

ULUSLARARASI AVCILAR SEMPOZYUMU / INTERNATIONAL SYMPOSIUM ON AVCILAR

BÜTÜN YOLLAR AVCILAR'DAN GEÇER

ALL ROADS PASS THROUGH AVCILAR

15-16 MART / MARCH 2018



AVCILAR BELEDİYESİ KATKILARIYLA



ALEV YAYINLARI

ULUSLARARASI AVCILAR SEMPOZYUMU / INTERNATIONAL SYMPOSIUM ON AVCILAR

BÜTÜN YOLLAR AVCILAR'DAN GEÇER

ALL ROADS PASS THROUGH AVCILAR

15-16 MART / MARCH 2018



AVCILAR BELEDİYESİ KÜLTÜR HİZMETİDİR

Yayın No: 8



ALEV YAYINLARI

BÜTÜN YOLLAR AVCILAR'DAN GEÇER

Yayın Sahibi
ALEV YAYINLARI

Editör
ŞENGÜL AYDINGÜN
YUSUF BENLİ
AYBERK ENEZ

Yayına Hazırlayan
AHMET KOÇAK

Grafik Tasarım / Kapak
TEKİN ZENGİN

Fotoğraf Arşivleri
ÖZCAN TETİK
FİRUZKÖY VAKFI

Mayıs 2018

ISBN: 978-975-335-068-6

Alev Yayınları

Genel Ajans Basım, Dağıtım, Organizasyon Ltd. Şti.
Nine Hatun Mah., Horasan Cad. No: 23/B 34220 Esenler - İstanbul
Tel / Faks: +90 (0) 212 646 41 11
E-posta: alev.yayin@gmail.com
Yayıncı Sertifika No: 17134

Baskı-Cilt

Saner Basım Hizmetleri San. ve Tic. Ltd. Şti.
Maltepe Mah. Litros Yolu 2. Mat. Sit. No:2/4 2BC3/4 Zeytinburnu, İstanbul
Tel: +90 212.674 10 51
Fax: 90 212.612 79 27
E-mail: info@sanermatbaacilik.com
Sertifika No - 35382

Tüm hakları saklıdır. Bu kitabın tamamı ya da bir kısmı 5846 Sayılı Yasa'nın hükümlerine göre, kitabı yayımlayan Alev Yayınlar'ın ve yazarının izni olmaksızın, elektronik, mekanik, fotokopi ya da herhangi bir kayıt sistemi ile çoğaltılamaz, yayımlanamaz, depolanamaz. Makalelerin içeriği ile ilgili sorumluluklar yazarlara aittir.

SEMPOZYUM DÜZENLEME KURULU

Dr. Handan TOPRAK BENLİ

Yavuz ERGUN

Onur GÜLİN

Sibel ÖZKAN

Özlem YÜKSEL

Selin TAŞDEMİR

Ayberk ENEZ

SEMPOZYUM BİLİM KURULU

Prof. Dr. Haluk EYİDOĞAN

Prof. Dr. Şükrü ERSOY

Prof. Dr. Mustafa Hamdi SAYAR

Prof. Dr. Andreas KÜLZER

Prof. Dr. Blazej STANISLAWSKI

Prof. Gosciwit MALINOWSKI

Prof. Dr. Aynur Koçak

Doç. Dr. Şengül AYDINGÜN

Dr. Şeniz ATİK

Dr. Hasan DEĞİRMENCİ

R. Haldun AYDINGÜN

Asuman YARKIN

Konrad SZYMANSKI

İÇİNDEKİLER

Sempozyum Açılış Konuşması Bütün Yollar Avcılar'dan Geçer Dr. Handan TOPRAK BENLİ	7
Amindos Çiftliği'nden Avcılar Merkez Mahallesi'ne İsmail DİNÇTÜRK	13
Göçler İle Gelenler - Firuzköy Dr. Hasan DEĞİRMENCİ	29
Firuzköy'de Yerleşim ve Yaşama Bakış Celal BİLGİN	41
Avcılar'da Eğitim, Kültür ve Sanat Onur GÜLİN	49
Avcılar'da Şehirleşme ve Çevre Sibel ÖZKAN	57
Bütün Yollar Avcılar'dan Geçer (Nüfus ve Beşeri Durum) Yunus ARIKAN	71
İstanbul'un İlk "Örenyeri ve Kent Parkı"; Bathonea Projesi "First Archaeological and Metropolitan Park" of Istanbul Bathonea Project Asuman YARKIN	81
Tufan Miti İzinde Küçükçekmece Gölü Efsanesi The Legend of Küçükçekmece Lake in Impression of the Flood Myths Prof. Dr. Aynur KOÇAK	95
Avcılar'da Çağlar Boyunca Uluslararası Bir Aktarma Limanı (Bathonea) An International Transshipment Port through Ages (Bathonea) Haldun AYDINGÜN	105
Avcılar'ın Deprem Tarihi ve Gelecekteki Tehlikeler Hakkında Öngörüler The History of Earthquakes in Avcılar and Predictions about the Future Risks Prof. Dr. Haluk EYİDOĞAN	115
Avcılar'da Afet Yönetimi ve Bilinci Disaster Management and Knowledge in Avcılar Dr. Oğuz GÜNDOĞDU, Özden IŞIK, İbrahim BERBER	125
Avcılar İlçesi ve Çevresinin Nadir Çiçekleri Rare Plants of Avcılar Village and Surroundings Prof. Dr. Tamer ÖZCAN	137
İklim Bağlamında Dünya Afet Tarihine Bir Bakış ve İnsan An Overview of the Disaster History of the World in the Context of Climate and Human Prof. Dr. Şükrü ERSOY	147

Avcılar İlçesinin Jeomorfolojisi Geomorphology of Avcılar Dr. T. Ahmet ERTEK, Dr. Hakan KAYA	159
Avcılar'ın Sumruları (Sterninae) Bülent ŞEKER	173
Vikingler Avcılar'da, "Varangianların Yolu Projesi" Vikings in Avcılar, "Project of the Varangian's Way" Prof. Dr. Błażej STANISŁAWSKI	175
Cult Centers of St. Mamas in Constantine Porphyrogenitus' Works Side Remarks From the Project: Istanbul / Constantinople Constantine Porphyrogenitus'un Çalışmalarında Aziz Mamas Kült Merkezleri Istanbul / Constantinople Konrad SZYMAŃSKI	189
Bathynias Bathynias Olga WEĞLARZ	201
istanbul'da Aziz Mamas Kalıntıları Relics of St. Mammes in Istanbul Tomasz PEŁECH	211
Avcılar Kıyılarında Denizel Arkeoloji Çalışmaları Doç. Dr. Hakan ÖNİZ, Doç. Dr. Şengül AYDINGÜN, Günay DÖNMEZ	221
Küçükçekmece Göl Havzası (Bathonea?) Buluntuları Işığında Sosyal Yaşam Kurguları Dr. Şeniz ATİK	229
Antik Çağ ve Erken Ortaçağ'da Doğu Trakya Tarihi The History of Eastern Thrace in Late Antiquity and the Early Middle Ages Prof. Dr. Andreas KÜLZER	243
Arkeolojik Verilerle Avcılar'ın Yüz Binlerce Yıl Öncesine Uzanan Geçmişi Hundred Thousands Years of Avcılar's History as Discovered Through Archaeological Researches Doç. Dr. Şengül AYDINGÜN	263
Sempozyum Kapanış Konuşması BATHONEA ARKEOPARK PROJESİ Dr. Handan TOPRAK BENLİ	315

Avcılar'da Çağlar Boyunca Uluslararası Bir Aktarma Limanı (Bathonea)

An International Transshipment Port through Ages (Bathonea)

Haldun AYDINGÜN*

Özet

Avcılar ilçesinin doğu sınırı Küçükçekmece gölüyle başlar. Göl, geçmişte Marmara Denizi'ne uzanan bir koy durumundadır. Koy ağzı zamanla daralıp lagün haline gelmiştir. Günümüzde dar bir kanalla Marmara denizine bağlılığı sürmektedir. Küçükçekmece Gölü İstanbul Boğazı'nın 20 km batısında hem Anadolu – Balkanlar Avrupa kara yollarının hem de Ege – Karadeniz deniz yollarının üzerinde bulunan, çok önemli bir stratejik konuma sahiptir. İstanbul Tarih Öncesi Araştırmaları (İTA) kapsamında 2007 ve 2008 yılında gölün kuzey batısında Avcılar Firuzköy Yarımadasında yürütülen yüzey araştırmalarında kıyı boyunca teras duvarları tespit edilmiştir. Ayrıca göl içinde kalmış bir mendirek ve deniz feneri kalıntıları da fark edilmiştir. 2009 yılından itibaren devam eden Küçükçekmece Göl Havzası Bathonea kazılarında çalışmalar ilerledikçe biri büyük biri daha küçük iki limanın yanı sıra ,kıyı duvarları ile ilgili ilişkili yapı kalıntıları ortaya çıkarılmıştır. Bu kalıntılar M.Ö. 4-3 yy'lara tarihlenen, önemli bir liman alt yapısının varlığına işaret etmiştir. Bu durumda sorulması gereken temel soru, günümüzden yaklaşık 2400 yıl önce insanların çok büyük zahmetlere girip bu alt yapıyı hangi amaçla hazırlamış olduklarıdır. Bu yazıda bu soruya bir yanıt olarak, Avcılar Firuzköy'deki antik limanların Helenistik Dönemde ve daha sonraki yüzyıllarda da Ege ile Karadeniz arasındaki ticarete önemli bir görev üstlenmiş "re-export - aktarma" limanı olabileceği konusu ele alınacaktır.

Anahtar Kelimeler:

İstanbul, Avcılar, Firuzköy, Bathonea, Antik Liman

Abstract

Küçükçekmece Lake forms the eastern border of Avcılar County. The lake, now a lagoon, was a bay opening to Marmara Sea in the past. But there is still connection with the help of the Menekşe channel. Küçükçekmece Lake is situated on a very strategically important position on the crossroads of Anatolia-Balkans land roads and Aegean-Black Sea sea lanes. Within the scope of Istanbul Prehistoric Research Project's (İTA) land surveys, during the seasons of 2007 and 2008 coastal walls were discovered in Avcılar's Firuzköy peninsula. Additionally a jetty inside the lake's water and the remains of a lighthouse were also brought to day light. Within the works of Küçükçekmece

* Mühendis-Arkeolog, Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Arkeoloji Anabilim Dalı Doktorantı, haldunaydingun@hotmail.com

Lake's Basin, Bathonea Excavations which started during the season of 2009 two harbors and a number of coastal buildings were recovered. These ruins show the existence of an important harbor's infrastructure dated to the 4th-3rd centuries BC. The main question is why such an extensive harbor was ever constructed 2400 years ago. In the article and answers is proposed as Avcılar (Firuzköy) Bathonea's harbors acting as a very important re-export port during the Hellenistic period and possibly also in later times.

Key Words:

Istanbul, Avcılar, Firuzköy, Bathonea, Ancient Harbor,

Giriş

İstanbul Boğazı Karadeniz'i Marmara'ya ve devam ederek de önce Ege'ye ve ardından Akdeniz'e bağlayan önemli bir su yoludur. Günümüzde önemli bir deniz trafiğine ve mal akışına sahne olmaktadır. Böylesine "rahat" bir geçiş dururken 20 km daha batıda bulunan Küçükçekmece Gölü üzerinden önemli bir ticari mal akışı nasıl ve neden olabilir? Günümüz koşullarında düşünüldüğünde yazının temel tezi anlamsız gelebilmektedir. Ancak İstanbul Boğazı'nın ve Marmara Denizi'nin batı ucundaki Çanakkale Boğazı'nın sahip olduğu fiziki özellikler, sanayi devrimi öncesi teknolojilerin yetersizliği ile birleştiklerinde ortaya çok farklı sorunlar çıkmış ve Ege'den Karadeniz'e mal trafiğinde kanımızca en yapıcı çözümü Küçükçekmece Gölü'nde ortaya çıkan antik limanlar sağlamıştır.

Karadeniz, Ege ve Akdeniz'e göre daha kuzeyde olması nedeni ile yaz aylarına daha az ısınmakta ve daha az buharlaşmaya maruz kaldığı için daha az su kaybına uğramaktadır. Ayrıca Karadeniz'e dökülen Kızılırmak, Dinyeper, Dinyester ve Tuna gibi nehirler çok büyük bir alana düşen yağışları toplayıp getirmektedir. Dolayısıyla Karadeniz her zaman buharlaşma ile kaybettiğinden daha fazla su kazanmaktadır. Akdeniz'e dökülen nehirler ise buharlaşarak kaybedilen suyu yerine koyamamaktadır. Bu nedenlerle Karadeniz, yıl içinde değişikliklere uğrasa da, Akdeniz ve Ege'den ortalama olarak 55 cm daha yüksek bir deniz seviyesine sahip olmakta ve bu nedenle de tek boşalma hattı olan İstanbul ve Çanakkale Boğazları ile sürekli Ege'ye su nakletmektedir. Söz konusu "kot" farkı Boğaz'ın Karadeniz girişinden baş-

layarak Çanakkale Boğazı'nın Ege çıkışına kadar düzgün bir eğimle azalmakta, en hızlı düşüşü ilk başta İstanbul Boğazı'nda yaşamaktadır. Dolayısıyla İstanbul Boğazı hem dar olması hem de yüksekte kalan Karadeniz'e doğrudan bağlı oluşu nedeni ile, kuzey doğudan güney batıya sürekli bir akıntıya sahiptir. Çanakkale Boğazı da daha az şiddetli bile olsa benzer bir akıntıyı barındırmaktadır.

Akıntılara ilave olarak Akdeniz üzerinde, özellikle yaz aylarında sürekli bulunan yüksek basınç alanı nedeni ile ısınan hava yükselir ve daha soğuk olan kuzeydeki, Karadeniz üzerindeki alçak basınç alanından havanın güneye doğru akmasına neden olur. Bu hava akımı İstanbul'da yaşayan herkesin yakından tanıdığı Poyraz rüzgarıdır. Yazın, özellikle de Temmuz ve Ağustos aylarında, neredeyse hiç durmadan ve çoğunlukla şiddetli bir şekilde eser. Boğazların akıntıları ve akıntıyla aynı yönde kuvvetlice esen poyraz rüzgarı, geçmiş zamanın yelkenle ya da kürekle Ege'den Karadeniz'e geçmek isteyen denizcileri için son derece büyük zorluklar yaratmış olmalıdır. Bir efsane olarak da olsa, yazılı kayda geçen ilk gemi yolculuğu Jason komutasındaki Argonotların Yunanistan'dan yola çıkarak günümüz Gürcistan'ındaki Kolkhis'e gidişleridir. Yolculuk o kadar zor olmuştur ki 3200 yıl geçmiş olmasına karşın hala bir efsane olarak hatırlanmaktadır.

M.Ö. 770 civarından itibaren teknelerin düzenli olarak Ege'den Karadeniz'e gittikleri ve Antik Yunanlıların Karadeniz kıyılarında koloniler kurdukları bilinmektedir. Ancak bu tekneler, son derece hafif yapılmış, çok sayıda kürek-

çili, en/boy oranı 1/7 olan savaş gemileridir. Ticarete konu olabilecek herhangi bir yükü taşımaları söz konusu olamazken kendi tayfasının 24 saatlik su ihtiyacına bile içinde ancak yer bulunabilmekte, tayfanın gemi içinde ayaklarını bile uzatması mümkün olmamakta bu nedenle her gece bir kıyıya yanaşması gerekmektedir.

Oysa eski çağların ticari mal taşıyan gemileri, geniş karınlı, en/boy oranı 1/3 civarında olan, kürekçisi olmayan, tek bir kare yelkenle yol alan, çok uzak mesafelere 20-25 tonluk yükleri taşıyabilen ve çok az tayfa ile günlerce yol alabilen gemilerdir. Az tayfa olması hem gemide yük için daha fazla hacim kalmasını sağlamakta hem de işletilmesi daha ucuz gelmektedir. Bu tekneler ve bunların biraz daha büyükleri günümüzden 3500-2500 yıl önceki dönemde Akdeniz'in içinde bir yerden diğerine ağır malları, bilinen akıntıları da kullanarak rahatlıkla taşıyabilmekteydiler. Ancak 25 ton yükünü almış böyle bir geminin, birkaç tayfasının gayreti ile Çanakkale Boğazını ya da İstanbul Boğazını kuzeye doğru aşabilmesi mümkün değildir. Kanımızca, hafif ama, altın, gümüş gibi çok değerli mallar taşınmayacaksa, ticareti yapılacak olan mallar bakır, demir gibi madenler, giyim eşyaları ve benzeri ağır ama fazla değerli olmayan mallar olacaksa tüccarların başka bir sevkiyat çözümü bulması gerekmektedir.

Karadeniz'in eski çağlardaki ekonomik önemini tartışırken günümüzde devletlerin sınırları ile bölünmüş ve yakına kadar da politik blokların arasında bir sınır olarak kalmış bir bölgeyi düşünmememiz gerekecektir. 19. yy başlarına kadar Karadeniz, zaman zaman değişiklikler gösterse de, çok geniş bir ulaşım ağının ortasında kalan, birleştirici bir ulaşım merkez konumundadır. İnsanlar hem ticaret için hem de askeri amaçlarla Avrasya kıtasının içindeki büyük nehirleri birer otoyol gibi kullanarak çok uzak mesafelere ulaşabiliyorlar, değerli mallarının ticaretini yapabiliyorlardı. İskandinavya'nın güneyinden yola çıkarak Karadeniz'e, oradan İstanbul'a ulaşmak mümkündü. Aynı şekilde Afganistan'dan çıkarılan madenler ve yarı değerli taşlar nehirler ile Hazar Denizi'ne, oradan da Karadeniz'e

gelebiliyordu. Çok büyük bir ekonomik havza (hinterland) oluşturan bu bölgenin Ege ve Akdeniz'e açılabilmesi ve oradan gelecek malları kabul edebilmek için en uygun noktada duran merkez, Küçükçekmece Gölü üzerindeki, günümüz Avcılar sınırları içinde kalan Bathonea liman tesisleri olmalıydı.

Akıntının yönü ve rüzgarın daha çok poyraz olarak estiği düşünülürken Ege'den Karadeniz'e mal taşımının zorluğu kolayca anlaşılabilirken, ters yönde, Karadeniz'den Ege'ye mal taşınmasının çok hızlı ve kolay olması gerektiği de öne sürülebilmektedir. Gerçekten de yüklü bir geminin Karadeniz'den Ege'ye geçmesi kolay olabileceken, yükünü boşalttıktan sonra geminin tekrar Karadeniz'e dönmesi gerekeceği için yukarıda ayrıntısı ile anlatılan zorluklar yeniden ortaya çıkacaktır.

Önerilen Ege-Karadeniz Sevkiyat Rotası ve Bathonea Limanlarının bu Rotadaki Konumu

Ege'den gelmekte olan yüklü ticari gemiler doğrudan Çanakkale Boğazı'nın ağzına yönelmek yerine, ters akıntıları kullanarak daha kolay yol alabilmek amacıyla açıktan yol alıp Limni adasının batısından geçip kuzeye yönelmesi, Taşoz adasının çevresinden dönerek Saros körfezine girmesi gerekecektir. Gelibolu Yarımadasının en dar yerinde, Bolayır ilçesinin bulunduğu alanda, Saros körfezine bakan doğal limanlar bulunmaktadır. Burada Gelibolu yarım adasının genişliği 5 km'nin de altına inmektedir. Kuzey sahildeki geniş alanda antik Kardias kenti (Bakla Burnu) kurulmuştur. Bolayır ise Lysimacheia kentinin üzerinde yükselmiştir. Prof. Dr. Zeynep Koçel Erdem'in yaptığı araştırmalara göre Bolayır'ın hemen güneyindeki Maltepe Höyüğü'nün antik Paktye olması muhtemel görülmektedir, ya da aynı höyük yazılı kaynaklardan bilinen ama yeri henüz tespit edilememiş olan Agora yerleşimidir. Sınırlı bir tarım imkanı ve sadece balıkçılıkla bu yoğunlukta bir yerleşim topluluğunun yaşayabilmesi zor görülmekte ve bölgedeki bu yoğunlaşmanın ancak çok yüklü bir ticaretin varlığı ile açıklanması gerektiği aklı gelmektedir.

Önerilen rota Ege - Karadeniz ticaret rotasının

da, Ege'den ticari malları getiren gemiler Kar-dia'da mallarını boşaltırlar, mallar çok kısa bir kervan yolu ile Marmara Denizi sahillerine ulaşır. Buradaki limandan sadece Marmara içinde sefer yapan ikinci bir tekne malları yükleyerek günümüz İstanbul'unun bulunduğu yere doğru yola çıkar. Ancak Boğaz'a girmek yerine, Antik Çağda denizle bağlantısı olduğunu bildiğimiz Küçükçekmece Gölü'ne girer ve Avcılar Firuzköy Bathonea limanlarına mallarını getirir. Küçükçekmece Gölü günümüzde de Menekşe Kanalının sayesinde deniz ile olan bağlantısını sürdürmektedir. Eğer son yüzyılda yapılan kara yolu köprüleri farklı bir şekilde tasarlanmış olsalardı, 25 ton yük taşıyan bir Tunç Çağı gemisi rahatlıkla Menekşe kanalından günümüzde bile göle girebilecek ve içerdeki limanlara ulaşabilecekti.

Bathonea'dan Karadeniz sahiline malları göndermek için iki farklı yol önerilebilir. Bunlardan birincisi, malların boşaltılıp, bir kervana yüklenip, kara yoluyla Karadeniz sahilindeki tek doğal liman yeri olan Karaburun'a sevk edilmesi, ikincisi ise malların boşaltılmayıp Sazlıdere'yi takip ederek daha da kuzeye doğru gönderilmesi ve Karadeniz'e 15-20 km kala, bir kervana yüklenip Karaburun'a gönderilmesidir. Karaburun'dan sonra sadece Karadeniz içinde sefer yapan gemilere aktarılan mallar Tuna nehri ağzına ya da doğuda Trabzon'a, Gürcistan'a kadar gönderilebilirler.

Dikkat edilmesi gereken önemli bir nokta, Ege'den gelen malların bir bütün halinde Karaburun'dan Karadeniz'in içinde bir limana sevk edilmesinin zorunlu olmadığıdır. Mallar her aşamada bir tüccardan diğerine satılmış olabilir ve yolculuğun her aşamasında farklı bir mal guruplandırması söz konusu olabilir. Kısacası, Ege'den gelen ilk mal gurubundan bazıları bölgede kalırken bir bölümü, başka ürünlerle bir araya getirilip Bathonea'ya doğru gönderilmiş olabilir.

Bu önerdiğimiz sevkiyat yolunun en önemli özelliği, her iki boğazın hızlı akan suları ve karmaşık coğrafyası ile uğraşmak zorunda olmadan, tüccarlara Antik Çağlarda çok rahat bir şekilde baş edebildikleri zorluklardan faz-

lasını içermeyen, güvenli bir alternatif sunuyor olmasıdır.

Doç. Dr. Şengül Aydınğün başkanlığında kazıları süren Bathonea Liman yerleşiminde çıkan buluntuların hem Akdeniz'in her yanından gelmiş olmasının getirdiği çeşitlilik hem de günümüzden 4000 yıl öncesinden 1000 yıl öncesine kadar uzanan geniş bir zaman dilimine ait olmaları tezimizin önemli kanıtları arasındadır. Ayrıca Karaburun'da deniz içinde tespit ettiğimiz liman (Antik Phlia) kalıntıları ile Prof. Dr. Zeynep Erdem Koçel'in Gelibolu Yarımadasında ulaştığı bulgular böyle bir yolun varlığını desteklemektedir. Tezimizi destekleyebilecek bir başka tarihsel bilgi ise M.S. 1. yy'da Plinius'un İzmit'in de içinde olduğu Bitinya valisi iken çalışmalarını başlattığı kanal projesidir. Bu proje hayata geçseydi İzmit Körfezi'nin doğu ucundan açılacak bir kanal Sapanca Gölü'ne bağlanacak, bir ikinci kanal da Sapanca Gölü'nü Karadeniz'e boşalan Sakarya nehri ile birleştirecekti. Bu şekilde İstanbul Boğazının zorlukları ile uğraşmadan gemilerin Marmara'dan Karadeniz'e çıkabilmesi sağlanacaktı. Projenin çalışmaları başlamış olmasına rağmen bitirilememiştir. Aradan 1500 yıl geçtikten sonra, Kanuni Sultan Süleyman zamanında aynı proje Sokullu Mehmet Paşa tarafından yeniden gündeme getirilmiş ancak gene gerçekleştirilememiştir. Takip eden dönemlerde, en son 1800'lü yılların başlarında olmak üzere, Sapanca-Sakarya kanal projesi beş kez daha gündeme gelmiştir.19. yüzyıldan itibaren buharlı gemilerin kullanımı ve yaygınlaşması sonucunda İstanbul Boğazının ortaya koyduğu zorluklar aşılabilmiş ve Boğaz bugünkü bildiğimiz kullanımıyla, denizleri birleştiren su yolu görünümüne sonunda kavuşabilmiştir.

Yukarıda ortaya konulan tarihi kanıtların da gösterdiği gibi Avcılar İlçesinin bulunduğu topraklar kıtaların ve büyük deniz havzalarının kesişme noktasında yer aldığından, tarih boyunca kara ve su yollarının geçtiği çok stratejik bir coğrafi özelliğe ve de güzelliğe sahiptir.

KAYNAKÇA

Alpar ve Yüce 1998 Alpar B., Yüce H., 1998. Sea-level Variations and their Interactions between the Black Sea and the Aegean Sea, Estuarine, Coastal and Shelf Science, 46: 609-619.

Aydınğün 2009 Aydınğün H., 2009. "Ankara Kültepe Tabletleri Işığında Anadolu'daki Toplum Yapısı", Kocaeli Üniversitesi Sosyal Bilimler Araştırma Dergisi, 2: 117-126.

Aydınğün ve Öniz 2008 Aydınğün S., Öniz H., 2008. İstanbul Küçükçekmece Kıyıları Arkeolojik Yüzey Araştırması, SBT'08 -12. Sualtı Bilim ve Teknolojileri Toplantısı Bildiriler Kitabı, İzmir, 8-9 Kasım 2008, Ege Üniversitesi, 38-47.

Beresford 2013 Beresford J. 2013. The Ancient Sailing Season, Brill, Leiden-Boston.

Bernstein 2008 Bernstein William J. 2008. A Splendid Exchange - How Trade Shaped the World. Atlantic Monthly Press, New York

Moore 1950 Moore F. G., 1950. Three Canal Projects, Roman and Byzantine, American Journal of Archaeology, 54, 2: 97-111.

Tilley 1994 Tilley A. 1994. Sailing to Windward in the Ancient Mediterranean, The International Journal of Nautical Archaeology (IJNA), 23, 4: 309-313.

ELEKTRONİK KAYNAKLAR

Stanislowski vd. 2015 Stanislowski B., Aydınğün S., Öniz H., 2015. "Stambul/Constantinople-Kucukcekmece - the Destination Port of the Way from the Varangians to the Greeks, a Centre of "Byzantinization" of the Rus' Community", Projekt finansowany przez Narodowe Centrum Nauki - program SONATA BIS 4 - HS. Wrocław, Kocaeli, Konya, (<http://bathonea.org/yayin/Main-Frames/yay030.pdf> - Erişim : 26/04/2018)



Resim 1: Marmara Denizi'nden bakıldığında Bathonea liman tesisleri ve Küçükçekmece gölünün genel görünüşü.



Resim 2: Kazı ekibi tarafından Küçük Liman olarak adlandırılan iskele ve ardındaki Roma Dönemine tarihlenen yol.



Resim 3: Sahil duvarlarının kazı sonrası ortaya çıkarılmış bir bölümü.



Resim 4: Karadeniz'in yüzey seviyesi ortalama olarak Ege'den 55 cm daha yüksektir ve bu fark en çok İstanbul Boğazı'nda kendini gösterir.



Resim 5: Marmara Denizi'ni Küçükçekmece Gölünü günümüzde bağlayan Menekşe kanalı. Kanal eski çağların yük gemilerinin geçebileceği kadar geniş ve derin.



Resim 6: Menekşe Kanalının üzerine, tekne trafiği hiç düşünülmeden inşa edilmiş köprüler günümüzde en küçük sandallar dışında hiçbir teknenin Marmara Denizi'nden Küçükçekmece Gölü'ne geçişine izin vermiyor.



Resim 7: Antik Çağlar ve daha önceleri için Ege'den Karadeniz'e ticari mal akışını en kolay sağlayacağına öne sürdüğümüz ulaşım hattı. İstanbul Boğazı geçişi yerine mallar Avcılar ilçesi sınırları içinde kalan Firuzköy Yarımadası'nda bulunan liman tesislerinde aktarma yapılarak sağlanıyor.



Resim 8: Bathonea kazılarında gün yüzüne çıkmış, günümüzden yaklaşık 1500 yıl önce Akdeniz'in her yerinden gelmiş ve zeytinyağı, şarap gibi ticari malları taşıyan amforalar.



Resim 9:
3700-3500 yıl öncesine ait demirden yapılmış bir Hitit tanrıça heykelciği. Hititlerin Avcılar'a kadar gelmiş olabileceğini ortaya koyuyor.



Resim 10:
Baltık Denizi kıyılarındaki Volin'den 1000 yıl önce gelmiş bir kehribar bize Vikinglerin bir süre Avcılar sınırları içinde barındıklarını ispat ediyor.



Resim 11: Avcılar'da ölmüş ve burada toprağa verilmiş bir Vikingli. Boynundaki hacın özel şekli nereden gelmiş olduğunu kanıtıyor.



Resim 12: Bir Hitit Kabi içinde bulunan beyaz maddenin yapılan analizler sonunda 3700 yıl öncesinin en stratejik madeni olan kalay olduğu tespit edildi. Kalay yakın coğrafyada bulunmuyor. Almanya'daki Elzgebirge'den veya Afganistan dağlarından gelmiş olması gerekiyor.