

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

BU KİTAP
MARPORT KÜLTÜR HİZMETİDİR





T.C.
KÜLTÜR VE TURİZM BAKANLIĞI



İSTANBUL KÜÇÜKÇEKMECE GÖL HAVZASI KAZILARI

EXCAVATIONS OF KÜÇÜKÇEKMECE LAKE BASIN
(BATHONEA)



ARKEOLOJİ VE SANAT YAYINLARI

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

Yayımlayan
Nezih BAŞGELEN

Editör
Şengül G. AYDINGÜN

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

Fotoğraf Editörü
Haldun AYDINGÜN

İngilizce Editör
Emre KURUÇAYIRLI

Düzenleme
Erol BARLAS

ISBN: 978-605-???-???-?
Sertifika No: 10459

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

Hayriye Cad. Cezayir Sok. No: 5/2 Beyoğlu-İstanbul
Her türlü yayın hakkı saklıdır / All rights reserved.

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

Makalelerin içeriği ile ilgili sorumluluklar yazarlara aittir.

Baskı-Cilt:

Kitabevi/Satış Mağazası

arkeo*pera*

Yeniçarşı Cad. No: 66/A
34433, Galatasaray
Beyoğlu-İstanbul
Tel.: 0212 249 92 26

www.arkeolojisanat.com / info@arkeolojisanat.com





Image © 2017 DigitalGlobe

Data SIO, NOAA, U.S. Navy, NGA, GEBCO

İÇİNDEKİLER

ÖNSÖZLER

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

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

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

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

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

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

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

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



HARİTA VE ARŞİVLERE GÖRE KÜÇÜKÇEKMECE GÖLÜNÜN JEOSTRATEJİK KONUMU VE TARİH BOYUNCA KENT PLANLAMASINDA Kİ ÖNEMİ (REGIO – XIV ?)

Oğuz CEBECİ*

“Harita nedir?” denildiğinde birçok kişi ve kuruluş tarafından farklı tanımlamalar yapılmaktadır. Harita Genel Komutanlığına göre harita, insanoğlunun yaşadığı veya ilgilendiği alanın tamamında veya bir kısmında yer alan fiziksel detayların, bu detaylarla ilgili bilgilerin veya bu alanda meydana gelen olgularla ilgili bilgilerin, genellikle düz bir yüzey üzerinde, belli bir ölçekte gösterimidir¹.

Antik çağda Aristo, metafizik kitabında geometriyi yer ölçümü için, jeodeziyi ise yerin bölünmesi anlamında kullanmıştır. Özağaç, haritacılık konusunda değişik bilim insanlarının görüşlerini; Alman bilim adamı F.R.Helmert (1843-1917), 1880’de “Jeodezi, yeryüzünün ölçümü ve izdüşüm bilimidir”, Alman astronomu ve matematikçisi H. Bruns (1838-1919) “yerin gravite alanının da ölçülmesidir, ayrıca fiziksel jeodezinin de jeodezinin ayrılmaz bir bütünüdür”, başka Alman bilim adamı S.Heitz (D.1929) “Jeodezi, yeryuvarına ilişkin gözlemlerin elde edilmesi ve bunların fiziksel modele dönüştürülmesidir” ifadeleriyle örneklemektedir² (Özağaç 2006: 3).

MÖ. 3000’li yıllarda hüküm sürmüş, Sümerlerin kil tablet üzerine çizdiği ilk haritalardan bu yana haritacılık çok gelişmiştir³. Modern haritacılığın (kartoğrafyanın) ilk temsilcisi M.S.2.yüzyılda İskenderiye’de yaşamış olan Yunan astronomu matematikçisi ve coğrafyacısı Claudios Ptolemaios’ dur. Kendisi dünyanın küresel yüzünün düz bir kâğıt parçası üzerinde gösterilmesiyle ilgilenerek, bu gösterme metoduyla deformasyonun kaçınılmazlığını ispat etmiştir. Ptolemaios’ halen pek çok çalışmanın temeli olan kıymetli bir dünya harita serisi meydana getirmiştir.

Ptolemaios’dan daha sonra önemli sayıda seyrüsefer haritalarının hazırlanması takip etmiştir. Liman bulma haritaları (Portolan) adı verilen bu harita örnekleri Akdeniz, Ege ve Karadeniz ve bu kıyılara komşu arazilere aittirler. “Portolan haritalar 13. yüzyılın⁴ başlarında İtalyanlar ve Katalanlar tarafından yaratılmıştır ve 17. yüzyılda bu türden vazgeçilene kadar büyük miktarlarda portolan harita üretilmiştir. O tarihten sonra, tanınmış kartograflar ve onlar tarafından kurulmuş olan atölyeler ortaya çıkmaya başlamıştır. En güzel örneklerden biri, bu meslekte oğlu Jefuda ile başarılarla imza atan Mayorkalı Musevi

* Uzak Yol Kaptanı, ALTAŞ Ambarlı Limanı - İstanbul.

1 Harita Genel Komutanlığı - <https://www.hgk.msb.gov.tr/images/egitim/genelharitacilik.pdf>

2 Büyük Türk denizcisi Piri Reis ise haritayı Kitabı Bahriyesinde gibi alışılmışın dışında çok uzun ve açıklamalı olarak tarif etmektedir. (Piri Reis- Kitab-ı Bahriye:17).

3 Bazı kaynaklar, bilinen en eski harita olarak Konya yakınlarındaki Çatalhöyük’te ev duvarları üzerine yapılmış, Hasan Dağın patlaması ve Çatalhöyük’ün planı olarak yorumlanan sahneyi harita olarak kabul ederler (Meece 2006) . Ancak bu sahne haritadan daha çok, bir kent planını anımsatmaktadır (Mellaart 1964:55; 1967:176).

4 Anonim Carte Pisane kesin olmamakla birlikte 13. yüzyıla tarihlenmesine rağmen, en eski tarihli harita Venedikli Pietro Vescontto tarafından 1311 yılında çizilen haritadır (Harley ve Woodward 1987 : 404).

kartograf Abraham Cresques'in atölyesidir. 1375 yılına kadar geçen süre içinde, Abraham Cresques, genelde Katalan Atlası olarak anılan ve 12 adet katlanan sayfadan oluşan çok güzel bir dünya haritası çizmiştir. (Harley ve Woodward 1987:314-315). Bu, harita üç temel geleneğin bir karışımıdır. Kudüs'ü dünyanın merkezi olarak gösteren Orta Çağ anlayışını ansıtmaktadır. Marco Polo'nun gezisi başta olmak üzere son dönem gezilerinden toplanan ya da Arap kaynaklarından, muhtemelen İbni Battuta (İbn Battutah)'dan elde edilen bilgiler Asya ve Afrika'nın iç kısımlarında kullanılmıştır. Son olarak da, Akdeniz'in ve yakın çevresinin tasviri ile kerte hatlarının oluşturduğu ağ, portolan harita türünün özelliklerini taşımaktadır. En temel anlamıyla portolan üreticileri göz önünde bulundurulduğunda zanaatkârların genellikle eski denizciler oldukları görülmektedir. Denizci kökenli haritacılarından biri de Venedikli Andrea Bianco'dur. 1436 yılında yaptığı bir atlas ve 1448 yılında çizmiş olduğu olağanüstü bir harita ile tanınmaktadır (Harley ve Woodward 1987: 432-433,440-441).

Aslen Anconalı olan ancak 1461 ve 1482 yılları arasında Venedik, Cenova ve Roma'da aktif olarak çalışan Grazioso Benincasa profesyonel zanaatkarlar arasında en üretken olanlarından birisiydi (Harley ve Woodward 1987: 432-434 ve index). Bir nesil sonra, Piri Reis ile aynı dönemde yaşamış olan diğer bir Anconalı, Kont Hectomano Freduec'nin ilk haritası 1497 tarihli ve 1537 yılında da bir atlas meydana getirmiştir (Harley ve Woodward 1987: 432). Bianco ve Benincasa gibi bazı haritacılar, Batı Afrika kıyılan boyunca gerçekleştirilmiş olan Portekiz keşifleri hakkında notlar tutmuştur. Bu kartograflar tarafından üretilen haritalar, keşif gezilerinin seyrini belgelemektedir. Piri Reis döneminin başlarında, Portekizliler okyanus kartografisinde başı çekmeye başlamışlardı (Penrose 1952: 25-51). 16. yüzyıl Portekizli kartografların eserleri, kendi uluslarının keşif yolculukları, bu yolculukları kaydeden o dönemki tarihçilerin ve şairlerin eserleriyle aynı döneme denk gelmektedir. Portolan haritalarının Atlas Okyanusu'nda 15. yüzyılda kullanılması ve ancak dünya denizlerine 16. yüzyılda yayılması bir gecede olmamıştır. O, zamanla benimsenen bir tür olmuş ve başta Portekizliler olmak üzere erken dönem kâşiflerine yeni bir boyut açmıştır. Bu dönemde enlem ve boylamları gösteren ve izdüşüm sorunuyla başa çıkabilen haritalara geçiş yaygınlaşmaya başlamıştır. Ancak Keşif Çağı'nda yaygın bir biçimde kullanılan dünya haritalarının türü portolandı. Piri Reis'in çizmiş olduğu iki harita da bu türün en güzel örneklerindendir. Klasik portolan haritalar Akdeniz'e özgüdür. Ancak bazen Karadeniz ya da Britanya Adalarını, Kuzeybatı Afrika'yı ya da her ikisini de kapsamış, Orta Çağ Akdeniz denizcilerinin operasyon bölgelerini de içine almıştır. Bunların fiziksel boyutları hayvan derisinin boyutlarıyla sınırlı kalmıştır; dolayısıyla bu tür haritalar genellikle parşömenler üzerine çizilmiştir. 16. yüzyılın başlarında portolan türü dünya haritası yapımında iki, üç ya da daha fazla deri birleştirilerek kullanılmıştır. Piri Reis'in 1513 tarihli haritası bu şekilde oluşturulmuştur ve günümüze sadece parçaları gelebilmiştir. 1513 tarihli haritanın yansı ya da üçte biri, 1528 tarihli haritanın ise altıda biri korunabilmiştir (Soucek 2013: 28-85).

Portolan haritalar deniz kıyıları itibarıyla dikkate değer doğrulukta iken, kara bölgeleri aynı doğru çizime sahip değildir. Eski çağlar boyunca uzak yolculuklar ve büyük boyutlu ticaret için karadan daha ucuz olan deniz yolu kullanılmaktadır. Bu nedenle deniz rotaları haritaları yapılmıştır. Haritaları hazırlayan seyyah ve bilginler karadan inmeden ya da çok uzaklaşmadan gördükleri coğrafyayı çizmişler bu nedenle kıyılardan uzaklaştıkça kara bölgeleri zayıf kalmış, yüksek dağlar, tepeler, nehirler, iç göller gibi jeomorfolojik detaylara girilmemiştir.

Haritacılıkta 18. yüzyıl bir dönüm noktasıdır. Sömürgecilik faaliyetleri nedeniyle yeni araziler bulma arzusu Avrupa'da Hollanda ve Fransa başta olmak üzere büyük kartografik çalışmaları başlatmıştır. Bu gelişme sonucunda yapılan yeni haritalarda eski haritalardan farklı olarak kıyı çizgileri, nehirler, yerleşimler, şehirler ve belirli dağlar gösterilmektedir. Zamanla arazi haritalarının savaştaki stratejik alanları ele geçirme yararlarını anlayan Avrupa'lı yöneticiler, 1791 de İngiltere'de, 1817 de Fransa'da topografik harita yapımı için merkezler kurmuş ve yapılan haritalar süratle çoğaltılmıştır. Arazi şekillerinin belirlenmesi amacı ile taramalar ve münhaniler geliştirilerek Avrupa'nın önemli bir kısmı bu haritalarla örtülmüştür. 20. Yüzyılda haritacılık çok daha önemli ilerlemeler kaydetmiştir. Askeri amaçlar için çok çeşitli büyük ölçekli haritalar üretilmeye başlanılır. Küçük ölçekli haritalardaki arazi parçası küçük gö-

ründüğünden her detayı göstermek mümkün olmadığından harita ölçeği büyüdükçe gösterilen detaylar o oranda fazlalaşır. Böylece detaylarda yollar, kanallar, köprüler, binalar, şehirler, sanayi alanları ve bitki örtüsü yanında ilgili stratejik noktalar ve coğrafi yer adları verilmeye başlanılır⁵.

Ancak, gerek tabiat, gerekse insan eliyle çok sık değişen fiziki yeryüzü şekilleri yanında, siyasi coğrafi yer isimlerinin de değişmesi haritaların eski kalmasına yol açmaktadır. Zorunlu olarak yenilenen haritalar, güncel haliyle hizmet verirken, eskiden üretilmiş haritalar bir köşede unutulup gitmez, eski çağ araştırmacıları için en değerli başvuru kaynağı olmayı sürdürürler.

İstanbul'un Trakya yakasında yer alan Küçükçekmece Gölü ve çevresi de Kartoğrafya'nın ilk modern temsilcisi Ptolemaios'dan beri Dünya haritalarında yerini almıştır. Bunun nedeni Küçükçekmece'nin Akdeniz-Karadeniz arasındaki önemli su yolu üzerinde denizciler açısından güvenilir bir limanlık alan olarak ilk çağlardan beri kullanılmış olmasıdır. Ancak, yukarıda da açıklandığı gibi çoğunlukla deniz kıyıları takip edilerek hazırlanan İlk ve Orta Çağ haritalarında Küçükçekmece çevresi bazen bir koy, bazen lagün, bazen bir göl, bazen de sadece bir nehrin aktığı koy biçiminde yer almıştır. Bazılarında ise yer adı verilerek hiç bir coğrafi belirtisi olmadan işlenilmiştir. Ptolemaios Küçükçekmece'yi haritalarında "Bathynias/Bathenius" olarak kuzeyden Marmara'ya akan bir nehir olarak işaretlemiştir (Ptolemaios Book, III, 11/9).

Roma döneminin en önemli haritası olan IV. Yüzyılda yapılmış Peutinger⁶ haritasında ise gölün olduğu yerde hiç bir girinti veya göle ait bir belirti görülmemekte gölün olması gereken yerde Regio yazmaktadır. Batı dillerinde Regio "bölge-alan" anlamına gelmektedir. Bir kent devleti olarak MÖ. 660/658'de kurulduğu düşünülen Byzantion'un batıdaki en dış dış sınırları kuzeyden güneye Terkos-Küçükçekmece hattında uzanmaktadır (Wiener 2001: 17). Küçükçekmece'nin Byzantion dönemindeki gibi Konstantin zamanında da kentin dış sınırı olarak yer alması nedeniyle, haritalarda gösterilmesi normaldir. Çünkü kentin ana merkezinden uzaklaştıktan sonra en farklı coğrafi nokta Küçükçekmece Limanı'dır⁷. 19 yüzyıl tarihçilerinden Jirecek, "*Bizans döneminde İstanbul'da Rejion bulunmaktaydı ve iskelesi Küçükçekmece'yd*" demektedir (Jirecek 1990: 199). Byzantion kent devleti döneminde "Bathenius/ Bathinias" gibi isimlerle gösterilen bölgenin, IV. Yüzyıldan sonra "Regio" olarak haritalarda gösterilmesi şehir planlamasında yeni bir tasarıma gidildiğini göstermektedir. Bu da yeni bir yönetim anlayışı ile oluşur.

Edward Gibbon Byzantion'un Roma'nın yeni başkenti olarak seçilip planlanmasını ve adının değişmesini "... Konstantinopolis'i on dört semte böldü, halk kuruluna senato adı vererek onurlandırdı Yeni Kentin adını Eski Roma'nın Kolonisi ve Büyük kızı sıfatlarıyla süsledi..." diyerek açıklar (Gibbon 1987: 18).

Roma'da olduğu gibi 7 tepe üzerine kurulan yeni başkent'in (Nea Roma) planlamasını yapmasına rağmen ömrü yetmeyen Konstantin'in ölümünden sonra oğullarının planlamayı devam ettirdikleri ve 4. ve 5. yüzyılın başında kentin 14 bölgeye ayrıldığını, dönemin organizasyonunu anlatan *The Notitia Urbis Constantinopolitanae*'den öğrenmekteyiz (Gibbon 1987:18-504 dip not 60; Sodini 2011:18; Wiener 2001: 19). Nottia Urbis'te 14 bölgeye ayrılan kentin 322 "vici"(mahalle) yönetim biçimine ayrıldığı ve komşu oldukları daha büyük bölgelerin adlarını aldıkları açıklanmaktadır (Wiener 2001:20). Bu bölgelerin nereleri kapsadığı konusunda değişik görüşler mevcuttur. Sodini; "*Bunların 12'si Constantinus dönemi kent sınırları içindedir. 13. bölge, Justinianos döneminde İustinianopolis ismiyle bağımsız bir kent haline gelen Sykai varoşlarındadır. Geriye, kendi surlarına sahip olan, bir köprünün, bir sarayın ve hamamların yer aldığı bir yerleşim olan 14. bölgenin yerini bulmak kalır. Bu bölgenin II. Theodosios'un kara surlarından daha eski bir surun bulunduğu Blahernai, ya da Hebdomon (ancak burada sur yoktur) veya Eyüp olduğu düşünülmüştür. Daha yeni bir varsayıma göre 14. bölgenin Konstantinopolis'in 16*

5 <https://www.hgk.msb.gov.tr/images/egitim/genelharitacilik.pdf>

6 Peutinger haritası, IV. Yüzyılda üretilen en detaylı Roma yolları haritasıdır. 16. Yüzyılda Konrad Peutinger (1465-1547) tarafından yenilenmiştir.

7 Bu konuda antik yazarlardan en detaylı bilgi Prokopius'tan gelmektedir. Buildings, Book IV, Part 3, 8-18.

km uzağında Küçükçekmece'deki Region sit alanı olabileceği düşünülmektedir. Burada köprü, sur ve saray kalıntıları bulunduğundan bu varsayım doğru olabilir” olarak yorumlamaktadır (Sodini 2011:18). Gibbon; Regio'ların son dört tanesi Konstantinus surları dışında kalmaktadır. Bu nedenle kentin bu bölünmesi kurucunun eseri mi dir, bu bilinmemektedir.” demektedir (Plan 1) (Gibbon 1987: 504, dip not. 60). Cahit Kayra ise kentin yönetim Regio'larını başka bir biçimde ele alırken 14. Bölgeyi (günümüz Balat-Ayvansaray) olarak göstermektedir (Plan 2) (Kayra 1990: 9). Bu konuda Drakoulis'in görüşü de aynı yöndedir. (Drakoulis 2012, map.1 158, 164-165)

The Notitia Urbis Constantinopolitanae' de kentin Regiolarının içerisinde yer alan önemli yapılar ve sokak adetleri, bina sayıları verilmektedir. XIV. bölge Regio da Klise, Saray, Nymphaeum (anıtsal çeşme), Tiyatro, Lusorium (oyun alanı) ve Tahta köprü yanında 11 sokak 167 büyük ev ve iki büyük portiko (sütunlu sundurma)nın varlığı belirtilmektedir.

The Notitia Urbis Constantinopolitanae'den öğrendiğimize göre; İstanbul'un Roma dönemi planlamasındaki Regioların yakınındaki daha büyük bir bölgeden adını aldığı bilinmektedir. Yeni kentin Regiolarından on üçünün zamanla yakınındaki bir yerden ismini aldığı, Küçükçekmece'deki Regio'nun ise merkeze uzak olması nedeniyle isim almadan kaldığı düşünülebilir. Küçükçekmece Gölünün günümüzde Avcılar/Firüzköy kıyılarında yürütülen kazı çalışmalarının yapıldığı kısmın bu son Regio'nun bir “vici”si (mahallesi) olma ihtimali oldukça yüksektir. Nitekim kazılarda Surlar, Kale Yapısı, Kilise, Martiryon gibi kutsal yapılar yanında Saray ve Nymphaeum olabilecek yapılar ortaya çıkarılmaktadır. Ayrıca bölgede bir Tiyatro olabileceğini belirten masklı bir sütun başlığı bulunmuştur⁸ (Res. 1). Notita Urbis'te Regio XIV'e kentin tüm bölümlerinden daha farklı olarak verilen bir yapı daha vardır ki o da “Tahta Köprü”dür. Günümüzde Küçükçekmece Gölü girişindeki taş köprünün geçmişte Jüstinyen dönemine kadar Tahta köprü olduğu ve bu köprünün Jüstinyen tarafından VI. yüzyılda Taş köprü olarak onarıldığını Prokopius bildirmektedir (Prokopius Buildings, Book IV, Part 3, 5-18.)

Küçükçekmece Gölünün 2 km. kuzeyindeki Yarımburgaz önünden geçen Sazlıdere-antik Bathinias üzerindeki Roma döneminden kalma Azatlık köprüsü (Res.2) ve Olimpiyat stadyumunun güney batısından geçen Nakkaş derenin hemen TEM otoyolu kısmına doğru yapılmış olan 4-5 yüzyıl köprüleri (Res.3) ile yine bölgedeki Tahtakale-(Taht-El Kale/Kale arkası) mahallesindeki demiryoluna paralel giden sur yapılarının (Res. 4) Küçükçekmece ve civarının 4. 5. Yüzyıl kent tasarımcıları tarafından İstanbul'un bir bölgesi/parçası olarak planlandığını gösterdiğini söyleyebilmek mümkündür. Bu yapılar bu bölgeye gelen veya bu bölgeden İstanbul'a giden su yollarının bir kolu da olabilir çünkü bölgede biri TEM otoyolunun üstünde biri de altında 2 adet su sarnıcı daha önceleri tespit edilmiştir (Eyice 1977/78:47)İmparator Konstantin Yeni Roma'nın başkenti ilan ettiği kentin dış sınırlarını Byzantion dönemindeki gibi Küçükçekmece'den başlatmıştır. İstanbul'a Konstantin'in ardılları tarafından yeni surlar yaptırılmıştır. Bu surlardan en batıda olanı İmparator I. Anastasios zamanında (491-518) yapılan Anastasios Surlarıdır. Anastasios surları batıda Marmara Denizi- Silivri'den başlayıp Karadeniz'de Evcik'te bitmektedir (Crow-Ricci 1997:235). Sur sistemi savunma ihtiyacına cevap vermek üzere inşa edilmiş olsa da surların iç kısmında kalan bölümün şehrin bölgeleri (Regio) olarak ayrılmış ve buna göre imari planlamalar-tasarımlar yapılmış olması ihtimali de oldukça yüksektir. Bathonea kazılarında Tahtakale (Taht-el kale) mahallesinin adını aldığı sur ve kale kalıntılarına rastlanılmıştır. Bu yapılar Konstantin ve ardıllarının adını taşıyan damgalı tuğlalardan yapılmış kamu yapılarıdır. Byzantion kent devletinin Bathonea Phyllesi (mahallesi)olan yerleşmenin Roma döneminde de önemini koruduğu ve yeni başkentin merkezinden dış çeperine doğru, en dış bölgesi seçilerek planlanması muhtemeldir. Bu nedenle bölgenin daha Konstantin döneminde şehrin bir parçası (Regio)'su olarak planlandığı bellidir. Küçükçekmece gölü civarı kentin başkent oluşu sırasında İstanbul'un bir bölgesi “Regio” su olarak tasarlandığı için önemli olmalıdır. Çünkü coğrafi olarak stratejik bir noktada yer alıp, başkente o yıllardaki ulaşım şartları göz

8 Bu sütun başlığının bir benzeri Ayasofya Müzesi Bahçesinde sergilenmektedir

önüne alındığında uzak yolculuklar için son ya da ilk istasyon durumundadır. Bölge, bu nedenle kanımızca kentin en dış mahallesi olarak tasarlanan REGIO XIV olmalıdır.

İstanbul'un şehir planının Konstantin devri ve sonrasında tam olarak nasıl planlandığını söyleyebilmek elimizdeki verilere göre kesin olarak mümkün değildir. Ancak Vitruvius dönemindeki Romalı şehir planlamacılarının şehri 16 kesime böldükleri de dikkate alınır ise, Jean-Pierre Sodini'nin de tespit ettiği üzere şehrin en az 14 bölgeden oluştuğu fikri makul gözükmemektedir. Bununla birlikte, Küçükçekmece Gölünün batı yakasında yer alan kazı çalışmalarının yoğunlaştığı bölgenin 14. bölge olup olmadığı hususu daha ayrıntılı çalışmaları gerekli kılmaktadır.

Richard Sennett; 1.yüzyılda Vitruvius dönemindeki İmparatorluk tasarımcıları bütün şehirleri ızgara sistemden yararlanarak planladıklarını, arazi parselleri etrafında sokaklardan oluşan bir dama tahtası yarattıklarını, bu kent tasarımına Roma "ızgara planı" adı verildiğini açıklar. Bu Romalılar'ın icadı değildir. Sümer'deki bilinen en eski şehirler ve Roma hakimiyetinden binlerce yıl önceki Mısır ve Çin şehirleri bu plana göre kurulmuşlardır. Bu tür bütün temel imgelerde olduğu gibi ızgaraların önemli olan yanı belli bir kültürün onları nasıl kullandığıdır (Sennett 2011: 93).

Sennett'e göre; Planlamacılar bir şehrin *umbilicus* 'unu gökyüzünü inceleyerek de belirliyorlardı. Güneşin izlediği yol gökyüzünü ikiye bölüyordu; geceleyin yıldızlar üzerinde yapılan bazı ölçümlerle bu ayırım çizgisi de dik açıyla bölünüyor ve böylece gökler dört parçaya ayrılmış oluyordu. Bir şehir kurmak için, adeta gökyüzünün haritası yeryüzüne yansıtılmış gibi, yerde, göğün dört parçasının bulunduğu noktanın hemen altına düşen bölüm aranıyordu. Planlamacılar merkezi bulduktan sonra şehrin kenarlarını tanımlayabiliyorlardı; bunun için toprakta *pomerium* denen ve kutsal bir sınır oluşturan derin bir iz açıyorlardı. Artık bir merkeze ve bir kenara sahip olan müstakbel şehir ahalisi *umbilicus* 'da kesişecek dik açılı iki temel sokak çiziyorlar, bunlara *decumanus maximus* ve *cardo maximus* deniyordu. Bu sokak çizgileri dört simetrik alan yaratıyor, daha sonra mesaha memurları bunların her birini dörde bölüyordu. Böylece şehrin on altı kesimi oluyordu. Bu bölünme şehir Roma Pantheon'daki zeminine benzeyinceye kadar böyle sürüyordu (Sennett 2011: 94) İstanbul'un planlanması sırasında da Sennett'in ip uçlarını verdiği sistem buarada kurgulanmış olmalıdır.

Küçükçekmece'nin haritalarda ilk çağlardan beri Bathynias/Bathnius ya da Regio olarak yer alması Konstantinopolis'ten sonra kutsal, ticari ve askeri bir alan olmasından kaynaklanmaktadır.

Ortaçağ'ın ünlü haritacısı Al İdrisi *Tabula Rogeriana*'sında bölgeyi "Batura" olarak işaretlemiştir⁹. Ortaçağ'dan hemen sonra yapılmış 1544 tarihli Battista Agnese'nin ünlü Karadeniz haritasında Konstantinopolis'ten hemen sonra Batura ya da Natura olarak okunabilen yer Küçükçekmece'ye denk gelmektedir. 16. yüzyılın bir başka ünlü haritacısı Türkçe'da Batlamyus olarak tanınan Abraham Ortelius' tur¹⁰. Ortelius haritaları ve daha sonraki yüzyıllarda da üretilen Ortelius kopyaları olan haritalar da Küçükçekmece Gölünün bulunduğu bölge bazen Athyra ile karıştırılmıştır. Athyra ve Bathynias nehir adlarının ters gösterildiği haritalar da mevcuttur. Orta Çağ ve daha sonraki yüzyılların haritacıları kuşkusuz antik çağın seyyahlarının not ve çizimlerden yararlanmaktaydılar. Ancak bazen yararlandıkları eserlerde antik çağ seyyahlarının bazen kuzeyden bazen de güneyden geliş yönlerine göre, yazdıkları yer adlarını, kendi geliş rotaları üzerinden değerlendirerek ters yönden algıladıkları anlaşılmaktadır. Ortelius haritalarını sonradan kopya ederek yenileyen haritacıların, nehirleri ve bazı yer lokalizasyonlarını ters olarak işaretlemiş olmalarını bu şekilde yorumlamak mümkündür. XVI. Yüzyıl haritacıları arasında Osmanlı haritacısı Piri Reis'de yer almaktadır. Ne yazık ki şu ana kadar araştırma yapma imkanı bulabildiğimiz Piri Reis haritalarında Küçükçekmece bölgesinin yer almadığını gözlemledik. Ancak elbette Piri Reis gibi büyük bir Türk Denizcisinin bu bölge ile ilgili çalışma yapmadığı anlamına gelmemelidir.

9 Harita için; "Bathonea İsmi Üzerine Veriler ve Yorumlar" makalesine bakınız:

10 Abraham Ortelius (2 Nisan 1527 – 28 Haziran 1598) Flaman haritacı ve coğrafyacı. Genellikle ilk modern atlas olarak kabul edilen, 70 harita içeren *Theatrum Orbis Terrarum* (Dünya Sahnesi Görünümü, 1570) adlı eseriyle bilinir.

Küçükçekmece Gölü'nün haritalarda sağlıklı bir biçimde yer alması 19. Yüzyıla rastlamaktadır. Kazı kitabının bu bölümünde daha çok, eskiden Marmara Denizinin bir koyu olan Küçükçekmece lagününün oluşumunu gösteren 19. ve 20. yüzyıl Batılı ve Osmanlılarca hazırlanmış haritaları ile kazı alanımızın yer aldığı Firuzköy yarımadasının konumunu gösteren örnekler yayınlanmaktadır. Haritaların bir kısmı Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü, Osmanlı Arşivi Daire Başkanlığından temin edilmiştir¹¹. Bazı 19. Yüzyıl haritalarında lagün gölü ve denizi ayıran kıyı okunun önündeki bataklık ve sazlık alanların yavaş yavaş kapanışı ve göle en az iki girişi olduğu dönemler izlenebilmektedir .

Ayrıca Firuzköy yarımadasının batısındaki Eskinoz deresinin kuzeyden getirdiği alüvyonla dolan “Utku Koyu” ile Nakkaşdere'nin doldurduğu koyun son yüzyıldaki değişimi de önemlidir. Son yıllarda harita çalışmaları için vazgeçilmez olan Google Map programlarında bile Küçükçekmece Gölüne akan nehirlerin getirdiği alüvyonlarla dolan koyların bir kaç yıl içindeki değişimi rahatlıkla gözlenebilmektedir.

Arkeolojik çalışmalarımız açısından haritalardaki lagün gölünün kapanışını izleyerek ilk ve orta çağlardan sonra sonlanan bölgedeki denizcilik faaliyetlerinin bitiş tarihini tespit etmek önemli sorulardan birisinin çözülmesini sağlayacaktır. Ayrıca, nehirlerin getirdiği alüvyonla dolan koyların dolma hızı takip edilerek geçmişte göl kıyılarında yerleşim görmüş olabilen arkeolojik noktaların belirlenmesi mümkün görünmektedir. Eskinoz kıyısında geçmiş yıllarda bahçe sulamak için açılmış kuyu sondajlarının göle yakın olanından Demirçağ seramiklerinin, daha yukarıda olanından ise Neolitik- Kalkolitik dönemlere ait seramik parçalarının ele geçmesi nehir ve göl ağzlarının birleşim noktalarının insanlık yerleşim tarihi açısından vazgeçilmez olduğunu kanıtlamaktadır (Aydingün 2009: 111). Nehirler koy ve kıyıları doldurdukça küçük yerleşimlerin de kayarak merkezlerini değiştirdikleri anlaşılmaktadır.

Firuzköy yarımadasının Eskinoz nehrine bakan batı kıyılarının bu nehrin taşıdığı alüvyonlarla dolarak oluştuğu anlaşılmaktadır. Geçmiş yıllarda Eskinoz nehrinin deniz taşımacılığı yanında nehir taşımacılığı içinde kullanılmış olması mümkündür. Aynı biçimde göle dökülen günümüzde Sazlıdere olarak tanınan antik Bathynias nehrinde nehir taşımacılığıyla Marmara'yı Karadeniz'e bağlaması mümkündür.

Marmara denizinin kuzey sahilleri Güney ve Güney Batı (Lodos) rüzgar ve denizlerine açık konumdadır. Bu nedenle Kuzey sahillerinde Haliç'den sonra İstanbul'a en yakın doğal liman olan Küçükçekmece gölünün bir liman olarak önemi tartışılmaz. Gölün ağzının zamanla kapanarak daraldığı anlaşılmaktadır. Çünkü en eski haritalarda nehir ve bir girinti olarak gösterilen bölge 16. yüzyıl haritlarından itibaren çoğunlukla göl olarak gösterilmektedir. 19. yüzyıl haritalarında gölün iki girişi görülmektedir. 2. giriş gemilerin kontrollü olarak giriş çıkışı için kullanılmış olmalıdır. Gölün girişindeki bu kanalın aynı zamanda şehrin güvenliğine katkı sağladığı da düşünülmekte olup köprünün olduğu kesimden daha sonra kapanan bu kanala doğru bazı eski yapı izlerinin olduğu da kazı sualtı ekibimiz tarafından gözlemlenmiştir. Ancak gölün suyunun temiz olmaması nedeni ile bu kısımdaki çalışmalara ileriki tarihlerde devam edilecektir.

İstanbul'un yer aldığı bölge, günümüzde olduğu gibi antik dünyada da kuzeyden-güneye, batıdan-doğuya veya bu yönlerin tersi istikametlerde bir geçiş coğrafyası özelliği taşımaktadır. Tudela'lı Benjamin'in aktardığına göre; *Her tür tüccar, Babil ve Şin'ar'dan, İran ve Medea'dan, Mısır'ın bütün krallıklarından, Kenan ülkesinden, Rusya krallığından, Macaristan'dan, Peçenek ülkesinden, Hazar'dan, Lombard ülkesinden ve İspanya'dan (Konstantinopolis'e) gelirdi. Burası çok gürültülü-patırdılı bir kent.... Dünya'da Bağdat... dışında buna benzer bir kent yok ... Konstantinopolis'te sayısız yapı var. Yıl be yıl, bütün Bizans topraklarından buraya vergi getirilir; ki bununla kaleler, mor ve altın renkli (ipek) giysilerle dolardı. Bu binalar, bu zenginlik, imparatorluğun hiçbir yerinde görülemez. Diyorlar ki, kentin günlük geliri, dükkanlardan ve pazarlardan gelen kira, deniz ve kara yoluyla gelen tüccarlardan alınan gümrük vergisi, yirmi bin altına ulaşmaktadır (Geanakoplos 1984:278).*

11 Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü, Osmanlı Arşivi Daire Başkanlığı'ndan emekli Yaşar Yılmaz'a arşiv ve tercüme için çok teşekkür ederiz. Fransız Anadolu Araştırmaları Merkezi- İstanbul'a ve Sayın Aksel Tibet'e çok teşekkür ederiz. Ayrıca tercüme konusunda katkılarını sunan Burcu Cebeci'ye teşekkür ederiz.

Doğaldır ki İstanbul'un coğrafi olarak bu üstün stratejik konumu bölgede hüküm süren İmparatorlukların da baş kenti olmasına yol açmıştır. **“Coğrafya Kaderdir”** 27 Mayıs 1332 yılında bugünkü Tunus topraklarında dünyaya gelip 17. Mart 1406 yılında da Mısır Kahire'de son nefesini veren, modern historyografinin, sosyolojinin ve iktisadın öncülerinden kabul edilen 14. yüzyıl düşünürü, devlet adamı ve tarihçisi İbn-i Haldun'un asırlar önce söylediği bir sözdür bu. İstanbul ve civarının coğrafyası hem askeri hem de ekonomik olarak çok önemlidir. Roma İmparatoru Konstantin'de kendi devrinde böyle önemli bir bölgeye Roma İmparatorluğu'nun kaderini değiştirebilmeyi umut ederek başkentini taşımıştır. Bu çok radikal bir karardır. Kendi coğrafyasını değiştiremeyeceğini gören Konstantin en uygun coğrafya için İmparatorluğun başkentini taşımaktan çekinmemiştir. Kuş uçuşu olarak 1379 km lik bir taşınmayı yaparken Roma İmparatorluğunun iki kıtaya yayılan o zaman ki İstanbul'u sadece sur içinde kalacak şekilde bir başkent olarak tasarlamış olması mantıklı değildir. Tüm Akdeniz coğrafyasına sahip Roma İmparatorluğunun daha erken dönemlerinde dahi yönetim kolaylığı açısından yeni başkent arayışları vardır. Kısa bir dönem günümüzde İzmit olarak bilinen antik Nicomedia Doğu'nun başkenti olarak başkent arayışına cevap vermiştir. Bu aşamada bölgede çok büyük projeler düşünülmüş Roma İmparatoru Trajan (Hüküm Süresi MS 98-117) döneminde Karadeniz'den Marmara denizine bir kanal yapımı planlanmıştır. Planlanan kanal yapımı hakkında en eski kayıtlar, İmparator Trajan ile Bitinya Valisi Plinius arasında geçmektedir (Moore 1950: 97-111). Bu yazışmalarda Plinius, Sakarya nehri yakınlarındaki Sapanca Gölü'nden Propontis'e bir bağlantının kazılmasını önermiştir.

Trajan'a gönderdiği mektubunda Plinius şöyle söylemektedir. *“Nicomedia'nın sınırında çok büyük bir göl var. Mermerler, meyveler, ağaçlar, keresteler bu göl üzerinden ortalama bir masraf ve gayretle, yola kadar gemiler vasıtasıyla, oradan büyük bir emek ve daha büyük bir masrafla yük arabalarıyla denize kadar götürülmektedir. Bu yüzden gölü denizle bağlamak istiyorlar. Bu iş çok fazla el istiyor; ama bunlar ileride azalmazlar. Çünkü hem arazilerde hem de özellikle kentte çok miktarda insan var... Geriye, göl denizden daha yüksek midir dikkatlice araştırarak, bir arazi mühendisini ya da bir mimarı, sana uygun görünüyorsa, göndermen kalıyor. Bu bölgenin ustaları 40 cubit daha yüksek olduğunu iddia ediyorlar. Ben aynı bölge civarında kral tarafından açılmış bir su yolu buldum, ama bu yolun çevredeki tarlaların nemini çekmek için mi ya da gölü nehre bağlamak için mi açıldığı belirsizdir, zira yarım bırakılmış. Kralın ölümünden mi, işin tamamlanması konusundaki umutsuzluktan mı durdurulduğu da şüphelidir.”* (Plinius Letters II, 330). Plinius'un burada sözünü ettiği göl Sapanca Gölü'dür. Yapılan plan ise bu göl ile batısındaki İzmit Körfezi yani Marmara Denizi arasında bağlantıyı sağlayacak bir kanal açılmasıdır (Genç 2016: 93). Osmanlı döneminde de Karadeniz ve Marmara'nın yapay bir boğazla birbirine bağlama fikri 16. yüzyıldan bu yana altı kez gündeme gelmiştir.

Eğer bir toplum bulunduğu coğrafyanın gereğini yapmaz ise ya o toprakları kaybeder ya da yok olur. Bu bölgede yaşayan imparatorluklar da bu gerçeğin farkındadır.

Osmanlılar; Akdeniz ile Kızıldeniz'i birleştiren Süveyş Kanalı'nın açılması, Don-Volga nehirleri vasıtasıyla Karadeniz ve Hazar Denizi'nin ve yine Sakarya Nehri yoluyla Marmara ve Karadeniz'in birleştirilmesi için dört asır içinde birçok kez teşebbüste bulunmuşlardır. Sakarya Nehri'ni Sapanca Gölü'ne, Sapanca Gölü'nü de İzmit Körfezi'ne bağlayarak Marmara ve Karadeniz'in bir kanalla birleştirilmesi projesi ilk defa Kanunî Sultan Süleyman tarafından ele alınmış ve bunun için Mimar Sinan görevlendirilmiştir. Mimar Sinan, Sapanca'dan İzmit Körfezi'ne kadar olan mesafede arazinin ölçüm, istimlak ve tesviyesini yapmış, fakat savaşlar sebebiyle çalışmalara devam edilememiştir (Kılınç ve Yılmaz 2010: 6).

Donn-Volga Kanalı'nın kazı çalışmalarının Osmanlı tarafından sürdürüldüğü yıllarda Mimar Sinan ile Mühendis Kiriz Nikola, Marmara'yı Sapanca Gölü'nü geçerek Sakarya Nehri'ne bağlayacak kanal projesi için keşif gezileri yapıyordu. Nitekim Hammer ve Purgstall'a göre kanalın 15 kilometrelik bölümü kazılmıştı (Çeçen 1999:52). Osmanlı donanmasının direkleri, Eflak ve Boğdan'dan, tekne ye güvertelik keresteler ise Kocaeli, Eskişehir ve Bolu'dan temin ediliyordu. Kara yolu ile ulaşımın güçlüğü üzerine Sakarya-Sapanca-İzmit Körfezi bağlantısının yapılması düşünülmüştü. Keresteler Sakarya'dan gemiyle

Sapanca Gölü'ne nakledilecek, gerekirse harp gemileri burada veya İzmit Körfezi'nde inşa edilecekti. III. Murad'ın İznikmid¹² ve Sapanca kadılarına 21 Ocak 1591 tarihli; "Sakarya Nehri'ni Sapanca Gölü'ne ve Sapanca Gölü'nü de İzmit Körfezi'ne akıtmak muradımdır. Gerekenler yapılsın, bu hususta ihmal ve gevşeklik gösterilmesin. Sakarya'dan göle ne kadar mesafe vardır ve körfeze kaç arşındır, ölçülsün. Bu arada değirmen, mandıra, çiftlik, vesaire var mıdır, varsa başka yere nakli kabil midir, acilen geniş ve doğru bir şekilde yazılıp bildirisin" mealindeki emrinin ardından bölgeye mimar ve mühendis heyeti, gönderilmiş, kanalın yapımı için Karaman, Sivas, Maraş, Erzurum Beylerbeyi'ne ırgat temini için fermanlar yazılmış, 30 bin amele bulunması kararlaştırılmıştır. Hafriyatın kaldırılması ve projenin takibi Sokulluzade Haşan Paşa'ya verilmiş, Kanal Eminliği'ne Budin eski hazinedarı Ahmed Efendi, kâtipliğe de Mustafa Efendi tayin edilmiş, bölgede birçok istimlâk yapılmış bazı çiftlikler başka yerlere nakledilmiştir. Sonraki dönemlerde aynı amaçla projenin hayata geçirilmesi yönünde III. Murad, IV. Mehmed, I. Mahmud, III. Mustafa, II. Mahmud, Sultan Abdülmecid ve Sultan Abdülaziz irade buyurmuştu¹³. Sultan Abdülaziz'in üzerinde ısrarla durduğu bir başka kanal projesi de Rosova-Köstence arasındaydı. Don-Volga'nın arasını 1950'li yıllarda kurduğu esir kamplarıyla kazmaya başlayan Ruslar gibi aynı yıllarda bir başka Osmanlı Projesi için de Karadeniz'in batı kıyısında hummalı bir çalışma başlatılmıştı (Şahin 2012: 70).

İstanbul'un sahip olduğu stratejik konumu nedeniyle, gerek Roma gerekse Osmanlı döneminde çok detaylı ve coğrafyaya uygun düşüncelerin ürünü olarak şehir tasarımı planlanmış olmalıdır. Bu planlama içinde İstanbul'un ayrılmaz bir parçası olarak gördüğümüz ulaşımında en önemli noktalardan biri olması gereken Küçükçekmece doğal limanının tasarımlara dahil edilmemiş olması imkansızdır. Geçmiş dönemlerde olduğu gibi bu günde ulaşımın en önemli ayaklarından birisi limanlardır. Limanların; deniz araçlarının yolcu ve yük indirme-bindirme, yükleme, boşaltma, bağlama, ve beklemelerine elverişli, yani emniyetli, yeterli su derinliğine sahip tabii veya suni olarak, rüzgar ve deniz tesirlerinden korunmuş yerler olmaları beklenir. Bu tarih boyunca böyle ola gelmiştir. **Liman yeri seçiminde bölgenin coğrafi özellikleri çok önemli rol oynamaktadır. Bu imkanları Küçükçekmece gölü bölgesi antik dönemde de doğal olarak sağlamış gözükmektedir. Haliçten sonra İstanbul'un doğal limanı tartışılmayacak şekilde Küçükçekmece gölüdür. Denizleri kanallar ile biri birine bağlamayı ve Coğrafyayı dahi değiştirmeyi bundan yüzlerce yıl önce planlayan imparatorlukların İstanbul'un yanı başındaki bu gerçeği görmemesi mümkün değildir.** Küçükçekmece gölü denizcilik ve ulaşım açısından önemi nedeni ile Osmanlı döneminde de Sultan II. Abdülhamid devrinde güney batı bölümünde bir kanal açılarak Liman olarak kullanılmak üzere projelendirilmiştir. II. Abdülhamid devrinde yeni İstanbul Limanının Yenikapı, Yedikule ya da Küçükçekmece de yapılması konusunda araştırma yapmak üzere Mühendis Mustafa Efendiye görev verilmiş ve Fransızlara Küçükçekmece gölünün Liman yapılması ile ilgili olarak proje hazırlattırılmıştır (Bel 1 ve 2). Tren yolunun ve Halkalı gümrüğünün bu bölgede kurulmuş olması da bu eski liman projesi ile ilgili olmalıdır. Roma döneminde Via Egnatia'nın bir kolunun gölün kuzeyinden bir kolunun ise güneyinden geçmesi bu eşsiz limanlık alana ulaşım ve jeostatejik olarak da büyük avantaj sağlamakta olup eskilerin bu olumlu özellikleri gördüğünü ve buna göre adımlar attığını anlıyoruz. 2. Dünya savaşı sonrasında ise bölgenin stratejik öneminin adeta unutulduğu ya da unutturulduğunu (Bu konuda ayrıca başka bir yayın daha planlanmıştır) ve çevresinin büyük oranda çarpık yapılaşmaya kurban gittiğini, tesadüf eseri çalışmalarımızın yapıldığı yarım adanın ise adeta Ülkemize ve güzel İstanbul'umuza turizm açısından 2. bir destinasyon ve hediye olarak beklediğini önemle belirtiriz.

Küçükçekmece Gölü ve çevresinin geçirmiş olduğu değişikliklere yönelik eski harita incelemelerimiz, jeodezi, jeomorfoloji ve yer bilimcilerinden destek alınarak detaylı olarak başka bir yayın halinde hazırlanmakta olduğundan burada sadece kısa bir tanıtım yapılmıştır.

12 Selçuklu döneminde İzmit'e verilen isim.

13 Başbakanlık Osmanlı Arşivleri (BOA), HAT 1319/51446; BOA.DVN.MHM.d 067; BOA , HRT 0542; BOA,imms,9-386.

KAYNAKÇA

Antik ve Ortaçağ Kaynakları

Ortelius, Abraham, Theatrum Orbis Terrarum. Apud Ioannem Bapt. Vrintium.

(<https://archive.org/details/theatrumorbister00orte>, Çevrimiçi 03.12.2017)

Piri Reis- Kitab-ı Bahriye, Boyut Yayınları, İstanbul, 2013.

Plinius Letters I, Trans: W. Melmoth, Rev.: W.M.L. Hutchinson, Heinemann, Great Britain, 1931. Plinius Letters II, Trans: W. Melmoth, Rev.: W.M.L. Hutchinson, Heinemann, Great Britain, 1915, 1927.

Plinius, Natural History V, 18.4.16. Trans.: H. Rackham, Harvard University Press, London, 1961.

Prokopius Buildings, Book IV, Part 3, 5-18.

Ptolemaios Geographie; Book, III, 11/9

Tabula Peutingeriana, . Die Tabula Peutingeriana. Kartografie und Kulturgüterschutz, 82. Weber, E. (1976)

Muhammad Al-Idrisi, Tabula Rogeriana , Weltkarte des Idrisi vom Jahr 1154 n. Ch., Charta Rogeriana (<https://www.loc.gov/resource/g3200.ct001903/> Çevrimiçi: 03.12.2017)

The Notitia Urbis Constantinopolitanae

(<http://www.livius.org/sources/content/notitia-urbis-constantinopolitanae/> Çevrimiçi: 03.12.2017)

Belgeler

1) İstanbul Limanının Kumkapı Yedikule veya Küçük Çekmece bölgelerinden hangisinde inşa edileceği.(**Tarih** :8/12/1916 Sayı : Dosya :34R31 Fon Kodu :230.0.0.0 Yer No :69.7.3.) T.C. Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü, Osmanlı Arşivi Daire Başkanlığı).

2) Küçükçekmece’de ticaret gemileri için yapılacak limanın plan ve projeleri hakkında tasarı. (Tarih :13/1/1885 Sayı : Dosya:3 4R1 Fon Kodu :230.0.0.0 Yer No :68.1.1.) T.C. Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü, Osmanlı Arşivi Daire Başkanlığı).

Güncel Kaynaklar

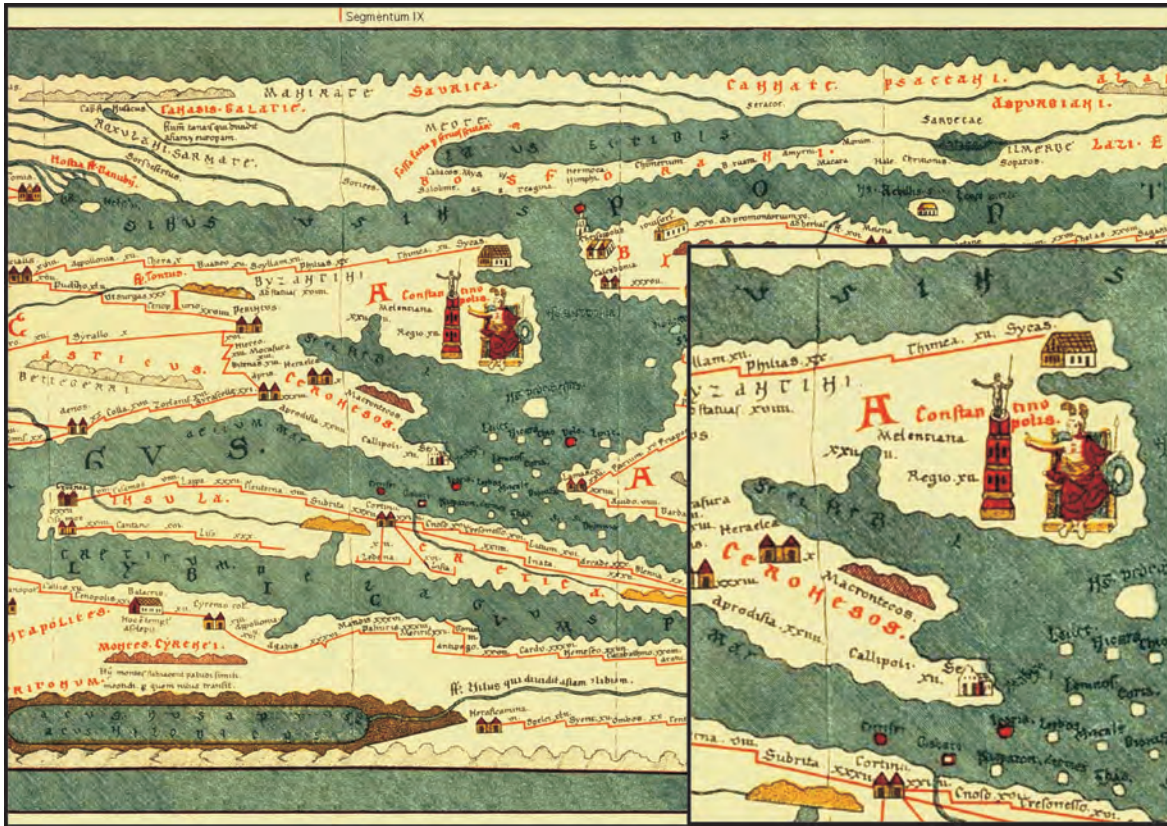
- | | |
|----------------|--|
| Aydingün 2007 | Aydingün, Ş., 2007, “A New Prehistoric Settlement near Küçükçekmece Lake in Istanbul; Avcılar-Firuzkoy”, Boletín de la Asociacion Espanola de Orientalistas (BAEO), XLIII, 2007, 11-23. |
| Aydingün 2010 | Aydingün,Ş., 2010, “Istanbul Prehistoric Survey in 2007 Season”,”Proceedings of the 6th International Congress on the Archaeology of the Ancient Near East, May, 5th-10th 2008, “Sapienza” Università di Roma, Italy: 76-84. |
| Crow 1997 | Crow, J., A. Ricci, 1997, İinvestigating the Hinterland of Constantinopol: Interim report of the Anastasian long wall, <i>Journal of Roman Archeology</i> , 10:235-262. |
| Çeçen 1999 | Çeçen, K., 1999, <i>Osmanlı İmparatorluğu’nun Doruğu 16. Yüzyıl Teknolojisi</i> , İski Yayınları, İstanbul. |
| Ducellier 1986 | Ducellier, A., 1986, <i>Byzance et le monde Orthodoxe</i> , Armand Colin, Toulon, France. |
| Drakoulis 2012 | Drakoulis, D. P. , 2012, “The functional organization of early Byzantine Constantinople according to the Notitia Urbis Constantinopolitanae”, <i>Openness. Studies in honour of Vasiliki Papoulia</i> , Thessaloniki, 153-183. |

- Eyice 1978* *Eyice, S., 1978, Tarihte Küçükçekmece, TTOKB, 341:2-10.*
- Eyice 1977/78* *Eyice S. 1977/78, "Tarihde Küçükçekmece", Güneydoğu Avrupa Araştırmaları Dergisi, 6/7:57-122.*
- Geanakoplos 1984* *Geanakoplos, D.J., 1984, Byzantium, University of Chicago, Chicago.*
- Genç 2016* *Genç, Ö., 2016, "Vali Plinius'un Mektupları Işığında Bithynia Bölgesi ve İzmit" Kocaeli Tarih Sempozyumu 3, Kocaeli: 83-100.*
- Jirecek 1990* *Jirecek, K.Y. 1990, Belgrad İstanbul Roma Askeri Yolu, (çev. A.Kemal Balkanlı) Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara.*
- Harley 1987* *Harley, J., B., ve Woodward, D., 1987, History of Cartography, Chicago University Press, Chicago.*
- Kayra 1990* *Kayra, C., 1990, İstanbul Zamanlar ve Mekanlar, Ak Yayınları, İstanbul.*
- Kılınç-Yılmaz 2010* *Kılınç, S., Yılmaz, Ö.F., 2010, Beş Asırlık Sakarya- Sapanca -Marmara Kanal Projeleri, Çamlıca, Yayınları, İstanbul.*
- Meece 2006* *Meece, S., 2006, 'A bird's-eye view – of a leopard's spots: the Çatalhöyük "Map" and the Development of Cartographic Representation in Prehistory', Anatolian Studies, vol. 56 :1-16*
- Mellaart 1964* *Mellaart, J. 1964, 'Excavations at Çatal Hüyük, Third Preliminary report', Anatolian Studies, 14: 39-120.*
- Mellaart 1967* *Mellaart, J., 1967, Çatal Hüyük: A Neolithic Town in Anatolia, Thames & Hudson, London.*
- Mango 2001* *Mango, M., M., 2001, "Porticoted Street at Constantinopol", Byzantine Constantinople: Monuments, Topography and Everyday Life (Necipoğlu, N.edt.), Leiden, The Netherlands : 29-52.*
- Moore 1950* *Moore, F., G., 1950, Three Canal Projects, Roman and Byzantine, American Journal of Archaeology, 54/2: 97-111.*
- Özağaç 2006* *Özağaç S. 2006, Cumhuriyet Dönemi Türk Haritacılık Tarihi, Ankara Üniversitesi Türk İnkılap tarihi Enstitüsü, Yüksek Lisans tezi, Ankara.*
- Penrose 1952* *Penrose, B., 1952, Travel and Discovery in the Renaissance, Cambridge Massachussetts.*
- Sennett 2011* *Sennett, R., 2011, Taş ve Ten, Metis yayınları, İstanbul*
- Sodini 2011* *Sodini, J.P.ş 2011, "Konstantinopolis Bir Megapolün Doğuşu", Bizans Yapılar, Meydanlar, Yaşamlar, Fransız Anadolu Araştırmaları Merkezi Yayınları, İstanbul.*
- Soucek 2013* *Soucek, S., 2013, Piri Reis ve Kolomb Sonrası Türk Haritacılığı, Piri Reis 1513 Dünya Haritası Araştırmaları, (ed. Bülent Özukan), Boyut Yayınları, İstanbul: 28-85.*
- Şahin 2012* *Şahin,T., 2012, Osmanlı'nın Çılgın Projeleri, Marmara-Sapanca-Sakarya Kanalı Projesi, Yitik Hazine Yayınları, İstanbul*
- Wiener 2001* *Wiener, W., M., 2001, İstanbul'un Tarihsel Topografyası, (Çev. Ü. Sayın) YKY İstanbul.*

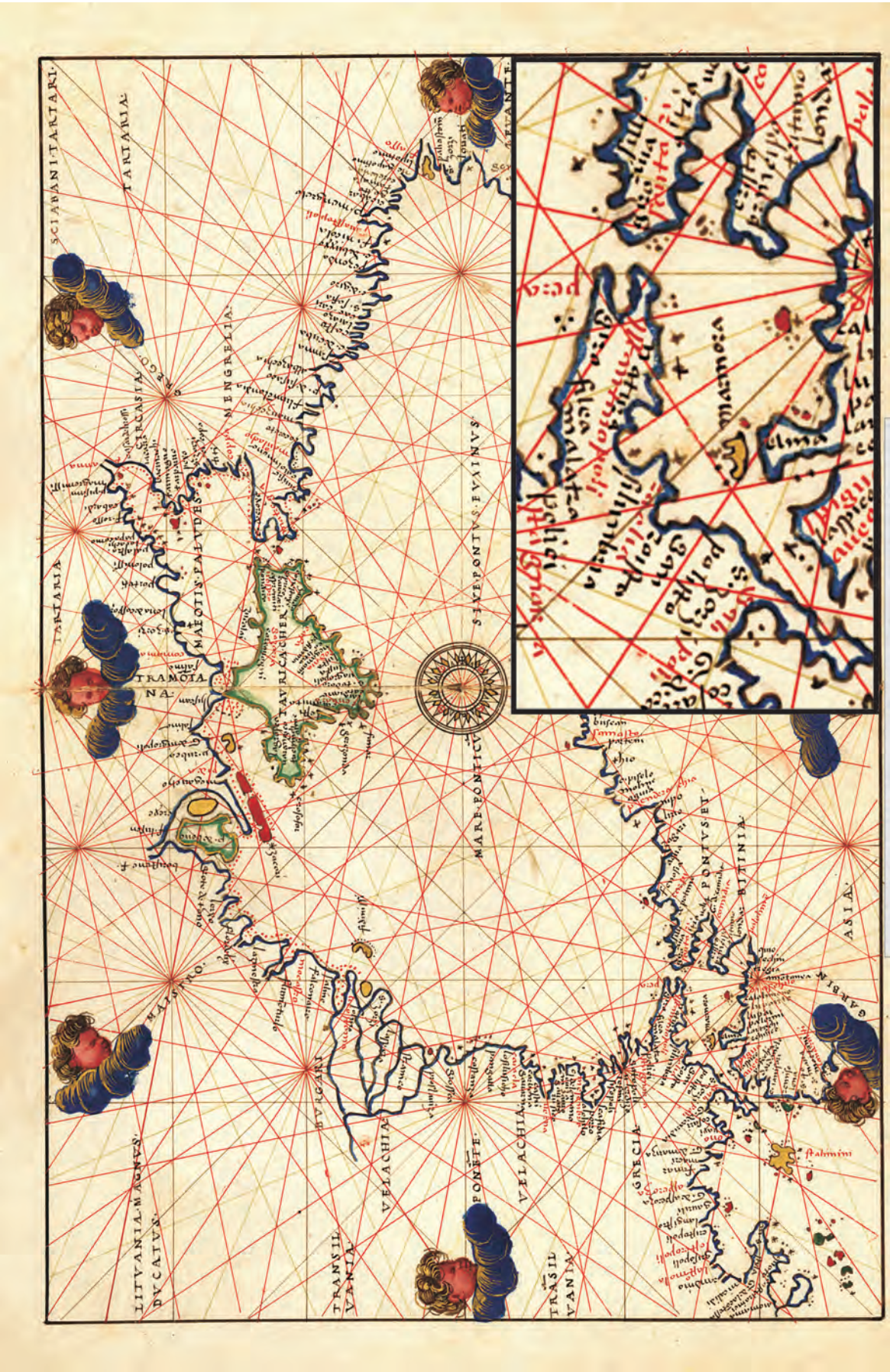
HARİTA VE ARŞİVLERE GÖRE KÜÇÜKÇEKMECE GÖLÜNÜN JEOSTRAJİK
KONUMU VE TARİH BOYUNCA KENT PLANLAMASINDA Kİ ÖNEMİ (REGIO – XIV ?)



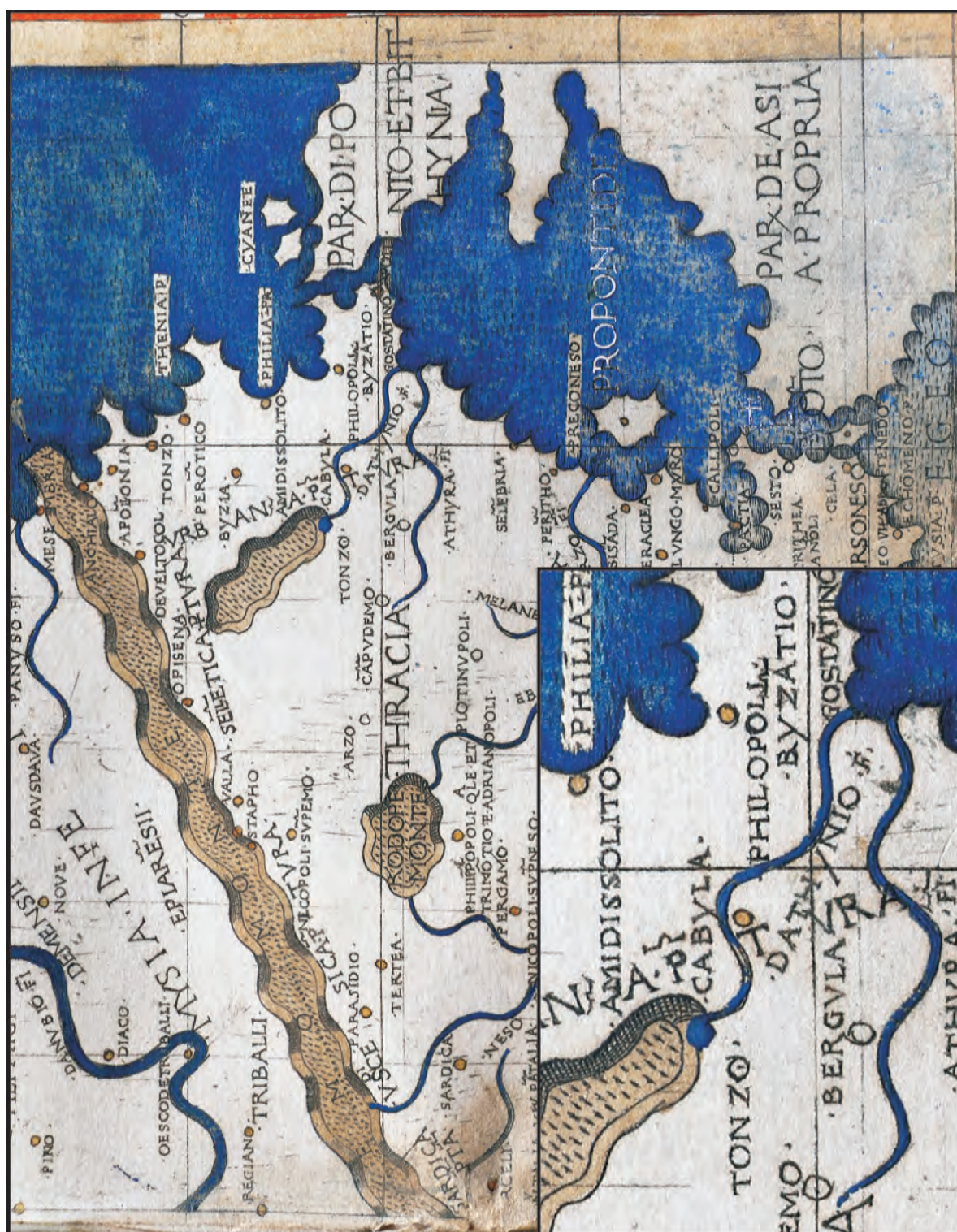
Harita 1: Ptolemy Haritası kopyası



Harita 2: Tabula Peutingeriana



Harita 3: Karadeniz Haritası - Battista Agnese 1544



Harita 4: Francesco Berlinghieri / 1482



Harita 5: Abraham Ortelius / Trakya Haritası 1584

HARİTA VE ARŞİVLERE GÖRE KÜÇÜKÇEKMECE GÖLÜNÜN JEOSTRAJİK
KONUMU VE TARİH BOYUNCA KENT PLANLAMASINDA Kİ ÖNEMİ (REGIO – XIV ?)



Harita 6: İstanbul Haritası 1873



Harita 7: Osmanlı Arşivi Haritaları 1879



Harita 8: Gustov Droysen 1886

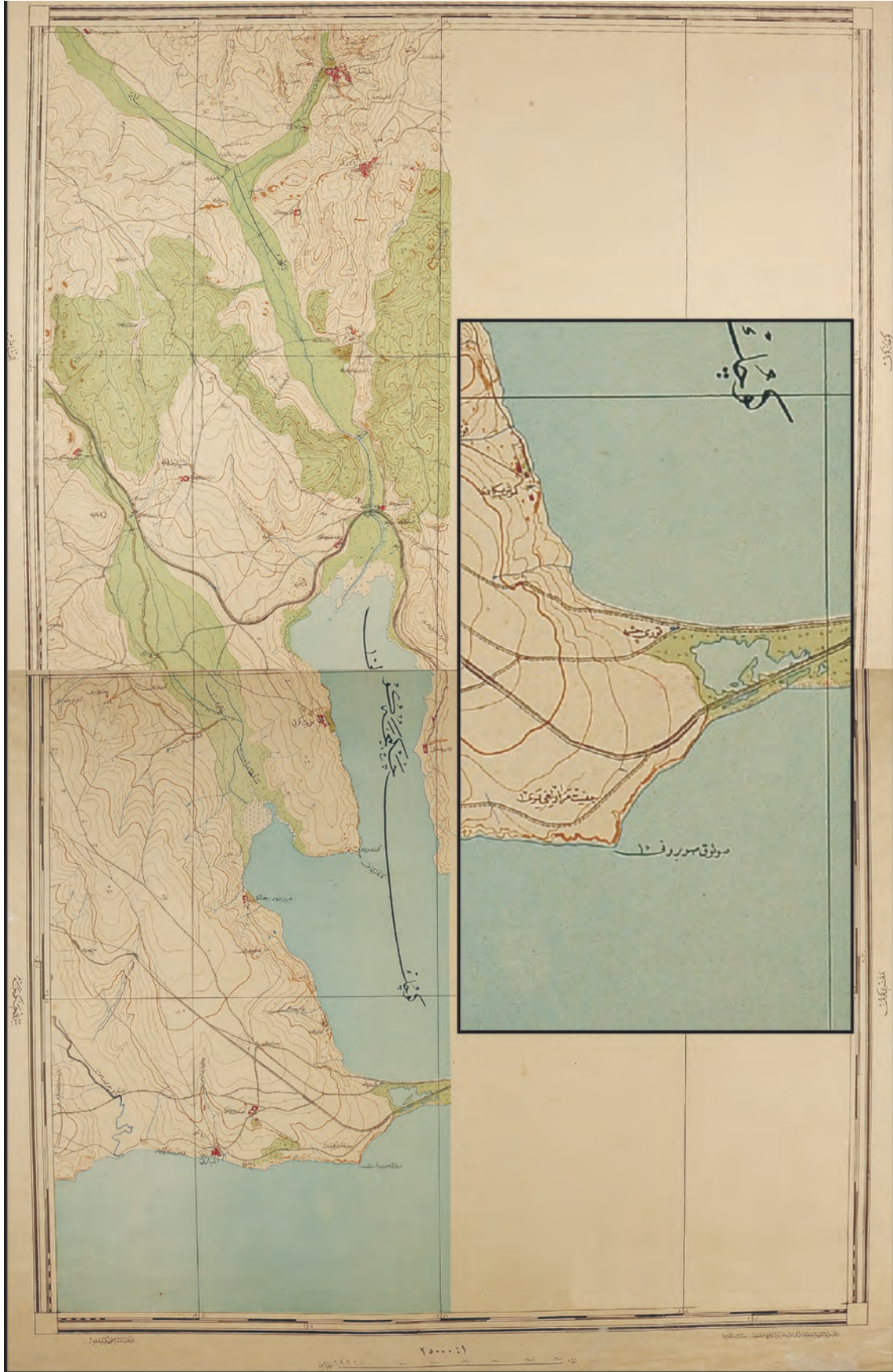


Harita 9: 19. yy Marmara Haritası

HARİTA VE ARŞİVLERE GÖRE KÜÇÜKÇEKMECE GÖLÜNÜN JEOSTRAJİK
KONUMU VE TARİH BOYUNCA KENT PLANLAMASINDA Kİ ÖNEMİ (REGIO – XIV ?)

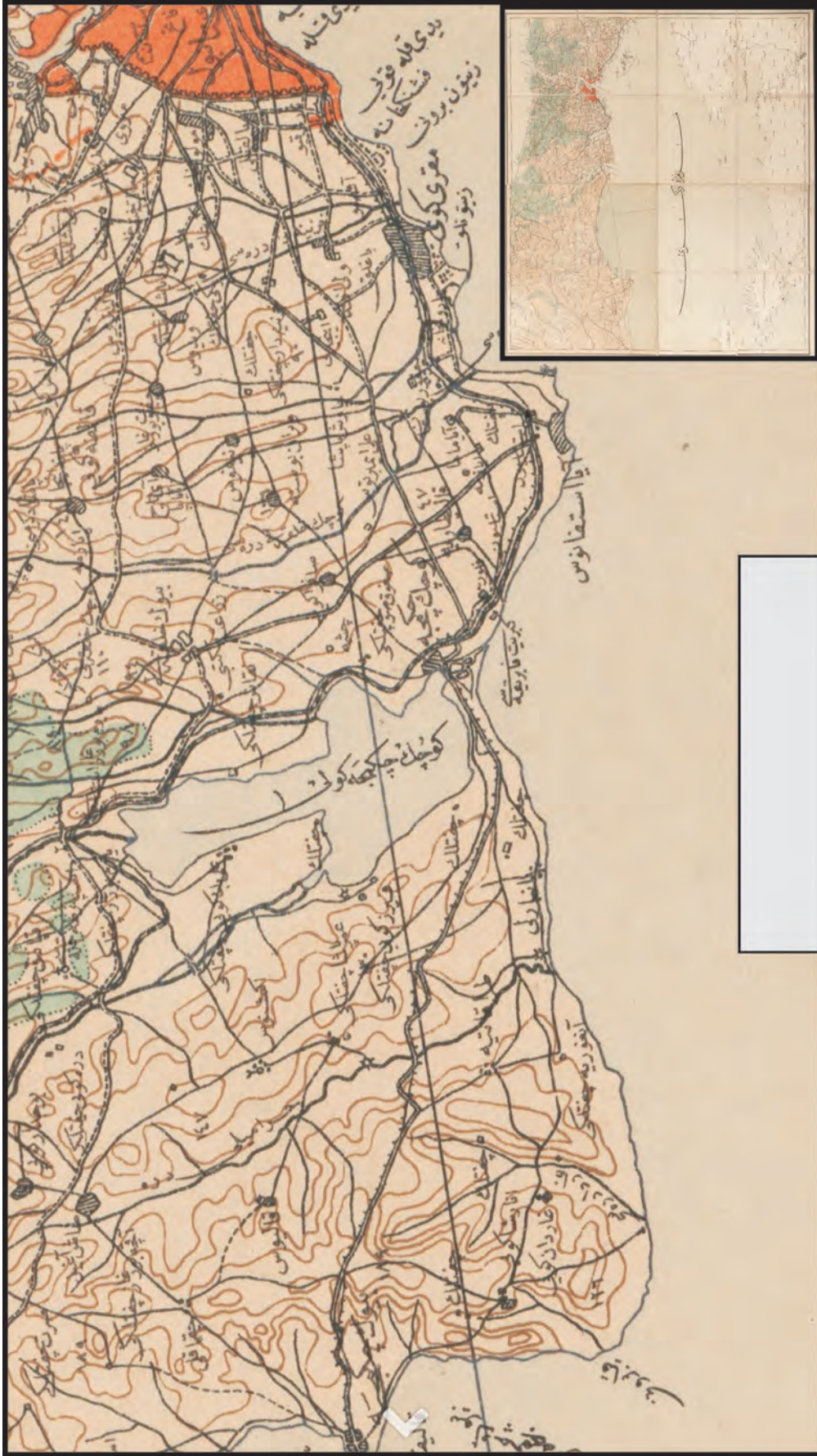


Harita 10: Osmanlı Arşivi Haritaları:007020001



Harita 11: Osmanlı Arşivi Haritaları: 00421 00035

HARİTA VE ARŞİVLERE GÖRE KÜÇÜKÇEKMECE GÖLÜNÜN JEOSTRATEJİK
KONUMU VE TARİH BOYUNCA KENT PLANLAMASINDA Kİ ÖNEMİ (REGIO – XIV ?)



Harita 12: Rumeli -i Şahane Haritası Dersaadet 1317 Erkanı Harbiyye-i Umumiyye Dairesi Beşinci Fen Şubesi Matbaası



Harita 13: Başbakanlık Osmanlı Arşivi 00679 00001

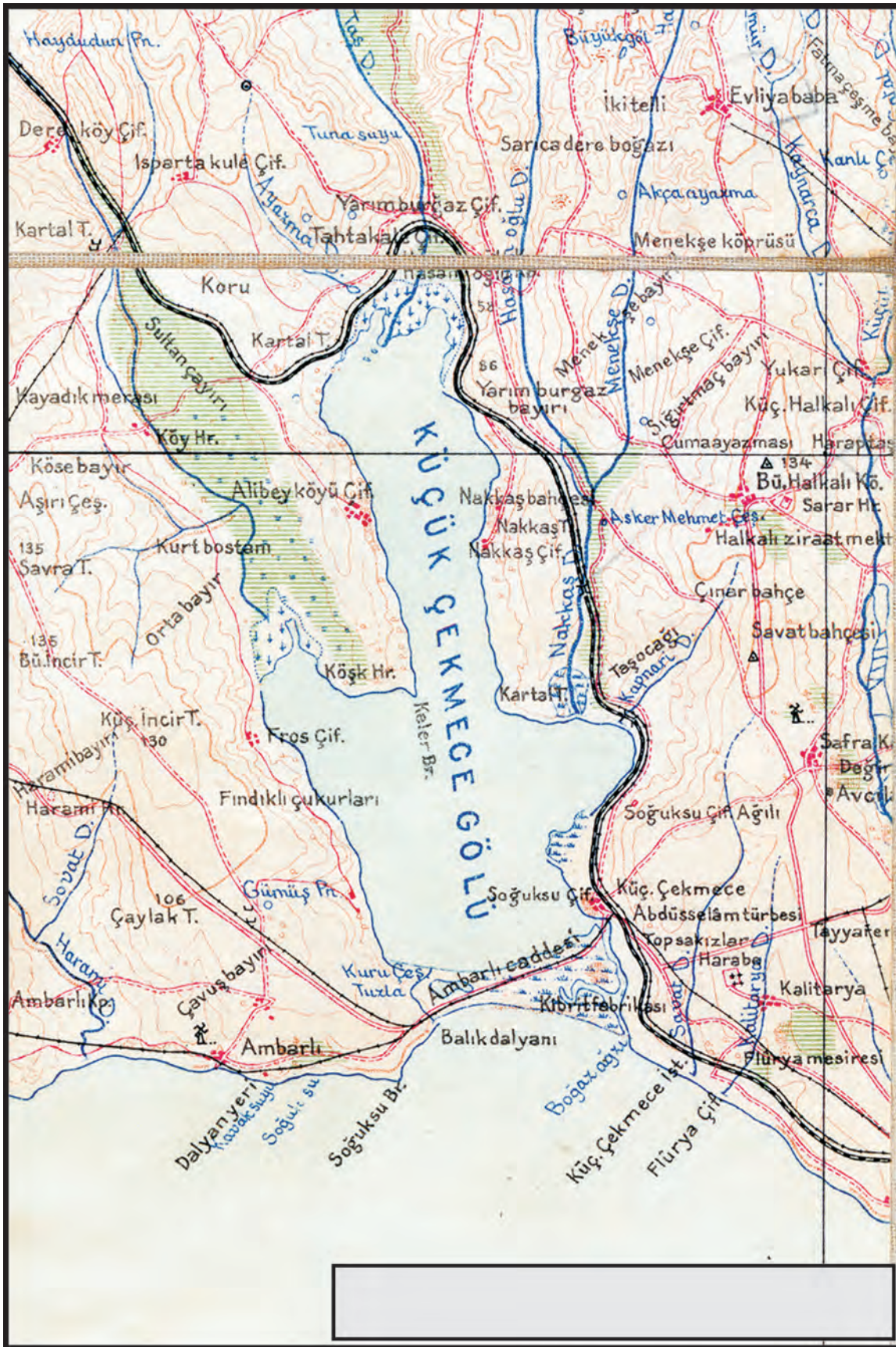


Harita 14: Başbakanlık Osmanlı Arşivi 00224 00001

HARİTA VE ARŞİVLERE GÖRE KÜÇÜKÇEKMECE GÖLÜNÜN JEOSTRATEJİK
KONUMU VE TARİH BOYUNCA KENT PLANLAMASINDA Kİ ÖNEMİ (REGIO – XIV ?)

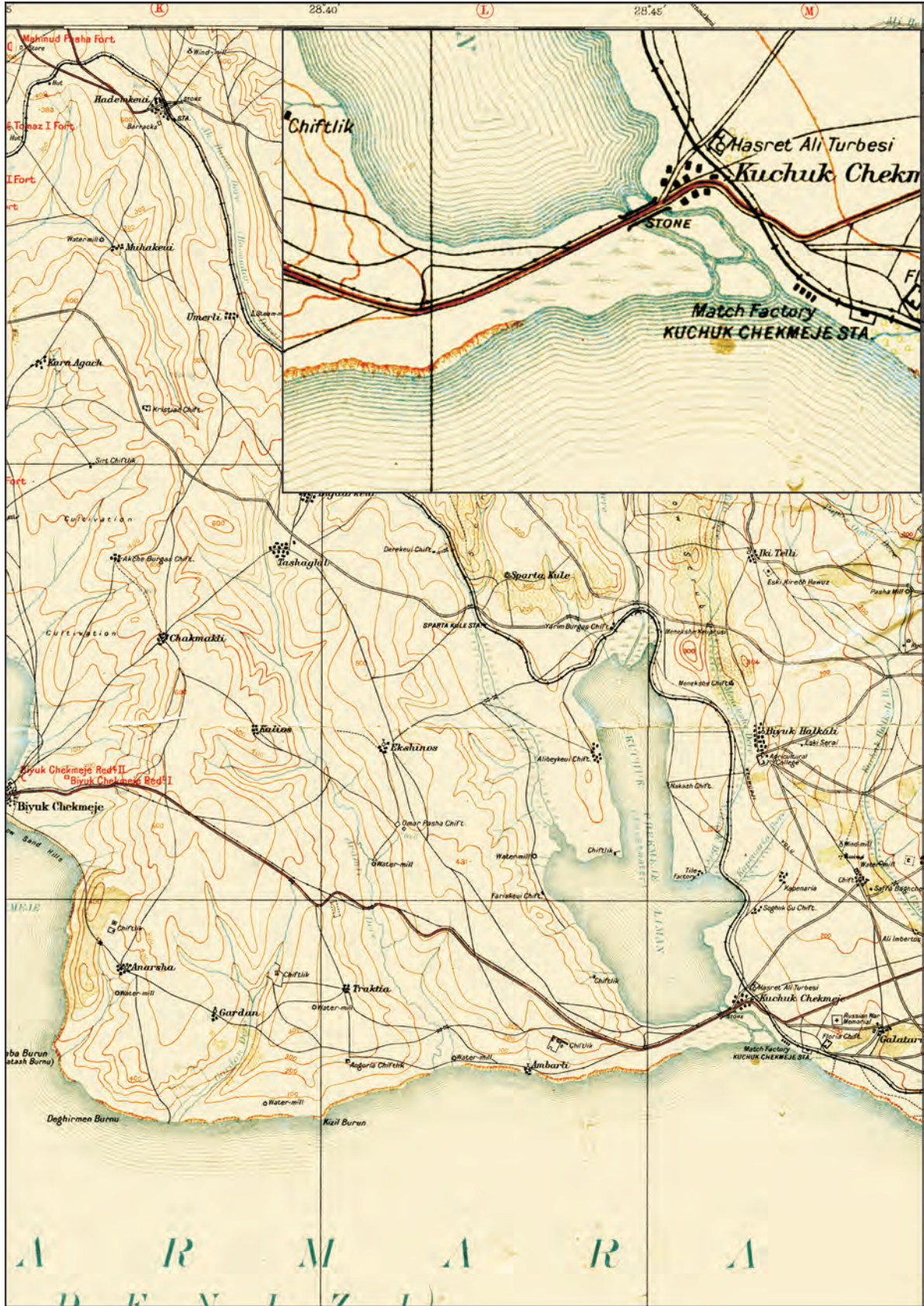


Harita 15: Başbakanlık Osmanlı Arşivi 00143 00001

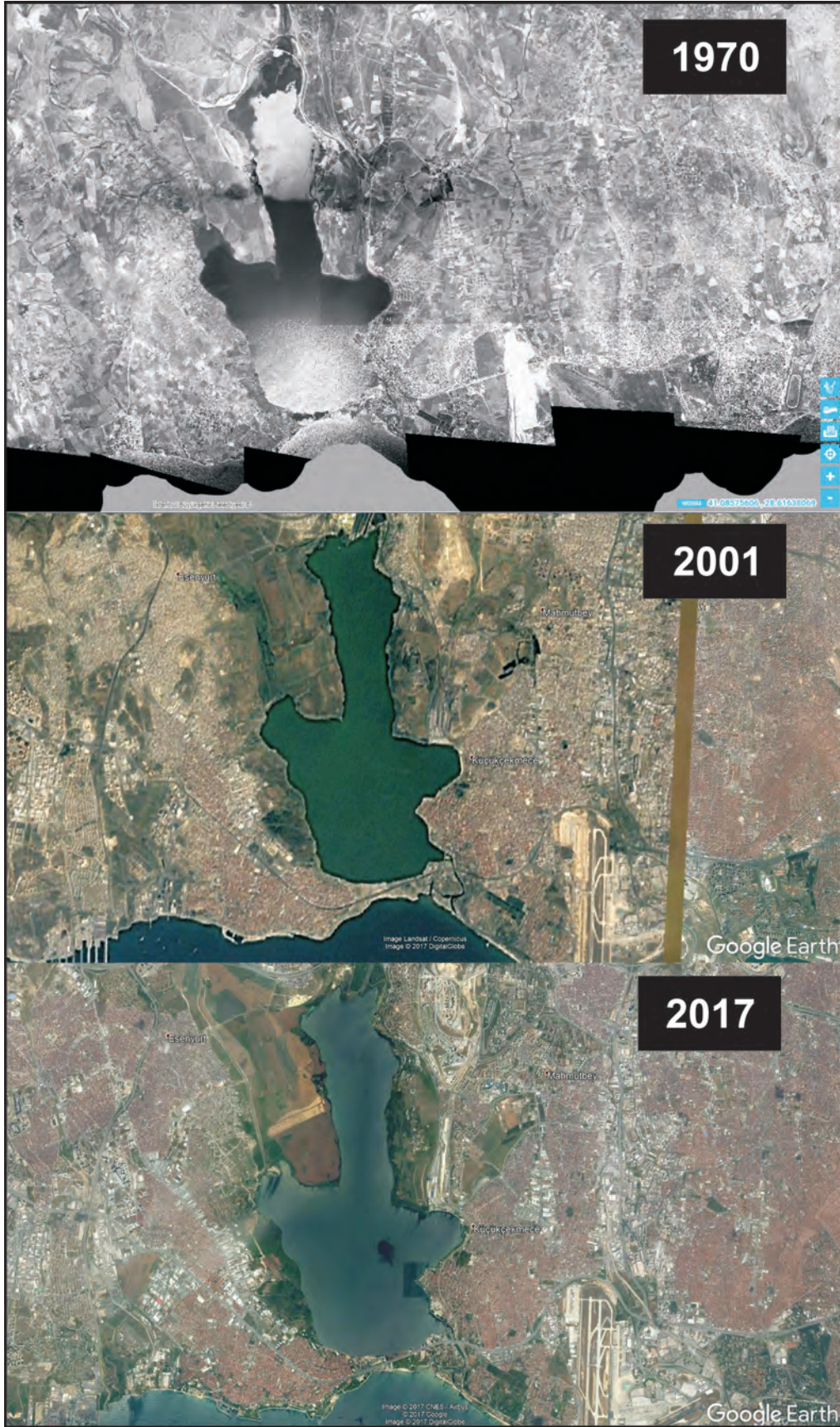


Harita 16: Harita Umum Müdürlüğü 1932
İstanbul 1/25000 ölçekli haritadan derlenmiştir.

HARİTA VE ARŞİVLERE GÖRE KÜÇÜKÇEKMECE GÖLÜNÜN JEOSTRATEJİK
KONUMU VE TARİH BOYUNCA KENT PLANLAMASINDA Kİ ÖNEMİ (REGIO – XIV ?)



Harita 17: Küçükçekmece Havzası Haritası (DAI)



Harita 18: Alanın Uydu Görüntüleri

HARİTA VE ARŞİVLERE GÖRE KÜÇÜKÇEKMECE GÖLÜNÜN JEOSTRATEJİK
KONUMU VE TARİH BOYUNCA KENT PLANLAMASINDA Kİ ÖNEMİ (REGIO – XIV ?)

BELGELER

Belge: 000010001
14. Karton 100
(Temiryoı ve limanlar idaresi) 305
DEVLET ARŞİVLERİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ
CUMHURİYET ARŞİVİ

185	Dosya Numarası:
	Sıra Numarası:

Nafi'a Nezareti

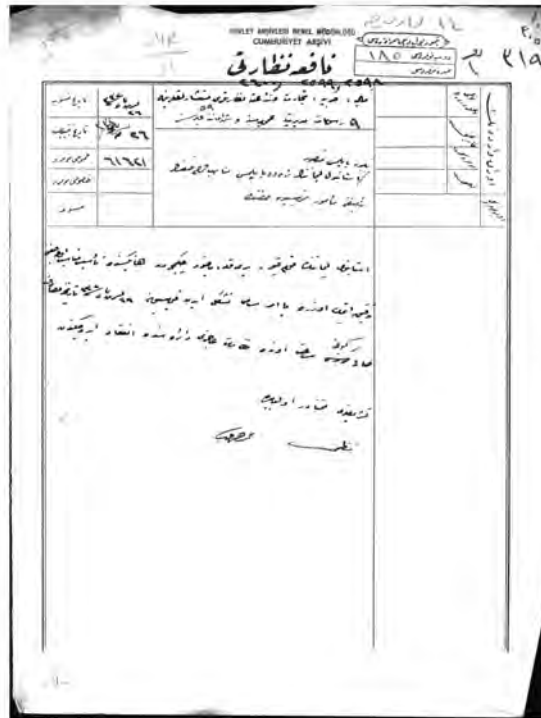
2598,2599,2600

Tarih-i tesviye	332 Sene Teşrin-i sani 26	Maliye, Harbiye, Ticaret ve Ziraat Nezaretleri Müştarıklarına 59	
Umumi Numarası	61621	9 Rusumat Müdüriyet-i Umumisine ve Şehr Emaneti Aliyyesine	Nev'i mahal ve Umuru.
Hususi Numarası		yeniden yapılması mütesavvver, / İstanbul limanının nerede başlaması münasib Tedkikine memur komiyon hakkında.	Tarihi
			Numarası
Müşvedde			

Istanbul Limanının Kumkapu, Yedikule, yahudÇekmece'den hangisinde tesisi münasib olacağını tedkik etmek üzere baem-i sami teşekkül eden komisyona 29 Teşrin-i sani Sene 332 tarihine müsadif Salı günde günü saat Onda Nezaret-i Aliyyeni Dairesinde inkitad edeceğinden teşrifleri mütemanadır. Olbabda

Nizamımdan

Mehmed(.....)



BELGELER

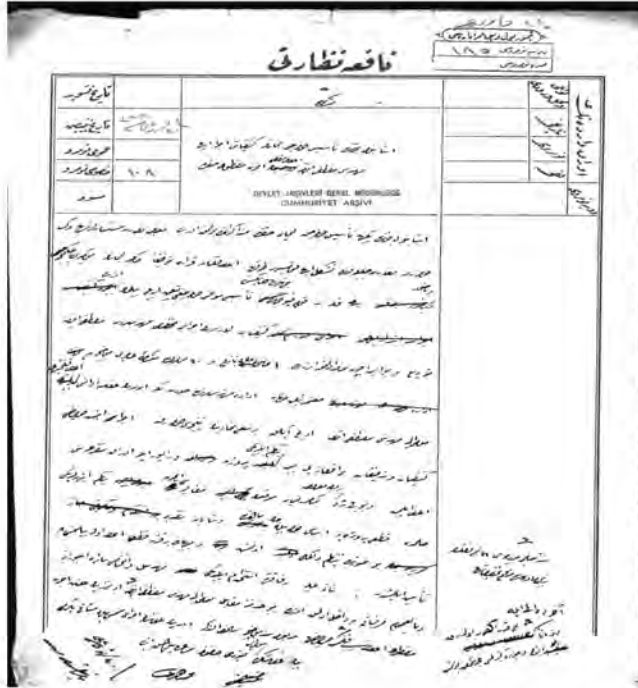
NAFI'A NEZARETİ

Dosya Numarası	185
Sıra Numarası :	

Tarihi Kuyud	332 Sene Eylül 23	Küçükçekmece / (.....) Feimanesine	Nev'i ve Sicil Vurudu:	Evrak-ı Varide
Umumi Numarası:			Tarihi : Numarası	
Hususi Numarası:			Lef'i	
Müvedde				Dosya
Liman istikşafatı hakkında Küçükçekmeceyi'ram (?) olunan Mühendis Mustafa Beye orada kaldığı/(tarafında)..... olan tedarik ve				332 Sene Eylül 22

(Bu sayfayı basarken : Word sayfa yapısından DİK SAYFA olarak düzenleyin.)

Belge 000010003



Belge 000010003 14.Karton

(Temiriyol ve Limanlar İdaresi)

DEVLET ARŞİVLERİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ

Cumhuriyet Arşivi

HARİTA VE ARŞİVLERE GÖRE KÜÇÜKÇEKMECE GÖLÜNÜN JEOSTRATEJİK
KONUMU VE TARİH BOYUNCA KENT PLANLAMASINDA Kİ ÖNEMİ (REGIO – XIV ?)

BELGELER

(Temiryol ve Limanlar İdaresi)

DEVLET ARŞİVLERİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ

Cumhuriyet Arşivi

Dosya Numarası	185
:	
Sıra Numarası :	

NAFI'A NEZARETİ

238.....

1

Tarihi Kuyud	332 Sene Eylül 05	Dersaadet Polis Müdüriyeti yesine	Nev'i ve Sicil Vurudu:	Evrak-ı Varide
Tarih-i	(mim) [Aynen] 05	Yeniden İnşa olunacak İstanbul Limanı Hakkında	Tarihi :	
Umumi Numarası:	60041	<u>Ma'kuldür.</u>	Numarası	
Hususi Numarası:	1891		Lef'i	
Müvedde				
Yeniden İnşaaı mutasavver İstanbul Limanının Çekmece, Yedikule - (---) Yenikapudamı tesisi münasib olacağını / Harbiye ve Maliye ve				332 Sene Eylül 05

(Bu sayfayı basarken : Word sayfa yapısından DİK SAYFA olarak düzenleyin.)

Belge 000010004

نافع نظاری

رسمی ۱۸۵
رسمی

تاریخ	محل	موضوع	ملاحظات
تاریخ	محل	موضوع	ملاحظات
تاریخ	محل	موضوع	ملاحظات
تاریخ	محل	موضوع	ملاحظات
تاریخ	محل	موضوع	ملاحظات
تاریخ	محل	موضوع	ملاحظات

DEVLET ARŞİVLERİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ
CUMHURİYET ARŞİVİ

بسم الله الرحمن الرحيم
الحمد لله الذي هدانا لهذا الذي كنا لنهتدي لولا أن هدانا الله
والحمد لله رب العالمين

تاریخ: ۱۳۰۵
محل: ۱۸۵
موضوع: ۱۸۵
ملاحظات: ۱۸۵

DEVLET ARŞİVLERİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ

Cumhuriyet Arşivi

Dosya Numarası :	185
Sıra Numarası :	

NAFI'A NEZARETI

Tarihi Kuyud	332 Sene Eylül 05	Başkumandanlık vecelilesine	Nev'i ve Sicil Vurudu:	Evrak-ı Varide
Tarih-i	332 Sene Eylül 05	Yeniden İnşa olunacak \ İstanbul Limanı Hakkında	Tarihi :	
Umumi Numarası:	60064	<u>Ma'kuldür.</u>	Numarası	
Hususi Numarası:	184		Lef'i	
Müvedde				
Yeniden inşası olunacak mutasavver İstanbul limanının Çekmece ve Yedikule (.....): Yeni Kapudamı tesisi münasib			05 Eylül ene	

(Bu sayfayı basarken : Word sayfa yapısından DİK SAYFA olarak düzenleyin.)

Belge 000010005

[illegible]

Belge 000010005 24.Karton 8 mim

(Temiryol ve Limanlar İdaresi)

BELGELER

Belge 000010008 Hü 59148

HARBİYE NEZARETİ

Levazimat-ı Umumiye Dairesi

Naif'a Nezareti Cellesine

Dördüncü Şubesi:

Daire

Şube : 516

2910

Devletli Efendim Hazretleri

24 Temmuz Sene 332 tarih ve yüzkırk numaralı, tezkere-i aliyeleri.....dir.

Kum kapu, Yedi Kule veya Küçükçekmecesevahilinde birinde tesisi mutasavver İstanbul Limanı hakkındaki mütâla'a-i 'acize'i bildirilmek üzere ol emirde mezkûr Liman inşasına ne zaman mübaşeret edilmek arzu edildiğinin İstanbul Limanı babında emr ve ferman hazret-idir.

Mim

fi 26 Ağustos Sene 332

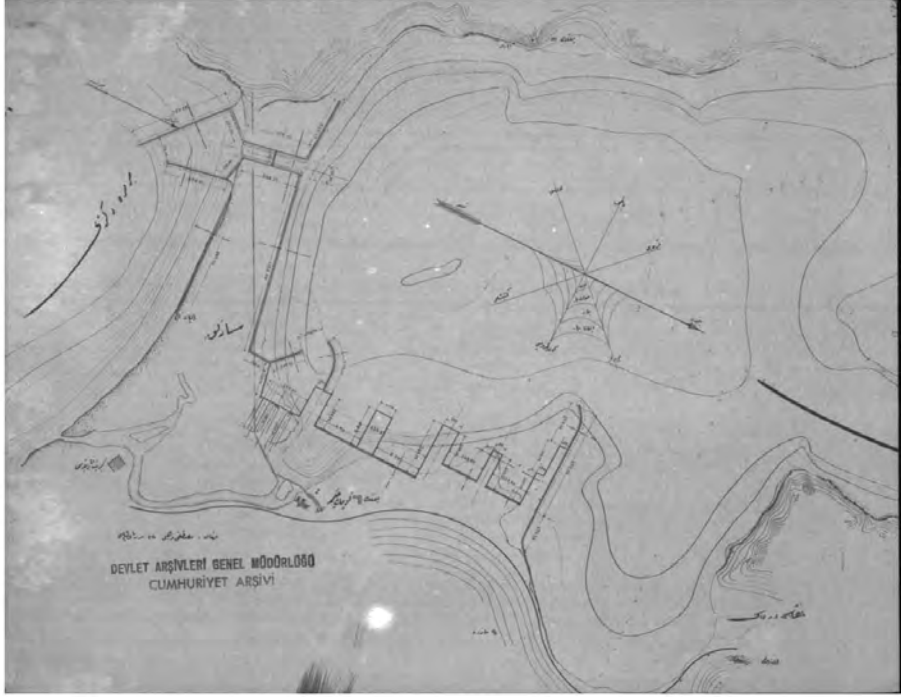
Harbiye Nazırı Namına

(imza)

Belge 000010008



BELGELER



Mühendisi: Mustafa Vecihi 28 Teşrin-i Sani 1332

Belge 000010012

NAFI'A NEZARETİ

[1] İstanbul LimanındaKifayesi ?

[2] Yeni yapılacak Limanın mevki'i

Reyler müsteid
Şehremaneti şehre karib olmasınınatarafdar
ticaret ve ziraat Nezareti müsteşarı limanın
şehirden uzak olmaması fikrinde Nafi'a Nezareti
Limanın şehir ittisalinde ve mümkün mertebe
ticaret mahallerine karib olması re'inde Maliye
müsteşarı ve Rusûmat Müdür-i Umumisi Gümrük
Müsteşarı şehir haricinde olması mütealasında

[3] Yeni yapılacak Limanın ne

gibi şerâite tâbî' olması

Reyler müsteid

Reyler tefriâtdaki cüz-i tehalifden sarf-ı nazar
ediliyor ise Umumiyyetle müstehid

[4] Yeni yapılacak Limanın

nerede yapılması lazım geleceği

Maliye Müsteşarı ve Rusûmat Müdür-i Umumisi
Küçükçekmeceyi tercih etmekde Ticaret ve Ziraat
Nezareti Müsteşarı Yeni Kapudavus'at-ı kafiyesâir
arazi bulunmadığı takdirile Kazlı Çeşme'nin
intihab edilmesi lüzumundan bahis etmekde,
Şehremaneti mevk'itebeyinetmemekde ve Nafi'a
Nezareti Kumkapu ile Yeni Kapu arasındaki koyu
mercih ve münasib görmektedir.

BELGELER

Belge 000010012

4

ناظرین

قلمی و لفظی

1324

DEVLET ARŞİVLERİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ
CUMHURİYET ARŞİVİ

رئیس

استانلر لمانلر عزم کیم

بکی یایر صوبلر لمانلر موقعی

سدرمانی شهر و قریب اولر طرفلر قمارت و زراف
نقش ر قمارت لمانلر شهر دن اوزاق اولر قمارت
ناظرین لمانلر شهر انصال و کیمه مرز قمارت
محللر قریب اولر ریزه مالر مستاری و سومات
مدیر عمومی کرک لمانلر شهر خاضع اولر لمانلر

رئیس قمارت و کی حرف مخالف مد حرف
ایبجو ایبجو موبد موبد

مالر مستاری و سومات مدیر عمومی کیمه
نیزه صوبلر قمارت و زراف نقش ر قمارت
نیزه قمارت و سومات لمانلر راضی بوکیمه
قاری لمانلر قمارت لمانلر لمانلر لمانلر
سدرمانی موقع نبعه لمانلر لمانلر لمانلر
ایبجو قمارت لمانلر لمانلر لمانلر

[۱]

[۲]

[۳]

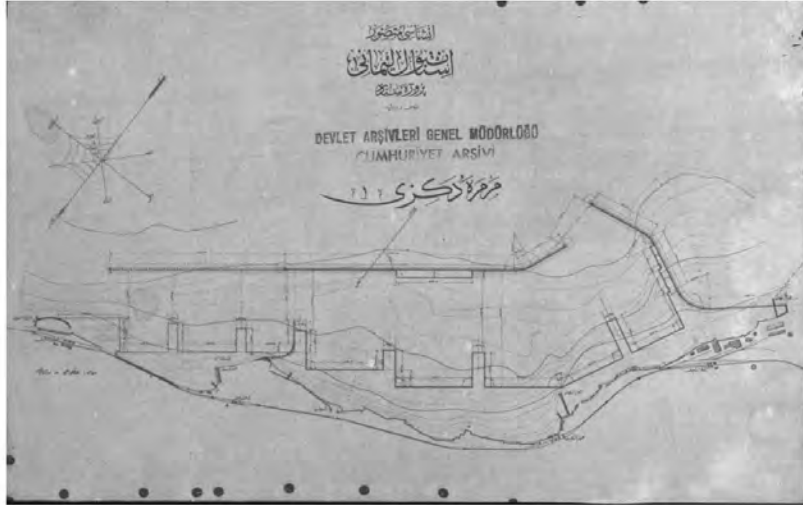
[۴]

[۵]

[۶]

BELGELER

Belge 000010013



İnşası Mutasevver

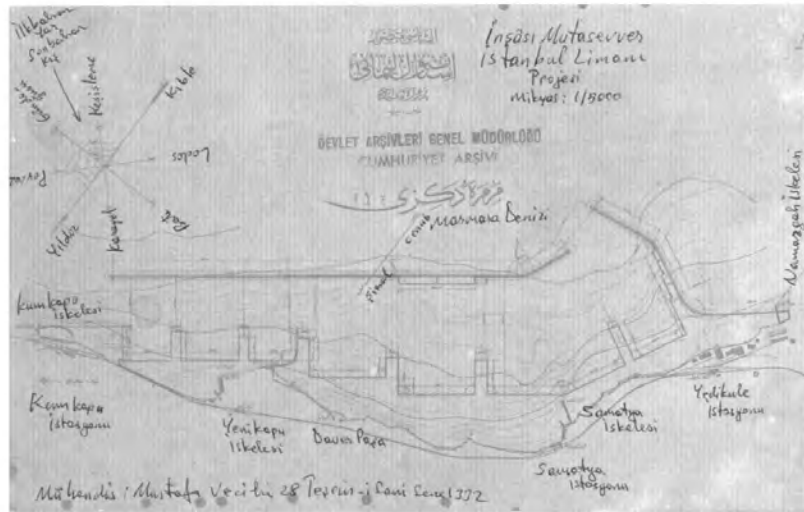
İSTANBUL LİMANI

Projesidir

Mikyası : 1 / 5000

Mühendis: Mustafa Vecihi 28 Teşrin-i Sani Sene 1332

Belge 000010013



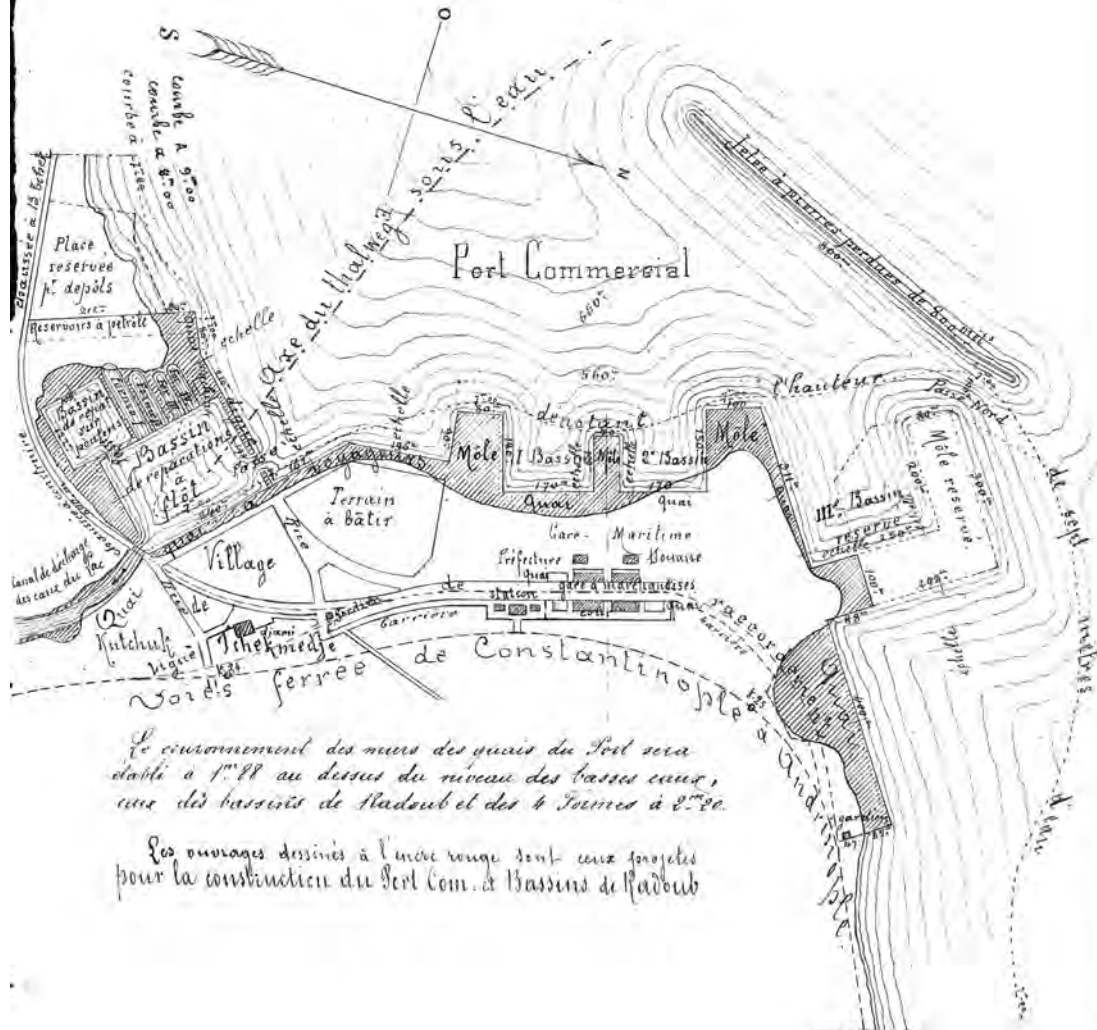
BELGELER

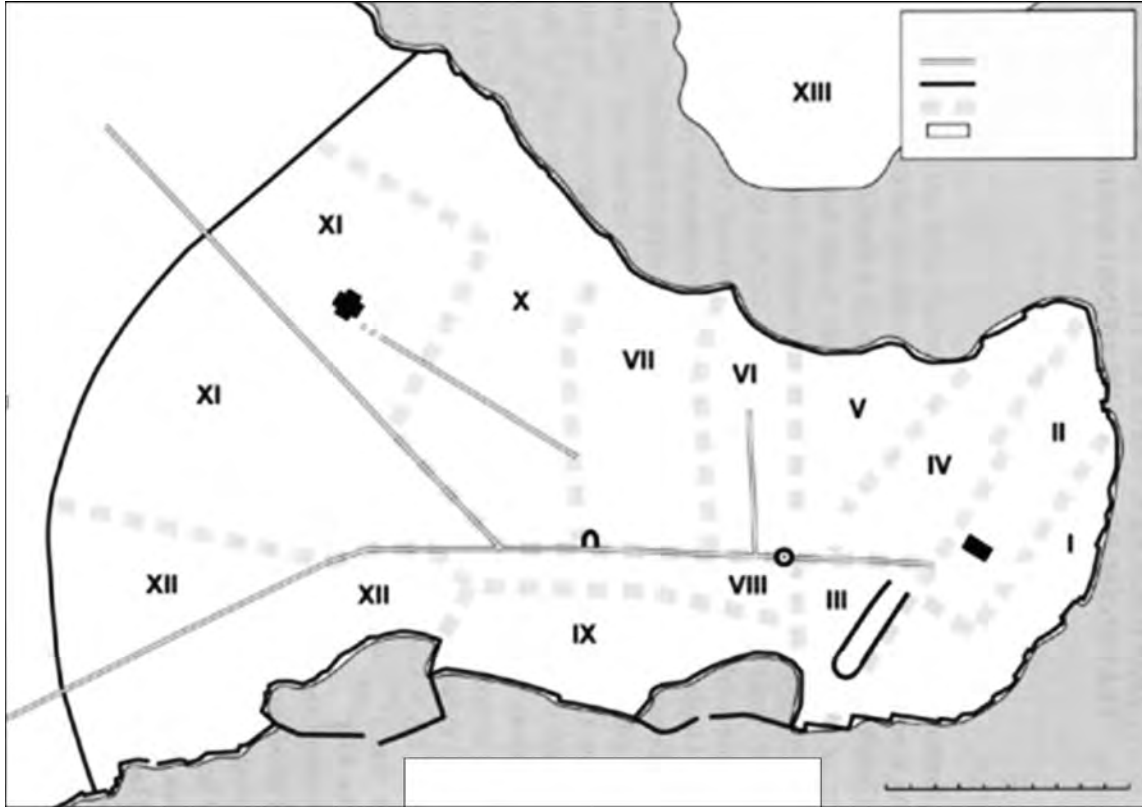
9.

En vue de la jonction des chemins de fer Ottomans aux réseaux ferrés Serbes et Autrichiens, prévoyant que les transactions commerciales prendront un essor plus considérable, il devient une nécessité d'étendre les premières constructions de manière qu'ils puissent suffire à une transaction commerciale de 600.000 à 800.000 tonnes par an.

En effet, sur les cinq places à quai d'une longueur de 560 mètres et un développement de 1539 mètres, on peut charger ou décharger dans une journée de 10 heures de travail effectif de 2000 à 2666 tonnes de marchandises sans encombrement de wagons, et en permettant à chaque navire de faire ses opérations sans gêner les opérations du navire suivant.

Croquis des Quais





Plan 1 (Mango'dan)



Plan 2 (Kayradan)

HARİTA VE ARŞİVLERE GÖRE KÜÇÜKÇEKMECE GÖLÜNÜN JEOSTRATEJİK
KONUMU VE TARİH BOYUNCA KENT PLANLAMASINDA Kİ ÖNEMİ (REGIO – XIV ?)



Res. 1:



Res. 2:



Res. 3:



Res. 4: