk-Bizans mücadelesinden çok Latin-Bizans mücadelesine işaret ettiğini söylemektedir. Buna örnek olarak da 2001 kazı sezonunda kilise yapısının apsis kısmının ön tarafında bulunan kırmızı hamurlu bir keramik parçasını vermektedir. Bu parçanın üzerinde kazıma olarak Latin Kontlukları'nın kullandığı tipte bir Haçlı arması yer almaktadır (Beksaç 2003, 330).

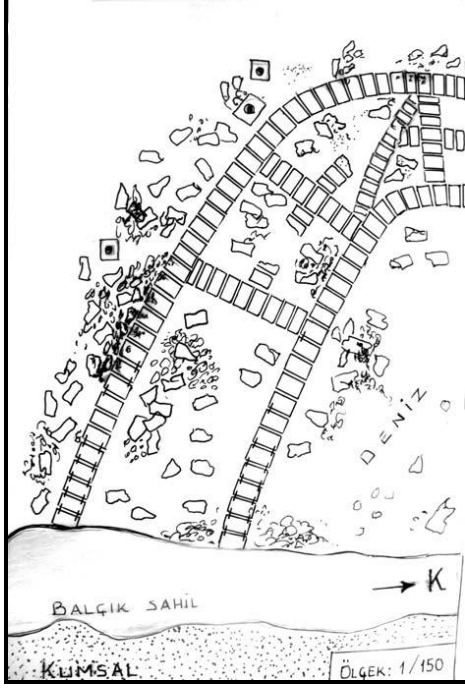
Önemli bir liman kenti olmuş Adramyttieon'un liman kalıntularına ilişkin çalışmalar yürüten Çoruhlu'ya göre Bergastepe olarak tanımlanan bölgede bulunan sarnıç liman ve tersanenin su gereksinimini karşılamaktadır. Sarnıcın su kaynağı Roma döneminde Madra Dağları yönünden kente su getiren kemerlerle sağlanmaktaydı. Bergastepe mevkiinde yapılan çalışmalar, buranın Ortaçağ kenti surları dışında kaldığını göstermiştir. Bu mevkinin Roma Çağı'nda yoğun kullanımı söz konusudur. Ancak

limanın hemen arkasında olması nedeni ile adı geçen mntıkanın deniz ticareti ve gemi yapımı ile ilgili olarak Ortaçağ'da da kullanıma devam ettiği anlaşılmaktadır. Tepenin en üst noktasında liman kulesine ait olduğu düşünölen kalıntılar, hemen tepenin yanındaki bahçeli evin önünde, toprak altında kalmış depolara ait büyük pithoslar 2005 çalışmalarında arkeometrik ölçümlerle tespit edilmiştir. Her antik kentte olduğu gibi Adramyttion limanının da Roma dönemi için bir tapınağı, Bizans Dönemi için bir kilisesi olması gerekir. Bu yapılar da Bergastepe mevkiindedir (Çoruhlu 2007, 533-534).

Antik kentte yapılan kazı çalışmaları sonucu Adramyttion'un özellikle zeytin ve zeytin ürünleri (yağ, sabun, pomad) ticaretine dair deliller elde edilmiştir (Çoruhlu 2007, 485). Ayrıca Kaz ve Madra Dağları'ndan gelen kereste ve tomruk ticareti de bölge için önemli bir geçim kaynağıdır. Bölgenin bu konudaki önemi Bizans ve Osmanlı döneminde de devam etmiştir (Çoruhlu 2008, 534).

Tölay Çoruhlu ve ekibi Adramytteion'un antik limanını 2004 yılında tespit etmiş, 2006'da limanın planını çıkarmak üzere çalışmalara başlamıştır. Buna göre liman, Yaşam Motel ile Bergastepe mevkii hizasında, büyük boyutlu, muntazam kesilmiş taşlardan oluşan ve kıyıda yaklaşık 150 metre içeriye kadar, denize doğru uzanarak at nalı formu oluşturmaktadır (Resim 28). Çalışmalar sırasında gemi ve tekne bağlama yerleri tespit edilmiştir. Limanın taşları yaklaşık 145x60x50 cm. boyutlarındadır ve birbirlerine iki ayrı yerden ve yaklaşık beş santim eninde demir levhalarla bağlanmışlardır. Bu metal levhaların günümüze gelmiş örneğı ile karşılaşılmamakla beraber, taşlar üzerinde yuva ve demir pası izleri mevcuttur. Tekli taş sıraları ve yer yer üst üste üçer taşın istiflenmesi ile oluşturulmuş duvarlar iki tanedir ve birbirine 8 metre mesafede paralel olarak kuzeybatı yönünde kavis yaparak uzanmaktadır. Güney yönünde kıyıda yaklaşık 15 metre içeriden başlayan duvarlar kuzey yönünde cep gibi bir gemi sığınağı oluşturur. Her iki duvarı birbirine bağlayan yaklaşık 1.00x0.50x0.50 m. boyutlarında taşlarla oluşturulmuş ara duvarlar âdeta her iki duvar arasında havuzlar oluşturmaktadır. Duvarların arası ise moloz taş dolgudur. Çoruhlu söz konusu duvarların limana dalga kıran görevi üstlendiğı ve iki duvar arasındaki havuzların ise gemi ve tekne inşasında kullanılan tersane havuzları olduğu kanaatindedir. Ayrıca

duvarların güney yönünde dağınık olarak düşmüş iki adet 1.45x1.45x0.60 m. boyutlarında ve ortasında 0.45 m. çapında oyuklar bulunan muhtemel gemi bağlama taşları ile de karşılaşmıştır. Duvarları batı kısmında bir sütun gövde parçası ve dolgudan akmış moloz taşlar arasında limanın ticaretine işaret eden çeşitli seramik ve amphora parçaları da görülmüştür (Çoruhlu 2008, 534-5).



Resim 28. Adramytteion tersanesi ve limanının taslak çizimi (Çoruhlu 2008, 540)

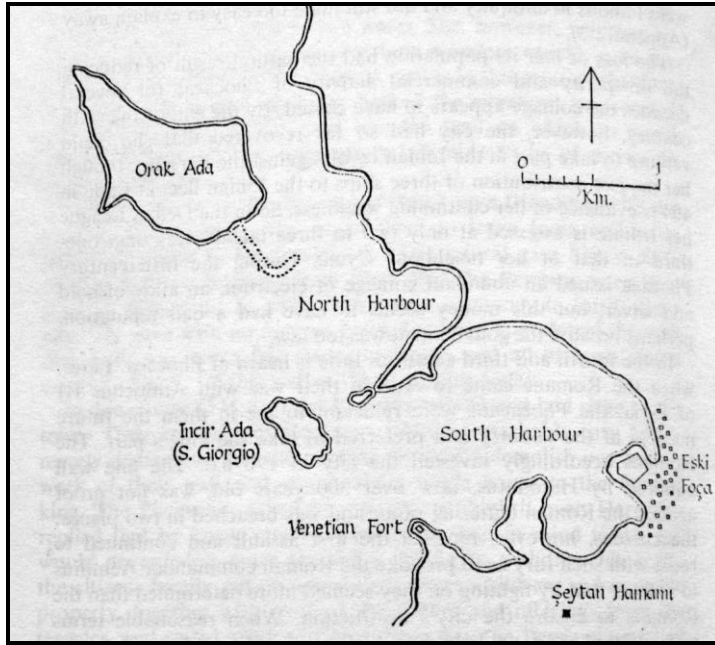
III.A.2 Phokaea (Eski) (Eski Foça)

Smyrna körfezinin kuzey girişinde, Hermos nehrinin ağzında yer alır. Hierokles'in *Synekdemos*'unda bir kent olarak tanımlanmıştır. Piskoposluk listelerinde önce Ephesus'un daha sonra da (10. yüzyıldan itibaren) Smyrna'ya bağlı bir merkezdir. Ancak VII. Konstantinos Porphrygenitos Phokaea'yı Thrakesion temasının kentleri arasında saymamıştır. Bizanslı tarihçiler Phokaea'dan sadece coğrafi bağlamda bahsederlerken, herhangi bir sosyal ve ekonomik özelliğini belirtmezler. Ancak kent Venediklilerin ticaret yaptığı Anadolu'nun önemli limanları arasında sayılmaktadır ki

adı 1082 yılında I. Aleksios Komnenos tarafından Venediklilere verilen *khrysobullos*'da geçmektedir⁵⁰ (DOB, III, 1665; Vryonis 1971, 11).

1088 civarında Çaka, Smyrna civarındaki diğer limanlar gibi Phokaea'yı ele geçirmiş ve deniz hareketleri için üs yapmıştır (Komnena 1996, 230).

Phokaea'nın önemi VIII. Mikhail Paleologos'un kenti Cenevizli aile Zaccarialara devretmesinin ardından, 13. yüzyılın sonlarından itibaren hızla yükselmiş, şap üretim ve ticareti merkezi haline gelmiştir. Olasılıkla 1286-1296 yılları arasında biraz daha kuzeyde Yeni Phokaea inşa edilmiştir. Eski kent ise bundan sonra Eski/Antik (Palais) Phokaea ismiyle anılır olmuştur. Her iki kent de 1307 ve 1308'deki Katalanların denizden tacizine uğramıştır (Lemerle 1957, 26, dipnot 1). Yağma sonunda kaçırılan değerli objeler arasında (yerel inanışa göre) Kutsal Haç'ın bir parçası, İncilci Yahya için Bakire Meryem tarafından yapılmış bir gömlek ve Yahya'nın kendisi tarafından yazılan *Apocalypse* el yazması bulunmaktadır (Miller 1921, 283-96; Lemerle 1957, 50-55).



Resim 29. Phokaea'nın planı (Bean 1979, 70, Fig. 21)

⁵⁰ Belgede diğer kentlerle birlikte Theologon, Strobilos (Strouilon) ve Phokaea'nın da (Phocian) adı geçmektedir (TTh, I, 52).

Felix Sartiaux, 1913 yılının Eylül ve Ekim aylarında Eski Foça'da bir yüzey araştırması ve bazı sondajlar gerçekleştirmiştir. Limanların eşit olmayan büyüklükte, oldukça derin ve güvenli olduğunu söylemektedir. Kuzeydeki liman *Micros Ialos*, güneydeki liman *Megalos Ialos* olarak adlandırılmaktadır (Sartiaux 1914, 7)

Phokaea, VIII. Mikhail Palailogos'un kenti 1275 yılında Cenevizli Manuel Zaccharia'ya vermesinden itibaren, kentin Türklerin eline geçtiği 1455 yılına kadar Cenevizlilerin elinde kalmıştır (Sartiaux 1914, 10). Sartiaux denize uzanan burnun üzerinde, zamanında tüm çevreyi dolaşan kulelerin bulunduğu mazgallı sur duvarının batı kısmını gözlemlemiştir. Bu noktada 17. yüzyıldaki Osmanlı-Venedik savaşı sırasında bir batarya eklenmiştir. Sur 1850'de yıkılarak hemen tüm bölgenin yeniden inşasında kullanılmıştır (Sartiaux 1914, 10-11).

Riva tarafından 1678 bombardımanından sonra Kaledağ üzerinde inşa edilen kale bulunmaktadır (Sartiaux 1914, 11).

Yaklaşık 500 metre uzunluğunda ve bugün hala daha kente su sağlayan bir su kemeri Ortaçağ boyunca da kullanılmış ve *Panhaghia Galateria*'dan taşıdığı su ile halen kentin en büyük içme suyu kaynağını oluşturmaktadır (Sartiaux 1914, 10-11).

Sartiaux üst kısmı üç panoya ayrılmış ve üzerinde Paleologların monogramının olan çift kartal ve Cenevizli Gattelusî'nin (1346-1455) armasının yer aldığı büyük bir mermer bloktan bahsetmektedir. Bloğun alt kısmında önce babasının adına daha sonra da Midilli senyörü adına Phokaia'yı yöneten Dorino Gattelusio'nun adının yer aldığı bir yazıt bulunmaktadır (Sartiaux 1914, 10-11).

Sartiaux'nun 1913'te yaptığı 15 sondajdan bir tanesi burnun ve kentin doğusuna denk gelen bölümde gerçekleşmiş ve duvar yapısından Ortaçağ'a tarihlendiği bir duvar bulmuştur. Antik dönemde büyük bir kapıdan geldiği anlaşılan 18 mermer blok gün ışına çıkarılmıştır (Sartiaux 1914, 12). Diğer bir sondaj ise Phokaea'dan 10 km uzaklıkta *Panhaghia Bournou* denilen mevkide gerçekleştirilmiştir. Hermos Nehri'nin getirdiği alüvyonal bir arazi olan bölgede antik bazı kalıntılarla birlikte bir Bizans kilisesinin süslemesinden, kendi deyimiyle "önemli" parçalar bulmuştur. Sartiaux,

birkaç yıl önce Phokaea'ya getirildiğini söylediği bir yazıttan kilisenin antik dönemdeki bir Asklepios tapınağı üzerine inşa edildiğini belirtmektedir (Sartiaux 1914, 15).

1914 yılında yapılan çalışmalarda Félix Sartiaux'ya eşlik eden M. Dalloni bölgenin jeolojisini ve topoğrafyasını incelemiştir. Buna göre burnun üzerini Ortaçağ'da çevreleyen sur duvarı Roma dönemine kadar giden bir temel üzerinde yükselmektedir (Sartiaux 1921, 15).

Athena Tapınağı'nın kuzey yamacında, kayalara oyulmuş kutsal alanın üzerindeki duvarlar Phokaia kent duvarlarının kronolojisini göstermesi açısından önemlidir. Deniz kıyısında bulunan bu kutsal alanın yaslandığı kayalık üzerindeki sur duvarları, dört ayrı döneme işaret etmektedir. En altta Arkaik döneme ait tuf taşından düzgün bloklardan yapılmış sıra üzerine küçük taşların kireç harcı ile tutturulmasıyla oluşturulmuş Roma onarımı bulunmaktadır. Daha üstte ise kalın iri taşların düzensiz olarak yerleştirilmesiyle yapılan diğer bir onarım yer almaktadır. Horasan harcıyla (Vitruvius harcı) yapılan bu onarım, taş blokların son derece büyük olması ve düzensiz yerleştirilmeleri nedeniyle Ceneviz sur stilini göstermektedir. Bu nedenle Özyiğit, sur duvarının bu kısmını 13. yüzyılın sonlarına tarihlemektedir. Daha üstteki bölüm ise Osmanlı Dönemi onarımıdır (Özyiğit 1995, 427)

1993 yılında Phokaea'da yürütülen kazı çalışmaları sırasında Liman Tapınağı bölgesinde deniz düzeyinden itibaren Roma ve Bizans dönemi keramikleri bulunmuştur. Yine bu alanda az miktarda 12. ve 13. yüzyıllara ait kırmızı hamurlu sgraffito tekniğinde yapılmış tek renkli (genellikle sarı) sırlı parçalar bulunmuştur (Özyiğit 1995, 430).

Orta Doğu Teknik Üniversitesi Sualtı Topluluğu Batık Araştırmaları Grubu, Foça ve yakın çevresinde sualtındaki kültürel varlıklarının üzerinde incelemelerde bulunmuştur. Bu çalışmalar, 5-15 Ağustos 1994 tarihlerinde güneyde Deniz Kuvvetleri'nin bulunduğu Hacılar (Leventler) Limanı ile kuzeyde Kartdere yöresi arasında gerçekleştirilmiştir. Askeri bir bölge olan Hacılar Limanının yaklaşık 2-3 mil açığında Körtaşlar yöresinde (Azaplar Kayaları) genellikle 19. ve 20. yüzyıllara ait malzemeler ele geçirilmiştir. Daha kuzeyde Ceneviz Kalesi diye anılan Osmanlı Dönemi kalesinin bulunduğu Kaleburnu önünde yapılan araştırmalarda deniz içinde çok sayıda mimari parçalara kaleden 70 m uzaklığa kadar rastlanılmıştır. Bu buluntular 8 m. derinliğe

kadar saptanmıştır. Bu alanda deniz içerisinde görülen taştan beş adet iri gülle, bir saldırı sırasında savunma amacıyla kaleden mancınıkla atılmış olmalıdır. Orak Adasında yapılan çalışmalarda Siren Kayaları yöresinde kayalara oyulmuş 12 adet iskele babası saptanmıştır; ayrıca adanın “Hamamlık” olarak adlandırılan bölümünde deniz kıyısında kayaların oyulmasıyla oluşturulmuş küçük havuzcuklar, birkaç yüzyıl önceki balık üretme çiftliklerinin bu çevrede bulunabileceği varsayımını getirmektedir (Özyiğit 1995, 10)

Foça önlerindeki adalar İncir Adası, Fener Adası, Orak Adası, Hayırsız Ada, Metalik Ada ve İngiliz Burnu ile İncir Adası arasındaki küçük kayalıktır. Foça'nın İngiliz Burnu ve Kale Burnu gibi denize uzantıları ile karşısında bulunan adalar, limanı daha korunaklı bir duruma getirmiştir. Bu adalardan Fener Adası'nda (Oğlak Adası) 19. yüzyıla ait fenerle ilişkili yapı kalıntıları saptanmıştır. Ayrıca bu zamana ait seramik parçaları da bulunmuştur; ancak daha eskiye giden malzeme ele geçirilememiştir. Hayırsız Ada'da ise az sayıda Roma Dönemi'ne ait *terra sigillata* seramik parçaları bulunmuş olup, herhangi bir mimari kalıntıya rastlanılmamıştır. Metalik Ada ile İncir Adası ve İngiliz Burnu arasında kalan küçük adada ise yine herhangi bir arkeolojik buluntu ele geçmemiştir. Foça adalarında önemli arkeolojik buluntuların yer aldığı adalar, İncir Adası ile Orak Adası'dır. F. Sartiaux İncir Adası'nın (Hagios Giorgios Adası) üzerinde tahrip edilmiş bir kilisenin temel kalıntılarında bahsetmektedir (Özyiğit 1998, 766).

III.A.3 Phokaea (Yeni) (Yeni Foça)

Cenova'nın imparatorluk sarayında gözde duruma geldiği 1275 yılının başlarında Manuel ve Benedetto Zaccaria kardeşler Konstantinopolis'e gittiler ki bu yolculuk onlara şöhret ve zenginlik getirecekti. Manuel Phokaea'daki şap madeni işletmeciliğini alırken, kardeşi Benedetto da imparatorun kız kardeşiyle evleniyordu (Heyd 1866, 332; Miller 1921, 285-6).

İtalyanlarca Foglia veya Folia diye anılan Phokaea'nın Manuel Zaccaria'a tarafından Mikhail Paleologos'tan 1275 yılında alınması bölgede yeni bir kentin, Yeni Foça'nın

(Foglia Nuova) doğmasına yol açmıştır⁵¹. Yakınlardaki şap madeni nedeniyle sahipleri için bu bölge neredeyse bir altın madeni kadar değerliydi (Heyd 1866, 332).

Ancak bir süre sonra Türkler bu bölgeyi de rahatsız etmeye başlayınca, bölgenin Batılı sahipleri yakınlarda içinde elli işçinin barınabileceği küçük bir kale inşa etmeye karar verdiler. Yerli halkın şapın işlendiği işliğin hemen yakınlarındaki bir araziyi vermelerinin ardından burada inşa edilen kale ve civarında oluşan yerleşim Yeni Phokaea olarak adlandırılacaktı (Heyd 1866, 332-3; Miller 1921, 285-6).

Kuşkusuz Latinler buradaki şap madenlerini ilk işletenler değillerdi. Onlardan önce yerli halk burayı işletiyordu ve daha sonra da aynı işi Latin patronları için yapmaya devam ettiler. Kenti 1308 yılında ziyaret eden Katalan tarihçi Ramon Montaner, burada üç bin Bizanslının olduğunu yazmıştır. Hatta Bizanslı tarihçi Dukas'ın bile burada bir evi vardı (Heyd 1866, 333-4).

Şap, kumaş boyacıları tarafında aranan önemli bir malzeme idi (Heyd 1866, 334) ve Dukas, Phokaea'da şap ticareti için bulunan tüccarlar arasında Fransız, Alman, İspanyol, Arap, Mısırlı ve Suriyeli tüccarları sayar (Heyd 1866, 334) . Şap ticaretinin ayrıntılarını konuyla ilgili ayırdığımız bölümde işleyeceğiz.

Manuel 1287'de hala daha etkin bir şekilde şap ticareti ile uğraşıyordu ancak bir sonraki yılın baharında ölünce Phokaea'daki şap ticareti daha maceracı olan kardeşini Benedetto'nun eline geçti. Manuele Zaccharia 1288 yılında ölünce Phokaea'nın yönetimi kardeşi Benedetto'ya kaldı ve o da bu ticaretten büyük paralar kazandı. Böylesine kazançlı bir ticaret Venediklilerin gözünden kaçmış olmazdı. Nitekim 1298 yılında Doğu'da Cenevizlilerle yaptıkları bir savaş sırasında Amiral Ruggerio Morosini Phokaea'yı ele geçirmiş ve hatta şap üretiminde kullanılan kaynatma düzeneklerini eline geçirmiştir (Heyd 1866, 336; Miller 1921, 286). Bu konuda Dandolo tarafından şöyle yazılmıştır:

“Quia ars saponariae ibidem diebat, caldaria et alia artificia his opportuna accipi fecit”.

⁵¹ Zaccaria kardeşlerin Phokia'ya yerleştikleri tarih konusunda farklı yorumlar bulunmaktadır. Balard, bazı tarihçilerin Pakhymeres'e dayanarak önerdikleri 1275 tarihini, Benedetto Zaccaria'nın 1268 yılında olasılıkla Phokaea'dan bir şap ticareti yapmış olması nedeniyle göz ardı edilmesi gerektiğini söyler (Balard 1978, 165).

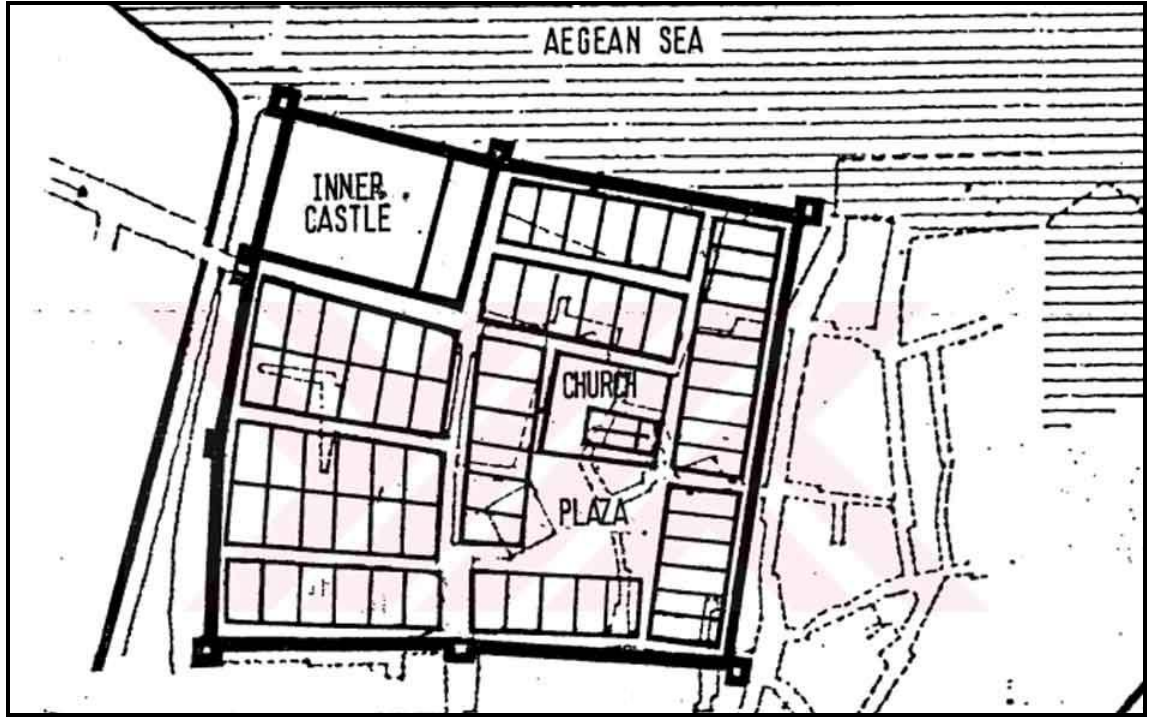
Buradan da acaba Phokaea’da ayrıca sabun üretimi yapıp yapılmadığı, ya da Dandalo’nun konuları mı karıştırdığı üzerine bir kuşku doğmaktadır. Çünkü şap satılmadan önce su dolu büyük kazanlarda işlenmektedir (Heyd 1866, 336, dipnot.3).

Son derece aktif bir ticari ve politik yaşama sahip olan Benedetto’nun tüm bunlar olurken Phokaea’da değildi. Ancak döndüğünde Benedetto hızlı bir şekilde kentin surlarını onartmıştır (Miller 1921, 286).

22-24 Ağustos 1285 tarihleri arasında, Benedetto ve Manuel Zaccaria kardeşler “Fogia”dan mal alıp Cenova, Majorca, Suriye, Karadeniz ve diğer yerlere mal götürmeleri için bir grup tüccarla anlaşma yapmışlardır (Miller 1921, 295). Bu durumda Suriye ve Karadeniz gibi yerler göz önüne alındığında Phokaea’da sadece şap satılmadığı sonucuna varılabilir.

13. yüzyılda kurulmuş olan bu Ceneviz kolonisi ile ilgili izler günümüze gelmemiştir. Bu Ortaçağ kenti ile ilgili tüm bilgilerimiz Müller-Wiener tarafından tarihsel kaynaklara ve eski kentin surlarının kalan kısmını temel alarak yaptığı kent çizimidir (Resim 5). Bu çizimi aynı yüzyılda kurulan diğer Ceneviz kolonileri ile kent dokusu ve kentsel öğeler bağlamında benzerlik gösterdiği görülmektedir (Yılmaz 1991, 22).

Limanın rıhtım, mendirek gibi unsurlarına yer vermeyen Müller-Wiener sadece kale ve içindeki yerleşime ağırlık vermiştir. İç kalenin inşaatı bittikten sonra, yerleşim, yaklaşık 1 metre kalınlığında ve 8 metre yüksekliğinde bir dış surla çevrelenmiştir. Bu dış duvar en dıştaki evlerin taş bloklarla inşa edilmiş dış cephelerinden oluşmaktadır. Duvarın sürekliliği sadece açılan kapılarla kesilmiştir. Bu dış duvarın köşeleri bağlantılı yuvarlak kesitli kulelerle güçlendirilmiştir (Yılmaz 1991, 22).



Resim 30. Yeni Foça kale ve yerleşim rekonstrüksiyon çizimi (Müller-Wiener 1975, 418, abb.6)

Müller-Wiener'in çizimine göre kent 140 x 140 metrelik bir alana yayılan bir savunma duvarıyla çevrelenmiştir. Kent kuzey-batıda yer alan bir *castrum* (iç kale), merkezde ticari faaliyetlerin yürütüldüğü bir meydan, hemen yanında bir kilise ve tüm bunları çevreleyen yaşama mekanlarından oluştuğu görülmektedir. Kent içinde yaklaşık 2 metre genişliğindeki ana cadde kent girişinden kıvrılarak merkeze doğru ilerlemekte idi. Yaşama alanları dokuz ada halinde 68 evden oluşuyordu (Müller-Wiener 1975, 420). Bugün Yeni Foça'da Ortaçağ'da inşa edilmiş evler bulunmamakla birlikte, Khios'ta yine Cenevizliler tarafından aynı yüzyılda inşa edilmiş kentlere bakarak bu tür bir kent planının ilginç bir yaşam alanı ve savunma sistemi sunduğunu görmekteyiz (Yılmaz 1991, 23).

III.A.4 Smyrna (İzmir)

Bugün kendi adıyla anılan körfezin (İzmir Körfezi) doğu ucunda yer alan Smyrna, Konstantin Porphyrogenitos *De Thematibus*'ta kenti, 9. yüzyıl sonu - 10. yüzyılın

başında oluşturulan Samos temasının merkezi olarak tanımlar⁵². Kentin tersaneleri 11. yüzyıl sonlarında Bizans'a karşı bayrak açan Çaka'nın donanmasının da yapıldığı ve Bizans İmparatorluğu'na karşı giriştiği mücadelenin merkezi olmuştur (Komnena 1996, 229-30 vd.).

Ancak önceki bölümlerde de bahsettiğimiz belgelerden yola çıkarak 12. yüzyılda Konstantinopolis ve Doğu Akdeniz ile ticareti sağlayan başlıca liman kentleri arasında Adramyttion, Phokaea, Khios, Ephesos ve Strobilos'u sayabilirken söz konusu belgeler Smyrna için suskun kalmaktadır. Üstelik Smyrna'nın adı İtalyanlara verilen ayrıcalık belgelerinde de 1261'deki Nymphahion Anlaşması'na kadar görülmez (Ahrweiler 1965, 34-35). Oysa 1103 yılında Kutsal Topraklara gerçekleştirdiği hac ziyaretinde dönen Khios Adası'ndan Smyrna'ya gelen Saewulf burayı "büyük bir kent" olarak tanımlar (Seawulf 1892, 29).

Kentin kaderi 1204 yılında Konstantinopolis'in Latinler tarafından işgalinin ardından kurulan İznik İmparatorluğu ile değişmiştir. Smyrna, I. Theodoros Laskaris'in imparatorluğunu kabul eden kentler arasında geçmektedir (Demirkent 2004, 225-6). I. Theodoros Laskaris'in hükümdarlığı sırasında Smyrna, imparatorluğun en önemli limanı durumundadır (Ahrweiler 1965, 35). 1214 yılında ise Patmos Manastırı, Smyrna limanından vergisiz yararlanma ayrıcalığı almıştır. Bu da Smyrna'nın söz konusu tarihlerde önemli bir liman olduğunu göstermektedir (Ahrweiler 1965, 35).

Buradaki tersanelerde oluşturulan donanma ile I. Theodoros yakındaki adaları ele geçirebilmiş ve diğer adalardaki Latin egemenliği konusunda da savaşıma girişmiştir. Aynı şekilde Vatatzes de burada oluşturduğu 300 gemilik donanmasıyla Rodos'a ve Thessalonike'ye karşı seferler düzenlenmiştir (Ahrweiler 1965, 35). Aynı imparator limanın güvenliğini de düşünmüştür. Antik kentin kalesini onartmıştır. II. Ioannes Vatazes'in Pagos kalesinin kuzey kapısında bulunan ancak günümüze ulaşamayan bir yazıttan anlaşıldığına göre kentin tahkimatını güçlendirdiği bilinmektedir. 1827'de Konak'ta yapılan kışla binası inşaatında sur duvarları kullanıldığından bu yazıt kaybolmuştur (Müller-Wiener 1962, 66 ve dipnot 23). Vatazes limanda da yeni bir kale

⁵² Foss 1979, 117

(*neon kastron*) inşa ettirmiştir⁵³. Bu bağlamda metinlerde geçen “neon kastron” ve “palaion kastron” tanımları biraz karışıklık yaratmaktadır. “Palain kastron” akropolisteki kaleyi anlatmaktadır (Ahrweiler 1965, 36).

Ioannes Vatatzes, Rodos’u ele geçiren Cenevizlilere karşı Smyrna’da 300’e kadar at taşıyabilecek üç dizi kürekli kadirgallardan büyük bir donanma hazırlattı ve donanmanın başına *protosebastos* Theodoros Kontostephanos’u komutan olarak atadı (Akropolites 2008, 90). Bu dönemde Bizans filosunun üssü Smyrna idi (Baykara 1974, 74).

İznik İmparatorluğu döneminde Smyrna ve çevresi imparatorun zaman geçirdiği yerlerdir. Örneğin İmparator ve imparatoriçe Perikystra‘da iken (1239) güneş tutulması gerçekleşir (Akropolites 2008, 68). Ioannes Vatatzes biraz rahata kavuşmak ve [oradaki kilisede] İsa’ya dua etmek ve kendisini terk etmesin diye yalvarmak için Smyrna’ya gitmeye karar verir ve burada Perikylistous denilen sulak yerde konaklar (Akropolites 2008, 102). VIII. Mikhail Paleologos’un Phlebia⁵⁴’a birkaç gün geçirdikten sonra Klazomeane’ye gitmek için hareket eder. Akropolites’e göre atlar için çok bol çayırı ve çimeni olan bu sulak bölgede imparatorun bahar aylarının çoğunu geçirmeyi adet edindiğini yazar (Akropolites 2008, 164).

Ephraemios’un belirttiği gibi Smyrna’nın kent surları Pergamon, Khliara gibi kentlerle birlikte onarılmıştır (Ephraemios 313, Vers 7760; Müller-Wiener 1962, 64). Bu bilgiyi Latin İmparatoru Henri’nin, I. Theodoros Laskaris’in ordusunu Ryhndakos (Orhaneli) Çayı yakınlarında yenmesi (15 Ekim 1211), ardında da Bergama ve Nymphaion’a kadar ilerleyen Latin ordusunun Smyrna’yı da tehdit etmesi ve kentin savunmasında sorumlu Georgios Laskaris’in bölge halkını dağlık bölgelere taşıyıp, kent surlarını güçlendirmesi

⁵³ H. Ahrweiler burada söz konusu yeni kaleyi tartışır. Neon Kastron MM, IV, 25, 55’te geçer. Neo Kastron Gregoras’ın (II, p.689) tanımladığı *περσικον* olmalıdır. Bu kale Umur Bey tarafından Hospitalier şövalyeleri tarafından 1344’te inşa edilmiştir. “Palaion kastron” metinde anlatıldığına göre arazi ve bağlarla çevrilidir ki bu da onu içerlerde bir yerlerde olduğunu gösterir. Ancak p. 46’daki “kastron de Smyrne” neo kastron’un 1235’ten önce (ki ilk kez adı geçer) ve 1231’den sonra (herhangi bir tanımlama yapmadan sadece kastron adının geçmesi) inşa edilmiş olmalıdır. Smyrna’nın yeniden inşa edilmesine dair yazıtı 1223 tarihini yani Vatatzes’in taç giydiği Ocak 1222’den bir yıl sonrasına işaret eder. Ahrweiler bunu onarımların bitmesi değil, bir yıldan fazla süren onarımların başladığı zaman konulan bir yazıt olduğunu düşünmektedir (Ahrweiler 1965, 35, dipnot 41 ve 43).

⁵⁴ Bilge Umar, burasının bugünkü Balçova’da yer alan Agamemnon Kaplıcaları olabileceğini yazar Müller-Wiener, Smyrna limanını tüm Batı Anadolu limanları arasında tüm zamanların en iyi limanı şeklinde tanımlayarak kentin hem ticaret hem de idare merkezi olarak hizmet etmiş olması gerektiğini söyler (Müller-Wiener 1962, 64).

ile aynı bağlamda değerlendirilebilir (Müller-Wiener 1962, 65 ve dipnot 22; Doğer 2006; 135).

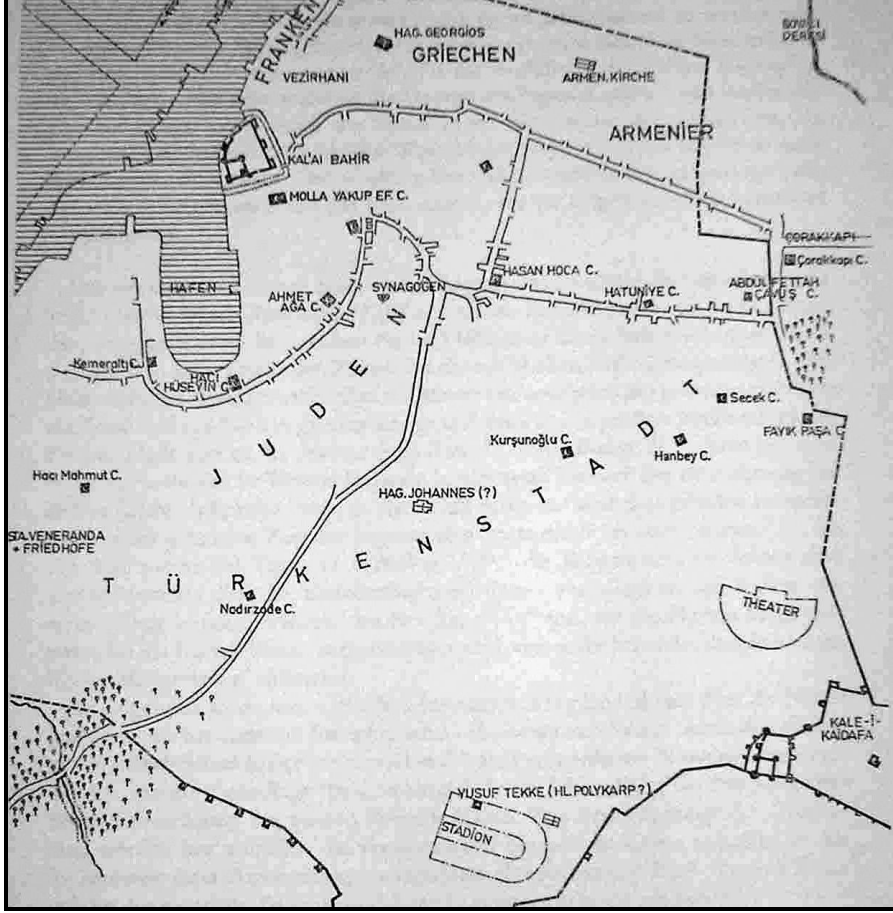
Nymphaion Anlaşması'nın 8. maddesine göre VIII. Mikhail Paleologos kent üzerindeki haklarından vazgeçip, onu Cenevizlilere vermiştir. Kent halihazırda Cenevizlilerin koloni kurma hakları bulunan kentler arasında geçmektedir ancak anlaşmaya göre bu durum sadece koloni kurmanın ötesine geçmiştir. İmparatorluk vatandaşları ve Kilise kentteki varlıklarını koruyacaklardır ancak Bizans İmparatoru'na değil Ceneviz yönetimine tabi olacaklardır (Epstein 2006, 104).

Smyrna'daki liman kalesi ile ilgili en erken tarihli belge Lembos Manastırı belgeleri arasındadır ve 1251'e tarihlenir. Bu belgede manastırın *Neo kastron*'da evler, küçük bir sarnıç ve bir kiliseye sahip olduğunu göstermektedir. Ayrıca evler bağlamında tarihsiz bir başka belgeye gönderme yapılmaktadır ve bu nedenle kalenin 12. yüzyıl sonunda ya da 13. yüzyıl başında yapıldığı düşünülebilir. Müller-Wiener, yeri tanımlanmamış Haghios Nikolaos manastırı ile Lembos manastırı arasında bir mülkün sahipliği üzerien oluşan anlaşmazlığa dair belgeyi de 1236 yılına tarihlenebileceğini söyleyerek kalenin varlığını gösteren belge tarihini biraz daha geriye çeker (Müller-Wiener 1962, 84 ve dipnot 61).

Müller-Wiener, kalenin limanın kuzeyinde bulunduğunu ve olasılıklı da antik mendireğin üzerinde yer aldığını belirtirken, yapının Helenistik dönemdeki bir tahkimatın üzerine yapılmış olabileceği sorusunu da yöneltir. Ayrıca antik dönem kapalı limanların ağız kısmına, limanı koruyucu bir tahkimat yapılmasının da yaygın olduğunu belirtir (Müller-Wiener 1962, 92 ve dipnot 84).

Ortaçağ limanı hakkında günümüze pek bilgi ulaşmamıştır. Elimizde Dukas'ın 1402'de Timurlenk'in limanı doldurması üzerine yazdıkları bulunmaktadır. Bunu dışında Piri Reis 15. yüzyılda bir mil kadar çevresi bulunan limanın sığ olduğunu ve büyük gemilerin dışarıda demirlediğini yazmıştır. 17. yüzyılda liman daha çok yerli gemiler tarafından kullanılmaktaydı. 1765'te Chandler limanın kurumuş olduğunu ve sadece kuvvetli yağmurlarda suyla dolduğunu ve liman bölgesinde yapılaşma olduğu gözlemlenmiştir. Arundel liman bölgesinin tamamen yapılaşmış olduğunu belirtirken,

Texier ise limanın zaten Timur tarafından doldurulmuş olduğunu yazmıştır (Müller-Wiener 1962, 92, dipnot 86).



Resim 31. Smyrna genel planı ve limanı (17.-18. yüzyıl) (Müller-Wiener 1962, 68, Abb.1)

B. F. Slaars, C. Iconomus'un "Étude sur Smyrna" eserini son derece ayrıntılı yorumlar vererek Yunanca'dan Fransızca'ya çevirmiştir. Ayrıca kitabın sonuna da bir takım ekler eklemiştir ki bunların bir tanesi Smyrna limanı üzerinedir. Strabon'dan başlayarak modern zamanlardaki gezginlerin gözlemlerine kadar ayrıntılı bir analiz yapmıştır.

Strabon, Smyrna kentinden bahsederken “Meles nehri surların yakınından akar, kent diğer kuruluşların yanı sıra bir de kapalı bir limana sahiptir⁵⁵” diye yazmıştır (Strabon XIV:1, 37). Aelius Aristides (İS 117-181) ise Smyrna limanları hakkında farklı konuşur: “Burada kenti çevreleyen agora, pantheon ve limanları görürsün”. Başka bir yerde ise limanın kentin ortasında bulunduğunu ve uzakta, diğer yakada da başka limanların olduğundan bahseder. Slaars, bu metinler üzerinden Smyrna’nın antik dönemdeki limanının konumunu tartışır. Buna göre, Strabon’un yazdıklarında yola çıkarak limanın Meles nehrinin karşı tarafında olduğunu ve bu durumda kuzey-doğudan güney-batıya doğru düz bir hatla karşılaştığını belirtir. Böylece limanın Aziz Petrus Kalesi’nin güneyinden Pagos Dağı’nın kuzey-batı eteklerine kadar uzandığını belirtir (Slaars 1868, 123).

Antik dönemdeki limanın konumuyla ilgili yazan E. Doğer, günümüzde Alsancak Mahallesi’ne (eski Punta) doğru gelişen Kemer Çayı/Yeşildere deltasının etkisi dışında güneybatıdaki denizel girintinin kıyı çizgisinin, Milli Kütüphane Caddesi veya Birinci Beyler Sokağı (846 sokak) yönünde önce kuzeye, ardından bugünkü Anafartalar Caddesi (Kemeraltı Caddesi) yönüne, doğuya dönüp hafif bir yay çizerek yeniden kuzeye ilerlediğini jeomorfolojik sondajlarla doğrulanması gereken bir varsayım olarak öne sürmekte ve kuzey, kuzeybatı ve özellikle batı rüzgarına açık olan bu kıyı şeridinde kapalı bir liman yaratmanın tek yolunun, bu kıyı çizgisini Yemişçiler Sokağı (853 sokak) paralelinde kuzey-güney doğrultusunda bir mendirek ile batı rüzgarlarına kapatmak olduğunu yazmaktadır. Ayrıca mendireğin varlığına ilişkin belirlenemeyen bir tarihte muhtemelen bir prokonsül (vali) olan Venetios’u övmek için yazılan bir epigramı (şiiir) kaynak olarak göstermektedir (Doğer 2006, 97).

Tavernier, deniz içinde yaklaşık altmış adım mesafede iki ayak derinliğinde büyük duvar kalıntıları gördüğünden bahseder ve deniz kenarında bir mendireğin yıkıntıları bulunduğunu yazar. Yazar, kentin mendireğin bulunduğu yakasında savunma gücü az eski bir kale yer aldığını ve denizin bu kalenin ayakları dibinde küçük bir koy oluşturduğunu anlatır. Tournefort ise “Kentin antik limanı olan kalyon limanına girişte solda bir kale inşa etmişlerdir” diye yazar. Pockocke deniz içine doğru ilerleyen bir

⁵⁵ Slaars, Fransızca “le port fermé” terimini kullanır.

mendirekle birlikte sur kalıntılarında bahseder. Chandler ise artık kapalı (işlevsiz) olan limanın kalenin bulunduğu tepeye kadar uzandığını ama yoğun yağışlı zamanların dışında kuru olduğunu belirtir ve hatta evlerle kaplandığını ekler. Limanın kurumasına neden olarak da Timur'un limanı kapatması ve izleyen dönemde de sellerle gelen toprağın limanı doldurmasını verir. Ancak Tournefort'un yüzyılın başında limanın işlevsel olduğunu yazdığının da ayırdındadır (Slaars 1868, 124).

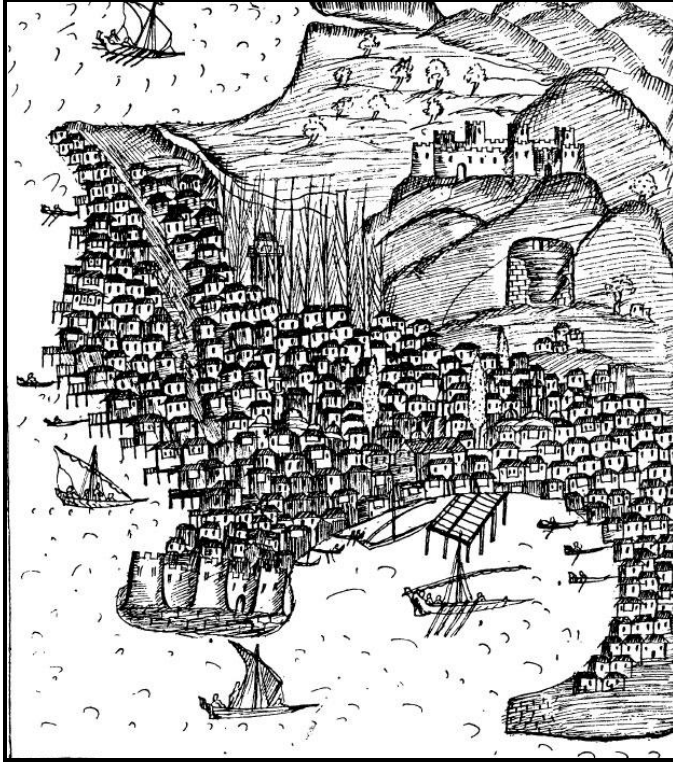
Slaars, Chandler'in bahsettiği "kent'in ortasındaki büyük havza"nın, Aristeides'in "kent'in ortasında" olarak tanımladığı limanın bir doğrulaması olarak tanımlar. Timur'un İzmir'i ele geçirmesinden yaklaşık elli yıl sonra yazan tarihçi Mikhail Dukas da yine Timur'un askerlerine limanın ağzını taşla doldurarak kapatmaları emrini verdiğini anlatır. Bu liman Aziz Petrus kalesinin yanındadır. Slaars, bir zamanlar Rodos Şövalyeleri'nin sahip olduğu kalenin kendi zamanında *KromidhKastro* (Soğan Kalesi) olarak anıldığını söyler ve Strabon'un söz ettiği limanın da Tavernier, Tournefort ve Chandler'in söz ettikleri limanla aynı olması gerektiğini vurgular (Slaars 1868, 124).

Günümüzde Kemeraltı çarşısının yayıldığı alanda yer alan ve Anafartalar Caddesi kıvrımının rıhtımını belirlediği iç liman, zaman içerisinde dolmaya başlamakla birlikte mevcudiyetini 18. yüzyılın ikinci yarısına kadar sürdürmüştür. Gerektiği zaman kapatılabilen iç limanın ağzındaki tahkimatın Kadifekale'den aşağıya inen surlarla birleştiğine inanılmaktadır (Kayın 2000, 200).

E. Doğer, liman girişinin doğu ucunda yer alan kalenin yerinin günümüzdeki konumunu ayrıntılı olarak vermektedir. Buna göre üçgen formda ve kuzey ucu Fevzipaşa Bulvarı'nın altında kalan kalenin güney sınırı Kızlarağası Hanı'nın bitişiğindedir. Batı sınırı eskiden kalenin ismi ile anılan (Soğankale Sokak) şimdiki 871 Sokak'tı. Bakır bedestenini ve eski belediye binasını içine alan Liman Kalesi, Anafartalar Caddesi'nin de gösterdiği gibi liman ağzının tam ortasında bir ada gibidir. Bölgenin sokak dokusunu inceleyen Doğer, Anafartalar Caddesi'nin (Kemeraltı Caddesi) doğu ucu ile Liman Kalesi'ni bağlayan doğrusal bir cadde ve sokak bulunmadığını vurgulamaktadır. Buna bağlı olarak, Şadırvanaltı ve Hisarönü camileri arasında, limanın ilk yapıldığı Helenistik ve Roma çağlarında kara veya liman sınırı olmadığı izlenimi doğduğunu ve başlangıçta Smyrna limanının ortada bir tahkimatla korunan iki girişli bir kapalı liman izlenimi

verdiğini belirtmektedir. Ayrıca daha sonraki bir dönemde, kale ile limanın doğu ucunun belki de kuzey rüzgarının liman içinde dalga yaratmasını engellemek için bir mendirekle kapatılmış ya da doldurulmuş olduğunu yazmaktadır (Doğer 2006, 98).

Ege Denizin'deki adaların Türkler tarafından ele geçirilmesi ve nüfus hareketleri üzerine yazdığı ilginç makalede Hasluck, 17. yüzyıl'da Smyrna'da Venedik konsolosluğu yapan Francesco Lupazzola'dan bir çizim vermektedir (Resim 7). Lupazzolo Chardin (1670), Spon (1676), de Burgo (1680), Benetti (1684) ve Tournefort (1702) tarafından Venedik'in Smyrna'daki konsolosu olarak tanımlanır. Tournefort kendisinden bahsederken konsolosun 118 yaşında yaşlı bir adam olduğunu yazmıştır (Hasluck 1910/11a, 154).



Resim 32. Francesco Lupazzola'nın Smyrna çizimi (y. 1638) (Hasluck 1910/11a, 155)

Francesco Lupazzola'nın Smyrna betimlemesi kentin belki de en erken tarihli betimlemesidir ve tiyatroyu göstermesi açısından ilginçtir (Hasluck 1910/11a, 155). Bizim için diğer ilginç yanı ise iç limanı net bir şekilde göstermesidir..

Smyrna’da Rodos Şövalyelerinin inşa ettiği kaleden gelen iki arma üzerine yazdığı makalede Hasluck, kalenin bizim incelediğimiz dönem sonrasında, kentin Jean de Biandra yönetimindeki bir birleşik Hristiyan filosu tarafından alındıktan sonra inşa edildiğini belirtmektedir. Liman, 17. ve 18 yüzyıllarda liman ve dok olarak hizmet vermekteydi ve 1621’de hala daha büyük gemiler içeri girebilmekteydi. Ancak Chandler’in zamanında yoğun bir yağmur yağmadığı sürece kuru bir boşluk halindeydi ve bölge 1834 yılında yeni inşaatlarla tamamen kapandı (Hasluck 1910/11b, 147).



Resim 33. Jacob Spon’un Anadolu’yu ziyareti sırasında yaptığı Smyrna limanını gösteren gravür (Spon ve Wheeler, 1689, fol. 130)

17 yüzyılda bölgeyi ziyaret eden Felemenk gezgin Jacob Spon ve Georgius Wheeler’in kitabında yer alan bir gravürde yukarıda sözünü ettiğimiz kapalı liman yer almaktadır (Resim 8).

10. yüzyıldan beri varlığı bilinen ve sadece Bizans donanmasının değil Çaka’nın, Laskaris Hanedanı’nın ve daha sonra da Umur Bey’in donanmasının inşa edildiği

Smyrna tersanesi herhalde 19. yüzyılda da kullanılmaya devam eden Karataş yöresindeki tersane olmalıdır (Baykara 1974, 39).



Resim 34. Rijksmuseum (Amsterdam-Hollanda) koleksiyonundan anonim bir resim. Hollanda Elçisi Daniël Jan Baron de Hochepeid'in (1657-1723) Divan'a kabulü ve geri planda Smyrna (Tuval üzerine yağlıboya, Rijksmuseum Envanter No. SK-A-4085)⁵⁶.

⁵⁶ <http://www.rijksmuseum.nl/collectie/zoeken/asset.jsp?id=SK-A-4085&lang=en>



Resim 35. Smyrna limanını gösteren detay.

III.A.5 Ephesos

Genel olarak kabul edilen, kentin Thrakesion temasının merkezi olduğudur. Ancak Konstantin Porphyrogenitus'un 933 tarihli *De thematibus* adlı eserinde sadece temanın bir kenti olarak görünür ve kendisine "Asya'nın birinci kenti" sıfatı yakıştırılır. Yine aynı eserde merkezi Smyrna olan Samos deniz temasında bir *turma* olarak belirir. Samos teması daha geç oluşturulmuş bir temadır ve kaynaklarda ilk kez 889 yılında görülür. Bu karışık durum için iki açıklama önerisi getirilmiştir. Ya kıyı kentleri Thrakesion temasından alınıp Samos temasına kaydırılmıştır, ya da Tharkesion'a asker, Samos'a da gemi sağlayan merkezler olarak her iki temaya da ait olmuşlardır (Foss 1979, 117). Yine de konuya tam bir açıklama getirilememektedir. Samos teması uzun soluklu olmamıştır ve kendisinden sadece 9. ve 10. yüzyıllarda bahsedilmektedir. 1143 ve 1200 civarından gelen daha geç tarihli belgelerde Ephesos'tan yine Thrakesion temasının merkezi olarak söz edilmektedir (Foss 1979, 117).

Kentin yönetimi 9. yüzyıldan başlayan ve 12. yüzyıl boyunca görülen bir şekilde, önde gelen kıyı kentlerinin yöneten *arkhon*'a bırakılmıştı. 9. yüzyıldan gelen bir mühürde bu yönetici *arkhon tou Theologou* olarak adlandırılır ki bu da Theologos adının ilk kez kent adı olarak bir belgede kullanılmasıdır (Foss 1979, 117). Aziz Lazarus'un yaşam

öyküsünde kent τὸν Ἱεροσημένον şeklinde geçerki bu da Aziz Yahya'nın (Theologos) İsa'nın “sevgili” havarisi anlamındadır. Ayrıca 1082 yılındaki Venedik anlaşmasında da kentin ismi yine Theologos olarak geçmektedir. Hemen izleyen dönemdeki belgeler göstermektedir ki kent merkezi artık liman yakınlarındaki antik kent değil Ayasuluk üzerindeki yerleşimdir. III. Conrad, Wibald'a yazdığı mektupta Ephesos'u “Sanctus Iohannes” olarak tanımlar (Foss 1979, 121-2 ve dipnot 10).

Venediklilerin 1082'de I. Aleksios Komnenos'tan aldıkları ayrıcalıklardan bu bölgede hemen faydalanmaya başlayamamış olmaları gerekir. Çünkü 1090 civarında Ephesos'ta Tanrıvermiş adında bir Türk'ün denetimi altındaydı (Komnena 1996, 226). Bu kısa süreli egemenlik Ioannes Dukas'ın 1096'da Lydia ve Ionia bölgelerini yeniden Bizans topraklarına eklemeyi başararak sonlanmıştır. Kent Petzeas adında bir *dux*'un yönetimine verilmiştir (Komnena 1996, 336, 338). Anna Komnena burada Theologos'u (Ephesos) tanımlarken “deniz kıyısında” ibaresini kullanmıştır.

12. yüzyılın hemen başında (1102/1103) Saewulf, kutsal topraklara yaptığı hac seyahati sırasında Ephesus'a uğramıştır⁵⁷ (Wright 1848, 33). Ardından Rus keşiş Daniel, yine Kutsal Topraklara 1106/7 yıllarında yaptığı hac ziyareti esnasında Ephesos'a da uğramış ve üç gün kalmıştır. Kentte Aziz Yahya'nın mezarı olduğunu, ölüm yıldönümlerinde buradan bir tozun yükseldiğini ve inananların bunu her hastalığa şifa bağlamında topladığını belirtir. Yedi uyuyanlardan söz ettikten sonra kentin zengin kutsal emanet koleksiyonundan söz eder. Bunlar Üç Yüz Kutsal Baba, Aziz Aleksander, Mecdelli Meryem'in başı ve mezarı ile Aziz Pavlos'un öğrencisi Timothy'nin içinde yattığı lahittir.

Anlaşılan 13. yüzyıl sonu-14. yüzyıl başında giderek artan Türk tehdidine karşı kutsal emanetlerin buradan kaçırılması pek düşünülmemiştir. Çünkü Türkler Ephesos'u ele geçirdikten sonra üç adet kutsal emaneti tahıl karşılığında Phocaea'lı Zaccaria'ya verdiler. Bu emanetler İsa'nın çarmıhından başının denk gelen yerinden bizzat Aziz Yahya (İncilci Yahya) tarafından alınan parça ki bu parça altın ve değerli taşlarla

⁵⁷ Seawulf'un izlediği rota biraz karışıktır. Atina'dan sonra Andros, Tinos, Syra ve Myconos ve Naxos üzerinde Girit'e gider. Daha sonra da Careia (Caria), Omargon (?), Samosi Scyo (Lhios) ve Metelina (Mityllini) üzerinden Patmos'a varır. Seawulf, Ephesos için (Atina'dan bahsederken yaptığı gibi) “varmak”, “ulaşmak”, “gelmek” gibi bir fiil kullanmaz. Sadece Ephesos'un Smyrna yakınlarında bulunduğunu ve bir günlük deniz yolculuğu mesafesinde olduğunu belirtir (Seawulf 1892, 3).

kaplanmıştı ve Aziz bunu boynunda taşıyordu. Mecdelli Meryem'in yapıp Aziz Yahya'ya verdiği bir kumaş ve Aziz Yahya tarafından altın harflerle yazılmış vahiy kitabıdır (Vryonis 1971, 34, Dipnot 165).

Konumuz bağlamında en ilginç ayrıntı ise Aziz Yahya'nın da karaya çıktığını belirttiği "Mermer Liman" olarak adlandırılan limanı gördüğünü belirtmesidir⁵⁸.

II. Haçlı Ordusu 1147-48 Noel arefesinde Ephesos'ta idiler. Hatta Alman Kralı Konrad, İmparator Manuel'in daveti üzerine buradan Konstantinopolis'e geri dönmüştür (Atlan 2003,79,83). Haçlılar Ephesos'ta iken liderlerinden Guy de Ponthieu ölmüş ve bir kilisenin girişine gömülmüştür. Foss bu kilisenin olasılıkla Aziz Yahya Kilisesi olduğunu söyler (Foss 1979, 118). II. Haçlı Seferi'ne katılan Odo de Deuil, 12. yüzyıl ortalarında Ephesos'taki Aziz Yahya'nın mezarının inançsızları dışarıda tutmak için duvarla çevrilmiş olduğunu yazar. Ayrıca harabe halindeki Ephesus kentinden de bahseder (Vryonis 1971, 151). Bu olasılıkla Antik dönemin Ephesos'u olmalıdır.

Batı Anadolu'daki durum 1176'daki Myriokephalon savaşında Manuel'in bozguna uğramasından sonra iyice kötüleşir ve yüzyılın sonlarına doğru Ege Bölgesi'nde bağımsız hanedanlar ortaya çıktı. Ephesos'un bu bağımsız hanedanlardan birisine ait olup olmadığı belli değildir ancak 1206'da Theodoros Laskaris'in otoritesini kabul ettiği zaman olasılıkla bağımsız bir kent durumundaydı (Demirkent 2004, 226; Foss 1979, 119).

Laskaris döneminde Konstantinopolis Latin'lerin elinde olduğu için eğitim sisteminin yeniden düzenlenmesi gerekiyordu ve bu dönemde Ephesos önde gelen bir eğitim merkezine dönüştü. 1215 civarında kentin piskoposu olan Nikolaos Mesarites önemli bir bilim adamı ve yazardı. Ayrıca Latinler'e karşı dinsel karşıtlığın da lideriydi. Ayrıca öğrencisi Blemmydes tarafından "Felsefecilerin Başı" olarak tanımlanan Demetrius Karykes de kentte eğitimlik yapıyordu. 1125 civarında Ephesus piskoposu olan Monasteriotes de kentte eğitimcilik yapmıştı (Foss 1979, 130). Ancak tüm bunların ötesinde dönemin en ünlü kişiliği Nikephoros Blemmydes'tir (1197-1272). Farklı

⁵⁸ Sir C. W. Wilson (ed.), **The Pilgrimage of the Russian Abbot Daniel in the Holy Land, 1106-1107 A.D.**, London, 1895, <http://faculty.colostate-pueblo.edu/beatrice.spade/seminar97/daniel/daniel2.htm>, 15.05.2010

kentlerde eğitim aldıktan sonra 1213-1222 arasında Smyrna ve Ephesus'ta doktorluk yapmış, 1233'te de Ephesus'ta keşiş olmuş ve yaşamının geri kalanını burada geçirmiştir. (Foss 1979, 130) VIII. Mikhail'in Lyon Anlaşmasına karşı çıkan din adamlarını sürmesinden patrik I. Athanasios da nasibini almıştır ve daha önce kaldığı, Ephesos yakınlarındaki Galesion Manastırı'na dönmüştür (BooJamra 1979, 31).

S. Vryonis, belgelerde kentteki Arap, Musevi, Rus ve Gürcü varlığından yola çıkarak 11. yüzyılda Ephesos'un atıl bir kentten öte yerel ve uluslararası düzeyde bir ticaret merkezi olduğunu söylemektedir (Vryonis 1971, 10-11). İzleyen dönemde de önemli bir orandaki yabancı varlığı devam eden kent kozmopolit bir ticari bir liman özelliğini Ephesos korumuştur. Bu yabancılar arasında Museviler, Bulgarlar ve din değiştirmiş Araplar bulunmaktaydı. Ayrıca Ermeniler de vardı. Konstantinopolis'in Latinler tarafından işgalinden sonra Ege'deki adalardan çok sayıda insan kaçıp kente yerleşti. Nymphaiaon Anlaşması'ndan sonra Cenevizliler bölgede bazı koloniler kurdular ve bazıları da Ephesos'a yerleşti. 1284 ve 1293 tarihli yerel Ceneviz kolonisine ait iki kişinin mezar taşları Aziz Yahya Kilisesi'nde bulunmuştur (Ahrweiler 1965, 25; Foss 1979, 120-1; Vryonis 1971, 10-11).

1284 tarihli olan mezartaşı aslında Cenevizlilerin Kuzey Karadeniz kıyılarındaki Tana kolonisinin piskoposu Ansaldus'a aittir. Ancak 1280'lerde geçici olarak koloniyi kapatmak zorunda kalmışlar, olasılıkla da piskoposu Ephesos'a çekmişlerdir ve kendisi de burada ölmüştür. Diğer mezartaşı ise Cenova'dan Imperiali ailesine mensup bir kişidir. Mezar taşında iki kişinin adı geçer. 1174'ten 1279'a kadar bir tarihi kapsayan *Annales Januenses des Caffaro*'da ailenin adı geçmez (Keil 1937, 210-11).



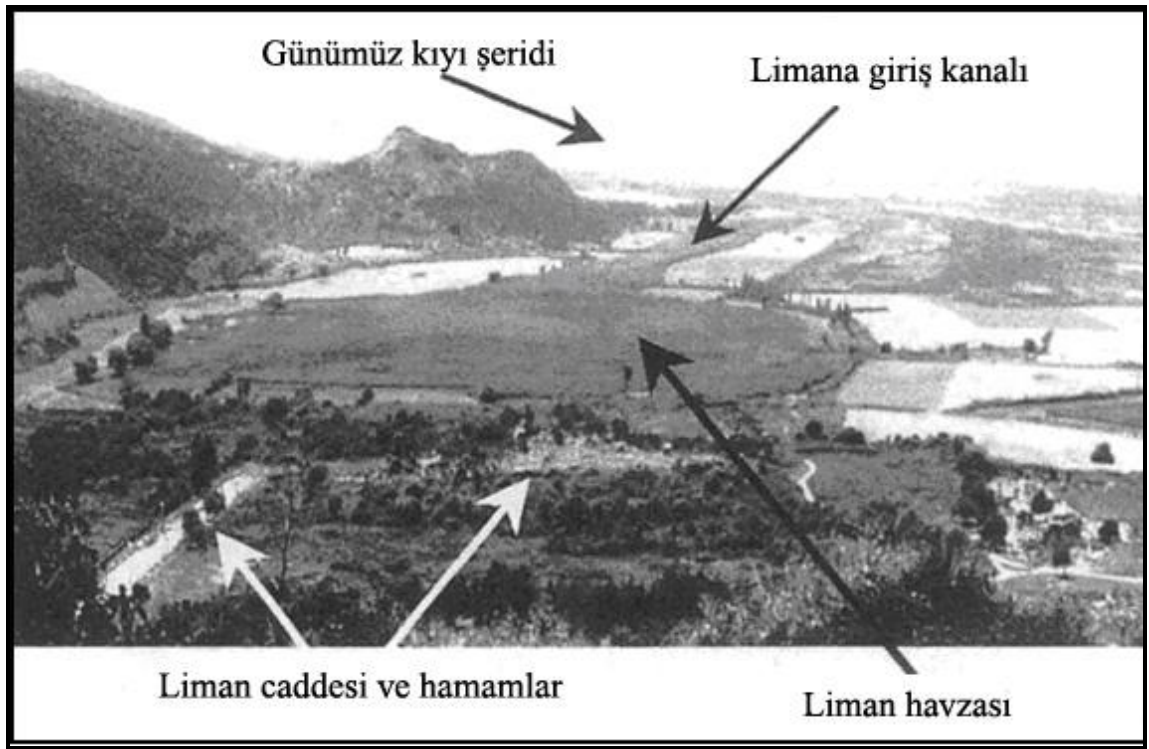
Resim 36. Ephesos'ta bulunan Cenevizlilere ait mezar taşları. Sol: Imperali ailesinin bir bireyine ait mezar taşı. Sağ: Tana pikoposu Ansaldu'sun mezar taşı.

Bizans döneminde kent bir liman kentinden tahkimatlı bir tepe yerleşimine dönüşmüştür. Bu durum yerleşimin adı olarak kullanılmaya başlanan Theologos'dan da anlaşılmaktadır. Türkler bu ismi Ayasuluk halinde kullanırlarken, İtalyanlar Altoluogo⁵⁹ adını vermişlerdir (Tomaschek 1891, 32-33). Bu durum limanın sürekli olarak dolması ve sonuçta kentin tamamen denizden uzaklaşmasıyla açıklanabilir. Bu durum da antik Phygela kentinin üzerinde Scala Nova adlı yeni bir limanın ortaya çıkmasına neden olmuştur (Foss 1979, 121).

Roma'nın İmparatorluk Dönemi'ne kadar limanın tabanının kazınması (temizlenmesi) ve mendireğin uzatılması gibi çalışmalarla limanı işler durumda tutmak için yoğun bir faaliyette bulunulmuştur (Kraft vd. 2007, 140). İmparator Hadrian'ın hükümdarlığı

⁵⁹ Foss burada söz konusu adın kökeni üzerinde bir tartışma yapar. Hopfgartner'in Altologo ismini Theologos'tan değil "yüksek yer" anlamında alınması gerektiği düşüncesini fazla hayali bulur. Yine aynı şekilde "Aya Soluk" isminin de "Kutsal nefes"le ilişkilendirilmesine katılmaz. Karşı tez olarak Arapça yazılı Türk paralarında yerin adının Ayathuluq olarak yazıldığını ve "Th" sesinin de Theologos'tan kaynaklandığını söyler (Foss 1979, 121, dipnot 19).

sırasında (İS 117-138) limanı kurtarmak için büyük çaplı projelere girişilmiştir. Bunlardan bir tanesi de limanın tabanının kazınarak dolan alüvyonlarla azalan derinliğini yeniden arttırmaktı (Garbrecht ve Garbrecht 2004, 14). Ayrıca bir baraj (ya da set) inşa edilerek deltaya akan alüvyonların liman ve kanal girişinden uzağa yönlendirilmesine çalışıldı. Çalışmanın yazıtı İS 129 yılından gelmektedir ve birçok limandan söz etmektedir (Kraft vd. 2007, 140). Bunun dışında Roma Dönemi Ephesos’unda limanın sorunu sadece nehirler tarafında taşınan alüvyon değildi. Liman aynı zamanda kentin bir atık boşaltma deposu gibi kullanılmaktaydı.



Resim 37 Hellenistik ve Roma Dönemi Ephesos Limanı (Garbrecht ve Garbrecht, 15, Fig. 4)

Kaynaklarda limanı temiz ve işler tutmak için yapılan girişimlere dair bilgiler bulunmaktadır:

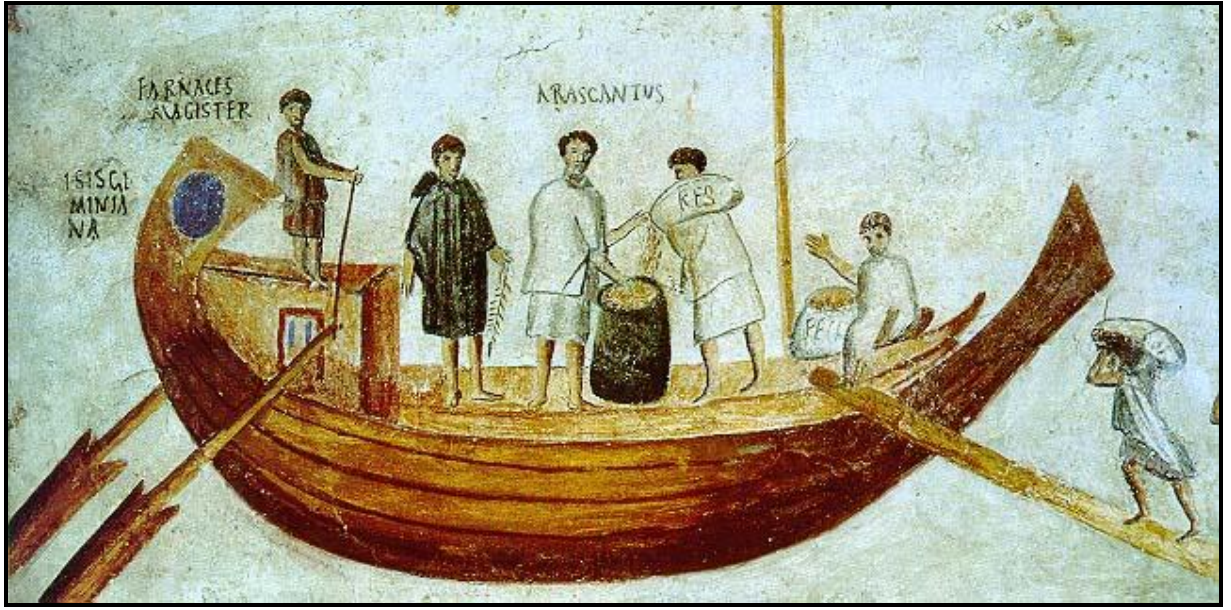
1. İmparator Nero zamanında (İS 54-68) prokonsül Soranus Ephesos limanını temizlemeye çalışmıştır.
2. İS 100 civarında *prytanis* C. Licinius Maximus Julianus limanın genişletme çalışmaları için parasal yardımda bulunmuştur.

3. İS 2. yüzyılın başında başrahip T. Flavius Montanus liman genişletme çalışmaları için 75.000 denarii vermiştir.
4. İS 2. yüzyılın ortalarında prokonsül L. Altinius Albus liman kanalına artık malzeme dökülmesini yasaklamıştır.
5. İS 3. yüzyılın başında başrahip limanın temizlenmesi için 20.000 denarii vermiştir.
6. İS 3. yüzyılın ortalarında politikacı Valerius Festus limanı genişletmiştir (Kraft et al. (Kraft vd., 2007, 141).

2. yüzyılın sonunda zengin sofist ve politikacı Titus Flavius Damianus yük gemilerinin güvenli bir şekilde demirlemeleri için Ephesos limanının dışına yapay adalar inşa ettirmiş ve gemilerin yükü daha sonra kente transfer edilmiştir. 5. yüzyılda liman hala daha işler durumdadır ancak açık deniz kargo gemileri liman dışında demirlemekte ve yükleri daha küçük boyutlu teknelerle iç limana taşınmaktadır. Hatta bir Bizans piskoposundan alıntı yapan bir Kopt metninde, piskopusun gemisi limana giremediği için daha küçük bir tekneye geçmek zorunda kaldığı belirtilir (Kraft vd. 2007, 144).

Eğer böyle bir durum geçerliyle deniz yoluyla gelen malların Tiber nehri üzerinden Roma'ya taşınmasında kullanılan ve nehir seyrine uygun tekneler kullanılmış olmalıdır. Korunaklı bir liman her zaman büyük ticaret gemileri için tercih edilen yükleme ve boşaltma yerleri olmuştur. Bunun antik dönemden gelen en güzel örneği Puteoli limanıdır. Roma'nın bitip tükenmek bilmeyen ihtiyaçlarını karşılamak üzere Akdeniz'in dört bir tarafında mal getiren limanlar öncelikle daha güneyde bulunan Puteoli Limanı'nın tercih ediyorlardı çünkü Ostia'da herhangi bir liman altyapısı bulunmamaktaydı. Gerçi konum ve taşımacılık bağlamında Roma'nın özel bir konumu bulunmaktaydı. Deniz yoluyla getirilen mallar Roma'ya kara yoluyla veya Tiber nehri üzerinden götürülüyordu. Bunun içinde büyük ticaret gemilerindeki malların da nehirde gidebilen daha küçük ölçekli teknelere alınması gerekiyordu. Bunlar ya kürek yardımıyla ya da kıyıda insan gücüyle çekilerek Roma'ya ulaşıyorlardı. Bu tekne tiplerinden birisi *navis caudicaria* adı verilen teknedir (Resim 38) (Casson 1965, 31-

34). İS 34'te Cladius Ostia'nın birkaç kilometre kuzeyinde yeni liman *Portus*⁶⁰ projesini hayat geçirmiş ve izleyen yüzyılda da Trajan iç limanı inşa ettirmiştir. Bu gelişmelerin ardından bir zamanların Roma için en önemli liman ve antrepoların bulunduğu Puteoli yerel bir limana dönüşmüştür (Casson 1965, 34)



Resim 38 Fresko, *Isis Geminiana* adlı geminin yüklenmesi Ostia (2/3. yüzyıl)
<http://www2.rgzm.de/Navis/Musea/Ostia/Homepage/FrescoCommercio.htm>

Resim 38'de *Isis Geminiana* adlı küçük bir ticari gemiye (*navis caudicaria*) tahıl çuvallarının yüklenmesi betimlenmiştir. Kaptan pupada durmaktadır ve adı Farneces'tir. Yanındaki olasılıkla gemi sahibinin bir temsilcisi ve hemen yanında da yüklenen tahılı kontrol eden *Abascantus* yer alır. Diğer kişiler ise taşıyıcılardır. Bir tanesi üzerinde "res" yazan çuvalı, diğer bir çuvala boşaltırken, bir diğeri ise üzerinde "feci" yazan boş bir çuvalın üzerinde oturmaktadır. Bunu anlamı "bitirdim" ya da "bir sonraki lütfen" olmalıdır çünkü otururken eliyle diğer taşıyıcılara "hadi!" der gibi bir işaret

⁶⁰ Southampton Üniversitesi'nden Profesör Simon Keay'in, yine aynı üniversiteden Graeme Earl ve Cambridge Üniversitesi'nden Martin Millet ile birlikte yürüttüğü kazı çalışmaları ile ilgili ayrıntılı bilgi ve limanla ilgili son teknolojilerin kullanılarak oluşturulan canlandırma için bkz. <http://www.portusproject.org/index.shtml>

yapmaktadır. Gemiye uzanan iskelede ise omuzlarında dolu çuval taşıyan iki tane daha taşıyıcı bulunmaktadır (Rollo 1934, 53, dipnot 2; Torres 2008, 34, dipnot 116)⁶¹.

Taşıyıcı çuvalı (ya da deri torbayı) varil gibi görünen bir şeye boşaltmaktadır. Çuvalın üzerinde “RES” yazmakla birlikte tahıl olduğu açıkça görülmektedir. Eğer gemiler çuvala doldurulmuş olsa idi bu tür bir ölçüm gereksiz olacaktı. Bu tür bir uygulama tahılın dökme olarak taşındığını düşündürmektedir. Deri torbaların maliyeti yükleme ve boşaltma işçi maliyetini aşmıştır ve bu nedenle dökme taşımaya gidilmiştir (Barker 2005, Appendix 3)⁶².

Burada dikkat edilmesi gereken nokta *navis caudicarianın* açık deniz seyahatine çıkan bir tekne olmadığı, büyük gemilerle gelen yükün nehirden Roma’ya götüren gemilerden olduğudur (Casson 1965, 34). Resim 39’de de görüldüğü gibi açık deniz yolculuğuna çıkan gemilerle *navis caudicaria* arasında belirgin farklar bulunur.



Resim 39. Açık deniz gemisinden (sağ) *navis caudicariana* (sol) yüklemeyi gösteren mozaik. Piazzale delle Corporazione, Ostia

(<http://www2.rgzm.de/Navis/Musea/Ostia/Homepage/Mosaik.htm>)

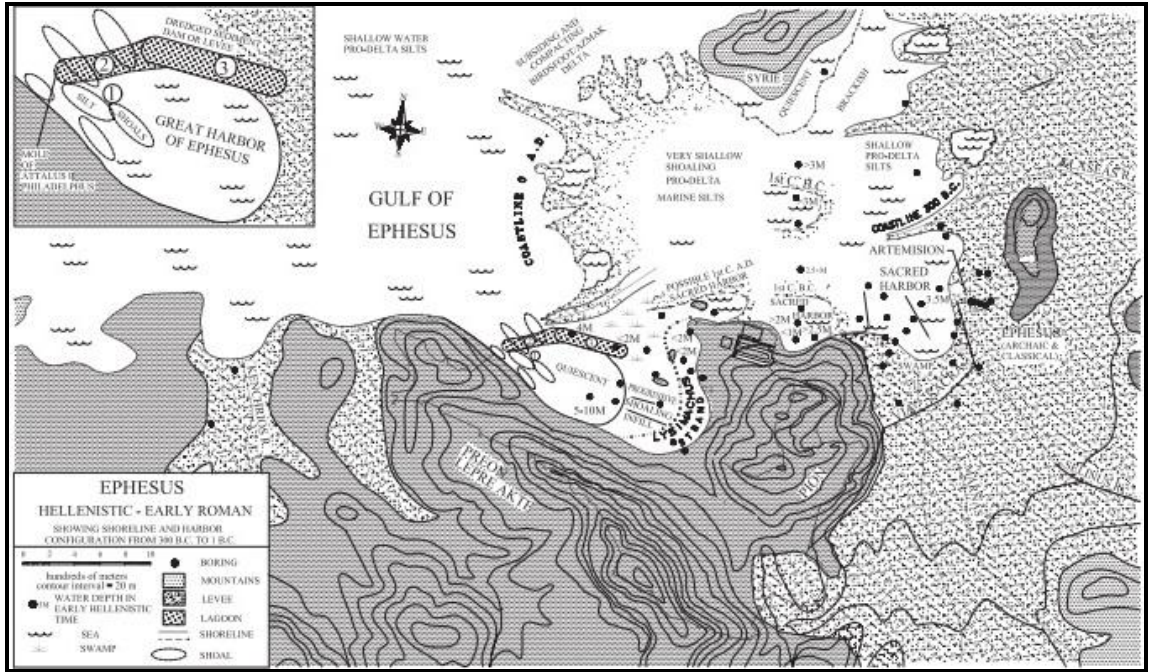
⁶¹ Fresko üzerine daha ayrıntılı bir tartışma için bkz. M. L. Torres, **Christian Burial Practices at Ostia Antica: Backgrounds and Contexts with a Case Study of the Pianabella Basilica**, Yayınlanmamış Doktora Tezi, University of Texas, Austin 2008, 34, dipnot 116 <http://repositories.lib.utexas.edu/bitstream/handle/2152/3950/torresm58633.pdf?sequence=2>

⁶² P. F. Barker, bunun San Jose Devlet Üniversitesi’nden Prof. J. Roth’un bir sohbet esnasında kişisel yorumu olarak bunu verir.

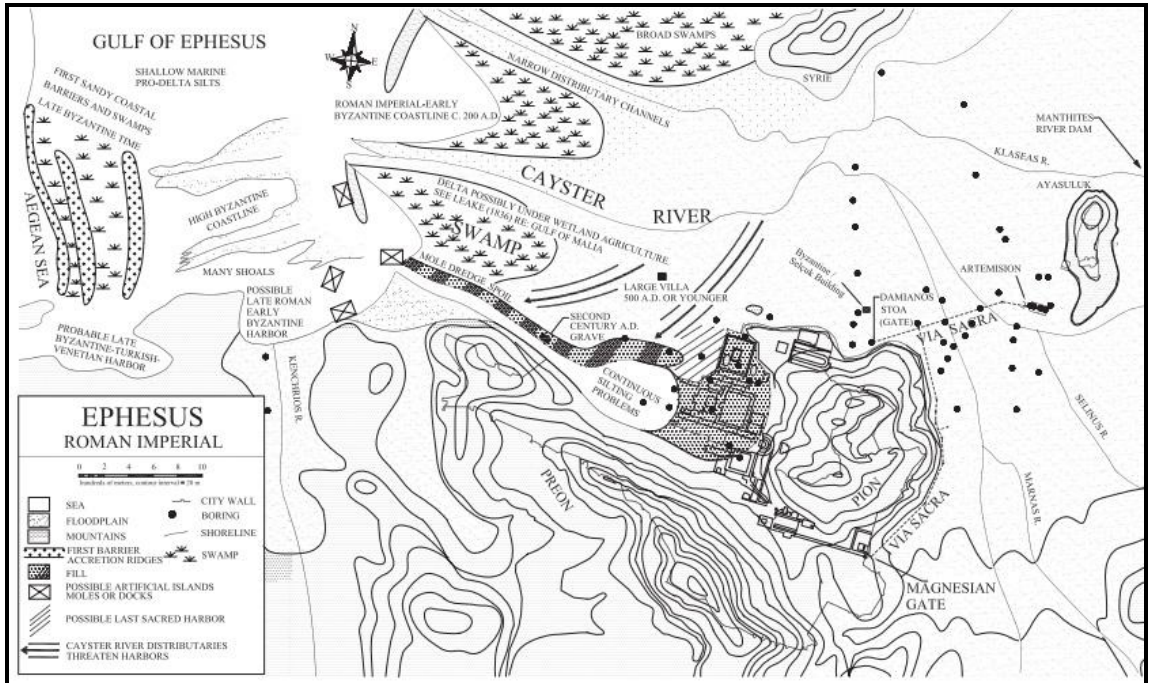
Geç Roma ve Bizans dönemlerinde Kaystros Nehri'nin getirdiği alüvyonlar denize doğru ilerlemesini sürdürdü. Bu dönemde kıyı şeridinde paralel bir takım doğal bariyerlerin oluşumuna dair herhangi bir kanıt bulunmamaktadır. Ancak Orta Bizans döneminde bölge bir çok sığ bölgeden oluşan bir bataklık alana dönüşmüş olmalıdır. Geç Bizans döneminde ise daha büyük miktarda çökelti bırakmaya başlamış ve delta açık denize ulaştığından kıyı şeridinde paralel ilk bariyerler oluşmuş ve dalgaların taşıdığı malzeme artmıştır (Kraft vd. 2007, 144).

Doğal bir olay olan nehirlerin getirdiği alüvyonları denize döküldükleri alanların yakınlıklarına bırakarak giderek genişleyen deltalar oluşturmalarına insan eliyle katkı da söz konusudur. Bunun en önemli etkeni ise giderek artan bir erozyona yol açan ağaç kesimi ve ormansızlaştırmadır. Hristiyanlığın ilk beş yüzyılındaki refah Roma döneminde ağaçlar inşaat ve gemi yapımı için düzenli olarak kesilirken, keçilerin yanı sıra ısınma ve hamamların sonu gelmez yakıt ihtiyacı giderek artan ağaç kesimine katkıda bulunmuştur (Foss 1979, 187-8).

Büyük Liman mendireğinin 600 metre kadar kuzeyinde, alüvyon tabakasının bir metre altında büyük bir yapı keşfedilmiştir. Bunun kuru mevsimde kullanılan bir Roma villası olduğu düşünülmektedir. Kraft vd. buna benzer yapıların aşağı delta bölgesinde bulunabileceğini ve bunun da Roma ve Erken Bizans döneminde yoğun bir tarımsal faaliyete işaret ettiğini belirtmektedir (Kraft vd. 2007, 144).



Resim 40 Ephesos ve civarının Helenistik ve Erken Roma Dönemi paleocoğrafik haritası (Kraft vd. 2007, 142, Fig. 12)



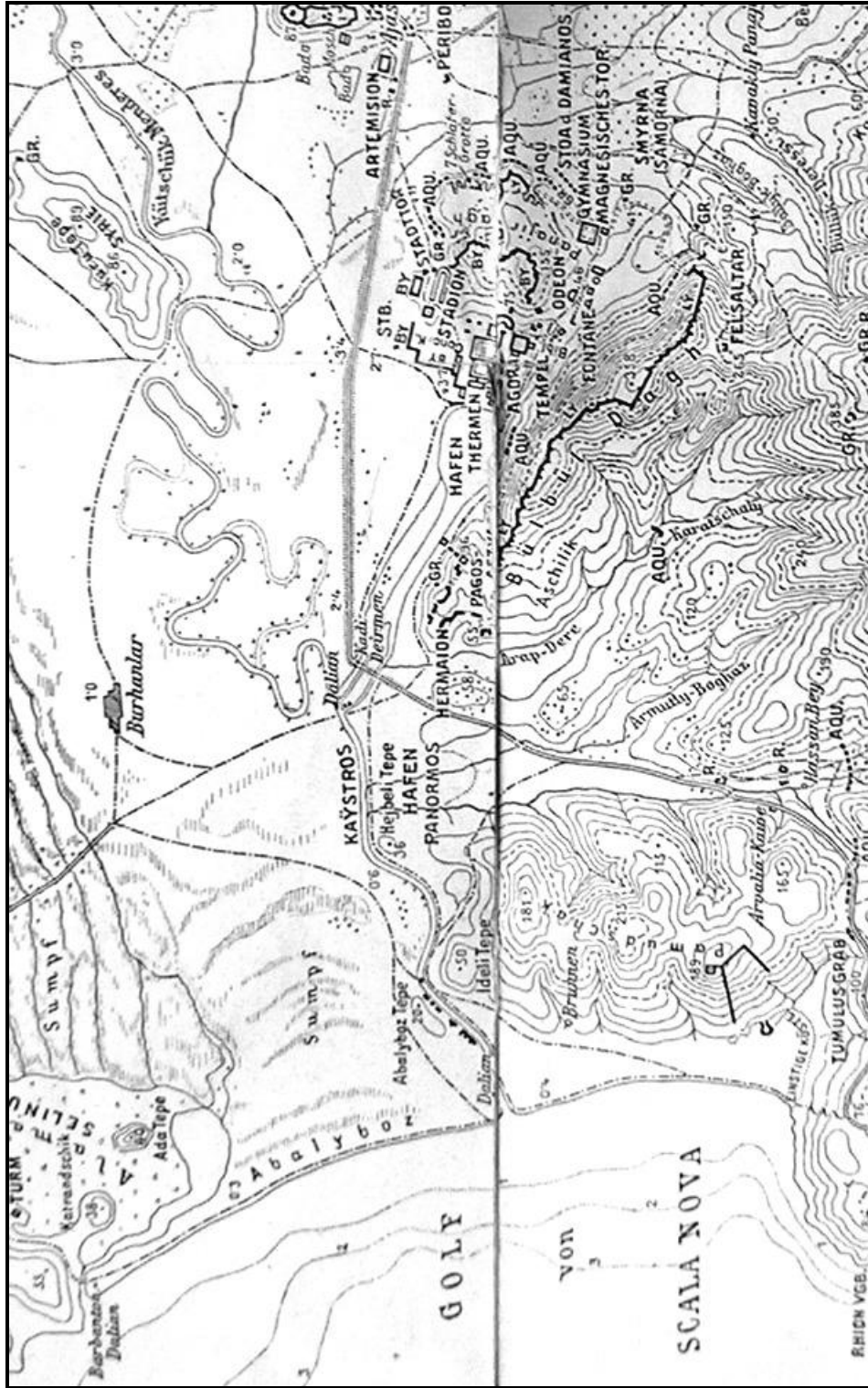
Resim 41 Ephesos ve civarının Roma ve Bizans dönemi paleocoğrafya haritası (Kraft vd. 2007, 143, Fig. 13)

7. ve 8. yüzyılda inşa edilen ve aşağı kenti koruyan sur duvarlarının iç limanı da kapsamı, bu dönemde limanın hala daha işler olduğunu gösteren bir belirteç olarak algılanabilir (Kraft vd. 2007, 145). 10. yüzyıla gelindiğinde Ephesus limanındaki dolma oldukça ciddi bir duruma gelmiştir ve liman artık Bizans donanmasına hizmet verememektedir. Girit'i Arapların elinden kurtarmak için yapılan iki büyük deniz seferi Phygela'dan yola çıkmıştır. Bunlardan 903 yılındaki Himerius'un seferi başarısız olurken, 961 yılında Nikephoros Phokas'ın seferi başarılı olmuştur (Foss 1979, 123). Antik liman kullanım dışı olduktan sonra nehrin 3 km kadar aşağısında 15. yüzyıl'a kadar işlevini sürdürecektir yeni bir liman inşa edilmiştir. Bu limanın da alüvyonlara yenilmesiyle Ephesus artık önemini yitirmiştir (Kraft vd. 2007, 145; Foss 1979, 86).

Bu limanların bazıları Schindler'in 1896'da yaptığı haritada belirtilmiştir ancak bunları belirlerken yazılı kaynaklardan mı yola çıktığı ya da olası ve mantıklı yerleri mi gösterdiği belli değildir (Kraft vd. 2007, 145).

Bölgenin alüvyonla dolma sürecine dair yapılan araştırmalar ilginç veriler sunmuştur. Kaystros nehrinin ağzındaki kumullar ve sahilde olasılıkla Santorini'den buraya ulaşmış sünger taşları bulunmuştur. Küçük Menderes Deltasının geçen 2720 yıllık süreçte 10 km kadar ilerlediği bilinmektedir ve ilerlemenin çeşitli faktörlerle hızlandığı ve yavaşladığı dönemler olmuştur. Ancak son 1150 yılda az bir ilerleme kaydedilmiştir (Evans 1971, 397).

Foss, Santorini 726'da patladığına göre, sahilin bugünkü çizgisine o tarihlerde ulaştığının düşünülebileceğini söyler ancak konuyu tartışmaya devam eder. Buna göre kaynaklarda bu tarihten sonra bile antik limanın çalıştığına dair bilgiler bulunduğunu ve daha batıda yer alan yeni limanın 15. yüzyıl gibi geç bir tarihe kadar faaliyette olduğunu yazmaktadır. Buradan yola çıkarak söz konusu sünger taşlarının daha geç dönemlerdeki patlamalardan (1457, 1571/1573 veya 1650) gelmiş olabileceğini kaydederek en uygun yaklaşımın bölgenin alüvyonlarla dolmasının modern çağın erken dönemlerinde tamamlandığını söylemek olduğunu belirtir (Foss 1979, 186).



Resim 42 Ephesos ve çevresi (W. Schindler tarafından yapılan harita (1894)) (Keil 1937)

Diğer bir açıklama ise iklimin değişerek Akdeniz civarındaki toprakların daha kuru hale gelmesi ve erozyonun artması. Bir diğer açıklama ise deniz seviyesinde gerçekleşen periyodik seviye değişiklikleridir. Ancak araştırmalar Ephesos bölgesinde deniz seviyesinin görece durağan ve yavaş olduğunu, kara ve denizin süregelen hareketlerinin deniz seviyesine etkisinin tektonik hareketlerden çok daha az olduğunu göstermiştir. Bir başka öneri ise İS 17 depreminde karanın batmasıdır ki Batı Anadolu'daki limanlarda ani bir işlev yitimi bulunmaması ve Ortaçağ'larda da işlevlerini devam ettirmeleri bu görüşü kabul edilmez kılmaktadır (Foss 1979, 187).

Tarihsel belgelerin yanı sıra Ephesos'un Roma limanında yapılan kazılar 4-6. yüzyıldan Ephesos atölyelerinde üretilmiş amfora gibi fiziksel buluntular vermiştir ki bu da limanın en azından 650'ye kadar kullanıldığını göstermektedir. Bu dönemde azalan nüfusun Kaystros Nehri tarafından tehdit edilen limanı yeterince koruyacak güçte olmadığını belirtir. Bu dönemde liman batıya, Panormos denilen bölgeye doğru kaymıştır. Bu da olasılıkla Schindler'in 1904 tarihli haritasında gösterdiği yerdir. Philippson ise bu konumu bir yerde doğrulamakta ve limanı Arvalia'nın (Kenkhrios) batısına yerleştirerek, daha Roma döneminde ana liman haline geldiğini belirtmektedir. R. Meriç ise limanı Alaman Gölü bölgesine konumlandırır. Crouch ise Türk Dönemi limanının Alaman Gölü bölgesinde olduğunu söyler (Meriç 1985, 30-31; Crouch 2004, 239-40; Brückner 2005, 97-98). C. Foss, Panormos limanının üç yönden korunaklı olduğunu ve ağzının doğuya açık olduğunu belirtmekte ve güney kısmında da rıhtımın bulunduğunu söylemektedir. Limanın yeri "Aziz Pavlos'un Hapishanesi" olarak adlandırılan kule aracılığıyla tanımlanabilir. Liman, burasıyla kumsalın ucundaki dik burun arasında yer almaktadır. Liman temelleri, bir duvar ve limanın üzerindeki tepede bir deniz fenerinin kalıntıları bulunmuştur (Foss 1979, 149).

Groh, Roma Döneminde Ephesos limanını irdelerken bir nehir limanından söz eder ve vadinin kuzey-doğusuna mal götürmek için ana liman ile nehir limanı arasındaki bağlantının nasıl sağlandığının net olmadığı söyler. Ayrıca limanın kapasitesinin toplam 30-40 gemi olduğunu belirtir (Groh 2006, 105).

1960'ların başında Ephesos ve çevresini çalışan L. Hopfgartner ise farklı görüşler ortaya koymaktadır. Rus keşiş Daniel, buradan geçerken "Muromorjanoe"yi gördüğünü söyler.

Daha önce de sözünü ettiğimiz gibi bu “Mermer Liman” olarak yorumlanmıştır. Ancak Hopfgarten, konu üzerine farklı görüşler ortaya koyar. Daniel, Ephesos ile limanın arasındaki mesafeyi 4 *verst*⁶³ olarak verir ki bu da 4 km’den biraz fazladır. 14. yüzyıl ortalarına doğru kente gelen Ludolph von Suchem, “Altelot” olarak tanımladığı Altoluogo’nun dışında bir de dört mil mesafede deniz kıyısında “Nova Ephesus” olarak tanımladığı bir kentten bahseder⁶⁴ (Hopfgartner 1962/3, 54). 14. yüzyıl sonundan gelen ve Ephesos’tan söz eden anonim bir metin de deniz kıyısında bir kentten bahseder⁶⁵.



Resim 43 Meryem’in Göğe Yükselişi (Adrian Isenbrant, 1520-1530, Ahşap üzerine yağlıboya - 115 x 160 cm, Cluny Müzesi, Fransa)

Hopfgartner, 14. yüzyıl Altologo limanını, Schindler’in haritasındaki Panormos limanının bulunduğu yere konumlandırır. Ayrıca Pamucak’ın güney ucunda yer alan limanı yine Altologo ve Hypsele⁶⁶ olarak tanımlar. Phygela’yı bugün bilinen yerine,

⁶³ Yaklaşık 1,06 km karşılığı Rus uzunluk birimi.

⁶⁴ “... Ab hac civitate antiqua Ephesi supra littus maris ad quattuor miliaria in loco quo est portus...” (Hopfgartner 1962/3, 54).

⁶⁵ “Vort van deser Stat by deme mer da is ny eyne newe Stat begriffen, die heischt ouch Alcelot, die is der turke, mer da wonent alremeist ryche koufledde, die Kirsten sint, und da sint vill Kirchen ind Cloister und zu der Stat koment alle lude van allen landen...” (Ennen 1862, 637)

⁶⁶ Ducas, Hypsele’yi “Ionia’da, Samos Adası’nın karşısında bir koyda” şeklinde tanımlar. Hopfgartner da bundan yola çıkarak Pamucak sahilinin güney ucundaki limanı Hypsele ile eşleştirir. Oysa Tomaschek, Hipsili’yi Cüneyd’in Osmanlılar’dan kaçarken son sığınma yeri olarak kullandığı Myonnissos olarak verir. Diğer yandan yine Tomaschek Sathas’dan “ ad locum vocatum Ipsili, qui et parum distat a Sio et est prope Theologum” şeklinde bir alıntı da yapar (Tomaschek 1891, 31).

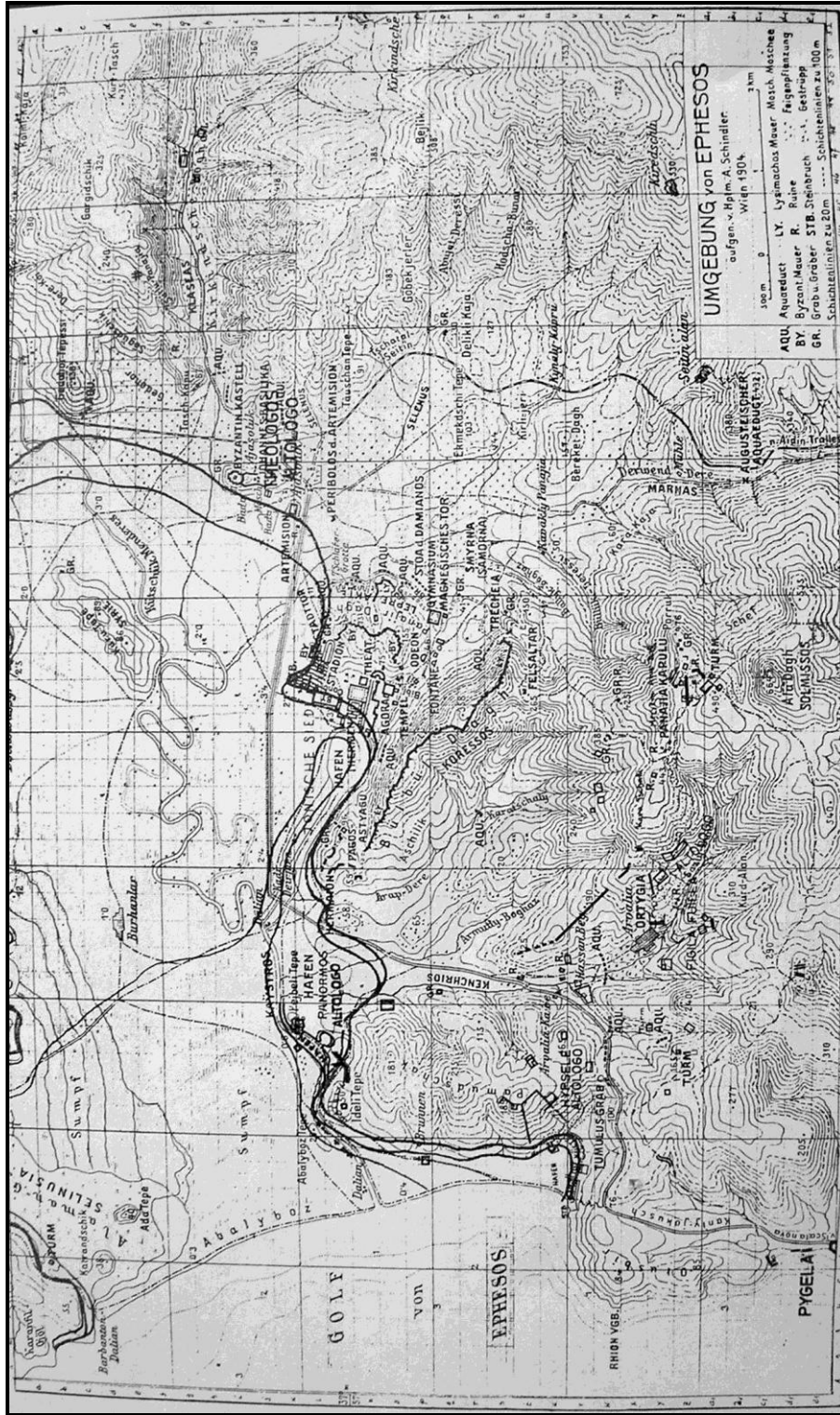
Rhion Burnu'nun hemen güneyine yerleştirirken, Figila/Fuilla'yı denizden içeri Ortygia'nın yerine koyar (Hopfgartner 1262/3, 52-66, Tav. 1).

L. Hopfgartner'in ortaya koyduğu bir başka ilginç durum ise David Gerard'a atfedildiğini belirttiği⁶⁷ ve merkez panosunda Meryem'in göğe yükselişini betimleyen bir panoda Altologo'nun, Pamucak'ın güneyinde yer alan limanının betimlendiğini söylemesidir (Hopfgartner 1962/3, 63, fig.34) (Resim 43)

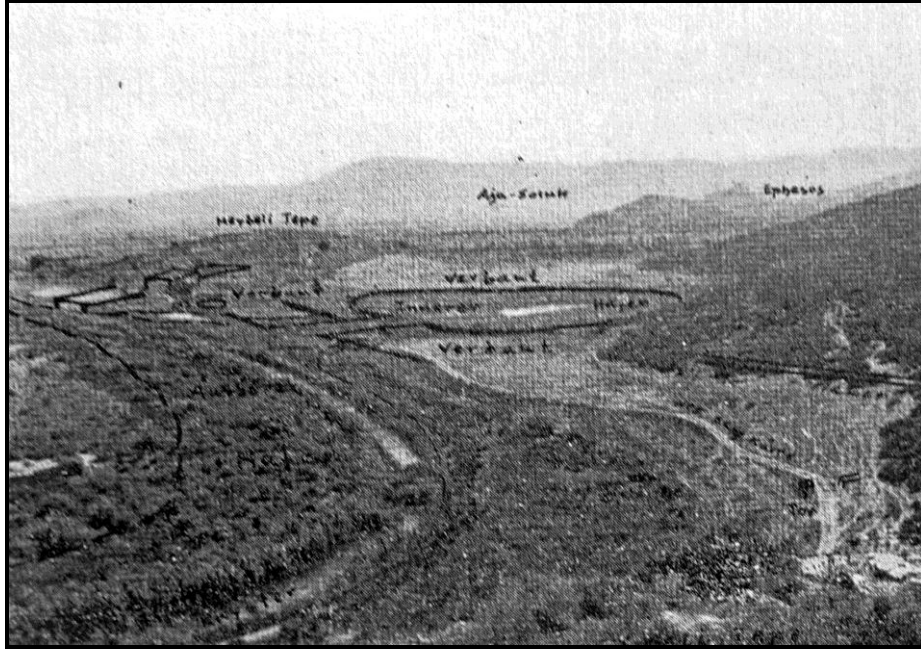
14. yüzyılın başında Müslüman Ayasuluk kentinin hala daha bir veya daha fazla limanı olduğundan söz edilmektedir. Gerçekten de antik Ephesos kentinin alınıp mermer bloklarla Kaytros Nehri deltasının kuzeybatısına doğru araç ve yaya geçişi için inşa edilmiş bir yol bulunmaktadır (Kraft et al. 2006, 145).

Öte yandan 1990ların başında Pamucak'ta yer alan Kumtepe'nin üzerindeki kalıntılara yönelik yapılan bir çalışmada Mercangöz, üç nefli bir bazilika olan yapının ziyaret edilen bir anı yapısı olabileceğini belirtmektedir (Mercangöz 1997, 55).

⁶⁷ L. Hopfgartner eserin Gérard David tarafından yapıldığını belirtmesine rağmen Musée National du Moyen Age'in şef konservatörü S. Gabrielle'nin yazdığına göre eser Brugge'de 1510-1551 yılları arası aktif olan Adrian Isenbrant tarafından yapılmıştır, http://www.musee-moyenage.fr/documents/mois_2010_02.pdf, 01.05.2010



Resim 44. L. Hopfgartner'a göre Ortaçağ Ephesos limanları (Hopfgartner 1962/3, Tav. I).



Resim 45 L. Hopfgartner'a göre Panormos limanı, Daniel'in "Muromorjanoë"si ve Ludolph von Suchen'in Altologo'su (Kuzey limanı⁶⁸).



Resim 46. Pamucak sahilinin güney ucunda yer alan liman⁶⁹.

⁶⁸ Yukarıda sözünü ettiğimiz gibi L. Hopfgartner, Ludolph'un kenti gördüğü 14. yüzyıl ortalarında iki limanı olduğunu ve her ikisinin de Altologo olarak tanımlandığını belirtmektedir. Bu nedenle Kaytros Nehri'nin ağzında yer alan bu limanı "Kuzey" limanı olarak tanımlar. Ancak kaynaklarda o dönemde Ephesos'un birden fazla limanı olduğuna dair herhangi bir ibareyle karşılaşılmamıştır.

III.A.6 Anaia

2001 yılından bu yana Prof. Dr. Zeynep Mercangöz başkanlığında yürütülen kazılarla günışığına çıkartılmaya başlanan kentten Ramsey, Anea veya Anaia olarak bahseder ve kentten sadece Bizans devrinde bahsedildiğini ve bir liman olduğunu yazar (Ramsay 1960, 118). Gerek tarihi belgeler, gerekse de arkeolojik buluntular binlerce yıllık bir yerleşimin varlığını gösterdiği ve bugünkü adıyla Kadıkalesi'nin üzerinde oturduğu höyüğün tarihine, tezimizin kapsamı dışında kaldığı için girilmeyecektir. Ancak kentin kaderiyle, bölgenin önde gelen limanı Ephesos'ta yaşanan sorunlar ve alternatif limanların öne çıkması arasında paralellik kurulabileceğini düşünüyoruz.

Kentin isminin Bizans döneminde piskoposluk merkezleri arasında geçtiğini görürüz. Buna göre Khalkedon Meclisi (İS 451), Hierokles Meclisi (İS 530)ve II. Nikaea Meclisi'nde (İS 787) Ephesos'un ardından ikinci sırada bir piskoposluk merkezi iken I., VII., VIII., X. ve Kilise listelerinde 23. sırada III., X.⁷⁰ ve XIII. Kilise listelerinde 21. sıradadır (Ramsay 1960, "ASIA" tablosu). 20. yüzyılın başında Söke'de oturan piskopos "Apiskopos Aneon/Anaia (Anea) Piskoposu" olarak adlandırılmaktadır⁷¹ (Mercangöz 2010, 279).

Kentin adı 11. yüzyılda IX. Konstantinos Monomakhos'un Nea Moni Manastırı'na (Khios) Anaia'da üretilen tahılı vakfetmesiyle bir kez daha belgelerde görülür⁷² (Dölger ve Wirth 1995, 32,no.914). Ancak kentin ismi "Ataia" olarak verilmiş ve kentin adı ve dolayısıyla da Bessai manastırının bulunduğu bölge üzerine bilim insanlarınca farklı görüşler ortaya atılmıştır⁷³. Foss, bu ismin Anaia olarak okunması gerektiğini belirtmektedir (Foss 1979, 129).

Kent, Laskaris belgelerinde *emporion* ve *kommerkion* (gümrük istasyonu) olarak tanımlanmaktadır (MM VI, 166, 183). Yine aynı dönemde Ephesos'a gitmek için karaya kullanılan bir liman görevi de görmektedir. Örneğin 1283-1289 yılları arasında

⁶⁹ L. Hopfgartner bu limanı Ortygia'nın limanı ve Yüksek Ortaçağ'da Altologo'nun güney limanı olarak tanımlar. Ayrıca Gerard David'in triptikonunda betimlediği liman olduğunu belirtir betimlediği liman.

⁷⁰ X. Liste, Ramsay'in "ASIA" tablosunda iki sütunda birden verilmiştir.

⁷¹ Z. Mercangöz bu bilgiyi T. Weigand ve H. Schrader'in "Priene" (Berlin, 1904) adlı çalışmasından aktarmaktadır.

⁷² Burada Bessai Manastı'ndan bahsedilir ve bunun Ataia yakınlarında olduğu belirtilir.

⁷³ Ayrıntılı tartışma için bkz. Foss 1979, 129, dipnot 52. ve Mercangöz 2010, 280, dipnot 7).

patriklik yapacak olan Kıbrıslı Gregorios, yanında eğitim görmek üzere Nicephorus Blemmydes'un yaşadığı Ephesos'a gitmek için Anaia'da karaya çıkmıştır. Ancak bu isteğini gerçekleştirememiş, bir süre farklı merkezler bulunmuş ve yolu Kıbrıs'a gitmek üzere yeniden Anaia'ya düşmüştür. Kaynaklarda fikrini değiştirdiği ve VIII. Mikhail tarafından yeniden ele geçirilen Konstantinopolis'e giden bir gemiye bindiği belirtilir (Papadakis 1997, 39). Bu anlatımdan da Anaia limanından uzak mesafeli yolculuklar için gemi bulunabildiği anlamı çıkartılabilir.

Bizans döneminde kenti ve limanını koruyan kale (Kadıkalesi) Helenistik, Roma ve Bizans devşirme malzemeyle inşa edilmiş görülmektedir. Kesin inşa tarihi bilinmeyen kaleyi Foss, inşa üslubundan yola çıkarak 12. yüzyıl sonu ile 13. yüzyıl başına tarihlemekte ve olasılıkla donanmayı ihmal eden I. Manuel zamanında kıyıların tahkimatlarla korunma gereksinimi arttığı bir dönemde inşa edildiğini belirtmektedir (Foss 1979, 125). Z.Mercangöz de inşa tekniğini değerlendirerek kaleyi Laskaris dönemine tarihlemektedir⁷⁴ (Mercangöz 2010, 281 ve dipnot 14).

Kent Laskarisler döneminde önemli bir limana dönüştüğünü gösteren bir başka belge Kasım 1242 yılından gelmektedir. Kendini *pinkernes* olarak tanımlayan Ioannes Komneos Kantakouzenos Angelos, Hiera Manastırını Anea (Anaia) *katapanikion*'unda ve Meandros bölgesinde vergilerden bağlaşıklık tutan bir *gramma* (mektup) yazmıştır (Nicol 1973, 311).

Nymphaeum Antlaşması ile Cenevizlilere kentte ticari ayrıcalıkların yanı sıra çeşitli yapılar inşa etme izni ve verilmiştir. Ancak 1265 yılında aynı ayrıcalıklar düşmanları Venedikliler de yararlanmışlardır (Foss 1979, 124). Bizans donanmasının zayıflaması, Ceneviz ve Venedikliler arasındaki bitmek bilmeyen savaşlar ve bölgede otorite yoksunluğu kenti bir korsan merkezi haline getirmiştir. Bu konuda Venedikliler'in 1268-1277 yılları arasında kendi tüccarlarının ve gemilerinin maruz kaldığı korsan saldırılarına ilişkin hazırlanan ayrıntılı listelerde Anaia'da konuşlanmış bir çok korsanın adı geçmektedir (Morgan 1976).

Adı geçen korsanlar arasında Anaia'lı Bulgarinus'un adı da geçmekteydi. Örneğin 16 Aralık 1275 yılında Bulgarinus, Andros'ta Negroponte'ye giden mal yüklü bir gemideki

⁷⁴ Bu konuda ayrıca bkz. Müler Wiener 1961, 65-74.

beş Venedikli tüccarın üzerine geldi. Onlara nereli olduklarını sorduğunda “Hepimiz Negroponte’den Venediklileriz” yanıtını aldı. O da “Tam aradığım insanlar” yanıtını verip, “O Venediklileri istiyorum. Arayıp bulun onları!” diye emir verdi. Hepsini yakaladı, güvence mektuplarını ayaklarının altına yapıştırıp, tüm mallarını alarak beş parasız sahile bıraktı. Tüccarların kayıpları büyük miktarda değildi. Sadece 231 hyperperi ve tekneleri gitmişti ancak Bulgarinus gibi maceracılar her taraftaydı. Bazı tüccarlar çok daha fazlasını kaybediyorlardı ve bu tür korsanlık ticareti büyük oranda etkiliyordu (Setton 1976, 428).

13. yüzyıl sonu ve 14. yüzyıl başında Anaia’nın da adının sıkça geçtiği ekonomik faaliyet olarak köle ticaretini görmekteyiz. Kölelerin etnik kökenleri arasında Tatar, Kuman, Türk, Bulgar, Alan ve Rusları sayabiliriz. Köleler arasında Bizanslılar da bulunmaktadır. Anaia’nın adı köle ticaretine dair belgelerde sıkça görülmektedir. 1300 yılında Anaia’ya ticari amaçla gelen ve köle ticareti de yapan tüccar Handaka’dan Stefano Mazamurdi’yi, 7 Mart’ta Samos’tan Maria adlı bir Bizanslı köleyi 18 *hyperpyron*’a, 30 Mayıs’ta da Ysilami, Feramardo ve Isa adında üç Türk köleyi 65 *hyperpyron*’a satmıştır. 1301 yılının 23 Mayıs’ında ise Venedikli Johannes Zane’ye Bizanslı (*genere Grecorum*) bir köle satar. Bir başka belgede ise, Anaia’da oturan Pantaleon de Spiga’nın 1304 yılında Handaka’da tüm aileleriyle birlikte iki Bizanslı köle sattığını bulmaktayız (Maltezou 2003, 257). Noter belgeleri dönemin ekonomik koşulları hakkında da bilgiler sunmaktadır. Örneğin kadın kölelerin fiyatının bir ineğinkinden biraz fazla ama bir atınkinden çok daha ucuz olan yirmi ila otuz *hyperpera* olduğunu bu belgelerden öğrenmekteyiz (Epstein 2006, 55).

C. Foss, 13. yüzyılın sonlarındaki zor zamanlarda kalenin terkedilmiş olduğunu ve kentin içerilerde daha güvenli bir yere kaydırıldığını belirtmektedir (Bugünkü Soğucak) (Foss 1979, 125). Oysa izleyen bölümde de görüleceği gibi özellikle 13. yüzyıl sonu ve 14. yüzyıl başında Anaia’da yoğun bir ticari faaliyet vardır. Öte yandan Giovanni di Antonio da Uzzano 15. yüzyılda Anaia’nın limandan üç mil uzaklıkta olduğunu yazmıştır (Müller-Wiener 1961, 67).

Andronikos’un Batı Anadolu’yu elinde tutma çabaları kapsamında bölgeye 1293 yılında Alexios Philanthropenos’u atamıştı. Philanthropenos, iyi bir komutan ve bilge bir

yönetici olduğunu kanıtlamış, 1294 ve 1295 yıllarında Menderes Vadisi'nde Türklere karşı başarılar kazanmıştır. Hatta o kadar fazla köle alınmıştır ki bir Türk kölenin fiyatının bir koyununkinden aşağıya düştüğü söylenmektedir. Bazı Türkler de teslim olmuş ve Philanthropenos'un ordusunda görev almışlardır. Ordunun önemli bir diğer kısmı ise Giritli paralı askerlerin oluşturduğu süvarilerdir. Venedik işgalinden kaçan bu Giritliler karıları ve çocukları ile birlikte Bizans'a sığınmış ve II. Andronikos onları Anaia ve Ephesos'a yerleştirmiş ve kendilerine *pronoiai* üzerinden %10'luk bir vergi ile finanse edilen uygun maaşlar bağlamıştır (Bartusis 1997,74).

Kent 1298 yılında da Türkler tarafından ele geçirilirse 1304 yılında bölgeye egemen olan Katalanlar, Türk yönetimine zorunlu bir kısa ara verdimiş ancak kısa bir süre sonra bölge kalıcı olarak Türklerin eline geçmiştir (Foss 1979, 125).

Anaia'daki kazı çalışmaları günümüzde Kadıkalesi olarak adlandırılan kalenin içinde, kuzeydoğu kısmındaki ana giriş çevresinde yoğunlaşmıştır. Ayrıca surların hemen dışında, güneybatı ucunda da kalenin üzerine oturduğu höyüğe yönelik kazı çalışmaları yürütülmektedir. Kalenin çevresinin tamamen yazlıklarla çevrilmiş olması, kent dokusuna yönelik çalışma yapılmasını engellemektedir. Ancak farklı zamanlarda, çeşitli nedenlerle özellikle Nazilli Sitesi içinde yapılan yol, kanalizasyon vb. çalışmalar nedeniyle yoğun miktarda arkeolojik buluntuya rastlanılmıştır. Bir liman kentinin başlıca unsuru olan liman yapıları bağlamında ise denizin karayla buluştuğu sahil kesiminde kum altında kalmış ve suyun içine doğru ilerleyen duvar izleri tespit edilmiştir.

Söz konusu sahil kalıntıları üzerine 2007 kazı sezonunda bir çalışma yapılmış ve kuzey – güney doğrultusunda bulunan duvar kalıntıları arasındaki toplam mesafenin 431,56 metre olduğu görülmüştür⁷⁵ (Plan 1 ve Resim 49-57). Plan 1'den de görülebileceği gibi duvar dizisinin en güneyinde yer alan bölüm diğer aralıklı kalıntılara göre daha bütün bir görünüm sunmaktadır. Bu bağlamda da duvar izini takip etmek ve daha fazla veri almak için bu kısım bir açma-kapama işlemiyle incelenmiştir (Plan 2).

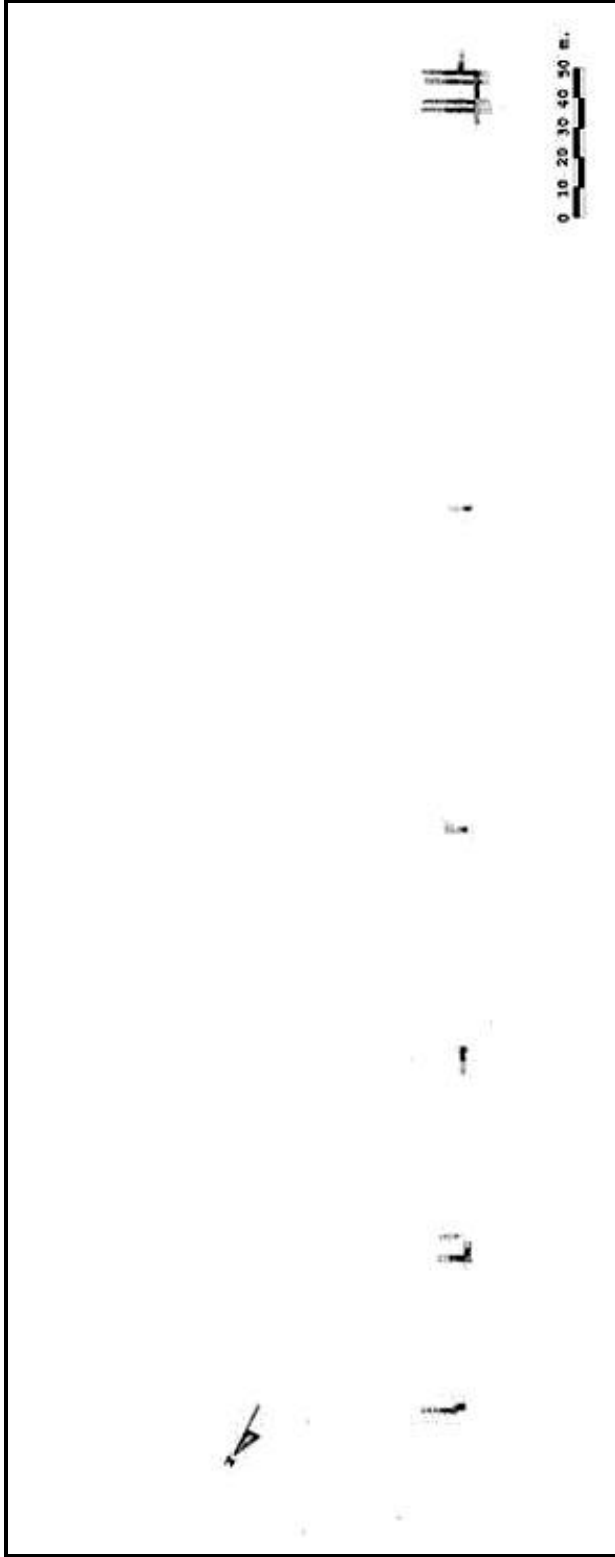
⁷⁵ Bu çalışma sadece doğal koşullarla (deniz, dalga ve rüzgar) nedeniyle açığa çıkan duvar kalıntılarını kapsamaktadır.

Çalışmalar sırasında duvarlardan harç örnekleri alınmış ve analizi yaptırılmıştır⁷⁶ (Tablo 1). Analize göre malzemelerin gözle yapılan incelemesinde, her ikisinin de bağlayıcı bir harç malzemesi olduğu anlaşılmaktadır. Bir hamur matrisi (bağlayıcı + su) ve kumdan oluşan bir karışım görülmektedir. Hamurun hacimsel oranının kumdan daha yüksek olduğu göze çarpmaktadır.

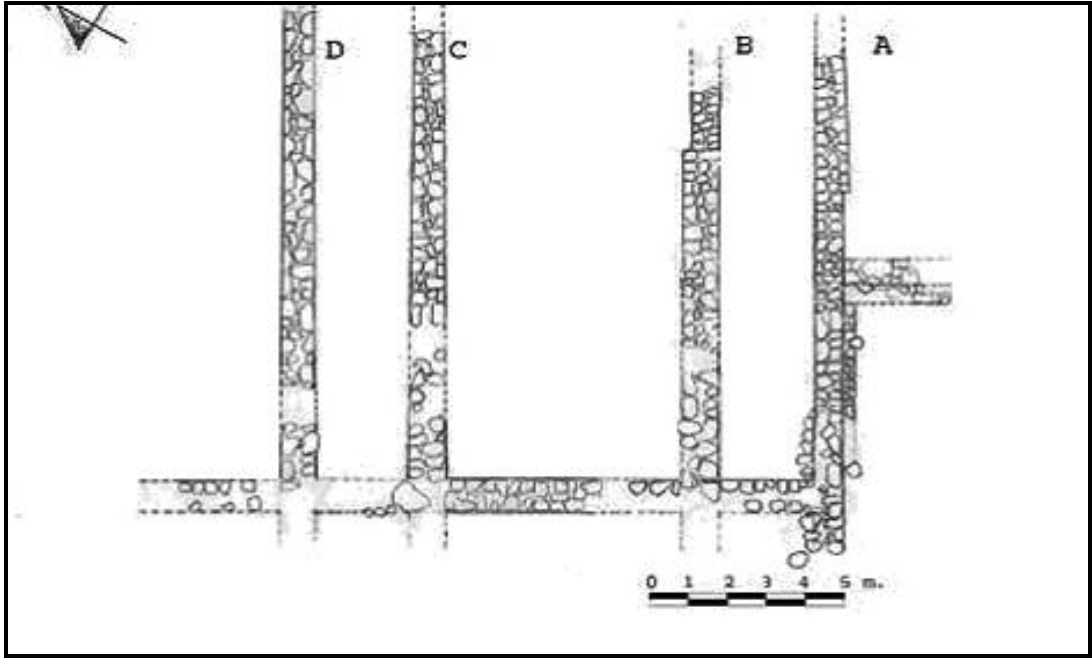
Kimyasal analiz sonuçlarına bakıldığında, doğal bir puzolan ve kireç karışımı bir bağlayıcı olduğu söylenebilir. Doğal puzolanlar volkanik küller, tüfler(traslar) ve pomza taşlarıdır. Örnekteki puzolanın pomza olduğu düşünülmektedir. Puzolanların reaksiyonu için su ile birlikte kireç gerekli olmaktadır. Örneklerde de puzolan ve yüksek oranlarda kireç kullanılarak bir bağlayıcının elde edildiği anlaşılmaktadır.

2008 yılında sahilde Harun Özdaş ve ekibi tarafından teknolojik olanaklar kullanılarak yine aynı kalıntılar üzerine kıyıda ve denizde bir takım çalışmalar yapılmış ancak henüz yayınlanmamıştır. Sözlü olarak aldığımız bilgiye göre araştırılan bölgede anıtsal bir dalgakıranı çağrıştırabilecek herhangi bir buluntuya rastlanmamıştır. Yine sahil sahilde Harun Özdaş ve ekibiyle eş zamanlı Anaia/Kadıkalesi kazı ekibi üyelerince (Y. Mergen, S. Mimaroglu, M. Mergen ve M. Mimaroglu ile şahsımın katıldığı bir çalışma yapılmış ve bazı mezarlara rastlanmıştır.

⁷⁶ Söz konusu harç analizi Batıçim Batı Anadolu Çimento Sanayi A.Ş.'ye bağlı Batı Beton işletmesi laboratuvarlarında gerçekleştirilmiştir.



Resim 47. Anaia / Kadikalesi sahil kalıntıları dağılım krokisi (Çizim. M. Kahyaoğlu ve F. İnanan)



Resim 48. Anaia sahil kalıntıları. Güney uçta bulunan ve kumun atılarak ön araştırmanın ve harç numunelerinin alındığı kısım. Numuneler A ve C’de alınmıştır (Çizim. M. Kahyaoğlu ve F. İnanan)

| ÖZELLİKLER | 1 NOLU DUVAR | 4 NOLU DUVAR |
|---|--------------|--------------|
| Kalsiyum Oksit (CaO) | 26,56 | 31,45 |
| Silisyum Dioksit (SiO ₂) | 41,05 | 35,33 |
| Aluminyum oksit (Al ₂ O ₃) | 3,85 | 2,89 |
| Demir Oksit (Fe ₂ O ₃) | 1,21 | 0,93 |
| Magnezyum Oksit (MgO) | 2,12 | 1,56 |
| Sülfür trioksit (SO ₃) | 0,15 | 0,10 |
| Sodyum Oksit (Na ₂ O) | 1,14 | 0,92 |
| Potasyum Oksit (K ₂ O) | 1,04 | 0,82 |
| Kızdırma Kaybı | 22,39 | 25,49 |

Tablo 2. Anaia/Kadıkalesi sahil temel kalıntılarından alınan harç numunelerinin kimyasal analiz sonuçları.

2010 yılı Mayıs ayında yine deniz dalgalarının kumları kaldırmasıyla yine aynı bölgede duvar kalıntılarının bazı bölümleri daha net ortaya çıkmıştır. 2007 yazında yaptığımız çalışmada duvarlar açılabilmiş ancak herhangi bir sert zeminle karşılaşılmamıştı. 2010 Nisan'ında ortaya çıkan kalıntılarda duvarlar ve bunların üzerinden yükseldiği sert zeminle karşılaşmıştır (Resim 58, 61, 62). Bunlar harç zemin olabileceği gibi sertleşmiş/taşlaşmış kum tabakaları da olabilir. Resim 59'de taşlaşmış zemin arasında tuğla parçaları görülmektedir. İki adet mimari parça kendini belli etmektedir. Bunlar olasılıkla kapı sövesidir (Resim 60, 63 ve 64). Resim 60'de parça diğerine göre daha uzun olmakla birlikte ucu kırılmıştır ve kontextinden uzaktır. Büyük bölümü kırılmış gibi görünen diğer parça da olasılıkla devşirilerek duvar inşası için kullanılmıştır.

Dikkati çeken bir diğer özellik zeminde ise dairesel ya da kare oluşumlardır (Resim 58, 60, 61, 64 ve 66). Resim 58, 59 ve 60'takiler aynı oluşum farklı açılardan görünümüdür. Resim 65'te çanak görünümünde dairesel bir oluşum ile onun hemen yanında yine dairesel ancak büyük bir bölümü kırılmış bir başka oluşum görülmektedir. Çapı yaklaşık 60 cm olan ve yapılan gözlemlerde sanki harçla oluşturulmuş gibi görünen bu dairesel yapının tabanında tuğlalar bulunmaktadır (Resim 65). Resim 66'da görülen kalıntı ise kare bir yapı göstermektedir. Kenar uzunluğu yaklaşık 50 cm'dir. Son olarak Resim 67'de bu duvar kalıntılarının sadece denizin karayla birleştiği bölgede görülmediği, daha yukarılara çıkıp yazlıkların bulunduğu bölgeye doğru devam ettiği gözlenmiştir.



Resim 49. Anaia/Kadıkalesi sahili-Ağustos 2007. Çoğu zaman kum ve yosunla örtülü temel kalıntıları deniz koşullarına göre daha çok ya da daha az belirgin olabilmektedir.



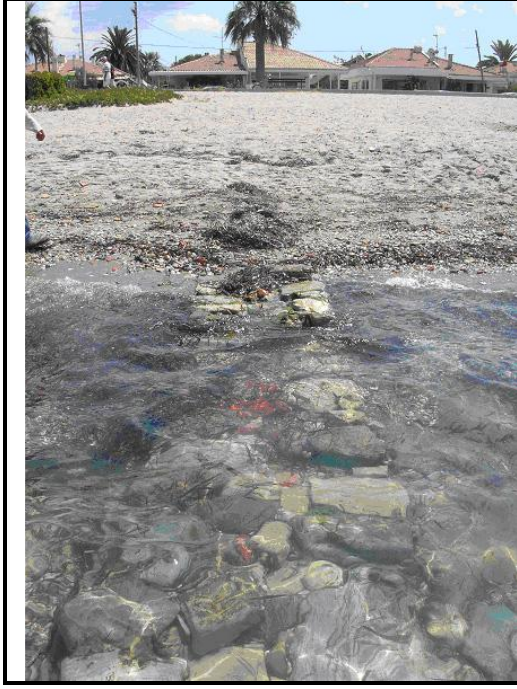
Resim 50. Anaia/Kadıkalesi sahili-Ağustos 2007. Kalıntıların güney kısmındaki A ve B temel kalıntıların üzerindeki kum atıldıktan sonraki hali.



Resim 51. Anaia/Kadikalesi sahili-Ağustos 2007. Temel kalıntısı A .



Resim 52. Anaia/Kadikalesi sahili-Ağustos 2007. Temel kalıntısı B.



Resim 53. Anaia/Kadıkalesi sahili-Ağustos 2007. Kuzeydeki temel kalıntılarının (C) açılmadan önceki hali.



Resim 54. Anaia/Kadıkalesi sahili-Ağustos 2007. Kuzeydeki temel kalıntılarının (C ve D) açılmış hali.



Resim 55. Anaia/Kadikalesi sahili-Ağustos 2007. Temel kalıntısı C.



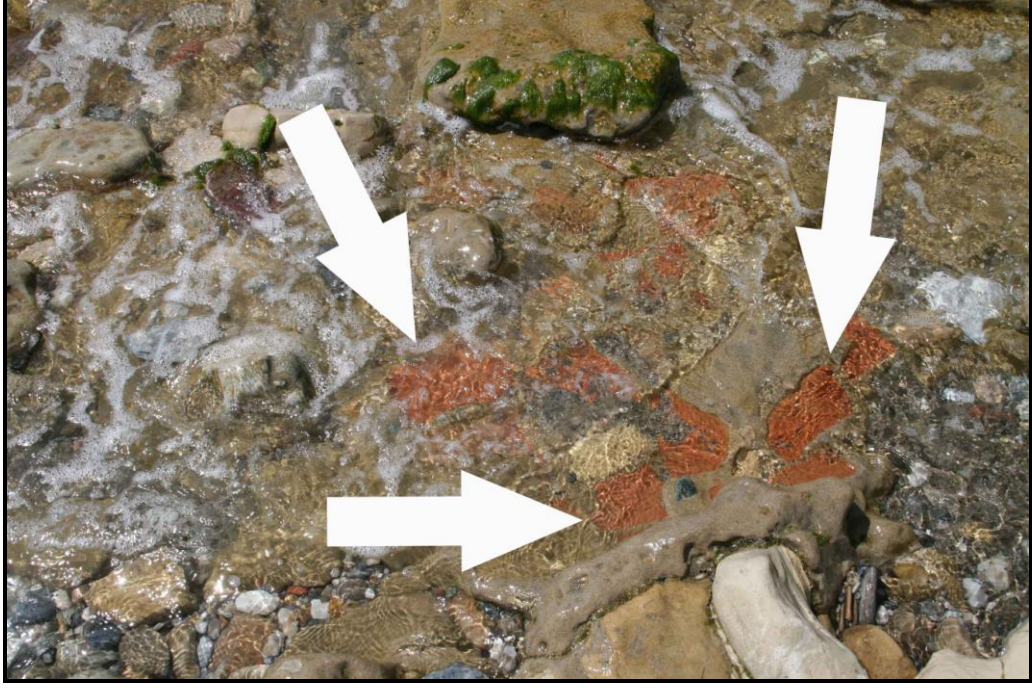
Resim 56. Anaia/Kadikalesi sahili-Ağustos 2007. Temel kalıntısı D.



Resim 57. Anaia/Kadıkalesi sahili-Ağustos 2007. “A” temel kalıntısının derinliği. Kumun ıslaklığı ve tabandan su gelmesi nedeniyle sağlıklı bir ölçüm yapılamamıştır.



Resim 58 Anaia/Kadıkalesi sahilinde kalıntılar (14 Nisan 2010)



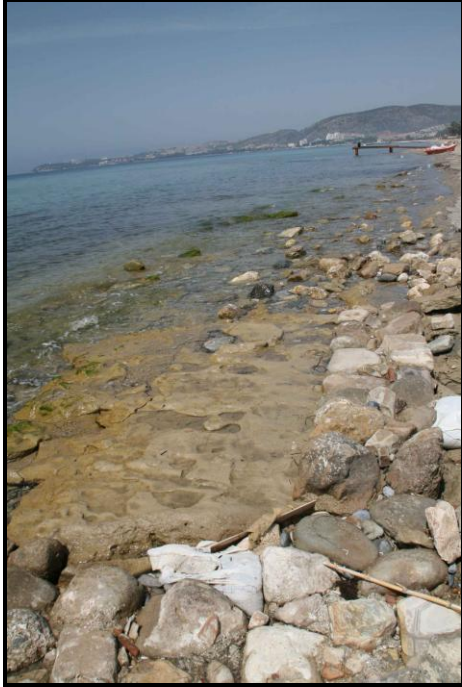
Resim 59 Anaia/Kadıkalesi sahilinde kalıntılarda tuğla malzeme (14 Nisan 2010).



Resim 60 Anaia/Kadıkalesi sahilindeki kalıntılardan olasılıkla bir kapı eşiği (?).
(14 Nisan 2010).



Resim 61 Anaia/Kadıkalesi sahilinde kalıntılar (14 Nisan 2010).



Resim 62 Anaia/Kadıkalesi sahilinde kalıntılar (14 Nisan 2010).



Resim 63 Anaia/Kadıkalesi sahilinde kalıntılar (14 Nisan 2010).



Resim 64 Resim 63'te görülen yapı taşının ayrıntısı.



Resim 65 Anaia/Kadikalesi sahilinde kalıntılar (14 Nisan 2010).



Resim 66 Anaia/Kadikalesi sahilinde kalıntılar (14 Nisan 2010).



Resim 67 Anaia/Kadikalesi sahilinde kalıntılar (14 Nisan 2010).

III.A.7 Miletos (Miletos/Balat)

Ephesos gibi bir nehir ve onun taşıdığı alüvyonlarla mücadele eden ve kaderi sonunda Meandros nehri tarafından belirlenen bir kenttir. Diğer bir çok kıyı kentinin aksine coğrafi konumu nedeniyle birden fazla limana sahiptir.

Günümüzde Yunanca Palatia sözcüğünden bozma Balat ismiyle anılan Miletos kenti, I. Iustinianus zamanında yeni bir katedralin inşası, hamamların onarımı ve limanın drenaj sisteminin elden geçirilmesi gibi kenti yeniden ayağa kaldırılmıştır. 7-8. yüzyıllarda yapılan yeni tahkimat antik kentin büyük bir kısmını dışarıda bırakarak tiyatroyu ve üzerine inşa edildiği tepeyi içkale olarak kullanmıştır. Sonuçta, olasılıkla 12. yüzyılda kent tamamen antik tiyatroya çekildi ve zamanın insanların tiyatronun bir zamanlar saray olduğunu düşünmeleri nedeniyle Palatia ismini aldı. Thrakesion teması içinde kalan Miletos Malazgirt savaşından sonra kısa bir süre Türklerin elinde kalmıştır. Yeniden Bizansın eline geçtiğinde 12. yüzyılda Mylasa ve Melanoudion temasına sokuldu. Bu dönemde kent küçük bir kasaba idi. Yaklaşık 1285 civarında Menteşe Türklerinin eline geçti (DOC 1991, 1372-3).

10. veya 11. yüzyılda kent duvarları ve tiyatro-kalesi bir deprem sonucu yıkılmış ve yeniden inşa edilmiştir. O zamanlar Miletos kenti tiyatronun üzerine kurulmuş bir iç kale ve antik kentin yıkıntıları üzerine kurulmuş küçük evleri çevreleyen daha geniş bir surdan ibaretti. Depremden sonra sadece içkalenin onarılması surların yıkılmaya bırakıldığını gösterir. Bu nedenle Komnenos ve Laskaris dönemi Miletos'u bir iç kaleden ve ovaya yayılan yerleşim yerlerinden oluşmaktaydı. Aslında kentin o dönemdeki adı da bu durumu açıklar niteliktedir: *to kastrōn ton Palatiōn* (Saray kalesi) (Foss 1977, 478; Müller-Wiener 1961, 34-5 ve dipnot 59).

Miletus 11. yüzyılda Batı Anadolu'nun diğer liman kentleri kadar önemli bir limandır (Vryonis 1971, 11). Miletus kenti ve Miletus-Mylasa yolu il kez Komnenoslar döneminde, 12. yüzyılın başında tahkim edilmiştir. Ardından Laskarisler döneminde de tahkimat yenilenmiştir (Müller-Wiener 1961, 29-36; Vryonis 1971, 220). I. Aleksios

Kommenos zamanında, tarihi belirsiz bir yazıttan Didyma yakınlarında Hiéron kalesinin yeniden inşa edildiğini biliyoruz⁷⁷ (Ahrweiler 1960, 184-185).

Manastır belgelerinden anlaşıldığına göre bölge, II. Ioannes Komnenos döneminde, 1133 yılından önce bir tarihte önemli ancak kısa süreli bir Türk akınına sahne olmuştur ki bu saldırı sonucunda diğerlerinin yanında Smyrna'daki Lembos Manastırı ile Miletos yakınlarındaki Latros Manastırı büyük zarar görmüştür (Ahrweiler 1965, 5).

Idrisi, Strobilos'tan Abydos'a yolculuğunu anlattığı bölümde Ephesos'un güneyinde bulunan Mateli adında bir kaleden bahseder. Ahrweiler bunun Miletos olduğunu öne sürer (Ahrweiler 1965, 34-35, dipnot 28).

Bölgenin Konstantinopolis'in Latin İşgali arefesinde Miletos'ta Sabbas Asidenos egemen olduğundan daha önce bahsetmiş ve Bizans topraklarının IV. Haçlılar tarafından paylaşım belgesi olan *Partitio Romaniae*'de Batı Anadolu'nun adının geçmemesinin bu bölgede Bizans egemenliğinden çok yerel yöneticilerin güçlü olmasına bağlandığını belirtmiştik (Ahrweiler 1965, 6-7; Oikonomides, 1976, 3).

Batı Anadolu'da bulunan üç önemli hac merkezinden bir tanesi Miletos yakınlarında bulunurdu. Bunlar Mysia Olympos'u, Ephesos yakınlarındaki Galesion Dağı ve Miletos yakınlarındaki Latros Dağı (Antik Latmos). Bu bölge 7. veya 8. yüzyılda keşişlerin ilgisine çekmeye başlamış, 10. yüzyılda önemli merkezlerden biri haline gelmiştir ve 13. yüzyılda hala daha ziyaret edilen bir yerdir. Bunda kurucusu Aziz Pavlos'un (Latroslu Pavlos) mezarından gelen iyileştirici yağ ve yağmur duası için kullanılan büyük bir kaya gibi cezbedici özelliklerinin de payı vardır. Aziz Pavlos'un mezarı üzerinde yanan lambanın yağın hem insanlara, hem de hayvanlara iyi geldiği ve hatta

⁷⁷ H. Ahrweiler'in burada, söz konusu kalenin onarım tarihi hakkında yaptığı tartışma aslında 11. yüzyıl sonlarında bölgedeki Türk egemenliğine dair de bir takım ipuçları taşımaktadır. H. Grégoire'in yazıttaki harf karakterlerinden yola çıkarak yapıyı 12. yüzyıldan daha önceki bir döneme tarihlenerek, Komnenos hanedanının öncesine vermektedir. Ayrıca bölgenin Türklerin elinden kurtulması için de I. Haçlı Seferi'ni *terminus post quem* olarak değerlendirmektedir. Ancak Ahrweiler yazıtı Girit ile ilintilendirerek metinde *protospathaire* Mikhail'den bahsedildiğini ve I. Aleksios'un bir mektubunda bir Girit dükünden bahsedildiğinden yola çıkarak (ki bu unvan 11. yüzyıldan sonra kullanılmaya başlanmıştır) yazıtın tarihinin H. Grégoire tarafından önerildiği gibi 988-989 değil 1089 ya da 1094 olduğunu öne sürmektedir. Bu gerçekte bölgenin bu dönemde Bizans'ın egemenliğinde olmadığı görüşünü düşürür. Ahrweiler Patmos manastırının belgelerinden bu dönemde Bizans birliklerinin varlığının anlaşıldığını yazmaktadır. Ahrweiler tartışmasını bölgenin tamamen Bizans elinde olmamasına rağmen daha iç bölgelere ulaşmak için bir deniz kalesi inşa etme düşüncesinin yabana atılamayacağını belirterek bitirir.

cüzamı bile iyileştirdiğine inanılırdı. Yerel köylüler kuraklık zamanı *hagios lithos* olarak adlandırdıkları dağın tepesindeki bu kayaya gelip dua ederlerdi. Latros'u ziyaret edenler arasında Kutsal Topraklar'a yaptığı hac ziyaretinden dönen geleceğin patriği Athanaïos da vardır (1250 civarı) (Foss 2002, 134 ve dipnot 32, 138,139, 143).

Roma Dönemi'nde kentin en azından dört adet limanı bulunmaktaydı: Aslanlı Liman, Tiyatro Limanı, olasılıkla Athena Tapınağı'na yakın bir liman ve yarımadanın doğu yakasında batı rüzgarlarından korunan bir liman. Brückner ve ekibinin Güney Agorası'nın doğusunda yaptığı sondaj çalışmalarında Erken Roma döneminde hala derin bir liman olduğuna dair bulgulara rastlanmıştır. Aslanlı Liman'daki anıtta bulunan bir yazıt limanın kullanımına dair bazı ipuçları vermektedir ve Roma İmparatorluk döneminde orta boy gemilerin limanı kullanabildiğini göstermektedir ki bu da yaklaşık 2 metrelik bir derinliğe karşılık gelir (Brückner vd. 2003, 130-1). Aslanlı Liman'ın ağzında çökme hızının İÖ 1. yüzyıl- Erken Bizans Dönemi arasında (İÖ 75- y. 400) 12,2 mm olduğu düşünülürse (Brückner 2006, 76) 11. ve 12. yüzyılda bu liman kullanılma olasılığı oldukça azdır. Ayrıca yapılan sondaj çalışmalarında Aslanlı Liman'da Erken Bizans Dönemi'ne tarihlenen amfora ve pişirme kabı parçalarına rastlanmıştır (Brückner vd. 2003, 134, fig. 6). Strabo tarafından da söz edilen ve Güney Agora'nın doğusunda olduğu tahmin edilen limanın da Roma İmparatorluk Dönemi'nde veya hemen sonrasında atık malzemeye doldurulduğu anlaşılmaktadır. Olasılıkla o zamana kadar zaten çökelti nedeniyle kullanılmaz duruma gelmişti. Jeomanyetik ölçümlerde liman kompleksine ait olduğunu düşünülen yapılar ve o dönemde deniz olduğu düşünülen bölgede görülen yapıların dok ya da dalgakıran olduğu düşünülmektedir. Ayrıca Tiyatro Limanı'nın Roma döneminde dibinin kazıldığı bilinmektedir (Brückner 2006, 76; Graeve 2007, 627).

Son dönemde Miletos'ta yapılan jeomanyetik çalışmalar büyük ağırlık kazanmıştır. Buna bağlı olarak kentin tahmini batı deniz duvarının güney bitimi çevresinde yapılan jeofizik ölçüm sonuçları hiç beklenmeyen sonuçlar vermiş ve Kalabak Tepe yakınında yeni bir liman keşfedilmiştir. Von Graeve bu sonucun, Kalabak Tepe'nin Arkaik dönemde bir yerleşim yeri olarak önemini vurguladığını söylemektedir. Ancak bölgenin Ortaçağ tarihine dair kullanımı konusunda bir şey söylememektedir (Graeve 2002, 82).

Miletos kenti Bizans döneminde bölge artan bir şekilde istikrarsız bir hale gelmiş ve savunma çok daha önemli bir hal alırken bu istikrarsız koşullarda ticaret daha az önemli hale gelmiştir. 10. ve 11. yüzyıllarda Kaletepe yeniden tahkim edilmiş ve derince bir kuyunun su sağladığı bu tahkimat savunmanın merkezi haline gelmiştir. Latmos körfezinin dolmasıyla kente ulaşımında yeni yollar ortaya çıkmıştır. Aslanlı Liman'da 3 metre derinlikte geç dönem amforalarının bulunması bu dönemde limanın dolmasının hızlandığını göstermektedir (Greaves 2000, 68-69).

Tüm bu olumsuz doğa koşullarına rağmen kent denizle bağlantısını sürdürmeye devam etmiş ve 14. yüzyılda Menteşe Beyliği'nin başkenti ve en önemli ihracat limanı haline gelmiştir.

III.B Batı Anadolu kıyılarındaki diğer limanlar

Bu bölümde yine kuzeyde başlayarak güneye doğru Batı Anadolu kıyılarında bir önceki bölümde ele aldığımız limanlar kadar öne çıkamamış ve 12. ve 13. yüzyıllarda yaşamın devam ettiği kıyı kentlerine bakacağız.

Dearborne Karaburun'u antik Melaena Acra veya Kara Nokta (Black Point) olarak tanımlar (Dearborne 1819, 84). Çeşme, yaramadının batı ucunda antik Kyssus üzerine kurulmuştur. Erythrae ise Çeşme'nin 2 "leauge" kuzeyinde ve bugün Rytre olarak adlandırılan köyde olmalıdır (Dearborne 1819, 86). Dearborne Scala Nova'yı Miletosluların Neapolis'i olarak tanımlar (Dearborne 1819, 86-7).

Ayvalık

Edremit Körfezi'nin güney kısmında adalarla çevrili körfezde yer alan Ayvalık antik Kisthene olarak tanımlar. Kent olasılıkla Mithridates savaşları sırasında yıkılmıştır çünkü Strabon ve Plinius kentin yıkıntı halinde olduğunu söylerler. Bu arada Bizanslı Stephanos, Passanda adlı bir yerleşimi Kisthene ve Adramyttion arasına yerleştirir (Clarke 1888, 292).

Ayvalık'ın kuzeyinde ve Alibey Adası'nın batısında yer alan adalar grubundaki Maden Adası'nda galen, çinko, sülfür, piritden ve ikincil olarak daha düşük oranlarda bakır içeren bir maden işletilmiştir (Wagner vd. 1984, 58). Adada, Kaletepe denilen yerde bir

tahkimat bulunmaktadır ve kullanılan malzeme ve inşa tekniği Mytilene'deki Ceneviz kalesini anımsatmaktadır (Pitarakis 1988, 155;)

Choiseul-Gouffier Dikeli-Keui olarak tanımladığı ve Midilli Adasına gitmek için “çok küçük” bir gemiye bindiği Dikili'nin antik Atarneus olduğunu düşünmüştür (Choiseul-Gouffier 1809, 18-19).

Pitane (Çandarlı)

Dearborne Çandarlı Körfezi hakkında da şunları yazar:

“Uzelaffi veya Sandarli Körfezi'nde (antik Kumaeus ya da Kyme) Nemount ve Sandarli kasabaları vardır. Yunanlıların Phokea'sı, Türklerin Foilleri'si Uzeloffi Körfezi ve Smyrna arasında yer alan ve antik Phocaea üzerinde yer alan küçük bir köydür. Ancak kayalık bir grup ada tarafından korunan iyi bir limana sahiptir.” (Dearborne 1819, 53).

Yarımada düzensiz bir duvar işçiliği gösteren ve 2.44 metre kalınlığında bir surla çevrilmiştir. Strabo kentin iki adet limanı olduğundan söz etmektedir. Bir tanesi batıda, bir adacığın üzerinde bulunan kuleye doğru ilerleyen bir mendirekle oluşturulmuştur. Doğuda ise böyle bir yapı çalışması görülmez. Ancak doğal olarak korunaklı olan bu limanda olasılıkla böyle bir inşai faaliyete gerek görülmemiştir (Bean 1979, 89).

George Bean ve Freya Stark kaleyi Venedik yapımı olarak tanımlarlarken Pitane'deki nekropolisi kazan Ekrem Akurgal kalenin Ceneviz yapımı olduğuna ve 13. ya da 14. yüzyılda inşa edildiğini söylemektedir (Freely 2004, 86). Buna göre kale ilk olarak 13. veya 14. yüzyılda Ceneviz şövalyeleri tarafından inşa ettirilmiş ve sonradan, belki de 15. yüzyılın ikinci yarısında Türkler tarafından yenilenmiştir (Akurgal 1989, 340).

Elaea (Elaiia) (Zeytindağ)

Gyrneum'un 6,5 km kadar kuzeyinde yer alan Elaia'nın adı Yunanca'da zeytin anlamına gelmektedir ve bugün de ören yerinin 5 km kadar kuzey-doğusunda Zeytindağ adından bir köy bulunmaktadır. George Bean, Elaia'de Gryneum'a göre daha fazla kalıntı bulunduğunu belirtmektedir. Antik dönemden gelen en belirgin kalıntı şimdi Taş Liman olarak adlandırılan liman duvarıdır. Çamurlu bir arazi boyunca yaklaşık 183 metrelik uzunluğa sahiptir. Duvar yatay olarak yerleştirilmiş ve metal kenetlerle

birleştirilmiş büyük taş bloklardan oluşmaktadır. Kenetler bulunmamakla birlikte delikleri görülebilmektedir. Limanın diğer duvarları ve rıhtım ise görülememektedir (Bean 1979, 86)

2006 yılından beri Pergamon kazıları çerçevesinde Felix Pirson ve ekibi Elaea'da daha çok jeoarkeolojik ölçümlere dayanan çalışmalar yapmaktadırlar. Kentin Helenistik dönemine yoğunlaşan çalışmalarda Elaea'nın modern kıyı çizgisi boyunca jeofiziksel ölçümler yapılarak dalgakıranlar, rıhtım yapısı ve bina strüktürleri saptanmıştır. Limanın büyüklüğü konusundaki beklentileri aşan bir durum ortaya çıkmıştır. Büyükçe liman yapıları ve güllerin bulunmuş olması, burasının askeri önemini vurgulamaktadır⁷⁸.

Günümüz kıyı şeridinden yaklaşık 1 x 2 km'lik sığlık alanda işlevleri saptanamayan diğer liman yapıları (dalgakıran(?), set(?) tersane(?)) keşfedilmiştir. Araştırmacılar bu liman yapılarının yapım tekniğinin ve tarihi bağlamının Hellenistik dönemi işaret ettiğini ancak bu görüşün yapılacak diğer çalışma ve araştırmalarla da desteklenmesi gerektiğini söylemektedir. Bu araştırmaların da Bergama Krallığı'nın deniz gücüne dair önemli bilgi vereceğini eklemektedirler⁷⁹.

Arkeolojik yüzey araştırması buluntuları arasında, öncelikle MÖ. 3. binden Bizans dönemine kadar seramik buluntular gelmektedir. Yüzey araştırmaları, işlevsel ve yerleşim tarihi bakımından kent içindeki buluntulardan farklılık gösteren bu buluntu malzemeleri üzerinde önemli konsantrasyon gerektiğini ortaya koymuştur. Klasik döneme kadar akropolis tepesi etrafında yoğunlaşan yerleşimin, Hellenistik dönemde genişlemeye başladığı sanılmaktadır. Geç Bizans dönemine ait seramik olmaması, yazılı kaynaklarda kentten 10. yüzyıla kadar sözü ediliyor olmasıyla örtüşmektedir⁸⁰.

Oysa Angold, Komnenoslar döneminde kilise ve toplumu irdelediği çalışmasında Elaia piskoposu olan ünlü bir din adamının, aşırı çilecilik ve oruç tutma düşkünlükleriyle ünlü Bogomillere katılmış olmasından kuşkulandığından ve kösil öncesi yumurta ve peynir

⁷⁸ <http://www.dainst.org/index.php?id=650&sessionLanguage=tr>, 10.02.2010

⁷⁹ a.g.e.

⁸⁰ a.g.e.

yiyecek böyle olmadıklarını kanıtlamaya çalıştıklarından söz eder (Angold 1997, 490-1).

Elaea çoğu "Notitiae episcopatum" tarafından Efes'e bağlı bir piskoposluk olarak belirtilmiştir. Ancak sadece üç piskoposunu biliyoruz: 451'de Isaias, 787'de Olbianus, 12. yüzyılda Theodulus. 10. yüzyılda Latros'da keşiş olan Genç Pavlos burada doğmuştur. Kent İzmir ili içinde Kilise Köy'ün (Kilise Keui) üç kilometre kadar uzağındadır⁸¹.

2008 yılında başlanan çekirdek sondajlar önemli sonuçlar ortaya koymuş ve kentin kuzeyindeki ovada denizin karaya en çok ne kadar ilerlediği saptanmıştır. Yani kıyı çizgisinin eskiden ulaştığı yer belirlenmiştir⁸².

Gryneum

Antik dönemde Apollo tapınağıyla ünlü bir yerleşim yeri olan Gryneum, Yeni Şakran'ın 800 metre kadar güneyinde bulunmaktadır ve Temaşalık⁸³ Burnu ile tanımlanır. Choiseul-Gouffier kenti küçük bir yarımadanın üzerinde diye tanımlar (Choiseul-Gouffier 1809, 18). Apollon Tapınağı'nın da, açık izler bulunmasa da bu burun üzerinde bulunduğu düşünülmektedir. Bean burada, bir düzineden fazla yivsiz sütun parçası görmüştür ancak bunların Bizans dönemine ait olabileceğini belirtmektedir. Herhangi bir liman izine rastlanmamakla birlikte Plinius kentin limanından övgüyle söz etmektedir. Öte yandan Bean, "Mediterranean Pilot"a dayanarak limanın ancak küçük tekneler tarafından kullanılabilirliğini belirtmektedir (Bean 1979, 84-5).

Myrina

Myrina, Güzelhisar nehrinin ağzında yer alır. Kent iki tepe (Birri Tepe ve Öteki Tepe) üzerinde yer alır. Akropolisi oluşturan Birki Tepe poligonal duvar kalıntılarını yanı sıra tepenin doğu kısmında bir parça Bizans dönemi duvar kalıntısı vardır (Bean haritasında E). Öteki tepenin üzerinde kalıntı bulunmamakla birlikte teraslanmış olması nedeniyle antik dönemde yerleşim yeri olarak kullanılmıştır (Bean 1979, 81).

⁸¹ S. Pétridès, "Elaea", <http://oce.catholic.com/index.php?title=Elaea>; 14.06.2010

⁸² a.g.e.

⁸³ Choiseul-Gouffier burayı "Tamakalli" olarak adlandırır (Choiseul-Gouffier 1809, 18)

İS 17'de gerçekleşen depremde Myrina'da zarar gören 20 kentin arasındaydı. İmparator Tiberius, Myrina da dahil olmak üzere bu kentlerin yeniden imarı için yardım etmiştir. Kentin adının Sebastopolis (ya da İmparator'un kenti) olarak değiştirilmiştir. Bu isim Plinius zamanında kullanılan isimdir ancak daha sonra eski ad yeniden kullanılmaya başlanmıştır (Bean 1979, 80).

Kentin liman kalıntılarını Choiseul-Gouffier de görmüştür. Nehri *Caïcus* olarak tanımlar ve kuvvetli bir yapıya sahip olduğunu belirttiği limanın nehrin getirmiş olduğu malzemeler tarafından örtüldüğünü belirtir. Yakındaki köyün adını ise "Kaslé" olarak verir (Choiseul-Gouffier 1809, 18).

Denizin içinde kalmış taş bloklar üzerinde gemi bağlama yerlerini bulunduğu bölgeyi Bena, antik dönemden gelen küçük bir rıhtım olarak tanımlamaktadır. Benzer bloklar Teos'ta da görülebilir (Bean 1979, 81). Birki Tepe'nin kuzey yamaçlarında 1880-82 tarihlerinde kazılan 4000-5000 mezar vardır. Bulunan yazıtlara göre mezarlığın tamamı geç Helenistik döneme tarihlenmektedir (Bean 1979, 81-2).

Cyme (Kyme)

Greک ve Roma dönemlerinde bölgenin en önemli kenti olan Kyme, Strabon'ya göre tüm Aeolis kentlerinin en büyüğü ve en iyisiydi (Bean 1979, 77). Kyme'nin varlığı sekizinci yüzyıldan sonra bitmiş gibi görünmektedir. Kentteki piskoposluktan son kez 797'deki İkinci İznik Konsili'nde söz edilir. Konstantinos Porphyrogenitus Tharakesion teması içinde Pergamon ve Myrina'ya yer verirken Cyme'den bahsetmemektedir (Choiseul-Gouffier 1809, 18).

1925 yılında Çekoslovak arkeologlar ve 1980-84 yılları arasında İzmir Arkeoloji Müzesi tarafından yapılan kazı çalışmalarının ardından Kyme'deki kazılar, 1985 yılından bu yana İtalyan arkeolog Sebastiana Lagona tarafından yürütülmektedir.

Bean, limanda bulunan yapılardan malzemelerin İzmir, İstanbul ve diğer kentlerin yapımında kullanılmak üzere deniz yoluyla taşındığını belirtmekle birlikte bu aktivitenin dönemini belirtmez. Ayrıca kentin kalesinin 15. yüzyılda Fatih Sultan Mehmet tarafından yıkıldığı belirtir (Bean 1979, 79).

Liman yapıları bağlamında, doğu-batı yönünde ilerleyen, yaklaşık 180 metre uzunluğunda ve uç tarafta, ana gövdeyi yatay kesen, 15 metreden fazla uzun başlık kısmı ile bir "T" harfini oluşturan yapı başlıca öneme sahiptir. Rıhtım, yeşil-gri renkte dörtgen biçimli taşların sıralar halinde dizilmesiyle ve aralarda kompakt şekilde yerleştirilmiş taş doldurma malzemesinden oluşmaktadır. Blok taş dizilerini birbirlerine bağlamak için kullanılan pek çok kurşun kenet oyuğu dikkati çekmektedir. Uç kısımda ise taş ve kırık tuğla karışımı beton yamalar görülmüştür, Rıhtımın ilk aşamada inşası, daha sonra da özellikle baş taraf ve dipteki kısmı olmak üzere geniş kapsamlı bir şekilde sağlamlaştırılması, bu yapının en az iki dönemini ayırt edilmesini sağlamaktadır (Lagona 1993, 30). Lagona'nın beton yamalar olarak değerlendirdiği bölüm ilgi çekicidir. Ancak Lagona bu eklentinin yapıldığı dönemi tanımlamamaktadır.

Kentin yakınından iki dere denize kavuşur. Güneyde olan nehir alanı bataklığa dönüştürmüşken, kuzeyde olan dere, Kyme paralarında da bulunan *Xanthus* olarak tanımlanmaktadır. Bu iki derenin ağzının arasında şimdi suyun altında kalmış iki mendirek kalıntısı vardır. Güneyde bulunan daha iyi korunmuş ve duvar işçiliği daha iyi görünmektedir. Alman araştırmacıların çalışmalarına göre deniz yüzeyi Klasik Antikite'den bu yana 1,52 metreye kadar yükselmiştir (Bean 1979, 79). Parapetti, sadece mendireklerin değil ilerleyen satırlarda işleyeceğimiz, Ortaçağ yapısının bir kısmının da deniz içinde kaldığını belirtirken, bölgenin son 2000 yıl içinde yaklaşık 150 cm kadar su içine girdiğini yazmaktadır (Parapetti 2004, 61).

“At nalı” adı verilen kısmın (Bean haritasında D) iç tarafında Lagona tarafından Ortaçağ yapısı olarak adlandırılan bir yapı bulunmaktadır. Lagona, Ortaçağ yapısının her ne kadar alışlagelmiş usulün dışında kalarak oldukça karışık bir görünüm sunsa da, limanın orta kısmına rastlayan alanın kullanılır bir şekil alması için inşa edilmiş bir yapı, çeşitli dükkanları ile pazar yeri gibi gittikçe bütünlük görünümü kazanan bir kuruluş olduğunu düşünmektedir (Lagona 1987, 90-91). Ayrıca Ortaçağ yapısının dıştaki kısmını kuvvetlendiren dört adet kule bulunmaktadır (Lagona 1990, 70). Lagona, bu yapının limanın ortasındaki alanın korunması için çok çeşitli ve başka yapılardan söküldüğü fark edilen (çok düzgün büyük taş blok taşlar, sütun parçaları gibi) taşıma malzeme ile özen gösterilmeden ve süratle, olasılıkla Bizans devrine ait daha eski bir

yapının ayakta kalan kısımlarından yararlanılarak inşa edilen bir tahkimat olduğu ve 13. yüzyılda Anadolu’da görülen diğer örneklere benzediği görüşündedir. Limanın ortasını koruyan tahkimatlı yapı, 12. ve 13. yüzyıllarda Kyme’nin yerleşim merkezinde, Efes Ruhani Meclisi (Concilio) sırasında bir piskoposun misafir edildiği ve söz konusu yerleşme alanının etrafındaki tepelerle çevrelendiğinden dolayı dışarıdan gelebilecek tehlikelere karşı söz konusu alanın korunması gerektiğine işaret etmektedir. Yine bu bölümden 12. ve 13. yüzyıl tarihlenebilecek çok sayıda seramik elde edilmiştir. Ayrıca liman bölgesi olarak tanımlanan bölgenin güney-doğusunda Helenistik kalıntılar üzerine Roma döneminde inşa edilen bir girişin kapatılarak Bizans döneminde bir yerleşim yeri olarak kullanılmıştır. Taban döşemesi, pişmiş toprak borular ve bulunan bol miktardaki pişmiş toprak kırıkları bu görüşü destekleyen sağlam bir göstergedir (Lagona 1988, 55; Lagona 1990, 70; Lagona 1993, 28).

Yapının kuzey kısmı doğrudan dalgakıran üzerine yapılmış olabilir. Kaleye ana giriş kuzey-doğuda iki kulesi arasından bulunmaktadır. Kalenin doğu ve güney-doğusunda yaşam mekanları vardır. Parapetti, kazı çalışmaları sonucu çıkan seramik malzemeye dayanarak yapıyı 13. yüzyıla tarihler. Doğu kapısının dışında bulunan ve 15. yüzyıla tarihlenen bir dizi mezar, yapının bu kısmının devreden çıkması ve işlevselliğini yitirmesine dair fikir vermektedir. Kentin adı belgelerde son kez 1229’da piskoposluk merkezi olarak geçer. 13. yüzyıldan itibaren kentin adı portolanlarda ve haritalarda görülmez. 1426-1447 tarihleri arasında Khios’a yerleşen hümanist Anconalı Ciriaco kenti ziyaret etmiştir ve burasının Khrysonea olduğunu düşünmüştür. Parapetti ise kentin olasılıkla portolanlarda görülen “Krisona” olarak tanımlanmış olabileceğini belirtir (Parapetti 2004, 62).

Parapetti, arkeolojik verilerin liman bölgesinin 11. ve 12. yüzyıllarda terkedilmiş olduğunu gösterdiğini yazmaktadır. Kalenin aceleyle inşa edildiği ve bir grup ailenin yaşayacağı şekilde düzenlendiği görülmektedir. Dalgakıranı o dönemde hala daha kullanılabilir durumdadır ve bir şekilde karadan korunması gerekmektedir. Parapetti, aynı şekilde söz konusu tahkimatın Cenevizlilerin 13. -15. yüzyıllar arasında Phokaea, Khios ve Smyrna bölgesindeki ticareti korumak için yaptıkları tahkimatlardan olmadığını ve duvarların zayıf bir teknikle inşa edildiğini vurgular (Parapetti 2004, 63-

4). Coscorella kaleyi Bizans kalesi olarak tanımlayıp olasılıkla Selçuklu akınlarına karşı I. Manuel Komnenos'un girişmiş olduğu tahkimat programı ile ilintilendirmiştir (Coscarella 2006, 63).

Cyme'de bulunan Ortaçağ seramiğinin hemen tümü Bizans tipindedir ve İtalya çıkışlı ithal edilmiş seramik ile İslam dönemi seramikleri çok enderdir. Ortaçağ seramik buluntuları bağlamında 12. ve 13. yüzyılların söz konusu olduğu söylenebilir (Lagona 1993, 170).

Klazomenae

Liman adanın batı kıyısındaki koyda yer almaktaydı. Bu körfezin kuzeyinde hemen tamamı suya gömülmüş ancak düzenli kesilmiş bloklardan oluşan dalgakıran görülmektedir. Bean bunun antik döneme ait olabileceğini söyler. Adanın kuzey ucunda da bir rıhtım kalıntısı bulunduğunu ve denizin de buradan düen bloklarla dolu olduğunu söylemektedir. Adayı karaya birleştiren yolun da rüzgarın uygunluğuna göre doğu ya da batı tarafından bir bağlama ve karaya çıkış yer olarak kullanılabilmiştir (Bean 1979, 104).

Bean, Bizans ve Osmanlı döneminde gerek yakın kentlerden, gerek başkentten gemilerin gönderilip Klazomenae, Iasus veya Kyzicus gibi kentlere gemiler gönderip buradaki yıkıntılardan yeni inşaatlar için taş almanın yaygın olduğu görülmektedir (Bean 1979, 105).

Liman Tepe kazıları sırasında prehistorik dönemden gelen bir dalgakıran bulunmuştur. 100 metre uzunluğunda, 35 metre genişliğinde olan bu dalgakıran Ege Denizi'nin yükselen suları altında kalmıştır (Erkanal 1998, 392)

Bu buluntular doğrultusunda söz konusu kalıntının tam olarak tarihlenmesi şu an için mümkün değildir. Anıtsal boyutlardaki kalıntının doğrultusu dikkate alınırca, bu düzenleme bir dalgakıran olarak değerlendirilmelidir. Bu yapı, güneyindeki bölümü liman şeklinde korunaklı bir alan haline getirmiştir. Ele geçirilen seramik, bu düzenlemenin tarihlenmesi için yeterli değildir. Yüzeyin hemen altındaki kesimde yer alan enkrüsteli alanda ele geçirilen pithos parçaları, en azından bu kalıntının su altında kaldığı dönemin belirlenmesinde etkili olabilecektir. A alanındaki kazılarda

açığa çıkarılan taşlar, kara kazılarında açığa çıkarılan Erken Tunç çağı II savunma sistemi taşlarıyla aynı karakterdedir (Erkanal vd. 2004, 172).

Evliya Çelebi Urla'da bulunan küçük bir kaleden bahseder (Müller Wiener 1962, 97, dipnot 104).

Klazomenae 11. yüzyılda uğranılan bir liman ve bir piskoposluk merkezidir (Ahrweiler 1965, 50-51). 11. yüzyıl sonunda Çaka tarafından ele geçirilmiş ve kaderi bir anlamda bölgedeki diğer limanlarla özdeş bir şekilde gelişmiştir (Komnena 1996, 230).

Erythrae

Kentin yaklaşık 85 metre yüksekliğindeki akropolisi hemen kıydan başlayarak yükselir ve çevredeki diğer tepelerden oldukça izoledir. Limanın hemen girişinde, antik dönemlerde Hippi (atlar) olarak adlandırılan ada grubundan bir tanesinin konumuyla son derece korumalı bir limandır (Bean 1979, 125).

Roma Döneminde de Erythrai'nın ticarî etkinliğinin yoğun olduğu, ürettiği çok kaliteli şaraplarla antik dünyada ünü bulunduğu bilinmektedir. Hellenistik ve Roma Dönemindeki zenginliğini yerleşimin kuzeyindeki ve "Cennet Tepe" diye adlandırılan kesimdeki, tabanları mozaikli Roma evleri büyük ölçüde yansıtmaktadır (Özgünel 2005, 246-7).

Efes Müzesi'nde (Selçuk) yer alan ve 10./11. yüzyıla tarihlenen bir mühürde Erythrai piskoposu Stoudios'un adı geçmektedir. Ephesos başpiskoposluğuna bağlı bir merkez olan Erythrai'in belgelerde bu adda bir piskoposu bulunmamaktadır. Cheynet'in yorumuna göre olasılıkla (belki de) kalmış olduğu ünlü Stoudios Manastırı'nı çağrıştıran bir şekilde seçmiştir (Cheynet 1999, 340-1).

Erythrai antik kentinin akropolisinden Bizans döneminde antik kentin kalıntılarında alınmış devşirme malzeme ile inşa edilmiş bir tahkimatı bulunmaktadır. Surların içinde 19. yüzyıla tarihlenen ve olasılıkla daha erken bir Bizans kilisesi üzerine inşa edilmiş bir kilise bulunmaktadır (Müller-Wiener 1962, 97 ve dipnot 106).

Karaburun'un kuzeybatısında moloz taşla yapılmış Asacık adıyla bilinen bir kale bulunmaktadır. Ayrıca Mimas yarımadasının batısında Eğir Limanı olarak bilinen yerde bir Ortaçağ kulesi vardır (Müller-Wiener 1962, 97 ve dipnot 105).

Teos

Teos yakınlarındaki Sığacık köyünde antik dönem limanının üzerine kurulmuş bir Ceneviz kalesi bulunmaktadır. 1960'larda Ankara Üniversitesi'nden bir grup burada kazılar yapmıştır. Kentin kuzeyde ve güneyde iki limanı bulunmaktadır ancak güney limanı küçük bir derenin getirdiği alüvyonlarla dolmuştur. Bununla beraber antik rıhtımın bir bölümü limanın güney yakasının iç kısmında günümüze ulaşabilmiştir. Aralarda gemilerin bağlanması için deliklerin açıldığı bloklar görülmektedir. Hamilton bunların hemen deniz yüzeyi üzerindeki konumlarından yola çıkarak deniz seviyesinde antik dönemlerden bu yana büyük bir değişikliğin olmadığı sonucuna varmıştır. Kuzey limanında da Ceneviz kalesinin altından sualtına doğru ilerleyen dalgakıran veya iskele kalıntıları bulunmaktadır (Bean 1979, 110).

Myonnesus

Çıfıt Kale olarak da adlandırılan kalenin kendisi yaklaşık 60 metre yüksekliğindeki dik bir kaya bloğundan oluşur. Anakaraya şimdi sular altından bulunan bir dolgu yolla bağlanır (Bean 1979, 116-7).

Lebedus

Lebedus yarımadası günümüzde Kısık olarak bilinir ve eski haritalarda Xingi olarak tanımlanmıştır. Kazı çalışması yapılmayan Lebedus'ta yarımadanın etrafını çeviren sur duvarları dikkat çeker. Zaman zaman 2 metre yüksekliğe ulaşan duvar arası moloztaşla doldurulmuş düzgün kesme taşlardan oluşan iç ve dış duvar yapısına sahiptir. Bean sur duvarında dört kule ve doğrudan denize açılan üç kapı olduğunu belirtir. Bunlardan imbat rüzgarından en iyi korunmuş olan güney-doğudaki kapıya doğru sudan yükselen, kayadan oluşmuş bir rampa görülmektedir. Surla çevrili alanın doğu ucunda üç nefli bir bazilikanın kalıntıları bulunur. Ayrıca Bizans piskoposluk listelerinde Lebedus'un adı geçmektedir (Bean 1979, 119-21).

Notium

Antik dönemde Kolophonun'un limanı olan Notium, daha sonra Yeni Kolophon ismini alır. Kretschmer burayı portolanlarda görülen "Beleuder" ile eş tutmuştur (Kretschmer 1962, 654). Notium kazıları ilk olarak 1904 yılında nekropolde başlamıştır. Ören yerinde

bir sondaj açılmıştır. Kazılar 1907 yılında buluntular vermeye başlamıştır. Ören yerinde ortaya çıkartılan bir kilise kalıntısının güneyinde manastır olduğu zannedilen bir yapı kalıntısı ve onun etrafında da Hıristiyan mezarları bulunmuştur (Atalay 1986, 69).

Phygela

Ephesos'un limanının dolmasıyla civardaki limanların önemi artmıştır. Bunların en yakını Phygella'dır (Foss bunu modern Kuşadası olarak tanımlar). Arkaik dönemde ticaret merkezi olan bu kent Helenistik dönemde, olasılıkla da Lysimachos'un yeni Ephesos'u kurmasının ardından bu kent tarafından adeta absorbe edilmiştir. Geç antik döneme kadar kentin adı duyulmaz ve "Karanlık Çağlar"da yeniden ortaya çıkar. Aziz Willibald Kutsal Topraklar'a giderken burada durmuştur. Buradan ekme alıp kentin ortasındaki çeşmenin yanında yediğinden bahseder ve ayrıca kenti *villa magna* olarak adlandırır (Foss 1979, 123). Bu noktada Foss, Kazhdan ve Vryonis'in Phygela üzerine yazdıklarını tartışır ve Vryonis'in, Kazhdan'ın yazdıklarını haksız yere sansürlediğini belirtir. Kazhdan bir makalesinde⁸⁴ Phygela'yı 9. veya 10. yüzyılda, eski kentlerin önemini yitirmesinden sonra yeni kurulmuş kentler arasında saymış ve Vryonis de kentin 723-26'da zaten büyük bir kent olarak tanımlandığını ve ayrıca Strabon'dan örnek vererek klasik zamanlardan beri var olduğunu yazarak Kazhdan'ı eleştirmiştir. (Vryonis 1971, 11, dipnot 42). Foss ise bu tartışmada Kazhdan'ın tarafını tutarak (ama Willibald'ın kente dair betimlemesini de gözardı ettiğini kabul ederek) doğru bir tespitte bulunduğunu ve kentin İÖ 3. yüzyılda Ephesus tarafından absorbe edildiğinde bağımsız bir kent olma özelliğini yitirdiğini ancak Karanlık Çağ'da (7. ve 8. yüzyıllar) klasik kent kültürünün dağılmasıyla antik dönemdeki bağımsızlığını yeniden kazanması ve hayata dönmesi nedeniyle yeni bir kent olarak değerlendirilebileceği yorumunda bulunmaktadır (Foss 1979, 123, dipnot 29).

Foss, Phygella'nın yerini tartışırken 9. yüzyıldaki bir olaydan yola çıkar. Slav Thomas'ın II. Mikhail'e karşı ayaklanmasında (820-823), asiler arasındaki Zacharia adındaki bir teğmen yakalanmış ve "Phygela adındaki tahkimatlı bir adada hapsedilmiştir". Foss, bu metnin kentin yükselen öneminin yanı sıra, kıyının hemen

⁸⁴ Foss burada Kazhdan'ın "Vizantiiskie goroda v VII-II vekach," [1954] makalesine gönderme yapmaktadır.

karşısında bir bir ada olan kentin Kuşadası olduğunu ve bu adanın üzerinde de hala daha bir tahkimat olduğunu belirterek Phygela'yı Kuşadası ile özdeşleştirmektedir (Foss 1979. 123).

Müller-Wiener, Güney İyonya'daki Ortaçağ tahkimatları üzerine yazdığı ayrıntılı çalışmasında Phygela'nın topoğrafik konumunu da tartışmakta ve Kuşadası'nın batısında bulunan Yılancıburnu yarımadasının eski Phygela olarak tanımlanabileceğini söylemektedir (Müller-Wiener 1961, 75). Keil'in önermiş olduğu Otuzbir Burnu'nun güneyindeki bölgede geç antik ya da Ortaçağ seramiği bulmak zordur. Liman konusunda da Keil'in önermiş olduğu yerdeki uzun kumsal kayalıktır ve eğer lagün liman olarak düşünülürse de, Nikephoros Phokas'ın donanmasını buradan yola çıkarıldığı akılda tutulduğunda küçük olduğu görülecektir (Müller-Wiener 1961, 75; dipnot 132).

Bizanslı tarihçi Mikhail Attaleiates'in belirttiğine göre uzun kumsal kumluk ve yanaşma için çok uygundur. Bu bağlamda da Müller-Wiener, bu uzun kumsalı kuzeyde kesen Haghia Burnu'nun Kap Aspro Cavo olabileceğini belirtmekte ve Keil'in aksine antik Marathesion kenti için de daha güneyde bulunan Ambar Tepe'yi önermektedir. Ayrıca Keil'in Phygela için önerdiği Otuzbir Burnu'nun güneyinde bulunan lagünlü mevki içinde Efes'in dış limanı olan Panormos'un olabileceğini yazar. Panormos için Arvalia vadisinin çıkışındaki bir bölgenin de hesaba katılması gerekebileceğini ama Pamucak bölgesi için yeterli bilgiye sahip olmadığını ekler (Müller-Wiener 1961, 75; dipnot 132).

Öte yandan Keil'in önerdiği yerin uygun olmadığını düşünen bir başka bilim adamı, L. Hopfgartner, Phygela'yı çok daha içerilere, doğal bir limanın bulunamayacağı Arvalia bölgesine yerleştirmiştir (Müller-Wiener 1975, 400, dipnot 5). Hopfgartner bu önerisini temellendirdiği kanıtlardan birisi olarak Aziz Willibald'ın kente dair kısa yazımından ve Phygela'ya varmak için denizden iki mil yürüdükleri şeklindeki söylemine dayandırmaktadır⁸⁵ (Hopfgartner 1963, 44-5).

⁸⁵ Aziz Willibald, Ephesos'ta Yedid Uyuyanlar'ı ve Aziz Yahya'nın mezarını ziyaret ettikten sonra sahil boyunca iki mil yürüyerek "Figila" adlı büyük bir kasabaya gelirler ve burada bir gün kalır. Ekmek dilenip, kentin ortasındaki kuyunun (çeşmenin) kenarına oturup ekmeklerini suya batırıp yerler. Oradan da yürüyerek yüksek bir dağın tepesindeki Strobolis'a giderler. Oradan da Patara'ya geçerler. Burada

Limanın üst kısımlarında uzun bir süre Ephesos başpiskoposlarının mekanı olan, Haghia Georgis'a adanmış bir kilise bulunmaktaydı. B. Pace, Kuşadasını ziyaretinde kilisede II. Basil ve kardeşi Konstantinopolis Başpiskoposu Konstantinos'un ve Ephesos başpiskoposu Theodoros'un isimlerinin bulunduğu 1019 tarihli bir yazıt gördüğünü yazmaktadır (Müller-Wiener 1975, 402 ve dipnot 12). Müller-Wiener, Hagios Elias kilisesinden sadece Pococke'nin bahsettiğini belirtmektedir (Müller-Wiener 1975, 402, dipnot 12).

Müller-Wiener, Cenova'nın hinterlandında uygulanan yeni kent dokusu uygulamalarıyla elde edilen deneyimlerin, Yeni Phokaia ve Scalanaova'nın Lombaridiyalı kurucularına da yardımcı olduğu görüşündedir ve her iki kentin de önceden planlanmış bir şekilde değil koşulların gerektirmesi nedeniyle kurulan kentler sınıfına girdiğini söyleyip buna benzer oluşumlar için Floransalıların kurmuş olduğu Terra Nuova (1337), Piomontelilerin kurduğu Gattinara (1242) ve Paviyalıların kurduğu Pontecurone (11. yüzyıl) kentlerini örnek verir. Ayrıca veri eksikliği nedeniyle araştırmasında bu iki kent için verdiği kent planlarının sadece öneri olduğunu da belirtmektedir (Müller-Wiener 1975, 416).

Müller-Wiener'in ana girişin kuzey kısmında olduğu, ve kilisenin kentin güneydoğusunda (bugün Kaleiçi/Öküz Mehmet Paşa Camii'nin bulunduğu yerde) yerleştiği surlarla çevrili bir kare plana sahip olduğunu yazmaktadır (Müller-Wiener 1975, 416-7). Ayrıca Yeni Phokaia ile birlikte Kuşadası/Scalanova'nın kalelerini de Cenevizlilere verilen ayrıcalıklar ve onarılın buralarda kurdukları yerleşim birimlerine bağlamaktadır (Müller-Wiener 1975, 419).

J. Keil, Yılanburnu'nu antik Marathesion olarak tanımlarken J. M. Cook Phygela'yı buraya konumlandırmıştır. Bunu yaparken de hem yarımada hem de anakarada bulunan ve klasik ve Ortaçağ belgeleriyle paralel seramik buluntulara dayandırmıştır.

yeniden gemiye binip Milite'ye giderler ki eğer bu Miletos ise rotada akla yatmayan bir şeyler vardır. Bu arada Brownlow Strobilos'u Trogyllium ile özdeşleştirirken, F. Meyrick'in Halycarnassos'u önerdiğini belirtir (Willibald 1891, 10-1 ve dipnot 1).

Phygela'dan 903 ve 961'de Girit'i Araplardan almak için iki önemli sefer düzenlenmiştir. Bu da limanın öneminin bir göstergesi olarak rahatlıkla alınabilir (Foss 1979, 123). Galesion'dan bir keşiş 11. yüzyılın ortalarında Girit'e gitmek için Phygela'dan gemiye binmiştir. 1214 yılında Patmos'taki Aziz Yahya manastırının vergiden muaf tutulduğu limanlar arasında Smyrna, Miletus, Anaia ve diğer bazı daha az önemli limanlarla birlikte Phygela da yer almaktadır. Belgede limandan *emporion* yani ticaret merkezi olarak bahsedilir (MM VI, 166). Patmos'taki manastır St. George τοῦ Δουσκοῦ'nun *metochionuna* sahipti ve Phygela'da kendilerine bağlı çiftçileri vardı. Kent olasılıkla Ephesos'tan kısa bir süre sonra 1304 yılında Türklerin eline geçmiştir (Foss 1979, 124).

Galesion'dan bir keşişin Phygela'dan Girit'e gitmek için yola çıkması 11. yüzyılın ortalarında Phygela limanın önemli bir liman olduğuna gösterge sayılabilir. Ayrıca bir deniz kazasından Aziz Lazarus'a dualarıyla kurtulduğuna inanan bir denizci de azize şükranlarını sunmak için karaya Phygela'dan çıkmıştır (Foss 1979, 124).

Foss Phygela/Scalanova'nın kazılmadığını ancak bu 21. yüzyılın başlarında yapılan bazı araştırmalarda bazı Bizans paraları, mimari parçalar ve mozaik bir zeminin bulunduğunu belirtmektedir. Bulunan bir yazıta göre Phygela'da Saint George'a adanmış bir kilise 1019'da inşa edilmiş ya da onarılmıştır. Bir kısmı ayakta olan kent duvarları Cenevizliler tarafından inşa edilmiş olmalıdır. Adadaki kale ise daha geç bir dönemde yapılmıştır (Foss 1979, 124).

Phygela Girit'ten gelen veya oraya giden gemilerin demirlediği bir liman olmanın yanı sıra donanma için de depo görevini görmüştür (Vryonis 1971, 11).

8. yüzyılda kutsal topraklara hac ziyaretinde bulunan Willibald Efes'e uğradıktan sonra deniz kıyısından iki mil yürüyerek büyük bir köy olan Figila'ya⁸⁶ varır ve orada bir gün kalırlar. Yiyecek ekmek için dilendikten sonra kasabanın ortasındaki çeşmeye gidip ekmeklerini suya batırarak yerler (Tomaschek 1891, 34; Wright 1898, 13).

⁸⁶ Walter dipnotta buranın Strabo'nun *πολιχθιον* yani küçük bir kasaba olarak tanımladığı *Πυγίλα* (veya Pygela)sı ile aynı olduğunu savunur. Stephanus ve Pompinus Mela Pygela şeklinde yazarken Pliny Phygela'yı tercih eder. Hamilton'a göre (Trav. Vol. II p.22) bölge Roma kiremit ve çömle parçalarıyla kaplıdır ve yolun yakınlarında bir tapınak olduğunu düşündüğü büyük mermer bir yapının temelleri vardır (Walter 1898, 13).

Ramsey'in Michael Attaliota'dan aktardığına göre Phokas, Girit seferi için her şey hazır olduğunda limanın adını sormuş ve Phygela kelimesini işitince bunun “kaçım” anlamına gelen “*ἔφυγον*”a olan benzerliğinden dolayı askerlerini tekrar karaya çıkartıp epey uzakta görülen ve adının Hagia olduğunu öğrendiği bir burundan askerlerini yeniden gemilere bindirdiği öyküsünü anlatır ve bu burnun da Scalanova olduğunu öne sürer (Ramsay 1960, 118).

Iasos

Mandalya Körfezi'nde bulunan Iasos, denize bakan stratejik konumu, yoğun nüfuslu artbölgesi, bunu hemen çevreleyen doğal kaynaklar ve balık dolu bir deniz nedeniyle üç bin yıldan fazla bir süre boyunca, birbirini izleyen tarihi olaylar içinde ender olarak baş rol üstlendiği bir siyasi ve ekonomik tabloda, kendi gücünü sergilemesine imkan vermiştir (Berti 1993, 119).

Iasos kıyı boyunca Karya, Likya, Pamfilya ve Isaura'nın bir kısmını içine alarak, Millet'ten Anamur'a kadar uzanan Kibyrrhaiotai Teması'nın kuzey üslerinden biri olarak karşımıza çıkar. Ancak kent 10. yüzyıl imparatorlarından Konstantin Porphyrogenitus'un *de thematibus* adlı eserinde söz edilen “Küçük Asya'nın yirmi kenti” arasında yer almamaktadır (Foss 1977; Serin 2005, 56-7).

5. ve 6. yüzyıllarda klasik dönemin önemli kentlerinin yanı sıra Iassos ve Bargilya gibi daha küçük ölçekli yerleşim yerlerinde de yapılaşma görülmektedir. Iasos'ta 5. ve 6. yüzyıllara tarihlenen agora ve akropol kiliseleri yıkılmalarının ardından önce nekropol olarak kullanılmış, ardından da üzerlerine 10.-12. yüzyıllarda yeni kiliseler inşa edilmiştir (Serin 2005, 65).

Doğu Kapısı dışında Büyük Liman'da bulunan kare içinde haç planlı küçük kilise ise plan tipiyle 10. ve 11. yüzyıllarda Yunanistan ve Ege adalarında yaygın görülen bir özellik gösterirken, kilisenin kuzey duvarında Yunanistan ve Ege adlarında 11. yüzyıldan itibaren ve özellikle de Laskarisler döneminde dini ve savunma amaçlı yapılarda Karya ve Likya'da(?) yaygın olarak kullanılan çerçeveli duvar tekniğinin kullanılmış olması, 13. yüzyıla işaret etmektedir. En azından o dönemde bir inşaat veya onarım safhası geçirmiş olabileceğini göstermektedir (Serin 2005, 66).

Burada 10. ve 11. yüzyıllara tarihlenen bir kule ile 12. ve 13. yüzyıla tarihlenen ve akropolisi çevreleyen bir tahkimat bulunmaktadır (Berti 1003, 127). Adanın ucundan ve karşı kıyıdan, düzenlenişi olasılıkla Roma dönemine tarihlenebilen iki dalgakıran başlar (Berti 1993, 127). Doğu limanının rıhtımı kıyı şeridinin bu kısmını kapladığı görülmektedir ve Doğu Kapısı'ndan fazla uzakta değildir. Gerçekten de D. Levi tarafından bulunan bir çok obje kronolojik olarak farklı dönemlere ait olsalar da gemilerin rıhtıma bağlanmaları ve kente giriş arasında yakın bir ilişki vardır ve uzun sürede de böyle kalmıştır (Berti 2003, 353).

Yarımada üzerinde doğu kapısına yakın bölgede yer alan kilisede yapılan çalışmalar kilisenin son halini Laskarisler döneminde aldığını ortaya koymuştur. Ayrıca arazinin antik dönemde günümüze göre değişim gösterdiği anlaşılmaktadır. Örneğin kiliseyi çevreleyen nekropoldeki birçok mezar şimdi sualtındadır (Berti 2003, 353-4).

Strotilos

Çam kozalağı anlamına gelen Strotilos, Kos Adası'nın tam karşısında, Halikarnassos ve Myndos arasında yer alır. Yazılı kaynaklardan 8. yüzyıldan 15. yüzyıla kadar kentte yaşam olduğunu biliyoruz ancak arkeolojik kalıntılar başlangıç tarihini 6. yüzyıla kadar geri çekmektedir. Bu bağlamda antik geçmişi olmayan tam bir Ortaçağ yerleşimidir. Zaman zaman Nesos olarak adlandırılan kent, ismine kaynaklık eden çam kozalağı görünümündeki bir tepenin üzerinde yer almaktadır. Tepenin üzerinde olasılıkla daha erken tarihli bir Bizans kalesinin temelleri üzerine inşa edilmiş, 14. yüzyıl ortalarından gelen bir Türk dönemi kalesi bulunmaktadır. Bizans kalesinin yapım tarihi olarak 7.-9. yüzyıl verilebilir. Aziz St. Andrew the Fool'un yaşamına göre Apocalypse yaklaştığından sığınılacak bir yer olacaktır. Kıyıda liman kalıntıları bulunmaktadır. Tepenin üzerinde olasılıkla 11. yüzyılın sonunda varlıkları bilinen iki adet manastırdan birisiyle özdeşleştirilebilecek bir kilisenin kalıntıları bulunmaktadır. Tepenin daha yükseklerinden bir başka kilisenin de kalıntıları görülebilmektedir (Malamuth 2004, 24). Aziz Lazarus (ö. 1054) hem kutsal topraklara hem de Anadolu'daki bir çok kutsal mekan hac yolculuğu yapmıştır. İlk yolculuğunda kıyı kenti Strotilos'tan yola çıkmış ve Khonae'deki Başmelek Mikhail kutsal yerini ziyaret etmiştir. Ardından bir çok yeri

dolaşmış ve yolculuğunun son ayağını Ephesus oluşturmuştur (Vryonis 1971, 33-34, dipnot 165).

Strobilos başından beri bir kale idi ve başlıca rolü de stratejik konumundan kaynaklanıyordu. Bir çok belgeden da anlaşıldığı üzere önemli bir limandı. Bunun göstergelerinden birisi olarak, Aleksios Komnenos tarafından Venediklilere 1082 yılında kentte serbest ticaret ayrıcalığı verilmesi sayılabilir (Malamuth 2004, 25). 1102-1103'te seyyah Seawulf kentten “çok güzel bir kent ancak Türkler tarafından tamamen yok edilmiş” şeklinde bahseder⁸⁷ (Seawulf 1892, Tomashek 1891, 39; Vryonis 1971, 151). 11. yüzyıl sonunda Patmos'lu Khristodoulos, Türklerden nasıl kaçmak zorunda kalıp Strobilos'a sığındığını anlatmaktadır. “Polis” sözcüğünü kullanmış olması kentin bir Bizans kentinin işleyişine sahip olduğunu, bir piskoposluk merkezi olmasının yanı sıra idari ve yaşam merkezi olduğunu işaretidir. Ancak Strobilos'un bir piskoposluk merkezi olmadığını biliyoruz. Bu nedenle kent polis olmayı savunma kapasitesi ve ticari faaliyetleriyle hak etmiş olmalıdır. Arap coğrafyacı El-İdrisi 1154 yılında “Astoboli” olarak adlandırdığı kenti “kalabalık küçük bir kent” olarak tanımlamıştır (Foss 1988, 150).

1148 ve 1198 yılında Venediklilerin ticari ayrıcalıklarının yenilenmesinde Strobilos'un da adının geçiyor olması göz önüne alındığında, kentin kısa sürede toparlandığını düşünebiliriz (Malamuth 2004, 25). Batıdan gelen Bir başka hacı Williband, Pygela'dan sonra sahil boyunca yürüyerek yüksek bir tepenin üzerinde bulunan Stobole'a geçer ve oradan da kışın geçmesini bekleyecekleri Patera'ya gider⁸⁸ (Wright 1848, 13-14).

Aziz Khristodoulos Manastırı'nın belgelerinde Latrus'ta yaşayanların ve keşişlerin Strobilus'a geldiklerine, ve Türk ilerleyişi karşısında adalara geçtiklerine dair kayıtlar bulunmaktadır (Vryonis 1971, 169)..

⁸⁷ Kent metinde “Stromlo” şeklinde geçer. M. d'Avezac burayı antik Astypalaea olarak tanımlar. Kitap çevrildiğinde burası “Stampali” olarak adlandırılmaktadır (Seawulf 1892, 29, dipnot 4).

⁸⁸ Wright bu ismi Ainsworth ile tartıştığını ve onun bu ismi Trogillum şeklinde okunması gerektiğini ya da bu ismin Trogillum'un bozulmuş bir şekli olduğunu söylediğini yazmaktadır. Yine Ainsworth Trogillum'un Ptolemy'ye göre Ephesus ile Meander (Menderes? şeklinde kullanılabilir) arasında, Samos'un karşısındaki burnun adı olduğunu belirtmektedir. Resullerin İşleri'nde (xx.15) şöyle yazılmıştır: “Ve oradan yelken açarak ertesi gün Sakız adası karşısına geldik; ve daha ertesi gün Sisami tutarak bir gün sonra Militosa vardık” (Kitabı Mukaddes 1993,143). Wright'taki metinde “... ertesi gün Samos'a vardık ve Trogyllium'a demirdik” diye yazılmış ancak Türkçe İncillerde Trogyllium adı geçmiyor. (Walter 1898, 14).

I. Manuel Komnenos'un yayınladığı bir kanundan yola çıkarak Strobilos'ta 1153 yılında zengin Yahudilerin yaşadığı da söylenebilir. Buna göre Strobilos'taki Yahudilerin 30.000 *modii* tonaja sahipsu bir filo bulunmaktaydı (Malamuth 2004, 25). Eğer I. Aleksios'un oğlu Isaakios Komnenos'un toplam 4.000 *modii*'lik bir düzine gemisi olduğu göz önünde tutulursa Strobolis'teki Yahudilerin elinde tuttuğu tonajın büyüklüğü anlaşılabilir. Aslında rakamlara bakıldığında Konstantinopoli'in semtlerinden birisi olan Strobilos akla gelse de son araştırmalara göre Karia'da ki Strobilos söz konusu dönem içinde imparatorluğun en zengin Yahudi topluluklarından birisini barındırmaktaydı. Foss'un Geniza belgelerinden yola çıkarak korsanlar tarafından yakalanan bir grup Yahudi tüccarın memleketi olarak Bithynia'dakiş Pylia kentini vermesine karşılık, Malamuth,11. ve 12. yüzyılda Strobilos'un Adramytteion ve Phokaea gibi önemli bir liman kenti olmasından yola çıkarak söz konusu tüccarların buradan geldiği şeklinde bir düzeltme yapılabileceğini önermektedir (Malamuth 2004, 25). Zaten Jacob Mann tarafında yayınlanan bir belgede beş tane genç Yahudi'nin Assarbilo'da kaçırılarak İskenderiye'ye götürülüp köle olarak satılmasından bahseder. Kent, David Jacoby tarafında Strobilos olarak tanımlanmıştır (Rotman 2009, 51). Malamuth, Strobilos'un bu dönemde Caria'daki tek büyük liman olduğunu söylemektedir (Malamuth 2004, 25).

Konstantinopolis 1204'te Latinlerin eline geçince Strobilos, *Partitio Romaniae*'de Abydos'un ötesinde bir ada olarak tanımlanmış ve Latinlerin payına düşmüştür. Ancak Latinlerin denetimi hiçbir zaman bu bölgeye kadar uzanmamıştır. Ioannes Vatazes döneminden gelen bir belgede, Miletos ve Ephesos'la birlikte bir *skala* olarak tanımlanmıştır (MM VI, 183). 1269 yılına gelindiğindeyse bölge artık Bizans elinde değildi ve bölge Türk korsanların yatağı haline gelmiştir (Foss 1988, 150).

IV. 12. ve 13. Yüzyıllarda Akdeniz Ticaret Dünyası ve Batı Anadolu Liman Kentlerinin Yeri

12. ve 13. yüzyılların değişken dinamikleri Batı Anadolu'da yer alan liman kentlerinin yerel, bölgesel ve uluslararası ticaretteki konumlarını belirgin derecede etkilemiştir. Bölüm III'te liman kentlerini incelerken İtalyan Deniz Cumhuriyet'lerine verilen ayrıcalıklarda bu limanlardan hangilerinin öne çıktığını tartışmıştık. Bu bölümdeyse ticari faaliyetler bağlamında söz konusu limanlara yönelik bir tartışma gerçekleştireceğiz.

Modern global ekonominin aksine, 12. yüzyılda Batı yüzyıllardır süren 'doğal' ekonomik süreçten daha yeni yeni çıkmaktaydı. Giysi ve silah üretimi dışında herhangi bir endüstri mevcut değildi. Bizans ve İslam ülkeleri Batı standartlarına göre refah içindeydi. Altın paralar serbestçe dolaşabiliyordu, lükse kaymakla birlikte sağlıklı bir endüstri vardı ve özellikle büyük kentlerde Doğu'nun mallarına rastlamak olağan bir durumdur. 11. yüzyıl sonu ile 12. yüzyıl başlarında özellikle Venedik, Pisa ve Cenevizli tüccarlar Latin Batı'nın hammaddesiyle Doğu'nun ürünleri ve ana parası arasında ilişkiyi kurmaya başladılar. Tarihsel ve dinsel bağlamda Batı ile bağlantılı olan Bizans İmparatorluğu bu süreçte maceracı batılı tüccarların verimli doğu ticareti ile iletişim kurmanın doğal zemini haline gelmişti (Day 1977, 290-1).

Dönemin ticaret hayatına yönelik hemen tüm kaynaklarda, İtalyanların agresif ticari politikalarına gönderme yapılarak, 11. yüzyılın sonundan itibaren Akdeniz, Ege ve daha sonra da Karadeniz'de yapılan ticaretin özellikle Venedik, Ceneviz ve Pisalı tüccarlar tarafından yönlendirildiği ortak bir görüş olarak seslendirilmektedir. Bir bağlamda Komnenos Hanedanı'nın damgasını vurduğu 12. yüzyılda İtalyan Deniz Cumhuriyetleri ele geçirdikleri avantajlarla Karadeniz dışında Doğu Akdeniz ve Ege'de ticareti yönlendirirken, I. Manuel'in ölümüne kadar geçen sürede (1180) Bizans ile İtalyanlar arasında belirli bir denge bulunmaktadır. Bu denge izleyen süreçte, özellikle de 1204 sonrasında önce Venedikliler, sonra da Pisalılar, 1261 sonrasında da Cenevizliler lehine bozulacaktır.

İtalyan tüccarların öncelikle göz diktikleri nokta gümrük vergilerinden kurtulmaktır. Bu bağlamda Venediklilere verilen ilk ticari ayrıcalıklar olan 992 *khrysobullos*'unda

vurgulanan nokta Venediklilerin Konstantinopolis'e gelen her gemi için 30 hyperperi değerinde bir vergi yükünden kurtulmaları idi. Yeni düzenlemeye göre Abydos gümrüğüne girişte 2 ve çıkışta 15 olmak üzere toplam 17 hyperperi şeklinde bir vergi için düzenleme yapılmıştır. Söz konusu belgede başka herhangi bir liman ismi geçmemektedir. Ayrıca Venedik gemilerinin Amalfili, Barili, Longobardili, Yahudi ve diğer milletten tüccarların mallarını da taşımaları yasaklanmıştır (Pozza ve Ravegnani 1993, 19). Bunu izleyen anlaşmalarda ise daha önce de bahsedildiği gibi vergi ya azaltılmış ya da tamamen ortadan kaldırılmıştır. Örneğin 1120'de II. Theodoros Laskaris ile Venedikliler arasında yapılan anlaşmada Venedikli tüccarlar vergiden muaf tutulmuştur⁸⁹ (Antoniadis-Bibiocu 1963, 109).

Kommenoslardan aldıkları ayrıcalıklar Angeloslar devrinde de devam ettirmek için Venedik doge'ü Aurio Mastropiero, II. Isakios Angelos tahta çıktığında hemen kendilerine daha önceki imparatorlar tarafından verilen ayrıcalıkların devam etmesi için saraya bir elçi gönderdi (Heyd 1866, 66-67). 1187'de varılan anlaşmaya göre imparatorluğun dış düşmanlara karşı savunulmasında sadece başkente yaşayan Venediklilere değil, Konstantinopolis'ten Abidos'a, Konstantinopolis'ten Philadelphia'ya ve yine Konstantinopolis'ten Adrianapolis'teki Venediklilere de görev düştüğü belirtilmektedir (TTh I, 199; Heyd 1866, 87). Bu da Venediklilerin hemen tüm imparatorluk topraklarına dağılımlığını göstermesi açısından önemlidir. Ayrıca Venediklilerin sadece kıyı kentlerinde değil, imparatorluğun iç kısımlarında da faaliyet gösterdiğini belirtir (Heyd 1866, 87).

O güne kadar hemen hemen eşit koşullarda ticaret yapan İtalyanlar arasında böyle bir ayrımcılığa gidilmesini, Amalfililerin söz konusu belge imzalanmadan birkaç yıl önce duklerine karşı ayaklanıp Bizans'ın düşmanı Normanlara yakınlaşmalarına İmparator Aleksios'un bir tepkisi olarak görülebilir. Aslında 1135 yılında Pisa ile olan anlaşmaya kadar başkentte bir Amalfi kolonisi vardı ancak Pisa'nın Amalfi'yi ele geçirmesi bu kentin tüccarlarının Bizans'taki faaliyetlerinin tıkanmasına yol açtı. (Heyd 1866, 8-9).

⁸⁹ Yabancı tüccarların Bizans topraklarında verdikleri vergilere dair tablo için bkz. Antoniadis-Bibiocu 1963, 124-133.

Ancak 1192’de başkentteki Pisalıllara ait malların bir listesinde Pisa mahallesinin üzerinde bir Amalfi mahallesinden ve yine Pisa iskelesine bitişik bir Amalfi iskelesinden bahsedilmektedir (Heyd 1866, 9). Ancak kesin olan şey 11. yüzyılın sonundan itibaren Amalfililerin diğer İtalyan cumhuriyetlerine göre çok daha geride kaldığıdır (Heyd 1866, 10).

Pisalıllar ise 1111 yılında el ettikleri ayrıcalıklarda Bizans’a ihraç ettikleri altın ve gümüş için *kommerkion*’dan⁹⁰ muaf tutulurken diğer mallar için %4 vergi ödeyeceklerdi. Bu anlaşma 1136, 1170 ve 1192’de yenilenmiştir ancak bu anlaşmalarda Pisalıllar lehine bazı yenilikler olsa da *kommerkion* her zaman mevcut olmuştur (Antoniadis-Bibiocu 1963, 109).

Cenevizliler, Bizans İmparatorluğu’ndan ticari ayrıcalıkları Venedik ve Pisa’ya göre daha geç (1155) almışlar ve Bizans sularında ve topraklarında rekabete daha geç girmişlerdir. Bu bağlamda 12. yüzyıl ve 13. yüzyılın ilk yarısı ticaret anlamında Cenevizliler için pek parlak değilken, özellikle 1261’de imzalanan Nymphaion Antlaşması’yla Bizans İmparatorluğu içindeki Ceneviz varlığı büyük bir ivme kazanmıştır⁹¹. Aslında Cenevizlilerin Bizansla olan ticari faaliyetleri Latin İşgali’nin gerçekleştiği 1204’ten çok önce azalmaya başlamıştı ve bu tarihten sonra kurulan yeni Frank devletleri ve Venedik kolonilerinde tüccar olarak değil korsan olarak görülmeye başlanmışlardı (Epstein, 1996, 97-98).

1192’de II. Isaakios Angelos tarafından Cenevizlilere verilen ayrıcalıklarda Konstantinopolis’e gelen gemiler için %2 *kommerikon* ödemeleri karara bağlanmıştır. 1261’de ise tüm vergilerden muaf tutulmuşlardır. Ancak 1290’da II. Andronikos Paleologos’un *khrysobullosunda* Barselona, Aragon, Katalanya, Valencia ve

⁹⁰ Terimin Bizans’ta iki anlamı vardır: *Commercium* yabancı tüccarlara alışverişe izin verilen bazı sınır kentlerine verilen geç Roma döneminden bir terimdir. Buradaki faaliyetler *comes commerciorum* tarafından denetlenir. *Kommerkion* ise kaynaklarda 800 civarında ortaya çıkan ticaret üzerine konulan bir vergidir. Belgelerden anlaşıldığına göre gümrükte ödenen bir dolaşım ve satış vergisidir ve *Octava*’nın yerini almıştır. İmparatorluğa ithal edilen tüm mallar için uygulanan bir vergidir. Bunlara satılmak üzere getirilen savaş esirleri de dahildir. Ayrıca imparatorluk içinde başkente yönelik ticarete de uygulanmaktadır. 14. yüzyılda IV. İoannes tarafından %2’ye indirilmeye kadar oranı %10 olmuştur ve bu nedenle de *dekate* olarak da adlandırılmaktadır (ODB, II, 1141-2).

⁹¹ Nymphaion Anlaşmasının ayrıntılı bir analizi için bkz. Epstein 2006, 98-106)

Mallorca'dan gelen tüccarlar için hem ihracat, hem de ithalat için %3'lük bir vergi tanımlanmıştır (Antoniadis-Bibiocu 1963, 110).

10. ve 11. yüzyıllarda Bizans İmparatorluğu'nda çeşitli kıtlıklardan bahsedilirken, 12. yüzyıl için birkaç bölgesel örnek dışında (Kıbrıs, Atina, Khios) kaynaklarda herhangi bir kıtlıktan bahsedilmemektedir. Aksine I. Haçlılar'dan IV. Haçlılar'a kadar geçen süreçte Batılılar Bizans topraklarındaki tahıl, şarap, yağ ve peynir bolluğundan bahsederler. Ayrıca 12. yüzyılda İtalyan tüccarlar Romania'dan tahıl, şarap ve et ithal ediyorlardı. Öte yandan arıcılık gibi bazı uzmanlaşma gerektiren tarım alanlarında Bizanslıların batılılardan daha gelişmiş bir düzeyde olduğu görülmektedir. Yunanistan'da daha çok arpa yetiştirilirken, Anadolu'da buğday daha ağırlıktaydı. Ekmek ve şarap Bizans yeme-içme kültürünün ana unsurlarını oluşturuyordu (Kazhdan ve Epstein 1985, 27).

Manuel'in, Türk akıncılar tarafından çok rahatsız edilen Khiliara, Pergamon ve Adramyttion bölgesindeki halkı ve yerleşim yerlerini korumak için, dağınık durumda bulunan iskan yerlerini birleştirmesi ve buraları kuvvetli müstahkem mevkiilerle korumaya alması (1165-1170), Khoniates'e göre, bölgedeki verimliliği, dolayısıyla da nüfuz ve refahı büyük ölçüde arttırmıştır (Khoniates 1995, 103).

Prensipte Bizans ekonomisi para üzerine kuruluydu ancak mal değişiminin bağlı ticarete yaygındı. Zonaras'a göre sadece para değil şarap, yağ ve diğer gıdalar da ödünç verilebilmekteydi. Vergiler ve kiralarda aynı olarak ödenebilmekteydi. Benzer şekilde çalışma ve hizmetler karşılığında hem başkent hem de eyaletler de sıklıkla aynı ödeme yapılmaktaydı (Kazhdan ve Epstein 1985, 27).

Son araştırmalar Bizanslı tüccarların hareket etmeyip, devlet korumasından yararlanan, girişimci olmayıp yabancı tüccarların kendisine gelmesini bekleyen bir yaklaşıma sahip olduğu düşüncesini değiştirmiştir. Örneğin 12. yüzyılda Mısır ile ticaret yapan Bizanslı tüccarların varlığı bilinmektedir⁹² (Jacoby 2005b, 25, 63; Laiou ve Morrison 2007, 139).

⁹² D. Jacoby, Konstantinopolis'te Kaffa'ya giden Rus keşiş Daniel'in bindiği gemide olasılıkla Mısır'a giden Bizanslı tüccarlar olduğunu, yine Arab tarihçi Ibn-Al-Qalanis'e göre 1151-52'de Fatimi donanması tarafından ele geçirilen bir çok Bizans gemisi olduğunu, ve 1133 tarihli bir Geniza mektubunda Kahire'de birkaç Rum tüccar dışında abtılı tüccar bulunmadığını belirten kaynaklardan söz eder (Jacoby 2005b, 63).

Yine aynı dönemde Barcelona ve Beziers'te de Bizanslı tüccarların varlığına dair yazılı kaynaklar vardır (Hendy 1970, 40).

Serbest ticaretin keyfini çıkararak taşradaki tüccarlar küçük ölçekli pazarın sınırlı hareket serbestisi nedeniyle zorlanmaktaydılar. Taşra tüccarları büyük ölçüde başkent ile yapılan ticarete bağımlıydılar. 11. yüzyıldaki genişlemeyle Konstantinopolis'te koşullar değişmeye başladı ve ekonomik yaşamın karakteri değişerek "özel" karakterini yitirdi. 12. yüzyılın Konstantinopolisli tüccarları uzun mesafe ticareti gibi daha kazançlı işlere döndüler ve çokça anapara birikimi sağladılar. Kentlerinin avantajlı coğrafi konumlarından ve Konstantinopolis ötesine deniz taşımacılığı alanında yabancı tüccarlara uygulanan kısıtlamalardan faydalandılar (Oikonomides 1997, 237-8). Oikonomides deniz taşımacılığında yabacılara uygulanan kısıtlamalardan henüz girmelerine izin verilmeyen Karadeniz'i kastediyor olmalıdır.

Zıt bir şekilde taşradaki tüccarlar serbest ekonominin kurallarına göre hareket ediyorlardı. Her zaman serbest bir şekilde kişisel ya da bireysel kuruluşlar olarak, herhangi bir sınırlamadan uzak olarak hareket ettiler. Sadece Konstantinopolis ile iş yaparken karşılarında bulunan kartel yapısı nedeniyle kartel gibi hareket etmek durumunda kaldılar. Taşrada ne bir daha fazla denetim, ne profesyonel bir organizasyon ne de loncalar vardı. Bu durum bildiğimiz 10. yüzyıl Konstantinopolis'i ile keskin bir tezat oluşturmaktadır. Taşradaki tüccarların kendi topraklarında ya da dışarıda çokça seyahat ettikleri 10. – 13. yüzyıl kaynaklarında betimlenmiştir (Oikonomides 1997, 227).

Lonca sisteminin taşrada da bulunduğu tam olarak doğrulanmamıştır. Eyaletlerdeki bir çok kent küçüktü ve sınırlı sayıda zanaatkar ve tüccar barındırmaktaydı. Daha büyük kentlerde ise daha fazla girişim bulunmakla birlikte bunlar yine az sayıda zanaatkarın oluşturduğu küçük gruplar halinde daha geniş bir alanı kapsadıklarından, devletin imparatorluk çapında bir denetim sistemi kurmuş olması zor görülmektedir. Sonuçta küçük ölçekli işler denetim altında değilken tuz işletmeleri yerel yöneticinin denetimi altındaydı (Maniatis 2009, 668).

Özel bir yetki alanı oluşturan Konstantinopolis'i ve onun iyi belirlenmiş hinterlandı 11. yüzyıla kadar özel konumunu korumuştur. Roma'dan miras alınan ancak daha serbest

bir şekilde düzenlenen loncalar sadece başkentte korunmuştu ve bir şekilde garantili iş ve kazanç sağlamaktaydı. (Oikonomides 1997, 237-8). Maniatis, Bizanslıların eyaletlerdeki tüm endüstriyi ve ticareti denetim altına almak istemelerinde durumunda oldukça pahalı bir mekanizma geliştirmeleri gerektiğini ve yasal belgelerde ya da diğer kaynaklarda böyle bir sistemin kurulduğuna dair bir belirtinin olmadığını kaydetmektedir. Ayrıca VIII. Mikhail Paleologos'un 13. yüzyıl ortalarında yerel yöneticilerin ve askeri otoritelerin fiyatların "adil" olması sağlamaları konusunda bir ferman yayınlaması bir anlamda yerel yöneticilerin fiyatlar üzerinde yetkili olmadıklarını göstermektedir. Bu da eyaletlerde lonca sisteminin yokluğuna işaret etmektedir çünkü eğer varolsalardı bu görev loncalara ait olacaktı (Maniatis 2009, 669).

Yerel yöneticilerin yetkili olduğu bir başka alan ise belirli hizmetlerin ihale karşılığı özel şahıslara verilmesidir bu durum *τοπική* olarak adlandırılır. Bu sistemle dalyanlar, iskele kullanımı, yanaşma, demirleme, yükleme ve boşaltma vb. hizmetler ihale sonucu en yüksek teklifi önerene verilmektedir. Buna tuzlaların işletilmesi de dahildir (Maniatis 2009, 687).

Bankerlik ve ticaretle uğraşarak zengin olan bir Bizanslının ismiyle ilk kez 12. yüzyılın sonuna doğru karşılaşılır. Kalamodios adındaki bu şahıs o kadar zengindi ki idare kendisini hapsedmek ve mallarına el koymak girişiminde bulunmuş ancak meslektaşlarının desteği nedeniyle başarılı olamamıştır (Oikonomides 1997, 235). Kalomodios uzun mesafe ticaretinde başarı sağlamış bir iş adamıydı. Kalomodios seyahat etmemiş ancak başkaları tarafından gerçekleştirilen ticari seyahatleri finanse etmiştir. Bu da akla hemen Ortaçağ uzun mesafe ticareti iş ortaklığı, batıdaki adıyla *commenda*'yı ya da daha karmaşık olarak *societas maris*'i getirmektedir. *Societas Maris*, Bizans'ın *khreokoinonia*'sına karşılık gelir⁹³ (Oikonomides 1997, 235).

⁹³ Ticaretin yapılabilmesi için, daha doğrusu kapitalin ve malların dolaşabilmesi için ticaretin aktörleri arasında bir takım anlaşmaların yapılması gerekmektedir. 10. veya 11. yüzyılda ortaya çıkan *commenda* İtalyanlar için ticaretin en basit formunu oluşturmaktadır. Bunda tek ya da bir grup yatırımcı ya da sermayedar (*commendator*), bir işletmeciye (*tractator*) ticaret yapması için anapara emanet eder ve sonunda anapara ile birlikte başlangıçta anlaşılan oranda kardan pay alırlardı. Kazançtan geriye kalan miktar aracıya yaptığı işin karşılığı olarak kalırdı. Ayrıca işletmeci, deniz yolculuğundan ya da iş riskinden doğacak zararlardan sorumlu değildi. Bu risk tamamen yatırımcı tarafından üstlenilir, aracı ise sadece zaman ve işgücü kaybederdi (Udovitch 1962, 198; Pryor 1983, 133-137). Diğer yatırım araçları olarak *societas marinas* ve *foenus nauticum* (deniz kredisi) vardır (Hoover 1926; Epstein 1996, 56).

Öte yandan daha 12. yüzyılın başında, 1102'de Kahire'de ticaret yapan Bizanslı tüccarlar vardır. Bizanslı tüccarlar İtalyanlarla da iş yapıyorlardı. Örneğin 1111 yılında *vestioprates* (ipekli kumaş tüccarı) Kalopetrus Xanthos, Venedikli tüccar Enrico Zusto'ya İskenderiye'de satılmak ipekli kumaş vermiştir. Anlaşma Venedikli tüccarın başkente dönmesinden sonra tamamlanacaktır (Jacoby 2009, 386, 388; Laiou ve Morrison 2007, 138-9).

Tudelalı Benjamin, Barcelona ve Montpellier'de Bizanslı tüccarlar gördüğünden bahsetmektedir. Ancak söz konusu tüccarların buralarda ne pazarladıkları ise bir soru işaretidir. Akla ipek ve seramik gelmektedir. Bizanslı tüccarlar Novgorod'a kadar (Rusya) gitmişlerdir ve olasılıkla ipek ve baharat ticareti yapmışlardır. Bizans ve Arap dünyası arasındaki ticaret son derece önemlidir. Mısır ve Filistinle Bizans arasında 10. yüzyıldan başlayan ve 11.-12. yüzyıllarda oldukça aktif bir ticaret ilişkisi

Avrupa'nın ekonomi tarihçileri arasında *commendanın* Ortaçağ'da en yaygın ve popüler ortaklık türü olduğuna dair bir fikir birliği olmasına karşın kökenleri konusunda farklı görüşler bulunmaktadır (Çizakça 1996, 10).

Goldschmidt, *commendanın* Helenistik ve Roma kökenlerini tartışarak ortak kazançla yönelik ve yatırılan anaparaya dair sınırlı sorumluluk veren riskli yatırımların antik dönemde bilindiğini belirtir. Ayrıca *commendanın* 7. yüzyılda Müslümanlar arasında uygulandığını ve hatta peygamber tarafından bizzat kullanıldığını yazmaktadır. Ancak Goldschmidt sonuca ulaşmakta biraz kararsızdır. Kendisi bu anlaşma türünün İslam dünyasından kaynaklanmış olabileceği gibi, Bizans eyaletlerinde uygulanan ama Justinianus kanunlarına girmemiş *vulgarrechtten* de alınmış olabileceğini söylemektedir. Max Weber ve Lasting ise Roma kanunları ile *commenda* arasında bir bağ olduğunu reddederler ve *commendanın* benzersiz bir uygulama olduğunun altını çizerek (Çizakça 1996, 10).

Commendanın özgün bir Avrupa uygulaması olduğuna dair görüşün en erken tarihli ve biraz kuşkulu kanıtı 9. yüzyıldan gelmektedir. Bu *concessiones ad laborendam terram* olarak bilinen, 12. yüzyıl *commendasını* anımsatan bir uygulamadır. Buna göre gelirin ya da kazancın bir kısmının arazi sahibine ayrılmasına dair bir madde bulunmaktadır. Daha doğrudan bir kanıt ise 976 yılına tarihlenmektedir ve Doge Pietro Candiano'nun dul eşi *commendatione* ve *collegiantinin* avantajlarını açıklamaktadır. Bu belgede ilk kez *commendanın* eş anlamlısının açıkça ifade edildiğini görülmektedir (Çizakça 1996, 10-11).

Öte yandan Kuzey Afrika'daki Müslüman ticaret yöntemleri konusunda uzman olan Fransız tarihçi A. E. Sayous'a göre, Müslümanlar 10. ve 11. yüzyıllarda Avrupalılara göre daha mükemmel ticaret yöntemlerine sahiptiler ve Müslümanların kullandığı *mudaraba* ile *commendaya* arasında büyük benzerlik vardır (Çizakça 1996, 10). Yaklaşık 30 yıl sonra A. Udovitch, İslam dünyasının büyük olasılıkla bu tür anlaşmalar için kaynak oluşturduğunu öne sürdü. Udovitch önce Talmud'daki *isqa* ve Bizans *chreokoinoniasının* olası çıkış noktası olmadığını gösterdi. Buna temel olarak da her ikisinin de *commendada* yer alan ve işletmecinin sorumluluğuna dair en önemli özelliğini bulunmamasını göstermektedir. Aslında *isqa* ve *chreokoinonia* kısmen de olsa kayıp durumunda işletmeciye sorumluluk yüklerken, *commendada* görülen yükümsüzlük sadece İslam anlaşma türü *mudarabade* bulunmaktadır (Pryor 1977, 5; Çizakça 1996, 11). Bizans dünyasında kontrat *chreokoinonia* olarak anılmaktaydı. Öte yandan Pryor *commendanın* Roma, Bizans, Yahudi ve Arap kontratlarının bir sentezi olduğunun altını çizmektedir (Pryor 1977, 33-37).

bulunmaktaydı. Bizans ihracatı tarımsal ürünler içermekteydi. Öncelik Girit ve Anadolu'dan peynir, yine Anadolu'dan tıbbi bitkiler ve kereste pazarlanan ürünler arasındaydı. Bunun dışında ipekli kumaşlar, pahalı işlenmiş yatak örütleri, ahşap mobilya da ihraç edilen ürünler arasındaydı (Laiou ve Morrison 2007, 138-9).

12. yüzyıla bakıldığında, dönemi temsil eden sikkelerin sayısı Yunanistan'da Anadolu'ya oranla daha fazladır. Batı Anadolu'da sikke buluntularının Batı Anadolu kentlerinde Korinthos ya da Atina'ya göre daha az olması kentsel nüfusun azalmasına ve buna bağlı olarak da gıda ve temel ihtiyaç malzemesinin dışında iş gücü ile birlikte ticaretin de küçülmesine bağlanabilir (Tek ve Gökalp 2010, 180).

12. ve 13. yüzyıllarda deniz ticaretine yönelik, ağırlıklı olarak tarımsal ürünlerin toplandığı ve pazarlandığı bölgesel ticaret merkezleri vardı. Bunlardan bazıları bölgeler arası ya da uluslararası ticarete yönelik çıkış noktaları olarak da işlev görüyorlardı. Bu merkezler arasında Teselya'daki Halmyros kenti sayılabilir. Burası farklı ürünlerin toplandığı ve daha sonra da Bizanslı ya da İtalyan tüccarlar tarafından uluslararası pazara götürüldüğü merkezlerdi. Epiros'taki Ohrid ayrıca Dyrrakhion, Sparta, Patras ve Korint uluslararası ticaret ağıyla bağlı önemli bölgesel pazarlardı. Bu arada Idrisi tarafında tanımlanan kıyı kentleri ya da Venediklilerin almış oldukları ticari ayrıcalık belgelerinde isimleri sıralanan kentlerin bölgesel ticarete hizmet eden merkezler olduğu düşünülebilir. Batı Anadolu kıyılarında bulunan kentlerin iç bölgelerle bir ticareti olduğu düşünülse de bu durum yukarıda bahsedilen diğer bölgelere göre daha az belgelenmiştir (Laiou ve Morrison 2007, 137).

Aslında IV. Haçlı Seferi ve sonucunda gelen Latin İmparatorluğu, Venedikliler için ticaret zeminini arttırmış ve özellikle Küçük Asya ile Karadeniz'in kuzey kıyılarına genişlemek için olanak sağlamıştır. Ayrıca aradaki bütün husumete karşın Venedikliler, İznik İmparatorluğu'nun ilk yöneticisi Theodoros Laskaris'ten Venedikli tüccarların imparatorluk sınırları içinde güvenli bir şekilde dolaşmalarını sağlayan ve her tür vergiden muaf tutan bir anlaşma imzalamayı başarmışlardır. Ticaret bölgelerini daha da genişletmek isteyen Venedikliler Anadolu Selçukluları ile de ticari ilişkiler kurmaya başlamışlardır. I. Gıyaseddin Keyhüsrev (1203-1211), I. İzzeddin Keykavus (1211-1220) ve I. Alaaddin Keykubat (1220-1237) Venediklilere çeşitli ticari ayrıcalıklar

vermişlerdir. 1120 yılında Aladdin Keykubat tarafından verilen ayrıcalıklarda değerli taşlar, inci, gümüş, altın (ham veya işlenmiş) ve tahıl vergi dışı bırakılırken diğer tüm mallar içinse vergi 2% olarak belirlenmişti. Benzer ayrıcalıklardan Pisalıların ve diğer Latinlerin de yararlandığı bilinmektedir (Heyd 1866, 131-2),

Ayrıca Latin İşgali sırasında önce Bizanslıların yanında yer alıp daha sonra saf değiştiren Pisalılar da durumdan avantaj sağlamışlardır. Yanan kiliseleri yerine Pisalılara bölgelerine yakın bir başka kilise (S. Salvatore) verilmiştir. İlginç olan Heyd'in burada bu kilise ve manastırın Pisalıların Küçük Asya'daki diğer mal varlıklarıyla birleştirildiğinden söz eder (Heyd 1866, 141). Bu da Konstantinopolis'in yeni yöneticilerinin Pisalılarla iyi geçinmek istediklerini gösterir ve bu dostane ilişki dengelidir ve Flandırlı Baldwin hemen Pisalılara bazı ayrıcalıklar tanımıştır (Heyd 1866, 141).

Cenevizlilerin yaptığı ticarete bir takım kısıtlamalar vardı. Buna göre imparatorun yazılı izni olmadan altın veya gümüş ticareti yapamıyorlardı. Ayrıca tuz ve reçine için vergi ödemek durumdaydılar. Ayrıca tuzu Bizans toprakları içinde satamıyorlardı. Tahılı sadece dost ülkelere satabiliyorlardı. Daha sonra bu da yasaklanacaktır. Ve podesta bu konular da olmak üzere anlaşmanın kurallarını uyulduğunu denetlemekle görevlidir (Heyd 1866, 357).

Venediklilere gelince, bu tüccarların imparatorluk sınırları içinde tuz ve mastik satması yasaktı. Tahıl ihracatına ise ancak belirli bir fiyatın üzeri ödendiğinde izin veriliyordu (Heyd 1866, 365). Bizans yönetimi Bizanslılar ve Venedikliler arasında bir ayırım yapmak için herşeyi yapmıştır. Bu bağlamda Venedikliler için çalışan denizciler, Venediklilerle çalışan zanaatkarlar ve Venedikliler için gemi yapanlar ayrıca vergiye tabii tutuluyorlardı ya da taciz ediliyorlardı (Heyd 1866, 366).

Cenevizlilerin 12. yüzyıldaki ticari faaliyetlerine noter belgeleri ışığında bakıldığında Akdeniz'in diğer bölgeleriyle yapılan ticarete göre Bizans'ın daha az yer kapladığı görülmektedir. Steven Epstein, Cenovalı noter Giovanni Scriba'nın kayıtlarından yola çıkarak, 12. ve 13. yüzyılda Akdeniz'de Ceneviz ticareti üzerine değerli istatistik bilgileri sunmuştur. Burada Giovanni Scriba'nın Cenova'daki tek noter olmadığını belirtmekle beraber toplam 1306 adete ulaşan belge sayısı ile yine de yaşadığı döneme

dair önemli ipuçları sunmaktadır. Söz konusu belgelerden 335'i denizaşırı ticaretle ilgilidir (Eptstein 1996, 56).

1155-1164 yılları arasındaki belgelere bakıldığında Bizans İmparatorluğu topraklarında ya da limanlarında yapılacak ticaretle ilgili 20 adet belge bulunurken, Kuzey Afrika için 73, Sicilya için 84, İskenderiye için 58 ve Suriye için 34 belge bulunmaktadır. Burada dikkati çeken bir diğer konu ise Suriye ile ilgili 34 kontratın değerinin diğerlerine göre çok daha yüksek olmasıdır (Tablo 1).

| Batı Akdeniz | İtalya | | Doğu Akdeniz | | |
|---------------------------------|--------|-------------------------|--------------|-------------|--------|
| KONTRAT SAYISI | | | | | |
| Kuzey Afrika | 73 | Sicilya | 84 | İskenderiye | 58 |
| İspanya | 17 | Sardunya | 14 | Suriye | 34 |
| Güney Fransa | 17 | Salerno | 9 | Bizans İmp. | 20 |
| | | Orta ve Kuzey İtalya | 9 | | |
| Toplam | 107 | | 116 | | 112 |
| KONTRAT DEĞERİ (Ceneviz lirası) | | | | | |
| Kuzey Afrika | 6.103 | Sicilya | 6.689 | İskenderiye | 9.031 |
| | | | | Suriye | 10.075 |
| | | | | Bizans İmp. | 2.007 |
| Toplam | | | | | 21.113 |

Tablo 3. Giovanni Scriba belgelerine göre Akdeniz’de Ceneviz ticareti (1155-1164) (Epstein 1996, 58, Tablo 1).

| 1158 Deniz Sezonu | | | 1161 Deniz Sezonu | | |
|-------------------|----------------|---------------------|-------------------|----------------|-------|
| Variş limanı | Kontrat Sayısı | Değer ⁹⁴ | Variş limanı | Kontrat Sayısı | Değer |
| Sicilya | 20 | 1.849 | Suriye | 7 | 1.782 |
| Suriye | 6 | 1.137 | İskenderiye | 14 | 1.642 |
| İskenderiye | 8 | 844 | Güney Fransa | 4 | 1.103 |
| Güney Fransa | 7 | 544 | Sicilya | 12 | 944 |
| Salerno | 8 | 298 | Bizans İmp. | 3 | 481 |

Tablo 4. İlk destinasyona göre Ceneviz ticareti (1158-1161) (Epstein 1996, 59, Tablo 2).

⁹⁴ Ceneviz lirası

| Variş limanı | 1191 | 1200-3 | 1205-16 | 1214 | 1222-27 |
|--------------------|------|--------|---------|-------|---------|
| İskenderiye | % 0 | % 10.0 | % 7.3 | % 0.7 | % 0.3 |
| Bicaye (Cezayir) | 4.7 | 12.0 | 13.7 | 16.1 | 7.2 |
| Ceuta (Fas) | 10.6 | 14.0 | 13.0 | 4.2 | 14.4 |
| Korsika | 0.1 | 7.0 | 2.7 | 0.2 | 2.5 |
| Fransa | 1.4 | 12.0 | 2.5 | 0 | 4.7 |
| Maremma | 0.4 | 2.5 | 4.0 | 2.7 | 1.5 |
| Napoli | 8.1 | 0.2 | 1.5 | 0 | 4.8 |
| Suriye ve Filistin | 20.0 | 15.5 | 32.2 | 29.5 | 39.8 |
| Bizans | 17.0 | 0.7 | 0 | 0 | 0 |
| Sardunya | 6.7 | 9.0 | 4.5 | 2.2 | 6.0 |
| Sicilya | 17.8 | 15.0 | 14.7 | 40.9 | 12.0 |
| İspanya | 2.1 | 3.0 | 0.4 | 0 | 0.4 |
| Tunus | 3.3 | 0.4 | 0.5 | 0.1 | 5.5 |
| Diğer | 7.8 | 0.5 | 1.2 | 3.4 | 0.7 |

Tablo 5. Seçilmiş yıllara göre Ceneviz ticaretinin bölgeler bağlamında yüzde dağılımı (Epstein 1996, 97, Tablo 4).

S. Epstein, bir başka tabloda (Tablo 2) ilk destinasyona göre bir sıralama yapmış ve bu listeye göre de 1158 sezonunda Bizans'a dair herhangi bir kontrat bulunmaz iken 1161 yılında sadece 3 kontrat görülmektedir.

12. yüzyıl sonu ile 13. yüzyıl başına denk gelen dönemdeki destinasyonlara göre yüzde ağırlıklı Tablo 3'te ise *Romania* olarak verilen Bizans İmparatorluğu ile yapılan ticaret 1192'de %17'lik bir pay alırken, IV. Haçlı Seferi arifesinde bu pay % 0.7'e düşmüştür ve görüleceği gibi Latin İşgali sonrasında ise ticaret sıfırlanmıştır. Dikkati çeken bir başka nokta ise Cenevizlilerin ticaretinde Suriye'nin de dahil olduğu *Oltremare* bölgesinin genel yüzdede aldığı yüksek paydır.

IV. Haçlı Seferi ve sonrasında gelişen olaylar, Batı Anadolu için politik olduğu kadar ekonomik alanda da bir farklılık getirmiştir. Üretim ve ticaretin yeniden düzenlenmesi ve Batı'nın gıda, hammadde ve endüstriyel ürünlere karşı giderek artan talebi sonucunda tüm bölge değişik oranlarda da olsa etkilemiştir. D. Jacoby, Ege Bölgesi

olarak tanımladığı ve Ege Denizi ile onu çevreleyen kara parçalarının tümünü kapsayan coğrafyada, Latin ya da Venedik egemenliğindeki bölgelerin Bizans topraklarına oranla daha farklı bir ekonomik gelişme gösterdiğini kaydetmektedir (Jacoby 2010, 187).

Ege Bölgesi'nde merkezi yönetimin çökmesi ve ekonomideki sınırlamalar geleneksel Bizans uygulamalarından uzaklaşmayı getirmiştir. Bu durum özellikle tahıl, ipek ve ipek kumaş alanında rahatlıkla gözlemlenebilir. Ayrıca bölgenin (Latin denetimindeki bölgeler) parçalanmış politik yapısı bir rekabet ortamı yaratmış, Venedikliler de dahil olmak üzere Latin yöneticileri yeni yerleşimcileri, tüccarları ve gemicileri yerel üreticilere, pazarlara ve fuarlara doğrudan ilişki sağlayarak yerel malların yabancılarca alınmasını arttırmaya yönelik esnek politikalar uygulamaya yöneltmiştir. Birincil amaç finansal girdi ve kazançlarını arttırmak olmuştur (Jacoby 2010, 188).

İznik İmparatorluğu döneminde Smyrna, Nymphaion ve Magnesia'ya olan yakınlığı nedeniyle devletin en önemli limanı haline gelmiştir. II. Theodisios Laskaris döneminde Mısır, Hindistan ve başka yerlerden mal getiren Venedikli tüccarlar Magnesia'ya giderken olasılıkla bu limanı kullanıyorlardı. Öte yandan Bizanslı tüccarların Akdeniz ticaretindeki yerini sorgularken Akra'da yakın zamanlarda bulunan bir III. Ioannes Vatatzes sikkesi, Bizanslı tüccarların faaliyet bölgelerine dair küçük bir ışık tutuyor gibiyse de Jacoby, bunun Bizanslı bir tüccarın ticari faaliyetinden çok bir hacı tarafından düşürülmüş olabileceğini düşünmektedir (Jacoby 2010, 193).

Laiou-Thomadakis, Bizans ekonomisinin uluslararası pazara 13. yüzyılda, bu pazar gelişirken girdiğini belirterek, Bizanslıların bu karşılıklı değişim ekonomisine dahil olduklarını ve bazılarının da para kazandığını yazar. Ancak İtalyanlarca denetlenen bu alandaki rollerinin sadece ikincil derecede kaldığını da belirtir (Laiou-Thomadakis 1980/81, 216). Paleologos hanedanının ilk dönemlerinde Monemvasia'lı tüccarlar, özellikle VIII. Mikhail tarafında kendilerine verilen ve I. Andronikos tarafından da yenilenen ticari ayrıcalıkların da katkısıyla Doğu ticaretinde oldukça etkindirler. Bu tüccarlar Girit'teki Venedik limanlarında, Anaia'da, hatta Karadeniz'de Kaffa'da görülürler. Bu durum da aslında gerçek anlamda bir Venedik ve Ceneviz tekelinden söz edilemeyeceği anlamına gelebilir (Laiou-Thomadakis 1980/81, 206; Matschke 2002, 790).

David Jacoby, 13. yüzyılda Ege'nin Batı ile Konstantinopolis ve Karadeniz arasında bir transit geçiş noktası olarak görüldüğünü ve bu nedenle de Avrupa merkezli bir bakış açısının hakim olduğu önce Batı'nın Ortaçağ tarihini inceleyen tarihçiler ve onları izleyen Bizans tarihçileri tarafından da göz ardı edildiğini düşünmektedir. Ayrıca Ege'deki deniz ticaretinin uzun mesafeli deniz ticaretine odaklandığını, orta ve kısa mesafeli ticaretin çoğunlukla gözardı edildiğini söyler (Jacoby 2010, 187).

Ege Denizi'nde Bizans limanları arasında büyük ve güvenli limanı ve Durazzo ile Konstantinopolis arasındaki askeri yolu denetleyen konumuyla Thessalonika öne çıkmaktaydı. Ekim ayında kentin koruyucu Aziz Demetrius'a adanmış fuarı çok uzaklardan bile insanları kente çekiyordu. Bunlar arasında Mısır'dan Suriye'den gelenler dışında Tuna bölgesinden gelenler, Pontus'un mallarını getiren Konstantinopolisli tüccarlar, Morea ya da Boetia'dan ipek kumaşlarını getirenlerin yanı sıra sadece kendi ürünlerini değil, dünyanın farklı bölgelerinden malları getiren Fransız, İspanyol ve Portekizli tüccarlar buraya gelmekteydi (Heyd 1866, 89). Ephesos'ta da önemli bir fuar bulunmaktadır. Örneğin Venedikli Alberto Stella 1278/9 yılında Negroponte'den Anaia'ya gemiyle mal getirip daha sonra kara yoluyla fuar (*panager*⁹⁵) için Belongi'ye (*ad civitatem Belongi*) gitmiş ve oradan da Alter Locus'a⁹⁶ geçmiştir (Matschke 2002, 773).

Tüm bu bahislerin ardından Heyd, o güne kadarki bilgilerden yol çıkarak Bizans İmparatorluğu'ndaki İtalyan kolonilerinin bulunduğu önde gelen kentler arasında Batı Anadolu'da yer alan herhangi bir kenti saymaz. Ancak Heyd, olasılıkla başka merkezlerin de olduğunu ama bunlarla ilgili bilgilere henüz ulaşamadığını da vurgulamaktadır (Heyd 1866, 91).

⁹⁵ Παναγύρι, fuar, Pazar (TTh III, 193, dipnot 1).

⁹⁶ Alter Loco (TTh III, 193, dipnot 1).

IV. A. 12. ve 13. Yüzyıllarda Akdeniz’de Önemli Deniz Rotaları ve Batı Anadolu Kıyılarının Bu Rotalardaki Yeri

Bizanslılar çok daha eski dönemlere dayanan ve iyi düzenlenmiş Roma yol sistemini miras almışlardır ancak imparatorluğun uzun tarihi boyunca farklı nedenlerle kara ve deniz yolu güzergahlarında değişiklikler meydana gelmiştir (Avramea 2002, 57).

Roma Dönemi’nde Anadolu’daki ana yol güzergahı yatay olarak doğu-batı yönünde düzenlenmişti ve Fırat’ta (Euphrates) başlayan yol Smyrna, Ephesos ve Miletos’a gelir ve buradan da deniz yoluyla daha batıya ulaşırdı. Ancak Konstantinopolis’in kurulmasıyla kent merkezlerini birbirine bağlayan, ordunun, resmi görevlilerin, tüccarların ve hacıların hareketini kolaylaştıran bir takım değişiklikler gerçekleşmiştir. Bir ana yol kuzey-batı ile güney-doğu arasında uzanırken diğer hatlar doğu ve güneye yönelmiştir. Anadolu’nun batı kıyılarında yol Abydos’tan Adramyttion’a, oradan da Pergamon, Phokaia, Smyrna, Ephesos ve Miletos’a uzanıyordu. Bu yolun Abydos-Ephesos kısmı 1111 yılında Ioannes Dukas tarafından kullanılmıştır. Dukas, Ephesos’tan doğuya yönelmiş ve Philadelphia, Laodikeia ve Frigya’daki Polybotos’a gitmiştir. Aynı şekilde VII. Louis’in Frank birlikleri de II. Haçlı seferi sırasında aynı yolu kullanmıştır (Avramea 2002, 76).

Karayolları gibi deniz yolları da denizcilerin kuşaklar boyunca oluşan deneyimleri ve rota üzerinde deniz yolculuğu için gerekli altyapıların sağlayan mekanlar bağlamında sabit rotalar haline gelmişlerdir. Ancak deniz yolları karadakiler gibi iz bırakmadığı için farklı yazılı kaynaklara, liman ve iskele kalıntılarına ile batıklara bakılarak deniz yolları üzerine fikir yürütülebilir (Avramea 2002, 77).

İyi bir havada deniz yoluyla, karada gidilebilecek mesafeden çok daha fazlası kat edilebilir ve genelde bir haftalık kara yolculuğu, neredeyse bir günlük deniz yolculuğuna eşittir. Ancak fırtına, ters rüzgar gibi nedenlerle seyahat süresinde beklenmedik gecikmeler olabilir. Deniz yıl boyunca seyahate elverişli değildir. Kış aylarında dört ay boyunca (*Mare clausum*) deniz yolculuğu yasaklanmış olmakla birlikte, özellikle geç Bizans döneminde bu yasağa pek uyulmamıştır (Avramea 2002, 78).

Ege Denizin'deki rotalar üzerine yazan A. Avramea, kuzey-güney aksını tanımlarken Rodos'u önemli bir kavşak noktasına yerleştirerek, Tenedos'tan güneye inen yolların Mytilene, Khios, Samos ve Kos adaları üzerinden gittiğini belirtmiştir. Ancak Batı Anadolu'nun kıyılarından batıya önemli rotaların bulunduğunu da belirtmiştir. Ege Denizi'nde adaları ve kıyı şeridini içine alan deniz trafiği gemilerin son varış noktalarına göre karmaşık bir yapı sunmaktadır (Avramea 2002, 85 ve dipnot 180).

Batı Anadolu kıyıları özellikle Konstantinopolis'ten Levant ve Mısır'a uzanan rotalar üzerinde bulunmalarıyla öne çıkıyorlardı. Örneğin Cenevizlilerin Pera'dan güneye inen rotalarında adaların yanı sıra Adramyttion, Phokaia, Smyrna, Khios, Rodos ve sonunda Mısır bulunmaktaydı (Balard 1978, 2: 849-68; Jacoby 2010,191)

12. yüzyılın ortalarından itibaren açık deniz yolculuğu yaygınlaşmaya başlamıştır. Bu da kıyı boyunca ilerlenilerek yapılan seyir şeklinin azalmasına ve dolayısıyla da bazı limanların önemini yitirmesine yol açmıştır. İtalyan limanları ile Konstantinopolis'i birbirine bağlayan rota Peloponnes'i kucaklar ve farklı rotalar izlerdi. Bunlardan birisi Negroponte ve Thessalonika yoluyla başkente ulaşırken, bir diğeri ise Khios üzerinden doğrudan başkente giderdi (Jacoby 2010, 191).

Jacoby, Ege Denizi'ndeki seyrin doğal koşulları yüzyıllar boyunca değişmemişken, 13. yüzyıldaki politik ve ekonomik faktörlerin rotaları ve limanları etkilediğini söyleyip, Khios'un bir transit liman olarak yükselişi örneğinde olduğu gibi, limanların kaderlerindeki değişimin aslında buralardaki Batılıların varlığı ve ekonomik aktivitelerine bağlı olduğunu belirtmektedir (Jacoby 2010, 191).

A. Avramea'nın, kara ve deniz yolları trafiğini irdelediği ayrıntılı makalesinde (Avramea 2002) Batı Anadolu kıyılarına diğer bölgelerle karşılaştırıldığında daha az yer verilmiştir. Buna göre Venedik gemileri Adriyatik Denizi'ni geçip İonya Denizi'ndeki adalara ve limanlara (Kerkyra, Nikopolis, Leukas, Kephallenia ve Zakythos) vardktan sonra Peloponnes'in batı ve güney kıyıları boyunca seyreder, Kythera ve Maleas Burnu'ndan önce Methone ve Korone'ye uğurlardı. Daha sonra da kuzeye, Kiklad Adaları'na doğru yol alıp Anadolu kıyılarına ve Konstantinopolis'e giderlerdi. Konstantinopolis'e giden bir başka rota ise Korint Körfezi ve Korint'in kendisi, daha sonra kuzeye yönelerek Euboea, Halmyros, Kitros, Thessalonike'ye varılır, ardında da

Christoupolis, Hellespont (Çanakkale) Boğazı, Rhaidestos, Herakleia'dan geçilerek sonunda Konstantinopolis'e varılırdı. Görüldüğü gibi Batı Anadolu kıyıları sadece genel bir coğrafya olarak geçirilirken, diğer rotalar son derece ayrıntılı verilmiştir. Cenevizlilerin izlediği rota ise İtalya'nın batı kıyıları boyunca güneye inip, Messina Boğazı'ndan geçerek Calabria ve Apulia boyunca kıyı şeridini izlemektir. Otranto'ya vardıklarında Kerkyra Boğazı'ndan geçerek Leukas, Kephallenia, Zakynthos, Sapienza, Venetiko ve Elaphonnesos adaları yoluyla Kythera'ya gelirlerdi. Malea Burnu'ndan da iki farklı rotaya doğru gidilebilirdi. Bunlardan bir tanesi Monemvasi'ye yönelmek, Velopoulia ve Gerakounia adacıklarını geçerek Khios ve Mytilene'ye doğru ilerlemek ve ardından da Tenedos ve Propontis'e varmaktı. Diğer ise Melos, Naxos, Amorgos veya Astypalia ve Rodos yoluyla Kıbrıs ve Mısır'a yönelmekti (Avramea 2002, 87). Görüldüğü gibi Batı Anadolu kıyıları ana rotalar içinde sayılmamaktadır.

Cenevizlileri diğer İtalyan Deniz Cumhuriyetleri'nden ayıran özellik, stratejilerini denize dayanıklı gemileriyle tüccarları nereye isterlerse götürmek, olabildiğince farklı mal ticaretiyle uğraşarak, malların bol oldukları yerlerden kıtlıkları çekilen yerlere taşıma üzerine kurmuş olmalıdır. Bu yöntem lüks ve pahalı mallarla ilgilenen kısıtlı sayıda tüketici yerine daha fazla sayıda tüketici ile buluşturmuştur (McCracken 2002, 11).

Ticaret yapmak için kurulmuş Latin kolonilerini üzerinden bir okuma yapmak istediğimizdeyse, IV. Haçlı Seferi öncesi Bizans topraklarındaki Latin varlığının, Konstantinopolis ve Ege Denizi'nde Halmyros ve Thessalonika gibi birkaç kent ile sınırlı olduğunu görmekteyiz. Bu limanlar da sırasıyla Teselya ve Makedonya'nın başlıca tahıl ihracat merkezleri durumundaydı (Day 1984, 384; Jacoby 2007, 693-7). 1165'te Halmyros'u ziyaret eden Benjamin Tudela 1165'te buradan önemli bir ticaret merkezi olarak söz eder. İdrisi de kentin öneminden bahsederken buraya Venedik, Pisa, Cenova ve daha pek çok başka ülkeden tüccarların geldiğini belirtir. Yine aynı kentte Pisalılar ve Venediklilere ait kiliseler vardır. Yine Pisalılar 1199'da Thessalonika'da bazı mülklere sahipti (Heyd 1866, 89-91).

Kaynaklarda, 12. yüzyılda Rodosto, Abydos ve Adrianopolis'te de İtalyanların, özellikle Venediklilerin varlığına dair bilgiler bulunmaktadır. Rodosto'da Venedik'teki

S. Giorgio Maggiore manastırına ait adını bilmediğimiz iki kilise bulunmaktadır. Ayrıca kentin dışında da St. Maria'ya adanmış başka bir kilise vardı. Bu arada gerek kentte yaşayarak ticaret yapan, ya da ticaret için bir süreliğine gelen gezici Venedikli tüccarlar alışveriş yapmak için kiliseye önceden bir vergi vermek durumundaydılar. Adrianopolis'te de Venediklilere ait bir kilise mülkü bulunmaktaydı (Heyd 1866, 88; Day 1984, 384).

D. Jacoby, Batı Anadolu kıyıları söz konusu olduğunda, IV. Haçlı Seferi öncesinden bir örnek dışında yerleşik Latinlere dair herhangi bir kanıt olmadığını söyler ve von Falkenhausen'den alıntılanarak, tek örneğin 1172 yılında Phokaea'da ailesiyle birlikte oturan Amalfili bir tüccar olduğunu yazar (Jacoby 2010, 187). G. W. Day ise 1204 öncesi Bizans İmparatorluğu'nda İtalyanlara ait kiliselerin izini sürdüğü makalesinde Batı Anadolu kıyılarında hiç bahsetmez (Day 1984). Bu bilgiler ışığında 1204 öncesinde Latinlerin Batı Anadolu kıyılarındaki limanlara uğrasalar da, buralarda yerleşik düzene geçemedikleri söylenebilir.

Anadolu kentlerinde oldukça gelişmiş yerel bir endüstriden söz edilebilir. Anadolu halkı işlemeli kumaşların yanı sıra keten, yün, ipek ve pamuklu kumaşlar da üretmekteydiler. Halı dokumanın yanı sıra, cam ve çömlek üretimi yapıyorlardı. Ürettikleri arasında buhurdanlık, yay, ok, kılıç, kalkan, çivi, halat ve denizciliğe ilişkin diğer malzemeler bulunmaktaydı (Vryonis 1971, 23).

Dönemin politik koşullarına göre liman kentleri de dahil olmak üzere bölge yeni dinamiklere ulaşmış ve bazı kentler geçen dönemlere göre daha ön plana çıkmışlardır. Buna en iyi örneği Anaia oluşturmaktadır. Kent, Laskarisler döneminde kent bir *emporion*⁹⁷ ve *kommerkion* olarak adlandırılır (Mercangöz 2010, 280).

Kaynaklarda sadece kıyı kentlerinde değil iç kesimlerde de (örneğin Philadelphia) Venedikli, Pisalı ve Ceneviz tüccarlar görülebilmektedir (Heyd 1866, 87). Artık Bizans

⁹⁷ Sınır boylarında, kıyılarda ya da ticaret yolları üzerinde bulunan bir ticaret merkezini tanımlayan antik kökenli bir sözcüktür. Öncelikle Trakya ve Bithynia gibi iç bölgelerle de bağlantılı liman kentleriyle ilişkilidir. Bazı belgelerde *emporion* (genellikle Kastron ile birlikte kullanılır) gemilerin demirleyebildiği kent tipi küçük yerleşimler olarak tanımlanır. Terim bir kasabanın ticari merkezini, kent surlarının dışındaki bir pazar alanını (örneğin Adrianople *emporion*'u) ya da *sebastokrator* İsaak Komnenos'un Bera manastırına bağışladığı Sagoudaous'ta olduğu gibi kendisi bir pazar olan bir kent olabilir. Bilimsel terminolojide terimin başka anlamları da vardır. Bu anlamlar Batı'daki erken Ortaçağ ticaret yerleşimleri, küçük Bizans kasabaları veya büyük liman (kıyı) kentleri olabilir (ODB, I, 694)

topraklarında olmasa da Konya’da, 1257 yılında rahip Rubruquis bir çok Fransız tüccarın yanında Akra’dan Cenevizli bir tüccar ile şap ticareti yapan Venedikli bir tüccarı da zikreder (Depping 1830, I, 110). Bu merkezlerde ticareti yapılan malların buralara getirilmesi ya da gidecekleri merkezlere ulaştırılması için doğal olarak deniz ticaretinin ve dolayısıyla da limanların kullanılması gerekmektedir. Ancak eldeki veriler spesifik olarak hangi limanların kullanıldığını söylemek için yeterli değildir.

Öte yandan Ege Denizi’nde adalar ve denizi batı, kuzey ve doğuda çevreleyen anakara arasında yiyecek, şarap, endüstriyel hammaddeler, yarı-işlenmiş mamuller ve işlenmiş mamullerin taşındığı karmaşık bir deniz ulaşım ağı bulunmaktaydı. Yiyecek ve şaraptaki yoğun trafik aslında kendi temel ihtiyaçlarını karşılayacak doğal kaynaklara sahip olmayan adaları içeriyordu. Bu tür trafik ya kabotaj içindeki iki liman arasında doğrudan düzenlenen seferler ve rota üzerindeki görece kısa mesafeli limanlara uğrayıp yolcu ve kargoları taşımaktan ya da önceden tanımlanmış bir program olmadan, limandan limana seyretmekten oluşmaktaydı. Bu tür bir trafik görece küçük boyutlu gemileri ve sınırlı yatırımı gerektiriyordu. İtalyanların bu dönemde yoğun ticari faaliyetleri bulunmaktaydı. 1268-1277 yılları arasında çoğunlukla korsanlık nedeniyle uğradıkları kayıpların tazminini isteyen Venedikliler, aşağıda ayrıntılarını göreceğiniz bir komisyon kurup, son derece ayrıntılı bir liste oluşturmuşlardı. Sadece bu listede korsan saldırılarına maruz kalmış deniz seferi sayısının 200’ün üzerinde olduğu düşünülürse, Ege Bölgesi’ndeki yoğun deniz trafiği ve büyük miktardaki mal dolaşımı rahatlıkla gözlemlenebilir (Jacoby 2010, 191).

G. Makri, Orta Bizans döneminde ticaret için daha çok küçük ve orta boyutlu gemilerin kullanılmasının daha akla yakın olduğunu yazmaktadır. Deniz taşımacılığındaki en radikal değişimin sıvı kargoların ağırlığını %30 kadar azaltan ve gemi boyutlarının da görece küçülmesini sağlayan toprak saklama kapların yerini ahşap fiçilerin alması olmuştur. Ancak Bizans gemilerinde genel olarak bu ahşap fiçilerin ne zaman kullanılmaya başlandığı henüz bilinmemektedir (Makri 2002, 93-94).

En önemli limanlar doğal olarak gemi yapım merkezi olanlardı ki bunların başında Konstantinopolis geliyordu. Anadolu’nun deniz kıyısında yer alan temalarında da tersaneye sahip çeşitli limanlar bulunuyordu. Ancak Anadolu’nun kaybedilmesiyle hem

tersaneler hem de ormanlar elden çıkmıştı. Örneğin 1348 yılında VI. Ioannes Kantakuzenos gemi inşa ettirmek için kereste bulmakta çok zorlanmış ve sonunda söz konusu hammadde Küçük Hameos Dağları'ndan kara yoluyla getirtmiştir (Makri 2002, 98).

Kısa ve orta vadeli trafik aynı zamanda İtalyanların elinde olan uzun mesafeli ticarete yönelik olarak ürünlerin ana rotalar üzerindeki transtit merkezi görevini gören limanlarda toplanmasına yöneliktir. D. Jacoby, kaynaklarda az görülse de bir çok Bizanslı'nın da bu ticaret içinde varolduğuna dair inancını belirterek, bunların kısa mesafeli ticaret ve denizcilikle ilgilendiğine yazmaktadır. Ancak Venediklilerle 1219'da yapılan anlaşma, Bizanslı tüccarları Ege ve Karadeniz arasında doğrudan ticaret yapmaktan men etmekteydi. Bu anlaşmayı 1261 yılına kadar günümüze ulaşmayan iki anlaşma daha takip etmiştir (Jacoby 2010, 191-3).

Deniz ve denizcilikle ilgili kanunlara gelince Bizans İmparatorluğu zamanında Grek denizcilik kuralları her tür deniz işinde kullanılmıştır. Bizans imparatorları daha çok sivil kanunları geliştirmekle uğraşmışlar ve kimse gelenekleri bir düzene koyarak bir kanun halinde toplamayı düşünmemiştir. Limanlarda bulunan tüccarlar yaptıkları her işlemde yazılı olmayan bu kuralları korunmasına yardımcı olmuşlardır. 8. yüzyıldan gelen "Rodos Kanunları" denizciliğe dair yeni kanunların antik dönem kanunlarıyla yakından ilintili olduğunu göstermektedir. Bu bağlamda Antikite'den Bizans'ın düşüşüne kadar deniz ticaretini yönlendiren kanunların temelde aynı biçimde olduklarını ve yazılı olmayan Grek geleneği üzerine oturduğunu kabul edebiliriz (Perdicis 1939, 85).

Bölgedeki ticareti etkileyen önemli bir unsur da korsanlık faaliyetleridir. Bölgede 12. yüzyıl sonundaki yönetsel zafiyetler ve zaman zaman sertleşen Bizans-Latin ilişkileri sonucunda korsanlık faaliyetleri yaygınlaşmıştır. Ancak korsanlık faaliyetlerinin asıl yoğun olarak 13. yüzyılın ikinci yarısında görülmeye başlanır. Bu dönemde Anaia'nın adı korsanlık faaliyetlerinin toplandığı diğer merkezler Thessalonika ve Menomvasia ile birlikte anılmaktadır (Heyd 1936, 429; Lemerle 1957; 16-17; Morgan 1976, 421). Genellikle üç gemiden oluşan bir korsan filosunda iki gemi saldırıda bulunurken üçüncüsü de yedekte beklemekteydi. Genel eğilim, kaptanlardan birisinin zaman zaman

Sevastos rütbesiyle de anılan Bizanslı olması, diğerlerinin ise yabancı olmasıydı. Kaptanlar *comes* ya da *comitus* unvanını taşıyorlardı. On ikinci yüzyıla gelindiğinde bu unvan geniş biçimde kullanılır oldu. Benzer bir dönüşüm amiral (*amiraglius*) terimi için de geçerlidir. Örneğin 1275 yılına kadar Gyrakis adında bir kişinin “Anaia Amirali” olarak adlandırıldığını görüyoruz. Ayrıca Venediklilerin tazminat isteklerine temel oluşturan korsanlık faaliyetlerinde yirmi kez adı geçen Cenevizli “Anapha”lı Giovanni Delcavo da amiral yapılmıştır. Kaptanlar arasında Cenevizli, Pisalı ve Frankların yanı sıra, Saladin gibi takma ad olma olasılığı da olan bir Müslüman ismi de dikkati çekmektedir. Bizanslılar az olsa da dikkat çekicidir: Gyrakis, Rodos’tan Niketas Leon, Sophianos ve Mamonas. Korsanların faaliyet alanları genellikle Ege denizinin güneyi iken zaman zaman kuzeye de yönelmiştir. Hatta Kıbrıs, Akka’ya yakın denizler ve nadiren de Yunanistan’ın batısına yayılmıştır (Morgan 1976, 424-425).

IV. B. 12. ve 13. yüzyıllarda Akdeniz’de Ticareti Yapılan Mallar ve Batı Anadolu Liman Kentleri

“Senin [Konstantinopolis] neyin eksik? Ne bizler tarafından işlenen Makedonya, Trakya ve Teselyanın buğday dolu ovaları, ne de bizim tarafımızdan yapılan Euboa, Ptelon, Khios ve Rodos şarapları, ya da Thebai ve Korinthoslu parmaklar tarafından dokunmuş güzel kumaşlar veya tüm nehirlerin denize aktığı gibi Kraliçe kente akan para.” (Hendy 1985, 51).

W. Hendy’nin Atina Başpiskoposu Mikhail Khoniates’dan (1175-1204) alıntılıdığı bu söylemde başkenti besleyen bölgeler arasında Batı Anadolu’dan herhangi bir bölgenin sayılmaması ilginçtir, üstelik hemen bu kıyıların karşısındaki Khios adası sayılırken. Aslında taşıma kolaylığı ve düşük maliyeti getirecek coğrafi yakınlığa sahip bölgelerin başkent pazarında egemen olması mantıklıdır. Bu bağlamda da Trakya, Bithynia ve Mysia öne çıkmaktadırlar. Ancak Hendy Ege kıyılarının, Girit’in ve hatta Kıbrıs’ın bile başkent pazarına temel gereksinim maddelerini (tahıl, şarap ve zeytinyağı) sağlama kapasitesinde olduğunu ve hatta bunu da gerçekleştirdiklerini yazmaktadır (Hendy 1985, 562).

12. yüzyılın sonlanmaya yüz tuttuğu dönemi temsil edebileceğini düşünebileceğimiz bu söylemin aksine Batı Anadolu son derece verimli topraklara sahiptir. Ancak 11. yüzyılın sonunda Çaka’nın yol açtığı yıkım ve ardından yüzyıl boyunca süren Türk akınları, bölgenin verimliliğini ve Bizans ticaret dünyasına yeterince katılımını etkilemiş olmalıdır. Batı Anadolu’nun bölgesel ve uluslararası ticarete hakkettiği payı almaya başlaması İznik İmparatorluğu dönemine rastlar ve Bizans İmparatorluğu bağlamında 13. yüzyılın sonuna kadar devam eder.

10. ve 11. yüzyıllarda Bizans İmparatorluğu’nda çeşitli kıtlıklardan bahsedilirken, 12. yüzyıl için birkaç bölgesel örnek dışında (Kıbrıs, Atina, Khios) kaynaklarda herhangi bir kıtlıktan bahsedilmemektedir. Aksine I. Haçlılar’dan IV. Haçlılar’a kadar geçen süreçte Batılılar Bizans topraklarındaki tahıl, şarap, yağ ve peynir bolluğundan bahsederler (Kazhdan ve Epstein 1985, 27). Oysa II. Haçlı Ordusu 1147’de Ege kıyıları

boyunca Ephesos'a doğru inerken bir çok terkedilmiş kent görmüş ve gerekli erzak bulunamamasından dolayı büyük zorluklar çekmişlerdir. Bu da Türklerin Batı Anadolu'ya verdiği zararın açık göstergesidir (Foss 1979, 118). Dolayısıyla, sözü edilen o bolluk içindeki topraklar olasılıkla henüz Türk tehdidini tatmamış Balkanlar'daki Bizans toprakları olmalıdır.

12. yüzyılda İtalyan tüccarlar Bizans topraklarından tahıl, şarap ve et ithal etmektedirler. Arıcılık gibi bazı uzmanlaşma gerektiren tarım alanlarında Bizanslıların Batılılardan daha gelişmiş bir düzeyde olduğu görülmektedir. Öte yandan Yunanistan'da daha çok arpa yetiştirilirken, Anadolu'da buğday daha ağırlıktadır (Kazhdan ve Epstein 1985, 27).

12. yüzyılda Venedikliler tarafından Konstantinopolis dışında uğranılan limanlara dair, yine Venedik belgelerinden yola çıkılarak bir liste yapılırsa uğrama sıklığının %60'ını sırasıyla dört merkez oluşturur: Korinthos, Halmyrus, Thebes ve Sparta. Venediklilerin (ve olasılıkla diğer Latinler de) ticaret yöntemleri, ilk ana limanda birinci ya da temel tarımsal ürünü alarak Konstantinopolis'e götürmekti. Bu da bir anlamda Latinleri hazır bir pazar için hazır bir alıcı olarak gören çiftçileri artı üretim yapmaya teşvik etmiştir. Bu durumda hem arazi sahibi hem de vergi toplayıcılar daha da mutlu olmuşlardır (Hendy 1985, 601).

13. yüzyıldaki Batı Anadolu'yu iki ana döneme ayırıp inceleyebiliriz: İznik İmparatorluğu Dönemi ve Konstantinopolis'in geri alınmasından sonraki dönem.

İznik imparatorlarının çabaları sayesinde buğday, arpa, şarap, yağ ve hayvancılıkta büyük miktarda artı ürün elde edilmiştir. Tahıllar büyük ambarlarda saklanmış ve hatta Selçuklulara ihraç edilmiştir. Laiou, tahıl için net bir ihracattan söz edebilirken zeytin yağı için net bir söylem geliştirmez, ama belgelerdeki verilerden yola çıkarak bir çok köylü ya da arazi sahibinin ve hatta manastırların gündelik tüketimi aşan, pazara yönelik üretim yaptıkları saptamasında bulunmaktadır (Laiou 2002, 321). Nitekim İznik İmparatorları'nın Konstantinopolis'teki Latin İmparatorluğu ve Selçuklularla yapılan savaşların ardından kırsal alanın yeniden düzenlenmesi imparatorların birinci önceliği olmuştur (Jacoby 2010, 193). Hatta Hendy'ye göre, Nymphaion'un İznik İmparatorları tarafından kışlık merkez olarak seçilmesinin arka planında, Hermus (Gediz) ve

Maeander (Menderes) vadilerini kışın gerçekleşen Türk akınlarından korumak bulunmaktadır (Hendy 1985, 116-117). Anadolu Selçukluları ile kurulan rutin bir ticaret bulunmakla birlikte, İznik İmparatorluğu'nun Ege Bölgesi'ndeki uluslararası ticaret ağına dahil olması 1261'e kadar görece az düzeyde kalmıştır. D. Jacoby, İznik İmparatorluğu'ndan kıtlık sırasında Anadolu Selçukluları'na gönderilen tahılın aslında rutin bir ticaretin parçası olduğunu ama miktarın bu durumun özelliği nedeniyle yüksek miktarda olduğunu belirtir (Jacoby 2010, 193).

W. Hendy, yerleşik Bizans toplumu ile göçebe Türk toplumunun bir dereceye kadar birlikte yaşamalarının mümkün olduğuna dair ilginç bir saptamada bulunur. Buna göre hayvancılıkla uğraşan Müslüman göçebeler yazın yaylalara çekiliyor ve yerleşik Bizanslı çiftçiler de hasat yapıp yeniden ekim yapıyorlardı. Ve kış gelip de göçebeler kışlık mekanlarına geldiklerinde, Bizanslı çiftçiler için en korunaklı yer surlarla çevrili yerleşim birimleri oluyordu. Aslında Türklerin yeni ekilmiş topraklarda hayvanlarını otlatmaları zararlı olabileceği gibi bir takım faydalar da sağlayabilmekteydi. Hayvanların üst kısmını yiyerek toprakta bıraktıkları kökler, gübrelemenin de işin içine sokulmasıyla birden fazla sürgün verip, kazançlı bir ürüne dönüşebiliyordu (Hendy 1985, 116-117).

13. yüzyılın üçüncü çeyreğinde Ege Denizi'ndeki ticari faaliyetlere dair elimizde çok değerli bir belge bulunmaktadır. Bu da G. Morgan tarafından ayrıntılarıyla incelenerek bir makaleye konu edilmiş 1278 tarihli Venedik Şikayet Komisyonu raporudur. Morgan'ın makalesinde yer alan tablolardan birisi şikayete konu olan korsanlık ya da hırsızlık faaliyetlerinde kaybedilen malların listesini ve istenen tazminat bedellerini içerir ki bu da bize söz konusu dönemde ticareti yapılan mallar ve destinasyonları hakkında ayrıntılı bilgi verir. Venedik Cumhuriyeti ile VIII. Mikhail Paleologos, Venediklilerin korsan faaliyetlerinden ya da Bizanslıların neden olduğu kayıplardan meydana gelen zararların ve yine Bizanslı gümrük memurlarının aldığı vergilerin geri ödenmesine ilişkin 19 Mart 1277'de bir anlaşmaya varmalarının ardından olasılıkla Mayıs 1277'de kurulan komisyon üç kişiden oluşmakta idi: Giberto Dandolo, Marino Gradenigo ve Lorenzo Sagredo. Anlaşmanın kapsadığı dönem ise "ilk anlaşma"dan

itibaren idi. Morgan bunun olasılıkla 4 Nisan 1268'de yapılan anlaşma olduğunu söylemektedir (Morgan 1976, 411-412).

Listede toplam 257 olay yer almaktadır. Bunların 170 tanesi denizde gerçekleşen korsanlık faaliyeti iken 39 tanesi karada gerçekleşen soygunlardır. Listede 7 tane batık sonrası soygun olayı yer alırken, 40 tane de haraç ya da aşırı verginin talep edildiği durum bulunmaktadır. Morgan, ticareti yapılan (ya da çalınan) malların belirtildiği 95 olaydan yola çıkarak söz konusu malların listesinin verildiği bir tablo hazırlamış ve hangi olaylarda bunların yer aldığını da belirtmiştir. Buna göre hazırladığımız tabloda (Tablo 4) söz konusu ürünler ve frekansları yer almaktadır⁹⁸.

Komisyon, Venediklilerce tutulmuş (özellikle Negroponte ve Konstantinopolis'te) kayıtları ve çeşitli yazışmaları temel alarak bir çok kişinin de tanıklığına başvurmuştur (Morgan 1976, 412). Sonuçta hazırlanan liste 1268 -1277 yılları arasındaki çoğunlukla korsanlık olaylarına yer verirken iki nokta ön plana çıkmaktadır: Ege'deki ticari trafiğin yoğunluğu ve ticareti yapılan ürünlerin çeşitliliği. Öne çıkan bir diğer nokta ise başlangıç ve destinasyonlar değerlendirildiğinde Batı Anadolu liman kentlerinin bir kaç örnek dışında neredeyse hiç görülmemesidir. 1274-6 arasında bir tarihte Negroponte'den Melos'a giden bir geminin Kyme'de saldırıya uğradığı kaydı vardır ancak Morgan bunu bir “?” ile belirtmiştir (Morgan 1976, 430, no. 110). Ayrıca haritaya bakıldığında böyle bir olasılığın zor olduğu görülecektir. 1276 Nisanı'nda Negroponte'den Starea'ya giden (Morgan bunu kuşkulu bir şekilde Anaia olarak tanımlamıştır) bir gemi Skopelos'ta saldırıya uğramıştır. Aynı yılın Ağustos ayında ise yine Negroponte'den Anaia'ya giden bir gemi Cambiamatello denilen bölgede saldırıya uğramıştır (Morgan 1976, 431, no. 141 ve 146). Soygun başlığı altında ise 1269 yılında Belongo'dan Anaia'ya giden yol üzerinde bir olaydan bahsedilmektedir (Morgan 1976, 432, no. 174). Haraç ya da gereksiz vergi alma şikayetleri listesinde ise 1273-4 ve 1274-5'e denk gelen iki olay Anaia'da gerçekleşmiştir (Morgan 1976, 435, no. 241 ve 244).

⁹⁸ Morgan'ın tablosunda bazı eksiklikler gözlenmiştir. Örneğin haraç ya da fazla vergi talep edilen olaylardan bazıları tabloya eklenmemiştir (Anaia'daki şarap ticareti (No. 241 ve No.244). Ya da Yükün kumaş olarak tanımlandığı No. 237, ürünler listesinde “tahıl, buğday” kaleminde verilmiştir).

Toplam 257 olayın yer aldığı listede yukarıda da görüldüğü gibi Batı Anadolu kıyıları son derece az sayıda yer almaktadır. Akılda tutulması gereken nokta, tüm şikayetler için çıkış ve destinasyonun belirtilmemiş olmasıdır ancak yine de elimizde yeterince veri sağlayacak bilgi bulunmaktadır. Dikkati çeken bir diğer nokta ise yine aynı listede Konstantinopolis'e veya Konstantinopolis'ten yapılan ticari faaliyetin de son derece az olmasıdır. Korsanlık ya da soygun listesinde Konstantinopolis'in adı sadece 7 defa geçer. Özellikle tahıl kargosunu satmaya zorlanan şikayetlere dair kısa listede (13 adet) ise Konstantinopolis'in biri dışında hemen tüm olaylarda yer destinasyon ya da bu zorunlu satışın yeri olarak görülür. Bu listede Batı Anadolu'dan başkente götürülmek için alınmış herhangi bir liman görülmez (Morgan 1976, 434, no. 217-229). Beş olay tuz kargosuna el konulmasıyla ilgilidir. Bunlardan 3'ü Konstantinopolis'te gerçekleşirken, bir diğer Thessalonika'da olmuştur. Bir tanesinin nerede olduğu belirtilmemiştir. İki olayda yola çıkış limanı olarak Negoroponte verilmiştir (Morgan 1976, 434, no. 230-234).

Tüm tablolara genel olarak baktığımızda, 1268-1277 yılları arasında Venediklilerin Batı Anadolu'ya fazla ilgi göstermedikleri sonucunu çıkarabiliriz. Bunda Phocaea ve civarında ticarete egemen olan Cenevizlileri (özellikle Zaccaria Kardeşleri), yine Anaia'ya konuşlanmış korsanları neden olarak düşünebiliriz. Bu listeden ortaya çıkan bir başka sonuç aslında Ege Denizi'ndeki kısa ve orta mesafeli ticaretin yoğunluğudur. Görüldüğü gibi ticaret sadece Konstantinopolis ya da Venedik ile yapılmamaktadır. Uzun mesafeli ticaret olarak birkaç örnekte yer alan Kıbrıs ve Akra örnekleri sayılabilir. Kısa ve orta mesafeli ticarete Venedik ve Cenevizlilerin yanı sıra Bizanslı tüccarlar da katılmış olmalıdır.

| Belgede geçen özgün ad | Türkçe karşılığı | Olay sayısı |
|--|----------------------------|------------------|
| <i>frumentum</i> | Tahıl, buğday | 39 |
| <i>sal</i> | Tuz | 11 |
| <i>oleum</i> | Yağ | 9 |
| <i>panni</i> | Kumaş | 8 |
| <i>vinum</i> (9) <i>vinum de Candia</i> (1) <i>vinum de Malvasia</i> (1) | Şarap | 11 ⁹⁹ |
| <i>draparia</i> | Kumaş | 6 |
| <i>ordeum</i> | Arpa | 6 |
| <i>cera</i> | Bal mumu | 5 |
| <i>fabae</i> | Fasulye (baklagil, bakla?) | 5 |
| <i>seta</i> | İpek | 5 |
| <i>caseus</i> | Peynir | 4 |
| <i>merzaria</i> | İpekli ürünler | 4 |
| <i>becunae</i> | Jambon | 2 |
| <i>bocarami</i> | Tela, çirişli pamuk bezi | 2 |
| <i>drapi</i> | Kumaş | 2 |
| <i>grana</i> | Kırmız böceği | 2 |
| <i>linum</i> | Keten | 2 |
| <i>macinae</i> | Değirmen taşı | 2 |
| <i>mel</i> | Bal | 2 |
| <i>moltolini</i> | Koç postu | 2 |
| <i>nucellae</i> | Kabuklu yemiş | 2 |
| <i>risii, aurisii</i> | Pirinç | 2 |
| <i>terlisii</i> | Branda bezi | 2 |
| <i>acerae</i> | Sorrel? | 1 |
| <i>canavi</i> | Branda bezi | 1 |
| <i>carnes porcini</i> | Domuz eti | 1 |
| <i>cocularii "cochlearia officinalis"</i> | Kaşık otu (!) | 1 |
| <i>coculi</i> | Kırmız böceği | 1 |
| <i>coramen</i> | Deri | 1 |
| <i>datulli</i> | Hurma | 1 |
| <i>drapi de vestire</i> | Giysilik kumaş | 1 |
| <i>farina</i> | Un | 1 |
| <i>formagium</i> | Peynir | 1 |
| <i>gomerii</i> | Pamuk balyaları | 1 |
| <i>lana</i> | Yün | 1 |
| <i>lignamen</i> | Kereste | 1 |

⁹⁹ G. Morgan, Anaia'nın geçtiği ve şarap ticaretiyle ilgili olan iki olayı (Tablo IV no 241 ve 244) yukarıda verilen Tablo 6'da verdiğimiz listeye eklememiştir. Buradaki rakam söz konusu iki olayın da eklenmiş halidir.

| | | |
|----------------------------------|---------------------------------|---|
| <i>Milium</i> | Darı | 1 |
| <i>panni de griseum</i> | Gri kumaş | 1 |
| <i>panni de Ypro</i> | Ypres kumaşı | 1 |
| <i>pelles silvestres</i> | Kürk | 1 |
| <i>pellizaria</i> | Kürkten yapılmış ürünler | 1 |
| <i>pisces</i> | Balık | 1 |
| <i>pisces sicci</i> | Kurutulmuş balık | 1 |
| <i>pix</i> | Zift | 1 |
| <i>roiba</i> | ? | 1 |
| <i>saia</i> | İpek | 1 |
| <i>sardellae</i> | Sardalya | 1 |
| <i>sentelaisii</i> | Kumaş (çarşaf bezi?) | 1 |
| <i>somarii</i> | Yün balyası | 1 |
| <i>stanfort</i> | Stamford kumaşı | 1 |
| <i>suziae porcinae</i> | Yavru domuz | 1 |
| <i>turonenses</i> ¹⁰⁰ | Peynir (?) | 1 |
| <i>vestes dorsos</i> | Ayı postundan yapılmış paltolar | 1 |
| <i>vilanilli</i> | Ham ipekten kumaş? | 1 |
| <i>zafranum</i> | Safran | 1 |

Tablo 6. 1268-1277 yılları arasında Venediklilere yönelik gerçekleştirilen korsanlık ve soygun faaliyetlerinde adları geçen ticari ürünler ve frekansları (Morgan 1976, 436-37)

Tablodan da görülebileceği gibi söz konusu korsanlık faaliyetleri sonucu zarar gören deniz seferlerinin büyük bir bölümünde tahıl taşınmaktadır. Bu rakama arpa ve darı da eklendiğinde toplam olay sayısı 46'ya yükselmektedir. Tekstil hammaddesi ve tekstil ürünlerine dair girdilerin toplam sayısı ise 38'e ulaşmaktadır. Tuz da dikkat çekici bir frekansa sahiptir.

Yine aynı listeden yola çıkarak bu çıkış ve varış noktalarının (ya da sadece bir tanesinin) ve taşınan yükün belirtildiği girdilerden oluşan bir tablo oluşturularak, limanlar ve ticareti yapılan mallar arasında bir ilişki kurulabilir. Toplam 56 verinin bulunduğu tabloda hangi yöne ne tür malların trafiğinin olduğuna dair az da olsa bilgi

¹⁰⁰ Şikayet sahibi kayıpları arasında normalde Tournai sikkesi anlamına gelen "*turonenses*"i de saymıştır ancak söz konusu maddenin, belgede söz edildiği gibi bir ticaret deposunda bırakıldığı düşünülürse, söz konusu terimin Yunanca peynir anlamına gelen "*tyros*" sözcüğünün bozulmuş hali olarak algılanabilir. Mistra, Ortaçağ Yunanistan'ında öne çıkan bir peynir üretim merkezi idi ve "*mizithra*" şeklinde modern peynirlerden birisine de adını vermiştir (Morgan 1976, 438).

edinilebilmektedir. Bu noktada söz konusu listenin istatistik bilimi bağlamında üzerine tartışılabilir bir veri sağladığı ancak yine de bu verilerin 13. yüzyıl üçüncü çeyreğinde Ege Denizi'nde yapılan deniz ticaretinin tam bir profilini çıkarmadığının da altını çizmek isteriz.

Tabloyu iki şekilde okumak mümkündür. Birincisi okuma çıkış noktaları üzerinden yapılabilir. Buradan yoğun bir şekilde Negroponte'den diğer limanlara yapılan b,r ticaret görülmektedir. Venedikli tüccarlar Negroponte'den çok farklı merkezlere gıda maddeleri (tahıl, baklagiller, balık ve kurutulmuş balığın yanı sıra yağ, tuz ve şarap da götürmekteydiler (No 16, 34, 66, 77, 91, 102, 109, 115, 120, 146, 156, 189, 230 ve 232). Bunun dışında tekstil ürünleri de ticareti yapılan mallar arasında bulunmaktadır. Anadolu'nun güney-batısında yer alan Makri körfezine tahıl ve şarap götürülürken (No 77), Anaia'ya ipekli ürünler getirmektedirler (No 146).

Bölgenin en önemli limanlarından olan Thessalonika çıkış noktası olarak iki kez görülmekle beraber ticareti yapılan malların çeşitliliği dikkati çekmektedir. Bu noktada en çok dikkati çeken ürün ise Ypres kumaşdır ki, bu ürün günümüz Belçika'sının Batı Flander bölgesinde yer alan ve 13. yüzyılda gelişen tekstil endüstrisi ile ünlü Ypres kentinden gelmektedir. Thessalonika'da üretilmediği son derece aşikar olan bu ürünle ilgili detay, bazı ürünlerin çıkış noktası belirli bir liman olsa da orada üretilmediğini göstermesi açısından önemlidir (No 210 ve 224). Ayrıca Thessalonika'ya çeşitli tekstil ürünlerinin yanı sıra bal, yağ ve ziftin de götürüldüğü görülmektedir (No. 18 ve 62).

Girit'in peyniriyle öne çıktığını görüyoruz (No. 1 ve 29). Tüm kaynaklarda belirtilen Karadeniz'in bir tahıl deposu olma durumu da net bir şekilde görülebilmektedir. Başkent Konstantinopolis, her yerden, her tür malın getirildiği bir büyük pazardır. Burada dikkati çeken başkente giden tuzun gönderildiği merkezler arasında Negroponte de bulunmaktadır. Kaynaklardan önemli bir Latin kolonisinin olduğunu öğrendiğimiz Halmyros çıkışlı herhangi bir sefer olması da dikkat çekmektedir.

Farklı bir okumayla 1268-1277 yılları arasında Venedikli tüccarların Batı Anadolu kıyılarında ticaret yaptığını ancak bunun adalar, Yunan anakarası, Makedonya ya da Trakya ile aynı yoğunlukta olmadığını söyleyebiliriz.

| No | Çıkış limanı | Variş limanı | Yük |
|------------------|------------------|--------------|---|
| 1 ¹⁰¹ | Girit | Corone | Peynir |
| 3 | ? ¹⁰² | Negroponte | Bal mumu, şarap, Malmsey şarabı |
| 4 | ? | Cea | Değirmen taşı |
| 16 | Negroponte | Stromula | Kumaş (panni) |
| 17 | Cythera | Seripos | Kabuklu yemiş, yağ |
| 18 | ? | Thessalonika | Kumaş (panni), kumaş (çarşaf bezi?), branda bezi? |
| 29 | Girit | Methone | Peynir |
| 30 | Glarentza | Girit | Tahıl, ipekli ürünler, ipek |
| 32 | Lepanto | Glarentza | Bal mumu, deri, giysilik kumaş, ipekli ürünler, kumaş (panni), kürk, ipek |
| 34 | Negroponte | Andros | Tahıl, yağ, kumaş (panni), balık |
| 36 | ? | Corone | Tahıl |
| 60 | Apulia | ? | <i>Acerae</i> ¹⁰³ , branda bezi, bal mumu, kaşık otu (!), kırmızı böceği, kabuklu yemiş, sardalya, ipek, şarap |
| 62 | ? | Thessalonika | Bal, yağ, zift |
| 63 | Athos (?) | ? | Şarap |
| 66 | Negroponte | Halmyros | Yağ |
| 74 | Talandi | Negroponte | Tahıl |
| 76 | ? | Negroponte | Bal |
| 77 | Negroponte | Makri | Tahıl, şarap |
| 78 | Macre | Negroponte | Tela, çirişli pamuk bezi, kumaş, tahıl |
| 86 | ? | Girit | Değirmen taşı |
| 90 | Banissa | Akra | Kürkten yapılmış ürünler |
| 91 | Negroponte | Melos | Şarap |
| 97 | Andros | Negroponte | Peynir, ipek |
| 102 | Negroponte | Halmyros | Kumaş |

¹⁰¹ Morgan 1976'da geçtiği şekilde olay numarası (Morgan 1976, 427-435)

¹⁰² Soru işaretleri çıkış ya da varış limanı belirtilmemiş durumlar için kullanılmıştır.

¹⁰³ Morgan bunun Kuzu kulağı (*rumex acetosa*) olabileceğini söylemektedir (Morgan 1976, 436).

| | | | |
|-----|------------------|------------------------------|---|
| 109 | Negroponte | Girit | Fasulye (baklagil, bakla), kurutulmuş balık |
| 113 | Andros | Negroponte | Domuz pastırması, peynir, yün, yün balyaları |
| 115 | Negroponte | Girit | Tahıl, arpa |
| 118 | ? | Negroponte | Tahıl |
| 120 | Negroponte | Halmyros | Kumaş, baklagil, yün (balya), yağ |
| 123 | Andros | Negroponte | Tahıl, arpa |
| 125 | Akka | Kıbrıs | Tela, çirişli pamuk bezi, kumaş, |
| 131 | ? | Bodonitza | Baklagili tahıl |
| 139 | Nauplion | Menomvasia | Arpa |
| 146 | Negroponte | Anaea | İpekli ürünler |
| 156 | Negroponte | Bodonitza | Baklagil, tahıl |
| 158 | Nauplion | Menomvasia | Tuz |
| 161 | Spinarza | Venedik | Tahıl, darı |
| 162 | Spinarza | Durazzo | Domuz pastırması, baklagil (Bakla?), koç postu |
| 164 | Konstantinopolis | Negroponte (Venedik için) | Yavru domuz (?), ayı postundan yapılmış paltolar |
| 165 | ? | Spinarza | Kumaş (panni) |
| 167 | Corfu | Arta | Safran |
| 189 | Negroponte | Aghios Mamas | Tahıl |
| 197 | Corone | Valdellae | Kumaş, baklagil |
| 198 | Corone | ? | Peynir |
| 204 | Corone | Castagna | Yağ, tuz |
| 205 | Corone | Spinarza | Tuz |
| 210 | Thessalonika | ? | Domuz eti, bal mumu, un, tahıl, kereste, Ypres kumaşı, pirinç, ipek |
| 218 | Karadeniz | Konstantinopolis | Tahıl |
| 219 | Stromula | Konstantinopolis | Tahıl, arpa |
| 220 | Charizia | Venedik | Tahıl |
| 221 | Karadeniz | Konstantinopolis | Tahıl |
| 224 | Thessalonika | ? | Tahıl |
| 225 | Varna | Konstantinopolis | Tahıl, kumaş (panni) |
| 226 | ? | Konstantinopolis | Tahıl |

| | | | |
|-----|------------|------------------|-----|
| 230 | Negroponte | Konstantinopolis | Tuz |
| 232 | Negroponte | Konstantinopolis | Tuz |

Tablo 7. Venedik Şikayet Komisyonu listesinde yer alan çıkış ve/veya varış limanı belli olup, taşıdığı yükün de tanımlandığı tazminat talebine konu olaylar listesi (Morgan 1976’da yer alan liste temel alınarak hazırlanmıştır).

IV.B.1 Cam

Camın malzemesi, boyama rengi, şekli ve deseni bağlamında görülen farklılıklar farklı bölgelerde atölyelerin olduğunu ve yerel halkın zevkine göre üretim yapıldığını göstermektedir (Ristovska 2009, 209).

Anaia/Kadıkalesi kazılarında pencere camından bileziklere değin çok sayıda cam obje bulunmuştur. Cam curuflarının yanında kalın cidarlı, uzun boyunlu küçük şişeler dikkat çekici yoğunluktadır. Mercangöz, boyutlarından yola çıkarak bu şişelerin parfüm şişeleri (*unguentarium*) olabileceklerini söyledikten sonra Bizans camları arasında henüz paralelik kurulamamış bu malzemelerin Anaia’da üretilmiş olası gerektiğini ekler ve bu şişeleri “Anaia camları” olarak isimlendirir. Bu şişelere benzer bir örnek Alanya kale içi kazılarında bulunmuştur (Mercangöz 2010, 290 ve dipnot 58).

İznik’te bulunan cam eserleri değerlendirdiği makalesinde Özgümüş, buluntuların çoğunluğunun Erken Bizans dönemine tarihlendiği belirttikten sonra hammadde kaynakları üzerine tartışır. Buna göre silisin Balıkesir, Bursa ve Kocaeli’nden, ergimeyi kolaylaştıran sodanın Eskişehir’den, cama sertlik veren kalkerin ve renksizleştirici madde olarak kullanılan manganezin Balıkesir ve Kocaeli’den, yine bir başka renksizleştirici madde olan nikelin Balıkesir ve Bursa’dan, saflaştırma katkısı olarak kullanılan antimuan ve arseniğin Balıkesir ve Bursa’dan, Sülfürün ise Balıkesir’den geldiğini yazmaktadır. Camı opaklaştırmak için kullanılan kalay Bursa’dan gelmektedir. Yine aynı işe yarayan çinko ise Balıkesir, Bursa ve Kocaeli’de bulunmaktadır. Ayrıca fosfat da Kocaeli’dedir. Bakır ve demir gibi renk verici maddeler Balıkesir, Bursa ve Kocaeli’de bulunmaktadır. Ayrıca Gümüş Bursa’dan, cıva da Balıkesir’den gelmektedir (Özgümüş 2009, 727-728).

IV.B.2 Köle

Akdeniz’de ticareti yapılan mallar arasında önemli bir kısmını ise köleler oluşturmaktadır ve Cenevizliler bu konuda büyük paya sahipti. 13. yüzyılın ilk yarısında Katalan ve Mallorca’lı Afrika kökenli köleleri Ligurya’ya getirmeye başlamışlardır. 1270’lerden itibaren Karadeniz kökenli köleler gelmeye başlamıştır¹⁰⁴ (Sarrazin vd. 1997, 244). Cenova’da 13. yüzyıl ilk üç çeyreğinde köle nüfusunun %75’ini İspanya ve Kuzey Afrika kökenli Müslümanlar oluşturuyordu. Valencia’daki İslam Devleti’nin 1230’larda Aragonlar tarafından ele geçirilmesi piyasaya çok sayıda Müslüman köle sunmuştu ve bunların bir çoğu da İtalya’ya getiriliyordu (Phillips 1964, 104). M. Balard’ın 13. yüzyılın ikinci yarısında Cenova’daki köle ticaretini noter belgeleri üzerinde ayrıntılarıyla incelediği makalesinde kölelerin etnik kökeni, cinsiyeti, yaşı, hangi işlerde kullanıldığı, fiyatları vb. ayrıntılı bilgi verirken Cenevizli tüccarların köle ticareti yaptıkları yerler arasında Bizans toprakları içinde Pera ve Kaffa’yı ve hatta Kilikya’yı sayar (Balard 1968 630 vd.). Cenovalılar sadece Batı’ya değil Memlûklular’a da Karadeniz’den köle sağlıyorlardı (Phillips 1985, 104).

Büyük köle pazarları Karadeniz’in kuzey kıyılarında yer alırken, Anadolu da kölelerin alınıp-satıldığı merkezlere sahipti. Ayrıca Rodos ve Venediklilerin elindeki Girit köle ticaretinin ana merkezlerindendi (Laiou ve Morrison 2007, 205). Bu merkezlerden birisinin Anaia olduğu anlaşılmaktadır. Burada satılan kölelerin etnik kimlikleri arasında Tatar, Kuman, Türk, Bulgar, Alan ve Ruslar sayılabilir. Köleler arasında Bizanslılar da bulunmaktadır. 1300 yılında Anaia’ya ticari amaçla gelen ve köle ticareti de yapan tüccar Handaka’dan Stefano Mazamurdi’yi, 7 Mart’ta Samos’tan Maria adlı bir Bizanslı köleyi 18 *hyperpyron*’a, 30 Mayıs’ta da Ysilami, Feramardo ve Isa adında üç Türk köleyi 65 *hyperpyron*’a satmıştır. 1301 yılının 23 Mayıs’ında ise Venedikli Johannes Zane’ye Bizanslı (*genere Grecorum*) bir köle satar. Bir başka belgede ise, Anaia’da oturan Pantaleon de Spiga’nın 1304 yılında Handaka’da tüm aileleriyle birlikte iki Bizanslı köle sattığını bulmaktayız. Noter belgeleri dönemin ekonomik koşulları hakkında da bilgiler sunmaktadır. Örneğin kadın kölelerin fiyatının bir

¹⁰⁴ 1275 yılında Balada isimli ilk Rus köle Cenova’da görülür (Phillips 1985, 104).

ineğinkinden biraz fazla ama bir atıncından çok daha ucuz olan yirmi ila otuz *hyperpera* olduğunu bu belgelerden öğrenmekteyiz (Maltezou 2003, 257).

Öte yandan Alexios Philanthropenos 1294 ve 1295 yıllarında Menderes Vadisi'nde Türklere karşı kazandığı başarıların ardından o kadar fazla köle toplamıştır ki bir Türk kölenin fiyatının bir koyununkinden aşağıya düştüğü söylenmektedir (Bartusis 1997, 74). Bu kölelerin nerede satıldığına dair bir bilgiye ulaşılamamış olsa da bazılarının bölgeye yakın Batı Anadolu liman kentlerinde alıcı bulmuş olmaları gerekir.

IV.B.3 Maden

12. ve 13. yüzyıllarda Batı Anadolu liman kentlerinden yapılan maden ticareti hakkında 13. yüzyılın ikinci yarısından itibaren ön plana çıkan şap dışında kayıtlarda bilgiye rastlanmamaktadır. Bu bağlamda şap konusuna geçmeden önce Batı Anadolu'da Bizans döneminde işletilen maden ocaklarına bakmak faydalı olacaktır.

Bizans döneminde Anadolu ve Balkanlar'da yer alan altın, gümüş bakır, kurşun ve demir gibi metallerin çıkarıldığı yatakları Romalılardan devralıp kesintisiz olarak işletmişlerdir. Üretilen metaller özellikle para basımı ve silah yapımı için önem taşıdığından bu yataklar hiçbir zaman canlılığını kaybetmemiştir. Bu dönemin metalurjik faaliyetleri hakkındaki bilgiler daha çok Müslüman coğrafyacılar ve seyyahlardan tarafında verilmekte ve sözü edilen madenler de Karadeniz ve Doğu Anadolu'da yer almaktadır (Bilgi vd. 2004, 38-40). Dolayısıyla da 12. ve 13. yüzyıllarda artık Bizans imparatorluğun denetimi altında olan madenler değillerdir.

Roma madencilik geleneğinin mirasçısı olan ve altın, gümüş, bakır, demir ve diğer metallerin çıkarıldığı büyük ölçekli maden sahalarının yanı sıra birçok küçük ölçekli üretim merkezleri de bulunmaktaydı. Orta Bizans dönemindeki madencilğe dair kaynaklar son derece basit yöntemlere gönderme yapmaktadır. Örneğin Thessalonikalı Eusthatios, 12. yüzyılda yağmurun yıkadığı topraktan altın ve gümüş parçalarının toplanmasından söz eder. Biraz daha erken tarihli olmakla birlikte 940 civarında yazan Niketas Magistros, Propontis sahillerinde oturanların bir haliçteki kumsaldan demir yumrularını toplayıp önce ateşte yakıp, daha sonra da fırında erittiklerini yazmaktadır.

Elde edilen kütteleler bir kez daha ısıtmakta ve dövülerek olasılıkla ingot haline getirilmekteydiler (Matschke 2002, 115, 117-118).

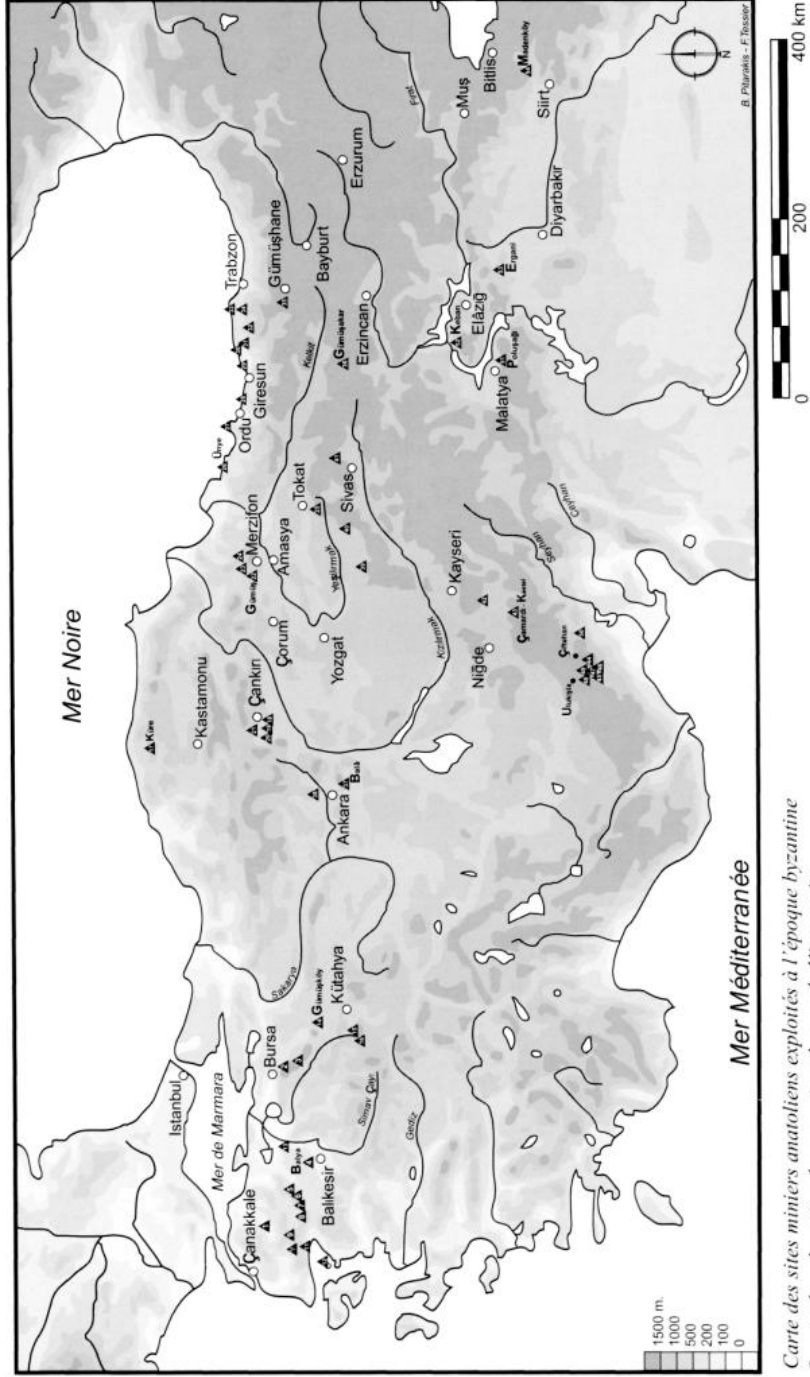
Yapılan araştırmalar ve yeni arkeolojik veriler, kuzeybatı Anadolu'da Hellespont ile Adramyttion Körfezi arasında Orta Bizans dönemine tarihlenen madencilik faaliyetlerini açığa çıkarmıştır (Matschke 2002, 118-9).

| Yer | İl | Mineral |
|----------------------------|-----------|----------------|
| Yuvalar | Çanakkale | Cu |
| Balya | Balıkesir | Pb, Ag, Cu |
| Karaydın (Argyria) | Balıkesir | Pb, Ag, Fe |
| Kozcağız (Fazlıca) | Balıkesir | Cu, Pb, Zn |
| Yaşyer | Balıkesir | Cu |
| Küserlik | Balıkesir | Pb, Zn, Cu |
| Kurşunlu Tepe (Skepsis) | Balıkesir | Pb |
| Andeira | Balıkesir | Zn |
| Güre | Balıkesir | Pb, Cu, As |
| Maden Adası | Balıkesir | Cu, Zn, Pb, Fe |
| Serçeören | Balıkesir | Cu |

Tablo 7. Kuzey-batı Anadolu'da Bizans döneminde bulunan madenler ocakları ve çıkarılan madenler (Pitarakis 1998, 181, Tablo 1'den ayrıntı)

Bizans'ta kalay alaşımlı bakırın yanı sıra bakıra çinkonun da katılarak elde edilen pirinçten eserler üretildiği bilinmektedir. 6. yüzyılda imparatorluğun İspanya ve İngiltere'deki kalay madenlerini kaybetmesi pirincin tunç eserlerin yerini alması için bir açıklama olabilir. Ayrıca pirincin daha parlak ve gösterişli olmasının yanında Anadolu'da zengin çinko yataklarının da bulunması bu dönüşümün nedenleri arasında sayılmalıdır (Bilgi vd. 2004, 40).

Selçuklu ve özellikle Osmanlı döneminde kalay, günümüzde de görüldüğü gibi gıda zehirlenmelerine karşı günlük hayatta kullanılan bakırdan yapılmış kap-kacağın kaplanması da kullanılmıştır. Bu dönemde de kalay yalnızca Anadolu’da değil, Akdeniz ve Orta Doğu ülkelerinde de bulunmuyordu. Bu yüzden Eski Çağ’dan beri yapılan kalay ticareti, Akdeniz ve Orta Doğu ülkelerinin ortak ticaret tarihini meydana getirmiştir. Ortaçağ’da kalay dünyanın en zengin kalay madenlerine sahip İspanya ve İngiltere’den ve özellikle Malezya’dan sağlanmıştır. Roma ve Bizans dönemleri kaynaklarına göre 9. yüzyılın sonuna kadar Akdeniz ülkeleri ve Anadolu’ya kalay İngiltere’den getirilmiştir. 9. yüzyılın sonundan 13. yüzyıl ortalarına kadar ise Anadolu ve tüm İslam ülkelerinin kalay gereksinimini Malezya karşılamıştır. Malezya’nın kalay ticareti konusunda İslam yazarları oldukça ayrıntılı bilgiler vermektedir. Ancak Uzak Doğu’da Moğol egemenliğinin başlamasıyla birlikte bu ticaret sekteye uğramıştır. 13. yüzyılın ilk çeyreğinden itibaren Akdeniz ülkelerinin kalay gereksinimi tekrar İngiltere’den karşılandığı konusunda İslam yazarları bilgi vermektedir. Venedik ve Cenevizliler tarafından yapılan bu kalay ticareti 1571 yılına kadar devam etmiştir (Bilgi vd. 2004, 42-43).



Carte des sites miniers anatoliens exploités à l'époque byzantine
 Les n° dans les triangles renvoient à ceux de l'inventaire

Resim 68. Bizans döneminde işletilen madenler (Pitarakis 1998, 185)

Şap konusuna gelince, alüminyum sülfat ve potasyum Batı'daki (İtalya, Flander ve İngiltere) tekstil endüstrisi için vazgeçilmez hammaddeleriydi ve şap Batı'da yeterli miktarlarda bulunmamaktaydı. 11. yüzyılın başında Yukarı Mısır'daki Wahat'tan İskenderiye aracılığıyla ithalat başlamıştı. 13. yüzyıla gelindiğinde Anadolu'daki şap madenleri işletilmeye başlandı. Küçük Asya'daki şaptan ilk bahsedilme tarihi 1236'dır ancak 1265 yılından itibaren Phokaea şapı Cenevizli Zaccaria Kardeşler tarafından işletilmeye başlanmıştı. Pegalotti'ye göre Koloneia (Şebinkarahisar) ve Phokaea şap üretimi yıllık 667 tona ulaşmaktaydı. Ceneviz tekelindeki şap ticareti Akdeniz'deki ticaretin önemli bir bölümünü kapsamaktaydı. Ayrıca daha büyük tonajlı gemilere olan gereksinimi ve dolayısıyla da tersaneleri harekete geçirmişti (Sarrazin vd. 1997, 243-244).

Smyrna'nın kuzeyindeki Phokaea'da bulunan şap rezervleri ise 13.yüzyılın sonlarına doğru VIII. Mikhail tarafından Cenevizli Benedetto Zaccaria'ya işletme ayrıcalığı verilinceye kadar yeterli şekilde işletilmemiştir (Angold 1975, 102). Bölüm III'te de görüldüğü üzere, Batı tekstil endüstrisi için son derece önemli olan bu hammaddenin ticareti için Yeni Phokaea kurulmuştur.

Phokaea yakınlarında çıkarılan şap, kalitesiyle Batı'nın gelişen tekstil endüstrisi için boya sabitlemesinde kullanılmak üzere çok aranan bir hammadde haline gelmiş ve Cenevizli Zaccaria kardeşlere uzun yıllar boyunca bir servet kazandırmıştır (Lopez 1964, 457). Benedetto Zaccaria şap ticaretini korumak için Khios'u ele geçirmiş (1305), aynı amaçla Adramyttion'a bir Ceneviz garnizonu yerleştirmiştir. Zaccaria kardeşlerin Phokia'ya yerleştikleri tarih konusunda farklı yorumlar bulunmaktadır. Balard, bazı tarihçilerin Pakhymeres'e dayanarak önerdikleri 1275 tarihini Benedetto Zaccaria'nın 1268 yılında olasılıkla Phokai'dan bir şap ticareti yapmış olması nedeniyle göz ardı edilmesi gerektiğini söyler (Balard 1968, 165.). Kuzey Afrika'da, İtalya'da, Suriye'de şap kaynakları olmasına rağmen nitelik ve nicelik açısından öne çıkan Phokaia şapı, Bruges'deki tekstil üreticileri loncasının, üretilen tekstilin niteliği konusunda son derece sıkı ölçütler getirmesi nedeniyle daha yüksek bir fiyattan alıcı bulmuştur (Briys ve Beerst 2007, 50).

13. yüzyılın son çeyreğine damgasını vuran Ceneviz şap ticareti 14. yüzyıla birlikte Batı Anadolu kıyılarının Türklerin eline geçmesiyle kırılmıştır. Artık Kotiaion'dan (Kütahya) gelen şap Altoluogo (Ephesos) ve Palattia'dan (Miletos) gemilere yüklenerek Batı'ya gönderilmeye başlanmıştır (Thiriet 1964, 213-214).

IV.B.4 Seramik

Seramik bağlamında Batı Anadolu kıyılarına bakmadan önce genel olarak Orta Bizans döneminde uluslararası ticarete seramiğin yerine değinmek isteriz. Bizans seramiği Ortaçağ'da geniş bir ticaret ağının merkezinde bulunuyordu. Bizans ise İslam dünyası oldukça yakındı. Konstantinopolis'te ve hatta Atina'da bile bir cami bulunmaktaydı. Korint'te yapılan kazılarda İslam seramikleri, proto-maiolica ve hatta Çin porselenleri bulunması uluslararası ticaretin belirgin bir göstergesidir. Bizans seramiği imparatorluğun birçok bölgesinde üretilmekte ve hem imparatorluk içinde hem de uluslararası boyutta geniş bir dağıtıma sahipti. Arkeolojik buluntulardan ve batıklar da Bizans seramiğinin üretildiği yerden çok daha uzaklara götürüldüğü kanıtlanmaktadır (Maguire ve Maguire 1992, 12).

Maguirelar, Bizans seramiklerinin üretim yerleri olarak Yunanistan'da Korint, Thessalonika, Serres ve Didymoteikhon'da; Kıbrıs'ta Paphos, Enkomi ve Lapithos'ta ve olasılıkla başkent Konstantinopolis'i belirtirler. Taşrada ise yazılı kaynaklar iki ya da üç ustadan oluşan küçük köy atölyelerinin varlığından söz ederler. Bizans atölyelerinde üretilen ürünler Konstantinopolis'te, Balkanlar'da, Anadolu'da, Suriye'de, Filistin'de ve Kuzey İtalya'da bulunmuştur. 12. yüzyıl başlarında keşiş Theophilos, Ren Bölgesi'ndeki zanaatkarların Bizans çok renkli seramiklerini bildiğini yazmıştır ki bu da yaygın bir coğrafyaya işaret eder. Bizans seramiğinin geniş dağılımı seramik teknolojisinin Akdeniz'in doğusundan batısına geçişini sağlamıştır. İslam dünyası ile Batı Avrupa arasında kalan konumuyla Bizans, Batı Avrupa'da seramik endüstrisinin gelişiminde, özellikle de sırlama, dekorasyon ve sgraffito¹⁰⁵ işlerinin fırınlanmasında

¹⁰⁵ Türk-İslam seramik terminolojisinde sgraffito terimi, champlévé tekniği dışında farklı kalınlıkta her türlü kazıma işlemi tarif eder. Ancak Bizans seramik teknolojisinde bu terim champlévé dahil ince, kalın, sığ, derin her tür uygulamanın ana başlığı olur. Kazıma genişliği baz alınarak yapılan alt gruplar, stil birliği gösteren bazı özel üretimlere işaret eder. Bunlar farklı terminoloji ile ifade edilir (Doğer 2010, 513, dipnot 22).

yaşamsal bir rol üstlenmiştir (Maguire ve Maguire 1992, 12). Kazıların ilerlemesiyle elde edilen taze bilgiler, yeni üretim merkezlerini bir anlamda gün ışına çıkarmaktadır. Örneğin 2001'den bu yana devam eden Anaia/Kadıkalesi kazıları neredeyse Korinthos kentinde bulunanlar kadar zengin ve çeşitli üretimlere işaret ederken Kadıkalesi'nde birden fazla işlik olabileceğini düşündürmektedir (Mercangöz 2010, 284, dipnot 35).

Önceleri Bizanslılar seramiklerini Batı'ya kendileri ulaştırırken, Haçlılar döneminde (12. ve 13. yüzyıl) Cenevizliler ve Venedikliler Bizans seramiği üzerindeki denetimi ele geçirmişlerdir. Bu kentlerin seramik ticaretine girmesi ve Avrupalıların Doğu'dan gelen mallara olan ilgisi Bizans seramiğinin ve tekniğinin İtalya'ya girmesini kolaylaştırmıştır. İthal Bizans seramiği özellikle 13. yüzyıl ilk yarısında Bizans sgraffito seramiğini taklit etmeye başlayan Venedik için önemlidir (Maguire ve Maguire 1992, 13). Bu etki sadece İtalya ile sınırlı değildir. 12. ve 13. yüzyıllardaki seramik dağılımı Bizansla ticaret yapan Sırbistan, Bulgaristan, Romanya gibi topraklarda da etkileşimleri beraberinde getirmiştir (Dimopoulos 2009, 189).

Her ne kadar Venediklilerin talep ettikleri tazminat listesinde bulunmasa da özellikle batıklardan ve arkeolojik kazı verilerinden yola çıkarak Ege ve Akdeniz'de yoğun bir seramik üretiminin ve ticaretinin bulunduğu söylenebilir. Bizans sgraffito seramiklerinin 12. ve 13. yüzyılda Levant, Rusya ve İtalya'ya önemli bir ihraç ürünü olduğu bilinmektedir. Daha fazla sayıda batık araştırıldığında bu ürünlerin üretim merkezleri ve bunun ticaretini yapanlar hakkında bize daha fazla bilgi sağlayacaktır. Kuzey Sporades'te, Pelagos'ta (Alonnesos) 12. yüzyıl ortalarından gelen bir batık Korinthos ve Atina'da üretilen gelişkin üsluba sahip binlerce kap kacak içermektedir. Yine kuzey Sporades'te, Skopelos açıklarında 13. yüzyıl başlarına tarihlenen bir başka batık ile Anadolu'nun güney kıyılarında Kastellorizo'da bulunan batık Ege Tipi olarak adlandırılan sgraffito kap-kacağa sahiptir (Dimopoulos 2009, 179-181 ve dipnotlar 2, 3 ve 7).

V. François ise uzun mesafeli seramik ticaretinin küçük miktarda olduğunu aktardıktan sonra gemiyle yolculuk yapanların yolculuğa çıkacakları limandan alış-veriş yaptığını ve bunun sonucunda da bazı seramiklerin üretildikleri coğrafyadan çok daha uzakta, Akdeniz'in farklı bölgelerinde görülebildiğini eklemektedir (François 1993, 328-329;

François ve Spieser 2002, 608). Bu bağlamda Levant'ta, Jaffa, Antiokheia ve Akka gibi hacıların Kudüs'e gitmek için yolculuk yaptıkları gemilerden karaya çıktığı limanlarda Bizans seramiği bulunmaktadır. Başka bir deyişle Levant'ta Bizans'tan seramik ithalatı, geniş bir bölgede görülmesine rağmen sayıca azdır. Örneğin Akka'da 1200 civarında toplam sırlı seramiğin %3'ünü oluşturmaktadırlar (Dimipoulos 2009, 185-6). Öte yandan L. Doğer, 12. yüzyıl Bizans seramiğinin formları, dekoratif konuları, teknik özellikleri ile ortak bir özellik ortaya koyduğunu belirterek, çok geniş ölçekte üretim yapan bir kaç atölyenin ürünlerinin sistemli bir ulaşım sistemiyle geniş bir coğrafya dağıldığını belirtir (Doğer 2010, 516). Z. Mercangöz, L. Doğer'in Akra'da bulunan bir grup seramiğin Anaia üretimi ile benzerliği konusunda kendisini bilgilendirdiğini ancak bunun kesinleşmesi için arkeometrik çalışmaların sonuçlanması gerektiğini belirtir (Mercangöz 2010, 290, dipnot 56). Ayrıca Anaia ile Akra arasında doğrudan iletişimi gösteren 1269 tarihli bir belge de bulunmaktadır. Oddo'nun oğlu Chiani de Sala, bir *compagnia maris*¹⁰⁶ karşılığında noter Abertinus oğlu Rodulfinus'tan Anaia¹⁰⁷, Akra¹⁰⁸ ve diğer limanlarda ticaret 25 Pisa lirası (*denarium pisanum*) alır. Anlaşmaya göre Chiani da Sala Pisa'ya dönüşünü takip eden on beş gün içinde anaparayı ve kazancın 3/4'ünü geri ödeyecektir.

Bu dönemde uzak mesafeli deniz ticaretinin sadece Latinlerin (Ceneviz ve Venedik) elinde olması nedeniyle bu seramik ticaretini de Latin tüccarlar yapmış olmalıdır. Aynı şekilde V. François, Thasos'ta bulunan seramikler üzerine yaptığı çalışmasında, 13. yüzyılda Suriye-Filistin coğrafyasında bulunan seramiklerle aynı tür seramiklerin bulunduğunu belirtip, bunu da Cenevizliler'in Akdeniz'deki büyük ticari faaliyetlerine bağlamaktadır (François 1993, 328-9). Bu arada Thasos'ta bulunan ve Suriye örneklerine benzeyen seramiklerin orijinal değil kopya ürünler olduğunu ve bunların 13.

¹⁰⁶ Burada kullanılan terim *compagnia maris* olmakla birlikte kontrat türü Cenevizliler'in *commenda* anlaşmasına benzer (Oton-Froux 1987, 160).

¹⁰⁷ Anaia, "adaina" şeklinde yazılmıştır ve Anaia şeklinde okunmalıdır (Otten-Froux 1987, 167 ve dipnot 2; Lemerle 1957, 16 ve dipnot 5).

¹⁰⁸ "Accari" şeklinde yazılmıştır. Genellikle "Acre" veya "Accon" şeklinde kullanılmakla birlikte olasılıkla Pisa kökenli bir ticaret kitabında (*pratica della marcatura*) "Accari" şeklinde kullanılmıştır (Otten-Froux 1987, 167, dipnot 3).

yüzyılda Sardes'te üretilen seramiklerle büyük benzerlik gösterdiğini de söyler (François 1993, 318).

Vroom, 9. ve 10. yüzyıldan başlayarak 13. yüzyıl başına kadar geçen süreçte Konstantinopolis dışında yeni üretim merkezlerinin ortaya çıktığını ve buralarda da yeni formların, dekorasyon tekniklerini görüldüğünü belirtmektedir. Özellikle 11. ve 12. yüzyıllarda Bizans dünyasında boyama ya da sgraffito tekniğinden bezenmiş sırlı seramiklerin, üslup bağlamında daha geniş ölçekli kabul gördüğü görülmektedir. Ancak Vroom son derece ayrıntılı çalışmasında Konstantinopolis, Yunan Anakarası, Yunan Adaları ve Kıbrıs'ı işin içine katarken Anadolu'yu dikkate almaz (Vroom 2003, 58-65). 13. -15. yüzyıl dönemini Son Bizans ve Frank Dönemi olarak tanımlayan Vroom, Zeuxippus tipi seramiklerden bahsederken bu tür seramiklerin sadece Başkent'te değil, aynı zamanda Kuzey İtalya, Korinthos ve Kıbrıs'ta da üretildiğini belirtmektedir. Hatta taklitlerinin tüm Balkanlarda Türk Dönemi'nde bile yapıldığı yazmaktadır (Vroom 2003, 58-65)

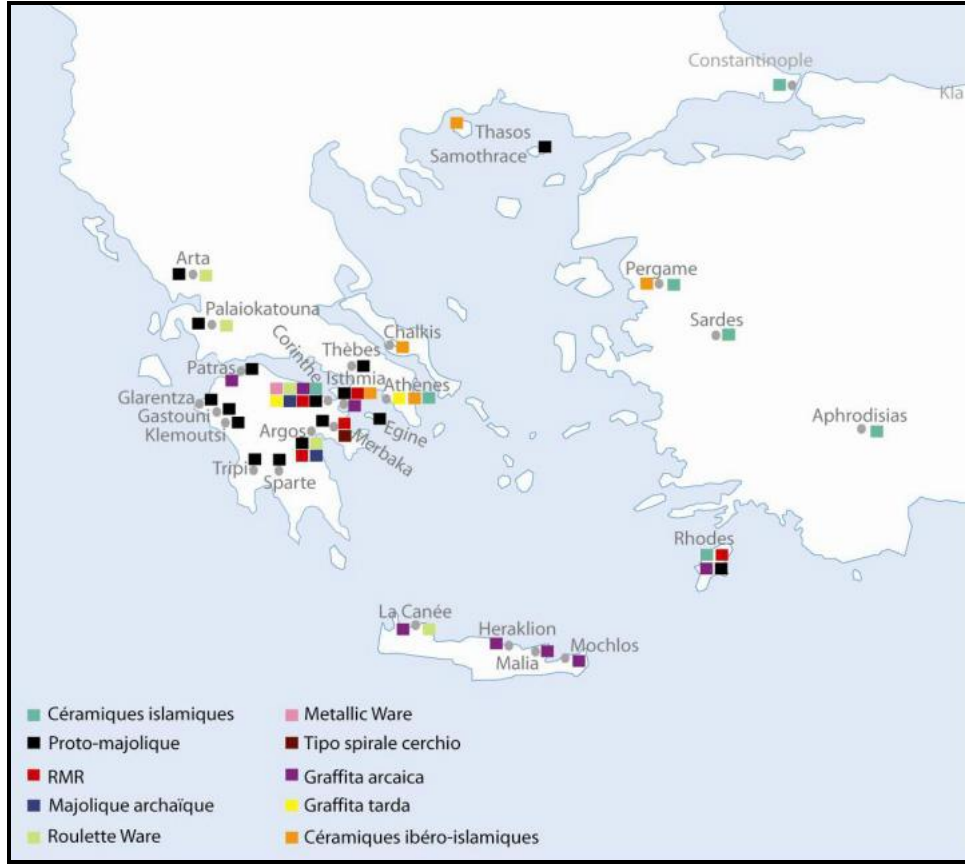
12. yüzyıl kırmızı hamurlu (red wares) seramik dağılımı daha çok kıyı kesimlerinde görülmektedir. Bu da ticaretin öncelikle büyük merkezlere deniz yoluyla yapıldığını, ardından da iç bölgelere taşındığını düşündürmektedir. Dimopoulos verilerin adalara yakın iki ana batıktan (12. yüzyıl üçüncü çeyreği'ne tarihlene Pelagos ve 13. yüzyıla tarihlenen Kastellorizo batıkları) geldiğini belirtir. Ayrıca bir grup seramik de Skopelos, İzmir ve Antalya'dan gelmektedir. Bunlardan İzmir batığı olarak adlandırılan ve İzmir Müzesi'nde bulunan örneklerin tanımlanmamış, olasıkla adalardaki batıklardan geldiğini belirtirken varlığı tartışılan Antalya batığı örneklerinin ise Kastellorizo batığından mı, yoksa başka bir batıktan mı geldiği tartışılmaktadır (Dimopoulos 2009, 179-181 ve dipnotlar 2, 3 ve 7).

Bizans sgraffito seramikleri Venedik ve Adriyatik'te en çok görülen malzemedir. 12. yüzyılın başlarında görülmeye başlarlar, 1150-1250 arasında zirveye çıkarlar ve 14. yüzyılda da kesilirler. İtalya'nın diğer bölgelerinde bu seramik daha az görülürken kıyı şeridinde yaygındır. 11. yüzyıl ortalarına kadar Bizans egemenliği altında kalan Güney İtalya'da ise, tahmin edilenin aksine bu seramikler çok az görülür. Bu durum da yerel

seramik üretiminin diğer bölgelere göre daha erken, 12. yüzyılda başlamış olmasıyla açıklanmaktadır (Dimopoulos 2009, 183).

İmparatorluğun kendi topraklarındaysa sgraffito seramiklerin dağılımı bazı düzensizlikler gösterir. Başkentte bulunun sgraffitolar oldukça azdır. Kazılarda örnekler bulunmakla birlikte Yunanistan'da ya da Balkanlar'daki gibi değildir. Bu durum başkentte sırlı beyaz hamurlu seramiklerin olasılıkla 13. yüzyıla kadar üretilmiş olmasına işaret ediyor olabilir. Latin işgali ve Paleologos döneminde de beyaz hamurlu seramiğin yerini, üretim merkezi hala daha bilinmeyen diğer kırmızı hamurlu seramikler almıştır (Dimopoulos 2009, 183). Başkentte bol sayıda özellikle renksiz veya turkuaz sırlı quartz frit İslam seramiği de bulunmuştur. J. Hayes, bunların özellikle Bizans pazarı için Anadolu'nun Selçuklu bölgelerinde üretildiğine inanmaktadır. İslam seramiklerindeki renkli desen ve incelik, Bizans ince sgraffito, Ege veya Champlevé tiplerinden daha çekici gelmiş olmalıdır. Hem İslam seramikleri, hem de sgraffitolar Konstantinopolis'e başka bir yerden getirilmek durumunda olduklarından fiyatlarının da benzer olması gerekir. Saraçhane kazılarında 180 İslam seramiğine karşılık 90 sgraffito işi seramik bulunmuştur. Dimopoulos, sgraffito işlerinin, başkentteki üst düzey talep için İslam seramiğiyle yarışmadığını, orta ve düşük kalite talepleri de beyaz hamurlu seramiklerin karşıladığını yazmaktadır (Dimopoulos 2009, 183-4). Pergamon ve Aphrodisias'ta Rakka tipi vazolar bulunmuştur ve François bunların Selçuklu üretimi olduğunu söylemektedir (François 1997, 5).

Batı Akdeniz ve özellikle de İtalya orijinli seramikler daha çok Franklar tarafında yönetilen bölgelerde görülmektedir. Doğu kökenli seramikler nadir olarak görülürken Uzak Doğu ürünleri ise hiç görülmez. 12. ve 13. yüzyıl İslam seramiğinin Konstantinopolis'de ve Batı, İtalyan ve İbero-İslamik seramiklerin de Latinlerin elinde tuttuğu topraklarda yoğunlaştığı bu dağılım homojen değildir (François 1997, 17).



Resim 69. Ege Bölgesi'nde 12. ve 14. yüzyıllarda bulunan ithal seramiklerin dağılımı (François 1997, 18, Fig. 2)

Vurgulanması gereken bir başka nokta Latinlerin yönetimi ele geçirdiği bölgelerle Latin ürünler arasındaki bağıdır. İtalya'dan gelerek yeni ele geçirilen topraklara yerleşen Latin yöneticiler ve din adamlarının kendi evlerinde kullandıkları ürünleri kullanmak istemesi son derece doğaldır ancak bu ürünlerin ağırlıklı ve tutarlı bir şekilde Latinlerin yönetiminde olan ya da yerleştikleri yerde görülmesi de altının çizilmesi gereken bir durumdur. Öte yandan 1204-1261 yılları arasında Latin yönetimi altında kalmış Konstantinopolis'te ve keza Thessalonika'da Latin seramiğinin olmaması yukarıda bu duruma zıt bir resim çizer. Benzer bir şekilde İslam seramiğine olan ilgi Bizans topraklarındaki Müslümanlardan mı kaynaklanmaktadır? Bunlar yanıtı verilmesi zor sorulardır. Ancak gerçek olan nokta 12. ve 13. yüzyıllarda Bizans topraklarında, özellikle de Başkent'te, ithal edilen tek seramik ürünün İslam seramiği olduğu görülmektedir (François 1997, 17-19).

Bu arada yeni kazılar ya da devam eden kazılar ithal seramik konusunda yeni bilgiler sunmaktadır. Örneğin Anaia/Kadıkalesi kazılarında hepsi 12. ve 13. yüzyıla tarihlenen çok çeşitli ithal kaplar ele geçirilmiştir. Bunlar arasında Mısır ve Suriye'den luster kap parçaları ve biri tüm olmak üzere albarellolar, Keşan seramik parçaları, bir adet seledonla birlikte seledon taklidi ve sırsız damgalı kaplara ait İslam dünyasından buluntular vardır. İslam seramiklerini dışında Korinthos'tan gelmesi olası figürlü geniş kazıma bezemeli kaplarla, çok kaliteli Ege seramikleri ve Konstantinopolis üretimi olabilecek ince kazıma çanak ve tabaklar bulunmuştur (Mercangöz 2010, 283, dipnot 34).

V. François, ithal İslam seramiğinin Bizans seramik üretimine yeni ilhamlar verdiğini yazarken, Batı Akdeniz'den gelen seramiklerin etkisinin göreceli ve son derece bölgesel olduğunu yazmaktadır (François 1997, 19). Latinler tarafından ziyarete edilen bazı Müslüman topraklarında da (İskenderiye ve Fustat) Latin işi seramikler görülmektedir. Ancak Bizans'ın İslam seramiği dışında seramik ithal etmediği görülmektedir (François 1997, 19).

Korint'te bulunan pişirme kaplarının dokusunun yerel olmaması, bu seramiklerin olasılıkla Anadolu kökenli olduğu düşündürmektedir. Pişirme kapları buluntuları arasında %18'lik bir paya sahip olan bu malzeme mikalı kili ile yerel üretimden ayrılmaktadır. Ayrıca Doğu Akdeniz ve Ege kökenli Zeuxippos ve Ege Tipi seramikler ithal edilmiştir. (Sanders 1987, 182,191).

Dimopoulos, Anadolu'yu seramik üretimi bağlamında sorunlu bölge olarak niteleyip, B. Böhlendorf-Aslan'ın Anadolu'da kazılan seramikler üzerine yayınladığı ayrıntılı çalışmasına rağmen 12. yüzyıl seramiği ile ilgili bilgiler hala daha az olduğunu vurgulayıp, bu boşluğu 616'da Persliler tarafından yağmalanan ve sadece bir kale yerleşkesi haline gelen Sard'taki kazılar sonucu belirlenen 500 yıllık bir seramik boşluğundan yola çıkarak, 1071 Malazgirt Savaşı ve takip eden Türk akınlarına bağlamaktadır. 12. yüzyıl sırsız seramiği son derece bol iken, bilinen 12. yüzyıl sgraffito seramiği yoktur ve bulunanların çoğu da 13. yüzyıla¹⁰⁹ aittir. Benzer bir

¹⁰⁹ Ioanna Dimopoulos, burada Zeuxippus örneklerini dışarıda tutar (Dimopoulos 2009, 184, dipnot 24).

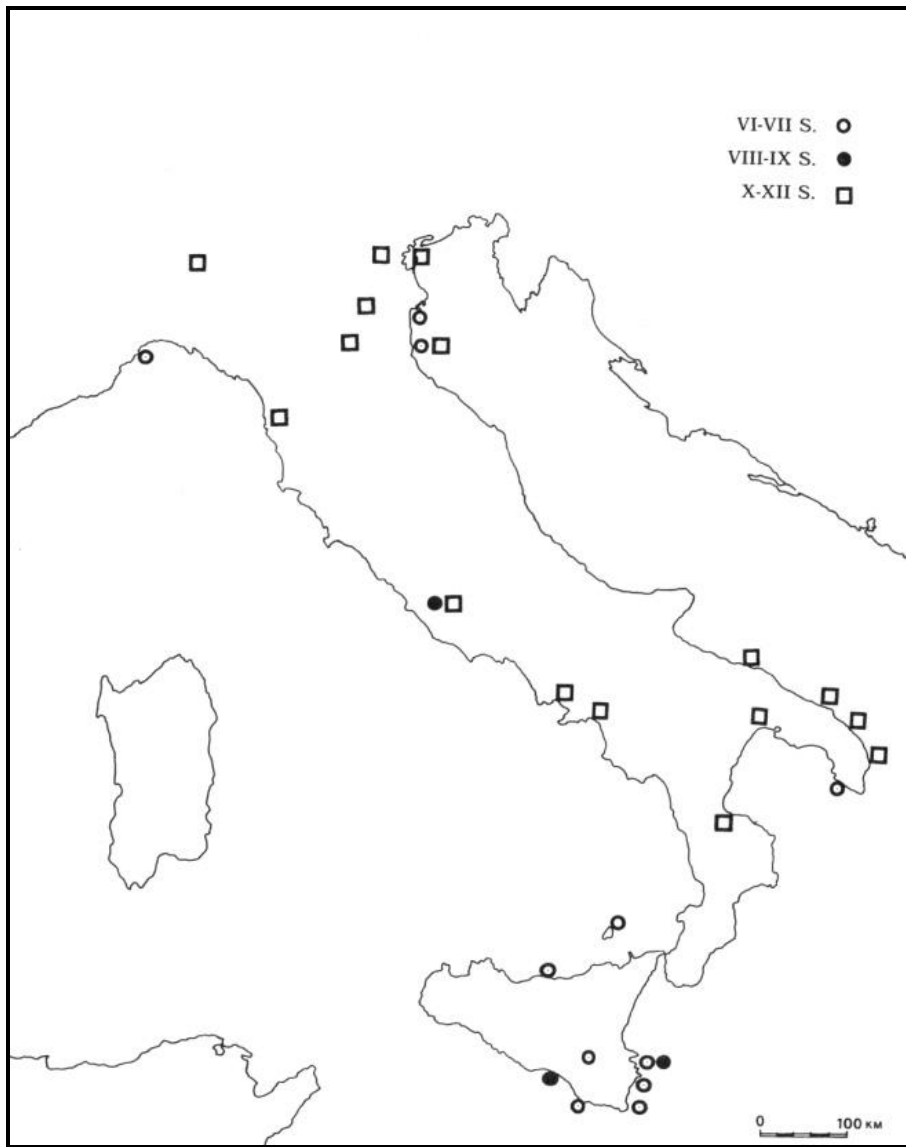
durum, yani 12. yüzyıl seramik azlığı Pergamon, Ephesos, Miletus, Nicea, Gülpınar ve Troy/Beşiktepe gibi kazılan çoğu merkez için de geçerlidir (Dimopoulos 2009, 184).

On ikinci yüzyılın sonu ile on dördüncü yüzyılın sonlarına arasına tarihli çanak çömlek arasında Konstantinopolis, Nikaia, Troas, Pergamon, Sardis, Metropolis, Ephesos, Magnesia (Menderes) ve Miletos'un üretim merkezleri oldukları önerilir (Doğer 2010, 516-7; Dimopoulos 2009, 184). Troy ile Pergamon'da üretilen Zeuxippus seramiklerinin benzerleğinden yola çıkarak, bu ticareti çok yapılan seramik türünün Anadolu'da bir yerlerde üretildiğini söyleyebiliriz (Dimopoulos 2009, 184).

Dimopoulos, sgraffito işi seramiklerin çok geniş bir coğrafyaya yayıldığı gözleminde bulunmaktadır. Ancak uzak noktalarda bu malzemenin ele geçmesi doğrudan bir ticari faaliyetten çok, genel bir ticari faaliyet ya da bireysesele bir hareketlilik olarak yorumlanabilir. İskenderiye ya da Marsilya gibi önemli ticaret limanlarında ise Bizans seramiği bulmak hiç de şaşırtıcı değildir. Ancak bu doğrudan bir ticari bağlantıyı, ya da Bizans seramikleri için özel bir pazarı tanımlamaz. Çünkü 13. yüzyıl başı Akdeniz'deki ticaretin İtalyan tüccarların denetiminde olduğunu bilmek gerekir (Dimopoulos 2009, 185).

İtalyan tüccarların Bizans seramik dolaşımındaki rolleri biraz karmaşıktır. Örneğin Zeuxippus işi seramikler Venedik, Ceneviz ve Pisalı tüccarların egemen olduğu Levant, Kıbrıs ve Kırım gibi pazarlara egemen olmuştur. Kuzey İtalya'da da büyük miktarlarda bulunurken, Yunanistan'da ise oldukça azdır. Bu tür seramiğin popülerliğini yüksek kaliteli hamuru ve sırrı açıklayabilir ki bu da Venedik, Sparta, Lemba (Kıbrıs), Haifa yakınlarındaki St. Mary of Carmel ve olasılıkla da Padua'da taklit endüstrisinin gelişmesine yol açmasına neden olmuştur. Son araştırmalara göre Zeuxippus tipi seramikler birden fazla merkezde üretilmekteydiler. Zeuxippus ve Ege Tipi seramikler Haçlı devletlerinde kaliteleri farklı olmasına rağmen benzer bir dağılıma sahiptirler. Eğer İtalyanların bu seramik dağılımından sorumlu olduklarını ve her iki tipe de ulaşabildiklerini düşünürsek, Ege tipi seramiklerin İtalyan bağlamındaki yokluğu biraz kafa karıştırıcıdır. Belki de bu durum pazar dinamikleri ve de yerel zevklerle açıklanabilir. Örneğin bir başka Levanten örnek olan Port St. Symeon malları da İtalya'da görülmez (Dimopoulos 2009, 189).

İtalya'da günlük kullanım ya da dekorasyon (*bacini*) seramiklerinin ithalatı 11. yüzyıldan sonra başlamış görünmektedir ve buldukları merkezler doğrudan doğu limanlarıyla ticareti göstermesi açısından önemlidir. Buluntular ışığında Bizans seramiğinin ithalatının 12. yüzyıldan itibaren artmaya başladığı ve yaklaşık 14. yüzyıla kadar sürdüğü söylenebilir. Arkeolojik kazılardan çıkan sonuçlara bakarak, özellikle Bizans sgraffito işi seramiklerin Adriyatik Denizi'nin batı kıyılarına geldiği ancak iç bölgelere yayılmadığı görülmektedir (Millella 1989, 555-6).



Resim 70. İtalya'da bulunan Bizans seramiklerinin dönemsel ve coğrafi dağılımı (Millella 1989, 556, fig. 6).

Zeuxsippus seramiklerinin nerede üretildiği daha belirlenmemiş olsa da Akdeniz ve Karadeniz kıyılarındaki yaygınlığını Komnenoslardan itibaren ticari ayrıcalıklar alan İtalyan tüccarlara bağlayabiliriz (Megaw 1989, 266).

Bizans kırmızı hamurlu seramiği (red ware) 12. yüzyılda dinamik bir dağılım gösterir ve neredeyse Bizans toprakları dışında giderek artan pazar payına sahip İslam seramiğiyle yarışır durumdadır. Sadece Slavlar gibi imparatorluk tarafında etkilenen kolay pazarlara değil, İtalya gibi talepkar pazarlarda da yerini bulmuştur. Bu da imparatorluk içinde form ve dekorasyon birliği oluşmasına yol açmıştır. Ayrıca imparatorluk dışındaki seramik üretim merkezlerini de etkilemiştir (Dimopoulos 2009, 190).

Sardes'te 12. ve 14. yüzyıl arasında (13. yüzyılda yoğun bir şekilde) önemli miktarda seramik ürünler bulunmuştur. Bölgedeki kilin kullanılması yerel üretime işaret etmektedir. Ayrıca Çin seledonu ve Suriye sgraffitosu taklitleri de bulunmaktadır. Tüm bu öğeler birleştirildiğinde Sardes'in çevresine ve olasılıkla başka yerlere belirli miktarda seramik ihraç ettiği düşünülebilir. Son olarak Dobroudja ve Kherson'da Konstantinopolis'ten, Anadolu'dan, Yunanistan'dan ve bazı belirlenmiş bazı merkezlerden ithal edilmiş Bizans seramiği bulunmuştur (Laiou ve Morrison 2007, 119).

Bir sınıflandırma yapmak gerekirse üreticinin aynı zamanda satıcı olduğu ve yerel gereksinimin sağlandığı üretim merkezleri (Handaka, Girit) olabileceği gibi Sardis ya da belki de Amorion gibi Anadolu için ticaret merkezleri olan kentler bulunmaktadır. Ayrıca Karadeniz'e ürettikleri seramikleri gönderen henüz tanımlanamamış merkezler vardır (Laiou ve Morrison 2007, 119).

Ukrayna'nın Karadeniz kıyılarındaki Novy Svet'te bulunan bir batıkta gerçekleştirilen çalışmalar ilginç sonuçlar vermiştir. Öncelikle 13. yüzyıla tarihlenen batığın, yine aynı dönemden gelen tarihi belgelerle eşlenmesi sağlanmış ya da önerilmiştir. Buna göre *Annali genovesi di Caffaro e de'suoi continuatori*'de tanımlanmış 14 Ağustos 1277'de gerçekleşen bir deniz savaşında batan bir Pisa gemisinden söz edilmektedir. Batıkta ele geçirilen ahşap, seramik ve metalde yangın izine rastlanmıştır. Batığı kaplayan çökeltide

de yangın izine rastlamak mümkündür. Seramiklerin taban ve ağız kısımlarında karşılaşılan karbon ve kül/curuf kalıntıları seramiklerin söz konusu olayda yanmış bir bez ile paklendiği ya da sarmalandığı sonucunu düşündürmektedir (Delgado 2008, 331).

IV.B.5 Şarap

Şarap, Hristiyan litürjisinin ayrılmaz bir parçası olması nedeniyle Bizans İmparatorluğu topraklarında da üretilmekte idi. Hatta bazı bölgeler antik dönemden bu yana şaraplarıyla ünlenmişti. Durum Batı Anadolu için de aynı olmalıdır. Ancak bu bölgede şarabıyla öne çıkan bir merkez yoktur. Anadolu, üzüm ihraç etmenin yanı sıra, şarap da üretir ve ihraç ederdi. Şarap üretimin büyük bir bölümü muhtemelen Hristiyanların elindeydi, çünkü Timurtaş, 1320’lerde Moğol valisiyken Hristiyanların şarap satmasını engellemiştir (Vryonis 1971, 225; Fleet 2009, 35).

Antik dönemde Batı Anadolu kıyılarında şarap üretiminin yaygın olduğu bilinmektedir. O dönemde Klazomenai, Smyrna ve Erythrai şarapları ünlüdür. Kaynaklarda İS. 2 yüzyıldan sonra bölgedeki bağcılık ve şarapçılık üzerine kaynaklarda pek bilgiyle karşılaşılmazken, 3. yüzyıldan itibaren şarapçılığın izleri yeniden görülür. Bu dönemden gelen Smyrna’daki Lembos Manastırı’nın kayıtlarında bağcılık yapıldığına dair bilgiler mevcuttur. Nymphaion ve Smyrna arasında Kokluca, Buca, Işıklar, Pınarbaşı, Nif Dağı etekleri bağ ve meyveliklerle kaplıydı (Doğer 2000, 68). Bu arada Bizans Ordusu’nda görevli Kumanların da Smyrna’da yerleştirilmesi dolaylı da olsa bölgedeki şarapçılığa gönderme yapmaktadır çünkü bu topluluk *genos philion* (şarapsever halk) olarak adlandırılmaktadır (Ahrweiler 1958, 27).

Belgelerden yola çıkarak Ania’nın 13. yüzyılda şarap üreten ve ticareti yapılan bir bölge olduğunu söyleyebiliriz. Bunu gösteren iki adet belge bulunmaktadır. Bu belgeler Venediklilerin VIII. Mikhail’den tazminat talep ettikleri listede yer almaktadır. Her ne kadar K. Fleet bu durumu “Bizanslılar buradan ihraç edilen şarap için vergi alırdı” şeklinde veriyorsa da, G. Morgan’ın Venediklilerin tazminat talepleriyle ilgili yazdığı ayrıntılı makalesinde Anaia’da şarap ticaretini gösteren bu ticari faaliyetin, haraç ya da fazla vergi talebine konu olduğunu göstermektedir (Morgan 1976, 435; Fleet 2009, 35, dipnot 15 ve 16).

G. Morgan söz konusu olayların sırasıyla 1273-4 ve 1274-5 yıllarında geçtiğini önermektedir (Morgan 1976, 435). Morgan, tarihlendirme yaparken Michaele de Verona'nın durumunda “*iam sunt tres anni elapsi et plus*” ibaresi, Nicolao Dente ve Filippo Bono'nun durumunda ise “*iam sunt circa tres anni*” ibarelerini dikkate almış olmalıdır¹¹⁰.

IV.B.6 Tahıl

Bizans'ın tahıl ihtiyacını karşılayan bölgeler konusunu tartışan Hendy, Trakya ovaları ile Güney Rusya ve Kırım ovalarını ayırmakta ve Tuna bölgesini de durumunu da belirsiz olarak tanımlamaktadır. Trakya ve özellikle Rodosto'dan buğday getirilmesini 7. yüzyıla kadar geri götürürken, Güney Rusya ve Kırım'dan gelen buğdayın ise en erken 12. yüzyılda başladığını yazmaktadır. Tuna Bölgesi ise 13. ve hatta 14. yüzyıllarda işin içine girmektedir (Hendy 1985, 48). Batı Anadolu kıyı ovaları ile nehir vadilerinin tahıl kaynağı olarak kullanılmasının kayıtları 8. yüzyıla kadar gitmektedir (Teall 1959, 125-6). Hatta 13. yüzyılda Anadolu Selçuklu Sultanlığı'nda meydana gelen kıtlık üzerine buraya tahıl ihraç edildiğini daha önce belirtmiştik. Her ne kadar 14. yüzyıldan gelen bir kayıt olsa da Pegalotti'ye göre Altoluogo (Ephesos), Anaia ve Palattia'nın da işin içinde olduğu bir buğday (*grano*) ihracat merkezi gibiydi. Phokaea da bir buğday (*frumentum*) ihracat merkeziydi. Altoluogo, Küçük Menderes ovasına hizmet ederken, Anaia ve Palatia Büyük Menderes Ovası'nın ürünlerini, Phokaea ise Gediz ovasının ürünleri için çıkış noktasıydı. Smyrna ise kendi çevresindeki arazilerde yetişen ürünler için çıkış limanı konumundaydı. Smyrna yakınlarındaki Lembos Manastırı kayıtlarına göre 13. yüzyılda bölgede tahıl, şarap ve yağ ile birlikte en çok ilgi çeken gıdalar arasındadır (Ahrwieler 1965, 18; Hendy 1985, 49). Sadece arpa yetiştirilen Phrygia bölgesine de buradan tahıl gönderilmekteydi (Vryonis 1971, 11)

IV.B.7 Tekstil

Tekstil konusunda ürün çeşitliliği oldukça fazladır. Öncelikle pamuğu ele alırsak Batı'da 11. yüzyıldan itibaren gelişmeye başlayan tekstil endüstrisinin ana

¹¹⁰ Michaele de Verona için TTh III, 239 (J13); Nicolao Dente ve Filippo Bono için bkz. TTh III, 254 (L11).

hammadelerinden birisini pamuk oluşturmaktaydı. Kalitesi ile ünlü Suriye pamuğu 13. yüzyıl ile 16. yüzyıl arasında Batı tekstil endüstrisinin ana hammadmesini oluşturuyordu. Anadolu da Roma ve Bizans döneminde pamuk üretim ve tekstil merkeziydi. Türk akınlarına rağmen Ephesos, Denizli, Konya, Kayseri ve Sivas gibi merkezler 13. ve 14. yüzyıllarda pamuğun yetiştirilip, sonrasında da iplik haline getirilip dokunduğu önemli merkezler olmuşlardır. Artık Bizans topraklarında yer almayan Konya’da, 13. yüzyılda bir pamuk pazarı ve çok sayıda da tüccar bulunmaktaydı. Ayrıca güneydeki Ermeni prensliklerinde de yüksek kaliteli pamuk ve tekstil ürünleri İtalyan ve diğer batılı tüccarlar tarafında ihraç edilmekteydi (Mazzoui 1981, 23). İzleyen yüzyılda (14. yüzyıl) İtalyan tekstil endüstrisinin pamuk gereksinimi öncelikle Karadeniz’den sağlanmakla birlikte Anadolu’da daha düşük kaliteli, kısa fiberli pamuk ürettiyordu. 14. yüzyıl başlarında Altoluogo ve Palatia, Venedikliler’in pamuk ithal ettikleri yerler arasında yer almaktadır (Mazzaoui 1981, 44).

Tekstil söz konusu olunca ipeğe özel bir yer ayırmak gerekir. IV. Haçlı Seferi öncesi ipek kumaşlar, Latin tüccarların Bizans topraklarından ticaretini yaptığı tek endüstriyel ürün gibi görülmektedir (Jacoby 2010, 188). Uzakdoğu’dan gelen ipeğin dışında Bizans topraklarında da yüksek kaliteli ipek tekstil üretimi yapılmaktaydı. İmparatorluk yetkilileri yüksek kaliteli kumaşın ticareti üzerine sıkı bir denetim kurmuşlardı ve değeri on hyperperiinin üzerindeki, özel atölyelerde üretilmiş ipekli kumaşların satışını engelliyorlardı. Yabancılar arasında sadece Venediklilerin bu tür yüksek kaliteli ipek kumaşları almalarına izin vardı (Jacoby 2005a, 13)

Ancak Sicilya’nın Norman kralı II. Roger, 1147 sonbaharında Korfu’yu ele geçirmesinin ardından, bölgenin en zengin kentleri ve ipek sanayinin en önemli merkezleri olan Korintos ve Thebai’yi işgal ederek, ipek işinden anlayan Bizanslı dokumacıları Palermo’ya götürmesi bu tekeli kırmıştır (Chalandon 1912, I, 319; Ostrogorsky 1991, 354).

Belgeler artan İtalyan talebi karşılığında Peloponnes, Teselya, Makedonya’nın yanı sıra Euboea ve Andros adalarında ve Batı Anadolu kıyılarında da ipekçilik uğraşının arttığını göstermektedir. Özellikle 13. yüzyılın ikinci yarısında Cenevizli tüccarları Bizans Anadolu ve Türk bölgelerinden ipek alırken görürüz (Jacoby 2010, 190).

Bini, 1284 tarihli Tegrimo di Bartolemno Fulceri belgesinde 326 *lire* ve 4 *piccioli*¹¹¹ ödenerek 75 librelik Smyrna ipeği (*seta de smirro*) alındığının yazıldığını, Ghirardetto da Chiatri'de ise (1286) yine altı ve iki *onsluk* Smyrna ham ipeğinin alımı karşılığında 37 *piccioli* ödendiği bilgisinin yer aldığını belirtmektedir. Gregorio Orlando Paganelli'de ise (1295) Türk ipeği (*seta Truchia*) alındığına dair bir kayıt vardır (Bini 1853, 48). Ancak İznik İmparatorluğu'nun üretimi olan ipek, Ceneviz ve Lukkali tüccarların aldığı ham ipek dışında Akdeniz ticaret ağına girmemiş gibi görülmektedir. Bu ipekliler, olasılıkla düşük kaliteleri nedeniyle, Thebes ya da Ege adlarında üretilenler gibi Batı'ya ihraç edilmemiştir (Jacoby 2010, 193).

Bölgedeki ipek üretimine dair bir iz de Philadelphia yakınlarındaki Koteine manastırının mülkleri arasında dut ağaçları zikredilmesidir (1247). Ancak Laiou buradaki dut ağaçlarının ipekçilikle doğrudan bağlantısının kurulamayacağını ve meyvenin kendisinin de tüketildiğini belirtmektedir (Laiou 2002, 320).

IV.B.8 Tuz

Her ne kadar Bizans yasal metinlerinde kullanılan “maden” (*μέταλλον*) terimi metalleri, taş ocaklarını, kükürt, kireç ocaklarını, cips ocaklarının yanı sıra tuzları da içeriyorsa da biz tuz ve tuzları madenlerden ayrı olarak ele almak istedik (Maniatis 2009, 673).

Bizans'ta tuz, deniz (ya da tuz gölü) suyunun güneş altında buharlaştırarak önce yoğunlaşması, sonra da kristalizasyonu sağlanarak üretiliyordu. Bunun için deniz seviyesinden biraz yukarıda geniş tuzlalar kuruluyor, düzeltiliyor ve genellikle de tabanı kille kaplanıyordu. Alan daha sonra belirli bir derinlikte geniş havuzlar halinde düzenlenir ve deniz suyu açılan bir kanal ya da Arşimed burgusuyla havuzlara aktarılırdı (Maniatis 2009, 661-2).

Deniz suyundan tuz üretimi temelde üç kristalizasyon aşamasına sahiptir. Kalsiyum tuzlarının ve diğer daha az çözünen maddelerin ayrılması, yoğunlaşma ve tuzun kristalizasyonu ve son aşamada da deniz suyunda bulunan diğer tuzların ayrıştırılması. Tuz üretimi Haziran-Eylül döneminde yapılmaktaydı. Son ürün işlemin ne kadar

¹¹¹ Floransa kullanılan küçük para birimi (F. Altieri, “picciolo maddesi” **Dizionario Italiano ed Inglese**, Londra 1726)

itinayla yapıldığına bağlı olarak %15'e kadar kirlilik olabilirdi. Sonuçta üretim kalitesi üst üste yığılmış üç farklı kalitede tuzu ayırmaktan geçiyordu: Beyaz, gri (kül rengi) ve gri-kahverengi. Beyaz tuzun fiyatı daha pahalı olması nedeniyle pazar payı sınırlıydı. Bu bağlamda yoğunluk farklı tonlarda gri renge sahip orta kalite tuz üretimine vermiş olmalıdır. Bu daha ucuz ürün piyasa talebini karşılarken üretim maliyetini de düşürmüş olacaktır (Maniatis 2009, 662-3).

Antik dönemlerden beri tuz hem günlük kullanım malzemesi hem de hammadde olarak temel gereksinimlerin başında gelmektedir. Ekmek yapımı, hayvanların otlama isteğini arttırmak ve onları sedef hastalığından (psoriasis) korumak, et ve balığın daha sonra kullanılması için konserve edilmesi, zeytin salamurası ya da sebzelerden turşu kurulması, tereyağı ya da peynir gibi kolay bozulabilir ürünlerin uzun süre korunması ve uzun mesafelere taşınabilmesi için tuzlanması gibi bir çok alanda geniş kullanıma sahiptir. Ayrıca tıpta kullanımı dışında metalürji, boyama, tabaklama, cam, seramik ve sabun yapımında da çokça kullanılmaktaydı (Maniatis 2009, 669). Bizans imparatorluğunun geniş coğrafyasına yayılmış tuzlalar bulunmaktaydı. Batı Anadolu'da bulunan tuzlalar ise Phokaea, Prousa, Adramyttion, Smyrna ve Menderes bölgesinde yer almaktaydı. Ancak yazılı kaynaklar bu tuzlaların üretim kapasitesi konusunda bize bilgi aktarmamaktadır (Maniatis 2009, 669-70).

Tuz, dökme olarak taşınan ağır bir malzeme idi ve çoğunlukla deniz yoluyla taşınması gerekiyordu. Tuza talep o kadar fazlaydı ki Kırım'dan, Tuna deltasından ve Venedik'ten tuz ithal edilirken ihracatı ise kesinlikle yasaktı (Maniatis 2009, 671).

Bizans'a dair genel izlenim madenler ve taşocakları gibi tuzlaların da devlet malı olduğudur ve tuzun üretim ve satışından gelir elde ederdi. Bunun dışında bazı manastırlara tuzlaların verildiği bilinmektedir. Ya da manastırlar yakınlarındaki tuzlalardan imparatorluk direktifleri sonucu bedelsiz tuz alabiliyorlardı (Maniatis 2009, 673, 684). Ancak Roma döneminde olduğu gibi herhangi bir birey de bir tuzlaya sahip olabilirdi. Bizanslılar devlet madenlerin yanında bireylerin de madencilikle ilgilenmesine izin veriyorlardı (Vryonis 1962, 3; Maniatis 2009, 673).

Bizans'ta devlet tuzlaları işletmeye yönelik özel bir ilgi göstermemiştir ve bu iş özel sektöre bırakılmıştır. Ancak işletmeyi açık arttırmayla en yüksek fiyatı teklif edene

vererek ve satışından vergi alarak mali bir tekel oluşturmuştu. Bu mali tekel, pazar tekeli anlamına gelmemektedir. Bu bağlamda devlet diğer ürünlerde olduğu gibi tuz için de herhangi bir fiyat tesis etmemiştir. Tuzun fiyatı tamamen pazar koşulları içinde taşınan uzaklığa göre değişiklik göstermiştir (Maniatis 2009, 674-5). Devlet üretimden satışa kadar geçen sürecin bu amasında herhangi bir müdahalede bulunmamıştır ve tuzun taşınması 13. yüzyıl ortalarına kadar herkese (hatta yabancılara bile¹¹²) açıktır. 1261 yılından itibaren Paleologos hanedanı imparatorları tuz ithalatını sadece Bizanslı tüccarların yapmasına izin vererek devlet hazinesine ek girdi sağlamayı başarmışlardır. Bu bağlamda da Latinlerle yapılan anlaşmalarda Bizans toprakları içinde tuz ticareti yapmaları ya da tuz taşımaları kesinlikle yasaklanmıştır. Ancak Bizanslı tüccarlar bu ayrıcalıklarına karşılık %10 vergi ödüyorlardı (Maniatis 2009, 674-5, 690).

Özel tuzlaların sahipleri, manastırlar ve feodal arazi sahipleri üretim fazlasını hazineye geri vermek zorundaydılar. Bu bir anlamda üçüncü kişilere yeniden satımı engelleyerek tuz üzerindeki devlet tekeli korumaya yönelik bir girişimdir (Maniatis 2009, 688).

Yukarıda da belirttiğimiz gibi Phokaea, Adramyttion, Smyrna ve Menderes bölgesinde yer alan tuzlalardan çıkarılan tuzlar yine bu bu limanlar kullanılarak ticaret ağına dahil edilmiş olmalıydılar ancak elimizde bunu kanıtlayacak somut bir belge bulunmamaktadır.

IV.B. 9 12 ve 13. Yüzyıllarda Akdeniz’de Ticareti Yapılan Bazı Diğer Ürünler

Bölgeye Latin ilgisi, Smyrna ve Phokaea dışında, 13. yüzyılda başlayarak 14. yüzyılın tamamlanan Türk egemenliği döneminde de devam etmiştir. Cenevizlilerle Türkler arasında yapılan ticarete bazı mallar ön plana çıkmaktaydı: Şap, kumaş, üzüm ve köleler. Sabun imalatının kökeni Yaşlı Plinus tarafından tanımlandığı üzere Roma dönemine kadar gider. 14. yüzyılda ticareti yapılan iyi sabunun yumuşak olması ve küçük parçalardan oluşması gerekiyordu. Sabunun konduğu kutular da üçü bir *migliaro*’ya denk gelecek kadar küçük olmalıydı. Venedik sabunu ünlüydü. Cenevizliler 14. yüzyılda, Napoli, Gaeta ve Khios’dan, Ayasuluk ve Balat’a sabun ithal ederlerdi. Antalya çivit, kına, safran ve susam pazarıydı. Bu son iki baharat, Cenevizlilerin bu

¹¹² Latinler de tuz ticaretinin içindeydi. Buna örnek olarak Venedik Şikayet Komisyonu listesinde yer almış tuz kargosunun yer aldığı 11 olay sayılabilir (Morgan 1976, 434, no. 230-234).

malların ihracında etkin olduğu Balat, Alanya ve Gelibolu gibi Turchia'nın diğer b6lgelerinden ihraç edilmekteydi. Kitre de Antalya'dan ihraç edilmekteydi (Fleet 2009, 26-27). 1377'de Ayasuluk'tan Cenovaya karabiber g6t6r6ld6đ6 bilinmektedir (Fleet 2009, 27). Anadolu'dan tahıl yanında bakliyat, ayrıca kereste ve zift de ihraç edilirdi. Cenevizliler Balat'tan balmumu alırlardı (Fleet 2009, 34). Bizans'ta uzmanlaşma gerektiren faaliyetlerden olan arıcılık batıya g6re daha gelişmişti (Kazhdan ve Epstein 1985, 27). Menteşe Beyliği'nden Cenevizliler tarafından ithal edilen balmumunun bu geleneğin devamı olduğu d6ř6n6lebilir.

T6rk egemenliğiyle birlikte 6retilen 6r6nlerde kısa s6rede b6y6k değişiklikler olmayacağına g6re bu 6r6nlerin T6rk 6ncesi Bizans d6neminde de y6rede yetiştirilip satıldığını ya da ithal edildiğini d6ř6nebiliriz.

Bununla birlikte 14. y6zyıldan itibaren Venedikliler ve muhtemelen diğer batılı t6ccarların Menteşe Beyliği'nden at, y6k beygiri, eşek ve katır ve yine Menteşe ile ve Aydın beyliklerinden tabaklanmış post (*pellamen*) ve k6sele (*corame*) ihraç etmekteydiler (Fleet 2009, 29-30). Bu 6r6nler hayvancılıkla uğraşan T6rklerin b6lgeye getirmiş oldukları yenilikler olabilir.

V. Değerlendirme

Denizle insanoğlunun iletişimi tarih boyunca zorlu bir mücadele halinde geçmiştir. Besin kaynakları barındırmasının çok ötesinde deniz, gerekli donanım ve uygun hava koşullarının bulunması durumunda kara yolculuğundan çok daha hızlı bir ulaşım sağlar. Bunun farkında olan insanoğlu da bu avantajı kullanmak için çeşitli donanımlar geliştirmiştir. Yolcululuğu çıkış, varış ya da ara duraklarını da “liman” sözcüğü ile karşıladığımız bir takım alt yapı çalışmalarıyla hem mal yükleme ve boşaltma kolaylığı sağlayacak, hem de kötü havalarda sığınılacak mekanlara dönüştürmüştür.

Batı dillerinde “geçiş”, “çıkış”, “kapı” (Lat. *Portus*)¹¹³ sözcükleriyle aynı kökten gelmesi ve benzer tınılara sahip olması hiç de yadırganacak bir durum değildir. Yine benzer bir şekilde İngilizce’de kullanılan “harbor/harbour”¹¹⁴ sözcüğü etimolojik olarak ordu ve barınmak sığınmak sözcüklerinden gelmektedir. Öte yandan Türkçe’de kullandığımız “liman” sözcüğünün kökeni ise Yunanca’ya dayanmaktadır¹¹⁵. Ayrıca “limen” Latince eşik anlamına gelmektedir. Sonuçta liman anlamında kullanılan sözcükler karadan denize, ya da denizden karaya bir geçiş, bir kapı, bu bağlamda bir eşik ve sığınılacak bir yer anlamındadır.

Başlangıçta doğanın kendi oluşturduğu korunaklı koylar denizcilerin sığınabileceği ya da karadan ve denizden gelen malların değiş-tokuşunun yapılabileceği mekanlar iken, doğanın getirdiği avantajlı yapıya insanoğlunun müdahaleleriyle oluşan limanların yanında, tümüyle yeni limanlar da inşa edilmeye başlanmıştır. Doğal olarak yapılacak yatırım ya da gösterilecek gayret, söz konusu yerleşimin kara üzerinden sadece hinterlandı ile değil, çok daha iç bölgelerle olan iletişimine bağlıdır. Batı Anadolu kıyılarında yer alan liman kentleri de doğu-batı yönünde akan, hem Anadolu’nun iç bölgelerine geçişi sağlayan hem de içinden aktıkları geniş vadilere hayat veren nehirleriyle kara-deniz iletişimin sağlanabileceği mükemmel kapılar olagelmüşlerdir. Bu

¹¹³ D. Harper, Online Etymology Dictionary, <http://www.etymonline.com/index.php?term=port>, 15.07.2010

¹¹⁴ D. Harper, Online Etymology Dictionary, <http://www.etymonline.com/index.php?term=harbor>, 15.07.2010

¹¹⁵ Yunanca: *liméni/limáni* λιμένι/λιμάνι, (Eski Yunanca: *limēn* λιμην) S. Nişanyan, Sözlere Soyağacı, Çağdaş Türkçenin Etimolojik Sözlüğü, <http://www.nisanyansozluk.com/?k=liman>, 15.07.2010

bağlamda, tarihsel süreç içinde liman kentlerinin kaderleri parlaklıkla solma arasında gidip gelmiştir. Bir liman kentini öne çıkaran unsurlar arasında şunlar sayılabilir:

- Politik erk merkezi olmaları ya da bu merkeze yakınlıkları,
- Artı değer yaratan önemli üretim merkezi olmaları ya da bu merkezlere coğrafi yakınlıkları,
- Önemli ticaret yolları (deniz ve kara) üzerinde durak ya da kavşak noktaları olmaları.

Bu unsurlara eklenebilecek önemli bir konu ise doğanın o coğrafyaya ne kadar cömert davrandığıdır. İnsanoğlunun da katkıda bulunduğu doğanın müdahaleleri (özellikle ağaçsızlandırma sonucunda giderek artan erozyonun neden olduğu çökelmeler) bir liman kentinin kaderini belirleyen başlıca unsurlar arasında yer almaktadır.

Biz doğa unsurunu bir sonraki aşamaya bırakıp öncelikle Batı Anadolu kıyılarının 12. ve 13. yüzyıllardaki politik haritası üzerinde duracağız. Çünkü bu haritanın söz konusu kıyılarda yer alan limanların o dönemdeki performanslarını ve yaşam koşullarını doğrudan etkilediğini düşünmekteyiz. Bir limanın fiziki koşulları ne kadar iyi olursa olsun, değeri kendi içinde tüketebildiği mal üzerinden değil, karasal hinterlanda ne ölçüde ulaşabildiği üzerinden değerlendirilir. Ancak Yeni Phokaia örneğinde olduğu gibi sadece tek bir ürünün ihracatı için kurulmuş limanlar da vardır ama bunlar genel içinde çok az bir yer tutmaktadırlar.

Bölgenin tarihçesi bugüne kadar bir çok yerli ve yabancı bilim insanınca genel Bizans tarihi ya da özel bölge tarihi bağlamında ele alınmıştır. Ancak takdir etmek gerekir ki, her ne kadar son zamanlarda Türkçe kaynaklar artıyor olsa da yayınların ezici bir çoğunluğu yabancı araştırmacılar tarafından yapılmıştır. Yayınların büyük çoğunluğu da daha 1800'lerde yapılmış ve dönemin özgün belgelerinin sistematik bir şekilde toplandığı temel yayınlara dayanmaktadır. Bu arada arşivlerde (özellikle de Bizans Dönemi'nin İtalyan Deniz Cumhuriyetleri'nin henüz yayınlanmamış arşivlerinde) bölgenin tarihine yeni ışıklar tutacak bilgiler olduğuna da inanmaktayız.

Tüm bu çerçeve içinde 11. yüzyılın sonunda Smyrna merkezli gelişen Çaka fenomenini I. Aleksios, I. Haçlı Seferi dinamiklerinden ve diplomasi yeteneklerinden yararlanarak

bertaraf etmesinin ardından Anna Komnena'nın "Alexiad" adlı eserinde belirttiği gibi Adramyttion'dan Attalia'ya kadar Batı Anadolu'daki kıyı kentlerinin yeniden yapılandırılmıştır. Ancak bu yeniden inşa kampanyasını boyutları konusunda ayrıntılı bilgimiz bulunmamaktadır.

Bizans literatüründe imparatora övgüler düzme geleneği içinde imar faaliyetlerinin de zaman zaman kullanıldığını biliyoruz. Hatta kente övgüler dizilen metinlerde, eğer limanı varsa bunun da ayrıca yüceltici sıfatlar kullanılarak betimlemelerin yapıldığına dair kaynaklar elimizde bulunmaktadır. Örneğin Prokopius'un Iustinianus'un Konstantinopolis'te giriştiği inşai faaliyetler ve yaptırdığı iki liman örneğinde olduğu gibi.

Öte yandan kent kavramı da bilim insanları arasında tartışılan konulardandır. Max Weber'in kentlere dair verdiği tipolojik değerlendirmede, Antik ve Ortaçağ kenti arasındaki karşıtlık, üretenlerin kenti ve tüketenlerin kenti şeklinde ifade etmiştir. Ernst Kirsten ise Bizans İmparatorluğu'ndaki kentlerin bir şekilde antik kentlerin devamı olduğunu belirterek kent gelişiminin Batı'ya göre farklı bir yapı gösterdiğinin altını çizer. Kazhdan, Kirsten'in kendi sözleriyle durumu şöyle anlatır: "12. ve 13. yüzyılda Bizans kentleri, Kuzey İtalya'da 10. yüzyılda gerçekleşen düzeyde idi". Bölgelerin bağımsızlığını ticaret değil, savunmaya yönelik askeri gereksinimler belirliyordu. Kentsel ayrıcalıklar söz konusu olduğunda herhangi bir zanaatkar, tüccar zümresinden veya kendi kendini idare eden bir yapıdan söz edilmemektedir. Kentte asıl sınıfın herhangi bir hakkı yoktur ve *bürger* öncelikle arazi sahipleridir (Kazhdan 1995, 1). Aynı şekilde Michael Angold da Geç Dönem Bizans kentlerini "tüketim merkezleri" ve "arazi sahipleri topluluğu" olarak tanımlar (Angold 1985, 35-37). A. Harvey'e göre ise, Bizans kentlerini Romalı öncülleri gibi kırsal tarımdan gelen üretim fazlasının tüketildiği merkezlerdir (Harvey 1989, 202).

Bizans İmparatorluğu'ndaki kentlerin gelişimini, her biri bağımsız ve kendi kaderini tayin etmeye çalışan coğrafya bağlamında küçük devletler olarak niteleyebileceğimiz İtalyan kentleri ile karşılaştırmak siyasi yönetim açısından pek doğru bir yaklaşım olamayacağına inanmaktayız. Arap akınlarıyla başlayan dönemde Bizans taşrasında ekonomik bir gerileme ve kentsel yaşamın çöküşüne dair bir çok çalışma yapılmış,

karşıt görüşler ortaya konulmuştur. Ayrıca 1071’de başlayan Türk ilerleyişı karşısında, yeni yöneticilerinin hükümdarlığı altında yaşamayı seçen yerli halk olduğu gibi, Batı’ya kaçan bir nüfus ve bunların Batı Anadolu’da yeniden yerleştirilmesi da söz konusudur. Kilise hiyerarşisinin de son derece etkin olduğu bu kentler arasında coğrafi avantaja da sahip bazı liman kentleri ön plana çıkmaktadır. Örneğın Smyrna, Laskarisler döneminde Konstantinopolis’ten kaçan soylu sınıfa dağıtılan araziler yüzünden, bu dönem öncesinde daha rahat bir yaşam süren bağımsız köylülerin, yeni toprak sahiplerine bağımlı duruma gelmeleri gibi bir dönüşüm yaşamıştır. Tezimize konu olan Batı Anadolu liman kentlerinin “tüketim merkezleri” ve “arazi sahipleri topluluğu” olarak değerlendirmenin yanı sıra, aynı zamanda artı ürünün pazarlanarak bölgesel, ulusal ya da uluslararası ticaret ağına katıldığı merkezler olarak düşünmenin daha doğru olacağı kanısındayız.

Daha Çaka sorunu bir çözüme ulaştırılmamışken, 1082 yılında I. Aleksios tarafından Venediklilere verilen *khrysobullos*da, tüccarların vergiden muaf olarak ticari faaliyetlerde bulunabileceğı kentlerin isimleri verilmiştir ve bu merkezler arasında Batı Anadolu kıyılarından da üç adet kentin ismi yer almaktadır: Strobilos, Altologo (Ephesos) ve Phokaia. Listede toplam 30 kent ve iki adanın ismi yer almaktadır. Bilim insanlarının hala daha üzerinde tartıştıkları konu bu listenin 11. yüzyıl sonunda ticari açıdan önemli kentlerin tamamının listesi mi, yoksa I. Aleksios’un bir sınırlama getirerek Venediklilerin serbest ticaret yapabilecekleri için seçilmiş kentlerinin listesini mi olduğudur. Çünkü Batı Anadolu özelinde düşündüğümüzde belgelerde sıklıkla adı geçen Adramyttion, Smyrna ve adı 13. yüzyıldan itibaren sıklıkla anılan Anaia’nın niye bu listede olmadığını temelde açıklamak zordur. 11. yüzyıl başında Seawulf Smyrna kentini büyük bir kent olarak tanımlamaktadır. Keza Adramyttion da bir çok belgede adı geçen bir liman kentidir. Kaynaklar 12. yüzyılda Anaia’ya ilişkin biraz daha sessizdirler. Söz konusu kent listesi oldukça önemlidir çünkü bir yüzyıl boyunca bazen isteksiz ya da zorla, bazen de bağlaşıklığı tazeleme için Komnenos Hanedanı üyelerince yenilenen *khrysobullos*larda aynen yer almıştır. Sürekli bir Türk tehdidi altında geçen bir yüzyıllık süreçte Batı Anadolu kıyılarındaki liman kentlerinin bir ekonomik Rönesans yaşamadıkları kabul edilebilir bir gerçek olarak görülmektedir. Ancak bu süreçte Adramyttion, Smyrna, Anaia ve Palatia (Miletos) gibi limanların listeye

eklenmemiş olması kayda değer bir konudur. Yüzyılın sonunda III. Aleksios Angelos tarafından yine Venediklilere verilen imtiyazların geçerli olduğu kentler ve bölgeler Bölüm IV’te de tartıştığımız gibi herhangi bir yanlış anlamaya yol açmayacak şekilde ayrıntılı bir şekilde yazmıştır ve Adramyttion’un bahsi burada bir eyaletmiş gibi (*prouincia*) gibi geçer. Ancak burada diğer temaların ismi de verilmiştir. Sonuçta bu tanımlamanın “bölge” anlamına gelebileceği kabul edilebilir. Nitekim II. Haçlı Seferi’ne katılan Ode de Deuil, Adramyttion’dan güneye inerken yıkılmış bir çok kent gördüğünü ve yerli halkın sadece etrafı surlarla ve kulelerle çevrilmiş, yeniden inşa edilen şehirlerde yaşadığını belirtmiştir (Vryonis 1971, 149). Bu da bölgenin 12. yüzyıl boyunca sonu gelmeyen Türk akınlarının bir sonucudur. Bölge önce II. Ioannes (1118–1143) döneminde, 1133 yılı öncesinde ve ardından da I. Manuel (1143–1180) döneminde 1177–1178 yıllarında Türk akınlarından zarar görmüştür (Khoniates 1995, 133; Ahrweiler 1965, 5; Magdalino 2002, 128). Komnenoslar bu tehdide karşı aldıkları askeri tedbirlerin dışında idari bir takım düzenlemelere de gitmişler ve bu çerçevede kentleri yeni surlarla koruma altına alırken, bölgedeki stratejik noktalara da yeni kaleler inşa etmişlerdir. Bu bağlamda özellikle Khliara, Pergamon ve Adramyttion bölgesinde yeni kaleler inşa edilerek *neo kastron* teması oluşturulmuş, gelişen bu görece güvenli ortamda da üretim ve verimlilik artmıştır (Tok 2010, 309-311). Örneğin Adramyttion için 12. yüzyıl ortalarında II. Haçlı Seferine katılan Odo de Deuil Batı Anadolu topraklarının terkedilmiş kentlerle dolu olduğunu belirtirken, bundan yaklaşık elli yıl sonra IV. Haçlı Seferine katılan Villehardouin Adramyttion için buğday, erzak ve diğer mallarla dolup taşıdığını not eder (Villehardouin 2008, 96). Yine de tarihsel belgelere bakarak, 12. yüzyılda Batı Anadolu’daki tarımsal artı ürünün, liman kentleri kullanılarak uluslararası ticaret ağına katılmasının, imparatorluğun diğer bölgeleri ile karşılaştırıldığında (Yunan anakarası, Trakya vb.) daha alt seviyelerde kaldığı kabul edilebilir.

Yunan anakarasında, Balkanlarda ve bunun güney kıyılarında ve doğal olarak Konstantinopolis’te koloniler kurmuş, yoğun bir Latin varlığı gözlemlenirken, belgeler Batı Anadolu kıyıları için biraz suskun kalmaktadır. Bu kıyıları ziyaret eden Latin tüccarların varlığı bilinmekle birlikte, 12. yüzyılda yerleşik olarak bu coğrafyada yaşamını sürdüren tek tüccar Phokaia’da bulunmaktadır ve o da önde gelen üç İtalyan

Deniz Cumhuriyeti'nden değil (Venedik, Pisa ve Cevona), bu ticari yarışa daha erken başlayan ama devamını pek de getiremeyen Amalfi'dendir.

Öte yandan yüzyılın sonlarına doğru bağımsız davranan bölgesel yönetimlerin Batı Anadolu kıyı kentlerinin yaşamlarına ne tür bir zenginlik kattığı da soru işaretleri arasındadır. Nitekim I. Manuel sonrası gelişen olaylar ve taht kavgaları Batı Anadolu'yu yine bir belirsizlik içine itmiş, Thareksion temasının dükü Ioannes Vatatzes gibi kısmen bağımsız davranan yerel güçler öne çıkmıştır (Ahrweiler 1965, 6-7). Komnenos hanedanını izleyen Angeloslar döneminde ayrılıkçı hareketler güçlenmiş, Batı Anadolu bölgesinde bağımsızlığa yönelik, yöre halkını güçsüz bırakan, sınırları gevşeten ayaklanmalar meydana gelmiştir (Ostrogorsky 1991, 393; Nicol 1999, 7; Runyan ve Lewis 1985, 38). Konstantinopolis'in Latinler tarafından işgali arifesinde Batı Anadolu'da Theodoros Maggaphas Magnesia ve Nymphaion'a kadar antik Lidya bölgesini elinde tutmaktadır. Manuel Maurozomes ise Menderes vadisinde Smyrna'yı da içine alan kıyı bölgesi de dahil olmak üzere hakimiyet kurarken, Miletos'ta Sabbas Asidenos egemendir. Bizans topraklarının IV. Haçlılar tarafından paylaşım belgesi olan *Partitio Romaniae*'de Batı Anadolu'nun adının geçmemesi, araştırmacılar tarafından Bizans hükümdarlarının bu topraklarda zaten etkin olmadıklarına bağlanmaktadır (Ahrweiler 1965, 6-7; Oikonomides 1976, 3). Ancak sadece altı yıl önce, 1198'de III. Aleksios Angelos tarafından, yukarıda sözünü ettiğimiz *khrysobullos*da Batı Anadolu bölgelerinin de adının geçmesi açıklamak biraz zordur.

Bizans İmparatorluğu'nun denizlerde sürekli denetimi sağlayacak etkin bir donanmaya sahip olmaması 12. yüzyılın sonunda Ege Denizi'ni çoğu Cenevizli ve Pisalı denizcilerle bir avuç Bizasnlıdan oluşan korsanlar için bir cennete dönüştürmüştür (Runyan ve Lewis 1985,38-40; Gill 1985, 61). Bu dönüşümde, Konstantinopolis'te 1182 yılının Nisan ayında Latinlere karşı girişilen katliama karşı intikam duygularının da etkisi vardır. Peterborough'lu Benedict'e atfedilen 1191 tarihli kronikte çizilen ürkütücü tabloda, Ege denizindeki adalarda korsanlar nedeniyle kimsenin yaşamadığı ya da buralarda korsanların kaldığı anlatılır (Fotheringham 1910, 27). Etkili bir deniz gücünden yoksun 1197 yılında III. Aleksios Angelos (1195–1203) Pisalılarla korsanları imparatorluk karasularından çıkarmaları konusunda anlaşma yoluna gitmiştir. Yine

1197 tarihli bir başka belgede ise, bir imparatorluk gemisinin Khios'a giderken Pisa yönetimine koruma görevi için para ödenmesi Bizans'ın donanmasının gücü ve Ege Denizi'ndeki acizliği hakkında çok açık işretler verir (Fotheringham 1910, 27). Cenova arşivlerine bakıldığında 12. yüzyılı sonlarına doğru Cenevizlilerin Bizans'la (*Romania*) yaptığı ticaretin (sefer sayısının), Akdeniz'in diğer bölgelerine göre çok daha az olduğu görülmektedir.

Konstantinopolis'in Latinler tarafından işgali (1204) ise bölgenin kaderini değiştirmiş, sürgünde kurulmak zorunda kalınan İznik İmparatorluğu'nun adı konulmamış gerçek merkezi Nymphaion ve Smyrna olmuş, Adramyttion'dan bugünkü Datça Yarımadası'na kadar olan kıyı şeridi de Laskarislerin denetimi altına girmiştir. Bu dönemde Smyrna, Anaia, Altologo (Ephesos), Phokaia (Eski) ve Adramyttion ön plana çıkan liman kentleridir. 1261 yılına kadar Bizans egemenliği altında parlak bir dönem geçiren bölge de başta Smyrna, Bizans İmparatorluğu'nun ilk dönemlerindeki ekonomik, sosyal ve entelektüel düzeyle kıyaslanabilecek bir düzeye ulaşmıştır (Ahrweiler 1965, 34-35; Oikonomides 2005, 263). III. Ioannes Doukas Vatatzes bugün kaybolmuş olan uzunca bir yazıttan anlaşıldığına göre Smyrna'nın kalesini onartmış, limanda "Neo Kastron" olarak bilinen yeni bir tahkimat inşa ettirmiştir. Kentte başta devlet binaları olmak üzere birçok yapı onarılmıştır (Ahrweiler 1965, 35-36). H. Ahrweiler'ın da dediği gibi Nymphaion ve Smyrna kentlerinin bu kadar ön planda olduğu devletin, sadece dinsel merkezi konumunda kalan Nikaia'nın adıyla anılması bir hatadır (Ahrweiler 1965, 4).

Nikaia Devleti'nin kuruluşu bölgede bir takım toplumsal değişiklikleri de beraberinde getirmiştir. Bölgede 1204 öncesinde uygulanmayan *pronoia* sistemi I. Theodoros Laskaris tarafından başlatılmış, yönetici sınıfa toprak verilmiş ve IV. Haçlı Seferi öncesi oldukça iyi durumda bulunan bağımsız köylüler adeta bölgeye akın eden bu yeni toprak sahiplerine bağımlı hale gelmişlerdir. Bölgede Laskaris hanedanı döneminde daha fazla toprağın tarıma açılmasından köylüler değil devlet ve kendilerine geniş ayrıcalıklar verilen yeni toprak sahipleri yararlanmışlardır (Ahrweiler 1965, 19, 52; Harvey 2002, 77-78). Bu dönemde aristokrasi arazi ve tarım üretiminde elde edilecek gelire yönlendirilmiş ve devletten gelir elde etme yolları kesilmiştir. Özellikle Ioannes Vatatzes tarım ve hayvancılığı desteklemiş, ihracatı teşvik ederken dışalım

sınırlandırarak para girişini güçlendirmiştir (Oikonomides 1995; 329; Matschke 2002, 773). Yabancı kaynaklı lüks tüketim mallarının satın alınmasını yasaklayarak yabancı tüccarların ekonomi üzerindeki etkisini sınırlandırmaya çalışmıştır (Ostrogorsky 1991, 410).

Laskarisler döneminde Smyrna'da üretilen donanmayla bu bölge ile Rodos arasında bir deniz gücü oluşturulabilmişse de, denizlerin denetimi 1204'ün hemen öncesinde olduğu gibi Venediklilerin ya da Bizanslı ve İtalyan denizcilerden oluşan korsan filolarının elindedir (Runyan ve Lewis 1985, 38-40).

Konstantinopolis'in yeniden ele geçirilmesiyle (1261) ilgi yeniden kazanılan topraklara kaymış, sonraları özellikle VIII. Mikhail'in izlediği politikalarla Anadolu'nun imparatorlukla olan bağlarında doğan zayıflık, bölgeyi Türk akınlarına karşı daha korunmasız bir yapıya dönüştürmüştür (Oikonomides 1988, 321). Dönemin büyük deniz üsleri arasında yer alan Smyrna, gemi yapım merkezi diğer kentler Monemvasia, Lemnos, Rodos gibi aynı işlevi sürdürmüş, ancak büyük bir olasılıkla üretilen gemiler artık askeri değil ticari amaçlı olmuştur (Ahrweiler 1966, 437).

On üçüncü yüzyılın ikinci yarısında ise Ege denizindeki korsanlık faaliyetlerinde VIII. Mikhail'in yürüttüğü politikaların da katkısı bulunmaktadır. İmparator denizcilere maaşlarının yanında mükâfat da (*φιλανθρωπίαι*) vermiştir. Söz konusu mükâfattan yola çıkarak bu sözcüğün “ganimet” şeklinde yorumlanabileceği ve bununla VIII. Mikhail'in donanmasındaki denizcilerin, kazançlarının bir kısmını korsanlık faaliyetlerinden elde edilen ganimetlerle karşıladıkları söylenebilir (Morgan 1976, 421). Çoğunun Cenevizli olduğu ve aralarında Giovanni Senzarakson, Andrea Gaffaro, Giovanni del Cavo gibilerinin sayılabileceği bu korsanlar Venedik kaynaklarında *homines domini imperatoris* (imparatorun adamları) şeklinde tanımlanmaktadır (Runyan ve Lewis 1985, 39-40; Nicol 2000, 190). Anlaşılan VIII. Mikhail bilinçli bir politika izleyerek bu yarı düzenli maceracıları yabancıların yaptığı ticaretten kazanç sağlamalarına belirli bir ölçüye kadar göz yumarak, yeni ve güçlü bir donanma oluşturabilecek ekonomik kaynaklardan yoksun imparatorluğuna ucuz yoldan deniz gücü sağlamıştır (Morgan 1985, 425).

VIII. Mikhail'den sonra tahta çıkan II. Andonikos ise donanmanın büyük bir kısmını tasfiye etmiş (1284) ve işsiz kalan Yunanlı denizcilerin çoğu tarım yapmak yerine korsanlığa yönelmiştir (Lemerle 1957, 15). Bölgedeki korsanlık faaliyetleri bu amaca hizmet eden gemi yapım endüstrisine de canlılık kazandırmıştır. Korsanlar için gemi yapılan kıyı Ege'de ve adalarda bulunan daha küçük ölçekli tersaneler arasında Anaia da yer almaktadır (Ahrweiler 1966, 437).

Anaia'nın adı korsanlık faaliyetlerinin toplandığı diğer merkezler Thessalonika ve Menomvasia ile birlikte anılmaktadır (Heyd 1936, 429; Lemerle 1957, 16-17; Morgan 1976, 421). Örneğin 1275 yılına kadar Gyraakis adında bir kişinin "Anaia Amirali" olarak adlandırıldığını görüyoruz. Ayrıca Venediklilerin tazminat isteklerine temel oluşturan korsanlık faaliyetlerinde yirmi kez adı geçen Cenevizli "Anapha"lı Giovanni Delcavo da amiral yapılmıştır (Morgan 1976, 424). Kaptanlar arasında Cenevizli, Pisalı ve Frankların yanı sıra, Saladin gibi takma ad olma olasılığı da olan bir Müslüman ismi de dikkati çekmektedir. Yunanlılar az olsa da dikkat çekicidir: Gyraakis, Rodos'tan Niketas Leon, Sophianos ve Mamonas. Korsanların faaliyet alanları genellikle Ege denizinin güneyi iken zaman zaman kuzeye de yönelmiştir. Hatta Kıbrıs, Akka'ya yakın denizler ve nadiren de Yunanistan'ın batısına yayılmıştır (Morgan 1976, 425).

12. ve 13. yüzyıllarda Bizans ekonomi tarihine damga vuran unsur Venedik, Pisa ve Cenova gibi önde gelen İtalyan Deniz Cumhuriyetleri'nin bir takım bağlaşıklık ve askeri yardım sözleri karşılığı Bizans topraklarında elde ettikleri ticari ayrıcalıklardır. Zaman zaman koşulların değişmesine rağmen genelde Latin tüccarların ödemesi gereken vergiler ya tamamen kaldırılmış ya da normalde %10 olan vergiyi %2 - %4 düzeyine çekilmiştir (Antoniadis-Bibicou 1963, 124-127).

İznik İmparatorluğu döneminde Latinlerle ilişki devam etmiştir. IV. Haçlı Seferi sırasında Bizans İmparatorluğu'nun yanında yer alırken gördüğümüz Pisalılar, izleyen dönemde bir yandan Adramyttion'da varlıklarını sürdürürmüştür. Diğer yandan 1207 yılında Ioannes Vatatzes'e karşı Latinlere yardım etmiş, 1236 yılında da Konstantinopolis'in savunulmasında rol almışlardır (Otten-Froux 1987, 158-9). Pisalı tüccarların Anaia'daki varlıklarına dair bir belge 1269 yılına tarihlenmektedir (Otten-Froux 1987, 167-8). Ayrıca daha sonraki dönemlerde Maineto de Maineti adlı bir Pisalı

tüccarın “*publico scriba et tabularia communis Pissanorum Anee*”¹¹⁶ olarak tanımlanması kentteki Pisalı varlığına dair açık bir kanıttır (Maltezou 2003, 256). Bölgenin çok hızlı değişen politik dinamikleri bağlamında ele alabileceğimiz bir olay da, artık bölgenin önemli bir gücü haline gelen İznik İmparatorluğu’nun sürekliliğini öngören *podesta* Giacomo Tiepolo’nun I. Theodoros Laskaris’ten Venedikli tüccarlara tüm topraklarında serbestçe ve vergiden muaf ticaret yapmalarını sağlayan bir ferman almayı başarmasıdır (1219) (Ostrogorsky 1991, 398).

Bizans ticaretindeki İtalyanlar arası rekabette, Nymphaion Anlaşması’yla birlikte (13 Mart 1261) Cenevizliler öne geçmiştir ve Ege denizi bir anlamda Cenevizlilerin *mare nostrum*’una dönüşmüştür (Lopez 1964, 449; Ostrogorsky 1991, 415; Maltezou 2003, 253). Cenova bu önderliğini Pisa’yı Meloria’da (1284) ve Venedik’i Curzola’da (1298) yenmesiyle daha da perçinlemiş ve 14. yüzyıl ortalarına kadar sürdürmüştür (Balard 1978, 57). Anlaşma’da Cenevizlilerin ayrıcalıklardan yararlanabilecekleri merkezler arasında Anaia ilk sırayı alırken, Smyrna ikinci sıradadır. Diğer merkezler arasında Adramyttium da vardır. Cenevizlilere bu anlaşmayla Anaia’da bir kilise, bir hamam, bir fırın, bir bahçe ve yeterli sayıda konaklama mekânı verilmiş olmasına rağmen kaynaklarda Cenevizli tüccarların yaşamsal ve idari düzeyde düzenli bir oluşuma gittiklerine dair bir bilgi yoktur (Maltezou 2003, 256). Cenevizlilerin Nymphaion Antlaşması ile kendilerine verilen Smyrna’yı hangi koşullarda elde ettikleri ise pek açık değildir. On üçüncü yüzyılın sonunda Cenevizli tüccarların Smyrna’ya uğradıkları ancak 1294’te Smyrna’da *kommerkion* ödemekten yakındıkları belgelerden bilinmektedir (Balard 1978, 165). Burada yola çıkarak kentin ve gelirlerinin Cenevizlilerin elinde olmadığı sonucu rahatlıkla çıkarılabiliriz.

Bizans İmparatorluğu’nda başkent Konstantinopolis karşılıklı değiş-tokuş ve transit ticaret merkezi iken eyaletler, politik koşullar izin verdiği sürece gıda ve hammadde ihraç edip, imal ürün alan bölgeler konumundadır. Bu alışverişte de on ikinci yüzyıldan itibaren Latinlerin giderek artan bir ağırlığı söz konusudur (Laiou-Thomadakis 1980/81, 177).

¹¹⁶ Anaia’daki Pisalıların noteri şeklinde çevrilebilir.

Konstantinopolis patriği I. Athanasios (1230–1310) Cenevizlileri Konstantinopolis’i ellerinde tutmakla ve hatta tahıl karşılığı kadınlarını teklif etmekle suçlarken, Nikephoros Gregoras (1295–1360) Batıların Bizans denizlerini denetim altına aldıktan sonra Bizanslıların zenginliklerini ellerine geçirdiklerini söyler. Bu tür eleştirilere bir örnek de daha geç dönemden gelir. Plethon (y. 1355–1452) yün, keten, ipek ve pamuk üreten bir toplumun bunları giysiye dönüştürememesinden yakınarak ve Atlantik’te üretilen yünden, İonya Denizi’nin ötesindeki topraklarda yapılan giysilerin giyilmesini büyük bir felaket olarak nitelendirir. Bu bağlamda Laiou, Mora Yarımadası’nda on ikinci yüzyıldan on üçüncü yüzyılın başına kadar gelişen tekstil endüstrisinin neredeyse rastlantısal kaldığını yazarken Batı Anadolu’dan bahsetmemektedir (Laiou-Thomadakis 1980/81, 187-88). Oysa bu coğrafyadan da pamuk ve ipek ihraç edildiği bilinmektedir. Günümüze ulaşan belgeler Batı Anadolu’nun Korintos ve Thebai gibi ön plana çıkmadığını göstermekle beraber *seta de smirro* olarak adlandırılan Smyrna ipeğinin varlığı bilinmektedir (Jacoby 2010, 193).

Bizans’tan Batı’ya tahıl, yağ, meyve, hayvanlardan elde edilen çeşitli ürünlerin yanı sıra pamuk, keten, ipek, balmumu, şap, dericiler için meşe palamudu gibi hammaddeler ve köle gönderilmekteydi. Karşılığında tekstil ürünleri, metal işleri ve askeri malzeme geliyordu (Laiou-Thomadakis 1980/81, 179). Görüldüğü gibi genel kabul gören görüş, Doğu-Batı aksında hammadde, Batı-Doğu aksında ise üretilmiş, endüstriyel ürünlerin ticari trafiğinden söz edilmektedir. Bunların dışında belgelerde bahsi geçmese de, seramik üretiminin de belirli bir düzeyde ticari potansiyele sahip olduğu ve deniz ticaret trafiğinde payı bulunduğu, özellikle arkeolojik kazılar ve batıklar değerlendirildiğinde kabul edilen bir görüştür.

Özellikle Ege Denizi’nde ticareti yapılan mallara dair önemli veriler sağlayan bir belge, 1268-1277 yılları arasında birkaç istisna dışında Ege Denizi’nde korsanların saldırılarına maruz kalmış ve mallarını kaybetmiş Venedikli tüccarların Bizans İmparatorluğu’ndan istedikleri tazminata dair taleplerdir (Morgan 1976). Söz konusu taleplerin tamamında gemilerde taşınan malın ne olduğu belirtilmese de, bir çoğunda bu bilgi verilmiştir (Tablo 6). Hazırladığımız tablodan da görülebileceği gibi son derece zengin bir ürün çeşitliliği göze çarpmaktadır. Ege Denizi’nde ticaret rotaları üzerine de

bilgiler sunan bu şikayet taleplerinde dikkatimizi çeken Batı Anadolu kıyılarındaki liman kentlerinin adının Anaia dışında geçmemesidir. Şikayet sahiplerinin tamamının Venedikli tüccarlar olduğu düşünülürse bu duruma üç farklı yorum getirilebilir:

- Venedikli tüccarlar Batı Anadolu liman kentleriyle yoğun ticari faaliyet halinde değillerdir. Bu durum diğer İtalyanların (Ceneviz ve Pisalı) buralarda ticaret yapmadığı anlamına gelmez. Nitekim Nymphaiaon Anlaşması'yla bu kıyılarda Cenevizliler üstünlük sağlamışlardır.
- Venedikli tüccarlar korsanlık faaliyetleri nedeniyle Ege Denizi'nin doğu kıyılarından uzak durmaktadırlar. Korsanlık faaliyetlerinin gerçekleştiği coğrafyaya bakınca bu kıyılardan uzak durmanın, tehlikeden uzak kalındığı anlamına gelmediği görülmektedir¹¹⁷.
- Buralardaki ticaret yerel tüccarlar tarafından yürütülmektedir.

13. yüzyıldan 15. yüzyıla kadar nüfusları giderek artan Kuzey İtalya'daki kentlerin tahıl ihtiyacı Roma İmparatorluğu'nun da tahıl deposu olan Sicilya'dan ve on üçüncü yüzyılın ikinci yarısından itibaren Karadeniz kıyılarından sağlanır olmuştur. Tahıl konusunda Anadolu kıyılarının da adı geçmekle birlikte, öne çıkan bölgeler Trakya ve Karadeniz kıyılarıdır. Hatta Pegolotti, Rodosto buğdayının en kaliteli buğday olduğunu belirtmektedir (Spufford 2006, 29; Laiou-Thomadakis 1980/81, 183-4). Cenevizlilerin Phokaia'dan buğday aldıklarına dair kayıtlar bulunurken, İznik Devleti'nin Anadolu Selçuklularına tahıl sattığı bilinmektedir (Harvey 1989; 139; Doğer 2006, 136).

Phokaia, Atramyttion, Smyrna ve Menderes bölgesinde bulunan tuzlalarda üretilen tuzun da bölgesel ve uluslararası ticaret ağına katıldığını düşünmek mümkündür ancak bu konuda elimizde belge mevcut değildir. Batı Anadolu'nun kuzey-batı kısmında yoğunlaşan madencilik faaliyetleri sonucunda da özellikle Adramyttion limanı kullanılarak ham veya yarı işlenmiş madenlerin ticareti yapıldığı kabul edilebilir.

¹¹⁷ Ancak kabul edilmesi gereken bir gerçek korsanların bazı adalar ve özellikle de Anaia'da konuşlandığıdır. Buna rağmen Anaia'dan şarap alan iki Venedikli tüccarı görmekteyiz. Üstelik şikayetleri de korsanlık faaliyeti sonucu zarara uğramaları değil, sadece ödememeleri gereken vergiyi (ve/veya haracı) ödemek zorunda kalmalarıdır. Başka bir seferde ise Negroponte'den Anaia'ya ipek götüren bir başka Venedikli tüccar söz konusudur. Bir de Negroponte'den getirdiği malını Anaia limanını kullanıp, ardından kara yoluyla olasılıkla Altologo'daki panayıra götüren bir Venedikli tüccara dair de bir kayıt bulunmaktadır (Morgan 1976, 432-35).

Dönemin en önemli hammaddelerinden birisi Batı'nın gelişen tekstil endüstrisi için boya sabitlemesinde kullanılan şaptır. Phokaia yakınlarında çıkarılan şap kalitesiyle çok aranan bir hammadde haline gelmiş, Cenevizli Zaccaria kardeşlere uzun yıllar boyunca bir servet kazandırmıştır (Lopez 1964, 457). Kuzey Afrika'da, İtalya'da, Suriye'de şap kaynakları olmasına rağmen nitelik ve nicelik açısından Phokaia şapı öne çıkmaktaydı (Briys ve Beerst 2006, 50).

Döneme dair bu izlenimler Bizanslı tüccarların imparatorluğun ticari yaşamından tamamen soyutlandığı izlenimi yaratsa da geç Bizans döneminde bu tüccarların ticarete katılımları sonlanmamış ancak belirli sınırlar içinde kalmıştır (Laiou-Thomadakis 1980/81, 188). Benjamin Tudela 1160'larda Montpellier'de diğerlerinin yanında Yunanlı tüccarların da varlığından söz eder (Ciggaar 1996, 165). Bizanslı tüccarlar Venedik ve Cenova'da küçük çaplı kolonilere sahip olsa da İtalyan rakipleri Batı pazarını onlara kapattığı için daha çok bölgesel taşımacılıkla ilgilenmişlerdir (Oikonomides 1997, 167). Paleologos hanedanının ilk dönemlerinde Monemvasia'lı tüccarlar, özellikle VIII. Mikhail tarafında kendilerine verilen ve I. Andronikos tarafından da yenilenen ticari ayrıcalıkların da katkısıyla Doğu ticaretinde oldukça etkindirler. Bu tüccarlar Girit'teki Venedik limanlarında, Anaia'da, hatta Karadeniz'de Kaffa'da görülürler. Bu durum da aslında gerçek anlamda bir Venedik ve Ceneviz tekelinden söz edilemeyeceği anlamına gelebilir (Laiou-Thomadakis 1980/81, 206; Matschke 2002b, 790). Her ne kadar Bizanslı tüccarların kendi aralarındaki alışverişlerde kullandıkları Bizans noterlerinin belgeleri günümüze ulaşmamış olsa da İtalyan noter kaynaklarından Anaialı Alexis ya da Drakantopulos gibi tüccarların 13. yüzyıl sonu-14. yüzyıl başlarında ticaret hayatına aktif olarak katıldıklarını görüyoruz (Maltezou 2003, 259). Yine de genel kanı Bizanslı tüccarların daha çok kısa ve orta mesafeli ticarete etkin oldukları ve İtalyanların elinde bulunan uzun mesafeli ticarete pek giremedikleri genel kabul gören görüştür.

Bölgede dinsel ritüelin ticari faaliyetlerle bütünleştirildiği panayırlar da düzenlenmektedir. Gerçi kaynaklar yoğun bir şekilde Thessaloniki'de düzenlenen Aziz Demetrios panayırından (fuar) söz etmektedir. Oysa Venedikli Alberto Stella 1268–1269 yılında malını Negroponte'den Anaia'ya getirmiş ve buradan da kara yoluyla

Belongi panayırına (*ad civitatem Belongi ad panager*) gitmiştir. Kazanç amaçlı bu yolculuğun sonu iyi olmamış, dönüşte saldırıya uğrayıp malı ve parası gasp edilip, hapse atılmıştır (Matschke 2002b,780-1; Morgan 1976, 432, 438).

Köle de önemli bir ticaret kalemi olarak karşımıza çıkmaktadır. Girit'teki noter belgelerinden yola çıkarak 13. yüzyıl sonu ve 14. yüzyıl başında Anaia'nın önemli bir köle ticaret merkezi olduğunu söyleyebiliriz (Maltezou 2003, 269; Epstein 2006, 55).

Orta Doğu'da giderek artan Müslüman baskısı ve son Hristiyan yerleşimi Akka'nın 1291'de Müslümanların eline geçmesi, Batılılar için Doğu Akdeniz'de serbest ticaretin sonu anlamına geliyordu. Bu bağlamda Karadeniz ve Ege Denizi'nin önemi artmış ve buradaki pazardan pay mücadelesini daha da kızıştırmıştır (Gill 1985, 66; Matscke 2002b, 789). Kısa bir süre sonra Batı Anadolu kıyıları da yine Müslüman olan Türklerin eline geçecektir. Ancak bu durum Latinlerin bu kıyılarda ticaret yapmalarını engellemeyecektir.

Batı Anadolu'da on dördüncü yüzyılla birlikte başlayan Türk egemenliğinde liman kentleri işlevlerine devam etmiştir. Nitekim on dördüncü yüzyıl ortalarına doğru yazdığı ve kısaca *Pratica della Mercatura* olarak anılan kitabında Pegalotti Menteseoğulları, Aydınogulları ve Saruhanogulları beyliklerinin egemen olduğu bu kıyılarda öne çıkan limanları Phokaia, Smyrna, Ephesos (dış limanı Scala Nova ile birlikte), Anaia ve Milet olarak sıralamaktadır. Ticareti yapılan mallar arasında şap, kenevir, at ve hatta tahılın yanı sıra köle ticareti de önemli bir yer tutmaktadır. Altının çizilmesi gereken bir nokta Zaccaria ailesinin şap üzerindeki tekelinin kırılması ve Kotiaion (Kütahya) gelen şapın Altoluogo (Ephesos) ve Palattia'dan (Miletos) gemilere yüklenecek Batı'ya gönderilmesidir (Thiriet 1964, 213-4).

Deniz yoluyla gerçekleştirilen tüm bu ticari faaliyetler için bir alt yapı gerekmektedir. Sözünü ettiğimiz tüm liman kentleri (Yeni Phokaia dışında) Antikite'den bu yana yaşamın sürdüğü merkezlerdir¹¹⁸. Dolayısıyla coğrafi bağlamda sahip oldukları avantajlar göz önünde bulundurularak insanoğlunun yaşamayı seçtiği bölgelerdir. Roma

¹¹⁸ Bu çerçevede Strobilos'u kuruluş tarihi olarak ayrı tutmak gerekebilir. Tarihi belgelerden 8. -15. yüzyıl arasında varlığını sürdürdüğü bilinen kentte yapılan çalışmalar, kent tarihini ancak İS 6. yüzyıla kadar geri götürmektedir.

öncesi buralarda yaşayanlar coğrafi avantajları daha da arttıracak bir takım müdahalelerde bulunmuş ve mendireklerin koruduğu sakin limanlar oluşturmuşlardır. Ancak doğaya (ya da limanlara) en verimli insan müdahalesi Roma döneminde ortaya çıkan teknolojik gelişmeler ve özellikle de hidrolik çimentonun keşfedilmesiyle ortaya çıkmıştır. Bilim insanlarının yaygınlığı konusunda tam da bir görüş birliğine varamadığı, liman inşaatlarında hidrolik çimento kullanımının yaygınlığı olasılıkla limanın önemiyle ilintilidir.

Diğer yandan doğanın önlenemez müdahaleleri Ephesos (Altologo) gibi merkezlerde yeni limanların inşasına yol açmış ya da Palatia gibi merkezlerde de uzun solukta kentin kaderini belirlemiştir. Son zamanlarda yapılan jeoarkeolojik çalışmalar doğanın bu önlenemez müdahalelerinin aslında insanoğlunun o coğrafyada yaptığı çalışmalarla ilgili olduğunu, yoğun ağaç kesme sonucu ormansızlaşan nehir vadilerinin her iki yanındaki dağlardan gelen toprak malzemenin, normalde çok daha uzun bir süreç alacak olan çökme işleminin hızlandığı sonucunu ortaya çıkarmıştır.

Günümüzde Batı Anadolu kıyılarında yapılan kazı çalışmaları Ortaçağ'dan gelen bir limanı, tüm kompleksleriyle birlikte göz önüne sermekten uzaktır. Dönemin önde gelen liman kentlerinden Adramyttion'da yapılan kazı çalışmaları bir mendirek kalıntısını ortaya çıkarmıştır. Yeni Phokaia'da limana dair bir çalışma yapılmamışken, Eski Phokaia'da ilgi daha çok Klasik dönem üzerinedir ve karadaki arkeolojik kazılara önem verilmektedir. Smyrna limanı modern yerleşimin altında kalmıştır. Altologo'nun limanı ile ilgili yüzey araştırmaları ve yayınlar daha fazladır ancak herhangi bir kazı çalışması mevcut değildir. Anaia'da henüz genç sayılabilecek kazılar daha çok höyük üzerindeki kalenin iç kısmına ve belirli bölgelerde surun hemen dışına yoğunlaşmıştır. Yazlıkların kapladığı kumsalın suyla birleştiği bölümde yoğun bir şekilde, temel olarak nitelendirilebilecek birbirlerine paralel mimari unsurlar görülmektedir. Tamamen alüvyonlarla kaplanmış Palatia'da ise antik dönem limanları (özellikle Aslanlı Liman) üzerine çalışılmıştır. Burada son zamanlarda jeo-arkeolojik ve jeo-manyetik çalışmalara ağırlık verilmiştir.

Ticari bağlamda bakıldığında son derece sofistike bir sistem üzerinde yürüyen deniz ticaretinin ana mekanları olan limanların da aynı sisteme uyan bir mimari yapı

göstermesi beklenir. Öncelikle gemilere sakin bir su yüzeyi ortamı sağlayacak, mendireklerle oluşturulmuş ve tek girişi olan bir liman havzasının oluşumu gerekmektedir. Gemilerin yanaşabileceği ve bağlanabileceği bir rıhtım ve iskeleler mal yükleme ve boşaltma için gerekli olan unsurlardır. Nitekim İstanbul'da Marmaray projesi çerçevesinde Üsküdar ve Yenikapı'da gerçekleştirilen kazılar taş (veya mermer) bloklarla oluşturulmuş rıhtımın yanı sıra ahşap direkler üzerinde yükselen iskeleleri de gün ışığına çıkarmıştır.

Bunun dışında ticareti yapılan malların konulabileceği bir depo mekanı ve daha da önemlisi limandaki ticareti denetleyen görevlilerin kullandığı bir ofis binasının bulunması gerekliliğidir. Ayrıca tüccarların kalabileceği ve günlük ihtiyaçlarını karşılayabileceği mekanlar var olmalıdır. Günlük gereksinimler içinde konaklama, yeme-içme mekanlarının yanı sıra dini yapılar bulunmalıdır. Bir diğer önemli unsur da denetimi kolaylaştıran ve belki de kontrollü bir giriş-çıkış için kapı ve kapıların bulunduğu ve liman bölgesini kentten ayıran bir duvarın varlığıdır.

Bu çerçevede değerlendirdiğimizde, Batı Anadolu kıyılarında yer alan liman kentlerinin geçen süreç içinde, farklı nedenlerden dolayı bize bütün bir liman yapısı vermedikleri görülmektedir.

Adramyttion'un liman kalıntılarına ilişkin çalışmalar yürüten Çoruhlu'ya göre Bergastepe olarak tanımlanan bölgenin, Ortaçağ kent surlarının dışında kalmakla beraber limanla ilintili idi. Buna göre limanın su ihtiyacını karşılayan bir sarnıç, tepenin en yüksek noktasındaki liman kulesi, depolar ve kilisenin bulunduğunu belirtilmektedir. Ayrıca buranın deniz ticareti ve gemi yapımıyla ilgili bir işlevi de olabileceğine işaret edilmiştir (Çoruhlu 2007, 533-534). Edremit Körfezi'nde Karınca Deresi ve Havran Çayı arasında kalan bölgede kurulmuş Adramyttion'un bugünkü kıyı çizgisine bakılınca koruyucu doğal bir limana sahip olmadığı görülmektedir. Ancak her iki akarsuyun getirmiş olduğu alüvyonlar, olasılıkla kentin kıyı şeridini geçen süreçte değiştirmiş olmalıdır. Antik çağda zeytin ve zeytinden elde edilen ürünlerin (yağ, sabun ve pomad) Ortaçağ'da da üretildiği rahatlıkla kabul edilebilir. Ayrıca Kaz ve Madra Dağlarından gelen kerestenin de ticaretinin yapıldığı bir liman olmalıdır. Bölgeye yakın maden

ocaklarının varlığına bakıldığında ham ve yarı işlenmiş metallerin ve diğer madenlerin ticaretinin yapıldığı bir liman olma olasılığı da büyüktür.

Çoruhlu ve ekibi tarafından bulunan mendirek kalıntısı ise antik dönemden gelmektedir. Yapılan çalışmalarda mendireğin at nalı formundaki düzgün kesilmiş taşlardan oluştuğu gözlemlenmiştir. Birbirine iki paralel duvar şeklinde inşa edilmiş ve arasına moloz taş doldurulmuş yapı, Roma ve Ortaçağ mendirek inşa tekniğinden farklı bir özellik göstermektedir.

Eski Phokaia'da 20. yüzyılın başından aralıklarla yürütülen çalışmalar kentin iki limanı olduğunu göstermiştir ve mimari kalıntılar antik dönemden itibaren bir süreklilik arz etmektedir. İki liman arasında kalan burun üzerinde, Athena Tapınağı'nın kuzey yamacında kent duvarları Arkaik Dönem'den Osmanlı'ya dört aşama göstermektedir. Özyiğit üçüncü aşamayı 13. yüzyıl sonuna tarihleyip Ceneviz yapımı olduğunu belirtmektedir (Özyiğit 1995, 427). W. Müller-Wiener, Yeni Phokaia'nın limanından çok surlarla çevrili yerleşim üzerine bilgi vermektedir. Ancak her iki liman da doğal korunaklı koylar içinde yer alırlar.

Smyrna'da modern kentin altında kalan kapalı liman konusunda kazı çalışmalarından çok tarihi belgeler ve yüzey araştırmaları yardımıyla kapalı limanın kıyı çizgisinin bugünkü Kemeraltı caddesini takip ettiği kabul edilir ve limanın kuzey ucunda da liman kalesi bulunmaktadır.

Adı çok fazla öne çıkmamakla birlikte Klazomenai'de anakara kısmında bugün su altında kalmış mendirek kalıntılarının Ortaçağ ile ilgisi yoktur. Anakaraya yapma yol ile bağlı Karantina adasının etrafında da bir takım liman altyapı izleri görülmüş ancak bunların üzerine ayrıntılı çalışma yapılmamıştır.

Altologo (Ephesos) limanları ile ilgili günümüzde bir çok araştırma mevcuttur. Küçük Menderes Nehri'nin getirmiş olduğu alüvyonlarla kurulduğu ilk günden beri mücadele eden ve zaman zaman da yer değiştirmek zorunda kalan Ephesos kentinin en parlak dönemini yaşadığı Helenistik ve Roma dönemlerinde kullanılan limanın daha erken dönemlerde alüvyonlarla dolma tehlikesi yaşadığı ve Roma Dönemi'nde buna yönelik bir takım çalışmaların yapıldığı bilinmektedir. Ege Denizi'ne bir kanalla bağlı olan bu

limanın en son ne zaman kullanıldığına dair bilim adamları farklı görüşler vermektedir. Ayrıca yine Roma Dönemi Ephesos kentinin Panormos olarak adlandırılan bir açık limana sahip olduğu bilinmektedir ve bu limanın konumu ile ilgili olarak da bilim insanları farklı görüşler ortaya sunmaktadır. Genelde kabul edilen görüş kentin batısında, Pamucak sahiline doğru uzanan kıyı şeridinde Ortaçağ'da kullanılan bir liman olduğudur. Ayrıca Pamucak sahilinin güney ucunda da deniz kıyısında yine bazı yapı kalıntılarından yola çıkarak burada da bir liman teşkilatının bulunduğu belirtilmektedir. Tarihi belgelere göre 15. yüzyılda Scalanova'nın yükselişine kadar artık Altologo olarak adlandırılan Ephesos kentinin denizle iletişimi olduğu ve Türk döneminde de önemli bir ticaret merkezi olma işlevini sürdürdüğüdür.

Antik dönemlerden beri bölgede varlığını sürdüren ancak en parlak dönemini 13. yüzyılda yaşadığını söyleyebileceğimiz Anaia kentinden günümüze, 1970'lerde bazı restorasyon çalışmaları da geçirmiş anıtsal bir kale ulaşmıştır. Bugüne kadar hakkettiği tanınmışlığı maalesef kazanamamış kentte, 2001 yılından bu yana Prof. Dr. Zeynep Mercangöz'ün yönettiği kazılar sayesinde bölgenin tarihine ışık tutacak çok önemli buluntular gün yüzüne çıkartılmıştır. Ancak yazılıklarla kuşatılmış bir ortamda kalenin koruduğu liman ve kent dokusundan günümüze pek bir şey ulaşmamıştır. İznik İmparatorluğu sırasında Smyrna ile birlikte donanma merkezi olmuş bu liman kenti, aynı zamanda aktif bir ticari yaşama da sahip olmuştur. Cenevizlilerin 1261 Nymphaion Anlaşması'yla koloni kurma hakkına sahip oldukları kentin adı yüzyılın ikinci yarısında sıklıkla korsanlık faaliyetleriyle anılır olmuştur. Kaynaklarda Anaia'da gemi üretilen bir tersanenin de varlığı belirtilmektedir. Tüm bu tarihsel veriler bir liman ve tersaneye işaret etmekle birlikte şimdilik fiziksel buluntular bu oluşumun ayrıntılarını ortaya koyamazlar. Bugünkü kıyı çizgisi açık deniz etkilerinden korunmasız açık bir kıyı şeridini işaret etmektedir ki bölgede henüz jeo-arkeolojik çalışmaların yapılmamış olması tarihsel süreçte deniz kıyı şeridinin formu hakkında ayrıntılı bilgiye ulaşmamızı şimdilik engellemektedir. Yine de kentin limanını açık deniz etkilerinden koruyan ve mal getirip götüren gemilere sakin bir deniz ortamı saplayacak bir liman havzası sağlayan mendirek kalıntılarına henüz rastlanmamıştır. Öte yandan sahilde birbirlerine paralel bir şekilde inşa edilmiş ve yaklaşık 460 metrelik bir mesafeye yayılan ve zaman zaman da denizin içine doğru ilerleyen duvar kalıntıları tespit edilmiştir. Yrd. Doç Dr.

Harun Özdaş ve ekibinin yaptığı sualtı araştırmalarında, su altında (kalmış!) yer alan bu duvar yapılarını tespit etmişlerdir. Zaman zaman mezarlarında bulunduğu bu sahil şeridinin Ortaçağ'da biraz daha ileride olduğu ve geçen süreçte deniz tarafından aşındırılarak daha içeriye girdiği kabul edilebilir. Yine de söz konusu yapı temellerinin limanla ilişkili olduğu bizce kabul edilmektedir. Ayrıca duvarlardan alınan harçlarda yapılan analizlerde hidrolik çimentoya rastlanması, söz konusu yapıların inşaatı sırasında suya yakın ve/veya suya maruz kalacak bir şekilde inşa edildiklerini bir göstergesi olarak alınabilir.

Palatia da (Miletos) Altologo gibi nehir çökeltilerinin tehlikesi altında yaşamış ve sonunda da tamamen dolarak kullanılmaz olmuştur ancak kentin denizle ilişkisi kesilmemiş ve yine Altologo gibi Türk döneminin başlarında önemli bir ticaret merkezi olma konumunu sürdürmüştür. Bir yarımada üzerinde yer alan antik kentin bir çok limanı bulunmaktaydı. Bunlardan doğuda olan limanın daha erken bir tarihte dolduğu, kuzeydoğu ucunda yer alan Aslanlı Liman'ın ise Orta Bizans döneminde derinliğinin 3 metre kadar olduğu ve büyük gemiler tarafından kullanılmadığı belirlenmiştir.

Daha sonra kaleye çevrilen antik tiyatronun batısında yer alan limanın ise daha uzun bir süre kullanılmış olmalıdır. Ayrıca bu limanın daha güneyinde, Athena Tapınağı'na doğru bir başka limanın varlığı da jeo-manyetik çalışmalar sonucunda belirlenmiştir. Alüvyonla dolma tehlikesine karşı kentin batısında deniz kıyısında yeni bir liman inşa edildiğine dair herhangi bir tarihsel ya da arkeolojik bilgi mevcut değildir.

Batı Anadolu kıyılarında yer alan diğer kıyı kentlerinden kazı çalışmaları sonucu bir takım liman alt yapıları tespit edilmiştir. Helenistik Dönem'de Pergamon'un limanı olan Elaea'da Alman arkeologların yaptığı çalışmalarda su altında yoğun bir altyapıyla karşılaşmıştır. Kyme'de İtalyanlarca gerçekleştirilen kazılarda bir mendirek ve liman olarak adlandırılacak bölgede Ortaçağ yapıları bulunmuştur. Iasos'ta da benzer bir yapılaşma söz konusudur. Yine tarihsel kaynaklara göre dönemin önemli limanları arasında sayılan Strobilos'ta ise araştırma çalışmaları henüz yenidir.

VI. Sonuç

Batı Anadolu kıyılarında yer alan liman kentlerinin 12. ve 13. yüzyıllardaki durumlarını geniş bir çerçeveden ele aldığımız bu araştırmamızda farklı disiplinlerde yapılmış çalışmalardan yola çıkarak bütünlük sunan bir profil ortaya çıkarmaya çalıştık. Tezimizin başlığında vurguladığımız “Tarihsel bir yaklaşım” alt başlığı salt politik tarihle sınırlı kalmamış, bir limanın kaderinin belirleyen jeolojik değişimler ile liman inşa teknolojilerinin gelişimi bugüne kadar yapılan arkeolojik çalışmaların sonuçları ile birlikte değerlendirilmiştir. Öte yandan bir deniz kıyısı yerleşimini, basit bir iskeleden bir liman kentine dönüştüren asıl unsurun o kentin ticari potansiyeli olduğu gerçeğinden yola çıkarak, söz konusu dönemdeki Akdeniz ve Ege Denizi ticaretine çok katmanlı bir bakış açısıyla yaklaşmıştır. Bu yaklaşım daha çok Batılı kaynaklar üzerinde yapılmıştır. Çünkü bir çok bilim insanının da kabul ettiği gibi Bizans kaynakları Batı’daki kaynaklarla karşılaştırıldığında maalesef yetersiz kalmaktadır. Ayrıca bu yaklaşımın 12. ve 13. yüzyıllardaki Akdeniz ve Ege Denizi’nde yapılan ticaretin karakteri düşünüldüğünde doğru olduğuna inanmaktayız. Bu karakterde baskın bir şekilde İtalyan Deniz Cumhuriyet’leri yer almaktadır ve bunların ticaret odaklı agresif politikaları liman kentlerinin de kaderini belirleyen bir yol izlemiştir.

Ticaretin Latin karakteri o kadar belirgindir ki 19. yüzyıla kadar Batılı Emperyalist güçlerin dünya ekonomisini yönetirken kullandıkları son derece düşük maliyetli köle sistemi bile buradaki uygulamalara bağlanmaktadır. Venedik ve Cenevizlilerin, Akdeniz’de elde ettikleri koloni kurma ve Kıbrıs’ta 1300 yılına gelinceye kadar şeker kamışı tarlalarında çalıştırılan zenci kölelerin varlığı örneğinde olduğu gibi, köle çalıştırma üzerine deneyimleri, teori ve uygulamada daha geç dönemlerde Batılı devletlere benzer uygulamalar konusunda yol gösterdiği düşünülmektedir¹¹⁹.

Zaman zaman geri plana düşse de Batı Anadolu kıyıları, hinterlandında yer alan verimli ovaları ve vadileriyle bu dönemde de önde gelen bölgelerden olmayı başarmıştır. Burada belirttiğimiz “geri plana düşme”den kasıt özellikle Türk baskısı sonucu bölgede

¹¹⁹ İtalyan Deniz Cumhuriyetleri’nin kurmuş olduğu koloniler ve kölelik hakkında bkz. D. B. Davis, **The Problem of Slavery in Western Culture**, Oxford, 1988

gelişen politik belirsizliklerdir. Buna en iyi örnek bu toprakların Türklerin eline geçmesinden sonra da İtalyanların devam eden ticari faaliyetleridir.

Kentlerin (kıyı da ya da iç bölgelerde olsun) kaderlerini belirleyen ekonomik potansiyelleridir. 11. yüzyıldan itibaren Batı Avrupa’da gelişmeye başlayan endüstri ve ekonomik koşullar Batı ile Doğu arasındaki ilişkileri ve bu iki dünya arasında kalan Bizans İmparatorluğu’nu büyük ölçüde etkilemiştir. İtalya ve Avrupa’nın diğer bölgelerinde giderek artan talebi karşılamaya talip olan ve büyük kazançlar elde eden İtalyan Deniz Cumhuriyetleri, tarihin bu döneminde başat rolü üstlenmişlerdir. Varolma savaşımalarını tamamen orta ve uzak mesafeli deniz ticareti üzerine kurgulayan bu denizci kentler, denizcilik yeteneklerini ve deneyimlerini salt ticari faaliyetler için değil, yoğun bir şekilde askeri alanda da kullanmışlar, bu güçlerinden sonunda ticarete de dokunan avantajlar sağlamışlardır. Bunun en iyi örneğini Bizans İmparatorluğu ile Venedik, Cenova ve Pisa arasındaki ilişkiler oluşturmaktadır.

Ticaret bağlamında başkent Konstantinopolis, dört bir yandan gelen malların toplanarak alınıp satıldığı bir merkez olarak her zaman önemini korumuştur. Bunun yanında imparatorluk toprakları içinde farklı coğrafyalar da ön plana çıkmışlardır. Tarihi belgeler ve batılı araştırmacıların bugüne kadar yapmış oldukları çalışmalarda ön plana çıkan merkezler, daha çok Yunan anakarası, Thessalonika’nın da dahil olduğu Ege Denizi’nin kuzey kıyıları, Marmara Denizi’nin yine kuzey kıyıları ile 13. yüzyıldan sonra İtalyanların girebildiği Karadeniz’in kuzey kıyılarıdır. Özellikle Trakya ve Karadeniz’in çekiciliği tahıl kaynağı olmasındandır.

13. yüzyılda ise Laskarislerle birlikte başlayan yeni dönemde Smyrna’nın merkez olduğu yeni bir dönem başlamakla birlikte, belgeler ışığında bu kentlerin yine uluslararası ticaret ağına girmesinin aynı yüzyılın ikinci yarısında ivme kazandığını söyleyebiliriz. Bunda Laskarislerin askeri faaliyetlere öncelik vermesi, III. İoannes Vatatzes’in “yerli malı” takıntısının etkisi olabilir. Ayrıca denizaşırı ticaret öylesine Latinlerin elindedir ki araştırmacılar “Bizanslı tüccarlar da bu ağın içindeydiler” demekle birlikte verdikleri örnekler birkaç isimden öteye geçememektedir. Ayrıca Batı’da gelişen tekstil endüstrisinin vazgeçilmez hammaddelerinden birisi olan şapın Bizanslı tüccarlar ya da işletmeciler dururken niye Cenevizli Zaccaria kardeşlere bir

servet kazandırdığı da yine bu uluslararası ticaretin başat aktörlerinden biri olmakla ilgilidir.

12. yüzyılın sonundan itibaren görülmeye başladığı kabul edilen portolan haritalarında Batı Anadolu kıyılarında öne çıkan liman kentlerinin izini rahatlıkla sürebilmekteyiz. Buna göre Adramyttion, Phokaia (Yeni), Smyrna, Anaia, Altologo ve Palatia öne çıkan limanlar olarak gözlemlenmektedir. Uzmanların birdenbire ortaya çıkmayıp, daha eski bir geleneği dayandığını kabul ettikleri bu haritalarda kırmızıyla yazılıp önem atfedilmiş bu liman kentlerinin özellikle kazanç peşinde koşan Latinler için bir önemi olmalıdır.

Peynirin her yerde üretildiği rahatlıkla kabul edilebilir ancak Venedik yönetimi altındaki Girit'te üretilen peynirlerin yaygın bir dağıtımına ve üne ulaşması sanırım Venediklilerin ticari pazarlama yeteneklerine bağlanabilir. Yunan anakarasındaki merkezlerin öne çıkmasının buradaki Latin varlığıyla bağlantılı olduğu kabul edilebilir. Tıpkı Menomvasia'da üretilen şarabın yine İtalyanlar eliyle yaygınlaşması hatta günümüzde bile Malmsey adıyla anılması gibi.

Buradaki sorun yetiştirilen ya da üretilen ürünün kalitesinden çok pazarlama araçları ve araçlarıyla ilgilidir. Doğu'dan gelen ürünlerin dışında Bizans İmparatorluğu'nda üretilmiş malların da Batı'da talep gördüğü hatta taklitlerinin bile yapıldığı bilinmektedir. Bu çerçevede özellikle ipekli tekstil ve sırlı seramikler ön plana çıkmaktadır. Sırlı seramik bağlamında Bizans seramiğinin İtalya'da kıyı bölgelerinde yaygın olması belirli bir ticareti göstermekle birlikte, İtalya'da gidilecek limana vardikten sonra karasal yaygınlığa ulaşamadığı anlaşılmaktadır.

Bölgede kentlerde yürütülen mimari faaliyetlere dair tarihsel belgelerde bir takım ipuçlarına rastlanmakla birlikte bu faaliyetlerin liman yapılarını da içerip, içermediğine dair elimizde veri yoktur. Bölgedeki 12. yüzyıl öncesinde yapılan geniş çaplı yeniden inşa projesi, I. Aleksios Komnenos döneminde, kısa süreli erken Türk dönemi egemenliğinin verdiği zararları gidermek için yürütülmüş ve Adramyttion'dan Attalia'ya oldukça geniş bir coğrafyayı kapsamıştır. 12. yüzyılda ise I. Manuel Komnenos'un yürüttüğü ve Neo Kastron temasını oluşturduğu bir dizi stratejik tahkimat inşası ve kentleri surlarla çevirme projesi içinde Adramyttion da yer almıştır. Bölge yeniden Laskarisler döneminde geniş bir bayındırlık hizmeti görmüş, özellikle Smyrna

ve Anaia'da bunu söyleyebiliriz. III. Ioannes Vatatzes, Smyrna'nın kent surlarını onartırken, limanda da Neo Kastron'u inşa ettirmiştir. Ancak bu faaliyetler sırasında limanda herhangi bir mimari faaliyetin olup olmadığına dair bilgi yoktur. Anaia'da ise günümüze kadar ulaşan kale olasılıkla daha önceki bir yapılaşmanın üzerine konumlanmış görülmektedir. Sahilde gözlenen kalıntılar liman yapılarıyla bağlantılı olmalıdır. Ayrıca sivil ve dini mimari bağlamında da inşaatlar söz konusudur. Bu alt yapı bölge Türklerin eline geçtikten sonra da kullanılmaya devam etmiş olmalıdır.

Tez içinde kullanılan bazı teknik terimlerin açıklaması:

Agrega: Katışmaç. Harç, beton, asfalt gibi gereçlerin (bağlayıcıların) ana bölümünü oluşturan kırma taş, çakıl, kum gibi ögeler, gereçler, özdekler.

Flüvyal: Akarsuya değgin.

Klastik: Deniz, göl veya havza tabanlarında biriken kum, mil ve kil malzemenin pekişmesi sonucu oluşan kayaç.

Kurkar: Günümüz İsrail’inde kıyı şeridi boyunca dağ sırtlarında bulunan karbonatla bağlanmış *aeolianite* kum taşının yerel adı.

Östatik: Deniz seviyesindeki değişim.

Portolan haritaları: Deniz seyir haritası.

Portolan: Harita ve liman ve kıyı betimlemelerini içeren deniz seyir defterleri.

Taphonomy: Fosil inceleme bilimi.

Tombolo: Karaya yakın bir adayı karaya bağlayan kıyı kordonu.

Tortul: Deniz, göl, akarsu, ya da karalarda katı, taş özdeklerin çökeltilmesi sonucu oluşan kütle.

Üstüğü: Gemi kalafatında, işliklerde, buharlı makinelerde, temizlik işlerinde, otomobilcilikte kullanılan didilmiş kendir.

KAYNAKÇA

- Ahrweiler 1959 H. Ahrweiler, “La politique agraire des empereurs Nicée”, **Byzantion** 28 (1959):51-66
- Ahrweiler 1965 H. Ahrweiler, “L’histoire et géographie de la région de Smyrna entre les deux occupation turques (1081-1317) particulièrement au XIII^e siècle”, **TM I** (1965): 2-178
- Ahrweiler 1966 H. Ahrweiler, **Byzance et la mer: la marine de guerre, la politique et les institutions maritimes de Byzance aux VIIe-XVe siècles**, Paris 1966
- Ahrweiler 1974 H. Ahrweiler, “L’escale dans la monde byzantin”, **Recueils de la Société Jean Bodin**, 32 (Bruxelles, 1974), 161-178
- Akropolites 2008 G. Akropolites, **Vekayinâme**, çev. Bilge Umar, İstanbul: Arkeoloji ve Sanat Yayınları 2008
- Akurgal 1989 E. Akurgal, **Anadolu Uygarlıkları**, İstanbul 1989
- Algan vd. 2003 O. Algan vd., “Antik Theodosius Yenikapı Limanı’nın jeoarkeolojik önemi: Geç-Holosen ortam değişimleri ve İstanbul’un son 10 bin yıllık kültürel tarihi”, **Gün Işığında İstanbul’un 8000 yılı**, İstanbul 2007, 242-245
- Atlan 2003 E. Atlan, **İkinci Haçlı Seferi (1147-1148)**, Ankara: Türk tarih Kurumu, 2003
- Altınok ve Ersoy 2000 Y. Altınok ve Ş. Ersoy, “Tsunamis Observed on and Near the Turkish Coast”, **Natural Hazards**, 21 (2000): 185 – 205
- Angold 1975 M. Angold., **A Byzantine Government in Exile**. Oxford Oxfordshire: Oxford University Press, 1975.
- Angold 1985 M. Angold, “The Shaping of the Medieval Byzantine ‘City’” **ByzF**, 10 (1985), 1-37

- Angold 1997 M. Angold, **The Byzantine Empire 1025-1204, A Political History**, New York: Longman, 1997
- Angold 2000 M. Angold, **Church and Society in Byzantium under the Comneni, 1081-1261**, Cambridge: Cambridge University Press, 2000
- Antoniadis-Bibiocu 1963 H. Antoniadis-Bibiocu, **Recherche sur le Dounaes à Byzance**, Paris: Librairie Armand Colin, 1963
- Asal 2007 R. Asal, “İstanbul’un ticareti ve Theodosius limanı”, **Gün Işığında, İstanbul’un 8000 yılı, Marmaray, Metro Sultanahmet Kazıları**, İstanbul 2007, 180 - 189.
- Atalay 1986 E. Atalay, “1985 Yılı Notion Kazıları”, **VIII. KST**, C. 2, 69-92
- Atalay 1994 İ. Atalay, **Türkiye Vejetasyon Coğrafyası**, İzmir: Ege Üniversitesi Basımevi, 1994
- Avramea 2002 A. Avramea, “Land and Sea Communications, Fourth–Fifteenth Centuries”, **The Economic History of Byzantium: From the Seventh through the Fifteenth Century**, ed. Angeliki E. Laiou, Washington: Dumbarton Oaks Studies, 2002, 57-90
- Balard 1966 M. Balard, “Les Génois en Roumanie entre 1204 et 1261. Recherches dans les minutiers notariaux génois”, **MélRome**, Vol. 78, No. 2 (1966): 467 - 502
- Balard 1968 M. Balard, “Remarques sur les esclaves à Gênes dans la seconde moitié du XIIIe siècle”, **MélRome**, Vol. 80, No. 2 (1968): 627-680
- Balard 1978 M. Balard, **La Roumanie génoise: XIIe–début du XVe siècle**, 2 cilt, Cenova–Roma, 1978

- Balard 1991 M. Balard, "L'Organisation des colonies étrangères", **Hommes et richesses dans l'Empire byzantine, VIII^e-XV^e siècle**, (ed. V. Kravari, J. Leffort ve C. Morrison) *Realites Byzantines* 3, Paris: Éditions P. Lethielleux, 1991, 261-276
- Barker 2005 P. F. Barker, **From The Scamander to Syracuse. Studies in Ancient Logistics**, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, University of South Africa, Kasım 2005
- Bartusis 1997 M. Bartusis, **The Late Byzantine Army: Arms and Society, 1204-1453**, Philadelphia: Uni. Of Pennsylvania Pres, 1997.
- Baskııcı 2009 M M. Baskııcı, **Bizans Döneminde Anadolu, İktisadi ve Sosyal yapı (900-1261)**, Ankara: Phoenix Yayınevi, 2009
- Baykara 1974 T. Baykara, **İzmir Şehir ve Tarihi**, İzmir 1974
- Bean 1979 G. Bean, **Aegean Turkey**, London: Ernst Benn, 1979
- Beebe 1983 H. K. Bebe, "Caesarea Maritima: Its Strategic and Political Significance to Rome", **JNES**, 42.3 (1983): 195-207.
- Beazley 1906 C. R. Beazley, **The Dawn of Modern Geography**, V. III, Oxford 1906
- Beksaç 2002 E. Beksaç, "Adramytteion ve Adramytteion 2001 Kazısı", **VI. Ortaçağ ve Türk Dönemi Kazı Sonuçları ve Sanat Tarihi Sempozyumu**, Kayseri 2002, 193-200
- Beksaç 2003 E. Beksaç, "Adramytteion/Ören 2002 Kazısı", **25. KST**, C.2, Ankara 2004, 327-344
- Berti 1993 F. Berti, "Karia Iasos'u", **Arslantepe, Hierapolis, Iasos, Kyme – Türkiye'deki İtalyan Kazıları**, (çev: Erendiz Özbayoğlu) Venezia: Marsilio Editori, 1993

- Berti 2003 F. Berti, “Iassos: Field Work 2001”, **24. KST**, C.2, Ankara 2003, 351-358
- Bilgi vd. 2004 Ö. Bilgi, H. Özbal ve Ü. Yalçın, “Bakır-Tunç Döküm Sanatı”, **Anadolu, Dökümün Beşiği**, İstanbul 2004, 1-44
- Bini 1853 T. Bini, **I Lucchesi a Venezia: Alcuni studi sopra i secoli XIII e XVI**, Lucca 1853
- Blackman 1989a D. J. Blackman, “Ancient harbours in the Mediterranean. Part 1”, **IntJNautA**, 11:2 (1982): 79-104
- Blackman 1989b D. J. Blackman, “Ancient harbours in the Mediterranean. Part 2”, **IntJNautA**, 11:3 (1982): 185-211
- Boojamra 1979 J. L. Boojamra, “Athanasios of Constantinople: A Study of Byzantine Reactions to Latin Religious Infiltration”, **ChHist**, 48:1 (Mar., 1979): 27-48
- Boyce vd. 2004 J. I. Boyce vd., “Marine Magnetic Survey of a Submerged Roman Harbour, Caesarea Maritima, Israel”, **IntJNautA**, 33.1, 2004 122–136
- Britianu 1929 G.I. Britianu, **Recherche sur le commerce génois dans la Mer Noire au XIII siècle**, Paris 1929
- Briys ve Beerst 2007 E. Briys ve D. J. de ter Beerst, “The Zaccaria Deal, Contract and options to fund a Genoese shipment of alum to Bruges in 1298”, **XIV. International Economic History Congress, Helsinki 21–25 August 2006**, <http://www.helsinki.fi/iehc2006/papers3/BriysJoos.pdf>, 31.05.2007
- Brückner 2003 H. Brückner, “Delta Evolution and Culture – Aspects of Georarchaeological Research in Miletus and Priene”. **Troia and the Troad – Scientific Approaches**, ed. G. A. Wagner vd., Berlin: Springer-Verlag, 2003, 121-142

- Brückner vd. 2005 H. Brückner, A. Vött, A. Schriverer ve M. Handl, “Holocene delta progradation in the Eastern Mediterranean – case studies in their historical context”, **Mediterranée**, No 1-2 (2005): 95-106
- Cahen 2002 C. Cahen, **Osmanlılardan Önce Anadolu**, İstanbul: Trih Vakfi Yurt Yayınları, 2002
- Campbell 1987 T. Campbell, “Portolan Charts from the Late Thirteenth Century to 1500”. **The History of Cartography**. ed. J. Harley and David Woodward. Chicago: University of Chicago Press, 1987, pp. 371-464
- Canale 1860 M.-G. Canale, **Nuova Istoria della Repubblica di Genova del suo commercio e della sua Letteratura**, V. II, Felive le Monnier: Firenze 1860
- Casson 1965 L. Casson, “Harbour and River Boats of Ancient Rome”, **JRS**, Vol. 55, No. 1/2 (1965): 31-39
- Chalandon 1912 F. Chalandon, **Les Comnène: Etudes sur L’Empire Byzantine au XI^e er au XII^e siècle**, 2 Cilt, Paris 1912
- Chandler 1776 R.Chandler, **Travels in Asia Minor or an Account of a Tour made at the expense of the Society of Dilettanti**, London 1776
- Cheyne 1999 J-C. Cheyne, “Les sceaux Byzantins du musée de Selçuk”, **RN**, Vol. 6, No. 154 (1999): 317-352
- Choiseul-Gouffier 1809 M. G. F. A. Choiseul-Gouffier, **Voyage pittoresque de la Grèce**, C. II, Paris 1809
- Ciggaar 1996 K. N. Ciggaar, **Western Travellers to Constantinople: The West and Byzantium, 962–1204**, Leiden, 1996

- Clarke 1888 J. T. Clarke, "Gargara, Lamponia and Pionia: Towns of the Troad", **The AJA and of the History of the Fine Arts**, Vol. 4, No. 3 (Sep., 1888): 291-319
- Cook ve Blackman 1970-71 J. M. Cook ve D. J. Blackman, "Archaeology in Western Asia Minor 1965-70", **ArchRep**, No. 17 (1970 – 1971): 33-62.
- Coscarella 2006 Coscarella, A., "Kyme Eolica: Il Lastricato nell'area centrale del porto", **Infrastruttura urbane a Kyme d'eolide, Atti della Giornata di Studio, Università della Calabria – 19 febbraio 2002, Studi su Kyme Eolica, IV**, Calabria: Edizioni Ecofutura, 2006
- Crone 1946 G. R. Crone, "A Manuscript Atlas by Battista Agnese in the Society's Collection", **GJ** 108, No. 1/3 (1946): 72-80
- Crouch 2004 D. Crouch, **Geology and Settlement: Greco-Roman Patterns**, New York: Oxford University Press, 2004.
- Çizakça 1996 M. Çizakça, **A Comparative Evolution of Business Partnerships, The Islamic World ve Europe, with Specific Reference of the Ottoman Archives** (Leiden: Brill Academic Publishers 1996
- Çoruhlu 2007 T. Çoruhlu, "Ören (Adramytteion Antik Kenti), 2005 Yılı Kazı Çalışması, **28. KST**, C.1, Ankara 2008, 479-500
- Çoruhlu 2008 T. Çoruhlu, "Ören (Adramytteion Antik Kenti) 2006 Yılı Kazı Çalışması, **29. KST**, C.3, Ankara 2008, 525-540
- Çömlekçi 2007 S. Çömlekçi, "Yenikapı'da teknoloji", **Gün Işığında, İstanbul'un 8000 yılı, Marmaray, Metro Sultanahmet Kazıları**, İstanbul 2007, 236 - 241.

- Dante 1955 Dante Alighieri, **İlahi Komedya, Cehennem (Divina Commedia)**, çev. Feridun Timur, Ankara: Maarif Vekaleti, 1955
- Davis 1988 D. B. Davis, **The Problem of Slavery in Western Culture**, Oxford, 1988
- Day 1977 G. W. Day, "Manuel and the Genoese: A Reappraisal of Byzantine Commercial Policy in the Late Twelfth Century", **The Journal of Economic History**, Vol. 37, No.2 (Jun., 1977): 289-301.
- Day 1984 G. W. Day, "Italian Churches in The Byzantine Empire to 1204", **CHR**, Vol. 70 No. 3 (1984): 379-388
- De Thematibus Konstantinos Porphyrogenetos, **De Thematibus**, (ed. I. Bekker), Bonn 1840
- Dearborn 1819 H. A. S. Dearborn, **A Memoir on the Commerce and Navigation of the Black Sea and the Trade and Maritime Geography of Turkey and Egypt**, Vol. II, Boston 1819
- Delgado 2008 J. P. Delgado, "Nautical and Maritime Archaeology, 2006-2007 Seasons, **AJA**, 112.2 (1998): 307-335
- Demirkent 2004 I. Demirkent, **Niketas Khoniates'in Historia'sı (1195-1206), İstanbul'un Haçlılar Tarafından Zaptı ve Yağmalanması**, İstanbul: Dünya kitapları, 2004
- Demirkent 2006 I. Demirkent, **Niketas Khoniates'in Historia'sı (1180-1195), Komnenos Hânedanı'nın Sonu ve II. Isaakios Angelos Devri**, İstanbul: Dünya kitapları, 2004
- Depping 1830 G-B. Depping, **Histoire du commerce entre le Levant et l'Europe depuis les croisades jusqu'à la fondation des colonies d'Amérique**, 2 Cilt, Paris 1830

- Desimoni ve Belgrano 1867 C. Desimoni ve L. T. Belgrano, **Atlante Idrografico de Medioevo Posseduto dal Prof. Tammar Luxoro**, Genova 1867
- Desimoni 1868 C. Desimoni, **Nuovi Studi Sull'Atlante Luxoro**, 1868
- Dimopoulos 2009 I. Dimopoulos, "Trade of Byzantine red wares, end of the 11th-13th centuries", **Byzantine Trade 4th-12th Centuries, The archaeology of Local, Regional and International Exchange, Pappers of the Thirty-eighth Spring Symposium of Byzantine Studies, St Johns's College, University of Oxford, Marc 2004**, ed. Marlia Mundell Mango, Cornwall: Ashgate, 2009, 179-190
- ODB 1991 A. P. Kazhdan (ed.), **The Oxford Dictionary of Byzantium**, Ozford 1991
- Doğer 2000 E. Doğer, "İzmir'in Eski Bağları, Eski Şarapları", **Tepekule Tarih, Yerel Tarih Araştırmaları Dergisi**, 2(2000): 64-73
- Doğer 2006 E. Doğer, **İzmir'in Smyrna'sı, Paleolitik Çağ'dan Türk Fethine Kadar**, İstanbul: İletişim yayınları, 2006
- Doğer 2010 L. Doğer, "On İkinci ve On Üçüncü Yüzyıllarda Bizans Sırlı Seramik Sanatında Form ve Üslup Değişimlerine Ait Bazı Gözlemler", **On İkinci ve On Üçüncü Yüzyıllarda Bizans Dünyasında Değişim, I. Uluslararası Sevgi Gönül Bizans Araştırmaları Sempozyumu, Bildiriler (İstanbul, 25-28 Haziran 2007)**, İstanbul: Vehbi Koç Vakfı 2010, 511-520
- Dominey-Howes 2002 D. Dominey-Howes, "Documentary and Geological Records of Tsunamis in the Aegean Sea Region of Greece and their Potential Value to Risk Assessment and Disaster Management", **Natural Hazards**, 25 (2002): 195-225

- Dölger ve Wirth 1995 F. Dölger ve Peter Wirth, **Regesten der Kaiserurkunden des oströmischen Reiches von 565-1453, Teil II, Regesten von 1025-1204**, Munich: C.H. Beck, Münih 1995
- Dölger 1932 F. Dölger, **Regesten der Kaiserurkunden des oströmischen Reiches (1204-1282), Teil III: Regesten von 1204-1282**, Münih ve Berlin: R. Oldenburg 1924
- Ephraemius 1840 Ephraemii, **Monachi Imperatorum et Patriarcharum Recensus**, (Interpr. A. Maio), Corpus scriptorum historiae Byzantinae, Vol 12 (Bonn, 1840)
- Epstein 1996 S. Epstein, **Genoa ve the Genoese, 958-1528**. Chapel Hill: University of North Carolina Press, 1996
- Epstein 2006 S. A. Epstein, **Purity Lost: Transgressing Boundries in the Eastern Mediterranean 1000–1400**, Baltimore: John Hopkins University Press, 2006
- Erkanal 1998 H. Erkanal, “1996 Liman Tepe Kazıları”, **XIX. KST**, C. I, Ankara 1998, 379-398
- Erkanal vd. 2004 H. Erkanal, M. Artzy ve O. Kouka, “2002 Yılı Liman Tepe Kazıları”, **25. KST**, C. II, Ankara 2004, 165-178
- Evans 1971 Evans, G., “The recent sedimentation of Turkey and adjacent Mediterranean and Black Seas: a review”, **Geology and History of Turkey**, ed. A. Campbell, Tripoli 1971, 385-406
- Findlay ve Lundahl 2006 R. Findlay ve M. Lundahl, “Demographic Shocks and the Factor Proportions Model: From the Plague of Justinian to the Black Death”, **International Trade, and Economic History**. Cambridge: MIT Press, 2006.

- Fleet 2009 K. Fleet, **Erken Osmanlı Döneminde Türk-Ceneviz Ticareti** (çev. Özkan Akpınar), İstanbul: İş Bankası Yayınları 2009
- Foss 1977 C. Foss, "Archaeology and the "Twenty Cities" of Byzantine Asia", **AJA**, Vol. 81, No. 4, (Autumn, 1977): 469-486.
- Foss 1979 C. Foss, **Ephesus after Antiquity**, Cambridge: Cambridge University Press, 1979.
- Foss 1988 Foss, C, "Strobilos and Related Sites", **AnatSt**, Vol. 38 (1988), 147-174
- Foss 2002 C. Foss, "Pilgrimage in Medieval Asia Minor", **DOP**, 56 (2002): 129-151
- Foteringham 1910 J. K. Foteringham, "Genoa and the Forth Crusade", **EHR** 25 (1910), 26-57
- François 1993 V. François, "La céramique byzantine à Thasos, ses liens avec la flotte latine du XIIIe au XVe siècle", **La Ceramica nel mondo bizantino tra XI e XV secolo e i suoi rapporti con l'Italia, Atti del Seminario, Certosa di Pontignano (Siena), 11-13 marzo 1991**, ed. Sauro Gelichi, Firenze: 1993, 317-332
- François 1997 V. François, "Céramiques importées à Byzance : une quasi-absence", **BSI**, LVII/2 (1997): 387-404
- François ve Spieser 2002 V. François ve J-M. Spieser, "Pottery and glass in Byzantium", **The Economic History of Byzantium: From the Seventh through the Fifteenth Century**, ed. A. E. Laiou, 2002, 593-609
- Freely 2004 J. Freely, **The Western Shores of Turkey**. Tauris Parke Paperbacks, 2004.

- French 2003 C. French, **Geoarchaeology in action: Studies in soil micromorphology and landscape evolution**, New York 2003
- Friedman ve Zoroğlu 2006 Z. Friedman ve L. Zoroğlu, “Kelenderis Ship–Square or Lateen Sail?”, **IntJNautA** 35.1 (2006): 108–116
- Garbrecht ve Garbrecht 2004 J. D. Garbrecht ve G. K. H. Garbrecht, “Sedimentation of Harbors and Counter-Mesures in the Greek and Roman Era”, **Water Resources and Environmental History**, ed. Rogers, Jerry vd., New York: American Society of Civil Engineers, 2004, 11-20
- Geanakoplos 1953 D. J. Geanakoplos, “The Nicene Revolution of 1258 and Usurpation of Michael VIII Palaeologos”, **Traditio**, 9 (1953): 420–27
- Gertwagen 1988 R. Gergwagen, “The Venetian Port of Candia, Crete (1299-1363)”, **Mediterranean Cities: Historical Perspectives** (ed. I Malkin ve R. L. Hohlfelder), Londra 1988, 141-158
- Gill 1985 J. Gill, “Venice, Genoa and Byzantium”, **ByzF** 10 (1985), 53-73
- Gökçay 2007 M. M. Gökçay, “Yenikapı kazılarında ortaya çıkarılan mimari buluntular”, **Gün Işığında, İstanbul’un 8000 yılı, Marmaray, Metro Sultanahmet Kazıları**, İstanbul 2007, 166 - 179.
- Greaves 2000 Greaves, A. M., “The Shifting Focus of Settlement at Miletos”, **Historia**, 138 (2000): 57-72
- Graeve 2002 V. von Graeve, “1998-2000 Yılı Milet Çalışmaları”, **23. KST, 28 Mayıs-1 Haziran 2001**, Ankara, 2002, C.2, 75-88

- Graeve 2007 V. von Graeve, "2004-2000 Yılı Milet Çalışmaları", **28. KST, 29 Mayıs-2 Haziran 2001, Çanakkale**, Ankara, 2007, C.2, 325-648
- Groh vd. 2006 S. Groh vd., "Neue Forschungen zur Stadtplanung in Ephesus", **ÖJH, 75 (2006): 47-116**,
http://epub.oeaw.ac.at/0xc1aa500d_0x00185c50.pdf,
10.06.2010
- Güney veYürekli 2004 D. Güney, Yürekli, H., "Mimarlığın tanımı üzerine bir deneme", **İTÜ Dergisi/a mimarlık, planlama, tasarım Cilt:3, Sayı:1, Mart 2004, 31-42**
- Hadjidaki 1988 E. Hadjidaki, 1988, " Preliminary Report of Excavations at the Harbor of Phalasarna in West Crete", **AJA, Vol. 92, No. 4., Oct., 1988, 463-479.**
- Hammond 1974 M. Hammond, "The Emergence of Mediaeval Towns: Independence or Continuity?", **HSCPh, Vol. 78, (1974): 1-33.**
- Harvey 1989 A. Harvey, **Economic Expansion in the Byzantine Empire: 900-1200** , Cambridge, 1989
- Hasluck 1910/11a F. W. Hasluck, "Depopulation in the Aegean Islands and the Turkish Conquest", **BSA, Vol. 17 (1910/1911), pp. 151-181**
- Hasluck 1910/11b F. W. Hasluck, "Heraldry of the Rhodian Knights, Formerly in Smyrna Castle", **BSA, Vol. 17 (1910/1911), pp. 145-150**
- Hendy 1970 M. F. Hendy, "Byzantium, 1081-1204: An Economic Reappraisal", **Transactions of the Royal Historical Society, Vol. 20 (1970): 31-52**

- Hendy 1985 F. M. Hendy, **Studies in the Byzantine Monetary Economy, c. 300-1450**, Cambridge: Cambridge University Press, 1985
- Heyd 1866 W. Heyd, **Le Collonie Commerciale delgi Italiani in Oriente nel Medio Evo** (çev. Guiseppe Müller), C. 1, Venedik ve Torino, 1866
- Heyd 1923 Heyd, W., **Histoire du Commerce du Levant**, 2. ed., Otto Harrasawitz, Leipzig 1923
- Hohlfelder 1988 R. L. Hohlfelder, “Procopius, *De Aedificiis*, 1.11.18-20: CAesarea MAritima and the Building of Harbours in Late Antiquity” **Mediterranean Cities, Historical Perspectives**, ed. I. Malkin ve R. Hohlfelder. London: Frank Cass, 1988, 54-62
- Hohlfelder 1997 R. L. Hohlfelder, “Building Harbours in the Early Byzantine Era: The Persistence of Roman Technonolgy”, **ByzF**, XXIV-XXV, Amsterdam 1997, 367-380
- Hohlfelder 1999 R. L. Hohlfelder, “Building Sebastos: the Cyprus connection”, **IntJNautA**,28.2, 1999, 154-163
- Hohlfelder 2000 R. L. Hohlfelder, “Beyond Coincidence? Marcus Agrippa and King Herod’s Harbour, **JNES**, Vol. 59, No. 4, Oct. 2000, 241-253
- Hohlfelder vd. 2006 R. L. Hohlfelder, C. Brandon ve J. P. Oleson, “Building a Roman *Pila* in the Sea—Experimental Archaeology at Brindisi, Italy, September 2004”, **IntJNautA**, 34.1, 2005, 123–127
- Hohlfelder vd. 2007 R. L. Hohlfelder, C. Brandon ve J. P. Oleson, “Constructing the Harbour of Caesarea Palaestina, Israel: New Evidence From the ROMACONS Field Campaign of October 2005”, **IntJNautA** 36.2, 2007, 409–415

- Hoover 1926 C. B. Hoover, “The Sea Loan in Genoa in the Twelfth Century”, **The Quarterly Journal of Economics**, Vol. 40, No. 3 (May, 1926), 495-529
- Hopfgartner 1962/63 L. Hopfgartner, **Die Entdeckung des spätbyzantinischen und genuesischen Ephesos**, Studi Genuensi IV, Genova: Bordighera, 1962/63.
- Humphrey 1998 J. Humphrey vd., **Greek and Roman Technology**, New York 1998
- İnalçık 2010 H. İnalçık, **Osmanlılar, Fütühat, İmparatorluk, Avrupa ile İlişkiler**, İstanbul: Timaş Yayınları 2010
- Jacoby 1994 D. Jacoby, “Italian Privileges and Trade in Byzantium before the Fourth Crusade: A reconsideration”, **Anuario de estudios medievales**, 24 (1994), 349-369
- Jacoby 2002 D. Jacoby, “The chrysobull of Alexius I Comnenus to the Venetians: the date and the debate”, **JMedHist** 28 (2002), 199–204
- Jacoby 2005a D. Jacoby, “Genoa, Silk Trade and Silk Manufacture in the Mediterranean Region (ca. 1100-1300)”, **Commercial Exchange Across the Mediterranean**, Aldershot: Ashgate Variorum, 2005, XI
- Jacoby 2005b D. Jacoby, “Byzantine Trade with Egypt From the Mid-Tenth Century to the Fourth Crusade”, **Commercial Exchange Across the Mediterranean**, Aldershot: Ashgate Variorum, 2005, I
- Jacoby 2007 D. Jacoby, Byzantium, The Italian Maritime Powers, and The Black Sea Before 1204, **BZ**, 100 (2007), 677–699

- Jacoby 2009 D. Jacoby, "Venetian commercial expansion, 8th-11th centuries", **Byzantine Trade, 4th-12th Centuries**, ed. M. Murdell Mango, Farnham-Burlington: Ashgate Publishing, 2009, 371-392
- Jacoby 2010 D. Jacoby, "Thirteenth-Century Commercial Exchange in the Aegean: Continuity and Change", **On İkinci ve On Üçüncü Yüzyıllarda Bizans Dünyasında Değişim, I. Uluslararası Sevgi Gönül Bizans Araştırmaları Sempozyumu, Bildiriler (İstanbul, 25-28 Haziran 2007)**, İstanbul: Vehbi Koç Vakfı 2010, 187-194
- Karagöz 2007 Ş. Karaçöz, "Khryso polis'in koloni olarak tarihte yeri", **Gün Işığında, İstanbul'un 8000 yılı, Marmaray, Metro Sultanahmet Kazıları**, İstanbul 2007, 32 -53
- Kayın, E. E. Kayın, "Tarihsel Süreçte İzmir Limanları: Mekansal ve Yaşamsal Örgüler", **İzmir Kent Kültürü Dergisi**, İzmir 2000, 200-208
- Kazhdan 1995 A. Kazhdan "The Italian and Late Byzantine City", **DOP**, 49 (1995): 1-22
- Kazhdan ve Epstein 1985 A. P. Kazhdan ve A. W. Epstein, **Change in Byzantine Culture in the Eleventh and Twelfth Centuries**, Berkeley ve Los Angeles: University of California Pres, 1985
- Keil 1937 Keil, J. "XIX. Vorläufiger Bericht über die Ausgrabungen in Ephesos", **Jh** 30 (1937), 173-214
- Keil 1964 Keil, J. "XIX. Vorläufiger Bericht über die Ausgrabungen in Ephesos", **Jh** 30 (1937), 173-214
- Khoniates 1995 N. Khoniates, **Historia (Ioannes ve Manuel Komnenos Devrileri)** çev: Prof. Dr. Fikret Işıltan, Ankara: Türk Tarih Kurumu, 1995

- Kızıltan 2007 Z. Kızıltan, “Marmaray Projesi ve İstanbul’un “ün ışığına çıkan” 8000 yılı”, **Gün Işığında, İstanbul’un 8000 yılı, Marmaray, Metro Sultanahmet Kazıları**, İstanbul 2007, 18-21.
- Kocataş, 1993 A. Kocataş, **Oseanoloji, Deniz Bilimlerine Giriş**, E.Ü. Fen. Fak. Kitaplar Serisi, No:114, E.Ü. Basımevi 1993
- Koder 2010 J. Koder, “Historical Geography of the Byzantine World in the Twelfth and Thirteenth Centuries: Problems of the Sources”, **On İkinci ve On Üçüncü Yüzyıllarda Bizans Dünyasında Değişim, I. Uluslararası Sevgi Gönül Bizans Araştırmaları Sempozyumu, Bildiriler (İstanbul, 25-28 Haziran 2007)**, İstanbul: Vehbi Koç Vakfı 2010, 34-38
- Komnena 1996 Anna Komnena, Alexiad (çev. Bilge Umar), İstanbul 1996
- Köksal vd. 2005 E. Y. Köksal vd., “Kıyusal Bölgenin Jeolojik ve Oseanografik Kriterlere Göre Bilimsel ve Yasal Tanımlarının Karşılaştırılması”, **E.Ü. Su Ürünleri Dergisi**, Cilt 22, Sayı1-2, (2005): 241–249
- Kraft vd. 2000 J. C. Kraft, İ. Kayan, H. Brückner, ve G. Rapp Jr., “A geological analysis of ancient landscapes and the harbors of Ephesus and the Artemision in Anatolia” **ÖJh**, 69 (2000): 175–233.
- Kraft vd. 2007 J. C. Kraft, H. Brückner, İ. Kayan ve H. Engelmann, “The Geographies of Ancient Ephesus and the Artemision in Anatolia”, **Geoarchaeology**, Vol. 22, No.1 (2007): 121-149
- Kramer 1832 J. A. Kramer, **A Geographical and Historical Description of Asia Minor**, 2 Cilt, Oxford 1832

- Kretschmer 1962 K. Kretschmer, **Die italienische Portolane des Mittelalters**, Hildesheim: Georg Olm Verlagsbuchhandlung, 1962
- Lagona 1987 S. Lagona, “1986 Yılında Kyme’de Sürdürülen Arkeoloji ve Topoğrafya İncelemeleri”, **IX. KST**, C. II, Ankara (1987): 89-94
- Lagona 1988 S. Lagona, “Kyme 1987 Kazıları”, **X. KST**, C. II, Ankara (1988): 53-59
- Lagona 1990 S. Lagona, “1988 Yılı Kyme Kazıları”, **XI. KST**, C. II, Ankara (1990): 69-70
- Lagona 1993a S. Lagona, “1993 Yılı Arkeolojik Kazıları”, **XVI. KST**, C. II, Ankara (1993): 27-38
- Lagona 1993b Lagona, S., “Aiolis Kyme’si”, **Arslantepe, Hieropolis, Iassos, Kyme – Türkiye’deki İtalyan Kazıları** (çev. Erendiz Özbayoğlu), Venedik: Marsilio Editori, 1993, 143-183
- Lagona 2003 S. Lagona, “Aiolis Kyme’sinde Yirmi Yıldır Sürdürülen İtalyan Arkeolojik Kazı ve Araştırmaları”, **24. KST**, C.2, Ankara (2003): 485-90
- Laiou-Thomadakis 1980/81 A. E. Laiou-Thomadakis, "The Byzantine Economy in the Mediterranean Trade System: Thirteenth- Fifteenth Centuries," **DOP** 34/35 (1980/81): 177-222
- Laiou 1972 A. E. Laiou, **Constantinople and the Latins: the foreign policy of Andronicus II, 1282-1328**, Cambridge, Mass.: Harvard University Pres, 1972
- Laiou 2002 A. E. Laiou, “The Agrarian Economy, Thirteenth-Fifteenth Centuries”, **The Economic History of Byzantium: From the Seventh through the Fifteenth**

- Century**, Washington: Dumbarton Oaks Studies (2002), 311 – 375
- Laiou ve Morrison 2007 A. Laiou ve C. Morrison, **The Byzantine Economy**, Cambridge: Cambridge University Press, 2007.
- Lancaster 2005 L. C. Lancaster, **Concrete Vaulted Construction in Imperial Rome: Innovations in Context**, Hong Kong 2005
- Lane 1986 F. C. Lane, “Technology and Productivity in Seaborne Transportation”, **Transporti e sviluppo economico, secoli XIII–XVIII, Acts of the Quinta settimana di studio, Istituto internazionale di stiroia economica**, Florence, 1986, 233-244
- Lemerle 1957 P. Lemerle, **L'Emirate d'Aydin Byzance et l'Occident**, Paris, 1957
- Ennen 1862 L. Ennen, “Der Orient, Ein Bericht vom Niederrhein aus dem Ende des 14. Jahrh.”, **Orient und Occident, insbesondere in ihren gegenseitigen Beziehungen**, herausg. von T. Benfey, Göttingen: Dieterichschen Buchhandlung (1862): 449-480; 627-646, <http://www.archive.org/stream/orientundoccide00benfgoo#page/n0/mode/2up>
- Lopez 1964 S. L. Lopez, “Market Expansion: The Case of Genoa”, **The Journal of Economic History**, 24.4 (1964): 445-464
- Magdalino 2002 P. Magdalino, **The Empire of Manuel I. Komnenos, 1143 – 1180**, Cambridge: Cambridge University Pres, 2002
- Maguire ve Maguire 1992 E. D. Maguire ve H. Maguire, “Byzantine Pottery in History of Art”, **Ceramic Art from Byzantine Serres**, ed.

- D. Papanikola-Bakirtzē vd., Urbana: University of Illinois Press, 1992
- Makri 2002 G. Makri, “Ships”, **The Economic History of Byzantium: From the Seventh through the Fifteenth Century**, ed. Angeliki E. Laiou, Washington: Dumbarton Oaks Studies, 2002, 91-100
- Malamuth 2004 E. Malamuth, “The Region of Serçe Limanı in Byzantine Times”, **Serçe Limani: an Eleventh-Century Shipwreck : the Ship and Its Anchorage, Crew, and Passengers.** ed. Bass, George et.al., 21-30. College Station: Texas AveM University Press, 2004.
- Maltezou 2003 C. Maltezou, “Έλληνες και Ιταλοί εμποροι στην Αναία της Μικρας Ασιας (αρχες 14^{ου} αι.)”, **Porphyrogenita**, eds. C. Dendrinis, J. Haris, E. Harvalia-Crook ve J. Herrin (Trowbridge, 2003), 253-264
- Maniatis 2009 G. C. Maniatis, “Organization and modus operandi of the Byzantine salt monopoly”, **ByZ**, 102/2 (2009): 661–696
- Marriner ve Morhange 2007 N. Marriner ve C. Morhange, “Geoscience of ancient Mediterranean harbours”, **Earth-Science Reviews**, 80 (2007): 137–194
- Matvejevic 1999 P. Matvejevic, **Akdeniz'in Kitabı**, çev. Tolga Esmer, İstanbul: Yapı Kredi yayınları, 1999
- Matschke 2002a K-P. Matschke, “Mining”, **The Economic History of Byzantium: From the Seventh through the Fifteenth Century**, ed. Angeliki E. Laiou, Washington: Dumbarton Oaks Studies (2002): 115-120
- Matschke 2002b K-P. Matschke, “Commerce, Trade, Markets, and Money: Thirteenth-Fifteenth Centuries, **The Economic History of**

- Byzantium: From the Seventh through the Fifteenth Century** , ed. Angeliki E. Laiou, Washington: Dumbarton Oaks Studies, 2002, 771-806
- Maundrell 1703 H. Maundrell, **A Journey From Aleppo to Jerusalem At Easter A.D 1697**, Boston 1836
- Mazzaoui 1981 M. F. Mazzaoui, **The Italian Cotton Industry in the later Middle Ages**, 1100-1600, Cambridge 1981
- Mccracken 2002 R. J. Mccracken, **Chauser and the Genoese**, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Alabama Üniversitesi, 2002
- Megaw 1989 A. H. S. Megaw, “Zeuxippus ware again”, **Recherches sur la céramique byzantine. Actes du colloque EFA- Université de Strasbourg, Athènes 8-10 avril 1987, Suppléments au Bulletin de Correspondance Hellénique**, 18 (1989): 259 - 266
- Mercangöz 1997 Z. Mercangöz, “Efes ve Çevresinde Hristiyanlık (Ortaçağ Hristiyan Döneminde Efes ve Ayasuluk)”, **Birinci Uluslararası Geçmişten Günümüze Selçuk Sempozyumu, 4-6 Eylül 1997**, İzmir: Selçuk Belediyesi Yayınları, 51-62
- Mercangöz 2002 Z. Mercangöz, “Kuşadası Kadı Kalesi Kazısı 2001 Yılı Çalışmaları”, **24. KST**, C. 2, Ankara 2003, 125-138)
- Mercangöz 2010 Z. Mercangöz, “Emporion ve Kommerkion Olarak Anaia'nın Değişken Tarihsel Yazgısı”, **On İkinci ve On Üçüncü Yüzyıllarda Bizans Dünyasında Değişim, I. Uluslararası Sevgi Gönül Bizans Araştırmaları Sempozyumu, Bildiriler (İstanbul, 25-28 Haziran 2007)**, İstanbul: Vehbi Koç Vakfı 2010, 279-292

- Meriç 1985 R. Meriç, "Zur lage des Ephesichen aussenhafens Panormos", **Lebendige Altertumswissenschaft : Festgabe zur Vollendung des 70. Lebensjahres von Hermann Vetters**, Viyana: Velarg Adolf Holzhausens, 1985, 30-32
- Middleton 2005 N. Middleton, "Early Medieval port customs , tolls and controls on foreign trade", **Early Medieval Europe**, 13 (2005): 313-358
- Milella 1989 M. Milella, "Ceramica e vie di comunicazione nell'Italia bizantina", **MéiRome**, Voll. 101, No. 2 (1989): 533 - 557
- Miller 1921 W. Miller, **Essays on the Latin Orient**, London, 1921
- Moore 1859 Moore, N. F., **Ancient Mineralogy**, Harper ve Brothers Publishers, New York 1859
- Morgan 1976 G. Morgan, "The Venetian Claims Commission of 1278", **BZ** 69 (1976): 411-438
- Müller-Wiener 1961 W. Müller-Wiener, "Mittelalterische Befestigungen im südlichen Jonien", **IstMitt**, 11 (1961), 5-122
- Müller-Wiener 1962 W. Müller-Wiener, "Die Stad festigungen von izmir, Sığacık und Çandarlı", **IstMitt**, 12 (1962), 19-114
- Müller-Wiener 1975 W. Müler,-Wiener, "Kuşadası und Yeni Foça", **IstMitt**, XXV (1975): 399-420
- Müllenhoff vd. 2004 M. Müllenhoff, vd., "The evolution of Lake Bafa (Western Turkey) – Sedimentological, microfaunal and palynological results", **Geographie der Meere und Küsten Coastline Reports 1**, ed. G. Schernewski ve T. Dolch (2004): 55 - 66

- Nicol 1999 D. M. Nicol, D. M., **Bizans'ın Son Yüzyılları, 1261-1453** (Çev. Bilge Umar), İstanbul: Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı, İstanbul 1999
- Nicol 1973 D. M. Nicol, "The Byzantine Family of Kantakouzenos: Some Addenda and Corrigenda", **DOP**, 27 (1973): 309-315
- Oikonomides 1976 Oikonomides, N., "La décomposition de l'empire byzantin à la veille de 1204 et les origines de l'empire de Nicée: à propos de la "Partitio Romaniae", **XVe Congrès International d'Etudes Byzantines, Rapports et co-rapports I/1**, Athènes 1976, 3-28
- Oikonomides 1988 N. Oikonomides, "Byzantium between East and West (XIII-XV cent.)", **Byzantium and the West c. 850-c.1200. Proceedings of the XVIII Spring Symposium of Byzantine Studies**, ed. J. D. Howard-Johnston, Amsterdam 1988, 319-332
- Oikonomides 1995 N. Oikonomides, "La rinascita delle istituzioni bizantine dopo il 1204", **Federico II e il mondo mediterraneo**, ed. A. P. Bagliani ve P. Toubert, Palermo, 1995, 320-332
- Oikonomides 1997 N. Oikonomides, "The Economic Region of Constantinople: From Directed Economy to Free Economy, and the Role of the Italians," **Europa medievale e mondo bizantino. Contatti effettivi e possibilità di studi comparati**, ed. G. Arnaldi ve G. Cavallo, Istituto Storico Italiano per il Medio Evo, Nuovi studi storici 40 (Rome, 1997), 221-38
- Oikonomides 1997b N. Oikonomides, "Entrepreneurs", **The Byzantines**, ed. G. Cavallo, Chicago-London: The University of Chicago Press, 1997, 144-171

- Oikonomides 2000 N. Oikonomides, The Monastery of Patmos and its economic functions (11th-12th centuries), Unpublished "Runciman Lecture", King's College, London, 2 February 2000, in **Social and Economic Life in Byzantium**, ed. E. Zachariadou, Cornwall: Ashgate Variorum, 2004, VII , 1-17
- Oikonomides 2005 N. Oikonomides, "Literacy in the Thirteenth-Century Byzantium: an Example from Western Asia Minor", **Society, Culture and Politics in Byzantium**, ed. E. Zachariadou, Aldershot: Ashgate, 2005, IV, 254-265
- Oleson vd. 2004 P. O. Oleson vd. "The ROMACONS Project: a Contribution to the Historical and Engineering Analysis of Hydraulic Concrete in Roman Maritime Structures, **IntJNautA** 33. 2 (2004): 199–229
- Orgels 1935 P. Orgels, "Sabbas Asidénos, Dynaste de Sampsôn", **Byzantion**, X (1935): 67-80
- Ostrogorsky 1959 G. Ostrogorsky, "Byzantine Cities in the Early Middle Ages", **DOP**, Vol. 13 (1959), 45-66
- Ostrogorsky 1971 G. Ostrogorsky, "Agrarian Conditions in the Byzantine Empire in the Middle Ages," **The Cambridge Economic History of Europe**, 2e (Cambridge: Cambridge University Press, 1966), I, 213-231
- Ostrogorsky 1991 G. Ostrogorsky, **Bizans Devleti Tarihi**, çev. Prof. Dr. Fikret İşıltan (İstanbul, 1991)
- Otten-Froux 1987 K. Otten-Froux, "Documents inédits sur les Pisans en Romane aux XIII^e–XIV^e siècles", **Les Italiens a Byzance**, ed. B. Michel, E. Laiou ve C. Otten-Froux (Paris, 1987), 153-195

- Özgünel 2005 C. Özgünel, “Erythrai Antik Yerleşimi 2003 Sezonu Yüzey Araştırmaları”, **22. Araştırma Sonuçları Toplantısı**, 2. Cilt, Ankara 2005
- Özgümüş 2009 Ü. Özgümüş, “Byzantine Glass Finds in The Roman Theater At Iznik (Nicaea)”, **ByzF**, 101. 2 (2009): 727-735
- Özyiğit 1993 Ö. Özyiğit, ”1993 Yılı Phokaea Kazı Çalışmaları”, **XVI. KST**, C. I, Ankara 1995, 425-454
- Özyiğit 1995 Ö. Özyiğit, “1994 Yılı Phokaea Kazı Çalışmaları”, **XVII. KST 29 Mayıs-2 Haziran 1995**, C. II, Ankara 1996, 1-26
- Özyiğit 1998 Ö. Özyiğit, “1996 Yılı Phokaea Kazı Çalışmaları”, **XIX. KST 29 Mayıs-2 Haziran 1995**, C. I, Ankara 1998, 763-794
- Papadakis 1997 A. Papadakis, **Crisis in Byzantium: the Filioque in the patriarchate of Gregory of Cyprus (1283-1289)**, Crestwood:St. Vladimir’s Seminary Press, 1997.
- Papadopoulou 1996 E. Papadopoulou, “A propos de l’Istoria di Romania de Marin Sanudo Torsello”, **Byzantina Symmeikta**, 10: 195-233,
<http://www.byzsym.org/index.php/bz/article/view/813/710>
, 02.02.2010
- Parapetti 2004 Parapetti, R., “Il castelo medievale di Kyme”, **Studi su Kyme Eolica**, II, Catania: Università di Catania, Catania 2004, 59-65
- Perdicas 1939 P. Perdicas, “On History and Outlines of Greek Maritime Law”, **Transactions of the Grotius Society-Papers Read before the Society in the Year 1939**, Vol. 25, (1939), pp. 33-50

- Phillips 1985 W. D. Phillips, **Slavery from Roman Times to the Early Transatlantic Trade**, Manchester: Manchester University Press, 1985.
- Pirazzoli 2005 A. Pirazzoli “A review of possible eustatic, isostatic and tectonic contributions in eight late-Holocene relative sea-level histories from the Mediterranean area”, **Quaternary Science Reviews**, N. 24, 2005, 1989 - 2001
- Pirenne 1969 H. Pirenne, **Medieval Cities**, Princeton: Princeton University Press, 1969
- Pitarakis 1995 B. Pitarakis, “Mines anatoliennes exploitées par les Byzantins : recherches récentes”, **RN**, 6e série – Tome 153, (1998): 141-185
- Pitarakis 1998 B. Pitarakis, “Mines anatoliennes exploitées par les Byzantins : recherches récentes”, **RN**, 6e série - Tome 153, 1998, 141-185.
- Pliny 1857 Pliny the elder, **The Natural History of Plinius Secundus**, (Trans. J. Bostock and H. T. Riley), Vol. 6, Henry G. Bohn, London 1857
- Poza ve Ravagnani 1993 Pozza, M. ve G. Ravagnani, **I trattati con Bisanzio 992-1198**, Venezia: Il Cardo, 1993 (Pacta Veneta, 4)
- Procopius 1940 Procopius, **Buildings**, C. VII, Cambridge 1940
- Pryor 1977 J. H. Pryor, “The Origins of Commenda Contract”, **Speculum**, Vol. 52, No. 1 (1977): 5-37
- Pryor 1983 J. Pryor, “Mediterranean Commerce in the Middle Ages: A Voyage under Contract of Commenda”, **Viator** 14 (1983): 133-194

- Pulak 2007 C. Pulak, “Yenikapı Bizans Batıkları” **Gün Işığında, İstanbul’un 8000 yılı, Marmaray, Metro Sultanahmet Kazıları**, İstanbul 2007, 202-215.
- Pujades 2007 Pujades I Bataller, R. J., **Les cartes portolanses, La representació d’una mar solcada**, Barcelona 2007
- Ragia 1998 E. Ragia, “Η Αναδόργανωση των Θεματων στη Μικρα Ασια τον Δωδεκατι Αιονα και το Θεμα Μυλασσα και Μελανουδιου”, **Symmentika**, 17 (1998): 223-238
<http://www.byzsym.org/index.php/bz/article/view/924/820>
- Ramsay 1960 W. M. Ramsay, **Anadolu’nun Tarihi Coğrafyası** (çev. Mihri Pektaş), İstanbul: Milli Eğitim Basımevi, 1960
- Ristovska 2009 N. Ristovska, “Distribution patterns of Byzantine painted glass”, **Byzantine Trade 4th-12th Centuries, The archaeology of Local, Regional and International Exchange, Pappers of the Thirty-eighth Spring Symposium of Byzantine Studies, St Johns’s College, University of Oxford, Marck 2004**, ed. Marlia Mundell Mango, Cornwall: Ashgate, 2009, 199-220
- Rose 2002 S. Rose, **Medieval Naval Warfare, 1000-1500**, New York: Routledge 2002
- Rotman 2009 Y. Rotman, **Byzantine Slavery and the Mediterranean World**, (çev. J. M.Todd), Cambridge: Harvard University Press 2009
- Runyan ve Lewis 1985 R. J. Runyan ve A. R. Lewis, **European Naval and Maritime History 300-1500**, Bloomington, 1985
- Sanders 1982 G. D. R. Sanders, “ An Assemblage of Frankish Pottery at Corinth”, **Hesp**, Vol. 56, No. 2 (1987): 159-195

- Sarrazin vd. 1997 J. Sarrazin vd., **L'Economie médiévale**, 2. baskı, (Paris : Armand Colin), 1997
- Sartiaux 1914 F. Sartiaux, **Recherches sur le site de l'ancienne Phocée**. **In: Comptes-rendus des séances de l'année..** - Académie des inscriptions et belles-lettres, 58e année, N. 1, 1914. pp. 6-18.
- Sartiaux 1921 F. Sartiaux, **Nouvelles recherches sur le site de Phocée**. **In: Comptes-rendus des séances de l'année..** - Académie des inscriptions et belles-lettres, 65e année, N. 2, 1921. pp. 119-129.
- Sayers 2001 W. Sayers, "Dante's Venetian Shipyard Scene (Inf. 21), Barratry, and Maritime Law", **Quaderni d'italianistica**, Vol. XXII. No, 2 (2001): 57-79
- Saewulf 1892 Saewulf (1102, 1103 A.D.), çev. C. Brownlow, **Palestine Pilgrims' Text Society**, London 1892
<http://www.archive.org/details/cu31924028534299>
- Serin 2005 Serin, U. "İasos'daki Erken Hıristiyan ve Bizans Kiliseleri", **Eskiçağ'ın Mekanları / Zamanları / İnsanları – ODTÜ Mimarlık Tarihi Yüksek Lisans ve Doktora Programı, Doktora Araştırmaları Sempozyumu III, 2-3 Haziran 2003, ODTÜ, Ankara, İstanbul: Homer Kitabevi, 2005, 56-73**
- Setton 1976 K. M. Setton, **The Papacy and the Levant, 1204-1571**, Philadelphia: American Philosophical Society, 1976.
- Slaars 1868 B. F. Slaars, **Étude sur Smyrnas par Constantin Ikonomos**, Smyrna 1868
- Soloviev vd. 2000 S. L. Soloviev vd., **Tsunamis in the Mediterranean Sea 2000 B.C. – 2000 A.D.**, Dordrecht 2000

- Soter ve Katsonopoulou 1999 S. Soter ve D. Katsonopoulou “Occupation Horizons Found in the Search for the Ancient Greek City of Helike”, **Geoarchaeology**, 1999, Vol. 4, Issue 6, 531 – 563
- Stahl 2001 A. M. Stahl, “Coinage and Money in the Latin Empire of Constantinople”, **DOP** 55 (2001): 197-206
- Stark 1958 F. Stark, **Landscapes in Caria I**, The Geographical Journal, Vol. 124, No. 1 (Mar., 1958), pp. 30-34, 33)
- Stevenson 1911 E. L. Stevenson, **Portolan Charts, Their Origins and Characteristics with a Descriptive List of Those Belonging to The Hispanic Society of America**, New York 1911
- Stiebing 1994 W. H. Stiebing, **Uncovering the past**, Oxfordshire : Oxford University Press, 1994
- Stiros 1998 S. C. Stiros, “Archaeological Evidence for Unusually Rapid Holocene Uplift Rates in an Active Normal Faulting Terrain: Roman Harbor of Aigeira, Gulf of Corinth, Greece”, **Geoarchaeology: An International Journal**, Vol. 13, No. 7, (1998): 731–741
- Strabon Strabon, **Coğrafya (Anadolu (Kitap: XII, XIII, XIV))** çev. Adnan Pekman, İstanbul 1987
- Teall 1971 J. L. Teall, “The Grain Supply of the Byzantine Empire, 330-1025”, **DOP** 13 (1959), 87-139
- Tek ve Gökalp 2010 A. T. Tek ve Z. D. Gökalp, “On İkinci Yüzyılda Bizans Dünyasında Para”, **On İkinci ve On Üçüncü Yüzyıllarda Bizans Dünyasında Değişim, I. Uluslararası Sevgi Gönül Bizans Araştırmaları Sempozyumu, Bildiriler (İstanbul, 25-28 Haziran 2007)**, İstanbul: Vehbi Koç Vakfı 2010, 178-186

- Thiriet 1964 F. Thiriet, "Les relations entre Crète et les émirats turcs d'Asie Mineure au XIV^e siècle (vers 1348–1360)", **Actes du XIIe Congrès international des Etudes byzantines, Ohrid 1961**, (Belgrade, 1964)
- Thrower 2007 N. Thrower, **Maps ve Civilization**, Chicago: University of Chicago Press, 2007
- Tok 2007 E. Tok, "On İkinci ve On Üçüncü Yüzyılların Sosyopolitik Ortamında Yeşeren Bir Savunma Ağı: Neokastra", **On İkinci ve On Üçüncü Yüzyıllarda Bizans Dünyasında Değişim, I. Uluslararası Sevgi Gönül Bizans Araştırmaları Sempozyumu, Bildiriler (İstanbul, 25-28 Haziran 2007)**, İstanbul: Vehbi Koç Vakfı 2010, 303-311
- Tomaschek 1891 W. Tomaschek, **Zur historischen Topographie von Kleinasien im Mittelalter**, Wien 1891
- Torres 2008 M. L. Torres, **Christian Burial Practices at Ostia Antica: Backgrounds and Contexts with a Case Study of the Pianabella Basilica**, Yayınlanmamış Doktora Tezi, University of Texas, Austin 2008,
<http://repositories.lib.utexas.edu/bitstream/handle/2152/3950/torresm58633.pdf?sequence=2>
- TTh G. L. Tafel ve Thomas, G. M., eds., **Urkunden zur alteren Handels-und Staatsgeschichte der Republik Venedig**, 3 vols. Vienna, 1856-1857.
- Turner 2000 R. K. Turner, "Integrating natural and socio-economic science in coastal management", **Journal of Marine Systems**, N. 25, 2000, 447–460
- Udovitch 1962 A. L. Udovitch, "At the Originins of the Western Commenda: Islam, Isreal, Byzantium?", **Speculum** 37:2 (1962): 198-207

- Villehardouin 2008 G. deVillehardouin, “Konstantinopolis’in Fethi”, **Geoffroi de Villerhardouin, Henri de Valneciennes, IV. Haçlı Seferi Kronikleri**, (çev. Ali Berktaş), İstanbul: İş Bankası yayınları, 2008, 1-150
- Vitruvius Vitruvius, **Mimarlık Üzerine On Kitap** (çev. Dr. Suna Güven), İstanbul 1990
- Volney 1991 C. F. Volney, **The Ruins, or, Meditation on the Revolutions of Empires and the Law of Nature**, Black Classic Press, Baltimore 1991
- Vroom 2003 J. Vroom, **Ceramics and Society in the Aegean From the 7th to the 20th Century A.C., A Case Study from Boeotia, Central Greece**, Leiden: Leiden University Faculty of Archaeology, 2003
- Vryonis 1962 S. Vryonis, “The question of Byzantine mines”, **Speculum**, 37 (1962): 1-17
- Vryonis 1971 A. Vryonis Jr., **The Decline of Medieval Hellenism in Asia Minor and the Process of Islamization from the Eleventh through the Fifteenth Century**, Berkeley: University of California Press, 1971.
- Vryonis 1974 S. Vryonis, Jr., “The Decline of Byzantine Civilization in Asia Minor, Eleventh-Fifteenth Century. Remarks on the Dumbarton Oaks Symposium of 1974”. **DOP** 29 (1975): 351-356.
- Vryonis 1975-II Vryonis, S., Jr., “Nomadization and Islamization in Asia Minor, **DOP**, 29 (1975): 41-71
- Yapıcı 2005 M. İ. Yapıcı, “Bir Akdeniz Tarihçisi: ‘Fernand Braudel’”, **Doğu Batı** 34 (2005): 183-2002

- Wagner vd. 1984 Wagner, G. A. vd., “Geologische Untersuchungen zur Frühen Metallurgie in NW-Anatolien”, **Bulletin of The Mineral Research and Exploration Institute of Turkey**, No. 101-102 (1983/1984): 45-81
- Wagner 2003 G. A. Wagner vd., **Troia and the Troad**. Berlin: Springer-Verlag, 2003
- Walsh 2004 K. Walsh, “Caring about Sediments: The Role of Cultural Geoarchaeology in Mediterranean Landscapes”, **Journal of Mediterranean Archaeology**, 17.2, 2004, 223-245
- Wigley 1989 M. Wigley, “The Translation of Architecture, the Production of Babel”, **Assemblage**, No. 8., Feb. 1989, 6-21.
- Willibald 1891 **The Hodoeporicon of Saint Willibald (Circa 754 A.D.)**, çev. C. Brownlow, London 1891
- Wright 1844 I. C. Wright, **Pictures from Dante, in the version of Wright, Selected by the Translator**, London 1844
- Wright 1898 T. Wright (ed)., **Early Travels in Paletsine**, London: Henry. G. Bohn, 1848.
- Yılmaz 1991 Yılmaz, Y., **A Reserach About the Urban Site of Yeni Foça. Proposals Concerning Conservation and Restotarion** (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), DEÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Bölümü, İzmir 1991
- Zachariae 1957 C. E. Zachariae a Lingethal., **Jus Graeco-Romanum**, C. III, Leipzig, 1857
- Zoroğlu 1999 L. Zoroğlu, L., “Kelenderis Mozaïği”, **Çağlar Boyunca Anadolu’da Yerleşim ve Konut – Uluslararası Sempozyum (5-7 Haziran 1996)**, İstanbul: Eskiçağ Bilimleri Ensitütüsü ve Ege Yayınları, 1999, 513-524

ÖZGEÇMİŞ

16 Mayıs 1964'te Soma'da doğdu. 1986 yılında DEÜ Mühendislik ve Mimarlık Fakültesi, Maden Mühendisliği Bölümü'nden mezun oldu. Dört yıl süren çalışma hayatından sonra eğitime geri döndü ve 1997 yılında Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Sanat Tarihi Bölümü'nden mezun oldu. 1997-2000 yılları arasında Avrupa Birliği'nin MEDA Projesi kapsamında yürütülen Akdeniz'de İslam Sanatı projesinin Türkiye teknik koordinatör olarak çalıştı. 2000-2001 arasında İzmir Büyükşehir Belediyesi'ne bağlı İzmir Sanat yöneticiliği yaptı. 2002-2005 ve 2007-2010 yılları arasında DEÜ Güzel Sanatlar Fakültesi'nde öğretim görevlisi olarak sanat tarihi, görsel algılama, ikonografi, mitoloji ve çağdaş sanat yorumu dersleri verdi. 2005-2007 yılları arasında Avrupa Birliği tarafında finanse edilen İslam Sanatını Keşfedin projesi kapsamında Brüksel'de başkan yardımcılığı görevinde bulundu. 2008-2010 yılları arasında İzmir Büyükşehir Belediyesi Ahmed Adnan Saygun Sanat Merkezi'nin sanat danışmanlığını yürüttü. 2010 Eylül ayından itibaren Yaşar Üniversitesi'nde öğretim görevlisi olarak görev yapmaktadır.

TÜRKÇE ABSTRAKT (en fazla 250 sözcük):

12. ve 13. yüzyıllarda Batı Anadolu liman kentlerinin mercek altına alındığı bu tez çok katmanlı bir okumayla söz konusu liman kentlerinin tarihsel, coğrafi, ticari, mimari ve sanat tarihsel konumlarını ortaya koymaktadır. Bu dönemde 11. yüzyıl sonunda gerçekleşen erken tarihli ve kısa süreli Türk egemenliğini izleyen süreçte, asla eksilmeyen Türk tehdidinin yanı sıra Haçlı Seferleri ile meydana gelen yeni dinamikler ve yaşamları Akdeniz'deki deniz ticaretine bağlı olan İtalyan Deniz Cumhuriyetleri'nin saldırgan politikaları Batı Anadolu'da yer alan liman kentlerinin kaderini belirlemiştir.

Konstantinopolis'in Latinler tarafında alınması ve izleyen süreçte kurulan İznik Devleti, Batı Anadolu'yu önemli bir konuma getirmiştir. Adramyttion, Phokaea, Smyrna, Altologo, Anaia ve Palatia ticaret bağlamında öne çıkan kentler olarak göze çarparlar.

Bugüne kadar Batılı araştırmacıların yapmış olduğu çalışmalarda göz ardı edildiği görülen Batı Anadolu Liman kentlerinin 12. ve 13. yüzyıllarda doğrudan uluslararası ticarete büyük bir pay sahibi olmasa da (Phokaea'dan gelen şap dışında), sonu uluslararası ticarete dayanan bölgesel ticarete önemli bir paya sahip olduğu görülmektedir.

İNGİLİZCE ABSTRAKT (en fazla 250 sözcük) :

This dissertation offers historical, geographical, commercial, architectural and art historical case through a multi layer approach to the harbor towns in Western Anatolia during 12th and 13th centuries. In this period which after a short lived Turkish hegemony at the end of the 11th century followed by the Crusaders and aggressive politics of the Italian Maritime Republics and also always existing Turkish hazard defined the destiny of those harbor towns.

The Latin conquest of the capital Constantinople and the foundation of the Nicaean Empire brought the western Anatolia to some importance. Adramyttion, Phocaea, Smyrna, Altologo, Anaia and Palatia were among the harbor towns to come forward.

Although the role of the Western Anatolian harbor towns during the 12th and 13th centuries by the western researches, it is clear that they had an important role maybe not in the direct international commercial network (except alum from Phocaea) but in the regional trade aiming the international trade.

