

T.C.
SELÇUK ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
ARKEOLOJİ ANA BİLİM DALI
SUALTI ARKEOLOJİSİ BİLİM DALI

SİKKELER IŞIĞINDA DENİZ FENERLERİ

GÜZİN ÖZKAN

YÜKSEK LİSANS TEZİ

DANIŞMAN
PROF. DR. AHMET ADİL TIRPAN

Konya-2009

İÇİNDEKİLER

ÖNSÖZ.....	iii
ÖZET.....	iv
ABSTRACT.....	v
1. GİRİŞ.....	1
1.1 Konu	3
1.2 Kapsam	4
1.3 Yöntem	4
2. ANTİK ÇAĞ DENİZ FENERLERİ	5
3. MESSENAE LİMANI DENİZ FENERİ.....	8
4. OSTİA LİMANI DENİZ FENERİ.....	10
5. İSKENDERİYE LİMANI DENİZ FENERİ	20
6. SOLİ/POMPEİOPOLİS LİMANI DENİZ FENERİ.....	35
7. KENCHERAI LİMANI DENİZ FENERİ.....	39
8. AİGAİ LİMANI DENİZ FENERİ.....	46
9. HERAKLİA PONTİKA LİMANI DENİZ FENERİ	49
10. ABYDOS LİMANI DENİZ FENERİ	59
DEĞERLENDİRME VE SONUÇ.....	63
RESİMLER VE ÇİZİMLER LİSTESİ	66
KAYNAKÇA VE KISALTMALAR.....	77
RESİMLER	85

ÖNSÖZ

Antik dünyada sikkeler, alışveriş aracı ve temsil ettikleri kentlerin reklâmının yapıldığı kimlikleridir. Sikke üzerinde kent kimliği yansıtılırken imgeler bazen tekil figür ve sembollerden oluşmakta bazen de kent silüetleri gibi çok karmaşık konularda betimlenmektedir. Örneğin kıyı kentlerin liman silüeti gibi karmaşık bir konunun sikkenin küçük ve kompozisyonu zorlayan dairesel yüzeyine yapılması o kentin limanına verdiği önemi vurgular. Bir limanda olabilecek tüm mimari öğeler bu küçük yüzeye ana hatlarına indirgenerek verilebilmektedir. Bu tür sikkelerde betimlenen mimari öğelerden limanın feneri başta gelir. Fenerler bazen bir liman mimarisi içinde, bazen de kentteki şöhretine bağlı olarak tek başlarına sikke üzerinde betimlenmekteydiler. Tezimizde belli merkezlerin deniz fener betimli sikkelerinden yola çıkarak mimarisini, kent içindeki önemini, liman mimarisi içindeki yerini incelemeye çalıştık.

Öncelikle sayın danışman hocam Prof. Dr. Ahmet Adil Tırpan' a göstermiş olduğu sonsuz ilgi ve alakadan dolayı teşekkürlerimi sunarım.

Tez konumun belirlenmesinden, bitim aşamasına kadar her konuda yardımını ve literatür çalışmalarındaki İngilizce makalelerin çeviri aşamasında da desteğini gördüğüm Arkeolog Ahmet Bilir' e teşekkür ve şükran borçluyum.

Liman mimarisi konusunda benden hiçbir zaman bilgisini esirgemeyen Sayın hocam Arş. Gör. Erdoğan Aslan' a; yaptığı çevirileriyle çok yardımını gördüğüm Arkeolog Akın Başol'a; sikkelerin çizimini gerçekleştiren Arkeolog Hatice Korkmaz'a; desteklerini hiç esirgemeyen Mansel Kütüphanesi çalışanları Arkeolog Ufuk Erdoğan, Tarık Türküseven, Mustafa Kâğıtçı, Mustafa Korkmaz'a, İbrahim Karaoğlu'na; Başından beri göstermiş oldukları özveriden dolayı bütün bölüm hocalarımıza; her zaman manevi desteğini gördüğüm Neslihan Akbulut'a ve son olarak beni bugüne getiren annem ve özellikle babam Selim Özkan' a sonsuz teşekkürlerimi sunarım.

ÖZET

Sikkeler Işığında Deniz Fenerleri başlığı altındaki bu çalışmada; antik dönem Akdeniz havzası kıyısında yer alan, ticaret merkezleri niteliğindeki kent limanlarının mimari parçası kabul edilebilecek deniz fenerlerinin, sikkeler üzerindeki tasvirlerine yer verilerek, bilimsel araştırma metodlarına dayalı bir sentez oluşturulmaya çalışılacaktır. Sicilya adasının doğu ucundaki Messenae, Roma'nın batısına dökülen Tiber Nehri deltasındaki Ostia, Nil Nehri deltasındaki Pharos Adası üzerinde kurulmuş İskenderiye, güney Anadoludaki Soli-Pompeiopolis, Yunanistanda, Corinth yakınlarındaki Kencherai, Kilikya bölgesindeki Aigai, Batı Karadenizde yer alan Heraklia Pontika ve Çanakkale yakınlarındaki Abydos gibi belli başlı bazı antik kentlerin sikkelerinde görülen deniz feneri betimlemelerinin, kesin tarih veren en önemli bulgu niteliği taşıyan sikkelerin, kronolojik olarak sıralanması esasına dayalı olarak zaman, mekan ve yapı üçgeninde kendi aralarında karşılaştırmalar ve bağlantılar kurularak konunun irdelenmesine çalışılacaktır. Görsel anlamda sikkeler üzerindeki tasvirlerin doğruluğunu kanıtlamakta yardımcı olacak, deniz fenerlerinin betimlendiği diğer materyaller irdelenerek sebep-sonuç ilişkisine dayalı bir kurgu oluşturulacaktır. Fener kulelerinin liman içindeki yerinin belirlenmesi amacıyla antik kaynaklar ve arkeolojik kazılar sonucu elde edilen veriler, konumuzunda başlığını oluşturan nümizmatik verilerle karşılaştırılarak planlar üzerinde değerlendirmeler ile mantıksal çıkarımlar yapılacaktır.

ABSTRACT

In this study having the name of “Lighthouses under the Lights of Coins”, it is aimed to obtain a synthesis based on scientific research methodology by depicting lighthouses on coins, which can be regarded as constructional parts of city harbors acting as trade centers in the ancient Mediterranean coastline. The subject is studied in details by making ties and comparisons between the coins regarding when, where and how they were created. These ties and comparisons were made in accordance with the chronological order of the coins between the ones giving exact date and Lighthouse depictions seen on the coins found in certain ancient cities like Lighthouse of Messenae in the east edge of Sicily, Ostia in the Tiber delta flowing into the sea in the west of Rome, Alexandria on the island of Pharos in the Nile delta, Soli-Pompeiopolis in southern Anatolia, Kencherai near Corinth in Greece, Aigai in Cilicia region, Heraklia Pontika in the west black sea region and Abydos near Canakkale. By evaluating other studies describing lighthouses, which would help prove the truth of visual depictions on the coins, a fiction was made based on cause and effect relation. In the aim of determining the places of lighthouses in the harbors, by comparing ancient resources and date obtained through archeological excavation with nümismatik data also the title of this study, evaluations on the plans were made out and logical conclusions were reached.

1. GİRİŞ

Üzerinde yaşadığımız Akdeniz coğrafyasının, medeniyetlerin gelişmesinde öncülük ettiği tarihsel süreçte, hiç kuşkusuz Akdeniz'in antik dönem denizcilerinin rolü çok büyüktür. Denizciler henüz pusulanın bile olmadığı dönemde hayatları pahasına da olsa Akdeniz' e açıldılar ve yıldızları kerteriz alıp bir bilinmeze doğru ilerleyerek, kendi efsanelerini yarattılar. Modern dünyamızın küreselleşmesi sürecinde elbette ki denizciler, bilgi ve deneyim birikimleri sayesinde aşılması güç suları aştılar. Yolculuğa çıkmadan önce adaklar adadılar ve inançları doğrultusunda sağ salim limana varabilmenin verdiği onur ile tanrılara kurbanlar kestiler ki, bu uğurda bıraktıkları limanda belki bir daha ailelerini göremeyeceklerdi.

Aktium deniz savaşını takip eden yıllar boyunca süren deniz çağında M.S. 2. ve 3. yy' da denizciler tarafından yazılmış iki mektuptan bahsedilir. Bunlar günlük olayları anlatan uzaklardan yazılmış mektuplardır. Roma İmparatorluğu, Romalılar için Akdeniz' e yelken açtıklarında, iyimserlik ve başarı zamanı olarak “Mare Nostrum” “Bizim Deniz” ilan ederdi.

İlk mektup bir tahıl gemisinde çalışan mürettebatın, geminin Portus'a ulaşmasının ardından yazılmıştır.

“Sevgili Apollinarius

Selamlar. Sürekli sağlığın için dua ediyorum. Ben iyiyim. Haziranın 30' unda karaya vardım, Temmuzun 12'sinde yükümüzü boşalttık ve 19'unda tanrının izni ile Roma' ya gittiğimi bildirmek için yazıyorum. Eşine, Serenus' a ve bütün arkadaşlarına en derin saygılarımla. Hoşça kal.

Kardeşin Irenaeus!”

İkinci mektup ise Napoli yakınlarındaki Misenum’ da konuklamış olan Roma donanmasına atanmış bir Mısırlı delikanlıya aittir.

“Sevgili Babacığım

Her şeyden önce umarım iyisinizdir ve daima iyi olacaksınız, kız kardeşim onun kızı ve erkek kardeşim. Tanrı Serapis’e denizde yaşadığımız bir tehlike anında hızlıca gelip bizi kurtarmasından dolayı teşekkür ederim. Misenum’a vardığımda yolculuk masraflarım için devletten üç parça altın aldım. Ben iyiyim. Lütfen bana yaz. Baba ilk olarak bana iyi olduğunu söyle, sonra kız kardeşim ve erkek kardeşimin iyi olduğunu anlat. Ellerinden öpüyorum çünkü beni iyi bir eğitimle yetiştirdin bundan dolayı tanrılar izin verirse hızlıca terfi edeceğim.”

Genç adamın ismi Apion’ du. Onun savaşız geçen 2. yy Roma donanmasında iyi bir kariyer elde etmeyi umması için çok fazla nedeni vardı. Limanları ve ticaret rotalarını korumak devlet görevlileri ve askerleri taşımak onun başlıca göreviydi¹.

Antik dönem Akdeniz coğrafyasında bir liman ile başka bir liman arasındaki ticari yük taşımacılığının ilerlemesiyle birlikte, gemi güvenliği açısından bir ihtiyaç haline gelen deniz fenerlerinin inşa edilmesi teknolojik açıdan oldukça önemlidir.

¹ Thubron 1981, 131.

1.1 Konu

Deniz fenerleri, antik kentlerin kent yapısının bir parçası ve aynı zamanda ticari yönden kentin gücünün simgesi olan limanların, en önemli mimari unsurlarından biridir. M.Ö. 3. yy'da Mısır Deltasının batı kıyısında, Knidos'lu mimar Sostratos tarafından yapılmış olan İskenderiye Fener Kulesi Pharos, Antik Dünyanın Yedi Harikasından biri olması dolayısıyla üzerine inşa edildiği, İskenderiye limanı önündeki adadan almış olduğu adını, fener kulelerini ifade eden bir terim olarak kendinden sonrakilere vermiştir². Buradan hareketle yola çıktığımız çalışmamızda, kendine has karakteristik özellikler gösteren deniz fenerleri hakkında kapsamlı bir araştırma ile sikkeler üzerindeki betimlemelerini göz önüne alarak yapıları incelemeye karar verdik. Günümüze kadar pek nadir bir şekilde gelebilmiş birkaç deniz feneri kalıntısından başka deniz fenerleri ile ilgili elimizde çok fazla arkeolojik kanıta imkân bulunmamakla beraber mimari yapıların üç boyutlu olduğu düşünülecek olursa bunu en güzel gösteren veriler görsel materyallerdir. Çeşitli kabartmalarda karşımıza çıkan deniz feneri betimlemelerine karşılık, dar bir yüzeyde alan kaygısı yaşanarak darp edilmiş sikkelerden yaralanmayı hedef bildik. Bizde deniz fenerlerini sikkeler ışığında inceleyerek çıkardığımız sonuçları arkeolojik kanıtların güvenilirliğine dayanarak konumuzu oluşturmuş bulunuyoruz.

² Clayton-Price 2000, 135

1.2 Kapsam

Yapılan görkemli işlerin propaganda amaçlı güç gösterisi olarak sikkeler üzerine işlendiği bilinmektedir. Bunun yanı sıra antik dünyanın oldukça etkileyici yapılarından olan fener kulelerinden en ünlüsü olan İskenderiye Feneri, dünyanın yedi harikasından biridir. Anlaşıldığı üzere mimari biçim açısından oldukça özenle planlanmış fener yapıları, günümüze sadece edebi metinlerde antik dönem yazarlarının anlattığı kadarıyla veya muhtelif kabartmalar ve sikkeler ışığında gelebilmişlerdir. Araştırmamızdaki antik dönem Akdeniz havzası içerisinde yer alan deniz fenerlerinin sikkeler üzerinde işlenmesi konusu, antik dönem edebi metinleri ve kabartmalarla desteklenerek, ele geçen arkeolojik bulgular ile karşılaştırmalar yapılarak incelenmiştir. Bu inceleme sonucunda sikkeler üzerine darp edilen deniz fenerlerinin mimari açıdan tipolojileri çıkartılması amaç edinilmiştir. Araştırma konumuz her ne kadar sikkelerin üzerindeki fener tasvirleri olsa da sadece buna bağlı kalınmayıp kentin bulunduğu coğrafya, limanın konumu ve fenerin liman içindeki konumu gibi konularda çalışmaya eklenerek bir bakıma genelden özele doğru giden bir çalışma yöntemi takip edilmiştir. Deniz feneri betimli sikke buluntularının ayrıntılı bir şekilde incelenmesi sonucunda ulaşılan verilere göre, konunun tarihsel sınırları tespit edilmeye çalışılmıştır.

1.3 Yöntem

Sikkeler üzerine darp edilmiş deniz fenerlerinin mimarisi hakkında bir kanı oluşturmamızdaki en önemli verilerdir. Mantıksal olarak konu bütünlüğünü sağlamak için sikkelerin incelenmesi kronolojik bir düzenleme ile yapılmıştır. Deniz feneri betimli rölyef ve mozaikler ile denizcilikle ilgili edebi metinler sikkeler üzerindeki deniz fenerlerinin mimarisinin yorumlanmasında önemli bilgiler edinmemizi sağlamıştır. Daha önceden konu ile ilgili yapılmış olan çalışmalardan faydalanıp, kendi bulgularımızla karşılaştırmalar yapılarak, sonuç bölümünde çıkarımlar yapılmıştır. Sikkeler ışığında belirlediğimiz merkezlerden bazılarına (Abydos-Çanakkale/Nara Burnu, Heraklia Pontika-Karadeniz Ereğlisi) araştırma gezileri düzenlenip arazinin fotoğrafları çekilmiştir. İstanbul, Ankara, Çanakkale ve Konya kütüphanelerinde yapılan literatür çalışmalarının sonucunda bulunan deniz fener betimlemeli Roma dönemi sikkelerin fotoğrafları çekilip, dijital ortamda çizimleri yapıldıktan sonra yazım aşamasına geçilmiştir.

2. ANTİK ÇAĞ DENİZ FENERLERİ

Akdeniz'e yelken açmış denizcilere rehberlik etmek için yapılmış ilk deniz fenerleri çok basmakalıptır ve gemileri, çıkıntı yapan kara parçalarına, tehlikeli kayalıklara ya da akıntılara karşı uyarmak için tasarlanmamıştır³. Bunun içindir ki o dönem deniz fenerleri genellikle, gündüz duman ile gece ışık saçan bir ateş ile limanın girişini gösteren işaret kuleleriydi⁴. Erken dönem fener kuleleri denizcilikteki tehlikeleri göstermekten ziyade limanları gösterirlerdi⁵. İlk ışıklar belki de balıkçıların sahilde yaktığı ateşlerdi fakat istikrarlı bir iletişim sistemi olan, farklı bölgeler arasındaki ticaretin gelişmesi ile bu ateşler serbest duran kuleler ya da sütunlar üzerinde yakılarak, bir tepenin üstünde ya da liman kompleksi içerisindeki yerlerini aldılar⁶. Bu üzerlerinde ateş yanan kulelerin daha iyi bir görünürlük sağladığını geç dönem Roma mozaik, resim, kabartmalardaki tasvirlerde görebiliriz.

İlk deniz fenerleri neredeydi sorusunun cevabı, suyun getirdiği çamurdan dolayı kullanılmaz hale gelmedikçe yerleri dikkatlice seçilmiş başlıca liman yerleşkeleri olan kıyı şehirlerinin asırlar boyu alivyonla dolması nedeniyle yerlerinin belirlenmesi oldukça zordur. Roma mühendislerinin ilerleme adına daha önceki tesisatı bozarak dönem dönem büyütmesi ve yeniden inşa etmesini limanların ilk mimarisi hakkındaki bilgilere ulaşmamızı zorlaştırmıştır. Ayrıca deniz ile kara arasında bulunan liman ve onun deniz feneri her iki taraftan da yıkıcı çevresel etkilere maruz kalmıştır. Bir taraftan liman havzası içine çamur birikirken, diğer taraftan fırtına ve dalgalar, kıyı hattındaki bu tesisatı vurmuştur. Böylece yapılar inşa malzemelerinin yeniden kullanımı için sökülüşlerdir⁷.

³ Beaver 1973, 22.

⁴ Jones 1985, 32.

⁵ Blackman 1982, 188.

⁶ Vermeule 1962, 76-77.

⁷ Oleson 1988, 147.

Deniz fenerleri için diğer muhtemel örnekler, deniz kenarlarına ya da genelde olduğu gibi dalgakıranlara inşa edilmiş burçlardır. Örneğin Knidos'ta askeri liman dar girişine yapılmış olan burç gibi⁸. Erken dönem limanlarının girişlerinin kenarlarına yerleştirilmiş bu kuleler muhtemelen deniz feneri olarak da kullanılmıştı.

Deniz fenerlerinin en güzel örneği olan İskenderiye'deki Pharos en erken ve iyi belgelenmiş deniz feneridir⁹. Bu fener Yunan-Roma deniz fenerleri içinde en iyi bilinenidir¹⁰. M.Ö. 3. yy'ın ilk yarısında yapılmış bu kule, üzerindeki yazıtta da ismi görünen mimar Sostratos'a atfedilir¹¹. Gerçi Sostratos'un bu yapıyı yaptırmak için bağışta bulunan bir tüccar mı? Yoksa yapıyı yapan mimar mı? Olduğu tartışma konusudur¹². Kıyıdan biraz uzakta üzerinde bulunduğu adayla aynı isimle anılan Pharos deniz feneri, limanı doğu ve batı olarak ikiye bölen ve Heptastadion olarak da bilinen bir geçitle ana karaya bağlanır. Kule, 8. yy'da fener kısmı yıkılana kadar varlığını devam ettirmiştir¹³. Kulenin temeli 14. yy boyunca ayakta kalmaya devam etmiş; fakat sonraki yüzyılda kuleden geriye pek bir şey kalmamıştır¹⁴.

Geç dönem deniz fenerlerinden şöhreti açısından İskenderiye'den sonra ikinci sıraya koyabileceğimiz fener Ostia deniz feneridir¹⁵. Liman ustalığının görsel sembolü olarak birçok mozaikte, sikkede, duvar resminde ve heykeltraşlık eserlerde fenerin betimi görülür¹⁶. Arşitrav üzerindeki betimlemeye baktığımızda Ostia limanındaki fenerin 3 kademedan oluştuğunu; 3 tane köşeli kat ve en üstte silindirik üzerinde ateş yanan ışık kulesinin olduğu bölümü görebiliriz (Res.1).

⁸Gerkan 1924, 114.

⁹Kozelj 1989, 43.

¹⁰Thiersch 1909, 54.

¹¹Vann 1991, 127.

¹²Clayton 1995, 141. “Varlıklı bir saraylı ve diplomat (ya da belki bir tüccar) olan Knidos’lu Sostratos’un yapı için para verdiği ve yapının onun tarafından adandığı anlaşılrsa da ilgili mimarın adını bilmiyoruz.”

¹³Thiersch 1909, 97.

¹⁴Thiersch 1909, 98.

¹⁵Vann 1991, 128.

¹⁶Meiggs 1973- 1960, 162.

Yine Roma dönemi önemli fenerlerden biride kazı başkanlığını Prof.Dr. Fahri Işık'ın yürüttüğü Patara kazılarında 2005 yılı içerisinde bulunan Patara deniz feneridir. M.S. 64-65 Nero dönemine tarihlenen Dört podyum üzerinde iç içe dolanarak yükselen üç yuvarlak halkayla bütünlenebilir bir deniz feneridir (Res.2). Kayalığa oturan iki basamaklı podyumun boyutları 20.00x20.00 m, orta yuvarlağın çapı 5.65 m, iç yuvarlığın çapı 1.70 m'dir; batıya açılan kapının ölçüleri, 2.10x0.85m dir (Res.3). Bu fener basamaklı podyum üzerindeki konumuyla Helenistik özellikler taşır. Çünkü kentin limanıyla Likya'da öne çıktığı ve o limanında fenersiz olduğu düşünülemez¹⁷.

Geç 1yy ya da 2. yy.la tarihlenen bir çift deniz feneri de Britanya'nın en önemli limanı Dover (Portus Dubris) üzerindeki tepelerde durmaktadır. Antik şehrin batısındaki oldukça iyi korunmuş durumdadır¹⁸. Daha kötü durumda olan diğeri ise doğu yakasında geç dönem bir duvarın üzerine inşa edilmiştir. Batıdaki kule sekizgendir. Yapı 13 m yüksekliktedir ancak bu ölçüsünün iki katına kadar teorik olarak yenilemiştir¹⁹. Dış yüzeyi çok yıpranmış olmasına rağmen, Manş denizinin karşı kıyısındaki Boulogne'deki (Res. 4) kuleye benzer şekilde sekizgen olduğu anlaşılır. Kule St. Mary-in-Castro kilisesine dâhil edildiğinde Ortaçağ inşaatçıları tarafından değiştirdi²⁰.

Antik dünyada en iyi korunmuş durumda olan deniz feneri Kuzeybatı İspanya'daki La Coruna'da (Brigantium) bulunan M.S. erken 2. yy'a ait örnektir. Herkül kuleleri olarak da bilinen yapı 18. yy haricinde özgün hatlarını korumuştur. F55ener, ne yukarıda bahsedilen İskenderiye modelli tasarımı (karekaide, sekizgen gövde, en üstte silindirik kısım) Ne de Ostia modelini (küçülen ebatlarda birbirine benzer şekilde platformlar dizisi) izler²¹ (Res. 5).

¹⁷ Işık 2006, 18–19.

¹⁸ Wheeler 1929, 23.- Ridold 1969, 54.

¹⁹ Vann 1991, 129.

²⁰ Vann 1991, 129.

²¹ Vann 1991, 130.

3. MESSENAE LİMANI DENİZ FENERİ

Sicilya adasının kuzey doğu ucunda yer alan ve küçük kent olan Messenae, M.Ö. VIII. Khalkidikialı kolonistler tarafından yerleşim görmüştür (Res.6). Kentin o dönemdeki adı Zankle ya da sikkelerde görüldüğü gibi Dankle'dir²². Limanının orak biçiminde olmasından dolayı bu adla anılan kent M.Ö. 493'de Samosluların, daha sonra Rhegionyyranı Anaksilas'ın eline geçmiş ve ismi Messenae olarak değiştirilmiştir. M.Ö. 288'den itibaren Mamertinilerin eline geçen Roma dönemine kadar bu grup tarafından yönetilmiştir²³. I. Garnich 1615 yılında yaptığı gravüre baktığımızda da (Res.7) limanın orak biçimli olduğunu gayet net anlayabileceğimiz kent hakkında elimizdeki kaynak yetersizliğinden dolayı tezimizdeki bu bölümünü kısa tutmaktayız

Senato tarafından kendisine filo ve kıyıların komutanlığı verilmiş olan Sextus Pompeius (yaşlı Pompeius'un oğullarından) M.S. 42 yılında Sicilya'yı ele geçirmiştir. Burada darp edilmiş inceleyeceğimiz sikkemiz Sextus'un kazandığı başarıya işaret etmekte de olabilir²⁴.

M.Ö. 38-37 yıllarına tarihlenen sikkede (Res.8, Çiz.1) kent isminin yer aldığı lejantin içinde merkezde 3 basamaklı podyum üzerinde silindirik gövdeye sahip fenerin yuvarlak çatısı üzerinde 4/3 profil vermiş sağ elinde mızrak tutan sol ayağı ile de bir gemi pruvasına basmış pozda betimlenen Neptün yer almaktadır. Fenerin gövdesinin üst bölümünde aydınlatma odasına ait kemerli iki adet pencere bulunmaktadır. Fenerin altında ise sola yönelmiş muhtemelen limandan ayrılan; başparmak formunda (stolos'lu) mahmuza sahip, dallara ayrılan iç bükey kış bodoslamalı bir savaş gemisi görülmektedir. Sikke üzerindeki geminin gövde bölümü ya kalıbın bozukluğundan ya da daha sonraki aşınmalardan dolayı okunamamakla birlikte geminin küreklerinin uç bölümleri seçilebilmekte ve kürekçileri ise 8 sıra silüet halinde gözükmemektedir.

²² Philipp 1931, 1215.

²³ Sear 1978, 76, no. 721.

²⁴ Baydur 1998, 26.

Geminin üst güvertesinde kare bir podyum üzerinde bir direğin üstünde kanatlarını açmış konar ya da uçmak üzere olan bir kartal figürü betimlenmiştir. Messenae boğazına sıkıntı veren tehlikeli akımların görülebilmesinde yardımcı olan, antik denizcilere rehberlik eden Messenae limanının feneri limanın hemen girişinde duruyordu²⁵.

Diğer bir Messanae sikkesinin ayrı bir basımında yine aynı konu işlenmiştir. Yine limanın feneri ile savaş gemisi verilmiştir. Fener betiminde tipoloji değişimi söz konusu değildir. Fenerin sol tarafındaki direk üzerindeki kartal figüründe ayrıntıya inilmemiştir. Savaş gemisinin mahmuzunun yanındaki 3 yaba, ok ve sadak betimi net görülebilmektedir (Res.9, Çiz.2).

²⁵ Radka 2005, 61.

4. OSTIA LİMANI DENİZ FENERİ

Livius, Cicero, Halikarnassos'lu Dionysius, Eutropius ve diğer Roma yazarları Ostia'nın kuruluşunu M.Ö. 6 yy da Kral Ancus Martius'a dayandırırılar. Fakat Ostia'nın kuruluşunu Ancus Martius'a atfetmek şüphelidir. Aslında Ostia'da M.Ö. 4. yüzyılın ortasından öncesine kadar bir karargâh, kale, şehir veya koloni yapısından bahsedilemez. Ancak biz bu tarihten itibaren, Roma İmparatorluk dönemine kadar, Roma tarihinin bir parçası olarak Ostia tarihi hakkında büyük hacimli erzak ve tahıl depolarının olduğu bir yer olarak adının geçtiğini görmeye başlarız²⁶. M.Ö. 4 yy dan itibaren doğal bir koya sahip olmayan ve denize tamamen açık olan Pyrgi, Kymae, Syrakusa ve Argigentum gibi liman şehirlerine açık deniz şartlarına uygun, derin ve dar karinalı gemilerin yanaşamaması ticareti, doğal limana sahip Ostia'ya doğru kaydırmıştır²⁷. M.Ö. 266 yılında Ostia'ya questorluk makamı gelmiştir. M.Ö. 278'de Kartacalılar, Pyrrhus'a karşı Romalılara yardım etmek için bir donanma gönderirler. M.Ö. 215'te ise Sardunya'dan gelen tahıl Ostia'da karaya çıkmasına karşın, gemiler Ostia'dan yelken açarlar ve tahıl buradan çeşitli bölgelere dağıtılır. II. Pön savaşı sırasında Ostia bir ticari liman olmaktan daha çok donanma üssü olarak kullanılmıştır. M.Ö. 87' de Marius ve Sulla arasındaki iç savaş sırasında Ostia Marius tarafından alınır ve onun askeri tarafından yağmalanır. M.Ö. 67'de ise Kilikyalı korsanları yok etmek amacı ile Ostia'da toplanan Roma donanmasına, aynı korsanlar tarafından saldırılmış ve donanma neredeyse yok edilmiştir. Bu dönem esnasında Ostia tarihindeki en önemli olaylar M.Ö. 266 da questorluk makamı ve M.Ö. 217 de Sardunya'dan tahılın gelmesidir. Ostia'ya bir questorun atanması koloninin büyümeye başladığını ve Sardunya'dan tahıl ithali de Ostia'nın düzenli bir limana sahip olduğunu göstermesi açısından önemlidir. Bu nedenlerden dolayı Ostia tarihi ile ilgili şu sonuca varılabilir.

²⁶ Rollo 1934, 42,43.

²⁷ Meiggs 1982, 15.

M.Ö. 350 de Tiber ağzında koruma amaçlı olarak kale inşa edilmiş, 3. yy da ilk iskân başlamış, 2. ve 1. yy'larda ise kent önemli bir ticaret merkezi haline gelmiştir.

Roma imparatorluk dönemi ticareti akıl almaz derecede gelişerek Akdeniz dünyasına hükmetmiş ve bir kıtadan diğer bir kıtaya dönemin güncel ihtiyaçlarını nakletmiştir. Roma bu bahsi geçen nakil işlemini karayolu vasıtasıyla yapmışsa da nakliyatın büyük çoğunluğu deniz taşımacılığıyla sağlanmıştır. Limanlarını stratejik unsurlar göz önünde bulundurularak taşımacılıkta kolaylık sağlamak amacıyla daha uygun yerlere kurmuştur. İç bölgelere limana gelecek kargoyu kolay ve daha ucuz taşıma yöntemlerinden olan nehir taşımacılığını yapmak için nehir ağızlarına kurmuştur. Roma'dan 24 km uzaklıkta kurulan Ostia limanı bu en iyi örneklerinden biridir (Res.10). Gemilerin teknolojik açıdan hızlı bir gelişme gösterdiği Roma İmparatorluk Dönemi yapılarından biri olan liman, bu gelişmeye ayak uydurarak kendi gelişimini bu dönem içerisinde sağlamış ve hızla artan Roma nüfusunun ihtiyaçlarına cevap verecek gemi ve kargo kapasitesine sahip olabilmek amacıyla, ticari ve sosyal alanda sürekli büyümüştür. İlk olarak belli bir liman olmadan ve büyük gemilerden küçük gemilere doldurulan malların sahile ulaştırılması şeklinde süregelen boşaltım işleminin getirdiği zorluklardan dolayı yaşanan zaman ve iş gücü kaybını en aza indirmek amacıyla İmparator Claudius tarafından M.S. 42'de Ostia kentinin üç km kuzeyinde uygun bir liman arazisi bulunarak muazzam bir liman inşaatına başlanmıştır²⁸. M.S. 62'de limanda kuzeybatı rüzgârlarının neden olduğu kâbus ortamına engel olmayan dalgakıranların yetersiz kalmasıyla birlikte kabaran limanda 200 adet mısır yüklü gemi bir anda batmış veya büyük hasar görmüştü (Tacitus, Annales, xv,18). Bunun üzerine İmparator Trajan limanda gerekli olan korumayı sağlamak amacıyla Cladius limanının doğusunda, kara tarafından hexagonal şeklinde daha küçük bir liman inşa ettirmiştir (Res.11).

²⁸ Rollo 1934, 42.

İki liman birbirine kısa kanallarla bağlıdır ve güvenliği daha çok arttırılan hexagonal planlı Trajan limanının çevresi yüksek planlanmış liman ofisleri, depolar ve tahıl ambarları ile kuşatılarak şiddetli rüzgâr ve kabarmaya karşı tamamen güvenli demirleme yerleri oluşturulmasına imkân sağlanmıştır²⁹.

Limanının yapılarına bakacak olursak her biri 580m uzunluğunda ve 55 m genişliğinde adeta limanı kucaklayan iki kolu andıran kocaman dalgakıranları vardır. Buna göre 1300 m²'lik geniş bir demirleme alanı oluşmuştur³⁰. Rıhtımlar ve mendireklerin temelleri dökme betona oturtulmuş keson ya da palplanştı yani geçmeli duvardandı³¹ (Testaguzza 1964, Fig:6).Yüksek tonajlı 200 geminin rahatlıkla yüklerini boşaltabilecekleri bir rıhtıma sahip liman³² zamanla gelişim göstermiş büyük tahıl depolarına sahiptir³³.

Kuşkusuz limanın en önemli yapısı fener binasıdır. İskenderiye deniz fenerinden esinlenerek yapılan fener İskenderiye'nin ünlü Pharos'u gibi ince dekoratif süslerle bezenmese de güçlü yapısıyla ve iyi orantısıyla etkileyici bir yapıydı³⁴. Klasik Roma mimarisine baktığımızda genellikle yapılarda rüstik bir kabalığa varan işleme tarzına rastlarız. İşte, Roma yapıları bu nedenlerle sağlam, kaba ve ağır görüldüğü gibi çok çeşitlidir de³⁵.

Üst üste dizilmiş dört bölümden oluşan fener ve aşağıdan yukarıya doğru ilk üç bölüm kare şeklinde ve son bölüm olan en üst bölüm silindirik şekilli yukarıdan bakıldığında gül yaprakları gibi bir izlenim bırakmaktaydı³⁶.Türünün İtalya'daki ilk örneği olması bakımından önemli olan görkemli yapı St. Paul bazilikasının çan kulesine modellik yapmış (Res.12) Hristiyan mezarlarında ve pagan lahitlerinde bir sembol olarak kullanılmıştır³⁷.

²⁹ Meiggs 1982, 21.

³⁰ Casson 1959, 225.

³¹ Kretschmer 2000, 133.

³² Testaguzza 1970, 142.

³³ Meiggs 1973, 162.

³⁴ Meiggs 1973, 158.

³⁵ Turani 1983, 171.

³⁶ Rollo 1934, 49.

³⁷ Meiggs 1973, 158.

Çeşitli sikkeler, kandiller, kabartmalar ve lahitler üzerinde birçok kez işlenmiş olan fener ilk olarak Nero'nun son yıllarında basılan (M.S.54-68) sestertiusların* bazı örneklerinde karşımıza çıkar. Sikke basımında arka yüz kalıbı basılan sikke çokluğuna göre ön yüz kalıbından daha fazla yıpranmaktadır³⁸. Bu kalıp değişikliğinden olacak ki Nero sikkesinin bronz repliğindeki (Res.13, Çiz.3) liman betiminde fener binasını göremeyiz fakat aynı dönemin gümüş repliğindeki betimde fener binasını görmekteyiz (Res.14, Çiz.4). Ostia limanı hakkındaki bilgiyi iyi bir şekilde veren sikkenin arka yüz betiminde limanı kucaklayan adeta iki kolu andıran dalgakıranlar verilmiş, sağ taraftaki dalgakıran, kemerli galeri, tersane veya gemi barınağı olarak betimlemiştir. Orta kısımda ise limanın günlük trafiği tasvir edilmektedir. Limana sol taraftan giriş yapan ticaret gemisi, yelkenleri toplamış limana yanaşmakta olan üç tane büyük ticaret gemisi ile iki tanede küçük tekne resmedilip, sağ üst tarafta ise limandan çıkış yapan savaş gemisi verilmiştir. Aşağıda; sol elinde yunus balığı olan deniz tanrısı figürü yarı uzanmış şekilde betimlenip, Pompeiopolis sikkesindeki deniz tanrısı betiminden farklı olarak dümen palasını omzunun üstünde değil önünde tutmaktadır. Sol taraftaki dalgakıran betimine bakacak olursak üzerinde portiko olabilecek iki uzun yapı hemen yanında altar ve denize doğru bakan tarafta küçük dikdörtgen şeklinde tapınak görülür. Tapınağın hemen yanında ise burada sikkenin kompozisyonu zorlaştıran dairesel yüzeyinden dolayı 2 kat olarak verilmiş fener binası görülür³⁹. Rollo'nun yaptığı sikkenin çiziminde (Res.15) yapılar gayet net olarak görülebilmektedir.

*Sestertius: ¼ Denarius değerinde gümüş sikke. Bronz sestertiuslarda vardır.

³⁸ Tekin 1997, 24.

³⁹ Boyce 1966, 65,66.

Fener betiminin sikke üzerinde görüldüğü ikinci örneğimiz olan Antonius Pius dönemine tarihlenen sikkede (M.S.138–161) fenerin tipolojisini net olarak görebiliriz. ANNONA AVG FELIX lejantının içinde sol tarafta; üst katında fener ateşinin yandığı bölüm olan 4 katlı fener betiminin (Res.16, Çiz.5) hemen yanında Ostia limanının kişisel olarak canlandırılması olarak tanımlanan⁴⁰ tanrıça Annona betimlenmiştir. Sağ elinde tessera denilen yoksullara yapılan mısır ve diğer erzakları alabilmelerinde yardımcı olan erzak karnesini tutmaktadır. Sol elinde ise dümen palasını tutarken betimlenmiştir⁴¹. İmparator Commudus (M.S.180–193) dönemine ait diğer sikke örneğimizde ise sağ tarafta önünde Neptün ve bir figür bulunan fener betimi yer almaktadır. Yine 4 katlı olarak betimlenen fenerin önünden geçen ticaret gemileri ve onlara liman içinde manevra yapmalarına yardımcı olan liman teknelerini görürüz (Res.17, Çiz.6).

Fener sadece sikke üzerindeki betimlemeleriyle karşımıza çıkmaz. M.S. 1-2-3 yy Roma dönemine ait kabartmalar ve mozaikler üzerinde birçok örneğiyle karşılaşırız. Roma’da Torlonia müzesinde sergilenen M.S. 200 civarına tarihlenen kabartma da Ostia limanının günlük işleyişinin betimini görürüz. Sol tarafta yüklü durumda büyük bir ticaret gemisi, sağ tarafta ise yükünü boşaltır durumda olan başka bir ticaret gemisi ve oransız boyutlarda tanrı heykelciklerinin tasvir edildiği kabartmada büyük yelkenlinin hemen arkasında fener binasını görmekteyiz. Fener, dört tane dört köşe katın üstünde aydınlatma kaynağı olan yuvarlak formlu katla beraber beş kat olarak betimlenmiştir. Kabartmanın yapıldığı alanın büyüklüğü veya sanatçının ustalığından olsa gerek fenerin her katına simetrik olarak yerleştirilmiş pencereler ve alt kattaki giriş kapısı gibi detaylarda verilmiştir⁴² (Res. 18).

⁴⁰ Oehler 1894, 2318.

⁴¹ Meiggs 1973, 165.

⁴² Kretzschmer 2000, 136,137.

Diğer örneğimiz Isola Sacra nekropolünde sergilenen M.S. 69 yılına ait osthoteğin uzun yüzündeki betimde karşımıza çıkmaktadır. İki parçaya ayrılmış olan osthoteğin sol parçasındaki kabartmada ticaret gemisi küçük bir tekne yardımıyla limana giriş yaparak fenerin önünden geçerken betimlenmiştir. Burada limana güvenli, sağ salim varış mesajı verilmektedir (Res.19). Sağ taraftaki parçada ise demirleyen geminin mürettebatının ziyaret ettiği eğlence mekânı görülür⁴³ (Res.20).

Yine M.S. 3 yy'ın ilk çeyreğine ait lahdin üzerindeki kabartmada iki tane amphora yüklü ticaret gemisinin ortasında 4 katlı ve her katında pencere olarak verilen fener binası betimlenmiştir⁴⁴ (Res.21).

Ostia'da bulunmuş ve Kopenhag Nycarlsberg Glyphotek'te sergilenen M.S. 3 yy tarihlenen lahit üzerinde bir tehlike anı resmedilmeye çalışılan kabartmada yine fener binası tasviri ile karşılaşırız. Söz konusu kabartma lahdin ön uzun yüzüne işlenmiş ve lahit sahibinin hayatını nasıl kaybettiği anlatmaktadır. Rüzgârlı ve dalgalı bir günde Ostia limanı tasvir edilen kabartmada bir çocuk veya yetişkin gemiden denize düşmüştür. Sol tarafta muhtemel liman bölgesinin küçük körfezlerinin ucunda yer alan denetim kulesi devamında çocuğu kurtarmak için çalışan tekne, yanında özellikle Tiber'de kullanılan açavele gönderli Caudicaria⁴⁵ ve onun yanında da bir ticaret gemisi betimlenmiştir (Res. 22). En sağda ise yine limana girişi temsil eden ateş yanan bölümüyle beraber 4 kat olarak verilmiş fener binası betimlenmiştir (Res. 23)⁴⁶.

Kabartmalar üzerindeki fener betimi son olarak M.S. 3 yy'ın son çeyreğine tarihlenen osthoteğin kabartmasında karşımıza çıkar. Roma Palozzo Colonna da sergilenen osthoteğin dar yüzünde giriş kapısı verilmiş dört kattan oluşan Ostia limanının fener binası betimlenmiştir (Res.24)⁴⁷.

⁴³ Amedick 1991, 57.

⁴⁴ Amedick 1991, 58.

⁴⁵ Casson 2002, 149.

⁴⁶ Amedick 1991, 57.

⁴⁷ Amedick 1991, 58.

Kabartmalarda olduğu gibi mozaiklerde de fener betimiyle karşılaşırız. M.S. 200’lũ yıllara ait Foro dele Carpozioni de sergilenen mozaikte Ostia limanına girişini temsil eden fener, limana giriş yapmakta olan iki tane ticaret gemisi ve gemilerin altlarında iki tane simetrik duran yunus balığı resmedilmiřtir⁴⁸(Res.25). Ostia Piazzole dele Carpozioni’de sergilenen diğer mozaik örneğimizde ise giriş kapısı verilmiş dört kat olarak betimlenmiş fener binasının hemen altında iki tane simetrik duran yunus balığı tasvir edilmiřtir⁴⁹(Res.26). Diğer bir mozaikte fener binasının önünden geöen savaş gemisi ve ticaret gemisi betimlenmiştir. Hemen altta da tek yunus balığı vardır (Res.27).

Gördüğümüz öeşitli kabartmalarda, betimlemelerden de anlayacağımız gibi kare planlı dört katının üzerinde yuvarlak formlu ışık kaynağı katıyla toplam beş katlı olan Ostia fenerinin liman iöerisinde nerede olduğu tartışma konusudur. Daha önceden de bahsettiğimiz gibi Nero sikkesinde fener binası sol mendireğin ucunda betimlenmişti. Ama buna karşılık Suetonius, “Claudius” adlı eserinde özet şeklinde limanla ilgili bir tanım verir⁵⁰. “O, Ostia’da bir liman yaptırdı, denizden etrafını iki kolla öevirdi; girişte de derin suda bir dalgakıran yapıldı. Sırayla bu dalgakıranın temelini sağlamlaştırmak için ilk olarak Mısır’dan getirdiği büyük dikili taşı ve gemiyi batırdı... Üzerine geceleri yanan ışığıyla gemilere yön ööstemesi için İşkenderiye’deki Pharos modelinde öok yüksek bir kule kurdu” der. Dio’da; “O, ilk olarak karada geniş bir alan kazdı. Kazdığı bu alanın sağ tarafında bir ihata duvarı yaptırdı ve iöine denizi getirdi. Daha sonra denizin geniş bir alanını öevreleyen kocaman dalgakıranlar yaptırdı. O, denizde bir ada oluşturdu ve onun üzerinde fenerli bir kule yaptırdı” diye küçük bir detay ekler. Bu anlatılanlara göre karakteristik yapısıyla Ostia Limanı’nın simgesi olan fener dalgakıranların iki ucu arasındaki aöıklıkta büyük bir gemi batırılarak ve bu batığın üzerine, İşkenderiye’deki gibi Pharos olarak aynı isimle adlandırılan deniz feneri dikilmiştir.

⁴⁸ Casson 2002, 119.

⁴⁹ Meiggs 1973, 279.

⁵⁰ Meiggs 1973, 153,154.

Fenerin bulunduğu küçük adanın her iki tarafından gemiler, çarpışmaları önlemek için sırayla sağdan limana giriş yaparlardı ve çıkan gemilerde sol tarafı kullanarak limandan çıkış yaparlardı. Antonio Danti'nin XVI. yy'daki yaptığı Ostia limanının kalıntılarını gösteren fresk ve rekonstrüksiyon çalışmalarında bu tanımlamaya uyarak fener binasını dalgakıranların iki ucu arasındaki açıklığa ada üzerine yerleştirmiştir (Res.28a-b).

19. yüzyıl araştırmacısı Lugli, fener binasının sol mendireğin sonundaki bir adada olmadığı sonucuna varmıştır⁵¹. O, bu durumu Yaşlı Plinius'un bir pasajına dayandırmıştır. Çok büyük ölçülerdeki ağaçların bir katalogunu yapan Plinius burada köknardan bahsederken, konu dışına çıkarak, fener binasının temelinde kullanılan geminin direği hakkında kısa bir özet verir; “longitudo spatium obtinuit magna ex parte Ostiensis portus latere laevo, ibi namque demersa est”. Lugli bu pasajda, sol mendireğin geniş bir bölümünü bu geminin oluşturduğunun kastedildiğini söyler. Fakat burada sol mendirek için kullanılan “latere leavo” dan bahsetmek, bir geminin uzunluğunun zorlukla 50 metreyi geçtiği göz önüne alınırsa, baştan sona 800 metreyi bulan mendirek için oldukça güçtür. Plinius'un bu pasajı anlaşılmasa bir ağırlık taşır. Dio açık bir şekilde fener binasının bir ada üzerinde olduğundan bahseder ve Suetonius'ta onu destekler. Ayrıca Peutinger'in M.S. 350'deki Ostia haritasında feneri ortadaki adanın üzerinde görürüz.

Ayrıca, Nero'nun bronz sikkesindeki liman betimi de Lugli'nin tezi ile uyumlu değildir. Bu sikkede iki dalgakıran ve sol mendireğin sonunda bir tapınak görülür. Mendireklerin arasında, sağlam bir temel üzerinde kolosal imparatorluk heykeli görülür. Fakat şimdilerde Torlonia müzesinde bulunan bir kabartmada, iki limandan bazı yapıların betimlerinde, kolosal heykel ve fener görülebilir. Burada sikkeyi tasarlayan sanatçının heykeli vurgulamak istemesi mantıksız değildir.

⁵¹ Meiggs 1973, 149-153

Sanatçının seçiminde fenerin sikke üzerinde arka planda işlenmesi, heykelin işlenmesinden daha mantıklı değildir. Bundan daha önemlisi belki de, tasarımda gemilerin teşhisinin şüpheli olmasıdır⁵².

Nibby, Monte dell' Arena ile sol mendirek arasında bir giriş olmadığını gösteren arkeolojik kanıtlarla, adanın üzerinde yaralan fener binasının sikke üzerindeki darbını ve edebi kaynakların bunu doğruladığı kanıtları bağdaştırmaya çalışarak makul bir çözüm yolu öne sürer. Ona göre geç İmparatorluk döneminde batı girişi, giderek artan kum ve alüvyon tehdidiyle yavaş yavaş kapandı. O, ayrıca Monte dell' Arena'nın 600 metre kadar kuzeydoğusunda güçlükle algılanabilen alçak bir tümsekte çok geç bir döneme ait dağınık ve kırılmış Roma mermer dekorasyon malzemesi parçaları buldu. Burada yeni bir mendireğin sonunda yeni bir fener yapısı buldu. Muhtemelen bu mendirek Theodoric zamanında kum ve alüvyona karşı koruma için ilave olarak yapılmıştı.

Günümüzde bu geç dönem yapısıyla ilgili herhangi bir işaret yoktur. Lugli bunu dikkate aldı. Nibby ise; Portusu ziyaretinde Fea, Canina ve Rasi ile birlikte temel problemler üzerinde çalışıyorlardı. Canina, güçlükle algılanabilen bu tümseğin, olduğu gibi bir taslağını çıkardı.

1829'da Nibby çalışmalarını yayınladı. Bundan yaklaşık otuz yıl kadar sonra önemli deneyimleri olan Fransız mühendis Charles Texier, burada her iki liman ve onların antik yapıları üzerinde bir kaç gününü harcayarak yoğun bir şekilde çalıştı. Edebi metinlerden yararlanarak mendireklerin ilerisinde bulunan adanın üzerindeki fener yapısının varlığını, liman girişinin yüz metre kadar önündeki yekpare taşların vaziyetlerini tanımlayarak kanıtlamaya çalıştı. "Kalıplarıyla birlikte mermer parçalar hala zeminde var fakat zeminin doğal bataklık olması herhangi bir kazı çalışmasını imkânsız kıldı. Bütün yaptığım yekpare taşın merkezini saptamak oldu". Çelişkili verilerle artan problem kütüphanede ve arazide çözülemedi. Sadece sağlam zeminlerde yapılacak kazılar sorulara cevap bulabilirdi.

⁵² Meiggs 1973, 155.

Bu konuda asıl sorunlara daha dikkatli bakılacak olunursa; fener binası bir ada üzerinde mi kuruluydu (Res.29), yoksa sol mendirek üzerinde mi yapılmıştı (Res.30). Eğer bir ada üzerindeyse bu ada mendireklerle aynı hizada mıydı veya mendireklerin denize doğru bakan tarafında Centumcella mıydı? Son yapılan çalışmalarda bu problemi çözemedi. Günümüzde kabaca 15 ila 23 metre genişliğindeki sol mendirek, Monte dell' Arena'nın biraz batısında görülebilir. Mendireğin genişliğinin aynı oranda doğruya doğru daha ne kadar devam ettiği anlaşılmayan bir durumdur, fakat bazı noktalarda genişlik 4,5 metreye kadar daralsa da sonuna kadar devam eder. Dalgakıranın sonundaki daralan yerin ne kadar daha devam ettiği ölçülemedi fakat 55 metreden az değildir. Monte dell' Arena'nın doğusunda orijinal bir giriş ile ilgili hiçbir kanıt ileri sürülemez ve Nibby'nin hipotezi cazibesini yitirmiştir. Fener binası buraya yakındı, fakat sol mendireğin genişlediği ucunda değildi veya daha muhtemel olarak bir ada üzerindeydi. Beklendiği gibi Monte dell' Arena'nın altında bulunan büyük platform incelenmemiştir⁵³.

⁵³ Meiggs 1973, 155 – 157.

5. İSKENDERİYE LİMANI DENİZ FENERİ

Büyük İskender'in ölümünün ardından kentteki imar faaliyetleri tüm hızı ile devam etmiştir. Dikdörtgen formdaki kent, antik yazarlara göre her biri Yunan alfabesinin ilk beş harfiyle adlandırılan beş mahalleye bölünmüş ve deniz ile göl arasına kurulmuştur⁵⁴.

İskender'in kurduğu bu yeni kenti, Rhodos'lu mimar Dynokrates planlamıştı. Mimar kenti birbirlerini dik açılarla kesen ızgara kent planına göre tasarlamıştı. Böylece kentin her caddesi denizden sürekli olarak esen kuzeybatı rüzgârını alabilmekteydi ve bu rüzgârlar ferah bir yaz iklimi sunmaktaydı (Res.31). Kentin şekli bir khlamysa benzemektedir. İki suyla yıkanan uzun kenarları (deniz ve içindeki göl), hemen hemen 30 stadiyalık (yaklaşık 7000 m) bir çapa sahiptir. Kent bir bütün olarak, at binmeye ve atlı araba çekmeye elverişli sokaklarla bölünmüştür.⁵⁵ Üç kıta arasında yürütülen ticarete hâkim bir noktada kurulmuş olan kent, büyük bir hızla büyüdü. Sonunda Geç Klasik Dönem'in en büyük kenti olan Roma'nın hemen ardından ikinci sıraya yerleşti⁵⁶.

İskender'in ölümünden sonra Ptolemaios Kralları, kentin kuruluşunu ve gelişmesini sürdürerek limanı Heptastadion şosesi ile Pharos adasına bağladılar. Burası, Helen kültür ve sanatının mimari yapıları ve kurumları olan Tiyatro, Agora ve Gymnasium'un yanı sıra ünlü Serapeum ve Poseidon Tapınakları, İskenderiye Kütüphanesi, Felsefe Okulu ve Liman Tesisleriyle Helenistik dünyanın en önemli ticaret, edebiyat, kültür, sanat ve bilim merkezi haline gelmiştir⁵⁷.

İskenderiye bundan 2000 yıl önce dünyanın en büyük kültür ve ticaret merkeziydi. Kentteki saray, tapınak ve resmi yapıların tümü mermerdendi.

⁵⁴ Clayton-Price 2000, 137; Şenol 2000, 9, (Yayınlanmamış Doktora Tezi)

⁵⁵ Clayton-Price 2000, 136-138; Şenol 2000, 9, (Yayınlanmamış Doktora Tezi)

⁵⁶ National Geographic Society 1999, 54.

⁵⁷ Yavi 1996, 158

Kahire'nin yer aldığı bölgenin kuzeybatı köşesinde anakaradan boynuz gibi uzanan bir çıkıntı yer almaktadır. Bu çıkıntının uzunluğu yüzlerce mili bulur. Binlerce yıl sonra Nil Nehri, Kahire'nin güneyinde yer alan çatlaktan denize doğru akar ve alüvyonları Yukarı Mısır'dan Aşağı Mısır'a taşımaya başlar. Bu alüvyonlar boynuz biçimindeki çıkıntı tarafından tutularak burada oluşan alüviyal karanın ardında Mareotis Gölü'nü oluşturur. Nil Nehri'nin akıntısı buradaki kum-kireç karşımı toprağı aşamadığı için Aboukir'in ana kayası içinde dönerek denize açılmaya başlamış; bunun sonucunda da Kanopik ağzını oluşturmuştur ⁵⁸.

Böylece İskenderiye'nin kurulduğu yer, kuzeyde ince ve uzun bir kara parçası, güneyde ise göl tarafından çevrelenmiştir(Res.32). Denizde bu kara parçasına paralel olarak uzanan Pharos Adası'nın dalgaların gücünü kırmaya elverişli olması nedeniyle İskenderiye'nin doğal limanı oluşmuştur ⁵⁹. M.Ö. 336 yılında tahta geçen ve M.Ö. 334 yılında Anadolu'yu Pers işgalinden kurtararak Doğu Akdeniz kıyılarını egemenliği altına alan B. İskender, Memphis'ten Siwa Vahası'na giderken Helenistik Dönemin en önemli ve ihtişamlı kentlerinden biri olacak olan, kendi adını verdiği İskenderiye kentinin, küçük bir balıkçı köyü olan Rhakotis'in yakınlarında, kurulması için M.Ö. 331 yılında Ephesos'daki Artemis Tapınağı'nın mimarı Rhodoslu' Dynokrates'i görevlendirmiştir ve bu kenti Dynokrates planlamıştı. Mimar, ızgara sokak sistemini icat eden Miletos'lu Hippodamos'un tasarlamış olduğu ızgara kent planlamasının en son ilkelerini izlemiştir⁶⁰. Rhakotis köyü, kuzeyde Akdeniz, güneyde Mareotis Gölü arasında uzanan ve Nil Nehri'nin Kanopik ağzına yakın bir alanda kurulmuştu ve dalgalardan da korunmaktaydı, çünkü hemen önünde karadan yaklaşık 1 milden az bir mesafede Pharos Adası bulunmaktaydı. Köyün stratejik konumu, iç ve dış ticarete hizmet edebilme yeteneğinin oluşu, burada bir kent kurma konusunda B.İskender'i yüreklendirmiştir ⁶¹.

⁵⁸ Haag 2004, 3, 4.

⁵⁹ Haag 2004, 4.

⁶⁰ Clayton-Price 2000, 135-136. "Helenistik Dönem'de Doğu Akdeniz'in en önemli ve en görkemli liman kentlerinden biri olan İskenderiye, B. İskender'in doğuya yaptığı sefer sırasında, küçük bir balıkçı köyü olan Rhakotis yakınlarında, B. İskender'in emri ile M.Ö. 331 yılında kurulmuştur".

⁶¹ Haag 2004, 4.

B.İskender'in bu kenti kurmaktaki amacı; Doğu Akdeniz'in tüm sahillerini ele geçirerek Yunanistan ve Makedonya'yı deniz tehdidinden korumak ve ticareti geliştirmekti, ayrıca yeni Mısır Krallığı için bir baş şehre ihtiyacı vardı ve Makedonya ile bağlantılı olarak bu şehrin deniz kenarında olması gerekiyordu. Bunun yanı sıra ana kara önünde yer alan adalar da onlar için cazipti.

Strabon ünlü “Coğrafya” adlı eserinde firavunların Rhakotis’de garnizonlarının bulunduğunu, bunun sebebinin de askeri amaçlı olmayıp ekonomik amaçlı olarak, Naukratis harici yollardan ülkeye kanunsuz olarak yabancı tüccarların mal getirmesini önlemek olduğunu belirtmiştir⁶².

M.Ö. 323 yılında Susa’da ölen Büyük İskender, kendi adını alacak ve Akdeniz ticaretinde odak noktası olacak bu kenti bir daha görememiştir ve ardında büyük bir imparatorluk bırakmıştır⁶³. Mısır, Ptolemaios adında Makedonyalı bir generalin kurmuş olduğu bir hanedan tarafından yönetilmiştir. M.Ö. 30 yılında İmparator Octavius tarafından işgal edilene kadar, İskenderiye Ptolemaioslar Krallığı’nın başkenti olmuştur.

İskenderiye, Ptolemaioslar Dönemi’nde ve daha sonraki dönemlerde, Mısır’ın Akdeniz’e açılan kapısı olması ve Mısır’da üretilen veya Güney Afrika ve doğudan Mısır’a gelen malların Akdeniz’e sevkiyatında ve batıdan Mısır’a ülkede kullanılmak üzere ya da buradan doğuya nakledilmek üzere getirilen mallar için bir transit merkez yani takas merkezi olması nedeniyle Ptolemaioslar Krallığı ve Mısır için önemli bir liman kentiydi.

Liman, gemilerin barınmalarına, yük alıp boşaltmalarına, yolcu indirip bindirmelerine yarayan doğal ve yapay sığınaklardır. Limanların tarihi ilk tekneçilerin sahil boyunca yolculuk ederken, teknelerini nehir ve denizin tehlikeli akıntılarından koruyacak korunaklı ve demirleyebilecekleri bir yer aramalarıyla başlamıştır.

⁶² Haag 2004, 4.

⁶³ Yavi 1996, 46.

Yerleşik toplumların üretim fazlasını bir yerden başka bir yere nakletme ihtiyacı deniz ticaretini ortaya çıkarmış ve zamanla gelişmesini sağlamıştır. Ticarete ya da ulaşımında olsun, günümüzde olduğu gibi antik çağlarda da deniz ulaşımı kara ulaşımına göre her zaman kısa ve güvenli olduğu için daha çok tercih edilmiştir.

İlk olarak Mezopotamya ve çevresindeki nehir kıyılarında yaşayan topluluklar nehir yoluyla taşımacılığın öncüsü olmuşlardır. Nehir ticaretinin artmasıyla liman gereksinimi artmıştır ve nehir kenarlarında dikdörtgen bir alan kazılarak kenarlarına rıhtım inşa edilmiştir. Bu havuz biçiminde olan liman bir kanalla nehre bağlanmıştır.

Mısır'da tunç devri rölyefleri ve freskolarında iskeleye bağlı gemiler görülmektedir. Bu dönemde iskelelerin nehir ortasına doğru yapılması ile ilk liman ve iskele inşa tarzı ortaya çıkmıştır. Fakat nehir trafiğine bağlı olarak, M.Ö.2.bın'de nehir kenarından karaya doğru kazı yapmak suretiyle oluşturulan (oyma) liman tarzı yaygınlaşmıştır. Korunaklı ve çok iskeleli bu limanların iki tanesi dışında diğerleri "Tapınak Limanı" idi. Tapınak limanı olmayanlardan biri, kuzeydoğu Serra'da (kuzey Sudan), diğeri ise Thebes şehrinde (M.Ö.14. yy) yer almaktaydı⁶⁴. Mısır toprakları içinde kalan Nil nehri üzerindeki taşımacılık denizciliğın başlaması açısından oldukça önemlidir. Bu nehirde akıntı ve rüzgâr tam ters yönde olduğu için taşımacılık geçmiş dönemlerde oldukça kolay olarak yapılmıştır. Fakat M.Ö. 2000'lerde nehir trafiğinin artması sonucu nehir kenarına oyularak yapılan liman tarzını yaygınlaştırmıştır. Daha geç dönemlerde ise deniz ticaretinin yaygınlaşması ve teknelerin gelişim göstermesiyle demirleme, barınma ve bakım problemleri de gündeme gelmiş ve liman yapıları yapılmaya başlanmıştır⁶⁵. Kıyı limanlarının artması nedeniyle zamanla nehir limanları önemini yitirmeye başlamıştır.

⁶⁴ Özdaş 1995, 1, 2.

⁶⁵ Bilinen en eski liman çalışmaları İndus Vadisi, Mezopotamya ve Mısır'daki nehir kıyısına yakın olan toplumlarda görülmektedir.

Liman yapılarının arasında kutsal alanlar, vergi toplama, düzeni sağlama gibi kamusal yapılar, malların ticaretinin yapıldığı market alanları ve depolama yapılan depo binaları yer almaktadır. Tunç devrinin sonlarında doğal kayaların yeterli olmadığı görülünce, liman yapımı gelişmeye başlamıştır⁶⁶. Kıbrıs ve Alexandria limanı çalışmaları bu dönemde başlamıştır. Liman yapılarıyla ilgili bilgileri, günümüze kadar korunarak gelen limanların temel kalıntılarından, antik yazarlardan, duvar resimlerinden, sikkeler ve vazo resimleri üzerindeki tasvirlerden öğrenmekteyiz.

Vitruvius limanlar, dalgakıranlar ve tersaneler başlığı altında topografik yapıya bağlı olarak inşa edilecek liman çeşitlerini, kalıp modellerini, kullanılacak harç cinsini vb. şu şekilde açıklamaktadır: “Konumlarında, kavis yapan veya içe dönük çıkıntı veya burunlar gibi doğal avantajlar varsa, bu limanlar kuşkusuz çok elverişlidir. Bunların etrafında revaklar veya tersaneler inşa edilmeli veya revaklardan iş merkezlerine geçitler yapılmalı, her iki tarafa makine yardımı ile zincirlerin gerilebileceği kuleler dikilmelidir. Ancak doğal avantajların bulunmadığı, gemileri fırtınalardan korumaya elverişsiz durumlarda şöyle davranmalıyız. Yakınlarda bir nehir yoksa fakat bir tarafta dış liman yapılması olanaklıysa karşı taraftan duvar veya setlerle ilerleyerek kapalı bir liman oluşturunuz. Sular altında kalacak duvarların inşaatı şöyledir: “Cumae’den Minerva Burnu’na kadar olan yörede çıkan tozu alarak bunu harç teknesinde ikiye bir oranında karıştırınız. Sonra, yeri önceden belirlenen bir noktada, suyun içinde kenarları, birbirlerine bağlanmış meşe kazıklardan oluşan bir su tutmalık (koferdam) çakılarak sağlam bir şekilde tutturulmalıdır, sonra suyun altında, dip yüzeyi, karşıdan karşıya döşenmiş kirişlerden başlayarak düzeltilmeli ve taranmalıdır. En sonunda, harç teknesinden alınan ve daha önce anlatıldığı gibi karıştırılmış olan beton, su tutmalığının duvarı içinde kalan boşluk kapanıncaya kadar yığılmalıdır.

⁶⁶ Özdaş 1995, 1, 2.

Ancak, yukarıda da belirtildiği gibi bu, bazı yerlerde doğanın armağanı olarak vardır. Fakat akıntılar veya açık denizin şiddeti nedeniyle destekler yetersiz kaldığında zeminden veya bir altyapıdan başlayarak olabilecek en dayanıklı bir biçimde bir platform inşa edilmelidir. Platform, yarısından az bir mesafeye kadar düz yapılmalı, kumsala yakın olan geriye kalan kısmı ise aşağı doğru eğimlendirilerek yedirilmelidir. Daha sonra suyun ve platformun kenarlarında, kalınlığı bir buçuk ayak civarında olan ve yukarıda sözü geçen düzeye kadar kenar duvarları inşa edilmelidir. Sonra eğimli kısım kumla doldurularak kenar duvar ve platformun yüzeyi ile düzeltilmelidir. Bu düz yüzeyin üzerine gereken büyüklükte bir blok inşa edip bittikten sonra en az iki ay kurumaya bırakınız. Daha sonra, kumu destekleyen kenar duvarını keserek atınız. Böylelikle, dalgalarla dağılacak olan kum, bloğun da denize inmesine neden olacaktır. Gerekliği kadar tekrarlanacak bu yöntemle, suya doğru bir ilerleme kaydedilebilir. Ancak bu tozun bulunmadığı yerlerde aşağıdaki yöntem kullanılmalıdır. Birbirine bağlarla tutturulmuş yanık kazıklardan oluşan çift kenarlı bir su tutmalık, belirlenen yerde inşa edilerek kazıkların arasına, bataklık sazlarından yapılmış sepetler içerisinde kil bastırılmalıdır. Bunu iyice bastırıp sıkıca pekiştirdikten sonra su burgularınız, çarklarınız ve silindirlerinizle, şimdi kapatılmış olan alanı boşaltarak kurumasını sağlayınız. Sonra, bu kapalı yerin dibini kazınız. Eğer toprak çıkarsa, ana zemine gelinceye ve üzerine inşa edilecek duvardan daha geniş boşluk elde edinceye kadar temizleme ve kurutma işlemini sürdürünüz; sonra da moloz, kireç ve kumdan oluşan bir dolguyla doldurunuz. Ancak zemin yumuşak çıkarsa dibi yanmış kızılğaç veya zeytin odunundan yapılmış kümelerle kazıklanmalı sonra da, tiyatroların temelleri ve kent duvarlarında önerilen yöntemle, odun kömürüyle doldurulmalıdır. Son olarak da duvarı kesme taştan inşa ederek, özellikle ortadaki taşların sağlam bitişmeleri için bağlayıcı taşları mümkün olduğu kadar uzun yapınız. Sonra, duvarın içini kırma taşla doldurunuz. Böylece bu temelin üzerine kuleler bile inşa edilebilir⁶⁷.

⁶⁷ Vitruvius 2005, 121,122.

Bütün bunlar tamamlandıktan sonra, tersanelerin genel kuralı kuzeye bakmalarıdır. Güneye bakmaları sıcağın etkisiyle çürümeye, tahtakurusu, gemi kurdu ve daha birçok zararlı yaratığın üremesine güçlenmesine ve canlı kalmasına neden olur. Ayrıca bu binalar yangın tehlikesi nedeniyle kesinlikle ahşaptan yapılmamalıdır. Büyüklüklerine gelince, kesin bir sınıra gerek yoktur; ancak, en büyük gemi türüne uygun olarak inşa edilirlse, büyük gemiler durduğu zaman bile bol yer bulunabilecektir⁶⁸.

İskenderiye Limanı, kıyı açıklarındaki Pharos Adası'nı biçimlendiren kireçtaşı çıkıntısının adanın batı ucundaki resiflerle birleşmesi ile oluşmuştur. Bu limanı Homeros *Odysseia*'da şöyle tanımlamış: "Nil'in ağzı açıklarındaki dalgalı denizlerde Pharos adlı bir ada vardır... Bu adada, denizcilerin bir kaynaktan kendilerine su çekmek için geldiği ve tekneleriyle kolayca derin denizlere açılabilirdi korunaklı bir koy bulunur"⁶⁹(Res. 33).

Pharos Adası ve ana karayı birbirine bağlamak amacı ile inşa edilen Heptastadion'un iki işlevi bulunmaktaydı (Res.34). Hem kent alanını genişletiyordu hem de denizdeki akıntıların gücünü kırarak kentin buradaki iki limanını oluşturmuyordu. Ayrıca Pharos Adası ile ana kara arasının bir dalgakıran biçimini almasıyla oluşan iki korunaklı liman durumundaki Batı ve Doğu limanlarından biri, rüzgârın yönüne bağlı olarak gemiciler için her zaman hazır bulunacaktı. Bu iki limanın bağlantı yerlerinde kanallar bulunmaktadır. Fakat bunlar daha sonra dolmuştur.

Liman girişindeki Pharos Adası kullanılarak, limanların ağzına mendirekler yapılmış ve liman girişleri daraltılmıştır. Böylece denizden gelen istenmeyen dalgalar, rüzgârlar ve dış tehditler engellenmeye çalışılmıştır. Bu tür limanlara, Akdeniz'in güneyinde, doğusunda, kuzeyinde ve kıyı şeridinin girintili çıkıntılı olduğu Batı Anadolu kıyılarında oldukça fazla sayıda rastlanmaktadır.

⁶⁸ Vitruvius 2005, 122.

⁶⁹ Clayton-Price 2000, 136, 137.

Örneğin; Knidos Limanı, Myndos Limanı. Ancak bu liman tipi, Alexandria'nın Batı Limanı için geçerli olmalıdır. Çünkü Doğu Limanı'nda Pharos Adası'nın kullanılmasının yanı sıra, adadan ve anakaradan mendirekler karşılıklı olarak kavis yaparak denize doğru uzatılmıştır. Bunu antik dönemde yapılan çizimlerden ve günümüzde yapılan rekonstrüksiyonlardan görmekteyiz. Olasılıkla Doğu Limanı da yapay liman şekline girmektedir.

Şehir (Kasaba) harabeleri bol olmasına rağmen liman daha etkileyicidir. Birçok dalgakıranla kesilmiş olan, göle kadar uzanan 1 km uzunluğunda rıhtımlar vardır. Kuzeydoğu yönünde 6 tane taştan yapılmış 100 m uzunluğunda, gemilerin düzenli bir şekilde yüklerini boşaltabileceği rıhtımlar (limanlar) vardır. Dalgakıranlar boyunca aynı şekilde birkaç yüz tane, gemilere yükleme yapılacak yerler vardır.

DOĞU LİMANI (BÜYÜK LİMAN)

Limanlardan birisi, Heptastadion'un doğusunda bulunan "Büyük Liman"dır. Büyük Liman girişinde sağ kolda ada ve Pharos kulesi vardır (Res.35). Bu limanda aynı anda 1200 geminin bulunabildiği söylenmektedir⁷⁰. Alexandria Doğu Limanı sığ, korunaklı, yarı kapalı, dairesel bir havzadır. Liman iki açıklık vasıtasıyla Akdeniz'e bağlanır; El-Boughaz (main) ve El-Silsila⁷¹. Limanın Bathymetric (sualtı) grafiğini oluşturmak için yapılan çalışmalar sonucunda, limanın tabanında denize doğru (El-Boughaz çıkışına doğru) artarak devam eden bir derinlik olduğu ve liman içinde derinliğin 5 m olduğu saptanmıştır. Alexandria Doğu Limanının doğu bölümü derinlik bakımından, batı bölümünden çok daha fazla düzensizdir. Sürekli kum akıntısı nedeniyle limanın batı bölgesinde plajlar oluşmuştur⁷².

⁷⁰ Şenol 2000, 24 (Yayınlanmamış Doktora Tezi).

⁷¹ El-Boughaz'ın önünde batık bir gemi bulunmaktadır.

⁷² Tarek 2007, 15-20.

Plajlar denize doğru 0,5 m'den 20 m'ye kadar ulaşır. Günümüzde batı bölümünde yapılan dolgu çalışmaları nedeniyle bu bölge can çekişmektedir⁷³. Yapılan çalışmada Alexandria Doğu Limanının su hacminin iki alternatif su akımıyla dengelendiği belirtilmiştir: “Limandaki iki açıklık vasıtasıyla, bir tanesi tabandan içeri akım ve diğeri yüzeyden dışa akımdır”⁷⁴.

Büyük Liman'ın yapımı, en büyük gemiler buraya yanaşabilsin diye, 3. yy boyunca devam etmiş ve buradaki tersane matematikçi Archimedes tarafından gözetilmiştir. Ayrıca hububat ticaretinden sorumlu olan memurların bulunduğu oda mozaik bir zemine sahipti ve bu zemin üzerinde İllias'ın bütün hikâyesi işlenmişti. Bu odanın hemen yakınlarında üç bölümlü bir Apollon Kutsal Alanı vardı; zemin Akadları tasvir ediyordu, duvarlar ve üst örtü selvi ağacındandı ve kapılar fildişindendi, ayrıca kokulardı⁷⁵.

Antik kaynaklarda ve günümüzde yapılan araştırmalarda, Doğu Limanı'nın işlevi hakkında açık bir bilgi bulunmamaktadır. Ancak, limanda bulunan Saray Adası'nın ve Silsileh Burnu'ndaki saray yapısı karalın yaşadığı yerdî ve idare merkezi konumundaydı. Limanda hububat ticaretinden sorumlu olan memurların bulunduğu oda, bu limanın da ticaret amacıyla kullanıldığını düşündürür. Ancak Silsileh Burnu'nun batısındaki Kraliyet Limanı, Doğu Limanı'nın büyük bir bölümünün hükümdara ait özel bir liman olduğu fikrini güçlendirmektedir. Çünkü özel limanlar, adından da anlaşılacağı gibi çok zengin bir kişiye veya hükümdara ait özel limanlardır ve genelde saraylarının yakınlarında, kişisel kullanıma açık liman görevini üstlenir. Doğu Limanı'na girişte Pharos Adası'nın kuzey ucuna Knidos'lu Sostratos tarafından inşa edilen ve dünyanın yedi harikasından birisi olarak kabul edilen İskenderiye Feneri, Mısır sahilinin alüviyal yapıda olması ve denizden kolay fark edilememesi nedeniyle burayı belirginleştirerek denizcilere rehber olması amacı ile yapılmıştır.

⁷³ Tarek 2007, 15-20.

⁷⁴ Tarek 2007, 15-20.

⁷⁵ Grimm 1998, 42,43.

EUNOSTOS LİMANI (MUTLU YURDA DÖNÜŞ LİMANI)

Diğer liman ise batıdaki “Eunostos Limanı (Mutlu Yurda Dönüş Limanı)” olarak adlandırılmaktaydı. Eunostos Limanı ithalat ve ihracatın gerçekleştiği limandı ve “Kibotos” denen bir iç limana sahipti. Kibotos Limanı, Mareotis Gölü’ne, kentin batı surlarının iç kısmı boyunca uzanan bir gemi kanalı ile bağlanıyordu ve bazı gemiler oradan Nil Nehri ile Mısır içlerine ulaşabiliyorlardı⁷⁶(Res.36).

Batı Limanı kuzeyinde bulunan Pharos Adası ile oldukça korunaklı bir limandır, buna karşın limanın batı kısmının denize açık olması burada bir mendirek ihtiyacına neden olmuştur ve anakaradan adaya doğru hilal şeklinde yapılan bir mendirekle limanın batı kısmının da korunması sağlanmıştır. Liman antik dönemden beri kullanım gördüğü için günümüze pek fazla kalıntısı ulaşamamıştır. Buna rağmen kentin gerisinde bulunan Mareotis gölüne doğru uzanan mendireklerin yapımına bakıldığında, Vitruvius’un da anlattığı gibi, limandaki mendirekler düzensiz büyük blok taşların yığılması ile yapılmıştır. Rıhtım yapısına ve limanın geneline baktığımızda, yine Mareotis Gölü’ne uzanan rıhtımlar göz önüne alınırsa, liman dikdörtgen şeklinde düzgün kesilmiş ve üst üste dizilmiş blok taşların oluşturduğu bir alt yapının üzerine, iri taşların moloz ve harçla karıştırılarak sabitleştirilmesiyle yapılmıştır (Res.37).

Mısır’ın yoğun ticari faaliyetleri içerisinde malların sevkiyatı için İskenderiye limanları kuşkusuz en büyük sorumluluğu yüklenmektedir. B.İskender yaşarken ve kentin limanlarının yapımı henüz bitirilmemişken, Naukratisli Kleomenes’in, Mısır’ın tekel konumunda olduğu tahıl ticaretini bu limanlardan gerçekleştirdiği bilinmektedir. İskenderiye limanlarına gelen kimi mallar, kısa bir kara yolculuğunun ardından, kimi zamanda daha küçük gemiler yardımıyla, deniz limanlarından göl limanına ulaşmaktadır ve Helenistik dönem içerisinde, bazen bu limanların deniz limanlarına oranla daha çok zengin oldukları dikkat çeker⁷⁷.

⁷⁶ Fraser 1972, 144.

⁷⁷ Şenol 2000, 23, 24 (Yayınlanmamış Doktora Tezi).

Dönemin tahıl deposu ya da yiyecek sepeti konumundaki ülke, yetiştirdiği ve sattığı ürünlerinin karşılığında demir, bakır, gümüş, altın ve kalayı genellikle İspanya ve atı Akdeniz'den almaktadır. Tarımsal ihracatını çoğunlukla, Kıta Yunanistan, Akdeniz ve Küçük Asya'ya yapmakta ve bu bölgelerden kereste, gemi ve inşaat malzemeleri eksikliğini tamamlamaktadır⁷⁸. M.Ö. 14. yy'a ait Thebes Kenamon mezarında bir Mısır limanında demirlemiş Suriye gemileri ile işçiler, dükkânlar ve tacirler gösterilmiştir. Fakat söz konusu tasvirde liman donanımı görülmemektedir (Res. 38).

Bunları bulundukları zaman dilimindeki rüzgâr yönüne göre gemiciler kullanacaktı. Eunostos Limanı İthalat ve ihracatın gerçekleştiği limandı ve Kibotos denen bir iç limana sahipti. Kibotos Limanı, Mareotis Gölü'ne bir gemi kanalıyla bağlanıyordu ve bazı gemiler oradan Nil Nehri ile Mısır'ın içlerine ulaşabiliyorlardı⁷⁹. Homeros bu limanlar için Odysseia da : ‘‘Nil’in ağzı açıklarındaki dalgalı denizlerde Pharos adında bir ada vardı... Bu adada, denizcilerin bir kaynaktan kendilerine su çekmek için geldiği ve tekneleriyle kolayca derin denizlere açılabilirdi korunaklı bir koy bulunur’’(Homeros, 4 Bölüm, 355) diye bahseder. Büyük ticaret ve bilim kenti olan İskenderiye'nin o dönemlerde öneminin gittikçe artmasının sebebi kuşkusuz sahip olduğu bu iki tane büyük limana bağlıydı.

İskenderiye için önemli olan bu iki limanın uygun bir işaret noktasıyla belirtilmesi gerekiyordu. Çünkü Mısır'ın bölgedeki kıyı şeridi gemiciler için kılavuzluk edecek tek tük sınır işareti dışında düzdür ve dikkat çekebilecek herhangi bir şey yoktur. Strabon ise ‘‘Pharos, ana karaya çok yakın olan uzun bir adadır ve ana karayla birlikte iki ağızlı bir liman oluşturur Adanın ucu denizin çepeçevre yıkadığı bir kayadır ve bunu üzerinde bulunan, hayran olunacak şekilde yapılmış, beyaz mermerden, çok katlı bir kule ada ile aynı adı taşımaktadır’’(Strabon, Geographica, 18Kitap,1, 7-10).

⁷⁸ Şenol 2000, 21 (Yayınlanmamış Doktora Tezi).

⁷⁹ Fraser 1972, 144.

Strabon, deniz kıyısının limansız olup her iki taraftaki resif ve sığlıklarla nasıl alçaldığını böylelikle açık denizden gelenlerin içeriye güvenli bir şekilde girebilmeleri için kendilerine kılavuzluk edecek net bir işarete gereksinim duyduklarını anlatır, “...Büyük liman girişinde sağ kolda ada ve Pharos kulesi vardır”. Strabon ayrıca yapının üzerinde bir ithaf yazısı olduğunu söyler: “Hükümdarların dostu Knidos’lu Sostratos, denizlerde seyredenlerin güvenliği için adadı bunu...” (Strabon, *Geographica*, 8Kitap, 25). İskenderiye deniz fenerinin kimin yaptırdığı, mimarının kim olduğu ve hangi tarihte yapıldığı kesin bir tartışma konusudur. Yaşlı Plinius ise Fenerin kimin yaptığı konusunda “..bu olay dolayısıyla Kral Ptolemaios’un yücelik göstererek, bu kocaman yapının üzerine adını kazınması için mimar Knidos’lu Sostratos’a izin verdi.” (Plinius, 34 kitap, 18). İskenderiye deniz fenerinin yapımına Ptolemaios I Soter’in (M.Ö. 305–282) saltanatı sırasında başlanmış ve Ptolemaios II Philadelphos (M.Ö. 284–282) zamanında bitirilmiş olabilir. Varlıklı bir saraylı ve belki bir tüccar olan Knidos’lu Sostratos’un yapı için başta bulunduğu antik yazarlarda bahsedilse de ilgili kişinin adı tam olarak bilinmiyor. Mimari olarak tasarlanmış ve geliştirilmiş ilk deniz feneri olan, antik yazarların üzerinde bulunduğu adanın ismiyle andıkları Pharos yani İskenderiye deniz feneri, İskenderiye’nin yapıları arasında en eskilerindendir. Plinius yapının maliyetinin 800 talente⁸⁰ olduğunu söyler (Plinius, 34 kitap, 18 bölüm). Zeus Soter’e adanmış⁸¹ İskenderiye feneri neye benzediğine dair Antik kaynaklarla ve geç Roma dönem sanatındaki pek çok tasvirde bu anıt için çok sayıda referans vardır. Bu çok sayıdaki kanıt birbirleriyle tutarlı değildir. Fenerin tam tasvirini 12. yy’dan Mlaga’lı İbni el Sayj’in gözlemleri verir⁸². Hem sikkeler üzerindeki tasvirler, heykeller, mozaikler hem de İbni el-Sayj’in anlatımı kulenin genel yapısı ile ilgili olarak birbiri ile örtüşür. Kule, yaklaşık 110 m2 ve 7 m yüksekliğinde Pharos adasının doğu ucuna doğru, muhtemelen bugün 15. yy kalesinin bulunduğu yerde, geniş platformun üzerinde durmaktaydı. İlk dikey kısım 24m olan ve eğimli kenarları ile kare bir yapıydı (30m’den 24m’ye bir azalma verir).

⁸⁰ Talente: Grekçe Talanto. Sikke ve ağırlık birimi, Tulay 2001, 195.

⁸¹ Bechert 1999, 122.

⁸² Asin-Otero 1933, 277.

Alt kısmın içinde yapının içinden yukarıya doğru uzanan bir rampa birlikte 50 kemerli oda (yakıt deposu) vardı. İkinci kısım 17m çapında 35m yüksekliğinde sekizgen iken, üçüncü kısım 9 m çapında 26m yüksekliğinde silindirik⁸³. Böylece fenerin toplam yüksekliği 130m'ydı (Res.39). En üst kısımdaki ışık, muhtemelen parlak metalden büyük bir ayna ile şiddeti arttırılmıştır ve reçineli odunların yakılmasından elde ediliyordu⁸⁴. Şiddeti artırılmış fenerin ışınlar denizden 300 stadion (35 mil) uzaklığa kadar görülebiliyordu⁸⁵. Kule, 8 yy'da fener kısmı yıkılana kadar varlığını devam ettirdi⁸⁶. Depremlerde fener ışıldağının hasar görmesi sonucu Mısırlı bir halife yapının tepesine bir mescit yaptırdı. Daha sonraki yıllarda Mısır kaynaklarının da belirttiği gibi 1375 yılındaki depremin ardından yapının büyük bir bölümü yerle bir olmuştur.

1480 yılında Memluk Sultanı Kayıtbay'ın körfezde limanı koruyacak büyük bir kalenin inşasında kulenin taşlarını kullanılmasıyla bir zamanların görkemli fenerinin yıkımı noktalanmış olur. Bugün yerinde Memluklar zamanında inşa edilmiş olan "Kait Bey (Qait Bay) Kalesi" yer almaktadır (Res.40).

Fenerinin görünümü hakkında kuşkusuz en iyi, en uygun ve en güvenilir bilgiyi Roma Döneminde İskenderiye'deki darphaneden piyasaya sürülen İmparatorluk sikkeleri verir. Fener sikkeler üzerinde Domintus'un saltanatından (M.S.81-96) Commodus'un saltanatına kadar (M.S.180-192) geçen zaman diliminde arka yüz deseni olarak karşımıza çıkmaktadır⁸⁷. Roma imparatorluğu içindeki diğer kentler gibi bir darphanesi olan İskenderiye sikkelerinde Roma İmparatorlarının portrelerini Yunanca unvanlarıyla birlikte sikkelerin ön yüzlerine basılmaktaydı. Fener önceleri tek başına daha sonra ise İsis Pharia ile son olarak ta önünden geçen kadirgayla ile birlikte görülmektedir.

⁸³ Vann 1991, 128.

⁸⁴ Goodshile 1952,522.

⁸⁵ Goodshile 1952,522.

⁸⁶ Thiersch 1909, 97.

⁸⁷ Boyce, 1958, 73.

İskenderiye darphanesinde basılmış deniz feneri betimlemeli sikke tipleri Domintianus zamanında basılmaya başlar. Hadrianus Dönemi'nde (M.S.117–138) basılmış sikkelerde fener tek başına betimlenmiş olup, kapı girişi zemin düzeyinde görülür ya da yapı üzerinde zeminden biraz yükseğe yerleştirilmiştir⁸⁸ (Res.41,Çiz.7). İmparator Hadrian Dönemi'ne ait sikkede girişe tırmanan rampasıyla profil veren fenerin üzerinde tritonlar ile zirvede Zeus Soter heykeli görülmektedir. M.S. 138–161 yıllarında Antonius Pius zamanında basılmış yarım drahmelerde fener iki katlı verilmiş olup, Hadrian Dönemi'ndeki fener betiminden farklı olarak yapının kapı girişi zeminden oldukça yüksek yapılmıştır. Yapının diğer unsurları ayrıntılı bir şekilde verilmiştir. Birinci katın tepesinde bulunan, uzun deniz minarelerini üflemede olan deniz yaratıkları 'Tritonlar' net verilmiş, yapının üzerinde elinde asasını tutan Zeus Soter betimlenmiştir⁸⁹ (Res.42, Çiz.8).

M.S. 138–161 yıllarında Antonius Pius zamanında basılmış fener betiminin ikinci modeli olan sikkede; sol elinde sitrium⁹⁰ tutan İsis Pharia fenere doğru ilerlemektedir ve sağ eliyle fenere doğru şişmiş bir gemi yelkeni uzatmaktadır⁹¹ (Res.43, Çiz.9).

⁸⁸ Clayton-Price 2000, 139.

⁸⁹ Milne 1971, 144.

⁹⁰ Sistrum: Eski Tunç Çağında mezarlara konulan eşyalar arasında yer alan çingiraklara verilen isim. Saltuk 1997,161.

⁹¹ Pople 1960, 249.

Pharos adası yakınlarında İsis Pharia'nın bir tapınağı olduğu düşünülmelidir. Bir Mısır tanrısı olan İsis Roma mitolojisine de ait olmadığı gibi, Hellen mitolojisine de ait değildir. İsis denizler, yeryüzü nimetleri ve ölümler üzerinde hüküm süren bir tanrıçadır⁹². Klasik dünyada birçok farklı görev üstlenen Eski Mısır dininin büyük ana tanrıçası Isis burada gemilerin ve gemicilerin koruyucu tanrıçası olarak gösterilmiştir. İsis Pharia ile fener ayrıca mühürler üzerinde de birlikte görülür (Res.44) Fenerin girişine yönelen basamaklar sikke üzerinde açıkça görülmektedir. Yapının kapısının yapı üzerinde, zeminden daha yüksekte betimlenmesi Antonius Pius'un bütün sikkelerine de göze çarpar⁹³. Fenerin betimlendiği dördüncü sikke tipine İmparator Commudus'a ait (M.S.180–193) tetradrahmi⁹⁴ üzerinde rastlanır. Fener önünden geçen savaş gemisi olması muhtemel mahmuzlu bir gemiyle birlikte betimlenmiştir⁹⁵ (Res.45, Çiz.10).

⁹² Grimal 1997, 343.

⁹³ Poople 1960, 250.

⁹⁴ Tetradrahmi: Atina'da drahmiden sonra basılan sikkelerin birimi, Tulay 2001,198.

⁹⁵ Boyce, 1958, 73.

6. SOLİ/POMPEİOPOLİS LİMANI DENİZ FENERİ

Mersin'in 11 km batısındaki⁹⁶ Mezitli yakının da, Dağlık Kilikia ile Ovalık Kilikia arasında sınır oluşturan antik Lamas çayı bugünkü adıyla Limonlu çayı ve Lamos kentinin birkaç kilometre doğusunda şimdiki Viranşehir de kalıntıları yer almaktadır⁹⁷ (Res.46).

Strabon'un tanıklığı doğruysa Soli adını ilk kullanan Hesiodos'tur⁹⁸. İlkçağda adı Soloi (Lat. Soli), M.Ö. 64 yılında ise Pompeius'un buraya gelmesiyle kentin adı Pompeiopolis olmuştur⁹⁹. Herodotos kentin başlangıçta bir Fenike kolonisi olduğundan söz eder ve kentin Fenike den sonra bir Rodos kolonisi olduğu ilkçağ tanıklıklarıyla sıkça vurgulanır¹⁰⁰. Polybios Rodosluların Roma senatosunun önüne gelerek Soli halkının da kendilerinin olduğu gibi bir Argos kolonisi olduğundan söz ettiklerinden bahseder¹⁰¹. Mela'ya göre Soli bir Rodos ve Argos kolonisi olarak, Strabon'a göre ise kent, kent Akhaïoslar ve Rodos'taki Lindoslular tarafından kurulmuştur¹⁰². Yunan orta çağının sonunda başlayan büyük kolonizasyon hareketinde Dorlar doğuya doğru ilerleyerek Kilikia da Soli kolonilerini meydana getirdikleri de söylenir¹⁰³.

Pers hükümdarı Darius (M.Ö.521–485) zamanında, Kilikya'yı ele geçiren Persler için, Soloi önemli bir liman kenti olmuş ve adına sikke darbe dılmıştır¹⁰⁴.

Pers-Yunan Savaşları sırasında, M.Ö. 449 yılında Kilikya'yı bir süre işgal eden Atinalılar, Soloi'yi yönetim merkezi yapmışlarsa da, bir yıl sonra yapılan barış ile burayı Perslere geri vermişlerdir. M.Ö. 334'de Asya seferine çıkan Büyük İskender, Soloi'yi Pers işgalinden kurtarmıştır.

⁹⁶ Akurgal 2000, 553.

⁹⁷ Özbayoğlu 1999, 209.

⁹⁸ Özbayoğlu 1999, 210.

⁹⁹ Özbayoğlu 1999, 210.

¹⁰⁰ Özbayoğlu 1999, 209.

¹⁰¹ Özbayoğlu 1999, 209.

¹⁰² Özbayoğlu 1999, 209.

¹⁰³ Mansel 1995, 98.

¹⁰⁴ Ruge 1927, 936.

Seleukoslar devrinde II. Antiochos Teos (M.Ö.264-261) döneminde Soli bir müddet Mısır'ın eline geçmişse de M.Ö. 197 de III. Antiochos kuvvetli bir donanma ile Kilikia sahilleri boyunca Soli kentini yeniden ele geçirmiştir.

Kurucusu İskender'in komutanlarından Nikator olan Seleukoslar döneminde Soli en parlak çağını yaşar¹⁰⁵.

Seleukosların parlak dönemini izleyen düşüş yıllarında Armenia kralı Tigranes Soli'yi yağmalatır, aralarında Soli'nin de bulunduğu on iki yunan kenti halkının büyük bir bölümünü, M.Ö. 83'te, kendisi tarafından inşa ettirilen başkent Tigranocerta'ya nakleder¹⁰⁶.

M.Ö. 70 yılında konsül seçilen Pompeius'a M.Ö. 66 yılında kabul edilen bir kanunla büyük yetkiler verilerek Akdeniz komutanlığına atanmış ve korsanları yok etmek için görevlendirilmiştir. Akdeniz deki yönetim zayıflığının yol açtığı korsan faaliyetine son vermiş ve nüfusu azalan kente kurtarılmaya ve hayatta kalmaya değer gördüğü korsanları yerleştirir ve kentin adını, M.Ö. 66'nın sonbaharında Pompeiopolis olarak değiştirir¹⁰⁷.

Romalılar Pompeius'un bu zaferinden sonra Kilikia da kurdukları eyaletin ilk merkezi olarak burayı seçmişlerdir. Bu kent daha sonra Kilikia merkezi özelliğini Tarsus'a kaptırır. M.S. 525 de meydana gelen bir depremten sonra bu şehir harabeye dönmüştür. Texier Kilikiayı gezerken Tarsus'un batısında bir Roma limanının olduğundan bahseder¹⁰⁸.

¹⁰⁵ Özbayoğlu 1999, 212.

¹⁰⁶ Özbayoğlu 1999, 212.

¹⁰⁷ Özbayoğlu 1999, 212.

¹⁰⁸ Texier 2002, 29.

Coğrafyacı Sir Francis Beafort'un geçen yüzyılda Küçük Asya'nın güney kıyılarına yaptığı keşif gezilerinin anlatıldığı Karamania adlı eserinde Soli/Pompeiopolis limanından, paralel kenarlı, yuvarlak uçlu güzel bir liman olarak tanımlayarak elli ayak kalınlığında, 7 ayak yüksekliğinde mendirekle çevrelenerek biçimlendirilmiş yapay bir liman olduğunu kaydeder. Ayrıca liman girişinin karşısında bir portikonun yükseldiğini ve bunun sütunlu bir caddeye açıldığını yazar.

Beaufort'un çizdiği planda (Res.47) da rahatlıkla anlayabileceğimiz gibi liman kavisli bir forma sahiptir. Denize bakan cephesiyle etkileyici ve tiyatroya bir mimari düzenin varlığı izlenimini verir¹⁰⁹. Anadolu da antik dönemden kalan en orijinal mendirektir (Res. 48). İmparator Hadrianus M.S. 130 da bölgeye bir seyahat gerçekleştirdiği diğer uğradığı kentlerdeki gibi burada da kapsamlı bir imar faaliyetleri başlattığı bilinir¹¹⁰. Limanın geliştirilmesi ve kentte bugünde görülen sütunlu cadde bu imar faaliyetlerinden biridir¹¹¹. Denizden 500m. kadar uzanan liman havzasının genişliği birbirinden takriben 200m. aralıkla uzanan iki mendirekten oluşur¹¹². Limanın doğu mendireği batı mendireğine nispeten daha çok tahrip olmuş ve blokları geniş bir alana yayılmıştır. Ana karadan uzaklaşıldıkça mendireğin bloklarının boyut olarak kıyıya yakın olanlara oranla daha büyük olduğu gözlemlenmiştir. Limanın iç kısmı çok miktarda kum olduğu için (Res. 49) mevcut gözlenebilen dörtte birlik kısmının da liman içindeki derinliği 30-40 cm ye kadar düşmektedir.

Mendireğin içe doğru dönen uç kısımlarında kullanılan bloklar su üstünde korunmuş ve kenetlerle bağlanmış olan kesme taş bloklardan daha büyük inşa edilmiştir (Res. 50-51). Yapı sualtında yüzeydeki kadar korunamamıştır, bloklar dağınık haldedir ve blokların üzerini kaplayan aşırı kekamoz (Res. 52) nedeniyle detaylı taş işçiliği veya birleştirmeye ilişkin detaylar görülememektedir.

¹⁰⁹ Güven 2001, 26.

¹¹⁰ Boyce 1958, 72.

¹¹¹ Güven 2001, 26.

¹¹² Güven 2001, 26.

Amerikan Nümizmatik Derneğinin Newell koleksiyonun da yer alan¹¹³. Antonius Pius (M.S.138-161) dönemine tarihlenen bronz bir sikkenin arka yüzünde iki kat yüksekliğinde uzatılmış yarım daire şeklinde bir yapı görürüz (Res.53-Çiz.11). Yapının çatısını düzgün aralıklarla yerleştirilmiş çömlek gibi nesneler süsler ve onların üzerinde üst kısmında ilk iki çömleğin arasında tek bir kuş tüyü şekilli bir obje vardır. Bu rüzgârın yönünü gösteren bir yelken olabilir. Yapının içindeki boşluğu dolduran deniz tanrısı betimine uygun olarak yapılmış uzanan bir figürdür. Bu figür sağ tarafında bir bereket boynuzu ya da dümen tutar. Sol omzunun arkasında A Δ harfleri arasında kuyruğu olan bir yunus görülür. Bu figürün altındaki nesneler ya dalga ya da balık olabilir. Yunus ve gemi dümeni atribütleriyle uzanan figür bir deniz tanrısıdır. Onun duruşu yapımızın bir stadyum ya da circus olduğu ihtimalini engeller. Çünkü yapı stadyum için çok kısa ve circus içinde uç kısmı açıktır. Bu tipte resmedilen yapının sadece bir liman olabileceği düşünülebilir ki bu Pompeiopolis limanıdır. Bu sonuç Beafort'un tasvir ettiği olan liman kalıntılarının varlığı ile kesin bir şekilde onaylanır. Yapının yeni keşfinde limanın planı hakkında yaptığı çizimleri sikkemizi darp edenin sadıklığı doğrular. Tekrar sikkeye bakacak olursak figürün başının üstünde yapının uç kısmında yani limanın sol dalgakıranın uç kısmında, üzerinde sol elinde asa tutan heykel bulunan yuvarlak kaideli bir yapı betimlenmiştir. Heykel yapıdan daha büyük verilmiştir, heykel sol elinde asa tutar ve yapıdan daha büyük bir şekilde, mimarisinin ayrıntılarına girmeden resmedilmiştir. Çünkü sikke gibi küçük ve kompozisyonu zorlayan dairesel yüzeye kocaman bir liman betimi ancak görsel kısaltmalarla ana hatlarına indirgenerek yapılması gerekir. Gerek sikke üzerindeki liman betiminde bulunduğu yer, gerekse deniz feneri tipolojisine çok uygun olduğu için yapımız büyük bir ihtimalle limanımızın, gemilere yol göstericisi deniz feneridir.

¹¹³ Boyce 1958, 67.

7. KENCHERAI LİMANI DENİZ FENERİ

Saronic körfezinde Kenchreai, eski Corinth'ın iki limanından biridir. Diğerisi ise Lenchaeum'dur. Corinth körfezinin iki tarafındaki bu limanlar denizden doğu batı yönündeki trafiği kontrol etmektedirler¹¹⁴ (Res. 54).

“Asya'dan geri dönüşte Aegina'yı geçtikten sonra Megara'ya doğru yelken açarken, etrafındaki kıyı bölgeleri incelemeye başladım. Arkamda zamanında bu kentler oldukça refah içindeydi. Şimdi ise yıkılmış ve harabe bir haldedirler” (Cicero Fam. IV, V. 4.). Ünlü yorumcu Servius Sulpicius M.Ö: 45 yılında Cicero'ya kızı Iulia'nın ölümüyle ilgili yazdığı taziye mektubunda Cumhuriyet dönemi sonlarında Atina'nın büyük şehirleri Aegina, Megara ve Korinth hakkında kasvetli bir resim tasvir eder¹¹⁵. Yunan dünyasının önemli merkezleri için geçerli olan bu ahlaksız durum, Roma hâkimiyetinin kötü idaresinin acı bir boyutudur. Roma'nın Yunanistan iç işlerine müdahalesi derece derece ama ölümcüldür. Sınırlı sayıdaki ordu, diplomatik işgal ve fethin önünü açtı fakat cumhuriyetin büyüyen imparatorluğunun içine çekmede barış getirmedi. Hristiyanlıktan önceki son yüzyılda, sık sık meydana gelen içsel kavgalar ve ölen cumhuriyetin politik entrikaları Achaeen savaşını uygun gördü. Geç cumhuriyetin savaş generallerinin sınır tanımayan hırsları ve senatonun beceriksizliğini Yunanistan pahalıya ödedi. Sulpicius Yunanistan'ın kalbinde yaşanan ekonomik dar boğazı ortaya koyan gözlemlerinde suçlayıcı bir şekilde genel bir tabir kullanmıştır. Ceasarlar Yunanistan'ın ekonomik açıdan yeniden yapılandırılması gibi büyük bir probleme göğüs germişlerdir¹¹⁶. Julius Caesar konu ile ilgili bir çözüm sundu ve ardılları tarafından atak bir politika olarak devam ettirilecek olan şehirleştirme ve şehirlerin birbirine imparatorluk bağı ile bağlanması gibi geniş anlamda bir düşünceyi ortaya koydu.

¹¹⁴ Shaw 1972, 100.

¹¹⁵ Hohlfelder 1976, 217.

¹¹⁶ Hohlfelder 1976, 218.

M.Ö. 146' daki Achaeen savaşında Yunan şehri Korinth büyük bir yara almıştı. Şehir L. Mummius'un lejyonu tarafından yağmalandı ve bazı bölgelere senato komisyonu tarafından savaş yerleşkesi olarak el konuldu, yerel halk köle olarak satıldı ve takip eden yüzyılda şehir terk edildi veya sadece istilacılara kaldı.

M.Ö. 44' te Korinth'in uzun tarihinde yeni bir sayfa açıldı. Ceasar tarafından azatlı kölelerden oluşan bir koloni Istmian merkezine gönderildi. Bu yeni koloni, şehrin büyük geçmişini yâd eden hem de yeni efendisinin kanıtı olarak Laus Julia Corinthus olarak isimlendirildi. Roma'nın Korinth'i mütevazı bir başlangıç sonrasında Pax Romana boyunca gelişti ve refah düzeyi arttı.

M.S. II. yy'da Korinth, Yunanistan'ın ticari merkezi ve doğu Akdeniz'in en büyük kozmopolit merkezlerinden bir tanesi durumuna gelmişti. Korinth'in yeniden yapılandırılması, imparatorluk şehirleştirme politikasının kesinlikle Korinth bölgesinde etkileyici başarılarından bir tanesidir. Şans eseri bu muhteşem yeniden tesisleştirme oluşumu hakkında hatırı sayılır bir bilgiye sahibiz.

American School of Classical Studies at Athens tarafından idare edilen Korinth kazılarına Prof. Charles K. Williams başkanlığında, kentteki yaşamın muhtelif bölümlerinden bilgiler sağlanarak devam ediliyor.

Şehirleştirmenin bir imparatorluk politikası olduğu Roma'da Korinth tartışması tezimizin bu bölümü için çok fazladır. Bu geniş konu içerisinde bu bölümde sadece Korinth'in doğu limanı Kenchreai'nin tarihi boyutunu ortaya koymaya çalışacağız. Zamansal sınırlama dolayısıyla bu çalışma kısa ve özet olarak yapılmak zorunda kalmıştır. Çalışma için gerekli arkeolojik veriler ışığında araştırmacılar limanın nasıl planlandığı, gelişimi, şehirdeki oldukça başarılı yeniden yapılanma çabaları ve imparatorluğun işleyen bir limandaki yaşamı hakkında çok kıymetli detaylara sahip olacaklar.

Antik metinlerde sık sık bahsedilmesine karşın aslında Kenchreai hakkında American School of Classical Studies at Athens idaresi altında yapılan kazı çalışmalarından önce çok az bilgiye sahip olan araştırmacılar bu bilgilerde genelde kısa, tekrarlamalı ve üslupsal içeriklerdi.

Farklı dinlere ve mezheplere mensup antik seyyahlar, burada limanın ticari faaliyetlerinden bahsederler. Bu yazılardan en önemlisi 11 kitaptan oluşan Aquleius'un Kenchreai de İsis festivalinde Lucius'un nasıl eşekten adam olduğunu anlatan romanıdır. Pausanias (2.2.3) kısa bir pasajında, limanın bir ucunda Aphorodite için yapılmış bir tapınak, diğer ucunda ise anıtsal bir Poseidon heykeli ile süslenmiş giriş ile Asclepius ve İsis kutsal alanlarının bulunduğu bahseder. Limanın tarihini aydınlatmak amacıyla 1963 yılında Prof. Robert L. Scranton başkanlığında kara ve deniz kazılarına başlandı¹¹⁷.

İstmia' ya doğru giden antik bir kıyı yolu boyunca yapılan bazı istisnai yüzey araştırmalarında ve bu yolun bitişiğindeki küçük bir mezarda yapılan kazılarda, antik temellerinin yüzeyden fark edildiği meşhur körfezin ve antik Kenchreai limanının uzun silueti arkeolojik kanıtlarla tanımlandırıldı¹¹⁸. Burasının başlı başına bir Roma yerleşkesi olduğu, bu alanda yapılan kazıların ilerlemesi ile arkeolojik bağlamda açıkça ortaya çıkmıştır. Eldeki iyi dokümanlara rağmen Grek Kenchreai için Helenik veya Helenistik döneme ait insan yapısı buluntuların olmayışı şaşırtıcıdır¹¹⁹. Bu anormal durum daha olasılıkla önceki limanın başka herhangi bir yerde olduğunu açıklar. Her ne kadar açılan sondajlarla teyit edilemese de, Grek limanının yeri için kazı alanının güney batısı ve şimdiki küçük alüviyal düzlüğün bitişiği, daha muhtemel olarak meydana çıkacaktır¹²⁰.

¹¹⁷ Scranton 1978, 1.

¹¹⁸ Bu küçük mezarın kazısına Prof. John Hawthorne ve Donald F. Jackson tarafından başlandı. Bu araştırma son zamanlarda onu derleyip incelemelerini tamamlayan Prof. W. W. Cummer tarafından yayınlandı. Bkz Cummer 1971, 205-231.

¹¹⁹ Bazı Helenistik buluntular ve temeller olsa da hellen kalıntıları son derece nadirdi. Roma döneminden önce bu koyda bazı yerleşimler söz konusudur fakat limanın büyük kalkınışı Augustus döneminde olmuştur. Bkz. Dipnot 116.

¹²⁰ Hohlfelder 1970, 329.

Görünüşe göre Grek limanı Achaeen savaşının diğer bir mağduru olmuştur. Bu limanın tahribatının bir kısmı Korinth'e karşı yapılan askeri saldırı nedeniyle olmuş olmalıdır. Burası tam olarak Mummius' un askerleri tarafından yıkılmamış olsa bile kesinlikle şehrin terk edilmesinden sonra hayatın durmasıyla, bu yıkım gerçekleşmiştir. Her iki durumda M.Ö. 146 yılını takip eden on yıllarda limanın gereksinimlerinin uygun bir şekilde karşılanamadığı kuşku götürmez bir gerçektir. Korinth' in yeniden keşfedildiği dönemde limanın marjinal kullanışlılığı, şüphesiz etrafındaki tepelerden limanın içine inen erozyon tabakasının Saronic körfezinin dip kumlarının yer değiştirmesi ile kendini göstermiştir.

Korinth bölgesinin ticari potansiyeli ve ekonomik açıdan değeri bir asır boyunca cumhuriyet senatosu tarafından bilinmedi. Roma'da Korinth'e bir kez daha uluslararası ticarete uygun liman olanaklarıyla birincil pozisyonda ihtiyaç duyuldu. Görünen o ki; Korinth yeniden keşfedildiğinde veya keşfinden kısa bir süre sonra üst düzey idareciler veya koloninin düovirileri tarafından Grek Kenchreai'nin rehabilitesinden çok erken limanın bitişiğinde yeni bir liman inşaatına karar verildi. Daha sonra Roma limanı muhtemelen, yaklaşık 450 – 500 metre kıyı şeridinde kuzeydoğudan bir burun ve güneybatıda daha küçük bir burunla biçimlendirilen doğal bir koy üzerine inşa edildi¹²¹.

Liman, moloz ve kayadan ibaret iki büyük dalgakıran inşa edilmesiyle birlikte, uzatılan iki burun sayesinde, şiddetli deniz ve fırtınalardan korunuyordu. Güneybatı dalgakıranı iki unsurdan oluşuyordu. Rıhtım denizin içine doğru, seçkin yapı malzemeleri ile 100 – 150 metre mesafe ile uzatıldı ve rıhtımın terminus (sonundan)' undan itibaren, yaklaşık 90 metre uzunluğunda, doğu – güneydoğu doğrultusunda denize doğru bir mendirek çıkarıldı. Kuzeydoğu dalgakıranı karadan, burun şeklinde bir çıkıntı yaparak 110 metre civarında güney istikametinde denizin içine doğru uzatıldı, yollar ve rıhtıma deniz duvarlarıyla bağlandı. Bitişikteki bu deniz duvarları çeşitli yapısal planlarıyla limanın ticaretine el sürdü¹²².

¹²¹ Kenchreai koyunun yapılışı hakkında daha fazla detay Scranton ve Ramage'nin liman sahasını gösteren haritasından ve kazı planlarından elde edilebilir (Bkz. Dipnot 116).

¹²² Shaw 1970, 179,180.

Prof. Joseph W. Shaw'ın yaptığı liman planında; yukarıda güneydoğu dalgakıranı, merkezde rıhtım alanı, aşağı solda çoğu sığ suların altında kalmış kuzeybatı iskelesi, kuzeybatı burnunda da dalgakıran yer alır. Dalgakıran açısı ve iskele kaburgasında bir grup balık su deposu yerleştirilmiştir¹²³. Burası ve ada arasında ithal ve ihraç ürünler için bir seri geniş depo vardır. İkinci deponun kuzey kısmında su altında kalmış olan tapınak bulunmuştur¹²⁴ (Res. 55). Batmış olan tapınak içinde eşsiz cam mozaikler bulunmuştur¹²⁵.

Shaw yaptığı bu çalışmada kısaca, Kenchreai'yi çağdaşı ve olasılıkla selefi olan Ostia'nın büyük Claudius limanı ve Ostia'nın hexagonal planlı geç yapısı olan Trajan limanı ile karşılaştırmıştır¹²⁶. Ostia Limanları daha genişken, Kenchreai dalgakıranları arasındaki su daha derindir. Ölçü bakımından limanın girişi karşılaştırılabilir fakat gerçekte sınırları içerisindeki gemileri daha iyi korumaları bakımından karşılaştırılmalıdır. Kapalı bir şekilde inşa edilen Ostia'nın büyük liman kompleksi kadar limanın dolma tehlikesine karşı yeterince önlem alınmamasına rağmen Kenchreai, kıyasal sürüklenme ve nehir çamurları gibi çifte felaketi olan Ostia'dan daha şanslıdır¹²⁷. Tabi ki Kenchreai civarında büyük bir nehir bulunmuyordu. Görünüşe göre etraftaki tepelerden inen alüvyon birikintisi yeni kenti pek de etkilemedi. İlk olarak, yer değiştiren dip kumlarının, limanın güneyinde ve dalgakıranların dışında, gemiciliği etkilemeyecek bir alanda biriktiği görülür.

¹²³ Shaw 1970, 179-180.

¹²⁴ Shaw 1972, 103.

¹²⁵ Shaw 1972, 104, Lev.: 10.

¹²⁶ Bir mimarın limanın donanımını belirten rekonstrüksiyonu Joseph W. Shaw, "Greek and Roman Harbourworks," A History of Seafaring Based on Underwater Archaeology, ed. George F. Bass (New York 1972) 104. Prof. Shaw yayın için Kenchreai' de sualtı incelemelerinin sonuçlarını tanzim eder. Ayrıca cf. Scranton ve Ramage' in yayınında Kenchreai limanı Haritası 126, ve Ostia limanlarının planları Russell Meiggs, Roman Ostia (Oxford 1960) 151 ve 164.

¹²⁷ Puteoli ve olasılıkla Ostia'da Claudius limanında çamura karşı önlemler alındı. Bkz. Meiggs, 157, Bir dalgakıranın kemerli şekilde inşaat tekniği Nero' nun çıkardığı sikkeler serisinde (plate XVIII, a) görülebilir. Açıkça Portus Cosanus' un temel tasarımı, kıyasal hareketlerin yaratacağı problemlerin farkında olarak Ostia' nın kuzeyine yerleştirilmiş ve muhtemelen Roma'nın limanlarından daha erken inşa edilmiştir. Romalı mühendisler geniş demirleme alanına sahip olma gereksinimi için süresiz dalgakıran sistemini planladılar. Bu tipteki yapı liman içerisinde devinim sağlayarak çamur ve alüvyon birikmemesine olanak sağlıyordu. Savak sistemi ayrıca liman içerisindeki sirkülasyonda emniyet altına alıyordu. Bkz. John D. Lewis, "Cosa: An Early Roman Harbour" Marine Archaeology, Colston Papers Vol. 23, ed. David J Blackman (London 1973) s. 233.

Ostia, çok eskiden alüvyonun etkisiyle uğraşıp kaybolurken, Kenchreai yüzyıllardan sonra bugün bile ihmal edilmesine karşın hala Romalı tacirleri rahatlıkla ağırlayabilirdi¹²⁸. Eğer Fortuna Kenchreai' ye iyi davranmasaydı Roma deniz mühendislerinin zekâsı daha iyi anlaşılabilirdi¹²⁹.

Kenchreai limanı eksik olarak kazılmış olmasına rağmen, liman alanının temel bir planı toparlandı. Güneydoğu rıhtımı ve dalgakıranında yapılan sualtı araştırmaları boyunca depolar, küçük dükkânlar ve bir piscinayı içine alan seçkin, farklı bir ticari merkez keşfedildi. Ayrıca limanın bu bölümünde, sonradan terk edilmiş veya Hristiyan kompleksine dâhil olmuş, 6. yy' in sonlarına kadar gelişmiş ve görevini yapmış birtakım kutsal alanlarla ilgili hatırı sayılır kanıtlar elde edilir. Limanın merkezi bölümünde ayrıca geniş ölçüde depolar vardır. İçeride başka bir ticari bölge daha vardır. Limanın kuzeydoğusunun sonunda konut olabilecek bir takım büyük yapılar yer alır. Kıyı boyunca uzanan tepelerin kuzeye bakan yamaçlarında, muhtemelen daha özel konutların olduğuna kanıt sağlayan antik temellerin çıkıntıları görülebilir (Res. 56). Günümüze ulaşabilen antik kaynaklarda, limanın çeşitli bölümlerinin yapılarından bahsedilmez. Strabon erken imparatorluk dönemi boyunca yazdığı kitabında sadece bir köy olarak Kenchreai' den bahsederken, bazı inşaatların o dönemde tamamlanmış veya devam etmekte olduğunu gösteren arkeolojik kanıtlara rağmen, özel yapıların hiçbir bahsini yapmaz (Strabon 8.6.22). Yukarıda söz edilen Pausanias'ın tanımlayıcı pasajında, Antonius Pius' un imparatorluğu döneminde limanın olgunluk dönemine değinmiş olduğunu akla getirmek mümkündür. Bu izlenim, aynı imparatorun Korinth' te darp ettirdiği bir madeni para dizisinin ters yüzeyinde, Kenchreai'nin resimli bir temsiline yer vermesi ile desteklenir¹³⁰ (Res 57). Bu sonuç, Pausanias tarafından tanımlanan limanı yansıtır. Bir sütun sırası veya gemi kızıakları ile bağlanan limanın, her iki sonunda tapınaklar vardır.

¹²⁸ Bugün için Kenchreai' nin dalgakıranları arasındaki su derinliği 30 metreden fazladır. Ostia' da her iki liman düzenli olarak dibi taranarak liman içindeki demirleme sahasının derinliği artırıldı. Meiggs' e göre 5. yy da Ostia' da bir liman hala işlev görüyordu fakat “muhtemelen 8 yy dolaylarında tamamen kumla doldu.” Bkz. Meiggs, 171.

¹²⁹ Yaşanan ekonomik ve politik sıkıntılar nedeniyle Tiber' e yakın olan dünyanın merkezi için büyük bir liman inşa edilmesi gerekliliği yeri konusunda bütün problemler göz ardı edilerek muhtemelen herkes tarafından kabul edilmek zorunda kalmış olmalıdır. Kenchreai' de Mühendisler planlama hususunda hiçbir kısıtlamaya bağlı kalmadılar.

¹³⁰ Hohlfelder 1970, 326.

Madeni paranın alanına Poseidon'un anıtsal heykeli egemendir. Bu heykel bu limanın kişileştirilmesi olarak elinde dümenle betimlenmiştir¹³¹ Strabon ve Pausanias, limanda büyük inşadan bahsederken, gelişmenin orta aşamaları, henüz bilinmiş değildir. Bu bakımdan, Kenchreai'ye referans olması için Korinth darphanesi madeni para dizisine bakmak faydalıdır. İmparatorluk dönemi boyunca, darp edilen, bronz madeni paraları beğenen Yunan şehirleri, sorunları olmasına rağmen Roma'ya saygı, sadakat ve itaatkârlık göstererek Roma imparatorunu şerefletirmek zorundalardı. Normal olarak sikkelerde yerel gelenekleri yansıtacak olan ters yüzeylerin seçiminde, imparatorluk itibarına gölge düşürmeyecek şekilde, çağdaş tarihi olayların anlatılabileceği daha çok özgür alan vardı. İmparatorluk sorumluluğundaki Korinth' in doğu emporiumu (Ticaret merkezi)'nin gelişiminin kronolojik verisini sağlayan ve muhtemelen imparatorluğun cömertliliğine özgü örneklerin anımsatıldığı Korinth sikkelerinde Kenchreai ile ilgili birkaç referans vardır. Birkaç imparatorun serisinde Kenchreai' ye ikonografik açıdan daha az yer verilirken, Nero, Hadrian ve Antonius Pius' un çıkardığı madeni paralarda Kenchreai'den özellikle ismen bahsedilir ve resimli betimi yapılır¹³². M.S.180-193 yıllarında İmparator Commodus dönemine ait sikke üzerinde bu müthiş limanın en önemli yapısı olan fener binası, merkezin hafif sağına kaydırılmış kademeli daralarak yükselen toplam 4 kat olarak betimlenmiştir. 4 katın üzerine de aydınlatmada kullanılan bölüm yerleştirilmiştir. İlk katın tam ortasında kat yüksekliğiyle aynı yükseklikte olan kapı açıklığı sikke üzerinde net olarak verilmiştir. Çok aşınmasına karşın fenerin sol tarafında bulunan seyir halindeki gemi betimi görülebilmektedir (Res. 58,Çiz. 12). Kuzey dalgakıranının üstünde dörtgen planlı bir yapı vardır. 6.5mx7.5m ölçülerindeki bu yapı 3.5m yüksekliğe sahiptir. Kullanılan malzemeye göre geç Roma dönemine tarihlendirilen bu yapı¹³³, sikke üzerinde de betimi verilmiş Kenchreai limanının fenerinin temeli olabilir.

¹³¹ Boyce 1958, 69.

¹³² Hohlfelder1976, 221.

¹³³ Cummer 1971, 238.

8. AİGAI LİMANI DENİZ FENERİ

Kilikya, Akdeniz boyunca uzanan kıyıları nedeniyle Doğuda gerçekleştirilen kolonizasyon ve ticari faaliyetler sırasında önemli bir konuma sahiptir¹³⁴. Klasik kaynaklarda coğrafi özellikleri nedeniyle batısı dağlık (Cilicia Tracheia/Aspera); doğusu ovalık (Cilicia Pedias/Campestris) olarak anılan doğuda Amanzo dağları, batıda Alanya, Kuzeyde Toros dağları güneyde Akdeniz ile sınırlanan Kilikya’da ticaretin başlangıcı; obsidiyen ticareti ile Akeramik Neolitik döneme değin gitmektedir¹³⁵. Kilikya limanlarının Eski çağlarda Kıbrıs, Mısır, Doğu Akdeniz ve Ege limanlarıyla yoğun bir bağlantısı vardı. Sualtı arkeolojisi çalışmalarında araştırılan deniz tabanlarında çok sayıda Mısır, Ugarit, Fenike, Grek, Roma, Bizans ve Ceneviz batık gemileriyle birlikte taşıdıkları mallar ele geçmiştir. Kilikya’nın kentlerinden İssos, Aigai, Magarsos, Tarsus, Soloi-Pompeiopolis, Lamas, Elaiussa-Sebaste, Korykos, Silifke-Holmoi-Taşucu, Aphrodisias, Nagidos, Kelenderis birer liman kentleriydi (Res. 59) ve bu kentler arasında canlı ve organik bir deniz ulaşımı vardı. Tüm ürünler günümüzde olduğu gibi sahil şeridindeki daracık ve büküm büküm virajlı yollardan kamyonlarla değil, gemilerle taşınıyordu¹³⁶. Kuşkusuz ticaretin bu kadar eskiye dayandığı ve deniz ticaretinin bu kadar önemli olduğu bu bölgede limanların önemi büyüktür.

Aigai Ovalık Kilikya’nın en büyük ve en önemli liman kentidir¹³⁷. Sadece Ovalık Kilikya değil, Doğu Akdeniz ticareti için de çok önemli bir liman kentiydi¹³⁸. Bulunduğu Yumurtalık ilçesi, İskenderun Körfezi’nin batısında Antik çağ Kilikyası’nın tahkim edilmiş önemli limanlarından birini barındırır (Res.60). Günümüzde de mendirek izleri belli olan antik kent, Yeniköy Deresi kenarında korunaklı doğal bir barınağın hemen üzerindeki bir yükselti de kurulmuştur¹³⁹ (Res. 61-62).

¹³⁴ Arslan 2001, 1.

¹³⁵ Yağcı 1999, 17.

¹³⁶ Ünal-Girginer 2007, 44.

¹³⁷ Hirschfeld 1893, 945.

¹³⁸ Akşit 2008, 321.

¹³⁹ Ünal-Girginer 2007, 533.

Bir Makedonya kolonisi olarak kurulan Aigai' de antik dünyanın en büyük üç Asklepios tapınaklarından biri bulunmaktaydı. İskender'den önceki tarihi bilinmemektedir. Roma İmparatorluk devri boyunca Doğu seferlerine çıkan imparatorların uğradıkları büyük stratejik öneme sahip bir donanma üssü olan bir yerdir¹⁴⁰. Hadrian M.S. 129 yılında Tarsus'tan kara yoluyla gelip Antiokheia'ya giderken Aegeae'den geçtiği tahmin edilmektedir. İmparator Septimius Severus, Pescennius Niger' e karşı yapmış olduğu bu savaşlarda dâhil, doğuya yaptığı seferler sırasında hiç bir zaman Anadolu'da uzun süre oyalanmamıştır. Ancak doğu-batı istikametinde yapmış olduğu dört yolculuğunun üçünde Anadolu içinden geçen yolları kullanmıştır. İkinci rakibi Clodius Albinus 'un ortadan kaldırılmasında sonraki Doğu seferi için seçtiği yol, deniz yoluydu. O zaman İtalya'dan Brindisium limanında gemiye binerek ayrılan Septimius Severus, Kilikia'daki Aegeae limanında karaya çıkmış ve oradan kara yolunu kullanarak Antiokheia'ya geçmiştir¹⁴¹. Daha Strabo zamanında beklide bataklık ve önemsiz bir yerken, Romalılar devrinde Suriye'ye giden yol üzerinde önemli bir liman, garnizon kenti ve konaklama yeri olmuştur¹⁴². Bir deniz kenti olan Aigai de uzak diyarlara yolculuk etmeyi göze alabilecek becerikli kaptanlarda yetişmiştir. Samothrake ve Afrika'da bulunan yazıtlarda Aigaili kaptan gemi sahiplerinin adı geçer. Keza Aigai kenti sakinlerinin isimleri İskenderiye, Side, Andros ve Augusta Traiana'de geçer¹⁴³. Kentin ticari önemi Ortaçağ'da daha da artmıştır. Haçlılar Doğu Akdeniz'deki önemli limanlarını kaybedince, kent Ceneviz ve Venedikli tüccarlar için önemli bir liman kenti olmuştur¹⁴⁴.

Uydudan çekilen fotoğrafta antik dönem limanının dalgakıran temelleri belli olmaktadır. Sığ suda da dalgakıran izleri belli olan limanda günümüze kadar çalışma yapılmamıştır (Res.63).

¹⁴⁰ Ünal-Girginer 2007, 534.

¹⁴¹ Hasebroek 1921, III vd

¹⁴² Ünal-Girginer 2007, 534.

¹⁴³ Robert 1973, 171.

¹⁴⁴ Ünal-Girginer 2007, 535.

İnceleyeceğimiz sikke bize limanın kuşkusuz en önemli yapısı olan deniz feneri hakkında bilgi verecektir (Res. 64, Çiz. 13). M.S. 249–251 yıllarına ait olan sikkede ön yüzde lejant içerisinde defne çelenkli betimlenmiş İmparator Trajan'ın portresi yer almaktadır. Arka yüz betiminde ise sikkenin sol tarafında fener betimlenmiştir. Üç kademeli yuvarlak podyum üzerine yükseltilmiş 6 sıra şeklinde bloklarla oluşturulmuş tholos yapısının üzerinde aydınlatmada kullanılan bölüm inşa edilmiştir. Aydınlatma bölümün üzerinde ise muhtemelen sikkenin kompozisyonu zorlayan yuvarlak ve dar zeminine sığmayacağı düşünülerek sağa doğru kaydırılmış serbest yontu figürü vardır. Fenerin podyumunun solunda sağa doğru yönlendirilmiş ayakta duran 4/3 profil vermiş insan figürü yer almaktadır. Sikke betiminin sağında ise fenere doğru yönelmiş simetrik karinalı, dümen palası ve seren yelkeni görünen bir ticaret gemisi bulunmaktadır. Ticaret gemisinin altında denizi tasvir eden dalgalar betimlenmiştir. Sikkedeki betimin resim alanının hemen altına çizgi çekilerek lejant için yer oluşturulmuş ve iki satır sikke lejant bilgisi yer almaktadır. Ayrıca ticaret gemisinin sağ üstünde sikkenin ait olduğu kent ismi yer almaktadır.

9. HERAKLİA PONTİKA LİMANI DENİZ FENERİ

Doğuda Paphlagonia, güneyde Phrygia ve Galatia, batıda ise Mysia bölgeleri ile komşu olan Bithynia bölgesinin kuzey doğu ucunda ve deniz kıyısında bulunan Heraklia'ya aynı adı taşıyan diğer kentlerden ayırmak için Heraklia Pontika yani Pontos Heraklia'sı adını almıştır¹⁴⁵ (Res. 65).

Mitolojiye göre M.Ö. 1300 yıllarında yapılan Argonot seferi ile Herakles kente gelmiş; Cehennem Ağzı Mağaralarında Hades'in yeraltı ülkesine inip Kerberos'u yakalayıp yeryüzüne çıkartmıştır. Kentin en eski adı Mariandynia'dır Homeros'un İliada'sına göre M.Ö. 2400 yıllarında Trako Firikleri'nin kolu olan Mariandynia kavmi kente gelmiştir. Ayrıca Mariandynler kentin Bithynia baskısından kurtaran Herakles'e bir şükran borcu olarak şehrin adını Heraklia Pontika¹⁴⁶ olarak değiştirmişleridir. Dünyada Herakles'e ithaf edilen saptanmış 48 kent arasından biri olan kent M.Ö. VII y.y.'ın sonlarında ya da M.Ö. VI y.'ın başlarında Megara'lı ve bunlara katılan Boiotialılar tarımsal amaçlı bir kolonisi olarak kuruldu¹⁴⁷. Yöredeki Thrak kökenli Mariandyn oymağını da kendine bağımlı bir duruma sokarak çok geçmeden büyük bir gönence kavuşturdu (Ksen. Anab. VI 2, 2;). Bir ara Kytoros'a deyin kıyı şeridinin çoğunu denetimi altına aldı; Kallatis (Köstence'nin güneyinde, Mangalia yakınında) ve Khersonesos'ta (Sivastopol yakınında Kerç) koloniler kuracak güce erişerek Karadeniz ticaretinde etkin bir kent konumuna ulaştı¹⁴⁸. En parlak dönemini M.Ö. IV ve III y.y. yaşayan kent bu çağda güçlü bir sur sistemiyle çevriliydi ve donanmaya sahipti. Bu sıralarda yönetimi ellerinde bulunduran yetenekli tiranların etkisi ve sağlam ekonomisi sayesinde İranlılara ve daha sonra ortaya çıkacak Bithynia ve Pontos gibi krallara karşı bağımsızlığını koruyabildi. Bithynia ve Pontos krallıklarının yükselişi Heraklia'nın zayıflamasına, giderek toprak yitirmesine neden oldu. Pontos kralı VI Mithridates (M.Ö. 120-63) ile Romalılar arasındaki çekişmeler sırasında iki yıl (M.Ö.72-70) süreyle kuşatıldı ve M.Ö. 70 yılında ele geçirilerek tümüyle yakılıp yıkıldı.

¹⁴⁵ Sarajevo 1911, 436 (28).

¹⁴⁶ Pontika ismi Karadeniz bölgesine genel olarak Pontos denmesinden gelmektedir.

¹⁴⁷ Akşit 2008, 427.

¹⁴⁸ Sevin 2006, 40.

Bu felakete karşın, sonradan Julius Caesar tarafından bir koloni kenti haline getirildi. Roma imparatorluğu döneminde (II yy'da) yeniden kalkınarak Pontos krallığının Metropolisi ve daha sonraları da Honorios yöresine bağlı bir piskoposluk merkezi olarak VI yy'a deyin korudu. Bosporus'tan Sinope'ye yapılan 300 millik deniz yolcuğunu sırasında sığımlılabilecek en korunaklı liman olan Heraklia Pontika şarap ve bademleriyle ünlüydü.

Anadolu'nun kuzey batısında Amphora üreticisi birkaç kentten biri ¹⁴⁹ olan kentten Strabon 'Heraklia, iyi limanları olan bir kenttir ve başka şeylerden dolayı da değerlidir, kurmuş olduğu koloniler gibi çünkü hem Khersonesos hem de Khallatis onun kolonileridir. Eskiden Heraklia bağımsız bir kentti, bir süren Tiranlar tarafından yönetildi ve sonra tekrar bağımsızlığını kazandı, fakat daha sonraları, Romalılar bu koloniyi kabul ederek kentlerini ve topraklarının bir kısmını onlarla paylaştılar. Fakat Galatialılar'ın Tetrakhesi olan Domnekleiosun oğlu Adiatrix, Antonius'dan kentin Heraklialılar tarafından iskân olan kısmını aldı ve kendi iddiasına göre, Antonius'un izniyle Aktion savaşından biraz evvel, bir gece Romalılara saldırarak onları ve oğlu ile beraber orada öldürdü. Kent, Bithynia ile birleştirilmiş olan Pontos eyaletine aittir'' diye bahseder (Strabon, XII, III, 6).

Heraklia Roma döneminde güçlü donanması sayesinde fazla bir toprak kaybı yaşamamıştır. Kısa süre sonra Küçük Asya'da Romalıların ortaya çıkışıyla önemli politik dönüşümler başladığından Heraklia, Bergama ve Rhodos gibi şehirler büyük Suriye Krallığına karşı yaptıkları savaşta Roma'nın müttefiki olmuştur. M.Ö. 187 yılında Heraklia ile Roma arasında bir antlaşma imzalanmıştır. Biri Romalılar tarafından diğeri ise Heraklia'da ve hatta aynı içerikle Zeus tapınağında korunan iki levha, birliğin ve müttefikin birbirini tutan sözlerini taşır¹⁵⁰.

¹⁴⁹ Şenol 2006,36.

¹⁵⁰ Hoefner 1966, 6.

Heraklia gemileri Romalılar saflarında kendi savaş güçlerini gösterecek fırsat bulamamışlardır. Bunun yerine kaybedilen bölgeleri geri almak amacıyla Bithynia'ya karşı savaşa katılmışlardır. Roma saldırılarıyla karışıklıkları sona erdirmiştir. Ancak Heraklia'nın kaybedilen yerleri geri almak umudu ise gerçekleşmemiştir.

Heraklia daha önce Romalılarla anlaşmaya varmasına rağmen, güçlü donanmasının Romalılar tarafından kullanıldığını anlayınca Romanın önünden kaçan Pontos Kralı Mithradates'i ve 4000 kişilik ordusunu surları içine saklamıştır. Bu sayede Pontos kralı ordusunu rahatça Heraklia'da bırakıp ülkesine dönmüştür. Bu olayın ardından Roma Heraklia halkının yaptıklarına kızarak onları cezalandırmak amacıyla kenti yağmalamış ve yakmıştır. Heraklia kentini tahrip eden ünlü Romalı komutan Cotta halk meclisi önünde kendisini zenginleştirmek ve Heraklia'yı gereksiz yere yağmalamakla suçlamıştır¹⁵¹. Heraklialılar halk kararıyla özgürlükleri geri verilmiş, fakat devletin varlığı sona ermiştir. Bölge Augustus tarafından Bithynia idare alanına dâhil edilmiştir. Bağımsızlığın kaybı Heraklia için aynı zamanda politik ağırlığının da kaybı sonucunu doğurmuştur. Bu dönem tarihçileri kentten hemen hemen hiç bahsetmezler. Roma İmparatorluğu'na dâhil edilme durumu, ticaretin genişlemesiyle kentin uygarlık gelişimini de beraberinde getirmiştir¹⁵². Romalıların bir eyaleti konumunda gelişimini sürdüren Heraklia'da M.S. 100'den itibaren Hz İsa'nın 12 havarisinden biri olan Aziz Andreas'ın girişimiyle Hristiyanlık gelişmeye başlamıştır. Bithynia valisi Genç Plinius'un tüm çabalarına ve hatta acımasız takibine rağmen bölgede yayılmasını sürdürmüştür. Buna rağmen bölgeye Roma desteği sürmüş ticareti güçlenmiş, imar faaliyetleri de kentte yerleştirilen Roma kolonistleri sayesinde gelişmiştir. II. Theadoisius'un Heraklia'yı ziyaret etmesi ve bir deprem sonrasında yeniden yapılanmasının başlatılması kentte verilen önemi ortaya koymaktadır. M.S. 395 yılına kadar metropolis olarak konumunu koruyan Heraklia'nın ticari ve ekonomik alandaki başarıları komşu bölgelerde gelişimini artırmış ve tek önemli kent olma gücünü yitirmesine sebep olmuştur¹⁵³.

¹⁵¹ Texier 2002, III-211.

¹⁵² Hoefner 1966, 7.

¹⁵³ Hoefner 1966, 7.

Büyük keşif seyahatleri sırasında, Karadeniz'in kıyı kentleri ile Küçük Asya'nın güney ve doğusu, önemsiz kıyı bölgeleri olarak kaldılar. Sadece Jacob Phillip Fallmerayer, Pontos Euxenios (Karadeniz) kıyısındaki eski Kolchis çevresindeki bol yeşilli, muhtelif deniz kenarı bölgesinde, antik dünya hakkındaki romantik tanıtımını gerçekleştirmiştir. Birçok yazıda aktarılan bu görüşler ise, bir istisna olarak kalmaktadır. Önemsiz yerleşim yeri Erakli-Erekli ve nihayet Ereğli olan Pontos kıyısındaki Herakleia, hiçbir zaman bir seyahatin amacı olmadı. Kent, buna rağmen antik yer hakkında gözlemler edinmek isteyen araştırmacılar tarafından birçok kez ziyaret edilse de bu durum, kentin Trabzon üzerinden İran'a giden eski yolun üzerinde bulunmasıyla açıklanabilir¹⁵⁴.

Ereğli hakkındaki ilk kapsamlı rapor, sadece birkaç satırdan oluşur ve 1404 yılında Semerkant'a yolculuğu sırasında kentte kalan Ruy Gonzales de Clavijo'ya aittir¹⁵⁵. Kentin yapıları hakkındaki kısa açıklamalarından, mükemmel limanı sebebiyle çok ünlü ve zengin olduğunu anlıyoruz. Yaklaşık 200 yıl sonra 1635'lerde Kâtip Çelebi'nin Coğrafyasında Herakleia'dan önemsiz bir yer olarak birkaç cümleyle bahsedilir¹⁵⁶. Herakleia hakkındaki ilk ayrıntılı raporu, Ereğli'yi 1701 yılında ziyaret eden Fransız botanikçi Joseph Pitton de Tournefort verir. Antik kentin önemini vurguladığı tarihi bir görüşmeden sonra, modern kentin bir betimlemesini de sunar. Tournefort'a göre, eskiden ortaçağ duvar halkası, hala mükemmel bir durumdaydı. Bunun yanında o, tekrar kullanılan yazıtlar ve antik kalıntıları da belirtir. Fransız botanikçi Joseph Pitton de Tournefort'un, limanda demirlemiş gemisinden yaptığı kentin resmi (Res.66) özellikle önemlidir.

¹⁵⁴ Hoefner 1966, 7.

¹⁵⁵ Hoefner 1966, 8

¹⁵⁶ Hoefner 1966, 8

1818 yılında Albay Rottiers bölgeye kısa bir gezi yapar. Diğer gezginler gibi o da, eski durumu hakkında sadece “triste ville” “kederli şehir” tanımlamasını yaptığı kentin, durumunu ve manzara olarak etkileyici çevresini över. 1838 yılında, Fırat gezisinden dönüşte, dört gün Ereğli’yi ziyaret eden Ainsworth, kentin ilk kaba planını da ortaya çıkardı (Res. 67)¹⁵⁷. Karadeniz kıyısının seyri hakkındaki ilk kesin planı, Odessa’daki Hollandalı konsolos Taitbout de Marigny çizdi¹⁵⁸. Deniz haritasının amacına uygun olarak, kıyı hattının krokisi tam olarak çıkarılmıştır. Koy alanındaki derinliği gösteren ölçümler, demirleme olanaklarını gösterir. Buna karşın arazinin şekline ve kentin durumuna çok az değer verilmiştir¹⁵⁹.

Birlik komutanı Spratt, 1854 yılında Karadeniz’de tamamlayıcı ölçümler yaptı. Bu plan gemi yolculuğu için geçerliliğini günümüze kadar korudu (Res. 69)¹⁶⁰.

Carl Ritter, 1846 yılına kadar süren seyahat raporlarının özetini, coğrafyasının “Kleinasien” (Küçük Asya) bölümünde sunmuştur. Berlin Bilimler Akademisi adına, Kuzeybatı Küçük Asya’da topoğrafik ölçümler yapan ve bu çalışmada Prens Carolath tarafından desteklenen Prusyalı süvari yüzbaşısı W. v. Diest bu esasları kullandı. v. Diest, Ainsworth’un eski kentin ve limanın durumu hakkındaki yanlış görüşlerini tekrarladı. Ayrıca İngiliz deniz haritasının kayıtlarını da kendi önemsiz gözlemleri yanında de Hauteroche tarafından Akherus yarımadasında betimlenen dalgakıranı da dahil ettiği kendi planına esas almıştır¹⁶¹.

¹⁵⁷ Hoefner 1966, 8

¹⁵⁸ Hoefner 1966, 8-9.

¹⁵⁹ Hoefner 1966, 9.

¹⁶⁰ Hoefner 1966, 10-11.

¹⁶¹ Hoefner 1966, 10-11.

1960 yılında, Herakleia'nın özellikle erken İslamiyet dönemi hakkındaki tarihi üzerine seyahat eden kişilere enformasyon olarak düşünülen ve antik kente ait yapılar ve parçaların bazı fotoğraflarının eklendiği bir genel bakış Tahsin Aygün¹⁶² tarafından yayınlanmıştır.

Eski seyyahların yazılarından, antik kentin durumu ve değişiklikleri hakkında net bir imaj edinilemez. Herakleia, sürekli olarak yayınlarda tartışılan birçok yerleşim birimlerinden birisi olduğu için, betimlemeler oldukça geneldir ve tek tek yapılar çoğu zaman sadece kısa olarak betimlenmiştir. Buna rağmen bazı açıklamalar, kentin durumu son 80 yılda çok değiştiğinden bu inceleme için yararlıdır.

Ereğli çevresinde bulunan taşlar, yer yer iyi inşaat malzemesi içerir. Kent, derinlik taşlarıyla, volkanik kristal tüften oluşmuş bir yükselti üzerinde yükselir. Dayanıklılığı ve rengi farklı materyal, koyu karışım parçalarında yüksek bir paya sahiptir (biyotit, bazalt, amfibol, augiten, vs.) ve bazalt lavları karışımları yanında yüksek bir cam oranı da vardır. Bu taşlardan sadece Herakleia'nın şehir yamacı değil, aynı zamanda kuzeye doğru uzanan yarımadası da oluşmuştur. Antik dönemde bu taşlar, yapısal amaçlarla hemen hemen hiç kullanılmamışken –sadece dalgakıranın dev kesme taşları bu volkanik kristal tüftendir– ortaçağda ise yapı malzemesi olarak tercih edilmiştir¹⁶³.

Batı Karadeniz kıyısının geniş körfezinde bazı yerler kayaların, küçük koyların veya odaların koruması ile doğal limanlar haline gelmiştir. Büyük liman tesisine ise, bu kıyı şeridinin sakin sularında büyük fırtınaların etkisinin hemen hemen hiç hissedilmediği, rüzgârdan korunan Ereğli koyu olanak sağlar. 5 km. genişliğindeki ve 1,5 km. enindeki koyun şekli dağlık, batıya doğru denize uzanan yarımada tarafından belirlenir¹⁶⁴ (Res. 70).

¹⁶² T. Aygün, Karadeniz Ereğlisi Tarihi (Ankara 1960)

¹⁶³ Hoefner 1966, 15,16.

¹⁶⁴ Hoefner 1966, 17.

Herakleia'nın iyi bir limana sahip olduğu birçok kez açıkça ifade edilmiştir. Bununla sakin sularıyla sadece doğal körfezin kastedilmediğı, aksine dalgakıranlar tarafından çevrilmiş yapay bir çukurun da varlığı, Triarius ile yapılan deniz savaşında Herakleia'lıların 14 gemi kaybettiklerinin ve bunun üzerine kente kaçtıklarının bildirildiğı metinde kanıtlanmaktadır: "... fakat galipler limana kadar izlediler ve Cotta, orduyu işgale hazırladı. Triarius komutasındakiler, kuşatılanlara tahıl getirmeyi liman tarafından gün be gün engellediler"¹⁶⁵.

Geride kalan 16 gemilik Herakleia donanmasının da yok edildiğini öğrenemediğimiz için ve "büyük liman"dan bahsetmenin bir başka limanın varlığını gerektirdiğinden, kaçanlar kendilerini yalnızca kıyıda hemen kentin önünde bulunması gereken bir limanda kurtarmış olmalıdırlar. Memnon büyük liman olarak muhtemelen kuzeydeki körfezin çukurluğu büyük liman diye adlandırıyordu¹⁶⁶. Fakat daha Helenistik dönemde bu büyük limanla kıyı duvarlarının ve kıyı tesislerinin ilişkili olup olmadığı söylenemez. Kapalı limanda, kentin önündeki kıyı şeridinin ortasında kıyı duvarları ayakta kalmıştır. Bu duvarların yapımı, büyük olasılıkla erken döneme kadar uzanır. 1966 yılında yayınladığı kitapta Hoefner o yıllarda görülebilen " Liman çukurunu çevreleyen dalgakıranın bugün sadece kuzey kolu su yüzeyinde görülebilmektedir" diye bahseder. "Görünen bu kuzey kol, doğrudan kent surlarının kıyıya ulaştığı yerde değil, muhtemelen belirtilen pazar için yer kazanmak amacıyla daha da kuzeyde yapılmıştır. Dalgakıranın yapılmasıyla, kıyı çizgisi bu bölgede denize doğru uzanmıştır: Dalgakıranın her iki tarafında kıyı kumludur ve küçük bir kara uzantısı oluşturur. Yaklaşık 270 m. uzunluğundaki doğru bir seyirden sonra set, güneydoğuya doğru kıvrılır. Hemen hemen hiç su yüzeyine çıkmayan, kısmen birkaç metre büyüklüğündeki bloklar, kıyı kayalarının da olduğu delikli, püskürük kütledendir. Materyal, dalgakıran yapısıyla ilk deniz duvarlarının kaya temelinin yapımının ilişkili olduğu sonucunu doğurur.

¹⁶⁵ Memnon 34, 8 (L 3) Jacoby'de, FGrHist. III B 436 s. 362.

¹⁶⁶ Bu tahmini Lehmann-Hartleben yapar. Lehmann 1963, 130.

Dalgakıranın büyük bölümü deniz tarafından o kadar aşındırılmıştır ki blokların katları artık tanınamaz hale gelmiştir. Sadece kıyıdaki kesme taşlar daha iyi korunmuştur. Bu kesme taşların uzunlukları 3,25 m.ye kadar varır. Genişlikleri genel olarak 90 cm., yükseklikleri ise 65 cm.dir(Res. 71). Dalgakıranın genişliği, depremlerin ve dalgaların etkisiyle asıl durumlarından farklıdır” diye devam eder.

Pitton de Tournefort’un gravüründe görüldüğü gibi, 1700’lerde dalgakıranlar daha iyi durumdadır. Liman çukurunun genişlemesi İngiliz deniz haritasının derinlik ölçümlerinin sık ağlarında açıkça çizilmiştir. Güney dalgakıran kolunun, kara surlarıyla ilişkili oluşu, kıyının yakınında su yüzüne çıkan çok az sayıda kırık taşın görünmesine neden olur. Görünen bu kırık taşlar, arazinin durumuna göre kara surlarının yapıldığı ve deniz surlarına geçtiği yerde karaya birleşirler. Dalgakıran yapısının, bir demirleme yerinin inşasında kullanılan açık kireçtaşından yapılmış bir dizi kesme taştan oluştuğu görülür. Sinope’nin limanı ile benzerlik gösteren trapez şeklindeki liman çukuru, kuzeydeki dalgakıranın ve kent surlarının seyrinin gösterdiği gibi tamamen kent surlarının içine alınamamıştır. Bu tür tesislerde yaygın olduğu gibi limanın antik literatürde “χληατός” chliatos yani “kapatılabilir” olarak tanımlanmaması yukarıda açıklanan duruma uyar¹⁶⁷.

Günümüzde ise bu mendirekler görülememektedir. 1974 yılına kadar bu bahsi geçen antik limanın izleri görülebiliyordu. Yöre balıkçılığının gelişmesi amacıyla antik limanın dalgakıran bloklarının devşirme olarak kullanıldığı balıkçı barınağı kurulmuştur.

¹⁶⁷ Hoefner 1966, 15.

Deniz fenerleri iki farklı kategoriye ayrılırlar; hepsi yol gösterici rehber gibidirler, fakat bazı deniz fenerleri burunlarda, adalarda özellikle de terk edilmiş kayalıklar gibi tehlikeli bölgelerden uzak durmak için uyarı niteliğinde inşa edilmişlerdir¹⁶⁸. İşte Heraklia'daki fenerde limanın yaklaşık 1,5 km kuzeybatısındaki (Res. 72) burun üzerine antik gemicilerin kıyı takibi yaparak seyretmeleri durumunda bulunduğu burnu (Baba Burnu) fark edilmesi amacıyla burnun en üst noktasına yapılmıştır.

Deniz seviyesinden yaklaşık 200m yükseklikteki Çeş Tepe'de yer alan fener büyük ihtimalle Helenistlik dönemde inşa edilmiş olup tahribatın sonucunda Bizans döneminde tekrar baştan farklı bir mimariyle inşa edilmiştir¹⁶⁹ (Res. 73).

Limanın ve kentin koruyucusu durumunda olan fener Geta (M.S. 198-209) ve Gallien (M.S. 253-268) yıllarına tarihlenen sikke üzerinde yukarıya doğru daralan 6 kattan ve 3 kattan oluşup, giriş kapısı bulunan mimarisiyle betimlenmiştir¹⁷⁰ (Res.74-75, Çiz. 14-15). Geta dönemi sikkesinde 3 katlı olarak verilen fener Gallien dönemi sikkesinde 6 kat olarak verilmiştir. Aradan geçen 44 sene boyunca fenerdeki bu değişimin sebebi tam olarak bilinmesede sikke üzerinde gördüğümüz bu değişimi kat sayısı arttırılarak fener varlığına devam etmiştir şeklinde yorumlayabiliriz. Dolayısıyla tepenin hâkim noktasındaki Çeş Tepe fener kulesinin esasının daha erken dönemlerde olduğu ve beklide bir deprem sonucunda tamamen yerle bir olup Bizans döneminde yeni baştan inşa edildiği düşünülebilir.

3.25mX0.35m ölçülerinde bir kare temel üzerine yükselir. Bugünkü mevcut yüksekliği 10 m civarındadır. Ateşin yandığı bölüm yıkık durumdadır. En alt katta ise 0.75m genişliğinde kemerli dar bir kapı bulunmaktadır (Res.76). Buradan 28 basamaklı bir merdivenle yukarıya çıkılmaktadır¹⁷¹.

¹⁶⁸ Williams 1976, 75.

¹⁶⁹ Akkaya 1994, 67.

¹⁷⁰ Franke 2006, 55.

¹⁷¹ Akkaya 1994, 67.

Fener kulesinin alt yapısında 1mX0.40m ebadındaki kesme taşlar ve yer yer de tuğlalar kullanılmıştır. Kesme taş ve tuğlalar kalın harç katmanlarıyla birleştirilmiştir aralara da kiremit parçaları sıkıştırılmıştır. Duvarların dış yüzeyi ise sıvayla kaplı durumdadır. Bu yapı tarzıyla son devir Bizans mimarisinde karşılaşmaktayız¹⁷² (Res. 77). Fener kulesi antik devirde mevcut olup, sonraları tamamen tahrip olmuş ve Bizans'ın son dönemlerinde yeni baştan inşa edilmiştir.

¹⁷² Akkaya 1994, 67.

10. ABYDOS LİMANI DENİZ FENERİ

Çanakkale yarım adası, Antik çağın Troas'ını içine alır. Kuzeyde Gönen (Alsapos) çayı, güneyde Edremit Körfezi sınırlarıdır. Strabon, İda (Kaz) dağının uzantısı olan vadilerle parçalanmış görüntüsünü kırkayağa benzetmiştir. Troas Marmara ile Ege arasında geçit durumundadır. Çanakkale yarımadasının batı kemsinde Kara Menderes (Skamandros) Kaz (İda) dağından çıkar, Çanakkale boğazının ağzından dökülür. Çanakkale'nin 6 km. kuzeyinde, Nara Burnunun doğusundadır¹⁷³ (Resim 78) . Burası boğazın en dar yeridir karşısında Sestos (Akbaş Burnu) kenti yer alır. Kısaca bu karşılıklı iki kent boğazın kontrolünü yapacak konumda kurulmuşlardır (Res. 79).

Troas'ın iki büyük ovasını orta Menderes ve Aşağı Menderes vadileri oluşturur. Güneyde Kaz dağı, Edremit körfezi boyunca dik bir duvar gibi yükselir. Eteklerinde Küçükkuşu'dan Bababurnu'na ve ortadan Marmara'ya kadar kıyı yer yer vadi ve derelerle kesilmiş, girintisi çıkıntısı az bir kıyı hattıdır. Bu coğrafyada yer alan kent konumu nedeniyle Propontis ile Hellespontos arasındaki etkin bir rol oynamıştır.

Arisbe'ninde güneyine gelen Abydos antik dönemin önemli kentlerinden biriydi. Strabon o zamanlar tüm yörenin yönetimini elinde bulunduran Lydia kralı Gyges'in (M.Ö. 687/80-645) izniyle Miletoslular'ın bir kolonisi olarak kurulduğunu yazar; ancak adının Homeros'un (II. II 836;XVII 584) destanlarında geçmesi nedeniyle geçmişinin daha eskilere uzandığı bellidir. Hellespontos'un en dar yerindedir ve Avrupa ile Asya'nın geçişinin en kolay olduğu noktada kurulmuştur. Homeros çağında hızlı atlarıyla ün kazanmış Abydos M.Ö. VI ortalarında başlayan İran egemenliği döneminde Daskyleion satraplığına bağlıydı. M.Ö. 511 yılında İskit seferinden dönen Pers kralı I. Dareios'un emriyle yakıp yıkıldıysa da kısa süre sonra çıkan İonia Ayaklanması'na katıldı. Başarısızlıkla biten bu ayaklanmanın sonucunda Dareios'un komutanlarından Daurises tarafından Perkote, Lampsakos ve Paisos ile birlikte ele geçirildi.

¹⁷³ Hirschfeld 1893, 129-130.

Akhaimenid kralı Kserkses'in (M.Ö. 486-465/64) Yunanistan seferi sırasında buraya vardığında, yüksekçe bir yerden ordusunu ve donanmasını izlemiş; ayrıca donanma temsili bir deniz savaşı gösterisinde bulunmuştu. Kserkses ve ordusu Abydos'tan Avrupa ya karşı kıyıdaki Sestos'a (Akbaş limanı) kurulan bir köprüyle geçmişti. Pers savaşları sırasında Atina yanlısı olan Attika-Delos Deniz Birliği'ne 4 talent tutarında yıllık vergi ödemekteydi. Atinalıların başarısız Sicilya seferinin (M.Ö.415-413) şokunu fırsat bilerek bir ara bağımsızlığını kazandıysa da daha sonra Alkibiades tarafından yeniden ele geçirildi (M.Ö. 411) Aigospotamos savaşından(M.Ö. 405) sonra Atinalıların elinden bir kez daha çıkan fakat sonra Thrasyboulos tarafından geri alınan kenti daha sonra Anaksibios komutasındaki Lakedaimonialılar işgal etmek istemişlerse de, bu girişim başarısızlıkla sonuçlanmıştır; ancak daha sonra amiral Antiankidas'ın Atinalıları Hellespontos yöresinden sürmesi sırasında Spartalıların yönetimine girmiştir. M.Ö. 200'de Makedonyalı V. Philippos'a (M.Ö. 221-179) karşı kahramanca savaşmakla birlikte teslim olmak zorunda kaldı ve yıkıldı; üç yıl sonra da III. Antiokhos'un (M.Ö. 223-187) eline geçti. Bu zamanda komşuları Arisbe ve Astyra kasabalarının topraklarını kazanarak genişlemişti (Strabon, 591). M.Ö. 190 yılından sonra da Romalılarca, Hellespontos'taki öteki pek çok kentle birlikte Pergamon kralı II. Eumenes'e (M.Ö. 197-159) bırakıldı¹⁷⁴.

Eskiçağ yazarlarından şehvetlerine düşkün olduklarının öğrendiğimiz Abydoslular ticari konum açısından, karşı kıyıdaki Sestos'a göre pek avantajlı değildiler. Çünkü Sestos Propontis'e ve bu denizden akıntının yukarı kesimine yakın olduğundan, buradan yola çıkan bir gemi boğaz ve Karadeniz yönünde pek güçlükle karşılaşmadan yol alabilir ve akıntı sayesinde Ege denizine de kolaylıkla inebilirdi. Oysa Abydos'tan yola çıkan bir gemi Trakya kıyısından gelen güçlü akıntıya karşı zorlukla yol alabilmekteydi.

¹⁷⁴ Sevin 2007, 63.

Hristiyanlık Çağı'nda Hellespontos yöresi piskoposluk merkezlerinden biriydi. Döneminin en zengin kentlerinden biri olmasına karşın Abydos'tan günümüze önemli bir kalıntı gelebilmiş değildir¹⁷⁵. Komutanlığı yetki ve sorumluluğu içerisinde bulunmaktadır.

Propontis ile Hellespontus'un ağzında olan Abydos hiç araştırılmamış limanlar grubunun en iyi örneğini sunar. Limanla ilgili tüm bilginiz antik kaynaklardan gelmektedir. Liman gerisinde kentle ilişkili Mermer işleme atölyeleri (Strabon, 7-42.), yakınındaki Astyra'da altın madenleri bulunur (Strabon, 251.). Liman karşı kıyıya 7 stad., Lampsakos ve İlion'dan 170, Dardanos'tan 70 stadion uzaklıktadır (Strabon, 97-100-107.) Pontus-Euxeinos'dan tahıl yüklü gemiler Aigina ve Peloponez'e gitmeden önce bu limana uğruyorlardı (Strabon, 101-251.). Kserkses'in boğazı birleştirmek için yaptırdığı köprünün bir ucu da Abydostaydı (Strabon, 7-34.).

Bu kadar önemli bir konuma sahip liman kenti Abydos'un M.S. 222-235 yıllarına ait Severus Alexandrius dönemine ait sikke örneğinde tam bir fener tipolojisi vermeyip var olan mitolojisiyle anlatılan fener betimi karşımıza çıkar. Mitolojide Leander kulesi olarak ismi geçen kulenin adı Hero ve Leander ile ilgili Yunan mitolojisindeki bir efsaneye dayanmaktadır. Hero, hellespont kıyısında diğer bir kule olan Sestos'daki bir kulede yaşamaktadır ve Aphrodite'nin rahibelerinden olduğu için aşka yasaklıdır. Hero, bir gün Aphrodite'nin tapınağında düzenlenen bir törene katılmak üzere kuleden ayrılır ve orda Leander ile tanışır. Boğazın diğer kıyısındaki Abydos'ta yaşayan Leander Hero'ya âşık olur ve onu görmek için her gece boğazı yüzerken geçer. Hero da Leander'ın yolunu aydınlatmak için kulenin tepesinde lamba yakar. Bu ziyaretler bir yaz boyunca devam eder. Ancak fırtınalı bir gecede esinti Hero'nun ışığını söndürür ve Leander yolunu kaybederek dalgaya kapılır ve boğulur. Hero'da keder içinde kendini kuleden atar ve ölür¹⁷⁶.

¹⁷⁵ Sevin 2007, 64.

¹⁷⁶ Can 1963, 113-117.

Deniz fenerinin mitolojideki bir örneği olan ve İmparator Severus Alex. Dönemine ait sikke üzerindeki betiminden dolayı tezimizde bahsetmeden geçemezdik.

Sikke betimimize tekrar dönecek olursak Leander çıplak olarak Hellespontus'ta yüzüyor, kıyıda solda giysi ve kılıcı betimlenmiştir. Sikkenin sağ tarafında ise kule üzerinde ayakta yağ kandilini tutarken ve üst kısmında eros ile betimlenmiştir¹⁷⁷ (Res. 80, Çiz. 16). Kule üzerinde Hero'nun betimlenmesi bize İskenderiye fenerinin üzerindeki Zeus Soter heykelini hatırlatmaktadır. Bu kulenin diğer bir betimi ise J.B. Hlair'in gravüründe karşımıza çıkmaktadır¹⁷⁸ (Res. 81).

¹⁷⁷ Franke 2007, 73.

¹⁷⁸ Hlair 1782-1822, 17.

DEĞERLENDİRME VE SONUÇ

Erken dönemlerde fener kuleleri denizcilikteki tehlikeleri göstermekten ziyade limanları gösterirler ve temsil ederlerdi. Daha sonraki dönemlerde ise kimi zaman bulundukları tepenin üzerinden kıyı hattı boyunca var olan burunlardan gemicileri uyarmak için, kimi zamanda limanların girişlerinde limanı göstermek için bulundular. Bazı dönemlerde ve bazı kentlerde deniz kenarlarına ya da genelde olduğu gibi dalgakıranlara inşa edilmiş burçlar olarak karşımıza çıktılar. Örneğin Knidos'ta askeri liman dar girişine yapılmış olan burç gibi. Erken dönem limanlarının girişlerinin kenarlarına yerleştirilmiş bu kuleler muhtemelen deniz feneri olarak kullanılmıştı.

Araştırmamızın konusu olan deniz fenerlerinin sikkeler üzerindeki betimlemelerinden yola çıkarak, antik dönem deniz fenerlerinin yapısı, mimari özellikleri, mekanik çalışma sistemi ve kullanım işlevselliğinden bahsederek dönemin önemli ticari ve askeri faaliyetlerine kılavuzluk eden, tarihin belki de bilinen ilk navigasyon sistemini detaylı bir şekilde açıklamaya çalıştık. Bu açıklamayı yaparken deniz fenerlerinin mimari özelliklerinin sikke üzerindeki betimi ile kabartma ve mozaik gibi eserler üzerindeki betimleri karşılaştırılarak birbirleriyle tutarlı olan tarafları ve tutarsızlıkları ayırt edilerek ortak biçim özellikleri ortaya çıkarılmış ve antik dönem yazarlarının bizlere aktardıkları ile karşılaştırılarak irdelenmiştir. Bu irdeleme yapılırken, kendi aralarında kronolojik bir sıraya tabi tutulmuş ve bir bakıma kendi dönemlerinin stilistik özellikleri detayları ile açıklanmaya çalışılmıştır.

Araştırmamız sırasında elde ettiğimiz bulgular ışığında ilk deniz feneri betimli sikkenin antik Messenae kentine ait bir sikke de M.Ö. 38- 39 yıllarına tarihlendiğini tespit etmiş olup, bu tarihten daha öncesine tarihlenmiş pek çok deniz feneri yapısının olduğu bilinmesine karşın, bu dönemden önce hiçbir deniz feneri betimi sikke üzerine işlenmemiştir. Buradan elde edilen bilgiler ışığında çalışmamızın konusunu oluşturan sikke üzerine deniz feneri betimlemeleri genellikle Roma döneminde sıklıkla başvurulan bir propaganda yöntemi olarak karşımıza çıkmaktadır. Bunun yanı sıra İskenderiye fenerinin ardıllarında da fener binalarının yapılış şeklinde aynı metot izlenerek mimari açıdan önemli ölçüde büyük benzerlikler tespit edilmiş, bu

örneklerin daha sonra fener binaları dışında bazilika ve kilise gibi yapılarda da kullanıldığı anlaşılmıştır.

Deniz feneri betimli sikkelerin coğrafi dağılımına bakıldığında; Anadolu'dan Soli Pompeiopolis, Aigai, Herakleia Pontika ve Abydos kentlerine ait dört adet sikkenin ön plana çıktığı görülür. Diğer sikkeler ise Roma dönemine ait ve genellikle dönemin Roma toprakları içerisinde yer alan Kuzey Afrika'daki İskenderiye, kıta Yunanistan'daki Kenchreai, İtalya yarımadasındaki Ostia ve Sicilya adasındaki Messenae kentleridir (Res.82).

Deniz fenerlerinin en gösterişli örneği ve tezimizin de diğer fenerlere referans kaynağı olarak ele alınan İskenderiye'deki Pharos deniz feneridir. Bu fener aynı zamanda Yunan-Roma deniz fenerleri içinde en iyi bilinenidir. M.Ö. 3. yy. ilk yarısında yapılmış bu fenerin temeli 14. yy boyunca ayakta kalmaya devam etti; fakat sonraki yüzyılda Kait Bay Kalesi yapılmadan önce kuleden geriye pek bir şey kalmamıştır.

Genel olarak antik dönem deniz fenerlerinin mimari özelliklerine baktığımızda, İskenderiye feneri örneğinde olduğu gibi, kare veya dikdörtgen bir temel üzerinde yükselmiş daha küçük kare veya dikdörtgen katlar şeklinde bir anlayış benimsenmiştir.

Statik açıdan, dönemin mimari ve mühendislik anlayışını en iyi yansıtan İskenderiye deniz feneri modeli, temelde güçlü ve sağlam, üst katlara doğru ince sekizgen şekilde yükselerek daha uzaklardan görünebilen ve zarif dekorasyon öğeleriyle bezenerek görsel anlamda da tatminkâr, dayanıklı fakat bir o kadar da kırılğan yapısıyla yüzyıllar boyu işlevselliğini sürdürmüştür. İskenderiye feneri kare kaide, sekizgen gövde, en üstte ışık kaynağının bulunduğu mimarisiyle Helenistik dönemin ve antik dünyanın en önemli mimari yapılarından biri olmuş, daha sonraki ardıllarına yapısal anlamda öncülük etmekle kalmamış üzerinde kurulduğu adanın ismi olan Pharos ismini kendinden sonra inşa edilmiş bütün deniz fenerlerine vermiştir. Buna göre yapının kare platform üzerinde yukarıya doğru daralarak yükselen 3 kat ve üstte silindirik ateşin yandığı bölümlü mimarisiyle, İskenderiye'den

sonra şan ve şöhret açısından ikinci sıraya koyabileceğimiz Ostia deniz fenerinin İskenderiye Pharos'undan etkilendiği çok açıktır. Yapıda İskenderiye fenerindeki gibi üst katta Zeus Soter heykelinin bulunmaması ve Roma mimarisinin karakteristik bir özelliği olan kabalığın yansıtılmışlığı İskenderiye fenerinden ayırtıran özellikleridir. İskenderiye fenerinin mimari açıdan etkilediği diğer örneklerde Kıta Yunanistan'daki Kenchreai deniz feneri ve Anadolu'nun kuzey kıyılarındaki Heraklia Pontika limanının feneridir. Yapılar tıpkı İskenderiye fenerinden etkilenmiş Ostia limanı feneri gibi birbirine benzer şekilde platformlar dizisi gibi yukarıya doğru daralarak yükselen katlardan oluşur. Yalnız bu fenerlerde de Ostia da olduğu gibi üst katta Zeus Soter heykelinin bulunmaması yönüyle etkilendikleri İskenderiye fenerinden ayrılırlar. Mimari açıdan benzer yönlerin bulunduğu bu 4 kentin fenerlerini birinci grup başlıkları olarak sıralayabiliriz.

Diğer grubumuz ise Helenistik dönem burçları devamı niteliğinde olan fenerlerdir. Helenistik burçlara göre bağımsız olarak yükselen deniz fenerlerinin çalışmamızdaki örnekleri Messenae-Aigai-Abydos fenerleridir. Üç katlı yuvarlak podyum üzerinde iç içe dolanarak yükselen silindirik gövdeye sahip olan bu fenerleri mimari açıdan aynı başlık altında toplayabiliriz.

Çalışmamız süresince elde edilen deniz feneri betimli sikke buluntularının ayrıntılı bir şekilde incelenmesi sonucunda ulaşılan verilere göre, araştırmanın tarihsel sınırları tayin edilmiştir. En erken M.Ö. 38-37 Messenae ve en geç M.S. 249-251 Abydos sikke örnekleri olduğu sonucuna ulaşılmaktadır.

Deniz fenerleri antik dünyada denizciliğin gelişmesi ile birlikte zorlu hava şartlarının getirdiği mecburiyetten veya ticari malların gideceği noktayı belirlemesinden ve denizcilik açısından oldukça önemli diğer başka işlevler görmesinden dolayı kaçınılmaz bir biçimde hayati öneme sahip olmuş, sürekli gelişmiş ve gemiciler için şartları oldukça kolaylaştırmışlardır.

RESİMLER VE ÇİZİMLER LİSTESİ

Resim 1: Ostia deniz feneri Arşitrav üzerinde.

(<http://www.rgzm.de/navis2/harbours/ostia/001Tfaro.htm>) 2009.

Resim 2: Patara deniz feneri.

Resim 3: Patara deniz feneri.

Resim 4: Boulogne deniz feneri.

(<http://www.favonius.com/romans/images/pharos-1.jpg>) 2009.

Resim 5: La Coruna deniz feneri.

A. Köster, Das Antike Seewesen, 193-Abb.54, Berlin, 1969.

Resim 6: Messenae.

(http://www.ancientskyscraper.com/mediac/450_0/media/MAP--SICILY-new.jpg)

Resim 7: Gravür üzerinde Messenae limanı.

(http://historic-cities.huji.ac.il/italy/Messenae/maps/beauvau_1615_Messenae_m.jpg)

Resim 8: Messenae sikkesi.

BMC RR: H.A. Grueber, BMC Coins of Roman Republic in the British Museum (I-III), London Vol: III, Plate CXX 13-14-15, 1970, London (British Museum).

Resim 9: Messenae sikkesi.

N. Baydur “Roma Sikkeleri”, Lev: VIII, Res: 59, İstanbul, 1998.

A. Köster, Das Antike Seewesen, 193-Abb.55, Berlin, 1969.

Resim 10: Ostia.

(<http://www.norreg.dk/romvenedig/udgravninger.html>) 2009.

Resim 11: Cladius ve Traianus limanları.

(<http://www.arch.soton.ac.uk/Portus/images/la.jpg>) 2009.

Resim 12: Ostia, St. Paul Bazilikası.

(http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/d/d7/Roma_BasilicaSPaoloFLM.jpg.) 2009.

Resim 13: Nero (M.S. 54 – 68) dönemine ait bronz sikke.

A.A. Boyce, “ The Harbor of Pompeipolis”, AJA Vol: 62, 1, Plate: 10 fig: 2. 67–78, 1958.

Resim 14: Nero (M.S. 54 – 68) dönemine ait gümüş sikke.

S. Karwiese, “Antik Nümizmatiğe Giriş”, S: 85, Res: 66, İstanbul, 2004.

Resim 15: Rollo’nun çizimi.

W. Rollo, “Ostia”, Greece & Rome, Vol. 4 No. 10. published by The Classical Association, s. 40 – 53, s:49, 1934.

Resim 16: M.S. 138–161 Antonius Pius dönemine ait sikke.

A.A. Boyce, “ The Harbor of Pompeipolis”, AJA Vol: 62, 1, Plate:14, fig: 5. 67–78, 1958.

Resim 17: M.S. 180–193 Commudus dönemine ait sikke.

A.A. Boyce, “ The Harbor of Pompeipolis”, AJA Vol: 62, 1, Plate: 14 fig: 8. 67–78, 1958.

Resim 18: Torlonia Kabartması.

R. Meiggs, Roman Ostia, Pl. XX, Clarendon Pres, 1973.

Resim 19: Isola Sacra nekropolünde sergilenen osthoteğin uzun yüzü.

R. Amedick, Die Sarkophage Mit Darstellungen Aus Dem Menschenleben Vita Privata, Tafel: 49-1, Berlin, 1991.

Resim 20: Isola Sacra Nekropolündeki Osthoteğin üzerindeki betimleme.

R. Amedick, Die Sarkophage Mit Darstellungen Aus Dem Menschenleben Vita Privata, Tafel: 49-2, Berlin, 1991.

Resim 21: M.S. 3. yy'a ait lahit kabartması.

R. Amedick, Die Sarkophage Mit Darstellungen Aus Dem Menschenleben Vita Privata, Tafel: 47-3, Berlin, 1991.

Resim 22: Ostia'da bulunmuş ve Kopenhag Nycarlsberg Glyphotek'te sergilenen lahit uzun yüzü.

R. Amedick, Die Sarkophage Mit Darstellungen Aus Dem Menschenleben Vita Privata, Tafel: 47-1, Berlin, 1991.

Resim 23: Kopenhag Nycarlsberg Glyphotek'te sergilenen lahtin üzerinden ayrıntı.

R. Amedick, Die Sarkophage Mit Darstellungen Aus Dem Menschenleben Vita Privata, Tafel: 49-3, Berlin, 1991.

Resim 24: Roma Palozza Colona da sergilenen osthoteğin dar yüzü.

R. Amedick, Die Sarkophage Mit Darstellungen Aus Dem Menschenleben Vita Privata, Tafel: 41-2, Berlin, 1991.

Resim 25: Foro dele Carpozioni de sergilenen mozaik.

(<http://www.ostia-antica.org/portus/remainsn.htm#6a>) 2009.

C. Scarre "Die Romischen", S: 47, Berlin, 1998.

Resim 26: Ostia Piazzole dele Carpozioni’de sergilenen mozaik.

(<http://www.ostia-antica.org/portus/remainsn.htm#6a>) 2009.

Resim 27: Mozaik üzerinde fener betimlemesi.

D. Favro “ The Iconcity of Ancient Rome”, Urban History, Vol: 33.1, 20-38, S: 23, fig: 2. , 2006.

R. Ling “Ancient Mosaics”, s: 44, Res: 28, London, 1998.

Resim 28a: Antonio Danti’nin 1582 yılında yaptığı Ostia Limanı’nın kalıntılarını gösteren fresk.

(<http://www.rgzm.de/Navis2/Home/Frames.htm>) 2009.

Resim 28b: Antonio Danti’nin XVI. Yüzyıldaki Ostia Limanı rekonstrüksiyonu.

(<http://www.rgzm.de/Navis2/Home/Frames.htm>) 2009.

Resim 29: Ostia Limanı, deniz fenerinin ada üzerinde olduğu varsayılan plan.

(<http://www.ostia-antica.org/map/plan1.htm>) 2009.

Resim 30: Ostia Limanı, deniz fenerinin sol mendirekte yer aldığı varsayılan plan.

(<http://www.norreg.dk/romvenedig/ostia1.html#vores%20vidnesbyrd>). 2009.

Resim 31: İskenderiye.

(http://www.authenticwonders.com/Alexandria/Gallery/old_map.gif)

Resim32: İskenderiye.

G. Grimm, Alexandria, s: 30, Res: 3, Mainz Am Rhein, 1998.

Resim 33: Pharos adası

G. Grimm, Alexandria, s: 31, Res: 21, Mainz Am Rhein, 1998.

Resim 34: Hepaistadion.

G. Grimm, Alexandria, s: 26, Res: 22, Mainz Am Rhein, 1998.

M. Pfrommer, “ Alexandria Im Schatten der”, s: 6, Res: 3, Mainz Am Rhein, 1999.

Resim 35: Doğu Limanı.

G. Grimm, Alexandria, s: 27, Res: 23, Mainz Am Rhein, 1998.

M. Pfrommer, “ Alexandria Im Schatten der”, s: 7, Res: 4, Mainz Am Rhein, 1999.

Resim 36: Eunostos Limanındaki Kibotos iç limanı.

G. Grimm, Alexandria, s: 29, Res: 24c, Mainz Am Rhein, 1998.

Resim 37: Mareotis Gölüne doğru uzanan mendirek

Resim 38: Thebes Kenamon Mezarı duvar resmi

A. Köster, Das Antike Seewesen, 50-Abb.11, Berlin, 1969.

Resim 39: İskenderiye Deniz Fenerinin Rekonstrüksiyonu.

R. L. Vann, “The Drusion: a Candidate for Herod’s Lighthouse at Caesarea Maritima”, IJNA, Vol: 20,2, 123 -139, Fig: 4,1991.

Resim 40: Fenerin yüzyıllar içerisindeki mimari değişimi.

M. Pfrommer, “Alexandria Im Schatten der”, s: 10, Res: 8a-8b-8c, Mainz Am Rhein, 1999.

Resim 41: İmparator Hadrianus (M.S 117 – 138) Dönemine ait İskenderiye sikkesi.

P.Clayton-M. Price, Antik Dünyanın Yedi Harikası, s:139, Res:75, İstanbul, 2000.

S. Handler. “Architecture on the Roman Coins of Alexandria”, AJA:75,1, 57-74, Plate: 11, fig: 3, 1971.

Resim 42: İmparator Antonius Pius (M.S. 138- 161) zamanında basılmış sikke.

J. G. Milne, Catalogue of Alexandrian Coins. University of Oxford Ashmolean Museum, no: 1841, Oxford, 1971.

S. Handler. “Architecture on the Roman Coins of Alexandria”, AJA:75,1, 57-74, Plate: 11, fig: 1, 1971.

Resim 43: İmparator Antonius Pius döneminde basılmış sikke.

R. S. Poople, Alexandria and the Nomes, Vol:15, Lev: 16–1119 BMC 15, London, 1960.

A. Köster, Das Antike Seewesen, 193-Abb.56, Berlin, 1969.

S. Handler. “Architecture on the Roman Coins of Alexandria”, AJA:75,1, 57-74, Plate: 11, fig: 2, 1971.

Resim 44: İsis Pharia ile beraber betimlenen mühür.

G. Grimm, Alexandria, s: 46, Res: 44, Mainz Am Rhein, 1998.

Resim 45: İmparator Commudus (M.S. 180 – 192) döneminde basılmış sikke.

A.A. Boyce, “ The Harbor of Pompeiopolis”, AJA Vol: 62, 1, Plate: 14 fig: 7., 1958.

Resim 46: Soli/Pompeiopolis.

(http://www.soli-pompeiopolis.com/newsimages/2008-04-18_131221%20e_resize%20ee.jpg) 2009.

Resim 47: Beafort’un çizdiği plan.

A.A. Boyce, “ The Harbor of Pompeiopolis”, AJA Vol: 62, 1, Plate: 10 fig: 4, 1958.

Resim 48: Günümüzde görülebilen mendirek izleri.

Resim 49: Mendirek blokları.

Resim 50 - 51: Mendirek ayrıntı.

Resim 52: Pompeiopolis limanın su altındaki taş blokları.

Resim 53: Antonius Pius Dönemine (M.S. 138-161) ait Pompeiopolis sikkesi

A.A. Boyce, “ The Harbor of Pompeipolis”, AJA Vol: 62, 1, Plate: 10 fig: 1., 1958.

Resim 54: Kenchreai.

(<http://www.mlahanas.de/Greece/Regions/images/Corinthia2M.gif>) 2009.

Resim 55: Kenchreai limanı planı.

J.W. Shaw, “Greek and Roman Harbourworks”, A History of Seafaring Based on Underwater Archaeology, ed: G. Bass, Res: 9, 1971.

Resim 56: Kenchreai limanı.

J.W. Shaw, “Greek and Roman Harbourworks”, A History of Seafaring Based on Underwater Archaeology, ed: G. Bass, res: 8, 1971.

Resim 57: Antonius Pius dönemine ait sikke.

Pausanias, 11,2,3 a Collation of Archaeological and Numismatic Evidence”, Hesperia, Vol: 39, Plate: 80-a.

A.A. Boyce, “ The Harbor of Pompeipolis”, AJA Vol: 62, 1, Plate: 13 fig: 4., 1958.

Resim 58: İmparator Commudus dönemine ait (M.S. 180-192) sikke

A.A. Boyce, “ The Harbor of Pompeipolis”, AJA Vol: 62, 1, Plate: 14 fig: 4., 1958.

Resim 59: Kilikya Kentleri.

(avgg.sitemynet.com/mynet_resimlerim/kilikia.gif) (2009)

Resim 60: Aigai.

Fr. Fritz Codex Kultur Atlas Turkei Teil 1 Varlaufige Ausgabe 1965

Resim 61: Aigai Limanından günümüze kalan mendirek izleri.

Ünal-S. Girginer, Kilikya-Çukurova İlk Çağlardan Osmanlılar Dönemine Kadar Kilikya'da Tarihi Coğrafya, Tarih ve Arkeoloji, s:172, 2007, İstanbul.

Resim 62: Mendirek izleri.

Ünal-S. Girginer, Kilikya-Çukurova İlk Çağlardan Osmanlılar Dönemine Kadar Kilikya'da Tarihi Coğrafya, Tarih ve Arkeoloji, s:37, 2007, İstanbul.

Resim 63: Uydudan Aigai- Adana/Yumurtalık.

Resim 64: İmparator Traianus (M.S. 249–251) dönemine ait Aigai sikkesi.

Bibliothèque National-Cabinet de Medailles, Colletion Jean et Marie Delepierre, Kat: 1784 Paris, 1983.

E. Levante, Switzerland I. Levante-Cilicia British Academy Under Patronage of the International Numismatic Commission, Kat: 2376, 1986.

Resim 65: Bithynia kentleri.

(http://www.livius.org/a/1/maps/bithynia_map.gif) 2009.

Resim 66: Heraklia Pontika limanının gravürü.

P.M. Bıjıskya “‘Karadeniz Kıyıları Tarihi ve Coğrafyası’”, S: 35, Res: 1, Çev: H.D. Andreasyon, İstanbul, 1969.

Resim 67: Ainswort planı.

W. Hoepfner, Forschungen an der Nordküste Kleinasiens Herakleia Pontike- Ereğli, Band II Teil I, Res: 1, 1966, Köln.

Resim 68: Marigny’ın planı.

W. Hoepfner, Forschungen an der Nordküste Kleinasiens Herakleia Pontike- Ereğli, Band II Teil I, Res: 2, 1966, Köln.

Resim 69: Spratt’ın planı

W. Hoepfner, Forschungen an der Nordküste Kleinasiens Herakleia Pontike- Ereğli, Band II Teil I, Res: 3, 1966, Köln.

Resim 70: Heraklia antik kentinin planı

W. Hoepfner, Forschungen an der Nordküste Kleinasiens Herakleia Pontike- Ereğli, Band II Teil I, Plan: 1, 1966, Köln.

Resim 71: Antik limanın mendirek taş blokları.

W. Hoepfner, Forschungen an der Nordküste Kleinasiens Herakleia Pontike- Ereğli, Band II Teil I, Taf: 2a, 1966, Köln.

Resim 72: Uydudan Ereğli limanı.

Resim 73: Heraklia Pontika deniz feneri

Resim 74: Geta (M.S. 198–209) dönemine ait sikke.

P. R. Franke, Roma Döneminde Küçük Asya Sikkelerin Yunan Yansımasında Yunan Yaşamı, Çev: N. Baydur- B. Theis Baydur, Res: 79, 2007, İstanbul.

Resim 75: Gallien (M.Ö. 253–268) dönemine ait sikke.

P. R. Franke, Roma Döneminde Küçük Asya Sikkelerin Yunan Yansımasında Yunan Yaşamı, Çev: N. Baydur- B. Theis Baydur, Res: 79, 2007, İstanbul.

K. Kraft, Das System der Kaiserzeitlichen Münzprägung in Kleinasien, IstForsch-BH Band: 29, Taf: 99-35, 1972, Berlin.

W. Hoepfner, Forschungen an der Nordküste Kleinasien Herakleia Pontike- Ereğli, Band II Teil I, Res: 9, c-d, 1966, Köln.

Resim 76: Fenerin giriş kapısı.

Resim 77: Heraklia deniz feneri.

Resim 78: Abydos/Çanakkale-Nara Burnu.

Fr. Fritz, Codex Kultur Atlas Turkei Teil 5 Varlaufige Ausgabe, 1965.

Resim 79: J.B. Hlair çizdiği gravür.

J.B. Hlair “Comte de Choiseul Gauffier” Grv.: 8, Paris 1782-1822.

Resim 80: Abydos sikkesi.

Kondrad KRAFT, “Das System Der Kaiserzeitlichen Münzprägung in Kleinasien” Taf.: 49-1., Berlin 1972.

P. R. Franke, Roma Döneminde Küçük Asya Sikkelerin Yunan Yansımasında Yunan Yaşamı, Çev: N. Baydur- B. Theis Baydur, Res: 293, 2007, İstanbul.

Resim 81: Hlair’in Abydos fener kulesinin kalıntılarının resmedildiği gravürü.

J.B. Hlair “Comte de Choiseul Gauffier” Grv.: 8, Paris 1782-1822.

ÇİZİMLERİN LİSTESİ

Çizim 1: Messenae Sikkesi

Çizim 2: Messenae Sikkesi

Çizim 3: Ostia Sikkesi

Çizim 4: Ostia Sikkesi

Çizim 5: Ostia Sikkesi

Çizim 6: Ostia Sikkesi

Çizim 7: İskenderiye Sikkesi

Çizim 8: İskenderiye Sikkesi

Çizim 9: İskenderiye Sikkesi

Çizim 10: İskenderiye Sikkesi

Çizim 11: Pompeiopolis Sikkesi

Çizim 12: Kenchreai Sikkesi

Çizim 13: Aigai Sikkesi

Çizim 14: Heraklia Pontika Sikkesi

Çizim 15: Heraklia Pontika Sikkesi

Çizim 16: Abydos Sikkesi

KAYNAKÇA VE KISALTMALAR

AJA	:American Journal of Archaeology. The Journal of the Archaeological Institute of America.
Akkaya 1994	:Tayfun Akaya, Heraklia Pontike (Karadeniz Ereğlisi)'nin Tarihsel Gelişimi ve Eski Eserleri, Ankara.
Akurgal 2000	:E. Akurgal, Anadolu Uygarlıkları, İstanbul.
Amedick 1991	:R. Amedick, Die Sarkophage Mit Darstellungen Aus Dem Menschenleben Vita Privata, Berlin.
ArchJ	:Archaeological Journal.
Arslan 2001	:N. Arslan “Kilikya Bölgesindeki Grek Kolonizasyonu”, Olba IV, 1–17.
Arslan 2005	:M. Arslan, Arrianus'un Karadeniz Seyahati, İstanbul.
Asin –Otero 1933	: Asin –Otero, "The Pharos of Alexandria," <i>ProcBritAc</i> 19, 277-292.
Aygün 1960	:T. Aygün, Karadeniz Ereğlisi Tarihi, Ankara.
Baydur 1998	: N. Baydur, Roma Sikkeleri, İstanbul.
Beaufort 2002	:Sir Francis Beaufort, Karamania, Çev. Ali Neyzi-Doğan Türker, Antalya.
Beaver 1973	:P. Beaver, A History of Lighthouses, Secaucus.
Bechert 1999	:T. Bechert, Die Provinzen des Römischen Reiches, İstanbul.
BCH	:Bulletin de Correspondance Hellenique.

- Blackman 1982 :D. J. Blackman, “Ancient harbours in the Mediterranean Part2”, IJNA, Vol: 11,3, 185–211.
- Blackman 1982 :D. J. Blackman, “Ancient Harbour in the Mediterranean Parts 1”, IJNA, 11,3: 79 – 104.
- Boyce 1958 :A. A. Boyce, “The Harbor of Pompeipolis”, AJA Vol: 62, 1, 67–78.
- Can 1963 :Ş. Can, Klasik Yunan Mitolojisi, İstanbul.
- Casson 1959 :L. Casson, The Ancient Mariners: Seafarers and Sea Fighters of the Mediterranean in Ancient Times, The Macmillan Company, New York.
- Casson 2002 :L. Casson, Antik Çağda Denizcilik ve Gemiler / Ships and Seafaring in Ancient Times, Çev. G. Ergin, İstanbul.
- Clayton-Price 2000 :P.Clayton-M. Price, Antik Dünyanın Yedi Harikası, İstanbul.
- Cummer 1971 :W.W. Cummer, “A Roman Tomb at Corinthian Kenchreai”, Hesperia 40, 205–231.
- Franke 2007 :P. R. Franke, Roma Döneminde Küçük Asya Sikkelerin Yunan Yansımasında Yunan Yaşamı, Çev: N. Baydur- B. Theis Baydur, İstanbul.
- Fraser 1972 : P.M. Fraser, Ptolemaic Alexandria I. Text, Oxford.
- Fritz 1965 :Fr. Fritz, Codex Kultur-Atlas, Teil: 1–2–6.
- Gerkan 1924 :A. Von Gerkan, Griechische Stadteanlagen, Berlin.
- Goodshile 1952 : R.G Goodshile, "Harbors, Docks, and Lighthouses," *History of Technology* II, 516-524.

- Grimm 1998 :G. Grimm, Alexandria, Mainz Am Rhein.
- Grimal 1997 :P. Grimal, Yunan ve Roma Mitoloji Sözlüğü, İstanbul.
- Grueber 1970 : H. A. Grueber, Coins of Roman Republic in the British Museum (I-III), London.
- Güven 2001 :S. Güven “Roma Liman Kentleri Pompeiopolis’e Bir Bakış”, 2000 Anadolu Medeniyetleri Müzesi Konferansları, s. 22–28, , Ankara.
- Haag 2004 :M. Haag, Alexandria, London.
- Hasebnek 1921 :J. Hasebroeck, Untersuchungen zur Geschichte de Caisers Septimiu Severus. Heidelberg.
- Hirschfeld 1893 :J. Hirschfeld, “Abydos”, RE Band: I,1, 129–130.
- Hoepfner 1966 :W. Hoepfner, Forschungen an der Nordküste Kleinasien Herakleia Pontike- Ereğli, Band II Teil I, Köln.
- Hohlfelder 1976 :R. Hohlfelder, “Kenchreai on the Saronic Gulf: Aspect of its Imperial History”, The Classical Journal, Vol: 71.3 (Feb-Mar), s:217–226.
- Hohlfelder 1970 :R. Hohlfelder, “Pausanias, 11.2.3 a Collation of Archaeological and Numismatic Evidence”, Hesperia, Vol: 39, 326–331.
- Işık 2006 :F. Işık, “2005 yılı Kazı ve Restorasyon Çalışmaları”, Kst 28,1, 15–28, Çanakkale.
- Işık 2001 :Âdem Işık, Antik Kaynaklarda Karadeniz Bölgesi, Ankara.
- IJNA :International Journal of Nautical Archaeology and Underwater Exploration.

- IstForsch-BH :Istanbuller Forschungen Beiheft.
- Jones 1985 :K. Jones, Pharos. The Lighthouses Yesterday, Today and Tomorrow, London.
- Karwiese2004 :S. Karwiese, “Antik Nümizmatikçe Giriş”, İstanbul,
- Kozelj 1989 :T. Kozelj, “Phaers du Thasos”, BCH Vol: 113, 161–181.
- Kraft 1972 :K. Kraft, Das System der Kaiserzeitlichen Münzprägung in Kleinasien, IstForsch-BH Band: 29, Berlin.
- Kretzchmer 2000 :F. Kretzchmer, Resimlerle Antik Roma’da Mimarlık ve Mühendislik, İstanbul.
- Lewis 1973 :J.D. Lewis, “Cosa: An Early Roman Harbour” Marine Archaeology, Colston Papers Vol. 23, ed. D. J. Blackman s. 233, London.
- Ling 1998 : R. Ling, “Ancient Mosaics”, London.
- Mansel 1995 :A.M. Mansel, Ege ve Yunan Tarihi, Ankara.
- Meiggs 1973 :R. Meiggs, Roman Ostia, Oxford.
- Meiggs 1982 :R. Meiggs, Trees and Timber in the Ancient Mediterranean World, Oxford University Press, Oxford.
- Mcgrail 2001 :Sean Mcgrail, Boats of the World From the Stone Age to Medieval Times, Oxford.
- Milne 1971 :J. G. Milne, Catalogue of Alexandrian Coins. University of Oxford Ashmolean Museum, Oxford.
- National Geographic Society (Kitap Bölümü Tarafından Hazırlanmıştır), “Harikalar Dünyası”.

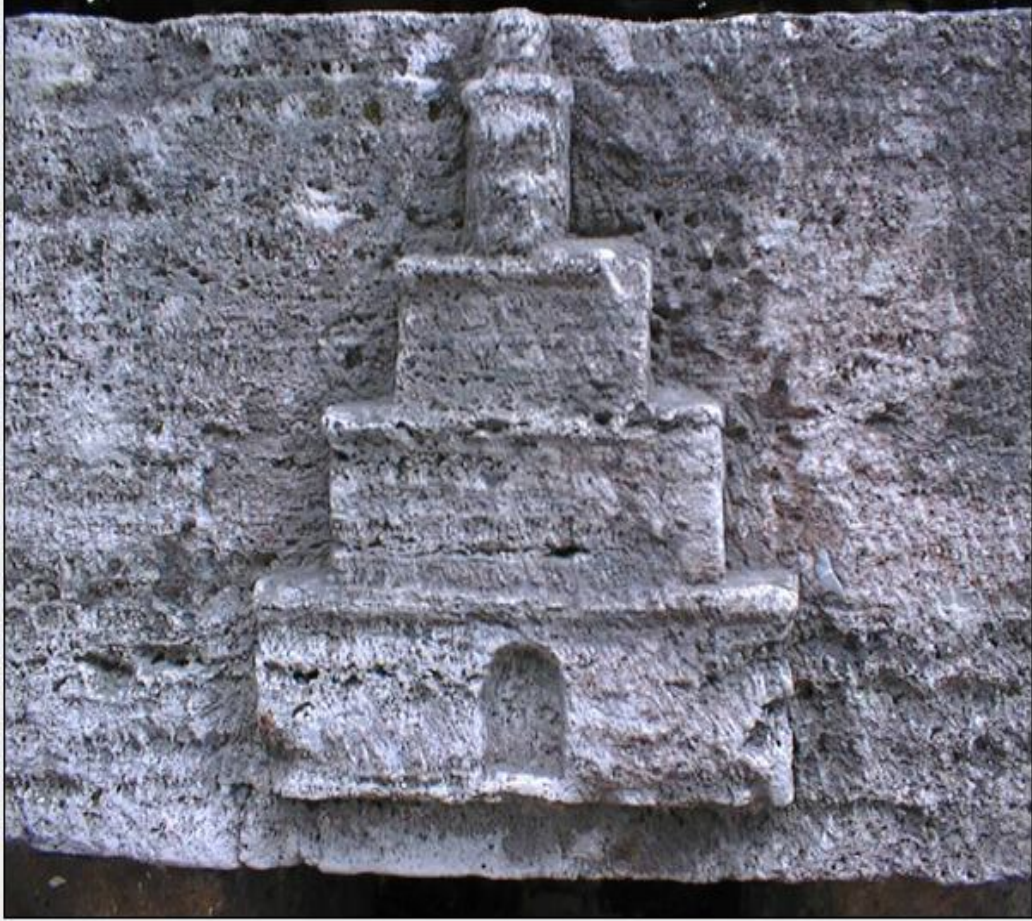
- Oehler 1894 :K.L. Oehler, “Annona”, RE, Band: 1,2, s: 2316–2320.
- Oleson 1988 :J.P. Oleson, “The Technology of Roman Harbours”, IJNA, Vol: 17.2, 147–157.
- Özbayoğlu 1999 :E. Özbayoğlu, “Soli (Cilicia) ve Soloecismus”, Olba 2, s. 209–219.
- Özdaş 1995 :A. H. Özdaş, “Antik Çağda Liman Olgusu”, Eski Yakındoğu Kültürü Üzerine İncelemeler ın Memoriam İ. Metin Akyurt Bahattin Anı Kitabı, ed. A.Erkanal-H.Erkanal, S:1–11, İstanbul.
- Pfrommer 1999 :M. Pfrommer, “ Alexandria Im Schatten der”, Mainz Am Rhein, 1999.
- Philipp 1931 : Philipp, “Messene”, RE, Band: XV. I, s: 1214–1231.
- Poole 1960 :R. S. Poole, Alexandria and the Nomes, BMC 15, London.
- RA :Pauly-Wissowa, Real-Encyclopadie der Klassischen Altertumswissenschaft
- Radka 2005 :L. B. Radka The Electric Mirror on the Pharos Lighthouse and Other Ancient Lighting, London.
- Ridold 1969 :S.E. Ridold, “The Roman Haven of Dover”, ArchJ, Vol: 126, 78–100.
- Ritter :C. Ritter, Kleinasien Küçük Asya I (Die Erdkunde Coğrafya 18. Bölüm) 750 vd., 1009.
- Robert 1973 :L. Robert “De Cilicie a Messine et a Plymouth, Avec Deux Inscriptions Grecques Errantes”, Journales Savantes, 1973. 171–182.

- Rollo 1934 :W. Rollo, ‘‘Ostia’’, Greece&Rome, Vol.: 10, 40–53.
- Saltuk 1997 :S. Saltuk, Arkeoloji Sözlüğü, İstanbul.
- Sarajevo 1911 :K. Sarajevo, ‘‘Heraklia Pontika’’, RE Band VIII,I, 436–437(28).
- Scranton 1978 :R.L Scranton, ‘‘Topography and Architecture: Eastern Port of Corinth, London.
- Scranton-Ramage 1967 :R.L Scranton- E.S. Ramage, ‘‘Investigations at Corinthian Kenchreai’’, Hesperia, Vol: 36.2, 124–186.
- Scarre 1998 :C. Scarre, ‘‘Die Romischen’’, S: 47, Berlin.
- Sear 1978 :D.R Sear, Grek Coins and Their Values, Vol:1, Europe, London.
- Sevin 2007 :Veli Sevin, Anadolu Tarihi Coğrafyası I,Ankara.
- Shaw 1972 :J.W. Shaw, ‘‘Greek and Roman Harbourworks’’, A History of Seafaring Based on Underwater Archaeology, ed: G. Bass, 88- 112.
- Shaw 1970 :J.W. Shaw, ‘‘Shallow-Water Excavation at Kenchreai:II’’ AJA, Vol: 74.2, 179–180.
- SNG France :Bibliotheque National-Cabinet de Medailles, Colletion Jean et Marie Delepierre, Paris.
- SNG Levante :E. Levante, Switzerland I. Levante-Cilicia British Academy Under Patronage of the International Numismatic Commission.
- Şenol 2006 :G. Cankardeş Şenol, Klasik ve Helenistik Dönem’de Mühürlü Amphora Üreten Merkezler ve Mühürleme Sistemleri, İstanbul.

- Şenol 2000 :A.K. Şenol, “İskenderiye Kazılarında Ele Geçen Amphoralar Işığında Kentin Roma Dönemi Şarap, Zeytinyağı, Salamura, Balık ve Sos Ticareti”, (Yayınlanmamış Doktora Tezi)
- Şenol 2000 :G. Şenol, “İskenderiye (Mısır) Kurtarma Kazılarında Ele Geçen Helenistik Dönem Amphora Mühürleri”, (Yayınlanmamış Doktora Tezi)
- Tarek 2007 :M. El-Geziry Tarek, Bathymetric Chart Of Alexandria Eastern Harbor.
- Testaguzza 1964 :O. Testaguzza, “The Port of Rome, Archaeology”, 17.3: 173-9.
- Texier 2002 :C. Texier, Küçük Asya, Ankara.
- Thiersch 1909 :H. Thiersch, Pharos Antike Islam und Occident: ein Beitrage zur Architeckturgeschichte, Berlin.
- Tulay 2001 :A.S. Tulay, Genel Nümizmatik Sözlüğü, İstanbul.
- Turanî 1983 :A. Turanî, Dünya Sanat Tarihi, Ankara.
- Ünal-Girginer 2007 :A. Ünal-S. Girginer, Kilikya-Çukurova İlk Çağlardan Osmanlılar Dönemi’ne Kadar Kilikya’da Tarihi Coğrafya, Tarih ve Arkeoloji, İstanbul.
- Vann 1991 :R. L. Vann, “The Drusion: a Candidate for Herod’s Lighthouse at Caesarea Maritima”, IJNA, Vol: 20.2, 123-139.
- Vermeule 1962 :C. Vermeule, “The Colossos of PortoRafti in Attica” Hesperia, Vol: 31, 62-81.

- Williams 1976 :Paula F. de Coetlogon Williams “Roman Harbours”,
IJNA Vol: 5.1, s: 73-79.
- Wheeler 1929 :R.E.M. Wheeler, “The Roman Lighthouses at Dover”,
AJ, Vol: 86, 29-46.
- Yağcı 1999 : R. Yağcı, “M.Ö. III.-II. Binde Kilikya’da Ticaret”,
Olba II, Özel Sayı I. Cilt, 17-26.
- Yavi 1996 :E. Yavi, Tarih Öncesi Çağlardan Günümüze Mısır,
İstanbul.

RESİMLER



Resim 1: Ostia deniz feneri Arşitrav üzerinde



Resim 2: Patara deniz feneri



Resim 3: Patara deniz feneri



Resim 4: Boulogne deniz feneri



Resim 5: La Coruna deniz feneri



Resim 6: Messenae



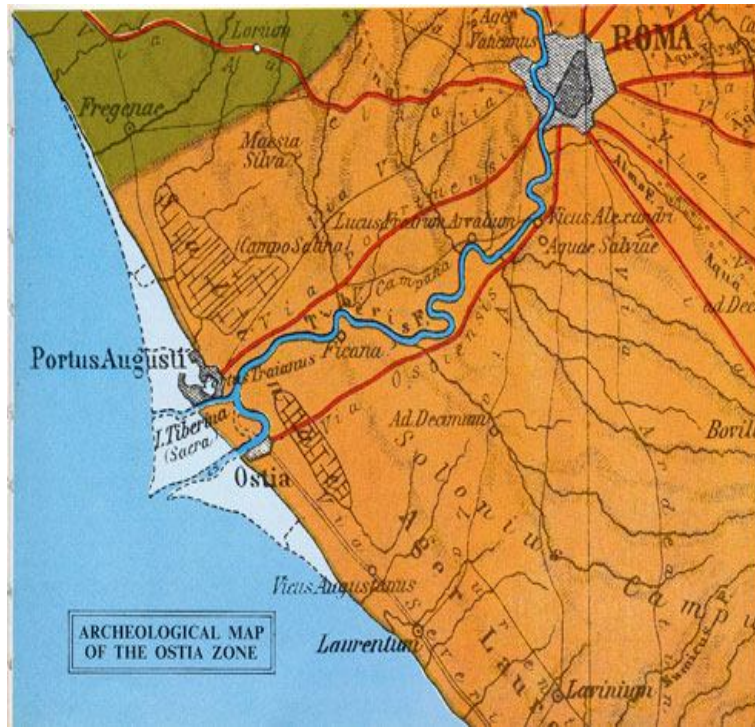
Resim 7: Gravür üzerinde Messenae limanı



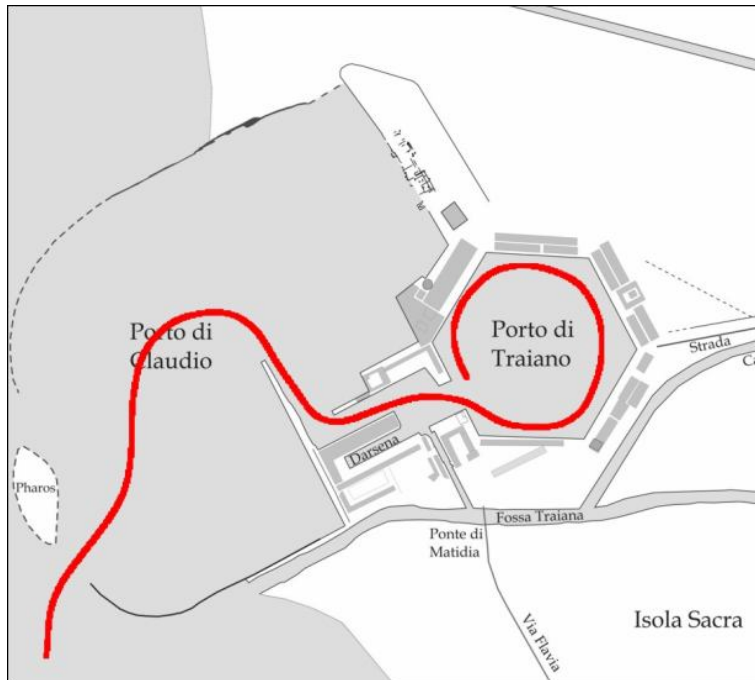
Resim 8: Messenae sikkese



Resim 9: Messenae sikkese



Resim 10: Ostia



Resim 11: Cladius ve Traianus limanları



Resim 12: Ostia St. Paul Bazilikası



Resim 13: Nero dönemine (M.S. 54-68) ait bronz sikke



Resim 14: Nero dönemine ait gümüş sikke



Resim 15: Rollo çizim



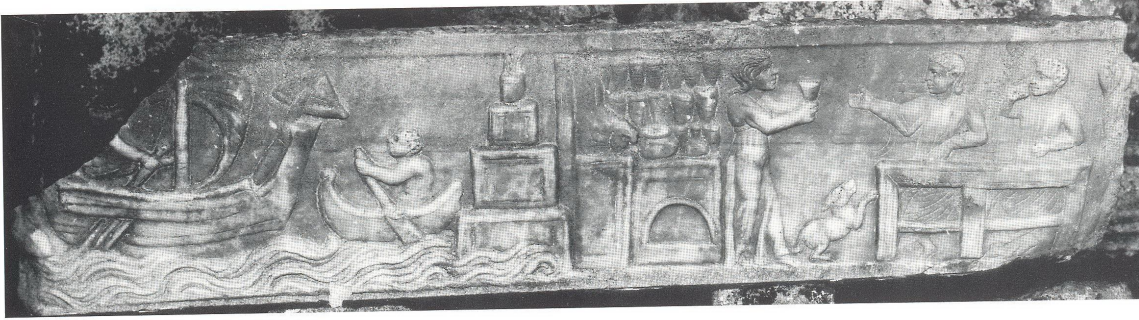
Resim 16: Ostia fenerinin betimlendiği (M.S.138–161) Antonius Pius dönemine ait sikke



Resim 17: Ostia fenerinin betimlendiği (M.S. 180–193) Commudus dönemine ait sikke



Resim 18: Torlonia Kabartması



Resim 19: Isola Sacra nekropolünde sergilenen osthoteğin uzun yüzü



Resim 20: Isola Sacra Nekropolünde ki Osthoteğin üzerindeki betimleme



Resim 21: M.S. 3. yy ait lahit kabartması



Resim 22: Ostia'da bulunmuş ve Kopenhag Nycarlsberg Glyphotek'te sergilenen lahit uzun yüzü



Resim 23: Kopenhag Nycarlsberg Glyphotek'te sergilenen lahitin üzerinden ayrıntı



Resim 24: Roma Palozza Colona da sergilenen osthoteğin dar yüzü; Ostia feneri



Resim 25: Ostia fenerinin betimlendiği Foro dele Carpozioni de sergilenen mozaik

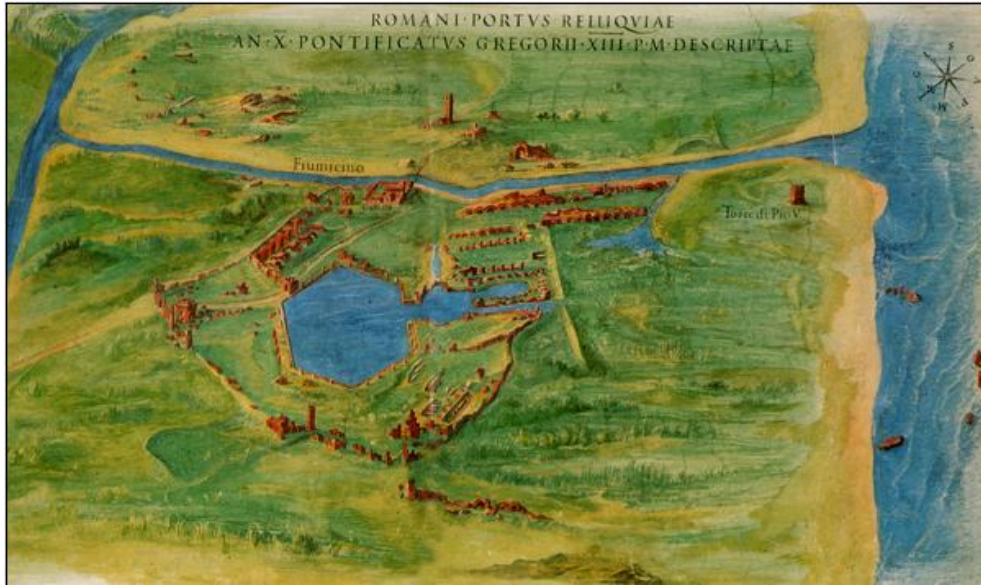


Resim 26: Ostia fenerinin betimlendiği Ostia Piazzole dele Carpozioni’de sergilenen

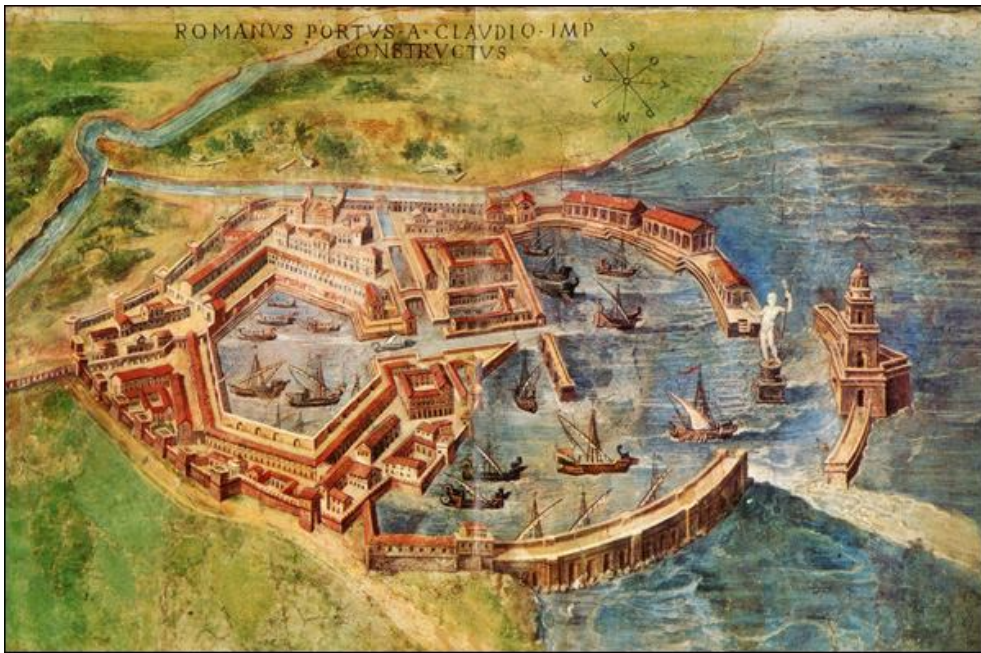
mozaik



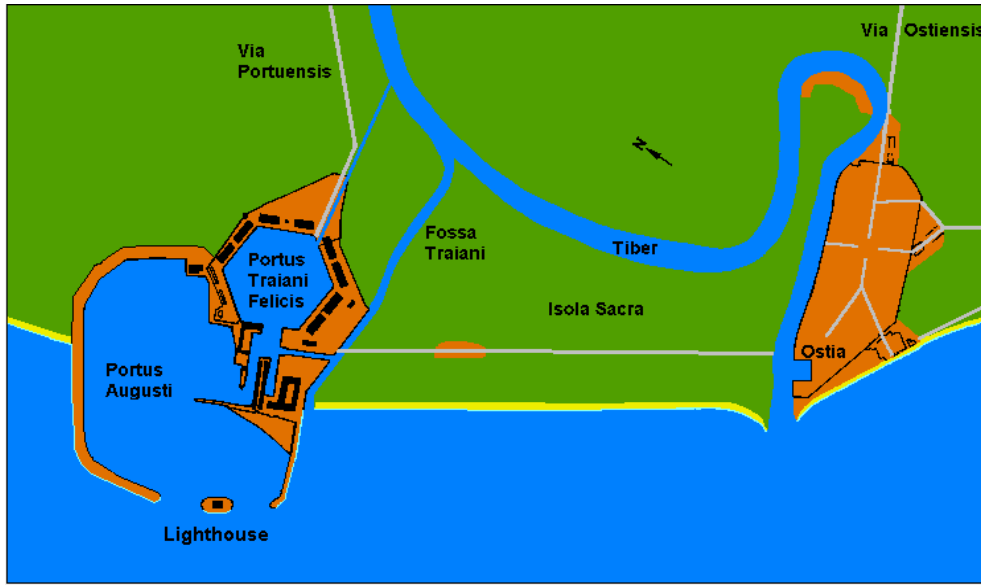
Resim 27: Mozaik üzerinde Ostia fenerinin betimi



Resim 28a: Antonio Danti'nin 1582 yılında yaptığı Ostia Limanı'nın kalıntılarını gösteren fresk



Resim 28b: Antonio Danti'nin XVI. Yüzyıldaki Ostia Limanı rekonstrüksiyonu



Resim 29: Ostia Limanı, deniz fenerinin ada üzerinde olduğu varsayılan plan



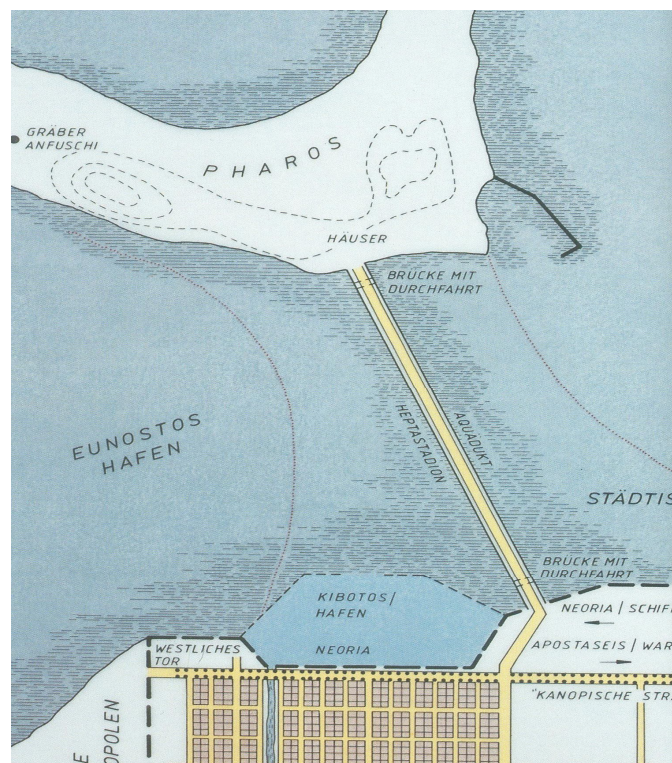
Resim 30: Ostia Limanı, deniz fenerinin sol mendirekte yer aldığı varsayılan plan



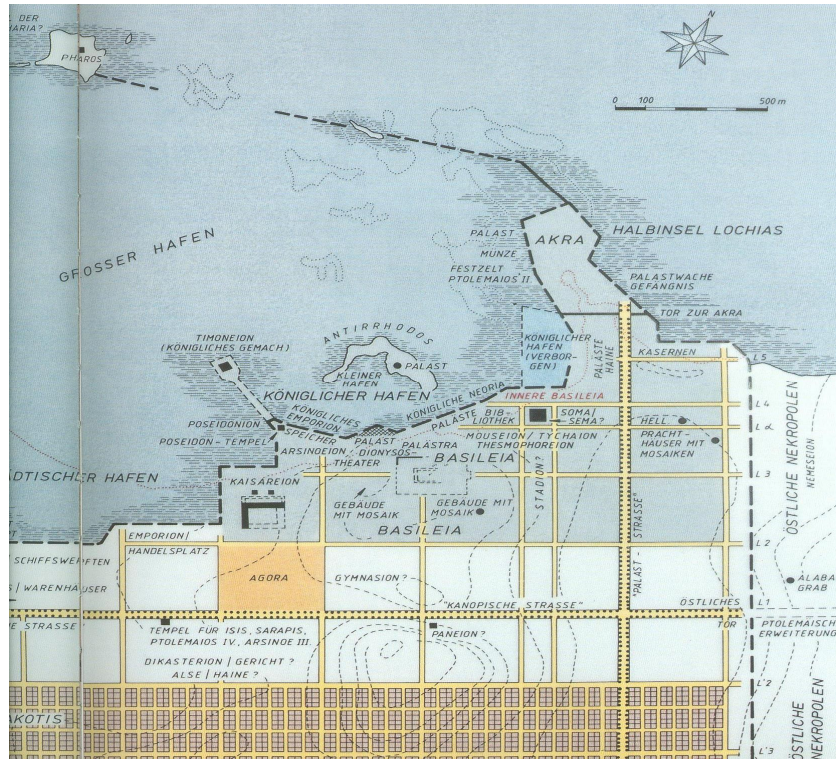
Resim32: İskenderiye



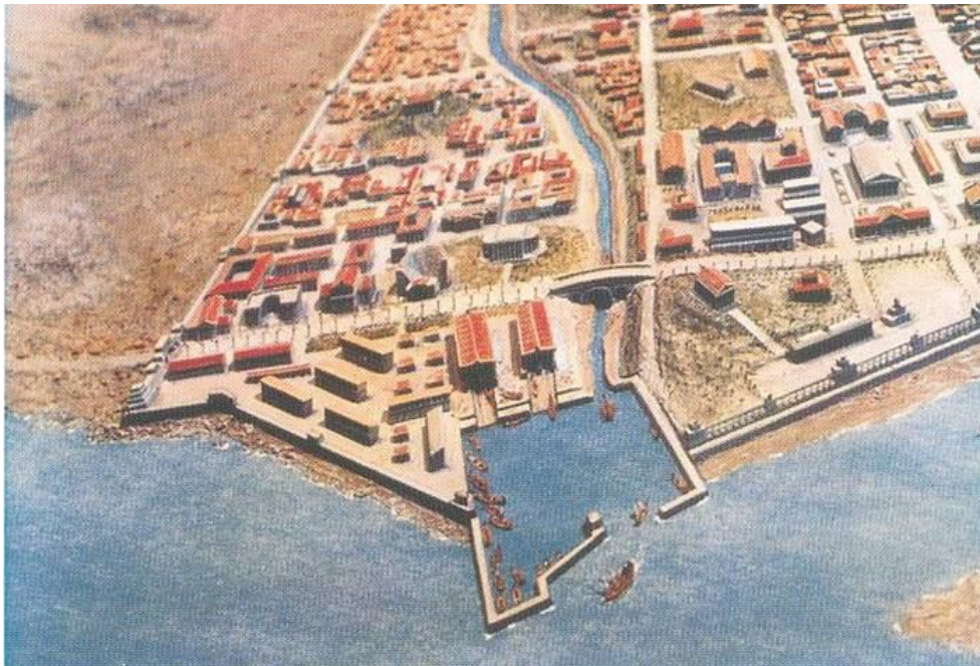
Resim 33: Pharos adası



Resim 34: Hepaistadion



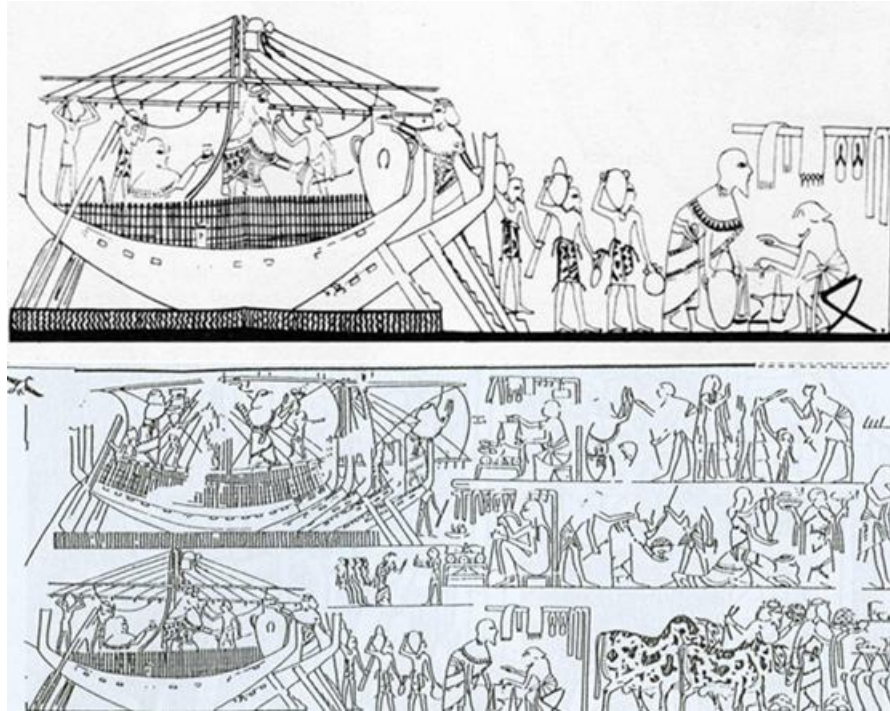
Resim 35: İskenderiye limanının doğu Limanı



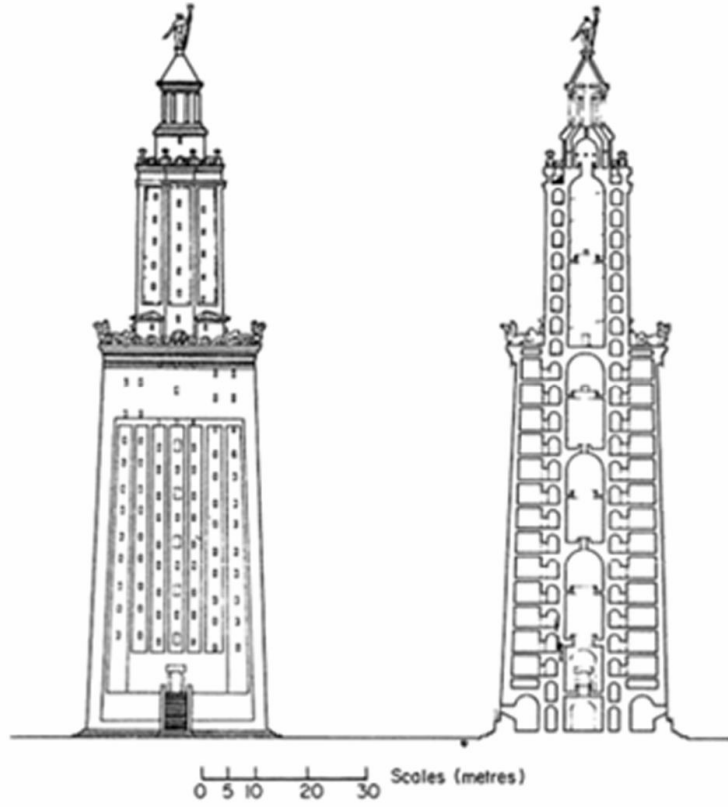
Resim 36: İskenderiye Eunostos limanındaki Kibotos iç limanı



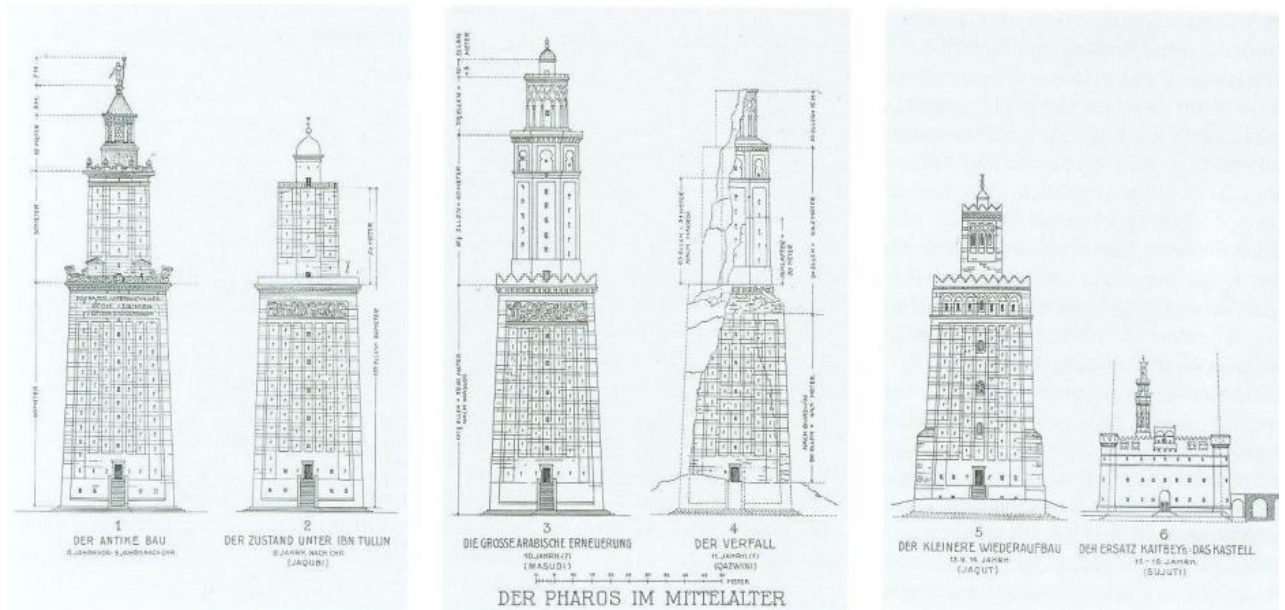
Resim 37: Mareotis Gölüne doğru uzanan mendirek



Resim 38: İskenderiye Thebes Kenamon Mezarı duvar resmi



Resim 39 İskenderiye Deniz Fenerinin
Rekonstrüksiyon



Resim 40: İskenderiye fenerinin yüzyıllar içerisindeki mimari önermeleri



Resim 41: İskenderiye feneri betimli İmparator Hadrianus Dönemi'ne (M.S. 117-138) ait sikke



Resim 42: İskenderiye feneri betimli İmparator Antonius Pius(M.S.138–161) ait sikke



Resim 43: İmparator Antonius Pius (M.S.138–161) döneminde basılmış sikke



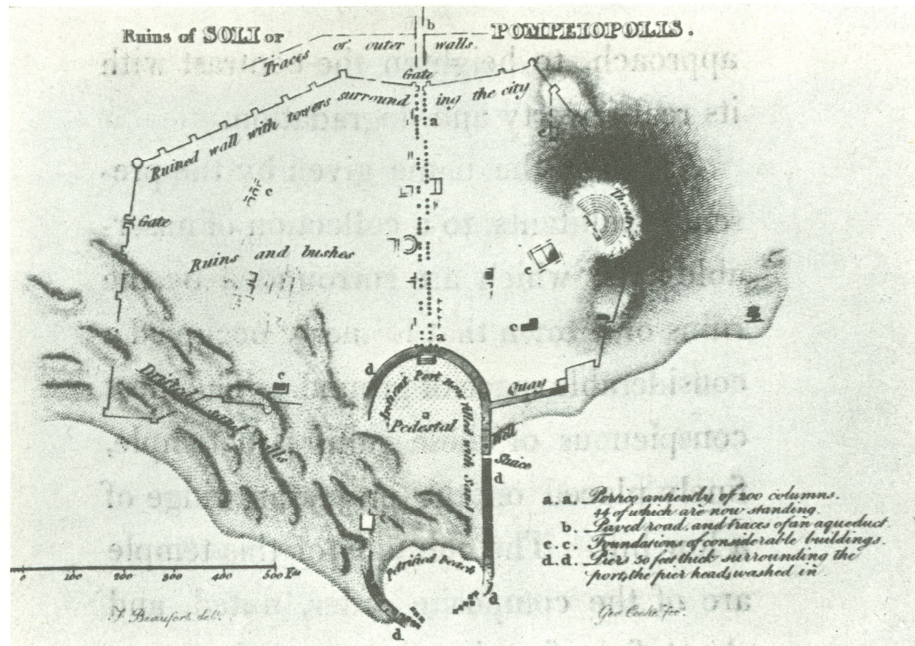
Resim 44: İsis Pharia ile İskenderiye fenerinin beraber betimlendiği mühür



Resim 45: İmparator Commudus (M.S.180-193) dönemine ait sikke



Resim 46: Soli/Pompeiopolis



Resim 47: Beafort'un çizdiği plan



Resim 48: Günümüzde görülebilen Pompeiopolis limanına ait mendirek izleri



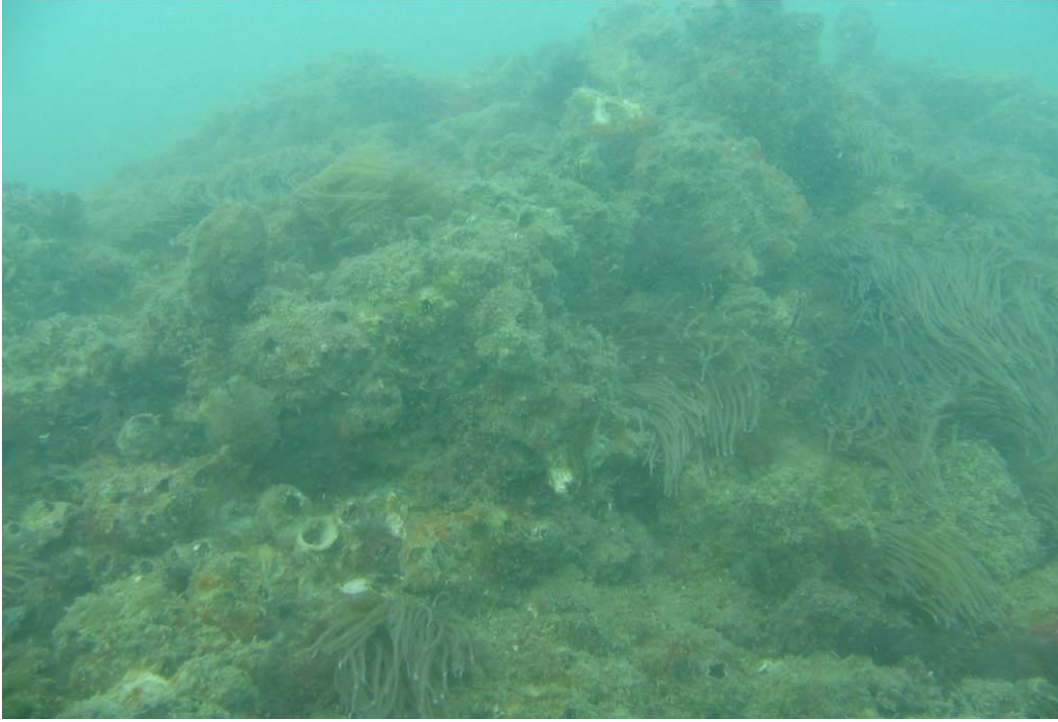
Resim 49: Pompeiopolis limanına ait mendirek blokları



Resim 50: Pompeiopolis limanına ait mendirek kalıntıları



Resim 51: Pompeiopolis limanına ait mendirek kalıntıları



Resim 52: Pompeiopolis limanının su altındaki taş blokları



Resim 53: Antonius Pius Dönemine (M.S. 138–161) ait Pompeiopolis sikkesi



Resim 54: Kenchreai



Resim 55: Kenchreai limanı planı



Resim 56: Kenchreai limanı



Resim 57: Kencherai limanın betimlendiği Antonius Pius (M.S. 138-161)dönemine ait sikke



Resim 58: Kencherai fenerinin betimlendiği İmparator Commudus dönemine ait
(M.S. 180–192) sikke



Resim 59: Kilikya Kentleri



Resim 60: Aigai



Resim 61: Aigai Limanından günümüze kalan mendirek izleri



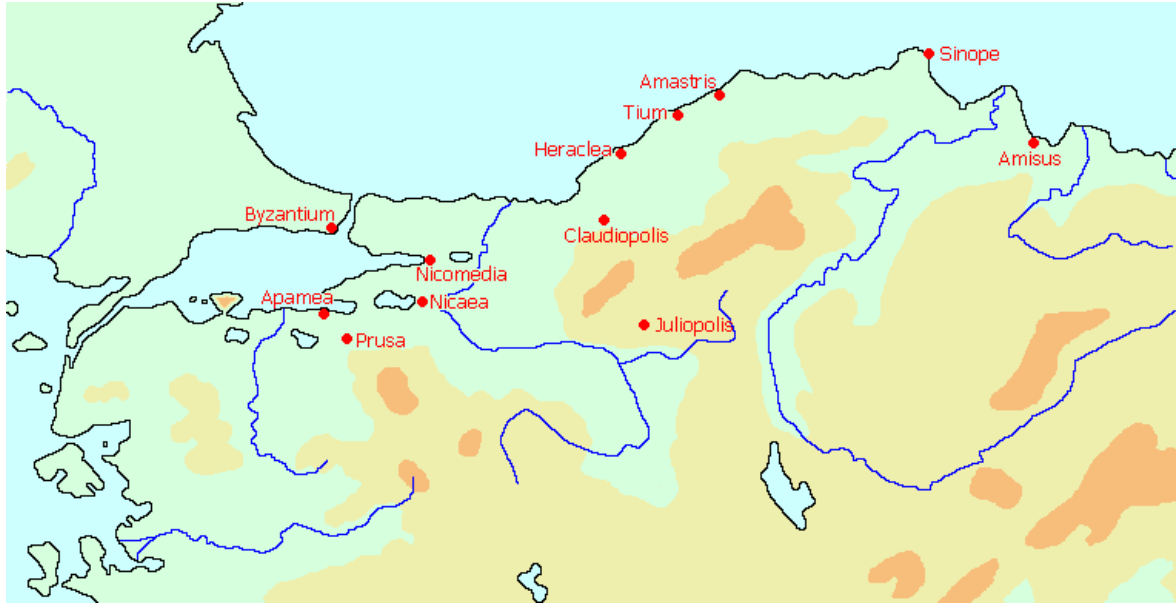
Resim 62: Aigai limanının mendirek izleri



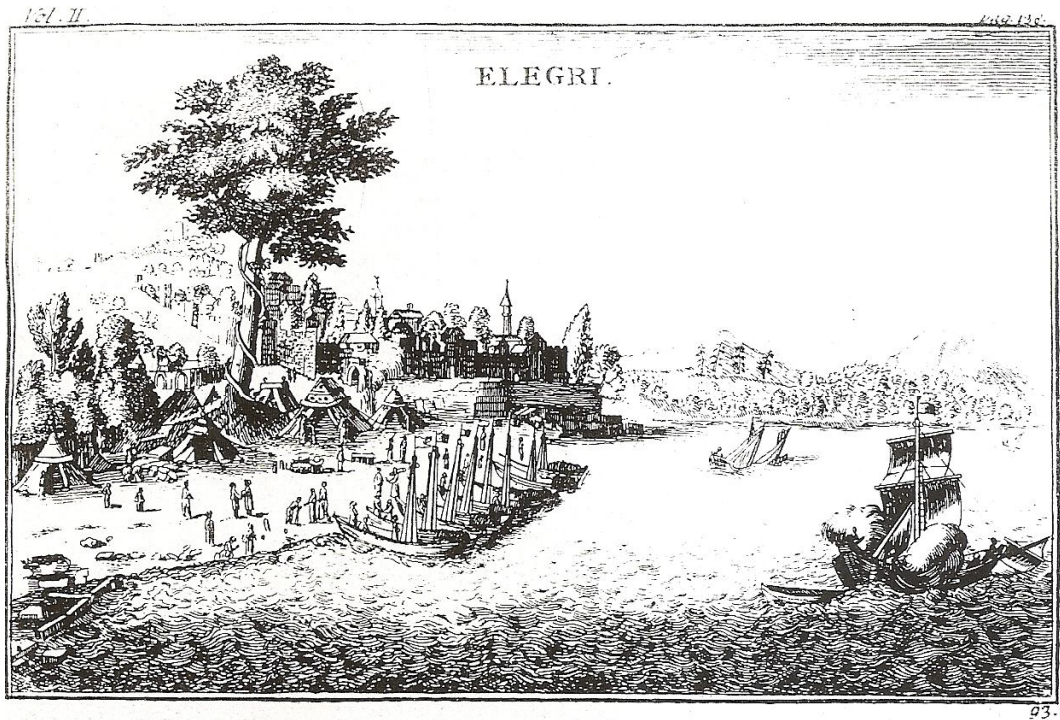
Resim 63: Uydudan Aigai- Adana/Yumurtalık



Resim 64: İmparator Traianus (M.S. 249–251)dönemine ait Aigai sikkesi

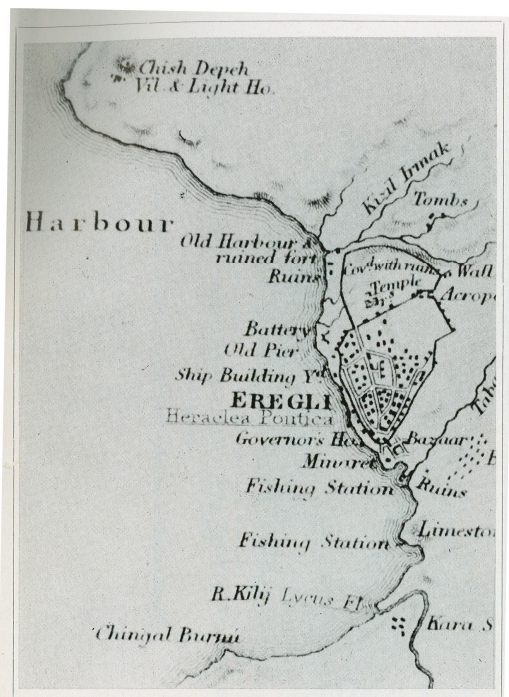


Resim 65: Bithynia kentleri

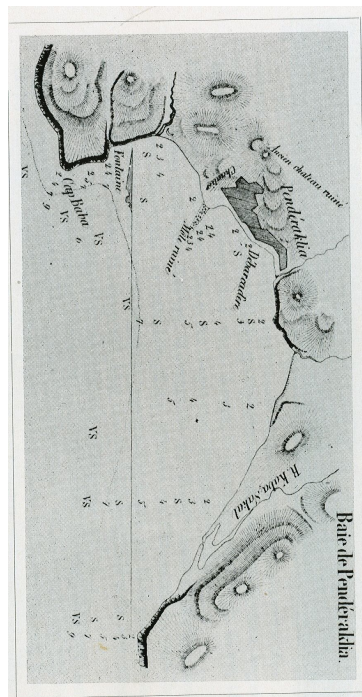


1. Ereğli von Norden im Jahre 1701. Stich von Pitton de Tournefort

Resim 66: Heraklia Pontika limanının gravürü



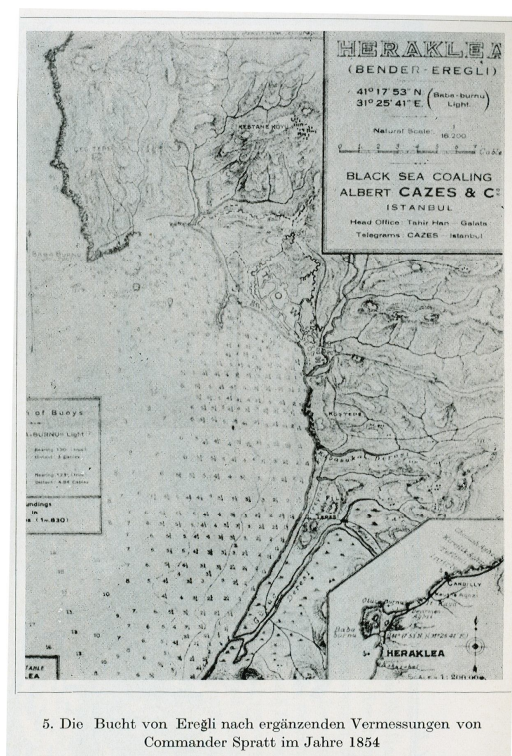
3. Die Bucht von Eregli nach W. F. Ainsworth (1838)



4. Die Bucht von Eregli nach T. de Marigny (um 1845)

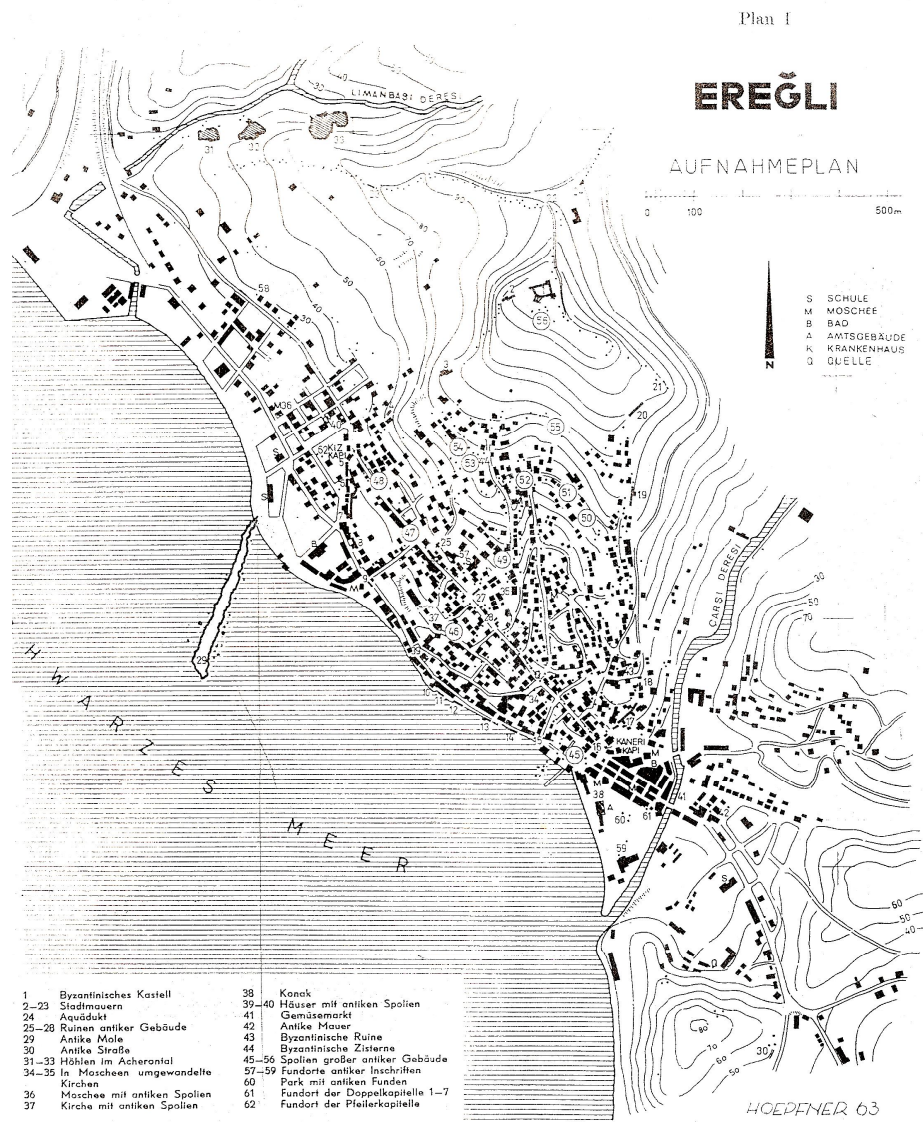
Resim 67: Ainswort planı

Resim 68: Marigny'in planı



5. Die Bucht von Eregli nach ergänzenden Vermessungen von Commander Spratt im Jahre 1854

Resim 69: Spratt'in planı



Resim 70: Heraklia antik kentinin planı



Resim 71: Heraklia limanın mendirek taş blokları



Resim 72: Uydudan Ereğli limanı



Resim 73: Heraklia Pontika deniz feneri



Resim 74: Heraklia fenerinin betimlendiği Geta (M.S. 198–209) dönemine ait sikke



Resim 75: Heraklia fenerinin betimlendiği Gallien (M.Ö. 253–268) dönemine ait sikke



Resim 76: Heraklia fenerinin giriş kapısı



Resim 77: Heraklia deniz feneri



Resim 80: Abydos sikkesi



Resim 81: Hlair'in Abydos fener kulesinin kalıntılarının resmedildiği gravürü



Resim 82: Sikkelerin Coğrafi dağılımı

ÇİZİMLER



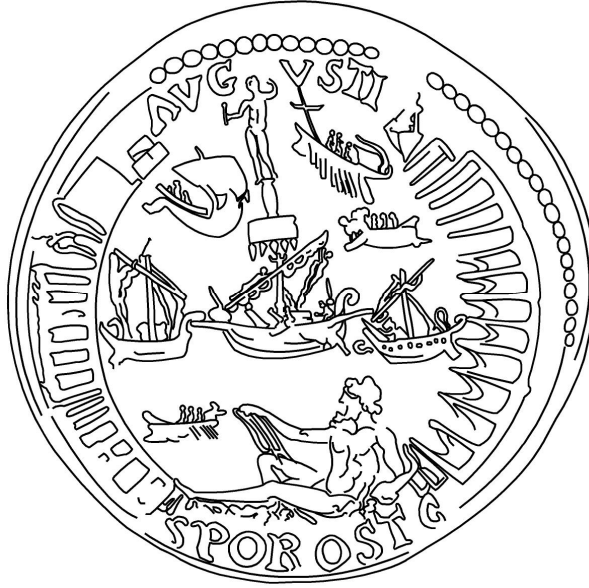
Çizim 1: Messenae sikkesi



Çizim 2: Messenae sikkesi



Çizim 3: Ostia Sikkesi



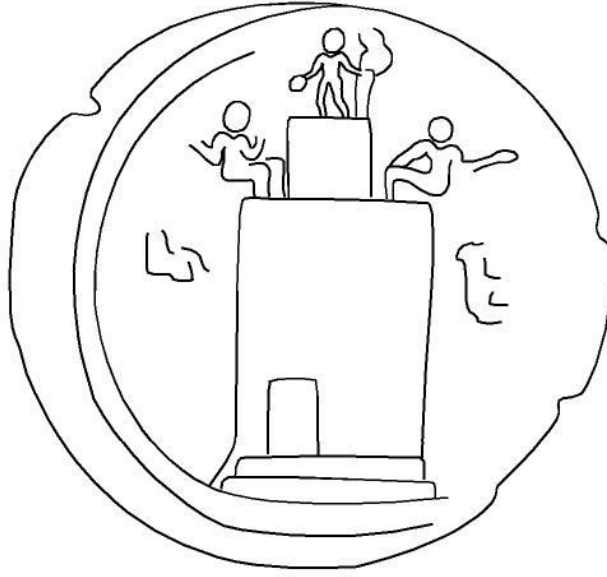
Çizim 4: Ostia Sikkesi



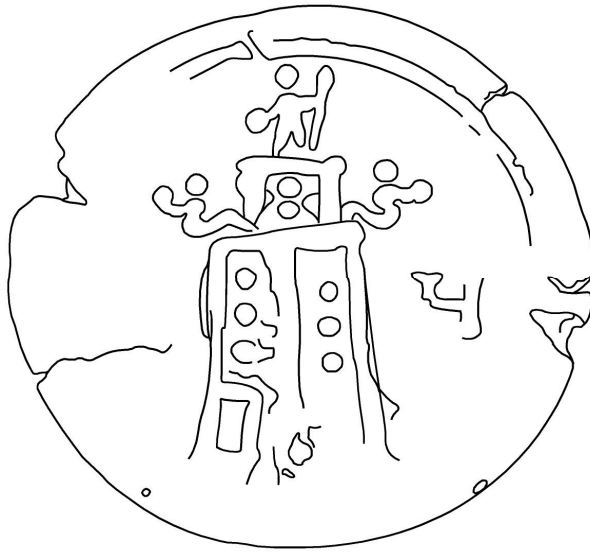
Çizim 5: Ostia Sikkesi



Çizim 6: Ostia Sikkesi



Çizim 7: İskenderiye sikkesi



Çizim 8: İskenderiye Sikkesi



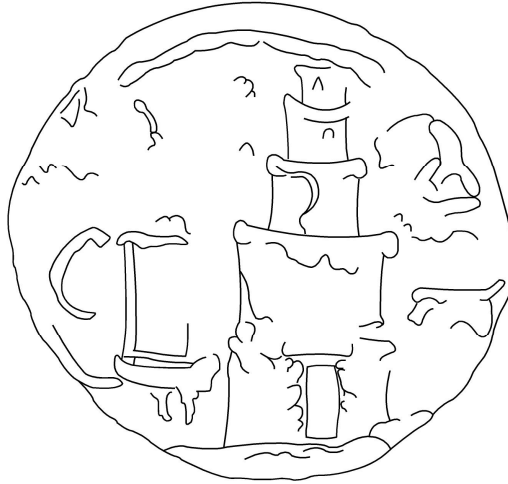
Çizim 9: İskenderiye Sikkesi



Çizim 10: İskenderiye Sikkesi



Çizim 11: Pompeiopolis Sikkesi



Çizim 12: Kencherai Sikkesi



Çizim 13: Aigai Sikkesi



Çizim 14: Heraklia Pontika Sikkesi



Çizim 15: Heraklia Pontika Sikkesi



Çizim 16: Abydos Sikkesi