

BALAT (ORTAÇAĞ'DA MİLETOS) KENTİNİN EKONOMİK CANLILIĞININ KANITLARI

OTTO F. A. MEINARDUS

Türkçeye çeviren: ŞADAN KARADENİZ

GİRİŞ

Son yıllarda, ortaçağ yapılarının duvar sıvalarına kazınmış resimlerin (*graffiti*) incelenmesi yeniden ilgi uyandırmıştır. Bu konudaki incelemeler, yazıtlar ve Batılı hacıların¹ armaları, ya da çoğunlukla Hristiyan anıtları, kilise ve manastırların duvarlarına kazılmış ya da oyulmuş, *akidographemata* diye de adlandırılan gemi resimleri üstünde yoğunlaşmıştır². Gerçekten, dinsel yapıların duvarlarına resim kazınması, oyulması ya da çizilmesi, özellikle gemi resimleri, doğuda İsfahan'a³, güneyde Nil'in ilk çağlayanına⁴, kuzeyde Helsingör'e⁵, batıda Ren vadisine⁶ dek uzanan yaygın bir uygulamadır.

Bu resimlerin amacı ile ilgili olarak çeşitli nedenler sıralanabilir. Bir çok durumlarda, ortaçağa ilişkin ad ve arma resimleri, söz konusu

¹ Vincent, H. and Abel, F. M., *Bethléem. Le Sanctuaire de la Nativité*. Paris 1914, p. 189, pl. XIX. Meinardus, O., "The Mediaeval Graffiti in the Monasteries of SS. Antony and Paul", *Studia Orientalia Christiana Aegyptiaca*, XI, 1966, pp. 513-1528, pls. XXXI-XXXVI.

² Alexandris, C. A., *Η Θαλασσία δύναμις εἰς τὴν ἰστανίαν τῆς Βυζαντινῆς Αὐτοκρατορίας* Athens, 1956, p. 59. Bryer, A., "Shipping in the Empire of Trebizond", *The Mariner's Mirror*, LII, 1, 1966, pp. 6 ff. Getakos, M., *Συμβολή εἰς τὴν ηελέτην καὶ ἐρμηνείαν τῶν ἀκιδογραφημάτων* Athens 1956, Meinardus, O., "Medieval Navigation According to Akidographemata in Byzantine Churches and Monasteries", *Bulletin of the Christian Archaeological Society*. Athens 1972, 5, VI, pp. 29-52.

³ İsfahan'daki Mescid-i Cum'a'nın duvar ve sütunları üstündeki *graffito*'lar.

⁴ Assuan'daki Şeyh Seyyid Hasan kubbесinin duvarları üstündeki *graffito*'lar.

⁵ Sölver, C., "Ett betydelssfullt Fund", *Segel och Motor*. Stockholm 1936, VIII. Winter, H., "Schiffsbilder auf Ziegelsteinen", *Forschungen und Fortschritte*, XIII, 35-36, 1937, p. 415.

⁶ Meinardus, O., "Ein Schiffsgraffito im Kölner Dom", *Kölner Domblatt*, XXXIII/XXXIV, 1971, pp. 239-242.

kişinin belli bir yere geldiğinin belirtisinden öte bir anlam taşımıyordu. Kudüs⁷ ya da Sina'daki St. Catherine Manastırı⁸ gibi din bakımından önemli kutsal ziyaret yerlerinde ise bu resimler, ziyaretçilerin toplumsal durumlarını gösteren bir çeşit sembol oldukları ölçüde, dinsel görevin yerine getirildiğinin az ya da çok kalıcı kanıtlarıydılar. Araplar, özellikle göçebe Bedevî kabileleri, yapıların duvarlarına, kuyulara, vb. çeşitli desenlerde resimler kazıyarak ya da oyarak, bu yerlerin kullanımına ya da mülkiyetine ilişkin belli haklara sahip olduklarını gözle görülür bir biçimde ortaya koyuyorlardı. Bu tür resimlere genellikle *evsâm* (tekili *vesm*) denilmekte ve bir çok Doğu Akdeniz ülkesinde bunlara rastlanmaktadır⁹.

Bununla birlikte, bir çok resimler, özellikle gemi resimleri, gezginlerin "oraya gelmiş olduklarını" başkalarına anlatmak amacını güden kayıtlar olmanın ötesinde bir anlam taşımaktadırlar. İslam dünyasında, gemi resimlerine hacı evlerinin duvarlarında sık sık rastlanmaktadır. Böylece, hacı, hac ziyareti için Mekke'ye hangi taşıyla gittiğini içinde yaşadığı camiaya göstermiş oluyordu. Nehir bölgelerinde yaşayan topluluklarda, örneğin Yukarı Mısır'da, kubbe (şeyh mezarı) duvarlarını süsleyen gemi resimlerine çoğu kez raslanır. Bu resimler, ya o topluluğun kült'ü olan gemiyi¹⁰ yansıtır, ya da hastalıklara karşı koruyucu¹¹ olarak duvarların içine oyulur.

Batı'da, kilise ve manastırların duvar sıvalarına resim kazımak ya da oymak çok yaygındı. Gemiciler için kilise her zaman bir avuntu ve içgücü (moral) kaynağı olmuştur. Kilise ayınlarındaki yakarılar ve gemici ermiş (aziz) lerinin ikonaları, yaşamın güçlüklerini ve tehlikelerini göğüslemek için gemicilere güç ve yüreklilik veriyordu. Bağlı olduğu kilisede ya da bir uğrak limanındaki kilise yahut manas-

⁷ Örneğin, Kudüs'deki St. Saviour Fransisken Manastırı'nın içinde bulunan eski Casa Nova, Hoade, E., *Guide to the Holy Land*. Jerusalem 1962, s. 323.

⁸ Rabino, M. H. L., "Le Monastère de Sainte-Catherine. Souvenirs épigraphiques des anciens pèlerins", *Bulletin de la Société de Géographie d'Égypte*, XIX, s. 21-126.

⁹ Andree, Richard, *Eigentumszeichen. Ethnographische Parallelen und Vergleiche*. Leipzig 1889. Gennep, A. van "Les Wasm ou marques de propriété des Arabes", *Internationales Archiv für Ethnographie*, XV, s. 85-98.

¹⁰ Kriss, Rudolf, Kriss-Heinrich, Hubert, *Volks Glaube im Bereiche des Islam*. Wiesbaden 1960, s. 31, 59, 60, 75, 100-107.

¹¹ *Ibid.* s 114 vd.

tırda, gemisi için ettiği duaları ermişe hatırlatacak bir iz bırakmak gemicinin içini daha da rahatlatmış olsa gerektir. Bir kilisenin duvarına gemisinin resmini oymakla, gemici, teknesini belli bir ermişin koruyuculuğuna bırakmış oluyordu. Böylece, hiç kimse bu resmi kazıyıp yok edemeyeceğinden, gemici, ermişin, dualarını sürekli olarak hatırlayacağına, güç anlarda onu yalnız bırakmayacağına güvenebilirdi. Bundan, kilise ve manastır duvarlarındaki resimlerin, gemicilerin şükranlarını dile getirmekten çok, bir çeşit sürekli yakarı biçimi olduğu açıkça anlaşılmaktadır¹².

Gemi resimlerine, gerek Hıristiyanlık¹³, gerek Müslümanlık dönemine ait dinsel bir nitelik taşımayan yapıların duvarlarında da rastlanması, bunların amacının çözümlenmesi sorununu daha da karmaşık kılmaktadır. Bu durumda öne sürebileceğimiz tek neden, gemicilerin kendilerini sıkı sıkıya gemilerine bağlı hissetmeleri, bundan ötürü de, gemilerinin giderek kimliklerinin belirtisi haline gelmesidir. Gemicilerin bir çoğunun okur yazar olmadıklarını, bu nedenle de gemilerinin resmini çizmekten başka kimliklerini belirtebilecekleri bir yol bulamayacaklarını kabul edersek, bu yorum geçerlik kazanmaktadır. Gemi resimlerinin çoğunun yanında gemicilerin kökenlerini belirlememize yardımcı olabilecek ek yazıt ya da metinlere rastlanmamaktadır.

BALAT HAMAMLARINDAKİ GEMİ RESİMLERİ

İnceleme konumuz, Balat ya da Palatia (eski Miletos) hamamlarının, özellikle Delphinion yıkıntıları yakınındaki hamamın duvarlarına kazınmış gemi resimleridir. Bu gemi resimlerinin bazıları, K. Wulzinger, P. Wittek ve F. Sarre tarafından yayımlanmış, ancak bunların hangi koşullarda ve ne amaçla yapıldıkları konusunda herhangi bir yorum yapılmamıştır¹⁴. Resimler, özellikle hamamların dinlenme odalarının duvarlarına kazınmış olduğundan, bunları dinsel nedenlerle açıklamamız olanaksızdır.

Balat hamamlarının yapılış tarihini yaklaşık olarak bilmemiz, bu resimlerin tarihlenmesi sorununu bir ölçüde çözmektedir. En erken

¹² Karakatsanis, A., "Marine Subjects in Post-Byzantine Art and Western Engraving", in *The Greek Merchant Marine 1453-1850*.

¹³ Örneğin, Rodos'taki Castle of Lindos'un ev duvarlarındaki *graffito*'lar.

¹⁴ Wulzinger, K., Witteck, P., Sarre, F., *Das Islamische Milet*. Berlin ve Leipzig, 1935, s. 48-53, resim 20-22, 43-3 46.

tarih (*terminus a quo*), Balat'taki İlyas Bey Camii'ndeki bir yazıt yardımıyla saptanmaktadır. Bu yazıtta göre, camiin yapımına 1404 yılında başlanmış, olasılıkla bir kaç yıl sonra tamamlanmıştır. Hamam gibi dinsel nitelik taşımayan yapıların bundan kısa bir süre sonra, belki XV. yüzyıl ortalarında yapıldıklarını kabul etmemiz için yeterli neden vardır¹⁵. En geç tarih (*terminus ad quem*) ise, XVII. yüzyılda Balat limanının önemini yitirmesine rastlar.

XIV. yüzyıldan başlayarak, Balat limanı, doğu Ege'de ekonomik bakımdan önemi gittikçe artan bir rol oynamıştır. Bir zamanlar Miletos'un ünlü tiyatrosu olan kalenin koruduğu Balat, Küçük Asya (Anadolu)'nın ürünleri için başlıca ihraç merkezlerinden biri olmuştur. Bu dönemde Balat, Menteşe beyliğine bağlı olmakla birlikte, XIV. yüzyılın ikinci yarısında Osmanlı birliklerince geçici olarak işgal edilmiş bulunuyordu. Ancak, XV. yüzyılın başlarına değin, kısa bir süre için de olsa, siyasal özerkliğini yeniden elde etmiş görünmektedir. Menteşe beyliğinin ürünlerini Doğu Akdeniz bölgesine iletecek bir donanması olmadığından, ihracatçılar, XV. ve XVI. yüzyılın iki deniz gücünün, Venedik ve Cenevizlilerin işbirliğine dayanıyorlardı. Kuşkusuz, Cenevizlilerin deniz gücünün, doğu Ege'de hızla azalması, Menteşe Emîrini, Peloponez'in kıyı kentlerinde ve güney Ege adalarında ticarî merkezleri bulunan ve Cenevizlilerden daha güçlü olan Venediklilerle anlaşmalar yapmaya itmiştir. 1402/3 yılında Emir İlyas Bey, Venediklileri temsil eden, Girit Dükü'nün elçisi Marco Falier'le bir anlaşma imzaladı. Bu anlaşma, ihracat ve ithalât koşullarını saptıyor, Venediklilere, St. Nicholas Kilisesini ve ticarî kuruluşlarını yönetmek gibi bazı ayrıcalıklar sağlıyordu. 1414 yılında, Emir İlyas ile Venedikli Amiral Pietro Civrano arasında bir ek anlaşma imzalandı. Balat'ta Venediklileri, Girit Dükü'nce atanan ve Venedik'in ticarî çıkarlarını yöneten bir konsül temsil ediyordu. XV. yüzyıl boyunca, Balat'ın ticaret yolları, Dimyat'a ve Mısır'da İskenderiye'ye dek uzanıyordu. Dalmaçya'daki Ragusa (Dubrovnik)'lı tüccarların bile Balat'la ticaret yaptıklarına ilişkin kayıtlar vardır¹⁶. Cenevizli ünlü tâcirler, Giustiano ailesi, Balat'la ekonomik bağlarını sürdürüyorlardı. Ceneviz

¹⁵ *Ibid.*, s. 53.

¹⁶ Heyd, W., *Historie du Commerce du Levant au Moyen-Âge*. Leipzig 1885-86, Cilt I, s. 543-545, 595, Cilt II, s. 354-355. De Mas-Latrie, "Commerce d'Epheze et de Milet au Moyen-Âge", *Biblioth. de l'École des Chartes*, 5. dizi, V, 1864, s. 219.

kayıtlarına göre, “Palatia’dan İskenderiye’ye gönderilen mallar Sakız’dan geçiyordu”¹⁷. Bunlar, özellikle mum, safran, susam, mazi, enfiye, sahtıyan gibi ürünlerdi. XVI. yüzyılda, 1566 yılında, Sakız adasının Cenevizlilerin ellerinden çıkması, bu bölgedeki Ceneviz etkisine son verdi.

Balat limanının önemine, Piri Reis’in 1521’de yazdığı ünlü *Kitab-ı Bahriye*’si de tanıklık etmektedir. Buna göre, Balat, Karaağaç limanı adıyla bilinmekteydi.¹⁸ Osmanlılar zamanında, Balat limanı, yeni yönetim değişikliklerinden ciddi olarak zarar gördü. Balat, Menteşe eyaletinden ayrılarak, Cezayir-i Bahr-i Sefid vilâyetine eklendi. Bunun ardından da, Balat’ın bir liman olarak önemli hızla azaldı.

Limanın ekonomik faaliyetlerine ilişkin son kanıtlardan birini, Evliya Çelebi (1611-1679)’nin kaleminden öğreniyoruz. Evliya Çelebi, Avrupa, Asya ve Afrika’daki gezilerini anlatırken, Gelibolu ve İstanköy kayıklarının yanısıra, Zümbeki (Smi) ve Anabolu (Nauplia) firkateynlerinden de söz eder. Menderes ırmağı üzerinde seyreden *zarbuna* ve *şayka* türündeki gemiler, çoğunlukla buğday, arpa, pamuk ve daha birçok başka ürünlerden oluşan yüklerini Balat limanından alırlardı. Balat’ta hâlâ iki yüz kadar ev vardı; ama kentin artık bir hamı, imareti, hatta medresesi bile yoktu. Ne bir hamam, ne de bir kuyu bulunuyordu kentte. Yalnızca bir tek cami vardı. Yerel (mahalli) yönetim, kadı da dahil olmak üzere, Balat’tan Söke’ye taşınmıştı¹⁹.

Bir kaç yıl sonra, 1675’te, George Wheler ve Jacob Spon, yıkık eski saraylardan(!) ötürü Palatschia diye bildikleri Balat’a uğradıklarında kentten, aralarında çoban kulübelerinin bulunduğu “ein verworrener Hauff obgleich alter Mauern” * artakalmıştı²⁰. Hemen hemen yüz yıl sonra, Miletos’tan geçen Richard Chandler (1764), “çok kötü bir yer, ama saraylardan ötürü hâlâ Palat ya da Palatia diye anılıyor... kentin bir çok yerlerini sık çalılıklar bürümüş,

¹⁷ Argenti, Philip P., *The Occupation of Chios by the Genoese and the Administration of the Island 1346-1566*. Cambridge 1958, Cilt I, s. 483.

¹⁸ Cf. Wiegand, Theodor, *Die Milesische Landschaft*. Berlin 1929, s. 16.

¹⁹ Çelebi, Evliya, *Narrative of Travels in Europe, Asia, and Africa*. (çev. Ritter Joseph von Hammer), London 1846, Wiegand, Theodor, *loc. cit.*

* “Karmakarışık bir yığın haline gelmiş olan eski surlar” (çevirenin notu)

²⁰ Spon, Jacob and Wheler, Georgius, *Italianische, Dalmatische, Griechische und*

çerçöp içinde. Miletos'un bugünkü yurtdaşları, çok az sayıda Türk ailesinden oluşmuştu"²¹ diye anlatır.

Balat'taki Selçuk hamamının duvarlarındaki gemi resimleri, Ceneviz ve Venediklilerin bu limandaki ekonomik faaliyetlerini kanıtlayan değerli belgelerdir. Resimlerin tümü, sıvaya turnakla, küçük bir bıçakla, ya da sivri uçlu bir araçla kazınmıştır. Yukarıda verdiğimiz kısa tarih özetinden, bu resimlerin, XV. yüzyıl ortalarından XVI. yüzyıl ortalarına değin yaklaşık olarak 200 yıllık bir dönemde Balat'tan yola çıkan ya da Balat'a gelen gemilerin resimleri olduğunu öğreniyoruz. Delphinion yakınlarındaki hamamın duvarlarına kazınmış çok sayıda gemi resimlerinden seçtiğimiz kadirgalarla, bir *dromon*, * bir karavela, ** bir kaç *carraca* *** ve bir kıyı teknesinin kopyasını çıkardık. Tek direkli kadirga (resim 1, lev. I) ile iki direkli büyük kadirgalar (resim 2) arasında fark göze çarpmaktadır. Kimileri savaş gemisi olarak da kullanılmakla birlikte, kadirgaların çoğunluğu kıyılarda seyreden ticaret gemileridir. Kürekler ve geminin orta kısmında kürekçiler arasında *corsia* adı verilen uzun köprü dikkati çekmektedir. Bunlar, her iki yanda iki kişinin oturduğu, çift sıra kürekli teknelerdir. Resim 1, lev. I'de, geminin uzun sereni ve direğin tepesindeki bayrak görülüyor. İki direkli kadirgaların yüksek bir (*orlum*)u, ya da pupası vardı. Pruva direğinin küçüğüne *arbor de proda*, grandi direğine ise *arbor de medio* deniyordu. Çoğu kez savaş gemisi olarak kullanılan *dromon* da kadirgaya benziyordu (resim 3, lev. II). Teknenin uzunluğu, hemen hemen tümünü kürekçilerin doldurduğu tek katlı düz güverte, bu türün başlıca özellikleridir. Bu resimde dikkati çeken bir ayrıntı da, su düzeyinin bir hayli üstünde bulunan uzun zırhlı mahmuzdur. Kadirgalarda olduğu gibi, burada da, latin yelken

Orientalische Reise-Beschreibung. Nürnberg 1690, s. 73.

²¹ Chandler, R., *Travels in Asia Minor and Greece*. London 1817, Cilt I, s. 168, 169

* *Dromon* (*dromond*, Yun.) hızlı seyreden, hafif tekne; aynı zamanda, ağır yük taşıyan savaş gemisi (*Webster's Dictionary*, 1877 bas., s. 415) (çevirenin notu)

** Karavela (İt. *Caravella*, İsp. *carabela*), eskiden İspanyol ve Portekizlilerin kullandıkları, donanımı kadirganinkini andıran, dört köşe pupalı, yüz tondan biraz daha fazla yük taşıyabilen, yuvarlak gövdeli, bir çeşit hafif tekne (a.g.e. s. 196) (çevirenin notu)

*** İtalyanca adı *caracca*, İspanyolca ve Portekizcesi *carraca* olan bu gemiler, Portekizlerin, Doğu Hind Adalarıyla ticaretlerinde kullandıkları türden, ağır yük taşıyabilen gemilerdi (a.g.e. s. 196) (çevirenin notu)

serenin uzunluğu dikkatimizi çekiyor. XVI. yüzyılda küçük ve orta büyüklükteki kadirgaların yerini alan karavela (lev. III), Akdeniz'in gözde gemi türlerinden biriydi. Karavelanın donanımı, iki direkli kadirgalarinkine çok benziyordu. Grandi direğinin yüksekliği, hemen hemen güvertenin uzunluğu kadardı. Seren, çoğu kez geminin boyunu aştığından, indirildiği zaman geminin pruva ve kıç tarafından taşıyor olsa gerektir. Resim, su düzeyinin üstünde kalan güçlü bir zırhlı mahmuzuyla donanmış bir savaş gemisini göstermektedir. Mayistra yelkeninin üstünde, dört köşe ek bir gabya yelkeni bulunmaktadır. Mizana direği, çarmıklar ve çarmık basamakları açık seçik görülmektedir.

XVI. yüzyılın başında *carraca*'lar ve balıkçı tekneleri, kadirgaların yerini almış bulunuyordu. *Carraca*, genellikle pruvası ve kıç geniş olan tipik bir yuvarlak gemidir (resim 4-8, lev. IV). Suyun yüzeyine yakın olarak seyreden bu tekne, hem savaş hem de barış zamanında kullanılıyordu. 4 ve 7 numaralı resimler, büyük dört köşe yelkenleri olan üç direkli *carraca*'ları göstermektedir. Resim 4'te görülen gemi, dışarıya doğru çıkık toz sereninden ötürü bir savaş gemisi olsa gerektir. Resim 8 ise, uzun direkli bir yuvarlak geminin bitmemiş resmini gösteriyor. Bu gemiler, Balat'la, ta İspanya'ya dek doğu Akdeniz limanları arasında seyreden ticaret gemileri olsa gerektir.

Kanımızca bu gemiler, Venedik ya da Ceneviz kökenli olup, gemi limana girdiğinde mürettebat Balat hamamlarına gidiyordu. XV. yüzyılda Kudüs'e ve Sina Dağı'na giden Batılı hacıların, kendilerine bir arınmışlık ve ferahlık sağlayan Türk hamamlarından ne denli hoşlandıklarını düşünürsek²², gemicilerin hamama gitmelerine şaşmamak gerekir. Balat hamamlarındaki çok sayıda gemi resimlerinin çok azının, Resim 9'da görüldüğü gibi, kıyı teknelerini yansıtmaması dikkat çekicidir. Tek latinli bu küçük yelkenliler, kıyı bölgelerinde ve yakın adalarda kullanılmış olsa gerektir.

Hamam duvarlarına gemi resmi kazınmasının yalnızca Balat'a özgü olmadığı, Ayasuluk (Selçuk)'ta İsa Bey Camii (1375) yakınındaki hamamın ilk dinlenme odasının duvarındaki XV. yüzyıla ait bir Venedik kadirgasının resminden (Resim 10) açıkça anlaşılacak-

²² *Fratris Felicis Fabri Evagatorium in Terrae Sanctae Arabiae et Egypti Peregrinationem*. Stuttgart 1843-1849, Cilt II, s. 368-369, III, s. 73, Letts, M. (ed.) *The Pilgrimage of Arnold von Harff*. London 1946, s. 114.

tadır²³. Bu gemi, Saron Körfezi'ndeki Aegina adasında Mavrika'lı St. Nicholas Kilisesi'nin duvarına kazınmış savaş gemisine çok benzemektedir²⁴. Döküntülerle dolu olan bu oda temizlendiğinde, kentin, elimizde çok az sayıda başka kaynakların bulunduğu bir döneminin tarihine ışık tutabilecek başka gemi resimlerinin ortaya çıkacağından çok az kuşku duyulabilir.

Ortaçağ Türk tarihi araştırmacıları için bu resimler, XV-XVII. yüzyıllar arasında Balat limanının ekonomik canlılığını kanıtlayan ilginç belgelerdir.

²³ Benndorf, Otto, "Die seldschukischen Bauwerke in Ajasoluk", *Forschungen in Ephesos*. Cilt, I, Wien 1906, s. 111 vd.

²⁴ Meinardus, O., "Mediaeval Navigation, vb.". s. 42.



Fig. 1 = Res. 1 — Galley.

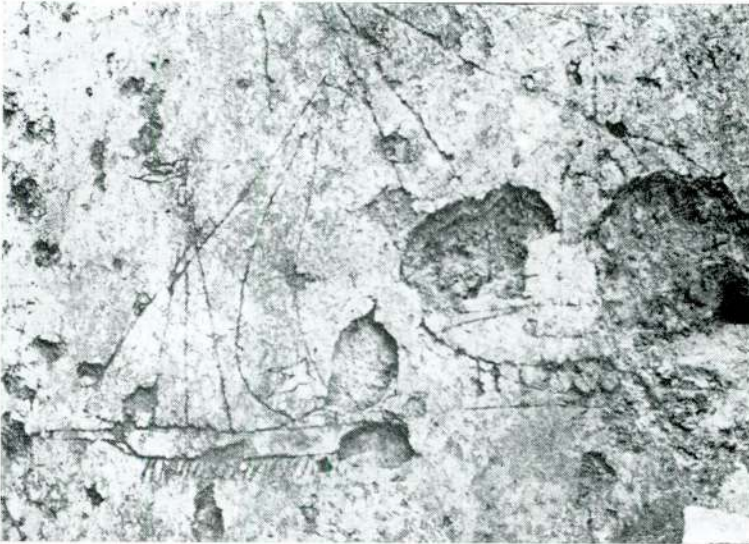


Fig. 2 = Res. 2 — Dromon.

O. Meinardus

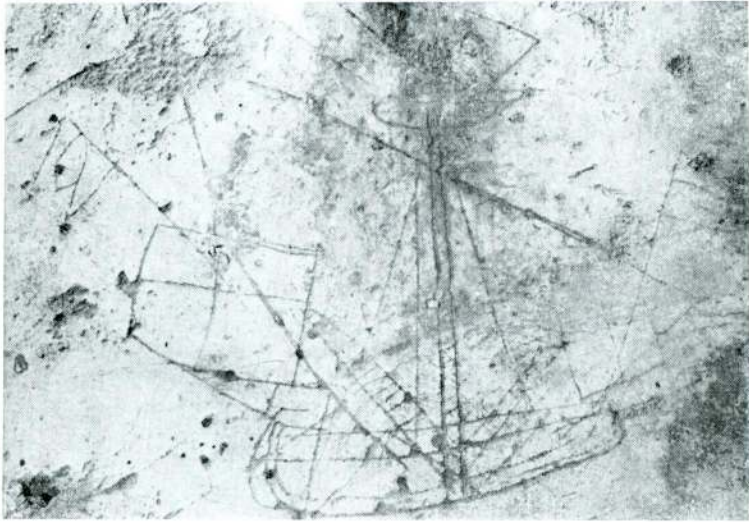


Fig. 3 = Res. 3 — Caravel

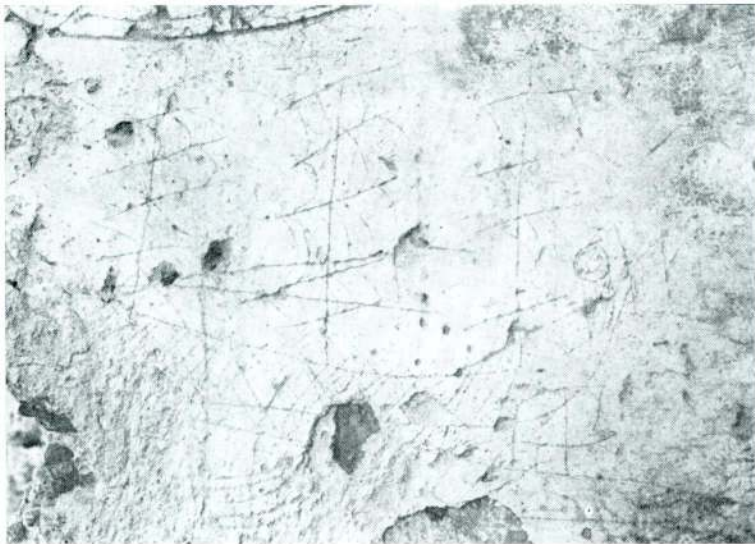
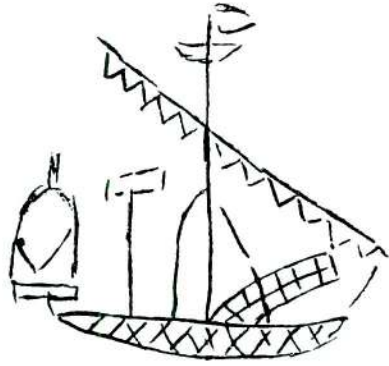
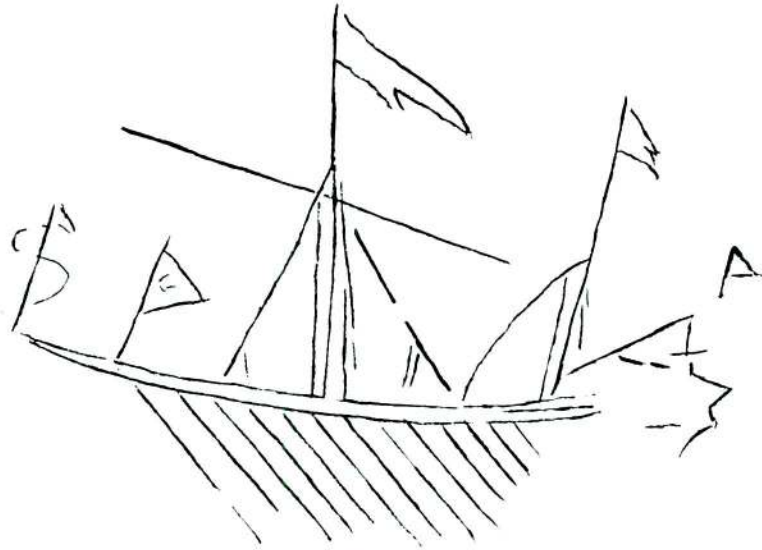


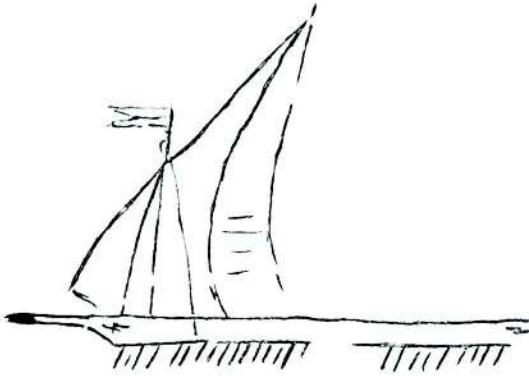
Fig. 4 = Res. 4 — Carrack.



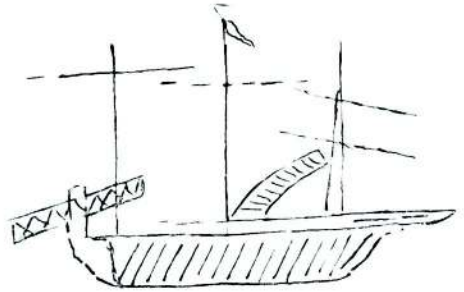
Galley



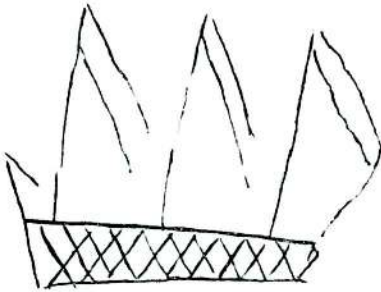
Galley



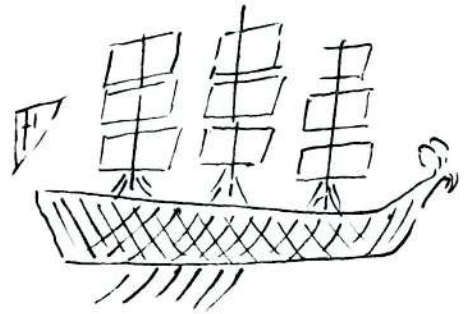
Dromon



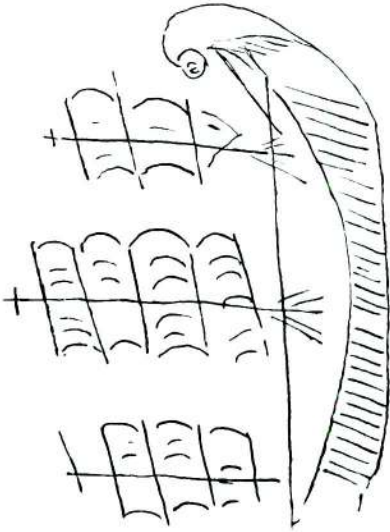
Carrack



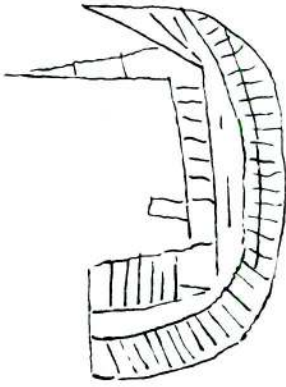
Carrack



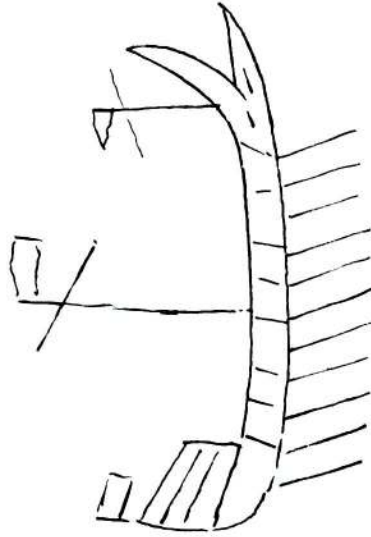
Carrack



Carrack



Carrack



Large Galley



Coastal Vessel

