

TARİHSEL KAYNAKLARDA ROMA, BİZANS, OSMANLI DEVRİ LİMANLARININ
ANLATIMI

Lale YILMAZ*

ÖZET

Tarihsel kaynaklar, Roma ve Bizans devirlerine ait kentlerin yerlerinin ortaya çıkarılması, bu kentlerin veya yerleşmelerin belgelerin yazıldığı dönemlerdeki konumu, yapısal durumu gibi niteliklerinin belirlenmesi bakımından önem taşımaktadır. Günümüze aktarılan bu kentler özellikle Roma ve Bizans devirlerinde limanların Akdeniz ticaret rotalarını oluşturduğu kıtalar arası bir karşılıklı bağlantıya ulaşmıştır. Makalede konu alınan coğrafyacı, tarihçi / tarih yazarı, seyyah, hidrolog, gibi çeşitli alanlardaki bilim insanlarının ve yazarların notları irdelendiğinde Roma ve Bizans limanlarıyla ilgili olarak bu limanların kullanıldıkları dönemde taşıdıkları özellikler ve yapısal bakımdan kanıtları belirlenmektedir. Bunların yanı sıra imparatorların liman yapılarına verdikleri değer, inşa edilen limanlar ve yapılan restorasyonlar ile ilgili kayıtlar da sunulmaktadır. Yüzyıllar içinde belirli alanlarda (liman konusundan yola çıkılarak) ortak terimler ve tanımlamalar kullanılmıştır. Bu eğilim tarih yazımı alanında çağlar arasında aktarımı sağlanmış bir dile örnek oluşturmaktadır.

Anahtar Kelimeler: Liman, Bizans, Roma, tarih yazarı.

THE EXPRESSIONS OF ROMAN, BYZANTINE AND OTTOMAN PORTS IN
HISTORICAL RESOURCES

ABSTRACT

Historical resources include written documents, books, reports, and maps containing visual documentation such as photographs. The discovery of the Roman and Byzantine sites has importance for the identification, the location and structural status of these cities or settlements during their written period. These cities, which are transferred to the present day, have created a mutual connection which has been reached through the Mediterranean ports, especially in the Roman and Byzantine eras. When the notes of scientists and authors in various fields such as geographer, historian, hydrologist, etc. are examined in this article, the characteristics and structural evidences are determined in terms of Roman and Byzantine ports. In addition to these, the records about the value of the emperors to the port structures, the harbors built and the restorations made are also presented. Over the centuries common terms and definitions have been used in certain areas (by way of port). This tendency is an example of a language that has been transferred between the ages in the field of historiography.

Keywords: Port, Byzantine, Roman, historian.

* Dr., Sanat Tarihçi, laleyil@gmail.com

Tarihsel kaynaklar günümüze ulaşan her türlü yazılı belgeyi, kitapları, raporları ve harita, fotoğraf gibi görsel belgeleri içermektedir. Türkçe’de Küçük Asya olarak adlandırılan Asia Minor, Ege Denizi, Akdeniz ve çevresi, kıyı kentleri ve liman kuruluşlarıyla Akdeniz ticaret ağının ana rotalarını bölümünü oluşturan önemli bir konuma sahipti. Çok sayıda liman kentlerini konu alan tarihsel kaynaklar arasında Roma, Bizans ve Osmanlı devrilerinde bu geniş bölgeyi ve çevresini ziyaret etmiş yerel, doğulu ve batılı tarihçilerin, gezginlerin ve bilim insanlarının gerçekleştirdiği arasında zorunlu bir seçki oluşturulmuştur. Seçilen yazarların liman kentlerine yaklaşımları ve tanımlamaları ön plana alınmaya çalışılmıştır.

Roma Devri Yazarları

Strabon

Coğrafyacı ve tarihçi Amasralı Strabon’un yapıtını İÖ I. yüzyılda (7 yılı) veya İS I. yüzyılda (18-19 yılları) kaleme alındığı sanılmaktadır (Pekman 2009:17). Strabon’un on yedi kitaptan oluşan yapıtı *Geographica*’nın on iki, on üç ve on dördüncü kitapları Anadolu’nun coğrafi özelliklerini ve kentlerini anlatmaktadır.

Strabon, kıyı kentleriyle ilgili bölüme *Heraklia*’yı anlatarak başlamıştır. Koloniler kuracak güce sahip olan Herakleia, “*iyi limanları olan bir kenttir.*” (Strabon 2009: 17).

Diğer bölümde Karadeniz kıyılarını anlatan Strabon, Miletosluların kurduğu *Sinope* koloni kentini tanımlamıştır. *Sinope*, bir yarımada üzerinde kurulmuş ve *her iki yönden iç ve dış limanlarla çevrilmişti* (Strabon 2009: 23).

Antik Çağın jeopolitik konumu bakımından önem taşıyan bir liman kenti olan *Abydos* da Miletosluların kurduğu bir koloniydi. Yine yakınlarda kurulan Sestos liman kenti ise sur yapısıyla farklılaşmaktadır. Bu küçük kent, Strabon öncesi kaynaklarda (Theopompos) limana iki plethralık (yaklaşık 200 ayak) çifte surla hakim olduğu kaydedilmiştir (Strabon 2009: 108).

Strabon pek çok kenti limanlarıyla karşılaştırmış ve tanımlamıştır. Örneğin Lampsakos deniz kıyısında “*Abydos kadar parlak ve anılmaya değer bir limanı bulunan*” kayda değer bir kenttir (Strabon 2009: 103-104).

Ege Bölgesi’nde ırmakların taşıdığı alüvyonları deniz kıyısındaki kentleri kara içlerine aldığı çok sık görülen bir durumdur. Strabon, Meandros Irmağı’nın taşıdığı alüvyonların Priene’yi bir “*iç kent*” konumuna getirdiğinden söz etmiştir (Strabon 2009: 86).

Strabon’un kayıtlarında geçen kıyı kentlerinden Assos, “*doğal ve yapay olarak iyi tahkim edilmiştir.*” (Strabon 2009: 141). Limanın büyük bir *mendireği* olduğu, Assos ile ilgili bilgiler arasındadır. *Assos* kenti, limandan daha yukarı bir alanda kurulmuştur. Bu seçim olasılıkla antik kentlerin denizden gelebilecek tehlikelerden korunabilmek üzere alınan bir önlemdi.

Strabon, Ege Adaları ve limanlarından ayrıntılı bir anlatımla söz etmiştir. *Tenedos*’un (Bozcaada) iki limanı bulunduğunu belirtir (Strabon 2009: 130). Yine Ege Adaları arasında yer alan Lesbos (Midilli) Adası’nın merkezi *Mytilene* iki limana sahiptir. Güney limanının ağzı kapatılabilirdi ve elli tane *trireme* alabilecek genişlikteydi (Strabon 2009: 155). Bu adalar arasında *Rhodos*’un limanları ve diğer mimari yapılarıyla *üstün* olduğunu belirtmiştir (Strabon 2009: 219).

Efes kenti ve limanı ile ilgili bölüm, liman inşasına dair yorumlar içermesi bakımından ilginçtir. Bir tersanesi de bulunan *Efes* limanının geniş olan yönüne *dalgakıran* inşa edilmişti. Strabon, kral Attalos Philadelphos ve mühendislerin yanıldığını belirtmiştir. Liman havuzu önceden Kaistros Nehri’nin getirdiği alüvyonlarla yer yer dolmuştu (Strabon 2009: 199). Liman

girişini daraltan bir *dalgakıranın* inşa edilmesi liman havuzunun küçülmesine, gelgit etkisinin ortadan kaldırılmasına ve bu alanın alüvyonla dolmasına neden oldu.

Yarımada üzerine kurulmuş kentlere örnek olarak *Teos* ile ilgili bilgiler verilmiştir. *Teos*'un mevcut bir limanın yanı sıra, kente otuz stadion uzaklıkta kuzeyde *Gerraiidai* adlı bir başka limanı daha vardır (Strabon 2009: 203).

Anadolu kıyılarında yakınlarındaki ada topluluklarıyla birlikte anılan kentler de kayıtlara geçmiştir. Örneğin *Erythrai* kenti, kıyıdaki bir limanın yanı sıra *Hippoï* adı verilen dört küçük adaya sahiptir. Yine aynı bölgede *Teos* yakınlarında Korykos Dağı ile limanı *Kasystes* limanı, *Erythras* limanı ve küçük limanlardan söz edilmiştir. Ayrıca Korykosluların korsan faaliyetleri de anlatılmıştır (Strabon 2009: 204).

Strabon'da kentlerin kıyı uzunluğu ve liman genişlikleriyle ilgili bilgilere de rastlanır. Örneğin *Khios*'un kıyı uzunluğu dokuz yüz stadiondur. Limanı seksen savaş gemisi alacak kapasitededir (Strabon 2009: 206).

Knidos kenti, benzer biçimde limanlarıyla birlikte tanımlanmıştır. *Knidos*, biri açık, diğer kapalı olmak üzere çifte limanlıdır. Kapalı limanı *triremeleri* alabilen, yirmi gemilik bir donanma merkeziydi. Ayrıca *Knidos*'un karaya bir mendirekle bağlanan bir adası da bulunmaktaydı (Strabon 2009: 226-227).

Batı Anadolu'nun önemli Roma kentlerinden *Smyrna* kentinin bir kısmı tepede, daha büyük bir bölümü ise limanın yakınlarında yer almaktaydı. *Smyrna*'nın kapatılabilen bir limanı da vardı (Strabon 2009: 207-208).

Güney Anadolu kıyıların en önemli ticari liman kentlerinden *Side*'de Kilikalıların kullanımına açık olan tersanelerin bulunduğu bilgisine Strabon'un kayıtlarından ulaşılır (Strabon 2009: 243).

Dio Cassius

Tarihçi ve devlet adamı olan Dio Cassius, Roma Tarihi yapıtıyla tanınır. Roma devrinde İS 150-235 yılları arasında yaşadığı tahmin edilmektedir.

Dio, yapıtında Haliç'te limanların girişleri zincirlerle kapatılabildiğini belirtmiştir. İki yöne inşa edilmiş mendireklerin üzerindeki kulelerle tahkim edilmiş olarak kapalı limanları tanımlamıştır (Müller-Wiener 1998: 4).

Bizans Devri Yazarları

Prokopios

Prokopios, I. Iustinianos dönemini *Yapılar* ve *Gizli Tarih* adlı yapıtlarında ayrıntılı bir biçimde anlatmıştır. Iustinianos'un imparatorluk genelinde gerçekleştirdiği inşa ve restorasyon çalışmalarını kaydetmiştir.

Prokopios, *Yapılar - Birinci Kitap*'ta denizin Bizans'ın mutluluğunu artırdığını, gemicilerin ve denizden gelen kazancın bol olduğunu ayrıntılı olarak anlatmıştır. Kentin her iki kıtadaki konumunu ve Boğaziçi'ni övgülerle betimlemiştir.

Aynı bölümde Bizans devrinde *Sykai* bölgesi olarak adlandırılan Üsküdar'ı gemilerin demir atabileceği çevresi 40 stadiondan fazla olan, dalgasız ve sakin bir koy olarak tanımlamıştır: "*Sağ tarafta birinci boğazla birleşen üçüncü boğaz, Sykai adını taşıyan bölgeden başlayarak kentin kuzeye bakan uzun kıyı boyunca uzanır ve bir koyla son bulur: kent bu şekilde denizden bir çelenk takmış olur. Kentin geri kalan sınırı karadadır ve kara, iki deniz kolunu birleştirir, orada suyun oluşturduğu çelengi bağlar.*" (Prokopios 1994:32-33).

Iustinianos'un yaptırdığı saraylar arasında antik *Heraion*'da yer alan sarayın yakınlarındaki limanın inşa tekniğine ilişkin bilgiler de vermiştir. Söz konusu kıyı büyük olasılıkla İstanbul'un Asya yakasında Fenerbahçe Burnu'nda idi. Her iki yönden rüzgar etkisine maruz kalan bu kıyıda *sığ bir liman* inşa edilmiştir. İmparator, liman mendireklerinin yapımı için *kibotos* veya *arca* olarak adlandırılan büyük sandıklar hazırlatmıştı. Kıyının her iki yanından uzak mesafeye atılan bu sandıklar ile birbiri üzerinde iki sıra oluşturularak sağlam

birer duvar meydana getirilmişti. Prokopios'un sözleriyle “*bu duvarlar, suda, derindeki temellerinden gemilerin yüzdüğü düzeye kadar yükseltip limanın karşı kenarlarında, aralarında bir açığı oluşturulacak şekilde düzenlendikten sonra, üzerlerine kabaca kırılmış taşlar atıldı ki bunlar da kıyıda dalgalar tarafından durmadan dövüldüler ve dalgaların gücünü kırdılar.*” (Prokopios 1994: 43).

Prokopios, Yapılar - 1. Kitap'ta *Anaplus*'un (günümüzde Arnavutköy) nasıl yeniden düzenlendiğinden söz etmiştir. Taştan inşa edilen bir iskele çevrilen sahil, bir pazar yerine dönüştürülmüştür. Bu iskeleye yanaşan tüccarlar, denizin saikin olduğu bu liman havuzunda ürünlerini gemilerindeyken satarlardı. Bu sahil-pazar yerinin hemen ardında kilisenin önünde mermerden bir meydan (aule / court) yer alıyordu (Procopius “Buildings”, 01.03.2014 http://penelope.uchicago.edu/Thayer/e/Roman/Texts/Procopius/Buildings/1C*.html).

Yapılar - 4. Kitap'ta ise *Heraclea* (günümüzde Marmara Ereğlisi) yakınlarındaki *Rhaedestus* (günümüzde Rodosto) ve limanından söz edilmiştir. Bu kent, iyi olarak tanımladığı limanıyla özellikle ticari gemiler tarafından tercih edilirdi. Burada gemilere yükleme ve gemilerden yük indirme işlemleri rahatlıkla yapılabilmekteydi. Ancak, *barbar* saldırıları nedeniyle gözden düşmüş olan liman ve *Rhaedestus* kenti, Iustinianos'un emriyle sağlam surlara sahip olmuştu.

Chersonese bölgesinde (Gelibolu Yarımadası) kıstağın her iki yanına yerel halkın inşa ettiği, “*mendirek denilemeyecek kadar çok kötü*” burçlar yer alıyordu. İmparator Iustinianos, burada kent surlarını yenilemiş, surun deniz yönünde, sualtına kadar genişleyen burçlar olarak tanımlanan *proboloi* inşa ettirmişti. (Procopius “Buildings”, 01.03.2014 http://penelope.uchicago.edu/Thayer/e/Roman/Texts/Procopius/Buildings/4C*.html)

Prokopios, Yapılar - 6. Kitap'ta Iustinianos'un Kartaca'yı yenilediğini anlatmaktadır. Öyle ki kent, *Iustiniane* olarak anılmaya başlanmıştır. Kente surlar, forum, hamam gibi yapı hizmetlerinin yanı sıra, kıyıda çevre surunun içinde, limanı yakınlarına *Mandracion* olarak anılan bir manastır inşa edilmiştir (Procopius “Buildings”, 01.03.2014 http://penelope.uchicago.edu/Thayer/e/Roman/Texts/Procopius/Buildings/6*.html).

İbn Batuta

İbn Batuta, 1325 -1354 yılları arasında gerçekleştirdiği seyahati sırasında 1326 yılında Alexandria'ya (İskenderiye) uğradığını yazmıştır. İbn Batuta'ya göre *Alexandria*'nın büyüleyici bir limanı vardı. Limanın yanı sıra dünyanın yedi harikası arasında sayılan deniz feneri ile ilgili bilgiler vermiştir. Ancak kalıntılarının bir bölümünü kapısını ve odalarından birini görebildiği deniz feneri, kentten 1 fersah (3 mil) uzaklıktaydı. 1349 yılında İbn Batuta Mağrip seyahati dönüşü deniz fenerini ancak bir yıkıntı olarak görebilmiştir (İbn Batuta 1958: 18-19).

İbn Batuta 1331 yılında Konstantinopolis limanını dünyanın en büyük limanlarından biri olarak tanımlamıştır. Sayısı yüzü bulan kadırgalar ve diğer büyük gemileri ayrıca sayılamayacak kadar çok küçük gemi topluluğu gördüğünü de belirtmiştir (Müller-Wiener 1998: 34-35).

Doukas

Doukas'ın 1400-1481 yılları arasında yaşadığı sanılır. Tarih adlı yapıtı, Bizans devrinin Türk ve Osmanlı devletleriyle bağlantıları, İstanbul'un fethi konularını içermesi bakımından önem taşımaktadır. Doukas, tarihi olaylarla birlikte Anadolu ve Rumeli kıyılarında yer alan limanların 15. yüzyıldan izlenimlerini aktarmıştır.

Doukas'ta, *Konstantinopolis*'in doğal limanı Haliç ve ticari etkinliklerle ilgili kayıtlara rastlanır. Kentin Türkler tarafından kuşatıldığı sırada Haliç limanı, *Óraia* kapısından (Sarayburnu'nun kuzeydoğu ucuna en yakın olan kapı / *Eugenios* Kapısı) Galata kıyısına kadar uzanan zincirle kapatılmıştır. Zinciri ve limanı korumak için gemiler iç tarafta sıralanmışlardı. Burada Doukas, bu gemiler arasında *Peloponnéssos*'dan (Mora Yarımadası) buğday taşıyan imparatora ait bir gemi olduğunu da belirtmiştir. Diğer gemiler de Cenevizliler'den kiralananmış

ve tümü *Khios* (Sakız) Limanı'ndan gelmişti. Doukas, bu gemilerin *Altın Kapı* limanında Türk gemileriyle karşılaştığını yazmıştır (Doukas 2008: 236-237). Kentin Osmanlılar tarafından kuşatılması sırasında *Altın Kapı Limanı*'nda 100.000 asker belki de daha fazlası bulunmaktaydı (Doukas 2008: 251).

Kıyı kentlerinin savunulmasında limanların varlığı önem taşıyordu. Limanın denizle bağlantısının kesilmesi çok basit bir biçimde karadan gelen orduların kenti ele geçirmesine neden oluyordu. Doukas'ın kayıtlarına göre Timur, İzmir'e ulaştığında burada ordusunun çadırlarını Rodos Şövalyelerinin kalesi önünde kurmuştu. Kaleyi teslim etmeyen şövalyelere karşı, her askerine liman çıkışına bir kaya taşımalarını emretti. Böylelikle liman ağzı kapatılarak deniz yolu engellenmişti. (Doukas 2008: 62-63).

Doukas, yapıtında Aydınoğulları'ndan Umur Bey'in fetihlerinden de söz etmiştir. Umur Bey, İzmir ve çevresinde egemenlik kurmuşken, çok sayıda iki dizi kürekli savaş gemisi inşa ettirerek bir korsan donanması oluşturmuştur. Başta *Lesbos* (Midilli) Adası ve *Mytilene*'yi (Midilli kenti), *Khios* (Sakız) Adası'nı, *Samos* (Sisam) Adası'nı, *Naxos* olmak üzere yakındaki bütün adaları ele geçirmiştir. Daha sonra 40'tan fazla sayıda silahlandırılmış gemiyle Gelibolu limanına gelerek karadan *Didymoteikhon* (Dimetoka)'ya ulaştığını kaydetmiştir (Doukas 2008: 19-20).

Gelibolu Yarımadası Türkler için keşif ve fetih alanı durumuna gelmişti. *Séstos* (Akbaş Burnu) kentinden *Abydos* kentine (Nara Burnu) veya *Lampsakos* (Lapseki)'den hareket ederek Gelibolu Yarımadası'nı "*talan ediyorlardı*" (Doukas 2008: 31-32).

Doukas, İmparator V. Ioannes'in XI. Kantakouzenos'u tahtından indirmek üzere, İtalya ve Almanya'da iki yıl geçirip geri dönerek *Tenedos* (Bozcaada) limanına geldiğini yazmıştır. Bu ada hâlâ Rumlara aitti. Ioannes burada Cenova'dan gelmiş bir soyluya rastlamıştı. O devirde Bizans'ın güç kaybetmesiyle Cenevizliler ve Venedikliler *Khios* (Sakız) Adası ve benzeri yerleri ele geçirmekteydiler. Ceneviz soylusu Francesco Gattilusio da Gelibolu Yarımadası'nda egemenlik kurmayı düşünmekteydi (Doukas 2008: 33). Bu bölümlerden Batı Anadolu veya Ege Denizi kıyılarının ticari / jeopolitik öneminin sürdüğü sonucu çıkarılabilir. 15. yüzyılda Bizans devletinin giderek zayıflayan gücü ile denizcilikte profesyonel ulusların (İtalyanların) ve denizciliği yeni öğrenen Türklerin bile egemenlik kurmak istedikleri bölgeler, Batı Anadolu kıyıları ve adalarındaki Bizans limanlarıydı.

Doukas, Fatih Sultan Mehmet'in Hamza Bey komutasındaki donanmasının *Midilli*'ye gelişini anlatmıştır. Ancak Kaptan-ı Derya Hamza Bey Midilli limanına demirlememiş, pruvasını çevirip karşı kıyıyı işgal etmişti. Orada bir donanmanın demirlemesini sağlayacak büyüklükte bir liman bulunmaktaydı. Kaptan-ı Derya Hamza Bey'i, Cenevizli yöneticiyi temsilen Doukas karşılamıştı (Doukas 2008: 286, 289). *Rodos* ve *Kos* (İstanköy) adalarının Türkler tarafından fetihleriyle süren bu bölümle birlikte Türklerin denizciliğe önem verdiği ve Ege adalarının limanlarının Türklerin egemenliğine geçtiği anlatılmaktadır (Doukas 2008: 288).

Doukas'ın kayıtlarından deniz savaşlarının yanı sıra deniz yolculuklarıyla ilgili bilgiler de alınır. İmparator Manuel, *Peloponnesos* (Mora Yarımadası) kıyılarına ulaşarak imparatoriçeyi ve çocuklarını orada bırakmış ve kendisi tek başına, büyük bir gemiyle Venedik'e gitmişti. Venedik'ten *Mediolana*, *Genoa* (Cenova), *Florentia* (Firenze/Floransa), *Ferrera*'ya da giden imparator, *Probegkia* (Provingia/Provence) üzerinden Germania/Germen ülkesine yani *Fragfia* (Frangia)'ya ulaşmıştı. Bir süre sonra Venedik'ten kadırgalarla *Peloponnesos* (Mora)'daki *Methone*'ye yöneldi ve orada ailesiyle buluşmuştu (Doukas 2008: 47-48).

İmparator Manuel, diğer bir deniz seyahatinde *Konstantinopolis*'ten ayrılarak ve üç dizi kürekli savaş gemileriyle (trireme) yol alarak *Peloponnesos*/Mora'ya gelmiştir. Orada 1204'ten beri Latinlerin elinde tuttuğu Akhaia Prensiğini egemenliğine alarak, kendi oğlu Theodoros'u Mora despotu olarak atamıştır. Dönüş seferinde ise Gelibolu'da konaklayarak Mehmet (Çelebi)

ile buluşmuştu. Çelebi Mehmet'i imparatorluk sancak gemisine çıkmasına izin vermişti (Doukas 2008: 90). Bu bilgiler, Bizans devrinde önceki çağlarda olduğu gibi kara yolculuğuna göre daha hızlı ulaşım sağlaması nedeniyle deniz yolculukları tercih ediliyordu. İmparatorlar bu yolculuklara maiyetleriyle ve küçük bir gemi topluluğu olarak çıkıyorlardı.

John (Yohannes) Malalas

John (Yohannes) Malalas, 6. yüzyılda yaşamış ve 18 kitaptan oluşan bir kronik yazmıştır.

Malalas, 14. kitapta Beşiktaş'taki St. Mamas limanının inşasından söz etmiştir. İmparator Leo, Konstantinopolis'te çıkan büyük yangında kenti terk ederek St. Mamas'a (günümüzde Beşiktaş) gitmişti. Altı ayını Processus'ta geçirmiştir. İmparator burada büyük bir liman ve Yeni Kolonad olarak adlandırdığı kolonadlar inşa edilmesini emretmişti (Malalas 1986: 206).

Iustinianos döneminden söz ettiği 18. kitapta Konstantinopolis'in *Julian* Limanı ile ilgili kayıtlara rastlanır. Bu limanın ortasında yer alan dinden dönmüş Julian'ın heykeli yıkılmıştı. Heykelin bulunduğu yere büyük bir haç yerleştirildiğini yazmıştır (Malalas 1986: 284). Aralık ayında aynı limanda yangın çıkmış ve limanın ucundan *Probus* semtine kadar evler ile kiliseler yanmıştı (Malalas 1986: 299).

Yine Iustinianos döneminde *Secundianai* Sarayı yakınındaki liman boşaltılmış ve temizletilmişti (Malalas 1986: 293). Bu sözlerden *Secundianai* (bazı kaynaklarda *Iucundianai*) Sarayı'nın bir sahil sarayı olduğu ve kapalı / kapatılmış veya yapay olarak adlandırabileceğimiz liman türüne sahip olduğu anlaşılmaktadır. Bu limanın bir nehrin taşıdığı alüvyonlarla dolmuş olması da muhtemeldir. Bu saray günümüzde Bakırköy (*Hebdomon*) sahilindedir.

18. kitapta Filistin, Arabistan ve Mezopotamya bölgesinde Antakya ve Lübnan civarında oluşan yıkıcı depremden söz edilir. Depremden sonra *Tyre*, *Sidon*, *Beyrut*, *Tripolis*, *Byblos*, *Botrys* ve çevresindeki diğer kentler yıkılmıştı. İmparator Iustinianos, tüm kentlere para göndererek depremden sonra yeniden inşa edilmelerini sağlamıştır. Ayrıca *Botrys*'teki Lithoprosopon Dağı'ndan bir parça kopmuş ve denize düşmüştü. Böylece büyük gemilerin demirleyebileceği bir liman alanı dağın kopan parçasıyla biçimlendirildi. *Botrys*'in önceki yıllarda bir limana sahip değildi. Deprem sürerken deniz 1 mil geri çekilerek birçok geminin zarar görmesine neden olmuştu (Malalas 1986: 291). Ayrıca bu bölümde İmparatorun yardım amaçlı olarak kentlere para gönderdiği belirtilmiştir. Birçok antik kaynaktan kentlerin inşa işlerinin yerel kaynaklarla karşılandığı veya yine yerel kimselerin bağışlarının etkili olduğu öğrenilse de burada deprem sonrasında imparatorun doğrudan katkısı olduğu anlaşılmaktadır.

Dionysios Byzantios

Dionysios Byzantios'un İS 1. veya 2. yüzyılda yaşadığı var sayılmaktadır. Eseri *Boğaziçi'nde Bir Gezinti*, bölgedeki tüm limanları ve iskeleleri ayrıntılı bir biçimde betimleyen bir belge olarak değer taşımaktadır.

Boğaziçi, Ege kıyıları gibi girintili çıkıntılı, körfez ve koylardan oluşan bir yapıya sahiptir. Bu nedenle antik çağdan başlayarak pek çok liman kurulmasına olanak sağlamıştır. Dionysios, Geç Antik Çağda Boğaziçi'ndeki deniz trafiği ile ilgili ayrıntılı bilgi sağlamıştır. Boğaziçi'nin Asya ve Avrupa kıyılarındaki limanlar ve iskeleler çok sayıda oluşu, erken devirlerden başlayarak deniz yolculuğunun yaygın ve kullanışlı olduğunu göstermektedir. Bu limanlar ve iskeleler, Bizans devrinde de kullanılmıştır. Limanlar ve iskeleler günümüzde de aynı yerde kullanılmakta veya izleri sürülebilmektedir.

Bosphorus Burnu'nun ilk dönüşünde (Sirkeci-Bahçekapı arası) üç liman olduğunu Dionysios'tan öğreniyoruz. Burada bir *dalgakıran* inşası da mevcuttur. Ortadaki liman, güneybatı rüzgarına açık olduğundan güvenli değildi. Bu nedenle limanın her iki tarafına dalgakıranlar inşa edilerek kapatılmıştı. Böylelikle denizin yıkıcı etkisi dalgakıran duvarıyla önlenmiştir (Dionysios Byzantios 2010: 41-42).

Gynakion Limen (Kadınlar Limanı), günümüzde Baltalimanı olarak bilinen yerde doğal bir limandır. Bu koya Kheimarrous (Kış Deresi) / Baltalimanı Deresi'nin suları dökülür. Bu limana *Kadınlar Limanı* adının verilmesi denizin dalgalarına karşı güvenli ve kara tarafında şiddetli rüzgarlara karşı korunaklı olmasına bağlıdır. Kadınların bu koyda balık tutmaları da böyle anılmasına neden olarak gösterilmektedir (Dionysios Byzantios 2010: 62-63).

Boğaziçi'nde Rumeli Kavağı'nın üst yamacında *Timaia* Feneri olarak adlandırılan bir kulenin varlığı da Dionysios'un kayıtlarında geçmektedir. O devirde limanı bulunmayan bu yörede gemileri Karadeniz'e yönlendiren bu fener kulesinden geriye bir harabenin kaldığından söz etmektedir. Benzer biçimde yakınlardaki *Phosphoros* adını orada bulunan deniz fenerinden almaktadır (Dionysios Byzantios 2010: 70).

Karadeniz'e doğru ilerledikçe (Avrupa kıyısında) *Efeslilerin Limanı* (Büyük Liman) *Phosphoros*'a bitişik olan uzun kıyıda yer almaktaydı. Bu liman, Efeslilerin buraya gemilerinin sığınması nedeniyle Efeslilerin Limanı adını almıştır. Benzer biçimde Garipçe Burnu'nun aşağısındaki Likyalıların Limanı ile ilgili olarak diğer bazı kaynaklarda Myra'dan gelenlerin yerleşim yeri ve limanı olduğu öne sürülmüştür. Dionysios bu limanı "*çok iyi, sağlam ve emniyetli*" olarak tanımlamıştır (Dionysios Byzantios 2010: 71).

Boğaziçi'nde gemilerin demirlemesi için kullanılan doğal alanlardan biri de *Kheleai* (iskeleler) idi. Fil Burnu ile Kavak arasında yer alan koy, gemiler için uygun bir demirleme yeriydi (Dionysios Byzantios 2010: 76-77).

Anadolu Kavağı'ndaki Hieron, antik devirden kutsal alan olarak önem taşımaktadır. Dionysios'un yazımına göre Nephela ve Athamas'ın oğlu Phriksos tarafından deniz yoluyla Kolkhis'e giderken inşa edilmiştir. Burası gemiler için sığınma yeri olarak kullanılmaktaydı. Tapınağın yukarısında, içerisinde müstahkem bir kale bulunan daire biçiminde ilerleyen bir sur olduğu da belirtilmiştir (Dionysios Byzantios 2010: 77).

Günümüzde Hünkar İskelesi olarak adlandırılan *Moukaporis*, eski adını bir Bithynia Kralı'ndan almaktaydı. Dionysios, bu limanı "oldukça güzel" biçiminde tanımlamıştır (Dionysios Byzantios 2010: 81).

Dionysios, Kanlıca'nın antik devirde *Phriksos* Limanı olarak adlandırıldığını belirtmiş ve düz bir sahil olarak tanımlamıştır. Ardından gelen *Philea* limanının ise Khalkedonlulara ait olduğunu belirtir (Dionysios Byzantios 2010: 82).

Yine Asya kıyısındaki *Metopon*, Avrupa Metoponu'nun hemen karşısında yer almaktadır ve ardından büyük, derin bir liman gelmektedir. Bu liman günümüzde Üsküdar Büyük İskele olarak adlandırılmaktadır (Dionysios Byzantios 2010: 84).

Asya yakasının günümüzde de kullanılan limanı Üsküdar, antik adıyla *Khrysopolis* ile ilgili kayıtlarında Dionysios Byzantios, kentin ve limanın isim kökenine odaklanmıştır. 'Altın kent' anlamına gelen *Khrysopolis* adı üzerine çeşitli varsayımlar sunulmuştur. Bazı kaynaklar, Perslerin şehir devletlerinden topladıkları altınları burada sakladıklarını öne sürmüştür. Diğer kaynaklar ise, *Khryseis* ve Agamemnon'un oğlu Khrysos'un mezarı burada olduğundan söz etmiştir. Dionysios, Khrysopolis'in burada bulunan limanın değerli alışverişlere sahne olması veya altınla kazanç sağlanması nedeniyle bu adla anılmış olabileceğini belirtmiştir (Dionysios Byzantios 2010: 85).

Khalkedon limanı, *Khrysopolis* limanı gibi Asya'nın önemli bir liman alanıdır. Dionysios, bu alanı şöyle tanımlamıştır: "Khalkedon Deresi'nin (Kurbağalı Dere) bulunduğu yarımada'yı büyük bir bölümünde kuşatan küçük bir kıstak vardır. (Khalkedon'un) her iki yanında kıstağa doğru girinti oluşturan yerlerde limanlar vardır. Batıya bakan doğal, doğuya ve Byzantion'a bakan diğer liman ise insan yapımıdır." (Dionysios Byzantios 2010: 87).

Anna Komnena

Anna Komnena, imparator Aleksios Komnenos ile imparatoriçe Eirene Komnenos'un kızlarıydı. Bu nedenle yapıtı Alexiad, 12. yüzyılda babası imparator Aleksios'un yönetimini, bu süreçte meydana gelen olayları öznel bir biçimde anlatmaktadır.

Anna Komnena Historia'sında tarihi olaylarla ilişkili olarak limanlara da değinmiştir. Konstantinopolis limanlarıyla ilgili olarak, ticaret faaliyetini de içeren ayrıntılara rastlanmaktadır. Örneğin Robert'e karşı *Korfu*'da kazanılan zaferin ardından İmparator Aleksios, zaferde Venediklilerin de payı olduğu için eski *Ebraike Skala* (Yahudi İskeleyi) rıhtımında, Bigla adlı yere kadar bulunan, bütün dükkanları San Marco Kilisesi'ne bağışlamıştı (Anna Komnena 1996: 186). B. Umar'ın açıklamasına göre söz konusu iskele 1950'li yıllara kadar Eminönü Balıkpazarı'nın bulunduğu yerdediydi.

Büyük Saray'ın *Boukoleon* Limanı, adının kökeni ile birlikte geniş biçimde tanımlanmıştır: “(İmparator Alexios Komnenos) *Boukoleon* (Sığır-Aslan) da denilen *Yukarı Saray'a* çıktı.” Bu cümleden limanın imparatorun kullanıma ayrılmış olduğu anlaşılabilir. Sarayın adının deniz kıyısındaki sarayın limanında yer alan boğa (sığır) ve aslan mücadelesini konu alan mermer heykelden geldiğini açıklamıştır. Bu nedenle liman ve bulunduğu semt *Boukoleon* olarak anılmaktaydı. Yine benzer biçimde *Porphyra*'yı (Mor Oda) tanımlarken odanın deniz yönüne *Boukoleon* Limanı'na baktığını yazmıştır (Anna Komnena 1996: 215).

Türklerin tutsaklığından kurtulan Kamytzes, *Damalis/Üsküdar*'a geldiğinde gece nöbeti zamanının ortasına doğru, bir kayığa binerek İmparatoriçenin sarayda olduğunu öğrenerek oraya gitmişti. Kamytzes saraya ulaştığında deniz yanındaki dış kapıyı çalmıştır (Anna Komnena 1996: 463). Bu bölüm, Bizans sahil saraylarının denize açılan yapısına bir örnek göstermektedir.

Konstantinopolis'te yaşanan taht kavgaları gibi iç savaş oluşturan olayların anlatımında deniz gücünün kullanıldığı anlaşılmaktadır. Örneğin, İmparator Niképhoros (Botaniatés) döneminde kent batıdan kuşatma altındaydı. Niképhoros Melissénos ise doğudan *Damalis/Üsküdar*'ı işgal etmişti. İmparator Niképhoros Botaniatés, Komnenoslar kente girdiğinde Haliç'te demirlemiş donanmanın eşliğinde, Melissénos'u Üsküdar'dan İmparatorluk sarayına getirmeyi planlamıştı (Anna Komnena 1996: 88-90). Bu bölümde ayrıntılı olarak Melissénos'un Palaiologos tarafından tutuklanması anlatılmıştır.

Anna Komnena, Alexiad'da Konstantinopolis dışındaki olaylara da yer vermiştir. Örneğin, Ebu'l Kasım, *Kios*'u (Gemlik) ele geçirdiğinde donanmasını oluşturan gemilerini orada inşa ettirmişti (Anna Komnena 1996: 198). Bu durumda Gemlik'te bir Bizans tersanesinin varlığından söz edilebilir.

Alexiad'da imparatorun seferleri veya savaşlarına koşut olarak Bithynia bölgesi ile ilgili deniz rotalarına yer verilmiştir. Türklerin Bithynia'nın en önemli kenti olarak gösterilen Nikomedeia/İzmit'i işgal ettiği için imparator, bölgeyi savunmak için günümüzde Eskişehir Kalesi olarak bilinen kaleyi (Pelekanon Kalesi) yaptırmak için deniz ulaşımını kullanmıştı. İnşaat için gerekli malzemeleri mimarlar ile birlikte gemiyle bölgeye gönderilmişti (Anna Komnena 1996: 199).

İmparator Aleksios, Türklere karşı sefere çıkmadan önce Üsküdar'da kalıyordu. Burası olasılıkla bir sahil sarayıydı. Buradan sefere çıkan imparator, üç gün süren yürüyüşün ardından Aigialos'a (Dil İskeleyi yakınları) gelmiştir. Buradan yine deniz yolunu kullanarak *Kibotos*'a, günümüzde Kırkgeçit Deresi, Dil Deresi, Iustinianos zamanında Helenopolis kenti, Aleksios zamanında Kibotos adlı bir köye dönüşmüş olan yere geçmiştir. (Anna Komnena 1996: 458).

Anna Komnena'nın Ege bölgesiyle ilgili kayıtlarında Bizans'ın Türk beylikleriyle olan karşılaşmaları anlatılmıştır. Bu içeriği taşıyan bir bölümde Tzakhas / Çaka Bey'in donanmasını kurması ve fetihlerinden söz edilmiştir. Çaka Bey, Bizans imparatorunun Peçeneklerle girişilen savaşları sırasında donanmasını kurmaya karar vererek İzmir Körfezi'nde Klyzomenai'ye yanaşmıştır. Daha sonra *Phokaia*/Foça, Lesbos/Midilli ve *Khios*/Sakız Adası'nı işgal etmişti (Anna Komnena 1996: 230).

İmparator bazı durumlarda başkentte yakınında gördüğü tehlike oluşturabilecek kişileri vali olarak uzak kentlere gönderebiliyordu. Theodoros Gabras, Türklerden geri aldığı *Trapezountos* (Trabzon)'a *Doukas* (Askeri Vali) olarak atamıştı (Anna Komnena 1996: 261). Burada *Trapezountos*'un, Karadeniz kıyısında jeopolitik önem taşıyan bir kent olduğu anlaşılmıştır.

Ege Denizi ve Akdeniz'deki deniz savaşları da Anna Komnena'nın kayıtlarında önemli ölçüde yer almaktadır. Karykes'in Girit'i, Rapsomates'in Kıbrıs'ı işgali üzerine imparatorun, komutan Ioannes Doukas'ı söz konusu adaları geri almak üzere büyük bir donanmayla Ege ve Akdeniz'e gönderdiğini yazmıştır (Anna Komnena 1996: 268).

Ege Adaları jeopolitik önem taşımaları nedeniyle çoğunlukla işgal konusu olmuşlardır. İtalya'da Pisa'dan piskoposun yardımıyla Frankların yanına ulaşmak amacıyla yola çıkan Pisa donanması yönünü *Korfu*, *Leukas*, *Kefalonya* ve *Zakytos* adalarını yağmalamak üzere değiştirmişti. Bizans donanması bu durumu önlemek üzere *Konstantinopolis*'ten çıkmış ve *Samos* (Sisam) Adası'na varmıştır. Burada o devirlerde yaygın olarak kullanılan bir yöntem uygun olarak gemi gövdelerine katran sürülmüş ve kıyıya çekilmiştir. Sonraki süreçte ise Pisa donanmasının Ege Denizi'nde yol almasıyla birlikte Bizans donanmasının *Kos* (İstanköy) rotasının ardından Patara-Rodos arasında karşılaşmaları anlatılmıştır. (Anna Komnena 1996: 350-351).

Korykos, Akdeniz'de üs olabilecek bir liman kentiydi. Bu nedenle Bizans'ın bu liman kentini özellikle koruma altına aldığını görüyoruz. Haçlıların komutanı Bohemond ve Bizans imparatoru Aleksios Komnenos arasında savaş konusu olmuştu. Bizans donanması ve komutanı Bohemond'dan önce *Korykos*'a ulaşarak burada bulunan hisarı ve Silifke'yi yeniden kurmuştur. Daha sonra kıyı bölgesine geçerek *Kourikos* (Korykos) limanı yenilenmişti. Donanma komutanı böylelikle Doğu Akdeniz'de stratejik bir liman kentini yenileyerek Bizans egemenliğini sağlamlaştırmış oldu (Anna Komnena 1996: 353-354). Lombardiya Dukası Robert'in Bizans'a ait *Korfu* Adası ve civarındaki kaleleri alması da kaydedilmiştir. (Anna Komnena 1996: 57-58).

Lombardiya Dukası Robert'in işgal planları ve savaşların anlatıldığı bölümlerde 12. yüzyılda kullanılan birçok liman kentini adı geçmektedir. Örneğin Robert, Venedik ve Bizans donanmalarının üzerlerine gelmekte olduğunu öğrendiğinde gemileriyle *Kassope* limanına geçmişti. *Kassope* limanı, *Korfu* Adası'nın kuzey ucunda yer almaktaydı. Adanın doğusunda yer alan *Pasaron* limanını ise Venedikliler işgal etmişti (Anna Komnena 1996: 185).

Ioannes Kinnamos

Ioannes Kinnamos'un *Historia*'sı 12. yüzyıla ait olayları içermektedir. 1175 yılında İmparator Manuel, Mikhail Gabras'ı Amasya'ya gönderdikten sonra kendisi de *Damalis/Üsküdar Boğazı*'nı geçerek *Melangeia*'ya gitmişti (Demirkent 2001: 211).

1171-1172 yıllarında Venediklilerin Bizans Devleti'ne saldırılar düzenlediği anlatılmıştır. Öncelikle kıyı kenti *Euripos*'a (Euboea) saldıran Venedikliler burayı ele geçiremeyince *Khios* Adası'na gitmişlerdi. Gemilerini *Khios* Adası'na demirleyen Venedikliler, adayı yağmalamışlardı (Demirkent 2001: 203). Diğer bölümlerde Venedik donanması ile Bizans donanması arasındaki savaş ayrıntılı bir biçimde aktarılmaktadır. Bizans donanması, Venediklileri *Peloponesos*'ta (Mora) bir yarımada olan Malea'da beklemeyi planlamışlardı. *Khios* Adası'na birkaç günlük uzaklıkta olduğu belirtilen Malea'da donanmayı karşılayacak kapasitede bir liman olduğu var sayılabilir. Bizanslılar ve Venedikliler *Lesbos /Midilli* Adası açıklarında karşılaşmışlardı. Kinnamos, Bizanslıların çok sayıda Venedik *triremesini* batırdığını yazmıştır (Demirkent 2001: 204).

II. Roger, Bizans Devleti'nin diğer bölgelerdeki sorunlarla ilgilendiği bir dönemde 1147-1148 yıllarında *Korinth/ Korent*, *Euripos/ Euboea* ve *Boeotian / Thebes*'i yağmalamıştı. Hemen ardından *Kekyra* (Korfu)'yu ele geçirerek egemenlik kurmuşlardı. Bunun üzerine İmparator şöyle bir savaş planı hazırladı: "beş yüzden fazla *triremeden* oluşan bir filo, ayrıca

bin tane at nakledecek ve ikmal taşıyacak gemiler hazırladı. Kendisi karadan giderken, filo mümkün olduğunca hızlı yol alacaktı.” (Demirkent 2001: 73). Kinnamos’un aktardığı bu bilgiler, Bizans’ın savaş yöntemlerinde deniz yolunun hızlı bir taşımacılık sistemi olarak kullanıldığını göstermektedir. Savaş için gereken malzeme, gemilerle taşınarak karadan giden imparator için belirlenen noktadan hazırlanacaktı.

Kinnamos, Kilikia bölgesinin Raymond’un Haçlı egemenliğinden geri alınışını anlatırken Demetrios Branas’ın donanma ile gelerek deniz kıyısındaki bölgeyi yağmaladığını, çok sayıda esir aldığını ve sahildeki gemileri yaktığını yazmıştır. Raymond işgal üzerine buraya gelmiş ancak Bizans gemilerinin uzaklaşmış olduğunu görmüştür. Söz konusu devirde gemilerin rüzgar gücüne bağlı olarak hareket etmeleri nedeniyle Bizans donanmasının on gün kadar Kilikya açıklarında kaldığı belirtilmiştir. Ancak rüzgar uygun olduğunda Kıbrıs’a doğru yola çıktıkları da Kinnamos’un notları arasında yer almaktadır (Demirkent 2001: 32).

Haçlı ordularının Doğu Akdeniz seferleri de Kinnamos tarafından kaydedilen bilgiler arasındadır. Konrad, *triremelerle* Filistin’e doğru yola çıkmış ve diğer krallarla birlikte İsa’nın mezarında ibadet etmiştir. Kinnamos, bundan sonra Konrad’ın aynı gemilerle *Thessalonike* (Selanik)’de karaya çıkarak ikinci kez imparator Manuel’i gördüğünü ve konuştuğunu yazmıştır (Demirkent 2001: 68).

Aynı zamanda Fransa kralı yolculuk yapmak isteyenlere kiralanan gemilerle Filistin’den geri dönerken Sicilya gemilerini bu kıyılarda gördüğünü aktarmıştır (Demirkent 2001: 69). Bu bilgilerle Filistin’de ulaşım amaçlı olarak gemilerin kiralandığı bilgisini almaktayız.

Niketas Khoniates

Niketas Khoniates, 1180-1195 yılları arasındaki dönem, yazdığı *Historia*’da Komnenoslar ve II. İsaakos Angelos dönemlerini anlatmıştır.

İmparator II. İsaakos Angelos dönemini anlattığı bölümde Konstantinopolis’in saray limanlarından *Sophiai*’den söz etmiştir: “*Sophiai* Limanı’nın yamacında sebastokrator İsaakos’a ait ev, hana dönüştürüldü. Burada 100 kişi için yatacak ve yemek yiyecek yer, ayrıca hayvanları için de ahırlar yapıldı.” (Demirkent 2006: 265).

Konstantinopolis’in Kionion Limanı II. İsaakos Angelos’un imparator ilan edilmesi sürecinde geçmektedir. İmparatorluk atları, altın koşum takımlarıyla donatılarak Boğaz’da geçilerek *Kionion* Limanı’na getirilmişti. Janin’e göre bu liman, *Diplokionion*, günümüzde Beşiktaş’ta yer almaktaydı (Demirkent 2006: 142).

Yine Konstantinopolis’te Meludion Sarayı, Marmara Denizi kıyısında idi. Niketas, İmparator Andronikos’un imparatorluk sarayında değil, *Propontis* / Marmara Denizi kıyısında *Meludion* Sarayı’nda bulunduğunu yazdığına bu sarayın 12. yüzyılda kullanıldığı ve “kendisini *Meludion*’dan Büyük Saray’a getirmiş olan *trireme* yeniden bindi.” sözlerinden ulaşım için bir *imparatorluk limanı*na sahip olduğu anlaşılabilir (Demirkent 2006: 142).

İmparator Andronikos döneminde Latinlerin Konstantinopolis’ten *triremeler* (üç dizi kürekli gemi) ile *Hellespont*’a (Çanakkale) doğru yola çıkmışlardı. Niketas, Marmara Denizi’nin Prinkipos (Büyükada), *Prote* /Kınalıada adalarında bulunan manastırların kentten ayrılan Latinler tarafında yakıldığını aktarmıştır (Demirkent 2006: 32-33).

Andronikos’un Selanik’i fethinde kara orduları ilerlerken donanma Selanik limanına gitmiş ve rota üzerindeki eyaletleri ele geçirmişti. Böylelikle kent denizden ve karadan kuşatılmıştı (Demirkent 2006: 84).

Niketas’ta tarihi olaylar dahilinde Karadeniz kıyılarındaki kentlerinden de söz etmiştir. Andronikos, Aleksios’u attırdıktan sonra gözlerini oydurarak ve *Pontos* (Karadeniz) yolundaki küçük bir sahil kenti *Khele*/Şile sürgüne yollamıştır. Aleksios’u burada hapsedmek için bir kale inşa edilmişti (Demirkent 2006: 96).

İmparator II. İsaakos Angelos döneminde Latinlerle gerçekleşen savaşta 200'den fazla olan uzun gemiden oluşan Sicilya filosunun kaçıışı sırasında Astakenos Körfezi boyunca yolcularını karaya çıkarmaya çalıştığını anlatmıştır (Demirkent 2006: 161). Astakenos Körfezi, günümüzdeki İzmit Körfezi'dir.

İmparator, Kıbrıs'a sefer düzenlemişti. Bu seferin nedeni İsaakios Komnenos'un Kıbrıs'taki egemenliğini sürdürmesiydi. İmparator ona karşı gönderdiği donanma, sakin bir yolculuğun ardından limana girdiğinde büyük bir fırtına ile karşılaşmıştır. Donanma bu fırtına nedeniyle İsaakos Komnenos tarafından esir alınmıştı (Demirkent 2006: 169). Bu kayıtlardan Kıbrıs'ın limanının denizin etkilerine açık olarak bırakıldığı düşünülebilir.

Niketas'ın *Historia*'sında o devirde kullanılan deniz rotalarına ait bilgiler saptanabilir. Örneğin Komnenos'un oğulları Sicilya'ya gitmek üzere yola çıktıklarında gemiyle Girit Adası'nı aşmışlar ancak sert esen rüzgarı karşılayamadıkları için Girit Adası'na geri dönmüşlerdi (Demirkent 2006: 46-47).

Doğu Akdeniz kıyılarının bazı liman kentleri Haçlıların işgalleri ile ilgili bölümlerde geçmektedir. Kaiser Konrad, yeni yaptırılan gemisiyle Filistin'e doğru yola çıkmış *Tyros* kentine ulaşmıştı. Niketas, burada "*bazılarınca Ake (Akkâ, Akkon) olarak isimlendirilen Ioppe (Yafa)'yı zapt etti.*" biçiminde bir cümle yazmıştır. Ancak Demirkent buna karşı çıkarak Konrad'ın *Ioppe (Yafa)'yı* ele geçirdiğini yazdığı bilginin yanlış olduğunu dipnotta belirtmektedir (Demirkent 2006: 197).

Yine Haçlıların faaliyetlerinden söz edilecek olursak, Frederich Barbarossa'nın oğlu Schwaben kontu Friedrich Tyros (Sûr) kentine geldiği kaydedilmiştir. Daha sonra Ake (Akkâ) kentini Müslümanlardan almak üzere kuşatmış ancak onun ölümünün ardından orada kalan askerleri tehlikeli olduğunu düşündükleri kara yoluyla geri dönmek yerine, "*kendi ülkelerinden Tyros limanına insanlar getirmiş olan şişman karınlı gemilere binerek sağ selamet evlerine döndüler.*" (Demirkent 2006: 230-231).

Bertrandon de la Broquiére

Bertrandon de la Broquiére, 1432'de seyahatine başlamış ve notlarını kitap olarak 1457 yılında duka Philippe'ye sunmuştur. 1432-1433 yılları civarında Konstantinopolis'i ziyaretinde büyük ve cezp edici olarak tanımladığı kentin konumunu ayrıntılı bir biçimde betimlemiştir: "*Burası üç köşeli bir kalkana benzer; köşelerden biri "Saint-Georges'un kolu" adını verdiğimiz Boğaz üzerindedir; bir diğeri, Boğaz'ın güney yakasından Gallypoli'ye kadar uzanan oldukça geniş bir körfezin kuzey yakasında yer alan liman üzerindedir.*" (Schefer 2000: 214-215).

Ceneviz kolonisinin limanını gördüğü en güzel liman olarak tanımlayan Bertrandon de la Broquiére, bu limana büyük Ceneviz gemilerinin de yanaşabildiğini yazmıştır. Pera'nın karadan bakıldığında görülemediğini, limanın kara tarafındaki ucunda bir kilisenin bulunduğunu anlatmıştır (Schefer 2000: 207).

Bertrandon de la Broquiére'in, Konstantinopolis'in Asya yakasına dair izlenimleri de bulunmaktadır. Onun kayıtlarından 15. yüzyılda Boğaziçi'nin *Saint-Georges'un kolu* olarak anıldığını öğreniyoruz. Asya kıyısında *Escutary* (günümüzde Üsküdar) olarak anılan kasabaya geldiğini yazan Bertrandon de la Broquiére, burada geçişleri denetleyen ve vergileri tahsis eden Türklerin bulunduğu belirtmiştir. Seyyah, Asya yakasına Rumlara ait iki tekneyle ve tüccarlarla geçtiğini anlatmıştır. Üsküdar limanını, insanların ve atların gemilere binip inmesi için uygun, geçişlere güvenlik sağlayan kayalara sahip bir liman alanı olarak tanımlamıştır (Schefer 2000: 206).

Bertrandon de la Broquiére, Konstantinopolis'in surları dışındaki yerleşimlere de seyahat etmiştir. *Rigory* veya antik adıyla *Rhegium*, günümüzdeki Küçükçekmece'dir. Burada denizin "bir vadi boyunca 20 mil" içeri girdiğini yazan seyyah, bir liman ve Türkler tarafından yıkılmış bir kulenin varlığından söz etmektedir. Ayrıca *Rigory / Rhegium*'un ilerisinde *Athyra* (günümüzde Büyükçekmece) anlatılmaktadır. *Athyra* (Büyükçekmece) limanının "büyük ve iyi

yapılmış” oluşuyla önem taşıyordu. Ayrıca kıyıda her burunda bir kule bulunduğu bilgisi de eklenmiştir (Schefer 2000: 228).

Aynı rota üzerinde Konstantinopolis’ten iki günlük uzaklıkta yer alan *Salubrie* ya da günümüzdeki adıyla Silivri kentiyle ilgili olarak limana benzeyen bir yerin bulunduğu ancak deniz tarafının dayanıklı durumda olmadığı belirtilmiştir (Schefer 2000: 229).

İzmit kenti *Nichomedie* adıyla kayda değer bir kent olarak geçmektedir. Bertrandon de la Broquiére, *Lenguo* adındaki körfezin ucunda bir liman yer aldığını ve körfezin bir ok atımı genişliğinde olduğunu yazmıştır (Schefer 2000: 205).

Seyahatnamenin Ege Bölgesi ile ilgili bölümünde *Ayne* kenti anlatılmaktadır. 15. yüzyılda *Ayne* (Ainos, Enos/Inoz) olarak adlandırılan bu kent, bir Ceneviz prensliği idi. Deniz kıyısı ve ırmak (Meriç Nehri) arasında yer alan bu kentin limanı ile ilgili bilgi yazılmamıştır (Schefer 2000: 232).

Bertrandon de la Broquiére, *Corfo*/Korfu seyahatinin notlarında limanın iyi durumda olduğunu belirtmiştir. Burada Venediklilerin iki sarayı da bulunmaktadır. *Korfu*’nun ardından Mora Yarımadası’nda, Venediklilere ait *Moudon/ Modon* adında bir kenti ziyaret etmiştir. Burada da limanla ilgili ayrıntılı bilgi vermeyerek yalnızca iyi bir limanı olduğunu belirtmiştir (Schefer 2000: 106).

Kilikya kıyılarının önemli liman kenti Korykos da seyahatnamede geçmektedir. Kentin şarap ve buğday ürettiğini, deniz kıyısında Kıbrıs kralına ait bir şato bulunduğunu öğreniyoruz (Broquiére 2000: 177). Ayrıca Tarsus’tan *Corco* olarak da anılan *Korykos*’a kadar, kıyıda içerideki kent (olasılıkla Silifke) dahil olmak üzere Kıbrıs kralına aitti ve burada Zabart adlı bir liman bulunmaktaydı (Schefer 2000: 189).

Girit Adası, seyahatnamede *çok verimli ve güzel bir ada* olarak tanımlanmakta ve Candie adıyla geçmektedir. Venedik senyörlüğüne bağlı bir dükün yönettiği kentin halkı denizciydi ve *“şehrin iyi bir kapalı limanı vardı.”* (Schefer 2000: 106).

Bertrandon de la Broquiére, Rodos Adası’na kısa süre için demirleyen gemisinden inerek sadece kenti görebilmiştir. Ancak Kıbrıs’a ulaştığında harap *Baffe/Baflo* kentinin limanının iyi olmadığını, gemilerin yanaşabilmesi için yeterince derin bir liman havuzu bulunmadığını belirtmiştir (Schefer 2000: 107).

Seyahatname’nin Doğu Akdeniz ile ilgili bölümünde Jaffe/Yafa kenti ve limanından söz edilmektedir. Bertrandon de la Broquiére, buradan bir sandalla *Baruth*’a giden yola, oradan Acre’ya ulaşmıştır. Geçmişe göre daha küçük bir kent olarak görülen Acre kentinin limanı, iyi, derin ve barınaklı olarak tanımlanmıştır (Schefer 2000: 121). İlerleyen bölümlerde iyi bir limanı olan surlarla çevrelenmiş Sûr kentinden, oldukça iyi bir limanı olduğu belirtilen *Saiette*’den *Sydon/Sidon* geçtiğini ve Baruth’a (Beyrut) ulaştığını anlatmıştır. Seyyah, Beyrut’ta bir bölümü liman içinde kalmış bir kale ve şatodan söz etmektedir. Kentin limanı gemiler için barınaklı ve “mükemmel” bir yerdi (Schefer 2000: 121-123).

Seyahatname’de Akdeniz ticaretiyle ilgili bilgiler de yer almıştır. Örneğin Bertrandon Şam’a geldiğinde Fransız, Venedikli, Cenevizli, Floransalı, Katalonyalı tüccarla karşılaştığını yazmıştır. Yine Şam’da karşılaştığı bir Fransız’dan, İskenderiye’ye gitmiş olan Narbonne ticaret gemisinin Beyrut’a geri döneceği bilgisini almıştır (Schefer 2000: 125).

Şam’daki diğer bir notta ise seyyah, bir Cenevizli tüccarın Şam valisi tarafından Kırım’da *Kefe* Limanı’na gönderileceğini belirtmiştir. Venedikliler ve Cenevizlilerin o devirde Müslümanlara satılmak üzere esir ticareti yaptıkları bilinmektedir (Schefer 2000: 152).

Levant kıyılarındaki liman kentlerinden Sayda ve Sûr, Bertrandon’un kitabında yer almaktadır. *Sayet/ Sayda* kentinin deniz kıyısında olmakla beraber sadece kara tarafının kapalı olduğu belirtilmektedir. Sûr kentiyle ilgili olarak deniz kıyısında olması ve Magriplilerin Sour adıyla anmaları dışında bilgi verilmemiştir (Schefer 2000: 133).

1432’de meydana gelen bir olay, seyyahın notları arasında yer almaktadır. Frankların Trablus limanına baskın düzenlemeleri nedeniyle Magripli sultan, Şam’da ve Suriye’deki Cenevizli ve Katalonyalıların toplanması ve gemilerine el konulmasını emretmişti. Bu emirle birlikte “*Tarante prensinin bir kadırgası ve daha küçük iki teknesi, Suriye’nin Trablus limanı önlerinde bir Magrip gemisine el konulmuştu.*” (Schefer 2000: 143).

Osmanlı Devri

Petrus Gyllius

Fransa kralı I. François’nın doğuya gönderdiği heyetle birlikte 1544 yılında İstanbul’a gelen Petrus Gyllius, 1547 yılına kadar burada kalmıştır. 1548 yılında Kanuni Sultan Süleyman’ın İran seferine katılmış, 1550 yılında yine İstanbul’a dönmüş, buradan aynı yıl Fransa’ya geri dönmek için yola çıktığı ve Roma ‘da 1555 yılında öldüğü bilinmektedir. (Gyllius 2000: 15)

Gyllius, Haliç’i anlatırken bu körfezin uzunluğunun Strabon’da – kendi ölçümüne benzer olarak 60 stadion olarak geçtiğini, Prokopios’ta ise körfezin çevresinin 40 stadion olduğunu, bunun da gerçek ölçüden uzak olduğunu belirtmiştir. Haliç’in derinliği ise 20-40 passus arasında değişmektedir. Yazarın kayıtlarından Haliç’in o devirde de siltasyon (birikme) sorunu yaşadığını kanıtlamaktadır. Gemilerin bataklık bölümlere yönelmelerini engellemek amacıyla sabit sırıklar yerleştirilmiştir (Gyllius 2000: 53). Buna rağmen Gyllius, Boğaziçi’nde çok sayıda limana sahip otuzdan fazla koydan oluşmasına karşın Altın Boynuz anlamına gelen Khrysokeras’ın bir başka deyişle Cornucopia’nın (bolluk boynuzu) üstünlüğünü belirtmiştir (Gyllius 2000: 21).

Bosphorus veya Boğaziçi’ni tanımlarken seyir için elverişsiz olacak biçimde düz olmadığını, doğal olarak kavisli ilerlediğini, meander gibi büklümler oluşturmadığını yazmıştır. Deniz suyunun sakin akmasını sağlayan burunlar ve çıkıntılar doğal limanların oluşmasına olanak sağlamıştır (Gyllius 2000: 43).

Petrus Gyllius, Boğaziçi’nin doğal yapısını, liman ve iskelelerini anlatmaya Avrupa kıyılarından başlamıştır. Bazı yer adlarını farklı kaynaklarla karşılaştırarak kendi yorumlarını eklemiştir. Örneğin Hestiai, Polybios’un da yazdığına göre, Mikhaelion Koyu’nu kuzeyden kuşatan burunda yer almaktaydı. Buna kanıt olarak Byzantionlu Dionysios’u göstermiştir. Hestiai burnu (günümüzde Akıntı Burnu), doğal olarak korunaklı bir limana sahiptir (Gyllius 2000: 103).

Boğaziçi’nin Avrupa kıyılarında yer alan Leosthenion Koyu, günümüzdeki adıyla İstinye, çok sayıda limana sahip oluşuyla dikkat çekmektedir. İstinye Koyu’nun derin oluşu gemilerin kıyıya yaklaşmalarına olanak sağlamaktaydı. Ayrıca koyun sol tarafı girişten 1000 passus yüksek, dik ve sarp bir kıyı biçiminde tanımlanmıştır (Gyllius 2000: 123).

Gyllius, İstinye Koyu’nu “Boğaz’ın öteki Haliç’i” olarak tanımlamıştır. Khrysokeras (Haliç) Koyu’ndan sonra ikinci büyük ve gemiler için güvenli körfez buradadır (Gyllius 2000: 125). Yine aynı kıyı üzerinde Tarabya civarında liman bulunduğu anlaşılmaktadır. Gyllius, Pharmakias (Therapia), İstinye Koyu ile Tarabya Koyu’nun ilerisinde yer alan Bathykolpos (derin koy), arasında limanın güzelliğinin yanı sıra balıklarının bol oluşunu da notlarına eklemiştir (Gyllius 2000: 130).

Avrupa kıyısında yer alan Byzantion Hieron’u ile ilgili bölüm, mendirek inşalarıyla ilgili bilgi sağlamaktadır. Burada bir kalenin varlığından da söz etmiştir. Yunanlar bu limana *Pontos Eukseinos* (Karadeniz) dolayısıyla *Mauro Molos* (kara mendirek) adını vermişleridir. *Mauro Molos* Limanı, Avrupa Hieron’u aşağısında yer almaktaydı. Burada Asya Hieronu’ndaki gibi doğal liman olmadığını da Gyllius’tan öğreniyoruz. Ayrıca Byzantionlular, Boğaz’dan Karadeniz’e geçişi önlemek için kıyıya mendirekler inşa ettiklerini anlatmıştır. Bu mendirekten Asya Hieronu’na kadar zincir gerilmekteydi. 16. yüzyılda bu mendirek kalıntılarının ticari amaçlı iskeleler olarak kullanıldığı gözlenmiştir (Gyllius 2000: 145).

Asya Hieronu'nda ise güneyden çeviren alt bölümde iyi ve derin bir liman bulunmaktadır. Hieron'nun burnu bu kayda değer limanı kuzey ve doğu rüzgarlarından korumaktaydı (Gyllius 2000: 203).

Gyllius, Dionysios Bizantinos'ta *Efeslilerin Limanı* olarak geçen limanın Büyük Aphosiastis ve Küçük Aphosiastis adlarıyla bir burun tarafından ayrılan iki liman olduğunu belirlemiştir. Karadeniz'de Boğaz'a girişte Avrupa kıyısında yer alan bu küçük ve limana sahip olan koy, Myrileios koyu olarak da adlandırılmaktaydı. Gyllius, iki liman arasındaki uzaklığı 200 passus olarak ölçmüştür. (Gyllius 2000: 15)

Tarihi kaynaklarda geçen Aphrodisios Limanı, Gyllius'a göre Lykia Limanı'na daha yakındı. Bu iki antik topluluğun yerleştiği liman alanlarından Efeslilerin Limanı Artemis Phosphoros kültü ile kayıtlara geçmişti. Gyllius, Lykialıların Limanı'nda Aphrodite kültürünün olduğunu ileri sürer. Ancak 16. yüzyılda bu limanların ve kültürlerin kalıntılarında söz edilememektedir (Gyllius 2000: 152-153).

Gyllius'un Asya kıyılarına ilişkin kayıtlarında Sophianai sahil sarayının kalıntılarında söz edilmektedir. Khrysokeramos ya da günümüzdeki adıyla Kuzguncuk'ta toprak altından büyük dikdörtgen temel taşlarının çıkarıldığını gören seyyah, bu kalıntıların bir kaleye ve Sophianai sarayına veya daha eski saraylara ait olduklarını öne sürmüştür (Gyllius 2000: 220).

Stephanos Byzantios'un kitabında ise Karadeniz'in ağzına çok yakın sağda kurulmuş bir liman olan Çılgın Daphne, Gyllius'a göre soldadır ve Sergios olarak adlandırılmaktadır (Gyllius 2000: 92).

Gyllius, Asya kıyısının iki büyük ve önemli limanından biri olan *Khrysopolis*'de (Üsküdar) önceki dönemlerde Atinalıların otuz adet üç sıra kürekli gemi demirlediğini ve Khalkedonluların tersanesi bulunduğunu hatırlatmaktadır. Ayrıca limanın kalıntılarının Kanuni Sultan Süleyman'ın kızının yaptırdığı cami (Mihrimah Sultan Camii) ve imaret inşası sırasında liman kalıntılarının yıkıldığını gördüğünü kaydetmiştir (Gyllius 2000: 224).

Gyllius, Khalkedon ya da günümüzdeki adıyla Kadıköy'ün yarımadasını kuşatan kıstağın her iki yanında halen iki liman bulunduğunu yazmıştır. Önceki dönemlerde limanın ve demirleme yerlerinin bulunduğu koyda (Haydarpaşa İskelesi'nin bulunduğu yerdedir) mendirek kalıntılarının bulunduğunu da belirtmiştir (Gyllius 2000: 229-230).

Khalkedon Limanı'nın güneyden kuzeye doğru uzandığını gözlemleyen Gyllius, liman kalıntılarındaki taşların yerlerinden taşındığını, liman havuzunun ancak kayıkların girebileceği sığ ve kumsal bir alan olduğunu yazmıştır. Burada tarihi kaynaklardan Appianos'a başvurarak Khalkedon Limanı'nın altmıştan fazla geminin demirleyebileceği geniş bir liman olduğunu eklemiştir (Gyllius 2000: 234).

Gyllius'un yine antik kaynakları gözeterek yaptığı araştırmada Asya kıyısındaki *Heraia*'nın *Ioannes Kalamote* Burnu'nda (günümüzde Fenerbahçe Burnu) bulunduğunu saptamıştır. Prokopios'un Yapılar kitabında da söz ettiği *Heraia*'da Iustinianos'un Hiereia veya Hiereion adıyla yaptırdığı bir saray ve liman bulunmaktaydı. Gyllius, yine Prokopios'a dayanarak Iustinianos'un yaptırdığı *Eutropiou* limanının Khalkedon Limanı olduğunu öne sürmüştür. İki limanın mendirek kalıntılarının yanı sıra halen kullanılan demirleme yerlerinin bulunduğunu kaydetmiştir (Gyllius 2000: 236).

Marmara Denizi adalarından Sivriada ile ilgili notlarında limanın adanın doğusunda yer aldığını ve ancak limana ait dalgakıran kalıntılarının görülebildiğini yazmıştır (Gyllius 2000: 239).

Petrus Gyllius, seyahatnamesinin İstanbul Boğazı'nı anlattığı bölümünde Strabon, Plinius, Dionysios Bizantinos, Byzantionlu Stephanos, Prokopios gibi tarihi kaynaklara atıflarda bulunmuştur.

Francis Beaufort

Tuğgeneral Sir Francis Beaufort, hidrografi çalışmaları yapması ve bölgenin haritasının çıkarılması için 1812 yılında Anadolu'da gerçekleştirdiği seyahatin notlarını Karamania adlı kitabında bir araya getirmiştir. Seyahatinde antik kaynaklardan yararlanmışır. Örneğin Patara ile ilgili gözlemlerinde Strabon'un ve Livius'un kayıtlarından yararlanmışır. Antik kaynaklar, burada bir liman bulunduğunu belirtmektedir. Ancak Beaufort limanın kum ve çalı yığınlarıyla kapanmış bir bataklık ve kumsal görünümünde olduğunu anlatmaktadır. Ayrıca kum yığınının ören yeri ile Ksanthos Irmağı arasında bir tepelik yüksekliğine ulaştığını eklemiştir (Beaufort 2002: 5-7).

Aynı kıyı şeridi üzerindeki *Kalamaki* (günümüzde Kalkan), *Patara*'nın 2 mil doğusundadır. Beaufort, bu limanın Livius'un Roma donanmasının Patara'ya saldırmadan önce demirlediği *Phoinikos* Limanı tanımına uyduğunu belirtmiştir (Beaufort 2002: 7).

Beaufort'un uğradığı *Kastelorizo* (Meis) Adası'nın doğusundaki kent ve liman, 19. yüzyılda da ticari ve ulaşım amaçlı olarak kullanımı sürdürülen limanlara örnektir. Meis adasının limanını küçük ve rahat olarak tanımlayan Beaufort, limanın tüccar gemileri için uygun olduğunu belirtir. Kentin liman hakim iki kalesi bulunmaktaydı. Meis adası, Megiste adıyla Livius, Plinius ve Ptolemaios kaynaklarında da geçmekteydi. Antik devirde Mısır'ın İskenderiye kenti ve Anadolu arasında yakacak kereste ticaretinin önemli bir durağı olara kayıtlara geçmiştir (Beaufort 2002: 7-12).

Kaş, Beaufort'un kayıtlarında *Sevedo* adıyla geçmektedir. Bu liman, denize doğru uzanan kayalık bir dil ve bir savaş gemisinin bile demir atabileceği derin bir liman havuzuna sahiptir (Beaufort 2002: 13).

Vathy Limanı ya da günümüzdeki adıyla Bucak Denizi, dar ve derin bir liman havuzuna sahiptir. Burada da limanın kuzey kıyısında kaya mezarlarının varlığından söz edilmektedir (Beaufort 2002: 13).

Kekova veya Beaufort'ta geçen adıyla *Kakava* koyu, Kekova Adası ile iki limandan oluşmaktaydı. Beaufort, burada bir kalenin kalıntılarında da söz etmektedir (Beaufort 2002: 24-25). Ayrıca buradaki ada ve koyların bol oluşu, ürünlerin yüklenmesi ve boşaltılması için kolaylık sağlayacaktır. Beaufort, Suriye kıyılarına kadar her yönden karayla çevrelenmiş liman örneğinin bulunmadığını da belirtmiştir (Beaufort 2002: 24-25).

Günümüzdeki adıyla Üçağz Limanı, *Tristomo* Limanı adıyla kaydedilmiştir. Beaufort bu limanı iki mil uzunluğunda ve bir ucu sığ olmasına karşın *mükemmel* olarak tanımlamıştır (Beaufort 2002: 22-23).

Beaufort, *Andriake*'yi anlatırken Appianos'un İç Savaşlar kitabına atıfta bulunmuştur. Bu bölümden *Andriake*'nin *Myra*'nın (günümüzde Demre) limanı olduğu anlaşılmaktadır. Appianos'a göre *Lucullus*, limanı kapatan zinciri kırdıktan sonra nehirden yukarı ulaşarak kenti yağmaladığını anlatmıştır (Beaufort 2002: 28-29).

Aynı kıyı şeridinde yer alan *Adrasan* ise Ceneviz Limanı olarak anılmaktaydı ve terk edilmiş görünümlü birkaç ev yerleşimine sahip, küçük bir koy biçimindeydi (Beaufort 2002: 42-43).

Beaufort, *Phaselis* ile ilgili ayrıntılı bilgi vermiştir. Tahtalı'da yarımada üzerinde üç limana ve bir göle sahip olan *Phaselis* kentinin kalıntılarını ziyaret etmiştir. Yazarın tanımlamasına göre, ana limanın kistağının batısında taş bir rıhtım bulunmaktaydı. Ancak bu rıhtım sular altında kalmıştı. Diğer iki limanın doğuda yer aldığını yazan Beaufort, limanlardan birini kapılarla kapatılmış dar girişliyle küçük bir liman olarak tanımlamıştır. Söz konusu küçük limanın köşeli rıhtımın dış kenarında bir kaya yer almaktadır. Üçüncü liman göle uzanan bir konumdadır. Yazar, burada uzun ve kırık bir *resif* gözlemlemiştir. Bu resifin mendirek temeli olduğu olasılığının yanında bu limanın hiçbir yapay koruma yapısına sahip olmayan küçük bir kıyı girintisi olarak da yorumlanmıştır. Burada küçük doğu limanından tiyatro ve diğer kent yapılarına uzanan bir mermer cadde yer almaktadır (Beaufort 2002: 28-60).

Knidos, buradaki en ilginç doğal yapılardan biri üzerinde kurulmuştur. Beaufort'un başvurduğu Strabon'a göre *Krio Burnu*, önceleri bir ada iken, daha sonra taşlık bir yol ile *Knidos* kentine bağlanmıştır. Bu kıstağın her iki yanında birer yapay liman bulunmaktadır. Küçük olan liman, yüksek iskelenin arasında dar bir girişe sahiptir ve burası *triremeler* için – Strabon'un da yazdığı gibi demirleme yeri olarak kullanılmaktaydı. Beaufort, güney büyük limanın iki çapraz mendirekle oluşturulduğunu, ayrıca su altında ve su üstünde kalıntıların görüldüğünü söylemektedir (Beaufort 2002: 79-80).

Kos limanı, Beaufort'un kumla dolmuş ve kentin kuzeyine doğru bir buçuk mil kadar uzanan alüvyonlu sığ bir uç oluşturmuş olarak tanımlanmıştır (Beaufort 2002: 90). Burada bütün Ege ve Akdeniz bölgesinde nehirlerin, rüzgarların kum ve alüvyon taşınması sonucunda kapanan limanların bir örneği daha görülmektedir. *Adalia* limanı, yazarın ziyaretinde uçlarında birer kulenin yıkıntısı görülen iki taş rıhtımdan oluşmaktaydı (Beaufort 2002: 128).

Beaufort'un Lara izlenimlerinin aslında Attaleia'nın doğusundaki *Magydos* kentine ait olduğu anlaşılmıştır. Burada mendireklerin çevirdikleri alanın bir köşesinde açık bir giriş kalacak biçimde dik açıyla inşa edildiğini belirtmiştir. Büyük mendireğin çok az kalıntısının kaldığını kaydeden yazar, bu büyük yapının denizin yıkıcı dalgalarını önleyen birincil yapı olduğunu belirtmiştir. Ayrıca liman havuzunun ziyaret ettiği dönemde moloz ve kumla kaplanmış olmasına karşın yine de derin olduğunu yazmıştır. Limanın kordon boyunda ise rıhtım kalıntılarının yer aldığını, “antik yapı taşları ile sütun ve heykel parçalarının örttüğü yumuşak bir eğimle yükseldiğini” söylemektedir (Beaufort 2002: 137-139).

Yazar, Side kentine yaptığı ziyarette kalenin üçü deniz, biri kara tarafında dört giriş kapısı olduğunu kaydetmiştir. Deniz kapılarının “ana giriş açıklıkları sonradan kapatılan iki paralel duvar arasından geçerek geniş bir iskele ile rıhtım kalıntılarında kuzeybatıya doğru uzanan iki küçük dalga kırana karşılık gelir.” (Beaufort 2002: 146). Yarımadanın en ucunda çifte limanla bağlantılı olduğu düşünülen giriş surlarından hiçbir kalıntı görememiştir. Ayrıca üçüncü deniz kapısının varlığını güneydeki küçük körfezin yukarısına uzanan merdivenin varlığıyla saptanmıştır (Beaufort 2002: 146).

Beaufort, *Side*'nin üçüncü bir mendireğinin daha olduğunu kaydetmiştir. Ayrıca yarımadanın ucunda iki yapay liman daha bulunduğunu söylemektedir. Bu limanlar kıyıda daha açıkta, daha derin ve böylelikle büyük tekneler için daha uygun limanlardı. Bu limanlardan biri biçimsiz büyük kayalardan oluşturulmuş bir mendireğe sahiptir. İkinci limanın yaklaşık 200 yarda uzunluğunda ve yontulmuş taşlardan inşa edilmiş ve iç bükey yüzü denize dönük olan bir mendirek kalmıştı. Beaufort, bu mendireğin limanı çevreleyen bir kolu daha bulunduğunu öne sürmüştür. Bu savını kısmen deniz altında görülen siyah kayalardan bir sırt kalıntısıyla desteklemektedir. Ayrıca bu iki limanın bir zamanlar tek liman olduğunu, aradaki duvarın ise dış mendireğin deniz etkisiyle yıkılmasından sonra inşa edilmiş olabileceğini söylemektedir. Böylelikle limanın 500 yarda kadar uzunlukta ve büyük gemilerin demirleyebileceği kadar geniş olduğu ortaya çıkmaktadır (Beaufort 2002: 157-158).

Karadran veya Kaledıran adıyla anılan yörede Beaufort, Strabon'da *Platanistes* adıyla kayalık kıyı üzerinde *Kragos* ile *Anemorion* arasına olduğunu kaydettiği *Khadros* hisarı ve limanı olduğunu öne sürmüştür (Beaufort 2002: 193).

Kızliman Burnu ise katmanlaşmış kireç taşından oluşmuş dikey uçurumları ile tanımlanmıştır (Beaufort 2002: 206). Burada bir liman varlığından veya olasılığından söz edilmemiştir.

Kilindere ya da *Kelenderis*, Türklerin yerleşmiş olduğu küçük bir liman olarak tanımlanmıştır. Burası aynı zamanda *Melania*'dan sonra İstanbul'dan Kıbrıs'a giden kuryelerin gemiye bindikleri limandır (Beaufort 2002: 207).

Beaufort, Silifke’de Ağa Limanı’nı kalıntılarıyla birlikte kaydetmiştir. *Küçük ve korunaklı* bir koy olan limanın küçük, sekizgen planlı, köşelerinde kuleleri bulunan bir hisarı da bulunmaktadır (Beaufort 2002: 218-219).

Sonuç olarak; İÖ I. yüzyıldan 19. yüzyıla kadar Roma ve Bizans kentlerini veya yalnızca kentlerin limanlarını konu almış sayısız çalışma bulunmaktadır. Bu konu limanlar bakımından ele alındığında günümüze ulaşmış ve ulaşmamış liman örneklerinin değerlendirme biçimlerine bakıldığında öncelikle teknik terimlerin ve deyimlerin ön planda olduğu anlaşılmaktadır. Örneğin, *iyi bir liman, korunaklı bir liman, rüzgarlara açık liman, kapalı liman (limen kleistos), doğal resif, mendirek veya dalgakıran* yapılarının bulunup bulunmaması, rıhtımın varlığı ve diğer kalıntıların belirtilmesi ait oldukları dönem gözetilmeksizin bu konudaki tarihsel kaynakların ortak noktalarını oluşturmaktadır. Bu anlatım biçimlerinin yüzyıllar içinde değişmemesi denizcilik ile ilgili konularda bir dil oluştuğunu göstermektedir. Bu dil yalnız teknik terimlerde değil, limanların *büyük* veya *küçük, iyi, korunaklı* veya *kullanışlı* olmalarıyla ortak bir betim dilini de oluşturmaktadır.

KAYNAKÇA

- Anna Komnena (1996) *Alexiad*, (çev. B. Umar), İstanbul: İnkılap Kitabevi.
- Beaufort, F. (2002) *Karamanya*, (çev. A. Neyzi, D. Türker), Antalya: Suna-İnan Kıraç Akdeniz Medeniyetleri Araştırma Enstitüsü.
- Demirkent, I. (hızl.), (2006) *Niketas Khoniates’in Historia’sı (1180-1195)*, İstanbul: Dünya Kitapları.
- Demirkent, I. (hızl.), (2001) *Ioannes Kinnamos’un Historia’sı (1118-1176)*, Ankara: TTK.
- Dionysios Byzantios, (2010) *Boğaziçi’nde Bir Gezinti*, (çev. M. F. Yavuz), İstanbul: YKY
- Doukas (2008) *Tarih: Anadolu ve Rumeli*, (çev. B. Umar), İstanbul: Arkeoloji ve Sanat Yayınları.
- Gyllius, P. (2000) *İstanbul Boğazı*, (çev. E. Özbayoğlu), İstanbul: Eren Yayıncılık.
- Ibn Batuta, (1958) *The Travels of Ibn Batuta AD 1325-1354*, vol.I, (çev. H.A R. Gibb), Cambridge: Cambridge University Press.
- Malalas, J. (1986) *The Cronicle of John Malalas*, (çev. E. Jeffreys, M. Jeffreys, R. Scott), Melbourne.
- Müller-Wiener, W. (1998) *Bizans’tan Osmanlı’ya İstanbul Limanı*, (çev. E. Özbek), İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2.bs.
- Procopius, “Buildings”, 01.03.2014
http://penelope.uchicago.edu/Thayer/e/Roman/Texts/Procopius/Buildings/1C*.html
- Procopius, “Buildings”, 01.03.2014,
http://penelope.uchicago.edu/Thayer/e/Roman/Texts/Procopius/Buildings/4C*.html
- Procopius, “Buildings”, 01.03.2014
http://penelope.uchicago.edu/Thayer/e/Roman/Texts/Procopius/Buildings/6*.html
- Procopius, (1994) *İstanbul’da İustinianus Döneminde Yapılar: Birinci Kitap*, (çev. E. Özbayoğlu), İstanbul: Arkeoloji ve Sanat Yayınları.
- Schefer Ch. (ed.) (2000) *Bertrandon de la Broquière’in Denizaşırı Seyahati*, (çev. İ. Arda), İstanbul: Eren Yayıncılık.
- Strabon (2009), *Antik Anadolu Coğrafyası Kitap: XII-XIII-XIV: Geographika*, (çev. Prof. Dr. Adnan Pekman), İstanbul: Arkeoloji ve Sanat Yayınları, 6. bs.